

OSMANLI DEVLETİ'NDE İLK HAVA SEYAHATI: İSTANBUL-KAHİRE-İSKENDERİYE**Ferit Arı*****Özet**

Osmanlı Devleti XX. yüzyılın ilk çeyreğinde zor dönemlerden geçmesine rağmen dünyada olup biten gelişmeleri de takip etmeye çalışmıştır. Söz konusu dönemde gelişme çağında olan havacılık alanını takip etmeye çalışan Osmanlı Devleti gerek gördüğü zamanlarda bundan faydalanmak da istemiştir. Bu dönemde Trablusgarp Savaşı'nın kaybedilmesi, On İki Ada'nın elden çıkması, akabinde Balkan Savaşları'nda uğranılan yenilgilerle İstanbul'un Bulgar işgali tehlikesiyle karşı karşıya kalması gibi olaylarla birlikte hükümette, ordu ve halkta moral düşüklüğü meydana gelmiştir. Bu kadar müşkül bir duruma düşen Osmanlı Devleti'nde dönemin Harbiye Nazırı Enver Paşa, devletin kaybolan prestijini, moralini düzeltebilmek ve devletin azametini gösterip tebaasıyla bağlarını kuvvetlendirmek adına 1914 senesinde "İstanbul-Kahire-İskenderiye hava seferinin yapılmasına karar vermiştir. Ana veri kaynağı olarak arşiv belgelerinin kullanıldığı bu çalışmada söz konusu seferin fikri ve teknik altyapısı tüm yönleriyle incelenmeye çalışılmıştır.

Abstract**THE FIRST AIR TRAVEL IN THE OTTOMAN EMPIRE: ISTANBUL-CAIRO-ALEXANDRIA**

The Ottoman Empire tried to follow the developments in the World although it underwent difficult periods in the first quarter of the 20th century. During this period, the Ottoman Empire struggled to follow the aviation area which was in its development period, and also wanted to benefit from it when needed. In this period, the government, the army and the people were depressed due to the events such as the loss of the Tripoli War, the elimination of the Dodecanese, the defeats in the Balkan Wars and the danger

*Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Doktora Öğrencisi, ar.ferit@yahoo.com.tr. Bu makale *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918)*, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Burdur 2017, adlı yüksek lisans tezimin bir bölümünün yeniden gözden geçirilmesiyle oluşturulmuştur.

of Istanbul's invasion by Bulgaria. Enver Pasha who was the Minister of War in the Ottoman Empire during this difficult period, decided to carry out the Istanbul-Cairo-Alexandria air travel in 1914 in order to improve the prestige and morale of the state and to strengthen the ties of the state among the public. In the current study where archival documents are used as the main data source, the idea and technical infrastructure of the mentioned travel have been tried to be examined in all aspects.

1. Giriş

Havacılık alanında yaşanan gelişmeler çok eski tarihlere dayanmakla birlikte meyvelerini XX. yüzyılın başlarında vermeye başlamıştır. Uçağa benzer bir cismi başarılı bir şekilde uçurabilmek için motorunu geliştirmeye yönelik çalışmalar XIX. yüzyılın ikinci yarısında yoğunluk kazanmışsa da bu yüzyılda başarılı sonuçlar alınamamıştır. İlk başarılı neticeler Amerikalı Wilbur ve Orville Wright kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. 1903 yılında Wilbur ve Orville Wright kardeşler yaptıkları birçok denemeden sonra tarihte ilk defa uçağı uçurabilmeyi başarmışlardır. Bu tarihten kısa bir süre sonra da Avrupa'da özellikle Fransa, İngiltere ve Almanya'da hava gücü oluşturulmaya yönelik faaliyetlerin başladığı görülmektedir. Osmanlı Devleti'nde ise havacılık alanındaki ilk gelişmelere baktığımızda ilk çalışmaların 1911'de Mahmud Şevket Paşa'nın Harbiye Nâzırlığı döneminde yaşandığı görülmektedir. Bu dönemde havacılık alanında çalışmaların yapılabilmesi için Avrupa'da meydana gelen gelişmeler yakından takip edilmiştir. Avrupa'da balonculuk alanında yaşanan gelişmelerin takibi için *Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği*¹ bünyesinde Harbiye Nezâreti'nde memur olan Galip Bey Fransa ve Almanya'ya gönderilmiştir. Bunun yanında bu dönemde Berlin ataşemiliteri Binbaşı Enver Bey ve Fransa ataşemiliteri Fethi beylerden Avrupa'da havacılık konusunda yaşanan gelişmelerle ilgili raporlar alınmıştır.² Harbiye Nezâreti Osmanlı Devleti'nde bir an önce bir hava gücü oluşturulabilmesi için Fransa'ya havacılık eğitimi için

¹ Müfettişlik 1914 yılına kadar Osmanlı'da havacılık alanında yapılan çalışmalara katkıda bulunmuştur. Bu tarihten sonra ise Birinci Dünya Harbi'nin başlamasıyla havacılık işleri büyük ölçüde Almanya'dan gelen yetkililere bırakılmıştır. Bkz., *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996, s. 298; Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi Yayınları, İstanbul 1947, s. 9.

² Binbaşı Enver Bey 5 Mart 1909'da 500 kuruş maaşla Berlin ataşemiliteri olarak görevlendirilmiştir (1909-1911); Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1975, s. 10-11.

öğrenciler göndermiş³ ve 1911 senesinde *Tayyare/Havacılık Komisyonu* adıyla bünyesinde bir birim oluşturmuştur. 1912'a gelindiğinde işlerin hızlandığını görmekteyiz, zira Yeşilköy'de günümüzde hala havacılık müzesi olarak kullanılmakta olan alanda *Tayyare Mektebi* açılmıştır. Aynı sene içerisinde tayyare alımına karar verilmiş fakat devletin içerisinde bulunduğu mali sıkıntılar buna yeterince el vermemiştir. Bu sorunu aşmak için ise *Tayyare İanesi* kampanyası başlatılmıştır.⁴ Yapılan yardımlarla başta Fransa, Almanya olmak üzere Avrupa'nın diğer devletlerinden uçaklar satın alınmış, bu devletlere eğitim için öğrenciler gönderilmiş ve gerekli görülen hava gücünü oluşturulması için çalışmalar yapılmıştır.⁵ Fakat Osmanlı Devleti'nin içerde yaşadığı siyasi bunalımlar ve dışarda mücadele ettiği meselelerden dolayı hava gücünü oluşturmaya yönelik çabalar istenilen seviyeye getirilememiştir. Osmanlı Devleti içerde ve dışarda başa çıkmaya çalıştığı buhranların hükümet, ordu ve halkta oluşturduğu moral bozukluğunu bir nebze de olsa düzeltmek için Birinci Dünya Harbi arifesinde bir hava seferi düzenlemeye karar vermiştir. Belirlenen plana göre Türk pilotların idaresinde İstanbul'dan 1914 Şubat'ın başında kalkacak olan iki uçak 15 günlük bir yolculuğun ardından İskenderiye'ye varacaktı. Fakat yaşanan kazalar ve aksaklıklar seferin önceden belirlenmiş olan planın dışında seyredilmesine sebep olmuş ve sefer verilen kayıplarla geç bir tarihte tamamlanmıştır. Bu çalışmada Osmanlı idarecilerini bu seferi yapmalarına iten sebepler, sefer sırasında yaşananlar ve seferin neticesi ele alınmıştır.

2. Sefer Kararının Alınmasındaki Etkenler

Devletin içerde ve dışarda karşılaştığı sorunlar neticesinde yaşanan moral bozuklukları, Osmanlı yetkili makamlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye hava seferini⁶ gerçekleştirmeye karar vermesinde etkili olmuştur. Sefer öncesinde devletin içerdeki

³ Yapılan imtihan neticesinde Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesâ ve Mülâzım-ı evvel Yusuf Kenan Fransa'da bulunan Blériot havacılık okuluna gönderilmişlerdir. Bkz., Stuart Kline, *A Chronicle of Turkish Aviation (Türk Havacılık Kronolojisi)*, Havaş Yayınları, İstanbul 2002, s. 55; Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *En Eski Çağlardan I. Dünya Savaşı'na Kadar Havacılık Alanında Türkler I*, Hava Kuvvetleri Yayınları, Ankara 1971, s. 117; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, C. 1, İstanbul 2009, 45-46.

⁴ BOA. BEO., 4019/301364, 22 Mart 1328 (4 Nisan 1912); *Müdafaa-i Milliye*, "Askeri Tayyarecilik", 12 Şubat 1327 (28 Şubat 1912).

⁵ İngiltere'den alınan tayyarelerin listesi için bkz: England Bristol Archive, HER Box 156 p.3 extract; Her Box 156 p.4

⁶ Konuyla ilgili mevcut çalışmalarda sefer rotasına İskenderiye şehrinin katılmadığı görülmektedir. Hâlbuki hazırlanan rotada nihai durak İskenderiye şehri tespit edilmiş ve ileride de değinileceği üzere pilotlar İskenderiye'ye kadar gitmişlerdir. Bkz: BOA. DH. KMS. 15/2, Şubat 1329 (1914).

atmosferine bakıldığında devletin bir iç kargaşa döneminde olduğu görülmektedir. Zira İttihat ve Terakki'nin baskıları sonucunda II. Abdülhamit Meşrutiyeti ilân etmiş (23 Temmuz 1908) fakat iktidar muhalefet mücadelesinden dolayı bir kargaşa durumu meydana gelmiştir. Bu dönemde siyasi cinayetler ve 31 Mart olayı devleti yıpratıcı iç meseleler olmuştur.⁷ 5 Ekim 1908'de Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Bosna Hersek'i ilhak ederken, aynı gün Bulgaristan da bağımsızlığını ilân etmiştir. Daha sonra İtalya ile yaşanan Trablusgarp Savaşı'nın kaybedilmesiyle Trablusgarp da kaybedilmişti. İtalya, Savaş sırasında işgal ettiği On İki Ada'yı iade edeceğini belirtmesine rağmen iade etmemiştir.⁸ İtalyanların savaş sırasında Çanakkale boğazını iki defa zorlaması Osmanlı Devleti'ni büyük bir moral bozukluğuna uğrattığı gibi, devletin düştüğü durum karşısında halkın da morali bozulmuştur.⁹ Osmanlı Devleti daha İtalya ile barış anlaşmasını imzalamadan bu sefer kendi aralarında ittifak kuran Balkan devletleriyle savaşa tutuşmuştur. Mevcut hükümetin güçsüzlüğü, moral düşüklüğü ve ordunun yoksulluğu Balkan hezimetini de kaçınılmaz kılmıştı. Başkent İstanbul, Bulgar işgali tehlikesiyle karşı karşıya kalmış ve hatta dönemin Sadrazamı Kamil Paşa, Padişah'ın ve hükümetin Bursa'ya taşınmasını fikrini bile ortaya atmıştır. İngiltere, Rusya, Fransa, ABD gibi devletlerin donanmaları İstanbul'da bulunan tebaalarının can güvelliğini sağlamak bahanesiyle İstanbul sahillerine demir atmış, askerlerini karaya çıkarmışlardı. Böyle zor bir duruma düşen Osmanlı Devleti, Balkan devletleriyle 30 Mayıs 1913 tarihinde Londra Antlaşmasını imzalamıştır. Fakat netice itibarıyla devlet Balkanlar'daki topraklarını kaybetmiş,¹⁰ Girit üzerindeki hâkimiyetinden vazgeçmiş ve Yunanlıların işgal ettiği Ege Adaları'nın durumunu da büyük devletlere bırakmak zorunda kalmıştı.¹¹ Birinci Dünya Harbi'nin öncesinde devlet içeride ve dışarda bu zorlukların neticesinde moral bozukluğu yaşamayı sefer kararına etki etmiştir.

⁷ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt IX, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2011, s. 85-102.

⁸ Karal, *a.g.e.*, s. 284-287.

⁹ Hale Şıvgın, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006, s. 107; Fabio L. Grassi, "Niçin Trablusgarp? İtalyan Çıkarması Ardındaki Siyaset ve Kültür", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu: *Osmanlı Devleti'nin Dağılma Sürecinde Trablusgarp ve Balkan Savaşları 16-18 Mayıs 2011/İzmir Sempozyum Bildiri Kitabı*, Hazırlayanlar: Prof. Dr. Mehmet Ersan- Dr. Nuri Karakaş, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013, s. 40-45.

¹⁰ Yaklaşık 175.000 km².

¹¹ Karal, *a.g.e.*, s. 324-337; Justin McCarthy, "Lessons of The Balkan Wars", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu: *Osmanlı Devleti'nin Dağılma Sürecinde Trablusgarp ve Balkan Savaşları 16-18 Mayıs 2011/İzmir Sempozyum Bildiri Kitabı*, Hazırlayanlar: Prof. Dr. Mehmet Ersan- Dr. Nuri Karakaş, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013,, s. 27-33; Osman Yalçın,

Sefer kararın alınmasında diğer bir etki ise Mısır'a yapacakları hava seferi için Fransa'dan pilotların tayyareleriyle İstanbul'a gelmeleri olmuştur. 1913'lerde dünyada havacılık alanında lider durumunda bulunan Fransa bu liderliğinin bir kanıtı olarak kıtalararası uçuşlar yapmaya karar vermiş ve bunu gerçekleştirmeye yönelik girişimlerde bulunmuşlardır. Bu sebeple 28 Eylül 1913 tarihinde Fransa'da havacılık işlerine bakan hava kulübü, rotasının Paris-İstanbul-Kahire olan bir hava seyahati yapılacağını ilan etmiş ve bu seyahati başaracak pilotların mükâfatlandırılacaklarını beyan etmiştir. Bu seyahate üç kişi başvurmuştur. Pilotlardan Daucourt, 20 Ekim 1913 tarihinde Paris'ten havalanıp 10 Kasım'da İstanbul'a varmıştır. Ayastefanos'taki alana inen Daucourt 20 Kasım'da Kahire'ye gitmek üzere hareket etmiş ancak Pozantı civarında motorunun arızalanmasından dolayı zorunlu iniş yapmıştır ve uçağının yanmasından dolayı da seferden vazgeçerek Paris'e geri dönmüştür. Bu girişiminden kısa bir süre sonra Marc Bonnier adlı Fransız pilot, Nieuport markalı tayyaresiyle Aralık ayında İstanbul Yeşilköy'e iniş yapmıştır. Hemen sonrasında ise 5 Aralık 1913'te de Kahire'ye ilk varacak olan Fransız Pilot Vedrines İstanbul'a gelmiştir. İki Fransız pilot birer günlük arayla Kahire'ye doğru yola çıkmışlar ancak pilot Bonnier Konya civarlarında tayyaresinde meydana gelen bir arıza sebebiyle vakit kaybettiğinden dolayı Kahire'ye ilk olarak Vedrines 29 Aralık 1913 tarihinde ulaşmıştır.¹²

Osmanlı Devleti de Fransa'nın havacılık alanında gerçekleştirdiği bu gelişmeleri yakından takip etmekteydi.¹³ Fransız pilotlarının bu başarılı uçuşları Osmanlı'da havacılıkla ilgilenen yöneticilerde hayranlık uyandırmış ve kendilerinin de böyle bir hava seferini düzenleme kararını almalarında önemli bir etken olmuştur.¹⁴ Zira Fransızların tayyareleriyle İstanbul'a gelmeleri halkta ve Yeşilköy'de bulunan havacılık mektebi mensuplarında heyecan uyandırmış, Osmanlı tayyarecileri de bu dönemde iane paralarıyla alınan tayyareleriyle gösteri yapmışlardır.¹⁵ Osmanlı devlet erkânı

"Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi", *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi*, Cilt IV, Sayı 2, Aralık 2014, s. 327.

¹² Süleyman Beyoğlu, "Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilâtı", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı 1, 2000, s. 146-147; Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, Yayına Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 545-546.

¹³ Vedrin'nin tayyaresinin Beyrut'a vardığı haberi Dersaadet'te bildirilmiştir. Bkz: BOA. DH. KMS. Dosya No: 10, Göm No: 8.

¹⁴ Beyoğlu, a.g.m., s. 147; Keyüsk, a.g.e., s. 185; İhsanoğlu, a.g.e., s. 546; Kansu, a.g.e., s. 149.

¹⁵ Fransız pilotların İstanbul'a gelmelerinin yarattığı etkiyle, Osmanlı Devleti'nde ilk defa bir Türk kadını tayyare ile havalanmıştır. Belkıs Şevket adındaki kadın 30 Kasım 1913 tarihinde Yeşilköy'deki hava sahasından tayyareci Fethi beyinin idaresindeki tayyareyle İstanbul semalarında uçmuşlardır. *Müdafaaya*

Fransızların yaptıkları seferin bir benzerini yaparak hem içerde moral depolamak hem de dışarda epeyce zedelenen imajını düzeltmeye katkı sağlaması amacındaydı. Ayrıca Müslüman coğrafyasında azametini gösterip buradaki yurttaşlarıyla da bağlarını kuvvetlendirme düşüncesindeydi.¹⁶ Bu düşüncelerle Harbiye Nazırlığı'na henüz yeni terfi eden Enver Paşa'nın¹⁷ da isteğiyle İstanbul-Kahire-İskenderiye seferinin yapılmasına karar verilmiş ve buna göre iki tayyarenin sefere çıkması kararlaştırılarak yolculuğun rotası çizilmiştir.¹⁸

3. Yapılan hazırlıklar

Az sayıda olan tayyareler arasından halkın yardımları ile *alınan Muavenet-i Milliye* namındaki Bleriot model tayyare ve gene yardımlarla alınan *Prens Celâleddin* namındaki Deperdussin model tayyareler seçilmiştir. Bu iki tayyare de 1912 senesinde Fransa'dan satın alınmıştı. Böyle bir seferin yapılacağını öğrenen Osmanlı pilotlarının¹⁹ hepsi bu sefere katılmaya gönüllü olmuşlardır ancak aralarında en iyileri olan Yüzbaşı Fethi Bey ve pilot Üsteğmen Nuri Bey söz konusu seferi gerçekleştirmek için seçilmişlerdir²⁰. Fethi Bey pilotluk eğitimini 3 Temmuz 1912'de gönderildiği İngiltere'de bulunan Bristol Tayyare Mektebinde almıştı,²¹ Nuri Bey ise Mühendishane-i Berî-i Hümayundan 1910 senesinde mezun olduktan sonra 1912 senesinde Fransa'da bulunan Bucq Uçuş Okulunda gerekli eğitimleri almıştı.²² Muavenet-i Milliye tayyaresine pilotluk edecek olan Fethi beyin yardımcısı râsıd-ı²³ mülazım-i evvel Sadık Bey, Prens Celâleddin tayyaresini idare edecek olan mülazım-i evvel Nuri beyin yardımcısı ise Yüzbaşı İsmail Hakkı idi. 8 Şubat 1914 tarihinde yola çıkacak olan tayyarelerin güzergâhları şu şekilde düzenlenmiştir:

Hukuk-u Nisvân adındaki bir cemiyetinin de kurucusu olan Belkıs Hanım, uçuş esnasında halktan tayyare ianelerinde bulunmalarını talep eden bildiriler de atmıştır. Bkz: Kansu vd., *a.g.e.*, s. 143; Yalçın, *a.g.m.*, s. 331.

¹⁶ Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 (Birinci Kitap)*, Uçuş Okulları Yayınları, Eskişehir 1950, s. 180-181.

¹⁷ BOA. *İ. DUİT.* 8/92.

¹⁸ BOA. *DH. KMS.* 15/2; Kansu, s. 149.

¹⁹ Bu dönemde Osmanlı'nın yetiştirdiği pilot sayısı sınırlıydı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ferit Arı, *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu ve...* s. 44-45.

²⁰ Kansu, s. 149; İhsanoğlu, s.546; Beyoğlu, s. 147.

²¹ Yalçın, s. 331.

²² F. Rezzan Ünalp, "İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek, *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, Mayıs 2013, s. 137.

²³ Sözlükte "gözetleyici" olarak tanımlanmıştır. Konumuzla ilgili olarak bir nevi yardımcı pilot anlamındadır. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, 14. Baskı, Ankara 1997.

Eskişehir→ Afyonkarahisar→ Konya→ Adana→ Halep→ Humus→ Beyrut→
Şam→ Kudüs-ü Şerif→ El-Ariş→ Port Said→ Kahire→ İskenderiye
Seyahat süresi de 15 gün olarak planlanmıştır.²⁴

Seyahatin toplam mesafesi 2.500 km. idi. Sefer hazırlığı olarak tayyarelerin geçeceği güzergâhın bazı noktalarına önceden benzin, hintyağı ve yedek parçalar gönderilmiştir. Örneğin Port Said, El-Ariş ve Kahire'ye hintyağı ve benzinin gönderilip gönderilmediği tespit edilmeye çalışılmış, yetkililerin bu levazımın temin edilmesi istenilmiştir.²⁵ Alınan tedbirler çerçevesinde tayyarelerin tamirâtı için de makinist olan Cemal ve Murat adlı kişiler ilgileneceklerdi. 8 Şubat 1914 tarihinde Yeşilköy'de Enver Paşa, Cemal Paşa'nın da hazır bulunduğu bir devlet töreniyle önce Nuri beyin tayyaresi daha sonra da Fethi beyin tayyaresi havalandı. Nuri beyin tayyaresi Lefke'ye (Osmaneli/Bilecik) vardığında buradan birini Bilecik, diğerini Eskişehir'de bırakmak üzere iki posta almıştır. Bu ise Osmanlı Devleti'ndeki havacılık ile yapılan ilk posta nakliyatıdır.²⁶ 10 Şubat'ta Toros dağlarını geçen Fethi Bey, Tarsus ve Adana'dan sonra 13 Şubat'ta Halep' varmıştır. Adana ve Halep'te gösteri uçuşları yapmış ve bu dönemde tayyare alımı için devam eden yardımlara halktan da rağbet görülmüştür. Halk nerdeyse bir tayyare parası kadar yardım yapmıştır. Prens Celâleddin tayyaresiyle Nuri Bey ve râsıdı İsmail Hakkı Bey birkaç defa arızayla baş etmek zorunda kalmışlardır. 19 Şubat'ta Nuri Bey Torosları geçecek kadar yeterince havalanamayınca yardımcısı İsmail Hakkı Bey'i Karaman'da bırakıp tek başına kaldığı tayyaresini Toros dağlarından geçirebilmiştir. Daha sonra İsmail Hakkı Bey'i Tarsus'tan almış bu şekilde yoluna devam etmiştir. Bu arada Beyrut Valisi Bekir Sami Bey, tayyarelerin Beyrut'a ne zaman geleceği ile ilgili Dâhiliye Nezareti'nden bilgi almıştır.²⁷

Fethi beyin idaresindeki Muavenet-i Milliye tayyaresi ise 19 Şubat'ta Beyrut'a varmış, buradan hareketle 24 Şubat'ta Şam'a iniş yapmıştır. Burada büyük bir kalabalık onları karşılamış, ikramda bulunmuşlardır. Buradan yollarına devam eden Fethi ve yardımcısı Sadık beyin tayyaresi, 27 Şubat 1914 tarihinde Taberya gölü civarında Cehennem Vadisi mevkiinde kayalıklara düşmüştür. Elim olayda Yüzbaşı Pilot Fethi Bey ve yardımcısı Sadık Bey şehit düşmüşlerdir. Kazanın tam olarak neden

²⁴ BOA. DH. KMS. 15/2.

²⁵ BOA. A.} MTZ.(05), 32/369; BOA. A.} MTZ.(05), 32/372; Kansu, s.149.

²⁶ Kansu, a.g.e., s. 149-150; İhsanoğlu, a.g.e., s. 546-547; Ünalp, a.g.m., s. 138.

²⁷ BOA. DH. KMS., 15/2, EK 4; İhsanoğlu, a.g.m., s. 547, Kansu, s. 151; Beyoğlu, a.g.m., s. 147; Yalçın, a.g.m., s. 331.

kaynaklandığı belirlenememiştir. Ayastefanos Tayyare Mektebi'nin başına Fransa'dan getirilmiş olan Binbaşı De Govis; kazanın sebebinin tayyarenin motorunda kopan tellerden kaynaklandığını belirtmiştir.²⁸ Şehitler Şam'a getirilmiş Şam Emeviye Camisinde bulunan Selâhaddin Eyyubi türbesinin yanına defnedilmişlerdir. Fethi ve Sadık beylerin şehadet haberi büyük bir üzüntüye sebep olmuş, devletin her tarafından Bâb-ı Âli'ye başsağlığı telgrafları gelmiştir.²⁹ Osmanlı Devleti Şehit düşen Fethi Bey ve yardımcısı Sadık Bey adına bir tayyare alınması için iane toplamaya karar vermiştir.³⁰ Ayrıca şehitlerinin adına yaşatmak için Osmanlı Devleti, tayyarenin düştüğü yere bir abide dikmeye karar vermiştir. Osmanlı Devleti idarecilerinin de katıldığı resmi bir törenle abide kazanın olduğu yere dikilmiştir.³¹

Prens Celâleddin tayyaresiyle rotalarına devam eden Nuri Bey ve yardımcısı kazanın olduğu gün Şam'a ulaşmışlar ve şehit arkadaşları için düzenlenen cenaze merasimine katılmışlardır. Harbiye Nezareti düşen tayyarenin yerine bu görevi tamamlayabilmek amacıyla yeni bir sefer düzenlemeye karar verdi. Bu hava seferine *Ertuğrul* adında Bleriot model bir tayyareyle pilot Salim ve râsıd Kemal beyler memur edilmişlerdir. 6 Mart 1914 tarihinde Yeşilköy'de devlet ricalinin de hazır bulunduğu bir tören yapılmıştır. Burada mevlût ve dualar eşliğinde tayyare havalanmış fakat Edremid yakınlarında zorunlu bir iniş yapınca tayyarede hasar meydana gelmesi sonucu sefer iptal edilmiştir. Bu olaya üzülen Edremid halkının topladığı ianelerle Bleriot tipi bir tayyare alınmış ve buna *Edremid* ismi verilmiştir. Nuri beyin kontrolündeki tayyare 11 Mart 1914'te Yafa'dan hareket etmiş fakat kalkıştan kısa bir süre sonra denize düşmesi sonucu Nuri Bey boğularak şehit olmuş, yardımcısı İsmail Hakkı Bey ise kurtarılıp daha sonra İstanbul'a gönderilmiştir. İsmail Hakkı beyin kazadan kurtarılması ve İstanbul'a gönderilmesine yardımcı olan Yafa Belediye reisi Ömer ve Yafa liman idarecileri Bâb-ı Âli tarafından madalya ile mükâfatlandırılmışlardır. Şehit Nuri Bey de Şam'da bulunan şehit Fethi ve Sadık beylerin yanında defnedilmiştir.³²

Tüm talihsizliklere rağmen Harbiye Nazırlığı bu seferi tamamlamak istiyordu bu yüzden seferleri iptal edilen pilot Salim ve râsıd Kemal beyler yeni bir sefere memur

²⁸ İhsanoğlu, *a.g.e.*, s. 547; Kansu, s. 154; Kansu, *a.g.e.*, s. 188; Ünalp, *a.g.m.*, s. 139.

²⁹ Beyrut Müftüsü ve vilayetin ileri gelenlerinin başsağlığı telgrafları da Dersaadet'e iletilmiştir, bkz. BOA. *İ. MBH.*, 14/1332; BOA. *BEO.*, 4265/319822.

³⁰ BOA. *DH. İ. UM. EK.*, 68/45.

³¹ BOA. *BEO.*, 4272/320368; İhsanoğlu, *a.g.e.*, s. 549.

³² DH. *KMS.* 23/34; Yalçın, s. 333-334; Kansu, s. 154-155; Beyoğlu, s. 146-147; İhsanoğlu, *a.g.e.*, s. 548; Ünalp, *a.g.m.*, s. 140-141.

edilmişlerdir. Fakat bu kez *Edremid* tayyaresi deniz yoluyla 11 Nisan 1914'te Saidiye vapuru ile Beyrut'a buradan da şehit Nuri beyin kaza geçirdiği Yafa'ya getirilerek seferin kaldığı yerden devam edilmesi hedeflenmiştir. Sefere buradan *Edremid* tayyaresiyle devam etmişlerdir. Dersaadet'te gelen telgrafta Edremit tayyaresinin 31 Mart'ta Kudüs'e hareket edeceği bildiriliyor ve 1 Mayıs günü tayyare Kudüs'e varmış, burada toplanan 3.000 kişilik bir cemaatle pilotlar Mescid-i Aksa'da namaz kılmışlardır.³³ Daha sonra El-Ariş üzerinden 6 Mayıs'ta Port Said'e ulaşan tayyare halk ve yöneticiler tarafından karşılanmıştır.³⁴ Buradan hareket eden Salim ve Kemal beyler *Edremid* tayyaresiyle 9 Mayıs 1914'te Kahire'ye varmışlardır. Bu, Osmanlı'nın Kahire'ye giden ilk tayyaresiydi. Osmanlı Devleti'nin tayyaresi Kahire'de büyük bir kalabalık tarafından coşkuyla karşılanmıştır. Şiirlerle, kasidelerle Osmanlı'yı övmüşlerdir. Kahire'de kaldıkları 5 gün boyunca pilotlarımız şerefine ziyafetler vermişlerdir. Pilot Salim ve râsıd Kemal beylerin idaresindeki *Edremid* tayyaresi 15 Mayıs günü Kahire'den hareketle İskenderiye'ye ulaşmıştır. Burada da çok büyük bir coşkuyla karşılanmışlar hatta kaldıkları binanın önünde halk toplanıp sevgi gösterisinde bulunmaları İngiliz askerlerini rahatsız etmiş ve İngilizler de binada asılı duran Osmanlı bayrağını indirmeye çalışmışlardır. Osmanlı tayyarecileri 22 Mayıs'ta 60.000 bine yakın İskenderiyeli halkın uğurlamasıyla Daçya vapuru ile yola çıkmışlar, 24 Mayıs'ta İstanbul'a varmışlardır. Bu seyahat sırasında 7 tayyare alınacak kadar iane toplanmıştır.³⁵

Meclis-i Vükela, hava seyahatinden dolayı makinistlere ve rasıtlara altın, gümüş ve tunçtan mamul birer madalya hediye etmiştir.³⁶ Ayrıca Şehit Fethi ve Nuri beylerin adlarına birer tayyare alınması için iane toplanmaya başlanmıştır. Suriye Vilayeti şehit tayyareciler namına alınması için topladıkları ianeleri nereye göndereceklerini Dâhiliye Nezareti'ne sormuşlar, Dâhiliye Nezareti de paraların Harbiye Nezareti'ne göndermelerini istemiştir.³⁷ Ayrıca Nuri beyin validesine aylık bin kuruş maaş bağlanmıştır. Meclis-i Vükeladan çıkan karar aynen şu şekildedir:

Tayyareci Nuri beyin ordu-yu hümayunun ilân-ı şanı uğrunda iltizam-ı fedakârı ile ihrâz-ı rütbe-i şehâdet etmiş olmasına mebni hazine-i celile-i maliye hidemat-ı

³³ BOA. A.} MTZ. (05), 35/68; Kansu, a.g.e., s. 155; İhsanoğlu, a.g.e., s. 458.

³⁴ BOA. A.} MTZ. (05), 39/29; Kansu, a.g.e., s. 155; Beyoğlu, a.g.m., s. 148.

³⁵ Kansu, s. 155-156; İhsanoğlu, a.g.e., s. 548-549; Keyüsk, a.g.e., s. 191-194;

³⁶ BOA. MV. 234/92; İhsanoğlu, a.g.e., s. 549.

³⁷ BOA. DH.İ.UM.EK. 68/45.

vataniye tertibatından tediye olunmak ve hayatta bulunduğu müddetçe yalnız kendisine i'ta kılınmak üzere mumaileyh Nuri beyin validesine şehri bin kuruş maaş tahsis kılınmıştır.

İşbu madde-i kanuniyenin icrasına Harbiye ve Maliye Nazırları memurdur.

Mehmed Reşat

Maliye Nazırı Vekili: Talat

Harbiye Nazırı: Enver

*Sadrazam: Mehmet Said.*³⁸

Böylece Osmanlı Devleti böyle bir sefer yapmak suretiyle havacılık alanında var olduğunu göstermeye çalışarak halkın Trablusgarp ve Balkan Savaşlarından sonra bozulan moralini bir nebze de olsa iyileştirmek istemiştir.

Sonuç

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde iç çekişmelerden ve savaşlardan bezgin düşen tebaasının/ordusunun morallerini düzeltmek adına rotası İstanbul'dan İskenderiye'ye olan bir hava seferi düzenlemiş fakat sefer, yaşanan aksilikler dolayısıyla sınırlı sayıda olan pilotlarından Fethi, Nuri ve Sadık beylerin kaybıyla sonuçlanmıştır. Sefer sonrasında elden edilen kazanımları da göz önüne alındığında Osmanlı Devleti havacılık alanında üreten bir pozisyonda olmamasına rağmen ortaya çıkan yenilikleri yakinen takip ve tecrübe ettiğini söyleyebiliriz. Fransa, İngiltere ve Almanya'nın havacılık alanının da önemli gelişmeler kaydettikleri bir dönemde Osmanlı'nın da bunları takip ediyor olduğunu göstermesi açısından sefer önemli bir olay olmuştur. Fakat seferin aceleye getirilmesinden olsa gerek, organizasyonda yaşanan eksikliklerin sefer sırasında aksiliklere dönüştüğü görülmüştür. Hava seferi Osmanlı Devleti'nde daha önce tecrübe edilmeyen bir olay olmasına rağmen seferde şehit olacak olan pilot ve yardımcılarının görev almış olmaları bir cesaretin de göstergesiydi. Yine de o günün şartlarını göz önünde tutarak seferin tamamlanmış olması yaşanan kayıpları, üzüntü ve moral bozukluklarına bir nebze de olsa olumlu bir etki yapmıştır diyebiliriz. Bunun yansıması seferin hemen akabinde büyük savaşın patlak vermesinden ötürü sefer sonucunda elde ettiği tecrübeleri ileriye dönük olarak pratiğe çevirme şansını bulamayacaktır.

³⁸ BOA. A.DVN. MKL. 58/16.

Kaynakça**1. Arşiv Belgeleri****1.1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Yeni Adıyla Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi:**

A.DVN. MKL. 58/16, (Sadâret Divan Mukavelenamereler).

A.} MTZ. (05), 35/68; 32/369; 32/372; 39/29, (Eyalet-i Mümtâze Mısır).

BEO, 4272/320368; 4019/301364; 4265/319822, (Bâb-ı Âli Evrak Odası).

DH. İ. UM. EK., 68/45, (Dâhiliye Nezâreti İdâre-i Umumiye Ekleri).

DH. KMS. 10/8; 15/2, ek 4; 23/34, (Dâhiliye Nezâreti Kalem-i Mahsûsa).

İ. DUIT. 8/92, (İrâde Dosya Usûlü İrâdeler Tasnifi).

İ. MBH., 14/1332, (İrâde Mabeyn-i Hümayûn).

MV. 234/92, (Meclis-i Vükelâ Mazbataları).

1.2. İngiltere Bristol Uçak Fabrikası Arşivi:

England Bristol Archive, HER Box 156 p.3 extract; Her Box 156 p.4

2. Tetkik Eserler

BEYOĞLU, Süleyman, “Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilâtı”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı 1, 2000.

DEVELLİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, 14. Baskı, Ankara 1997.

GRASSİ, Fabio L., “Niçin Trablusgarp? İtalyan Çıkarması Ardındaki Siyaset ve Kültür”, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu: *Osmanlı Devleti'nin Dağılma Sürecinde Trablusgarp ve Balkan Savaşları 16-18 Mayıs 2011/İzmir Sempozyum Bildiri Kitabı*, Hazırlayanlar: Prof. Dr. Mehmet Ersan- Dr. Nuri Karakaş, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013.

İHSANOĞLU, Ekmeleddin, *Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış: Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yayına Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995.

İLMEN, Süreyya, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi Yayınları, İstanbul 1947.

Justin McCarthy, “Lessons of The Balkan Wars”, *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu: Osmanlı Devleti'nin Dağılma Sürecinde Trablusgarp ve Balkan Savaşları 16-18 Mayıs 2011/İzmir Sempozyum Bildiri Kitabı*, Hazırlayanlar: Prof. Dr. Mehmet Ersan- Dr. Nuri Karakaş, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013.

KANSU, Yavuz, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna *En Eski Çağlardan I. Dünya Savaşı'na Kadar Havacılık Alanında Türkler I*, Hava Kuvvetleri Yayınları, Ankara 1971.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, Cilt IX, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2011.

KEYÜSK, Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 (Birinci Kitap)*, Uçuş Okulları Yayınları, Eskişehir 1950.

KLİNE, Stuart, *A Chronicle of Turkish Aviation (Türk Havacılık Kronolojisi)*, Havaş Yayınları, İstanbul 2002.

KURAL, Fethi, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1975.

KURTER, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, C. 1, İstanbul 2009.

ŞIVGIN, Hale, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996.

ÜNALP, F. Rezzan, “İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek”, *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, Mayıs 2013.

YALÇIN, Osman, “Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi”, *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi*, Cilt IV, Sayı 2, Aralık 2014.

3. Gazeteler:

Müdafaa-i Milliye, “Askeri Tayyarecilik”, 12 Şubat 1327 (28 Şubat 1912).

Ekler

Ek 1 ve 2. Osmanlı Pilot Ve Râsıdlarının Bröveleri, BOA. İ. DÜİT. 19_21_4_2, BOA. İ. DÜİT. 19_21_5_2

