

# TÜRKİYE DE SİVİL HAVACILIĞIN SERÜVENİ

Gurbet GÖKGÖZ  
Öğretim Görevlisi  
Dokuz Eylül Üniversitesi  
Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü  
İzmir, Türkiye  
gurbet.gokgoz@deu.edu.tr

## GİRİŞ

Gökyüzünü algılamaya ve anlamaya yönelik olarak başlayan merak insanlığın bugün modern bir ulaşım sistemi olan havayolunu keşfetmesini sağlamıştır. Bir anlamda havayolu ulaşımının macerası insanın sınırlarını zorlaması notasında varlık bulur. Bu çalışmada sivil havacılığın Türkiye’de ki gelişimi ve gelecekte ki muhtemel konumu üzerine bir değerlendirme yapılmaktadır. Havacılık alanında bilinçli toplum olmanın getireceği avantajlar, tarihi veriler ışığında değerlendirilmektedir.

Modern anlamdan havacılığın Türk topraklarına girişi 1912 yılıdır. Trablusgarp Savaşı sırasında uçak teknolojisinin artık savaşlarda önemli bir araç olduğu yaşanılarak öğrenilir ve bu tarihten itibaren İstanbul-Yeşilköy de bir havaalanı oluşturma çabalarına rastlanmaktadır. Devletin maddi olanakları yetersiz gelince halktan ve askerlerden bir takım bağışlarla yardım toplanır<sup>1</sup> ve ilk uçaklar genel olarak halkın parasıyla alınır. Osmanlı Devleti elinden geldiğince havacılık alanındaki gelişmeleri takip etmeye çalışır. Ancak Balkan Savaşları ve ardından gelen Birinci Dünya Savaşı, havacılıkta istenilen noktaya gelmesini engeller. Bununla birlikte Mondros Mütarekesinin ardından Osmanlı’nın elinde bulunan az sayıdaki uçak da itilaf güçlerinin eline geçer.

Mustafa Kemal’in komutasındaki Anadolu hareketi, emperyalist güçlere karşı yapılan savaş hazırlıkları kapsamında örgütlenmesini tamamlayıp topyekün savaşa giriştiği 1920 yılında Savunma Bakanlığı’na bağlı Hava Kuvvetleri Şubesi’ni kurar. Olağanüstü yıllardır... Halk elindeki son parasını, malını mülkünü milli güçlere vermektedir. Böyle bir durumda asker: silah ve cephane bulamazken dönemin en modern ulaşım sistemi olan havayolu ve uçak teknolojisi imkânsız gibi görülmektedir. Ancak milli güçlere Anadolu’nun her yeri özellikle İstanbul’daki gizli cemiyetler yardım göndermektedir. Uçakların uçurulabilir duruma gelmesi için bu cemiyetler faal olarak çalışırlar.<sup>2</sup>

## CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA SİVİL HAVACILIK

Mustafa Kemal uçak sanayinin, ülke savunmasında ne kadar önemli bir konuma sahip olduğunu Trablusgarp savaşında anlar. İtilaf güçleriyle olan Kurtuluş Savaşı sonrasında toplanan İzmir İktisat Kongresi’nde bu yöndeki düşüncelerini “*gelişen sanayi ve teknolojiye*

<sup>1</sup> Yılmaz Akdemir, *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ahmet Emin Yaman, Y.L.T., Ankara Üniversitesi, 2005, s.11.

<sup>2</sup> N. Metin Güneşen, *Cumhuriyet’ten Günümüze Türk Kara Havacılığı*, Y.L.T., Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2003, s.15.

*sahip olunacağıının*” müjdesini vererek ortaya koyar. Devrimin ilerleyen dönemlerinde havayolu da dâhil olmak üzere ulaşımın farklı alanlarında gelişen Ulaşım alanındaki girişimler bir ülkede çok yönlü kazanımlar elde edilmesini sağlamaktadır. Özellikle ekonomik anlamda Türkiye gibi sıkıntılarla boğuşan bir ülke için kalkınmada ihtiyaç duyulan bir alandır. Bu anlamda havacılık her alanda modernleşmeyi kendine ilke edinen Türkiye'nin başarması gereken girişimlerden biridir.

## 1. Türk Tayyare Cemiyeti

Türkiye de ilk sivil havacılık faaliyetleri Atatürk'ün de desteğiyle 16 Şubat 1925 yılında *Türk Tayyare Cemiyeti*'nin kurulmasıyla başlar. Yeniliklerin halk tarafından benimsenebilmesi için öncelikle halkın konu hakkında bilgi sahibi olması ve girişimi desteklemesi önemlidir. Cemiyetin açılış töreninde Atatürk: *”...İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar... Türk çocuğu her işte olduğu gibi havacılıkta da, en yüksek düzeyde, gökte, seni bekleyen yerini, az zamanda dolduracaksın bundan gerçek dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır.”* Diyerek halkın konuya ilgisini çekmeyi başarmıştır. Atatürk, Modern uçak teknolojisi ve öneminin kavramasını isterken gelecekte havacılık alanında atılım yapan devletlerin dünya devleti olacağını öngörmekteydi. Kurulan bu dernek sayesinde halkın havacılığa olan ilgisi arttı. Kısa zamanda ülkenin pek çok şehrinde cemiyetin şubeleri açıldı.

1923–1929 arasında hükümet havayolu ulaşımına önem veriyor ancak yerli yatırımcının yeterli sermayeye sahip olamaması girişimlerin yarım kalmasına neden oluyordu. Genel olarak bu dönemde Türkiye de bir milli havayolu şirketinin kurulması mümkün olamadı. Ülke içerisinde yalnızca yabancı şirketler varlık gösteriyordu. Bunlar Fransız Campagnie International ve Navigation Aérienne, Alman Lufthansa Şirketi, İtalyan Aero Espresso Şirketi<sup>3</sup>.

1930'lara kadar Türkiye de sivil havacılığın istenilen düzeyde olmamasının nedeni öncelikle yeni kurulan devletin iç ve dış güvenliğini sağlamak konusundaki hassasiyetinde aramak gerekir. Ayrıca kaynak bulma zorlukları da gözden kaçırılmamalıdır. Öncelikle askeri alanda güvenliğe önem verilmesi doğal bir süreçtir. Türkiye, havayolu taşımacılığına önem vermesine veriyordu. Ancak, belli bir alt yapısı olan demiryollarının geliştirilmesine öncelik verilmesi, diğer ulaşım sistemlerine ayrılan payın azalmasına neden oldu.

Bunu yanı sıra 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Türkiye'deki olumsuz etkileri devleti daha korumacı politikalar izlemeye itti. Böylece yatırımlar daha çok devlet eliyle yapılmaya başlandı. Buhran Türkiye'nin doğal olarak devletçi politikalara ağırlık verdiği bir dönemi getirirken; Bu durum ilerleyen yıllarda yabancı sermayenin elinde bulunan kurum ve kuruluşların millileştirilmesiyle daha da belirgin hale geldi.

Milli bir uçak sanayinin kurulması yönünde adım atılmaya ilk kez 20 Mayıs 1933 tarihinde başlandı. 2186 sayılı kanunla *Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi* kuruldu. Yurt dışından alınan De Havilland tipi altı kişilik uçaklarla İstanbul-Ankara hava seferleri başlatıldı. Bu seferlere 1938 yılında İzmir ve adana seferleri eklenerek kısa sürede büyük bir atılım gerçekleştirildi. Devlet Hava Yolları İşletmesi 5 uçaklı ve 24 kişilik personeli bulunan bir filoydu. 1935 yılına kadar Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı kaldıktan sonra Bayındırlık Bakanlığı'na bağlandı. 1939 yılında da ulaşım alanında yürütülen faaliyetlerin artmasıyla ayrı bir bakanlık oluşturulması fikri ortaya çıktı. Bu tarihten itibaren ulaşım ve haberleşme hizmetleri ve doğal olarak Devlet Hava Yolları İşletmesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın denetimine

<sup>3</sup> Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İletişim yayımları, İstanbul, 1982, C.10, s.2763.

verildi.<sup>4</sup> Sivil havacılık, Devlet Hava Yolları İşletmesi İdaresi'nin kurulmasıyla önemli bir kazanım elde etmiştir. Ve yalnızca yaz aylarında uçak seferi düzenlenebilen Türkiye de iç hatlarda taşınan yolcu sayısı 1933'te 460'tır.

Atatürk, yurt gezilerinde uçak teknolojisine sahip olmakla gelecekte Türkiye'nin daha ileri bir seviyede olacağını söylemekte bunun yanı sıra uçak, planör, paraşüt gibi araçları kullanabilecek gençlerin yetiştirilmesini bu nedenle önem vermekteydi. Bu doğrultuda Ocak 1935'te Türk Hava Kurumu'na bağlı *Türk Kuşu* kuruldu.

## 2. Sivil Havacılıkta Halk Desteği

Halka havacılığı sevdirmek, modern teknolojiye olan ilgi ve güveni geliştirmek ve havadan gelebilecek tehlikelere karşı bilgisini arttırmak amacıyla düzenlenen bu gezi uçuşları halkı çoğu kez yığınlar halinde gösteri alanlarına çekmeyi başarır.<sup>5</sup> Türk Kuşu, *bir kişi on senede bin kişiye uçmayı öğretecektir*. Sloganıyla işe başlar. Genellikle bahar aylarında ülke genelinde turneler düzenleyerek uçuş gösterileri yapmaktadır. Yıl boyunca eğitim alan gençler hünelerini bu dönemlerde halkla paylaşma imkânına sahip oluyorlardı.

Bir bayram havası içinde meydanları dolduran kalabalıklar havada yapılan türlü akrobasi hareketleri karşısında hayretler içersinde kalmaktadırlar. Planör uçuşları ve özellikle paraşütle atlama gençlerin hevesle takip ettikleri bir spor dalı olarak gelişmeye başlar.<sup>6</sup> Devletin sunduğu imkânlarla halkın kısa bir zaman diliminde böylesine büyük bir ilgi göstermesi amaçların gerçekleştiğinin bir kanıtı olarak görülmelidir.

Hava Kurumu Genel Müdürlüğü, başta İstanbul ve İzmir olmak üzere Bursa ve Adana gibi şehirlerde de *Türk Kuşu* şubeleri açmak için girişimlerde bulunur. Türk Kuşu'nun tüm şubelerinde halka dönem dönem konferanslar verilmektedir. Halkın ve özellikle yeni nesil gençlerin havacılık konusunda bilinçlenmesi devletin önem verdiği konulardandır. Türk Kuşu şubelerine gidip kayıt yaptıran vatandaşlar, deneyimli hocalardan gerekli dersleri aldıktan sonra içlerinden başarılı olanlar İnönü Kampı'na gönderilerek uçuş deneyimi kazandılar. Günümüzde bu faaliyetler İnönü kampı'nda sürdürülmektedir.

Türk Kuşu özellikle küçük yaştaki çocukların model uçak eğitimi olarak erken yaşta bu mesleğe ilgi duymalarını sağlamaya çalışmaktadır. Model uçak kurslarına yazılan ilgili öğretmenler sayesinde öğrencilerinde ilgileri artırılmıştır. Gazi Beden Terbiye Enstitüsü'nde iki ve üçüncü sınıflardan itibaren öğrencilere model uçak kursları verilmektedir.<sup>7</sup>

1935 yılı Türkiye için uluslararası arenada kendi varlığını hissettirmeye başladığı bir yıl olur. 1930'lardan itibaren Avrupa'da Almanya ve İtalya'nın silahlanmaya başlaması bir güven bunalımı yaratınca Türkiye'de kendi bölgesinin güvenliğini tehdit edebilecek oluşumlara karşı önlem alma gereği duyar. Bu doğrultuda *Türk kuşu*, muhtemel hava saldırılarına karşı halkı uyarmak ve uçak sayısını arttırmak amacıyla kampanyalar düzenler. Kampanyalar gazete ve dergiler aracılığıyla halka duyurulur.

Atatürk Kampanya için, *'bu ulus en zor zamanlarda memleket ödevlerine, canla, başla koşturmuşur. İstediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur'* yorumu getirerek 10.000 lira bağışta bulunur.

<sup>4</sup> *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, C.10, s.2763.

<sup>5</sup> *Havacılık ve Spor*, Mart 1937, S.187.

<sup>6</sup> *A.g.d.*

<sup>7</sup> *Havacılık ve Spor*, S.212.

Halk kısa sürede kampanyalara olumlu yanıt verir. Vatandaşlar Adeta bir yarış halinde birbiri ardına Türk Hava Kurumu'na bağış yapmaya başlarlar. Gazetelerde neredeyse her gün hava tehlikesine karşı bağışta bulunan üyelerin boy boy isimleri ve resimleri yayımlanır.<sup>8</sup> Uzun süreli savaşlardan sonra nihayet kendi ülkelerinde özgür yaşayan halk dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı hassas davranmaktadır.

Halkın girişimleri bununla da kalmadı. Bir süre sonra çeşitli meslek grupları toplu olarak bağışta bulunmaya başladı. Örneğin bir muhtarın önerisiyle ülkedeki tüm muhtarlar, adı muhtarlar uçağı olacak bir uçak alınması için bağışta bulundu. Bunu belediyeler uçağı teklifi takip etti.<sup>9</sup> Kısa zamanda memurlar, kadınlar, manifaturacılar, yaptıkları bağışlarla yeni uçaklar alındı.<sup>10</sup>

Bağışlar durmuyordu. Halk bunu bir ödev olarak kendi benliğine kazınmıştı. Kendiliğinden bir araya gelen meslek temsilcileri gelirlerinin bir kısmını kuruma bağışlıyordu. Samsunda toplana 68 köyün tütün üreticileri her yıl kazançlarını % 2'sini Türk Hava Kurumu'na bağışlamayı kararlaştırdı. İzmir de Pamuk Dokuma Türk Anonim Şirketi sahibi Harri Jiro, kuruma 10.000 TL bağışta bulundu. Bu girişimleri şehirler takip etti. Kendi şehirleri adına bağışta bulunan üyeler bu şekilde İzmir, Manisa, Mersin, Aydın, adıyla yeni uçaklar aldı.

Her alanda bir ülkeyi yeniden inşa etmek sadece emek değil aynı zamanda ekonomik bir güçte gerektiriyordu. Devletin ulaşımaya ayırdığı miktar 1938-39 arasında yaklaşık 9 milyon civarındaydı. Ancak bu bütçenin yalnızca % 44'ü bu alanda kullanılabilirdi. Çünkü ülkenin her alanda eksikliği vardı. Bazı durumlarda ulaşımaya ayrılan para daha acil olan eğitim, sağlık ve ziraat gibi alanlara kaydırabiliyordu.<sup>11</sup> Cumhuriyet'in ilk on beş yılında demiryolu yapımının büyük bir hızla ilerlemesinde mevcut ulaşım modelleri içinde en ekonomik yol olması, uzun süre bakım ve onarıma ihtiyaç duymamasının etkisi büyüktü.

## II. DÜNYA SAVAŞI VE SONRASINDA Kİ GELİŞMELER

1941 yılı hava sanayinin gelişme kaydetmesi yönünde önemli bir atılımın yaşandığı bir yıl oldu. Bu tarihte Ankara'da bir uçak fabrikası ardından da Malatya da bir tamir atölyesi kuruldu. Ancak bu atılım devlet tarafından fazla destek bulamayınca giderek zayıfladı. Türkiye bu girişimin kısa soluklu kalmasının zararlarını 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında kendisine uygulanan ambargoyla daha iyi anlayacaktı.<sup>12</sup>

II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye'nin dış politikası barıştan yana bir seyir izlemekteydi. Bu amaç doğrultusunda Türkiye 1944 yılında *Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı*'na (ICAO'ya) kurucu üye olarak katıldı. Uluslararası Havacılık Antlaşması'yla Yeşilköy de bir uluslararası hava limanı yapılmasına karar verildi. Aslında bu gelişmelerin kökenine bakıldığında tablo daha net görülür. Bu dönemde İngiltere'nin de bağlı olduğu müttefik devletler tarafsız Türkiye'nin herhangi bir hava saldırısından zarar görmesini engellemek istemektedir.

Savaş sonrasında İngiltere ve Amerika destekli yardımlarla Havayolu taşımacılığı gelişme gösterdi. Güvenli ve kontrollü uçuş sağlayacak tesislerin alt yapı sorunları çözüme

<sup>8</sup> *Havacılık ve Spor*, S.149.

<sup>9</sup> *Havacılık ve Spor*, S.147.

<sup>10</sup> *Havacılık ve Spor*, S.215.

<sup>11</sup> *Varlık Mecmuası*, S.139

<sup>12</sup> N. Metin Güneşen, *Cumhuriyetten Günümüze Türk Kara Havacılığı*, Y.L.T., Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2003, s.s.87-88.

ulaştırılmaya çalışıldı. Dahası teknolojik gelişmeler eldeki mevcut imkânlar dâhilinde ilerletilmeye çabalansa da bu dönemde devletin her alanda etkin olamadığı ortaya çıktı. Böylelikle özel kuruluşlarla sivil havacılığın geliştirilmesi ön görüldü.

1940'lı yıllarda yurtdışı destekli olarak havayolu ulaşımında da önemli gelişmeler yaşanıyordu. Ancak havayolu taşımacılığı henüz iç ve dış destek olmadan yürütülebilecek bir yapıda değildi. Bu nedenle özelleştirme sık sık gündeme geliyordu. Türkiye de ulaşım alanında uygulanan politikaların birbiriyle ilişkili ve birbirini desteklemesi gerekirken her hükümet değişikliğinde politikanın değiştiği ve bir süre sonra kişiye özel politikalarla yönetildiği görüldü. Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolu ağı sistemli olarak artırılırken buna 1940'lı yılların sonlarında yoğun olarak karayolu ulaşım ağının desteklendiği görülür. Kişisel düşünce ve siyasi görüşler yönetimde "eskiyi yık yeniyi getir" anlayışıyla bütünleşince karayoluna verilen önem arttı.

II. Dünya Savaşı sonrasında Amerika merkezli bir kalkınma modelinin benimsenmesiyle tüm dünyada özel sermayenin önünü açan girişimler yaşanmaya başladı. Türkiye 1945 ile 1957 yılları arasında Yeşilköy, Esenboğa, Adana, Trabzon, Van, Bursa, Urfa, Malatya, İskenderun hava meydanlarını işletmeye açtı. Türkiye'nin bu sürece aktif bir katılım gösterdiği görülmektedir. Türk Hava Yolları 1947 yılında ilk yurt dışı seferini *Atina*'ya gerçekleştirerek havayolu ulaşımında önemli bir atılım gerçekleştirdi.

Havayolu ulaşımının beklenilenden daha fazla gelir getirmesi ve giderek büyük bir sektör haline geliyor oluşu dikkatleri üzerine çekmekte gecikmedi. Havayolları her yıl kar payını artıran bir yapıya kavuşmuştu. Böylelikle iyi kar getiren bir şirket olarak yeniden yapılandırılması yerli yatırımcılar içinde büyük bir fırsat oldu.

1955 yılında havaalanı işletmeciliği ile uçak işletmeciliğinin ayrılması fikri daha ağır basınca Mayıs 1955'te 6623 sayılı kanunla Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü kaldırılarak *Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı* adı ile her türlü hava nakliyatını yapmak üzere Hükümete bir Anonim Ortaklık kurma yetkisi verildi. Böylece *Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kuruldu* 60 Milyon TL'lik sermayesi ile 1 Mart 1956 tarihinde faaliyete geçti.<sup>13</sup> 1999 yılında şirketin sermayesi 175.000.000 TL olacaktı.

Kurulan ortaklıkta en büyük pay hazine müsteşarlığınınındı. Bunun yanı sıra küçükte olsa dönemin ünlü gazeteler ve ekonomi patronları da bu şirketten hisseler aldı. Bunlar arasında: Erol ve Sedat Simavi kardeşlerin şirketi, Cumhuriyet Gazetesi, Milliyet Gazetesi'nin sahibi Ercüment Karacan, Vatan Gazetesi, Hayat Mecmuası yer almaktadır.<sup>14</sup>

## SİVİL HAVACILIKTA 1960 SONRASI GELİŞMELER

1960 sonrası Türk Hava Yolları'nın gelişimini incelediğimizde genel olarak 1980'li yıllara kadar gözle görülür bir gelişmenin yaşanmadığını görmekteyiz. 1965- 1983 arasında görev yapan hükümetlerin ulaşım politikaları incelendiğimizde gördük ki her hükümet havayolu ulaşımına önem vereceğinin garantisini vermekte. Hava meydanlarını alt yapı hizmetlerinin yeniden yapılandırılacağı, iç hatların ihtiyacı iyi karşılayacak hale getirileceği, güvenli ve hızlı bir hava ulaşımının mümkün kılınacağından tutunda uçuş emniyet ve eğitim sistemlerinin uluslararası standartlara uygun hale getirileceğini, Ulaşım maliyetlerini asgariye İndiren uygulamalara hız verileceğini, yaz-kış trafiğe açık hava alanları kurularak, büyük hava

<sup>13</sup> Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Danışman: Ergün Aybars, Doktora Tezi, DEU, A.İ.İ.T.E., İzmir, 2006, s.501.

<sup>14</sup> *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)*, Hazırlayan: İlyas Bayrak, s.87.

limanları ve alanlarıyla buralar arasında hava bağlantısı kurulacağını<sup>15</sup> söyleyen hamasi söylemlere kadar her dönem birbirinin aynı düşünceler ve konuşmalar meclis tutanaklarına geçirildi.

Türk Hava Yolları 1984 yılında kamu iktisadi teşebbüsü olarak KİT kapsamına alındığında 60 milyar TL sermayeye sahipti. Ertesi yıl uçak filosuna yeni ve modern uçakların katılımıyla THY, yaklaşık kırk yıl sonra Uzak Doğu ve Amerika'ya yönelik uçuşlara başladı. 1980 sonrasında havayolu ulaşımında büyük bir atılım gerçekleştiren THY 1990'da Kamu Ortaklığı Sermayesine bağlandığında sermayesi 700 milyardı. 2006 yılında halka arz kapsamında *Türk Hava Yolları Teknik A.Ş* adıyla %100 hissesi THY'ye ait olmak üzere, 271.325.800 TL sermaye ile ayrı bir yapılaşmaya gidildi.<sup>16</sup> Bir zamanlar devlet eliyle kurulan bu yapı çeşitli teşvikler sonucunda bugünkü konumuna ulaştı.

1960 sonrası sivil havacılık, hükümet programı olarak uzun yıllar tutanaklardaki yerini alsada özellikle havacılık alanında kapsamlı bir planın yürütülemediğini görmekteyiz. Sivil havacılık denildiğinde yalnızca uçak sanayi gözlerimizin önüne gelse de aslında bu alan planör, paraşüt, model uçak vb. alanları da kapsamaktadır. Türk sivil havacılık tarihini incelediğimizde Atatürk döneminde halkın havacılığa olan ilgisini artırma yolunda çalışmaların olduğunu görürüz. Ancak daha sonraki dönemlerde özellikle eğitim sistemimiz içerisinde havacılığı özendirme çabalarının göz ardı edildiği görülmektedir. Aslında bu konuda devletin bir plan çerçevesi içinde sivil havacılığı özendirmesi gerekmektedir. Ancak şimdiye kadar konuya yönelik girişime rastlanmamıştır. Havacılık konusunda özellikle belediyelerin kendi bünyelerinde projeler üretilebilir. Okullar ile işbirliğine gidilerek çocuklara Türk havacılık tarihiyle ilgili eğitimler verilmeli, yanı sıra onları bu alanda bilgilendirmeye çalışılmalı hatta çocuk ve gençlerin erken yaştan itibaren uçak teknolojisiyle tanışması hiç olmazsa bir uçağa binmenin zevkini yaşaması sağlanmalıdır.

Türkiye'de Sivil havacılık 20. Yüzyılın başlarında kurulan genç Türkiye Cumhuriyeti'yle birlikte doğmuş, kurulduğu ilk yıldan itibaren halk tarafından benimsenmiş ve halkın özverisiyle olağanüstü dönemleri sıkıntısız atlatmıştır. Türkiye'nin gelişmiş uçak teknolojisine sahip oluşu vatandaşları tarafından daima övünç kaynağı olmuştur. Günümüzde Türk Hava Kurumu, havayolu taşımacılığında Avrupa'nın en iyi dört havayolu arasına girmiştir. Bu bağlamda uluslararası bir şirket olarak varlık göstermektedir. Türkiye'de Havayolu taşımacılığında son yıllardaki atılımlarla büyük şehirlerin dışında yerel ölçekte hava meydanları açılmaktadır. Bu gelişmeler gösteriyor ki 1930'lar da başlayan Türk havacılık serüveni yarın her ilde bir havaalanı ile devam edecektir. Böyle bir girişimde yine belediyelere büyük görevler düşmektedir. Çünkü kullanılmayan hava alanları ekonominin canlanmasına katkı sağlayamadığı gibi tersi bir yönde de olumsuz etkileyebilir. Eğer havayolunun önemini kavrayan bir nesil yetiştirilebilirse 1925'te Atatürk'ün de söylediği gibi *'istikbal göklerden'* gelecektir.

## **HAVAYOLU İLE DENİZYOLU İLİŞKİSİ**

Türkiye de ulaşım yolları günden güne gelişmektedir. Bu gelişim aynı zamanda ulaşım ağının çeşitli argümanlarının birbirleriyle etkileşimi kaçınılmaz bir durumdur. Sivil havacılığın gelişimi ile birlikte taşımacılık alanında da yeni yöntem ve teknikler geliştirilmiştir. Denize kıyısı olan ve liman sayesinde belli bir ticari faaliyet içerisinde olan kentlerin diğer ulaşım alanlarıyla sıkı bir iletişim halinde olması gereklidir. Türkiye her fırsatta "uç tarafı denizle

<sup>15</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz., Leyla Karabulut Kayabaş, *Cumhuriyet Hükümetlerinin Ulaşım Politikaları*, Danışman: Erol Cihan, Y.L.T. İstanbul Üniversitesi, A.İ.İ.T.E., 1993.

<sup>16</sup> [www.thy.com.tr](http://www.thy.com.tr)

çevrili bir ülke” tasviri yapılsa da, geline süreçte daha çok karayoluna önem verildiği görülmektedir. Ancak karayolu taşımacılığı giderek yerini daha emniyetli ve hızlı bir taşıma sistemi olan havayoluna bırakacaktır. Günümüzde havayolu taşımacılığı hem insan hem de mal taşımacılığı alanlarında büyük atılımlar gerçekleştirmektedir. Neredeyse her ilimizde bir havaalanı oluşturulmuştur. Ancak havaalanları daha öncede belirttiğimiz gibi diğer ulaşım alanlarıyla, özellikle de liman ile ilişkilerinin artırılması gerekmektedir.

İzmir gibi Türkiye'nin en önemli ithalat ve ihracat limanına sahip bir şehir için ulaşım her bakımdan önemlidir. Her gün sayısız gemi giriş-çıkış yapmaktadır. Gelen gemilerin bekleme süreleri arttıkça zarar ve buna bağlı olarak tercih edilen bir liman olma özelliği ortadan kalkmaktadır. Hizmetlerinin hızı, limanı tercih etme noktasında büyük önem taşır. Malların hızlı bir şekilde iç bölgelere sevkiyatı taşımacılıkta aranan olmayı getirir. Daha öncede belirttiğimiz gibi karayolu taşımacılığı yavaş yavaş yerini havayoluna bırakacaktır. Bu nedenle özellikle denize kıyısı olan kentlerin yeniden yapılanması noktasında liman ve havaalanlarının birbirlerine yakın yerlerde yapılandırılması büyük önem taşımaktadır. Bazı durumlarda liman ile havaalanı arasında kısa mesafeli olarak karayolundan yararlanılabilir.

## KAYNAKÇA

Akdemir, Yılmaz, Atatürk Dönemi Türk Havacılığı, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ahmet Emin Yaman, Y.L.T. Ankara Üniversitesi, 2005.

As, Efdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), Danışman: Ergün Aybars, Doktora Tezi, DEU, A.İ.İ.T.E., İzmir, 2006.

Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, iletişim yayınları, İstanbul, 1982, C.10.

Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933–1983), Hazırlayan: İlyas Bayrak.

Güneşen, N. Metin, Cumhuriyetten Günümüze Türk Kara Havacılığı, Y.L.T., Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2003.

Havacılık ve Spor

Kayabaş, Leyla Karabulut, Cumhuriyet Hükümetlerinin Ulaşım Politikaları, Y.L.T. Danışman: Erol Cihan, İstanbul Üniversitesi, A.İ.İ.T.E., 1993.

Varlık mecmuası

[www.thy.com.tr](http://www.thy.com.tr)