

ATATÜRK'ÜN GÜVENLİK POLİTİKASINA BİR ÖRNEK: TÜRK TAYYARE CEMİYETİ - BURSA ÖRGÜTÜ*

*Doç. Dr. Saime YÜCEER***

Giriş

Türkler, 1911'den itibaren yaşadıkları kesintisiz savaş sürecinde yeni bir olguyla karşı karşıya kaldılar. Trablusgarb Savaşında İtalya'nın, Türklerle karşı uçağı savaş aracı olarak kullanması, savaşta uçağın, kullanan tarafa önemli bir avantaj sağladığını ortaya çıkarttı. Söz konusu durum, 18. ve 19. yüzyıllarda yoğun bir güvenlik endişesi duymasına neden olan olaylar içinde yaşayan Türkiye'nin, bu alanda kendisini geliştirmesi için itici bir faktör oldu. Üstelik 20. yüzyıl Türkler için güvenlik sorununun çok daha ağır koşullarda yaşanacağı bir dönemle başlayacaktı.

Tarihi sürece baktığımızda: Türklerin astronomiye olan ilgileri, tarihte başardıkları ve özgürlüğe olan tutkuları havacılık alanında başarılı olmalarının bir göstergesiydi. Ortaçağ ve Yeniçağ boyunca Türklerde astronomi çok gelişmişti. Yön tayini, hava durumu, ay ve güneş tutulmaları, Türklerin bilimsel olarak değerlendirip açıklayabildiği olaylardandı. Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi Türklerin havacılıkta başarılı olacaklarının tarihî sembolleriydi.

Günümüzden yaklaşık 350 yıl önce XVII. yüzyılın ilk yarısında Hezarfen Ahmet Çelebi planör benzeri bir araçla İstanbul Boğazı üzerinde uçarak Türk ve Dünya havacılık tarihinde önemle vurgulanması gereken tarihî bir olayı gerçekleştirdi. Lagari Hasan Çelebinin ise uçuşla ilgili deneyimleri kayda değerd. Ancak Mustafa Kemal Atatürk'ün kuvvetle vurguladığı üzere diğer alanlarda olduğu gibi bu alanda da Türk ulusunun yetenekleri köreltilmişti¹.

* 1932'de Orhaneli halkının alıp Türk Tayyare Cemiyetine bağışladığı uçağın fotoğrafını görmesi üzerine, Cemiyetin, bugüne kadar araştırılmamış olan Bursa Örgütüne dikkatimizi çeken Uludağ Üniversitesi Rektörü Sayın Prof. Dr. Mustafa Yurtkuran'a teşekkür ediyorum.

** Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ IV. Murat, Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkünden etrafı seyrederken; Hezarfen Ahmet Çelebi, Galata Kulesinin tepesinden uçarak, Üsküdar'da Doğançılar Meydanına inmiştir. Daha sonra Padişah IV. Murat kendisine bir kese altın hediye ederek "Bu adam pek korkulacak bir adamdır. Her ne isterse elinden geliyor. Böyle kimselerin kalması doğru değil" diyerek Cezayir'e sürgüne göndermiş ve burada sürgünde ölmüştür. *Evliya Çelebi Seyahatnamesinden En Güzel Seçmeler- İstanbul'da Hezarfenler*, Derleyen Mehmet Aksoy – Server İskil, İstanbul 1967, s. 50-52.

Bu nedenle havacılık alanında 20. yüzyılın başında, önemli başarılar sağlayanlar Batılılar oldu. 1900'lerde Avrupa ve Amerika'da uçmaya ve uçağa karşı istek ve ilginin artmakta olduğunu görmekteyiz. Amerikalı bisiklet üreticisi Wilbur ve Orville Wright kardeşler Flyer I adını koydukları ilk motorlu uçaklarıyla 17 Aralık 1903 de 12 saniye gibi kısa bir süre havada kalmayı başardılar². Bu olay Avrupa ve Amerika'da havacılık alanında yoğun etkinliklerin başlaması sonucunu doğurdu. Wilbur Wright, 1905'te, kendisine "Geliştirdiğiniz uçak ne işe yarayacak?" diye soran basın mensuplarına duraksamadan "savaş" yanıtını vermişti. Bu yanıtın 4 yıl sonra 1909'da ilk askeri uçağa sahip olan ülke Amerika oldu. Aynı yıl Almanya ve İtalya askeri havacılık kurumlarını oluşturdu. İngiltere askeri uçaklar konusunda 1909'da çalışmalara başladı ve 1912'de de Kraliyet Hava Sınıfı kuruldu. Avusturya, 1912'de askeri hava sınıfını meydana getirdi³.

Türkler de yukarıda belirttiğimiz nedenlerden dolayı dünyada meydana gelen gelişmelere uzak kalamazlardı. Yeni buluşları ülkeye getirmek için 1910'da çalışmalara başlandı. Bu çerçevede Avrupa'da incelemeler yapmak ve pilotaj eğitimi almak için subaylar gönderildi. Türk Havacılığı Trablusgarb Savaşında etkin rol oynayan İtalyan hava gücünden etkilenmişti⁴. Daha önce Enver Paşanın Almanya, Fethi Beyin de Fransa'daki havacılık hakkındaki raporları da dikkate alınarak bu dönemde Mahmut Şevket Paşa Kurmay Yüzbaşı Süreyya Beyi⁵, İstanbul'da bir tayyare istasyonu ve mektebi kurmak için gerekli çalışmaları yapmakla görevlendirdi. 1 Haziran 1911'de hava örgütü Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevki-

² Bkz. Hartley Cook, *The Birth of Flight* London 1941; Enzo Angelucci, *World Encyclopedia of Civil Aircraft, from Leonardo da Vinci to the present*, New York 1987; *Türk Havacılık Tarihi*, Eskişehir 1950, s. 48.

³ *Age*, s. 48; 1905 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonu, yine aynı yıl Amerika Havacılık Kulübü kuruldu. 1905 yılında Voisin adındaki kardeşler Paris yakınlarında ilk tayyare fabrikasını kurdu. Avrupa'da ilk başarılı uçuşu 26 Ekim 1907'de Voisin'in yaptığı tayyare ile Formon 771 metre uçarak 53 km.lik bir hız elde edecektir. 1909 yılında ABD'li Wilbur Romanya'ya gelerek deniz albayı olan C. Cobderroya uçuş eğitimi verdi. Daha sonra bu tayyareci Trablus'ta Türk ordusuna esir düşecektir. *Türk Havacılık Tarihi*, s. 50; Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, I. Kitap, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1947, s. 19.

⁴ İtalya'nın, Trablusgarb'ı işgali için bkz. İsrail Kurtcephe, *Türk İtalyan İlişkileri (1911 – 1916)*, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1995

⁵ O bu konuda Süreyya Bey, "Mahmut Şevket Paşa beni çağırarak, tayyarecilikle alakadar olacağımı beyanla, bu hususta benim memur edildiğimi emretmiştir. Bu vazifeyi üzerime alırmaz hemen Paris, Berlin, Viyana ateşemiliterlerine birer talimat göndererek Avrupa'da tayyarecilik hakkında yayımlanan kitaplardan istedim. Ayrıca Avrupa'ya gitmiş olan iki zabıtimizin derece-i sanayii ve gayretleri hakkında muntazam malumat verilmesini, Fransa'daki Bileryo Tayyare Mektebi Müdürlüğünden rica etmiştim. (Daha sonra) Kıtaatı Fenniye Müfettişliği Umumiliğine merbut bir komisyon teşkilini teklif ettim." demektedir. Bu komisyonun kuruluşu, Türk ordusunda havacılığın ilk resmi kurumu olup, daha sonra Türk Hava Kuvvetlerinin de kuruluş tarihi olarak kabul edilmiştir. S. İlmen, *age*, s. 20.

ler Genel Müfettişliğinin 2. Şubesine bağlı Hava Komisyonu, kurularak modern Türk havacılığının temeli atılmış oldu⁶.

1912 yılı Haziran ayı sonlarına doğru, Hava Okulu öğretmenliği için seçilen ve REP uçak fabrikası okulunda havacılık öğrenimini gören subaylardan bazıları diplomalarını alarak İstanbul'a döndüler. Böylece, pilot yetiştirmek için gerekli olan personel, araç-gereç ve tesisler hazırlanarak 3 Temmuz 1912'de Hava Okulu Yeşilköy'de açıldı⁷. Bundan sonra uçak alımı için girişimlerde bulunuldu. Hava Okulunda yetişen Türk pilotları ilk olarak Balkan Savaşında başarıyla mücadele ettiler. Birinci Dünya Savaşında ise, Çanakkale, Filistin, Irak ve Kafkasya'da savaştılar⁸.

A) TÜRK TAYYARE CEMİYETİ

Yukarıda ifade edilen gelişmelere rağmen, diğer alanlarda olduğu gibi havacılık alanında da köklü değişimler Atatürk Döneminde gerçekleştirilecekti. Bu alanda ilk gelişmeler 1920 yılında yaşandı. Milli Müdafaa Vekaletinin 13 Haziran 1920 tarihli emri ile Harbiye Dairesine bağlı Kuvâ-yi Havaiye Şubesi kuruldu. Mustafa Kemal, Anadolu'da Ulusal Kurtuluş Hareketini başlattıktan sonra Türk havacıları ulusal orduya katılmaya başladılar. Her türlü yokluk ve engellere karşı, keşif yapmak, düşman hava taarruzlarını ve keşfini önlemek gibi çeşitli görevleri yerine getirerek, Ulusal Kurtuluşta önemli rol oynadılar. Bu görevler çok az sayıda uçakla gerçekleştirildi. Örneğin 26 Ağustos 1922'de, Türk ordusunun elinde 16 tane uçak mevcuttu⁹. Yetişmiş insan gücü de azdı. Kurtuluş Savaşında, pilot ve teknik eleman olmak üzere 20 tane subay, 10 tane sivil pilot, 10 tane makinist ve tamirci olmak üzere havacıların sayısı 40 kişi idi¹⁰.

Trablusgarb Savaşından itibaren Türk ordusunun edindiği tecrübeler, havacılık alanında daha köklü girişimleri zorunlu kılmaktaydı. Bu noktadan

⁶ Age,göst. yer.; Yılmaz Öztuna, Yavuz Kansu, Servet Şensöz, *Havacılık Tarihinde Türkler*, Ankara 1971, s.129, Yavuz Alıcı, *Havacılığa Giriş*, İstanbul 1990, s. 19.

⁷ Rıfat Uçarol, *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)*, İstanbul 1988, s. 29.

⁸ Bu konuda Bkz. *Birinci Dünya Savaşı Türk Hava Harekati*, Genelkurmay Yayını Ankara 1971; Türk Sivil havacılığı ise, 1933'te kurulan "Türk Hava Yolları İşletme İdaresi" ile ileri seviyede bir örgüte kavuşmuş, 1940'lı yıllarda sahip olduğu uçak sayısı ve organizasyonu bakımından Avrupa'da ve dünyada havacılık kuruluşları arasında ön sıralarda yer almıştır. Diğer yandan 1935'te Etimesgut'ta kurulan Türkkuşu, havacılığın ülke genelinde yayılmasında ve sportif alanda havacılık eğitiminde çok önemli hizmetler vermiştir. 1945 yılında "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı"na (ICAO) girildikten sonra aynı yıl yürürlüğe giren 4749 sayılı yasa ile, Türk Sivil Havacılığı uluslararası bir mahiyet kazanmış ve o günden bu yana gelişmesine devam etmiştir. Yaşar Demirbulak, "Türk Sivil Havacılık Sektöründeki Gelişmeler-İhtiyaçlar-Sorunlar" *Savunma ve Havacılık*, Yıl: 1989, No:2, s.77-84.

⁹ S. İlmen, *age*, s.14.

¹⁰ S. Tanman, *Türk Havacılık Tarihi, İstiklal Harbi 1918-1923*, C. II, 2. kitap, Hava Basımevi, Eskişehir,1953, s.197.

hareketle “Tayyareciler, şunu unutmayalım ki, yarının en büyük tehlikesi, göklerden gelecektir.”¹¹ diyen Mustafa Kemal, İzmir’in kurtuluşundan hemen sonra başlayarak, hava kuvvetinin güçlenmesi için, devletin elindeki bütün olanakları seferber etti.

Kurtuluş Savaşında, bir çok uçak ve uçak malzemesi yabancı ülkelere alınıyordu. Aynı dönemde çeşitli atölyeler kuruldu. Ancak maddi olanaksızlıklar sebebiyle bazı bozuk tayyareler uçurulamıyordu. Savaş yıllarında ahşap tayyareler yumurta akı gibi yerli malzemelerle ilkel biçimde cilalanarak uçurilmaya çalışılmış bu da çeşitli kazalara sebep olmuştu. Hava gücünün, güvenlik politikalarını belirleyiciliği nedeniyle Milli Mücadeleden hemen sonra, bu sektörü kuvvetlendirmek için planlı bir şekilde çalışmalara başlandı. 1923 yılında, ilk iş olarak özellikle Fransız havacılığını incelemek üzere Albay Muzaffer Ergüder başkanlığında, Avrupa’ya inceleme kurulu gönderildi. Çeşitli anlaşmalar imzalandı. Gaziemir’de yeniden açılan Hava Okulu, pilot yetiştirirken her yıl yenilenmek üzere, Harp Akademisini bitiren son sınıf öğrencilerine 15’er günlük kurslar verilmeye başlandı. 1925’te İzmir’deki iki uçak bölümü Eskişehir’e gönderildi ve Eskişehir Tayyare İstasyonu oluşturuldu, Hava Okulu Eskişehir’de yeniden kuruldu.

1 Kasım 1924 Dönemi Meclis açılışında: “Yurt savunmasından söz ederken, askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine, büyük meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekerim”¹² diyen Mustafa Kemal, daha 1911 yılında günün birinde Türkiye’nin büyük bir hava filosuna sahip olacağına inanıyordu. Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında Türk hava gücünün yetersizliğinin ortaya çıkarttığı olumsuzluklar ve hava hakimiyetinin savaşlarda belirleyici en önemli unsurlar arasında yer alması bu alanda yeniden yapılanmanın itici faktörü oldu¹³.

Bu noktadan hareketle Mustafa Kemal, 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyetini kurdu. Cemiyet, faaliyetlerine İsmet Paşanın Birinci Büyük Kongreyi açış konuşmasıyla başladı. Genel Başkanlığına, Rize Milletvekili Fuat Bey seçildi¹⁴. Kurucu Heyet¹⁵, çalışmalarına 18 Ekim 1925

¹¹ Atatürk’ün *Söylev ve Demeçleri*, (1906-1938), C. I-III, 3. Baskı, TİTE Yayınları:1, Ankara 1981, s.279 (Bundan sonra bu kaynak *ASD 1981* şeklinde kısaltılmış olarak gösterilecektir); Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Ankara 1981, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, s.24.

¹² *ASD 1981*, s. 334.

¹³ Hasan Sezgin, “Geçmişten Günümüze Türk Sivil Havacılığı”, *Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni*, Mart 1991, Yıl: 2, Sayı: 5, s.31.

¹⁴ *Türk Tayyare Cemiyeti Birinci Büyük Kurultay Tutanakları*, Ankara 1925, s.3.

¹⁵ Atatürk’ün emriyle kurulan Türk Tayyare Cemiyeti’nin Kurucu Heyeti (Dönemi 16 Şubat 1925- 18 Ekim 1925) ve milletvekili seçildikleri iller: Saffet Bey (İzmit), Ali Rıza Bey (İstanbul), Dr. Mustafa Bey (Çorum), Ağaoğlu Ahmet Bey (Kars), Saip Bey (Kozan), Avni Bey (Cebelibereket), Ali Bey (Afyon), Halil Bey (Zonguldak), İlyas Sami Bey (Muş), Esat Bey (Manisa), Kadri Ahmet Bey (Siverek), Recep Bey (Kütahya), Ragıp Bey (Kütahya), Mahmut Nedim Bey (Malatya), Ferit Bey (Ço-

tarihine kadar devam etti. Atatürk Döneminde altı büyük kongre yapıldı ve bu dönemler içerisinde Fuat Bey Genel Başkanlık görevini sürdürdü.

Fuat Bey, Birinci Büyük Kongrede, Türk Havacılığının meydana getirilmesi için yapılması gereken işleri şöyle sıralıyordu: “*Pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, aerodinamik ve malzemeye ait muayeneleri yapabilecek motorların arzularından anlayacak, gerekirse planlarını yapabilecek mühendisleri yetiştirmek, uçak yapımı için özel laboratuvar yapmak, askeri ve milli bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın teşkilatını kurmak*¹⁶, *Türk Hava Yollarını kurmak, Hava Spor Klüplerini açmak*”¹⁷. Bu plan çerçevesinde çalışmalara hemen başlandı.

Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasıyla Atatürk, Türk ulusunun güvenliğini güçlendirecek projelerinden birini daha gerçekleştirmiş oldu. Cemiyet, kısa sürede bir sivil toplum hareketi haline dönüştü. Böylece en küçük yerleşim birimine kadar halkın Cemiyete maddi ve manevi katkısı sağlandı. Bu sayede Türk ulusunun bağışlarıyla 351 uçak alındı. Bu uçaklara isim koyma şenlikleri yapılarak¹⁸ Türk Tayyare Cemiyetine bağışlandı. Uçak alımları konusunda büyük bir coşku yaşanıyordu¹⁹. 1925 yılında her yıl 250 olmak üzere dört yılda 1000 uçağa sahip olmak hedefleniyordu²⁰.

Atatürk’ün manevi kızı Sabiha Gökçen²¹ O’nun, havacılık hakkındaki düşüncelerini:

“Havacılık en büyük tutkularından, ideallerinden biri halini almıştı. Havacılıkla ilgili bütün yabancı yayınları izliyor bu konudaki gelişmeleri gün geçirmeden Türkiye’de de uygulama alanına sokmaya çalışıyordu. Bun-

rum), Muhittin Bey (Bitlis), Fuat Bey (Kırklareli), İhsan Bey (Ankara), Şakir Bey (Ankara), Emin Bey (Eskişehir), İsmail Kemal Bey (Çorum), Ruşen Bey (Afyon), Yahya Kemal Bey (Urfa), Cemil Bey (Tekirdağ), Ali Bey (Urfa), Hilmi Bey (Ankara), Kazım Karabekir Genel Kurmay Başkanı, Rıfat Efendi (Börekçi) Diyanet İşleri Başkanı, Avundukzade Mehmet Bey Tüccar, Albay Hüseyin Hüsnü Bey Milli Savunma Bakanlığı Müsteşar Muavini, Ziya Cevher Bey Gazeteci, Nemlizade Sıtkı Bey Tüccar, Erzurumlu Nafiz Bey Tüccar, Hikmet Bey Mimar olmak üzere 34 kişiden oluşmaktaydı. *Türk Tayyare Cemiyeti Birinci Büyük Kurultay Tutanakları*, s.3.

¹⁶ Örneğin bu konuda iki kitap: Mithat Nuri (Tuncel), *Nasıl Tayyareci Olunur*, İstanbul 1926 ve *Vasıta-i Tayyare*, İstanbul 1926.

¹⁷ *Türk Tayyare Cemiyetinin 3. Büyük Kurultay Tutanakları*, Ankara 1928, s.14.

¹⁸ *Türk Tayyare Cemiyetinin 4. Büyük Kurultay Tutanakları*, Ankara 1930, s.10.

¹⁹ Şu sloganlar bu coşkuyu ortaya koymaktaydı: “*Havamızın enginlerinde Pervane ve motor sesi gece gündüz, bir nabız gibi durmadan vuracaktır. Aziz yurdum her köşesindeki kalpler bu azim ve iman ile çarpıyor. Şimdiye kadar başlarımızın üstünde taşıdığımız bayrağımızı bundan sonra da muzaffer kanatlarımız göklerde taşıyacaktır*”, *Havacılık ve Spor Dergisi*, Sayı:12, 30 Teşrinisani 1929, s.219.

²⁰ *TBMM Gizli Celse Zabıtları*, C. II, s. 543. Görüşmelerden o dönemde devletin güvenlik politikalarında, hava gücüne önemli bir rol yüklendiği anlaşılmaktadır. Bu konuda bkz. *TBMM Gizli Celse Zabıtları*, C. II, s.538-548.

²¹ Bkz. Saliha Merttürkmen, “İlk Türk Kadın Pilot Sabiha Gökçen”, *Altmetre Mecmuası*, Sayı: 3, İstanbul 1992, s.21-24.

dan sonra insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmelerin havacılık alanında olacağına inanıyordu. Ona göre 'hatta gün gelecek insanoğlu uzaya gidecekti.' İşte bu çağdaş savaşlarda göklerde üstün olan uluslar tarafından kazanılacaktı. Gerçi havacılık tekniği çok pahalı bir teknikti. Ama uygar ve çağdaş Türkiye'nin bu aşamayı başarması gelecek yönünden şarttı..."²² şeklinde dile getirmekteydi.

Bir yıl sonra 1 Kasım 1925'te, Meclisin 2. dönem 3. toplantı yılını açarken Atatürk: "Efendiler milletimizin ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz, yurttaşların kendi girişimleriyle vücuda getirdikleri Tayyare Cemiyeti az zamanda verdiği semerelerle geniş bir gelişme umut edilmektedir."²³ demektedir. Bu konuşma, kuruluşundan itibaren Cemiyete, halkın ilgisinin oldukça yoğun olduğunu göstermektedir. Bu ilgiyi ortaya koyan diğer bir veri ise, Anadolu'nun hemen her şehir ve kasabasında 500'ün üzerinde Türk Tayyare Cemiyeti şubesinin açılmış olmasıdır²⁴.

Halkın bu ilgisi, Mustafa Kemal Atatürk'ün, 1925'ten 1938'e kadar havacılık işleriyle çok yakından ilgilenmesiyle de bağlantılıydı. O, zaman zaman kurumun genel yönetim kurulu toplantılarına katılıyor, sık sık eğitim yapılan alanlara gidiyor, havacılarla birlikte olmaktan, onlara destek sağlamak büyük bir mutluluk duyuyordu.²⁵ Manevi kızı Sabiha Gökçen'i, havacılığa yönlendirmesi de bu bağlamda ayrı bir anlam taşımaktaydı. Gerçekten de Atatürk'ün havacılığa inancı ve çalışmalarıyla yurttan yarattığı havacılık coşkusu, halkı bütün olanaklarıyla Türk havacılığını desteklemeye yöneltti ve bu sayede havacılık tutkusu Türk gençleri arasında hızla yayıldı²⁶.

Halkta, havacılık alanında ilgi uyandırmak için bireysel etkinlikler de gerçekleştiriliyordu. Örneğin Cumhuriyet gazetesinde çıkan "2 Eylül 1931: Havacılık propagandası" başlıklı yazıda:

"Vecihi Bey (Hürkuş) sivil halkı havacılığa özendirmek için uçağıyla Türk Tayyare Cemiyeti adına Karadeniz bölgesini kapsayan bir yurt gezisine çıktı. Vecihi Bey hiç şüphesiz Türk havacılığının en renkli simalarından biriydi. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Yeşilköy'deki Tayyare Mektebine giderek pilot oldu. Kurtuluş savaşında büyük yararlılıklar gösterdi. 1925'te

²² Sabiha Gökçen, *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, İstanbul 1982, s.64.

²³ ASD 1981, s. 343.

²⁴ O. Verel, *age*, s.489-517.

²⁵ Atatürk Havacılarına büyük önem vermiştir: "Atatürk döneminde yapılan Cumhuriyet Bayramlarında, geçit törenine katılan uçuş birlikleri, geceyi Ankara'da geçirirlerdi. Pilotlar o gece düzenlenen Cumhuriyet Balosuna Atatürk'ün emriyle davet edilirdi. Ancak Bakanların, Orgenerallerin, Kordiplomatların katılabildiği bu baloların ilk büfesi havacılar açıldı ve havacılar balo süresince Atatürk'ün yakın ilgi ve iltifatlarını görürlerdi. Bu da havacıların bundan sonraki yaşamlarında hatırladıkları en önemli anı olurdu." Tanık Gökeri, *Hava Kuvvetlerimizde Menkibeleşen Enver Akoğlu*, Ankara 1988, s.5-6.

²⁶ S. Gökçen, *age*, s.65, 67.

tamamen bireysel çabalarıyla ilk Türk uçağı olan “Vecihi K VI”yı yapıp uçurdu. Hava Kuvvetlerinden ayrıldıktan sonra Türk Tayyare Cemiyetine katıldı. Bundan sonraki yıllarını sivil havacılığı geliştirmeye ve sevdirmeye adadı. Yurt gezilerinde kullanacağı uçağı alabilmek için ilginç bir bağış kampanyası düzenledi. İlk yardım Ceyhan İlçesinden geldiği için alınan ilk uçağa da Ceyhan adı verildi.”²⁷ denilerek bu türden bir habere yer verilmek-teydi.

Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk, yaşamının son günlerinde de ulusal güvenliğin en önemli boyutlarından biri olarak kabul ettiği havacılığı gündemde tutmaya devam etti. TBMM’nin 1 Kasım 1938 tarihinde yapılacak 5. dönem 4. oturumunu açmak üzere hazırlattığı demeçte: “Hava programımız önemle tatbik olunmaktadır”²⁸ diyordu. Türk havacılığında, “Atatürk Dönemi”nde büyük ilerlemeler gerçekleşti. O, ulusun havacılığa olan ilgisini sürekli ayakta tuttu. Ölümüyle birlikte Türk Hava Sanayiinin bir duraklama devrine girmesi O’nun, havacılıkta üstlendiği rolü de ortaya koymaktaydı.

Gerçekten de “Atatürk Dönemi”nde havacılık alanında, çok önemli gelişmeler yaşandı. Türk Tayyare Cemiyetinin katkılarıyla, 23 Nisan 1926 tarihinde Yeşilköy’de “Tayyare Makinist Mektebi”²⁹ kuruldu. Sonra uçak mühendisliği eğitimi almak üzere yurt dışına öğrenci gönderildi. Bu programla sağlanan yetişmiş insan gücü, Türk havacılığının gelişmesine önemli katkılar sağladı. 1920’li yılların ortalarında İtalya’nın Doğu Akdeniz’deki bazı tutum ve davranışları üzerine Türk Hava Kuvvetleri uçakları, Atatürk’ün emriyle Ege Denizi üzerinde 1927 yılında da İzmir – Alaşehir de düzenlenen manevralarda başarılı görev uçuşları yaptılar³⁰.

Yine aynı süreçte, Türkiye’de uçak sanayiinin ilk adımı olan Kayseri Uçak Fabrikası, 1926 yılında TOMTAŞ (Tayyare Otomobil ve Motor A.Ş.) adı altında kuruldu³¹. Türk Tayyare Cemiyeti, bu fabrikanın kuruluşuna ekonomik katkı sağladı³². Türk Hava Yolları ise, 20 Mayıs 1933 tarihli ve 2186

²⁷ Cumhuriyet Gazetesi Fotoğraflarıyla, Cumhuriyetin 80 Yılı, 3, s. 50.

²⁸ Azmi Süslü, “Milli Mücadelede Türk Havacılığı ve Atatürk’ün Türk Havacılığı Hakkında Görüş ve Düşünceleri”, *Uçan Türk*, Sayı: 303, C. 31, Ankara 1986, s. 12.

²⁹ Bu konuda bkz. Salim, “Tayyare Makinist Mektebi”, *Türk Hava Mecmuası*, Özel Sayı, 30 Ağustos 1927.

³⁰ Rıfat Uçarol, *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962)*, İstanbul 1990, s. 23.

³¹ Fabrikanın kuruluş hazırlıkları için bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi, Kutu: 15 Dos. 40, Evr.20; Kutu:14, Dos. 41, Evr. 18; Kutu: 14, Dos.40, Evr.10.

³² 1928 yılından kapanıncaya kadar TOMTAŞ’ta JUNKERS lisansı ile HOOK, PZL, GOTHA, HAWK ve MİLES MAGISTER tipi uçakların üretimi ve onarımları yapılmıştır. 1940 yılı sonlarında Akköprü’deki marangoz atölyesi fabrika haline getirilmiş ve ilk iş olarak İngiliz Gipsy Major Lisansı ile MAGISTER eğitim uçağı üretimine başlanmıştır. 1944’te üretime geçen Etimesgut Uçak Fabrikası’nda çeşitli tipte planör ve uçaklar üretilmiştir. Bu fabrikanın üretimi olan THK-5 tipdeki uçak Da-

sayılı kanunla kurularak “Havayolları Devlet İşletme İdaresi” adıyla çalışmalarına başladı. 1935 yılında da, Nuri Demirağ tarafından İstanbul Beşiktaş’ta her şeyi yerli olan ilk uçak fabrikası kurularak, lisans satın almak suretiyle uçak yapımına başlandı³³.

Bir sonraki süreçte, 1937 yılında Trakya’da, 1938’de Ege’de yapılan manevralarda, havacılarımız üstün başarılar gösterdiler³⁴. 1929 yılında Uluslar arası Havacılık Federasyonu (FAI)’na üye olan Türk Tayyare Cemiyeti, bir yandan Dünya Havacılığındaki gelişmeleri izlemek imkanı bulurken, diğer yandan da Türkiye’yi yurt dışında temsil etmeye başladı. Türk Tayyare Cemiyeti tarafından 1925’te Ankara’da (Akköprü’de), bir planör yapım atölyesi kurulmuş ve burada birçok planör üretilmiştir. Bu planör atölyesi 1938-1939 yılları arasında 150 planör üreterek bir fabrika halini aldı³⁵.

Diğer tarafta, 24 Mayıs 1935’te yapılan 6. Kongrede Türk Tayyare Cemiyetinin adı Türk Hava Kurumu olarak değiştirildi. Böylece Kurum, etkinlik alanını tam olarak ifade eden bir isme kavuşmuş oldu. Geçen faaliyet döneminde yapılan en büyük işlerden birisi, Türkkuşunun kurulmasıydı³⁶. Bu Kurum, “Türkkuşu Genel Müdürlüğü” adı altında 3 Mayıs 1935’te, Mustafa Kemal Atatürk tarafından açıldı. Pilot yetiştirecek olan Türkkuşunun kuruluşu³⁷, gençler arasında büyük bir coşku yarattı. Bu sayede havacılık etkinlikleri, ülkenin her tarafına büyük bir hızla yayıldı³⁸. Türkkuşu’nun, Etimesgut Hava Alanında yapılan açılış töreninde Atatürk, yaptığı konuşmada:

nimarka’ya satılmıştır. S. Ziya Güvercin, “En Büyük Mükafat”, *Havacılık ve Spor*, Mart 1937, Sayı: 187, s.3022.

³³ *50 Yılda Türk Sanayii*, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara 1973, s. 419.

³⁴ Tayyare Makinist Mektebi, 1928 yılında bütün masrafı kuruma ait olmak üzere Milli Savunma Bakanlığına devredilmiştir.

³⁵ Pars Tuğlacı, *Uçak Sanayii, Çağdaş Türkiye*, C.II, İstanbul 1989, s. 796.

³⁶ *Ulus*, 4 Mayıs 1935; ASD 1981, s. 278; Atilla Taçoy, “Türkiye’de Havacılık”, III. *Ulusal Havacılık Sempozyumu*, (25-26 Kasım), Eskişehir 1991, s.205-209; *Türk Hava Kurumu Broşürü*, Ankara s. 2; O. Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C. II, THK Yayınları:4, İstanbul 1985, s.22.

³⁷ Bu olay Cemiyet Nizamnamesinde: “Türk ulusunu kanatları altında tutan büyük kartal, Atatürk ve yüce başkanımız İsmet İnönü, Türkkuşunu değerli söylevleriyle açarak 3 Mayıs tarihini unutulmaz bir gün yapmışlardır. 18 yaşından 35’e kadar kadın, erkek bütün Türk gençlerine planör uçuşunu ve paraşütle atılmayı öğretecek olan Türkkuşu Ankara Şubesinin bu gün 200 üyesi vardır.” şeklinde yer almaktadır. *Türk Tayyare Cemiyeti, Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara 1932, s. 24-25; Celal Berk, “Türkkuşu”, *Uçan Türk*, Sayı: 9, Ankara 1970.

³⁸ Türkkuşunun açılışında Atatürk, “Gökçen, görüyorum çok heyecanlandın sen bu gösterilerde... Nasıl, sen de böyle havalarda süzülebilir, paraşütle atlayabilir misin bakalım?” dedi. Sabiha Gökçen’in, “... Onların yerinde olmak isterdim...” cevabı üzerine de “cesaretini beğendim...” dedi ve Türk Hava Kurumu Genel Başkanı Fuat Bulca’ya “Fuat Bey, Bizim Gökçen de çalışmalarına katılmak istiyor” diyerek kaydını yaptırmış ve Sabiha Gökçen ertesi gün 4 Mayıs’ta çalışmalarına başlamıştır. I. Ceylan, S. Merttürkmen, “İlk Türk Kadın Pilot Sabiha Gökçen”, *Altımetre*, Sayı:3, Aralık 1992, s.21-24.

“Bizim dünyamız bilirsiniz, topraktan, sudan, havadan oluşmuştur. Hayatın esas unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozulması hayatı imkansız kılar. Cumhuriyet Hükümeti havacılığı bütün milletin işi yapmak kararındadır. Türk çocuğu her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın, bundan gerçek dostlarımız sevinecek Türk milleti mutlu olacaktır.”³⁹ diyordu.

Türkkuşunun, daha fazla gence hizmet verebilmesi amacıyla 1937 yılında, Ankara ve İzmir’de birer paraşüt kulesi açıldı⁴⁰. 10 Temmuz 1936’da, Türk Hava Kurumunun İnönü’de kurduğu Planör Kampı, 1937’de Etimesgut Uçak Fabrikası, 1948’de Gazi Motor Fabrikasının kurulması ile birlikte birçok etkinlikleri de devam ettiren Türk Hava Kurumu, Ortadoğu’nun en güçlü, dünyanın da sayılı kuruluşu haline geldi.

Atatürk Türk Tayyare Cemiyetini kurarken, Türk ulusunun yardım-severliğine güvendiği kadar, ona sürekli kaynak olacak gelirleri de sağladı: Cemiyetin kuruluşu sırasında Atatürk, bu kuruma 10 bin lira bağışladı. O döneme göre bu para, Cemiyete önemli bir katkı sağlayacak boyuttaydı. Bunun yanında daha çok para gerektiren havacılığı istenilen seviyeye ulaştırmak için, Cemiyete sürekli gelir kaynakları sağladı. Bu amaçla bağış, zekat, fitre, kurban derilerinin yanı sıra tayyare pulu ve piyangosunu, her paket sigaradan birini, askeri terhis belgelerinin basım ve dağıtım ücretini, el ve duvar ilanlarının gelirlerini, Uşak Şeker Fabrikasının her yılki, ürününün ilk gelirinin, İzmir ve Ödemiş’deki iki adet cıva madeninin gelirlerinin ve büyük nutkun süresiz olarak basım ve satım gelirlerinin, Cemiyete mali kaynak olarak aktarılması sağlandı⁴¹.

Atatürk döneminde yolu olmayan, ulaşım imkanları yılın belirli günlerinde, zorlukla sağlanan Yurdun en ücra köy ve kasabalarından bile Türk Tayyare Cemiyetine inanılmaz ölçüde bağış ve yardımlarda bulunuluyordu. Elde ettiği ürünün bir kısmını canlı hayvanını, arazisini, tarlasını, bağını, bahçesini, maaşını, evlenme yüzüklerini, gelinliğini ve hatta kefen parasını dahi kuruma bağışlamada yarışan Türk köylüsü, kentlisi havacılığa dünyada

³⁹ ASD 1981, s. 280; *Havacılık ve Spor*, Sayı: 142-143, 15 Mayıs 1935 Ankara, s.2300; *Ulus*, 4 Mayıs 1935.

⁴⁰ Ankara Motorlu Tayyare Kampı “*Havacılık ve Spor*”, Temmuz 1937, Sayı:195, s.1357.

⁴¹ Verel, *age*, s. 16; Azmi Süslü, *agm*, s.12; 16 Şubat 1925’ten 1 Mayıs 1935 tarihine kadar Türk Tayyare Cemiyetinin geliri şöyleydi: 16 Şubat 1925-1 Mayıs 1926 dönemi: 2.611.197 TL 62 Kuruş; 1 Mayıs 1926-1 Mayıs 1927 dönemi: 5.443.141 TL 54 kuruş; 1 Mayıs 1927-1 Mayıs 1928 dönemi: 6.892.797 TL 42 kuruş; 1 Mayıs 1928-1 Mayıs 1929 dönemi: 7.496.494 TL 88 kuruş; 1 Mayıs 1929-1 Mayıs 1930 dönemi: 6.045.375 TL 74 kuruş; 1 Mayıs 1930- 1 Mayıs 1931 dönemi: 5.561.024 TL 20 kuruş; 1 Mayıs 1931- 1 Mayıs 1932 dönemi: 4.231.561 TL 38 kuruş; 1 Mayıs 1932- 1 Mayıs 1933 dönemi: 3.825.916 TL 04 kuruş; 1 Mayıs 1933-1 Mayıs 1934 dönemi: 3.582.898 TL 28 kuruş; 1 Mayıs 1934-1 Mayıs 1935 dönemi: 2.976.529 TL 29 kuruştu. Toplam: 49.049.934TL 84 kuruş. *Türk Tayyare Cemiyeti, Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara 1932, s. 51, 54.

hiçbir ulusun sağlayamadığı toplu desteği ve katılımı sağladı⁴². Bu yardımlardan örgütün yayın organında büyük bir övgüyle bahsediliyordu.

Örneğin: “Geçen sayımızda Edirne’deki evinin yarısını Tayyare Cemiyetine terk ve teberru eden İzmir’de Birinci Muharebe Taburu İmamı Hafız Emin Efendinin bu yüksek vatanperverlik numunesinden bahsetmiştik. Bugün de vatanını çok yakından seven ihtiyar bir Türk annesinden bahsediyoruz. Bu hamiyetli kadının ismi Seyide Hanımdır. Ankara’da İzzettin Mahallesindeki 5000 Lira tutarı olan evinin mülkiyetini Cemiyetimize vermiştir. Bu büyük Türk anasını tebrik eder ve daha uzun seneler yaşamasını dileriz.”⁴³

Diğer bir haberde: “Yozgat’a tabi Salmanlı’nın Kayadibi Köyünden 95 yaşında Mehmet Ağa adında bir köylü beş yüz lira kıymetindeki bağını cemiyetimize terk ve teberru etmiş ve Yozgat şubemiz tapusunu cemiyetin üstüne almıştır Vatan muhabbetini ahar ömründe dahi ispat eden bu ihtiyarın hamiyet ve büyüklüğü umumi merkezce takdir ve şükranla karşılanmış ve nizamnamemiz mucibince bir altın madalya ile taltifi kararlaştırılmıştır. Demirci kazasının (Bayramşah) köyünden, Hacı Ali Efendinin Zevcesi Zeynep Hanım ölürken (97) lira değerindeki terekesini cemiyetimize teberru etmiştir. En son dakikasında bile vatani vazifesini düşünen bu büyük kalpli Türk anasına Tanrıdan rahmet dileriz.”⁴⁴ denilmekteydi.

Bu tür yayımlar, hem yardımda bulunanları onurlandırıyor hem de vatandaşları yardımda bulunmaya teşvik ediyordu. Ayrıca halkın, dini yükümlülüklerinin mali boyutunu yerine getirirken, tercihlerini ulusal güvenliği güçlendirme yolunda kullanmaları için devlet kanalıyla bir takım girişimlerde bulunuluyordu. Bu bağlamda Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bey, Diyanet İşleri Başkanlığına gönderdiği 3 Kasım 1934 tarihli yazıda:

“Yaklaşmakta olan Ramazanda halkımızın zekât ve fitrelerini her sene olduğu gibi bu sene de memleketin hava müdafaasına lazım olan silahları çoğaltmaya çalışan cemiyetimize vermeleri ve bunların Hilâl-i ahmer, (Kızılay) Himâye-i etfâl (Çocuk Esirgeme Kurumu) cemiyetleri umumi merkezleri arasında kardaşca paylaşılacağı hususunda halkımıza telkin ve irşatlarda bulunulması lüzumunun icap edenlere lütfen bildirilmesini engin saygılarımla arz ve rica ederim efendim”⁴⁵ denilmekteydi. Halkın Cemiyete genel desteğinin önemli bölümü bu kanalla sağlanıyordu. Bu konuda siyasi-lerin yanında aydın din adamlarının aktif rol oynadığı bilinmektedir.

⁴² Evlenme Yüzüklerinin Teberru “Havacılık Spor”, 15 Eylül 1940, Sayı:271, s. 2626.

⁴³ Havacılık ve Spor Dergisi, Sayı:11, 15 Teşrinisani (Kasım) 1929, s.211.

⁴⁴ Havacılık ve Spor Dergisi, Sayı: 13, 15 Kanunuevvel (Aralık) 1929, s. 231.

⁴⁵ Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi, Kurum Kodu: 051. 742, Kls.12, Dos. 101, Evr. 11.

Ancak Atatürk'ün ölümünden sonra, gelir kaynaklarında azalma oldu⁴⁶ ve havacılık alanındaki gelişme eski hızını yitirdi. Hükümet, 1 Haziran 1939 tarihine kadar yerli ürünlerden alınmakta olan %2 oranındaki, Türk Hava Kurumunun aidatının alınmaması için verdiği karardan sonra 5 Temmuz 1939 tarih 3670 sayılı kanunla Milli Piyango haline çevrilen Tayyare Piyangosunun ve Milli Uçak Motor Fabrikalarının, satılması için temaslara geçildi⁴⁷. Bu politikalar, gelir kaynaklarında azalmaya neden oldu. Gelir kaybının vatandaşların Türk Hava Kurumuna üye yazılması suretiyle telafi edileceği günün Başbakanı Refik Saydam tarafından, Türk Hava Kurumunun 7. Kurultayının açış konuşmasında dile getirildi⁴⁸. Ancak bu konuda Atatürk Döneminde yaşanan coşkuyu canlandırmak mümkün olmadı.

B) TÜRK TAYYARE CEMİYETİ - BURSA ÖRGÜTÜ

Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluş amacı doğrultusunda, Türkiye'de havacılığın askerî, ekonomik, sosyal ve siyasî önemini tanıtmak, bu amaçla havacılık için gerekli olan insan gücünü yetiştirmek, ihtiyaç duyulan araç gereci çoğaltmak ve Türk gençliğinde havacılık sevgisi uyandırmak amacıyla kurulan Cemiyetin Bursa örgütü, Genel Merkezin kuruluşuyla eş güdümlü olarak 1925 yılı Şubat ayında oluşturuldu ve faaliyete geçti. Kısa sürede Bursa'nın ilçelerinde de şubeler açıldı⁴⁹.

Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi gereğince 9 kişiden oluşan bir idare heyeti oluşturuldu. İdare heyetinde yer alacak kişiler de şu yetkililerden oluşturuluyordu: Belediye Başkanı veya Belediye azalarından seçeceği bir kişi, Bölgede bulunan tümen komutanı tarafından seçilecek askeri bir kişi, Jandarma Komutanı, Mahallin en büyük maliye memuru ve varsa gümrük memuru yada bu memurlar tarafından kendi dairelerine mensup memurlardan seçecekleri birer kişi ve kazanın vilayet umumi meclisi azasından mec-

⁴⁶ Ancak Atatürk Döneminde büyük ölçüde 1929 Dünya Ekonomik Krizinden kaynaklanan bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Rize Mebusu Fuat Beyin Cumhuriyet Halk Fırkası Umumî Kâtipliğine gönderdiği 9 Ekim 1929 tarihli yazıda: “ Cemiyetimizin aza kaydı faaliyeti memleketin birçok yerlerinde durgun bir vaziyettedir, bu sahada kuvvetli bir hareket yapabilmek fırka teşkilâtının bu hususta delalet etmesine bağlıdır, kongrelerin toplanacağı şu sıralarda, fırka müfettişlerine aza kaydı işi için müessir olmaları lütfen tamim edilirse bizim için çok faydalı olacaktır. Hürmetler, efendim.” denilmekteydi. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi, Kurum Kodu: 490 . 01, Kls, 1, Dos.3, Evr. 10. Ancak alınan tedbirler sayesinde dünyadaki sürecin aksine Türk ekonomisinde yaşanan büyüme sayesinde bu sıkıntılar kısa sürede ortadan kalkmıştır.

⁴⁷ *Havacılık ve Spor*, Haziran 1940 Sayı: 265, s. 25-28; O.Verel, *age.*, s. 37. Türk Hava Kurumu Merkez İdaresi Kurulu'nun 18 Haziran 1952 tarihli toplantısında fabrikaların satılması hakkında protokol imzalanacaktır.

⁴⁸ Bu konuda Bkz. *Türk Hava Kurumu 7. Kurultayı*, Ankara 1940.

⁴⁹ *Türk Tayyare Cemiyeti, Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara 1932, s.34-35.

lisçe seçilecek bir kişi, Ticaret ve Ziraat odaları idare heyetlerinden birer kişi, Gazetelerden bir kişi Halkevi İdare Heyetinden bir kişi⁵⁰.

Bu şekilde oluşturulan idare heyetinin görevi iki sene sürmekteydi. En büyük mahalli memur oradaki tayyare şubesinin fahri başkanıydı. Şubeler idare heyetleri kararıyla gelirin en fazla % 10'nunu zorunlu ihtiyaçları için masraf yapabileceklerdi. Merkezi İdare Heyetinin onayıyla, % 10'dan verilecek ücretle, memur görevlendirebileceklerdi. Tayyare Cemiyetine büyük yardımı dokunanlar Merkezi İdare Heyetince uygun şekilde ödüllendirilecekti⁵¹.

Yardımda bulunanlara verilmek üzere "Tayyare Madalyası" adı altında bronz, gümüş, altın ve murassa⁵² olmak üzere dört çeşit madalya düzenlendi. Bu madalyalar şu şekilde dağıtılacaktı: Cemiyete bir defada 30 veya düzenli taksitlerle bir yılda 50 lira yardımda bulunan kişiye bronz; bir defada 75 veya düzenli taksitlerle bir yılda 100 lira yardımda bulunan kişiye gümüş; bir defada 200 veya düzenli taksitlerle bir yılda 250 lira yardımda bulunan kişiye altın; bir defa da 2500 veya bir yılda 3000 liradan fazla yardımda bulunan kişi, aile ve kurumlara bir murassa madalya verilecekti. Ayrıca Cemiyetin hava vasıtaları ile seyahat edeceklerden murassa madalyası olanlara % 30, altın madalyası olanlara % 20, gümüş madalyası olanlara % 15, bronz madalyası olanlara % 10 oranında mevcut ücretlerden indirimli olarak faydalanma olanağı tanınacaktı⁵³. Bunun yanında en çok yardım veren şehir, aile, kişi ve şirketlerin isimleri, merkezi idare kararıyla bir tayyare veya müesseseye konacaktı⁵⁴.

Cemiyetin mali işleri Türkiye İş Bankası kanalıyla yürütülecekti. İş Bankasının şubeleri bulunmayan yerlerde ise, Ziraat Bankası devreye girecekti. Banka bulunmayan yerlerde toplanan paralara gelince bunlar, posta ve havale suretiyle merkeze gönderilecekti⁵⁵.

Türk Tayyare Cemiyetine karşı, yakın geçmişlerinde işgalin en kötü yönlerini yaşayan Bursahlar arasında büyük ilgi uyandı. Halk kurtarıcıları

⁵⁰ "Vilayetlerde tayyare şubeleri müdürleri ve müdürleri bulunmayan diğer vilayet ve kaza şubelerinin kefaletli muhasipleri, idare heyetinin tabi azasındandır. Bu teşkilat bulunmayan yerlerde mülki rüesanın ve tayyare şubelerinin tensibi ile halktan ve memurlardan en aşağı beş kişilik bir heyet teşkil edilir." *Türk Tayyare Cemiyeti, Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara 1932, s. 12-13; "Her vilayet, kaza ve nahiye merkezleri ile köylerde birer tayyare şubesi bulunacaktı. Birkaç vilayetten oluşan bölgelerin merkezinde veya geliri çok olan önemli vilayet merkezlerinde, görülecek lüzum üzerine, Merkezi İdare Heyeti Tarafından bir müdürlük oluşturulabilecekti." *Türk Tayyare Cemiyeti, Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara 1932, s. 12.

⁵¹ *Türk Tayyare Cemiyeti, Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara 1932, s. 13.

⁵² Kıymetli taşlarla bezenmiş.

⁵³ *Age*, s. 18-19.

⁵⁴ *Age*, s. 11-12.

⁵⁵ *Age*, s. 12.

Mustafa Kemal'e duydukları güvene paralel olarak, O'nun tarafından kurulan ve desteklenen Cemiyetin, devletin güvenlik politikalarında çok önemli rol oynayacağına inanıyordu ve bu konuda her türlü etkinliği coşkuyla destekliyordu. Cemiyetin kuruluşundan itibaren bütün yurttaki olduğu gibi Bursa'da da, 30 Ağustos Tayyare Bayramı olarak kutlanmaya başlandı. Bu konuda basında çıkan bir haberde:

*“Türkün necat güneşinin doğduğu 31 Ağustosun (30 Ağustos olacak) sene-i devriyesi olan tayyare bayramında şehir baştan başa donatılmış, belediye on günde tâk-ı zafer inşa etmiştir. Mektepli hanım ve efendilerin tevzi ettiği tayyare rozetleri her kokuyu tezyin etmekte halkı bu mesut günün sevinç ve neşesiyle...”*⁵⁶ donattığı vurgulanmaktaydı.

Atatürk, konuyla ilgili olarak 1926 yılında Tayyare Cemiyetinin Bursa Şubesini ziyaretinde ulusa şöyle seslenmekteydi:

*“Türk ulusunun, Hava Kuvvetlerimizin güçlendirilmesi gereğini idrak etmesi ve övgüye değer özverilerde bulunması, uygarlık ve siyasetteki olgunluğun en büyük belgesidir. Bu konuda ulusa öncülük eden Türk Tayyare Cemiyetinin çalışmalarını takdir ederim. Cemiyetin, belli ve kısıtlı gelir bulmak için ülkemizin değişik yörelerinde yaptığı kongrelerin verimli bir şekilde sonuçlanması için bütün yurttaşların çaba göstereceğine inanıyorum.”*⁵⁷

Atatürk'ün ulusuna olan inancıyla doğru orantılı olarak, ulusun da Ulu Önder'e olan güveni, bu örgüte sağladığı özverili destekle bir kez daha perçinlenmiş oldu. Türk Ulusunun, Cemiyete gösterdiği ilgi kayda değerdi. Bu bağlamda Bursa, Türk Tayyare Cemiyetini destekleyen iller arasında ön sıralarda yer almaktaydı. 27 Ağustos 1925 tarihi hesabıyla Bursa'da toplanan tayyare yardımı 14.100 küsur liraya ulaştı⁵⁸. 1933 yılında 18.791 lira gelir elde eden Cemiyetin Bursa Şubesinin kuruluşundan 1934 senesi başına kadar bütün geliri 476.653 lira 56 kuruştur. Cemiyet toplanan yardımlarla, ulusun güvenlik ve kültür politikalarına önemli katkılarda bulunmaktaydı. Bu çerçevede Cemiyetin Bursa Şubesi, -günümüzde Bursa Havaalanı olarak kullanılan- Ziraat Mektebi civarında büyük bir tayyare iniş meydanı satın alarak Hava Kuvvetlerine armağan etti. Yine cemiyet tarafından, genel merkez emriyle çok güzel bir sinema ve tiyatro binası yaptırıldı⁵⁹.

Söz konusu olan tiyatro binası için Türk Tayyare Cemiyeti, 1930'da bir yarışma düzenledi. Bu yarışmada Mimar Arif Hikmet Koyunoğlu'nun

⁵⁶ *Yeni Fikir*, 3 Eylül 1925.

⁵⁷ Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 1981, s. 23.

⁵⁸ *Yeni Fikir*, 27 Ağustos 1925.

⁵⁹ Sedat, *Bursa Yılı 1934*, Bursa Belediyesi Neşriyatı, s. 6.

projesi birinciliği kazandı. Hikmet Beyin projesi uyarınca binanın yapımına başlandı ve 1932 yılında Türkiye'nin en modern tiyatro binasının yapımı tamamlandı. Bir süre Bursa Tayyare Cemiyeti Şubesi, Doktor Ali Kemal Beyin başkanlığında bu bina içerisinde ve ayrı bir kısımda görev yaptı⁶⁰.

Tiyatro binasının açılış töreninde Tayyare Cemiyeti adına lise öğretmenlerinden Sami Bey, kısa bir konuşma yaptı. Arkasından Cumhuriyet Halk Fırkası Bursa İl Başkanı Hulusi Bey, yaptığı konuşmada cemiyetin bu binayı neden yaptırdığına değindi ve özet olarak:

*“Tayyare Cemiyeti yalnız savaş araç gereci almakla yetinmiyor, aynı zamanda memleketin medeniyet ve umran sahasında da gelişmesine çalışıyor. İşte savaş yolunda olduğu gibi medeniyet yolunda da çalıştığına bir örnek: Hamiyetli Bursa halkına ve onun müstakbel nesline bu terbiye mektebini hediye ediyor.”*⁶¹ dedi. Konuşmalardan sonra kurdele kesildi ve içeri girilerek bina gezildi⁶².

Resmi açılış nedeniyle, Tayyare Cemiyeti yararına dört temsil vermek üzere Bursa'ya gelen ünlü tiyatrocu Raşit Rıza ile arkadaşları, gece *“Kurt Ağzında Kuzu”* adlı oyunu sahnelediler. Bir tek boş yer kalmamacasına salonu dolduran Bursalılar oyuna büyük ilgi gösterdiler. Bu ilgi, tiyatro binasının yeni açılmış olmasının yanında şehirde Raşit Rıza'nın çok sevilmesinden de kaynaklanmaktaydı⁶³. Cemiyet, bu tür kültür hizmetlerinin yanında, ülkenin güvenlik politikalarına ciddi katkılar sağlayan etkinlikler alanında da çok önemli çalışmalar sürdürmekteydi. Halkın yardımıyla uçak alarak orduya hediye etmek bu bağlamda değerlendirilen etkinliklerin başında gelmekteydi. Aşağıda irdeleneceği üzere Bursa uçak alımlarında önde gelen iller arasında yer almaktaydı.

⁶⁰ Age, göst. yer.

⁶¹ Cumhuriyet, 28 Mayıs 1932.

⁶² Cumhuriyet Gazetesinde, *“Bursa'nın Yeni Tiyatrosu: Türkiye'nin en modern tiyatrosu Bursa'dadır”* başlığıyla çıkan yazıda, Bina şöyle anlatılıyor: *“Cephenin üst ve alt katları birçok kiralık büyük mağazalar ve odalardan ibaret... binanın içi tiyatro ve sinemadır. Tiyatro salonu Türkiye'nin hemen hiçbir tarafında olmayan bir tiyatro salonudur Ziya ve sadâ tertiban en modern şekilde yapılmıştır. Görünürde hemen hiçbir elektrik lambası yok. Fakat koskoca bina apaydınlık. İnsan yer ve gökten esrarengiz bir ziya tufanı fışkırtıyor zannediyor. Salonun tavanı ve yan duvarları şanodan itibaren geriye doğru içiçe geçmiş fotoğraf körüğü şeklinde inşa olmuş. Zemini ayak resmini gizleyen bir madde ile imal olmuş. Önde iki buçuk metre derinlikte olan orkestra yeri var. Sahne tertibatı şimdilik yapılmamıştır. Yanlarında vestiyerler, sigara salonları gazinolar, üst katta da altlı üstlü mevkilerle dolu iki balkon var. Tiyatronun hangi mevkiinden ve hangi köşesinden bakarsanız bakınız içini olduğu gibi görebilirsiniz. Merkezler (1200) kişilikmiş. Üst katta bir tarafı tarasla yazlık camlı gazino yapılmıştır. Taras cidden en enfes. Bütün Bursa'yı görüyor.”* Cumhuriyet, 28 Mayıs 1932.

⁶³ Cumhuriyet, 28 Mayıs 1932.

I. Bursa ve İlçelerinde Uçak Alımları

Bursa’da, Cemiyetin kuruluşuyla birlikte başlayan uçak alma kampanyası, hızlı bir şekilde sürmekteydi. Türk Tayyare Cemiyeti Bursa Şubesi Başkanlığı tarafından Müftülüğe gönderilen 13 Nisan 1341 (1925) tarihli yazıda:

*“Ramazanı Şerif münasebetiyle vaazların müdafai memleket için ...tayyarelerin lüzum ve ehemmiyetinden ve her tarafta olduğu gibi vilayeti-mizde de teşkil edilen Tayyare Cemiyetine vatanına ve dinine sevdalı her Müslüman’ın aza kaydedilmesi hususunu bir vazife-i mukaddese ve... kuva-yi askeriyedeki noksanımızın az para ile telafisi için tayyare tedarikine mec-bur bulunduğumuzdan bahsedilmesi hususunun müftülük marifetiyle vaazla-ra tebliğ buyrulmasına müsaade-i samileri maruzdur.”*⁶⁴ denilmekteydi.

Bursalılar, uçak alma kampanyasına yoğun ilgi gösterdiler⁶⁵. Bu kampanyaya yapılan bağışlarla alınan uçaklara, bağışı yapan il, ilçe yada köyün adının verilmesi de halkı teşvik eden psikolojik bir faktör oldu. Bu olay, bir prestij olarak algılanmaya başlandı ve kısa sürede halk arasında bir uçak alma yarışına dönüştü. Bursa’nın geliri en az olan ilçelerinden biri olan Orhaneli iki uçak alarak Türk Tayyare Cemiyetine bağışladı⁶⁶. Bu konuda Emin Akkaş şunları söylüyor:

“Halk, ordunun daha kuvvetli olmasını istiyor. Çünkü daha önce Çanakkale’de ve diğer yerlerde, çok uçak sıkıntısı çekilmiş. Halk, biz de yükseklere çıkalım, diğer devletler gibi olalım diye yardım ediyor. Orhaneli’de ilk kurulduğu senelerde, Tayyare Cemiyetine daha fazla yardım yapmak için yarış ederlerdi. Bu arada çok çalışkan bir arkadaşımız rahmetli Hacı Ömer Altın, paraları toplayıp Cemiyete, uçak alınmasına, o zamanın yönetim kurulu yardımıyla karar vermişler ve almışlar. Bu şekilde orduya

⁶⁴ Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi, Kurum Kodu: 051/748, Kls. 13, Dos. 114, Evr. 26.

⁶⁵ Muazzez Çığ bu konuda: *“Tabii, Türk Hava Kurumuna birinci derecede Milli piyango idaresi bu kurum için kurulmuştu. Bütün parası ona gidiyordu. Halktan yardımlar da geliyordu. Pullara ilaveler yapıyordu ve bu gelirler de kuruma gidiyordu. Asker teskerelerine pul koymuşlar ve böyle gelirler almışlar. Atatürk nutku yazmıştır ve bu eserin bütün gelirini de bu kuruma bağışlamıştır. Ayrıca Türk Tayyare Cemiyeti çok sıkı denetleniyordu. Toplanan paralarla uçaklar alındı askeri uçaklar alındı hiç bir şeyimiz yoktu. Kurtuluş savaşında düşmanın uçağı vardı bizim yoktu, uçak alındı biliyorum.”* demektedir. 1914 Bursa doğumlu Muazzez Çığ ile 8 11 2002 tarihinde yapılan görüşme. Nuri Parlakoğlu ise: *“Türk Tayyare Cemiyetine çok yardım ettiler. İneğini, keçisini satıp yardım edenler bile oldu. Çok yardım ettiler”*.demekte. 1914 Bursa doğumlu Nuri Parlakoğlu ile 30 3 2003 tarihinde yapılan görüşme.

⁶⁶ *Havacılık ve Spor*, Sayı:12, 30 Teşrinisani 1929, s.219, *Havacılık ve Spor*, Sayı:13, 15 Kanunuevvel 1929, s.231.

bir yardım yapmışlar. ... ilk uçak 1932'de alınmış. Bunun ikinci uçağı da var. Halkın durumu iyi olmasa da, halkı teşvik eden şey var."⁶⁷.

İlk dönemde Türk Tayyare Cemiyetinin Orhaneli Şubesinde görev alan kişiler şunlardı: Hacı Ömer Altın, Hacı Ahmet Yılmaz, Hüsnü Bey, Şükrü Uğur, Osman Öztürk, Mehmet Öztürk, Hacı İsmail Ağa, Müftüzade Mehmet Bey, Eşref Altın, Bey, Hacıoğlu Ahmet Arıkan Bey, Osman Yılmaz Bey, İsmail Bey⁶⁸.

Yine Emin Akkaş, İlçede Cemiyetin gelir kaynakları hakkında şu bilgileri veriyor:

*"İşte ilçede herkes kurban derisini vermiş. Ayrıca Ramazanda müftülerin belirlediği şekilde fitre, zekat da veriliyor. Meselâ adam getiriyor, Türk Tayyare Cemiyetine, bir tane koyununu, yahut ineğini bağışlıyor. Cemiyet de bunu açık arttırmayla satıyordu. Bu şekilde para toplanıyor. O parayla uçak alınıyor. Meselâ günde bir sürü dilekçe veriliyordu. Her dilekçeye Hava Kurumu pulu mutlaka yapıştırılırdı. 15 kuruşluk damga pulu; bir kuruşluk da, uçak, yani Hava Kurumunun pulu."*⁶⁹

Türk Tayyare Cemiyetinden, Orhaneli Müftülüğüne gönderilen yazıda: Müftüler tarafından köy kanununa uygun olarak imamlara verilecek buyruclara ellışer kuruşluk Tayyare Fişi, uygulanması rica ediliyordu.⁷⁰ Ayrıca halk, dini görevlerinin mali boyutunu Cemiyet kanalıyla yerine getirmeleri doğrultusunda teşvik ediliyordu. Diyanet İşleri Başkanlığından Orhaneli Müftülüğüne gönderilen 4 Aralık 1929 tarih ve 22743 numaralı tezkerede: Ramazan nedeniyle her sene olduğu gibi bu sene de cami ve mesitlerde verilecek vaazlarda fitre, sadaka, zekat, kurban derileri ve sakadatinın Türk Tayyare Cemiyetine verilmesinin köylere varıncaya kadar tekrar anlatılması tavsiye olunmaktaydı⁷¹.

Yine aynı bağlamda Diyanet İşleri Başkanlığından Cemiyetin Orhaneli Şubesine gönderilen 25 Şubat 1928 tarih ve 332 numaralı tezkerede:

"Cemiyetimizce toplanarak Tayyare, Kızılay ve Çocuk Esirgeme Kurumu gibi memleketin refahına önemli hizmetler yerine getiren üç cemiyet arasında paylaşılan zekat ve fitre hakkında vaazlar ve hutbe vasıtasıyla halka yapılacak... teşviklerin fevkalade sonuç vereceği zat-ı âlî riyaseti nahiye-lerince de kabul edilmektedir. Cemiyetimize öteden beri gösterdiğiniz ilgi nedeniyle bu lütfun esirgenmeyeceğini ümit eder ve söz konusu tamimin aci-

⁶⁷ 26 Temmuz 2002 Tarihinde Emin Akkaş (9 Ocak 1916 Orhaneli doğumlu) ile yapılan söyleşi.

⁶⁸ 26 Temmuz 2002 Tarihinde Emin Akkaş (9 Ocak 1916 Orhaneli doğumlu) ile yapılan söyleşi.

⁶⁹ 26 Temmuz 2002'de 9 Ocak 1916 Orhaneli doğumlu Emin Akkaş ile yapılan söyleşi.

⁷⁰ Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi, Kurum kodu: 051 716, Kls. 3, Dos. 16, Evr.18.

⁷¹ Aynı Arşiv, Kls. 3, Dos. 17, Evr.21.

len ve uzak mahallere telgrafla emir buyurmanızı hürmetle ...rica eylerim.”⁷² denilmekteydi.

Bu yolla Cemiyete önemli katkılar sağlanmaktaydı. Ancak buna karşılık Cumhuriyet karşıtları halkı kışkırtıyordu. Bu konuda Hüseyin Berk şöyle diyor:

“Şer’i hüküm olmayan bir devlete verilen zekat geçerli değildir diye fetvalar verildi. Fitreler geçerli değildir diye fetvalar verildi. O bakımdan hem oraya hem de buraya veriyorduk. Ben de bunu yapmışımdır.”⁷³.

Cemiyete yapılan yardımlar konusunda Hüseyin İşçi ise:

“Muhtarların hepsi bütün fitreleri Tayyare Cemiyeti için topluyordu. Ben 5 sene muhtarlık yaptım efendim; hep Tayyare Cemiyetine veriliyordu... %10’nunu da bize veriyorlardı. Zarf içine paralar konuluyordu. Her eve zarf dağıtılıyordu. O zarfın içine ama az, ama çok para konuyordu. Muhtarlık topluyordu. Topladıktan sonra Tayyare Cemiyetine gidip, teslim ediliyordu. Tayyare Cemiyetinin köylerdeki şubelerinde muhtarlar ve ihtiyar kurulu görevliydi.”⁷⁴ diyerek olayın başka bir boyutunu ortaya koymaktadır.

Ahmet Yetkin ise, “Fitre ve zekat tayyarenin diye yazılar asılırdı. Tayyareci Ahmet Efendiyi bilirim. Şimdiki gibi bir şey bağışlayacaksan eğer, gelirdin, tayyare katibine. O zaman böyle şatafat falan yoktu. Gelir selam verir ‘Ahmet Efendi ben şunu Tayyare Cemiyetine bağışlıyorum’ derdin.”⁷⁵ demekte.

Türk Tayyare Cemiyetinin İznik Şubesi de etkin hizmet vermekteydi. Şubenin başkanlığını yapan bazı isimler şunlardı: Hüseyin Oktay, Necim Bey, Ali Fuat Girgin⁷⁶ İznik Şubesiyle ilgili olarak Ali Koçum şu bilgileri vermekte:

“Üye olanlar üç-beş kuruş yardım ediyordu. Hatta yetkilisi olan İsmail Canbolu köylere giderek bağış toplardı. Daha sonra ben de üye oldum. Senede beş ile on TL arasında makbuz karşılığı bağış yapardım. Yardımlar, para ve kurban derisi ile yapılırdı. Sonraları Türk Tayyare Cemiyeti, bu bağışların bir kısmıyla uçak yapılacağını bir kısmının da Kızılay’a ayrılacağını anlatmıştı. Cemiyet, uçak alımı yapıyordu. Kızılay’a ayrılan hisse ile de

⁷² Aynı Arşiv, Kls.3, Dos. 17, Evr. 3. (Metin Sadeleştirildi.)

⁷³ 4 Ekim 2002 Tarihinde 1338 (1922) doğumlu Hüseyin BERK ile yapılan söyleşi.

⁷⁴ 26 Ekim 2002 tarihinde 1334 (1918) doğumlu Hüseyin İşçi ile yapılan söyleşi.

⁷⁵ 10 Ekim 2002’de 1921 Yenişehir-Bursa. doğumlu Ahmet Yekin ile yapılan söyleşi. (Bu kişi mahkeme kararıyla yaşını büyüterek 1339 (1923) doğumlu olmuş.)

⁷⁶ Bu konuda Ali Fuat Girgin şunları söylüyor: “Şube ilk kurulduğunda Hüseyin Oktay diye bir arkadaş ilk başkanı idi. Ardından Necim bey geldi. Ondan sonra ben 22 yıl başkanlık yaptım. Yukarıda bir bina yaptırıldı.İznik geliri yüksek ilçelerden biri olduğu için bağışlar oluyordu.”. 1923 İznik Doğumlu Ali Fuat Girgin ile 1 Kasım 2002’de yapılan görüşme.

yangın afet gibi durumlarda, vatandaşın yardımına koşuluyordu. Bundan büyük hayır cemiyeti olabilir mi? Türk Tayyare Cemiyeti, derileri toplardı ben de para yardımı yapardım. Paraları toplayan tahsildar vardı. Senede 10 lira verirdik Köylerde bile bayileri vardı. Biriken paralarla uçak alınırdu.”⁷⁷

Uçak olarak Cemiyete hediye eden diğer bir ilçe Karacabey idi. Karacabeyliler işgalde çok büyük acılar yaşamıştı. Bu durumun yarattığı hassasiyetle güvenlik politikalarına çok duyarlı yaklaşılmaktaydılar. Bu nedenle uçak alımı kampanyasına ilgi büyük oldu. Karacabey’de bir uçak olarak bu yarışa katıldı. Karacabeyliler, topladıkları bağışlarla aldıkları Karacabey Uçağını, “Tayyare Bayramı” olan 30 Ağustos 1929 günü bir törenle Türk Tayyare Cemiyetine hediye ettiler⁷⁸.

Uçak alan diğer bir İlçe Yenişehir idi⁷⁹. Bu konuda Adem Yüce,

“Yenişehir'in de bir uçağı vardı o vakit. Yenişehir de uçak aldı. Bizim burada mezarlık var. Mezarlığın bulunduğu yer havaalanı oldu. Manevra oldu. Belki 2 ay asker geldi, uçak inmeye başladı. O vakit uçak tek motorluydu, 2 kanatlıydı. Alt üst kanatları vardı.”⁸⁰ demektedir.

Yine Türk Tayyare Cemiyetinin Yenişehir Şubesinin etkinliği hakkında söz konusu Şubenin başkanlığını da yapmış olan Mehmet Emin Lapacı,

“Ben kendim cemiyet başkanıydım. Üç-dört sene Cemiyet başkanlığı yaptım. Benden evvel daha yaşlılar görev alıyorlardı. Hepsi seve seve yapıyorlardı. Arabalarla derileri topluyorlardı. Çalınmasın diye başına adam dikiyorlardı. Sonradan deri makbuzu çıktı. Onlar verilmeye başlandı. Ne paralar dönüyordu. İki sene ihalesini feshettim. Bundan sonra cemiyetin başına itimatlı insanlar geçti. Bunlardan biri de Vedat Şemaki’ydi. Bundan önce de o vardı. Orada Vedat Şemaki’nin amcasının oğlu Yusuf tahsildardı. Türk Tayyare Cemiyetinin başkanı vardı. Alanyalı Mustafa Efendi. Halk, Türk Tayyare Cemiyetine menfaatler sağladı, çalıştı derileri topladı parasını yedirdi. Orada biriken parayla uçak aldı.”⁸¹ demektedir.

Uçak alma kampanyasına katılan diğer bir ilçe de Orhangazi idi. Orhangazililerin aldığı uçak⁸², Tayyare Bayramında (30 Ağustos 1934), isim koyma töreninden sonra orduya hediye edildi. İncirli kırında yapılan tören saat on altıda başladı. Vali Fazlı Bey, bu münasebetle yaptığı konuşmada:

⁷⁷ İznik 1336 (1920) doğumlu. Ali Koçum ile 4 Ekim 2002 tarihinde yapılan görüşme.

⁷⁸ Karacabey Kaymaklığı, Karacabey '99, Hazırlayan: Hasan Duruer, Baskı Erol Ofset, s.24-25.

⁷⁹ Havacılık ve Spor, Sayı:12, 30 Teşrinisani 1929, s.219.

⁸⁰ 1917 Yenişehir doğumlu Adem Yüce ile 5 Ekim 2002 tarihinde yapılan görüşme.

⁸¹ 1915 (1331) Yenişehir doğumlu Mehmet Emin Lapacı ile 29 Ekim 2002 tarihinde yapılan söyleşi.

⁸² Türk Tayyare Cemiyeti, Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi, s.26.

hava gücünün önemine işaret ederek halkın bunu çok iyi anladığını, her yıl hediye edilen tayyarelerle ispat ettiğine değindi. Bundan sonra uçağın örtüsü açıldı. Törenden sonra Orhangazi Uçağı, şehrin üstünde bir uçuş yaptı ve Orhangazi'ye kadar uçarak halkı selamladı. Havacılara, o gün belediye bahçesinde bir öğle yemeği de verilmişti.⁸³

Bu konuda Ali Kurtoğlu, *“Ben küçükken Tayyare Cemiyeti vardı. Herkes gönülünden koptuğu kadar yardım ederdi. Hükümete yardım ediyoruz, Tayyare Cemiyeti demek, hükümet demek. Tek kanatlı tayyaremiz vardı.”*⁸⁴ demektedir.

Gemlik de uçak alan ilçeler arasında yer alıyordu⁸⁵. Bahattin Çiğ Cemiyetin Gemlikteki etkinlikleri hakkında şu bilgileri vermektedir:

*“Tayyare Cemiyeti, Bursa’da Tayyare sineması var, onun yanındaydı. Gemlik’te de kiralık yerleri vardı. Merkezdeydi. Tayyare piyangosu vardı, bilet satıyorlardı. Biletler elden satılırdı, pahalı değildi. İkramiye çıkıyordu. Bursa’da ve Gemlik’te düzenleniyordu. Gemlik’teki merkez bilet satmayı daha sonra bıraktı, seyyar satıcılar çıktı. Onlar Ziraat Bankasından alıyorlardı, halka satıyorlardı. Ondan sonra da devam etti.”*⁸⁶

Türk Tayyare Cemiyetinin çok sıkı denetlenmesine rağmen Gemlik’te toplanan bağış makbuzlarının, çıkan bir yangında yandığı ileri sürülerek toplanan paranın bir kısmının zimmete geçirildiği bilinmekte. Ancak Mustafa Kemal Türkiye’inde bu tür olayların gerçekleştiricileri hak ettikleri şekilde cezalandırılırdı. Söz konusu miktar ne ise tahsil edilmekle kalınmaz suçlular da cezalandırılırdı. Bu konuda İsmail Hakkı Kınay şu bilgileri vermekte:

“Herkes ödüyordu. Dükkanlara geliyorlardı, aidat topluyorlardı. Düzenli olarak, makbuz karşılığı, 1 lira 5 lira neyse tahsildar gelirdi, alırdı. Ayda 1 lira bağış veririm diyorsan, gelir tahsildar alır o parayı. O zamanlar 1 lira büyük para. Babamın verdiği 1 lirayı bilirim. Tahsildar gelirdi, 1 lirayı çıkarır verirdi babam. Yalnız o paraları yediler orada. Bağış toplayanlardan bir tanesini bilirim. Mehmet Efendi diye bir adam. Doktor Ziya Kaya Başkandı. Yenen parayı sonradan Ziya Bey ödemiş galiba. Yemişler onlar, yediklerine göre çoktu. Kim olsa az parayı verir. Çok paraymış kimse veremedi Ziya Bey de Başkan olduğu için o mesul oluyor. ‘Onu ben öderim’ dedi, hapse girmede. İki kişi mi ne dediler o zaman. Onları bilmem. Yalnız

⁸³ *Yeni Fikir*, 6 Eylül 1934.

⁸⁴ 1919 Orhangazi doğumlu Ali Kurtoğlu ile 1 Ekim 2002 tarihinde yapılan söyleşi.

⁸⁵ *Havacılık ve Spor*, 30 Ağustos 1930, s. 490.

⁸⁶ 1910 Gemlik doğumlu Bahattin Çiğ ile 5 Kasım 2002 tarihinde yapılan söyleşi.

*Mehmet Efendiye attılar içeriye. Hapishane bizim mahalledeydi, ondan iyi tanyorum.*⁸⁷

Yukarıda verilen bilgilerden anlaşılacağı üzere Orhaneli, İznik, Karacabey, Yenişehir, Orhangazi, Gemlik ilçeleri uçak alarak Türk Tayyare Cemiyetine bağışladı. Bursa'nın diğer ilçelerinin bu kampanyaya katıldıkları konusunda bir kayda rastlayamadık ama söz konusu ilçelerin de kampanyaya katılmış olduklarını kuvvetle muhtemel görüyoruz. İlçelerinin yanında Bursa merkezde de birden fazla uçak alınarak Cemiyete hediye edildiğini biliyoruz. Bursa, 1929 yılı itibarıyla Türkiye genelinde uçak alımında 10 uncu sırada yer alıyordu. Uçak alımında birinci sırada İzmir, ikinci sırada Manisa, üçüncülüğü Edirne ve Kırklareli paylaşıyordu. Dördüncü Giresun, beşinci İstanbul, altıncı Karesi, yedinci Muğla, sekizinci Tekirdağ, dokuzuncu Kocaeli idi. Uçak alımında en geride olanlar ise: Çankırı, Şarki Karahisar ve Artvin idi⁸⁸.

II. Bursa'da Türkkuşu Şubesi Açılıyor

Türk Tayyare Cemiyetinin diğer bir etkinlik alanı olan Türkkuşu, Bursa'da 1936 yılı Mayıs ayının ikinci haftasında açıldı. Türkkuşu için merkez olarak Tayyare sinemasının üst katında bir daire hazırlandı. Türkkuşuna, Bursa'da ilgi büyüktü. Bursa Şubesi henüz açılmadan birçok genç kız üye yazılmaya başladı.

Bursa'ya Ankara'dan iki uzman gönderildi. 6 Mayıs 1936'da Ankara'dan sandıklar içinde motorsuz tayyareler geldi. Türkkuşunun Bursa'da bir şube açması Bursa gençliği arasında büyük bir ilgi ve heyecan uyandırdı. Bilhassa genç kızların Türkkuşuna faal üye olarak yazılmaları şehirde büyük takdirlerle karşılanmaktaydı. Kız Muallim Mektebinden ilk defa olarak sportmen ve sağlıklı görüntüleriyle dikkat çeken 15 öğrenci Türkkuşuna üye yazıldı. Bunlardan isimleri tespit edilenler: Muzaffer Tümay, Suna Tınaztepe, Mualla Yılmaz, Müeddeb, Neyir, Hikmet Ertan, Ferhunde Polat, Maide Ulusoy, Remziye Yıltır, Müfide Ulusoy'du. Bu sayının daha da artacağı söylenmekteydi. Bunlardan Muzaffer Tümay Türkkuşuna üye olmasıyla ilgili duygularını şöyle açıklamaktaydı:

"...uçmayı çok istiyordum. Aynı zamanda bu benim için büyük bir idealdi... Hayatımda daima heyecan arıyorum... Hele bu heyecanlar milli ve kutsi olursa benim için büsbütün zevkli oluyor. Beni Türkkuşuna yazılmaya sevkeden asıl sebep: Mektep müdürümüzün bir konferans esnasında bize okuduğu bir mecmuada kadın paraşütçülerin çok yüksek bir irtifadan muvaf-

⁸⁷ 1921 Gemlik doğumlu İsmail Hakkı Kınay ile 5 Ekim 2002 tarihinde yapılan söyleşi.

⁸⁸ *Türk Hava Mecmuası*, Sayı:70, 15 Nisan 1929 Ankara, s.1069.

fakiyetle atlayarak bir çok madalya kazandıklarının yazılı olmasıdır. Bu atlayışların güzel intibaları içimde derin bir iz bıraktı. O günden beri kafamda bu yüksekliklerden atlayabilmek yer etmişti. Esasen jimnastik derslerinde de muvaffak oluyordum. Türkkuşunun Bursa’da açılacağını duyar duymaz hem jimnastik hocamın, hem de müdürümün teşvikleriyle derhal buna yazıldım. Şimdi artık tayyare ile uçmak ve paraşütle atlamak için can atıyorum.”⁸⁹

Bunlardan Suna Tınaztepe ise şunları söylüyordu:

“Medeni dünya uçuculuğu ve havacılığı ilerletirken bizim bundan geri kalmamızı doğru bulmuyorum. Kadınlığıma rağmen içimde büyük bir cesaret var. Eskiden beri zaten tayyareciliği pek seviyordum. Bize bu fırsat, verilir verilmez ondan derhal istifade etmek istedim ve Türkkuşuna yazıldım. Hem uçacağım hem de paraşütle atlayacağım.”⁹⁰

Ziraat Okulundan Türkkuşuna üye yazılan 1915 Bursa doğumlu Necip Elal ise şunları anlatmakta:

“... Ortaokuldan sonra Ziraat Okuluna gittim. 1936 senesinde Bursa’da Türkkuşu teşkilatı yapıldı. Ona kaydolduk. Ben ziraat okulunda okuyordum. Hatta Türkkuşu Başkanımız Talat Paşa isminde bir generaldi. Gittik, kaydolduk. Talat Paşa ‘Ananız sağ mı? Babanız sağ mı?’ dedi. Sağ efendim dedik. ‘Öyleyse evvela babanızdan ananızdan izin alın. Gelin öyle kaydedeceğim... Çünkü buraya kaydoldun mu, kelleyi koltuğa alacaksın’ dedi. Öyle tabir etti. ‘Düşüp ölmek var. Sakat kalmak var’ dedi. Her şeyi göze aldık, gittik İnönü Kampına 1936’da. A, B, C brövelerini aldık. Ondan ertesi sene Ankara’ya Etimesgut’a gittik. Ben hastalandım geri döndüm geldim. Motorlu brövesi alamadım ama beynelmilel Bröve aldık.”⁹¹

Yukarıda görüldüğü üzere erkek öğrencilerin yanında, kız öğrencilerin de havacılığa gösterdikleri ilgi dikkate şayandı. Uzun bir süre toplum hayatından uzaklaştırılmış olan Türk kadınına, Cumhuriyetle birlikte sunulan yaşamın her alanında etkin olma fırsatı, onlarca -o süreç içinde- çok iyi değerlendirildi. Atatürk Dönemi, aynı zamanda Türk kadınının, içine düşürüldüğü aşağılık kompleksinden kurtulmasında çok önemli bir rol oynadı. Kurtuluş Mücadelesinde kendini ispatlayan Türk kadını, Mustafa Kemal Atatürk’ün, çoğu gelişmiş ulusların kadınlarının bile sahip olmadığı hakları, kendilerine tanınması sayesinde, uygarlık sahasında da başarılı bir tablo çizerek ulusun çağdaşlaşma sürecinde önemli bir rol üstlendi. Ne yazık ki, Atatürk Döneminden sonra Türk kadınlarının durumundaki yükseliş aynı hızla devam ettirilemedi ve dünyadaki yeri geriye doğru itilen bir sürece girdi.

⁸⁹ Cumhuriyet, 7 Mayıs 1936.

⁹⁰ Cumhuriyet, 7 Mayıs 1936.

⁹¹ 1915 Bursa doğumlu Necip Elal ile 18 Mart 2003 tarihinde yapılan söyleşi.

Bursa’da 6 Mayıs’a kadar Türkkuşuna faal üye olarak yazılanlar: Lisesiden 90, Ziraat Mektebinden 6, Erkek San’at Mektebinden 15, Kız Muallimden 15, serbest meslek erbabından 18, Akınspor Kulübünden 6 kişidir. Yardımcı üye olarak yazılanlar ise 2000 kişi olarak tespit edilmekle birlikte sayının 3000’e çıkacağı tahmin edilmekteydi. Büyük bir ulusal dava olan bu işin, duygulu ve şuurlu gençlik tarafından olağanüstü bir ilgi ve heyecanla karşılanması başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere siyasi ve askeri çevrelerde derin bir sevinç uyandırmaktaydı⁹².

Bursa’nın, Türk havacılık tarihine diğer bir armağanı da ilk Türk bayan pilot ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen idi. O, Türkkuşu etkinlikleri çerçevesinde İstanbul’dan Bursa’ya başarılı bir uçuş yaptı: Havacılıktaki yeteneğini birçok başarılı uçuşlarıyla ispatlayan Sabiha Gökçen, 7 Haziran 1936’da saat 16.20’de Yeşilköy Tayyare Karargâhından bir tayyare ile uçarak Yalova üstünde bir gezinti yaptıktan sonra 35 dakikada Bursa’ya ulaştı ve kendisini karşılamaya gelen Bursa Valisi ve vilayet ileri gelenleri, Orgeneral Fahrettin, kolordu ve tümen komutanları ve karargah subayları, Belediye Başkanı ve belediye heyeti, Cumhuriyet Halk Partisi ileri gelenleri, çok sayıda okullu ve Türkkuşu öğrencilerinin beğeni dolu bakışları önünde ustaca devirlerle ve büyük bir başarıyla yere iniş yaptı. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk’ün de bulunduğu törende, Bursa Belediye Başkanı, şehir adına Sabiha Gökçen’e bir buket ve bir ipekli kumaş, Türkkuşu öğrencisi de bir buket sundu⁹³.

Sabiha Gökçen, uçaktan inmeden önce alanda bulunanların genel ricası ve arzusu üzerine tekrar havalanarak çocukluğunun geçtiği Yeşil Bursa üstünde bir gezinti daha yaptı ve Uludağ’ı dolaşarak aynı yetenek ve başarıyla meydana indi. Genç havacının büyük bir cesaret ve kendi sanatını çok iyi bilmekten kaynaklanan bir özgüvenle yaptığı bu uçuş, meydana hazır bulunanlar tarafından defalarca alkışlandı⁹⁴.

Bu konuda o gün orada bulunan Ahmet Malcıoğlu şunları anlatıyor: *“Bir defasında Atatürk’ün kızı vardı ya uçan Sabiha Gökçen. Bursa’ya ilk tayyare ile gelecek, vilayet böyle sıralandı. Ben de vardım onların arasında... ben ilk defa Atatürk ile yakın olacağım orada... Atatürk geldi tesadüfen yan yana olduk. Geldi Sabiha Gökçen indi, ondan sonra karşıladılar. Bursa Valisini yanına aldı, Bursa’nın üstünde bir dolaştılar.”*⁹⁵

Bu etkinliklerin de bize gösterdiği üzere, Türk gençleri Mustafa Kemal’in kendilerine olan güvenini boşa çıkartmamıştı; Halkın havacılığa

⁹² Cumhuriyet, 7 Mayıs 1936.

⁹³ Ulus, 8 Haziran 1936.

⁹⁴ Ulus, 8 Haziran 1936.

⁹⁵ 18 9 1908 Bursa doğumlu Ahmet Malcıoğlu ile 19 12 2002’de yapılan görüşme.

olan topyekûn desteği de Ulu Önder'in ulusuna olan inancını bir kez daha haklı çıkartmıştı. Bursalıların Cemiyete verdiği destek sayesinde, Bursa havacılık alanında ülke genelinde seçkin bir yere sahip olmuştu.

Sonuç

Bu araştırmanın da ortaya koyduğu üzere, Türklerin havacılığa olan yeteneklerinin ortaya çıkmasında ve ülkenin güvenlik politikalarında hava gücünün sahip olduğu konumda, Cumhuriyet Döneminde önemli gelişmeler yaşandı. Ulu Önder Atatürk'ün bu alanda takip ettiği politikalar, Sabiha Gökçen'in sembolize ettiği dünyayı kendilerine hayran bırakan Türk havacılarının yetişmesinde ve Cumhuriyet Türkiye'sinin havacılığın her alanında dünyada seçkin bir yere sahip olma sürecinde belirleyici oldu.

Ancak günümüzde Hezarfen Ahmet Çelebi ve Sabiha Gökçen gibi Türk havacılığını sembolize eden isimler üzerinde anlamsız tartışmalar yaratıldığını üzüntüyle izlemekteyiz. Dünyanın bütün ulusları tarihte iz bırakmış başarılı isimleri sahiplenmeye çalışırken, uçtuğu dönemin kaynaklarında yer alan, günümüzde de bilimsel olarak açıklanabilen Hezarfen Ahmet Çelebinin, gerçekte uçmadığı; Cumhuriyet Türkiye'sinin sembollerinden biri olan Ulu Önder Atatürk'ün manevi kızı dünyanın ilk kadın savaş pilotu ve ilk Türk bayan pilot Sabiha Gökçen'in gerçekte Türk olmadığı üzerine her türlü bilimsel dayanaktan yoksun iddiaların tartışma konusu edilmesini son derece tehlikeli görmekteyiz. Adeta Türk olan başarılı olamaz söylemi, Türk ulusunun beynine kazınmaya çalışılmaktadır. Bunu, Mustafa Kemal Atatürk'ün, Türk ulusuna kazandırdığı özgüveni sarsmaya yönelik, bilinçli yada bilinçsiz hareketler olarak algılıyoruz.

Cumhuriyet Döneminde, havacılık alanında yaşanan gelişmeler ve Türk ulusunun güvenlik politikalarına gösterdiği duyarlılık gerçekten de dikkate değerdir. Bursa merkez ve ilçelerinde olduğu gibi Türkiye genelinde halk, içinde bulunduğu ekonomik olanaksızlıklara rağmen, uçak alarak Türk Hava Gücünü önemli oranda kuvvetlendirecek bağışlarda bulunmuştur. Türk havacılığının, dünyada seçkin bir yere sahip olmasında, Mustafa Kemal Atatürk'ün karizmatik yönetimi ve bununla bağlantılı olarak havacılığa, halkın verdiği destek çok önemli bir rol oynamıştır. Bu sürecin incelenmesi Atatürk Dönemi ulusal ruhu, algılamada belki de bu ruhu günümüze taşımada etkin olacağı kanısındayız. Özellikle Ulu Önder Atatürk'ün, devlete ve ulusa kazandırdığı değerlerde, aşınma yaşandığı günümüzde bunun önemi bir kat daha artmaktadır.

ATATÜRK'ÜN GÜVENLİK POLİTİKASINA BİR ÖRNEK: TÜRK TAYYARE CEMİYETİ - BURSA ÖRGÜTÜ

Özet

XX'nci yüzyılın başlarından itibaren, devletlerin güvenlik politikalarında hava gücü, en önemli faktörler arasında yer almaya başladı. Yakın geçmişinde işgale uğramış Türkiye için de havacılığın güçlendirilmesi yaşamsal önem taşımaktaydı. Kurtuluş Savaşında, hava gücünün yetersizliğinin yol açtığı sıkıntılar yoğun bir şekilde hissedilmişti.

Bu eksikliği gidermek için Mustafa Kemal, 16 Şubat 1925'te "Türk Tayyare Cemiyeti"ni kurdu. Havacılık, kısa sürede halk hareketi haline döndü. Bu konuda Mustafa Kemal, *"Efendiler, milletimizin ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz, yurttaşların kendi girişimleriyle vücuda getirdikleri Tayyare Cemiyeti, az zamanda verdiği semerelerle umut vadetmektedir"* diyordu.

Gerçekten de kısa sürede ülke çapında il ve ilçelerde Türk Tayyare Cemiyetinin şubeleri açıldı. Bu incelemenin konusu olan Tayyare Cemiyetinin Bursa Örgütü de kısa sürede yapılandırıldı. İşgali bütün kötülükleriyle yaşamış olan Bursalılar, ülke güvenliği için çok önemli gördükleri hava gücü oluşturma politikasına büyük destek verdiler. Gençler arasında havacılık mesleğine ilgi uyandı, ilk Türk kadın pilot Sabiha Gökçenin Bursalı olması. Bursalılar için ayrı bir önem taşımaktaydı. Bursa, havacılık etkinliklerinde ilk sıralarda yer aldı.

Cemiyetin kuruluşundan altı ay gibi kısa bir süre sonra 26 Ağustos 1925'te Bursa'da uçak alımı için yapılan bağışlar on dört bin yüz küsur liraya ulaştı. Gelir düzeyi en düşük ilçelerinden olan Orhaneli iki uçak alarak Türk Tayyare Cemiyetine bağışladı. Bursa merkez ve ilçelerinde uçak alma kampanyası büyük ilgi gördü. Uçaklara, alınan yörelerin isimleri konarak-Yeşil Bursa Uçağı, Orhaneli 1 Uçağı, Karacabey Uçağı gibi-halk teşvik ve onore ediliyordu. Bursa, uçak alımında iller arasında onuncu sırada yer aldı. Ad koyma törenlerinde çekilen fotoğraflar günümüze kadar ulaşmıştır.

Şimdiye kadar araştırılmamış olan Türk Tayyare Cemiyeti Bursa Örgütü veri tabanım arşiv belgeleri, canlı tarih kaynakları, ulusal ve yerel basın oluşturmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Atatürk, Güvenlik, Türk Tayyare Cemiyeti, Uçak, Bursa.

AN EXAMPLE of ATATÜRK's SECURITY POLICY: THE TURKISH AVIATION SOCIETY BRANCH

Abstract

Air force has become one of the major factors of the security politics of the states since the beginning of the 20th century. The strengthening of aviation had a vital importance for Turkey who has experienced occupation in her recent history. The inadequacy of an air force was deeply felt during the Turkish War of independence.

In order to eliminate this deficiency Atatürk founded the "Turkish Aviation Society" on February 16, 1925. Aviation's becoming a mass movement soon, Atatürk stated "Gentlemen, we owe our deepest gratitude to our nation, the Aviation Society set up by the very personal efforts of the citizens promises fruitful advancements."

Soon Turkish Aviation Society's branch offices were set up in all over the country. Bursa branch, which forms the core of this study, became effective after a short period. The people of Bursa, who lived through all the malicious atmosphere of the occupation, have strongly supported the politics of founding of the air force, Public interest in aviation aroused. Sabiha GÖKÇEN's being the first woman pilot in Turkey has a special importance for the people of Bursa, as she was from Bursa. Bursa has always taken the leading role in aviation activities.

Within the six months of founding the Bursa branch the donations for the purchasing of aircrafts peaked up to some fourteen thousand Turkish Liras. Orhaneli district, being the poorest, has donated two aircrafts to the Society. The purchasing and donation of aircrafts have become so widespread that they were given the names of their districts - Green Bursa, Orhaneli I, Karacabey etc. - to honor and encourage the people of the districts and provinces. Bursa ranked tenth in donating aircrafts to the Society. The pictures of naming ceremonies have survived to our day.

Document archives, interviews with the living witnesses, national and local press records form the database of the Turkish Aviation Society Bursa Branch.

Key Words: Atatürk, Security, Turkish Aviation Society, Aero-plane, Bursa.

FOTOĞRAFLAR*



Atatürk ve Sabiha Gökçen Türkuşu ziyaretinde



Atatürk'ün Türkuşu'nu ziyareti

* Fotoğraflar, Türk Tayyare Cemiyeti Osmangazi Şubesinden ve canlı tarih kaynaklarından temin edilmiştir.



Atatürk ve İsmet İnönü Türkkuşu ziyaretinde



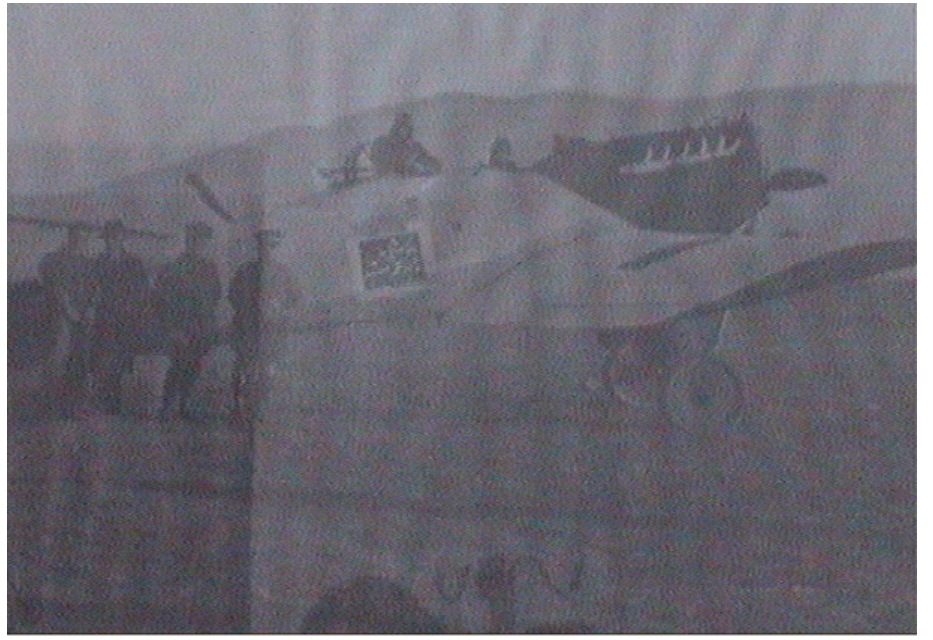
Atatürk'ün Türk Hava Kurumunu ziyareti



Bursalıların Türk Tayyare Cemiyetine hediye ettiği Bursa uçağı



Bursalıların Türk Tayyare Cemiyetine hediye ettiği diğer bir Bursa uçağı



Bursaluların 1936'da Türk Tayyare Cemiyetine hediye ettiği uçak



Fotoğraf:Bursa'lilar tarafından 1935 yılında TÜRK HAVA KURUMU'na
Bağışlanan "YEŞİL BURSA" adlı uçağın Teslim Töreninden bir anı

*Bursaluların Türk Tayyare Cemiyetine
hediye ettiği Yeşil Bursa II uçağı*



*Karacabeylilerin 30 Ağustos 1929 Günü Türk Tayyare Cemiyetine
bağışladığı Karacabey uçağı*



*Orhaneli'nin 1932'de Türk Tayyare Cemiyetine
hediye ettiği Orhanili I uçağı.*



Vecihi Bey kendi yaptığı uçakla yurt gezisine çıkarken



Türk Hava Kurumu yöneticileri



*Bursa'nın ileri gelenleri Türk Hava Kurumu
yönetim kurulu ile beraber 1940*



Türkkuşu Bursa Şubesi ilk öğretmenleri 1936



Türkkuşu Bursa Şubesi kurs öğrencileri öğretmenleri ile birlikte

Cumhuriyet 7 Mayıs 1936

Türkkuşuna rağbet

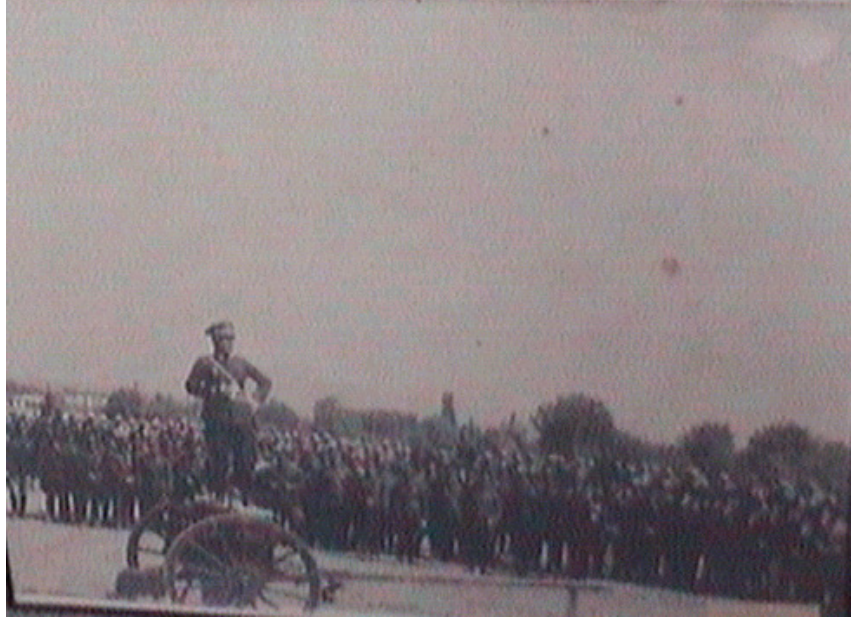
Bursa şubesi yakında açılıyor, birçok genc kızlar şimdiden aza yazılmağa başladılar



Bursa Kız Muallim Mektebinden Türkkuşuna yazılan kızlar



Türk Hava Kurumu planör kursu öğrencileri toplu halde



Tayyare Bayramı 30 Ağustos 1928



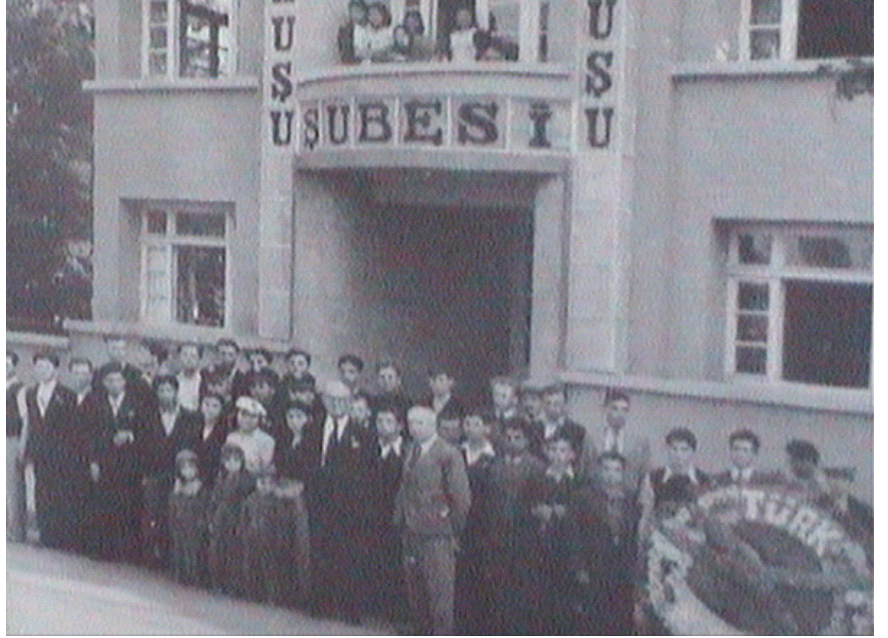
*Tayyare Bayramında Türk Hava Kurumu
paraşüt takımının geçit töreni*



Türkkuşu öğretmen ve öğrencileri



*Türk Tayyare Cemiyetinin olağan genel kurulu
(Bursa Büyükşehir Belediye Meclis Salonu)*



*1937 İnönü kampına iştirak eden 32 talebenin Bursa'dan hareketleri
esnasında Türkkuşu binası önünde 7 Temmuz 1937*