

HARP
SANAT

BANDIRMA'DA 6. ANA JET ÜSSÜ'NÜN YAPILIŞ SÜRECİ VE THY
SEFERLERİ (1949-1975)
Hakan Çağatay

BANDIRMA'DA 6. ANA JET ÜSSÜ'NÜN
YAPILIŞ SÜRECİ VE THY SEFERLERİ
(1949-1975)



Harp Sanat©

www.harsanat.com

harpsanat@matbumedya.com

0850 304 22 03

Yayıncı Sertifika No 28740

Genel Müdür: Emrah Çelik

Genel Yayın Yönetmeni: Özgür Türkoğlu

Editör: İbrahim Kıbrıs

Son Okuma: Galip Yılmaz

Mizanpaj: Yusuf Efe Civelez

Kapak Tasarım: Yusuf Efe Civelez

1. Basım, İstanbul, Haziran 2026

ISBN: 978-625-9664-12-5

Tilki Kitap Matbaa / İstanbul

Matbaa Sertifika No: 48138

Harp Sanat Yayınevi tarafından baskıya hazırlanan
eserlerin hukuki sorumluluğu tamamen yazara aittir.

Hakan Çağatay

İÇİNDEKİLER

HARP SANAT YAYINEVİNİN YAYIN ESASLARI.....	9
ÖN SÖZ.....	13
GİRİŞ.....	15
I. BÖLÜM	
1. OSMANLI DÖNEMİ'NDE BANDIRMA'DA HAVACILIK FAALİYETLERİ.....	19
1.1. Bandırma: Giderek Önem Kazanan Bir Sahil Kasabası.....	19
1.2. Kırıkkale'den Bandırma'ya Uçuş.....	21
1.3. I. Dünya Savaşı'nda Bandırma ve Civarında Havacılık Faaliyetleri.....	25
1.4. Kurtuluş Savaşı Süreci ve Bandırma.....	30
2. CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA BANDIRMA'DA HAVACILIK FAALİYETLERİ.....	32
2.1. Bandırma Uçağının Satın Alınması.....	32
2.2. Anadolu Seyahati Ve Sonrasında Bandırma.....	34
3. ANA JET ÜSSÜ'NÜN TEMELİ: 6. TAYYARE ALAYI.....	41
4. DIŞ FAKTÖRLERİN ETKİLERİ, 1936 VE SONRASI.....	45
5. II. DÜNYA SAVAŞI'NIN BAŞLARINDA TÜRK DIŞ POLİTİKASI.....	47
6. II. DÜNYA SAVAŞI VE BANDIRMA HAVAALANI'NIN ORTAYA ÇIKIŞ SÜRECİ.....	53
6.1. İngiltere'nin Yaptığı Askeri Yardım Süreci ve Bandırma'ya Yansımaları.....	54
6.2. II. Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktaları ve Türkiye'ye Yansımaları.....	60

II. BÖLÜM

BANDIRMA HAVAALANI'NİN HAVA ÜSSÜNE DÖNÜŞ SÜRECİ.....	73
1. SOĞUK SAVAŞ DÖNEMİ'NİN BAŞLAMASI.....	73
1.1. Soğuk Yılları ve Türkiye'ye Olan Etkileri.....	73
1.2. Amerikan Yardımının Bandırma'ya Yansımaları	77
1.3. Hava Üs Komutanlığı'nın Ortaya Çıkışı.....	82
1.4. ABD ve NATO İle İlgili Gelişmeler	100
2. HAVA ÜS KOMUTANLIĞI İLE İLGİLİ GELİŞMELER	111
2.1. Ulusal ve Uluslararası Atış Müsabakalarında 6. Hava Üssü	111
2.2. Hava Üssü'nde Uçak Kazaları ve Basında Yer Alan Haberler	121
2.3. Hava Üssü'ne Lojmanların Yapılış Süreci.....	132
2.4. Hava Üssü'nde Sportif Etkinlikler	135
2.5. Yabancılarla Yaşanan Çeşitli Durumlar.....	139
2.6. Yaşanan Çeşitli Durumlar	149
2.7. Hava Üssü ve Bazı Siyasi Durumlar	160
2.8. Hava Üssü'nde Görev Yapan Komutanlar.....	166

III. BÖLÜM

1. SİVİL YOLCU TAŞIMACILIĞINA AÇILAN İLK İLÇE: BANDIRMA.....	171
2. SİVİL ULAŞIMDAKİ GELİŞMELER VE BANDIRMA'DAKİ HİZMETLER.....	189
2.1. Sivil Uçuşlarla İlgili Farklı Gelişmeler.....	189
2.2. Turizmin Artışı ve Bandırma'ya Yansımaları	201
2.3. THY ve THY Acentesi ile İlgili Kişisel Gözlemler	212
3. YOLCU UÇAKLAR SEFERLERİNİN GÜN VE SAATLERİ.....	220
4. UÇAK KAZALARI ve ÇEŞİTLİ OLAYLARIN BASINA YANSIMASI.....	224

5. BANDIRMA'DA SİVİL YOLCU TAŞIMACILIĞININ SONA ERMESİ 1975.....	228
SONUÇ	243
KAYNAKÇA	249
2.1. ARŞİV KAYNAKLARI	249
2.2. RESMÎ YAYINLAR.....	250
2.3. KİTAP OLARAK KAYNAKLAR.....	250
2.4. MAKALELER VE TEZLER	253
2.5. GAZETELER	256
2.6. İNTERNET ARACILIĞIYLA YARARLANILAN KAYNAKLAR..	257
2.7. SÖZLÜ KAYNAKLAR	259
2.8. KURUMLARDAN SAĞLANAN YAZILI KAYNAKLAR	259
DİZİN.....	261

HARP SANAT YAYINEVİNİN YAYIN ESASLARI

Harp Sanat Yayınevi, şanlı Silahlı Kuvvetlerimizde yıllarca görev yapmış olan emekli bir subay tarafından ülkemizdeki askerî tarih çalışmalarına katkı sağlamak için 2021 yılında kurulmuştur. Bilimin ışığını rehber edinen Yayınevimiz, Atatürkçü bir çizgide, bağımsız yayıncılık faaliyetlerinde bulunmayı temel ilke edinmiştir. Yayınevimiz, yayımlayacağı nitelikli eserlerle ülkemizde askerî tarih alanında hissedilen eksikliği gidermeyi amaçlamaktadır.

Bilindiği üzere toplumların tarihi incelendiğinde askerlikle ilgili hususların siyasi, sosyal ve kültürel alanlara doğrudan veya dolaylı etkilerinden söz edildiği görülmektedir. Bu etkilerin tespit ve değerlendirmesinin, günümüze ve hatta geleceğe bakan yönlerinin ortaya konulmasının fert ve devlet ölçeğindeki gelişime önemli katkılar sağlayacağı üzerinde durulmaktadır.

Sosyal bilimlerde askerî konulara ağırlık veren çalışmalar, Birinci Dünya Savaşı sonrasında önem kazanmaya başlamıştır. Zamanla genel tarih araştırmaları içinde kendine özgü bir anlayışa dönüşerek askerî tarih adı altında toplanan bu alandaki çalışmalar, Batı'da XXI. yüzyılda büyük bir hız kazanmışsa da Türkçe literatürde ne yazık ki henüz arzu edilen seviyeye ulaşamamıştır.

Karakter ve kültür kodlarımızda var olan askerliğe ve ona dair çalışmalara ivme kazandırılarak bu alandaki eksikliğin nitelikli eserlerle giderilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Aksi hâlde bu boş-

luğun akademik olmayan, ideolojik birtakım amaçlarla, bilgi ve belgeye dayanmayan yorumlarla ve popülist eserlerle doldurulması başka sorunları da beraberinde getirecek, ortak tarih bilincinin oluşumuna zarar verebilecektir.

Yayınevi olarak bu bilinçle, imkânlarımız nispetinde faydalı çalışmalar ortaya koymayı arzu ediyoruz. Bu alandaki akademisyen ve yazarlarla koordineli çalışmalar yürüterek akademik, tarafsız ve güvenilir kaynaklardan oluşan yerli ve yabancı nitelikli eserlerle okuru buluşturmak istiyoruz. Kuramsal kaynaklardan edebî eserlere kadar geniş bir yelpazede yapacağımız yayınlarla, askerliği meslek olarak benimseyenlerin yanında askerî tarihe ilgi duyan herkese hitap eden akademik ve edebî eserler ile başvuru koleksiyonu oluşturmaya çaba sarf edeceğiz.

Tarihin tozlu raflarında unutulmaya yüz tutmuş, sandıklarında kilitli kalan hatıraların, yazma eserlerin, baskısı tükenmiş kitapların; Yükseköğretim kurumlarında büyük emekler verilerek hazırlandıktan sonra atıl kalan değerli çalışmaların gün yüzüne çıkarılması için atacağımız adımlarla, bu türdeki yayınların ve disiplinler arası müşterek akademik çalışmaların artmasında teşvik edici bir rol üstlenmek istiyoruz.

Askerlik mesleğinin ilgi sahası içinde önemli bir yer tutan yönetim, liderlik, strateji ve organizasyon konularıyla yeni modellere ilham verecek çalışmaları okurla buluşturmayı da hedefliyoruz.

Askerî geleneklerin oluşturulması, geliştirilmesi ve sürdürülmesi amacıyla özellikle tarihe mal olmuş komutan ve stratejistlerin düşünce ve tecrübelerinin sonraki nesillere aktarılmasına hizmet edecek biyografi ve hatıratlarının yanında tenkit ve kritiklerini yayınlamayı amaçlıyoruz.

Harp tarihinin konuları dışında kalan ancak yazarı veya işlediği konu itibarıyla daha çok sosyal tarihin ve edebiyatın alanına giren eserlerin yayınlanmasının da önemli bir boşluğu dolduracağına inanıyoruz.

Her safhasını akademik bir titizlikle takip edeceğimiz, editörlük çalışmalarına önem vereceğimiz yayınlarımızda Türk Dil Kurumunun *Yazım Kılavuzu*'nda belirtilen esaslar çerçevesinde hareket edeceğiz.

Faydalı olabilmek niyet ve gayretiyle...

ÖN SÖZ

Bandırma; limanı, kara yolu ve demir yolu ile beraber bir hava üssüne de sahip olması nedeniyle dört farklı ulaşım ağına sahip bir yerleşim yeridir. Havacılık alanında Bandırma, askerî ve kısa bir süre için de sivil havacılığa sahne olmuştur. Ancak havacılık alanında gerek askerî gerekse sivil sürecin derlendiği, bu tür çalışmalarda yol gösterici olabilecek bir kaynağa rastlanamamıştır.

Bandırma'da askerî ve sivil havacılık sürecinin niçin başladığına, iç ve dış etkenlerin neler olduğuna, temel başlangıç ve bitiş süreçlerinin ne zaman gerçekleştiğine dair yetersiz ve bazen yanlış bilgiler söz konusu olduğu gibi havacılığın Bandırma'ya doğrudan ve dolaylı olarak nasıl bir etki yaptığına dair de neredeyse hiçbir çalışma yoktur. Bu eksikliği gidermek amacıyla çeşitli kaynaklar incelenmiş ve dönem tanıklarıyla yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmanın amacı; söz konusu alanda yapılmış olan çalışmalarını tespit edip değerlendirmek, böylece bu alana tarihsel ve betimsel anlamda katkıda bulunmaktır. Çalışmamızda daha çok Osmanlı Devleti'nin son dönemleri, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yılları ile II. Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş dönemlerindeki siyasi ve askerî gelişmelerden ziyade, doğrudan Bandırma'da yaşanan havacılıkla ilgili gelişmelere odaklanılmıştır.

Çalışmamı yürütürken farklı konularda birçok kişinin desteğini gördüm. Özellikle dönemi yaşamış kişiler olarak paylaştıkları anılar ve sağladıkları kaynaklardan dolayı Metin Küçükbulguru,

Çetin Tuna, Sebahattin Pıravadalı ve Önder Balıkçı'ya; ellerindeki arşivleri sınırsız bir şekilde paylaştıkları için İsmail Ülker, Harun Özbek, Erhan Elmastaş ve Sema Odacı'ya; değerli yardımlarından dolayı Bandırma İlçe Kütüphanesi Müdürü Hasan Fidan ve personeline, 6. Ana Jet Üssü Kütüphanesi çalışanlarına ve Üs yönetimine teşekkür ediyorum. Ayrıca kendilerinden çok değerli yardımlar aldığım hâlde burada adlarını sayamadığım pek çok kişiye de ayrı ayrı teşekkür ediyorum. Onların yardımları olmasaydı bu çalışmanın bu hâle gelmesi mümkün olmazdı.

En büyük gönül borcumu ise aileme ödemem gerekmektedir. Uzun bir süre, kendilerine ayırmam gereken zamanın çoğunu çalışmama ayırdığımdan dolayı gösterdikleri sabır ve destekleri için başta değerli eşim Derya ile oğullarım Tolunay Çağım ve Utku'ya çok teşekkür ediyorum. Onların manevi katkıları olmadan bu çalışma ortaya çıkamazdı.

Son bir teşekkürü de 1972 başında bana hamileyken Bandırma'dan İstanbul'a THY ile uçtuğunu, çocukluğumda tarafıma sık sık anlatmış olan sevgili rahmetli Annem "Ayfer Hanım"ı sunmak istiyorum. Beni bu çalışmaya iten gizli güç, eminim ki sevgili annemin bende bıraktığı manevi izlerin ardından gidiyor oluşumdur.

Eserin basımını gerçekleştiren Harp Sanat Yayınevinin yönetici ve çalışanlarına teşekkür ederim.

Hakan Çağatay
Bandırma, 01.03.2026

GİRİŞ

Bandırma; Marmara Denizi'nin güneyinde, kara, hava ve deniz alanlarıyla etkin bir yerleşim ve ulaşım alanıdır. Kentte yer alan ve 6. Ana Jet Üssü olarak adlandırılan hava üssünün kuruluş yılı, 6. Tayyare Alayına dayandığından dolayı, 1943 olarak kabul edilmektedir. Buna göre, 6. Ana Jet Üssü'nün 2026 yılı itibarıyla 83 yıllık bir tarihi geçmişi vardır.¹ Askerî bir amaçla kurulmuş olan bu hava üssü, aynı zamanda 1953-1975 yılları arasında Türk Hava Yollarının (THY), 1988-1989 yılları arasında da IMSIK Hava Yollarının yolcu seferlerine ev sahipliği yapmıştır. Ancak Bandırma'nın havacılık alanında, Türkiye şartları göz önüne alındığında, eski denilebilecek bir geçmişi olmasına rağmen, ne askerî ne de sivil sürecin ele alındığı bir tarihî betimsel çalışmasının olmadığı görülmüştür.

Bandırma'da askerî ve sivil havacılık sürecinin niçin başladığı, bu süreci yönlendiren iç ve dış etkenlerin neler olduğu, temel karar alma süreçlerinin nasıl işlediği, temel başlangıç ve bitiş süreçlerinin hangi yıllar olduklarına ilişkin yetersiz ve bazen de çelişkili denilebilecek bilgiler söz konusudur. Bandırma'da bir askerî üssün, yurt savunması dışında hangi amaçlarla kurulduğu belirsizdir. Üssün kuruluş tarihinin resmî kabulü dâhi net olmayıp bizzat üssü tanıtan broşürlerde bile kuruluş tarihi belirtilmemiştir.²

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

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

Bandırma'da II. Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin gizli, Soğuk Savaş Dönemi'nde ise Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) açık yardım, destek ve bazen de yönlendirmesi ile 6. Ana Jet Üssü'nün oluşum süreci tamamlanmıştır. Bununla birlikte, İngiltere ve ABD'nin, Bandırma'daki hava üssünden beklentileri ile ilgili de Türk kaynaklarında, gizlilik durumlarından dolayı, açıklanmış ne-redeyse hiçbir bilgi yoktur.

Sivil havacılığa gelince, Türkiye'de bir ilçede ilk defa sivil yolcu uçuşları, 1953'te İstanbul - Bandırma - Çanakkale seferleriyle başlayıp sonra da bu seferlere Balıkesir eklenmiş olsa da 1955'te nüfusu sadece 25.637 olan bir ilçede niçin sivil uçuşlara başlandığı sorusunun net bir cevabı yoktur.¹ Bu tarihlerde, Bandırma-İstanbul arasında deniz seferlerinin yapıldığı düşünülünce, bu soru daha da yanıtız kalmaktadır. Askerî ve sivil havacılığın Bandırma'ya doğrudan ve dolaylı nasıl bir etki yaptığına dair ise, dar kapsamlı sadece birkaç çalışma vardır.

İngiliz ve Amerikan askerî yardımının niçin Bandırma'ya yapılmış olduğu sorusu, daha çok yabancı kaynaklardan elde edilen bilgilerle cevaplandırılmaya çalışılmıştır. İngiliz ve Amerikan kaynaklarına göre Bandırma'nın önemi ve misyonu, Romanya'daki önemli Ploesti petrol kaynaklarını hedef haline getirmesi ve gerektiğinde Boğazların savunulmasına yardımcı olmaktır. Bu amaç doğrultusunda adı geçen bu iki ülkede, Bandırma'ya yönelik kapsamlı çalışmalar yapılmıştır.² Çalışmamız ile ilgili olarak Millî Savunma Ba-

kanlığı'na ve 6. Ana Jet Üssü'ne yapılan bilgi başvurularında resmî olarak "yeterli bilgiye ulaşılamadığı" bildirilerek sadece 6 fotoğrafa ulaşıldığı bildirilmiştir. Ancak belirtmek isteriz ki Türkiye'de askerî üslerin yapılış süreçleri ile ilgili kimi çalışmalar söz konusuysa da bunların buldukları şehirlerle olan bağlantı ve ilişkileri üzerine kapsamlı bir çalışma söz konusu değildir.¹

Çalışmamızın ana içeriği olan uçaklar ve onların kullandıkları alanla ilgili olarak farklı kavramlar söz konusu olmakla beraber, askerî konularla ilgili olarak "üs", sivil konularla ilgili olarak da günümüzde daha sık kullanılan "havaalanı" ve "acente" terimlerini tercih ettiğimizi belirtmek isterim.

Ülkemizdeki sivil havacılıkla ilgili kapsamlı kaynaklar mevcuttur.² Ancak bu kaynaklarda Bandırma'daki THY etkinlikleri ya hiç geçmemekte veya yetersiz şekilde anılmaktadır. Resmi aşamada ise konuyla ilgili olarak kurumsal anlamda yeterli destek ve bilgiye ulaşamadığımızı üzülenek belirtmemiz gerekir. Keza aynı şekilde THY Genel Müdürlüğü dahi, yaklaşık 22 yıl süren Bandırma'daki yolcu ve kazanç/kayıp bilgilerini sadece 1962-1968 dönemini içeren tahmini bir yorum olarak verebilmiştir.³

Çalışmamızda kütüphane ve internet gibi açık kaynaklara da başvurulmuş olup ayrıca çalışma konusuyla ilgili kitaplar da göz-

¹ Gaye Ertin, "Bandırma Şehrinin Fonsiyon Alanları", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 28, 2014, s. 313.

² İzzet Öztoprak, İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Askerî Yönü, *Bellekten*, Sayı 66, 1999, s. 597-618; Melvyn P. Leffler, "Diplomacy, and the Cold War: The United States, Turkey, and NATO, 1945-1952", *The Journal of American History*, Vol. 71, Issue 4, 1985, p.807-825, "Çevrimiçi" <https://www.jstor.org/stable/1888505>, Erişim Tarihi: 30/07/2023.

¹ Emin Kurt, *Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011, s. 92; Selin M. Bölme, *İncirlik Üssü ABD'nin Üs Politikası ve Türkiye, İletişim Yayıncılık*, İstanbul, 2012, s. 181.

² Abdullah Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008; Kıvanç Hürtürk - Stuart Kline, *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, D Yayınevi, İstanbul, 2009.

³ Türk Hava Yolları'ndan gelen 07.09.2023 tarih ve TK2023161762 sayılı yazı.

den geçirilmiştir. Gerek kütüphanelerden (özellikle 6. Ana Jet Üssü Kütüphanesi, Bandırma İlçe Halk Kütüphanesi, Balıkesir İl Halk Kütüphanesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı, Milli Kütüphane) gerekse özel arşivlerden olmak üzere yaklaşık 10.000'i aşkın gazete sayfasına bakılmıştır. İstisnasız tüm kütüphane mensuplarının çalışmamıza azamî derecede yardımcı olduklarını şükranla belirtmemiz gerekir.

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

I. BÖLÜM

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE BANDIRMA'DA HAVACILIK FAALİYETLERİ

1. OSMANLI DÖNEMİ'NDE BANDIRMA'DA HAVACILIK FAALİYETLERİ

1.1. Bandırma: Giderek Önem Kazanan Bir Sahil Kasabası

Bandırma; 1530 yılında Hüdavendigâr (Bursa) Sancağının, Aydıncık (Edincik) kazasına bağlı, yaklaşık 300 – 400 kişilik bir sahil köyü durumundadır. Ancak 1591 yılında Galata Kadılığı'na ve dolayısıyla İstanbul Gümrük ve Tevabii Gümrük Mukataalığı'na bağlı, yaklaşık 5.000 kişilik önemli bir Güney Marmara limanı haline dönmüştür.¹

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

Bu anlamda bakılırsa, İstanbul, kavram olarak şu anlamı ifade edecektir: "Eyüp kazasının Vize'ye, Galata kazasının Bandırma'ya, Üsküdar kazasının Adapazarı'na kadar uzanan Marmara Bölgesi"nin

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

² Kocakaplan, a.g.e., s. 173.

büyük bir bölümüne verilen addır.¹

Osmanlı Devleti 16. yüzyıl sonunda dört deniz rotası belirlemiştir. Bunlardan ikisi Karadeniz ile ilgiliyken, diğer ikisi de Akdeniz'deki sahil hattıyla ilgilidir. Anadolu Sağ Kol Rotası; Üsküdar'dan başlayıp, Anadolu kıyılarını takip ederek, İzmir–Antalya–İskenderun üzerinden Sebde Boğazı'na ulaşan denizyolu güzergâhıdır. Marmara Denizi'ndeki dört körfezden biri olan Bandırma (diğerleri Erdek, İzmit, Mudanya), Mihaliç'ten (Günümüzdeki Karacabey limanı) sonra ve Aydınçık (Edincik)'ten önce uğranılan önemli bir ikmal limanı hâline gelmiştir.²

Bandırma'nın böylesine önem kazanmasında, bir etken de eyalet isyanları olmuştur. İstanbul'un tahıl, et, deri ve kereste başta olmak üzere, erzak ve hammadde ihtiyacının asıl büyük kısmı, uzun süre Kuzey Karadeniz'den sağlanmış, Ukrayna'daki Kili (Kilia)-Akkerman (Bilhorod-Dnistrovskiyi) yolu Osmanlı Devleti için oldukça önem arz eden bir yol olmuştur. Ancak Erdel voyvodası Mihai Viteazul'un 1594-1601'deki isyanı ve Erdel–Eflak-Boğdan'ı kısa bir süre de olsa Osmanlı Devleti'nden ayırıp bu yolu engellemesi üzerine, adı geçen malzemelerin temininde bir anda Güney Marmara ve Batı Anadolu limanlarının yanında Bandırma ayrı bir önem kazanmıştır.³

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

² Arzu Özsavaşçı vd., “Bandırma'nın Unutulmuş Kışla Binaları, Yenimahalle Semtindeki Askeri Alanda Tespit ve Resterasyon Çalışmaları”, *Uluslararası Bandırma ve Çevresi Sempozyumu Tam Metin Bildiriler Kitabı I: Tarih, Arkeoloji, Göç Hareketleri, Önemli Şahsiyetler, Kültür ve Folklor, Edebiyat ve Eğitim*, ed. Zekai Mete vd, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, 2018, s. 216.

³ Halil İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi – I 1300-1600**, 11. bs, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s. 223-224.

Bandırma'nın bir liman şehri olarak önemi, Bursa'dan Avrupa'ya yapılan ihracatın aktarım merkezlerinden birisi haline gelmesiyle daha da artmıştır.¹ Bu ihraç maddelerinden biri de bor madenidir. Geçmiş yüzyıllardaki kaynaklarda, Bandırma ve civarında olduğu bahsedilen bor madeninin özellikle 1815'ten itibaren Susurluk yakınındaki Sultan Çayırı'nda keşfedilmesiyle Fransızlar yıllar boyunca *alçıtaşı* adı altında bu madeni deve katarlarıyla Bandırma limanından, Paris yakınlarındaki boraks rafine tesisine sevk etmişlerdir. Bandırma/Panderma'ya izafeten Avrupa'da bu beyaz taşa “Pandermit” denilmiştir.²

Yüzyıllar içinde liman kullanım imkânları giderek gelişen Bandırma'nın, 1912'de Kasaba (Turgutlu) demir yoluna bağlanarak İstanbul–İzmir arasındaki nakliyatı ve ticareti daha da önemli hale getirmesi ile stratejik önemi daha da artmıştır.³

1.2. Kırıkkale'den Bandırma'ya Uçuş

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde, Bandırma biraz da tesadüfle de olsa 1913 yılında ilk defa havacılıkla tanışacaktır. 6 Kasım 1913 tarihli *Servet-i Fünûn* gazetesinde aşağıda vereceğimiz bilgiler yayınlanmıştır:

“Kırk Kilise'den (Kırklareli'nden) Bandırma'ya Tayyare ile İstanbul'a gelmek üzere Kırk Kilise'den (Kırklareli) hareket eden tayyareci

¹ Musa Çadırcı, **Tanzimat Döneminde Anadolu kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, TTK Basımevi, Ankara, 1991, s. 370.

² Çağdaş Maden Mühendisleri, https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=2184291308338209&cid=%20472258679541489, Erişim Tarihi: 31/07/2023.

³ Aydın Ayhan, “Balıkesir-Bandırma Arasında Kara ve Demiryolu Tarihi”, *Millî Mücadele Dönemi ve Sonrası Bandırma*, ed. Zeki Çevik vd., Bandırma Belediyesi, 2022, s. 301.

Yüzbaşı Salim Bey ile refiki istikşaf zabiti Erkân-ı Harbiye Yüzbaşı Kemal Bey, hükümferma olan sisten dolayı yollarını şaşırarak iki buçuk saat tayyareden sonra Marmara'nın diğer sahilinde Bandırma'ya inmişlerdir.

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

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

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



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

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

Servet-i Fünun, 6 Kasım 1913¹

¹ Şefik Memiş, Fatih Türkyılmaz, İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahati 8 Şubat – 15 Mayıs 1914, İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, 2021, s. 12-13.



Görsel 1, Görsel 2, Görsel 3 ve Görsel 4: Servet-i Fünûn Gazetesi'nde Kırklareli'nden Bandırma'ya Yapılan Uçuşla İlgili Fotoğraflar
(Kaynak: Panormos, https://www.facebook.com/photo/?fbid=230159012455075&set=a.113642517440059&locale=ms_MY, Erişim Tarihi: 31/07/2023.

Bir başka kaynakta ise pilotların Bandırma'ya değil Manyas Gölü yakınlarına indikleri, geceyi oradaki bir köyde geçirdikten ve Bandırma'ya inip ikmallerini yaptıktan sonra Ayestefanos'a döndükleri belirtilmiştir.¹

Salim ve Kemal Beylerin yaptığı ilk deniz aşırı uçuşla olup toplam 185 kilometre uçarak, Louis Bleriot'un 1909'da Manş Denizi'ni aşmasından daha uzun bir mesafeyi kat etmişlerdir.²

¹ Deniz Dalkılıç, *Doğuşumu ve Gelişimi: Türk Havacılık Tarihi*, İBB Yayınları (Kültür AŞ), İstanbul, 2022, s. 137.

² Cengiz Tatar, *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyonkarahisar, 2018, s. 28.

1.3. I. Dünya Savaşı'nda Bandırma ve Civarında Havacılık Faaliyetleri

Çanakkale Savaşları sırasında Bandırma önemli bir menzil noktası olarak önem kazanmıştır. Osmanlı Genelkurmayı Çanakkale'ye yardım için her ihtimale karşı Bandırma-Balıkesir hattında 4. Kolorduyu konuşlandırmıştır.¹

Kazandığı önemden dolayı Bandırma 1915'teki Çanakkale Muharebeleri esnasında İngiliz denizaltılarının saldırısına uğramıştır. Bu denizaltıları araştırmak için havalanan Osmanlı Albatros CV ve Halberstad D II uçaklarının 1915-1918 arasında Bandırma'ya indikleri bildirilmiştir.²

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

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

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

¹ Zekeriya Kurşun, Fatih Türkyılmaz, **100 Soruda Çanakkale Muharebeleri**, İstanbul, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı, 2021, s. 24

² Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

önünde tutacaktır.

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

a. 1'inci hat, Enez-Edremit kıyısı

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

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

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

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

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

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

9. Bütün gözetleme postalarından düşman uçakları için çekilecek telgraflar "Harp" kelimesiyle başlayacak, telgraf kısa olacak ve "Harp" kelimesi olan bütün telgraflar öncelikle gönderilecektir."¹

1916'da Boğazlar Genel Komutanlığı'na bağlı olan Deniz Tayyare Bölüğü Komutanlığı'nın bir bölümünün İzmir'e gönderilme

kararı alınmıştır. Bu bölüm tüm yer personeli ve ağırlıklarıyla önce Bandırma'ya gelmiş ve oradan da İzmir'e hareket etmiştir. Ancak yeterli nakliye aracı olmadığı için uçakların İzmir'e varışları, uçmak suretiyle 07 Eylül 1916'yı bulmuştur.¹

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

"Telgrafnâme

Mahreci: Karesi

Tarih: 8/8/[13]33

Dâhiliye Nezâreti'ne

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

Mutasarrıf Süreyyâ"²

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

"Bâbîâli

Dâhiliye Nezâreti

Emniyet-i Umûmiye

Müdüriyeti

Şifre

Bandırma Emniyet Müfettişliğinin fi 7 Ağustos sene [13]33

¹ Boğazlar İle Karadeniz Ve Ege Denizi Kıyı Bölgelerinde Hava Harekâtı: (t.y.), "Çevrimiçi" <https://www.havaciyiz.com/BirinciDunyaSavasi10.htm>, Erişim Tarihi: 22/09/2023; Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s. 311.

¹ Umut Cafer Karadoğan, "Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele Döneminde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, s. 34, 2018, s. 159.

² BOA. DH.ŞFR,561/103.