ERICH SERNO



OSMANLI HAVA GÜCÜ

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA HAVA GÜCÜ KOMUTANININ RAPORU



ALMANCA ASLINDAN ÇEVİREN VE NOTLANDIRAN
EMİR ÖNGÜNER - EMİN KURT

Kronik

ERICH SERNO
OSMANLI HAVA GÜCÜ

OSMANLI HAVA GÜCÜ
Birinci Dünya Savaşı'nda Hava Gücü Komutanın Raporu

—

ERICH SERNO

Almanca Aslından Çeviren ve Notlandıran
EMİR ÖNGÜNER – EMİN KURT

KRONİK KİTAP: 342
Osmanlı Tarihi Dizisi: 50

YAYIN YÖNETMENİ
Adem Koçal

EDİTÖR
Can Uyar

KAPAK TASARIMI
Kutan Ural

MİZANPAJ
Kronik Kitap

1. Baskı, Kasım 2022, İstanbul

ISBN
978-625-8431-80-3

KRONİK KİTAP
Şakayıklı Sk. N°8, Levent
İstanbul - 34330 - Türkiye
Telefon: (0212) 243 13 23
Faks: (0212) 243 13 28
kronik@kronikkitap.com

Kültür Bakanlığı Yayıncılık Sertifika No: 49639

www.kronikkitap.com
kronikkitap

BASKI VE CİLT
Optimum Basım
Tevfikbey Mah. Dr. Ali Demir Cad. No: 51/1
34295 K. Çekmece / İstanbul
Telefon: (0212) 463 71 25
Matbaa Sertifika No: 41707

ERICH SERNO

OSMANLI HAVA GÜCÜ

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA HAVA GÜCÜ KOMUTANININ RAPORU

ALMANCA ASLINDAN ÇEVİREN VE NOTLANDIRAN
EMİR ÖNGÜNER - EMİN KURT

Kronik

ERICH SERNO

1886 yılında Büchow-Jüterbog'da dünyaya geldi. 1906'da Kolmar'da Teğmen rütbesi ile Prusya Ordusunda subay olarak hizmet etmeye başladı. 1911'de uçuş eğitimi almak üzere Berlin'e gönderildi. 1912'de Alman pilotluk sertifikası ve Prusya pilotluk brövesi almaya hak kazandı. 1913'te uçuş birliğine atandı. Döberitz ve Metz'te kurulan uçuş taburlarına komuta etti. 1914'te Avusturya'daki hava tatbikatında gösterdiği başarı sebebiyle Prusya Veliaht Prensi tarafından ödüllendirildi. I. Dünya Savaşı başladığında, Almanya'nın batı cephesindeki ilk keşif uçuşlarından birini icra etti. 1914 sonu Osmanlı Askerî Misyonu çerçevesinde Türkiye'ye gönderildi. Şubat 1915'te Yeşilköy Hava Üssü komutanlığına atandı. 18 Mart 1915'te deniz muharebeleri öncesi Çanakkale açıklarındaki keşif uçuşunu Deniz Yüzbaşı Schneider ile gerçekleştirdi. 1 Kasım 1915'te Osmanlı Hava Gücü komutanı olarak atandı. 1916'da kısa bir süreliğine Bulgaristan Krallığı'nın hava gücünü kurmakla görevlendirildi. 1917'de Binbaşılığa terfi etti. 1918'de yedi ay Almanya'da vazifelendirildi. Osmanlı Ordusu mensubu olarak tüm cephelerde bizzat bulunup bazı harekatlara pilot olarak katıldı. Başarılarından ötürü birçok madalya ve ödül tevdi edildi. Mütareke sonrası görevini devreyip Almanya'ya döndü. Savaş sonrası sivil hayata geçti ve Almanya'daki Aquila, Arado ve AEG gibi firmalarda yönetici olarak çalıştı. II. Dünya Savaşı sonrası ailesiyle Batı Almanya'ya geçti. 1958'de anılarını yazmaya başladı. 1963'te vefat etti.

EMİR ÖNGÜNER

1986 yılında Ankara'da dünyaya geldi. St. Georg Avusturya Lisesi sonrası 2005-2012 arası Stuttgart Üniversitesi Makine Mühendisliği Fakültesinde öğrenim gördü ve Mercedes-Benz bünyesinde hazırladığı bitirme tezi ile yüksek mühendis derecesiyle mezun oldu. 2013'te NATO bursu ile Brüksel'deki von Karman Enstitüsü'nde akışkanlar mekaniği dalında ihtisas programını bitirdi. 2017'de Brandenburg Teknik Üniversitesi'nde türbülans fiziği dalında doktora çalışmasını tamamladı. Doktora süresince Bologna ve Princeton Üniversitesi'nde misafir araştırmacı olarak bulundu. 2017-2021 döneminde DLR-Alman Havacılık ve Uzay Merkezi'nde görev aldı. An itibariyle, özel sektörde endüstriyel çalışmalara devam etmektedir. Aralıklı olarak Almanya, Belçika ve Türkiye'deki çeşitli kurumlarda ders vermektedir. Teknoloji tarihi ve mühendislik dallarında yayımlanmış kitapları bulunmaktadır.

EMİN KURT

1971 yılında Ödemiş/İzmir'de dünyaya geldi. 1992 yılında Hava Harp Okulu mezuniyetini takiben bölük ve tabur komutanlığı görevlerini yaptıktan sonra; Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Astsubay Üst Karargâh Hizmetleri Eğitim Merkezi Eğitim ve Kurs Kısım Amirliği görevlerinde bulundu. Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı (ATASE) Türk askeri Tarih Komisyonu Genel Sekreterliği ve Ankara Hava Kuvvetleri Müzesi Komutanlığı görevlerinden sonra 2017 yılında emekli oldu. Yüksek Lisans Eğitimini Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstisüsü'nde "*Türkiye'de Ana Jet Üslerin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)*", doktora eğitimini aynı enstitüde *"Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-194)"* konulu tezleri ile tamamladı.

Milli Savunma Üniversitesi bünyesindeki Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü (ATASAREN), Hava Harp Enstitüsü, Hava Harp Okulu, Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu'nda misafir öğretim görevlisi olarak Yüksek Lisans, Lisans ve Ön Lisans alanında askeri havacılık tarihi ve hava stratejisi dersleri vermiştir. Türk havacılık tarihi üzerine yayınlanmış kitap ve makaleleri bulunmaktadır.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR 7
TAKDİM 9
ÖNSÖZ 11
Önceki Çalışmalar Üzerine Bir Tetkik 11
Mevcut Çalışma 26

ERICH SERNO'NUN BİYOGRAFİSİ 33

BİNBAŞI ERICH SERNO'NUN GÖREV RAPORU 43
Serno'nun Türkiye'ye Gelişi 48
Almanya'dan Sağlanan İlk Havacılık Mazlemeleri 54
Serno Çanakkale Cephesi'nde 57
Serno'nun Türk Havacılığını Geliştirmek İçin Almanya'daki Girişimleri 64
Almanya İle Türkiye Arasında Demiryolu Bağlantısı Kuruluyor 72
Türkiye'de Meteoroloji Teşkilatı Kuruluyor 80
Serno Tekrar Çanakkale'de 85
İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları 88
El-Şahin Yüzbaşı Buddecke 90
Cephelerde İnceleme 94
Serno Tekrar Almanya'da 104
Almanya'dan Sağlanan Yeni Uçaklar 109
Mezopotamya'daki Hava Gücü 112
Hava Gemileri 116
1917 Hava Gücü İçin Yeni Stratejiler 123
Serno Türkiye'den Ayrılıyor 124
Serno'nun Tekrar Türkiye'de Görevlendirilmesi 125

Serno İkinci Kez Cephede 134
Serno İkmal Sorununu Çözmek İçin Tekrar Almanya'da 142
Savaşın Sonu 147
Türk Hava Gücü 148
Raporun Sonuna Eklenmiş Bir Metin 164

OSMANLI DEVLETİ'NDE GÖREVYAPAN ALMAN HAVACILAR 165

TÜRKİYE'DE HAYATINI KAYBEDEN ALMAN HAVACILAR 199

OSMANLI DEVLETİ HAVA GÜCÜ TEŞKİLATI 205

KAYNAKLAR 211
İNDEKS 217

KISALTMALAR

age	Adı geçen eser
agm	Adı geçen makale
agt	Adı geçen tez
Al.	Alay
ATASE	Gnkur.Bşk.lığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı
BA/MA	Alman Askeri Arşivi, Freiburg (Bundesarchiv/ Militärarchiv)
Bas.Evi.	Basımevi
BDH	ATASE Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu
bkz.	Bakınız
Bl.	Bölük
Bşk.lığı	Başkanlığı
c.	Cilt
COA	T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
Çev.	Çeviren
D	Dosya
F	Fihrist
Gnkur.	Genelkurmay
Haz.	Hazırlayan
Hv	Hava

IRCICA	İslam İşbirliği Teşkilatı İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi Arşivi
K	Klasör
Kor.	Kolordu
Md.lüğü	Müdürlüğü
Neş.	Neşriyat
Or.	Ordu
TAA	Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. Derneği
Tay.	Tayyare
Tb.	Tabur
Tug.	Tugay
Tüm.	Tümen

TAKDİM

Osmanlı Ordusu'nun Avrupa'daki muadillerine benzetilmesi kararının verildiği 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren, diğer Avrupa devletleri gibi Prusya ile Osmanlı Devleti arasındaki askerî ilişkiler de ivme kazandı. Yeniçeri Ocağı'nın 1826 yılı ortasında kaldırılması ile birlikte kurulan Asâkir-i Mansure-i Muhammediye'nin ilk yabancı müşavirleri arasında, Alman piyade ve topçu subayları da vardı. Sonradan Almanya genelkurmay başkanlığına kadar yükselecek Yüzbaşı Helmut K. B. von Moltke de bunlardan biriydi. Alman siyasi birliğinin kurulması ve Alman Ordusu'nun Fransa'ya karşı kazandığı zafer sonrasında, pek çok başka devlet gibi Osmanlı hükûmeti de kara kuvvetleri için Alman Ordusu'nu kendisine model seçti. Almanya'dan getirtilen general ve subaylar Osmanlı kara kuvvetlerinin teşkilat ve eğitimini yeniden yapılandırırken, silah ve mühimmat ithalatında da Almanya başı çeker hâle geldi. Sultan II. Abdülhamid döneminde belirgin hâle gelen Türk-Alman askerî yakınlığı, takip eden II. Meşrutiyet döneminde de devam etti ve 1914'te Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte silah arkadaşlığına dönüştü.

O dönemde "Büyük Savaş" olarak adlandırılan Cihan Harbi'nde, Alman subaylar ilk kez Osmanlı Genelkurmayı ve büyük birliklerde komutanlık makamlarına getirildiler. Askerî lojistik sisteminin yönetiminden mühimmat imalatına, askerî istihkâmların güçlendirilmesinden hava gücünün sevk ve idaresine pek çok teknik konuda da Alman uzman personel görev aldı.

Elinizdeki kitap, Birinci Dünya Savaşı'nda ay yıldızlı bröve ile uçmanın yanısıra, Osmanlı Devleti'nin Dünya'daki benzerleri ile hemen hemen aynı tarihlerde teşkil ettiği hava gücünü sevk ve idare etmiş

Binbaşı Erich Serno'nun Türkiye görevine dair kaleme aldığı raporunu gün ışığına çıkartmaktadır. Binbaşı Serno, Avrupa Doğu Cephesi'nde görev yaptığı çok kısa bir süre haricinde, savaş boyunca Osmanlı hava gücünün komutanlığını üstlenmiş, Osmanlı havacılığının geliştirilmesi ve cephelerdeki etkinliğinin arttırılması için önemli faaliyetlerde bulunmuştu.

Serno'nun görev raporu daha önce yabancı tarih dergilerinde yayınlanmış olmasına karşılık Türkçe olarak yayınlanmamıştı. Bazı yabancı yayıncıların, Serno'nun Alman Genelkurmay Başkanlığına sunduğu görev raporunun aslına sadık kalmayarak, yaptıkları neşirler de tam metin bir Türkçe çeviriyi gerekli kılmaktaydı. Yakınçağ Türk askerî havacılık tarihi literatürü için önemli bir eksik olan Serno'nun görev raporunu neşretme işini birlikte üstlenen Türk askerî havacılık tarihi araştırmacıları Emin Kurt ve Emir Öngüner, orijinal metni Türkçeye eksiksiz kazandırmakla kalmadılar ve metne ekledikleri dipnotlarla Serno'nun kimi ifadelerine yorum ve eleştiriler getirerek tenkitli bir neşir ortaya çıkardılar.

Türk askerî havacılığının kuruluş dönemi ve Birinci Dünya Savaşı'ndaki havacılık faaliyetlerimiz hakkında birinci el kaynak niteliğindeki bu metni neşreden meslekdaşlarımızı ve Kronik Kitap'ı gönülden tebrik ediyor, elinizdeki kitabın askerî tarih araştırmacılarımız tarafından hakkıyla değerlendirilmesini umuyorum.

Prof. Dr. Gültekin Yıldız
MSÜ Kara Harp Okulu Dekanı

ÖNSÖZ

Önceki Çalışmalar Üzerine Bir Tetkik

Türk havacılık tarihi, Türk tarih çalışmaları içinde fazla ilgi çekmemiş ve üzerinde çok çalışılmamış bir konudur. Türk havacılık tarihini konu alan mevcut eserlerde kaynak çeşitliliğine rastlanmamaktadır. Genellikle bir kaynağa bağlı kalınarak yazılmış eserler bulunmaktadır. Yapılan tüm çalışmalar, birbirini tekrar eden ve yeni bir bilgi, bulgu bulamayan eserlerden öteye gidememiştir. Çoğu çalışma Mazlum Keyüsk ve Sıtkı Tanman tarafından hazırlanan *Türk Havacılık Tarihi* adlı eserin tekrarlanmasından ibaret kalmış, eserdeki bazı yanlışlıklar bile aynen aktarılmıştır. Bu sebepledir ki Türk havacılık tarihi bir kısır döngü içine girmiş, özgün ve yeni eserler üretilememiştir. Son dönemde bu konuda bazı çalışmalar yapılmakta ise de yeterli olduğu söylenemez.

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce von Moltke ile başlayan Türk-Alman ilişkileri, devam eden dönemde biraz da zorunluluk ve Osmanlı Devleti'nin yalnızlığı sebebiyle artarak devam etmiştir. Türk-Alman ilişkilerinde zirve noktası şüphesiz ki Birinci Dünya Savaşı dönemidir. İlişkilerin tamamı, özelde de Birinci Dünya Savaşı dönemi, Türk tarihinde en çok incelenen konuların başında gelmektedir. Ancak beraber yaşanan ve yapılan tarihte, gerek dil eksikliğinden, gerekse günümüze kadar yabancı arşivlere ulaşım zorluğundan tek taraflı tarih yazımı yapılmış, cephenin diğer tarafında veya müttefiklerimizde bizimle ilgili yaşananlar göz ardı edilmiştir.

Türk-Alman ilişkileri, Türk araştırmacıları tarafından genellikle iki grupta değerlendirilmektedir. Birinci grupta yer alan araştırmacılar; bu ilişkilerde bir dostluktan bahsedilemeyeceğini, tam anlamıyla Alman

çıkarlarına hizmet eden, Alman güdümünde bir faaliyetten bahsederler. Bu konuda en çok ortaya konulan argüman ise Sarıkamış ve Kanal Cephelerinin açılmasıdır. Diğer bir destekleyici unsur ise Anadolu'da asker sıkıntısı çeken Osmanlı Devleti'nin Balkanlar ve Galiçya'ya asker göndermek zorunda kalmasıdır.

Diğer grup araştırmacı ise her iki ülke ve özellikle askerî personeli arasında bir dostluktan bahsetmekte ve tüm ilişkilerin bu dostluk çerçevesinde gerçekleştiğini savunmaktadır. Her iki ülkenin ulusal çıkarlarını hesaba katmadan ve askerî personelin görev bilinciyle kendi ülkeleri çıkarına hareket edecekleri gerçeğinin göz ardı edilmesi ile bu yorumun tarafsızlığı ve gerçekliği ayrı bir tartışma ve inceleme konusu olmalıdır. Enver Paşa bazı Almanların gözünde Türk politikası izlemeyi asla bırakmamıştır. Türk ve Alman çıkarlarının çatıştığı durumlarda Almanlar, onun hiç yanılmadan Türk politikasını izlediğini ve çoğu kez de başardığını görmüşlerdir. Montenthau, Enver Paşa ile yaptığı görüşmede onun: "*Türkler ve Almanlar birbirlerini hesaba katmazlar. Çıkarımız olduğu için onlarla birlikte hareket ediyoruz; onlar da çıkarlarından ötürü bizimle oluyorlar. Almanya'ya yararı olduğu sürece Almanya Türkiye'yi; Türkiye'ye faydası olduğu sürece Türkiye Almanya'yı destekleyecektir.*" dediğini yazmaktadır.[1]

Başka bir kaynak ise; Enver Paşa'nın 1916'da İstanbul'da bulunan Alman siyasetçi Dr. Gustav Stresemann'a: "*Ben Alman Genelkurmayının emirleri doğrultusunda savaşı yürütüyorum. Bütün bakanlıklarda Alman danışmanlarının olması benim zihniyetimi gösteriyor.*" beyanatını vermiştir.[2] Enver Paşa'nın ağzından aktarılan bu iki söz konunun incelenmesini daha da zorlaştırmaktadır.

Netice olarak, Birinci Dünya Savaşı özelinde, Türk-Alman ilişkileri tarafsız bir yorumla ve her iki ülkenin arşiv belgeleri, resmi yayınları ve yaşayanların hatıratları da taranarak incelenmiş değildir. Çoğu Türk

1 Jehuda L. Wallach, *Bir Askeri Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya-Alman Askeri Heyetleri, 1835-1919*, Fahri Çeliker (Çev.), Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2. Baskı, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1985, s. 151.

2 Necmettin Alkan, "Almanlara Göre Müttefik Türk Komutanları ve Subayları", *Savaşanların Gözüyle Türk Alman İttifakı (1914-1918)*, Necmettin Alkan ve Eyyub Şimşek (Haz.), Kronik Kitap, İstanbul, 2008, s. 25.

araştırmacı daha çok kendi kaynak ve anıları ile konuyu inceleyebilmiştir. Bu durum yukarıda bahsettiğimiz gibi gerek dil eksikliği ve gerekse yabancı arşivlere ulaşım zorluğundan kaynaklanmaktadır.

Türk-Alman ilişkilerine konumuz ve uzmanlığımız olan havacılık alanından bakıldığında; konuyu genel anlamda inceleyen araştırmacıların bölünmüşlüğü bu alanda da göze çarpmaktadır. Konu havacılık ve Türk-Alman havacılar arasındaki ilişki olduğunda kaynak sıkıntısı yaşanmaktadır. Türk havacılar anılarını yazmakta ve yayınlamakta pek istekli davranmamıştır. Kitap hâlinde yayınlanan tek anı Vecihi Hürkuş'un anılarıdır.[3] Onun içinde de Almanlarla ilgili bilgi neredeyse yok gibidir. Birkaç parça anı *Hava Kuvvetleri Dergisi*'nde yayınlanmıştır. Alman havacıların anılarının çok azı yayınlanmış ya da İkinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan bombardımanlarda yok olup gitmişlerdir. Türkçeye kazandırılabilen tek Alman havacı anısı Hans Joachim Buddecke'nin kitabıdır.[4] Bu konuda Alman arşivleri de araştırılmış değildir.

Eldeki kıt kaynaklarla Türk-Alman havacılar arasındaki ilişkiye bakıldığında Serno'nun çizdiği kadar pembe bir tablo ortaya çıkmamaktadır. Alman Hava Kuvvetleri subaylarının anılarında ise aslında Asya, Osmanlı ve Türkiye'den fazla bir bilgileri olmadıkları, ancak kahraman, kudretli "Enver Paşa'nın ülkesine" hizmete geldikleri yazar. Türk subayların Almanlara gösterdikleri misafirperverlik de kültürel düşünce tarzından dolayı ters teper. Alman Pilot Euringer "*Vortrupp - Pascha*", anı romanında aynı tren kompartımanında Türk süvari subaylarıyla yolculuk ederken, bunların kendilerine dostça jestlerle yiyecek ve sigara sunduklarını ve kendisinin sağlık nedenleriyle ikramdan nasıl iğrendiğini anlatır:

> Ancak sigaraları bizzat sarıp, dilleriyle ıslatarak dostça uzatmaları ürkütücü... Gözlerimi kapıyorum. Aman Tanrım! Kolera, çiçek veya frengi. İnsan vatanı için neler yapmaz? Tadı güzel olduğuna yemin bile ettim. Bunun üzerine her defasında sigara

3 Vecihi Hürkuş, *Havada 1/4 Asır 1915-1925*, Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1942; *Bir Tayyarecinin Anıları: Yaşantı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000.

4 Hans Joachim Buddecke, *Çanakkale Üzerinde Bir Şahin*, Bülent Erdemoğlu (Çev. ve Haz.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009.

> sardıklarında ilkini bana uzatıyorlar. Hatta bana öyle geldi ki, sarmaları bizim için özel bir sevgiyle ıslatıyorlar. Şükür, Konya'da son duraklarında, indiler.[5]

Havacılık ve Türkiye anıları *El Schahin* (*Der Jagdfalke*) adlı kitapta yayınlanan Hans Joachim Buddecke ise kitabında; teknik işlerde uçakların bakımı, yağlanması vs. konularında "*Türkler yeteneksiz*", "*Doğulu otomobil kullanmaya ehil değil*", "*belirli teknik hisleri eksik*" gibi yorumlar yapmaktadır.[6]

"*Çok az Türk uçak görmüş*" diyen Osmanlı topraklarında göreve gelen Alman pilotların anılarında Türklerin misafirperverliği, ikramları, sert mokka, cafe turqua (Türk kahvesi) mekânları büyüleyici ve farklı olarak anlatılır. Süslü mekânlar ipek divanlar, süslü halılar, altın ve kristal eşya karşısında Pilot Euler "*Büyülenmiş gibiydim. Bir tek Fatma eksikti.*" demektedir.

Türk askeri personel Almanlardan çok az maaş aldıklarından daha iyi beslenen, maaş alan ve iaşe edilen Almanlara (özellikle de pilotlara ve hava kuvvetlerinde) "*yararlı olmak istemezler*" denir. Trenlerle sevk edilen uçakların manevra, yükleme vs. durumlarında "*bahşişe hazır fesleri*" uzatan tren yolu personelinden Almanlar şikâyetçidir: Türkler işleri "*sakin ve yavaş yavaş yapmaya alışkınlar*". 1917 yılı gizli bir Alman askeri talimatındaki ifadeler de oldukça olumsuz imgelerle doludur:

> Uçakların indirilip bindirilmesinde yavaş hareket eden memur ve subaylara karşı sakin ancak kararlı durun, bunlara hakaret etmek bir işe yaramaz. Doğuluları daha çok kilitler... Nakilde Türk işçilerini gözlem altında tutun. 10 Türk bir Alman'ın yaptığı işi yapar. Alman askerlerinin yardımı da Doğuluyu güdüler. Birkaç hediye sigara genelde mucizevi bir etki yapar.

5 Nejdet Keleş, "Birinci Dünya Savaşı Öncesi Ve Sonrasında Almanlarda Türk İmgesi", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 24, 2016, s. 130. Keleş bu anıyı J. C. Reichmann, *"Tapfere Askers" und "Feige Araber". Der Osmanische Verbündete aus der Sicht deutscher Soldaten im Orient 1914-1918*, Doktorarbeit, Westfälische Wilhelms-Universität, Münster, 2009, *("Cesur Askerler" ve "Korkak Araplar" 1914-1918: Doğu'da Alman Askerleri Açısından Osmanlı Müttefiki*) doktora tezinden aktarmıştır.

6 Keleş, *agm*, s. 123.

1917 tarihli başka bir gizli teknik talimatta "*Acil inişlerde makineleri asla yalnız bırakmayın Araplar anı diye uçaktan parça sökmektedirler*".[7]

Söz konusu direktifler, Alman Genelkurmayı tarafından Türkiye'de görev yapan Paşa Tayyare Bölükleri personeline gönderilmiş olmalıdır. Söz konusu bölüklerde Türk personel görev almamasına karşılık, Türk Tayyare Bölüklerinde görev yapan Alman havacı personel tarafından duyulmuş ve Türkler hakkında bir önyargı ve hoşnutsuzluk oluşmasına sebep olmuş olabilir.

Buna karşılık Emin Nihat Sözeri konuya kişisel değil, genel ve idari açıdan bakarak şu yorumu yapmaktadır:

> Ehemmiyetli gördüğüm şu hususu da kaydedeyim ki, Birinci Cihan Harbi'nin başından sonuna kadar Binbaşı Serno'nun idare ettiği tayyare teşkilatında her ne düşünce ile olursa olsun Türk tayyareciliğinin inkişafına kıymet ve önem verilmemiş mütarekeye kadar hiçbir Türk tayyarecisinin av tayyaresiyle uçmasına müsaade edilmemiş ve hiçbir Türk tayyare bölüğü kadrosuna av tayyaresi dahi konulmamıştır. Av tayyareleriyle uçuş yalnız Alman personeline inhisar edilmiştir.[8]

Emin Nihat Sözeri'nin sözlerinde mutlaka gerçeklik payı vardır. Birinci Dünya Savaşı boyunca Türk pilotlarından sadece Pilot Astsubay Halil, av pilotu olarak yetiştirilmek üzere, Almanya'ya gönderilmişti. Bu konuda bilgi ve deneyim gördükten sonra 26. Alman Hava Birliği'nde de bir süre çalışmış ve bu birlikle, 20 Mayıs-16 Haziran tarihleri arasında, Avrupa Batı Cephesi'nde görev yapmıştır. Dokuz harp görevine katılarak, Alman makamlarından takdir almıştır.[9] Ancak av pilotu olarak yetiştirilmemelerine karşılık Yüzbaşı Fazıl Bey ve Pilot Astsubay Vecihi (Hürkuş) Bey kendi becerileri ile av pilotluğu yapmışlardır. Zaten Türk göklerinde, Türk havacıları tarafından kazanılan üç hava zaferinin hepsi de iki kişilik keşif/bombardıman uçaklarıyla kazanılmıştır. Av uçakları ile uçurulmayan Türk pilotlarının

7 Aynı yer.

8 Emin Nihat Sözeri, "Türk Tayyareciliği", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 202, s. 44-45.

9 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918)*, C. IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 74.

düşman uçaklarını önleme ve düşürme amacıyla tasarlanmış av uçakları ile hava zaferi yoktur.[10]

Ajun Kurter, Türk pilotlarından avcı uçağı pilotu yetiştirilmemesini biraz da Alman penceresinden bakarak cevaplamaktadır:

> Sonradan bazı havacılık tarihi yazarları, Almanları kasten Türk pilotu yetiştirmemekle suçlamışlardır. Kuşkusuz bu, mantık dışı bir suçlamadır. Ülkelerin ölüm-kalım savaşı verdikleri bir dönemde, bu tür kasıtların varlığı düşünülemez. Kaldı ki, çok sayıda Alman pilotu, rasıtı ve makinisti Osmanlı hava birliklerinde görev yapmıştır. Çok sayıda pilot yetiştirebilmek için bunlara eğitim gösterecek ve barındırabilecek büyük tesislerin yapılması, çok sayıda öğretmen pilot tahsis edilmesi ve gene çok sayıda, çift kumandalı eğitim uçağının olması gerekir. Savaşa bu tür alt yapısı çok zayıf olarak, hazırlıksız girmiş olan Osmanlı havacılığı, savaş yıllarının buhranlı ve sıkışık günlerinde bu, geleceğe dönük büyük yatırımı yapamamış, âdeta günü gününe yaşamıştır. Almanlardan, Türkiye'de uçuş okulu kurmak, çok sayıda öğretmen ve uçak göndermelerini beklemek, çok büyük insafsızlık ve mantıksızlık olur. Çünkü Almanlar kendi ihtiyaçları için pilot yetiştirme çabası içindeydiler ve cephelerin artan ihtiyacını karşılayabilmekte büyük güçlük çekmekteydiler.[11]

10 Türk pilotlar daha ziyade keşif/bombardıman uçaklarında uçmuşlardır. Bu yüzden düşürdükleri düşman uçağı sayısı çok azdır. Pilot Yüzbaşı Ali Rıza Bey (Göker) ile Rasıt Teğmen İbrahim Orhan Bey, 30 Kasım 1915 günü Çanakkale'de bir Fransız uçağı düşürmüşlerdir. Bu hava zaferi aynı zamanda, Türk havacılarının kazandıkları ilk hava zaferidir. 8 Haziran 1917'de Doğu Cephesi'nde Pilot Astsubay Başçavuş Vecihi Bey (Hürkuş) ile Rasıt Yüzbaşı Şükrü Bey'in (Koçak) bir Rus uçağı düşürmüştür. Son olarak Pilot Astsubay Başçavuş Turgutlulu Ahmet Cemal Bey ile Rasıt Teğmen Hasan Basri Bey de (Bilgin), 22 Mart 1918'de Irak Cephesi'nde bir İngiliz uçağı düşürmüşlerdir. Buna karşılık, Alman havacıları çok daha fazla düşman uçağı düşürmüşlerdir. Çünkü Alman pilotlar av uçakları ile uçmuşlardır. Alman pilotu Yüzbaşı Hans Joachim Buddecke, kullandığı Fokker tipi av uçağı ile Çanakkale Cephesi'nde ve Batı Anadolu'da düşman uçaklarına âdeta terör estirmiştir. Yüzbaşı Buddecke 12 hava zaferine imza atmıştı. Bunlardan sekizini Türk göklerinde kazanmıştır. Alman Pilotu Yüzbaşı Hans Schüz de sekiz uçak düşürmek suretiyle, onunla aynı zafer sayısına ulaşmıştır. Kurter, *age*, C. IV, s. 307.

11 Kurter, *age*, C. IV, s. 305

Dönemin şahitlerinden Hamdi Çaypınar ise Serno'nun kendisinin kurduğunu belirttiği ve çok övdüğü Ayastefanos Tayyare Mektebi için farklı bir intiba içindedir:

> 50. Fırka (Tümen) ile Makedonya Cephesi'nde iken Drama'da muhtelif bir Alman tayyare bölüğü vardı. Vakit buldukça buraya gider birliğin çalışmasını görürdüm. Cephenin gerisinde her gün İngiliz tayyareleri akın ederken birliğin teknik kısmı, fotoğraf, telsiz, meteoroloji, istihbarat salonu, atış bombardıman kısımları ve buradaki ciddi çalışmaya hayran olurdum. Buradaki karmaşık çalışma beni havacılığa teşvik etti, (havacı olmaya) muvaffak oldum, İstanbul'a geldim. Hava Kuvvetleri Müfettişliği Beyoğlu'nda Tünel'de idi. Geniş kadro, bu kadroyu dolduran sayısı yüzlere yaklaşan zarif, şık Alman ve Türk subayları vardı. Birkaç dakikada yapılacak iş için günlerce taban teptikten sonra Ayastefanos Tayyare İstasyonu'na gidebildim. Meydana git, Meydan Şefini gör dediler. Meydanda dört tayyare duruyor, üzerinde makinistler uğraşıyordu. İkisi de uçuş yapıyordu. Öğrenci, pilot, rasıt on beş kişi vardı. Meydanda bir bayram yerinin serazad (başıboş) ve laubaliliği göze batıyordu. Öğle vakti uçuş bitti, pavyona dönerken öğrencilerden üçte biri üçer defa uçabilmiş, diğerleri ise uçamadıklarından homurdanıyordu. Koca, ihtiyar imparatorluğun biricik uçucu yetiştiren istasyonu, bir de Makedonya Cephesi'ndeki küçük bir birliğin teşkilat, kuruluş ve çalışmalarını mukayese edince içimden bir şeylerin koptuğunu sandım, benliğim sarsıldı.[12]

Hamdi Çaypınar anılarının devamında eleştirisinin dozunu arttırmaktadır:

> Türk hava tarihi yazılırken, 1914-1918'de bir duraklama, gerileme hatta bir çöküntü vardır, bunu ihmal edemeyiz. Biz 1914 yılında kendimize göre kurulmuş küçük fakat ilerleme vaat eden teşkilatlı, 20'den fazla güzide, bilgili çok ciddi bir ihtimamla yetiştirilmiş subayla girdik. Bu subaylar muasır ordularda da başarıyla

12 Hamdi Çaypınar, "Hamdi Çaypınar'ın Havacılıkla İlgili Anıları", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 273, s. 7.

> çalışacak elemanlardı. Bunların nasıl harcandığını, hangi fena, bayağı düşüncelerin tesiriyle heder olduklarını inceleme tarihin bir vazifesidir. Bunun sebebi açık olduğu kadar sarihtir. Yeni kurulan henüz palazlanma devrindeki körpe varlık önce düşürülüp kararlaşan Alman Şark Siyasetinin talihsiz, masum kurbanıdır... Hava Kuvvetleri bilgili, uyanık, müstait (yetenekli) ellerden çürütülüp sonra da yok etmek esasını güttüler...[13]

Şüphesiz ki Hamdi Çaypınar'ın yorumları kişiseldir ve isim vermeden Alman dış siyasetinin Türk havacılığının gelişmesini bir kenara bırakın çöküşünde en büyük neden olarak görmektedir. Bu Alman siyasetinin Türk havacılığında uygulamasını yapanın da, ismini vermeden, Serno olduğunu iddia etmektedir. Serno'nun Türk havacılık teşkilatına uçak ve malzeme temin etmek için sık sık Alman Genelkurmayı'nı sıkıştırdığı bilinen bir konudur. Bu girişimleri ile Türkiye'ye uçak, uçak yedek parçaları ve uçaksavar sağladığı, meteoroloji, fotogrametri ve topçu teşkilatları kurulmuştur. İlave olarak düşman topçu birliklerinin mevkileri saptayan sistemlerin Türkiye'de kullanılmasını sağlamıştır. Burada sorulması gerek tek soru: Serno'nun tüm bunları neden yaptığıdır?

Bir Türk resmi yayınında Serno için ağır ifadelere yer verilmektedir:

> Esasen İstanbul'da bulunan Başkomutanlık Karargâhı'ndaki Alman olan Hava Kuvvetleri Genel Müfettişi Türk birliklerine bakım ve onarım için gereken malzeme yardımı yapmadığı gibi bu birliklere iyi vasıfta teknik personel de tayin etmiyordu. Bütün bu sebepler Doğu Anadolu'da harekât yapan birliklerin kabiliyetlerine önemli bir şekilde etki yapmaktaydı.[14]

Bu ağır yorum, sadece Türk personelden oluşan Türk tayyare bölüklerine Serno'nun gereken ilgiyi göstermediğini ortaya koymaktadır.

Türkiye'de yayımlanmış bazı çalışmalarda Serno hakkında oldukça olumlu yorumların da yer aldığı görülmektedir:

---

13 Çaypınar, *agm*, s. 9-10.

14 *Birinci Dünya Harbi, IX. Cilt, Türk Hava Harekâtı*, Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Seri No. 3. Ankara, 1964, s. 257. Bundan sonraki atıflarda "*Türk Hava Harekâtı*" kısaltması ile kullanılacaktır.

> Türk kaynaklar Osmanlı cephelerinde ihtiyaç duyulan havacılıkla ilgili teçhizat ve personelin temini, sevk ve idaresi konusundaki yorumlarda Alman hava birliklerinin modeline uygun olarak Osmanlı Ordusu'nda bir hava gücü oluşturmakla görevlendirilmiş olan Üsteğmen Erich Serno'ya haksızlık etmektedirler. Serno, hava birliklerimize gerekli teçhizatın akışını sağlayamamakla ve iyi vasıfta personeli tayin etmemekle suçlanmaktadır. Bunlar gerçeklerden çok uzak ifadelerdir. Hem kara hem de deniz hava birliklerinin sevk ve idaresinden sorumlu olan bu genç Alman hava subayı, Almanya'da kendi hesabına pilotluk eğitimi almış olan yardımcısı Mülâzımı Evvel Şakir Fevzi (Generalfevzioğlu) ile birlikte zor görevini büyük bir başarı ile gerçekleştirmiştir. İstanbul'a geldiğinde Yüzbaşı rütbesi ile Tayyare Mektebi müdürlüğüne atanan Serno, başarılı çalışmaları ile Binbaşı rütbesine terfi etmiş ve Kuvâ-yi Hâvai-ye Müfettişi olarak tüm havacılık işlerini tek elden yönetmiştir.[15]

sözleriyle Serno'yu savunmaya çalışmaktadır. Bu tespitte bulunan aynı yazar tarafından Çanakkale Cephesi'ndeki havacılık faaliyetleri hakkında Türkiye'de yayımlanmış bir akademik tezde uzunca paragraflarla Serno'nun savunulduğuna dair bulgulara rastlanmaktadır:

> Birinci Dünya Savaşı'na taraf olan orduların hepsinin hava gücünde kademeler arasında iletişim ve uyumlu işbirliği problemleri yaşanırken, Binbaşı Serno'nun en ücra cephelere kadar giderek oradakilerin sorunlarını dinlemesi, ihtiyaçlarını tespit etmesi, bunları en üst komutanlık katına kadar arz ederek mevcut şartlar içinde çözüm üretmesi onun üstün liderlik ve komuta vasfını ortaya koyuyordu. (Ek-45, Ek-46) Binbaşı Serno'nun Alman havacı subaylarla Osmanlı Ordusu subayları arasında işbirliği tesis eden tutumu da Osmanlı Ordusu hava gücünün etkinliğini artıran önemli bir faktördü. Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerine komutan olarak atanan subaylar da bölüklerdeki Osmanlı ve Alman Ordusu personelin uyum içerisinde

15 Bülent Yılmazer, "Çanakkale'de Küçük Gösteri: Hava Savaşları", *Savunma ve Havacılık*, No: 112, s. 100-101.

> görev yapmalarına liderlik ettiler. Osmanlı Ordusu hava gücünde lisan, kültür ve inanç değerleri birbirinden farklı olan personelin uyum içinde görev yapmasında komuta kademesinin yetkinliğinin büyük payı vardı.[16]

Ne yazık ki bu uzun metindeki görüşleri destekleyecek tek bir atıf dahi mevcut değildir. 1914-1918 yılları arasında dört yıl süren Birinci Dünya Savaşı süresince Serno, çıktığı iki üç inceleme gezisi ile daha iyi muharebe ve ulaştırma imkânlarına sahip Avrupa ordularının aşamadığı iletişim sorunlarını nasıl aşabildiği ayrıca incelenmesi gereken bir konu olmalıdır.

Yukarıdaki iddialarına kanıt olarak gösterilen EK-46'da; Osmanlı Ordusu hava gücü komutanı Binbaşı Serno'nun liderlik vasfı bir fotoğraf ve altındaki sözleriyle hiçbir mesnet ve bilgiye dayanmadan taraflı bir şekilde açıklanmaya çalışılmıştır:

> Binbaşı Serno Osmanlı Ordusu hava gücünün personel, eğitim, teşkilat ve teçhizat ihtiyaçlarının Birinci Dünya Savaşı'nın şartları altında en iyi şeklide karşılanması için gayret sarf etmiştir. Savaşan ülkelerde kara havacılığı ve deniz havacılığının ayrı komuta altında bulunmasından, iki başlı yönetimden kaynaklanan sıkıntıların yaşandığı ve kuvvetler arasındaki çekişmenin ülkelerin silahlı kuvvetlerinin uyum içinde çalışmasına zarar verdiği bir dönemde, Osmanlı Ordusu'nda kara ve deniz havacılığını sorunsuz olarak tek bir komuta altında birleştirmiştir. Binbaşı Serno lisan ve kültür farklılıklarına rağmen Osmanlı Ordusu hava gücünün sevk ve idaresinde üstün komuta ve liderlik vasfı sergilemiştir.[17]

Aynı akademik çalışmada *"EK-46 Osmanlı Ordusu hava gücü, uyum içinde görev yapan personel"* bölümünde yer alan bir fotoğrafın altına benzer bir yorum bulunmaktadır:

16 Bülent Yılmazer, *Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019, s. 167-168.

17 Yılmazer, *agt*, EK-46.

> Osmanlı Ordusu hava gücü komuta kademesinin sergilediği liderlik ve örnek davranışlar Osmanlı Ordusu'nun kara ve deniz subaylarından ve Alman Ordusu subaylarından oluşan hava gücünde tüm personelin uyum içinde işbirliği yürütmesini ve görev yapmasını sağlıyordu.[18]

"Ek-56: Osmanlı Ordusu hava gücü için üretim imkânlarının araştırılması" bölümünde yer alan fotoğraf altında:

> Osmanlı Ordusu hava gücü komutanı Binbaşı Serno her türlü teçhizat ve yedek parça ihtiyacı için Almanya'ya olan bağımlılığı azaltmak amacıyla arayışlara girdi. Ortaya koyabileceği çözüm aynı zamanda Osmanlı Ordusu'nun Almanya silah sanayi üzerinde oluşturduğu yükü de azaltacaktı. Binbaşı Serno'nun girişimi neticesinde İstanbul'da incelemeler yapmak üzere gelen Alman sanayiciler ve iş adamları, büyük sanayi tesislerinin ihtiyaç duyduğu yan sanayi alt yapısı Osmanlı Devleti'nde olmadığı için olumsuz görüş bildirdiler.[19]

sözleriyle Serno tekrar övülmektedir. Teçhizat bağlamında yukarıda verilen yorum oldukça düşündürücüdür. Bir Alman subayı olan Serno, ilk Alman heyetlerinden itibaren, o tarihe kadar tüm Alman subaylarının uyguladığı Türk Ordusu'na Alman silahı satma çabasına neden girişmemiştir? Türk hava gücünün Almanya'ya bağımlılığını azaltarak ülkesine ne gibi bir fayda sağlayacaktır?

Öte yandan aynı çalışmada referans olarak verilen Jehuda L. Wallach'ın sunduğu bilgiler de yukarıdaki yorum ile çelişmektedir. Wallach, Türkiye'ye inceleme için gelen Alman sanayiciler hakkında Serno'nun günlüğünü kaynak göstererek; Benz firmasının denetçilerinden Sanayi Başmüşaviri Broseien'in, Benz firmasının Türkiye'de nasıl sınai çalışma olanağı bulabileceğini ve hangi hammaddelerin mevcut olduğunu saptamak için kendisini ziyaret etmiş olduğunu belirtmiştir. Bir Alman karteli olan Mammut-Stinnes-Konzern'in sahibi Hugo Stinnes'in de ticari konuları gözden geçirmek için Türkiye'ye geldiği ilave edilmiş ve Serno'nun bu sayede savaştan sonra bu teşebbüste görev aldığı ifade edilmiştir.[20] Bu bilgi ışığında Almanların Türkiye'de bir

18 Yılmazer, *agt*, EK-47.

19 Yılmazer, *agt*, EK-56.

20 Wallach, *age*, s.186-187.

uçak fabrikası karşılığında yeni imtiyaz ve kapitülasyon peşinde olduğu anlaşılmaktadır. Aynı akademik çalışmanın ek bölümünde:

> Osmanlı Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesi'nde ihtiyaç duyduğu nitelikli malzemenin temin edilmesinde Binbaşı Serno'nun çabalarının da önemli katkısı vardır. Üstün bir av uçağı olan Fokker uçaklarının Temmuz 1915'ten itibaren Alman Ordusu hava gücü birliklerine seri olarak teslim edilmeye başlanmasından iki buçuk ay sonra bu üstün hava silahı Osmanlı Ordusu hava gücüne de teslim edilemeye başlanmıştır.[21]

sözleriyle son sistem uçakların Türkiye'ye kazandırıldığı iddia edilmektedir. Bu iddiaya verilen dipnot ise Fokker uçaklarının tarihini anlatan bir kitaptır. Serno'nun çalışmalarına gölge düşürebilecek tarihi gerçeklerden uzak durulmaya çalışıldığı açıkça görülmektedir. İlk başta Türkiye'ye sadece bir tane Fokker av uçağı gönderilmiştir. Uçak, uçuş menzili kısa olduğundan Bulgaristan'da, birkaç iniş ve yakıt ikmali yaparak, 1915 Eylül ayı içinde Edirne'ye gelebilmiş, ancak buraya inişi sırasında hasar görmüştür. Motor kapağı Türkiye'de onarılamadığı için, Almanya'dan bir yeni motor kapağı sipariş verilmiş ve motor kapağının getirtilmesi beş hafta süre almıştır. Bu da, ancak diplomatik kurye yoluyla sağlanabilmiştir. 1915 Ekim ayında uçağına ait bu parça İstanbul'a ulaştığında, tamir edilen uçak, 25 Ekim1915 günü Çanakkale Cephesi'nde gitmek üzere İstanbul'dan havalanmıştır. Bu tek Fokker av uçağı; Galata Meydanı'na inişi sırasında tekrar kaza geçirerek kullanılamaz hâle gelmiştir. Diğer üç Fokker av uçağı da, 1915 Aralık'ta İstanbul'a gelerek, ay sonuna doğru Çanakkale Cephesi'ne gönderilmiştir.[22] Bahsi geçen tezde çoğu dönemin canlı tanıkları tarafından yazılan resmi yayınlar dahi:

> Önyargılı ve araştırma disiplininden uzak çalışmalar Binbaşı Serno'yu Osmanlı Ordusu hava gücünün ihtiyaç duyduğu malzemeyi sağlamamak ve personeli tayin etmemekle itham etmektedir.

21 Yılmazer, *agt*, s. 216. Yılmazer bu iddiasına kaynak olarak şu kitabı göstermiştir: Peter Grosz, *Fokker E.I/II*, Albatros Productions Ltd., 2002, s. 32.

22 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)*, C. II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 147, 175, 176.

sözleriyle eleştirilmektedir.[23] Bir başka çalışmada Türk ve Alman havacıların arasındaki dostluğun Balkan Savaşı sırasında başladığı belirtilerek, Adolf Rentzel, Reinhold Jahnow, Mario Scherff ve Karl Hackstetter isimli Alman havacıların Bakan Savaşı sırasında Türkler için uçtukları ifade edilmektedir. Almanca isimlerin telaffuzunun zorluğu nedeniyle Yüzbaşı Hackstetter'e Türkler tarafından "Hakkı Bey"[24] isminin verildiği bilgisi eklenerek samimi bir hava yaratma girişiminde bulunulmuştur. Bu Alman havacılardan Rentzel ve Jahnow, Türkleri çok sevdikleri için değil, Osmanlı Devleti tarafından sözleşme ile getirildikleri için Balkan Savaşı sırasında görev almışlardır. Mario Scherff ve Walter Fray ise, Almanya'dan getirtilen Mars Pfeil uçakları ile birlikte, sözleşme gereği Türkiye'ye gelmiştir. Bu dostluk satırlarda ifade edilirken, Alman pilotlar Rentzel ve Jahnow'un eldeki uçaklar ile uçmayı reddettikleri gözden kaçırılmıştır. Fray de, 26 Mart 1912 tarihinde havanın bozuk olduğunu ileri sürerek uçuş yapmak istememiş, bu durum üzerine 1912 Nisan ayı başında sözleşmesi fes edilmiştir. Bunun üzerine Fray; nisan ayından temmuz ayına kadar olan dört aylığının tutarı 5.600 Alman Markı ile dönüş yolluğu 250 Markın kendisine ödenmesini istemekten geri durmamıştır. Rentzel ve Jahnow'un ne zaman ayrıldığı tespit edilememiştir. İstanbul'da kalan Mario Scherff ise iki Alman makinist ile birlikte dilekçe vererek, görevden aflarını istemişlerdir. Pilot Scherff gerekçe olarak, sinir rahatsızlığı geçirmesini ileri sürmüştür. Almanların işlerine 14 Haziran 1913 tarihinden itibaren son verilerek, Almanya'ya dönmeleri sağlanmıştır.[25]

Bir üçüncü göz olarak İngiliz generali Townshend anılarında Türk-Alman havacıları arasındaki ilişkiye değinmeden, Türk havacılığı ve havacılarına farklı bir bakış açısı getirmektedir:

> Türklerin hava kuvvetleri birkaç uçaktan ve çok sayıda subaydan oluşuyordu. Subayların üzerinde havacılıktan ziyade müzikal komedilere yaraşır antika üniformalar vardı. Genellikle zengin işadamlarının çocukları olan bu subaylar Hava Kuvvetleri'ne

23 Serno'ya yapılan bu eleştiri önceki sayfalarda, s. 257'den alınarak aktarılmıştır.

24 Bülent Yılmazer, "Semada Doğan Dostluk", *100. Yıllık Türk-Alman İşbirliği*, s. 18.

25 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C. I, s.120, 137, 140, 150, 162.

> Pera'daki restoranlardan ayrılmamak ve cephelere, özellikle de Suriye ve Irak gibi korkunç cephelere gitmemek için giriyorlardı. Mondros'tan kalkan İngiliz uçakları şehre mütemadiyen taarruz yaptıkları sıralarda İstanbul basınının niteliksiz gazeteleri bile bu skandala dikkati çekmişti.[26]

Tüm bunların yanında, her iki ülke askerlerinin arasındaki eğitim, kültür, gelenek, inanç farklılıkları dikkate alınarak yapılan, daha ılımlı yorumlara da rastlanmaktadır. Gültekin Yıldız: "*Gazze'de Osmanlılar ile zafer kazanan von Kressenstein, Kafkas Cephesi'nde Hans Guhr, zaman zaman Osmanlı sivil ve askerî personelinin idari alışkanlıklarına isyan etse de von der Goltz, Osmanlı Hava Kuvvetleri komutanı Erich Serno, Yıldırım'ın kurmay başkanı von Papen yanlarındaki Osmanlıları silah arkadaşı ya da meslektaş olarak görüp ortak bir dil kurmaya çalışanlardandı.*"[27] yorumuyla Türklere karşı anlayışla yaklaşan ve Türkler tarafından sevilen Alman subaylarının içinde Serno'nun da adını zikretmektedir.

Nejdet Keleş, Almanlardaki Türk imgesini incelediği çalışmasında Serno'yu birkaç Alman subayı ile birlikte ayrı bir yere koymaktadır: "*Kress, Guhr, Serno ve Firle 'alışılmadık çevreye' azami uyum göstermeye çalışır.*"[28]

Ulvi Keser de dönemin Türk havacılarından Mithat Nuri (Tuncel) Bey'in Serno ile arkadaş olduğunu vurgulamaktadır.[29]

Serno'nun; "*anlayışlı ve sadık ilk çalışma arkadaşı*" olarak tanımladığı Şakir Fevzi (Generalfevzioğlu) ile dostluğa varan yakın arkadaşlığı bilinen bir gerçektir.

---

26 Charles V. F. Townshend, *Mezopotamya Seferim, Kurna, Kütülamare ve Selmanıpak Muharebeleri*, Gürol Koca (Çev.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 628.

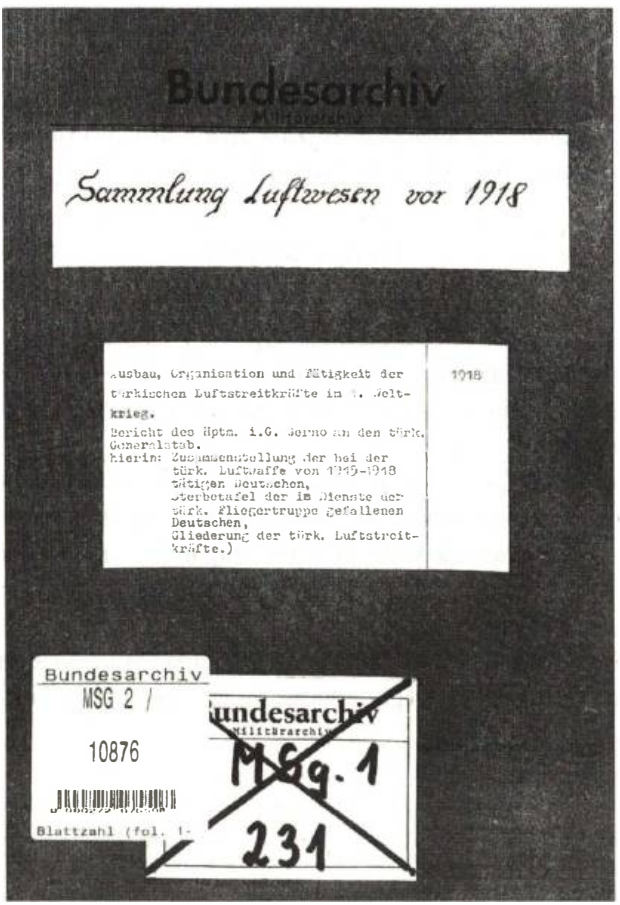
27 Gültekin Yıldız, "Türk-Alman Askeri İttifakı: Silah Arkadaşlığı mı, Menfaat Ortaklığı Mı?", *Derin Tarih*, Özel Sayı:1, s. 117.

28 Nejdet Keleş, "Birinci Dünya Savaşı Öncesi Ve Sonrasında Almanlarda Türk İmgesi", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 24, 2016, s. 133.

29 Ulvi Keser, "Türkiye'nin İlk Havacılık Kitabı Vesait-i Tayeran Ve Mithat Tuncel Bey Üzerine Bir Değerlendirmesi", *Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923*, Havacılık Tarihi Sempozyumu, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 266.

Konuya bir başka açıdan bakmak gerekirse:

Liman von Sanders ya da Erich von Falkenhayn gibi katı mizaçlı, dediğim dedik general profilinden sadece Enver, Cemal ya da Mustafa Kemal Paşalar değil, bu tarzın Osmanlı coğrafyasında fayda getirmediğini düşünen Almanlar da rahatsızdı. Kendisiyle fikir ayrılığına düşen Alman subayları hizaya getirmek isteyen, hatta Çanakkale'den gönderen Sanders ile Yıldırım'ın karargâhına



Serno'nun Alman arşivinde bulunan görev raporunun kapak sayfası.
(Bundesarchiv-Militärarchiv, MSG2/10876: Ausbau, Organisation und Tätigkeit der türkischen Luftstreitkräfte im 1. Weltkriege: Bericht Sernos an den türkischen Generalstab)

'Türkleşmiş olanı' koymak istemeyen Falkenhayn, aslında problemin Türk-Alman çatışması değil, askerlik, savaş ve kumandanlıktan ne anlaşıldığı olduğunu açıkça gözler önüne seren örneklerdi.[30]

Serno Türkiye'den ayrılırken: "*Türklerimden talimata göre ayrılıyorum... Bu ayrılık zor geldi. Gözyaşları akıyor*"[31] demiştir.

Bu son sözleri ile Serno'nun Türklere, en azından yakın mesai arkadaşı olan Türklere karşı sevgi beslediği, yakın dostluk hissettiği şüphesiz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak sevgi ve dostluk Serno'nun Birinci Dünya Savaşı boyunca Türk havacılığında, isteyerek veya istemeyerek yapmış olabileceği hataların eleştirilmesini engellememelidir. Bu eleştirilerin yapılabilmesi için daha fazla Türk ve Alman havacısına anının yayınlanması ve Türk askerî tarih belgelerinin ulaşılabilirliğinin acilen sağlanması gerekmektedir.

Mevcut Çalışma

Alman Askerî Arşivinde (Bundesarchiv-Militärarchiv); Serno'nun şahsi dosyası, Türkiye'de çekilmiş fotoğrafları, görev raporu, Almanya uçuş eğitimine ait fotoğrafları ve Serno'nun anıları bulunmaktadır. Bu kapsamda Serno'nun görev raporu Türkiye'de ve Türkçe olarak ilk defa yayınlanmaktadır.

Serno'nun Görev Raporu[32]; kapak dâhil, 49 sayfadır. Bu kapsam içinde; görev raporu, Osmanlı Hava Kuvvetleri teşkilat şeması, Birinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'de görev yapan Alman havacıların listesi ile aynı dönemde Türkiye'de hayatını kaybeden Alman havacıların listesi yer almaktadır.

Türkiye'de çekilmiş fotoğrafları[33]; 20 sayfada, 24 fotoğraf ihtiva etmektedir. Almanya uçuş eğitimine ait fotoğrafları[34] ise 42 sayfada, 90

30 Yıldız, *agm*, s. 117.

31 Keleş, *agm*, s. 133.

32 *Bundesarchiv-Militärarchiv (BA/MA)*,MSG2/10876: Ausbau, Organisation und Tätigkeit der türkischen Luftstreitkräfte im 1. Weltkriege: Bericht Sernos an den türkischen Generalstab.

33 *BA/MA*,MSG2/10875: Personalbogen des damaligen Hptm. i.G. Ercih Serno und Bilder (Aufnahmen) während seiner Tätigkeit in der Türkei.

34 *BA/MA*, MSG2/10874: Fotoalbum: Fliegerabteilung in Berin-Johannisthal, Mai-Okt. 1912.

fotoğraf içermektedir. Bu fotoğraflardan ikisi kitap içeriğinde kullanılmış olup, bu fotoğraflar daTürkiye'de ilk kez yayınlanmaktadır.

Serno'nun görev raporu Birian P. Flanagan tarafından ilk kez 1970 yılında *Cross&Cockade* dergisinde yayınlanmıştır.[35] Flanagan, Serno'nun görev raporunu ailesinden aldığını ifade etmektedir. Yaptığımız araştırma neticesinde ailenin elinde kalan raporun Almanya'da Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel pilotluk lisansı alan kişiler tarafından kurulmuş olan köklü TAA-Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. isimli havacılık derneğinin arşivinde bulunduğu saptanmıştır.[36] Dernek arşivinden edinilen bilgi doğrultusunda bu evrakın Alman Askerî Arşivinden alınan görev raporu ile aynı rapor olduğu tespit edilmiştir.

Yapılan okumalarda; Rudolf Holzhausen tarafından kaleme alınan, *Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*,[37] kitabında, isim ve kaynak göstermeden Serno'nun görev raporundan fazlasıyla yararlandığı tespit edilmiştir. Hatta bazı cümlelerin aynen aktarılmış olduğu sonucuna varılmıştır.

299	**Munkelt, Kurt**	11. 2. 1893	Z	1. 10. 1912	Lindenthal	DFW-DD
300	**Schregel**	26. 8. 1886	M	9. 10. 1912	Johannisthal	Harlan-ED
301	**Serno, Erich**	18. 2. 1896	M	9. 10. 1912	Johannisthal	Harlan-ED
302	**Schwarz, Erwin**	16. 10. 1889	Z	9. 10. 1912	Johannisthal	Fokker-ED
303	**Pfeifer, Leo**	29. 1. 1886	M	9. 10. 1912	Johannisthal	Aviatik-DD

TAA-Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. Derneği'nin kayıtlarına göre;
301. sırada yer verilen Serno; 9 Ekim 1912 tarihinde pilot olmuştur.
(TAA-Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. Arşivi)

35 B. P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno: Part 1-2", *Cross & Cockade Journal*, Summer 1970, Vol: 11, No: 2, s. 97-175; B. P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno: Part 3",*Cross & Cockade Journal*, Autumn 1970, Vol:11, No:3; s. 224-243; "The Reports Of Major Erich Serno: Part 4",*Cross & Cockade Journal*, Winter 1970, Vol:11, No:4. s. 346-369.
Cross&Cockade isminde İngiltere ve ABD merkezli olmak üzere iki adet havacılık mecmuası mevcuttur. Serno raporu ABD'de yayınlanan *Cross&Cockade Journal*'da neşredilmiştir. İngiltere'de çıkan derginin tam ismi *Cross&Cockade International*'dır.

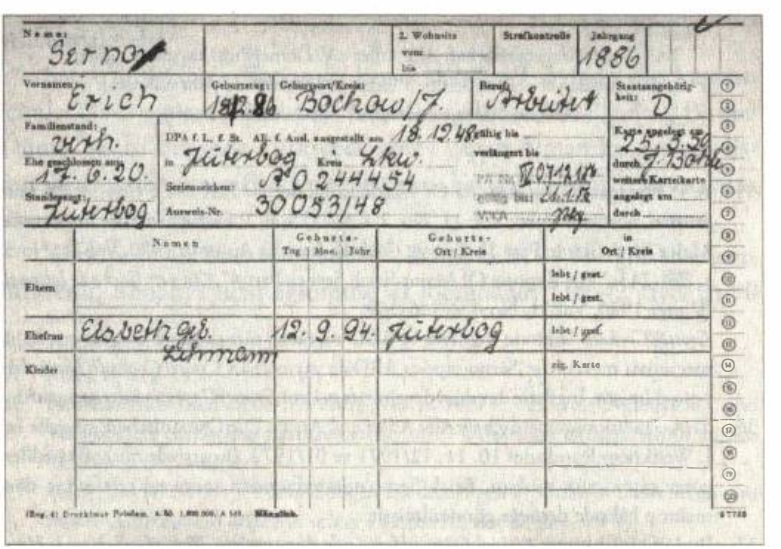
36 TAA-Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. Arşivi, Die Osmanische Luftwaffe im I. Weltkrieg: Rundbrief 10, 11, 12/1971 ve 01/1972. Bu arşivde muhafaza edilen görev raporunun nüshası, Erich Serno'nun vefatından sonra eşi tarafından dört mektup hâlinde derneğe gönderilmiştir.

37 Rudolf Holzhausen, *Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*, Askeri Tarih Bülteni Eki, Sayı: 14, Ağustos 1982.

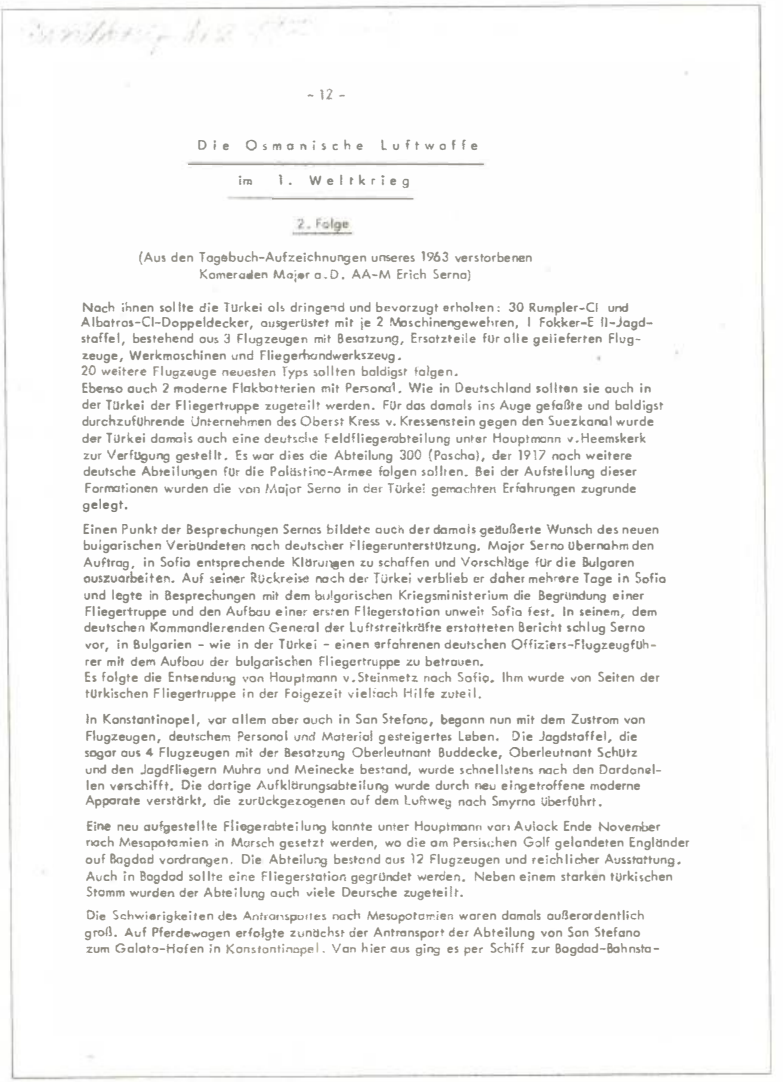
Serno görev raporunu savaşın bitiminden sonra amirlerine verilmek üzere hazırlamıştır. Freiburg'daki askerî arşivin veritabanında raporun Türk Genelkurmayı'na sunulmak üzere yazıldığı bilgisi mevcuttur. Metnin sonuna sonradan eklemeler yapılması, raporun Serno'da kalan nüshası olduğu, üzerinde çalışmaya devam ettiği ve 1963 yılında ölümünden bir süre önce Alman Askerî arşivine verildiği kanısını uyandırmıştır.

Serno, Birinci Dünya Savaşı boyunca, Türkiye'den ayrı kaldığı kısa bir dönemi söz ardı edersek, Osmanlı Hava Gücü komutanlığını üstlenmiş önemli bir kişidir. Bu nedenle görev raporunda yazdıkları Türk askerî tarih yazımı için büyün öneme haizdir. Bu önemin farkında olarak Serno'nun görev raporunun orijinal metninin sadece çevirisi ile yetinilmiştir. Sadece Serno'nun görev raporu metninin içindeki alt başlıklar yayınevinin önerisi üzerine, okuyucuya kolaylık sağlaması ve metnin daha akıcı okunabilmesi için eklenmiştir.

Serno'nun kendi bakış açısından aktardığı olaylar, Türk arşiv belgeleri, Türk tarih kaynakları, dönemin canlı şahitlerinin anıları ve tespit edilebilen yabancı yayınlar ile karşılaştırılmıştır. Serno'nun anlattıklarını doğrulayan, güçlendiren veya çürüten, olaya farklı açıklamalar getiren tespitlerimiz, metne müdahale etmemek adına dipnotlarda açıklanmıştır.


Name: Serno
Vornamen: Erich
Geburtstag: 1886
Geburtsort/Kreis: Bochow/T.
Beruf: Arbeiter
Staatsangehörigkeit: D
Familienstand: verh.
Ehe geschlossen am: 17.6.20.
Staatsangehörigkeit: Jüterbog
DPA f. L., f. St. Alj. f. Ausl. ausgestellt am 18.12.48 gültig bis ... verlängert bis 20.12.49
in Jüterbog Kreis Zkw.
Seriennummer: AO 244454
Ausweis-Nr. 30053/48
Karte ausgegeben am 25.3.50
durch J. Bohle
weitere Karteikarte angelegt am ... durch ...
Name | Geburts-Tag | Monat | Jahr | Geburts-Ort / Kreis | in Ort / Kreis
Eltern
lebt / gest.
lebt / gest.
Ehefrau Elsbeth geb. Lehmann 12. 9. 94. Jüterbog lebt / gest.
Kinder
eig. Karte

Serno'ya ait bir ikamet belgesinin ilk sayfası (1948) (Jüterbog Belediyesi Arşivi)



- 12 -

Die Osmanische Luftwaffe

im 1. Weltkrieg

2. Folge

(Aus den Tagebuch-Aufzeichnungen unseres 1963 verstorbenen Kameraden Major a.D. AA-M Erich Serno)

Nach ihnen sollte die Türkei als dringend und bevorzugt erhalten: 30 Rumpler-CI und Albatros-CI-Doppeldecker, ausgerüstet mit je 2 Maschinengewehren, 1 Fokker-E II-Jagdstaffel, bestehend aus 3 Flugzeugen mit Besatzung, Ersatzteile für alle gelieferten Flugzeuge, Werkmaschinen und Fliegerhandwerkszeug.
20 weitere Flugzeuge neuesten Typs sollten baldigst folgen.
Ebenso auch 2 moderne Flakbatterien mit Personal. Wie in Deutschland sollten sie auch in der Türkei der Fliegertruppe zugeteilt werden. Für das damals ins Auge gefaßte und baldigst durchzuführende Unternehmen des Oberst Kress v. Kressenstein gegen den Suezkanal wurde der Türkei damals auch eine deutsche Feldfliegerabteilung unter Hauptmann v. Heemskerk zur Verfügung gestellt. Es war dies die Abteilung 300 (Pascha), der 1917 noch weitere deutsche Abteilungen für die Palästina-Armee folgen sollten. Bei der Aufstellung dieser Formationen wurden die von Major Serno in der Türkei gemachten Erfahrungen zugrunde gelegt.

Einen Punkt der Besprechungen Sernos bildete auch der damals geäußerte Wunsch des neuen bulgarischen Verbündeten nach deutscher Fliegerunterstützung. Major Serno übernahm den Auftrag, in Sofia entsprechende Klärungen zu schaffen und Vorschläge für die Bulgaren auszuarbeiten. Auf seiner Rückreise nach der Türkei verblieb er daher mehrere Tage in Sofia und legte in Besprechungen mit dem bulgarischen Kriegsministerium die Begründung einer Fliegertruppe und den Aufbau einer ersten Fliegerstation unweit Sofia fest. In seinem, dem deutschen Kommandierenden General der Luftstreitkräfte erstatteten Bericht schlug Serno vor, in Bulgarien - wie in der Türkei - einen erfahrenen deutschen Offiziers-Flugzeugführer mit dem Aufbau der bulgarischen Fliegertruppe zu betrauen.
Es folgte die Entsendung von Hauptmann v. Steinmetz nach Sofia. Ihm wurde von Seiten der türkischen Fliegertruppe in der Folgezeit vielfach Hilfe zuteil.

In Konstantinopel, vor allem aber auch in San Stefano, begann nun mit dem Zustrom von Flugzeugen, deutschem Personal und Material gesteigertes Leben. Die Jagdstaffel, die sogar aus 4 Flugzeugen mit der Besatzung Oberleutnant Buddecke, Oberleutnant Schütz und den Jagdfliegern Muhra und Meinecke bestand, wurde schnellstens nach den Dardanellen verschifft. Die dortige Aufklärungsabteilung wurde durch neu eingetroffene moderne Apparate verstärkt, die zurückgezogenen auf dem Luftweg nach Smyrna überführt.

Eine neu aufgestellte Fliegerabteilung konnte unter Hauptmann von Aulock Ende November nach Mesopotamien in Marsch gesetzt werden, wo die am Persischen Golf gelandeten Engländer auf Bagdad vordrangen. Die Abteilung bestand aus 12 Flugzeugen und reichlicher Ausstattung. Auch in Bagdad sollte eine Fliegerstation gegründet werden. Neben einem starken türkischen Stamm wurden der Abteilung auch viele Deutsche zugeteilt.

Die Schwierigkeiten des Antransportes nach Mesopotamien waren damals außerordentlich groß. Auf Pferdewagen erfolgte zunächst der Antransport der Abteilung von San Stefano zum Galata-Hafen in Konstantinopel. Von hier aus ging es per Schiff zur Bagdad-Bahnsta-

Almanya'daki TAA-Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. isimli havacılık derneğinin arşivinde yer alan Serno'nun görev raporunun bir sayfası
(TAA-Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. Arşivi)

Serno, görev raporu içinde beraber çalıştığı birçok Alman ve Türk havacının ismini zikretmektedir. Bu isimlerin tanınması amacıyla dipnotlarda açıklamalar hazırlanmıştır. Aynı uygulamayı Türkiye'de görev yapan Alman havacıların listesi ile aynı dönemde Türkiye'de hayatını kaybeden Alman havacıların listesi için de yapılmıştır. Serno tarafından ismi verilen Türk personelin kimliklerinin tam anlaşılması için 1934 yılından sonra aldıkları soy isimleri dipnotlarda isimlerinden sonra parantez içinde verilmiştir.

Rapor okunurken zaman zaman kronoloji hataları ve tarih hataları olması, raporun belirli bir zaman zarfında düşünülerek ve hazırlanarak verilmemiş olduğunu düşünmemize neden olmuştur.

Raporda en dikkat çeken konu Serno'nun kendisinden üçüncü şahıs olarak bahsetmesidir. Uzun okumalar ve araştırmalar sonrasında yardımımıza Türkiye'de görev yapan başka bir Alman yetişti. Hans Guhr, Türkiye'deki anılarını; *Anadolu'dan Filistin'e Türklerle Omuz Omuza* ismiyle Türkçeye çevrilerek yayınlanmıştı. Bu kitap içinde bir ifade konuya açıklık getirmemizi sağladı:

> Ertesi sabah Berlin'de Harbiye Nezareti'ne ve Askeri Kabine'ye gidip Doğu'daki durum hakkında tafsilatlı bilgi verdim. Anlattıklarım zapta geçirildi.[38]

Bu ifadeden, Türkiye'den görev dönüşünde verilen görev raporunun yazılı değil sözlü olarak verildiği ve bir yazıcı tarafında aynı anda daktilo edildiği sonucu çıkarılmıştır. Serno'nun da aynı şekilde görev raporunu sözlü olarak, bir ön hazırlık yapmadan vermiş ve bir yazıcı tarafından daktilo edilmiş olma ihtimali yüksektir. Bu şekilde anlatılanlar yazıcı tarafından, raporu verenin ağzından değil, raporu vereni üçüncü şahıs olarak anlatacak şekilde yazılmış olmalıdır.

Görev raporu metni içinde yer alan fotoğraflar, konunun anlaşılması, okuyucuya konu hakkında görsel zenginlik verilmesi amacıyla tarafımızdan eklenmiştir. Tüm fotoğrafların kaynakları belirtilmiştir.

Okuyucunun ilgi alanının uzağında olabilecek uçak modellerine ve teknik kavramlara ait kısa bilgiler dipnotlarda verilerek okuyucuya kolaylık sağlanmaya çalışılmıştır.

38 Hans Guhr, *Anadolu'dan Filistin'e Türklerle Omuz Omuza*, Eşref Bengi Özbilen (Çev.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016, s. 251.

Burada bir konuya açıklık getirmekte fayda görüyoruz. Bazı Türk kaynaklarında Serno için "Ercih von Serno"[39] ismi kullanılmaktadır. Almancada "von" eki bir asalet belirtisidir (von Frankenberg, von Sanders, von Aulock, von Falkenhayn gibi). Serno bir Alman asilzadesi değildir. Bu sebeple isminin "von" eki ile birlikte kullanımı doğru değildir.

Son söz olarak şunu belirtmek isteriz ki; Serno görev raporunda hiçbir Türk hakkında kötü söz kullanmamış, sürekli zor ortamlarda yapılan güç görevleri, dayanışmayı ve dostluğu vurgulamıştır.

Bu eserin hazırlanmasında birçok kişi ve kurumun katkısı olmuştur. MSÜ Kara Harp Okulu Dekanı Prof. Dr. Gültekin Yıldız başta olmak üzere, Türk Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü'ne, geniş fotoğraf koleksiyonlarını bize açan Tunca ve İclal Örses'e, Almanya'dan rapor ve ilgili fotoğrafların temin edildiği Freiburg'daki Alman Askerî Arşivi'ne, Serno'nun ikamet belgelerinin tedarik edildiği Jüterbog Belediyesi Arşivi'ne ve raporun bir kopyası ile Serno'nun pilotluk lisansına dair bilgileri bizlerle paylaşan Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. havacılık derneğine ve Türkiye'de görev almış Alman havacı Theo Croneiss'ın hususi evraklarını kullanıma sunan Regensburg Devlet Kütüphanesi'ne teşekkürlerimizi sunarız.

Yeni bir havacılık tarihi çalışmasında buluşmak dileğiyle…

Emin Kurt & Emir Öngüner
Ekim 2022
İzmir & Göttingen

39 Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, 2009, s. 15.

ERICH SERNO'NUN BİYOGRAFİSİ



Binbaşı Erich Serno
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

ERCIH SERNO'NUN BİYOGRAFİSİ*

Traugott Johannes Erich Serno, 18 Şubat 1886 tarihinde Brandenburg'daki Bochow-Jüterbog'da dünyaya dünyaya gelmiş ve Wittenberg'de lise eğitimi almıştır. 14 Şubat 1906'da Teğmen rütbesi almaya hak kazananmış olup 3 Nisan 1906'da Kolmar'daki 2. Yukarı Alsas Piyade Alayı'na atanmıştır. Makineli tüfek alanında eğitim almış olan Serno, bu alayda acemi askerlerin eğitiminden sorumlu olduğu yeni kurulan bir makineli tüfek bölüğünde görevlendirilmiştir.

Yeni gelişen askerî havacılığa olan ilgisi sebebiyle 1911'de uçuş eğitimi almak üzere Berlin'e gönderilmiştir. Kasım 1911 sonunda



Binbaşı Erich Serno
(Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

* Bu biyografinin hazırlanması esnasında bu dipnottaki Almanca kaynaklardan faydalanılmıştır: D. Gröschel, *Alter Adler Major i.G. Erich Serno (1886-1963): Berufsoffizier und Militärflieger 1906-1920*, Das Propellerblatt – Mitteilungsblatt der Interessengemeinschaft Luftfahrt 1900-1920, Frühjahr/Sommer 2012, No: 32, s. 1172-1196; G. Bewersdorf, Der osmanische Major Erich Serno: *Der Schöpfer der türkischen Luftwaffe im Ersten Weltkrieg und seine Auszeichnungen*, Orden und Ehrenzeichen – Das Magazin für Freunde der Phaleristik, Jahrbuch 2006, Berlin, s. 11-18.

bir garnizon tatbikatı sırasında dağda kayak yaparken yaralanıp ameliyat geçirmiş ve Noel'de göreve geri dönebilmiştir. Mart 1912'de Berlin'deki Askerî Havacılık Eğitimi ve Tatbik Kurumu'nda vazifelendirilmiştir. 9 Ekim 1912'de Berlin-Johannistal Havaalanı'nda tek kanatlı Harlan uçağı ile 301 numaralı Alman pilotluk sertifikası ve Prusya pilotluk brövesi almaya hak kazanmıştır. Ekim 1912 sonunda alayına geri dönmüş, 15 Şubat 1913'te uçuş birliğine atanmıştır. 1 Ekim 1913'te Döberitz'te yeni kurulan 1. Uçuş Taburu'na, Aralık 1913'te ise Metz'teki 4. Uçuş Taburu'na komuta etmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar birçok yeni ve eski uçak ile uçuş yapmıştır. Prens Heinrich Tatbikatı olarak bilinen Yukarı Rhein Hava Tatbikatı, Avusturya (Ostmark) Hava Tatbikatı ve Kaiser Manevralarında yer almıştır. Pilotluk ve rasıtlık eğitimlerinde bizzat bulunmuştur. Metz'te görevliyken askerî akademi sınavlarına hazırlanmış ve bir dönem hususi pilotluğunu yaptığı Binbaşı Wilhelm Siegert tarafından Saarburg'daki sevk istasyonunun kurulması ile vazifelendirilmiştir. Haziran 1914'teki Avusturya (Ostmark) Hava Tatbikatında aldığı ödüller sonrası iki subay arkadaşı ile beraber Prusya Veliaht Prensi Herinrich tarafından Sopot'ta üç günlüğüne ağırlanmış ve bu yakınlığın kurulmasından kısa bir süre sonra askerî akademiye yapılan 2.300 başvuru arasından seçilen 151 kişiden biri olmuştur. Akademiye kabul edildiği günlerde Saraybosna'da Avusturya-Macaristan Veliaht Prensi Franz Ferdinand ve eşinin öldürülmesi ile Avrupa'da beklenen savaş başlamıştır.

Suikast sonrası Metz'teki görevine geri dönen Serno, General Bruno von Mudra'nın talimatı doğrultusunda burada konuşlanmış hava birliklerinin savaşa hazır olmasını sağlamıştır. Seferberliğin ilanından iki saat sonra kendi birliği, von Mudra'nın komuta ettiği XVI. Ordu'nun emrinde harekâta hazır olduğunu bildirmiştir. Batı Cephesi'ndeki düşman kuvvetlerine karşı yapılan ilk keşif uçuşlarından birini Serno gerçekleştirmiştir. Birlik ilk kaybını 4 Eylül 1914'te vermiş ve bu hadisede Üsteğmen Graf von Üxküll, Darmstadt istikametinde seyrederken yere çakılmıştır. Serno'nun birliği bir süre sonra Fransa'nın kuzeydoğusunda hücum harekâtında bulunan Alman kara birliklerine destek vermesi için sırayla Dieuze, Montfaucon ve Clermont-en-Argonne bölgelerine nakledilmiştir. Burada gösterdiği başarılardan ötürü II. Sınıf Demir Haç ile ödüllendirilmiştir. Alman birliklerinin bu

cepheden geri çekilmesi esnasında 20 Eylül 1914'te kötü hava koşulları sebebiyle iniş esnasında bir kaza geçiren Serno, sol dizinden yaralanmış ve Montmedy'deki askerî hastanede tedavi altına alınmıştır. Kendi isteği üzerine memleketi Wittenberg'deki hastaneye nakledilmiştir. Nakil sonrası kaza yaptığı gün üsteğmenliğe terfi ettiği haberini almıştır.

Üç haftalık istirahat sonrası doktorların uygun görmemesine rağmen Berlin'deki komutanlığa giderek göreve geri dönmek istediğini bildirmiştir. Cepheye giderken Trier dolaylarında dizindeki ağrı ve uyuşmanın artması üzerine buradaki askerî hastanede kontrol altına alınmış ve cephe görevine uygun olmadığına dair rapor hazırlanarak trenle geri gönderilmiştir. Savaş zamanı boş durmak istemeyen Serno, üstlerini ikna ederek tedavisini görevi başında doktor kontrolünde sürdürme izni almıştır. Bunun üzerine 1 Kasım 1914'te Leipzig'deki Lindenthal Havaalanı Komutanı olarak atanmış ve aynı zamanda yeni kurulan DFW (Deutsche Flugzeugwerke) uçak fabrikası inşaatının baş denetçisi olarak görevlendirilmiştir. Fakat iki hafta sonra önemli bir haber üzerine Berlin'e çağrılmış ve Savaş Bakanlığı'nda Prusya Ordusu'ndan ayrılarak Alman Askerî Misyonu çerçevesinde Osmanlı Ordusu'nda vazifelendirileceği Albay Oschmann tarafından kendisine bildirilmiştir.

Yeni emir sebebiyle şaşkınlığını bir süre üzerinden atamayan Serno, bakanlıkta Türkiye görevi hakkında bilgilendirilmiştir. Askerî misyon kapsamında yaklaşık 40 Alman subayının Osmanlı Ordusu'nun modernize edilmesi için görevlendirildiği ve kendisinin de akademiye seçilen bir pilot olduğu için bu göreve uygun görüldüğü tebliğ edilmiştir. Bunun üzerine Türk Büyükelçiliği ile temasa geçen Serno, Johannsithal Havaalanı ekibi arasından seçtiği yedi sivil pilot ve 24 sivil teknisyen için gerekli işlemlere başlamıştır. Bu kişilerin sözleşmeleri ve Türk Ordusu'nda astsubay ya da erbaş çavuş rütbesi ile donatılmaları için görüşmeler yapmıştır. Türkiye'ye gönderilmesi öngörülen 24 adet uçağın altı adedinin ivedilikle yola çıkarılmasını sağlayan Serno, Mareşal Liman von Sanders'ten de 10 Türk subayının bir an evvel pilotluk eğitimi için Berlin'e yollanmasını rica etmiştir. Serno'nun teşviki ile gönderilen Türk ekibi 1914 Noel'i öncesi Almanya'ya varmıştır.

Olası dış protestoları önlemek için Serno ve sivillerden oluşan ekibine, tüccar, işçi, akrobat ve şarkıcı gibi sahte meslekler için pasaportlar düzenlenmiş ve ekip sorunsuz bir şekilde Romanya ve Bulgaristan

üzerinden demiryolu vasıtasıyla Türkiye'ye seyahat edebilmiştir. İlk etapta iki uçak parçalanarak demiryolu kargosu olarak hazırlanmış ve test amaçlı bu şekilde gönderilmesi uygun görülmüştür. 2 Ocak 1915'te Berlin'den yola çıkan Serno, Viyana, Budapeşte, Bükreş ve Sofya sonrasında İstanbul'a varmıştır. Yaklaşık bir hafta süren bu seyahatten sonra ilk iş olarak Alman Büyükelçiliği'ne uğramış ve Mareşal Liman von Sanders'in yaveri Binbaşı von König'in huzuruna çıkmıştır. Aldığı bilgiye göre Serno, yurtdışı görevini Almanya'da bulunan Albay Potschernik'in emrinde icra edecektir. Almancaya hâkim bir Türk subayı olan ve kendi hesabına Almanya'da Rumpler uçağı ile pilotluk sertifikası alan Üsteğmen Şakir Fevzi de kendisinin yakın mesai arkadaşı olarak atanmıştır. Bir süre sonra Türkiye'de bulunan tüm Alman subayları gibi terfî alan Serno, sultan tarafından yüzbaşı rütbesine yükseltilmiş ve kendisine Türk üniforması takdim edilmiştir. Genelkurmay Başkanı Bronsart von Schellendorf ile Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili Enver Paşa'yı ziyareti sonrası resmi göreve başlamıştır.

Serno, göreve gelir gelmez Şakir Fevzi Bey ile Yeşilköy'deki havaalanını teftiş edip buraya merkezi bir hava üssü kurulmasını uygun görmüş ve 3 Şubat 1915'te buranın komutanlığına atanmıştır. Şam'daki IV. Ordu'nun başındaki Cemal Paşa'nın isteği doğrultusunda Sina Yarımadası'ndaki askerî harekâtlara destek olması amacıyla bu bölgede bir hava üssü kurulmasına ön ayak olmuştur. 18 Mart 1915'te Deniz Yüzbaşı Schneider ile Çanakkale açıklarında yaptığı keşif uçuşu ile yaklaşan düşman donanmasını tespit etmiş ve Boğazlar Komutanı Amiral von Usedom'a ilettiği bu bilgi ile kıyı emniyetinin zamanında alınmasını sağlamıştır. Bu başarısından ötürü Enver Paşa tarafından Gümüş Liyakat Nişanı ve Harp Madalyası ile ödüllendirilmiştir. Gelibolu'ya yapılan çıkarmadan kısa bir süre önce Almanya'ya seyahat eden Serno, Türkiye'de bir meteoroloji merkezinin kurulması ve ilave uçakların gönderilmesi için Alman Genelkurmayında gerekli girişimlerde bulunmuştur.

Serno, Mayıs 1915'te Gelibolu-Galata'daki hava üssünü ziyaret etmiş ve Yüzbaşı Martin Körner ile buradan havalanarak gerçekleştirdiği keşif uçuşunda bir İngiliz uçağı ile havada tabancalı bir çatışmaya girişmiştir. Bu başarı üzerine Serno I. Sınıf Demir Haç Madalyası, Körner ise Liyakat Madalyası ile ödüllendirilmiştir. Bu olay sonrası 8 Ağustos

1915'te İstanbul'dan Gelibolu Cephesi'ne *Barbaros Hayrettin* zırhlısı ile giderken gemi bir İngiliz denizaltısı tarafından vurulmuş, Serno hayatta kalmayı başarabilmiş ve bu sırada bir Türk doktoru da boğulmaktan kurtarmıştır. Ancak ertesi gün bağırsak enfeksiyonu sebebiyle rahatsızlanmıştır. Tedavi sonrası 17 Ağustos 1915'te Yeşilköy'e havadan giderken uçağı Marmara Denizi'ne çakılmış ve rasıtı boğularak hayatını kaybetmiştir. Yüzerek karaya çıkan Serno'ya yaşadığı bunca talihsiz olaydan sonra Enver Paşa tarafından Cankurtaran (Tahlisiye) Madalyası ve Gümüş İmtiyaz Madalyası verilmiştir.

Serno'nun Türk hava teşkilatını kurmak gayesinde vermiş olduğu tüm çabalar meyvesini vermiş ve 1 Kasım 1915 itibariyle Osmanlı Hava Gücü Komutanı olarak atanmıştır. Bu görevde bulunduğu sürece defalarca Almanya'ya gitmek durumunda kalmış ve her ziyaretinde Türk Ordusu için gerekli uçak ve teknik teçhizatı tedarik etmeye çalışmıştır. Türk hava birliklerinin inşası ile görevli Serno'ya ayrıca Alman-Bulgar ittifakı gereği Bulgar Kralı Boris tarafından 1916'da kısa bir süreliğine Bulgaristan'da hava teşkilatı kurma görevi de verilmiştir. 1917'de Binbaşılığa terfi ettirilen Serno'ya aynı sene Prusya Krallığı Hohenzollern Hanedan Nişanı takdim edilmiştir.

1 Temmuz 1917 tarihinde Enver Paşa ve Mareşal von Sanders'in ortak kararı ile yarım seneliğine Türkiye'deki vazifesine ara verip Almanya'da görevlendirilmiş ve İstanbul'dan ayrıldığı gün Enver Paşa tarafından kendisine Mecidiye Nişanı takdim edilmiştir. Alman Genelkurmayı'ndan aldığı bilgiye göre Karpatlar'daki bir birliğe atanmıştır. Bir süre sonra aldığı bir mektupta kurmaylık kursuna katılmak üzere Sedan'a gelmesi iletilmiş ve dört haftalık bir eğitim sonrası 26. Württemberg Piyade Tümeni'ne atanmıştır. Aralık 1917'de tümenin İtalya seferi iptal edilip geri çekilme emri verilince Alsas'taki komutanlığa çekilmiş ve sonrasında kısa bir süreliğine 29. Topçu Alayı'nda görevlendirilmiştir. 27 Ocak 1918'de Almanya görevi son bulmuştur.

Uzak kaldığı yedi ay boyunca Osmanlı Devleti'nin askerî durumunun oldukça değiştiğini farkeden Serno, gerekli teftiş ve düzenlemelere koyulmuştur. 1918'de ağırlıklı olarak Kafkasya, Mezapotamya ve Filistin'deki muharebelere iştirak eden ve istihbarat toplayan hava birliklerinin faaliyetlerine odaklanılmıştır. Bu süre içerisinde Almanya'dan yeni uçak ve personel temini konusunda ciddi çabalar sarfedilmiştir.

Mondros Ateşkes Antlaşması ile 30 Ekim 1918'de görevini Binbaşı Mehmet Ali Bey'e devreden Serno, Enver Paşa'nın girişimi ile ayarlanan bir gemi ile diğer üst düzey Alman subaylarla beraber Karadeniz'e açılıp Odessa üzerinden Almanya'ya geçmek üzere yola çıkmıştır. Savaş sonu muharebe meydanlarında bulunan Serno'nun komutasındaki diğer Alman hava personelinin yurtlarına dönüşü ise Mayıs 1919'u bulmuştur.



Serno (Ayakta Soldan Sekizinci) Almanya'da 1931 yılında ortağı olduğu Arado Fabrikasının temsilcisi olarak katıldığı uçak üretici toplantısında (Kaynak: J. A. Kranzhoff, *Arado-Flugzeuge: Vom Doppeldecker zum Strahlflugzeug*, 2000, Bernard & Graefe Verlag, Bonn, s. 62)

Osmanlı Genelkurmay eski Başkanı Hans von Seeckt'in teklifi ile savaş sonrası yeni kurulan Alman Ordusu'na müfettiş olarak alınan Serno siyasi olaylardan ötürü Ocak 1920'de istifa edip kariyerine özel sektörde devam etmeye karar vermiştir. Ordu ile ilişiği resmî olarak Mayıs 1920'de kesilmiş olup 17 Nisan 1920'de Marie Elisabeth Lehman ile memleketi Jüterbog'da dünya evine girmiştir. Ocak 1921'de Hugo Stinnes'e ait şirketler topluluğunda çalışmaya başlamış ve bir sene sonra Aquila Verkehrs-Gesellschaft'ın Genel Müdürü olarak atanmıştır. Serno, bu görevi esnasında firmanın Alman sivil havacılık bürokrasisindeki temaslarını yürütmüş, Yugoslavya'daki uçak fabrikası Ikarus Flugzeugwerke'nin kurulmasına ön ayak olmuş ve 1925-1929 yılları arası buranın denetleme kurulu üyeliğini yapmıştır. Stinnes'in Nisan 1924'teki vefatı sonrası aile

içinde yaşanan miras kavgaları sebebiyle şirketler maddi zarara uğramış ve Serno da buradaki görevini bırakıp eski tanıdıkları ile yeni bir ticari projeye girişmiştir. Berlin-Adlershof Hava Üssü'ndeki uçak imalathanesi eski şefi emekli Yarbay Felix Wagenführ ve Fokker firmasından Heinrich Lübbe ile Arado Handels-Gesellschaft isiminde yeni bir firma kurmaya karar vermiştir. Firmanın amacı Versay Antlaşması çerçevesinde belirlenmiş kriterler ile spor amaçlı uçaklar tasarlayıp üretmek ve bu ürünleri Alman Ordusu, Güney Amerika ve Rusya'ya pazarlamaktır. Yaklaşık 70 kişilik personel ile başlayan bu firma, daha sonra Arado Flugzeugwerke A.G. ismini almış ve Ocak 1938 itibariyle yedi farklı tesiste bünyesinde yaklaşık 18.000 kişinin yer aldığı büyük bir sanayi kurumu hâline gelmiştir. İktidardaki Nasyonal Sosyalistlerin Arado'nun denetleme kuruluna kendi elemanlarını sokma teşebbüslerinden rahatsız olan Serno, bir SS üyesinin kurula sokulması sonrasında 31 Aralık 1938 tarihinde Arado'dan istifa etmiştir.



Osmanlı Ordusu'ndaki Alman havacı subayların kullandığı kaşe:
"Binbaşı Serno Hava Birliğindeki Alman Ordusu Mensupları-İstanbul"
(Staatliche Bibliothek Regensburg, Nachlass Theo Croneiß, D.V.4. Briefstempel, Deutsche Heeresangehörige Konstantinopel der Fliegertruppe Major Serno (1916))

Ailesi ile memleketi Jüterbog'a çekilen Serno, bir süre sonra soğutma makineleri imalatçısı eski bir tanıdığı ile yeni bir ticari girişimde bulunmuştur. Silezya bölgesindeki Świebodzice'de hafif metal malzemeleri, soğutma makineleri ve uçak parçaları üreten bir firma kurarak

bu kurumun genel müdürlüğünü üstlenmiştir. Savaş döneminde firma AEG tarafından satın alınmış ve Serno Berlin'e geçerek imalat faaliyetlerini Alman Havacılık Bakanlığı ile kordineli şekilde yürütmeye gayret etmiştir. 1944 sonlarında sıklaşan müttefik hava bombardımanları sebebiyle birçok sanayi tesisi tahrip olmuş, bakanlıktaki işler sekteye uğramış ve 1 Şubat 1945'te AEG'den resmî olarak ayrılan Serno Jüterbog'daki evine çekilmiştir. Nisan 1945'te Sovyet askerleri Jüterbog'a varmış ve savaş sonrası Sovyet esareti altında geçirilen zor zamanlar sonrası Serno ve eşi yürüyerek Batı Almanya'ya kaçmıştır. Bilinen son ikamet yeri bugünkü Aşağı Saksonya Eyaleti'nde yer alan Baddeckenstedt beldesidir. Anılarını 1958'de kaleme almaya başlayan Serno, 23 Ekim 1963'te saat 11:10'da vefat etmiştir.

BİNBAŞI ERICH SERNO'NUN GÖREV RAPORU

BİNBAŞI ERICH SERNO'NUN GÖREV RAPORU

Türkiye, savaşa girdiği 29 Ekim 1914[1] itibariyle hava gücüne sahip değildi.[2] Türk Başkumandan Vekili Enver Paşa savaş ilanından birkaç gün evvel Alman Genelkurmayı'na başvurarak iki Alman hava birliğinin gönderilmesini rica etti.[3] Bu birlikler Suriye ve Kafkasya'daki ordular

1 29 Ekim 1914, Türk Donanması'nın Rus limanlarını bombaladığı tarihtir. Bu baskın sonrasında 2 Kasım tarihinde Rusya, 5 Kasım tarihinde İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir. Osmanlı Devleti'nin de bu savaş ilanlarına 14 Kasım tarihinde savaş ilanı ile karşılık vermesi sonucunda, Almanya'nın yanında Birinci Dünya Savaşı'na katılmıştır. Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789-2014)*, Der Yayınları, İstanbul, 2014, s. 437.

2 Erich Serno'nun bu cümlesi gerçekleri yansıtmamaktadır. O tarihte Osmanlı Devleti, uçak ve personel sayısı bakımından, Avrupalı muadilleri derecesince bir hava gücüne sahip olmamakla birlikte "*yok*" denecek bir hava gücüne de sahip değildi. Temelleri 1 Haziran 1911 tarihinde atılan Türk havacılığı, Balkan Savaşlarında deneyim kazanmış ve kendisini ispatlamış pilotlara sahipti. Türk hava gücü savaş başladığında; altısı kara, üçü deniz olmak üzere dokuz uçağa sahiptir. Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)*, C. II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 39.

3 Bir kaynakta Almanya'nın Türkiye'ye yapmakta olduğu askerî sevkiyatın, Alman isteklerinin yerine getirilmesine bağlı kılındığı yazılıdır. Türkiye'nin silah ve cephane isteğini 10 Eylül 1914'te Almanya Hariciye Bakanlığı tarafından Alman Harbiye Bakanlığı'na ulaştırılmıştır. Almanya Harbiye Bakanlığı; Alman Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği yazıda; Almanya'nın düşmanlarıyla harp hâlinde bulunmadan Türkiye'nin bu ricasının yerine getirilmeyeceği cevabını vermiştir. Hakikaten savaş başladıktan sonra Türkiye'nin istekleri büyük ölçüde yerine getirilmiş ve daha önce sözü edilmiş olan Türkiye'ye verilecek borç da anlaşmanın yerine getirilmesine bağlanmıştır. Wallach, *age*, s. 149.

için kullanılacaktı.[4] Almanya'nın hava gücü de o dönemde henüz yeni kurulmuş olduğundan Alman Genelkurmayı Türklerin isteklerinin hepsini yerine getirebilecek durumda değildi.[5] Yine de deneyimli uçuş subayı Üsteğmen Serno, 12 Alman sivil pilot[6], 32 sivil montaj ve uçak bakım görevlisi[7] ve yedek parçaları ile beraber 120 beygir gücüne sahip 24 adet Albatros B[8] tipi uçağı müttefik ülkenin hizmetine sunuldu.[9]

Üsteğmen Serno, 1911'den bu yana Alman Hava Birliği'nde bulunmakta olup savaşın ilk aylarında Fransa'da cephenin ön saflarında görev

4 Doğu Cephesi'nde ilk uçak Ruslar tarafından kullanılmış ve 4 Mart 1915 tarihinde 11. Kolordu ile Süvari Tümeni üzerinde uçmuştur. Aziz Samih İlter, *Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi Hatıraları*, Zekeriya Türkmen ve Elmas Çelik (Haz.), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2007, s. 34.

5 Serno'nun bu ifadesine karşılık; 1 Ağustos 1914 tarihinde Birinci Dünya Savaşı başladığında Almanya'nın elinde 238 uçak ve 15 sevk edilebilir balon (zeplin) bulanmaktaydı ve Alman havacılığı "*henüz yeni kurulmuş*" değildi. Savaş boyunca Almanya, 150 farklı modelde 47.931 uçak ve 40.449 uçak motoru üretmiştir. Emin Kurt, Mesut Güvenbaş, *Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 31.

6 Gönderilen 12 Alman sivil pilot; Heinz Erblich, Frank Seidler, Benna König, Albert Schäfer, Christoph Preussner, Hermann Röder, Johann Stockhausen, Hugo Garber, Kurt Giror ve isimleri tespit edilemeyen Böhme, Fünfhausen, Baldsum soy isimli pilotlardır. Daha sonra Heinz Erblich, Johann Stockhausen ve Kurt Giror'un sözleşmeleri uzatılmayarak Almanya'ya geri gönderilmiştir. Kurter, *age*, C. II, s. 76-77.

7 Sivil pilotlar teğmen, sivil makinistler ise astsubay rütbesi ile Osmanlı Ordusu'nda görev almışlardır. Kurter, *age*, C. II, s. 76.

8 Türk havacılık tarihi kaynaklarında 12 Albatros B.I ve 12 Rumpler B.I modeli iki kişilik silahsız keşif uçağının planlandığı bilgisi yer almaktadır. Almanya'dan Osmanlı Devleti'ne ilk ulaşan uçaklar Rumpler B.I modelidir. Kurter, *age*, C. II, s. 77. Bazı yayınlarda 1914 yılı sonlarında Almanya'dan 4. Ordu için tertip edilen altı uçağın pilotu, gözetleme personeli ve yedek gönderildiği bilgisi gerçeği yansıtmamaktadır. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, X. Cilt*, Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara Gnkur. Basımevi 1985, s. 192. Bundan sonraki atıflarda "*İdari Faaliyetler ve Lojistik*" kısaltması ile kullanılacaktır.

9 Serno'nun bu ifadesinden 24 adet Albatros B modeli uçağın hemen Osmanlı Devleti'ne verildiği ifadesi anlaşılmamalıdır. Bulgaristan'ın 14 Ekim 1915 tarihinde Almanya'nın yanında savaşa girişine kadar Almanya'dan Osmanlı Devleti'ne, uçak da dâhil olmak üzere, düzenli silah ve mühimmat akışı sağlanamamış, Almanya'dan gönderilen silahlar kaçak ve gizli yöntemlerle gönderilmeye çalışılmıştır. İlk Alman uçağı 14 Mart 1915 tarihinde, yani Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesinden yaklaşık beş ay sonra ay sonra İstanbul'a ulaşabilmiştir. Kurter, *age*, C. II, s. 80.

almıştı.[10] Türkiye'de icra edeceği faaliyetlerden dolayı Prusya Ordusu'ndaki görevinden alınıp İstanbul'daki Alman Askerî Misyonu'na dâhil edildi.[11] Emrine verilecek personel ve uçaklardan oluşacak bir birim kurma, uçakların Türkiye'ye sevkiyatını sağlama ve bu uçakların oradaki operasyonlarda kullanılması görevi verildi.[12] Alman Hava Birliği Askerî Müfettişliği'nin azimli desteği ile gönüllülerden oluşan bir personel grubu seçilip sözleşme itibariyle Türkiye'deki hizmete sokuldu. Uçak sevkiyatı Berlin'deki Adlershof Uçak Bakım Merkezi üzerinden gerçekleştirildi. Yedek parça ve muadil aletlerin teminine ivedilikle başlandı. 24 uçaktan öncelikle 12'si gönderilebildi.[13] Geri kalanının sevkiyatı için Şubat 1915 uygun görüldü.[14]

10 Serno bu konuda da sağlıklı bilgi vermemiştir. 18 Şubat 1886'da doğan Serno, 301 numaralı Alman Pilot Brövesine sahiptir ve uçuş lisansını 9 Ekim 1912 tarihinde almıştır. O. (Hrsg.) Ursinus, "*Zeitschrift Flugsport*", Jahrgang 1912, No: 22, Frankfurt am Main, s. 834; "*60 Jahre Alte Adler 1927-1987*", TAA-Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. Arşivi, s. 54. Bazı Türk havacılık tarihi kaynaklarında da Serno'nun bu beyanına atfen 1911 yılında pilot olduğu bilgisi yer almaktadır. Kurter, *age*, C. II, s. 74.

11 Wallach, Serno'nun Kasım 1914 tarihinde İstanbul'daki Alman Askerî Misyonuna atandığını iddia etmektedir. Wallach, *age*, s. 179. Başka bir kaynak ise Serno'nun Ekim 1914 tarihinde Alman Askerî Misyonuna dahil edilerek Türkiye'ye gönderildiği bilgisini vermektedir. Serno'nun İstanbul'a geldikten sonra Avrupa Cephesi'ne tekrar geri döndüğünü ve 3 Şubat 1915'te Yeşilköy Uçuş Okulu Komutanı ve askerî danışmanı olarak resmen göreve başladığını yazmaktadır. Okan Gümüşdoğrayan, "Çanakkale Savaşları'na Hava Harekatları'nın Etkisi", *Çanakkale 1915, Tarih, Edebiyat ve Sanat*, Mehdi İlhan, Mehmet Bulut, İbrahim G. Yumuşak (Ed.), İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi, İstanbul, 2017, s. 338.

12 Türk kaynaklarında; Serno'nun savaşın başlaması ile Batı Cephesi'ne (Fransa Cephesi) gönderildiği bilgisi bulunmaktadır. Fransızlara karşı yaptığı hava harekâtında kendisini ispatlamış ve Alman Harp Akademisi giriş sınavını da kazanmıştır. Serno'ya Ayastefanos Tayyare Mektebi Müdürlüğü ve Osmanlı yüksek komuta kademesinde havacılık danışmanı olarak görev yapacağı tebliğ edildiği bilgisi yer almaktadır. Kurter, *age*, C. II, s. 74.

13 Serno'nun bu iddiasına karşılık Türk kaynaklarında Enver Paşa'nın, uçak tedariği için Alman Genelkurmayı'na başvurduğu ve uçak ile bunları kullanacak pilot ve makinist istediği bilgisi yer almaktadır. Enver Paşa'nın 11 Kasım tarihi ile Alman Genelkurmay Başkanlığı'na gönderdiği telgrafta, 12 uçak ve 12 pilottan söz edilmekte, pilotların, askerlik hizmetlerini Osmanlı Ordusu'nda yapmak isteyen sivil pilotlar arasından seçilmesi istenmekteydi. Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s. 18. Bundan sonraki atıflarda; "*1914-1916*" kısaltması ile kullanılacaktır.

14 Serno'nun bu ifadesinden 12 uçağın Şubat 1915 tarihinden önce Osmanlı Devleti'ne verildiği anlamı çıksa da ilk Alman uçağı 14 Mart 1915 tarihinde İstanbul'a ulaşmıştır. Serno burada uçakların İstanbul'a ulaşma tarihinden değil,

Dışişleri Bakanlığı, Prusya Savaş Bakanlığı ve Berlin'deki Türk Büyükelçiliği arasındaki görüşmeler sonrası uçak sevkiyatının o dönem tarafsız olan Romanya ve Bulgaristan üzerinden demiryolu ile gerçekleştirilmesi kararına varıldı. Tek seferlik sevkiyat söz konusu olamayacağı için uçaklar teker teker belirli zaman aralığı ile yola çıkarılacaktı. Uçakların her birinin ayrı olarak büyük bir kasaya konması ve gizlenebilmeleri için bu kasaların sirk ya da Kızılhaç malzemesi olarak bildirilmesi gerekliydi. Sevkiyatın bir bölümünün varış adresinin Yunanistan olması uygun görüldü. Gönderilen her uçağa birer pilot ve montaj görevlisi refakat edecekti. Üsteğmen Serno, İstanbul'daki Alman Askeri Misyonu ekibine başvurarak aynı zamanda 12 Türk subayının Alman uçuş okullarında pilotluk eğitimi almalarının sağlanmasını talep etti. Bu subaylar aralık ayında Berlin'e vardılar.[15]

[Serno'nun Türkiye'ye Gelişi]

Serno, sivil bir Alman tüccar adına düzenlenmiş pasaport ile sevkiyattan evvel yola çıktı. Güzergâh üzerinde Bükreş ve Sofya'daki Alman diplomatik temsilcilerine uğrayıp uçaklar ile personelin sevkiyatı için gerekli yardımın yapılacağına dair garanti aldı ve Ocak 1915'in başında İstanbul'a vardı.[16] Serno, Enver Paşa ve Osmanlı Ordusu'nun

Alman Genelkurmayı tarafından Osmanlı Devleti'ne gönderildiği tarihi esas alıyor olmalıdır.

15 Serno'nun bu ifadeleri ile yaşananlar arasında çelişki bulunmaktadır. 1915 yılı boyunca sadece 12 Türk subayı pilot olarak yetiştirilebilmiştir. Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde pilotaj eğitimini tamamlayan ve Üsteğmen Ali Rıza, Üsteğmen Hasan Tahsin (Kevenk), Teğmen Abdullah (Başuçar) ve Teğmen Mehmet Ali'den (Kurçer) oluşan dört pilot subay 1914 yılının Aralık ayında staj ve pilotaj yeteneklerinin arttırılması için Almanya'ya gönderilmiştir. Bu subaylar, 18 Şubat 1915'te Alman uçuş okulundan mezun olmuşlardır. Şubat 1915 içinde Deniz Yüzbaşı Savmi (Uçan), Mehmet Yahya ve İsmail Hüseyin (Gökgezen) satın alınan deniz uçaklarını yurda getirmek için Almanya'ya gönderildiler. Uçakların üretici fabrika tarafından bitirilememiş olması üzerine bu subaylar Osmanlı Genelkurmayı'ndan onay aldıktan sonra, Alman kara ve deniz uçuş okulları ve üslerinde eğitim ve staj gördüler, Alman brövesi almaya hak kazandılar. Kurter, *age*, C. II, s. 81, 82. Bir başka eserde bu subayların Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde eğitimde oldukları ve eğitimlerinin tamamlanması için Almanya'ya gönderildikleri bilgisi vardır. Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C. I, Hv.K.K.lığı Hv. Bas.Evi ve Neş. Md.lüğü, Etimesgut, 2006, s. 172.

16 Osmanlı Arşivinde bulunan bir belgede; 3 Ocak 1915 (Rumi: 21 Kanun-i Evvel 1330) tarihli padişah buyruğu ile Serno'nun yüzbaşı rütbesine terfisi ve

Alman Genelkurmay Başkanı Bronsart von Schellendorf'un[17] huzuruna çıktığında görevinin düşündüğünden daha karmaşık olduğunun farkına vardı; bağımsız bir Türk Hava Kuvveti kuracaktı ve çekirdeğini ise gelmesi beklenen Alman hava birliği oluşturacaktı. Üsteğmen Serno, imparatorluk fermanı ile yüzbaşı rütbesine terfi ettirilip Türk Ordusu'na alındı[18] ve kurulması planlanan Osmanlı Hava Birliği'nin kumandanlığına getirildi. Serno'nun ekibine Türk süvari birliğinden Almanca konuşan ve Almanya'da kendi hesabına pilotluk eğitimi alan bir üsteğmen olan Şakir Fevzi Bey katıldı. Kendisi Serno'nun anlayışlı ve sadık ilk çalışma arkadaşıydı ve yüzbaşı rütbesine terfi ettikten sonra Osmanlı Hava Birliği'nin de komutan olarak görev almıştı.[19] Üsteğmen Şakir Fevzi, savaşın başlamasından evvel ünlü Alman Rumpler-Taube modeli bir uçağı Türkiye'ye getirmiş ve bu uçak ordu envanterine alındıktan sonra ordudaki tek pilot olarak Sina Cephesi'nde görev almak istemişti.[20]

Ayastefanos Tayyare Mektebi Müdürlüğü'ne ataması yapıldığı hükme bağlandığı belirtilmektedir. Bu belge ile Serno'nun Ocak 1915 ayı başında İstanbul'a ulaştığı doğrulanmaktadır. *COA*, Fon Kodu: BEO, Dosya No: 4330, gömlek No: 324700. Türk havacılık tarihi kaynaklarında Serno'nun Ocak 1915'te İstanbul'a geldiği ve 3 Şubat 1915 tarihinde Ayastefanos Tayyare Mektebi Müdürlüğü görevine başladığı bilgisi yer almaktadır. Kurter, *age*, C. II, s. 74. Bülent Yılmazer, tarafından Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanan çalışmada, metnin İngilizce bölümünde Serno'nun Ocak 1915'te İstanbul'a geldiği bilgisi yer almamasına rağmen aynı bilgi kitabın Türkçe metninde yer almamaktadır. Bülent Yılmazer, *Çanakkale Hava Savaşları*, Mönch Türkiye Yayıncılık, Ankara, 2005, s. 52.

17 Almanya ile yapılan gizli anlaşma uyarınca Bronsart von Schellendorf, Osmanlı Genelkurmay Başkanlığı'nı yürütmekteydi. Alman Ordusu'nda albay rütbesinde görev yaparken, Osmanlı Ordusu'na geçtiği için, anlaşma uyarınca, bir üst rütbeden başlamış ve general rütbesini almıştı.

18 Serno'nun yüzbaşı rütbesinde Osmanlı Ordusu'nda görevlendirildiğine dair İrade-i Seniye için bkz.: *COA*, Fon Kodu: BEO, Dosya No: 4330, gömlek No: 324700.

19 Serno ile Şakir Fevzi'nin (General Fevzioğlu) arasındaki ilişki, iş arkadaşlığından ileriye giderek yıllar sürecek bir dostluğa dönüşmüştür. İkilinin Türk hava gücü için el ele ve çok yoğun çalıştığı Türk kaynaklarında yer almaktadır. Yılmazer, *age*, s. 52-54.

20 Serno'nun bu ifadesi de Türk kaynakları ile farklılık göstermektedir. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Rumpler-Taube (Rumpler 4A13) modeli uçağı İstanbul'a Alman sivil havacılarından Gustav Basser getirmiştir. Balkan turu yapmayı planlayan Gustav Basser, baloncu Dr. Elias'ı da alarak, 22 Temmuz 1914 tarihinde İstanbul'a ulaşmıştır. 27 Temmuz'a kadar İstanbul'da kalmış, gösteri uçuşları yaparak, bazı önemli kişileri uçurmuştur. Bu sıralarda, Avrupa'da artık savaş tehlikesi iyice

Fakat uçak Türkiye'ye vardıktan bir süre sonra kırım geçirdi.[21]

Yüzbaşı Serno oldukça zor bir görev ile karşı karşıyaydı. Kendisine verilen Türk hava birliğini inşa görevi, sıfırdan başlamak anlamına geliyordu. Türkiye o dönemde sanayi açısından gelişmemiş olduğu için bu teşkilatı kurmaya yönelik teknik ön koşullardan tamamen yoksundu. Yüzbaşı Serno'nun işe yarar hâlde bulabildiği tek şey bugünkü Yeşilköy Havalimanı yakınındaki tenha ve boş durumda bulunan havaalanıydı.[22] Burası Balkan Savaşı'nda Türkiye'nin hizmetine giren uluslararası sivil pilotların kullandığı alandı.[23]

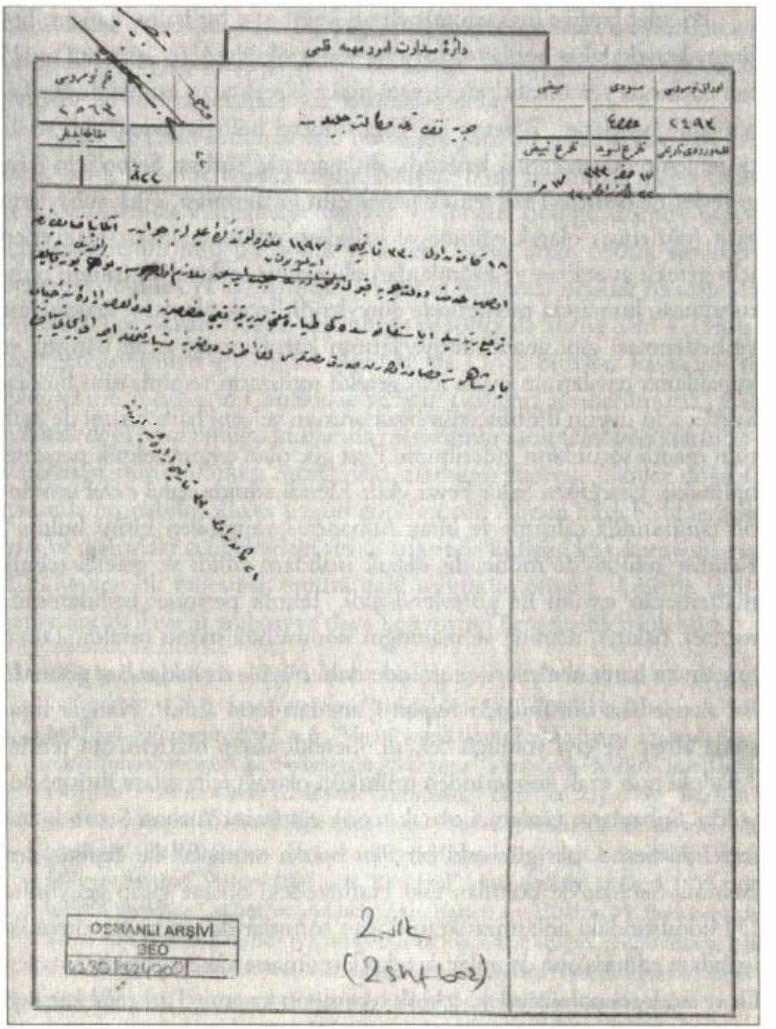
---

yayılmaya başlamıştı ve Avrupa ülkelerinde seferberlik ilan ediliyordu. Gustav Basser ve Dr. Elias, bir an önce ülkelerine dönmek için uçağı İstanbul'da bırakarak, küçük bir İtalyan gemisi ile Napoli'ye gittiler ve Almanya'ya geçtiler. Osmanlı hükümeti genel seferberlik ilan ettiği zaman, bu uçağa el kondu ve "Fethi" adı verildi. Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914),* C. I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 232, 233; Kansu, vd., *age*, s. 161. Ayrıca Türk havacılık kaynaklarında Üsteğmen Şakir Fevzi'nin gönüllü olarak Kanal Harekâtı'na katıldığına dair bir bilgi bulunmamaktadır. Kurter, *age*, C. I, s. 70.

21 Uçak, Kanal Seferi'ni desteklemek için Filistin'e giderken kırım yapmıştır. Üsteğmen Şakir Fevzi ve Rumpler 4A13 modeli uçak 4. Ordu Komutanlığı emrine verilmiştir. İstanbul'dan İskenderun'a kadar trenle gönderilen uçağın burada monte edilerek Şam'a uçarak gitmesi planlanmıştır. Uçak İskenderun'a kadar trenle gönderildi ve burada tekrar monte edildi ve Üsteğmen Şakir Fevzi'nin idaresinde İskenderun'dan uçarak Halep'e geldi. 28 Aralık 1914 günü Halep'ten Şam'a uçmak üzere, büyük bir kalabalık önünde kalkış yaptı. Fakat perdövitese uğrayarak yere vuran uçak hasara uğradı ve pervanesi kırıldı. Bu kazada, uçağı seyretmeye gelenlerden üç kişi hayatını kaybederken, üç asker ve bir kadın yaralandı. Kurter, *age*, C. II, s. 70; Kansu, vd., *age*, C. I, s. 175.

22 Serno'nun bu ifadesi gerçeği yansıtmamaktadır. Teğmen Hüseyin Avni (Arıkök), Teğmen Ali Rıza, Teğmen Hasan Tahsin (Kevenk), Teğmen Abdullah (Başuçar) ve Teğmen Mehmet Ali (Kurçer), Serno'nun gelişinden önce Ayastefanos (Yeşilköy) Tayyare Meydanı'nda pilot olarak eğitim almışlardır. Kurter, *age*, C. II, s. 43. İlave olarak; 3 Aralık 1914 tarihli kuvve cetvelinde; Ayastefanos Tayyare Mektebi kadrosunda 31 subay, 417 Astsubay, er ve teknisyenden bulunduğu kayıtlıdır. Bu sebeple Ayastefanos Tayyare Mektebi boş ve terk edilmiş burumda değildir. Rifat Uçarol, *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987),* Alaş Ofset, İstanbul, 1988, s. 33.

23 Serno bu ifadesinde Balkan Savaşı sırasında sadece yabancı sivil yabancı pilotların görev aldığını iddia ederek Türk pilotlarını ve Türk havacılığını yok saymaktadır. Balkan Savaşı öncesinde; Yüzbaşı Fesa (Evrensev) (Bröve No: 780), Teğmen Yusuf Kenan (797), Yüzbaşı Refik (911), Teğmen Nuri (912), Üsteğmen Salim (Batur) (971), Yüzbaşı Cemal (972), Yüzbaşı Fevzi (975), Yüzbaşı Salim (İlkuçan) (1044) ve Üsteğmen Mithat Nuri (Tuncel) (1079) Fransa'da pilot eğitimlerini tamamlamıştır.



5 Ocak 1915 tarihli bu belgede; 3 Ocak 1915 tarihli Padişah buyruğu ile Alman subaylarından Serno'nun, yüzbaşı rütbesine terfisi ve Ayastefanos Tayyare Mektebi Müdürlüğü'ne atanmasının yapıldığı bildirilmektedir. (COA, Fon Kodu: BEO, Dosya No: 4330, gömlek No: 324700)

Balkan Savaşı sırasında İngiltere'de eğitimde olan Teğmen Fazıl, Teğmen Mehmet Ali (Kurçer), Teğmen Abdullah (Başuçar), Teğmen Sabri, Teğmen Saffet ve Teğmen Fethi, eğitimlerini yarıda bırakarak yurda dönmüşler ve savaştan sonra eğitimleri Ayastefanos'ta tamamlamışlardır. Kurter, *age*, C. I, s. 77, 102, 104.

İki adet basitçe inşa edilmiş ahşap kulübe ve bir balon hangarı bulunmaktaydı; fakat bunlar da bir süre sonra yıkıldı. Alan, İstanbul'un 25 km batısında yer almaktaydı ve yeni inşa edilecek uçuş kumanda merkezi olarak belirlendi. Bölgeye bir Türk nöbetçi bölüğü yerleştirildi ve ilk düzenleme çalışmalarına başlandı. Bu aşamada Yüzbaşı Serno için ilave görevler de belirdi: Türk teknik personelin işe alınması, Türk subayların rasıt (gözlemci) olarak eğitimi ve istihdam edilmesi, inşaat faaliyetleri için gerekli at arabası ve kağnılardan oluşan bir sevkiyat biriminin oluşturulması, kumanda merkezinde görevlendirilecek olanların konaklama ve beslenmesi gibi gerekli ihtiyaçlarının karşılanması, uçak hangarı ve konaklama tesislerinin inşası için gerekli teçhizatın temini, tüm bu faaliyetler için uygun bir bütçenin hazırlanması ve yeni hava birimi ile ilgili tüm maddi sorunların giderilmesi. Esas güç olan uygun teknik personel bulmaktı. Üsteğmen Şakir Fevzi, Aziz Efendi adında daha evvel otomobil tamiratında çalışmış ve biraz Almanca konuşabilen birini buldu.[24] Kendisi Yeşilköy'de mühendis olarak istihdam edildi ve gerekli teknik malzemenin temini ile görevlendirildi. Teknik personel istihdamında tornacı, bakırcı, demirci ve marangoz konusunda sıkıntı çekildi. Takım tezgâhı ve hatta el aletleri temininde dahi büyük zorluklar baş gösterdi. Bu aletler bazı durumlarda Kapalı Çarşı'dan satın alındı. Hangar inşasında ahşap ve çivi yokluğu çekildi. Gerekli ahşap malzemenin temini Anadolu'nun uzak köşelerinden mümkün olacağı için aylara ihtiyaç duyuldu. Subayların gözlemci olarak teorik eğitimini Yüzbaşı Serno bizzat üstlendi. Serno, her gün eski bir Fiat marka otomobil ile Yeşilköy'den İstanbul-Serasker'de bulunan eski Harbiye'deki ofisine gidip geliyordu. Dil konusundaki anlaşmazlıktan doğan sorunlar da vardı. Tercümanlar istihdam edilmiş olsa da onlar da teknik terimlere hâkim değildi. Havacılık ve uçak teknolojisindeki teknik terimlerin kaçının Türkçede karşılığı vardı kim bilir? Çoğu kez Türkçe karşılık bulunamadığı için Almanca kelimeler kullanıldı. Yarı atölye, yarı depo olarak kullanılan eski balon hangarında Balkan Savaşları'ndan kalan üç adet tek kanatlı Bleriot uçağının enkazı ve kullanılacak durumda üç adet Fransız Gnome motoru

24 Serno'nun orijinal görev raporunda yazmamasına karşılık, Rudolf Holzhausen, İstanbul'da otomobil tamircisi olarak çalışan Alman mühendis Berkhausen'in uçak yapımında da bazı bilgilere sahip olduğunun öğrenilmesi üzerine Serno tarafından işe alındığı bilgisini vermektedir. Holzhausen, *age*, s. 10, 11.

bulunmaktaydı. Bunlardan iki adet uçmaya elverişli uçak oluşturulmaya çalışıldı; fakat gerçekleşmesi ancak ilk Alman montaj görevlilerinin yedek parçalar ile buraya ulaşmaları ile mümkün oldu.[25]

Şubat 1915'in sonunda eski havaalanı yeni bir çehreye kavuştu. Üç uçak hangarı ve üç baraka inşaat hâlinde olup büyük bir depo çadırı da yanlarında yükselmeye başladı.[26] Nöbetçi bölüğü dışında inşaat için görevlendirilmiş bir bölük ve sürekli sayısı artan teknik ve askerî personel de kadroya katılıyordu. Ulaşması beklenen uçaklar hususunda öncelikle Çanakkale Boğazı savunması ve sonra da Suriye'deki 4. Ordunun gereksinimleri göz önüne alınmalıydı. Öncü birlikler havaalanı ve hangarların inşası için Çanakkale ve Şam'a çoktan gönderilmişti.[27] Çanakkale'deki hava bölüğü kumanda merkezinin sabit lokasyon statüsünde olması düşünülürken Suriye'deki merkezin mevcut planlar doğrultusunda taşınabilir olması uygun görülmüştü. Alman hava birliklerinin batı ve doğudaki cephelerdeki sevkiyatlarında kullanılacak kamyonların Türkiye'den bir tanesinin temini dahi mümkün olmadı. Lojistik faaliyetler ancak ilave at arabası ve deve konvoyları ile gerçekleştirilebildi.

25 Türk havacılığında, beş adet iki kişilik keşif, üç adet tek kişilik Bleriot eğitim uçağı kullanılmıştır. *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1912-2009*, Hv. Bas. Evi ve Neş. Md.lüğü, Etimesgut, 2009, s. 5. "Vatan" isimli uçak, Balkan Savaşı sırasında Selanik'te Yunanların eline geçmemesi için yakılmıştır. "Muavenet-i Milliye" isimli uçak 27 Şubat 1914 tarihinde Teberiye'de düşmüştür. "Tarık Bin Ziyad" ve "Edremit" uçakları 6 Kasım 1914 tarihinde içinde bulundukları gemi ile birlikte Karadeniz'de batmıştır. Ole Nikolajsen, *Turkish Military Aircraft Since 1912*, Scramble Dutch Military Aviation Society, 2007, s. 8. "Ertuğrul" isimli uçak ise 12 Ocak 1915 tarihinde Çanakkale Cephesi'ne gönderilmiştir. Kurter, *age*, C. II, s. 75. Bu sebeplerle Serno'nun görev raporunda bahsettiği Bleriot modeli üç uçağın; eğitim maksadıyla üretildikleri için kanatlar kısa ve 25 beygirlik motora sahip olan, dolayısıyla harekât görevini yerine getiremeyecek olan tek kişilik eğitim uçakları olması gerekir.

26 Serno'nun şubat ayı başında Ayastefanos Tayyare Müdürlüğü görevine başlamasından aynı ayın sonuna kadar birçok inşaat faaliyetinin tamamlanması derecesine gelmesinden anlaşılmaktadır ki birkaç satır yukarıda bahsettiği zorluklar kısa sürede aşılmış ve inşaat için gerekli malzemeler temin edilmiştir.

27 Türk kaynaklarında; o sırada Çanakkale'de bulunan "Ertuğrul" isimli Bleriot uçağının konuşlandığı ve Çanakkale şehrine üç kilometre güneydoğusunda bulunan meydana, Şubat 1915 içinde İstanbul'dan gönderilen ekip tarafından alan düzenleme çalışması yapıldığı, temizlendiği ve tesviye edildiği, bir uçak alabilecek ilkel bir hangarın inşa edildiği bilgisi yer almaktadır. Bu bilgi Serno'nun ifadesini doğrulamaktadır. Kurter, *age*, C. II, s. 88.

[Almanya'dan Sağlanan İlk Havacılık Mazlemeleri]

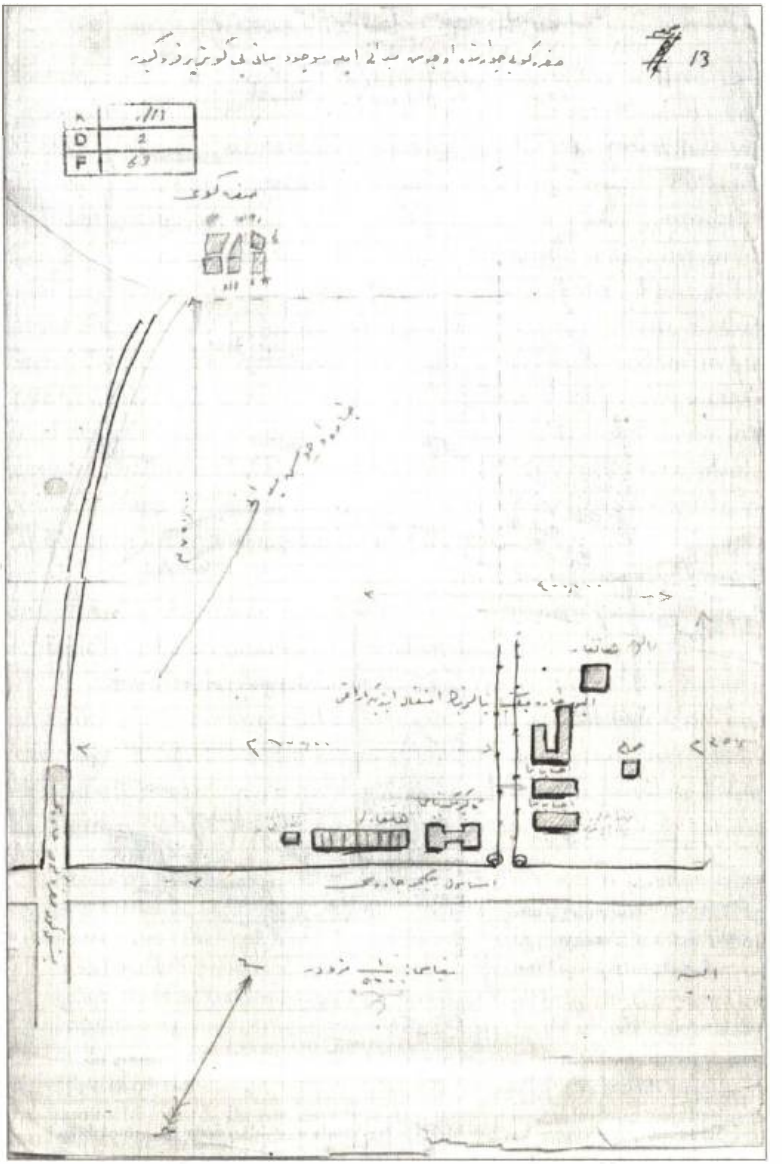
Altı hangar çadırı, el aletleri ve muhtelif malzemelerden oluşan ilk sevkiyat Şubat 1915'in ortasında Almanya'dan Yeşilköy'deki havaalanına ulaştı. Bunlar Romanya ve Bulgaristan'dan sorunsuzca geçebilmesi için sıhhiye malzemesi olarak bildirilmişti. Dört montaj görevlisi de aynı zamanda İstanbul'a vardı. Bunu mart sonunda uzun süredir beklenen Alman uçaklarından ilki, pilot Seidler[28] ve iki montaj görevlisinin gelişi izledi. Türk Başkumandan Vekili Enver Paşa ilk kez Yeşilköy'e gelmiş bulundu.

Kumanda merkezindeki personeli selamlayıp Almanlara özel ilgi gösterdi ve mevcut durumu denetledi. Çanakkale üzerinden İstanbul'a saldırı ihtimalinden ötürü şehir halkını sakinleştirmek için bu birlikteki uçakların uçuş rotalarını tüm İstanbul'un hava sahasını kapsar şekilde düzenlenmesini emretti.[29] Enver Paşa ayrıca uçakların üzerinde bulunan Alman demir haç ambleminin yanına hilal ve yıldızın da konulmasını arzuluyordu. Bunun biraz zahmetli bir iş olması ve bazı teknik aksaklıklara yol açabileceği ihtimali üzerine uçaklar Serno'nun tavsiyesi ile mevcut amblemlerini geçici olarak muhafaza etti. Uçaklara bir süre sonra Türk uçaklarının sembolü hâline gelecek olan siyah bir dikdörtgen işlendi.[30]

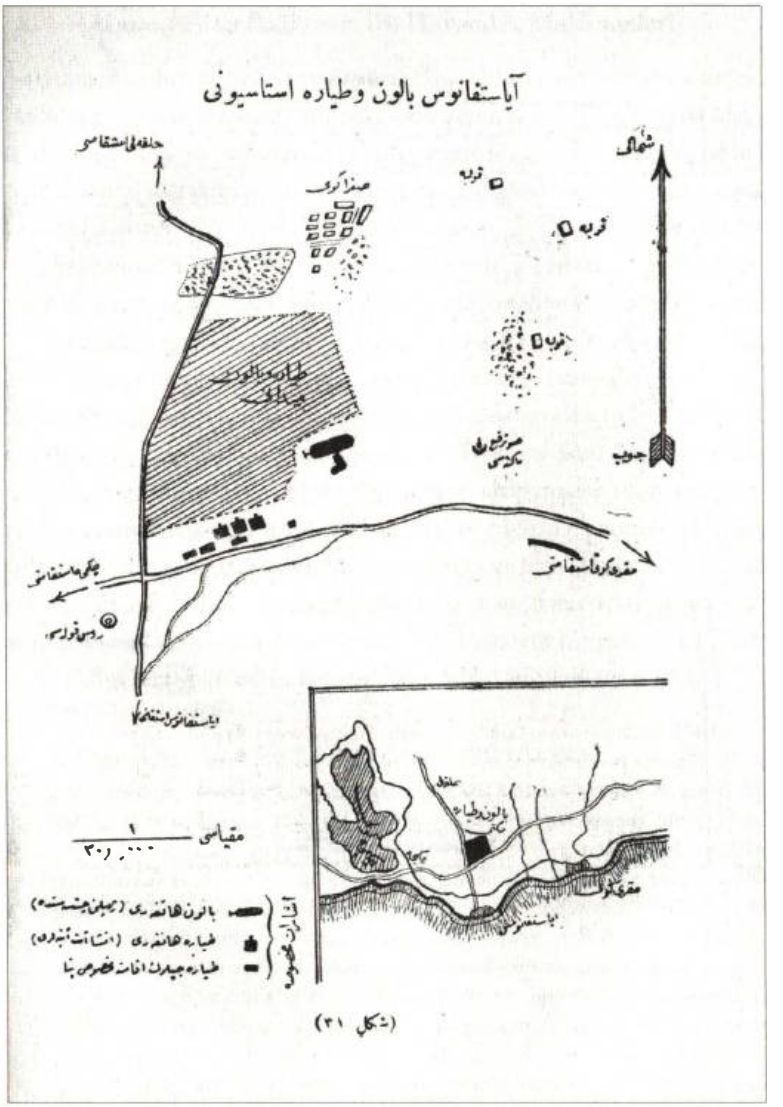
28 Frank Seidler: Alman vatandaşı sivil pilottur. Almanya'dan Osmanlı Devleti'ne gönderilen ilk 12 sivil pilottan birisidir. Osmanlı Ordusu'nda teğmen rütbesi ile görev yapmıştır. Alman uçuş okulunu 9 Eylül 1912 bitirmiş ve 286 numaralı Alman uçuş brövesine sahip olmuştur. 1915 yılının Mart ayı başında Almanya'dan gönderilen ilk uçağı İstanbul'a getirmiştir. Frank Seidler, trenle Herkulesbad'a (günümüzde Romanya sınırları içinde yer almaktadır) gönderilen uçağı burada monte ettikten sonra, Lom Palanka'ya (günümüzde Bulgaristan sınırları içinde bulunmaktadır) uçmuştur. Burada yakıt ikmali yapmış ve Bulgar makamlarının sağladığı başka bir meydanda tekrar benzin ikmali yaparak tüm Bulgaristan'ı uçarak geçmiştir. Osmanlı Devleti sınırlarına girdikten sonra Edirne kışlasının eğitim sahasına iniş yapmış burada yakıt ikmali gerçekleştirdikten sonra İstanbul'a ulaşmayı başarmıştır. 14 Mart 1915 tarihinde Frank Seidler tarafından İstanbul'a getirilen uçak bakım ve deneme uçuşları yapıldıktan sonra Baş Komutan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa'ya, Ayastefanos'ta gösterilmiş ve onun emri ile Alman yardımının başladığının halka gösterilmesi için İstanbul üzerinde uçuş yapmıştır. Çanakkale'de kurulan 1. Tayyare Bölüğü'nde pilot olarak görev yapmıştır. 1915 sonunda Türkiye'den ayrıldığı düşünülmektedir.

29 Türk kaynaklarında söz konusu emir ve uçuş hakkında bilgi bulunmamaktadır.

30 Almanya'ya sipariş edilen uçaklar, başlangıçta siyah Alman haçı ve Alman askerî numarası taşıyarak gelmişlerdir. Fakat daha sonraki dönemlerde verilen uçaklarda,



Gnkur.Bşk.lığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Arşivinde bulunan bu belgede, Ayastefanos Tayyare Mektebi'nin krokisi verilmiştir. Serno'nun bahsettiği gibi birkaç binadan fazlasının bulunduğu görülmektedir. (Kaynak: ATASE; BDH, K: 1441, D: 250, F: 063)



(شکل ۳۱)

Serno'nun Ayastefanos Tayyare Mektebi hakkında yazdıkları fazla abartılı olabilir. Bir Türk tarafından yazılan ilk havacılık kitabı özelliğine sahip olan ve 1914 yılında Mithat Nuri (Tuncel) tarafından yazılarak yayınlanan *Vesait-i Tayyaren* isimli kitapta Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde bulunan balon ve uçak hangarları ile personelin kullanımına ait binalar açıkça gösterilmiştir.
(Mithat Nuri Tuncel, *Vesait-i Tayyeran*, İstanbul, 1914, s. 80)

[Serno Çanakkale Cephesi'nde]

Yüzbaşı Serno, yeni gelen bu uçağın montaj görevlileri ve ilave Türk personel ile deniz üzerinden Çanakkale'ye götürülmesi talimatını verdi. Kendisi de uçağın varmasından evvel gerekli hazırlıkları yerinde yürütmek için sevkiyat öncesi bir torpido botu ile yola çıktı. Bu arada evvelden gönderilen öncü birlik görevini fazlasıyla yerine getirmişti.[31] Çanakkale'nin Asya'daki kıyı şeridine üç kilometre uzaklıkta uygun bir arazi keşfedilmiş ve buraya bir havaalanı inşa edilmişti. İlaveten basit bir ahşap baraka da hangar işlevi görmesi için kurulmuştu. Yüzbaşı Serno, Boğazların güvenliğinden sorumlu Amiral von Usedom'un huzuruna çıktı. Açık denizdeki durum oldukça kritik bir vaziyet almıştı. İtilaf devletleri Akdeniz'de filolarını birleştirmiş ve Rusya ile deniz ulaşımını açmak için Çanakkale üzerinden İstanbul'a saldırmayı planlıyorlardı. Hatta 19 Şubat'ta bir İngiliz-Fransız filosu uzun menzilli toplar ile cephe önlerini bombalamış olsa da geri püskürtüldü. Ufak çapta tacizlerin artmasıyla yakında büyük bir yarma operasyonunun geleceği anlaşılıyordu. Bu şartlar altında bölgeye varacak olan ilk Alman uçağı cephedeki birlikleri biraz da olsa rahatlatabilecekti.

17 Mart'a bağlayan gecede uçak Çanakkale'ye vardı; direkt havaalanına götürüldü ve monte edildi. Aynı günün akşamı Yüzbaşı Serno'nun icra ettiği ilk deneme uçuşu sorunsuz tamamlandı. Serno, ertesi günkü ilk keşif uçuşunu güneş hemen doğar doğmaz Genelkurmay'daki 2. Deniz Kurmay Subayı Yüzbaşı Schneider ile beraber yaptı. Uçak Truva'yı

---

fabrika sahasındaki fotoğraflarda, Türk askerî forsları vurulmuş uçakların varlığı gözlenmektedir. Uçaklar genellikle Almanya'dan sağlandığından; Alman askerî tanıtma işareti olan beyaz zemin üzerindeki siyah malta haçının kenarlarının, gene siyah boya ile birleştirilmesi suretiyle, kareye çevrilmesi gibi pratik ve kolay bir yola gidildi. Bu askerî tanıtma işareti 12 pozisyonda, yani alt kanat alt ve üst yüzeyi, üst kanat üst ve alt yüzeyi, gövde yanları ve dikey kuyruğun iki yanında bulunmaktaydı. Bu şekilde, savaş bitimine kadar, kenarlarında beyaz bir şerit bulunan siyah kare, Türk askerî tanıtma işareti olarak kullanıldı. Kenardaki beyaz şeridin kalınlığı 10 santimetre kadardı. Bu yeni tanıtma işaretinin hangi tarihte kullanılmaya başlandığını gösterir bir belge veya kayda rastlanmamıştır. 1915 yılı içerisinde ve Çanakkale kara savaşlarının başlamasından sonra, herhangi bir tarihte olabilir. Genelde, yıl sonuna doğru uygulanmaya başladığı kabul ediliyor. Kurter, *age*, C. II, s. 80, 217.

31 Serno'nun öncü birlik olarak bahsettiği Osmanlı Devleti'nin 1 Ağustos 1914 tarihinde seferberlik ilan etmesi sonrasında Çanakkale'ye gönderilen uçaklar ve personeli olmalıdır.

geçip Bozcaada'nın üzerinde seyrederken İngiliz-Fransız filosunun toplandığı ve Çanakkale'ye doğru büyük bir saldırı gerçekleştirmek üzere yaklaştığı görüldü. Alman subaylar hemen durumu kavradılar. Çanakkale'ye geri dönüp başarılı bir iniş sonrası atlara atlayarak vaziyeti bildirmek üzere Amiral von Usedom'un karargâhına gittiler. Çanakkale'deki savunma hatları alarma geçirildi.[32] Birçok muharebe gemisi, kruvazör ve torpido botunun ağır zayiat vermesi sonrası düşman filosu Çanakkale girişine dönüp boğazın gerilerindeki adalara kaçmaya çalıştı.

Aynı zamanda Yeşilköy'e ilave üç uçak da personeli ile beraber varmıştı.[33] Bunlardan ikisi zaman kaybedilmeden personeli, hangarı ve donanımı ile Türk Üsteğmen Tahsin'in sorumluluğunda Çanakkale'ye gönderildi. Üsteğmen Tahsin[34] ufak bir Türk uçuş birliğinin komutasını

32 Serno burada kendisinden sonra yapılan ikinci uçuştan bahsetmemektedir. Serno'nun uçuşundan sonra Üsteğmen Mehmet Cemal (Durusoy), hemen "Ertuğrul" isimli Bleriot uçağı ile keşif uçuşuna çıkmış ve boğaza yaklaşmakta olan düşman donanmasını görerek, taarruzun başlayacağı haberini doğrulamıştır. Kurter, *age*, C. II, s. 93.

33 1918 Mart ayı sonunda Almanya'dan trenle İstanbul'a Albatros B.I modeli üç uçak gönderildi. Bir uçak Herkulesbad'dan kalkışta kırım geçirdi. İki uçaktan birinin Çanakkale'ye diğerinin Suriye'ye gönderildiğini yazanlar olduğu gibi her üç uçağın da, Çanakkale'ye gönderildiği yayınlarda yer almıştır. Ayrıca, arşiv kayıtlarına atfen yazılan bir diğer makalede ise, uçakların Çanakkale'ye havadan gönderildikleri, bir tanesinin 29 Mart 1915'te İstanbul'dan uçarak, dört saatte Çanakkale'ye erişebildiği, ikinci uçağın 31 Mart günü İstanbul'dan kalktığı, fakat motor arızası nedeniyle, Marmara Ereğlisi'nin batısına mecburi iniş yaptığı ve bu sırada da bataklığa saplandığı, üçüncü uçağın ise, motorunda çıkan bir arıza yüzünden, Çanakkale'ye uçamadığı kaydediliyor. İkinci uçağın; Yüzbaşı Serno tarafından 23 Mart 1915 tarihinde, Şarköy'den Çanakkale'ye getirileceği kaydına rastlanmıştır. Özetle, başlangıçta iki uçak gönderilmiştir. Üçüncü uçak Çanakkale'ye 25 Haziran tarihinde ulaşmıştır. Kurter, *age*, c. II, s. 99.

34 Hasan Tahsin (Kevenk): Uçuş eğitimini 1914'te Ayastefanos'ta tamamlamıştır. Eğitim ve staj için Almanya'ya gönderilmiştir. 18 Şubat 1915'te eğitimini tamamlamış ve Türkiye'ye dönmüştür. 30 Haziran 1915 tarihinde R6 numaralı Rumpler B.I uçağı, Bulgaristan üzerinden uzun mesafe uçuş yaparak Ali Rıza (Göker) ve Hasan Tahsin Bey tarafından Türkiye'ye getirilmiştir. Bu başarısından dolayı 16 Kasım 1915 tarihinde Serno tarafından Ali Rıza (Göker) ve Hasan Tahsin Bey'e ikişer sene kıdem terfisi teklif edilmiş ve öneri 17 Aralık 1915 tarihinde kabul edilmiştir. Kendisine Çanakkale Cephesi'nde görev verilmiştir. Hasan Tahsin Bey, Temmuz 1915'te Alman Pilot Teğmen Preussner'den devraldığı 1. Tayyare Bölüğü komutanlığı görevini, 5 Eylül 1915'te Rasıt Yüzbaşı Körner'e teslim etmiş ve aynı bölükte pilot olarak görev yapmaya devam etmiştir. Ocak 1916'da 5. Tayyare Bölüğü

aldı. Oldukça iyi Almanca konuşuyordu ve sonradan ekibe dâhil olan Alman personel ile harika bir çalışma yürüttü. Çanakkale'de an itibari ile konuşlandırılan üç uçak ile Çanakkale Hava Birliği oluşturuldu.[35] Tüm Alman personel Türk üniforması giyerek Türk Ordusu'nun emrine girdi. Pilotlar teğmen, montaj görevlileri de astsubay ve erbaş çavuş rütbesi ile donatıldı.[36]

Çanakkale'deki vaziyet kızışmaya devam ediyordu. Gelen istihbarat raporları ve uçuş gözlemleri kısa zamanda düşmanın Gelibolu'ya bir çıkarma operasyonu yapacağını açıkça gösteriyordu. Yarımadanın savunmasından sorumlu Türk birlikleri hazırlanmıştı. Komutası Alman Askerî Misyonu Başkanı Mareşal Liman von Sanders'e verilen 5. Ordu oluşturuldu.[37] İngiliz-Fransız birlikleri Gelibolu'ya çıkarma yaptıktan ve Çanakkale'nin savunması kara birliklerine verildikten sonra hava birliği haziran ayı sonunda 5. Ordu'nun emrine verildi.[38]

Birliğin havaalanı Gelibolu'daki Galata'ya nakledildi.[39] Burası Antik Çağ'daki ünlü Pelopones Muharebesi'nden bilinen Aegospotami

Komutanlığı'na getirilmiş ve Mart 1916'da İzmir'de bölüğü ile göreve başlamıştır. Ancak yaşanan bakım sorunları ile üst üste uçak kaybı sonrasında 4. Kolordu Komutanı tarafından 18 Mayıs 1916 tarihinde görevden alınarak yerine Alman Pilot Üsteğmen Arthur Faller atanmıştır. 4. Kolordu Komutanı bu görev değişikliğiyle de yetinmeyerek kendisini pilotluktan alarak asli sınıfına döndürmüştür.

35 Bu birlik Osmanlı havacılık teşkilatının ilk uçuş birliğidir ve 1. Tayyare Bölüğü olarak isimlendirilmiştir.

36 Bir Türk resmi kaynağında; "3 Şubat 1915'te hava okulunda göreve başlayan heyet, okulun ihtiyaçlarını tespit ederek Almanya'dan daha fazla uçak, malzeme, alet ve avadanlık tedariki için gerekli girişimlere başlamıştı. Bunun sonucu Alman Hükümeti Türkiye'ye bir miktar uçak daha verebileceğini, fakat Yüzbaşı Serno ile gönderilen pilotlardan başka pilot gönderilemeyeceğini bildirmişti." Bilgisi yer almaktadır. *Türk Hava Harekâtı*, s. 32-33.

37 Çanakkale Boğazı'nın korunması ile görevli olan 5. Ordu, 15 Mart 1915 tarihinde kurulmuştur.

38 Türk havacılık tarihinin ilk uçucu birliği Mart 1915 ayı içinde 1. Tayyare Bölüğü adıyla Çanakkale'de kurulmuş ve Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine girmiştir. 25 Nisan 1915 tarihinde Müttefik Çıkartması'nın yapılmasından sonra 5. Ordu Komutanlığı emrine verilmiştir. Kurter, *age*, C. II, s. 99, 100, 117.

39 Serno burada tarih vermese de Türk havacılık tarihi kaynaklarında Galata Meydanı'na taşınma işleminin 21 Temmuz 1915 tarihinde tamamlandığı bilgisi yer almaktadır. Bölük, Galata köyü güneyinde, yamaçları bakımsız bağlarla kaplı olan geniş bir dere tabanına konuşlandırılmıştır. Dere, tarihi kayıtlarda Keçi deresi olarak geçmekte olup, bugünkü adı Cumalıdere'dir. Türk istihkâm bölüğü tarafından

Vadisi'nde bulunuyordu.[40] Almanya'dan gönderilmesi beklenen diğer uçaklar hakkında gelen haberler pek iç açıcı değildi. Uçaklardan ikisine Bulgaristan'da, birine de Romanya'da el konulmuştu.[41] Sofya ve Bükreş'teki Alman askeri ataşeleri, lojistik güzergâhlarının artık pek güvenli olmamasından ötürü Savaş Bakanlığı'nın yeni sevkiyatların yapılmamasını rica ettiğini iletti. Yine de Sofya'daki Alman temsilcinin girişimleri ile Bulgaristan'da durdurulan iki uçak geri alındı[42] ve

dere tabanı düzeltilerek, temizlenmiş ve uçakların iniş-kalkış yapabilecekleri bir hâle getirilmiştir. Tabanın yamaçlarla birleştiği kenar kısımlara çadır hangarlar ve yamaçlarda da personel çadırları ve sığınak ve depolar hazırlanmıştır. Uçaklara karşı savunma için iki dağ topu getirilerek, kundakları dikine olarak mevzilendirilmiştir. Havacılar dere yatağına "Serno deresi" adını vermişlerdir. Kurter, *age*, C. II, s. 154.

40 Pelopones Savaşı (MÖ 431-404) Atina ile Sparta arasında aralıklı olarak 27 yıl devam eden ve Sicilya'dan Çanakkale Boğazı'na kadar bölgeyi kapsayan savaştır. Aegospotami'nin gerçek konumu belirsizdir. Bilim insanları uzun yıllar araştırdıktan sonra 1980'lerin başında yapılan keşifler neticesinde Sütlüce (Galata) köyü sahilinde Münipbey Deresi ve Kuru Dere'nin birleşerek denize döküldüğü bölgenin Aegospotami olduğuna karar vermiştir. Aegospotami'de gerçekleşen deniz savaşı 360 gemi ve 72.000 askerin dâhil olduğu büyük bir savaştır. Bu savaş sonucunda Atinalıların 170 gemisi ve 4.000 civarında askeri Spartalılar tarafından esir alınarak kesin bir zafer elde edilmiştir. Atinalılar sadece 10 gemilerini kurtarabilmiştir. Bu savaştan sonra Pelopones Savaşı bir yıl kadar daha devam etmiştir. Mesut Uyar, "Çanakkale'nin Unutulmuş Savaşı", *Çanakkale 1915*, Sayı: 14, Aralık 2012, Yıl: 4, s. 44-49.

41 Serno görev raporunda Sırbistan ile Romanya'yı karıştırmış olmalıdır. Romanya tarafından el konulan bir uçak bulunmamaktadır. Serno'nun Romanya diye bahsettiği Sırbistan üzerinden yerden açılan ateş ile yara alıp buraya inen ve Sırbistan tarafından el konulan uçak olmalıdır.

42 Bulgaristan tarafından el konulan iki uçağın hikâyesi şudur: Tarafsızlıklarını sürdürmekte olan Romanya ve Bulgaristan'dan, normal yollarla savaş malzemesi geçirmek mümkün değildi. Bu nedenle, Almanya'dan yola çıkarılan uçaklar, Macaristan'ın Bulgaristan sınırı yakınındaki Mehadia kasabasını gelmiş ve orada beklemeye alınmıştı. Çare olarak, uçakların Bulgaristan'ı uçarak geçmeleri fikri ortaya atıldı. Uçak, Bulgaristan'da gizli bir ara meydana inerek, yakıt ikmali yapacak ve Türkiye'ye uçarak, Edirne'ye ulaşacaktı. Bunu ilk deneyen, Teğmen Mehmet Ali (Kurçer) oldu. Mehmet Ali Bey, 1915 Nisan ayının ilk günü Herkulesbad meydanından havalandı. Fakat bir şanssızlık eseri olarak, uçakta motor arızası baş gösterdi ve Sofya civarına mecburi iniş yaptı. Rus Sefirinin olayı duyarak, Bulgar hükümetine girişimde bulunması sonucu, Bulgarlar uçağa el koydular. Nisan ayının sonlarına doğru, bu sefer bir sivil Alman pilot aynı

sağ salim Yeşilköy'e getirildi. Romanya'daki uçak ise kayıplara karıştı.[43]

Çanakkale Muharebelerindeki ilk Türk birliğinin hikâyesi, umulmadık zorluklar, basitçe inşa edilmiş uçaklar ile Bozcaada ve Gökçeada'ya kadar varan güzergâhlarda yapılan cesur ve gözü pek uçuşlar, düşman birliklerinin sayısız karşı saldırıları, şaşırtıcı istihbarat verileri ve birliğin vakıf olunmayan bir coğrafyada faaliyet göstermesi ile kulağa bir kahramanlık destanın parçası gibi gelmektedir.[44]

Yüzbaşı Serno, uçakların askerî kabiliyetini yükseltmek için uçaklardan atılacak bomba ve demir okların imalatını da başlattı. Bakırköy'deki bir demir ustası atölyede bu iş için istihdam edildi. Donanmadan bir fişek ustasının da yardımı ile başta kil kalıptan dökme demir, sonra da çelik levha kullanılarak bombaların gövde formu verildi ve içleri nitrogliserin ile doldurulup fitil ile donatıldı.[45] Demir okların

yolu denemek istedi. 30 Nisan 1915 günü, Herkulesbad'dan uçarak, yola çıktı. Fakat daha Bulgaristan'daki ara meydana ulaşamadan, gene arıza baş gösterdi ve Tırnova'ya dört saat mesafedeki bir tarlaya mecburi iniş yaptı. İniş sırasında, tarlada çalışan bir Bulgar köylü kadına çarparak, ölümüne yol açtı. Ölümle sonuçlanan bu olay, Bulgaristan'da hemen duyuldu ve büyük yankı uyandırdı. Bulgar makamları bu uçağa da el koyarak, pilotu tutukladılar. Olaydan sonra, Sofya'daki Alman Askerî Ataşesi sevkiyatın durdurulmasını önerdi. Kurter, *age*, C. II, s.114-115.

43 1915 Haziran ayı sonunda Almanya'dan Türkiye'ye doğru yola çıkarılan yedi Albatros B.I ve altı Rumpler B.I tipi uçaktan, üç Albatros ve dört Rumpler Türkiye'ye ulaşabilmişti. Dört uçak Bulgaristan'da ve bir uçak Sırbistan'da kalmış, bir uçak kalkışta kırılmıştır. Kurter, *age*, C. II, s. 117.

44 Serno, burada Çanakkale'de bulunan ilk Türk birliği derken kendisinin göreve başlamasından sonra gerçekleşen faaliyetlerden bahsediyor olmalıdır. Hâlbuki Çanakkale'ye ilk uçak, 17 Ağustos 1914'te gönderildi. Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesinden sonra, 12 Ocak 1915 tarihinde, Pilot Üsteğmen Mehmet Cemal (Durusoy) Bey, "*Emektar Makinistim Vahram*" diye hitap ettiği makinist Vahram Efendi, Alman Pilot von Boemers ile birlikti. *Ramazan* gemisiyle birlikte Çanakkale'ye gönderildi. Alman Pilot von Boemers olarak tanınan kişinin onun yerine geçen şoförü olduğu anlaşılmıştır. Cemal Durusoy, "I. Dünya Savaşının Dönüm Noktası: 3 Mart'ta Çanakkale'de Havadan Yapılan Bir Keşif", Röportajı Yapan: Aydın Dokur, *Hayat Tarih Mecmuası*, C. 2, Sayı: 12, Ocak 1969, s. 65-67.

45 Serno'nun önceki sayfalarda teknik imkânsızlıklardan bahsederken, İstanbul şartlarında bulabildiği ustalarla bomba yapmış olması kendisi ile çelişmesine



Serno, Çanakkale 1. Tayyare Bölüğü'nün Galata (Sütlüce) Meydanı'nda Türk ve Alman Havacılar ile birlikte (IRCICA Arşivi)

fırlatılması için her biri 100-150 ok kapasiteli teneke kutular yapıldı. Aynı zamanda Almanya'dan da uçak bombaları tedarik edilmeye çalışıldı. Bunlar su ile doldurulmuş bira fıçılarına etkisiz hâlde konarak sıhhiye malzemesi adı altında Türkiye'ye yollandı. Fitiller normal kurye ile gönderildi. Bu şekilde 100 Alman bombası Türkiye'ye getirilebildi. İlave sevkiyatlardan birinde Rumen bir memurun Alman birasının tadına bakmak için fıçılardan birine göz atıp içinde su olduğunu fark etmesi ile kurulan hile ortaya çıktı ve olay Rumen hükümetinin protestosu ile sonuçlandı.

---

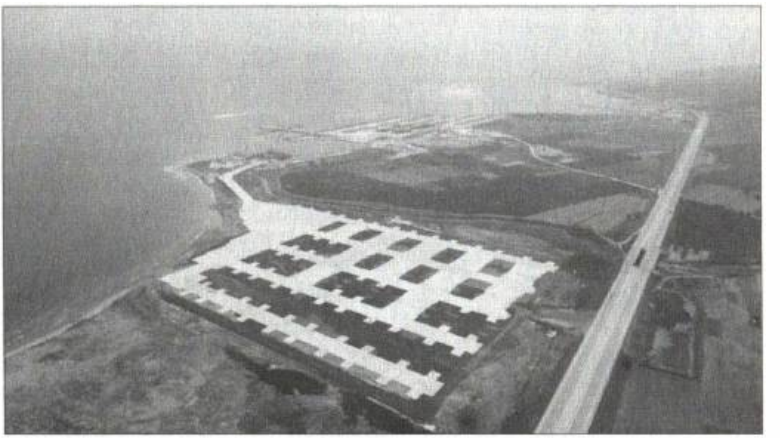
neden olmaktadır. Serno'nun bahsettiği bomba imalatının Bakırköy'de, Barut-hane mevkiinde (Ataköy) bulunan, İmalatı Harbiye'ye ait tesislerde yapılmış olmaları daha büyük bir olasılık taşımaktadır. Kurter, *age*, C. II, s. 82. Birinci Dünya Savaşı idari faaliyetlerini içeren bir resmi yayında; İstinye'de toplanan Deniz Kuvvetleri'nin tersanesine ait torna, döküm, demir ve bakır atölyeleri 1915 yılı sonuna kadar 3.000 uçak bombası üretildiği bilgisi bulunmaktadır. *İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 140. İstanbul Beşiktaş'ta bulunan Deniz Müzesinde de Birinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'de imal edilen uçak bombaları sergilenmektedir. Dolayısıyla o dönemde bomba yapacak imkân ve kabiliyet Türkiye'de bulunmaktadır.



Serno, (oturanlardan sol başta) Türkiye'de görev yapan Alman havacılar ile birlikte (İclal & Tunca Örses Özel Koleksiyonu)



Mesut Uyar tarafından hazırlanan haritada hem antik Aegospotami, hem de 1. Tayyare Bölüğü'nün konul yeri olan Sütlüce (Galata) gösterilmektedir. (Uyar, *agm*, s. 45)



1. Tayyare Bölüğü'nün konuşlu olduğu Galata Meydanı'nın 2022 yılında çekilen fotoğrafı (Barış Borlat)

Serno'nun Türk Havacılığını Geliştirmek İçin Almanya'daki Girişimleri

Beklenen uçak sevkiyatının tıkanması üzerine Yüzbaşı Serno Almanya'ya giderek lojistiğin başka yollardan gerçekleşmesi için yeni çözümler aramaya başladı. Berlin'deki Prusya Savaş Bakanlığı ve o ara Yukarı Silezya'nın Pszcznya şehrinde bulunan Alman Genelkurmay heyeti ile görüştü ve şu kararlara varıldı: Hâlen Almanya'da bulunan 120 beygir gücündeki çift kanatlı Albatros uçakları 150 beygirlik motorlar ile donatılacaktı. Bunlardan bazılarında yardımcı pilot koltuğuna konuşlanmış makinalı tüfek de mevcuttu. Bu uçakların dışında Türkiye'ye 20 adet yeni model uçak daha verilecekti.[46] Uçakların öncelikle Yunanistan'daki bağlantılar üzerinden Yunan Kızılhaç'ına yollanmak amaçlı

46 Serno Mayıs 1915'te Almanya'ya gitmiştir. Serno'nun ihtiyaç bildirmesi üzerine, Alman Başkomutanlığı Türkiye'ye altı adet silahlı uçak tahsis etmeyi kabul ettiği bilgisi yer almaktadır. Bunlardan beş tanesi; rasıtın kullandığı, her tarafa dönebilen, hareketli bir makineli tüfeğe sahip olan Albatros C.I. tipindeydi. Bunlardan ilki Ağustos, ikincisi ise Eylül ayında, Alman askeri pilotları tarafından Herkulesbad'dan uçurularak, İstanbul'a getirildiler. Kurter, *age*, C. II, s. 146. Bir başka Türk kaynağında ise; "İtilâf Devletlerinin hava kuvvetlerini takviye ve İmroz'da toplanması üzerine 1915 Mayıs ayı sonunda kesilen uçak ikmal işini sağlamak için Yüzbaşı Serno Almanya'ya gönderilmişti." Bilgisi verilerek, Serno'nun kendi isteği ile değil görevli olarak gönderildiği vurgulanmaktadır. *Türk Hava Harekâtı*, s. 48.

yola çıkarılması, fakat sevkiyat Bulgaristan topraklarında iken adresin Türkiye'ye çevrilmesi planı Berlin'deki Dışişleri Bakanlığı'nın girişimi ile iptal edildi. Alternatif plan olarak uçakların Sırbistan ve Bulgaristan topraklarını es geçerek Edirne'ye hava yolu ile gönderilmesinde karar kılındı. Bunun üzerine uçaklar ilave yakıt tankı ile donatılacaktı. Uçuşun başlangıç noktası ise Macar-Sırp sınırına yakın olan Herkulesbad şehrindeki Avusturya-Macaristan'a ait havaalanı olacaktı. Alman Hava Kuvvetleri Komutanı Albay Thomsen, Türk birliğine ilave Alman subayı, askeri teknisyen ve işçi göndereceğini taahhüt etti. Avrupa'daki muharebelerde tecrübe kazanmış olan bu personel, Türk hava birliğinin Çanakkale'deki ve ileride başka cephelerdeki görevlerinde ihtiyacına göre gönderilecekti. Pervaneye mermi temas ettirmeden uçak motoru ile senkronize çalışan kokpit önüne sabitlenmiş makinalı tüfek donanımlı yeni iki adet tek kişilik Fokker avcı uçağının Türkiye'ye nasıl gönderilebileceği de konuşulmuş; fakat başarılı olmayan bir sevkiyat denemesinden sonra başka bir sefere ertelenmek zorunda kalınmıştı.[47]

1915 sonbaharında Alman Genelkurmayı, iki tecrübeli subay olan Üsteğmen Körner[48] ve Üsteğmen

47 Fokker av uçakları 1915 yılının Temmuz ayından itibaren Avrupa Batı Cephesi'nde Almanlar tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Pilot Teğmen Max Immelmann, 1 Ağustos 1915 tarihinde Fokker uçağı ile ilk hava zaferini kazanmıştır. İlk başta Türkiye'ye bir tane Fokker av uçağı gönderilmiştir. Uçağın uçuş menzili kısa olduğundan Bulgaristan'da, birkaç iniş ve yakıt ikmali yaparak, 1915 Eylül ayı içinde Edirne'ye geldi. Fakat buradaki inişi sırasında hasar gördü. Motor kapağı Türkiye'de onarılamadığı için, Almanya'ya bir yeni motor kapağı sipariş verilmesi zorunluluğu doğdu. Motor kapağının getirtilmesi beş hafta süre aldı. Bu da, ancak diplomatik kurye yoluyla sağlanabildi. 1915 Ekim ayında uçağa ait bu parça İstanbul'a ulaştı. Tamir edilen uçak, 25 Ekim 1915 günü Çanakkale Cephesi'ne gitmek üzere İstanbul'dan havalandı. Galata Meydanı'na inişi sırasında tekrar kaza geçirerek kullanılamaz hâle geldi. Diğer üç Fokker av uçağı da, 1915 Aralık'ta İstanbul'a gelerek, ay sonuna doğru Çanakkale Cephesi'ne gönderilmiştir. Kurter, *age*, C. II, s. 147, 175, 176.

48 Körner: Rasıt. Almanya'dan gelen Yüzbaşı Körner, 5 Eylül 1915 tarihinde Çanakkale'de bulunan 1. Tayyare Bölüğü'nün komutanlığını üstlenmiştir. Başarılı bir rasıt ve usta bir hava fotoğrafçısı olan Yüzbaşı Körner, Erich Serno tarafından özellikle Türkiye'ye getirtilmiştir. Göreve başlar başlamaz uçakların bomba ve çivi atmak suretiyle, cephede yer desteği vermesini yasaklamış, hava fotoğrafçılığına önem vererek düşman hedeflerinin sistematik keşfine ağırlık vermiştir. İtilaf Devletlerinin Gelibolu yarımadasından asker çekmeye başladıklarını ilk fark eden havacıdır. 18

Weyer'i[49] Osmanlı'nın hava birimine kazandırdı. Bu subaylar Yüzbaşı Serno'nun Batı Cephesi'nden tanıdığı ve bizzat talep ettiği kişilerdi. Körner, Batı Cephesi'ndeki en iyi fotoğrafları çekmiş olan deneyimli bir gözlemci subaydı. Pilot Weyer ise, girdiği bir çatışmada ağır yaralanmış olduğu için Serno'nun yaverliğini yapacaktı. İki subay da Türk hizmetine alındı ve Körner Çanakkale'deki hava birliğinin komutanlığına atandı. Mevcut donanım ile Körner bu birliği yeniden organize edip daha çok verim alınmasını sağlamaya çalıştı. Tek deneyimli gözlem subayı olarak da en önemli hava istihbaratı görevlerini üstlendi. İki Alman uçak kamerası da Körner'in hizmetine verilmek üzere diplomatik kurye ile Almanya'dan gönderildi.[50] Kasım 1915'in ortalarına kadar Körner, Gelibolu'daki düşmanın mevcut konumları ile cephe gerisindeki durumları hakkında önemli görüntüler elde etti. İki sefer alçak irtifa uçuşunda görüntü almaya çalışırken yaralandı.[51]

Eylül 1915 tarihinde keşif uçuşuna çıkan Yüzbaşı Körner, düşman kuvvetlerindeki bu azalmayı tespit ederek bunu rapor etmiştir. 23 Eylül günü not defterine *"Düşman kuvvetlerinin azaldığını gösterir belirtiler olduğu Liman von Sanders'e anlatıldı"* notunu yazmıştır. Bu önemli keşif sayesinde Gümüş Liyakat Madalyası kazanmıştır. 5. Ordu Komutanı Liman von Sanders ile arasında anlaşmazlık ve geçimsizlik baş göstermiş ve Aralık 1915'te başka bir hava birliğine tayinini isteyerek, Ocak 1916 içinde Almanya'ya dönmüştür. Almanya'da uçağının düşmesi sonucu hayatını kaybetmiştir.

49 Türk kaynaklarında Weyer'in 1915 yılında Serno'nun gezisinde kendisine vekâlet ettiğinden başka bilgi yoktur. Ancak Binbaşı Weyert isminde başka bir Alman Binbaşının 5. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı görevini üstlendiği, Temmuz 1918'de Serno'nun emrine atandığı ve bir süre Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumiliğine vekâlet etmiştir. Ekim 1918'de Uzunköprü 15. Tayyare Bölük Komutanlığına atanmıştır. Bu iki şahıs aynı kişi olup Türk kaynaklarındaki isim yazma hatasından dolayı bir karışıklık olma ihtimali mevcuttur. Bunun yanında Yıldırım Orduları Komutanlığı Tayyare Kıtaatı Komutanlığı görevini yürüten Rasıt Yüzbaşı Weyert isimli bir Alman subay daha bulunmaktadır.

50 Yüzbaşı Körner, Çanakkale'de iyi bir karanlık odaya sahip olmadığı için, banyo sırasında fotoğraf camlarının bir kısmı ışık alarak, bozulmuştur. Bununla beraber, ekim ayı ortalarına kadar, 200 kadar hava fotoğrafı elde etmeyi başarmış ve bunlar çoğunlukla 300-400 metre irtifadan çekilmiştir. Bu fotoğraflar sayesinde hedefler daha rahat konumlandırılabilmiş ve topçu atışlarına büyük yararı olmuştur. Holzhausen, *age*, s. 83.

51 Körner'ın Çanakkale'de görev yaptığı dönemde yaralandığına dair bilgi Türk kaynaklarında yer almamaktadır.



Yüzbaşı Körner
(D B.P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno: Part 1-2", *Cross&Cockade Journal*, Summer 1970, Vol: 11, No: 2, s. 112.)

Yüzbaşı Serno'nun Pszczyna'daki Alman Genelkurmay heyeti ile görüşmesinde ayrıca Türkiye'de bir meteoroloji üssünün kurulması görüşülüp gerekli Alman yardımı planlandı. Bunun üzerine Alman Meteoroloji Kurumu Başkanı Dr. Hergesell de İstanbul'u ziyaret edeceğini bildirdi. Sırp Cephesi'ndeki muharebe başarıyla sonuçlanıp Berlin-İstanbul demiryolu hattı tamamen açılınca Almanya'da ayarlanmış meteoroloji personeli ile teçhizat İstanbul'a gönderildi. Meteoroloji merkezinin kurulması görevi Leipzig Üniversitesi'nden Prof. Dr. Ludwig Weickmann'a verildi. İlaveten hava tahmin merkezinde görev almak üzere kapsamlı bir Türk personel grubu da ekibe dâhil edildi. Türk personeli burada gayretli bir şekilde faaliyet göstermiş ve Türk havacılığının bir parçası olarak ve kara, deniz ve hava platformlarına katkıda bulunmuştur.[52]

İstanbul'a dönüş yolunda Viyana'da bir gün geçiren Yüzbaşı Serno, Avusturya-Macaristan Ordusu Hava Kuvvetleri Komutanı General

52 Prof. Dr. Ludwig Weickmann'ın Türkiye'ye gelişi 1915 Kasım ayı içindedir. Meteoroloji servisi "*Alaim-i Cevviye Şubesi*" adı altında teşkilatlanmış ve Umuru Havaiye Müfettişliği'ne bağlanmıştır. İlk olarak, İstanbul'da Kandilli sırtlarında, Edirne ve Kudüs'te birer istasyon kurulmuştur. Fakat İstanbul dışındaki istasyonlardan, iletişim zorlukları nedeniyle, yapılan ölçüm ve gözlemlerin zamanında iletilmemesi, uzun süre devam edecek sıkıntılar doğurmuş ve servisin ilerleyişini aksatmıştır. 1915 Aralık ayı içinde, Gelibolu'da da bir istasyon açılmış olsa da bu istasyon sadece, cephede olası bir zehirli gaz hücumuna karşı, rüzgâr ölçümleri yapmak amacıyla kurulmuştur. Keyüks, *1914-1916*, s. 114. Başka bir kaynakta; 1915'te emir, komuta ve menzil hizmetleri Umuru Havaiye Müfettişliği'ne, barındırma, yedirilme ve inzibati işlemleri, kuruldukları yerlerdeki kolordu komutanlıklarına bağlı olarak, İzmir, Adana, Konya, Ankara, Bursa, Sinop, Gelibolu, Edirne, Van, Beyrut, Şam, Bağdat ve Kudüs'te birer Hava Rasat Merkezi (Hava Gözetleme Postası) açıldı. "Bir Hava Gözetleme Postasında; bir subay, bir er, bir hizmet eri, bir nakliye arabası, bir binek hayvanı, iki koşum hayvanı bulunacaktı" bilgisi vardır. *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 295.



Solda Binbaşı Weyert ve sağda Binbaşı Walz, LVG C.IV uçağı önünde.
(B.P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno, Part: 4",
Cross&Cockade Journal, 1970, Vol: 11, No: 4, s. 354.)

Uzelac'ın davetiyle Fischamend'deki havaalanı ve aynı yerde bulunan pervane fabrikasına ziyarette bulundu.[53] Serno'nun talebi üzerine General Uzelac, pervane imalatında deneyimli bir ustayı gerekli teçhizatı ile beraber Türk hava birliğinin hizmetine verdi. İstanbul'a varış sonrası bu ustanın çalışmalarını icra etmesi için Yeşilköy'de bir pervane atölyesi kuruldu.

Uçakların Herkulesbad'dan Edirne'ye ve oradan da Yeşilköy'e planlanan hava yolu sevkiyatı mükemmel şekilde yapıldı. Ekim 1915 ortalarına kadar 30 adet uçak getirilmiş oldu.[54] Aralarından sadece biri Şıpka Geçidi'nde inişe zorlandı; lakin her pilotun yanına benzer durumlarda

53 Söz konusu ziyaret ile ilgili Türk kaynaklarında bilgi bulunmamaktadır.

54 Yılsonunda; Almanya'dan sağlanan 18 Rumpler B.I tipi uçaktan 15'i Türkiye'ye getirilmiştir. Üç uçak yolda kalmış veya el konulmuştu. 12 Albatros B.I, yolda dört uçak fire vermek suretiyle, sekiz uçak olarak İstanbul'a ulaşmıştır. Sonradan verilen yedi silahlı Albatros C.I ise, yerine tamamen ulaşmıştır. Buna karşılık, bir Fokker E.I av uçağı, İstanbul'a gelebilmesine rağmen, kullanılamadan elden çıkmıştır. Sonuçta, Türk askeri havacılığı 32 uçak kazanmış, dokuz uçak ise kaybedilmiştir. Kurter, *age*, C. II, s. 175-76.

kullanmaları için verilen altınlar ile bu sorunun üstesinden gelindi ve bu uçak da Edirne'ye ulaşarak Türk topraklarına vardı.

Bu arada Türkiye'deki askerî vaziyet oldukça kritikti. Müttefiklerin Enez, İzmir ya da İskenderun'a yapabilecekleri çıkarma ihtimalleri mevcuttu. Ayrıca Gelibolu'daki İngiliz-Fransız çıkartmasını destekleyecek olan İstanbul Boğazı'na yapılması olası bir Rus saldırısından da çekiniliyordu.[55] Düşman denizaltıları Marmara Denizi'nde faaldi ve Çanakkale'ye yapılan sevkiyatları tehdit ediyordu. Denizaltıların Haliç limanındaki torpido saldırılarından sonra İstinye'deki Türk donanması da tehdit altında bulunuyordu. Tüm gerekli önlemler çerçevesinde yeni teşkilatlanan Türk hava birliğine de önemli görevler verildi. Öncelikle, Çanakkale'deki göreve hazır olup fakat silahsız durumdaki uçaklar silahlandırılmış olanlar ile değiştirilecek ve birlik gerektiğinde güçlendirilecekti. Geri çekilen uçakların bir kısmı Yeşilköy'de eğitim amaçlı kullanılacak ve bazıları da diğer cephelere gönderilecekti. İzmir[56] ve İskenderun'a[57] iki ila dört uçaktan oluşan uçuş birliklerinin gönderilmesi düşünüldü. Ayrıca Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın hava keşif görevi de üstlenildi. Bu amaçla oluşturulan birlik sonraları Alman İmparatorluğu Donanması'nın özel hava birliği olarak hizmet verecekti. Çanakkale'den getirilen uçaklardan ikisi Zonguldak'tan gelen kömür

55 Fevzi Çakmak, İstanbul Boğazı'na Alman uçaklarının konuşlandırılmasını şu sözlerle anlatmaktadır: "*Rusların, boğaza aralıksız bir şekilde mayın dökerek kömür yolunu kapatması üzerine, 12 Eylül 1916'da deniz ve boğaz subaylarının görüşmeleri sonucunda boğazın doğu çıkışının bir tayyare müfrezesi ve mayın arama tarama grubu tarafından sürekli olarak kontrol edilmesi kararlaştırılmıştı. Şile'den gelen bir yelkenli, adacıklar yakınlarında mayına çarparak battı ve aynı gün bir tayyaremiz tarafından batan geminin her iki tarafında yıldız kıble yönünde uzun bir mayın hattı görüldü. 13 Eylül'de yapılan tayyare keşfiyle de Karaburun'un doğusunda Galata burnunda da kanca şeklinde üç büyük mayın hattı görüldü.*", Mareşal Fevzi Çakmak, *Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi Harekâtı, 1935 Yılında Harp Akademisinde Verilen Konferanslar*, Ahmet Tetik (Haz.), Genelkurmay ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 2005, s. 294.

56 İzmir'de konuşlu 5. Tayyare Bölüğü 1916 Mart ayı içinde İzmir Seydiköy'de (Gaziemir) göreve başlamıştır.

57 4. Tayyare Bölüğü, Kıbrıs Adası'ndaki İngiliz ve Fransız askeri yığınağının tespit edilmesi için kurulmuş ve 23 Aralık 1915 tarihinde Adana'da 4. Ordu Komutanlığı'na bağlı olarak göreve başlamıştır. 1917 yılı ortasında Silifke Meydanı'na intikal etmiştir. İskenderun'da hiç konuşlanmamıştır.

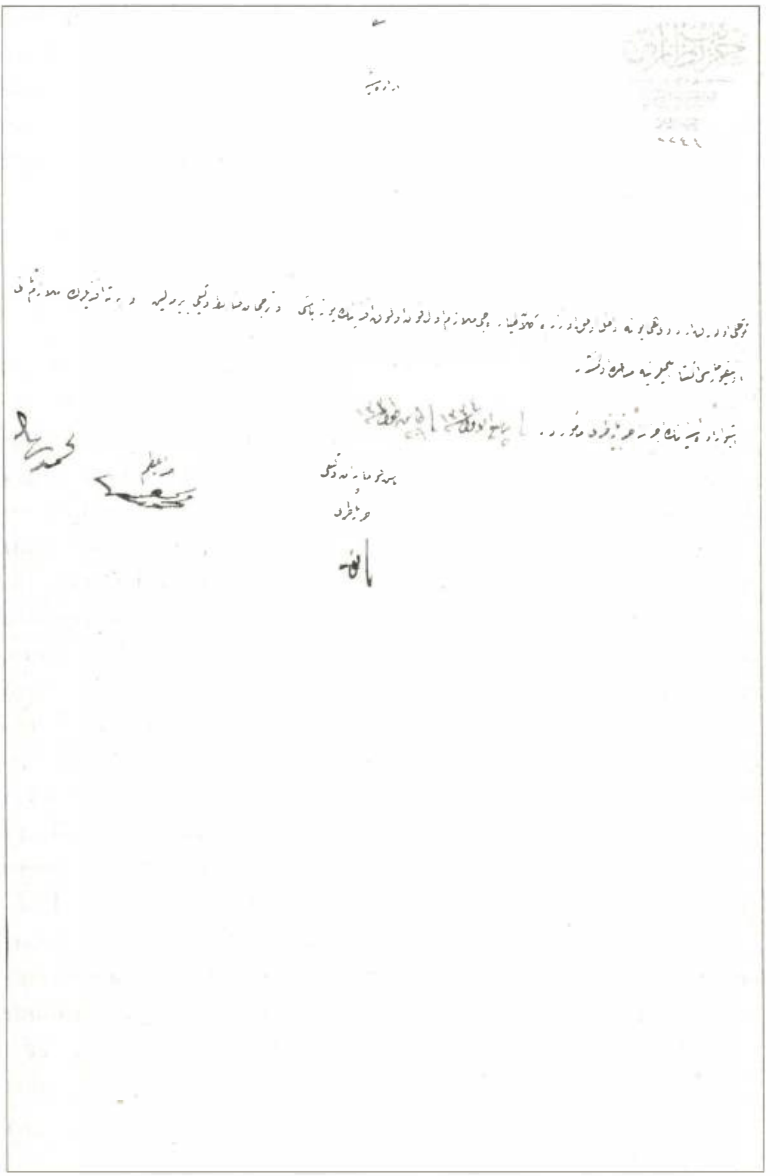
sevkiyatını korumak için İstanbul Boğazı'nın girişindeki bir havaalanında konuşlandı.[58]

Yeni birliklerin teçhizatlanıp düzenlenmesi birçok zorluğu da beraberinde getirdi; fakat Almanlar ve Türklerin örnek gösterilecek dostane işbirliği ile bunların üstesinden gelindi. Bir Türk subay ya da personelin cephede bulunmuş bir Alman kadar tecrübesi yok ise bu Türklerin gayreti, teknik bilgilere merakı ve güvenilirliği ile dengelenirdi. Özellikle Herkulesbad'dan uçakları getiren Almanya ve Yeşilköy'de eğitilmiş Türk pilotlarından sadece bir bölümü cephede görev aldı; çoğu yeni uçakları aynı güzergâh üzerinden getirmek için yeniden Herkulesbad'a yollandı.[59]

İskenderun Körfezi'ni gözetlemekte olan birlikte Almanlardan Pilot Teğmen Röder ve iki montaj görevlisi bulunmaktaydı. Röder, Adana civarında havaalanı inşa etmek için uygun bir bölge tespit etmek ve uçak ile personelin barınabilmesi gibi hazırlıkları yapmak için evvelden

58 Serno bu konuda yanılmaktadır. Uçaklar Çanakkale'den getirilmemiştir. İlk iki deniz uçağı 28 Eylül 1915'te Türk pilotları tarafından uçurularak Türkiye'ye getirilmiştir. Ayastefanos Deniz Tayyare Mektebi'nde montajları tamamlanan ve uçuşa hazır hâle getirilen üç Gotha tipi deniz uçağından birisi İstanbul Boğazı'na tahsis edildi. Uçağın, Anadolu Kavağı güneyinde, Macar Tabyası mevkiinde konuşlandırılması için burada hazırlık yapıldı ve bir istasyon kuruldu. Uçuş ekibini sivil Almanların oluşturduğu bu müfrezede, yardımcı hizmetleri Türk bahriye askerleri tarafından sağlanıyordu. Müfreze; Alman İmparatorluk Donanması Özel Komutanlığı'na bağlı olarak kurulan Alman Deniz Uçak Birliği'nin İstanbul Boğazı'ndaki görev kuvvetini oluşturdu. Ekim ayında gelen yeni bir partiden bir uçak daha tahsis edilerek, istasyondaki uçak sayısı ikiye yükseltildi. Uçaklar, gördükleri Rus muhrip ve denizaltılarına bomba hücumu yapmak suretiyle, onları bölgeyi terk etmeye zorluyorlardı. Daha önemli bir görev olarak, Rusların döktükleri mayınları saptayıp, bunların mayın tarama filotillası tarafından temizlenmesini sağlamaktaydılar. Diğer iki Gotha deniz uçağı Çanakkale Boğazı'nda Nara mevkiine konuşlandırıldı ve Alman Deniz Yarbayı Liebmann'ın komutasına verildi. Kurter, *age*, C. II, s. 149, 184.

59 Almanya'da Türkiye'ye uçak getirilmesinde görev alan Türk pilotları Deniz Yüzbaşı Savmi (Uçan), Deniz Yüzbaşı İsmail (Gökgezen), Deniz Yüzbaşı Mehmet Yahya, Üsteğmen Ali Rıza (Göker), Üsteğmen Hasan Tahsin (Kevenk), Üsteğmen Mehmet Ali (Kurçer)'dir. Bu pilotlar arasından Üsteğmen Ali Rıza ve Üsteğmen Hasan Tahsin'in başarılarından dolayı iki sene kıdem zammı ile ödüllendirilmesi Serno tarafından önerilmiş ve 17 Aralık 1917 tarihinde iki pilota iki sene kıdem zammı verilmiştir. Belirtmek gerekir ki Deniz Yüzbaşısı Savmi (Uçan) ve ekibi, uçakların flotörleri (uçağın deniz üzerinde durmasını sağlayan şamandıra) altına tekerlek takmak suretiyle, Herkulesbad'dan uçarak Lom Palanka'ya inmeyi başarmışlardır.



Serno'nun binbaşı rütbesine terfiine dair 10 Ocak 1916 (4 Rebi'ül Evvel 1334/28 Kanun-i Evvel 1331) İrade-i Seniye. Burada ilginç olan Serno'nun Almanya Ordusu'nda yüzbaşı rütbesine yükseltilmesinin gerekçe gösterilerek Osmanlı Ordusu'nda binbaşı rütbesine terfi ettirilmesidir. (BOA; İ..HB..180-29, Fihrist: 2)

bölgeye gitmişti. Bu bölge daha evvel birçok kez düşünüldüğü üzer düşmanın çıkarma yapma ihtimalinin yüksek olduğu bir yerdi. Böyle ce Bağdat demiryolu hattı ele geçirilebilir ve Mezopotamya, Suriye v Filistin cephelerine gönderilen lojistik destek kesilebilirdi. İzmir içir daha da büyük bir havaalanı düşünüldü. Lokasyon ise bölgeye üç Türk pilot subay ile giden Yüzbaşı Serno tarafından bizzat belirlendi.[60]

[Almanya İle Türkiye Arasında Demiryolu Bağlantısı Kuruluyor]

26 Ekim 1915'te Alman ve Avusturya-Macaristan orduları, müttefik Bulgar birlikleri ile Güney Sırbistan'ı ele geçirmişti. Böylece Alman ya ve Türkiye arasında kara bağlantısı sağlanmış oldu.[61] Artık Ber lin-İstanbul arası demiryolu ve Tuna Nehri üzerinden Bulgar liman Rusçuk'a denizyolu ve sonrasında tren ile Türkiye'ye ulaşılabiliyor du. İstanbul'un ihtiyacı olan harp teçhizatı böylelikle kısa zamand ve normal koşullar altında iletilebiliyordu. Türk Genelkurmayı, di ğer cephelerde faal olan ordularını da azami derecede ihtiyaç duyula hava birlikleri ile donatma fırsatına da erişmiş oldu. Bunlar Filistin Sina, Hicaz, Mezopotamya ve Kafkasya cepheleriydi. Yeşilköy'de yen hava birliklerinin teşkilatlanmasına başlanmış olunsa da uçak ve tek nik donanım eksikliği vardı. Bu dönem içerisinde Alman yüzbaşı rüt besinden Osmanlı binbaşı rütbesine terfi ettirilen Serno, Almanya'da gelen ilk Balkan treni ile Berlin'e ve oradan da karargâh merkezi Kuze Fransa'daki Charleville'e taşınan Alman Genelkurmayı ile görüşmey gitti.[62] Komuta kademesi ile yapılan görüşmelerde Türk Hava Birli ği'nin güçlendirilmesi ile ilgili talepler dile getirildi. Yeni Alman Ge nelkurmay Başkanı Erich Ludendorff da konu ile ilgili bir rapor hazır lattırıp alınan kararları onayladı. Bu kararlara göre Türkiye ivedilikl şu donanıma kavuşacaktı: İkişer makinalı tüfek ile donatılmış 30 ade Rumpler ve Albatros model çift kanatlı uçak, mürettebatı ile berabe

60 Serno'nun 5. Tayyare Bölüğü'nün meydanın seçimini yaptığına dair Türk kaynak larında bilgi bulunmamaktadır.

61 1915 yılı içinde tren yolu ile Almanya'dan 36 vagon uçak ve malzemesi gelmişti Gelen uçak sayısı ise dört olarak gösterilmektedir. *Birinci Dünya Harbi İdari Fa liyetler ve Lojistik*, s. 726, 727.

62 Serno 17 Kasım 1915'te Almanya'ya gitmiştir.

üç Fokker uçağından oluşan bir avcı bölüğü[63], tüm uçakların gerekli yedek parçaları, takım tezgâhları ve muhtelif el aletleri, 20 adet en yeni model uçak ve mürettebatı ile birlikte iki modern hava savunma bataryası da en kısa zamanda ilave edilecekti. Bataryalar Almanya'da olduğu gibi Türkiye'de de aynı şekilde hava bölüklerine dağıtılacaktı. O dönem Albay Kress von Kressenstein tarafından Süveyş Kanalı için planlanıp icra edilen harekâtta Yüzbaşı von Heemskerk komutasında bir Alman hava bölüğü de görev almıştı. Bu 300. Bölük (Paşa) idi[64] ve 1917'de Filistin Ordusu için ilave Alman bölükleri de görevlendirilecekti.[65] Bu birliklerin oluşturulmasında Binbaşı Serno'nun Türkiye'de edindiği tecrübeler temel alındı.

Serno'nun görüşmelerindeki başka bir husus da yeni müttefik Bulgaristan'ın Alman hava gücü ile donatılma önerisiydi. Binbaşı Serno, Sofya'da gerekli temaslarda bulunma görevini üstlendi. Türkiye'ye dönüş yolunda Sofya'da birkaç gün kalarak Bulgar Savaş Bakanlığı ile bir hava birliğinin kurulması ve Sofya'nın yakınlarında bir havaalanının kurulması hakkında anlaşmaya varıldı. Serno, Alman Genelkurmayı'na hazırladığı raporda deneyimli bir Alman havacı pilot komutanın Bulgar Hava Birliği'nin kurulması ile görevlendirilmesi gerektiğini yazdı. Bunun üzerine Yüzbaşı von Steinmetz Sofya'ya gönderildi. Kendisi ileriki dönemde Türk Hava Birliği'nden epey yardım gördü.[66]

Yeşilköy'e uçak, Alman personeli ve malzeme gelmeye devam ediyordu.[67]

63 Üç Fokker av uçağı da, 1915 Aralık'ta İstanbul'a gelerek, ay sonuna doğru Çanakkale Cephesi'ne gönderilmiştir.

64 Cemal Paşa'nın anılarına göre birlik 1 Nisan 1916'da Birüssebi'ye ulaşmıştır. Cemal Paşa 300. Paşa Tayyare Bölüğü için: "*İngilizler tarafından Kanal'ın doğu sahilinde icra edilmekte olan köprübaşı tahkimatı ile tren yolu vesair inşaatı bütün teferruatı ile keşfedebilmekliğimize, bu tayyare müfrezesinin çok fazla yardımı olmuştur.*" ifadesini kullanmaktadır. Cemal Paşa, *Anılarım 1913-1922*, Fahri Parin (Haz.), Paraf Yayınları, İstanbul, 2010, s. 198.

65 Daha sonra 301, 302, 303, 304 ve 305. Paşa Tayyare Bölükleri de Filistin Cephesi'nde görev almıştır.

66 Bu konuda Türk kaynaklarında bilgi bulunmamaktadır.

67 1916 yılı başında Yeşilköy Tayyare Mektebi ambar ve depolarında uçakların kullanıldığı; 10 kiloluk bombalar (her bir sandıkta 8 bomba hesabıyla 219 sandıkta 1.172 bomba), ayrıca 9 sandıkta 450 adet tapa, bomba ambarında da 11 sandıkta 51.250 adet ok bulunuyordu. *İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 296. Ancak birçok cephede devam eden savaş için bu sayıların yetersiz olduğu açık bir gerçektir.

Üsteğmen Buddecke[68], Üsteğmen Schüz ile avcı pilotlar Muhra[69] ve Meinecke'den oluşan 4 uçaklık avcı bölüğü ivedilikle Çanakkale'ye sevk edildi. Oradaki keşif bölüğü yeni gelen modern cihazlarla donatıldı. Buradaki mevcut teçhizat ise hava yolu ile İzmir'e taşındı.

Kasım ayı sonunda Yüzbaşı von Aulock[70] komutasında yeni kurulan bir hava birliği Basra Körfezi'ne çıkarma yapan İngilizlerin ilerlemeye

68 Hans Joachim Buddecke: Pilot Yüzbaşı. Aralık 1915'te Almanya'dan sağlanan üç Fokker E.II uçağı ile birlikte gelen dört Alman pilottan birisidir. Avrupa Batı Cephesi'nde görev yapmış, tecrübeli ve gözü pek bir pilottur ve Avrupa Batı Cephesi'nde üç hava zaferi elde etmiştir. Osmanlı Ordusu'nda Çanakkale'deki 1. Tayyare Bölüğü'nde görevlendirilmiştir. Türkiye'de ilk hava zaferini 6 Ocak 1916 tarihinde elde etmiştir. Başarılarından dolayı Enver Paşa tarafından ödüllendirilmiş ve paşa kendi göğsündeki altın Osmanlı İmtiyaz Madalyası'nı çıkartarak, Buddecke'nin göğsüne takmış ve "*Bu bir ödül değil, sadece küçük bir anıdır*" demiştir. Mayıs 1916'da Alman İmparatoru tarafından "*Pour le Mérite (Liyakat)*" madalyası verilmiştir. Ünlü Alman hava ası Oswald Boelcke, 25 Eylül 1916'da Ayastefanos Hava Meydanı'na yaptığı ziyaret sırasında, Buddecke ile tanışmıştır. Bu tanışma sırasında, Batı Cephesi'nde kurduğu, as pilotlardan oluşan av filosuna, Yüzbaşı Buddecke'yi de davet etmiştir. Yeni kurulan "Boelcke Av Filosu"nda görev alan Buddecke, dört ay süre ile bu filoda hizmet vermiş ve hava zaferlerine dört uçak daha eklemiştir. Fakat Türkiye'den gönderilen "hemen geri dön" emri üzerine, filodan ayrılarak, Çanakkale'ye dönmüştür. Çanakkale'ye dönüşünde sadece av uçaklarına sahip olan 6. Harp Tayyare Bölüğü'ne görevlendirilmiştir. Ancak İzmir bölgesinde hava faaliyetlerinin yoğunlaşması üzerine geçici görevle İzmir-Sasalı'da konuşlu 12. Harp Tayyare Bölüğü'ne verilmiştir. Kazandığı hava zaferlerinden dolayı İzmir halkı tarafından kendisine "Şahin" lakabı verilmiştir. 1918 yılı başında Almanya'ya dönen Buddecke, 10 Mart 1918 tarihinde Fransız Cephesi üzerinde düşürüldü ve hayatını kaybetti. Yüzbaşı Buddecke on üç hava zaferine sahiptir. Bunların sekizini Türk göklerinde elde etmişti. Mezarı Berlin'dedir. Hatıraları için bkz.: Hans Joachim Buddecke, *Çanakkale Üzerinde Bir Şahin*, Bülent Erdemoğlu (Çev. ve Haz.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009.

69 Muhra: 1915 Aralık ayı içinde Almanya'dan gönderilen üç Fokker av uçağı ve dört Alman pilot ile birlikte İstanbul'a gelmiştir. Üsteğmen rütbesi ile Osmanlı Ordusu hava birliklerinde göreve başlamıştır. Avrupa Batı Cephesi'nde görev yapmış, cesur ve kendini ispatlamış olan Üsteğmen Muhra, Çanakkale'de bulunan 1. Tayyare Bölüğü'ne gönderilmiştir. Üsteğmen Muhra, 23 Şubat 1916 tarihinde üç İngiliz uçağına karşı tek başına çarpışmış ve uçağının isabet alması üzerine, Çanakkale civarına mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır. Üsteğmen Muhra başından çok ciddi şekilde yaralanmıştır. Bu olaydan sonra Muhra tedavi için Almanya'ya gönderilmiştir.

70 von Aulock: Aralık 1915'te, Irak'ta görev yapan 6. Ordu'yu desteklemek üzere, 2. Tayyare Bölüğü kuruldu. Bölük Komutanlığına Alman Pilot Yüzbaşı von Aulock atandı. Ağustos 1916 tarihine kadar bu görevi yürüten von Aulock, bu tarihte yeni

başladığı Mezopotamya'ya gönderildi.[71] Birlik zengin teçhizata sahip 12 uçaktan oluşuyordu.[72] Bağdat'ta da bir birlik kurulmalıydı.[73] Türk personelin yanında birçok Alman da istihdam edildi.

Mezopotamya'ya yapılan sevkiyatlarda oldukça ciddi sıkıntılar yaşanıyordu. Önce Yeşilköy'den Galata Limanı'na atlar üzerinde gidilip buradan gemiyle İstanbul'un Anadolu kıyısındaki Haydarpaşa'da bulunan Bağdat Demiryolu İstasyonu'na geçildi ve yükler tren vagonlarına boşaltıldı. Buradan trenle hareketle Toroslardaki Pozantı'ya varıldı. İnşası devam eden birçok tünel ve köprüden dolayı yolculuk sık sık kesintiye uğradı. At arabaları ve kağnılarla Büyük İskender ve Haçlı ordularının da zamanında tanık olduğu dar dağ geçitlerinden geçilerek Torosların engebeli coğrafyası kat edilmeye çalışıldı. Uçak gövdeleri bu güzergâhlarda tekerlekleri üzerinde yürütülürken kuyrukları sökülüp araçlara yüklendi. Dağlar bu şekilde aşıldıktan sonra teçhizatlar Gülek Boğazı'nda dar açıklı demiryolu araçlarına yüklenip Amanos Dağları eteğindeki Osmaniye-Mamure'ye gidildi. Dağlar burada da kağnı ve at arabalarının yardımı ile aşılmak zorundaydı. Amanosların öteki

kurulan 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı'na atandı böylece 6. Ordu'ya bağlı olarak görev yapan 2. ve 12. Tayyare Bölüklerinin komutasını üstlenmiş oldu. Yüzbaşı von Aulock, 3 Nisan 1917 tarihinde, trenle Ceylanpınar'a gönderilen ve burada montajı yapılarak uçuşa hazırlanan HK2 numaralı Halberstadt D.V av uçağını Musul Tayyare İstasyonu'na götürmek üzere buradan havalandı. Musul'a yaklaştığı sırada uçakta motor arızası meydana geldi. Düşen uçak parçalandı ve von Aulock hayatını kaybetti. Onun ölümü ile boşalan 6. Ordu Tayyare Birlikleri komutanlığına Yüzbaşı Schüz atandı. Yüzbaşı von Aulock'un Osmanlı Ordusu'nda yüzbaşı rütbesi ile hizmete girmesine dair irade-i seniye 11 Ocak 1916 (29 Kanun-i Evvel 1331) tarihinde padişah tarafından yayınlanmıştır. *COA,* Fon Kodu: İ.HB., Dosya No: 180, Gömlek No: 9.

71 Bu birlik Irak'taki 6. Ordu için kurulan 2. Tayyare Bölüğü'dür.

72 Serno bölüğe verilen uçak sayısını yanlış hatırlamaktadır. 2. Tayyare Bölüğü'nün ilk kuruluşunda P1-P4 seri numaralarını taşıyan dört Pfalz A.II Parasol uçağı verilmiştir. Kurter, *age*, C. II, s. 182. 1915 yılı Aralık ayında İstanbul'dan hareket eden bölük, dokuz haftalık yolculuktan sonra 10 Şubat 1916 tarihinde Bağdat'a ulaşabilmiştir. Brian P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno", *Cross&Cockade Journal*, 1970, Vol: 11, No:2, s. 123. 2. Tayyare Bölüğü hiçbir zaman 12 uçağa sahip olmamıştır. 1915 yılı Aralık ayında İstanbul'dan hareket eden bölük, dokuz haftalık yolculuktan sonra 10 Şubat 1916 tarihinde Bağdat'a ulaşabilmiştir.

73 Serno burada yanlış bir ifade kullanmaktadır. Mezopotamya'ya gönderilen bölük 2. Tayyare Bölüğü'dür ve ilk başlarda Bağdat'ta konuşlandırılmıştır.



Albatros uçakları trenden indirildikten sonra kamyonlara bindirilmiş durumda.
(Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Cepheye gönderilen Albatros uçakları, Gülek Boğazı'nı aşmak için
Pozantı'da kamyonlara nakledilivor. (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

tarafında ise Bağdat demiryolu hattının bir parçası olan geniş açıklı raylar başlamaktaydı; fakat bu hat da kuzey Mezopotamya steplerindeki Ceylanpınar'da son buluyordu. Burası ile Musul'daki demiryolu hattı arasında 600 kilometrelik bir çöl güzergâhı mevcut olduğundan en mantıklı çözüm Cerablus'tan Fırat nehrini kullanarak yükleri suyoluyla Bağdat'a taşımaktı. Gemi ve kayık yokluğundan dolayı teçhizatlar şehtur denilen yöresel taşıma araçlarına yüklendi ve akıntıyı takip ederek güneye doğru hareket edildi. Fırat'ta sıkça rastlanan sığ yerlerden ötürü yaklaşık 1.000 kilometrelik yolculuk boyunca yörede yaşayan kılavuzlardan yardım alındı. Malzemelerin bir kısmı Felluce'de indirildi ve buradan kervanlarla Bağdat'a götürüldü. At arabaları ve deve kervanları taşıma araçları olarak kullanıldı. Malzemelerin diğer bir kısmı da Dicle ve Fırat'ın birbirlerine en yakın olduğu Rizvaniye'de indirildi ve buradan da ilkel bir demiryoluyla Bağdat'a taşındı. Lokomotif olmadığı için bu hattaki vagonlar 45 kilometre boyunca Arap işçiler tarafından itildi ve bu süreçte tam altı kez personel değiştirildi. Bütün bu zorluklara rağmen Yüzbaşı von Aulock'un ekipmanı iki ay sonra Bağdat'a ulaştırıldı. Bir seferinde Fırat'ta uçaklardan birini taşıyan bir şehtur parçalanmış ve uçak ile beraber tüm malzemeler kaybolmuştu.[74]

Altı uçaktan oluşan başka bir hava birliği de Hicaz için kuruldu ve Yeşilköy'den yola çıkarıldı.[75] Medine'de konuşlandırılacağından dini hususlardan ötürü birlikte sadece Türk personel yer almak zorundaydı.[76] Birliğin görevi, İngiliz altını ve silahları karşılığında Türklere karşı savaşan Bedeviler ile girişilen çatışmalarda Hicaz Ordusu'nu desteklemekti.

74 1915 yılı Aralık ayında İstanbul'dan hareket eden bölük, dokuz haftalık yolculuktan sonra 10 Şubat 1916 tarihinde Bağdat'a ulaşabilmiştir. Flanagan, *agm*, Part 1-2, s. 123.

75 Serno'nun burada kast ettiği birlik 3. Tayyare Bölüğü'dür. İlk kuruluşunda altı Pfalz A.II Parasol uçağı tahsis edilmiştir. 10 Eylül 1916'dan itibaren Medine'de göreve başlamıştır.

76 3. Tayyare Bölüğü'ne iki Alman makinist gönderilmiştir. Bölük yola çıktıktan sonra yapılan hatanın farkına varılarak geri çevrilmeleri için emir verilmiştir. Medine'ye Müslüman olmayan kişilerin ayak basmaları yasaktı. Şam'a getirtilen makinistlere, Pilot Teğmen Orhan Bey tarafından; "*geçici olarak Müslüman olma*" önerisi yapılması görevi verilmiştir. Fakat bu önerinin kabul görmediği anlaşılmaktadır. Çünkü makinistlerin çok gizli olarak götürülmeleri ve Medine'den uzakta bulunan hava alanından dışarı çıkmamaları kararına varılmıştır. Keyüsk, *1914-1916*, s. 197.



Medine-i Münevvere'nin Birinci Dünya Savaşı sırasında uçaktan çekilen fotoğrafı. (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı Müteferrik Evrak 24657)

Başlarda aldığı ağır yenilgi ve geri çekilmeler sonrası yeniden taarruza geçmeyi planlayan Kafkas Ordusu da artık bir hava birliği ile desteklenebilirdi.[77] Önden gönderilen Türk subayları ordu karargâhının bulunduğu Sivas'ta havaalanı için uygun bir arazi tespit ettiler.[78] Altı uçak ve tamamı Türk personelden[79] oluşan birlik gemi ile Trabzon'a

77 Serno'nun bahsettiği birlik 7. Tayyare Bölüğü'dür. Fevzi Çakmak bu birliğin kuruluşu ile ilgili olarak: "*3. Ordu emrinde, bir Gotha ve bir Albatros tayyaresinden oluşan ve Türklerle iki Alman subayı idaresinde bulunan 7. Tayyare Bölüğü Erzincan'da faaliyete geçmiş ve 16 Mayıs 1916'da Mamahatun istikametinde yaptığı keşifte, o çevrede üç Rus taburuyla 200 kadar süvari görmüş ve Mamahatun-Çiftlik arasında topçu ateşine maruz kalmıştır.*" ifadesini kullanmaktadır. Çakmak, *age*, s. 294.

78 Serno Erzincan ile Sivas'ı karıştırmış olmalıdır. 7. Tayyare Bölüğü ilk başlarda Erzincan'da konuşlandırılmış ve Sivas'a hiç gitmemiştir.

79 Alman Yarbay Guse: "*1916'da 3. Orduda uçakçı, otomobilci, telgrafçı gibi birkaç Alman uzman vardı.*" yazmaktadır. Alman Yarbay Guze, *Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'ndeki Muharebeler*, Yarbay Hakkı (Akoğuz) (Çev), Alev Keskin (Haz.), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2007, s. 91. Bu ifade bile Serno'nun birliğin tamamının Türk personelden oluştuğu iddiasını çürütmektedir.

gönderildi.[80] Sonra da araç kafilesi ile dağlık arazileri geçerek Sivas'a kara yoluyla gitmeleri gerekti. Yol üzerindeki mercilerin yeteri derecede yardımcı olmamalarından dolayı burada bazı aksaklıklar yaşandı.[81] Kafkas Ordusu'nun Kurmay Başkanı bu ordudaki tek Alman subay olan Albay Guse idi.[82] Bir görüşme sebebiyle İstanbul'da olduğu için yaşanan aksaklıklar kendisine orada bildirildi. Guse, bir Alman usta ve montaj görevlisi ile Trabzon'a geçti ve onun çabaları ile lojistiğin hızlanması sağlandı.[83] Birlik Sivas'a vardıktan kısa zaman sonra faaliyetlerine başlayabilecek durumdaydı.[84] Özellikle Erzurum ve Erzincan yörelerinde keşif uçuşlarına yoğunlaşıldı. Yüksek ve engebeli dağların olduğu bu coğrafya uçuşlarda tehlikeye yol açabiliyordu. Bazı kazalar vuku bulmuştu; fakat bunlar daha çok komuta kademesinin havacılığa uygun olmayan emirleri yüzünden meydana gelmişti.[85]

80 7. Tayyare Bölüğü'ne başlangıçta Albatros C.I modeli iki uçak verilmiştir. AK1 ve AK2 numaralı uçaklardan AK1 numaralı uçağın 26 Şubat 1916 tarihinde Trabzon'da kaza geçirmesi sonrasında bölük R13 ve R17 numaralarını taşıyan Rumpler B.I uçakları ile takviye edilmiştir. AK1 daha sonra onarılmış ve Erzincan'a doğru uçuşunda kırım geçirerek elden çıkmıştır.

81 7. Tayyare Bölüğü'nün uçakları Trabzon'dan Erzincan'a uçarak gitmişlerdir. Bölüğün diğer malzemeleri ise kara yolu ile Erzincan'a gönderilmiştir. Bu malzemenin gönderilmesinde Serno'nun bahsettiği aksaklıklar yaşanmış olabilir.

82 Serno'nun anlattığı bu konu Yarbay Guse tarafından yazılan eserde yer almamaktadır. Bkz: Guse, *age*.

83 Albay Guse, Trabzon'da kırım geçiren AK1 numaralı Albatros C.I uçağının onarımı konusunda yardımcı olmuş olmalıdır.

84 7. Tayyare Bölüğü 1916 yılı Mart ayı ortalarında Erzincan'da uçuşlarına başlamıştır.

85 Serno bu konuda haklı olabilir. 7 Mayıs 1916'da, 3. Ordu Komutanı Vehip Paşa'nın emri ile iki uçak keşif görevine gönderilmiştir. Ancak her iki uçak da keşif bölgelerine ulaşmadan geri dönmek zorunda kalmış ve görev yerine getirilememiştir. Verilen keşif görevinin yapılamamış olması, 3. Ordu Komutanı Vehip Paşa'yı çok sinirlendirmiş, her iki pilotu da Başkomutanlık Vekâletine şikâyet etmiş ve şikâyet yazısında: "*düşman arazisi üzerinde uçmaya cesaretleri yoktur kanısındayım*" ifadesine yer vermiştir. Havacılıktan hiç anlamayan 3. Ordu Komutanı, kızgınlığını Bölük Komutanı Yüzbaşı Ali Rıza Bey'den çıkarmış ve Bölük Komutanlığı'ndan aldığı gibi havacılıktan da çıkararak, eski sınıfına, yani piyadeye vermiştir. Keyüsk, *1914-1916*, s. 145. Türk kaynaklarında havacılıktan hiç anlamama konusunda 3. Ordu Komutanı Vehip Paşa kadar 5. Ordu Komutanı Liman von Sanders de eleştirilmektedir. Kurter, *age*, C. II, s. 185. "*5. Ordu Komutanı olan Alman Generali ise, havacılıktan ve hava harekâtından hiç anlamadığından, daima uygulanması*

[Türkiye'de Meteoroloji Teşkilatı Kuruluyor]

Almanya ile Türkiye arasındaki kara bağlantısının sağlanması sonrasında İstanbul'da da yapılacak önemli vazifelerin sayısı artıyordu. Bir meteoroloji teşkilatının kurulması gerekiyordu. Bu görev için Prof. Dr. Weickmann[86] Türk Yüzbaşı olarak istihdam edildi. Özenli ve ileri görüşlü bir organizatör olarak işini icra etti. Teşkilat merkezi İstanbul'da onun himayesinde kalırken, Kudüs'teki Zeytindağı mevkiinde de bir rasathane kuruldu. Hava durumu hakkında edinilen bilgilerin gerekli mercilere hızlı bir şekilde iletilmesinde epey sorunlar yaşandı. Çünkü o dönemde Türkiye'de normal bir telgraf ve telefon hattı dahi mevcut değildi.

İki Alman hava savunma bataryası 1915'in sonunda İstanbul'a vardı. Türk hizmetine alınıp Türk üniforması giydiler. Topların büyük bir kısmı Çanakkale için Mareşal Liman von Sanders'in emrine verildi. Türk topçu subayları ve personeli bu bataryalara eğitim ve destek amaçlı dağıtıldı. İstanbul'un kuzeybatısındaki açık bir arazide birtakım toplar ile Türk topçu personelinin eğitilmesi için bir topçu okulu kuruldu. Uygun toplara sahip olunmadığı zamanlarda hava savunması birçok kez sahratopları ile yapıldı. Oldukça yüksek irtifaya ateş edebilmek için silahlar ekseni etrafında döndürülebilecek bir yuvaya yerleştirilmiş ve taşıyıcı aracın kuyruğu toprağa gömülerek namlunun yukarıya kaldırılması sağlanmıştır.[87]

Bu arada Çanakkale'deki çatışmaların son dönemleri yaşanıyordu. Tüm düşman birlikleri Türk askerinin cesur ve amansız direnişi karşısında geri çekilmek zorunda kaldı. Yeni gelen uçakların icra ettiği keşif harekâtları ile kara birlikleri desteklenmiş oldu. Harekâtlarda yeni Fokker avcı bölüğü kendini göstermişti.[88] Hava muharebelerinde Yüzbaşı

mümkün olmayan, yanlış emirler vermekteydi. Bunların uygulanmaması veya karşı çıkılması hâlinde, çok büyük bir tepki göstermekteydi." Kurter, *age*, C. II, s. 194.

86 Türk kaynaklarında ismi "Weichmann" olarak geçmektedir.

87 Serno'nun uçaksavar konusunda çalışmaları istenen seviyeye hiç ulaşmamış, Osmanlı Ordusu İstanbul şehri dâhil olmak üzere her yerde uçaksavar sıkıntısı çekmiştir. Sahra topları uygulaması ilk Trablusgarp Savaşı sırasında Osmanlı subayları tarafından geliştirilmiş ve Birinci Dünya Savaşı boyunca uygulanmıştır. Diğer Avrupa ordularında da benzer uygulamalar görülmektedir.

88 Serno'nun bahsettiği bölük; 6. Harp Tayyare Bölüğü'dür.

Buddecke dört, Yüzbaşı Schüz[89] dört, Teğmen Meinecke[90] iki ve Teğmen Muhra da bir uçak düşürdü.[91] Böylelikle düşmana ciddi bir kayıp verdi-

89 Hans Schüz: Aralık 1915'te Almanya'dan sağlanan üç Fokker uçağı ile birlikte gelen dört Alman pilottan birisidir. Avrupa Batı Cephesi'nde görev yapmış, hava savaşına girmiş, tecrübeli ve gözü pek bir pilottur. Osmanlı Ordusu'nda yüzbaşı rütbesi ile görev yapmış ve Çanakkale'de 1. Tayyare Bölüğü'nde görevlendirilmiştir. 1 Eylül 1916 tarihinde bir hava savaşı sonrasında yaptığı mecburi inişte, yara almamasına karşılık moral bozukluğu yaşamaya başladı, uyku düzeni bozuldu ve uçuşa karşı isteksizlik yaşadı. Altı ay rapor alan Yüzbaşı Schüz Almanya'ya döndü. 24 Mart 1917'de 2. Tayyare Bölüğü'ne katıldı. 3 Nisan tarihinde 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı Yüzbaşı von Aulock bir kaza sonucu hayatını kaybetmesi üzerine bu göreve atandı ve 5 Mayıs 1917 tarihinde Musul'a gelerek, 6. Ordu Uçak Birlikleri Komutanlığı görevine fiilen başladı. Musul'da; 6. Ordu Komutanı Halil (Kut) Paşa tarafından, "*Osmanlı İmtiyaz Madalyası*" ile ödüllendirildi. Pilot sıkıntısı çeken 6. Harp Tayyare Bölüğü'nü desteklemek için Ağustos 1918'de Çanakkale'ye gönderildi ve Eylül 1918 sonunda Musul'daki görevine döndü. Yüzbaşı Schüz, 30 Ekim 1918'te Mondros Mütarekesi'nin imzalanması sonrasında ülkesine dönmüştür.

90 Emil Meinecke: Aralık 1915'te Almanya'dan sağlanan üç Fokker av uçağı ile birlikte gelen dört Alman pilottan birisidir. Avrupa Batı Cephesi'nde görev yapmış, hava savaşına girmiş, tecrübeli ve gözü pek bir pilottur. Osmanlı Ordusu'nda üsteğmen rütbesi ile görev yapmış ve Çanakkale'de 1. Tayyare Bölüğü'nde görevlendirilmiştir. Bir süre Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde öğretmen pilot olarak görev yaptıktan sonra Çanakkale'de yeni kurulan 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev yapmaya devam etmiştir. 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı süre içinde birçok önleme ve devriye görevi yapmıştır. Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra ülkesine dönmüştür.

91 Yüzbaşı Buddecke; 6 Ocak 1916 tarihinde iki, 12 Ocak'ta bir, 29 Mart'ta bir, 6 Nisan 1916'da bir, Mayıs 1916 içinde bir uçak düşürerek toplam altı hava zaferi kazanmıştır. Türk kaynaklarında Çanakkale'de beş hava zaferi kazandığı yazılıdır. Kurter, *age*, C. II, s. 278. Çanakkale Cephesi'nde düşman uçağı düşüren havacılara, Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından da ödül veriliyordu. Pilot Yüzbaşı Ali Rıza Bey ve Rasıt Teğmen İbrahim Orhan Bey'e, cemiyet tarafından para ödülü verildi. Teğmen Fünfhausen ile rasıtı Üsteğmen von Schlichting'e ise, birer kordonlu ve kapaklı cep saati hediye edildi. Serno, cemiyete gönderdiği 3 Şubat 1916 tarihli yazısında, Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin yapmış olduğu bu jestten dolayı teşekkür etti ve bu hareketin, havacılık âleminde çok iyi karşılandığını belirtti. Serno bu yazısında ayrıca, Batı Cephesi'nde üç uçak düşürdükten sonra, Çanakkale'ye gelerek, burada da şimdiye kadar dört uçak düşürmeyi başaran Yüzbaşı Buddecke'ye de, uygun bir para ödülü veya bir armağan verilmesini önerdi. Keyüsk, *1914-1916*, s. 216. Yüzbaşı Schüz; 12 Ocak 1916 tarihinde Çanakkale'de bir, Irak Cephesi'nde görev yapan 2. Tayyare Bölüğü'nde görevliyiken 7 Mayıs'ta bir, 15 Mayıs'ta bir, 31 Mayıs'ta bir olmak üzere dört hava zaferi kazanmıştır. Teğmen Meinecke; 27 Ocak 1917 tarihinde

rildi. Çanakkale Cephesi'nde Türk tarafında hiçbir keşif uçağı düşman ateşi ile zarar görmemişti. Muharip Fokker uçaklarından biri ise çatışmada düşürüldü. Teğmen Muhra'nın uçağı üç düşman uçağı ile girdiği mücadelede ağır yara alıp Çanakkale'ye yaptığı zorunlu iniş sırasında kırım geçirdi. Teğmen Muhra bu çatışmada başına aldığı isabet sebebiyle ağır yaralandı.[92] Çanakkale'deki muharebelerin son döneminde keşif birliğinin getirdiği haberler kayda değerdi. Uçuştaki gözlemler ve havadan çekilen resimler düşmanın geri çekilme vaziyeti aldığını açıkça göstermekteydi. Aralık ayında Alman hava birliğinin eski müfettişi Binbaşı Siegert bir takım görüşmeler için İstanbul'a geldi ve ayrıca Çanakkale'ye de bir ziyaret düzenledi. Bu ziyaret esnasında Binbaşı Siegert Gelibolu üzerinde bir uçuş gerçekleştirmekten kendini alıkoyamadı. Bu tecrübeli eski havacı da İngilizlerin geri çekilme hazırlıklarını kendi gözüyle görmüş oldu.[93]

bir, 12 Şubat 1917'de bir, 17 Şubat'a bir, 23 Ocak 1918'de iki (İngiliz kaynaklarında uçaklardan birisinin uçaksavar ateşi ile düştüğü belirtilmektedir) olmak üzere toplam beş hava zaferi kazanmıştır. Teğmen Muhra; Türk kaynaklarında Muhra'nın uçak düşürdüğüne dair bilgi bulunmamaktadır.

92 23 Şubat 1916 tarihinde Muhra üç İngiliz uçağına karşı çarpışmak zorunda kalmış ve uçağının isabet alması üzerine, Çanakkale civarına mecburi iniş yapmıştır. Muhra bu hava savaşında başından çok ciddi şekilde yaralanmıştır. Kurter, *age*, C. II, s. 230. Türk kaynaklarında bu tarihten sonra ismi hiç geçmemektedir. Tedavi için Almanya'ya geri gönderilmiş olmalıdır.

93 Alman Hava Birlikleri Müfettişi Binbaşı Siegert, yeni uçak tedariği konularını görüşmek üzere, 1915 Aralık ayı sonlarına doğru İstanbul'a gelmiştir. Çanakkale Cephesi'ni görmeyi ve buradaki Alman havacılarla konuşmayı arzu ettiğinden, 4 Ocak 1916'da Serno ile birlikte İstanbul'dan hareket etti. Gelibolu'da General von Sanders ile bir görüşme yaptılar. von Sanders, havacıların verdikleri keşif raporlarında belirtmelerine rağmen, müttefiklerin Çanakkale Güney Cephesi'ni boşaltmaya başladıklarına inanmıyordu. Onun düşüncesine göre; tam tersine, İngilizler burayı kuvvetle tahkim edecek ve tıpkı Cebelitarık kayası gibi bir hâle sokarak, Çanakkale Boğazı'nı denetlemek üzere kullanacaklardı. Bu görüşmenin ardından, her iki havacı 1. Tayyare Bölüğü'ne gelerek, burada birkaç gün kaldı. Binbaşı Siegert, 5 Ocak 1916'da öğleden sonra Teğmen Arthur Faller ile bir uçuş yaptı. Bu uçuşta; Alman Binbaşı deneyimleriyle, bu kesimde de bir boşaltma hareketinin başlamış olduğunu anladı. Yere indikten sonra konuştuğu Pilot Faller de, onun bu gözlemini onayladı. Akşamüzeri Üsteğmen Fünfhausen ile Rasıt Üsteğmen von Schlichting tarafından ikinci bir keşif uçuşu daha yapıldı. Bu keşifte yapılan gözlemler de, birinci keşfi doğrulamaktaydı. Keşif sonuçları Ordu Komutanlığı'na rapor edildi. 5. Ordu Komutanı von Sanders, havacıların verdikleri ve İngilizlerin Seddülbahir Cephesi'ni boşaltmaya başladıklarını bildiren keşif raporlarına güvenmemeye devam etti. Havacıların verdikleri raporların, kara keşifleriyle de



7. Tayyare Bölüğü tarafından çekilen Viranşehir'in hava fotoğrafı.
(ATASE, BDH, D: 3189, K: 52, F: 001-029)

Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin gelişim sürecinde Türk donanma havacılığından da söz etmek gerekir. Bu birlik Enver Paşa'nın özel emri ile hava birlikleri komutanının emrine verildi.[94] Bir donanma hava birliği üssü Yeşilköy'ün Marmara Denizi kıyısındaki limanda kuruldu.[95]

onaylanmasına alışılmıştı. Kara keşif raporlarında ise, boşaltmayla ilgili bir bilgi yoktu. Holzhausen, *age*, s. 98; Kurter, *age*, C. II, s. 224-225. İngilizlerin Seddülbahir Cephesi'nden çekilecekleri Binbaşı Siegert'in uçuşundan çok önce 1. Tayyare Bölüğü tarafından tespit edilmiş ancak Liman von Sanders ikna edilememiştir.

94 Enver Paşa, Serno'nun kara ve deniz havacılığının aynı teşkilat içinde yer alması teklifi üzerine 16 Mayıs 1916'da bir emir yayınlayarak Türk deniz havacılığını, Genel Karargâhın 13. Şubesi olan Umuru Havaiye Müfettişliği'ne bağladı. Keyüsk, *1914-1916*, s. 110. Bu uygulama Temmuz 1918'e kadar devam etti. Bu tarihte deniz havacılığının başına Alman Korvet Kaptanı (Binbaşı) Goltz getirilmek suretiyle, tekrar Bahriye Nezareti'ne bağlandı.

95 Serno'nun bahsettiği birlik Ayastefanos Deniz Tayyare Mektebi'dir. Serno'nun belirttiği gibi kendisi tarafından kurulmamıştır. Mektep, 1914 yılı Haziran ayında bu günkü Hava Harp Okulu'nun bulunduğu yerde kurulmuş ve 12 denizci subay öğrenci olarak belirlenmiştir. Bu öğrenciler arasında dünyanın ilk muharip siyahi pilotu olan "Arap" Ahmet Ali (Çelikten) de bulunmaktadır. Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C. I, s. 229.

Altı adet deniz uçağı Almanya'ya sipariş edildi[96] ve altı Türk donanma subayı da eğitim için Almanya'ya yollandı. Ayrıca kurulan yeni hava üssünde de yeni pilotların eğitimlerine başlandı.[97] Türk deniz uçakları Alman Donanması'na ait hava birliğine destekte bulundukları için Çanakkale'de hiç görev almadı.[98] Bu birliklerin görevi denizaltı saldırı-

96 Boğazlar Komutanı Amiral von Usedom, 1915 Mayıs ayı başlarında Alman İmparatorluk Bahriyesi'ne müracaat ederek, deniz uçağı isteğinde bulunmuştur. Aynı zamanda, Enver Paşa da aynı talepte bulunmuştur. Alman İmparatorluk Bahriye Dairesi, von Usedom'un isteğini yerinde görerek, kendi stoklarında bulunan Gotha WD.I tipi deniz uçaklarından beş tanesini Boğazlar Komutanlığı emrine tahsis etti. Birinci partiyi oluşturan üç uçak Herkulesbad'a getirildi. Burada monte edildikleri sırada, flotörlerinin altına fabrikanın hazırladığı tekerlek donanım takıldı. Bu şekilde uçaklar, karaya iniş ve kalkış yapabilme kabiliyeti kazandı. Almanya'da eğitimlerini tamamlamış olan Türk deniz pilotları: Deniz Yüzbaşı Savmi (Uçan), Deniz Yüzbaşı İsmail (Gökgezen) ve Deniz Yüzbaşı Mehmet Yahya uçaklarla Herkulesbad'dan kalkış yaparak, Bulgaristan'daki Lom Palanka'ya getirdi. Uçaklar Lom Palanka'da sökülerek, ambalajlandı ve trenle İstanbul'a sevk edildi. 1915 Haziran ayı sonuna doğru İstanbul'a gelen uçaklar, doğruca Deniz Tayyare Mektebi'ne nakledildi ve burada monte edilerek, uçuş denemeleri yapıldı. Alman İmparatorluk Bahriye Dairesi, bu uçaklarla birlikte; beş gönüllü Alman sivil pilot rasıtlık görevi yapmak üzere beş subay ve uçakları imal eden Gotha fabrikasından da on sivil makinist sağladı. Böylece; uçakların Türkiye'ye sevkleri Türk deniz subayları tarafından yapılmakla beraber, birlik personeli tamamen Almandı. Ayrıca bu uçaklar "*Alman İmparatorluk Bahriyesi Özel Birliği, Deniz Uçak Birliği*" olarak teşkilatlandırıldı ve Alman tanıtma işaretlerini kullandı. Kendilerine sadece yardımcı hizmetlerde kullanılmak üzere, bir miktar Türk bahriye askeri verildi. Bu uçaklara Türk askerî numarası verilmedi ve envantere girmediler. Kurter, *age*, C. II, s. 117-118. Beş Gotha WD.I deniz uçağının geri kalan ikisinin getirtilebilmesi için çalışmalara devam edildi. Bulgarların, Alman Bahriyesi'ne gösterdiği geçiş kolaylığı kaldırıldığı için uçaklar bir süre Mehadia'da bekledi. 1915 Eylül ayı sonlarına doğru, Bulgaristan'ın Merkezi Güçler safına katılmaya karar vermesi üzerine Deniz Yüzbaşı Savmi (Uçan) ve ekibi, uçakların flotörleri altına tekerlek takmak suretiyle, Herkulesbad'dan havalandılar ve Lom Palanka'ya indiler. İki deniz uçağı 28 Eylül 1915'te İstanbul'a ulaştı. Trenden indirildikten sonra Deniz Tayyare Mektebi'ne gönderildiler ve orada monte edildiler. Keyüsk, *1914-1916*, s. 57.

97 1917 Şubat ayı içerisinde bir grup pilot ve rasıt adayı, 1. Deniz Tayyare Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Savmi (Uçan) başkanlığında, eğitim ve staj için Almanya'ya gönderilmişlerdi. Kurter, age, C. III, s. 75.

98 Birinci Dünya Savaşı boyunca Osmanlı havacılık teşkilatında üç deniz tayyare bölüğü kurulmuştur. 1. Deniz Tayyare Bölüğü, Güllük ve İzmir'de, 2. Deniz Tayyare Bölüğü kısa bir süre Ereğli'de, savaşın sonlarına doğru kurulan 3. Deniz Tayyare Bölüğü ise Batum'da görev yapmıştır. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Alman Deniz Tayyare birlikleri görev yapmıştır.

larına karşı Marmara Denizi'ni gözetlemek ve İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açılan bölgesinin güvenliğini sağlamaktı.

[Serno Tekrar Çanakkale'de]

Binbaşı Serno 1915'te oldukça macera dolu bir göreve soyundu ve Çanakkale'de düşmana karşı düzenlenen ilk muharip uçuşu üstlenerek birçok kez Gelibolu'daki çatışmalarda aktif görev aldı.[99] Mayıs ayındaki ilk muharip uçuşta tabanca ve tüfek ile çatıştı.[100] Ağustos başında Çanakkale'den Marmara Denizi'ne yol alırken bir düşman denizaltı tarafından vurulup batırılan *Barbaros Hayrettin* isimli Türk savaş gemisinin güvertesinde de bulunmuştu.[101] Bir seferinde de oldukça kötü durumdaki bir

99 Serno görev raporunda yazmasa da Çanakkale'ye döndüğü bu dönemde 1. Tayyare Bölüğü komutanlığını bir süre üzerine aldığı Türk kaynaklarında yer almaktadır. *Türk Hava Harekâtı*, s. 44.

100 İtilaf Devletlerinin 25 Nisan 1915 tarihinde Çanakkale'ye çıkartma yapmasından sonra, *Manica* balon gemisinin yaptırdığı ateş yönlendirmesi Türk tarafında ağır kayıpların yaşanmasına neden olmuştur. Bu durum 5. Ordu Komutanlığı Karargâhı'nda büyük üzüntü ve hoşnutsuzluk yaratmıştır. Ordu Komutanı von Sanders, 30 Nisan 1916'da Osmanlı Genel Karargâhı'na gönderdiği mesajda; balonun muhakkak yok edilmesini, Serno'nun gelerek, balona taarruz etmesini talep etmiştir. von Sanders mesajında ilaveten Serno'nun kimin emrinde olduğunun bilinmediği ifadesi de yer vermiştir. Keyüsk, *1914-1916*, s. 218. Çanakkale'ye gelen Serno; 2 Mayıs günü, yanına rasıt olarak Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey ile birlikte çıktığı keşif ve bombardıman uçuşunda, Seddülbahir üzerinde iki İngiliz uçağı ile karşılaştı. Uçaklar arasında bir hava muharebesi yapıldı. Bu, bir Türk uçağının ilk hava muharebesidir. Uçaklarda makineli tüfek bulunmadığından silah olarak, Parabellum tabancaları kullanıldı. Bu ilk hava savaşında Serno ve Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey İngiliz uçaklarını uzaklaştırmaya muvaffak olmuştur. Keyüsk, *1914-1916*, s. 69.

101 8 Ağustos 1916 tarihinde sabaha karşı, İngiliz E11 denizaltısı Bolayır önlerinde *Barbaros Hayrettin* zırhlısını pusuya düşürdü. E11'in komutanı Yüzbaşı Nasmith gemiyi torpido ile vurdu ve alabora olan zırhlı, kısa sürede sulara gömüldü. Bir tesadüf olarak, İstanbul'dan Galata Meydanı'na dönmekte olan Serno da, gemide bulunuyordu ve kıl payı, ölümden kurtuldu. Holzhausen, *age*, s. 80. Batan *Barbaros Hayrettin* zırhlısından kurtulan Yüzbaşı Serno, Galata'ya geldi. O günlerde müttefikler yanıltma amacıyla Midilli adasına da bazı birlikler çıkarmıştı. Durumu anlamak üzere, bu adaya keşif uçuşları tertiplendi. Bu uçuşlar 10 ve 13 Ağustos 1916 tarihlerinde, 1. Tayyare Bölüğü uçakları tarafından yapıldı. Bu uçuşlardan birisine Serno da iştirak etti. Uçuşların sonucunda, adada bulunan birliklerin önemli bir kuvvet oluşturmadığı ve ada sularında düşman gemi topluluklarının bulunmadığı saptandı. Kurter, *age*, C. II, s. 161.

uçak ile İstanbul'a uçarken açık denize acil iniş yapmak zorunda kalmış ve boğularak ölme riski ile karşı karşıya kalmıştı.[102] Binbaşı Serno, 1915 senesinde Türkiye'deki gereksinimleri tedarik etmek ve Alman komuta kademesinden ilave yardım talep etmek üzere iki kez Almanya'ya gitti.[103] İlk gidişinde daha evvelden el koyulan uçaklar hakkında pazarlık yapmak üzere bir süre Sofya ve Bükreş'te bulundu. İkinci ziyaretinde Sofya'daki ilgili Bulgar makamlarına yeni kurulacak bir Bulgar hava birliği hakkında bilgi verdi. Yeşilköy'de Döberitz-Adlershof'u andıran Alman tarzında ufak bir havalimanı inşa etmiş oldu. Havaalanı, hava birlikleri, bunların askerî ve teknik komutası, Türk havacılarının giyimi, maaşların ödenmesi, pilot ve gözlemcilerin seçimi ile eğitimi, teknik personelin istihdamı ve eğitimi ve Alman-Türk uçak amblemi gibi konulardaki emir ve kurallar Alman tarzında uygulandı.[104]

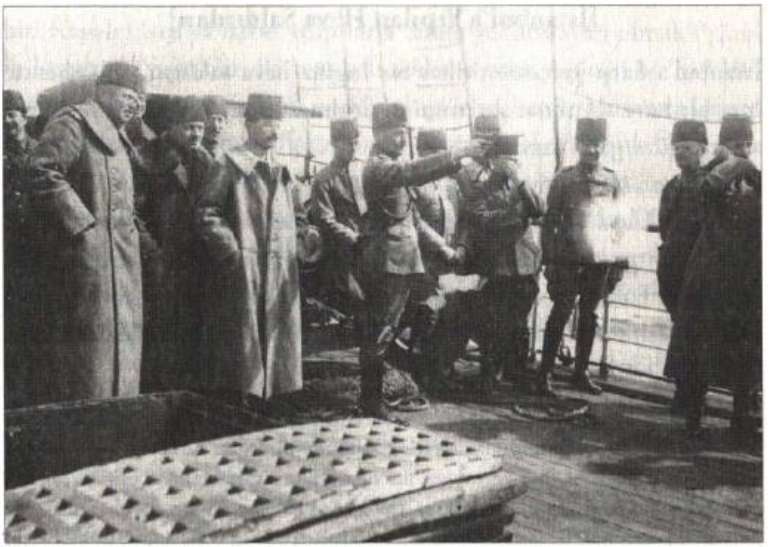
1916 başında henüz bir yıl evvel kurulmuş olan[105] Türk havacılığı geniş çapta bir hava gücüne ulaşmıştı. Devreye sokulan yeni bir teşkilatlanmadan da bu noktada bahsetmek gerekir. Enver Paşa, Türk hava gücünün Almanya'daki gibi artık Türk Genelkurmayı altında yapılanmış bir teşkilata bürünmesi emrini verdi. Böylelikle Türk hava gücü 13. Şube olarak hizmete girdi. Bununla beraber şubenin başına "Hava Kuvvetleri Komutanı" olarak savaş boyunca Binbaşı Serno'nun

102 Türk kaynaklarında bu konu ile ilgili bilgi bulunmamaktadır.

103 Serno, ilk olarak 1915 Mayıs ayı içinde, ikinci kez ise 17 Kasım 1915 tarihinde Almanya'ya gitmiştir.

104 Serno, havacılara bazı özel hak ve ayrıcalıklar tanınması için çalışmıştır. Bazı özel yönetmeliklerin çıkarılmasına ön ayak olmuştur. Örneğin; uçak bölükleri idari yönetmeliği, bröve taşıma ve özel uçuş tazminat yönetmelikleri 1915 yılı içinde uygulamaya konuldu. Uçak bölükleri ile bağlı bulundukları ordu ve kolordu komutanlıkları arasındaki koordinasyonu sağlamak üzere, birden fazla uçak birliği bulunan ordularda, Tayyare Kıtaatı Komutanlığı adı altında yeni bir aracı makam da oluşturulmuştur. Kurter, *age*, C. II, s. 425.

105 Tekrar açıklamak gerekirse Türk havacılığı bir sene önce kurulmuş değildir. Kuruluş çalışmaları 1911 yılına dayanmaktadır. Serno bu ifadesi ile kendisinden önceki Türk havacılığını ve bu konudaki çalışmaları yok saymaktadır. Türk havacılığının kuruluş dönemi için, havacılığın kuruluş çalışmalarındaki kişi olan Süreyya İlmen'in anılarına bakılabilir. Bkz.: Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947. Süreyya İlmen'in askerî ve sivil hayatındaki çalışmaları için bkz.: Ö. Kürşad Karacagil, *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2011.



Nisan 1918'de Karadeniz'de Batum yolunda Serno, bir gemide atış talimi yapan Enver Paşa'yı izliyor. (BA/MA, MSG2/10875, s. 3: Personalbogen des damaligen Hptm. i.G. Erich Serno und Bilder (Aufnahmen) während seiner Tätigkeit in der Türkei.)

vazgeçilmez mesai arkadaşı olan Yüzbaşı Şakir Fevzi Bey getirildi. Yeni teşkilatın faaliyetlerini yürütebilmesi için içinde birçok ofisin bulunduğu Pera'daki bir otel karargâh binası olarak hizmetine verildi.[106]

106 Bu konuda Serno'nun açıklamaları tarihi olaylarla farklılık göstermektedir. Birinci Dünya Savaşı boyunca Osmanlı Ordusu'nun üst teşkilat yapısı biraz karışıktır. Hem Harbiye Nezareti hem de "*Genel Karargâh*" adı altında Baş Komutanlık karargâhı bulunmaktadır. İkisinin başında da Enver Paşa'nın bulunması teşkilatın anlaşılmasında sorun yaratmaktadır. Harbiye Nezareti genellikle planlama görevlerini yürütürken Genel Karargâh harekâtın icrası ile ilgilenmiştir. Serno'nun bahsettiği "*Umuru Havaiye Şubesi*"dir. Genel Karargâh'ta bulunan "*Sahra Seyri Havaiye Şubesi*" ismiyle görev yapan 13. Şube; 23 Kasım 1915 tarihinde Genel Karargâh'taki şubenin adı "*Umuru Havaiye Şubesi*" olarak değiştirildiği gibi Şube Müdürü'ne "*Müfettiş*" unvanı verildi. Tümen Komutanlığı yetkisini taşıyan Umuru Havaiye Müfettişliği'ne Binbaşı Serno atandı. Şube, Beyazıt'ta, Harbiye Nezareti binasının yanında bulunan eski Hassa Dairesi içinde, 21 Kasım 1915'ten itibaren çalışmaya başladı. Keyüsk, *1914-1916*, s. 58. Umuru Havaiye Müfettişliği'nin görevleri; hava birlikleri ve kuruluşlarının bütçesinin hazırlanması, bunların çalışmalarının denetlenmesi, havacılıkla ilgili yasa taslağı ve yönetmeliklerin hazırlanması, havacıların eğitimi, havacılıktaki yenilik ve gelişmelerin takip edilmesi gibi işlerdi. *Türk Hava*

[İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları]

İstanbul'a karşı gerçekleştirilen bir İngiliz hava saldırısı,[107] başkentte özel bir hava savunma sisteminin kurulmasını teşvik etti. Karadeniz'e açılma güzergâhı üzerinde bekleyen *Göben* ve *Breslau*'nun bulunduğu İstinye Limanı civarlarına kadar geniş bir savunma alanı üzerinde duruldu. Hava savunma topları ve makineli tüfeklerin yanında bu görev için uçaklara da ihtiyaç vardı. Bu amaçla Almanya'dan üç adet tek kişilik Fokker uçağı daha getirildi ve Yeşilköy'de konuşlandırıldı.[108] Uçaklar Türk avcı pilotlar tarafından uçurulacaktı.[109] İngiliz uçakları,

Harekâtı, s. 68. 15 Şubat 1916'da, Harbiye Dairesi'ne bağlı olan 9. Şube'nin adı "Umuru Havaiye" şubesi olarak değiştirilmiştir. Umuru Havaiye Müfettişliği'ne; uçak birlikleri ve istasyonları, balon müfrezesi, uçaksavar birlikleri, topçu ölçme birlikleri, uçak depoları ve parkları, fotoğrafçılık ve fotogrametri şubesi, meteoroloji servisi gibi kuruluşlar bağlanmıştır. Bu yeni yapılanma, Türk askerî havacılığında bir aşama teşkil etmektedir. Daha önce Muhabere ve Muvasala Şubesi'ne bağlı olan Türk askerî havacılığı, bu bağımlılıktan kurtulmakta ve doğrudan Genel Karargâh bünyesinde yer almaktadır. Serno'nun sağ kolu durumunda olan Yüzbaşı Şakir Fevzi Müfettişliğin Kurmay Başkanlığı görevine getirilmiştir. Müfettişlik teşkilatı birden büyüdüğü için, Beyazıt'taki Hassa Dairesine sığmaz olmuş ve Galata'daki Merkez Han'ın bir dairesine taşınmıştır. Kurter, *age*, C. II, s. 216. Bu sebeple Yüzbaşı Şakir Fevzi, Hava Kuvvetleri Komutanı değil Müfettişlik Kurmay Başkanıdır.

107 İstanbul'a ilk İngiliz hava saldırısı, 14/15 Nisan 1916 gecesi yapılmıştır. Kurt ve Güvenbaş, *age*, s. 77.

108 Ayastefanos'ta konuşlu 9. Harp Tayyare Bölüğü'nde Fokker E.I/III tipi uçak hiç kullanılmamıştır. Fokker D.I tipi sekiz uçak ise Kasım 1917 tarihinde İstanbul'a gelmiştir. 1916 yılının yaz aylarında az miktarda üretilen Fokker D.I uçaklarında 120 beygirlik Mercedes D.II motoru bulunuyordu. 150 km/s hıza ulaşabilen uçak, 4.000 metreye çıkabilmekteydi. Uçak pilotun önünde bir adet pervane içinden ateş edebilen senkronize makineli tüfeğe sahipti. Motor gücünün azlığı ve düşük performansı nedeniyle, Batı Cephesi'nde hizmete girdiğinde, yeni tip Fransız ve İngiliz av uçakları ile baş edememiş ve 25 adet üretildikten sonra imalatı durdurulmuştur. Fokker D.I. tipi av uçaklarından üç tanesi, 1917 Aralık ayı içinde İstanbul'un hava savunmasından görevli 9. Harp Tayyare Bölüğü'ne tahsis edilmiştir. Kurter, age, C. III, s. 192, 198.

109 Birinci Dünya Savaşı'nda, Türk havacılığının başındaki Almanlar tarafından hiçbir Türk pilot avcı uçağı pilotu olarak yetiştirilmemiştir. Sadece bir avuç Türk pilotu kendi yetenekleri ile avcı uçakları ile uçabilmiştir. Bu pilotlar; Yüzbaşı Fazıl Bey, Pilot Astsubay Vecihi (Hürkuş) Bey'dir. Sadece Pilot Astsubay Halil, av pilotu olarak yetiştirilmek üzere, Almanya'ya gönderilmişti. Bu konuda bilgi ve deneyim gördükten sonra 26. Alman Hava Birliği'nde de bir süre çalışmış ve bu birlikle, 20

biri Kapalı Çarşı'ya isabet edip fazla zarara yol açmayan olmak[110] üzere İstanbul'a yaptıkları iki bombalı saldırı sonrası üçüncü bir harekâtı gerçekleştiremediler.[111] Türk uçakları İngilizleri henüz Marmara Denizi üzerinde avlamakta muvaffak oldu.[112] Bu çatışmalarda Türk Üsteğmen Fazıl Bey, Fokker uçağıyla gösterdiği keskin bir performans ile göze çarptı ve düşman uçaklarından birini düşürmeyi başardı. Düşman geri çekilse de Çanakkale dolaylarında yeniden çatışmaya girildi.[113] Üsteğmen Fazıl buradaki çatışmada ağır yaralandı ve uçağıyla beraber Yeşilköy'e geri dönmeyi başarabildi. Üç gün sonra aldığı yaralardan ötürü hayatını kaybetti.[114] Fazıl Bey'in cesareti ve uçuş kabiliyeti tüm

---

Mayıs-16 Haziran tarihleri arasında, Batı Cephesi'nde görev yapmıştır. Dokuz harp görevine katılarak, Alman makamlarından takdir almıştır. Kurter, *age*, C. IV, s. 74.

110 18 Ekim 1918 tarihinde yapılan hava saldırısıdır. Bu tarihte öğleden önce ve öğleden sonra olmak üzere iki hava saldırısı gerçekleşmiştir. İstanbul'a yapılan hava saldırıları içinde en ağır zayiata sebep olan hava saldırısıdır. Serno'nun bahsettiği gibi "*fazla zarara yol açmayan*" bir saldırı değildir. Beşer İngiliz uçağı tarafından yapılan iki saldırıda 50 kişi vefat etmiş, 86 kişi yaralanmıştır. İki Türk vatandaşının da savunma mermileri sebebiyle yaralanması dolayısıyla yaralı sayısı 88'dir. Kurt ve Güvenbaş, *age*, s. 256-267.

111 Birinci Dünya Savaşı boyunca İstanbul'a toplam 15 hava saldırısı yapılmıştır. 1916 yılı içinde bir, 1917 yılı içinde iki, 1918 yılı içinde 12 hava saldırısı gerçekleşmiştir. Bu saldırılarda uçaklardan atılan bombalardan ve Türk savunma ateşinden kaynaklı; 101 ölüm ve 184 yaralanma meydan gelmiştir. Kurt ve Güvenbaş, *age*, s. 311.

112 İstanbul'a yapılan 15 hava saldırısı ve birçok keşif uçuşundan sadece bir tanesi önlenebilmiştir. Bu önleme de 25 Ekim 1918 tarihinde gerçekleşmiştir. Kurt ve Güvenbaş, *age*, s. 277-298.

113 25 Ekim 1918 hava saldırısında İstanbul'dan dönüş yapan İngiliz uçaklarına Çanakkale'de de önleme yapıldığı bilgisi gerçekleri yansıtmamaktadır.

114 Serno, Yüzbaşı Fazıl Bey'in hava savaşını tamamen karıştırmıştır. İlk olarak bu hava savaşı Fokker av birliğinin kurulduğu dönemde değil, Osmanlı Devleti'nin Mondros Mütarekesi'ni imzalamasından sadece beş gün önce 25 Ekim 1918 tarihinde meydana gelmiştir. Bu hava savaşında Fazıl Bey, Fokker av uçağı değil Albatros D.III av uçağı kullanmıştır. Bu hava savaşında yaralanan ve yaralı hâlde Ayastefanos'ta dönmeyi başaran Fazıl Bey, tedavi sonrası iyileşmiş ve Kurtuluş Savaşı'nda önemli görevler üstlenmiştir. Fazıl Bey, İzmir'in kurtarılmasından sonra, 27 Ocak 1923 tarihinde öğrencisi Astsubay Emin Bey ile çıktığı eğitim uçuşu sırasında uçağının düşmesi sonucu kaldırıldığı hastanede şehit olmuştur. Uzun yıllar Fazıl Bey'in şehit olduğu 27 Ocak tarihi "*Hava Şehitlerini Anma Günü*" olarak kutlanmıştır. Son olarak bu hava savaşından dönen İngiliz uçaklarını Çanakkale'de tekrar önlemek mümkün olmamıştır. Kurt ve Güvenbaş, *age*, s. 277-298.

arkadaşlarına örnek olmuştur. Fazıl Bey'in uçuş performansı, geçen zaman içerisinde alınan eğitim sonrası Türk pilotlarının ulaştıkları seviyeyi açıkça göstermekteydi.[115]

[El-Şahin Yüzbaşı Buddecke]

İngilizlerin Ocak 1916'da Gelibolu'dan çekilmesi sonrası Enez Körfezi'nden İzmir'e ve İskenderun Körfezi'ne kadarki sahil hattının gözetlenmesi havacıların göreviydi. Çanakkale'deki birliğin merkezi bu sebeple Galata'da kaldı ve Bulgar-Alman havacıları ile birleşilen Dedeağaç sınırına kadarki bölge ile İzmir'e kadarki alandan sorumluydu. İzmir'de de bir havaalanı inşa edilmiş olup keşif uçağı sayısı da altıya yükseltilmişti. İzmir evvelden üç kez saldırıya uğramış olduğu için buraya da Buddecke'nin üç avcı uçağından oluşan birliği konuşlandırıldı.[116] İzmir semalarında birçok İngiliz uçağı düşüren Buddecke bu şehirde âdeta popüler bir kahraman olmuştu.[117] Keşif birliğinin sorumluluk

115 Serno'nun iddiasının aksine Fazıl Bey Almanya'da değil İngiltere'de pilot eğitimine başlamıştır. Fazıl Bey 1912'de İngiltere'nin Bristol uçuş okuluna eğitime gönderilmiştir. Balkan Savaşı'nın başlaması üzerine eğitimini yarıda bırakarak Türkiye'ye dönmüş ve pilot eğitimini Ayastefanos'ta tamamlamıştır. Birinci Dünya Savaşı ve Türk Kurtuluş Savaşı'nın en deneyimli ve yetenekli pilotlarından birisidir. Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Ankara, s. 95.

116 İzmir'e ilk Fokker av uçağı Nisan 1916 tarihinde gönderilmiştir. Serno'nun iddia ettiği gibi üç değil sadece bir uçaktır ve Yüzbaşı Buddecke tarafından götürülmemiştir. Buddecke, o tarihte Çanakkale'de konuşlu 6. Harp Tayyare Bölüğü komutanıdır. Yüzbaşı Buddecke, mart ayı sonlarına doğru, hava faaliyeti giderek yoğunluk kazanan İzmir'e gönderildi. Yeni kurulan bölüğün ilk aylardaki faaliyeti hakkında fazla bilgi yoktur. İzmir Sasalı'da konuşlu 12. Harp Tayyare Bölüğü'nün ilk bölük komutanının, Yüzbaşı Joachim Buddecke olma olasılığı fazladır. Fakat Yüzbaşı Buddecke İzmir'de fazla kalmamıştır. Daha Çanakkale'den İzmir'e gelmeden önce, tekrar Avrupa Batı Cephesi'ne gönderilmesi için müracaat etmiş ve Türkiye'den ayrılmıştır. Kurter, *age*, C. III, s. 87.

117 Yüzbaşı Buddecke 30 Mart 1917 tarihinde Fokker av uçağı ile uçuş yaparken, Foça üzerinde iki İngiliz uçağına rastladı. Bunlardan birisinin Henri Farman, diğerinin ise, Nieuport tipinde oldukları kaydedilmektedir. Buddecke hemen bu uçaklarla hava muharebesine girdi. Usta pilot önce Farman'a taarruz etti ve onu vurdu. Uçak mecburi iniş yapmaya çalışırken, yandı. Personeli esir edildi. Buddecke bu uçaktan sonra Nieuport av uçağı ile hava muharebesi yaptı ve onu da düşürmeyi başardı. Uçağın pilotu esir alındı. Buddecke'nin bu zaferi, İzmir halkı arasında büyük

alanı tüm Güney Anadolu sahili boyunca İskenderun Körfezi'ne kadar belirlenmişti.[118] Burada ise Tarsus'ta kurulan birliğin keşif gücü devreye giriyordu ve operasyon alanı Beyrut semalarına kadar uzanmaktaydı.[119]

Tüm sahil savunması Gelibolu'daki muharebeler sonrası karargâhı Çanakkale'den Pasderma'ya[120] taşınan 5. Ordu Komutanı Mareşal Liman von Sanders'in sorumluluğu altındaydı. Bu komutanlığa tüm kıyı emniyetinden sorumlu hava birlikleri emrinde bulunduran havacı bir subay da atandı.[121] 5. Ordu'nun hava gücünün ilk komutanı Binbaşı Schueler van Krieken[122] idi. Kendisini Yüzbaşı Kettembeil[123] ve Yüzbaşı

yankı yaptı ve moralleri yükseltti. Kendisine "Şahin" unvanını vermişlerdi. Kurter, *age*, C. III, s. 20.

118 Serno'nun burada bahsettiği birlik İzmir Seydiköy'de (Gaziemir) konuşlu 5. Tayyare Bölüğü'dür.

119 Serno'nun bahsettiği birlik 4. Tayyare Bölüğü olmalıdır. 4. Tayyare Bölüğü Kıbrıs Adası'ndaki İngiliz ve Fransız askeri yığınağının tespit edilmesi için kurulmuş ve 23 Aralık 1915'te Adana'da 4. Ordu Komutanlığı'na bağlı olarak göreve başlamıştır. 1917 yılı ortasında Silifke Meydanı'na intikal etmiştir. 1917 yılı Ekim ayının son günlerinde Mersin'e bir Alman deniz uçak müfrezesi göreve başladı ve işlevi sona eren 4. Tayyare Bölüğü Hicaz'a gönderilmesi için hazırlıklara başlanmıştır.

120 Pasderma kelimesi ile nereyi kast ettiği tespit edilememiştir. 5. Ordu Komutanlığı'nın İzmir'e taşındığı bilindiği için İzmir'de bir semti kast ediyor olmalıdır.

121 5. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı'nı kast ediyor. Yeni uçakların gelmesi ve havacı sayısının artmasıyla, tayyare bölük ve müfrezelerinin sayısı da giderek artıyordu. Bu nedenle, bazı ordularda birden fazla hava birliği bulunmaktaydı. Bunların, emrine girdikleri ordu komutanlığına ayrı ayrı muhatap olmaları bazı idari güçlükler doğurduğu için bu gibi ordularda "*Ordu Tayyare Kıtaat Komutanlığı*" kurulması düşünüldü ve uygulamaya konuldu. İlk olarak 1916 yılının Ağustos ayında, 5. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı kuruldu ve başına Alman Rasıt Binbaşı van Krieken getirildi. Eylül ayında da, 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı faaliyete geçti. O güne kadar 2. Tayyare Bölüğü Komutanlığı görevini yürütmüş olan Yüzbaşı von Aulock bu komutanlığa atandı. Komutanlık merkezleri sırasıyla, İzmir ve Bağdat'tı. Kurter, *age*, C. II, s. 325.

122 Schueler van Krieken: Türkiye'de ne zaman göreve başladığı tespit edilemeyen Rasıt Binbaşı Schueler van Krieken, 1916 Ağustos ayında, 5. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı olarak atanmıştır. Bu görevini 1917 yılının başında, 1. Tayyare Bölüğü'nde çok başarılı bir rasıtlık görevi yapan ve bir ara Sina'daki 300. Paşa Bölüğü'nde de çalışan Karl Kettenbeil'e bırakmıştır.

123 Karl Kettembeil: Çanakkale'de kara savaşlarının yoğun yaşandığı Temmuz-Ağustos 1915 döneminde 5. Ordu birliklerinde görev yaparken geçici olarak 1.Tayyare Bölüğü'ne rasıt olarak görevlendirilmiştir. Eylül 1915'te ataması yapılmıştır. 27 Eylül 1915'te Alman pilot Preussner ile birlikte çıktığı görev uçuşunda İtilaf

Faller[124] takip etti.[125] Keşif görevleri genellikle Akdeniz üzerinden açık denizdeki adalara kadar genişliyordu. Bu uçaklar ayrıca bölgeye giriş ve çıkış yapan Alman denizaltıların da güvenliğini sağlamaktaydı.

İngilizler 1915 sonunda Mezopotamya Cephesi'nde Bağdat'ın yakınlarındaki Selman-ı Pak'ta geri püskürtüldü[126] ve akabinde General Townshend'in komutasındaki bir tümen Kût'ül Amâre'de kuşatıldı.[127] Türk Ordusu'nun uzun süredir danışmanlığını yürüten Goltz Paşa

Devletlerine ait bir uçağı düşürmeyi başarmıştır. Bu olay Türkiye'de kazanılan ilk hava zaferidir. Nisan-Ekim 1917 tarihleri arasında Filistin Cephesi'nde görev yapan 300. Paşa Bölüğü'nde rasıt olarak görev yapmıştır. 15 Ekim 1917 tarihinde asli görevli olan 1. Tayyare Bölüğü'ne dönmüştür. Tam tarihi tespit edilmemiş olmakla beraber 1917 yılının sonlarına doğru 5. Ordu Tayyare Kıtaatı İzmir Grubu Komutanlığı'na atanmıştır. Temmuz 1918'de İzmir Grup Komutanlığı'nın lağvedilmesi üzerine 5. Ordu Uçak Birlikleri Komutanlığı görevine getirilmiştir. Mondros Mütarekesi'nden sonra ülkesine dönmüştür.

124 Arthur Faller: Türkiye'ye ne zaman geldiği tam olarak tespit edilmemiş olmakla beraber 1915 yılının sonunda geldiği değerlendirilmektedir. 1. Tayyare Bölüğü'ne pilot olarak görevlendirilmiş ve tespit edilen ilk uçuşunu 5 Ocak 1916 tarihinde gerçekleştirmiştir. Mayıs 1916'da, yine 5. Ordu Komutanlığı bağlısı olarak görev yapan, İzmir-Seydiköy'de (Gaziemir) konuşlu 5. Tayyare Bölüğü Komutanlığına atanmıştır. Ekim 1917'ye kadar bölük komutanlığı görevi yürütmüş ve bu tarihte Üsteğmen Pfannenstiel'e bırakmıştır. Bunun ardından Türkiye'de ayrıldığı değerlendirilmektedir.

125 Faller 5. Ordu Uçak Birlikleri komutanlığı yapmamıştır. İzmir Seydiköy'de (Gaziemir) konuşlu bulunan 5. Tayyare Bölüğü'nün komutanlığını yapmıştır. Serno'nun karıştırdığı isim Alman Binbaşı Weyert olmalıdır.

126 İngiliz birlikleri 21 Kasım 1915'te Irak Cephesi'nde yeni bir taarruz başlattı. İngiliz taarruzu bazı kesimlerde gelişme gösterdi. Yapılan çetin ve kanlı çarpışmalar sonucunda, İngiliz birlikleri savunma mevziinin bir kesimine girme yapmayı başarmışlardı. Yapılan bir karşı taarruz çok başarılı oldu. İngilizler yenilgiye uğratıldı. Irak ve Havalisi Komutanlığı Kurmay Başkanlığı, 25 Kasım'da bir uçağa, Nahcivan yönünde düşman kuvvetinin bulunup, bulunmadığının öğrenilmesi görevini verdi. Uçak görevini yaparak, Diyale köprüsü civarına indi ve komutanlığa keşif raporunu verdi. Uçağın getirdiği bilgiler ve yerden yapılan keşifler, İngilizlerin bozgun hâlinde Selman-ı Pak mevziinden çekilmekte olduklarını gösteriyordu. Bu bilgiler üzerine, İngilizlerin çekilme yönlerini belirleyebilmek amacıyla, bir hava keşfi daha yapılması istendi. Keşif uçağı, İngilizlerin Bağdadiye ile Hamas arasında, Dicle nehrinin dirseklerinde toplanmakta olduklarını görerek, rapor etti. 26 Kasım günü, Selman-ı Pak mevzii tamamen düşmandan temizlendi ve Türk birlikleri İngilizleri takibe başladı. *Türk Hava Harekâtı*, s. 59.

127 Kût'ül Amâre'nin kuşatılması 7 Aralık 1915 tarihinde tamamlanmıştır. *Irak-İran Cephesi*, s. 429, 430.

Mezopotamya'daki birliklerin komutasını ele aldı.[128] Bu cepheye yollanan hava birliği önemli görevler üstlendi.[129] Birlik gerekli yedek parçalar temin edilemediği için zorluklarla başa çıkmak zorunda kaldı.[130] Sadece eski teçhizatın yedeklerinin temini değil ayrıca birliğin güçlendirilmesi de söz konusuydu. Bu hengâmede deneyimli ve cesur pilot Yüzbaşı von Aulock düşerek hayatını kaybetti.[131] Onun tasarladığı, Mezopotamya'da kurulması öngörülen bir hava birliği planı olabildiğince uygulandı.[132] 14 Albatros çift kanat ve dört Fokker avcı uçağı[133],

128 Çok geniş bir saha üzerinde, çok geniş yetkilerle donatılmış olan 6. Ordu Komutanı von der Goltz, Kurmay Başkanı Kurmay Albay Kâzım Karabekir ve birkaç Alman subayı, karargâhın diğer subay ve memurlarıyla birlikte, 15 Kasım 1915 tarihinde, İstanbul'dan hareket etti. Beytiisa Muharebesi'nin cereyan etiği 19 Nisan 1916 günü öğleden önce 6. Ordu Komutanı Mareşal vonder Goltz, 11 gün önce yakalandığı tifüs hastalığından kurtulamayarak vefat etmiştir. *Irak-İran Cephesi*, s. 378, 762.

129 Serno'nun bahsettiği birlik 2. Tayyare Bölüğü'dür. Aralık 1915 tarihinde Ayastefanos'ta kurulan birlik 10 Şubat 1916 tarihinde Bağdat'ta göreve başlamış ve Kût'ül Amâre kuşatmasında etkin görev almıştır.

130 Yüzbaşı Aulock, 26 Şubat 1916 tarihinde 2. Tayyare Bölük Komutanı olarak yazdığı bir raporda: Uçaklara yedek parça temin edilememesinin, bölük komutanının en büyük sorunlarından birisi olduğundan bahsetmektedir. Gerekli parçalar İstanbul'dan telgrafla istenmekle beraber, gelmeleri için çok uzun bir süre gerekmektedir. Yerel olanaklar çok kısıtlıdır. Bağdat şehrinde metal işçiliği hiç yoktur. Kereste işleyen marangozlar vardır. Kırılan pervaneler yerel marangozlarda yaptırılmaktadır. Malzeme yokluğu nedeniyle, İngiliz pamuk balyaları üzerindeki çelik şeritler bile kullanılmaktadır. Bölük komutanının yazdığına göre; ele geçen en önemsiz bir metal parçası bile değerlendirilmekte ve onarımda kullanılmaktadır. Kurter, *age*, C. II, s. 244.

131 Yüzbaşı von Aulock, 3 Nisan 1917 tarihinde, HK2 numaralı Halberstadt D.V av uçağının motorunda meydana gelen arıza sonucunda uçağın düşmesi sebebiyle hayatını kaybetmiştir.

132 Yüzbaşı von Aulock'un önemli bir önerisi; Halep'te bir benzin, yağ ve bomba deposunun kurulmasıdır. Bu depo tesis edildiği takdirde; bölüğün bütün ihtiyaçları 15-20 gün içinde sağlanabilecektir. Hâlbuki 1,5-2 ay beklemek zorunda kalınmaktadır. Ayrıca mesafenin uzaklığı ve yolda birçok defa indirme-bindirme yapılması nedeniyle, gönderilen birçok malzeme yollarda elden çıkmaktadır. Malzemede kırım ve hasarlar olmakta, bazıları çalınmakta veya uzun nehir nakliyatı sırasında sulara kaptırılmaktadır. Kurter, *age*, C. II, s. 246.

133 2. Tayyare Bölüğü'ne gönderilen Fokker uçakları Kût'ül Amâre'de kuşatılan İngilizlere havadan erzak taşıyan İngiliz uçaklarının önlenmesinde önemli görevler üstlenmiştir. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, III. Cilt, Irak-İran Cephesi, 1914-1918, 1. Kısım*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları

yedek parçaları ve Türk personeli ile birlikte Mezopotamya'ya gönderildi.[134] Lojistiği ise Bağdat'a ulaştıktan sonra oradaki birlik ile Bağdat'ta inşa edilen havaalanının komutasını devralan Yüzbaşı Schüz üstlendi.

[Cephelerde İnceleme]

1916 yılının başlarında Binbaşı Serno ve kendisine refakat eden Şakir Bey farklı cephelerde birçok keşif ve teftiş gezilerinde bulundu. İlk önce Eskişehir ve Konya'daki meteoroloji merkezleri ziyaret edildi ve buradaki tesislere yeni konaklama ve ilave personel imkânları sağlandı. Ulukışla istasyonundan sonra kara yolu ile Kayseri üzerinden Sivas'a gidildi ve Yüzbaşı Ali Rıza[135] komutasındaki hava birliği teftiş edildi.[136] Bura-

Seri No: 3, Ankara, 1979, s. 776.

134 Serno'nun bahsettiği birlik 11. Tayyare Bölüğü olmalıdır. Birinci Dünya Savaşı'nda görev yapan en kısa ömürlü Türk tayyare bölüğüdür. 2. Ordu çok geniş bir cepheye sahipti. Bu geniş cepheyi, sadece Elazığ'da konuşlanmış bulunan 10. Tayyare Bölüğü ile denetim altında tutmak mümkün olmuyordu. Bu gerekçe ile 2. Ordu Komutanlığı'na bağlı 11. Tayyare Bölüğü'nün kurulmasına karar verildi. Kuruluş çalışmaları, mayıs ayı içerisinde, İstanbul'da başlandı. 1. Tayyare Bölüğü, 17 Temmuz 1917 tarihinde İstanbul'dan trenle hareket etti. Ceylanpınar'a gelen bölük burada trenden indirilerek kamyonlarla Derbesiye'ye nakledildi. Irak Cephesi'nde çarpılmaların yoğunlaşması üzerine bölüğün Irak Cephesi'nde görevlendirilmesine karar verildi. 11. Tayyare Bölüğü, 1917 Temmuz ayı sonlarında, uçaklarını havadan Musul'a gönderdi. Ağustos ayı içerisinde, Tigrit hava meydanından kısa bir süre uçuş yapıldı. Daha sonra, yaşanan teknik sorunlar nedeniyle 11. Tayyare Bölüğü lağvedilerek, 2. Tayyare Bölüğü ile birleşti. Birliğe ilk kuruluşunda altı adet Albatros C.III modeli uçak verilmiştir.

135 Ali Rıza (Göker): 1914 yılında Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde uçuş eğitimi almıştır. Bu eğitimin üzerine Almanya'ya gönderilerek orada da uçuş eğitimini tamamlamış ve bu eğitimini 18 Şubat 1915'te tamamlayarak 888 numaralı Alman brövesini edinmiştir. 20 Haziran 1915'te R4 numaralı Rumpler B.I uçağını Bulgaristan üzerinden uzun mesafe uçuşu yaparak Türkiye'ye getirmiş, bu başarısı üzerine iki yıl erken terfi ile ödüllendirilerek yüzbaşılığa terfi etmiştir. Çanakkale Cephesi'nde bulunan 1. Tayyare Bölüğü'ne görevlendirilmiştir. Burada görev yaparken rasıt Asteğmen İbrahim Orhan Bey ile birlikte, 30 Kasım 1915 tarihinde, bir Fransız uçağını düşürmüş ve uçak düşüren ilk Türk olmuştur. Bu başarısından dolayı Donanma Cemiyeti tarafından para ödülü ile taltif edilmiştir. 1916 yılının başında yeni kurulan 7. Tayyare Bölüğü'ne komutan olarak atanmıştır. 7. Tayyare Bölüğü'nde yaşanan olumsuzluklar nedeniyle 3. Ordu Komutanı tarafından görevden alınarak asli sınıfına iade edilmiştir.

136 O tarihte 7. Tayyare Bölüğü Sivas'ta değil Erzincan'da bulunmaktadır.

daki pilotların durumu oldukça vahimdi. İkmali oldukça zorlaştıran engebeli coğrafya yüzünden işler aksıyordu ve daha titiz olunmalıydı. İki uçak kırım geçirmişti ve bunlar diğer uçakların yedek parçalarının sağlanması için personel tarafından parçalara ayrılmıştı. Ordu komutası ile yaptığı görüşmeler sonrası Binbaşı Serno birçok yerde gerekli yardımı sağladı. Buradaki birlik için bir ikmal konvoyunun hazırlanması planlandı ve ilaveten birliğin güçlendirilmesi de görüşüldü. Serno'nun İstanbul'daki yardımcısı Binbaşı Weyer'e gerekli talimatlar gönderildi.

Binbaşı Serno, Sivas'tan hareketle Diyarbakır ve Musul'da da teftişte bulundu. Öncelikle Madros'a[137] geçip sonrasında Dicle'yi takip ederek Diyarbakır üzerinden Musul'a geçildi. Yolda görülen kervan yolları ve deve sürüleri bu coğrafyada lojistiğin ne kadar büyük zorluklarla gerçekleştirildiğini göstermekteydi. Diyarbakır'daki meteoroloji merkezi ziyaret edildi ve ileride bu merkezin taşınacağı bir havaalanı arazisi tespit edildi. Musul'a havaalanı bölgesini kontrol etmek için öncü bir hava birliği gönderildi. Sonunda bir alanda karar kılındı ve yakınlarında konaklanacak yerlerin inşası için gerekli hazırlıklar yapıldı. Binbaşı Serno ve Yüzbaşı Şakir, Helen tarihçi Ksenephon'un *Anabasis* eserinde[138] bahsettiği kelek adı verilen sallar ile Musul'dan Samarra'ya geçti. Buradan Bağdat demiryolunun bir parçası olarak inşa edilmiş hat üzerinde insan gücüyle çalışan drezin ile Mezopotamya'nın başkentine geçildi. Bölgedeki komutanlık ile yapılan görüşmelerde hava birliğinin gücü oldukça olumlu değerlendirilmiş;

137 Serno'nun nereyi kast ettiği tespit edilememiştir.

138 Ksenophon: (MÖ yaklaşık 432-MÖ 355) Atinalı yazar, tarihçi, komutan. Peloponnesos Savaşı'nda kentinin yenilgisini demokrasiden kaynaklanan disiplin eksikliğine bağlayarak demokratik yönetime karşı tavır aldı. MÖ 394'teki Koroneia Savaşı'nda Sparta saflarında Atinalılara karşı savaştı. Bunun üzerine ihanetle suçlanarak sürgün edildi ve bütün mal varlığına el kondu. Sokrates'in öğrencisi olan Ksenophon ilk eserini haksız ölümü üzerine hocasını savunmak için yazmıştır. Devlet adamlığı konusundaki *Kyros'un Eğitimi ve Tiranlık Hakkında*, Spartalılara ilişkin *Hellenika* ve *Lakedaimonların Devleti*, ev idaresine dair *İktisat Üzerine* yazarın başlıca kitapları arasında yer alır. En tanınmış eseri *Anabasis-On Binler'in Dönüşü*, Pers prensi Kyros'un iktidarı ele geçirmek için ağabeyi II. Artakserkes'e karşı açtığı sefere katılan Yunanlı askerlerin savaş ve yurda dönüş macerasını anlatır. Ksenophon'un anı ve deneyimlerini aktardığı *Anabasis*, çoğu Anadolu'da geçen büyük bir askerî seferin güncesidir. Bkz.: Ksenphon, *Anabasis, On Binler'in Dönüşü*, Ari Çokona (Çev.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.

fakat düşmanın hava üstünlüğü sebebiyle birliğin güçlendirilmesinin zorunlu olduğu dile getirilmişti. Yüzbaşı von Aulock bu hususla titizlikle ilgilenmişti. Kendisinin buradaki faaliyetleri takdirle anılmalıdır. Bağdat'taki havaalanı o dönem inşaat hâlinde bulunan tren istasyonunun yakınlarında, Dicle'nin batı yakasında bulunmaktaydı. Yüzbaşı von Aulock'un vefatından sonra komuta Yüzbaşı Faller'e geçmişti.[139] Bağdat şehrinde ufak bir atölye de kuruldu. Burada Selman-ı Pak'taki çatışmalarda ele geçirilen bir İngiliz uçağının[140] enkazından ustabaşı Bechlar'ın titiz çalışmaları sonrası yeni bir uçak meydana getirildi.[141] Bu uçak muharebelerde yeniden kullanıldığında İngilizler ellerinden çıkan bu uçağın nasıl bir şahesere dönüştüğünü fark ettiler ve birkaç gün sonra üzerinde "*yeni uçağınızın yedek parçaları*" yazısı bulunan bir paketi havadan bıraktılar.[142] Binbaşı Serno, Mezopotamya'daki hava birliğinin inşası ile ilgilenmeye devam etmekte olup komutanlık ile şu konularda anlaşmaya vardı: Bağdat'taki havaalanı bir hava karargâhına dönüştürüldü. Yüzbaşı Schüz'ün Yeşilköy'den devraldığı uçaklarla bölgeye varması ile bu karargâh Mezopotamya'daki hava bölüğünün merkezi hâline geldi. Cephe birliği öncelikle Kût'ül Amâre'de konuşlandırıldı. Musul lojistik üs olarak belirlendi

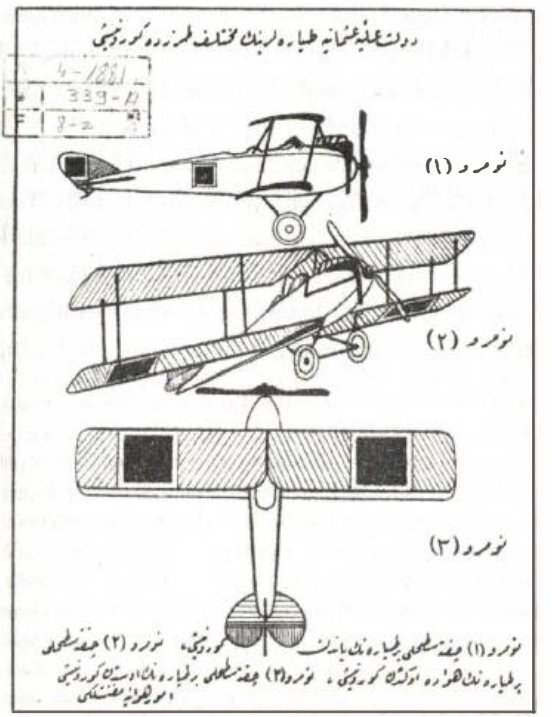
139 Serno burada da yanılgıya düşmektedir. Yüzbaşı von Aulock'un ölümünden sonra 6. Tayyare Bölük Komutanlığına Yüzbaşı Hans Schüz atanmıştır.

140 Irak Cephesi'nde ele geçirilen ilk İngiliz uçağı Fransız lisansı altında İngiltere'de üretilen Coudron G.III tipi uçaktır. 16 Eylül 1915'te yere inmeye mecbur edilen uçak ele geçirilmiş ve Bağdat'a götürülmüştür. Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey'in girişimleri ile Şam şehrinde bulunan ve Gnome motorlarından anlayan makinist İhsan ile marangoz Artin'in, gerekli avadanlık ve malzeme ile Bağdat'a gelmesini sağlamış ve uçak uçabilir hâle getirilmiştir. İkinci uçak ise 14 Kasım 1915 tarihinde ele geçirilen Maurice Farman M.F.7 modeli uçaktır. Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s. 94; Kurter, *age*, C. II, s. 202-203. Türk kaynaklarında uçakların onarımında ustabaşı Bechlar'ın katkısına dair bilgi bulunmamaktadır.

141 İngilizler, 21 Kasım 1915 günü Selman-ı Pak mevziine taarruza başladılar. O gün, taarruzun henüz başlamadığı saatlerde, Türk savunma mevzileri üzerinde keşif uçuşuna çıkan İngiliz uçağı, 51. Tümen'in açtığı ateş sonucunda isabet alarak, mecburi iniş yaptı. Uçağın personeli hayatını kaybetti. Aynı gün bir diğer İngiliz uçağı, motor arızası nedeniyle Türk hatlarının gerisine inmek zorunda kaldı. Serno'nun bahsettiği uçaklar bunlar olmalıdır. Kurter, *age*, C. II, s. 204. Türk kaynaklarında uçakların onarımında ustabaşı Bechlar katkısına dair bilgi bulunmamaktadır.

142 Bu konu ile ilgili Türk kaynaklarında bilgiye rastlanmamıştır.

ve buranın komutasını Yüzbaşı Faller üstlendi.[143] Faller, bu üssün inşası ve ileriki dönemde Bağdat demiryolu hattının en ucu konumundaki Ceylanpınar ile Musul arasında görev yapacak uçakların lojistik ihtiyaçlarından sorumluydu. Fırat üzerinden yapılan sevkiyatlara son verildi. Bağdat Meteoroloji İstasyonu Dicle'nin doğu kıyısından havaalanının yakınındaki batı kıyısına taşındı.



Osmanlı uçaklarının tanıtma işaretlerini gösteren askeri belge.
(ATASE, BDH, D: 2565, K: 11, F: 008-02)

143 Serno, Musul Tayyare İstasyonu komutanı olarak Yüzbaşı Faller'in ismini vermesine rağmen Türk kaynaklarında söz konusu istasyonun komutanı hakkında hiç bilgi bulunmamaktadır. Türk kaynaklarına göre Üsteğmen Arthur Faller, Mart 1915'te Çanakkale'de konuşlu 1. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamış ve Haziran 1916'da İzmir Seydiköy'de (Gaziemir) konuşlu 5. Tayyare Bölüğü Komutanlığı'nı üstlenmiştir. Ekim 1917'de bu görevden ayrılmasından sonra Türk kaynaklarında ismi bir daha geçmemektedir.

Binbaşı Serno, Bağdat'tan Musul'a dönüş yolunda iken Ceylanpınar'a yeni gelen Yüzbaşı Schüz ve sevkiyat konvoyu ile karşılaştı ve burada kendisi ile birtakım görüşmeler yaptı. Schüz tarafından getirilen tüm uçakların parçaları monte edilecek ve buradan bir seferliğine Musul'a hava yolu ile gönderilecekti.[144] Tesadüfen ertesi gün Mareşal von der Goltz'un de komuta heyeti ile Rasüleyn'e varmış olmasından dolayı kendisine hava birliklerinin kara birliklerine yapacağı katkılar izah edildi. Goltz Paşa, İran'a yönelik ön gördüğü harekâtlar çerçevesinde hava gücü talebinde bulundu. Bu sebeple Süleymaniye'de bir havaalanı inşa edilmesi kararı alındı.[145] Burada konuşlandırılacak uçaklar Serno döner dönmez Yeşilköy'den yola çıkarılacaktı.[146]

Şam'daki birliğin teftişinde olumsuz bir manzara ile karşılaşıldı. Buradaki uçaklar kötü durumda olup çoğu kırım geçirmişti. Bunlar Suriye kıyıları ve Dürziler ile Bedevi aşiretlerinin ayaklanmalarına karşı havadan istihbarat toplamak üzere kullanılmıştı. Uçuş istasyonu inşaatı da tamamlanmamıştı. Ordu Komutanı Cemal Paşa[147], sadece ziyan olan uçakların yedeklerinin teminini değil, bu hava bölüğünün kapasitesinin

144 Goltz Paşa 15 Kasım 1915 tarihinde, İstanbul'dan hareket etmiştir. *Irak-İran Cephesi*, s. 378.

145 Serno'nun Alman Askeri Arşivi'nden alınan görev raporunda Süleymaniye'ye konuşlandırılacak birlik hakkında bilgi verilmezken, Flanagan tarafından yayınlanan görev raporunda bu meydanda, 2. Tayyare Bölüğü'ne bağlı bir uçak müfrezesi konuşlandırılacağı yazmaktadır. Flanagan, *agm*, Part 1-2, s. 131; Kurter, *age*, C. II, s. 250.

146 2. Tayyare Bölüğü'ne takviye olarak gönderilen uçaklar ve personel, 1916 Nisan ayından itibaren peyderpey Bağdat'a gelmeye başladı. Bunlar arasında bulunan Fokker av uçağının montajına ve uçuşa hazırlanmasına öncelik verildi. Bu uçakla birlikte, Pilot Yüzbaşı Schüz de, Çanakkale Cephesi'nden Bağdat'a gelmiş bulunmaktaydı. Bu meydanda, 2. Tayyare Bölüğü'ne bağlı bir uçak müfrezesi konuşlandırıldı. Kurter, *age*, C. II, s. 290.

147 Cemal Paşa da, 18 Kasım 1914'de 4. Ordu Komutanlığı'na atanmıştır. 2. Ordu Kurmay Başkanı Albay von Frankenberg, Kurmay Yarbay Ali Fuat (Erdem) Kurmay Binbaşı Refet (Bele) ve daha bazı liyakatli subaylar olduğu hâlde 21 Kasım 1914'te İstanbul'dan hareket etmiş ve 6 Aralık 1914'te Şam'a ulaşmıştır. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, IV. Cilt, 1. Kısım, Sina-Filistin Cephesi, Harbin Başlangıcından İkinci Gazze Muharebeleri Sonuna Kadar*, Gnkur. Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Askeri Tarih Yayınları Seri No: 3, Ankara, 1979, s. 134-146. Bazı yayınlarda Bahriye Nazırı Cemal Paşa Ordu Komutanlığı görevine başlamak üzere, 4 Aralık 1915'te İstanbul'dan Şam'a hareket ettiği yazılıdır. Kurter, *age*, C. II, s. 70.

arttırılmasını emretti. Daha sağlıklı kıyı gözlemi yapılması için uçakların Beyrut'a kaydırılması düşünüldü.

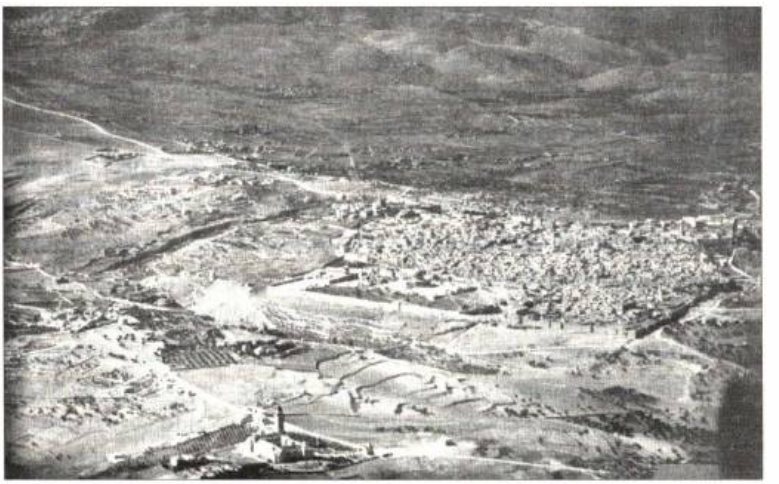
Medine'ye gerçekleştirilmesi planlanan teftiş, bu bölgeye gayrimüslimlerin girmesinin yasak olmasından dolayı Şakir Fevzi'nin telkini ile iptal edildi. Şakir Fevzi, bizzat Hicaz demiryolu hattı ile Medine'ye giderek birliği yerinde inceledi ve tatmin edici bir vaziyette olduğunu tespit etti. Buradaki uçaklar da fazla kullanılmalarından dolayı Şam'dakilere benzer durumdaydı.[148]

Kudüs'te ise Üsteğmen Dr. Koppe öncülüğünde Zeytindağı'nda bulunan meteoroloji merkezine bir ziyaret tertip edildi ve bunu Ölü Deniz'deki ek istasyon ziyareti izledi. Dr. Koppe, buradaki gözlem sonuçlarının İstanbul'daki merkeze iletilmesindeki aksaklıklardan bahsetti. Sorumlu askerî yetkililer ve posta servisi ile görüşülerek bu hususta yardım sağlanabildi.

Kudüs'teki incelemeler sonrasında Binbaşı Serno, hava yolu ile Sina Yarımadası'ndaki El Ariş'e gitti ve Albay Kress von Kressenstein komutasında düzenlenecek Kanal Harekâtı'na destek amacıyla bulunan 300. Paşa Bölüğü'nü teftiş etti.[149] Buradaki Alman birliklerine

148 O tarihlerde Medine'de konuşlu 3. Tayyare Bölüğü'nde Pfalz A.II Parasol uçakları kullanılmaktaydı. Bu uçakların motorları hava soğutmalı tipteydi. Medine ve Hicaz'ın sıcak hava koşullarında iyi performans veremiyorlardı. Ayrıca, uçuş süreleri ve taşıdıkları bomba yükleri de kısıtlıydı. Fahrettin Paşa bunları öğrendikten sonra, 11 Temmuz 1916 tarihli yazısı ile düşüncelerini, 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa'ya iletti ve Pfalz A.II Parasol uçakları yerine, çift satıhlı başka uçakların gönderilmesini istemiştir. Kurter, *age*, C. II, s. 362. Bu uçaklar fazla kullanımdan olduğu kadar görev yaptıkları bölgenin iklim şartlarına uygun olmamalarından dolayı da çabuk yıpranmışlardır.

149 300. Paşa Tayyare Bölüğü'nün öncü kafilesi 5 Mart 1915 tarihinde İstanbul'a ulaştı. Trenden indirilen tüm uçak ve malzemeler Haydarpaşa garına geçirildi. Buradan tekrar tren yolculuğu başladı. Öncü kafileyi taşıyan tren, 15 Mart'ta, Pozantı istasyonuna geldi. Toros Dağları; öküz arabaları, deve, katır ve eşeklerle aşıldı. Bir Alman nakliye birliğinden de, üç kamyon sağlanabildi. Dağlar aşıldıktan sonra, tekrar trene yükleme yapıldı ve Amanos Dağlarının batı eteklerine kadar bu şekilde gelindi. Bu dağlardaki tüneller henüz açılmamış olduğundan, Toros Dağlarında yapılan işlem tekrarlandı. Dağların bu şekilde aşılmasından sonra, demiryolu ile Hama'ya ulaşıldı. Burada dar hatlı demiryoluna transfer edildi. Böylece; Birüssebi'ye ulaşana kadar, tüm uçak ve malzeme yedi kez indirilip, yüklendi. Bu yolculuk sırasında; 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa, Şam'daki karargâhında havacıları kabul ederek, görüştü. Öncü kafile, 1 Nisan 1916 günü



300. Paşa Tayyare Bölüğü tarafından çekilen Kudüs'ün kuzeyden görüntüsü. (Gustav Dalman, Hundert Deutsche Fliegerbilder Aus Palaestina, Druck und Verlag von C Bertelsmann in Gütersloh, 1925, s. 13)

getirilen kamuflaj ve teknik malzemenin dağıtımı sebebiyle ziyaret iki günü aştı. 300. Paşa Bölüğü'nün Rumpler model çift kanatlı uçakları Sina Çölü'nün aşırı sıcağına rağmen görevlerini en iyi şekilde icra ediyorlardı.[150] Bölüğün Süveyş Kanalı ile çöle çekilmiş İngiliz birlikleri üzerinde icra ettiği keşif uçuşları olumlu sonuçlar verdi. Fakat Sina Cephesi'nde de ikmal sıkıntısı yaşandı.

İstanbul'a dönüşü sonrası Binbaşı Serno, ziyaretleri boyunca yaptığı gözlemlere yönelik iyileştirme çalışmalarına başladı. Halep'in kuzeyindeki Müslimiye'de bir merkezi yakıt ikmal deposu inşa edildi.[151] Filistin

saat 17.00 civarında Birüssebi'ye ulaşmış bulunuyordu. Kurter, *age*, C. II, s. 255.

150 İkinci Kanal Seferi sırasında 300. Paşa Tayyare Bölüğü'nün gayretleri de ayrıca övgüyle anılacak bir değer taşıyordu. Mısır'da bulunan İngiliz uçaklarının harekâtına meydan vermemiş, İngilizler üzerinde sürekli keşif faaliyetinde bulunmuş ve faydalı bilgiler sağlamıştır. 21 hava muharebesi yapmış, üç İngiliz uçağı düşürmüş, İngiliz mevzi ve ordugâhlarına 400'e yakın bomba atarak 6.000 kadar makineli tüfek mermisi harcamıştır. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, IV. Cilt, 1. Kısım*, s. 394.

151 6. Ordu bölgesinde; Musul'da, benzin üretildiği anlaşılıyor. Genel Karargâh 6. Şubesi, 6. Ordu'nun kuruluşundaki oto kollarının dışında kalan diğer otoların

demiryolu hattı tam bu mevkide inşaat hâlindeki Bağdat hattından ayrılıyordu. Alman Astsubay Başçavuş Klaus[152] deponun müdürü olarak görevlendirildi. Ayrıca Yeşilköy'de de özel bir ikmal birimi kuruldu.

Cephe ikmalleri genellikle bir ay kadar sürdüğünden ve genellikle hırsızlık, yangın, eksik malzeme gönderimi ve benzeri gibi birtakım kazalar sıkça yaşandığından artık tüm ikmaller görevli personel gözetiminde yola çıkarılacaktı.[153] Tayyare bölükleri için gerekli olan kamyon tedariği için verilen tüm çabalar sonuçsuz çıktı. Hatta Yeşilköy'deki ikmal birimi dahi işlerini kamyonsuz yürütmek zorunda kaldı. Mezopotamya'da askerî amaçlı faaliyetlerde pek fazla işe yaramayan harita malzemeleri, fotogrametri[154] çalışmaları yapacak ekiplerin

akaryakıtını aylık olarak tertip ederken, göndermek üzere hazırladığı 7.000 kilo benzin, 350 kilo yağ, 20 kilo gres ve 20 kilo gazı bu ordu oto kollarının dışındaki kollara göndermeyi planladı. Buna rağmen yeterli destek yapamadığından mümkün olduğu kadar bölgede üretilen benzinden yararlanılmasını, ihtiyacın tamamlanmaması hâlinde Halep'ten yakıt istenmesini önermişti Halep Akaryakıt Deposu aynı zamanda 4. ve 6. Ordular emrindeki uçak bölüklerine de oktanlı benzin ikmal etmekteydi. İstekler karşısında uçak benzini ikmali o tarihlerde kurulmuş bulunan Umuru Havaiye Müfettişliği tarafından düzenlenmekteydi. *İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 485.

152 1916 yılı boyunca görev yaptığı tespit edilmiştir. Astsubay Başçavuş Klaus'tan başka 1917-18 yıllarında 2. Tayyare Bölüğü'nde görev yapan Teğmen Clauss mevcuttur. "Serno'nun Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar listesinde" yer verilmemiştir.

153 Wallach, Serno'nun hatıra defterine atıfla; Alman hava subaylarının karaborsa yaptıklarını, hatta ulaştırmaya ayrılmış vagonları harbin başarısı aleyhine, yüksek ücretler karşılığı tüccarlara "*kiraladıklarını*" gösteren en az iki olaydan söz etmektedir. Bu olayların genellikle bilindiğini ve Alman saygınlığına zarar verildiğinin kesin olduğunu eklemektedir. Wallach, *age*, s. 185.

154 Fotogrametri: Eski Yunancadan Batı dillerine giren üç kök sözcükten oluşmuştur. Bunlar; "ışık" anlamına gelen "photos", "çizim" ya da çizme anlamındaki "gramma" ve "ölçme" anlamındaki "metron" kelimeleridir. Buna göre fotogrametri "ışık yardımı ile çizerek ölçme" anlamına gelmektedir. Fotogrametri tekniği ya da yöntemi ile ölçülmek istenen nesnelerin ve yakın çevresinin ya da yeryüzü parçasının fotoğrafı çekilir. Gerekli hesaplamalar, işlem adımları sonrasında istenilen bilgiler sağlanabilir, bu fotoğrafik görüntüler ile harita ve planlar çizilebilir. Bu açıklamalara göre fotogrametri, "*fotoğraf yardımı ile güvenilir bilgiler elde etme bilimi, ya da sanatıdır*". Diğer bir deyişle "*fotogrametri, fotoğrafik görüntüleri, elektromanyetik enerji ışınım paketlerini ve diğer fiziksel fenomenleri, kayıt, ölçme ve yorumlama suretiyle nesneler ve yakın çevreleri hakkında güvenilir bilgiler elde etme sanatı bilimi ve teknolojisidir*". Fevzi Karslı, *Fotogrametri*, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan

meydana getirilmesine vesile oldu. Almanya'dan gerekli teknik malzemeler ile beraber iki fotogrametri uzmanı getirtildi ve böylece iki adet çalışma grubu kuruldu. Biri Bağdat'taki hava karargâhına, diğeri ise Mareşal Liman von Sanders'in özel isteği üzerine İzmir'e yollandı.

1916 baharında Kûtü'l Amâre'de ağır çatışma içinde bulunan İngiliz Ordusu'nun yükünü azaltmak için İran üzerinden bir Rus birliği Bağdat ve Musul istikametinde ilerledi. Buna karşılık olarak Türk Genelkurmayı tarafından Güney Kafkasya'da yeni bir ordu teşkil edildi ve başına ise askerî eğitimini Almanya'da Ziethen-Husaren Alayı'nda yapan Mareşal İzzet Paşa[155] getirildi. Bu ordu için görevlendirilecek hava bölüğü[156], Yeşilköy'de Üsteğmen Nuri komutasındaki Türk personelden oluşuyordu.[157] Nuri, Almanya'da pilotluk eğitimi almıştı ve mükemmel teknik bilginin yanı sıra ihtiyatlı

Eğitim Fakültesi Ders Notu, İstanbul, s. 6.

155 Ahmet İzzet (Furgaç) Paşa; (1864-1937), 28 Şubat 1916'da 2. Ordu Komutanı, 5 Mart 1917'de Kafkas Ordular Grup Komutanı olarak atandı. 17 Aralık 1917'de Başkomutanlık Karargâhı emrine alındı. Hülya Toker (Haz.), Hurcan Aslan (Haz.), *Birinci Dünya Savaşı'na Katılan Alay ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri*, C. I, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, genelkurmay Basımevi, Ankara, 2009, s. 14.

156 Serno'nun isim vermeden bahsettiği hava birliği 10. Tayyare Bölüğü'dür. Bölüğün kullanacağı hava meydanının yeri Serno'nun Diyarbakır'ı ziyareti sırasında kendisi tarafından seçilmiştir. 10. Tayyare Bölüğü hazırlıklarını tamamlayarak, 1 Eylül 1916'da trenle İstanbul'dan hareket etti. Tren son istasyon olan Pozantı'ya ulaşınca, tüm malzeme ve uçaklar trenden indirildi. Toros Dağları kamyon ve arabalarla aşıldı. Çakıt suyu kenarında çadırlarını kuran bölük, 15 günlük bir beklemeden sonra, gelen nakliye araçları ile dağları aşarak, Külek istasyonuna geldi. Burada yeniden trene bindirildi. Amanos Dağları eteklerinde de, bu dağları aşabilmek için aynı olay gerçekleştiğinden ve Ceylanpınar'dan sonra artık demiryolu olmadığından, 10. Tayyare Bölüğü'nün Diyarbakır'a ulaşması ancak 1916 Ekim ayı ortalarında mümkün olabildi. Birlik 15 Kasım 1917'de Mamuratül Aziz'e (Elazığ) taşınmıştır. Kurter, *age*, C. II, s. 345-346. Fevzi Çakmak; "*2. Ordu emrindeki 10. Tayyare Bölüğü, 26 Eylül 1916'da Almanların idaresinde dört tayyareden ibaret olarak İslâhiye'ye geldiyse de 1916 yılında faaliyete geçememiştir. Düşman hakkındaki tayyare keşifleri, daha önce söylendiği gibi 1916 yılında Suşehri'ndeki 7. Tayyare Bölüğü tarafından yapılmıştır.*" ifadesini kullanmaktadır. Çakmak, *age*, s. 295.

157 10. Tayyare Bölüğü'nün Diyarbakır'da göreve başlamasından sonra bölük komutanlığı görevine Alman Üsteğmen Westphal atanmıştır. Rasıt Üsteğmen Ahmet Nuri hiç bölük komutanlığı görevinde bulunmamıştır.



Serno, Şehzade Ömer Faruk Efendi ile birlikte bir gemi güvertesinde (BA/MA, MSG2/10875, s. 3: Personalbogen des damaligen Hptm. i.G. Erich Serno und Bilder (Aufnahmen) während seiner Tätigkeit in der Türkei.)

bir yönetim yeteneğine sahipti. Kendisi en çok umut veren Türk havacılarından biriydi; fakat maalesef daha sonraları cephedeki bir çatışmada uçağı düşürülerek hayatını kaybetti.[158] Bu bölüğün karargâhı Diyarbakır'a kuruldu ve buraya Binbaşı Serno'nun direktifi ile bir havaalanı da inşa edildi.

Bu zamana kadar edinilen tecrübeler ışığında Yeşilköy'deki karargâhta da bir takım değişikliğe gidilmesi gerekiyordu. Tüm teknik yönetimin yanı sıra pilot, gözlemci ve teknisyenler için kurulan eğitim okulları Almanya'dan talep edilen Binbaşı Graetz'e tahsis edildi ve yüksek mühendis Berkhausen de onun emrine verildi. İstasyon komutanlığına ise gayet başarılı bir subay olan Yüzbaşı Mehmet Ali getirildi.

158 Üsteğmen Ahmet Nuri Bey, bir hava savaşı sırasında şehit olmamıştır. Ahmet Nuri Bey, 19 Mart 1917'de Sekerat yedek meydanından kalkış yapmıştır. Uçakta Rasıt Teğmen M. Nurettin ve Alman makinist Manschallak da bulunuyordu. Kalkıştan kısa bir süre sonra motorun arıza yapması üzerine, uçak yere çakıldı. Bu kaza sonucunda; Ahmet Nuri Bey şehit olmuş, rasıt ve makinist de yaralanmıştır.

[Serno Tekrar Almanya'da]

Binbaşı Serno'nun denetim gezisinde kendisine yöneltilen çok sayıdaki istek, Almanya'dan ilave uçak ve göreve hazır teknik personel talep edilmesini gerektiriyordu. Bu sebeple Binbaşı Serno Almanya'ya giderek Charleville'deki Alman Genelkurmayı ile görüşüp Türk cepheleri için gerekli olan uçak desteğinin önemini iletti. Serno'nun istekleri anlayışla karşılandı ve ilave subay ile teknik personelin gönderilmesi kabul edildi. İlaveten 50 adet yeni Rumpler[159] ve Albatros[160] model çift kanatlı uçak ile 10 adet Fokker tek kişilik avcı uçağının satın alımına da onay verildi.[161] Fokker uçakları, 30 adet çift kanatlı uçak ve tahsis edilen yeni teknik personel hemen Türkiye'ye yola çıkarılabilecek durumdaydı.[162] Geriye kalan uçaklar birkaç hafta sonra gönderildi.[163] Ayrıca Alman

159 Rumpler B.I modeli iki kişilik silahsız, C.I ve C.IV modelleri ise iki kişilik silahlı keşif uçağıdır. B.I'den 1915-1918 döneminde 18 adet, C.I'den 1917-1918 arasında 15 adet, C.I'den 1916-1917 döneminde 22 adet, C.IV'den 1918 yılında dört adet kullanılmıştır. Nikolajsen, *age*, s. 17-30.

160 Albatros B.I modeli iki kişilik silahsız keşif, C.I ve C.III modelleri iki kişilik silahlı keşif uçağıdır. D.II, D.III ve D.V modelleri tek kişilik av uçağıdır. B.I'den 1915-1918 yılları arasında 22 adet, C.I'den 1915-1917 yılları arasında yedi adet, C.III'den 1916-1918 yılları arasında 73 adet kullanılmıştır. D.II'den 1917-1918 döneminde üç adet, D.III'den 1917-1918 döneminde 31 adet kullanılmıştır. C.III, D.III ve D.V/Va modeli Albatros uçakları Kurtuluş Savaşı sırasında da görev yapmıştır. Nikolajsen, *age*, s. 16-24.

161 Birinci Dünya Savaşı boyunca Türk hava gücü tarafından Almanya'dan satın alınan dört Fokker E.I, 1915-1917 yılları arasında, dokuz Fokker E.III, 1916-1918 yılları arasında, sekiz Fokker D.I, 1917-1918 yılları içinde, yedi Fokker D.VII uçağı 1918 yılında görev yapmıştır. Nikolajsen, *age*, s. 21-22.

162 Verilen yeni parti uçakların arasında, 10 adet Pfalz A.II Parasol tipinde uçak bulunmaktadır. Bu uçaklar Alman havacıları tarafından beğenilmeyen ve kullanışsız bulunan uçaklardır. Kurter, *age* , C. II, s. 176.

163 Serno'nun bahsettiği uçakların hepsi birden gelmemiştir. 1915 yılı içinde Almanya'dan sekiz adet Albatros B.I, 15 adet Rumpler B.I, iki adet LVG. B.I. ve dört adet Pfalz A.II Parasol tipi silahsız keşif uçağı, yedi adet Albatros C.I tipi silahlı keşif uçağı ile dört adet Fokker E.I. av uçağı olmak üzere, 39 uçak gelmiştir. 1916 yılı içinde; altı adet Gotha LD.II, 6 adet Pfalz A.II Parasol, 10 adet Albatros B.I, sekiz adet Albatros C.I, 26 adet Albatros C.III, dokuz adet Fokker E.III olmak üzere toplam 65 uçaktır. Bu uçaklardan Gotha LD.II ve Pfalz A.II'ler, Alman pilotların uçmayı reddettikleri, Batı Cephesi'nde hizmetten kalkmış uçaklardır. Kullanıma başladıktan sonra sık sık arıza çıkarmışlar, kırım geçirmişler ve çoğu hizmet dışı kalmıştır. 1917 yılı içinde 40 adet Albatros C.III, 25 adet AEG C.IV olmak üzere, 65 keşif uçağı, üç adet Albatros

Genelkurmayı'nın onayladığı kararlardan biri de 10 yeni Türk subayının Almanya'daki uçuş okullarında pilotluk eğitimi almasıydı.[164] Bunlara ek olarak 15-20 Türk teknisyen birkaç aylığına Mannheim'daki motor imalat firması Benz'e eğitim amaçlı gönderilecekti. Akabinde Türkiye'de bir uçak ve motor fabrikasının kurulması gündeme geldi. Fikrin ortaya atılmasından birkaç hafta sonra Prusya Savaş Bakanlığı'ndan Yüzbaşı Bartsch, Benz firmasının bir temsilcisi ve Prusya Krallığı Saray Müşaviri Brosin[165] İstanbul'da bir araya geldi. Bu tarz bir müessesenin kurulması için gerekli olan teknik koşulların çok azının Türkiye'de mevcut olmasından dolayı planın gerçekleşme ihtimalinin düşük olduğu kararına varıldı. Aynı sebepten ötürü Stinnes firması da İstanbul'da bir uçak tamir atölyesi kurulması fikrine sıcak bakmadı.[166]

Binbaşı Serno, Alman karargâhındaki görüşmesinde Türk hava birliklerinin güçlendirilmesinin yanında ayrıca hava savunma birliklerinin altı modern uçaksavar ile iki subay, iki astsubay ve altı uçaksavar nişancısı tedarik edilerek desteklenmesini de sağladı. Bağdat'taki ordu bir uçaksavar bataryası talep etmişti ve yarı teşekküllü bir batarya da Meriç Köprüsü taraflarında Şark Ekspresi'ni korumak üzere konuşlandırılacaktı.[167]

D.II, 20 adet Halberstadt D.V, sekiz adet Fokker D.I olarak 31 av uçağı olmak üzere toplam 96 gelmiştir. Bunların dışında, Paşa Tayyare Bölüklerinden iki adet AEG C.IV ile dokuz adet Rumpler C.I tipi keşif uçağı alınmıştır. Türk havacılık kaynaklarında söz konusu uçaklar için: "*Fakat verilmesi kabul edilen tüm uçaklar, 1916 yılı içinde gönderilmediler. Büyük bir kısmı ancak 1918'de gelebildi. O zaman, artık her şey için çok geçti.*" ifadesi ter almaktadır. Kurter, *age*, C. II, s. 265.

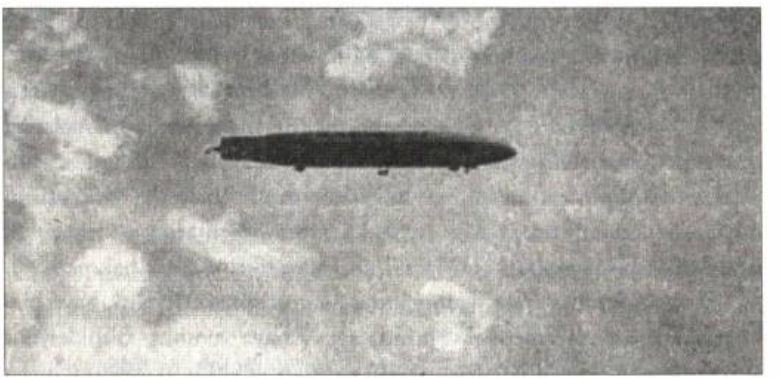
164 1916 yılı içinde sadece yedi pilot ve bir rasıt Almanya'da eğitim görmüştür. Kurter, *age*, C. II, s. 426.

165 Türk kaynaklarında ismi "Brasin" olarak verilmektedir.

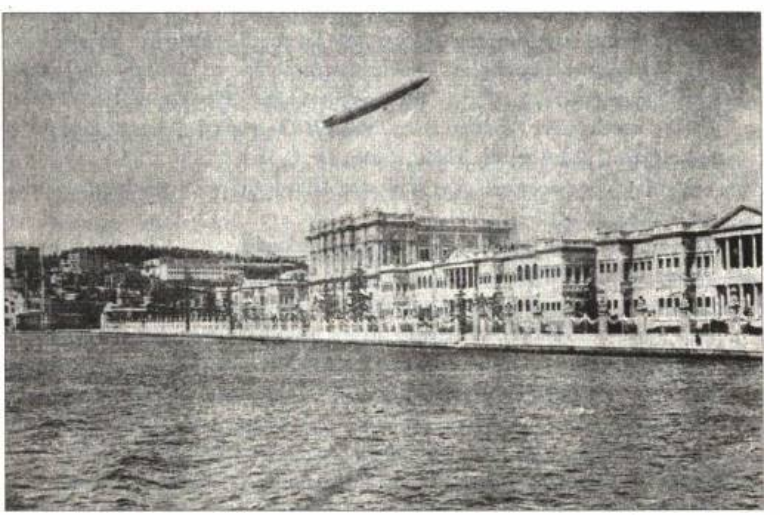
166 Wallach; konuyu farklı bilgiler ile açmaktadır. Serno'nun günlüğünü kaynak göstererek; Benz firmasının denetçilerinden büyük endüstrinin gizli danışmanı Brosin'in, Benz firmasının Türkiye'de nasıl sınai çalışma olanağı bulabileceğini ve hangi hammaddelerin mevcut olduğunu saptamak için kendisini ziyaret etmiş olduğunu yazıyor. Bir tür Alman karteli olan Mammut-Stinnes-Konzern'in sahibi Hugo Stinnes de ticari konuları gözden geçirmek için Türkiye'ye geldiğini ilave ediyor ve Serno'nun bu sayede savaştan sonra Konzern'de görev aldığını ilave ediyor. Wallach, *age*, s. 187.

167 Uçaksavar birlikleri takımlar hâlinde tertiplenmişlerdi. Bunlar her zaman için yetersiz kalmışlardır. Çünkü Almanya yeterli sayıdaki uçaksavar topunu sağlayamamıştır. Bu yüzden uçaksavar takımlarında daha ziyade, havaya ateş edebilecek şekilde tadil edilmiş sahra topları kullanılmıştır. Uçaksavar eğitim merkezi de Kağıthane'de bulunuyordu. Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918)*, C. IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 303.

Türk Meteoroloji Merkezi'nin ihtiyacı olan uçurtma istasyonuna ait teknik donanım da satın alınarak Astsubay Dr. Ludendorff'un himayesinde İstanbul'da faaliyete sokuldu.



Harp Mecmuası'nın 11. sayısının kapağında yer alan bu fotoğrafın altında "*Düşman başına afet: bize zaferli selam ve temenniler saçan zeplin yavrusunun Saray-ı Hümayun üstünde bir vakfe-i ihtiramı*" yazmaktadır. (*Harp Mecmuası*, Yıl:1, Sayı:11, Temmuz 1332)



Harp Mecmuası'nın 11. sayısında yer alan bu fotoğrafın altında "*İstanbul'un mütelevvin semasında dahi muvazenesini şaşırmayan zeplin yavrusu, bulut dalgalarından süzülüyor*" yazmakta ve hava gemisi ile ilgili teknk bilgiler verilmektedir. (*Harp Mecmuası*, Yıl:1, Sayı:11, Temmuz 1332, s. 172.)



Benz firmasının bir temsilcisi ve Prusya Krallığı Saray Müşaviri Brosin, Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nu ziyareti sırasında, Türk ve Alman havacılarla birlikte. 1. Serno, 2. Brosin, 3. Ayastefanos Tayyare Mektebi Müdürü Mehmet Ali (Okar), Serno ve Brosin'in arkasında. Şakir Fevzi Bey. (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Almanya'ya eğitime gönderilen Türk teknisyenlerden birisi Albatros fabrikası eğitimi sırasında. (Kurter, *age*, C. IV, s. 255.)

Almanlar tarafından bir hava gemisinin Bulgaristan'daki Yanbolu'da bulundurulup, bu mevkiden Karadeniz ve Akdeniz'deki hava durumlarını izlemesi öngörülmüştü. Gerekli olan hangarın inşaatına başlandı. Hava değerlerini tetkik etmesi için kullanılan bu gemi öncelikle İstanbul'daki meteoroloji üssüne tahsis edilmişti. Hangar inşaatından sonra Schütte-Lanz firması tarafından imal edilmiş başka bir hava gemisinin Yüzbaşı von Wobeser komutasında Yanbolu'ya gönderildiği söylenmişti. Romanya'daki Alman birliklerine destek amaçlı bir takım taarruz uçuşu, bombalama ve keşif görevlerinin yanında Kırım'da da kullanılmasından sonra bu hava gemisi, Türkler tarafından Batum'a karşı gerçekleştirilmesi düşünülen bir bombardıman saldırısında kullanılmak istendi. Bu seyir sırasında hava gernisi ile İstanbul arasındaki radyo bağlantısında kopukluk yaşandı ve gemi kayboldu. Uçak, torpido gemisi ve denizaltılar ile yapılan arama çalışmaları sonuç vermedi ve hiçbir parçaya ulaşılamadı. Bir seneden daha uzun bir süre sonra bu hava gemisine ait olan yakıt deposu Bulgaristan kıyılarına vurdu. Görünüşe göre Karadeniz'de aniden beliren bir fırtına sebebiyle gemi tüm mürettebatı ile beraber kayıplara karışmıştı.[168]

168 SL.10 Alman askerî numarasını taşımaktadır. Güdümlü balon, 23 Temmuz 1916'da Osmanlı Ulusal Bayramı dolayısıyla, İstanbul şehri üzerinde gösteri uçuşu yapmıştır. Osmanlı Başkomutanlığı tarafından Batum'un bombardıman edilmesi isteği üzerine, 28 Temmuz 1916 tarihinde Yanbolu'dan hareket etmiştir. Fakat havalanmasından bir süre sonra, İstanbul'la telsiz bağlantısı birden kesilmiş ve bir daha hiçbir haber alınamamıştır. Karadeniz'de gemi ve uçaklarla yapılan aramalardan bir sonuç elde edilememiştir. 13 Ağustos günü, İstanbul Boğazı Karadeniz girişinin Rumeli tarafında, denizde bir benzin deposu bulunmuş ve deponun, SL-10 güdümlü balonuna ait olduğu anlaşılmıştır. 2 Ağustos 1917 tarihinde LZ-101 numaralı yeni bir güdümlü balon Yanbolu'ya gelerek, göreve başlamıştır. Alman güdümlü balonlarının, Osmanlı donanması ile koordineli harekâtı veya boğaz ağzında mayın arama-tarama harekâtına iştiraki hakkında somut bilgilere rastlanamamıştır. Kurter, *age*, C. II, s. 329-330. Fevzi Çakmak, 1935 yılında verdiği konferansta konuyu şu şekilde anlatmaktadır: "*SL-10, ilk defa, 15 Temmuz 1916'da İstanbul üzerinde uçarak birçok kez keşif uçuşu yaptı ve her defasında donanma ile sıkı temasta bulundu. Ancak 28 Temmuz 1916 günkü uçuştan dönmedi. Daha sonra İstanbul Boğazı'nın Rumeli tarafında bu zepline ait bir benzin deposu bulununca, zeplinin, bu civarda bir fırtına sonucu denize düşerek battığı anlaşıldı. Bunun yerine 2 Ağustos 1916'da Yanbolu'ya LZ-101 geldi ve yapılan görüşmeler sonucunda; henüz tahmin edilemeyen hava şartları dolayısıyla, duruma göre hareket edilmesine karar verildi. Uzak keşif yerine, deniz üzerinde deneme uçuşları yapılması, Rus kuşatma kuvvetlerinin ortaya çıkarılması*

[Almanya'dan Sağlanan Yeni Uçaklar]

Binbaşı Serno Almanya'dan geri döndüğünde ve onayı verilen ilk uçaklar personel ile beraber geldiğinde, İstanbul ve Yeşilköy'de sıkı bir çalışma başlatıldı. Sivas'ta bulunan Kafkasya Hava Bölüğü'ne altı adet yeni uçak ve personel desteği sağlandı.[169] İlaveten sadece at ve kağnı arabalarından oluşan bir lojistik konvoyu da buraya tahsis edildi. İngilizlerin kuvvetli bir saldırı hazırlığında olduğu Mezopotamya için de sekiz çift kanatlı uçak, dört avcı uçağı[170] ve kuvvetli bir personelden oluşan bir uçaksavar bataryası yola çıkarıldı.[171]

Bağdat'taki hava kuvvetlerinin düzenlenmesi çerçevesinde buradan sorumlu yeni bir komutanlık meydana getirilmesine karar verildi ve yeni gelen Binbaşı Hattendorf bu göreve uygun görüldü.[172] Fakat

ve İstanbul Boğazı önünde mayın tarlalarının aranması kararlaştırılarak LZ-101'in bu hususdaki hizmetlerinin önemli olacağı değerlendirildi. Boğazdaki mayın tarlalarının meydana çıkarılmasında deniz tayyarelerinin önemli görevleri vardı; ancak, bu görevlerin gerçekleştirilebilmesi de hava şartlarına bağlıydı.", Çakmak, *age*, s. 293.

169 Serno bu konu hakkında tarih vermediği için uçakların hangi birliğe gönderildiğini tespit etmek oldukça güçtür. 1916 yılında Sivas'ta hiçbir tayyare bölüğü bulunmamaktadır. Serno daha önce yaptığı hatayı tekrarlamış ve Sivas ile Erzincan'ın karıştırmış olabilir. 7. Tayyare Bölüğü'ne altı uçaklık bir takviye gönderildiği ifadesi de gerçeklikten uzaktır. Söz konusu bölük hiçbir zaman aynı anda altı uçağa sahip olmamıştır.

170 Irak Cephesi'nde kurulan ilk hava birliği Irak Tayyare Müfrezesi adıyla kurulan, daha sonra da 2. Tayyare Bölüğü adını alan birliktir. 1915 yılının sonlarında Bağdat'ta 6. Ordu Komutanlığı'na bağlı olarak göreve başlamıştır. Birliğin ilk uçakları İngilizlerden ele geçirilen ganimet uçaklardır. Uçaklara yabancılık ve yedek parça temin edilememesinden dolayı, bu uçakların işletilmesinde büyük sorunlarla karşılaşılmıştır. Mayıs 1916'ya ait kuvve cetvelinde üç Albatros ve bir Fokker av uçağına sahip olduğu görülmektedir. Ocak 1917 Kuvve Cetveli'nde ise dört adet silahlı Albatros C modeli uçak ile üç Fokker av uçağı gözükmektedir. Mart 1917'de ise uçak sayısı biri Albatros C.III ve biri Fokker olmak üzere iki uçağa düşmüştür. Devam eden tarihlerde söz konusu uçuş birliğine uçak takviyesi devam etmesine karşılık, 2. Tayyare Bölüğü, Serno'nun bahsettiği gibi aynı anda sekiz keşif ve dört av uçağı olmak üzere toplam 12 uçağa sahip olmamıştır. Serno bu ifadesi ile yıl içinde yapılan uçak takviyelerini kast etmiş olmalıdır.

171 Serno'nun verdiği bu bilgiye karşılık 1916 yılı sonunda Osmanlı Ordusu'nun elinde 2.044 adet 7,5 santimetrelik uçaksavar mermisi bulunmaktadır. Şüphesiz bu sayı bir savaş için oldukça yetersizdir. *İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 382.

172 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı Eylül 1916 tarihinde Bağdat'ta kurulmuş ve o sırada 2. Tayyare Bölüğü Komutanlığı görevini yürüten Yüzbaşı von Aulock,



Binbaşı Hattendorf (B.P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno: Part 3", *Cross&Cockade Journal*, Autumn 1970, Vol:11, No: 3; s. 231.)

sağlığı yıpratıcı hava koşullarına el vermediğinden bu görevi sadece bir sene kadar icra edebildi. Hattendorf'un halefi ise Almanlar ve Türkler tarafından çok sevilen ve savaş sonuna kadar bu görevi sürdüren Yüzbaşı Schüz oldu. Schüz sadece komuta yeteneği ile değil cesareti ile de ön plana çıktı. Çanakkale'deki başarılarından sonra Mezopotamya'daki muharebelerde de birçok düşman uçağını vurmayı başardı.[173]

bu göreve atanmıştır. Bağdat'ta konuşlu 2. Tayyare Bölüğü ve 13. Tayyare Bölüğü (ilk önce 12. Tayyare Bölüğü adı ile kurulmuş sonra ismi değiştirilmiştir) komutanlığa bağlanmıştır. von Aulock'un 3 Nisan 1917'de bir uçak kazasında hayatını kaybetmesi sonrasında bu göreve Yüzbaşı Schüz atanmış ve 5 Nisan 1917'de göreve başlamıştır. 1918 yılı başında Binbaşı Hattendorf, 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı olarak atanmış, Yüzbaşı Schüz ise 2. Tayyare Bölüğü Av Müfrezesi'ne atanmıştır. Bu değişikliğe neden ihtiyaç duyulduğu ile ilgili Türk kaynaklarında bilgi bulunmamaktadır. Yaz mevsimi ortasında Alman Başkomutanlığı tarafından, 1918 yazında 6. Ordu Uçak Birlikleri Komutanı Binbaşı Hattendorf'un, Batı Cephesi'nin Sedan kesiminde açılacak olan kurmaylık kursuna, Osmanlı Ordusu namına katılması nedeniyle Yüzbaşı Schüz tekrar bu makama atanmıştır. Türk kaynaklarında Binbaşı Hattendorf'un sağlık sebebiyle ayrıldığına dair bilgi bulunmamaktadır.

173 Yüzbaşı Schüz Türkiye'de görev yaptığı süre içinde dokuz uçak düşürmüştür.

Türk Hava Kuvvetleri'nin yeni görevleri arasında İstanbul'dan Bulgaristan sınırına uzanan demiryolu hattının korunması da vardı. Buradaki en tehlikeli bölge Meriç üzerindeki demiryolu köprüsüydü. İngiliz uçakları daha evvel bu köprüye başarısız bombalama harekâtları düzenlemişlerdi.[174] Türk-Bulgar sınırındaki bu köprünün korunması için Türk ve Bulgar orduları bu mevkiye uçaksavar birliklerini yerleştirmişti. Türk tarafına birçok modern uçaksavar, Türk ve Alman personel ile gönderildi. Uzunköprü'ye de üç avcı uçağından oluşan bir filo konuşlandırıldı. Hareket serbestisini arttırmak için Edirne'de yeni bir havaalanı inşa edilerek uçaklara buraya da inme olanağı sunuldu.[175]

1917 baharında Yeşilköy'de kuzey Kafkasya için yeni bir hava bölüğü meydana getirildi. Rusya'daki devrim sonrası karışan bu cephede Türk Ordusu taarruz harekâtlarına girişti. Yeni bölük ağırlıklı olarak Türk personelin bulunduğu bir ekip ve altı Albatros C tipi uçaktan oluşmaktaydı.[176]

174 Söz konusu saldırı 29 Kasım 1917'de gerçekleşmiştir. Kuleliburgaz yönünden gelen iki İngiliz uçağı, Uzunköprü'de Sazlıdere üzerine gelerek üç bomba attı. Atılan bombalardan sadece kuru otlar tutuştu ve bir hasar meydana gelmedi. 12 Aralık 1917 tarihinde ise Hayrabolu üzerinden geçen iki İngiliz uçağı, Alpullu'ya dört bomba attılarsa da önemli bir hasar meydana getirmemiştir. Aynı gün, bir başka İngiliz uçağı da, Uzunköprü'ye bomba atmıştır. 14 Aralık'ta Alpullu yönünden gelen iki İngiliz uçağı, Muratlı tren istasyonuna hücum ettiler. Uçaklar üç bomba attıktan sonra, makineli tüfek ateşi açtılar. 15 Aralık günü de bir İngiliz uçağı Tekirdağ-Babaeski-Uzunköprü rotasında uçarken görüldü ve uçağın amacının keşif olduğu tahmin edildi. 17 Aralık'ta Hayrabolu yönünden gelen bir İngiliz uçağı, Muratlı civarındaki demiryolu köprüsüne hücum etti. Uçak iki bomba attıysa da isabet ettiremedi. Aynı uçak Çorlu yönünden gelen olan bir trene de makineli tüfek ateşi açtı. Kansu, vd., *age*, s. 300.

175 Serno burada kronoloji hatası yapmaktadır. Enver Paşa 4 Aralık 1917 tarihinde Alman Genelkurmayı'na yazdığı yazıda Uzunköprü'de bir Tayyare Müfrezesi kurulacağından bahsetmiştir. Ayastefanos'ta konuşlu 9. Harp Tayyare Bölüğü'nden bir müfreze ayrılarak Uzunköprü'ye gönderilmiştir. Müfreze Komutanlığı'na da Rasıt Üsteğmen Keiper atanmıştır. Müfreze, 1917 Aralık ayı içinde Uzunköprü'de göreve başlamıştır. Ocak 1918 başında görev yapabilecek hiçbir uçağa sahip olmayan müfreze; bölük kadrosuna dönüştürülerek 20 Ocak 1918'de 15. Harp Tayyare Bölüğü adını almıştır. 15. Harp Tayyare Bölüğü'ne üç tane yeni Halberstadt D.V tipi av uçağı verildi. İlave olarak; 9. Harp Tayyare Bölüğü'ne ait olan bir Albatros C.III uçağı da bu bölüğe gönderildi. Serno yedek iniş meydanının Edirne'de yapıldığını belirtmesine rağmen Türk kaynaklarında bu yedek meydanın Malkara'da yapıldığı bilgisi bulunmaktadır.

176 Serno burada da hata yapmaktadır. Kafkasya harekâtı için 1917'de yeni hava birliği kurulmamıştır. 1917 yılı içinde Doğu Anadolu'da üç hava birliği bulunmaktadır. Bunlar 7., 8. ve 10. Tayyare Bölükleridir. 1917 yılı içinde söz konusu birliklerde

Bölük Suşehri'nde konuşlandırıldı ve sonraları Kafkasya Cephesi'ndeki Türk birliklerinin ilerlemesi ile Sivas'taki bölük ile birleştirildi.[177]

İngilizler tarafından organize edilen Arap ayaklanması 1917 yazında Hicaz'dan büyük bir hızla kuzeye doğru ilerledi. Kaynakları tükenmiş olan Medine yakınlarındaki bölük, Doğu Ürdün'deki Amman'a çekildi.[178]

[Mezopotamya'daki Hava Gücü]

Türk Hava Gücü'nün esas kuvveti savaşın son iki senesinde ağırlıkla Mezopotamya'daydı.[179] Pilotların başarılı uçuşları herkes tarafından

birleşme olmamıştır. Serno'nun Kafkas Harekâtı'nı desteklemek için kurulduğunu bahsettiği birlik 16. Tayyare Bölüğü olmalıdır. 1918 Mart ayı sonlarında, Ayastefanos Hava Meydanı'nda, kurulan bölük, 4 Nisan 1918'de gemi ile yola çıkarılarak Batum'a konuşlandırıldı ve burada ilk uçuşunu 21 Nisan 1918'de gerçekleştirdi. Savaş sonuna kadar bu meydanda görev yaptı. Yukarıda bahsi geçen dört birlik asla birleştirilmedi. Ayrıca Serno'nun önerisi ile Kafkas Harekâtını desteklemek üzere 3. Deniz Tayyare Bölüğü kurularak Batum'a gönderilmiştir.

177 Serno burada da hataya düşmektedir. Birleştirilen hava birlikleri 2. Tayyare Bölüğü ile 11. Tayyare Bölüğü'dür. Birleşme öncesi her iki birlik de Tigrit Meydanı'ndadır. 11. Tayyare Bölüğü lağvedilerek 2. Tayyare Bölüğü ile birleştirilmiş, uçaklarının çoğu bu birliğe devredilmiştir. Birleşme 1917 baharında değil yaz aylarında gerçekleşmiştir.

178 Serno'nun bahsettiği birlik 3. Tayyare Bölüğü'dür. Ayastefanos'ta kurulan bölük partiler hâlinde yola çıkartılmış ve ilk bölüm 10 Ekim 1916'da Medine'ye ulaşmıştır. Hicaz isyanının hızla büyümesi üzerine Medine'de bir müfreze bırakılarak, bu bölüğün ilk partisi 15 Temmuz 1917'de Filistin'deki Maan Meydanı'na taşınmıştır. Böylece bölük Medine ve Maan olmak üzere ikiye bölünmüştür. Serno'nun birliğin kaynaklarının tükendiğine yönelik iddiası da tam gerçeği yansıtmamaktadır. Birlik, Maan intikali öncesinde sahip olduğu iki uçağın birini Medine'de bırakmıştır. Aralık 1917'de Medine Müfrezesi'ne iki uçak takviyesi yapılmış olmasına karşılık, Mart 1918'de Medine'de bulunan üç uçak da uçamaz hâle gelmiştir. Eylül 1918'de 3. Tayyare Bölüğü'nün Medine Müfrezesi'nde görevli iki makinist ve 25 kadar er isyancı Arapların kuşatması altında kalmıştır.

179 Serno bu konuda da yanılgıya düşmektedir: Mezopotamya olarak bahsettiği Irak Cephesi ise, bu cephede sadece 2. ve 13. Tayyare Bölükleri görev yapmıştır. Buna karşılık 1918 senesinde Doğu Cephesi'nde 7., 8., 10. ve 16. Tayyare Bölükleri görev yapmıştır. Mezopotamya olarak bahsettiği Irak Cephesi ve Filistin Cephesi ise iddiası haklılık kazanmaktadır. Bu iki cephede 2. ve 13. Tayyare Bölüklerine ilave olarak 3., 4. ve 14. Tayyare Bölükleri olmak üzere beş hava birliği görev almıştır. Ayrıca Filistin Cephesi'nde görev yapan Alman Paşa Tayyare Bölükleri de vardır.

takdir gördü. Buradaki başarı sadece muharebe odaklı değil, istihbarat alanında da kendini göstermişti.[180] Bir ara filolardan biri İran sınırına çekilip Kirmanşah'ta konuşlandırılmıştı.[181] Sıkı bir yönetim ile ikmal iyileştirilmişti.[182] Fakat sürekli yenisi çıkan sorunların ardı arkası kesilmiyordu.[183]

180 Bu duruma bir örnek vermek gerekirse; 13. Kolordu Komutanı Albay Selahattin Bey, 13. Tayyare Bölüğü Komutanlığı'na, 17 Kasım 1917'de bir kutlama mesajı göndermiştir. Bu mesajda: "*Göreve başladığımdan beri, keşif hizmetlerini en iyi şekilde yapan 13. Tayyare Bölüğü subay ve erlerine takdirlerimi yollar, bölükten ileride daha parlak hizmet ve başarılar beklerim.*" sözleriyle takdirini belirtmiştir. *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s. 242.

181 Serno'nun İran'da görev yaptığından bahsettiği hava birliği 13. Tayyare Bölüğü'dür. Bölük ilk önce 2. Tayyare Bölüğü'nden ayrılan müfreze şeklinde kurulması Serno'nun ziyareti sırasında ve Ceylanpınar'da kararlaştırılmıştır. 30 Haziran 1916'da İran Müfrezesi'ne 12. Tayyare Bölüğü adı verilmiştir. Hanikin Meydanı'nda konuşlanan birlik, Temmuz 1916'da Kirmanşah'a intikal etti. Bir süre sonra da İhtaki'ye taşındı. Serno'nun ikmal sistemini övmesi de gerçeği yansıtmamaktadır. Birlik 1916 sonundan Mart 1917'ye kadar uçaksız kalması nedeniyle görev yapamamıştır. Mayıs 1917'de birliğin adı 13. Tayyare Bölüğü olarak değiştirilmiştir. Fevzi Çakmak; 12. Tayyare Bölüğü'nün İran harekâtının başlaması üzerine Bağdat'ta bulunan 2. Tayyare Bölüğü'nden ayrılan bir kademe "Hanikin Tayyare Müfrezesi" adıyla 7 Temmuz 1916 tarihinde Hanikin'de 13. Kolordu emrine girdiği ve bu müfreze, daha sonra 31 Ağustos 1916'da 12. Tayyare Bölüğü adını aldığı bilgisini vermektedir. Çakmak, *age*, s. 295.

182 Serno'nun bu tezi fazla iyimserlik içermektedir. İkmal sisteminin bozukluğuna örnek vermek gerekirse 10. Tayyare Bölüğü'nün yaşadığı bir olay örnek olarak verilebilir: 1916 Aralık ayı içinde10. Tayyare Bölüğü'nde, Almanya'dan yeterli parça gelmemesi nedeniyle uçak tekerlek lastiği ve pervane sıkıntısı baş gösterdi. Bu nedenle, 10. Tayyare Bölüğü'ne tekerlek lastiği ikmali yapılamamıştı. Bölüğün makinistleri buna bir çare araştırdılar ve tahta tekerlek denemeyi düşündüler. Yapılan tahta tekerlek ile tekerlek jantı arasına supap yayları yerleştirildi. Yaylar küçük tahta levhacıklara bağlanıyor ve bu sayede bir miktar süspansiyon sağlanabiliyordu. Bu tür tekerleklerle yapılan iniş ve kalkışlarda, tekerleklerden çok değişik takırtı ve gürültüler çıkıyordu. Daha önemlisi zaten çok düzgün bir zemine sahip olmayan meydandan yapılan kalkış ve iniş rulelerinde, uçaklar sık sık pervane kırmaya başlamışlardı. Bu nedenle 10. Tayyare Bölüğü'nün elinde, artık uçaklarına takacak pervane de kalmamıştı. *Türk Hava Harekâtı*, s. 82.

183 Irak, Filistin ve Doğu Cephesi'nde görev yapan Türk hava birlikleri çok büyük ikmal ve iaşe sıkıntıları yaşamıştır. Serno'nun bu ikmal sistemini nasıl iyileştirildiğini açıklamaması ve devamında "*fakat sürekli yenisi çıkan sorunların ardı arkası kesilmiyordu.*" cümlesini kullanması yaşanan sıkıntıların itirafı niteliğindedir. Durumu örneklemek gerekirse: 1918 Nisan ayı başlarında, Irak'ta İngilizlere karşı çarpışan

İngilizlerin kuvvetli baskıları ve üstünlüğü sonucunda 1917 baharında Bağdat kaybedildi.[184] Türkler, Samarra tepelerinde İngiliz ilerleyişini durdurabildi. Hava birlikleri, geri çekilme esnasında ikmal malzemelerinden ciddi derecede yoksun kaldı. Sayıları kısıtlı olmalarına rağmen göreve hazır bir şekilde Dicle'nin Cebel-i Hamrin bölgesinde ayrıştığı yerde bulunan El Humra'daki havaalanına çekildiler.[185] Musul böylelikle sınır istasyonu olarak yüksek öneme sahipti ve buraya gerekli bina ile barakalar inşa edildi.[186]

Bağdat'ın düşmesi Türk Genelkurmayı'nı alarma geçirdi. Enver Paşa, şehrin geri alınması için Alman Genelkurmayı'ndan yardım rica etti. Almanya'nın bir önceki Genelkurmay Başkanı olan General von Falkenhayn'ın komutasında 15.000 kişilik bir Alman tümeninin Türkiye'ye gönderileceği iletilerek talep onaylandı. Bu Alman tümeni, bölgede yeni oluşturulmuş Türk birlikleri ile birleşerek Mezopotamya'da Yıldırım Ordular Grubu adı altında İngilizleri Basra Körfezi'ne geri püskürtecekti.[187] Yeni orduya destek olacak Alman hava birliklerinin faaliyetleri hakkında bilgilendirilmek üzere Binbaşı Serno tekrar Charleville'deki Alman karargâhına çağrıldı.[188] Görüşmenin sonuçları

Osmanlı 6. Ordusu, beslenme ve ikmal açısından büyük sorunlar yaşamaya başlamıştı. Orduya ulaşan ikmal yolları üzerinde, eşkıyalık ve soygun olayları büyük miktarda artmıştı. Bu yüzden, gerek savaş malzemesi gerekse beslenme için erzak yeterince ulaşamıyordu. Bu durum, 2. ve 13. Tayyare Bölüklerine de aynen yansımakta ve onlar da bu sıkıntılardan paylarını almaktaydılar. 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı Binbaşı Hattendorf soruna çare arayışına girmişti. Her iki bölüğü bir araya getirerek, birleştirmeyi düşündü ve onay için Umuru Havaiye Müfettişliğine başvurmuştur. Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s. 469. Bundan sonraki atıflarda *"1917-1918"* kısaltması ile kullanılacaktır.

184 Bağdat, 6. Ordu Komutanı Halil (Kut) Paşa'nın emri üzerine 10 Mart 1917 gecesi boşaltılmıştır.

185 Bağdat'ın kaybedilmesinden sonra El-Humra Meydanı'na çekilen hava birliği 2. Tayyare Bölüğü'dür. Bu tarihte 13. Tayyare Bölüğü, Kifri Meydanı'ndadır. El Humra Meydanı'na 1918 başında intikal etmiştir.

186 Musul'da bir Tayyare İstasyonu kurulması Serno'nun 1916 ziyaretinde gündeme gelmiş ve yer seçimi de kendisi tarafından yapılmıştır. Musul Tayyare İstasyonu'na binaların 1916 yılı içinde yapılmış olması gerekir.

187 General Falkenhayn 20 Temmuz 1917 tarihinde Yıldırım Ordular Grubu Komutanlığına atanmıştır.

188 Serno, Charleville'e Enver Paşa'nın Mayıs 1917'deki ziyareti sırasında veya bu ziyaret sonrasında gitmiş olmalıdır.

şu şekildeydi: Alman tümenine bir askerî havaalanı ile iki Alman hava bölüğü verilecek; buna ek olarak Mezopotamya'da bulunan tüm Türk uçaklarına gereken destek sağlanacak;[189] bölgeye yeni bir Türk hava bölüğü gönderilecek[190] ve Almanya Türk hava birliklerine destek amacıyla bölgeye iki yeni uçaksavar bataryası tahsis edecek.[191]

189 Bu kapsamda Almanya'dan iki değil dört tayyare bölüğü verilmiştir. Bu dört yeni Alman hava birliği, Yıldırım Orduları Grubu emrine verildi. Bu yeni hava birlikleri de, 300. Paşa Tayyare Bölüğü gibi, Alman Ordusu'na bağlı kaldı ve personeli de Alman üniforması giydi. Uçakları da Alman askerî tanıtma işaretini taşıdı. Bunlara; 301, 302, 303, 304. Paşa Tayyare Bölükleri ismi verildi. Bu dört birlikten oluşan hava grubunun başına, eski 300. Bölük Komutanı olan Binbaşı E. van Heemskerck getirildi. Kurter, *age*, C. III, s. 132. İstanbul'a ulaşan Paşa Tayyare Bölükleri Haydarpaşa'ya geçirilerek, trenle Halep'e sevk edildi. 301. Hava Birliği 5 Eylül günü trenle yola çıktı. Geri kalan üç bölük, 6 Eylül günü trene bindirilirken, Haydarpaşa Garı'nda meydana gelen patlama ve sonrası çıkan yangından büyük zarar gördüler. Bundan önce de; 302. Paşa Tayyare Bölüğü'nü getiren tren, Ayastefanos civarında bir başka trenle çarpışmış ve bunun sonucunda, bölüğe ait birçok malzeme hasar görmüştü. 304. Paşa Tayyare Bölüğü'nü taşıyan trene de, Macaristan'dan geçerken, yıldırım düşmüş ve birkaç vagon, dolayısıyla bir miktar bölük malzemesi yanmıştı. Bu bölük, Haydarpaşa yangınında da, beş uçağını kaybetmiştir. Ayrıca; tren sevkiyatı sırasındaki indirip, bindirmelerde, ufak tefek hasarlar ve özellikle hırsızlıklar da olmaktaydı. O tarihlerde, Toros Dağlarını geçen tüneller açılmışsa da, bu tüneller içerisinden, ancak dekovil hatları ile geçilebilmekteydi. Bu nedenle; trenlerden birçok defa indirme ve bindirme yapılmaya devam edilmiştir. Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s. 157.

190 Filistin Cephesi'ne takviye olarak kurulan hava birliği 14. Tayyare Bölüğü'dür. Birliğin kurulmasına Kasım 1917'de karar verilmiştir. İlk önce Irak Cephesi'ne gönderilmesi planlanan birliğin daha sonra Filistin Cephesi'ne gönderilmesine karar verilmiştir. Şubat 1918'de kuruluşu tamamlanan birlik Filistin Cephesi'ne gönderilerek Der'a Meydanı'nda konuşlandırılmıştır.

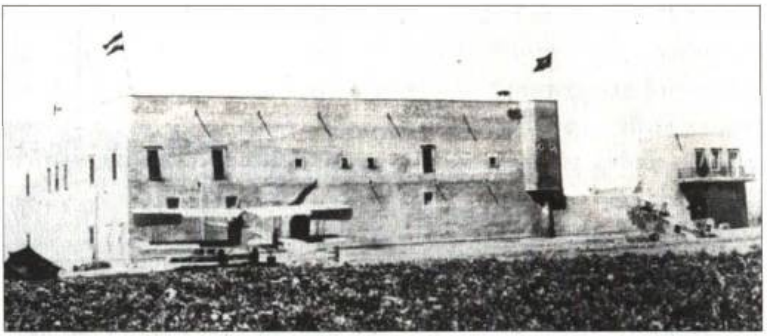
191 Türk tarih kaynaklarında; 26 Aralık 1915'te, 4. Ordu Kurmay Başkanı Kurmay Albay Kress von Kressenstein, yeni kurulan 1. Kuvve-i Seferiye Komutanlığı'na atandı. 3. Piyade Tümeni'yle, Paşa-1 olarak isimlendirilen Alman birliklerinin birleşmesinden oluşan Kuvve-i Seferiye Komutanlığı, kolordu yetkisiyle 2 Ocak 1916'da, Halil'ür-Rahman - Birüssebi ve Hafir'ül-Avce Bölgesinde kuruldu. Bu birlik; her birinde ikişer uçaksavar topu bulunan dört uçaksavar bataryası ile takviye edildi. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, IV. Cilt, 1. Kısım*, s. 339-340. Bu uçaksavar takımlarına 133., 136., 141. ve 142. Uçaksavar Takımları ismi verilmiştir.

[Hava Gemileri]

Alman Genelkurmayı ayrıca Enver Paşa'nın özel isteği üzerine iki hava gemisi birliğini de Türklerin hizmetine verecekti. Fakat gaz temini ve ikmalinde sıkıntılar yaşandığı için bu hava gemileri ileride ne Mezopotamya ne de Filistin'de kullanılabildi.[192] Charleville'deki görüşmelerde Binbaşı Serno tarafından hazırlanan Türk Hava Gücü'nün inşasının devamı için yeni bir program üzerinde duruldu. Bu program dâhilinde 100 adet Rumpler C tipi çift kanatlı uçak ile Albatros avcı uçakları ve 12 adet uçaksavar bataryasına ihtiyaç vardı. O dönem ayrıca Doğu Afrika'da General von Lettow-Vorbeck komutasında savaşan Alman sömürge birliklerine bir Alman hava gemisi ile Yanbolu'dan ikmal yapılması da gündemdeydi; fakat bu plan başarıya ulaşamadı. SL-59 numaralı güdümlü balon Kasım 1917 ortalarında yola çıktı ve Anadolu ile Girit'in üzerinden geçerek Afrika'ya doğru yöneldi. Fakat hedefe yaklaşmışken bir yanlış anlaşılma üzerine geri çağrıldı. Bu uçuştan Türk Meteoroloji Merkezi de faydalandı ve geminin güvenliğinin sağlanması için birçok uçak deniz aşırı bölgede faaliyette bulundu.[193]

192 Türk kaynaklarında Enver Paşa'nın yaptığı görüşmeler sonrasında Almanlardan iki sabit balon birliği ile iki yeni ve modern uçaksavar bataryası sağlandığı bilgisi yer almaktadır. Kurter, *age*, C. III, s. 129.

193 Serno güdümlü balon numarasını SL-59 olarak vermesine karşılık Türk kaynaklarında L-59 olarak geçmektedir. Gemi komutanı Buckholt olup, emrinde 22 mürettebat bulunuyordu. Güdümlü balonun görevi, Doğu Afrika'daki Alman sömürgelerinde İngilizlerle çarpışan ve denizden ikmal yolu kalmayan Alman birliklerine ilaç ve bir miktar cephane götürmektir. Bu görev için Osmanlı Meteoroloji Teşkilatı ile sıkı bir işbirliğine girişildi, uçuş öncesi ve uçuş sırasındaki hava koşulları, bu teşkilat tarafından devamlı gözlenerek hava gemisine bildirilmesi amaçlandı. 21 Kasım 1917'de L-59 Yanbolu'dan havalandı. Hava gemisi Batı Anadolu kıyıları üzerinde uçarken, Osmanlı 6. ve 12. Harp Tayyare Bölüklerine bağlı av uçakları tarafından himaye edildi. L-59, Girit Adası üzerinden geçerek, Libya yolu ile Sudan'a ulaştı. 22 Kasım günü, Hartum şehrinin geçilişinden sonra, bir telsiz mesajı aldı. Bu mesajda gemiye; "geri dön" çağrısı yapılıyordu. Bu sırada L-59'un hedefine ulaşmasına çok az bir süre kalmıştı. Hava gemisi geri döndü ve Yanbolu istasyonuna indi. Hiç yere inmeden yapılan bu uçuş, 95 saat 35 dakika sürmüş ve 6755 km yol yapılmıştı. L-59'un aldığı "*geri dön*" mesajı için sonradan çeşitli spekülasyonlar yapılmıştır. Genel kanı; bu mesajın bir yanlışlık eseri olarak gönderildiği merkezindedir. Buna karşılık; İngiliz istihbarat servislerinin, güdümlü balonun telsiz frekansına girerek, sahte bir mesaj gönderdiklerini ileri sürenler de çıkmıştır. Serno'nun ailesinden aldığı görev raporunu *Cross&Cockade* dergisinde yayımlayan İngiliz araştırmacı Dr. B. P. Flanagan



Musul Tayyare İstasyonu. Binanın köşelerinde Türk ve Alman Bayrakları dikkat çekmektedir. (Kurter, *age*, C. III, s. 164)



4. Ordu Komutanı Cemal Paşa, 300. Paşa Tayyare Bölüğü personeli ile bir yemek sırasında. (İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

ise, değişik bir açıklamada bulunmaktadır. Ona göre; "*geri dön*" mesajı yanlışlıkla gönderilmemiş olup, 20 Kasım günü, Doğu Afrika'da çarpışan Alman kuvvetlerinin İngilizlere teslim olmaları üzerine, L-59 bilinçli olarak geri çağrılmıştır. Fakat bu iddia gerçeği yansıtmamaktadır. Doğu Afrika'da savaşan Alman askerleri ateşkes imzalandığından habersiz olarak, çarpışmayı 12 Kasım 1918'e kadar sürdürmüştür. Yanbolu'ya geri dönen L-59, bir süre orada kalmış, İğneada-Midye (Kıyıköy)-Karaburun önlerinde de, gözetleme ve karakol uçuşları yapmış ve Zonguldak'a kadar gitmiştir. Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1917)*, C. III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 199-200.



3. Tayyare Bölüğü uçuş heyeti, bazı ziyaretçilerle birlikte Medine meydanında. Arkada bir Pfalz A.II Parasol ile bir Albatros C.III görülüyor. Parasol'ün üst kanadındaki kırmızı ay-yıldız fors ile tekerlek lastiklerinin olmayışı dikkat çekiyor. (Kurter, *age*, C. III, s. 178)



Almanya'da eğitim gören Türk pilot ve makinistleri 1917. (İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

Binbaşı Serno, Charleville'den Berlin'e geri döndüğünde burada bazı maddi sorunları gidermek zorundaydı. Prusya Finans Bakanlığı, Türkiye için satın alınan hava araçlarının ödemeleri için bir çözüm bulmakta pek aceleci davranmıyordu. Görüşmeler epey uzun süredir devam ediyordu; nihai bir sonuca ulaşılamamıştı ve gidişat oldukça karmaşık gözüküyordu. Yıldırım Ordular Grubu için bazı kolaylıklar sağlandı. Uçak ve ikmal malzemelerinin teslimi için Türk Binbaşı Behçet Bey daha evvelden Berlin'e gönderilmişti. Kendisi daha sonraları Berlin'de bulunan Türk satın alma komisyonunun başına getirildi ve tüm ticari faaliyetlerde yardımcı olması için Alman Hava Kuvvetleri tarafından bankacı yedek subay Üsteğmen Dr. Lederer Binbaşı Behçet'e yardımcı olarak görevlendirildi.[194]

Hazırlık aşamasında hiçbir zahmetten kaçınılmayan Yıldırım Ordular Grubu Mezopotamya'da hiç faaliyet gösteremedi. İngilizler kasıtlı olarak kuvvetlerini ağırlıkla Filistin Cephesi'ne kaydırdılar. Bu cepheye yapılan baskılar sonucunda Bağdat'ın geri alınma planı Ekim 1917'de iptal edildi. Yıldırım'ın Türk ve Alman birlikleri buradaki İngiliz taarruzunu durdurmak üzere Filistin'e yönlendirildi. Kara birliklerinin bu manevrası ile beraber Mezopotamya kapılarında bulunan hava bölükleri de güneye yönlendirildi.[195]

194 İstenen uçakların teslim edilmesi, birtakım güçlükler çıkarılması yüzünden çok gecikti. Önce; Avrupa Batı Cephesi'ndeki sıkışık durum gerekçe gösterildi. Tüm uçak imalatında, önceliğin Batı Cephesi'ne verildiği ileri sürüldü. 1918 kış mevsiminde, istenen uçakların teslimi mümkün olabilecekti. Fakat tam bu sırada; Alman maliyecileri ortaya çıktılar. Dar görüşlü maliye uzmanları, uçakların bedellerinin peşin ödenmesi koşulunda ısrar ettiler. Sevkiyat, uzun süren tartışma ve konuşmalar nedeniyle gecikti. Alman Genelkurmay Başkanı Ludendorff'un devreye girmesi bile sorunu çözemedi. Bir süre askıda kalan uçak sevkiyatı, Osmanlı Ordusu Genelkurmay Başkanlığı'na atanan von Seeckt ve Serno'nun uzun çabaları sonucu, maliyecilerin yola getirilmesiyle, ancak 1918 yılı Temmuz'unda serbest bırakıldı. O tarihe kadar geçen uzun süre zarfında sevk bekleyen uçaklar, esasen artık demode olmuşlardı. Bu nedenle, bunların daha yeni tiplerle değiştirilmesi gerekti. Bunun için de, iki aylık bir süre geçtiğinden, ilk parti ancak 1918 yılı Ekim ayında İstanbul'a ulaşabildi. Fakat artık çok geç olmuş ve iş işten geçmişti. Ateşkes anlaşması yapılması gündemdeydi. Kurter, age, C. III, s. 130.

195 Serno bu konuyu biraz farklı aktarmaktadır. Yıldırım Ordular Komutanlığı'nın kurulmasından sonra İngilizlerin Filistin Cephesi'nde taarruz hazırlığında olduklarına yönelik bilgiler alınmaya başladı. Durumu fark eden Yıldırım Orduları Grubu

Mezopotamya'daki hava birliklerine gönderilmesi öngörülen yardımın ulaşmaması hayal kırıklığı yarattı.[196] Bunun üzerine Yüzbaşı Schüz acil destek talebinde bulundu.[197] Binbaşı Serno, acilen demiryolu ve hava yolu ile gerekli görüşme ve ayarlamaları yerinde yapmak üzere Musul'a gitti[198] Teftiş güzergâhı, İran sınırındaki muharebe bölgesi için de yeni uçaklar sipariş verildiği için Süleymaniye'ye kadar genişletildi. Verilen destek sözleri ancak Almanya'dan satın alınan uçakların zamanında gelmesi durumunda yerine getirilebilecekti.[199] Aynı zaman içerisinde İstanbul üzerinden Musul – Almanya telgraf hattı inşa edilmişti ve kurulan bağlantı sonrası Almanya'dan onay gelmiş oldu. 10 adet

Komutanı von Falkenhayn, Osmanlı Başkomutanlığı'na bir öneri getirdi. Bu öneriye göre; Irak Cephesi'nde savunmada kalınmalı ve Yıldırım Ordularının Filistin Cephesi'nde yapacakları bir taarruzla, İngiliz tehdidi ortadan kaldırıldıktan sonra Bağdat'ın kurtarılması harekâtına girişilmeliydi. Bu öneri, Filistin Cephesi'nde savunmada kalınarak, Irak'ta taarruz edilmesini isteyen 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa'nın düşüncelerine zıttı. Başkomutanlık Vekâlet'inde uzun tartışmalar yaşandı. Sonunda; Irak Cephesi'nde savunmada kalınmaya, Yıldırım Ordusu ile Filistin Cephesi'nin takviyesine ve hazırlıklarını bitirmeden önce İngilizlere taarruz etmeye karar verildi. Bu karar üzerine, Yıldırım Ordusu birlikleri Eylül 1917'de güneye doğru intikale başladı. Kurter, *age*, C. III, s. 133.

196 Holzhausen bu durumu: "*Savaşın son iki yılında Almanya'nın içinde bulunduğu üzücü ve sıkıntılı durumun neden olduğu yanlış tutumlar Osmanlı uçak birlikleri, özellikle de bu birliklerde çalışan Alman personel için vahim sonuçlar doğurmuştu. Cephelerdeki bölükler, 1917 sonundan itibaren bütünleme ikmalinden tamamen yoksun kaldılar. Kullanılan uçaklar kendi tiplerinde modası geçmiş modellerdi ve malzeme bakımından da çürümüş durumdaydılar. Birçok uçak artık cephede kullanılabilecek durumda değildi.*" sözleriyle açıklamaktadır. Holzhausen, *age*, s. 24.

197 Yüzbaşı Schüz Nisan 1917 tarihinden itibaren 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı olarak görev yapmaktadır.

198 Serno'nun bahsettiği bu seyahat ile ilgili olarak Türk havacılık tarihi kaynaklarında bilgi bulunmamaktadır.

199 1917 yılı içinde Almanya'da uçak ve yedek malzeme teminde büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Bu durum Almanya'nın dikkatini Batı Cephesi'ne vermesinden ve savaşa yeni katılmış olan Amerikan askerlerini cepheye ulaşmasından önce cephede kesin sonuç alma çabasından kaynaklanmaktadır. Diğer bir neden ise uçakların alımında kaynaklanan maddi sorunlardır. Birinci Dünya Savaşı boyunca Almanya'dan gelen uçaklar hibe yolu ile gelmemiştir. Tüm uçakların parası 1917'ye kadar peşin, daha sonra ise Alman bankalarından alınan kredilerle ödenmiştir. İlginç olan ise parayı ödeyenin Osmanlı Devleti olmasına karşılık, alınacak daha doğrusu satılacak uçakları belirleyenin Almanya olmasıdır.

Rumpler C tipi çift kanatlı uçak ile 10 adet Albatros avcı uçağı teslimata hazırdı.[200]

İngilizlerin Samarra muharebelerindeki hava üstünlüğünden dolayı bu teslimatın ulaşması çok önemliydi.[201] İstanbul'a dönüş yolunda Serno, Cemal Paşa'nın Hicaz'ın kuzeyinden sorumlu yeni bir hava bölüğü kurulması hakkındaki talebini görüşmek üzere Şam'a uğradı.[202]

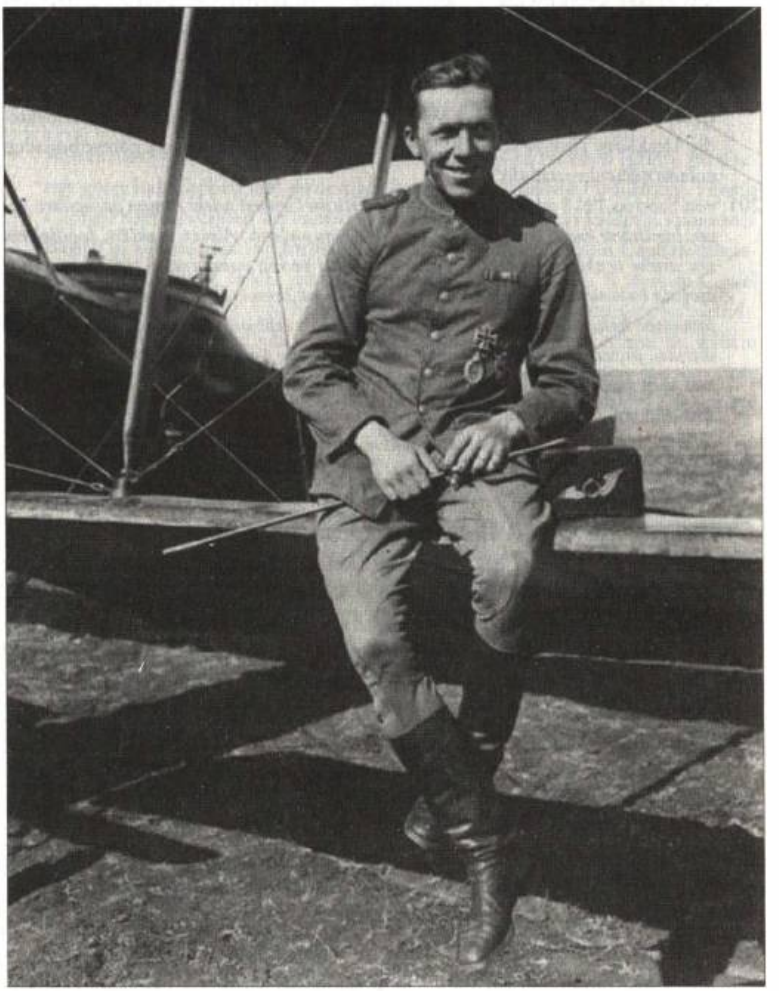
Bu arada Enver Paşa İstanbul'da Nil'in batısında güçlü bir Bedevi kabilesi olan Senusiler ile bağlantı kurmuştu ve onları İngilizlere karşı

200 Serno burada yuvarlak bir ifade kullanmaktadır. "*Teslimata Hazırdı*" ifadesi uçakların Almanya'da olduğu, Türkiye'ye gönderilmeye hazır olduğu anlamı içermektedir. Uçakların Türkiye'ye getirildiği ve hava birliklerine dağıtılarak göreve başladığı anlamı çıkartılmamalıdır.

201 von Sanders 1918 yılına ait anılarında: "*Filistin Cephesi'ndeki Alman havacıları, yazın İngilizlere karşı çok zor bir durumda bulunuyorlardı. Alman uçakları, İngilizlerin son sistem uçaklarına karşı yükselme kabiliyeti ve hız bakımından ciddi bir şekilde aşağıda bulunuyorlardı. İki defa ulaşmış olan uçak ikmal takımları teslim alındığında tamamen kullanılamaz hâlde çıktılar. Alman batı cephesinin uçaklara olan fazlasıyla ihtiyacı, buranın uçak bakımından ikmalini sekteye uğratıyordu. Fevkalade mükemmel olan uçak filosu ilkbahara kadar 59 pilot ve râsıd (gözcü) kaybetmişti. Onun için düşmana karşı hava (uçak) keşfi Eylül ayının büyük kısmında durma noktasına gelmişti. Alman uçaktan gözükür gözükmez, sayıca üstün İngiliz hava kuvvetleri tarafından öyle bir taarruza uğruyorlardı ki keşif yapmak imkânsız bir hâle geliyordu.*" demektedir. Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Sene*, Muzaffer Albayrak (Haz.), 3. Baskı, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 331.

202 Cemal Paşa, 9 Ağustos 1917 tarihinde Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti'ne gönderdiği yazı ile Hicaz Cephesi'nde görev almak üzere tam teşekküllü bir Alman hava birliğinin gönderilmesini istemiştir. Cemal Paşa yazısında: "*300. Paşa Bölüğü gibi tam teşekküllü ve en yeni uçaklardan kurulu bir Alman uçak birliğinin El Ala'ya gönderilmesi için Başkomutan Vekili Alman Genel Karargâhı üzerindeki etkisini kullanarak istekte bulunmalıdır.*" demektedir. 13 Ağustos'ta; Başkomutanlık Vekâleti, Cemal Paşa'ya cevap yolladı. Enver Paşa: "*gerek kendisinin ve gerek Genel Karargâhın ve hatta Alman Sefaretinin bütün başvurularına rağmen, Sina ve Hicaz cephesi için bir Alman uçak bölüğünün gönderilmesinin mümkün olmadığı cevabının alındığını*" bildirmekteydi. Almanya buna gerekçe olarak; Batı Cephesi'nde düşman uçaklarının eriştiği sayısal üstünlüğü ve Amerika'dan gelmesi beklenen çok sayıdaki uçak, havacı ve uçak malzemesini gösteriyorlardı. Enver Paşa bu telgrafında ayrıca; son zamanlarda 300. Paşa Bölüğü'nden alınan uçaklar ve iyi bir ustabaşı ve makinistle takviye edilmiş bulunan 3. Tayyare Bölüğü'nün, Yüzbaşı Felmy'nin emri altına verilmesini istiyordu. Bu gerçekleşirse, söz konusu bölüğün faaliyetinin artacağını, yakında iki Alman pilotun gönderileceğini bildirmektedir. Keyüsk, *1917-1918*, s. 169, 170.

muharip emellerinde kullanmayı planlıyordu. Türk tarafı kendilerine maddi ve insani destekte bulundu. Enver, Türk hava gücüne sadece Libya'ya bir hava hattı kurulmasını değil, buraya yollanacak gemilerin güvenliğinin sağlanması görevini de verdi. Öncelikle sultanın yakın akrabası Şehzade Fuat hava yolu ile Libya'ya gönderilecekti. Şehzade Fuat, Alman ekolünde yetiştirilmiş ve hatta Alman Husaren Alayı'nda



Türkiye'de görev yapan ismi tespit edilemeyen bir Alman havacı.
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

askerî eğitim almıştı. Halifenin varisi olarak Senusileri İngiliz karşıtı olarak yönlendirecekti. Enver Paşa tarafından Türk hava gücüne verilen emirler mevcut teknik yetersizliklerden ötürü yerine getirilecek durumda değildi ve sonunda ikna oldu. Hatta İran'da Türk ve Alman tarafı için faaliyette bulunanların destek çağrıları dahi geri çevrilmek zorunda kalındı. Fakat yine de bu bölgeye bir hava hattı kurularak Sultaniye şehri üzerinden maddi ve tıbbi malzeme ikmali yapıldı.[203]

[1917 Hava Gücü İçin Yeni Stratejiler]

1917 senesi, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı için yeni stratejiler, ikmal sorunlarının çözümü[204] ve gerekli uçak ile malzemenin teminini sağlamak gibi faaliyetler ile oldukça zorlu geçti.[205] Sadece muharip hava birliklerini değil, gözetleme balonu, uçaksavar, meteoroloji ve fotogrametri birliklerini de göz önünde bulundurmak gerekiyordu. Akabinde bir başka çalışma grubu daha komutanlığın bünyesine alındı. General von Falkenhayn, Yıldırım Ordular Grubu'na düşman topçu birliklerinin mevkilerinin saptanması üzerine çalışan bir birim de getirdi ve Prusya Kraliyet Ordusu Topçu Teftiş Kurulu tarafından bu birimin uçaklar ile koordineli bir şekilde kullanılmasının başarı sağlayacağı iletildi. Konuyla ilgili iki Türk ekibi meydana getirilip Türk Hava Kuvvetleri Komutanının emrine verilerek Filistin ile Mezopotamya'da faaliyete sokuldu.[206]

203 Serno'nun bu anlatımı ile ilgili Türk havacılık tarihi kaynaklarında bilgi bulunmamaktadır.

204 Örnek vermek gerekirse 1917 yılında Rusların bu hava gücü karşısında; 3. Ordu emrinde olup, Suşehri meydanında konuşlanmış bulunan 7. Tayyare Bölüğü ile 2. Ordu emrindeki, Mamuratül Aziz Meydanı'ndan harekât yapan 10. Tayyare Bölüğü vardı. Her iki bölüğün toplam uçak miktarı altıyı geçmiyordu. Bölüklerde ortalama bir veya en çok iki uçak faal hâlde tutulabilmekteydi. Yedek parça, benzin, pervane ve tekerlek lastiği yokluğu her zaman mevcut olup, uçuşları kısıtlayıcı bir etken durumundaydı. Kurter, *age*, C. III, s. 25.

205 1 Mayıs 1917 tarihinde Osmanlı Ordusu'nun tamamında 7,7 santimetre çapında sadece 11 seri ateşli uçaksavar topu ve bu toplara ait 7.720 adet top mermisi bulunduğu düşünüldüğünde ikmal sorunlarının büyüklüğü anlaşılacaktır. Bu sayı 15 Mayıs 1917'de 6. Ordu'nun dördü uçaksavar olmak üzere 134 adet çeşitli cins ve çapta çabuk ateşli ve adi ateşli top ve bunların 862'si uçaksavar olmak üzere 39.949 atım mermisi gözüküyordu. *İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 458, 460.

206 Serno'nun bu anlatımı ile ilgili Türk havacılık tarihi kaynaklarında ayrıntılı bilgi bulunmamaktadır. Bölgeye gönderilen ilave Paşa Tayyare Bölüklerine rağmen

Yeşilköy'de Almanya'da kullanılan büyük benzin tanklarına benzer büyük bir yakıt deposu inşa edildi. Bu döneme kadar yakıt depolama, sayısı Türkiye'de oldukça sınırlı olan variller vasıtası ile yapılıyordu. Fakat burada yakıtın cepheye ikmali sırasında da birtakım sorunlar yaşandı.[207] Yakıtın Almanya'dan getirilmesi gerekiyordu ve cepheye ikmal için demiryolu, at arabası, öküz arabası, kamyon, deve ve uçak gibi mevcut ne imkân varsa kullanıldı.[208]

[Serno Türkiye'den Ayrılıyor]

Binbaşı Serno, 1917 sonbaharından Şubat 1918'e kadar Karpatlar'daki Alman Ordusu'nda kurmay subay olarak bulundu ve sonrasında 26. Württemberg Piyade Tümeni'ne komuta etti. Bu süre zarfında Binbaşı Graetz, Serno'nun Türkiye'deki görevini devraldı. Enver Paşa'nın özel talimatı üzerine Serno, İstanbul'daki karargâh ile sürekli irtibatta kaldı. Yüzbaşı Şakir rapor sunmak üzere kendisini iki kez ziyaret etti. Genellikle yeni uçakların temini için Serno'nun onayı gerekiyordu ve

1917 yılı ortasından itibaren hava üstünlüğü İngilizlerin eline geçmiştir. Bir resmi yayında durum şu sözlerle anlatılmaktadır: "*İngiliz kuvvetlerinin zaferini sağlayan faktörlerin başında hava kuvvetleri üstünlüğü gelmektedir. Eylül ayından itibaren İngilizler Almanlara karşı hava kuvvetleri bakımından kesin bir üstünlük kurmuşlardır. Bu nedenle Alman uçakları bölgedeki İngiliz birlikleri hakkında kesin ve dakik bilgi toplayamamışlardır...İngiliz Hava Kuvvetleri'nin kurduğu hava üstünlüğü sayesinde, Türk uçaklarının İngiliz mevzilerinin üzerine kadar gelebilmeleri imkânsız hâle gelmişti... Türk uçakları İngiliz hava üstünlüğü karşısında herhangi bir keşif uçuşu veya tecrit harekâtı icra edememişti.*" Şükrü Mahmut Nedim, *Filistin Savaşı (1914-1918)*, Abdullah Es (Çev.), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1995, s. 61, 139, 144.

207 1917 yılı içinde uçak benzini temini de büyük sorun oluşturmaktadır. Cemal Paşa bu konuda Baş Komutanlık Vekâletine gönderdiği bir mesajda: "*Çöldeki uçaklar, İngilizlerin yoğun uçak faaliyetine karşın hareketsiz kalmışlardır. Hemen 20 ton benzinin, özel bir trenle ve özel personelin muhafazası altında Pozantı'ya gönderilmesini çok büyük önemle arz ederim.*" demektedir. Keyüsk, *1917-1918*, s. 132.

208 1917 yılı başında Filistin sınırına kadar çekilmiş olan Osmanlı Seferi Kuvvet Komutanlığı'nda büyük bir yiyecek sıkıntısı çekilmekteydi. İkmal işlerinde kullanılan 700 deveden 600'ünün, çölde kum fırtınasına yakalanarak ölmesi, bu sıkıntıyı daha da arttırdı. Seferi kuvvetin ikmali iyice aksadı ve askere verilen ekmek tayını zorunlu olarak azaltıldı. Bozulan ikmal işlerinin yeniden düzene sokulabilmesi için, 506. ve 507. Alman Kamyon Kolları buraya getirildi. Fakat bu sefer de, gelen kamyonların benzin ihtiyaçları sorun yarattı. Keyüsk, *1917-1918*, s. 126.

mektup ya da telgraf ile hâlledilemeyecek başka hususlar da bu ziyaretlerde görüşülmek zorundaydı.[209]

[Serno'nun Tekrar Türkiye'de Görevlendirilmesi]

Serno'nun Şubat 1918'de dönüşünden sonra Türkiye'deki vaziyet şu şekildeydi: Çanakkale, Anadolu kıyıları ve Karadeniz'de düşmanın ufak taciz manevraları hariç olmak üzere genellikle durgunluk hâkimdi. İngilizler, Gazze Cephesi'ni yarıp Kudüs'ü işgal ederek Yafa önlerine gelmişti.[210] General von Falkenhayn, Mareşal Liman von Sanders tarafından Filistin Cephesi'nin komutanlığına atanmıştı.[211]

209 Serno'nun tayini Türkiye'ye bilgi verilmeden yapılmıştır. Bu tayini duyan Enver Paşa kendisine haber verilmeden yapılan bu tayine çok sinirlenmiş ve Almanya'ya bir protesto yazısı göndermiştir. Bu yazının Alman Genelkurmayı tarafından dikkate alınmaması sonrası Serno yeni görev yerine gitmek zorunda kalmıştır. Alman Ordusu'nu bu tayin ile Serno'nun Osmanlı Ordusu'ndaki görevini tanımaz ve önemsemez bir tutum takınmıştır. Kendisinin Osmanlı havacılığı için yaptığı tüm çalışmalar Alman Genelkurmayı tarafından görmezlikten gelinmiştir. Bu durum Serno'nun sık sık Almanya'ya giderek Osmanlı Devleti'ne uçak, personel ve malzeme sağlanması için Alman Genelkurmayı'nı sıkıştırmasının yarattığı hoşnutsuzluk olabilir. Kurter, *age*, c. III, s. 188-189. Türk kaynaklarında Serno'nun Karpat Kolordusu, 26. Württemberg Piyade Tümeni Karargâhı'na atandığı bilgisi yer almaktadır. Serno, Osmanlı Ordusu'nda binbaşı rütbesinde olmasına karşılık Alman Ordusu'nda Yüzbaşı rütbesinde bulunuyordu. Bu rütbedeki askerin tümen komutanlığına atanması imkânsız gözükmektedir.

210 Kudüs, az kayıpla ve önemli bir muharebeyle şehrin tarihi dinsel yerlerinin tahribine meydan verilmeksizin 8/9 Aralık 1917 gecesi boşaltılmıştır. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, IV. Cilt, 2. Kısım, Sina - Filistin Cephesi, İkinci Gazze Muharebesi Sonundan Mondros Mütarekesi'ne Kadar Yapılan Harekât*, Gnkur. Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Askeri Tarih Yayınları, Ankara, 1986, s. 432.

211 Falkenhayn'ı Yıldırım Ordular Komutanlığına atayan von Sanders değil Enver Paşa'dır. 11 Temmuz 1917 tarihinde padişahın onayı alınarak atama yapılmıştır. von Sanders o tarihlerde 5. Ordu Komutanıdır. Von Falkenhayn, 30 Eylül 1917'de Yıldırım Ordular Komutanlığına başlamış ve İngiliz taarruzunu durdurmakta başarısız olması nedeniyle 25 Şubat 1918 tarihinde görevden alınarak, yerine Liman Von Sanders atanmıştır. General von Falkenhayn Türkiye'ye gelip Yıldırım Ordular Grubu Komutanlığı görevini üzerine aldıktan sonra sevk ve idare tamamen Almanların nüfuzu altına girmiş oldu. Bir fikir vermek üzere Yıldırım Ordular Grup Karargâhı'ndaki dokuz Türk subayına karşılık, 33 Alman subayının bulunduğu bir gerçekti ki, bunlar da Almanya'nın en kötü subaylarıydı. *Sina - Filistin Cephesi, IV. Cilt, 2. Kısım*, s. 22, 23, 83, 819, 821.

Mezopotamya'daki mevzilerde hiçbir değişiklik olmadı. Fakat İngilizler burada oldukça canlı bir hava faaliyeti göstermeye başladılar. Ekim Devrimi sonrası Musul üzerinde bir Rus tehdidi de ortadan kalkmış oldu. Bunun üzerine Türk Ordusu Kafkasya'da Batum'a doğru başarılı bir şekilde ilerlemeye başladı.[212] Türk karargâhında ise General von Seeckt, General Bronsart von Schellendorf'un yerine Genelkurmay Başkanlığı görevine atandı.[213] Hava kuvvetlerinde ise Filistin ve

212 Kafkas İslâm Ordusu'nun Azerbaycan harekâtını onaylamayan Osmanlı Devleti'nin müttefiki Almanya bu karşı tutumu her fırsatla ortaya koymakta olup, Türkler aleyhine Bakü'deki Bolşevik yönetimle bir yakınlaşma içine girmek niyetini açığa vuruyordu. Bunun içindir ki Alman esirlerini almak bahanesiyle bir Alman heyeti uçakla Tiflis'ten Bakü'ye giderek Bolşeviklerle anlaşmak için görüşmelerde bulunmuştur. Nâsır Yüceer, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nun Azerbaycan ve Dağıstan Harekâtı*, Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Bşk.lığı Yayınları, Ankara, 1996, s. 86. Bakü semalarında Türk uçağının gözükmesinin elde edilecek keşifler kadar yerel halka moral vereceği değerlendirilmiştir. Rüştü Türker, *Birinci Dünya Harbi'nde Bakû Yollarında 5nci Kafkas Piyade Tümeni*, Ahmet Tetik (Haz.), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006, s. 38, 40. İlaveten bağımsızlığını yeni ilan etmiş Gürcistan'ın ordusunu teşkilatlandırmak üzere davet edilen ve içinde Filistin Cephesi'nde görev almış Kress von Kressenstein'ın da bulunduğu Alman birliklerine ait bir grubun Tiflis-Poti demiryolu hattına çıkması üzerine Vehip Paşa komutasındaki 9. Kafkas Tümeni harekete geçmiş ve 10 Haziran 1918 tarihinde Vorontsovka'da müttefik iki ülke orduları arasında sıcak çatışma yaşanmıştır. Alman askerlerinin Türk birlikleri tarafından esir alınması sonucunda Almanlar Tiflis'e çekilmiştir. Enver Paşa ve Ludendorff arasındaki yazışmalar sonrası tansiyon düşürülmüştür. Emir Öngüner, "Kafkasya Cephesine Osmanlı - Alman Rekabeti", *Eğitişim Dergisi*, Sayı: 46, Nisan 2015: http://www.egitisim.gen.tr/tr/index.php/arsiv/sayi-41-50/sayi-46-nisan-2015/430-kafkasya-cephesi-nde-osmanli-alman-rekabeti, son erişim: 15.11.2020.

213 18 Kasım 1917'de General Ludendorff, General von Seeckt'e Türk Ordusu Genelkurmay Başkanlığı görevini alıp alamayacağını sordu. 25 Kasım'da Enver Paşa von Hindenburg'a çektiği telgraf ile von Seeckt'i Gelnelkurmay Başkanı olarak kabul ettiğini bildirdi. Hindenburg da verdiği cevapta; von Seeckt'in İstanbul'a gelir gelmez Bronsart von Schellendorff'a işten el çektirilmesini istedi. Osmanlı Ordusu'nda Tümgeneral rütbesine yükseltilen von Seeckt, 17 Aralık 1917 tarihinde İstanbul'a geldi ve Enver Paşa tarafından karşılandı. Görevi teslim aldıktan sonra von Seeckt, 25 Aralık 1917'de harekât alanlarına bir inceleme gezisine çıktı ve 15 Ocak 1918'de İstanbul'a döndü. Esas görevinin Türkiye'yi mümkün olduğu kadar uzun süre Almanya'nın çıkarlarına yararlı durumda tutmak ve düşman kuvvetlerini tespit etmek suretiyle esas Alman Cephesi'nin yükünü hafifletmek

Mezopotamya'da ilave uçaksavar mevkileri oluşturuldu.[214] Çanakkale, İzmir ile başkent ve İstinye'deki donanmayı korumak amaçlı İstanbul'a da uçaksavar takviyesi yapıldı.[215] Bir gözetleme balonu Çanakkale'de, bir diğeri ise İstanbul Boğazı'nda konuşlandırılmıştı.[216] Fotogrametri

olduğunu bilen von Seeckt, Alman meslektaşlarının çoğundan daha fazla politik kavrayışa sahipti. Bu nedenle Enver Paşa ile çok iyi ilişkiler kurmak gerektiğini anladı. Wallach, *age*, s. 212-215.

214 Almanya'dan yeteri kadar uçaksavar temin edilememiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın Filistin Cephesi'ni inceleyen Türk resmi yayınında Nablus Meydan Muharebesi sırasında 19 Eylül 1918 İngiliz saldırısında yaşananlar ve uçaksavar eksikliği şu şekilde aktarılmıştır: "*Saat 05.00'te, düşmanın altı uçağı, Nablus'a gelerek 7. Ordu Karargâhını bombaladı. Aynı saatte, 7. Ordu'nun bütün kolordu ve tümen karargâhlarına hava taarruzu yapıldı. İngiliz uçakları, santral (muhabere merkezi) ve ordu karargâhına saldırıyorlardı. Bu taarruz, iki saat içinde birkaç kez tekrarlandı. Eldeki uçaksavar silahları, bu taarruzlara etkili olamadı; bu nedenle İngiliz uçakları amaçlarına kolayca ulaştılar. Bu arada, Nablus'taki Kızılay işaretiyle belli edilmiş olan hastaneyi de bombalamaları buradaki yaralıların ölümüne yol açtı.*" *Sina - Filistin Cephesi, IV. Cilt, 2. Kısım*, s. 630. Von Sanders ise anılarında: "*Gün ağarmasından biraz sonra, 7. ve 8. Ordu karargâhları ve bu orduların emri altında bulunan kolordu karargâhları üzerinde ve yine Afule'deki Ordular Grubu telefon santrali üzerinde İngiliz uçak filoları göründü. Bu filolar bahsedilen karargâhlarla santrale alçak uçuş yaparak bombalar attılar ve telefon tellerini kısmen tahrip ettiler. Sahil ile Şeria arasındaki bütün bölgede yalnız iki tane uçaksavar topu vardı -8. Ordu emrinde- ve bundan dolayı düşman uçaklarının bu görevi kolay bir iş demekti.*" Sanders, *age*, s. 334.

215 Bugüne kadar yapılan çalışmalarda Almanya'da kaç uçaksavar batarya ve topu geldiği tespit edilememiştir. Ancak gelen miktar asla savunmaya yeterli olmamıştır. Serno bile İstanbul'un hava savunması ile ilgili olarak Başkomutanlığa yazdığı 7 Temmuz 1918 tarihli raporunda, tüm İstanbul şehrinin hava savunmasının, Üsküdar'a tabiye edilen son sistem bir batarya ile sağlandığını, geri kalan topların modası geçmiş sahra topları olduğunu yazmaktadır. Keyüsk, *1917-1918*, s. 286.

216 Irak Cephesi'ndeki topçu gözetleme ve ateş idaresinde kullanılmak üzere, 1. Balon Bölüğü kurulmuştur. 1917 yılında, Beykoz'da konuşlanmış olan sabit balon müfrezesinden kurulan bu bölük, uzun ve güç bir yolculuktan sonra Cerablus'a ulaşabilmiş ve orada beklemeye alınmıştı. Bölüğün beraberinde taşıdığı malzeme çok havaleliydi. Bu malzemenin yolu olmayan araziden geçirilerek, cepheye ulaşması sağlanmadı. Irak Cephesi'nde, sabit bir cephe hattı yoktu, Balon Bölüğü'nün ağır ve fazla malzeme ile devamlı olarak yer değiştirebilmesi mümkün değildi. Bölüğün İstanbul'a geri gönderilmesi kararı alındı ve 1918 Ocak ayı içinde kararın icrasına geçildi. Bölüğün geliş ve gidişinde yapılan zorunlu aktarmalar sırasında ve Cerablus'taki bekleyişte bölüğün birçok malzemesi elden çıktı veya kullanılamayacak duruma geldi. 1918'de Almanya'ya sipariş edilen yeni sabit balonlar ve malzemeleri gelmiş bulunuyordu. Bunlarla İstanbul'da 2. Balon Bölüğü kuruldu.

ekipleri Musul ve İzmir'de görevliydi.[217] Serno'nun ayrılışı esnasında kurulmaya başlanan hava birlikleri Amman, kuzey Kafkasya ve Mezopotamya'ya gönderilmiş ve buralarda faaliyetlerine başlamışlardı.[218] En

Bu yeni bölük Kağıthane'de konuşlandırılarak, eğitime başladı. Bölük Komutanı Üsteğmen Sabahattin Bey'di. Bölük kadrosunda Teğmen Mehmet, Teğmen Mustafa, Teğmen Hayrunnas isimlerindeki subaylarla, toplam 30 kişiden oluşuyordu. Bölükte; 800'er m^3 hacminde iki balon vardı. 1918 Mayıs ayında kurulan 3. Balon Bölüğü, Üsteğmen Süleyman Rıza Bey komutasındadır. Bölükte; Teğmen Naci ve Selahattin Bey rasıt olarak görev yapıyorlardı. 3. Balon Bölüğü İzmir'de bulunan 17. Kolordu emrine verilmiş ve 16 Mayıs'ta yola çıkmıştı. Bu kolordudan beş topçu subayı, bölükte rasıt olarak yetiştirilecekler ve kullanılacaklardı. Bölükte, 950'şer m^3 hacminde iki balon vardı Kansu, vd., *age*, s. 360. Çanakkale Cephesi'ne balon bölüğü gönderilmemiştir.

217 Tüm gayretlere rağmen fotogrametri ekiplerinin çalışmalarının yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. 1918 yılı Ocak ayında, isyancı Arapların lideri Emir Faysal ile İngiliz ajanı Lawrence'ın, yanlarındaki kuvvetlerle birlikte, Kal'atül Azrak'da bulunduklarının haber alındı. 4. Tayyare Bölüğü'ne bir harekât düzenleyerek, isyancı Arap kuvvetlerini dağıtması emredildi. Bölük bu harekâtın icrası için hemen iki uçak hazırladı. Havacıların elinde bölgeyi gösteren büyük ölçekli bir topografya haritası yoktu. Hiç bilmedikleri ve tanımadıkları bu bölgede, sadece küçük ölçekli bir coğrafya haritasının yardımı ile uçuş yapacaklardı. Uçuşa çıkmadan önce; yerli Araplarla görüşülmüş ve onlardan tarifler alınmıştı. Kal'atül Azrak, yani Azrak Kalesi, Der'a'dan 120-130 km mesafede ve Dürzi Dağlarının (Cebeli Drüz) güney eteklerinde bulunmaktaydı. Yerli Araplar, kale civarında su birikintilerinin olduğunu ve bunların giderek çoğalmasından, kaleye yaklaşılmakta olduğunun anlaşılacağını söylemişlerdi. Kurter, *age*, C. IV, s. 60. Bir başka ifade ise Flanagan tarafından yazılmıştır. 1918 yılında Paşa Tayyare Bölüklerinin uçakları, İngiliz ordugâhları ve kuvvet yığınaklarının yerlerinin ve miktarlarının belirlenmesi amacıyla fotoğraf çekimi yaptıkları gibi mevcut haritaların düzeltilmesi ve eksikliklerinin giderilmesine olanak sağlamak üzere de hava fotoğrafları çekmekteydiler. Mayıs ve Haziran aylarında toplam olarak, 5.000 hava fotoğrafı çekilmişti. Flanagan, *agm*, Part: 4, s. 354. Bu bilgi de savaşının sonunun yaklaştığı tarihlerde bile harita çalışmalarının yeterli düzeye ulaşmadığını göstermektedir.

218 Serno'nun görev raporunda hava birliklerinden numaraları ile bahsetmemiş olması hangi birliği kast ettiğinin anlaşılmasını zorlaştırmaktadır. Kafkasya'ya gönderildiğinden bahsettiği birlik 16. Tayyare Bölüğü olabilir. Fakat bu birliğin kuruluş hazırlıklarına Serno, Türkiye'ye döndükten sonra Mart 1918'de Ayastefanos'ta başlanmıştır. Birlik 4 Nisan 1918'de İstanbul'dan gemi ile yola çıkmış ve Batum'da ilk uçuşunu 21 Nisan 1918'de gerçekleştirmiştir. Amman'da görev yaptığını söylediği birlik 14. Tayyare Bölüğü olmalıdır. Birliğin kuruluş çalışmalarına Kasım 1917'de Ayastefanos'ta başlanmıştır. Şubat 1918'de Der'a meydanında göreve başlayan birlik bir süre Amman Meydanı'nda da görev yapmıştır. Bu birliğin ilk önce Irak Cephesi'nde görevlendirilmesi düşünülmüşse de daha sonra Filistin Cephesi'nde görevlendirilmiştir.

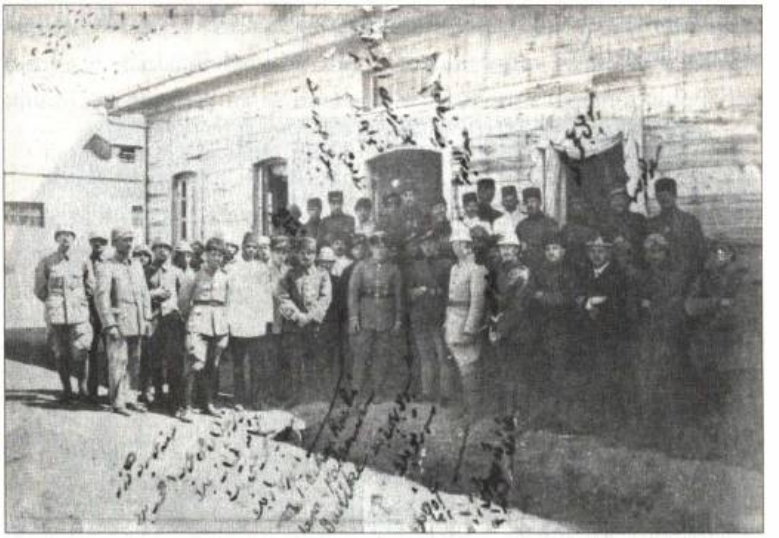
önemli görevlerden biri de Mezopotamya'daki mevkilere gerekli ikmali sağlayabilmekti.[219]



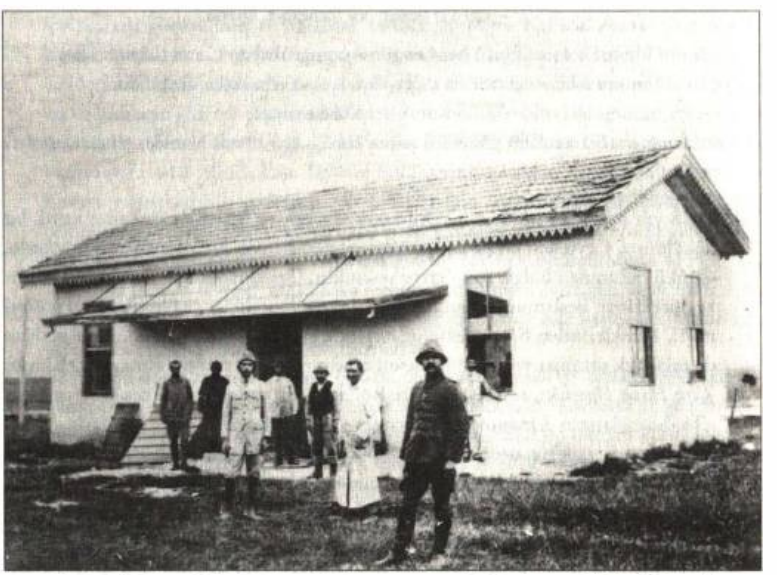
- Cemil Uçman ve Binbaşı Serno

Serno (ön sıra soldan ikinci) beraber görev yaptığı Yüzbaşı Cemil (Uçman) Bey (ön sıra soldan üçüncü) ve diğer Türk havacı ve askerleri ile birlikte.
(Emin Kurt Özel Koleksiyonu)
(Orjinal fotoğrafta Serno olarak gösterilen şahsın kimliği konusunda hemfikir olunamamıştır.)

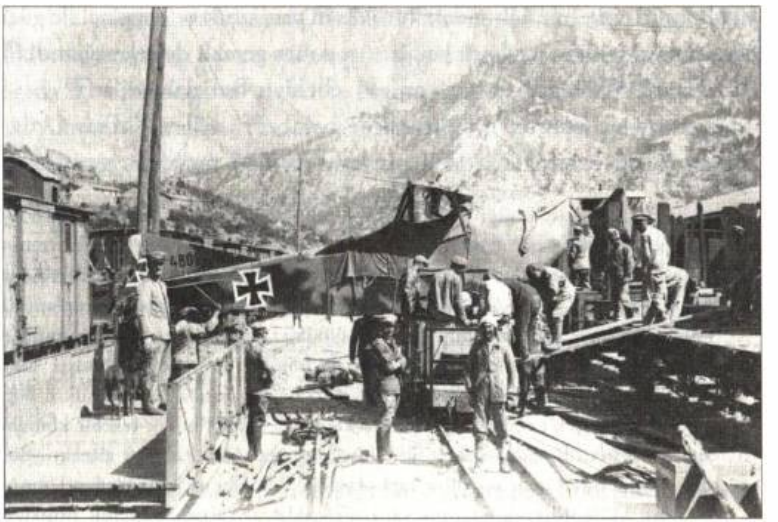
219 1918 yılı başından itibaren 6. Ordu'nun yiyecek ve beslenme durumu kritik bir hâl almıştı. Çevreden erzak sağlanması, hemen hemen hiç mümkün olmuyordu. Çünkü bulunulan bölge, son derece yoksuldu. Geriden yapılan ikmal ise, yetersiz ve düzensizdi. Beslenme azlığının neden olduğu hastalıklar ve ölümler artış göstermişti. Birliklerinden firar edenlerin sayısı da giderek çoğalıyordu. Cephe gerisinde eşkıyalık artmıştı ve ikmal hatlarını tehdit eden bir durum almaya başlamıştı. *Türk Hava Harekâtı*, s. 230. Tayyare Bölüklerinin yedek parça, cephane ve yakıt gibi ihtiyaçlarının zamanında ve kayıpsız yapılabilmesi için bazı uçakların Musul istasyonunda nakliye uçağı hâline dönüştürülmesi düşünülmüş ve uygulamaya konmuştur. Bunun için keşif görevlerinde artık kullanılmayan Albatros C.III tipi uçaklar tahsis edildi. Altı uçağın rasıt kokpitleri, malzeme taşıyabilecek hâle getirildi. Başlangıçta rasıt olup, sonradan pilot brövesi alan Teğmen August Quoos, bu uçaklardan birisi ile Musul'dan benzin getirirken, rasıt kokpiti benzin tenekeleri ile dolu uçağının, bir İngiliz av uçağının taarruzuna uğradığını ve mecburi iniş yaparak, kurtulabildiğini anlatıyor. Kurter, *age*, C. IV, s. 104.



Ünlü Alman Pilot Boelcke, Türkiye ziyareti sırasında Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nda Serno ve Türk havacılar ile birlikte. (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nda kurulan fotoğrafhane binası.
(Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Filistin'deki Alman Paşa Tayyare Bölükleri'ne gönderilen bir A.E.G. C.IV uçağı Rayak istasyonunda tren değiştirirken. (B.P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno: Part 3", *Cross&Cockade Journal*, Autumn 1970, Vol: 11, No: 3; s. 241.)

Başarılı bir taarruz ile Batum'u fetheden[220] ve Poti dolaylarında çatışmaya devam eden Kafkas Ordusu, cephenin sol kanadı için bir hava bölüğü talebinde bulundu. Ermenistan'ın engebeli dağlarındaki ilerlemeleri esnasında neredeyse ellerindeki iki hava bölüğündeki tüm uçakları kaybettiler; mevcut olanlar da işlevsiz hâldeydi. Enver Paşa bu süreçte General von Seeckt ile beraber bir gemi ile ordu komutanını ziyarete gitti ve bu seyahatte Binbaşı Serno da onlara eşlik etti. Bu arada iki hava bölüğünden geriye kalanlar Yüzbaşı Ali Rıza gözetiminde Batum'a nakledilliyordu.[221] Binbaşı Serno, bu sevkiyatın Batum'daki Rus havaalanına

220 Türk birlikleri 14 Nisan 1918 tarihinde Batum'a girmiştir. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Kafkas Cephesi 3ncü Ordu Harekâtı, II. Cilt, II. Kitap*, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 1993, s. 489.

221 Serno'nun Enver Paşa ve von Seeckt ile birlikte yaptığı Batum seyahati sırasında Batum'da sadece yeni kurulan 16. Tayyare Bölüğü bulunmaktadır. 3. Deniz Tayyare Bölüğü ise Binbaşı Serno'nun 6 Nisan 1918 tarihinde 3.Ordu Komutanı Vehip Paşa'ya gönderdiği bir mektup ile gündeme gelmiştir. Serno mektubunda gerekli görüldüğü takdirde 16. Tayyare Bölüğü'nün bir deniz uçak bölüğü ile de takviye edilebileceğini bildirmiştir. İstanbul'da kurulan birlik 26 Mayıs 1918 tarihinde gemi ile Batum'a götürülmüştür. Serno'nun Batum'da birleştirildiğini

yapılmasını emretti.[222] Buradaki birliklerin yeni uçak ve personel ile güçlendirilmesi gündeme alındı ve bir süre sonra gerekli destek sağlandı.[223] Ancak bu birlikler savaşın sona ermesi sebebiyle faal olamadılar.[224]

Serno'nun İstanbul'a dönmesi ile beraber[225] acilen Kafkas Ordusu'nun kuzey kanadı için yeni bir hava bölüğü meydana getirilmesi

iddia ettiği iki hava birliği 7 ve 8. Tayyare Bölükleri olmalıdır. Haziran 1918 sonunda, 7. Bölük Komutanı Yüzbaşı Şükrü Bey, 3. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı'na atandı. Komutanlık makamı Batum'da bulunuyordu. Hareketinden bir gün önce, 7. ve 8. Bölükler personeli ile bir toplantı yaptı. Bu toplantıda bölüklerin idare şekli tartışıldı. Esasında bölükler, personel ve uçak bakımından eriyerek, iskelet hâline gelmişlerdi. Her iki bölükte de uçak kalmamıştı. Elde sadece Ruslardan ele geçirilen üç uçak vardı. Bu toplantıda Yüzbaşı Şükrü Bey, yeni bir idare şekli açıkladı. Bu yeni şekle göre; her iki bölük tek bir komuta altında birleştiriliyordu. Komutayı Pilot Üsteğmen Abdullah Bey alacaktı. Bütün uçuşlar onun emir ve iznine tabi olacaktı. Bölükler artık doğrudan Umuru Havaiye Müfettişliği ile yazışma yapamayacaklardı. Yazışmalar Uçak Birlikleri Komutanlığı aracılığı ile olacaktı. Bu yeni şekle göre, 7. ve 8. Tayyare Bölükleri birleştirilecekti. Komutanlıkları mevcut olmakla beraber, bunlara yapacak bir görev kalmamaktaydı. Uzun süren itiraz ve eleştiriler oldu ise de, Şükrü Bey düşüncesini değiştirmedi. 3. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı'na atanmış olan Yüzbaşı Şükrü Bey Batum'a geldiğinde, idari bir sorunla karşılaştı ve 30 Haziran 1918'de, Serno'ya gönderdiği mesajda; Batum'a geldiğini, fakat Harbiye Nezareti'nden 3. Ordu Komutanlığı'na bilgi verilmediği için Tayyare Kıtaatı Komutanlığı'nın Ordu Karargâhında resmen tanınmadığını yazdı. Keyüsk, *1917-1918*, s. 350. Her iki bölük de hiç Batum'a gitmemiştir. İki birliğin uçakları 8. Tayyare Bölüğü adı altında birleştirilmiş ve 8. Tayyare Bölüğü Tebriz'e giderken, 7. Tayyare Bölüğü Kars'ta kalmıştır.

222 Serno belirtmemiş olmasına karşılık, Bakü'de dört deniz bir de kara tayyaresi ele geçirilmiştir. Türker, *age*, s. 209.

223 Serno'nun 7 ve 8. Tayyare Bölüklerine personel ve uçak desteği sağlandığı ifadesi gerçeği yansıtmamaktadır. Haziran 1918 tarihinden itibaren 8. ve 7. Tayyare Bölüklerinde, uçabilir durumda uçak kalmamıştı. İki bölük daha sonra birleştirilerek sadece bir uçağı görev yapabilir hâle getirilmiştir. 10. Tayyare Bölüğü, Temmuz-Eylül 1918 döneminde uçaksız kalmıştır. Kurter, *age*, C. IV, s. 98, 179.

224 Birlikler savaşın sona ermesi nedeni ile değil, tayyare bölükleri yeni uçak gönderilemediği ve Ruslardan ele geçirtilen uçakların ise uçaklara yabancılık ve yedek malzeme yoksunluğunda uçurulamaması nedeniyle faal hâle geçememiştir.

225 Türk havacılık kaynaklarında Serno'nun tekrar Türkiye'de göreve döndükten sonra ilk işinin Almanya'dan gelmesi beklenen uçakların durumu ve havacılık teşkilatının ihtiyaçlarının saptanması olduğu bilgisi bulunmaktadır. Bu konularda bilgi aldıktan sonra, işleri yerinde takip etmek üzere hemen Almanya'ya gittiği Almanya'ya sipariş edilen uçaklar hazırlanmış olmakla beraber, üretici firmalara

üzerine çalışmalara başlandı.[226] Fakat bunun gerçekleşmesi için öncelikle Almanya'dan sipariş edilen yeni uçakların gelmesi gerekiyordu. Bu arada iki uçaklık bir öncü birlik Batum'a gönderildi. Bu birlikte en iyi iki Alman uçak teknisyeni de bulunmaktaydı.[227] Teknisyenlerin görevi Batum'da Yüzbaşı Ali Rıza'nın emrinde bulunan işlevsiz durumdaki uçakları yeniden göreve hazır hâle getirmekti.[228]

Enver Paşa, Türk birliklerinin Tiflis üzerinden başarılı bir taarruz ile Bakü'ye yönelmesi planı üzerinde duruyordu. Fakat bölgedeki kuvvetlerin yetersiz olması ve Filistin'den birlik kaydırma olanağı da olmadığından planının desteklenmesi için Alman Genelkurmayı'na başvurdu. Enver'in talebine göre Alman yardımı, iki Alman hava bölüğü ve birkaç uçaksavar bataryasından oluşacaktı. Fakat Avrupa'da Batı Cephesi'ndeki Alman taarruzu o dönemki savaşın seyrini Almanya lehine değiştirecek potansiyelde olduğundan Almanlar, Türklerin bu seferki yardım talebini karşılayamayacak durumdaydı.[229]

---

bedelleri ödenmediği için sevkleri yapılmayıp bekletildiği yazılıdır. Binbaşı Serno, bu sorunun çözümlenebilmesi için Alman ve Osmanlı hükümet yetkilileri ile temaslarını sürdürmüş ve mart ayı sonlarına doğru İstanbul'a dönmüştür. Keyüks, *1917-1918*, s. 367.

226 Serno'nun burada bahsettiği birlik 3. Deniz Tayyare Bölüğü olmalıdır. 16. Tayyare Bölüğü Serno'nun Batum seyahati sırasında göreve başlamış durumdadır. İstanbul'da kurulan 3. Deniz Tayyare Bölüğü 26 Mayıs 1918 tarihinde gemi ile Batum'a götürülmüştür. Ancak birliğe verilen tek deniz uçağının kaza geçirmesi nedeni ile 3. Deniz Tayyare Bölüğü, Ruslardan ele geçirilen Grigorovich M-5 deniz uçağını kullanmıştır.

227 Batum'a iki uçak ile gönderilen hava birliği 16. Tayyare Bölüğü'dür. Fakat bu birlik Serno'nun Batum gezisi sırasında Batum'da göreve başlamış durumdadır. Bu hava birliğinde üç makinist ve iki marangozun görev yaptığı bilinmektedir. Ancak milliyetleri hakkında bilgi yoktur.

228 Serno'nun Yüzbaşı Ali Rıza ismiyle kimi kast ettiği anlaşılamamıştır. Türk havacılık tarihinde iki Ali Rıza vardır. Birisi Pilot Yüzbaşı Ali Rıza'dır. 30 Kasım 1915 tarihinde Rasıt Asteğmen İbrahim Orhan ile ilk uçak düşüren Türk havacısı olmuştur. Daha sonra görevlendirildiği Doğu Cephesi'nde 7. Ordu Komutanı ile anlaşmazlığa düşerek Mayıs 1916 tarihinde pilotluktan alınmış ve asli sınıfı olan piyadeye döndürülmüştür. Diğer Ali Rıza ise Rasıt Üsteğmen Ali Rıza'dır. Ancak savaş boyunca Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nda görev yapmış ve hiç komutanlık makamında bulunmamıştır. Serno'nun Ali Rıza Bey ismiyle hatırladığı 7. Bölük Komutanı iken 3. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığına atanan Yüzbaşı Şükrü Bey olmalıdır.

229 Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne Kafkas Harekâtı ile ilgili olarak destek vermek bir yana bu harekâttan rahatsız olduğu bir gerçektir. Alman Genelkurmay Başkanı

[Serno İkinci Kez Cephede]

Mezopotamya'da bulunan Türk hava bölüklerini yeniden organize etmek için Binbaşı Serno, Batum dönüşü sonrası Musul'a geçti. Burada Yüzbaşı Faller[230] gözetiminde inşa edilen uçuş istasyonunda ilerlemeler kaydedilmişti.[231] Zor şartlara rağmen personelin eğitiminde de teknik alandaki gibi başarılı bir manzara göze çarpmaktaydı. Ordu komutanı Halil Paşa[232] ve kurmay başkanı Albay Paraquin ile yapılan bir toplantıda organizasyon ile ilgili konular görüşüldü ve kara ile hava birlikleri arasında oluşan bazı gerginlikler giderildi. İki hava bölüğünün faaliyetleri[233] ordu komutanlığı tarafından takdirle karşılandı. Hatta son haftalarda ikisi, Yüzbaşı Schüz tarafından olmak üzere üç düşman uçağı vurulmuştu.[234] Bölüğün hava bildirimleri ve gözlemleri genellik-

General Ludendorff, Enver Paşa'ya bir mektupta; Azerbaycan Harekâtı'nın Almanya'ya haber verilmeden başlatıldığı ve bu harekâtın Brest-Litovsk Antlaşması'na aykırı olduğu yazılıydı. Mektupta bir de tehdit yer almaktaydı: Almanya'nın görüşü ve onayı alınmadan başlatılan bu harekât nedeniyle, Osmanlı Devleti'ne verilen askerî ve politik desteğin gözden geçirilebileceğini bildirmiştir. Yüceer, *age*, s. 60.

230 Serno'nun burada kimden bahsettiği tespit edilmemiştir. İfade ettiği Arthur Faller ise; Yüzbaşı Faller, 1917 yılı boyunca İzmir'de konuşlu 5. Tayyare Bölüğü'nün komutanlığını yapmıştır. 1918 yılı içinde nerede görev yaptığı tespit edilememiştir.

231 Serno, çıktığı denetleme gezisinde, Batum ve Musul'dan sonra Filistin Cephesi'ne gitti ve 22 Haziran 1918'de 4. Ordu Tayyare Kıtaatı birliklerini denetledi. Hastalığı nedeniyle İstanbul'a giden 4. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı Yüzbaşı Zelich yerine 14. Tayyare Bölüğü Komutanı Rasıt Yüzbaşı Wilhelm Beltz'i vekâleten atandı. 3. ve 4. Tayyare Bölüklerinin elinde hiç faal uçak kalmamıştı. Bölüklerin personel ve malzemelerinde de eksiklikler vardı. Serno'nun emri ile 3. Tayyare Bölüğü'nün Amman ve Şam'da bulunan tüm malzemesi Rayak'da toplandı. Burada eldeki malzeme ve kayıtlar incelendi. Bölük tarafından düzgün tutulmuş kayıt ve aylık harekât raporları yoktu. 4. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutan Vekili Yüzbaşı Beltz'in emri doğrultusunda, yeni kayıt ve defterlerin tutulmasına başlandı. Serno'nun 24 Haziran 1918 tarihli telgrafı ile 3. Tayyare Bölüğü Komutanı Rasıt Yüzbaşı Yusuf İzzettin ile Rasıt Teğmen Ahmet Zeki, yanlarına verilen bir Alman havacı ile birlikte, bölüğün belirlenmiş olan eksik malzeme ve yeni uçakları ile 120 eri teslim almak için görevli olarak İstanbul'a gönderildiler Keyüks, *1917-1918*, s. 439-441.

232 Burada bahsedilen Enver Paşa'nın amcası olan 6. Ordu Komutanı Halil (Kut) Paşa'dır. 6. Ordu Irak Cephesi'nde konuşlandırılmıştır.

233 Irak Cephesi'nde 6. Ordu Komutanlığı emrinde 2. ve 13. Tayyare Bölükleri bulunuyordu.

234 Yüzbaşı Schüz, 1918 yılı içinde Irak Cephesi'nde iki uçak düşürmüştür. Bunlardan ilki; 3 Mayıs 1918 tarihinde yapılan hava savaşında meydana gelmiş ve Yüzbaşı

le kaliteli resimler ile desteklenmekteydi. El Humra[235] ve Kifri'deki[236] hava bölükleri ile Süleymaniye'deki havaalanının durumu ise tatmin ediciydi. Çölün kenarında konuşlanmış bu bölüklerin, tamamen insani şartlardan uzak ve ikmalden mahrum[237] durumda olmalarına rağmen hayatlarını dostça sürdürerek, gayret içerisinde çalışarak, savaş alanının en ücra köşesinde zor teknik şartlarda yaratıcılıklarını göstererek görevlerini icra etmeleri şaşırtıcı ve takdire değerdi.[238] Bütün bunlar, sağlığı olumsuz etkileyebilecek bir iklimde ve yetersiz beslenilen bir ortamda gerçekleşiyordu. Resmi bir İngiliz hava muharebesi anlatımında Mezopotamya'daki cephenin durumundan şu şekilde bahsedilmişti:

Fırat civarındaki birlikler hareket etmeye başladığında iki Alman-Türk uçağı Dicle'den Felluce'ye doğru durumu gözlemlemek üzere geldi. Bunların geldikleri havaalanı ile temaslarını kesmek üzerine

Schüz tarafından bir İngiliz uçağı düşürülmüştür. Diğer hava zaferini ise 15 Mayıs 1918'de kazanmıştır. Çıktığı devriye uçuşunda Altınköprü üzerinde bir İngiliz filosu ile karşılaşarak hemen taarruz etmiş ve çift satıhlı bir İngiliz uçağını düşürmeyi başarmıştır. Bu, Yüzbaşı Schüz'ün dokuzuncu hava zaferidir. Bu olaydan sonra kısa bir süre Çanakkale'deki 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde de görev yapan Yüzbaşı Schüz tarafından bu tarihten sonra başka uçak düşürülememiştir.

235 2. Tayyare Bölüğü El-Humra Meydanı'nı kullanmaktadır.

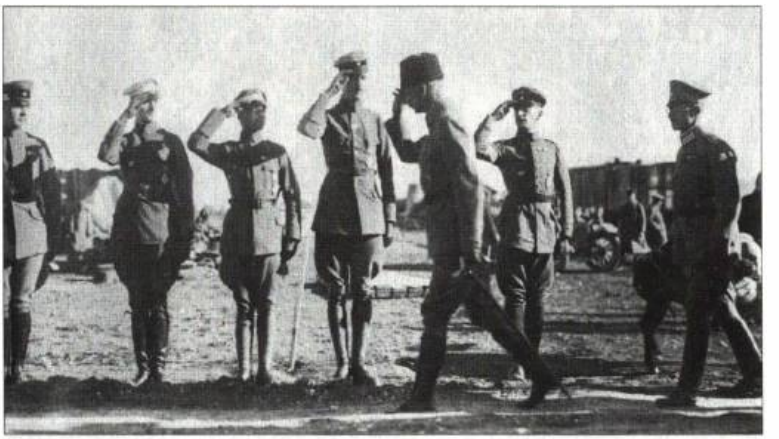
236 13. Tayyare Bölüğü Kifri Meydanı'nı kullanmaktadır. Daha sonra El-Humra Meydanı'na intikal etmiştir.

237 2. ve 13. Tayyare Bölüklerinde toplam olarak, dokuz civarında keşif/bombardıman uçağı ve beş civarında av uçağı bulunmaktaydı. Keşif/bombardıman uçakları, Albatros C.III ve AEG C.IV tipindedir. Bazı Albatros C.III'lerin rasıt kokpiti tadil edilerek, Musul'dan benzin, yağ gibi ikmal maddelerinin taşınmasında kullanılmıştır. Av uçakları Halberstad D.V. tipinde olup, Musul uçak istasyonunda nisbeten daha modern Albatros D.III av uçakları vardı. Fakat av pilotu olmadığından, bunlardan ancak iki tanesi uçurulabilmekteydi. Keşif/bombardıman uçaklarının da modası geçmiş ve performansları düşük kalmıştı. Bu yüzden, nitelik ve nicelik açısından daha iyi durumda olan İngilizler, hava üstünlüğünü ele geçirmiş bulunmaktaydılar. Havaların çok sıcak geçmesi dolayısıyla, hava faaliyeti de çok kısıtlanmış durumdaydı. Uçakların motorları çok çabuk ısınıyordu. Bu yüzden uçaklar havada iki saatten fazla kalamamaktaydılar. Uzak keşif harekâtı yapılamamaktaydı. Keyüsk, *1917-1918*, s. 474.

238 1918 Nisan ayının büyük kısmında hüküm süren kötü hava koşulları ve kum fırtınaları, her iki tarafın da hava faaliyetini büyük ölçüde aksatmıştı. Bu kum fırtınalarının birisinde, 2. Tayyare Bölüğü'ne iki Halberstadt D.V av uçağı büyük hasar görerek elden çıktı. Ayrıca, Musul İstasyonu'nda bulunan bir keşif uçağında da önemli hasar oluştu. Kurter, *age*, C. IV, s. 104.

İngiliz uçakları harekete geçirildi ama ne yazık ki tespit edilemedi. Uçakların Ramadi'ye inmiş olup ertesi gün geri dönecekleri ihtimali üzerinde duruldu. Ertesi günün sabahında (9 Temmuz) bu uçakların Ramadi'den ayrıldıkları haberi geldi. Fakat yine bu uçaklar bizimkiler tarafından bir türlü bulunamadı. Sıcaklığın gölgede 50 dereceyi gösterdiği 10 Temmuz'da bitkin durumda iki Alman pilotu Samara'daki depomuza sığındı. Kendi yaşadıklarını şöyle anlattılar: Ramadi'den ayrıldıklarından kısa bir süre sonra iki kişilik Albatros uçağı, motorun aşırı ısınmasından ötürü acil iniş yapmak zorunda kalmış; diğer uçak da yanına inmiş. İlk inen arızalı uçak alev almaya başlamış. Alev alan uçağın pilotu ve gözlemcisi diğer uçağın kanatlarına binerek tek uçak ile geri dönmeyi düşünmüşler. Dört kişinin ağırlığı yüzünden 130 metreden yükseğe tırmanılamamış ve motor aşırı ısınmaya başlamış. Kanat üstündeki mürettebat ısıdan korunmak için kanadın altına saklanmaya çalışmış. Aynı gün öğleden sonra, motoru yeniden çalıştırmak mümkün olmuş ve bu şekilde Dicle tarafına geçmeyi ummuşlar ama motor yine arızalanmış. Bunun üzerine havacılar uçağı imha edip yaya olarak geri dönmeye karar vermişler. Yorgun düşen iki kişi yola devam edememiş; diğer ikisi ise ertesi gün bizim mevzilerimize varabilmişler. Kayıp iki Alman'ı bulup kurtarmak için zırhlı araç ve süvariler hemen gönderildi; fakat tüm uğraşlara rağmen izlerine ulaşılamadı.[239]

239 Türk havacılık kaynaklarında olay farklı şekilde anlatılmaktadır. 2. Tayyare Bölüğü'nün AK64 ve AK68 numaralı Albatros uçakları 7 Temmuz 1917'de Pilot Astsubay Dore ve Rasıt Teğmen Krone ile Pilot Astsubay Hober ve Rasıt Teğmen Taich'den oluşan ekiple birlikte, Ramadiye'ye gitmek üzere Tigrit Meydanı'ndan havalandı. Fakat uçaklardan bir daha hiçbir haber alınamadı. 10 Temmuz 1917 tarihli İngiliz resmi tebliğinde; iki Alman havacının, çölde mecburi iniş yapıp, uçaklarını yaktıkları ve rastladıkları İngiliz birlikleri tarafından esir edildikleri haberi yayınlandı. Bu havacılar bir başka uçakla mecburi iniş yapan diğer iki havacının, yürüyemeyecek kadar bitkin düştükleri için geride kaldıklarını söylemişlerdi. Bu havacıları arayıp, kurtarmak için İngilizler tarafından zırhlı otomobil gönderildiyse de, bulamadılar. 17 Temmuz 1917 tarihli Osmanlı 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı raporunda da; havadan yapılan araştırmalar sırasında, Samara ile Ramadiye arasında ve Samara'nın 30 km. kadar güneybatısında bulunan Tuz gölünde, yanmış uçak enkazı görüldüğü rapor edildi. Keyüsk, *1917-1918*, s. 236. Bu olayda aklagelen en büyük olasılık; uçaklardan birinin motor arızası nedeniyle, mecburi iniş yapmış olması, diğerinin de, yardım amacıyla onun yanına inmesi ve sonra uçurulamamış oluşudur. Kurumuş bir tuz gölü olan zeminin yumuşaklığı,



Falkenhayn, 304. Paşa Tayyare Bölüğü'nü denetlerken.
(Friedrich Stempel Arşivi - Landesbibliothek Rheinland-Pfalz)



304. Paşa Tayyare Bölüğü personeli uçak motoru ile yaptıkları demiryolu aracı ile.
(Friedrich Stempel Arşivi - Landesbibliothek Rheinland-Pfalz)

uçakların havalanmalarına engel olmuş olabilir. Bu durumda havacılar, önce uçakları yakmışlar ve sonra yürümeye başlamışlardır. Pilot Dore ile Rasıt Krone ekibi dayanıklı çıkmış ve bir süre yürüdükten sonra, karşılarına çıkan İngiliz devriyesi tarafından esir edilmişlerdir. Astsubay Hober ile Teğmen Taich ise, sıcak ve susuzluğa daha fazla dayanamayarak, geri kalmışlardır. İngilizler onları aramak için zırhlı araç göndermişlerse de, izlerine rastlanamamış ve bir süre sonra cesetlerinin bulunduğu haberi gelmiştir. Bu olay sonucu; 2. Tayyare Bölüğü, iki uçak ve dört havacısını kaybetmişti. Kurter, *age*, C. III, s. 159-160.



Yeşilköy'den havalanan bir Alman güdümlü balonunun 19 Mart 1918 tarihinde çektiği Harbiye Nezareti'nin fotoğrafı. (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Sağdan dördüncü Alman Teğmen Üniformalı Şehzade Ömer Faruk Efendi, soldan üçüncü Kemalettin Sami (Gökçen), sağ başta Pilot Üsteğmen Cemil (Uçman), Almanya'da. (İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

Eski düşmanımızın yayınladığı bu rapor, uzak diyarda yalnızlığa itilmiş Mezopotamya Cephesi'ndeki trajedilerin ve zor koşulların sadece ufak bir bölümünü anlatıyor.[240]

Güney Kafkasya'da faaliyet gösteren Türk Ordusu Rusların geri çekilmesinden sonra yeni görev almadığından, bünyesindeki birliklerin bir kısmı Filistin, bir kısmı da Kafkasya Ordusu'na dağıtıldı. Diyarbakır'daki hava bölüğü ile orada inşaatı devam eden istasyon Mezopotamya'dan sorumlu hava birliği komutanının emrine verildi.[241]

Binbaşı Serno, İstanbul'a geri dönmeden evvel Nasıra'daki karargâhta Mareşal Liman von Sanders'i ziyaret etti.[242] Liman, emrindeki Türk ve Alman pilotlarından oldukça memnun olduğunu ifade etti.[243]

240 Türk kaynakları dört Alman havacının tek uçak ile kaçma girişimi hakkında bilgi vermezken benzer bir olayı İngiliz havacılarının yaşadığını aktarmaktadır: 20 Mart 1917'de İngiliz uçakları bir bombardıman taarruzu yaptılar. Bu uçaklardan B.E.2c, motoru durduğu için Türk hatları yakınına mecburi iniş yaptı. Bu sırada 67. Filo'dan Martinsyde G.100 uçağı, bomba yokluğu nedeniyle taşıdığı obüs mermisini hedefe bırakmış bulunuyordu. Top memisi, bombasalandan kurtulduğu anda patladı. Mermi parçalarından biri, uçağın gövde altı ve pilot iskemlesini delerek, pilotun kaba etine saplandı. Bu yara, pilota acı verdiği gibi kan kaybına neden oluyordu. Normalde, hemen meydanına doğru dönüşe geçmesi gerekiyordu. Fakat biraz önce mecburi iniş yapmış olan uçaktan pilotun sağ olarak çıktığını gördü ve yere inerek, onu kurtarmayı denedi. Uçağını yere indirdiğinde; pilot koşarak geldi ve Martinsyde G.100 tek kişilik olduğundan, kanat dikmelerine tutunmak suretiyle, alt kanat üzerine oturdu. Uçak kalkış rulesine başladı. Bu sırada uçak, derin bir tekerlek izine girerek, kapotaj oldu ve hasar gördü. Bu kazayı sağ olarak atlatan pilotlar, uçağın artık uçamayacak durumda olduğunu gördüler. Son şans olarak, mecburi iniş yapan diğer uçağı denemeye karar verdiler. Uçağın motoru çalıştı ve dikkatlice yapılan bir ruleden sonra uçak havalandı. İki havacının dönüşünden sonra, çok kan kaybeden pilot hemen hastaneye kaldırıldı ve tedavi edildi. Bu olay dolayısıyla; Pilot Asteğmen F.H. Mc Namara'ya "*Victoria Cross*" madalyası verildi. İngilizlerin en değerli nişanı olan bu madalyayı Birinci Dünya Savaşı'nda kazanan tek Avustralyalı havacı, Asteğmen Mc Namara'dır. Kurter, *age*, C. III, s. 56.

241 Serno bu konuda da yanılmaktadır. 1918 yılında Diyarbakır'da hiçbir tayyare bölüğü bulunmamaktadır. 10. Tayyare Bölüğü 1916 Ekim ayında Diyarbakır'da göreve başlamış olmasına rağmen cepheye uzaklığı nedeniyle Kasım 1916'da Mamüratül Aziz Meydanı'na intikal etmiştir. 10. Tayyare Bölüğü, savaş sonuna kadar Doğu Cephesi'nde görev yapmıştır.

242 von Sanders, 26 Şubat 1918 tarihinde Yıldırım Ordular Komutanlığı'na atanmıştır. Karargâhı Nasıra'dadır.

243 von Sanders'in emrinde 3., 4. ve 14. Tayyare Bölükleri görev yapmıştır.

Filistin'deki pilotların görevi en modern teknoloji ile donatılmış[244] ve sayıca üstün olan düşman karşısında oldukça zordu.[245] Çetin geçen hava muharebelerinin yanında iklimden ötürü baş gösteren hastalıklar da vardı.[246] Mareşal, özellikle Doğu Ürdün'de görev yapan Türk pilotlarına şükranlarını bildirdi.[247] 1918 yazının başında Yüzbaşı Seelig, daha evvelden o bölgeye yollanmış bir keşif bölüğü ile Hicaz'daki iki bölüğün Amman'da bulunan mensuplarını komutası

244 Yıldırım Tayyare Kıtaatı Komutanlığı 28 Nisan 1918 tarihini taşıyan haftalık raporunda durumun kötülüğünden yakınılmaktadır. İngilizlerin uçak sayısı ve uçakların performansı açısından üstün oldukları dile getirilmektedir. Alman hava birlikleri tarafından kullanılmakta olan A.E.G. C.IV tipi keşif uçaklarının artık yetersiz kaldıklarından bahsedilmektedir. Jasta 1 av uçak birliği ile gelmiş olan Albatros D.V av uçakları, pilotların ölümü ile sonuçlanan iki kazadan sonra uçuştan alınmışlardır. Bu yüzden, Jasta 1 iş göremez durumdadır. Dolayısıyla uçuşlarda dikkatli ve ihtiyatlı davranılmakta ve mümkün mertebe hava muharebesinden kaçınılmaktadır. Keyüsk, *1917-1918*, s. 405.

245 Paşa Bölüklerine ait uçaklar kara harekâtını destekleme ve keşif görevlerini yerine getirebilmek üzere, uçuşlarını devam ettiriyorlardı. Fakat bu görevlerin yapılması giderek zorlaşmaktaydı. İngilizlerin iki kişilik Bristol F2B ve cepheye yeni gelen S.E.5a av uçakları havalarda üstünlüğü ele geçirmişlerdi. Paşa Bölüklerine bağlı uçaklar, önce kendilerine verilen görevi yerine getirmek düşüncesi ve bilincinde olduklarından, hava muharebesine mecbur kalmadıkça girmiyorlardı. Refakat ve korumalarına verilen Albatros D.III av uçakları ise, bu görevi tam anlamı ile yerine getirebilecek performanstan yoksundular. Bu nedenle, göklerde üstünlük artık kaçırılmış bulunuyordu. Elde edilen hava zaferleri ise, giderek azalmakta ve daha ziyade Alman av pilotlarının kalitesine bağlı olarak gerçekleşmekteydi. Kurter, *age*, C. IV, s. 111, 112.

246 Sıcak geçen yaz mevsiminde, bölük personeli arasında özellikle bağırsak enfeksiyonları çok yaygınlaşmıştı. Bu yüzden, sayılan uçuşlardan sonra, 1918 Ağustos ayı bitene kadar başka harekât yapılamadı. Kurter, *age*, C. IV, s. 239.

247 1918 Haziran ayı sonunda, Yıldırım Orduları Grubu Komutanı Mareşal Liman von Sanders'in kurmay başkanı, hava birliklerine bir mesaj yayınladı. Bu mesajda: "*Gruba bağlı hava birliklerinin, içinde bulundukları zor koşullara rağmen, gösterdikleri özveri ve cesaretleri sayesinde elde ettikleri hava zaferleri ve getirdikleri çok önemli bilgi ve değerli keşif raporları dolayısıyla*" övgülerini belirtmekte ve onları kutlamaktadır. Kurter, *age*, C. IV, s. 117. Bunun yanında 8. Ordu'nun sol kanat grubuna komuta etmekte olan Albay von Oppen, 3 Eylül günü Yıldırım Grubu Komutanı Liman von Sanders'e başvurarak, uçakların kendisine ayrılan cephe kesimi üzerinde uçmamasını istedi. Buna gerekçe olarak da: "*Uçaklarının İngilizlerle yaptıkları hava muharebelerinde bir üstünlük sağlayamadıklarını, bunun yerden muharebeyi seyreden askerlerinin moralini son derece kötü etkilediğini*" ileri sürmüştür. Sanders, *age*, s. 331

altına almıştı.[248] Ünlü İngiliz Lawrence[249] ve Mekke Şerifi'nin oğlu Emir Faysal tarafından yönetilen Arap ayaklanmasına karşı mücadele 305. Paşa Bölüğü ile koordineli bir şekilde sürdürülüyordu.[250] Filistin ziyareti ertesinde Serno, Amman'a bir teftiş gezisi düzenledi.

Şam ve Rayak'a kadarki geri dönüş seyahatini uçak ile yaptı.[251] Çünkü Serno'nun Amman'dan bineceği Hicaz treni, Bedevilerin şehrin

248 Türk havacılık tarihinde Hicaz Cephesi'nde sadece 3. Tayyare Bölüğü görev yapmıştır. Ayastefanos'ta kurulan birlik partiler hâlinde yola çıkartılmış ve ilk bölüm 10 Ekim 1916'da Medine'ye ulaşmıştır. Hicaz isyanının hızla büyümesi üzerine Medine'de bir müfreze bırakılarak bu bölüğün ilk partisi 15 Temmuz 1917'de Filistin'deki Maan Meydanı'na taşındı. 4. Tayyare Bölüğü ise 1917 Kasım ayında Silifke'den yola çıkmış ve 1917 Aralık ayı sonlarında Der'a'ya ulaşmıştır. 31 Ocak günü, 4. Ordu Komutanlığı'ndan gelen bir emir üzerine Amman Hava Meydanı'na intikal etmiş ve burada konuşlanmış olan 305. Paşa Bölüğü'nün emrine girmiştir. 14. Tayyare Bölüğü de bu meydanda bulunmaktaydı. Ayrıca, 302. Paşa Bölüğü de buraya bir uçak müfrezesi göndermişti. Bu şekilde Amman Hava Meydanı'nda, büyük bir uçak filosu oluşmuştu. Böyle bir toplanmanın nedeni; Lut Gölü'nün doğu kesiminde toplanmış ve tehdit oluşturmaya başlamış olan isyancı Arap kuvvetlerinin dağıtılması için yapılacak harekâtı. Bu harekât, 8. Kolordu birlikleri tarafından icra edilecekti. Amman'daki büyük uçak birliği, bu harekâtın hava desteğini sağlayacaktı. Hava filosuna, Yüzbaşı Bieneck komuta ediyordu. Kurter, *age*, C. IV, s. 61. Türk havacılık kaynaklarında Yüzbaşı Seelig hakkında bilgi bulunmazken, Pınar Doğanay tarafından yüzbaşı rütbesinde ve 14. Tayyare Bölüğü Komutanı olarak zikredilmektedir. Pınar Doğanay, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nda Görev Yapan Alman Subayları*, Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Aksaray, 2016, s. 248.

249 Lawrence'in faaliyetleri ve anıları için bkz.: T. E. Lawrence, *Bilgeliğin Yedi Sütunu*, Bilal Çölgeçen (Çev.), Chiviyazıları Yayınevi, Ankara, 2015.

250 305. Paşa Tayyare Bölüğü uçakları, isyancı Arapların lideri Şerif Ali'nin karargâhını devamlı olarak bombardıman etmiştir. Araplar bu hava akınlarından bunalarak, karargâhın yerini değiştirdiler. Fakat bu önlem onları hava hücumlarından kurtaramadı. 1918 Ağustos ayında 305. Paşa Bölüğü uçaklarının katılımı ile Şerif Faysal karargâhına da bomba ve makineli tüfek hücumuna yapılmıştır. Kurter, *age*, C. IV, s. 118, 246.

251 Rayak'da bulunan uçak istasyonu ve parkı başlangıçta Alman Paşa Tayyare Bölüklerine hizmet vermek için kurulmuştu. Daha sonra, Şam uçak istasyonu tam anlamı ile devreye giremediğinden, 3. ve 4. Tayyare Bölüklerinin elde kalan bütün malzemeleri burada toplanmıştı. 14. Tayyare Bölüğü de, Der'a'dan Amman'a intikal etmeden önce, bir süre burada konuşlanmıştı. 4. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı, esas uçak istasyonu ve parkı olarak, Şam'daki inşaatın bitirilerek, burasının kullanılması, Rayak'ın ise, bir veya iki çadır hangarla donatılmasının yeterli olacağı görüşündeydi. Keyüsk, *1917-1918*, s. 442. Türk Ordusu'nun geri çekilişi sırasında

kuzeyindeki bir vadide bulunan köprüyü havaya uçurmaları sebebiyle iptal edilmişti.[252]

[Serno İkmal Sorununu Çözmek İçin Tekrar Almanya'da]

Cephelerdeki kritik durumlar ve Almanya'dan beklenen ikmalin tıkanması Binbaşı Serno'nun Temmuz 1918 sonunda yeniden Berlin'e ve Alman karargâhına uğramasına sebep oldu.[253] İlgili makamlar ile görüşerek Türkiye'ye yollanması gereken uçakların acilen İstanbul'a yola çıkarılmasını sağladı. Akabinde ikmal konusunda bir kolaylık sağlandı ve Serno böylece uçak ve uçaksavarlara ait ilave ikmal malzemelerine erişilmesi için gerekli izni aldı.[254]

Rayak Uçak İstasyonu'nda bulunan ve henüz monte edilmemiş durumdaki, Paşa Bölüklerine ait 30 civarında uçak, geri taşınamayarak, orada tahrip edildiler. Kurter, *age*, C. IV, s. 285.

252 Serno zaman belirtmemiş olmasına karşılık olay 26 Mayıs 1918 tarihinde gerçekleşmiş olabilir. O tarihte isyancı Araplar, Menzil istasyonu ile Kal'atül Hassa arasındaki demiryolu hattına taarruz ettiler. Kal'atül Hassa'nın kuzeyindeki Mefrak istasyonu yakınlarında bulunan 3 köprüyü tahrip ettiler. Demiryolunun 15 kilometrelik kısmı kullanılamaz hâle geldi. *Türk Hava Harekâtı*, s. 246.

253 Birinci Dünya Savaşı boyunca Almanya'nın Türkiye'ye sağladığı silah ve donatımın değeri 616 milyon Mark tutuyordu. Savaştan sonra yapılan hesaplara göre; bu miktar 850 milyon Markı aşıyordu. Wallach, *age*, s. 220.

254 Türk tarih kaynaklarında Serno'nun 29 Temmuz 1918 tarihinden sonra Almanya'ya gittiği bilgisi bulunmaktadır. Bu tarih Osmanlı askerî havacılık teşkilatında önemli bir değişiklik yapıldığı tarihtir. Umumu Havaiye Müfettişliği kaldırılarak, "Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumiliği-Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği" teşkilatına geçilmiştir. Kaynaklar: "*Hava Kuvvetleri Genel Müfettişi unvanını alan Binbaşı Serno'nun ilk icraatı, hemen Almanya'ya gitmek oldu. Önce Berlin'de ve daha sonra Spa'daki Alman Başkomutanlık karargâhında ilgili ve yetkililerle görüşmeler yaptı. Daha önce sipariş edilmiş olan, fakat Alman firma sahiplerinin peşin para alamadıkları gerekçesiyle teslimini geciktirdikleri uçak, yedek parça ve diğer malzemelerin bir an önce gönderilmesi için uğraş verdi. Sonuçta olumlu yanıtlar alarak, geri döndü. Fakat artık çok geç kalınmıştı. Gönderileceği sözü verilen uçaklar, düşük performans ve nitelikleriyle, bir yıl öncesinin uçaklarıydı. Artık AEG. C.IV keşif/bombardıman ve Albatros D.III/D.V av uçaklarını modası geçmişti. Üstelik bu tipler hatalı tasarlanmış olduklarından, beklenen randımanı verememişlerdi. Düşman artık bu uçaklarla kolayca baş edebilecek, çok daha üstün uçaklara sahipti. Binbaşı Serno bu arada, çok yeni sistem olan Fokker D.VII av uçaklarından bir miktar koparmayı başarabilmişti.*" bilgisini vermektedir. Kurter, *age*, C. IV, s. 143.



Türkiye'de görev yapan ismi tespit edilemeyen bir Alman havacı
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

Serno'nun İstanbul'a dönüşünün hemen sonrasında, Bulgar Ordusu'nun çözülmesiyle düşmanın Selanik Cephesi'nden taarruza geçtiği haberi geldi.[255] Türk Genelkurmayı'nın yapması gereken Bulgar

255 15 Eylül sabahı saat 05.30'da iki Fransız ve bir Sırp tümeninden oluşan taarruz kuvvetinin hücumu ile başlayan ve 16 saat süren atışmalar sonrasında Bulgarlar yükseklikleri 1.700 metreyi bulan dağ zirvelerindeki mevzilerini terk etmek zorunda kaldılar. Sokol, Dobro Polje ve Kaman tepelerindeki mevziler birbiri ardına

sınırının güvenlik altına alınmasıydı. Acele şekilde meydana getirilen kuvvetler ile İstanbul'da mevcut olan uçak ve uçaksavar bataryaları Meriç taraflarında konuşlandırıldı. Ayrıca eski Çatalca Hattı da yeniden düzenlendi. Bir sürpriz ile karşılaşmamak için Saroz Körfezi, Çanakkale açıklarındaki adalar, Dedeağaç ve Bulgaristan içlerine doğru sürekli keşif uçuşları yapıldı.[256] Osmanlı Hava Gücü'ne mensup Almanların icra ettiği en son cesur görev ise, Bulgaristan ile Türkiye'yi birleştiren ana arter üzerindeki askerî açıdan stratejik bir köprünün imha edilmesi oldu. Köprü Üsteğmen Keiper ve Üsteğmen von Hofacker tarafından havaya uçuruldu. Yoğun ateş altında köprünün yakınına inip soğukkanlılık ile görevlerini yerine getirdiler.[257]

düştü. Müttefik taarruz kolları hızlı bir şekilde ilerlemeye geçerek, Kravitza ovasına ulaştılar. Bulgar kuvvetlerinin birbiri peşi sıra girişikleri beş karşı taarruz başarısız oldu. Fransız ve Sırp birlikleri tüm gece boyunca taarruzu devam ettirdiler. Bu ilk taarruz gününde Bulgar Cephesi 11 kilometrelik bir hat boyunca yarılmıştı. Bulgarlar 2.500 esir vermişlerdi. Buna karşılık, müttefik kayıpları 1.200 kişiydi. Kurter, *age*, C. IV, s. 137.

256 Serno'nun 12 Ekim 1918 tarihli emri ile Doğu Anadolu'dan İstanbul'a intikal etmiş olan 3. Ordu Komutanlığı'na bağlı olarak, Tayyare Kıtaatı Komutanlığı kuruldu ve bu makama Yüzbaşı Keiper atandı. Yüzbaşı Keiper bu görevi, Uzunköprü'deki 15. Tayyare Bölüğü Karargâhı'ndan yürütecekti. 15. Tayyare Bölüğü 3. Ordu Komutanlığı'na bağlı olmakla beraber, keşif raporları doğrudan Genel Karargâh'a gönderilecekti. Bu emirle ayrıca 3. ve 5. Ordulara bağlı uçak bölüklerinin keşif bölgeleri belirlendi. Ergene Nehri'nin Meriç'le birleştiği ağız kısmının kuzeyi 15. Tayyare Bölüğü'nün keşif bölgesi olarak belirlendi. Bununla beraber, 3. ve 5. Orduların tayyare bölükleri arasında bir koordinasyon sağlanması için de, bazı önlemler getirildi. Her iki orduya bağlı bölüklerin elde ettikleri keşif raporları birbirlerine gönderilecek ve arada benzerlikler bulunduğu takdirde, raporlar birleştirilebilecekti. 3. Ordu Uçak Birlikleri Komutanlığı'na atanan Yüzbaşı Keiper'in emri altına verilen hava birlikleri; Uzunköprü Meydanı'nda konuşlanmış bulunan 15. Tayyare Bölüğü ile Keşan'daki destek noktasıydı. Uçuşlarını devam ettirecek olan Yüzbaşı Keiper'in görevleri saptanmıştı. Yüzbaşı Keiper; Uzunköprü-Filibe (Plovdiv) ve Uzunköprü-Ferecik (Ferrai) arasındaki demiryolu hattı keşifleri, Edirne'ye yönelik olası düşman harekâtı ile Meriç, Ferecik ve Edirne dolaylarındaki köprülere keşif uçuşları yapacaktı. Binbaşı Serno bu emrinde, keşif uçuşlarının her gün yapılmasını öngörüyor ve elde edilecek keşif raporlarının kendisine gönderilmesini istiyordu. Bu keşiflerin aksamadan yapılabilmesi için 15. Tayyare Bölüğü'ne yeni AEG C.IV uçakları verilecekti. Keyüks, *1917-1918*, s. 317.

257 Türk kaynakları olay hakkında biraz farklı ancak ayrıntılı bilgi vermektedir. Bu emir Serno tarafından değil Osmanlı Başkomutanlık Karargâhı Kurmay



Serno, Yeşilköy'de Türk ve Alman havacılarla birlikte.
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

Başkanı von Seekt tarafından verilmiştir. General von Seekt, Batı Trakya'daki köprü ve tünellerin uçak bombardımanı ile tahribi yerine, uçakların bunların yakınına inerek, yerleştirilecek tahrip kalıpları ile atılmalarının daha sağlıklı ve kesin sonuçlu olacağını değerlendirmiştir. Bu emrin ilk uygulaması 5 Ekim 1918 tarihinde yapıldı. İki keşif ve dört av uçağından oluşan bir filo, Uzunköprü Meydanı'ndan havalandı. Bölük Komutanı Rasıt Binbaşı Weyert ve Pilot Teğmen Schönig, Gümülcine civarındaki Köse Mecit demiryolu köprüsünü tahrip edeceklerdi. Fakat uçakları Ermiye üzerinde iken uçaksavar ateşi ile vurulması sonrasında mecburi iniş yaptılar. Havacılar uçağı yakarak imha etse de Bulgarlara yakalanmaktan kurtulamadı. Diğer keşif uçağı da Ferecik kuzeyinde bilinmeyen bir sebepten yere indi ve bu uçağın personeli de Bulgarlar tarafından tutuklandı. Fakat bir diğer pilot bugünkü eylemde başarılı olabilmişti. Pilot Teğmen Hofacker, tek kişilik Halberstadt D.V av uçağı ile İskeçe civarındaki Narlıköy demiryolu köprüsünün yakınına inerek köprüyü tahrip etmeyi başardı. Bununla beraber, yaptığı tahribat ile demiryolu ulaşımı ancak altı saat durdurabildi. Dönüş rotasında Sofulu üzerinde uçağının yakıtı bitti, yere inmek zorunda kalan teğmen uçağı yaktı, makineli tüfeği ise tahrip etti. Meriç Nehri'ni yüzerek geçmeye çalışırken Bulgarlar tarafından yakalandı. Bulgarlara yakalanan Alman havacılar Sofya Askerî Mahkemesi'nde, idam istemiyle yargılandı. Keyüks, *1917-1918*, s. 321.



Filistin Cephesi'nde görev yapan Türk ve Alman havacılar.
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)



İstanbul'u Berlin'e bağlayan tren.
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)



Liman von Sanders 12. Harp Tayyare Bölüğü'nü denetlerken.
(Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

[Savaşın Sonu]

Eylül ayından itibaren olayların seyri değişmeye başladı. Bulgar Ordusu teslim oldu; Filistin Cephesi yarıldı ve hat Suriye üzerinden Amanos Dağları bölgesine çekildi. Umutsuz bir durum hâkimdi. Almanya da artık gereken yardımı yapacak durumda değildi. Mareşal İzzet Paşa liderliğinde kurulan yeni kabine Türkiye'nin yönetimine geldi ve artık İtilaf Devletleri ile bir ateşkes antlaşmasının imzalanması gerekiyordu.

Almanların birçoğunun geri dönüşü İtilaf donanmasının İstanbul önlerine gelmesinden evvel sağlanmıştı.[258] Balkan güzergâhı Bulgaristan'daki karışıklık sebebiyle kapalı olduğundan Rusya üzerinden gidilmek zorundaydı. Bu yol üzerinden Almanya'ya dönenler arasında Osmanlı Hava Gücü'nde görev almış Alman personel de bulunmaktaydı.[259]

258 İtilaf Devletleri Donanması 13 Ekim Kasım 1918 tarihinde İstanbul'a gelmiştir.

259 Türkiye'de görev yapan Alman personelin Türkiye'den ayrılışında görev yapan Hans Guhr'un anıları Alman personelin Türkiye'den ayrılışı ile ilgili ilginç bilgiler vermektedir. Bkz.: Guhr, *age.*

Mezopotamya'da bulunanlar cepheden en son ayrılan birliklerdi. Suriye'deki İngiliz ilerleyişi sebebiyle buradaki personelin Halep'ten İstanbul'a getirilmesi imkânsız hâle gelmişti. Bu sebeple Doğu Anadolu üzerinden Karadeniz kıyısındaki Samsun'a varabilmek için Ksenephon'un *Anabasis*[260] eserindeki gibi macera ve çile dolu bir yolculuk yapmak zorunda kaldılar. Buradan gemi ile İstanbul'a gelip gözaltına alınan diğer Alman askerleri ile beraber deniz yoluyla Cebelitarık üzerinden ülkelerine döndüler.[261]

[Türk Hava Gücü]

Ek bölümünde verilen organizasyon şeması 1 Temmuz 1918 itibariyle Türk Hava Kuvvetleri'nin durumunu izah etmektedir. İlaveten aşağıdaki liste bölüklerin konumları ve amaçları hakkında bilgi vermektedir:

260 Bkz.: Ksenphon, *age.*

261 Irak Cephesi'ndeki Alman ve Avusturyalı personel, ekim ayı içinde görevlerini bıraktılar ve esir düşmemek için Ceylanpınar'a intikal ettiler. Kara yolundan kuzeye doğru çıkmak suretiyle, Samsun'a ulaşılması kararı verildi. Buradan gemi ile Rusya'ya geçilmesi mümkündü. Geçecekleri kara yolu güzergâhı; Diyarbakır-Harput-Sivas-Amasya-Samsun'du. Yolun toplam uzunluğu 1.400 kilometreyi buluyordu. Nusaybin ile Ergani arasında, buradaki bakır madeni dolayısıyla yapılmış bir demiryolu hattı mevcuttu. Bu bakımdan yolun bu kısmı kolay ve rahat geçti. Ergani'de, madeni işleten Alman teknisyen ve görevliler de, kafileye katıldılar. Bunların mevcudu 250 kişi kadardı. Tüm kafile 122 otomobil ve 121 kamyondan oluşan büyük bir konvoy oluşturarak, yola çıktı. Önden giden bir grup, dereler ve akarsular üzerindeki köprüleri geçilebilecek hâle koyarak, yoldaki bozuk kesimlerde çalışmalar yaparak, konvoyun ilerleyişini sağladı. Yolculuk sırasında, yerel yönetimlerin Türk memurları onlara büyük destek verdi ve ellerinden gelen yardımı yaptı. Fakat güvenlik konusunda tehlikeler yaşandı. Yolun Diyarbakır'a kadar olan kısmında Arap bedeviler ve asker kaçaklarının kurdukları soyguncu çeteleri, Harput-Sivas arasında Ermeni çeteleri, Samsun dolaylarında da Rumların hücumlarına uğradılar. Yol kötü olduğundan, otomobil ve kamyonlarda birçok arıza yaşandı. Bu arada benzin yokluğu da baş gösterdi. Bu nedenle, birçok araç içlerindeki bagajlarla birlikte yolda bırakıldı. Kafilenin öncüleri 14 Aralık günü Samsun'a ulaştı. Tüm kafilenin orada toplanması 11 Ocak 1919'a kadar sürdü. Samsun'a dokuzu otomobil, 31'i kamyon ve ikisi ambülans olmak üzere, sadece 42 araç ulaşabilmişti. Personelin bir kısmı da, baskınlar ve hastalıklar yüzünden, yolda yaşamlarını yitirdi. Kurter, *age*, C. IV, s. 330. Nihayet 24 Ocak 1919'da Türkiye'deki son Alman askerleri Liman von Sanders'in emri altında beş Alman gemisine bindiler ve 29 Ocak 1919'da İstanbul'dan ayrıldılar. Wallach, *age*, s. 228.

Hava Bölüğü No:

1: Çanakkale[262]

2: Bağdat[263]

3: İskenderun Körfezi[264]

262 1. Tayyare Bölüğü: Çanakkale'de konuşlu 1. Tayyare Bölüğü Osmanlı havacılık teşkilatının ilk bölük seviyesindeki birliğidir. İlk önce boğazın Anadolu tarafında Çanakkale şehrine yakın Hastane Düzlüğünde kurulan birlik, Temmuz 1915'ten itibaren Gelibolu yakasında Galata (Sütlüce) Meydanı'nda göreve devam etmiş ve savaş boyunca 5. Ordu Komutanlığı'na bağlı kalmıştır. Savaş sonunda elde kalan tüm uçakları Ayastefanos Tayyare Meydanı'na getirilmiştir.

263 2. Tayyare Bölüğü: Aralık 1915 tarihinde Ayastefanos'ta kurulan bölük 10 Şubat 1916 tarihinde Bağdat'a ulaşmıştır. Irak'taki İngiliz uçaklarına karşı bünyesinde tek kişilik av uçakları da bulunduran bölük, Mayıs 1916'da iki müfrezeye ayrılmıştır. Bir müfrezesini İran Cephesi'ne Hanikin Meydanı'na 13. Kolordu emrine gönderirken, Irak Cephesi'nde Kût'ül Amâre'de kalan müfreze 18. Kolordu Komutanlığı emrine girmiştir. İran Cephesi'ne Hanikin Meydanı'na gönderilen müfreze 12. Tayyare Bölüğü adını almışa da ismi sonradan 13. Tayyare Bölüğü olarak değiştirilmiştir. 1917 Şubat ayı sonunda Bağdat-Kazımiye Meydanı'na dönen 2. Tayyare Bölüğü, Nisan 1917'de Samara Meydanı'na, hemen peşinden Tiğrit Meydanı'na taşındı. Ağustos 1917 tarihinde 11. Tayyare bölüğü ile birleşerek kendi ismi ile göreve devam etti. 7 Kasım 1917 tarihinde El Humra Meydanı'na taşındı. Burada 13. Tayyare Bölüğü ile birlikte tek komuta altında birleştirildi. Savaş sonunda Musul'da bulunan 2. ve 13. Tayyare Bölükleri ile Musul Uçak İstasyonu'na ait uçak, personel ve malzeme, kara yolu ile Mardin-Diyarbakır üzerinden Elazığ'a intikal ettiler. Kırık veya uçamaz durumdaki uçaklar Musul'da bırakıldılar. Bunlar ve götürülemeyen malzeme ve teçhizat tahrip edildi. Alman personelin ayrılmasından sonra, bölüklerdeki havacı personel sayısı çok azalmıştı. 2. Bölük'te bir pilot ve üç rasıt, 13. Bölük'te ise sadece iki rasıt kalmıştı.

264 3. Tayyare Bölüğü: Serno bu birliği konuş yeri itibariyle 4. Tayyare Bölüğü ile karıştırmaktadır. 3. Tayyare Bölüğü Hicaz isyanında görev almak üzere Ayastefanos'ta kurulmuş; 23 ve 30 Haziran 1916 tarihlerinde iki parti olarak İstanbul'dan yola çıkmıştır. 10 Eylül 1916'dan itibaren partiler hâlinde Medine'ye ulaşan birlik, Temmuz 1917 tarihinde ikiye bölünmüştür. 3. Tayyare Bölüğü Filistin Cephesi'ne gelerek Maan Meydanı'nda konuşlanırken, Medine'de bir müfreze bırakılmıştır. Mart 1918'de Der'a Meydanı'na, Nisan 1918'de ise tekrar Maan Meydanı'na intikal etmiştir. Haziran 1918'de hiç uçağı kalmayan birlik personeli Amman'a taşındı. 23 Eylül 1918'de Amman'dan ayrılan birlik personeli önce Şam'a daha sonra Rayak'a çekildi. Şam'da 3. Tayyare Bölüğü'nden Pilot Astsubay Çavuş İhya, Rasıt Üsteğmen Ahmet Zeki (Uçar) İngilizlere esir düştü. Personel daha sonra Halep'e çekildi. Bölük, Halep'te kaldığı sürece, elinde faal uçak olmadığı için ve malzemesi ile personelini de ancak toplamakta olduğundan, görev yapamadı. 1918 Ekim ayı ortalarına doğru bölük, Konya'ya intikal etti.

4: Hicaz[265]

5: İzmir[266]

6: Çanakkale - avcı[267]

265 4. Tayyare Bölüğü: Serno Hicaz'da görev yapan 3. Tayyare Bölüğü ile Silifke'de görev yapan 4. Tayyare Bölüğü'nü karıştırmış olmalıdır. 4. Tayyare Bölüğü Kıbrıs Adası'ndaki İngiliz ve Fransız askerî yığınağının tespit edilmesi için kurulmuş ve 23 Aralık 1915 tarihinde Adana'da 4. Ordu Komutanlığı'na bağlı olarak göreve başlamıştır. 1917 yılı ortasında Silifke Meydanı'na intikal etmiştir. 1917 yılı Ekim ayının son günlerinde Mersin'e bir Alman deniz uçak müfrezesi göreve başladı ve işlevi sona eren 4. Tayyare Bölüğü Hicaz'a gönderilmesi için hazırlıklara başladı. Bölük, 1917 Aralık Der'a'ya intikal etti. 7 Ocak 1918 tarihinde Medine'de konuşlandırılması kararlaştırılmış olan 4. Tayyare Bölüğü'nün, buraya demiryolu ile sevk edilmesi artık imkânsız olduğu için Der'a'da göreve devam etmesine karar verildi ve 8. Ordu Komutanlığı'nın emrine girdi. Bir süre Katrane'de de görev yapan bölük, Amman intikali sonrası 305. Paşa Tayyare Bölüğü emrine girmiştir. Mart 1918'de ise Şam'a daha sonra ise Amman'a intikal etmiştir. Haziran 1917'den itibaren uçabilecek durumda hiç uçağı kalmayan 4. Tayyare Bölüğü, 3. ve 14. Tayyare Bölükleri ile birlikte 30 Eylül akşamı Şam tren istasyonuna ulaştıklarında, ellerinde hiç uçak bulunmadığı gibi malzemelerinin büyük kısmı ile bazı personelini de, yolda kaybetmişlerdi. İngiliz uçaklarının ve Arapların aralıksız saldırıları çoğu malzemenin tahrip edilmesine yol açmış, bölüklerin erleri de, büyük ölçüde şehit ve esir düşmüştür. 4. Tayyare Bölüğü Komutan Vekili Rasıt Üsteğmen Mehmet Muhsin (Alpagot) ve Foto Subayı Vehbi Bey de Şam'da İngilizlere esir düşmüştür. 4. Tayyare Bölüğü, Şam'dan Halep'e oradan Konya'ya çekilmiştir.

266 5. Tayyare Bölüğü: Ege Denizi ve Akdeniz'de İtilaf Devletlerinin hava faaliyetlerinin artması üzerine 5. Ordu Komutanlığı'na bağlı olarak İzmir'de bir bölük oluşturulması kararı alındı. Ayastefanos'ta kuruluş çalışmalarına başlanan ve Doğu Anadolu Cephesi'ne 2. Ordu Komutanlığı emrine verilmesi planlanan 5. Tayyare Bölüğü, 5. Ordu emrine verildi. 1916 Mart ayı içinde İzmir Seydiköy'de (Gaziemir) göreve başlayan bölük, savaş sonuna kadar bu meydanda görev yaptı ve Ege Denizi adalarında keşif ve bombardıman uçuşları gerçekleştirdi. Osmanlı Hükümeti'nin değişmesiyle birlikte, ateşkes girişimlerine hız verilmesi, 5. Tayyare Bölüğü'nde görevli bulunan Alman personel arasında da tedirginlik yarattı. Bunlar uçakları ve uçak malzemesini Türk personele teslim ederek, 23 Ekim günü bölükten ayrıldı. Telsiz istasyonunda görevli olan Alman subay ise, ayrılmadan önce telsizi tahrip etti. Seydiköy Meydanı'nda konuşlanmış olan 5. Tayyare Bölüğü, uçuşlarına 9 Kasım'a kadar devam etti. 24 Kasım'da, Osmanlı Ordusu'nda terhisler başladı. Yedek subaylar ve erlerin çoğu ayrıldığından, bölükte faaliyet durdu. Bu bölüğe İzmir'e yapılan hava saldırılarını önlemek için av uçakları da verilmiştir. Daha sonra bu uçaklar 12. Harp Tayyare Bölüğü olarak isimlendirilen ayrı bir teşkilat içinde görev yapmıştır.

267 6. Harp Tayyare Bölüğü: Osmanlı havacılık teşkilatında bünyesinde sadece tek kişilik av uçakları bulunan tayyare bölükleri diğer keşif/bombardıman bölüklerinden

7: Kafkasya[268]

8: Kuzey Kafkasya[269]

ayırt edilebilmesi için "*Harp Tayyare Bölüğü*" ismiyle anılmıştır. 6. Harp Tayyare Bölüğü, Çanakkale Galata Meydanı'nda bulunan 1. Tayyare Bölüğü'ndeki av uçaklarıyla Nisan 1916 tarihinde kurulmuştur. Bölüğün konuş yeri Çanakkale Meydanı olmuş ve Çanakkale Boğazı bölgesi üzerinde harekât yapan İngiliz uçaklarını önleme ve keşif/bombardıman harekâtı yapan Türk uçaklarına himaye görevini üstlenmiştir. Savaş sonunda Ekim 1918 ayı içinde bölükte görevli Alman personelin ayrılması sonrasında, 6. Harp Tayyare Bölüğü ile 1. Tayyare Bölüğü'nde pilot kalmamıştır. Savaş sonunda elde kalan tüm uçaklar Ayastefanos Tayyare Meydanı'na getirilmiştir.

268 7. Tayyare Bölüğü: Doğu Anadolu Cephesi'nde görev yapmak üzere ilk olarak Erzurum Müfrezesi adıyla Ayastefanos'ta kurulmuştur. 3. Ordu Komutanlığı emrinde Mart 1916'da Suşehri'nde 7. Tayyare Bölüğü adıyla göreve başlamıştır. Daha sonra Kargın'a intikal etmiştir. Temmuz 1916 Rus taarruzu sonrasında tekrar Erzincan Suşehri Meydanı'na dönmüştür. 7. Tayyare Bölüğü sadece keşif uçuşlarıyla yetinmeyip, Rus ordugâh ve hava meydanlarına bomba hücumları da yapmıştır. Rusya'nın savaştan çekilmesi sonrasında 3. Ordu Komutanlığı'nın ileri yürüyüşe başlamasıyla Mart 1918'de Kelkit Meydanı'na taşınmıştır. Haziran ayında ise Kars Meydanı'na konuşlanmıştır. Eylül 1918 ayında hiç pilotu kalmayan 8. Tayyare Bölüğü ile 7. Tayyare Bölüğü, yeni kurulan 9. Ordu Komutanlığı emrinde birleştirilmiştir. Yeni uçak ikmali alamayan bölük bu tarihlerde Ruslardan ganimet olarak ele geçirilen uçakları kullanmıştır. Kars Uçak İstasyonu'nda konuşlanmış bulunan 7. Tayyare Bölüğü'nün ekim ayı içinde önemli bir faaliyeti olmadı. Bölük esasen bir kısım personel ve uçağını, Tebriz'e gönderilmiş bulunan 8. Tayyare Bölüğü'ne vermiş olduğundan, bir hayli zayıflamıştı. Kars'ta kaldığı sürece, ele geçirilerek, bölüğe tahsis edilmiş bulunan Rus uçaklarını uçuşa hazırlamak ve bunlarla eğitim uçuşları yapmak suretiyle faaliyetini sürdürdü. Mondros Ateşkes Antlaşması imzalandığında bölük Kars Meydanı'nda bulunuyordu. Savaştan sonra uçak ve personeli Erzincan'da toplanmıştır.

269 8. Tayyare Bölüğü: Karadeniz'in kıyı kesiminde yürütülmekte olan harekâtın, Suşehri Meydanı'ndan uçuş yapan 7. Tayyare Bölüğü uçakları ile izlenmesi düşünülmüşse de Suşehri ile Giresun arasındaki mesafenin uzunluğu nedeni ile Giresun'da konuşlanıp, görev yapacak yeni bir tayyare bölüğünün kurulması kararı alınmış ve kuruluş çalışmalarına Ayastefanos'ta başlanmıştır. Bu yeni birliğe 8. Tayyare Bölüğü adı verilmiştir. 1917 Şubat ayı içinde bütün hazırlıklarını tamamlayan bölük, Haydarpaşa Garı'ndan trenle yola çıkmıştır. Ulukışla'da trenden inen bölüğün elinde bir faal uçağı kalmıştır. Rus filosunun 30 Mart 1917'de Giresun'u bombardımanı sırasında bölüğün konuşlanacağı hava meydanı ve uçak hangarı tahrip olmuştur. 26 Mart 1917 günü Ulukışla Meydanı'ndan kalkış sonrasında; AK37 numaralı Albatros uçağı düşerek, parçalandı ve Üsteğmen Ali Sezai Bey ile Makinist Salih Bey şehit oldu. Böylece birliğin hiç uçağı kalmadı. Nisan 1917 tarihinde Kayseri Meydanı'na taşınan birliğe takviye uçak verildi. 2 Mayıs 1917'de bu uçak

9: Bağdat - avcı[270]
10: Diyarbakır[271]

da kaza geçirdi. Birlik tekrar uçaksız kaldı. Ağustos 1917'de uçaksız olarak Suşehri'ne intikal etti. Bölüğe verilen iki yeni uçağın İstanbul'dan Ulukışla'ya kadar trenle buradan da Suşehri'ne uçarak götürülmesi planlandı. 22 Temmuz 1917'de havalanan uçak da kaza geçirdi. Kalan tek uçak ise ertesi günü olaysız Suşehri'ne ulaştı. Rusya'nın savaştan çekilmesi sonrasında 3. Ordu Komutanlığı'nın ileri yürüyüşe başlamasıyla 1 Mart 1918'de Kelkit Meydanı'na intikal etmiştir. Birliğin Kelkit Meydanı'ndan Erzurum Meydanı'na intikali sırasında Albatros uçağını uçuran Pilot Üsteğmen Hüseyin Rıfat Bey'in Erzurum'un batısındaki Ağahıdır köyü üzerine gelirken, yüksek irtifada birden gaz keserek, alçalmaya başladığı görüldü. Yere yaklaşan uçağın pilotu Hüseyin Rıfat Bey, kurtulabilirim ümidiyle, kendisini uçaktan dışarı attı. Uçak kayalar üzerine vurarak, parçalandı. Hüseyin Rıfat Bey de, uçağın yakınına düştü ve hemen yaşamını yitirdi. Hüseyin Rıfat Bey, 8. Tayyare Bölüğü'nün tek pilotuydu. Onun şehit olmasından sonra, bu bölük hem pilotsuz hem de uçaksız kaldı. Birlik personel ve malzemesi 14 Mayıs 1918'de Kars Meydanı'na ulaştı. Kars'ta bulunan 7. ve 8. Tayyare Bölüklerinden tertiplenen bir müfreze, 8. Tayyare Bölüğü adı ile 9. Ordu emrine verilerek, Tebriz'e gönderildi. Tebriz'de meydan olarak seçilen yer, şehrin batısında ve şehre 8 km mesafede bulunmaktaydı. Zemini çok kumlu ve taşlıydı. Bölüğün Tebriz'e intikalinden sonra öncelikle, meydan zemininin uçuşa uygun bir hâle getirilmesine çalışıldı. Bu temizleme ve düzenleme çalışması uzun süre devam ettiğinden, eylül ayı sonunda, 8. Tayyare Bölüğü henüz Tebriz Meydanı'ndan uçuş yapamadı. Hükümet değişikliği ve özellikle Enver Paşa'nın Başkomutanlık makamını boşaltmasından sonra Genelkurmay Başkanlığı'nı da üzerine alan Ahmet İzzet Paşa, bu harekâtın anlamsızlığı ve zamansızlığını anlayarak, İran ve Kafkasya'daki birlikleri geri çekme kararı almıştı. 9. Ordu'ya bağlı birlikler İran'ı boşaltmaya başladılar. 1. Kafkas Kolordusu 13 Ekim'de Tebriz'den ayrıldı. 8. Tayyare Bölüğü de Tebriz'den Kars Meydanı'na intikal etti. Savaştan sonra bölüğün uçak ve personeli Erzincan'da toplanmıştır.

270 9. Harp Tayyare Bölüğü: Serno'nun bahsettiği gibi Bağdat'ta değil İstanbul'da konuşludur. Bağdat'ta görev yapan 2. Tayyare Bölüğü içerisinde av uçaklarında görev yapmıştır. Bu sebeple aklında ayrı bir harp tayyare bölüğü olarak hatalı bir şekilde kalmış olabilir. İstanbul ve çevresine İtilaf Devletleri uçaklarının sürekli olarak hava saldırıları düzenlenmesi üzerine İstanbul'un hava savunmasının sağlanması amacıyla 1916 yılı sonlarında Ayastefanos Meydanı'nda kurulmuştur. Bünyesinde sadece tek kişilik av uçakları bulunmaktadır. İstanbul'a ilk hava saldırısı 14 Nisan 1916 gecesi yapılmış olup savaş sonuna kadar 15 hava saldırısı gerçekleşmiştir. 9. Harp Tayyare Bölüğü uçakları sadece son hava saldırısı olan 25 Ekim 1918 tarihinde önleme yapabilmiştir. O önleme de Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey idaresindeki tek bir uçakla yapılmıştır. İstanbul'a yapılan hava saldırıları için bkz.: Kurt ve Güvenbaş, *age.*

271 10. Tayyare Bölüğü: Doğu Cephesi'nden 2. Ordu emrinde görev yapmak üzere, 1916 yılının sonbahar aylarında, Ayastefanos merkezinde 10. Tayyare Bölüğü'nün tertip ve teşkilatlanması için çalışmalara başlandı. Birliğin Diyarbakır'da

11: Süleymaniye[272]
12: İzmir - avcı[273]

kullanacağı meydan, bizzat Serno tarafından tespit edilmiştir. 10. Tayyare Bölüğü hazırlıklarını tamamlayarak, 1 Eylül günü trenle hareket etti. Pozantı'ya kadar trenle giden birlik buradan itibaren kara yolunu kullanmak zorunda kaldı, 23 Ekim'de Mardin'e ulaşabilen birliğin Diyarbakır'a ulaşması 1916 Ekim ayının sonunu buldu. Bölüğün ilk deneme uçuşu 4 Kasım 1917 tarihinde yapıldı. Bölük Komutanı Üsteğmen Westphal, bölüğün konuşlandığı hava meydanının yerini beğenmedi ve Diyarbakır-Ergani kara yolu ile Dicle Nehri arasında yeni bir meydan bularak birliği buraya taşıttı. Diyarbakır Meydanı'nın cepheye oldukça uzak kalması nedeniyle 10. Tayyare Bölüğü, 15 Kasım 1916 tarihinde Mamuratül Aziz'e taşındı. Ruslarla ateşkes anlaşmasının imzalanmasından sonra 10. Tayyare Bölüğü'nün İran Cephesi'nde görev yapmasına karar verildi. Bölük önce Diyarbakır'a intikal etti. Birliğin buradan da Silvan'a intikali emredildiyse de bu intikal arazi yapısı ve ulaşım imkânları sebebiyle yerine getirilemedi. Enver Paşa tarafından verilen 13 Nisan 1918 tarihli emir ile bölük, Cerablus'a intikal etti. Cerablus'a vardığında, kuvvesinde bulunan fakat hepsi de uçamaz durumda bulunan uçaklarını, 6. Ordu Uçak Birlikleri Komutanlığı'na teslim etti. Uçaklar, Musul Uçak İstasyonu'na gönderildi. Bölük Cerablus'ta kalarak, Almanya'dan gelecek olan uçakları beklemeye başladı. Bulgaristan'ın ateşkes anlaşmasını imzalamasının ardından, İstanbul'a yönelik tehdidin artması üzerine, doğuda harekât yapan birliklerin peyderpey batıya intikalleri kararlaştırıldı. Başkomutanlıktan 3 Ekim 1918 tarihinde gönderilen bir emir ile 10. Tayyare Bölüğü'nün İstanbul'a hareket etmesi istendi. Ateşkes girişimlerinin başlatılması üzerine, bölükteki Almanlar ayrıldıkları için havacı personel olarak, sadece Rasıt Üsteğmen Arif Hikmet kalmış ve bölük komutanlığı görevi yapmaya başlamıştır. Bölükte esasen uçak olmadığından, sonradan lağvedilmiştir.

272 11. Tayyare Bölüğü: Birinci Dünya Savaşı'nda görev yapan en kısa ömürlü Türk tayyare bölüğüdür. Doğu Anadolu'da görev yapan 2. Ordu çok geniş bir cepheye sahipti. Bu geniş cepheyi, sadece Elazığ'da konuşlanmış bulunan 10. Tayyare Bölüğü ile denetim altında tutmak mümkün olmuyordu. Bu gerekçe ile 2. Ordu Komutanlığı'na bağlı 11. Tayyare Bölüğü'nün kurulmasına karar verildi. Kuruluş çalışmaları, mayıs ayı içerisinde, İstanbul'da başlandı. 1. Tayyare Bölüğü, 17 Temmuz 1917 tarihinde İstanbul'dan trenle hareket etti. Ceylanpınar'a gelen 11. Tayyare Bölüğü burada trenden indirilerek kamyonlarla Derbesiye'ye nakledildi. Irak Cephesi'nde çarpışmaların yoğunlaşması üzerine bölüğün Irak Cephesi'nde görevlendirilmesine karar verildi. 11. Tayyare Bölüğü, 1917 Temmuz ayı sonlarında, uçaklarını havadan Musul'a gönderdi. Ağustos ayı içerisinde, Tiğrit Hava Meydanı'ndan kısa bir süre uçuş yapıldı. Daha sonra, yaşanan teknik sorunlar nedeniyle 11. Tayyare Bölüğü lağvedilerek, 2. Tayyare Bölüğü ile birleşti.

273 12. Harp Tayyare Bölüğü: Ege adalarına konuşlanan İngiliz uçaklarının sık sık keşif uçuşları yapması ile İzmir ve civarına hava saldırıları düzenlemeleri nedeniyle 5. Tayyare Bölüğü'nün av uçakları daha ileriden önleme yapabilmeleri için İzmir şehrinin kuzeybatısında, Sasalı'da konuşlandırılmıştı. 5. Bölüğü'n av uçakları, 11

13: Mezopotamya[274]
14: Amman[275]

Nisan 1917 tarihinde bu bölükten ayrılarak, 12. Harp Tayyare Bölüğü adı altında yeni bir teşkilata bağlandı. Irak Cephesi'nde 13. Kolordu emrinde görev yapan uçak bölüğüne de 12. Tayyare Bölüğü ismi verilmişti. Karışıklık yaratmamak için 12. Tayyare Bölüğü'nün adı, 13. Tayyare Bölüğü olarak değiştirildi. Bölük, İzmir'e hava saldırısı düzenleyen İngiliz uçaklarını önlemekle birlikte, Ege adalarına hava saldırısı düzenleyen Türk uçaklarına da koruma görevi yapmıştır. 1918 yılı ortalarında elindeki tek uçağı sık sık arıza yapan bölüğün takviye edilmesi gerekirken, iki Alman pilot başka birliklere tayin edildi ve 12. Harp Tayyare Bölüğü fiilen harekâtını sona erdirmek zorunda kaldı. Tamamen iskelet hâline dönüşen bölük, Seydiköy Meydanı'na taşındı.

274 13. Tayyare Bölüğü: Aralık 1915 tarihinde kurulan ve Irak Cephesi'nde görev yapan 2. Tayyare Bölüğü, Mayıs 1916'da iki müfrezeye ayrılmış ve İran Cephesi'nde Hanikin Meydanı'na 13. Kolordu emrine gönderilen müfrezeye, 30 Haziran 1916'da 12. Tayyare Bölüğü adı verilmiştir. Temmuz 1916'da önce Kermanşah'a, Ekim 1916'da İhtaki'ye intikal etmiştir. Bölük Kasım 1916'dan Mart 1917 tarihine kadar uçaksız kalması nedeniyle uçuş görevi yapamamıştır. Nisan 1917'de bölüğün ismi 13. Tayyare Bölüğü olarak değiştirilmiştir. İran Cephesi'nde İngiliz taarruzunun gelişmesi üzerine bölük Mayıs 1917'de Kifri Meydanı'na intikal etti. 1918 ortalarında ise 2. Tayyare Bölüğü ile birlikte El Humra Meydanı'nda konuşlandırıldı ve iki birlik tek komuta altında birleştirildi. Osmanlı Genel Karargâhı'nda Kurmay Başkanı görevini yapmakta olan von Seekt, Alman personel için bir genelge yayınlamış ve bu genelge 21 Ekim günü Irak Cephesi'ne ulaşmıştı. Bu genelgede, Osmanlı Hükümeti'nin ateşkes anlaşmasını imzalamasının yakın olduğu belirtiliyor ve tüm Alman sivil ve asker personelin görevlerini bırakarak, Mardin'de toplanmaları emrediliyordu. Genelgenin gelişi ile birlikte tüm Alman personel görevi bıraktı. 2. ve 13. Tayyare Bölükleri ile Musul Uçak İstasyonu'nda çalışan pilot, rasıt, makinist ve yer personelinin yanında, 6. Ordu birliklerinde bulunan telsiz operatörü, topçu, şoför ve karargâh mensupları dönüş hazırlıklarına başladılar. Kafile büyük bir konvoy hâlinde Mardin'e hareket etti. Ekim ayında birlik Musul Meydanı'na çekildi. Savaş sonunda Musul'da bulunan 2. ve 13. Tayyare Bölükleri ile Musul Uçak İstasyonu'na ait uçak, personel ve malzeme, kara yolu ile Mardin-Diyarbakır üzerinden Elazığ'a intikal ettiler. Kırık veya uçamaz durumdaki uçaklar Musul'da bırakıldılar. Bunlar ve götürülemeyen malzeme ve teçhizat tahrip edildi. Alman personelin ayrılmasından sonra, bölüklerdeki havacı personel sayısı çok azalmıştı. 2. Bölük'te bir pilot ve üç rasıt, 13. Bölük'te ise sadece iki rasıt kalmıştı.

275 14. Tayyare Bölüğü: Bölüğün kuruluş çalışmalarına 1917 yılı Kasım ayında başlanmış ve 1918 Şubat ayında İstanbul'dan yola çıkan birlik Filistin Cephesi'nden 4. Ordu Komutanlığı emrine girmiştir. Ay sonunda, Der'a Hava Meydanı'na ulaşan bölüğe; Hicaz Demiryolunun denetimi ve bölgedeki isyancı Arap kuvvetlerinin keşif ve bombardımanı görevi verilmiştir. Bölük, 305. Alman Paşa Bölüğü ile

15: Uzunköprü[276]

hemen hemen aynı zamanlarda Der'a Hava Meydanı'na gelmiş ve bu iki bölük zaman zaman, harekâta birlikte katılmıştır. Bölüğün Der'a Hava Meydan'ında konuşlanmasından kısa bir süre sonra, Arap isyanı kuzeye doğru yayılmaya başlamıştı. Bunlara karşı bir askerî harekât hazırlandığından, 14. Bölük de, diğer hava bölükleri gibi Amman Hava Meydanı'na bir uçak müfrezesi yolladı. Burada, Yüzbaşı Bieneck komutasında oluşan hava filosuna katıldılar. Daha sonra müfrezeler Katrane Hava Meydanı'ına intikal ederek, harekâta buradan devam ettiler. 25 Mart 1917'de Amman'a yapılan İngiliz taarruzundan sonra bölük önce Der'a'ya daha sonra Rayak'a intikal etti. 31 Mayıs 1918 tarihinde tekrar Amman'a intikal edildi. 3 ve 4. Tayyare Bölükleri ile 305. Paşa Tayyare Bölüğü de Amman Meydanı'nı kullandı. Bölük, Yıldırım Orduları Grup Komutanı von Sanders tarafından 6 Temmuz 1918 tarihinde denetlenmiştir. Diğer bölükler gibi 14. Tayyare Bölüğü de, İstanbul'dan gönderilecek yeni uçakları beklese de beklenen uçaklar bir türlü gelmedi. Ayrıca, yapılan personel ve malzeme takviyesi de, istenilen düzey ve düzende değildi. Malzemenin sevk için ambalajlanması, baştan savma ve bilgisizce yapılıyordu. Örneğin; İstanbul'dan gönderilen fotoğraf malzemesinin Amman'a varışında, yolculuk sırasında yarısının bozulduğu ortaya çıkmıştı. 19 Eylül'deki büyük İngiliz taarruzunu takip eden günlerde, Bölük Der'a'ya intikal emri aldı. Bu tarihte bölüğün elinde faal uçak kalmamıştı. Bölük, götürülemeyecek durumdaki tüm malzemesini tahrip etti. Geri kalanlar, 4. Tayyare Bölüğü'ne verildi. Bu malzeme 23 Eylül 1918 akşamı hareket eden trene yüklendi. Tren 25 Eylül günü El Mefrak İstasyonu'nda İngiliz uçaklarının hücumuna maruz kaldıktan sonra, kalan kısım kara yolundan Der'a'ya getirildi. Der'a 28 Eylül'de boşaltıldı ve bölüğün tüm malzemesi kara yolundan Şam'a gönderildi. 3., 4. ve 14. Tayyare Bölükleri 30 Eylül akşamı Şam tren istasyonuna ulaştıklarında, ellerinde hiç uçak bulunmadığı gibi malzemelerinin büyük kısmı ile bazı personelini de, yolda kaybetmişlerdi. İngiliz uçaklarının ve Arapların aralıksız saldırıları çoğu malzeme tahrip edilmiş, bölüklerin erleri de, büyük ölçüde şehit ve esir düşmüşlerdi. Bölüğe ait arabaların koşum hayvanlarının büyük bölümü, yolda çekilen açlık ve susuzluk dolayısıyla telef olmuşlar veya takatleri kalmamıştı. Bu yüzden, 14. Tayyare Bölüğü'nün malzemesinin önemli bölümü Şam'a ulaşamadı.

276 15. Harp Tayyare Bölüğü: 1917 Kasın ayına doğru Trakya'ya İngiliz hava taarruzlarının artması üzerine Uzunköprü'de bir av uçak müfrezesinin konuşlandırılması kararı alındı. Ayastefanos Tayyare Meydanı'nda konuşlu 9. Harp Tayyare Bölüğü'nden bir kısım personel ve uçak, 1917 Aralık ayı içinde Uzunköprü Meydanı'na gönderildi. 1918 Ocak ayı boyunca İngiliz uçaklarının yaptıkları hava saldırılarında artış yaşanmasına karşılık Uzunköprü Tayyare Müfrezesi'nin elinde uçabilir durumda uçak kalmamıştı. Harbiye Nazırı ve Başkomutan Vekili Enver Paşa, 20 Ocak 1918 tarihi ile yayınladığı emir ile 15. Harp Tayyare Bölüğü'nün kuruluşunu bildirdi. Bölüğe yeni uçaklar verilmesine rağmen teknolojik olarak geri kalmaları ve performansları İngiliz uçakları karşısında yetersiz olması nedeniyle arzu edilen önleme görevleri yerine getirilemedi. 30 Eylül günü Bulgarların ateşkes

16: Zonguldak[277]
17: Marmara Denizi - gözlem[278]

anlaşmasını imzaladıkları haberi alındı. 15. Harp Tayyare Bölüğü'nün görevi yeni bir boyut kazandı. Bulgaristan sınırından Trakya ve İstanbul yönünde bir taarruz harekâtı bekleniyordu. Bu durumda sadece av-önleme yeterli olmayacak, bölgede sürekli ve sağlıklı keşif görevlerine ihtiyaç duyulacaktı. İlaveten 15. Harp Tayyare Bölüğü'nün şimdiye değin koruma görevi yaptığı Meriç üzerindeki demiryolu köprüleri tahrip edilmesi gereken önemli bir hedef hâline gelmişti. Ancak istenen görevler yerine getirilemedi ve bölük, ateşkesten sonra İstanbul'a taşındı.

277 16. Tayyare Bölüğü: Serno'nun belirttiğinin aksine Zonguldak'ta değil Batum'da görev yapmıştır. 3. Ordu Karadeniz kıyıları boyunca da ileri harekâta başladığından, bu cephede kullanılmak üzere yeni bir hava birliğine ihtiyaç duyuldu. 1918 Mart ayı sonlarında, Ayastefanos Hava Meydanı'nda, 16. Tayyare Bölüğü kuruldu. 1918 Mart ayı sonunda göreve hazır hâle gelen bölük, 4 Nisan 1918 tarihinde gemi ile Batum'a gönderildi ve burada hazırlanan meydanda göreve başladı. Bölüğün ilk keşif uçuşu 21 Nisan tarihinde yapıldı. 1918 Eylül ayında bir uçaklık müfreze Gence'ye intikal ettirildi ve karargâhı Gence'de bulunan İslam Ordusu Komutanlığı emrine girdi. Bakü ele geçirildikten sonra müfreze buraya intikal ederek, 4 ve 5 Ekim günleri uçuşlar yaptı. Fakat müfrezede bir pilot ve bir uçaktan meydana gelmesi sebebiyle görev icrasında aksamalar yaşanıyordu. Müfreze komutanı 11 Ekim 1918 tarihinde 16. Tayyare Bölüğü'nden, müfrezenin uçak ve havacı personelle takviye edilmesini istedi. Bu sırada 16. Tayyare Bölüğü'nde de bir uçak ve bir pilot ile bir rasıt bulunuyordu. Bu sebeple Bakü'de bulunan uçak müfrezesinin ihtiyaçları karşılanamadı. Bakü uçak müfrezesi tek uçakla görev yapmaya çalışırken, 20 Ekim günü meydana gelen bir kaza, müfrezinin elindeki uçağın da elden çıkmasına neden oldu. Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalandığı günlerde, 16 Tayyare Bölüğü Batum'da bulunuyordu. Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasından sonra Kafkas Cephesi'nde bulunan Osmanlı ordu birliklerinin geri çekilmeleri başladı. Bu kapsamda 16. Tayyare Bölüğü'nün de Trabzon'a nakledilmesi uygun görüldü. Bölüğe ait tüm personel, malzeme ve eldeki tek uçağı, aralık ayı ortalarında Batum'dan gemiye yükledi. Havanın sert olması nedeniyle indirme işlemini gerçekleştirmeyecek olan gemi Trabzon'da hiç durmadan İstanbul'a devam etti ve bölük personel ve malzemesini İstanbul'a getirdi.

278 17. Tayyare Bölüğü: Kuruluşu tamamlanamayan ve hiçbir harekât görevine katılmayan son tayyare bölüğüdür. Serno'nun belirttiği gibi Marmara Denizi'nin gözetlenmesi için kurulmamıştır. İran içlerinde harekât yapacak olan 9. Ordu Komutanlığı emrine verilmek üzere, yeni bir tayyare bölüğü hazırlanması kararlaştırıldı. Ayastefanos Uçak İstasyonu'nda hazırlanmasına 1918 Temmuz ayı içinde başlanan bu birliğe 17. Tayyare Bölüğü adı verildi. Elde yeterli uçak ve personel olmadığından, bölüğün kuruluş ve teşkilatlanma çalışmaları çok ağır ilerliyordu. 1918 Eylül ayı sonunda, 17. Tayyare Bölüğü henüz kuruluş aşamasında bulunuyordu. Bölük kuruluş aşamasında kalmış ve kuruluşunu tamamlayamadan, Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmıştır.

18: İstanbul - hava savunma[279]
19: Foça[280]
20: Şam[281]
21: İstanbul - hava fotoğraflama[282]
22: Batum[283]
23: Tiflis - inşa hâlinde[284]

Deniz uçakları:[285]
Marmara Denizi'ni denetleme[286]

279 Osmanlı havacılık teşkilatında bu numarada birlik yoktur. Muhtemelen Serno'nun hatıralarında kalan küçük müfreze tarzı birliklerdir. Osmanlı uçak birlikleri "bölük" tertibinde kurulmuşlardı. Bunlara birden itibaren numara verilmişti. Sayısal olarak bakıldığında 17 tayyare bölüğünün var olduğu görülüyordu. Fakat 17. Tayyare Bölüğü kuruluş aşamasında kalmış ve kuruluşunu tamamlayamadan, Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmıştı. 11. Tayyare Bölüğü ise, kuruluşundan sonra Irak Cephesi'ne intikal etmiş, burada çok kısa bir süre görev yaptıktan sonra lağvedilmiştir. Bu duruma göre; Osmanlı uçak birliklerinin gerçek toplam bölük sayısı 15'tir. Bu rakama üç deniz tayyare bölüğü dâhil değildir.

280 Osmanlı havacılık teşkilatında bu numarada birlik yoktur.

281 Osmanlı havacılık teşkilatında bu numarada birlik yoktur.

282 Osmanlı havacılık teşkilatında bu numarada birlik yoktur.

283 Osmanlı havacılık teşkilatında bu numarada birlik yoktur.

284 Osmanlı havacılık teşkilatında bu numarada birlik yoktur.

285 Osmanlı deniz havacılık teşkilatı içinde üç deniz tayyare bölüğü kurulmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın başında Osmanlı Bahriye Nezareti kendi bağımsız deniz havacılığını kurma düşüncesindeydi. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII, Cilt, Deniz Harekâtı*, Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Seri No. 3, Ankara, 1976, s. 347. Enver Paşa, Serno'nun kara ve deniz havacılığının aynı teşkilat içinde yer alması teklifi üzerine 16 Mayıs 1916 tarihinde bir emir yayınlayarak Türk deniz havacılığı, Genel Karargâhın 13. Şubesi olan Umuru Havaiye Müfettişliği'ne bağladı. Keyüsk, *1914-1916*, s. 110. O tarihte Türk deniz havacılığı olarak bugünkü Hava Harp Okulu'nun olduğu yerdeki Deniz Tayyare Mektebi'nden başka teşkilat bulunmuyordu. Bu uygulama Temmuz 1918'e kadar devam etti. Bu tarihte deniz havacılığının başına Alman Korvet Kaptanı (Binbaşı) Goltz getirilmek suretiyle, tekrar Bahriye Nezareti'ne bağlandı. Bu ayrılma çalışmaları esasen yılbaşında başlatılmış bulunuyordu. Binbaşı Goltz aynı zamanda, Türkiye'de görev yapan Alman Deniz Uçak Birliği'nin de komutanıydı. Bu yeni bağlantı ile iki ayrı deniz hava kuruluşunun daha koordineli çalışabileceği düşünülmüş olmalıdır. Kurter, *age*, C. IV, s. 312.

286 1. Deniz Tayyare Bölüğü: 21 Mayıs 1916 tarihinde Almanya'dan gelen üç Gotha WD.II deniz uçağı ile kuruldu. Bölüğe Batı Anadolu kıyıları ile Ege adalarının keşif

İstanbul Boğazı ve Karadeniz'i denetleme[287]

Balonlar:[288]
İstanbul Boğazı'nın Karadeniz girişi
Çanakkale
İstanbul

ve gözetlemesi ile İtilaf Devletlerinin mayın dökme harekâtının gözlenmesi ve olası mayın tarlalarının aranması görevi verildi. 9 Ağustos 1916 tarihinde Mandalya Körfezi'ndeki Küllük (Güllük) Koyu'nda konuşlanacağı istasyona uçarak giderken iki uçak kırıma uğradı ve onarım için İstanbul'a geri gönderildi. Bir uçak da İngilizler tarafından ele geçirildi. Daha sonra onarılan uçaklar istasyona kara ve demiryolu ile gönderildi. Küllük Deniz İstasyonu'nun İngilizler tarafından tespit edilmesi üzerine birlik İzmir'e taşındı ve Yenikale'ye konuşlandırıldı. Daha sonra İzmir Güzelyalı'da konuşlandırıldı. Ateşkes Anlaşması'ndan sonra da İzmir'de kalmaya devam eden bölüğün uçakları 15 Mayıs 1919 tarihinde İzmir'in işgal edilmesi sonrasında Yunanlar tarafından yakılarak imha edildi. Serno'nun burada hatırladığı birlik muhtemelen Çanakkale'de görev yapan Alman Deniz Tayyare Bölüğü olmalıdır.

287 2. Deniz Tayyare Bölüğü: Osmanlı Bahriye Nezareti'nin Almanya'ya sipariş etmiş olduğu yeni deniz uçakları, ocak ayında gelmeye başlamışlardı. Gelen ve gelecek olanlarla, 2. Deniz Tayyare Bölüğü'nün kurulması kararı alındı. Bölük, Zonguldak ve Ereğli limanlarından yapılan kömür taşımacılığının, Rus denizaltı ve mayın harbi tehdidini gözlemleyecekti. 2. Deniz Tayyare Bölüğü, 1 Haziran 1917'de Karadeniz Ereğlisi'nde göreve başladı. Rusya ile Brest-Litovsk Ateşkes Antlaşması'ndan sonra harekât görevi kalmayan birliğin tek uçağı 1. Deniz Tayyare Bölüğü'ne gönderildi ve bölük uçaksız kaldı. 27 Temmuz 1918 tarihinde Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın tavsiyesi sonrasında bölük lağvedildi. Serno'nu burada hatırladığı Kavak İstasyonu'ndaki Alman Deniz Tayyare Müfrezesi olmalıdır. 3. Deniz Tayyare Bölüğü: Kafkas Cephesi'nde görev yapan 3. Ordu'nun desteklenmesi için Serno'nun Vehip Paşa'ya yaptığı teklif sonrasında 3. Deniz Tayyare Bölüğü'nün kuruluş çalışmalarına başlandı. Ancak tek uçağının gemiye yüklenmesi sırasında kaza sonucu bölüğün tek uçağı elden çıktı. Batum'da Ruslardan ele geçirilmiş deniz uçakları olması nedeniyle bölük personeli uçaksız olarak 26 Mayıs 1918'de gemi ile Batum'a gönderildi. Bölük personeli Ruslardan ele geçirilen uçaklardan birisini uçabilir hâle getirerek Batum'da keşif uçuşları yapmıştır.

288 Serno'nun balon bölükleri ile ilgili anlatımı da gerçekleri yansıtmamaktadır. Hava kuvvetleri emrindeki sabit balon bölükleri cephelerde kullanılamamış ve sonuçta hepsi İstanbul'da toplanmıştır. Teşkil edilen üç balon bölüğünden birincisi, Irak Cephesi'ne gönderilmiş, fakat Cerablus'tan öteye geçemediği için İstanbul'a geri dönmüştü. İkinci bölük esasen İstanbul'da, Kağıthane'de konuşlandırılmıştı. Üçüncü bölük ise, İzmir'e gönderilmiş, fakat burada topçu gözetlemesine gerek duyulacak bir durum olmadığından, sonuçta İstanbul'a geri dönmüştü. Osmanlı Ordusu elindeki balon bölüklerini, harp cephelerinde hiç kullanamamış ve onları başkent İstanbul'a bağlamıştır. Kurter *age*, C. IV, s. 142.

Uçaksavar bataryaları:[289]

1 x Çanakkale
1 x İzmir
2 x İstanbul'un hava savunması
1 x İstanbul-İstinye'deki donanmanın hava savunması
3 x Mezopotamya
1 x Şam

Kartografya[290] **birlikleri:**[291]

1 x Mezopotamya

289 Türk havacılık tarihi kaynaklarında uçaksavar konusu incelenmiş bir konu değildir. Uçaksavar Topçu Müfettişliği'nin durumu da pek iç açıcı değildi. Müfettişliğin elinde, modern uçaksavar olarak ancak 5-6 batarya bulunmaktaydı. Binbaşı Serno, Başkomutanlığa yazdığı 7 Temmuz 1918 tarihli raporunda, tüm İstanbul şehrinin hava savunmasının, Üsküdar'a tabiye edilen son sistem bir batarya ile sağlandığını, geri kalan topların modası geçmiş sahra topları olduğunu belirtmekteydi. Keyüsk, *1917-1918*, s. 286.

290 Kartografya: Yunanca Χάρτης, chartes/charax = papyrus (papirus) ve graphein = yazmak kelimelerinin birliğinden türetilmiştir. Alman Prof. Dr. Viktor Heissler'e göre kartografya: Yeryüzü veya herhangi bir parçasının benzerini meydana getirmek, çeşitli ölçekler ve ifade tarzlarıyla belirtmektir. Uluslararası Kartografya Birliği (ICA/ACI-International Cartographic Association-Association Cartographique Internationale- http://www.icaci.org) kartografyayı şu şekilde tanımlamıştır: Haritaları ilgilendiren ilmi verilerin işlenmesi ve sanat çalışmalarını kapsayan harita yapım sanatı, bilimi ve teknolojisidir. Herhangi bir ölçekteki her çeşit haritalar, planlar, deniz haritaları ve bölümleri, yeryüzüne veya gökyüzüne ait herhangi bir cismi temsil eden üç boyutlu model veya küreler haritaların bu kapsamı içerisine girerler. İngiliz Kartografya Birliği ise ICA'nın tanımına şu eklemeleri yapmaktadır: Kartografya bilhassa temel verilerin her çeşidinden yeni harita üretimi veya harita dokümanlarının revizyonu için gerekli olan derleme, plan, çizim ve değerlendirmelerin tüm safhaları ile ilgilidir. Kartografyanın tanımına bakıldığı zaman, kartografyanın, haritanın tasarlanmasından, basımına kadar geçen bütün aşamalarla ilgisi olduğu görülmektedir. Nitekim haritaların derlenmesi, yani ilmi verilerin işlenmesi aşaması basit bir harita için (yerel turistik harita gibi) kütüphane araştırması ile yapılabilecekken, topoğrafik haritalar ise jeodezik ölçmeler, havai fotogrametri yöntemi ile hava fotoğrafı kıymetlendirmesi, arazi bütünlemesi ve kartografik veri düzenlemeleri ile üretilir. Selman Çobanoğlu, *Kartografya Ve Uygulamaları Ders Notları*, Harita Genel Komutanlığı Harita Astsubay Sınıf Okulu Ders Notları, Harita Genel Komutanlığı Matbaası, Ankara, 2016, s. 10-11.

291 Konu hakkında Türk havacılık tarihi kaynaklarında yeterli bilgi bulunmamaktadır.

1 x İzmir
1 x Çanakkale

Topçu mevki saptama birlikleri:[292]
1 x Filistin
1 x Mezopotamya



Türkiye'de görev yapacak Alman askerlerine verilen Osmanlıca Türkçesi dersi, tahtada "*Askerlik ne şerefli meslektir. Her asker sağlığını namusu gibi muhafaza eder*" yazmaktadır. (İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

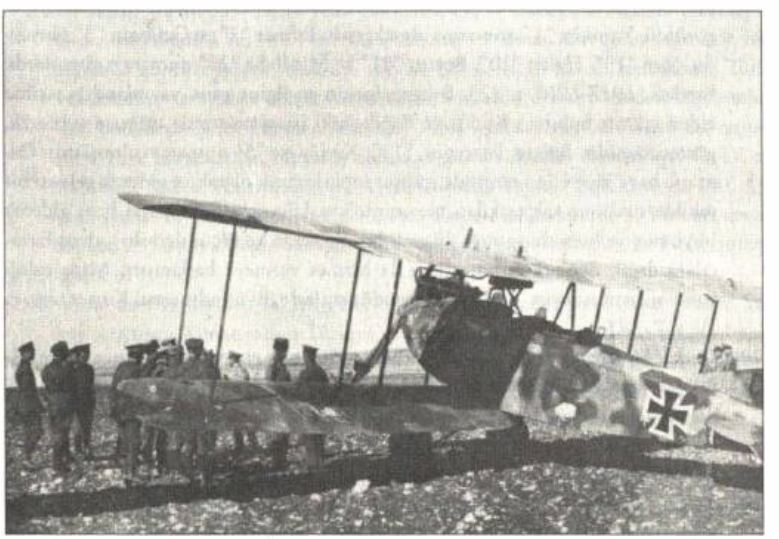


Fotoğrafın üstünde "*tayyareye karşı yeni sistem topların atışı*" yazmasına karşılık bu toplar dönemin uçaksavar toplarından olmayıp, sahra topudur. (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

292 Konu hakkında Türk havacılık tarihi kaynaklarında yeterli bilgi bulunmamaktadır.



8 Ocak 1918'de bir hava savaşından hayatını kaybeden Üsteğmen von Künsberg'in cenaze töreni. (B. P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno, Part: 4", *Cross&Cockade Journal*, 1970. Vol: 11, No: 4., s. 363.)



von Falkenhayn, Şubat 1918'de 304. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nü ziyareti sırasında AEG C.IV tayyaresini incelerken. (B. P. Flanagan, "The Reports Of Major Erich Serno, Part: 4", *Cross&Cockade Journal*, 1970, Vol: 11, No:4., s. 368.)

Meteoroloji Teşkilatı:[293]
Merkez - İstanbul
1 x ana ölçüm istasyonu - Kudüs, daha sonra Şam'a nakledildi.
1 x ana ölçüm istasyonu - Musul
30 x gözlem istasyonu
1 x uçurtma istasyonu - İstanbul

1915'in başından savaş sonuna kadar Türk Hava Kuvvetleri'nde görev almış Alman personelin sayısı 600 civarındaydı.[294] Uçuş bölüklerinde 150, teknisyenler arasında ise 250 kadar asker mevcuttu. Pilotlar arasında 100 civarında Alman subay bulunmaktaydı.[295]

293 Osmanlı Devleti'nde okul öğrenimi görenlerin sayısı fazla olmadığından, meteoroloji istasyonlarında görev yapmak üzere başvuranların çoğunluğu sadece ilkokulu bitirmişti veya ilkokuldan ayrılmaydı. Bunlar Vaniköy (Kandilli) İstasyonu'nda öğretim ve uygulama gördükten sonra, görev yapacakları istasyonlara gönderilmekteydiler. Vaniköy İstasyonu tarafından, Ayastefanos Tayyare Mektebi'ndeki pilot ve rasıt adaylarına da meteoroloji öğretilmekteydi. İçinde meteoroloji konusunda aydınlatıcı bilgiler ve ölçüm verileri bulunan bir meteoroloji bülteninin yayınlanmasına başlanmıştı. 1918 Şubat ayı içinde, şimdi sayısı 22'yi bulan meteoroloji istasyonlarına birer kod numarası verilmesi uygun görüldü. Vaniköy "1" numarayı almaktaydı. Edirne "2" ve Gelibolu "3" oluyordu. Şam "19", Halep "20", Beyrut "21" ve Muallaka "22" numarayı alıyorlardı. Keyüsk, *1917-1918*, s. 273. Bu genelgenin en ilginç yanı, yayınlandığı tarihte elden çıkmış bulunan Kudüs ve Bağdat'taki istasyonlara da numara verilerek, gösterilmesidir. Bağdat İstasyonu "11", Kudüs ise "5" numarayı almışlardı. Osmanlı hava kuvvetleri emrinde, çalışmasını devamlı olarak ve giderek gelişen bir şekilde sürdüren tek teşkilat, meteoroloji teşkilatıydı. Bu teşkilat hem giderek büyümüş ve hem de yaptığı düzenli hava gözlem ve ölçümleri ile sadece havacılara değil, denizci ve karacılara da hizmet vermeye başlamıştı. Meteoroloji istasyonlarının sayısı, savaşın bu son döneminde 30'u bulmuştu. Kurter, *age*, c. IV, s. 7, 143.

294 Rudolf Holzhausen, Osmanlı havacılık teşkilatında görev yapan Alman personellin; 100'ü subay olmak üzere 150 pilot, 220 monter (teknisyen) ve diğer personelden olmak üzere toplam 370 kişi olduğu bilgisini vermektedir. Türk havacılık teşkilatı, Alman Deniz Tayyare Bölükleri ve Paşa Tayyare Bölüklerinin tüm personeli dikkate alındığında bu sayı 1.740 olmaktadır. Holzhausen, *age*, s. 8.

295 Türkiye'de hava birlik ve karargâh kadrolarında görev yapan tüm Alman personelin net bir sayısı belirlenememiş ve isimleri tespit edilmemiş olmasına karşılık, olaya sayısal olarak bakıldığında; savaş sırasında 76 civarında Türk pilotun görev aldığı, Almanya'dan da 96 civarında pilotun gelerek, Osmanlı havacılığında görev yaptığı görülür. Gelen Alman pilotların birkaçı, Binbaşı Serno gibi, teşkilatın

Tüm savaş boyunca Almanya, Türkiye'ye 460 civarında uçak tedarik etti.[296]

Almanlar ve Türkler arasındaki işbirliği örnek gösterilecek şekilde ve pürüzsüzdü. Gerçek bir dostluk söz konusuydu. Türk subayları ve hatta sıradan biri dahi Alman arkadaşlarına yabancı oldukları bu ortamda yardımcı olmaktan çekinmedi ve işlerini kolaylaştırmaya çalıştı. Bu sürede onlar da henüz yeni tanıştıkları havacılık alanındaki teknik konularda Almanların bilgilerinden yararlandılar. Savaş boyunca birçok Türk almış oldukları bu bilgileri gayret, çalışkanlık, istek ve sevgi ile işleyebildi ve Alman silah arkadaşlarından geri kalmayacak şekilde mükemmel birer pilot ve gözlemci olarak kendilerini geliştirebildi.[297]

İmza: Serno

---

bürokratik kademelerinde çalışmış olsalar bile, Osmanlı tayyare bölüklerinde görev yapan Alman pilot sayısı, Türk pilotlarına eşit ve hatta biraz fazladır. Rasıt sayılarına bakıldığında ise, 102 Türk rasıta karşılık, 73 Alman rasıt görev yapmıştır. Bu sayılarda görülen gerçek; Osmanlı tayyare bölüklerinin havacı kadrolarını, Türk ve Almanlar yarı yarıya olmak üzere oluşturmuşlardır. Fakat bölüklere dağılımda, bazı bölüklerin hemen hemen tamamen Almanlardan, bazı bölüklerin ise, tamamen Türk havacılardan oluşmuş oldukları görülmektedir. Kurter, *age*, C. IV, s. 305-606. Rudolf Holzhausen, bu sayıyı; Osmanlı Tayyare Bölüklerinde 100, Alman Deniz Tayyare Bölüklerinde 20, Paşa Tayyare Bölüklerinde 175 olmak üzere toplam 295 uçucu Alman subayın görev yaptığı bilgisini vermektedir. Holzhausen, *age*, s. 8.

296 Serno'nun verdiği bu rakam gerçeklerle örtüşmemektedir. Birinci Dünya Savaşı boyunca Almanya'dan Türkiye'ye 285 kara uçağı ve 16 deniz uçağı olmak üzere toplam 301 uçak gelmiştir. Rudolf Holzhausen, bu sayıyı; Osmanlı Tayyare Bölüklerinde 230, Alman Deniz Tayyare Bölüklerinde 30, Paşa Tayyare Bölüklerinde 155 olmak üzere toplam 415 uçak olarak vermektedir. Holzhausen, *age*, s. 8.

297 Serno, anılarında Türkiye'den ayrılışını şu sözlerle aktarmaktadır: "*Türklerimden talimata göre ayrılıyorum... Bu ayrılık zor geldi. Gözyaşları akıyor.*" Nejdet Keleş, "Birinci Dünya Savaşı Öncesi Ve Sonrasında Almanlarda Türk İmgesi", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 24, 2016, s. 133. Bu ifadeler en azından kendisinin hissettiği dostluğun gerçek ve içten olduğunu ortaya koymaktadır.

Raporun Sonuna Eklenmiş Bir Metin

Deniz Yüzbaşı Schneider ileriki bir beyanında uçuştan şu şekilde bahseder:

Erken saatlerde uçuşa geçtik. Altımızda Çanakkale'nin geniş arazisi gözüküyordu. Midye şeklindeki Kilitbahir kulesinin gizli derinliklerini görebiliyorduk. Gelibolu'nun seyrek çalılıkları arasında parlayan yollar beliriyordu ve 1.600 metre irtifada o yöne seyrettik. Motor daha fazlasına çıkamıyordu. Tarihi Truva üzerine geldiğimizde pür dikkat kesildik. Bozcaada önünde demirlemiş 40 civarında gemi saydık. Her çeşit gemi mevcuttu; heybetliler arasında hafif kruvazör, hat, kargo, onarım ve uçak gemileri vardı. Bir denizaltının gölgesi hemen altımızda görülmekteydi. Pervanesinin oluşturduğu girdap, beyaz bir su hattı şeklinde denizaltıyı takip etmekteydi. Altı adet hat gemisi arka arkaya dizilmiş şekilde savaş hattında Çanakkale Boğazı'nın girişine ilerliyordu. Zırhlı kruvazör *Inflexible* en önde amiral bayrağı ile seyretmekteydi. Gövdesindeki birçok parlak nokta Falkland Adaları Muharebesi'nde almış olduğu yaraları belli ediyordu. Onu Queen *Elizabeth*, *Lord Nelson*, *Agamemnon*, *Majestic* ve Tsingao Kuşatması'nda aldığı yaraların gözüktüğü *Triumph* takip etmekteydi. Hepsi İngiliz Donanması'nın en değerli gemileriydi. Britanya savaş bayrağı rüzgârda dalgalanıyordu. Kendimizi aniden bir patlama bulutu içinde bulduk. Fransız savaş gemisi *Bouvet* bu şekilde bizi selamlıyordu. Maalesef bomba ile karşılık vermekten vazgeçmek zorundaydık. Fransız gemisinin babafingosundan renkli sinyaller verilmekteydi: 'demir alın ve İngiliz lider gemisini takip edin!' Demir alınırken tüm gemilere üç şeritli bayraklar çekildi. Rüzgârın etkisi ile açılan bayraklar bizim de kaderimizi belirleyecek büyük çatışma gününü ilan ediyordu. Acilen geri dönüp durumu bildirdik. Kısa zaman sonra tüm bataryalara davul ve boru sesi ile savaş pozisyonu alma emri verildi.

OSMANLI DEVLETİ'NDE GÖREV YAPAN ALMAN HAVACILAR

1960 senesi itibariyle 1915-1918 yılları arasında Türk Hava Kuvvetleri'nde görev aldığı tespit edilebilen Almanlar:[1]

von Aulock	Yüzbaşı, pilot. Bağdat'taki ilk hava bölüğünün komutanlığını yapmıştır. Uçakları Fırat Nehri'nde sallar üzerinde götürmüştür. 1916'daki bir kum fırtınasında düşerek can vermiştir.[2]

1 Listedeki isimler Serno'nun yazdığı sıra ile yazılmıştır. Bu liste Serno'nun görev raporuna sonradan kendisi tarafından eklenmiştir. Listenin başında 1960 yılında hazırlandığını belirten bir açıklama mevcuttur. Listede 207 kişinin adı verilmiştir. Liste, Türk tayyare bölüklerinde olduğu gibi Alman Paşa Tayyare Bölüklerinde görev yapan pilot, rasıt, makinist, teknisyen, meteorolog gibi çeşitli görevdeki personelin ismini ihtiva etmektedir. Listede 116 subay, 57 astsubay, sekiz çavuş, bir onbaşı, 13 ustabaşı, bir mühendis ve bir doktorun adı zikredilmiştir. 10 kişinin rütbesi belirtilmemiştir. 41'i subay, 39'u astsubay olmak üzere 80 pilotun ismi verilmiştir. Listenin eksik olduğu çok açıktır. Herhangi bir kaynak ve belge kullanılmadan akılda kalan şahısların isminin yazıldığı anlaşılmaktadır. W harfinden sonra alfabetik sıra bozulmuş ve düzensiz eklemeler yapılmıştır. Türk kaynaklarında daha çok pilot ve rasıtların ismi verilmesine karşılık, teknik ve yardımcı sınıflarda görev yapmış hemen hemen hiç Alman ismi bulunmamaktadır. Buna rağmen Türk kaynaklarında adı geçen birçok Alman pilot ve rasıdın ismine listede yer verilmemiştir. Serno verdiği iki listede kendisi ile de çelişki yaşamaktadır. "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde verdiği isimlerden bir kısmına bu listede yer vermemiştir.

2 von Aulock: 1915 yılının Aralık ayında Türkiye'de göreve başlamıştır. 3 Nisan 1917 tarihinde, HK2 numaralı Halberstadt D.V av uçağının motorunda meydana gelen arıza sonucunda uçağın düşmesi sebebiyle hayatını kaybetmiştir. Dr. Mete Soytürk, 1916'da 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı olduğu bilgisini vermektedir. Mete Soytürk, "*Full German Officers Name in Ottoman Army*", https://forum.axis-history.com, Erişim tarihi: 30.09.2020.

Anschütz	Yüzbaşı, rasıt. Mezopotamya, Çanakkale ve Kafkasya'da görev almıştır.[3]
Balzum	Teğmen, pilot. Bağdat'ta bir uçak düşürmüştür.[4]
Bop	Başçavuş, pilot. Dicle'de bir uçak düşürmüş, ileriki bir muharebede vurulmuştur.[5]
Back	Üsteğmen, rasıt. Mezapotamya'da görev almıştır.[6]
Buddecke	Yüzbaşı, en başarılı avcı pilotu. Fransa'da altı uçak düşürdükten sonra Çanakkale ve İzmir'de yedi uçak vurmuştur. Pour le Mérite ve Kılıçlı İmtiyaz Madalyası ile ödüllendirilmiştir.[7]
Busch	Onbaşı, teknisyen. Yeşilköy'de görev almıştır.[8]
Birk	Yüzbaşı, pilot. Dicle'deki hava bölüklerinden birinin komutanlığını yapmıştır.[9]
Boltze	Yüzbaşı, rasıt. Mezopotamya ve Çanakkale'de görev almıştır.[10]

3 Oscar Anschütz: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Üsteğmen Anschwitz olarak geçmektedir. Çanakkale 1. Tayyare Bölüğü ve 7. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Mete Soytürk tarafından sadece Çanakkale'de görev yaptığı bilgisi verilmiştir. Soytürk, *agm.*

4 Balzum: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Baldsum olarak geçmektedir. 1. Tayyare Bölüğü ve 2 Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

5 Bop: Ocak 1917'de 2. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. 23 Ocak 1917 tarihinde bir İngiliz uçağını düşürmüş ve Osmanlı Liyakat Madalyası ve 100 Lira ile ödüllendirilmiştir. 3 Mart 1917 tarihinde Selman-ı Pak üzerinde bir İngiliz uçağı ile giriştiği hava savaşı sırasında başından vurularak hayatını kaybetmiştir. Serno tarafından verilen "*Türkiye'de Hayatını Kaydeden Alman Havacılar*" listesinde rütbesi Teğmen olarak verilmiştir.

6 Back: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Mete Soytürk'ün araştırmasında İran Cephesi'nde Kermanşah'ta görev yaptığı bilgisi verilmektedir. Soytürk, *agm.*

7 Hans Joachim Buddecke: 1918 yılı başında Almanya'ya dönen Buddecke, 10 Mart 1918 tarihinde Fransız cephesi üzerinde düşürüldü ve hayatını kaybetti. Yüzbaşı Buddecke 13 hava zaferine sahiptir. Bunların sekizini Türk göklerinde elde etmişti. Mezarı Berlin'dedir.

8 Busch: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

9 Birk: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

10 Boltze: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

Beltz	Yüzbaşı, rasıt. Dicle'deki hava bölüklerinden birinin komutanlığını yapmıştır.[11]
Borrmann	Üsteğmen, pilot. Dicle'de bir uçak düşürmüştür.[12]
Bechlar	Ustabaşı, çok başarılı bir teknisyen. Bağdat'ta bir İngiliz uçağından alınan motor ile kendi uçağını yapmıştır. Sonraları Musul'daki istasyon ve havaalanının teknik şefi olmuştur.[13]
Berkhausen	Teğmen, yüksek mühendis. Yeşilköy'deki istasyonun teknik şefliğini üstlenmiştir.[14]
Berthold	Deniz yüzbaşı, pilot. Karadeniz'de önemli keşif uçuşları icra etmiştir.[15]
Croneiß	Yüzbaşı, rasıt. Çanakkale'deki hava bölüğünün komutanlığını yapmıştır.[16]
Croneiß	Üsteğmen, başarılı bir avcı pilotu. Çanakkale'deki avcı bölüğünün komutanlığını yapmıştır. Bu cephede iki uçak düşürmüştür.[17]

11 Wilhelm Beltz: 14. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamış ve daha sonra bu bölüğün komutanlığını üstlenmiştir. 22 Haziran 1918 tarihinde 4. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı'na vekâleten atanmıştır. 12 Temmuz 1918 tarihinde Harp Madalyası ile ödüllendirilmiştir. Ekim 1918'de Şam'da esir düşmüştür.

12 Borrmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Pınar Doğanay tarafından Üsteğmen Wilhelm Bormann ismiyle verilmektedir. 1917-1918'de 6. Ordu'da av uçağı pilotluğu yaptığı belirtilmektedir. Doğanay, *agt*, s. 255.

13 Bechlar: Türk havacılık tarihi kaynaklarında 2. Tayyare Bölüğü'nde görevli olduğu sırada ganimet olarak ele geçirilen Maurice Farman M.F.7 ve Caudron G.III uçaklarının uçabilir hâle getirilmesinde büyük emeği olduğundan bahsedilmektedir. Serno'nun söz ettiği "*kendi uçağını yapma*" hadisesi bu olay olabilir.

14 Berkhausen: Holzhausen, İstanbul'da otomobil tamircisi olarak çalışan Alman mühendis Berkhausen'in uçak yapımında da bazı bilgilere sahip olduğunun öğrenilmesi üzerine Serno tarafından işe alındığı bilgisini vermektedir. Holzhausen, *age*, s. 10, 11.

15 Berthold: Türk havacılık tarihi kaynaklarında Deniz Pilot Yüzbaşı Berthold tespit edilmemiştir. Ancak Üsteğmen Fritz Berthold'un 1916 ve 1917 yıllarında 300. Paşa Bölüğü'nde görev yaptığı bilgisi bulunmaktadır. Mete Soytürk de 1916'da 300. Paşa Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı bilgisini paylaşmaktadır. Soytürk, *agm*.

16 Croneiss: 1. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

17 Theo Croneiss: 1. Tayyare Bölüğü ve 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Soyrük Çanakkale'de Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nde görevli aynı isimli bir başka Alman pilotun ismini de zikretmektedir. Soytürk, *agm*.

Dobberstein — Astsubay kıdemli çavuş, pilot. Çanakkale'de görev almıştır.[18]

Dickmann — Astsubay çavuş, pilot. Filistin'de görev almıştır.[19]

Dieckhoff — Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya'da hava fotoğrafçısı olarak görev almıştır.[20]

Daugs — Üsteğmen, pilot. Mezopotamya'da görev almıştır.[21]

Dreves — Silah bakım teknisyeni. Mezopotamya'da görev almıştır.[22]



Yüzbaşı. Carl Croneiss
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

Dittmar — Üsteğmen, pilot. Sina ve Filistin'de görev almıştır. Şam'daki havaalanını inşa ettirenlerdendir.[23]

Dierich — Onbaşı. Yeşilköy'deki tasarım ofisinde teknisyen olarak görev almıştır.[24]

Eichler — Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale ve İzmir'de görev almıştır.[25]

18 Dobberstein: Savaş boyunca 1. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

19 Dickmann: İlk önce 14. Tayyare Bölüğü'nde, daha sonra 9. Harp Tayyare Bölüğü'nde ve peşinden 4. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. 2 Ağustos 1918 tarihinde Harp Madalyası ile ödüllendirilmişti. Türk havacılık tarihi kaynaklarından teğmen rütbesi ile anılmaktadır.

20 Dieckhoff: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Dickhof olarak geçmektedir. 13. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

21 Daugs: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

22 Dreves: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Rasıt Astsubay Başçavuş Drewes olarak geçmektedir. 4 Tayyare Bölüğü ile 5. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı bilgisi bulunmaktadır.

23 Edgar Dittmar: 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nde görev yapmış ve 8 Ekim 1918 tarihinde girdiği hava savaşında uçağının isabet alması sonucu esir düşmüştür.

24 Dierich: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

25 Eichler: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

Eicke	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya'da görev almıştır.[26]
Euringer	Üsteğmen, pilot. Filistin'de görev almıştır.[27]
Faller	Yüzbaşı, pilot. Kût'ül Amâre'de başarılı uçuş icra etmiştir. Musul'daki istasyon ve havaalanını inşa ettirmiştir. Son olarak İzmir'deki hava bölüğünün komutanlığını yapmıştır.[28]
Felmy	Yüzbaşı, rasıt. Filistin'deki hava bölüğünün başarılı komutanıdır.[29]
Felmy	Üsteğmen, pilot. Sina'da başarılı hava muharebesi ve Üsteğmen Falke ile düşman hatlarının gerisine inerek demiryolunu havaya uçurması ile kendini göstermiştir.[30]
Fröhlich	Ustabaşı. Yeşilköy'deki istasyon inşaatında görev almıştır.[31]
Frenzel	Ustabaşı. Yeşilköy'deki marangoz atölyesinde görev almıştır.[32]

26 Eicke: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Eige olarak geçmekte ve 1. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı bilgisi verilmektedir. Doğanay tarafından Üsteğmen Franz Eicke'nin Gelibolu'da 1. Tayyare Bölüğünde 1917-1918 arasında rasıt olârak görev yaptığı bilgisi bulunmaktadır. Doğanay, *agt*, s.163.

27 Richard Euringer: Filistin Cephesi'nde konuşlu 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nde görevlidir. Mete Soytürk, Sina Yarımadası ve Filistin'de pilot olarak görev yaptığını belirtmektedir. Soytürk, *agm*.

28 Arthur Faller: Türk havacılık tarihi kaynakları Serno'nun verdiği bilgiler ile çelişmektedir. Türk kaynaklarına göre Faller, üsteğmen rütbesindedir ve Mart 1916'da Çanakkale'deki 1. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamış, Haziran 1915'te İzmir'deki 5. Tayyare Bölüğü Komutanlığına atanmıştır. Ekim 1917'de görevinden ayrılarak ülkesine dönmüştür. Mete Soytürk, İzmir ve Çanakkale'deki 5. Ordu Tayyare Bölüklerinin sonraki komutanı olarak bahsetmektedir. Soytürk, *agm*.

29 Helmuth Felmy: Ağustos 1916'da 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü Komutanı olarak göreve başlamıştır. 1917 yılı sonlarında 7. Ordu Tayyare Kıtaatı Grup Komutanlığına atanmıştır.

30 Gerhard Felmy: 1917 yılı başından itibaren 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Serno'nun bahsettiği demiryoluna sabotaj olayı 10 Nisan 1917 tarihinde meydana gelmiştir. Filistin Cephesi'nde üç uçak düşüren Gerhard Felmy, 16 Ağustos 1917 tarihinde yakalandığı sıtma hastalığının tedavisi için Almanya'ya gitmiş ve 9 Ocak 1918'de geri dönmüştür.

31 Fröhlich: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

32 Frenzel: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

Fünfhausen — Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale'de Mondros'a kadar başarılı uçuşlar icra etmiştir.[33]

Falke — Üsteğmen, rasıt. Üsteğmen elmy ile Sina'daki İngiliz hattının gerisinde bulunan demiryolunu havaya uçurmuştur.[34]



Yüzbaşı Helmuth Felmy
(Kurter, *age*, C. II, s. 360.)

Fischer — Teğmen, rasıt. İzmir'deki bir hava muharebesinde vurulmuştur.[35]

Fuchs — Astsubay çavuş, pilot. Dicle'de görev almıştır. Daha sonraları Yeşilköy'de uçuş hocalığı yapmıştır.[36]

Grätz — Binbaşı, rasıt. Çanakkale'de hava bölüğü komutanlığı sonrası Yeşilköy'deki uçuş okulunun komutasını devralmıştır.[37]

Gambke — Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya'da görev almıştır. Yüzbaşı olarak Kifri'deki hava bölüğüne komuta etmiştir. Sonraları Hava Gücü Komutanı'nın

33 Fünfhausen: Alman sivil pilottur. Osmanlı Ordusu'nda Teğmen rütbesi ile 1915 yılı ortalarında 1. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. Ekim 1917'de Doğu Cephesi'nde bulunan 7. Tayyare Bölüğü Komutanlığı görevine getirilmiş ve başarılarından dolayı 3. Ordu Komutanı Vehip Paşa tarafından Takdirname ile ödüllendirilmiştir.

34 Richard Falke: 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Serno'nun bahsettiği demiryoluna sabotaj olayı 10 Nisan 1917 tarihinde meydana gelmiştir.

35 Fisher: Çanakkale'de bulunan 1. Tayyare Bölüğü'nün Haziran 1916 tarihli Kuvve Cetvelinde adı geçmektedir. Kendisi ile ilgili başka kayıt bulunamamıştır.

36 Fuchs: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

37 Grätz: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Graetz olarak geçmektedir.

	yaverliğini üstlenmiştir.[38]
Gebhar	Üsteğmen, pilot. Mezopotamya'da görev almıştır.[39]
Gandenberger von Moissy	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya ve Amman'da görev almıştır.[40]
Girod	Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale'de görev almıştır.[41]
Göring	Onbaşı. Çanakkale ve Kafkasya'daki hava bölüklerinde baş makinist olarak görev almıştır.[42]
Goltz	Deniz yüzbaşı, pilot. Çanakkale'deki deniz havacılarının komutanlığını yapmıştır.[43]
Hattendorf	Rasıt. Mezopotamya'daki tüm birliklerin komutanlığını yapmıştır.[44]



Üsteğmen Falke
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

38 Gambke: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Doğanay tarafından adı Yüzbaşı Gambike olarak zikredilmekte ve 13. Kolordu Tayyare Bölüğü Komutanlığı yaptığı bilgisi verilmektedir. Doğanay, *agt*, s. 101.

39 Gebhar: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Gebhard olarak geçmektedir. 2. Tayyare Bölüğü Komutanlığını üstlenmiştir.

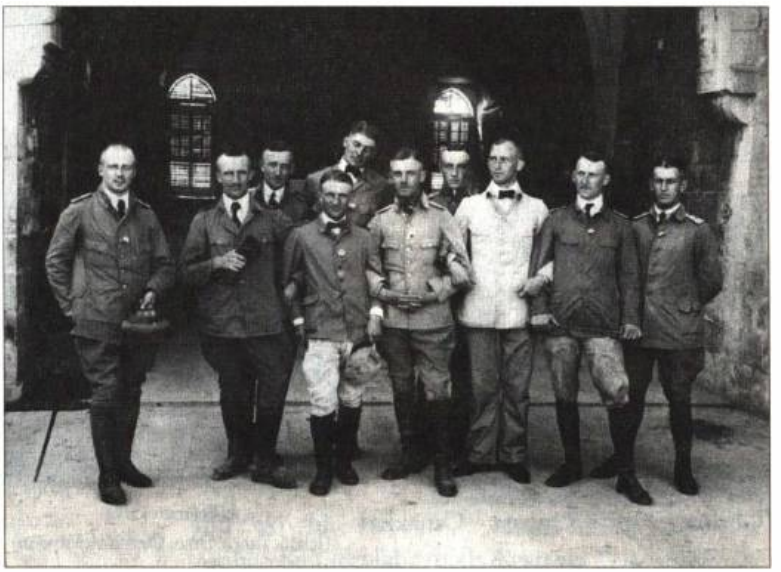
40 Gandenberger von Moissy: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi von Mois olarak geçmektedir. 14. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

41 Girod: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Pilot Teğmen Kurt Giror olarak geçmekte ve 1. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı belirtilmektedir.

42 Göring: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

43 Goltz: Eylül 1915'te Çanakkale'de bulunan Alman Deniz Tayyare Bölüğü Komutanlığına atanmıştır. 9 Eylül 1915 tarihinde meydana gelen bir uçak kazasında hayatını kaybetmiştir. Serno'nun verdiği "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde ismi yer almamaktadır.

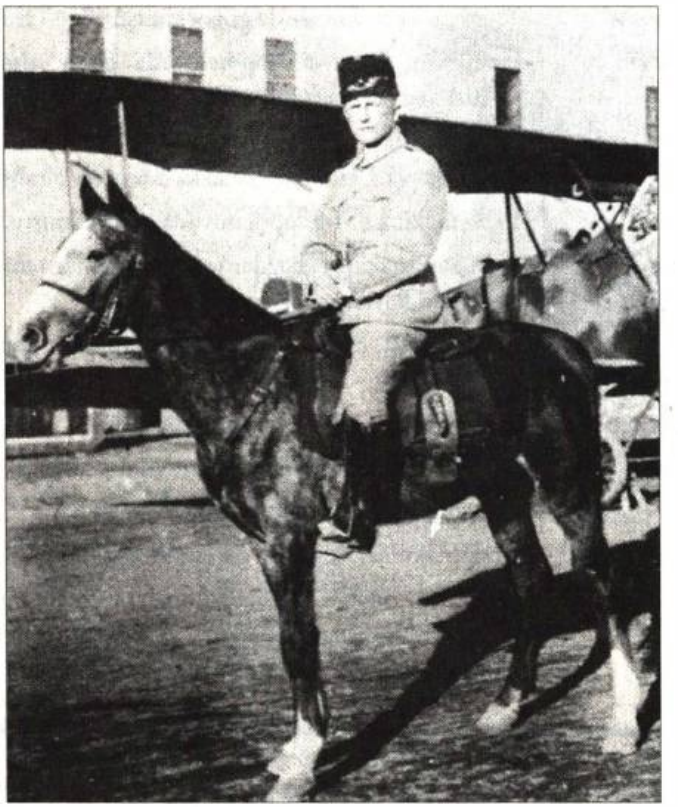
44 Hattendorf: Serno belirtmemiş olmasına rağmen binbaşı rütbesindedir. 1918 başından ortasına kadar 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı olarak görev yapmıştır.



Yüzbaşı Helmuth Felmy, 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü personeli ile birlikte. (İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)



Türkiye'de görev yapan Alman havacılar. (İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)



Binbaşı Hattendorf (Kurter, *age*, C. IV, s. 43)

Heidenreich — Üsteğmen, pilot. Filistin'deki bir uçaksavar gözlem birimini yönetmiştir.[45]

Haring — Astsubay çavuş, pilot. Fırat'taki bir hava muharebesinde karnından ağır yaralanmış ve askerî hastanede hayatını kaybetmiştir.[46]

45 Heidenreich: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Heidrich olarak geçmektedir. 2. Tayyare Bölüğü'nde ve Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde görev yapmıştır.

46 Haring: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Jakop Harning olarak geçmektedir. 10. Tayyare Bölüğü ve 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. 17 Ağustos 1917 tarihinde Çanakkale'de giriştiği hava savaşı sonrasında karnından ağır yaralanmış ve hastanede hayatını kaybetmiştir. Serno'nun verdiği "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde adı Haaring olarak verilmiştir.

Hentschel	Teğmen, rasıt. Filistin'de görev almıştır.[47]
Holtschmitt	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya'da görev almıştır. Oradayken Hava Gücü Komutanı'nın yaverliğini üstlenmiştir.[48]
Henning	Astsubay, pilot. İzmir ve Çanakkale'de görev almıştır.[49]
Hebel	Uçak makinisti. Mezopotamya'da görev almıştır.[50]
Heise	Astsubay, makinist. Bağdat yolunda mantar zehirlenmesinden hayatını kaybetmiştir.[51]
Von Heemskerk	Yüzbaşı, rasıt. Filistin'deki hava bölüğünde komutanlık yapmıştır.[52]
Hase-Bertram	Teğmen, rasıt. Filistin'de görev almıştır.[53]
Hailer	Üsteğmen, pilot. Filistin'de görev almıştır.[54]
Haller	Üsteğmen, pilot. Filistin'de görev almıştır.[55]
Hummel	Uçak makinisti. İzmir'de görev almıştır.[56]
Von Hofacker	Üsteğmen, pilot. Çanakkale'de başarılı şekilde görev almıştır. Bulgaristan sınırındaki köprüyü düşman kuvvetlerinin ilerleyişi sırasında havaya uçurmuştur.[57]

47 Hentschel: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Henckel olarak geçmekte ve 301. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı bilgisi verilmektedir. Mete Soytürk, Henkell (Henckel) ismiyle zikretmekte ve 1916'da Sina Yarımadası ve Filistin'de pilot olarak görev yaptığı bilgisini paylaşmaktadır. Soytürk, *agm.*

48 Holtschmitt: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Teğmen Hollschmitt olarak geçmektedir. 13. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

49 Henning: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir

50 Hebel: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

51 Heise: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Serno'nun verdiği "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde ismi yer almamaktadır.

52 Hans-Eduard von Heemskerk: 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nün ilk komutanıdır. Mayıs 1917'de 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa tarafından Osmanlı Harp Madalyası ile ödüllendirilmiştir. Ağustos 1917'de Almanya'ya dönmüştür.

53 Bertram: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

54 Hailer: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

55 Haller: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

56 Hummel: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

57 von Hofacker: 1918 yılında Uzunköprü'de konuşlu 15. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Serno'nun bahsettiği olay, 3 Ekim 1917 tarihinde yaşanmıştır.

Jakobs — Astsubay çavuş, pilot. Mezopotamya'da başarılı şekilde görev almıştır.[58]

Koslik — Teğmen, pilot. Mezopotamya ve Kafkasya'da görev almıştır. Komutanlık raporunda kendisinden övünçle bahsedilmiştir.[59]

Klotz — Teğmen, avcı pilot. Mezopotamya'da görev almıştır.[60]



Üsteğmen von Hofacker
(İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

König — Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale'deki hava muharebelerinde yaralanmış, İstanbul'da hayatını kaybetmiştir. Tarabya'daki mezarlığa gömülmüştür.[61]

Hofacker, Halberstadt av uçağı ile İskeçe yakınındaki Narlıköy demiryolu köprüsünün yakınına inmiş ve köprüyü tahrip etmiştir. Dönüş rotasında uçağının benzininin bitmesi üzerine Sofulu'ya iniş yapmış, uçağı ve makineli tüfeği tahrip ettikten sonra Türkiye'ye yürüyerek dönmeye çalışırken Bulgarlar tarafından yakalanarak esir edilmiştir.

58 Jakobs: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Hans Jakob olarak verilmektedir. 13. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

59 Koslik: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Koslick olarak verilmiş ve 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı belirtilmiştir.

60 Klotz: 1918 yılı başında Çanakkale 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamış, Mart ayında ise İzmir 12. Harp Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. İzmir'deki görevi sırasında Nisan 1918'de geçici olarak 5. Tayyare Bölüğü'nde de görev yapmıştır. Kısa süre İstanbul 9. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev yaptıktan sonra, Eylül 1918'de Çanakkale 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır.

61 Benna König: 1915 başında Almanya'da Türkiye'ye gönderilen 12 sivil pilottan birisidir. Türk havacılık tarihi kaynaklarında ölümü ile ilgili bilgiye rastlanmamaktadır. Kasım 1915 tarihinde hayatını kaybetmiş olması muhtemeldir. Serno'nun "*Türkiye'de Hayatını Kaydeden Alman Havacılar*" listesinde rütbesi Teğmen olarak verilmiştir. Mete Soytürk, Filistin'de 203. Uçuş filosunda ve Yüzbaşı rütbesinde olduğu bilgisini vermektedir. Soytürk, *agm.*

Keiper	Yüzbaşı. von Hofacker ile başarılı uçuşlar gerçekleştirmiştir.[62]
Kettembeil	Yüzbaşı, rasıt. Filistin'de görev almıştır. Son olarak binbaşı rütbesiyle İzmir'deki kuvvetlerin komutanlığını üstlenmiştir.[63]
Kepler	Astsubay çavuş, pilot. Filistin'de görev almıştır.[64]
Knoofe	Yüzbaşı, pilot. Rayak'daki istasyon ve havaalanının komutanlığını yapmıştır.[65]
Körner	Yüzbaşı, hava fotoğrafçısı. Çanakkale'deki ilk hava bölüğünün komutanlığını yapmıştır. Başarılı bir kartografi subayıdır. Yeşilköy'deki kartografi eğitim birimini kurmuştur.[66]
Kleineick	Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale ve Mezopotamya'da çok cesur uçuşlar gerçekleştirmiştir.[67]
Kitz	Yüzbaşı, rasıt. Mezopotamya ve Kafkasya'da görev almıştır.[68]

62 Keiper: Rasıttır. Ayestefanos Tayyare Mektebi'nde rasıt öğretmeni olarak görev yapmıştır. İstanbul 9. Harp Tayyare Bölüğü ve Uzunköprü 15. Harp Tayyare Bölüğü Komutanlıkları yapmıştır. Ekim 1918'de 3. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı atanmıştır.

63 Karl Kettembeil: Çanakkale Savaşı sırasında Alman Topçu birliklerinde görevli iken rasıtlık yapması için 1. Tayyare Bölüğü'ne görevlendirilmiştir. 27 Eylül 1915 tarihinde Çanakkale Cephesi'nde Teğmen Preussner ile birlikte Türkiye'de ilk uçak düşüren havacı olmuştur. Kısa bir süre 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nde geçici görevlendirme ile çalışmıştır. 1917 yılında 5. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı'na atanmıştır.

64 Kepler: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Keppler olarak verilmekte ve Alman Deniz Tayyare Bölüklerinde görev yaptığı belirtilmektedir.

65 Knoofe: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

66 Körner: 5 Eylül 1915 tarihinde Çanakkale 1. Tayyare Bölüğü Komutanı olarak göreve başlamıştır. 5. Ordu Komutanı Limon von Sanders ile anlaşamaması nedeniyle kendi isteği üzerine Almanya'ya tayin edilmiş ve 1916 Ocak ayında Almanya'da uçağının düşmesi sonucu hayatını kaybetmiştir.

67 Kleineick: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Kleineheig olarak geçmekte ve 10. Tayyare Bölüğü kadrosunda görev yaptığı belirtilmektedir.

68 Kitz: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Türk kaynaklarında 13. Tayyare Bölüğü'nde 1918 yılında görev yapan Pilot Asteğmen Kilzner'e ait bilgi bulunmaktadır. Bu isim ise Serno'nun listesinde bulunmamaktadır.

Krumsick	Astsubay çavuş, pilot. Mezopotamya'da görev almıştır.[69]
Klingbeil	Üsteğmen, rasıt. Birçok cephede yer almıştır.[70]
Konrad	Astsubay kıdemli çavuş, pilot. Bağdat'taki hava muharebesinde ağır yaralanmış, iyileştikten sonra uçağı vurularak hayatını kaybetmiştir.[71]
Freiherr von Könitz	Teğmen, pilot. Filistin'de görev almıştır.[72]
Krause	Yeşilköy'de fotoğraf analizinde yardımcı olması için eğitilmiştir. Çanakkale ve Mezopotamya'da görev almıştır.[73]
Krohne	Yüzbaşı, rasıt.[74]
Dürr	Astsubay çavuş, pilot. Krohne ile Kifri'den Fırat üstündeki bir keşif uçuşu için ayrıldıktan sonra geri dönememiştir. Çöle yaptıkları acil bir iniş sonrası kayıplara karışmış olabilirler.[75]
Kopp	Astsubay. Kafkasya ve Hicaz'daki birliklerde makinist olarak görev almıştır.[76]

69 Krumsick: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

70 Klingbeil: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Klingebiel olarak zikredilmekte ve 1. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı bilgisi verilmektedir.

71 Konrad: 1916 ile 21 Nisan 1917 tarihleri arasında 2. ve 12. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır. 17 Ocak 1917 tarihinde 12. Bölük Komutanı Yüzbaşı Niemayer'in rasıt olarak bulunduğu Albatros C.III uçağında yaşanan hava savaşında rasıt hayatını kaybetmiş, Konrad ise başından ağır yaralanmıştır. 21 Nisan 1917 tarihinde Harlberstad D.V uçağını kullanırken bir İngiliz uçağı ile giriştiği hava savaşı sonrasında düşerek hayatını kaybetmiştir. Serno "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde adını Conrad olarak yazmıştır.

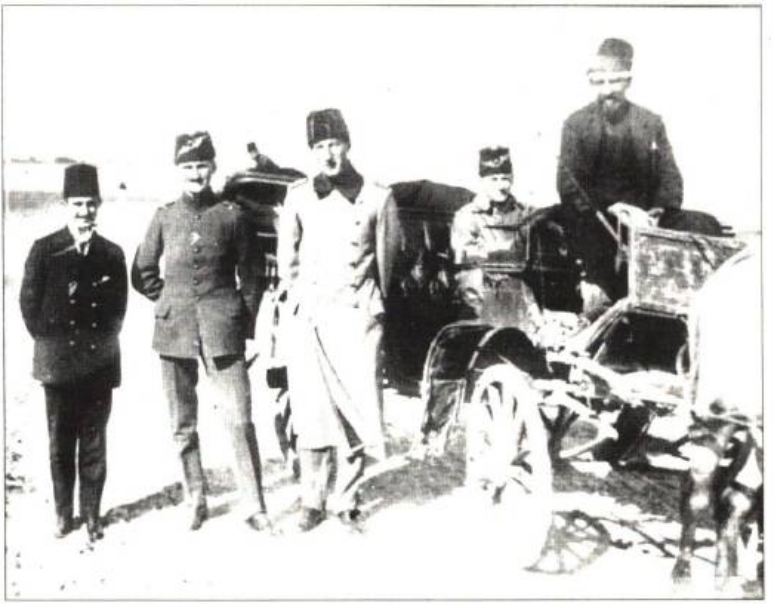
72 Freiherr von Könitz: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

73 Krause: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

74 Krohne: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Krone olarak verilmektedir. 2. ve 13. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır. Serno'nun beyanına göre Astsubay Çavuş Dürr ile birlikte yaptığı görev uçuşundan dönmemiştir. Türk kayıtlarında kaybolmaları ile ilgili bilgi yoktur. Buna rağmen Sernno'nun "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde adı bulunmamaktadır.

75 Dürr: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Alman Paşa Tayyare Bölüklerinde görev yapmış olabilir. Serno'nun "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde rütbesi teğmen olarak verilmiştir.

76 Kopp: Türk havacılık tarihi kaynaklarında teğmen olarak bahsedilmekte ve 1918 yılı boyunca Uzunköprü 15. Harp Tayyare Bölüğü'nde pilot teğmen olarak görev yaptığı bilgisi bulunmaktadır.



Ludwing Preussner ve Karl Kettembeil, Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nda
(Hans Werner Neulen, Die Adler des Kaisers im Orient 1915-1919, Unser Freund, der Feind, Helios Verlags und Buchvertriebsgesellschaft, Aachen, 2016, s. 51)



Cemal Paşa ve Kress von Kressenstein 300. Paşa Tayyare Bölüğü'nü denetlerken.
(Neulen, *age*, s. 61)

Kollmann	Pilot. Yeşilköy'de uçuş öğretmenliği yapmış, daha evvelinde Çanakkale'de görev almıştır.[77]
Kohm	Astsubay. Çanakkale ve İzmir'de tercüman olarak görev almıştır.[78]
Klaus	Ustabaşı. Muhtelif cephelerde bulundu. Son olarak Müslimiye'de yakıt deposu şefliği görevini yürüttü.[79]
Lewien	Yüzbaşı, pilot. Mezopotamya ve Kafkasya'daki bölüklerde komutanlık yapmıştır.[80]
Lind	Teğmen, rasıt.[81]
Lindeman	Onbaşı, makinist. Çanakkale'de görev almıştır.[82]
Liebe	Astsubay. Şoförlük yapmıştır.[83]
Langfeld	Deniz yüzbaşı, pilot. Çanakkale'deki deniz havacıların komutanlığını yapmıştır.[84]
Lustgarten	Astsubay. Yeşilköy'de teknik tercüman olarak bulunmuştur.[85]
Mayer	Üsteğmen, rasıt. Süleymaniye'deki hava bölüğünde bulunmuştur. Muharebede hayatını kaybetmiştir.[86]
Meinecke	Teğmen, avcı pilot. Çanakkale'de görev almıştır. Bir uçak düşürmüştür.[87]

77 Kollmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

78 Kohm: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

79 Klaus: Türk havacılık tarihi kaynaklarında Astsubay Başçavuş rütbesiyle anılmaktadır. 1916 yılı boyunca görev yaptığı tespit edilmiştir. Astsubay Başçavuş Klaus'dan başka 1917-18 yıllarında 2. Tayyare Bölüğü'nde görev yapan Pilot Teğmen Clauss mevcuttur. Ancak Serno'nun listesinde yer verilmemiştir.

80 Lewien: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

81 Lind: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

82 Lindeman: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

83 Liebe: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

84 Langfeld: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Mete Soytürk, 1916 Deniz kuvvetleri boğazlar uçak filoları komutanı olduğu bilgisini vermektedir. Soytürk, *agm.*

85 Lustgarten: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

86 Mayer: Türk kaynaklarında ismi Meier olarak geçmektedir. 2. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

87 Emil Meinecke: Aralık 1915'te Almanya'dan sağlanan üç Fokker E.II uçağı ile birlikte gelen dört Alman pilottan birisidir. 1918 sonuna kadar Çanakkale'de 1. Tayyare Bölüğü ve 6. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

Muhra	Üsteğmen, avcı pilot. Çanakkale'de görev almıştır. Bir uçak düşürmüştür. Sonraki bir hava muharebesinde başından ağır yaralanmıştır.[88]
Mier	Onbaşı, makinist. Yeşilköy hangarında ve Mezopotamya'da görev almıştır.[89]
Meierdirks	Teğmen, pilot. Filistin'de görev almış ve burada bir uçak düşürmüştür. Daha sonra intihar etmiştir.[90]
Michalski	Onbaşı, makinist. Çanakkale'de görev almıştır.[91]
Müller	Onbaşı, aşçı. Yeşilköy'de görev almıştır.[92]
Mielenz	Astsubay çavuş, pilot. Mezopotamya ve Çanakkale'de başarılı şekilde görev almıştır.[93]
Mütschele	Ustabaşı. Mezopotamya, Kafkasya ve İzmir'deki muhtelif birliklerde görev almıştır.[94]
Mosler	Üsteğmen. Mezopotamya'da uçaksavar gözlemcisi olarak görev almıştır.[95]
Nölle	Üsteğmen. Mezopotamya'da hava fotoğraflama subayı olarak görev almıştır.[96]
Niebel	Astsubay. Kafkasya'da görev almıştır.[97]

88 Muhra: 1915 Aralık ayı içinde Almanya'dan gönderilen üç Fokker E.II av uçağı ve Üsteğmen Buddecke Üsteğmen Schüz, Teğmen Meinecke ile birlikte İstanbul'a gelmiştir. Üsteğmen Muhra, 23 Şubat 1916 tarihinde üç İngiliz uçağına karşı giriştiği hava savaşında başından ağır şekilde yaralandı ve Almanya'ya geri gönderildi.

89 Mier: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

90 Meierdirks: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Mayerdick olarak geçmekte ve Jasta 1'de görev yaptığı bilgisi verilmesine karşılık intiharı ile ilgili bilgi mevcut değildir.

91 Michalski: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

92 Müller: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

93 Mielenz: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

94 Mütschele: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

95 Mosler: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

96 Nölle: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Rasıt Teğmen Nolle olarak verilmekte ve 13. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı bilgisi bulunmaktadır.

97 Niebel: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

Niemeyer	Üsteğmen. Mezopotamya'da uçaksavar gözlemcisi olarak görev almıştır. Bombardımanda göğsünden ağır yaralanmış, askerî hastanede hayatını kaybetmiştir.[98]
Niemeyer	Astsubay çavuş, avcı pilot. Bağdat'taki bir hava muharebesinde hayatını kaybetmiştir.[99]
Netzow	Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale ve Kafkasya'da görev almıştır.[100]
Nickmann	Ustabaşı. Yeşilköy'deki pervane atölyesi şefi olarak görev almıştır.[101]
Petersen	Mühendis. Yeşilköy'de hangar şefi olarak görev almıştır.[102]
Preußner	Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale'de başarılı keşif uçuşları icra etmiştir. Sonrasında Yeşilköy'deki uçuş okulunda öğretmenlik yapmıştır. Eğitim uçuşu sırasında düşerek hayatını kaybetmiştir. Tarabya'daki mezarlığa gömülmüştür.[103]

98 Niemeyer: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Niemayer olarak verilmektedir. 1916 yılı ortasında 2. Tayyare Bölüğü Komutanı olarak göreve başlamıştır. 17 Ocak 1917 tarihinde rasıt olarak bulunduğu AK47 numaralı Albatros C.III uçağı ile girdiği hava savaşında vurularak hayatını kaybetmiştir

99 Niemeyer: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

100 Netzow: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Teğmen Netzo olarak geçmekte ve 5. Tayyare Bölüğü ile 12. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı yer almaktadır.

101 Nickmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

102 Petersen: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

103 Christoph Preussner: Serno tarafından rütbesi Astsubay Çavuş olarak belirtilmesine rağmen Türk kaynaklarında teğmen olduğu bilgisi verilmektedir. Türkiye'ye gelen 12 Alman sivil pilotundan birisidir. Çanakkale'de 1. Tayyare Bölüğü Komutanı olarak görev yapmıştır. Rasıt 27 Eylül 1915'te Alman rasıt Karl Kettembeil ile birlikte Türkiye'de ilk uçak düşürme başarısını göstermiştir. Mart 1916'da Ayastefanos Tayyare Mektebi Eğitim Müdürü olarak atanmıştır. 3 Mayıs 1916 tarihinde Üsteğmen Ali Rıza Bey ile birlikte G2 numaralı Gotha LD.2 uçağının düşmesi sonucu hayatını kaybetmiştir. Serno'nun "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde rütbesi teğmen olarak veilmiştir.



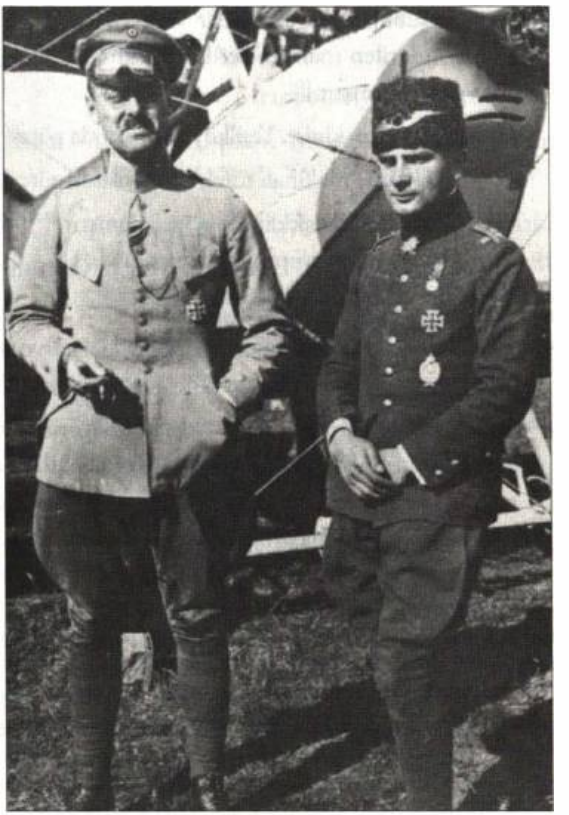
Teğmen Christoph Preussner (Kurter, *age*, C. II, s. 124.)

Pasewald	Teğmen, pilot. Filistin'de görev almıştır.[104]
Peyer	Astsubay. Filistin'de görev almıştır. Bir uçak düşürmüştür.[105]
Pommerich	Astubay çavuş, pilot. Çanakkale'de üç uçağa karşı aynı anda giriştiği bir hava muharebesinde birini düşürmüştür.[106]

104 Pasewald: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

105 Peyer: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

106 Pommerich: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Pomerich olarak geçmektedir. 1. Tayyare Bölüğü ve 2. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Serno'nun bahsettiği olay Çanakkale'de değil Irak Cephesi'nde 2. Tayyare Bölüğü'nde görevli iken 6



Binbaşı Schüler von Krieken, Yüzbaşı Buddecke ile birlikte. (Kurter, *age*, C. II, s. 352.)

Prechter	Üsteğmen, rasıt. Çanakkale ve İzmir'de görev almıştır.[107]
Dr. Pfannenstiel	Doktor, pilot. İzmir'deki hava bölüğünün komutanlığını yapmıştır. Pilot ve doktor olarak oldukça başarılıdır.[108]

Mayıs 1917 tarihinde meydana gelmiştir. Pommerich, 7 Haziran 1917 tarihinde dizanteriden vefat etmiştir.

107 Prechter: Türk kaynaklarında 1917 Irak Cephesi'nde konuşlu 12. ve 13. Tayyare Bölüklerinde bölük komutanı olarak görev yapmıştır. 18 Ağustos 1817 tarihinde Rasıt Teğmen Nolle ile çıktığı keşif görevi bitiminde iniş sırasında uçağın bir hendeğe girmesi sonucu hayatını kaybetmiştir.

108 Pfannenstiel: Türk havacılık kaynaklarına göre pilot değil rasıttır. 1917 yılı başında rasıt olarak Çanakkale 1. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. Ekim 1917'de

Reiche	Astsubay kıdemli çavuş. Yeşilköy'den tüm cephelere gönderilen malzemelerden sorumlu ikmal şefi olarak görev almıştır.[109]
Reichert	Onbaşı, makinist. Yeşilköy hangarında görev almıştır.[110]
Reim	Yeşilköy'de makinalı tüfek ustası olarak görev almıştır.[111]
Retienne	Ustabaşı. Çanakkale'de görev almıştır.[112]
Riemann	Astsubay, pilot. Filistin'deki bir hava muharebesinde hayatını kaybetmiştir.[113]
Röder	Astsubay çavuş, pilot. Adana'daki istasyonu kurmuş ve orada başarılı bir şekilde görev almıştır.[114]
Serno	Binbaşı, pilot. Alman Askerî Misyonu üyesidir. 18 Mart 1915'te Almanya'dan getirilen ilk uçakla Çanakkale semalarında keşfe çıkarak Bozcaada açıklarında saldırı hazırlığındaki donanma filosunu tespit etmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanı ve Genelkurmay XIII. Daire Başkanı'dır.
Schüz	Yüzbaşı, pilot. Başarılı bir avcı pilotudur. Çanakkale ve Mezopotamya'da beş uçak vurmuştur. Son olarak Mezopotamya'daki birliklerin komutanlığını üstlenmiştir.[115]

İzmir 5. Tayyare Bölüğü Komutanlığı'na atanmıştır. Savaş bitimine kadar bu görevi sürdürmüştür. Mete Soytürk, 6. Tayyare Bölüğü komutanlığı yaptığı bilgisini vermektedir. Soytürk, *agm.*

109 Reiche: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

110 Reichert: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

111 Reim: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

112 Retienne: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

113 Riemann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

114 Hermann Röder: 1915 yılı başlarında Almanya'dan gelen 12 sivil pilottan birisidir. Çanakkale 1. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Bulgaristan üzerinden Türkiye'ye uçak getirilmesinde de görev almıştır. Aralık 1915'te Adana'da kurulacak uçuş birliğinin hazırlanmasında görev almıştır. 1916 başında vatanına dönmüş olmalıdır. Mete Soytürk, "*1915-1917 Pilot İskenderun hava sahası korunması, Mersin ve Doğu Ürdün'de*" bilgisini vermektedir. Soytürk, *agm.*

115 Hans Schüz: Aralık 1915'te Almanya'dan sağlanan üç Fokker E.II uçağı ile birlikte gelen dört Alman pilottan birisidir. Çanakkale 1. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. Nisan 1916'da 2. Tayyare Bölük Komutanı olarak Bağdat'a atanmıştır. 1

Schäfer	Astsubay kıdemli çavuş, pilot. Çanakkale ve Adana'da görev almıştır.[116]
Schulze	Yüzbaşı, rasıt. Mezopotamya ve Sivas'ta görev almıştır.[117]
Schulze-Deike	Üsteğmen, pilot. Mezopotamya ve Batum'da görev almıştır.[118]
Streckfuß	Astsubay kıdemli çavuş, avcı pilot. Çanakkale'de görev almıştır. Komutanlık raporunda muharebelerde altı uçak düşürdüğünden bahsedilmektedir.[119]
Solecki	Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale ve Amman'da görev almıştır.[120]
Schacht	Teğmen, rasıt. Mezopotamya'da görev almıştır.[121]
Schlüter	Teğmen, pilot. Mezopotamya ve Süleymaniye'de görev almıştır.[122]
von Schlichting	Üsteğmen, rasıt. Çanakkale'de görev almıştır.[123]

Eylül 1916'de meydana gelen hava savaşı sonrasında ağır yaralanarak tedavi için memleketine gönderildi ve 2 Mart 1917 tarihinde görevine geri döndü. 3 Nisan 1917 tarihinde 6. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı'na atandı. Ağustos 1918'de Çanakkale 6. Harp Tayyare Bölüğü'ne pilot olarak görevlendirildi. Eylül 1918'de görevine geri döndü ve savaşın sonuna kadar bu görevde kaldı. Yüzbaşı Schüz Türkiye'de dokuz uçak düşürmüştür.

116 Albert Schäfer: Türkiye'ye gönderilen ilk 12 sivil Alman pilotundan birisidir. 2. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Türk kaynaklarında rütbesi Teğmen olarak verilmektedir. Kaynaklarda bir başka Alman subay Pilot Teğmen Schaefer ismiyle anılmaktadır. Bu isim karışıklığı, Almancadaki "ä" sesinin Türkçe ses karşılığı olan "ae" sesiyle yazılmasından kaynaklanmış ve aynı kişiden bahsediliyor olmalıdır. Serno'nun listesinde yer almayan ancak Türk kaynaklarında bahsedilen 14. Tayyare Bölüğü'nde görevli Rasıt Yüzbaşı Schaefer ise başka bir şahıs olmalıdır.

117 Schulze: Aralık 1917'de 2. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. Savaş sonuna kadar Irak Cephesi'nde göreve devam ile 2. ve 13. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır.

118 Schulze-Deike: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

119 Streckfuß: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Strieckfuss olarak geçmektedir. Çanakkale'de değil, 2. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

120 Solecki: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

121 Schacht: Türk kaynaklarında 14 Nisan 1917 tarihinde Musul Tayyare İstasyonu Komutanlığı'na atandığı bilgisinden başka bilgi tespit edilememiştir.

122 Schlüter: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

123 Hans Jürgen Von Schlichting: Çanakkale Savaşları sırasında bölgede görev yapan

Schadow — Astsubay çavuş, pilot. Bağdat'da bir uçak düşürmüştür.[124]

Schlegel — Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale'de görev almıştır.[125]

Schröder — Astsubay çavuş, pilot. Çanakkale, İzmir ve Zonguldak'ta görev almıştır.[126]



Üsteğmen Hans Jürgen von Schlichting (www.buddecke.de)

Schüler van Krieken — Binbaşı, rasıt. İzmir'deki bölüğün komutanlığını yapmıştır. Son olarak İstanbul'daki hava savuma birliklerinin komutasını devralmıştır.[127]

Seidler — Astsubay kıdemli çavuş, pilot. Çanakkale muharebelerinin ilk dönemlerinde görev almıştır.[128]

Alman topçu subayı olup, Eylül 1915'te 1. Tayyare Bölüğü'ne rasıt olarak atanmıştır. Cephedeki başarılarından dolayı Donanma Cemiyeti tarafından kordonlu ve kapaklı cep saati hediye edilmiştir. 1916 başlarında 1 Tayyare Bölük Komutanlığı görevini üstlenmiştir. Serno'nun "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesinde ismi yer almasına karşılık Türk kaynaklarında ölümü ile ilgili bilgi bulunamamıştır.

124 Schadow: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

125 Schlegel: Türk kaynaklarında Teğmen olduğu bilgisi bulunmaktadır. 1. Tayyare Bölüğü ve Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde görev yapmıştır.

126 Schröder: Nisan 1916'da 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü ile gelmiştir. Türk kaynaklarında hakkında başka bilgi bulunmamaktadır. Serno, bu kişiyi Pilot Astsubay Henrig Schroeder ile karıştırmış olmalıdır. Schroeder, 1917 başında İzmir 5. Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. Eylül 1917'de Çanakkale 1. Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. Savaş sonuna kadar bu birlikte göreve devam etmiştir.

127 Schüler van Krieken: Ağustos 1916 tarihinde 5. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanı olarak atanmıştır. Hakkında daha fazla bilgi bulunmamaktadır.

128 Frank Seidler: Alman vatandaşı sivil pilottur. Almanya'dan Osmanlı Devleti'ne gönderilen ilk 12 sivil pilottan birisidir. 1915 yılının Mart ayı başında Almanya'dan gönderilen ilk uçağı İstanbul'a getirmiştir. 1915 sonunda Türkiye'den ayrıldığı değerlendirilmektedir.

Scholz	Onbaşı, makinist. Çanakkale ve Kafkasya'da görev almıştır.[129]
Schütz	Uçuş eğitmeni. Donanma havacılığı ekibinde görev almıştır.[130]
Scheuffler	Astsubay kıdemli çavuş. Hava fotoğrafçılığı şefi olarak Yeşilköy'deki uçuş okulunda öğretmenlik yapmıştır.[131]
Scheunemann	Astsubay çavuş, pilot. İzmir'de hayatını kaybetmiştir.[132]
Singelmann	Onbaşı, makinist. Kafkasya'da görev almıştır.[133]
Siegler	Onbaşı, yardımcı makinist. Yeşilköy'deki hangarda görev almıştır.[134]
Stalter	Üsteğmen, rasıt. Filistin'de görev almıştır.[135]
Schubert	Teğmen, donanma pilotu. Çanakkale'de başarı ile görev almıştır.[136]
Tschau	Astsubay, çok iyi bir makinist. Birçok cephede görev almıştır.[137]
Tillmann	Ustabaşı. Mezopotamya'da görev almıştır.[138]

129 Scholz: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

130 Schütz: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

131 Scheuffler: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

132 Scheunemann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Serno'nun "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alman Havacılar" listesine adı geçmemektedir.

133 Singelmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

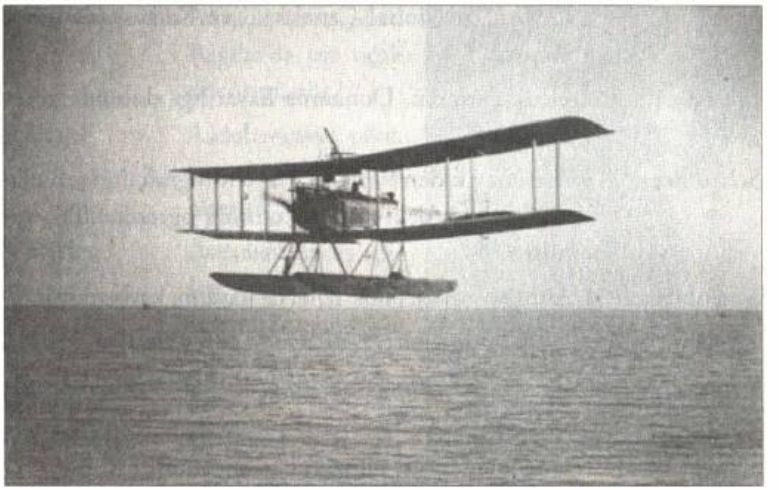
134 Siegler: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

135 Karl Stalter: 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Bir görev uçuşu sırasında uçağın kanatçıklarında arıza meydana gelmesi neticesinde uçakta denge sorunu yaşanmış ve Stalter kanada yatarak dengeyi sağlamış ve emniyetle kalkış meydanına inebilmiştir. 21 Mayıs 1917 tarihinde 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa tarafından Harp Madalyası ile ödüllendirilmiştir. 20 Şubat 1918 tarihinde İstanbul üzerinden ülkesine geri dönmüştür.

136 Schubert: Serno kendisinden Astsubay olarak bahsetmesine rağmen Ekim 1917'de Teğmen rütbesine yükseltilmiştir. 1915'ten itibaren Çanakkale Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Mete Soytürk de subay olduğunu zikretmektedir. Soytürk, *agm.*

137 Tschau: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

138 Tillmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.



Ünlü fotoğrafçı Ferid İbrahim tarafından çekilen Gotha WD.II deniz tayyaresine ait fotoğraf. (İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

Unruh	Üsteğmen, rasıt. Çanakkale'de oldukça başarılı şekilde görev almış ve komutanlık raporunda bahsedilmiştir. Bir uçak düşürmüş ve Çanakkale'deki bölüklerden birine komuta etmiştir.[139]
Weyer	Binbaşı, pilot. Ağır yaralandı. Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda kurmay subay ve Kuvvet Komutanı'nın daimî yardımcısı olarak görev almıştır.[140]

139 Unruh: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Unroch olarak geçmektedir. 1. ve 2. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır.

140 Weyer: Türk kaynaklarında Weyer'in 1915 yılında Serno'nun gezisinde kendisine vekâlet ettiğinden başa bilgi yoktur. Ancak Binbaşı Weyert isminde başka bir Alman binbaşının 5. Ordu Tayyare Kıtaatı Komutanlığı görevini üstlendiği, Temmuz 1918'de Serno'nun emrine atandığı ve bir süre Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumiliği'ne vekâlet etmiştir. Ekim 1918'de Uzunköprü 15. Tayyare Bölük Komutanlığı'na atanmıştır. Bu iki şahsın aynı kişi olmalı ve karışıklık Türk kaynaklarındaki isim yazma hatasından meydana gelmiş olmalıdır. Bunun yanında Yıldırım Orduları Komutanlığı Tayyare Kıtaatı Komutanlığı görevini yürüten Rasıt Yüzbaşı Weyert isimli bir Alman subay daha bulunmaktadır. Soytürk de Weyert ismiyle uçak ve yan birlikleri, teknik birlikleri ve Uçaksavar bölükleri genel müfettişi olarak bahsetmektedir. Soytürk, *agm.*



Ünlü fotoğrafçı Ferid İbrahim tarafından çekilen Gotha WD.II deniz tayyaresine ait fotoğraf. (İclal&Tunca Örses Özel Koleksiyonu)

Westfal	Üsteğmen, pilot. Mezopotamya'daki bir hava bölüğünün komutanlığını yapmıştır.[141]
Wolff	Üsteğmen, pilot. Amman'daki bir Hicaz bölüğüne komuta etmiştir.[142]
Werner	Teğmen, pilot. Filistin'de görev almıştır.[143]
Worch	Ustabaşı. Musul'da görev almıştır.[144]
Wegner	Astsubay. Yeşilköy'deki donanma havacılığı istasyonu ve Çanakkale'de görev almıştır.[145]
Wendland	Ustabaşı. Yeşilköy hangarındaki motor tamir atölyesinde görev almıştır.[146]

141 Westfal: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Westphal olarak geçmektedir. 10. ve 15. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır.

142 Wolff: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Wolf olarak geçmekte olup 14. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı bilgisi bulunmaktadır.

143 Werner: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

144 Worch: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

145 Wegner: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

146 Wendland: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

Wittrin	Ustabaşı. Yeşilköy hangarındaki motor atölyesinde görev almıştır.[147]
Wrobel	Yeşilköy havaalanında sıhhiye istasyonu şefi olarak görev almıştır.[148]
Wüst	Astsubay, ustabaşı. Musul'daki motor tamir atölyesinde görev almıştır.[149]
Wudke	Astsubay. Yeşilköy hangarının inşaatında görev almıştır.[150]
Weigert	Yüzbaşı, rasıt. Filistin'deki hava bölüğünün komutanlığını üstlenmiştir.[151]
Wahl	Astsubay çavuş. Yeşilköy'de tercüman olarak bulunmuştur.[152]
Weber	Kuvvet Komutanı'nın maliye sorumlusu olarak görev almıştır.[153]
Zellermeyer	Yeşilköy'de teknik tercüman olarak bulunmuştur.[154]
Prof. Dr. Weickmann	Yüzbaşı, meteoroloji teşkilatının müdürü olarak görev almıştır.[155]
Dr. Koppe	Teğmen, Kudüs ve sonra Şam'daki meteoroloji ana ölçüm istasyonunun şefi olarak görev almıştır.[156]
Dr. Ludendorff	Teğmen. İstanbul'daki balon istasyonunun şefi olarak görev almıştır.[157]

147 Wittrin: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

148 Wrobel: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

149 Wüst: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

150 Wudke: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

151 Weigert: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

152 Wahl: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

153 Weber: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Doğanay tarafından Yıldırım Ordular Komutanlığı'nda Teğmen olduğu bilgisi verilmektedir. Doğanay, *agt*, s. 106.

154 Zellermeyer: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

155 Weickmann: Türk kaynaklarında ismi Weichmann olarak verilmektedir.

156 Koppe: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

157 Ludendorff: Alman Orduları Baş Komutanı General Erich Ludendorff'un oğludur. Serno'nun görev raporunda kendisinden Astsubay olarak bahsedilmektedir.

Zinnecker	Teğmen. Meteoroloji teşkilatında görev almıştır.[158]
Köper	Teğmen. Meteoroloji teşkilatında görev almıştır.[159]
Hoffmann	Teğmen. Eskişehir'de meteoroloji teşkilatında görev almıştır.[160]
Becker	Teğmen, kartograf. Mezopotamya'da görev almıştır.
Ottmeyer	Teğmen, kartograf. İzmir ve Çanakkale'de görev almıştır.[161]
Mampel	Yüzbaşı. Uçaksavar bataryaları komutanı olarak görev almıştır.[162]
Reiher	Yüzbaşı. Filistin'de düşman topçu birliklerinin mevkilerinin saptanması üzerine çalışan bir birimi yönetti.[163]
Hauptmann	Üsteğmen. Balon birimlerinden birinin komutanı olarak görev almıştır.[164]
Gütermann	Teğmen. Gözetleme balonlarından birinde görev almıştır.[165]
Hörber	Teğmen. Gözetleme balonlarından birinde görev almıştır.[166]
Mittendorf	Teğmen. Gözetleme balonlarından birinde görev almıştır.[167]
Chromik	Başçavuş, pilot. Mezopotamya ve Süleymaniye'de görev almış ve uzun mesafe pilotluğu yapmıştır.[168]
Clarenbach	Üsteğmen, rasıt. Kût'ül Amâre muharebesinden evvel çok faydalı keşif sonuçları elde etmiştir.[169]

158 Zinnecker: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Soytürk sadece İzmir'de görev yaptığını belirtmektedir. Görev belirtmemiştir. Soytürk, *agm.*

159 Köper: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

160 Hoffmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

161 Ottmeyer: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

162 Mampel: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

163 Reiher: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

164 Hauptmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

165 Gütermann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

166 Hörber: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

167 Mittendorf: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

168 Chromik: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

169 Clarenbach: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

Dienst	Astsubay, ustabaşı. Birçok cephede görev almıştır. Genellikle özel görevlerde bulunmuştur.[170]
Garber	Başçavuş, pilot. Çanakkale ve Kafkasya'da görev almıştır.[171]
Hausbrand	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya'da görev almıştır.[172]
Heydrich	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya, Kafkasya ve İzmir'de görev almıştır.[173]
Henkelmann	Astsubay, makinist.[174]
Herrmann	Onbaşı, makinist. Yeşilköy'de görev almıştır.[175]
Havestadt	Üsteğmen, rasıt. Son olarak Yeşilköy'deki silah atölyesi şefliğini üstlenmiştir.[176]
Hopf	Onbaşı, makinist. Hava Kuvvetleri Komutanı'nın ofisinde görev almıştır.[177]
Kausch	Başçavuş, pilot. Mezopotamya'da çok başarılı şekilde görev almıştır.[178]
Ketscher	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya ve Çanakkale'de görev almıştır.[179]
Kistner	Üsteğmen, pilot. Mezopotamya ve Diyarbakır'da görev almıştır.[180]

170 Dienst: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Mete Soytürk Teğmen türbesi ile Yıldırım Ordusu askerî haber alma biriminde görev yaptığını belirtmektedir. Soytürk, *agm*.

171 Hugo Garber: Türkiye'ye ilk gelen 12 sivil Alman pilotundan birisidir. Türk kayıtlarında rütbesi Teğmen olarak geçmektedir. 1915 sonunda ülkesine dönmüş olmalıdır.

172 Hausbrand: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

173 Heydrich: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

174 Henkelmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Mete Soytürk, Teğmen Henkelmann İstanbul Avrupa yakasında ve Filistin'de bilgisini vermektedir. Soytürk, *agm*.

175 Herrmann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

176 Havestadt: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

177 Hopf: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Serno "Türkiye'de Hayatını Kaybeden Alan Havacılar" listesinde rütbesini Astsubay Başçavuş olarak vermesine rağmen ölümünden bahsetmemektedir.

178 Kausch: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

179 Ketscher: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

180 Kistner: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

Klockow	Başçavuş, pilot. Fırat'ta başarılı şekilde görev almıştır.[181]
Kremski	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya'da görev almıştır.[182]
Laube	Başçavuş. Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Mezopotamya'da görev almıştır.[183]
Lorenz	Astsubay çavuş, ustabaşı. Birçok cephede bulunduktan sonra Yeşilköy'de görev almıştır.[184]
Martens	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya ve Filistin'de görev almıştır.[185]
Meierdirks	Yüzbaşı. İzmir birlikleri komutanının yanında görev almıştır.[186]
Paulat	Başçavuş, pilot. Mezopotamya ve Kafkasya'da görev almıştır.[187]
Pillhard	Üsteğmen, rasıt. Mezopotamya'da görev almıştır.[188]
Quoos	Başçavuş, pilot. Mezopotamya, Kafkasya ve Hicaz'da başarılı şekilde görev almıştır.[189]
Riege	Teğmen, rasıt.[190]
Seelig	Binbaşı. Hicaz'daki hava bölüklerinin komutanı olarak görev almıştır.[191]

181 Klockow: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

182 Kremski: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

183 Laube: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

184 Lorenz: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

185 Martens: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

186 Müller: Türk kaynaklarında sadece Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nde görevli Teğmen Müller'den bir kere bahsedilmektedir.

187 Paulat: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Paulot olarak verilmekte ve 2. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptığı yer almaktadır.

188 Pillhard: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

189 August Quoos: 12. ve 13. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır. Türk kaynaklarında rütbesi teğmen olarak verilmektedir.

190 Riege: 1917 başından 1918 ortalarına kadar 10. Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

191 Seelig: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Doğanay ve Soytürk tarafından yüzbaşı rütbesinde ve 14. Tayyare Bölüğü Komutanı olarak zikredilmektedir. Soyütk, *agm*; Doğanay, *agt*, s. 248.

Schadow	Teğmen, pilot. Mezopotamya ve Filistin'de görev almıştır.[192]
Schneider	Teğmen. Görev alanı an itibariyle tespit edilememiştir.[193]
Dr. Seyler	Doktor. Mezopotamya birlikleri komutanının yanında görev almıştır.[194]
Stein	Yüzbaşı. Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda görev almıştır. Haberler ve harp tarihi üzerine çalışmıştır.[195]
Schumburg	Yüzbaşı. Filistin'deki bir bölüğün komutanlığını üstlenmiştir.[196]
Sukow	Teğmen, pilot. Mezopotamya'da görev almıştır.[197]
Klingenheben	Teğmen. Meteoroloji teşkilatında görev almıştır.[198]
Mönch	Üsteğmen. Meteoroloji teşkilatında görev almıştır.[199]
Runkel	Üsteğmen. Meteoroloji teşkilatında görev almış ve Mezopotamya'ca rasıt olarak bulunmuştur.[200]
Zistlet	Teğmen. Meteoroloji teşkilatında görev almıştır.[201]
Ottersbach	Teğmen. İzmir'de kartograf olarak görev almıştır.[202]

192 Schadow: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

193 Schneider: Türk kaynaklarında Alman Deniz Yarbayı Schneider'den bahsedilmektedir. Çanakkale'de görevli olan Schneider, uzun süre 1. Tayyare Bölüğü'nde rasıt olarak uçmuştur. 18 Mart 1915 sabahı Serno ile birlikte sabah keşfini yapan ve Müttefik donanması saldırısının başlamakta olduğunu keşfeden kişidir. Mete Soytürk ise Üsteğmen rütbesinde ve emir subayı görevinde olduğunu zikretmektedir. Soytürk, *agm.*

194 Seyler: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

195 Stein: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Mete Soytürk ise "*Şam'da Teğmen Dr. Stein Spor ve kültür işlerinden sorumlu*" bilgisini vermektedir. Soytürk, *agm.*

196 Schumburg: Rasıttır. 1916 yılı içinde 300. Alman Paşa Tayyare Bölüğü'nde görev yapmış ve bir süre birliğin komutanlığını üstlenmiştir.

197 Sukow: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

198 Klingenheben: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

199 Mönch: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

200 Runkel: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

201 Zistlet: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

202 Ottersbach: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

Seyzinger	Başçavuş. Musul'da kartograf olarak görev almıştır.[203]
Kundler	Başçavuş, ustabaşı. Musul'da görev almıştır.[204]
Meyer-Edward	Üsteğmen. İstanbul'daki hava savunma biriminde görev almıştır.[205]
Zahn	Üsteğmen. Çanakkale'deki hava savunma biriminde görev almıştır.[206]
Richer	Yüzbaşı. Çanakkale'deki hava savunma biriminin komutanlığını yapmıştır.[207]

203 Seyzinger: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.
204 Kundler: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.
205 Meyer-Edward: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.
206 Zahn: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.
207 Richer: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir.

TÜRKİYE'DE GÖREV YAPARKEN HAYATINI KAYBEDEN ALMAN HAVACILAR

1915-1918 Yılları Arası Türk Hava Birliklerindeki Hizmetleri Sırasında Hayatlarını Kahramanca Kaybedenler:[1]

Yüzbaşı von Aulock[2]

Yüzbaşı Buddecke[3]

Yüzbaşı Niemeyer[4]

Üsteğmen Fischer[5]

Üsteğmen Fuhrmanns[6]

1 Listedeki isimler Serno'nun yazdığı sıra ile yazılmıştır. Listede eksiklikler tespit edilmiştir. Çanakkale Alman Deniz Tayyare Bölüğü Komutanı olan ve 9 Eylül 1915 tarihinde meydana gelen bir uçak kazasında hayatını kaybeden Yüzbaşı Gotz bu listede yer almamaktadır. Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde yer alan ve bir hava savaşı sonrası aldığı yaralar nedeniyle askerî hastanede vefat ettiği bilgisini verdiği Pilot Astsubay Çavuş Haring; Bağdat'ta mantar zehirlenmesinden hayatını kaybettiğini belirttiği Teknisyen Başçavuş Heise ve Alman Deniz Havacısı olup İzmir'de hayatını kaybeden Astsubay Başçavuş Scheunemann'a bu listede yer vermemiştir.

2 von Aulock: 3 Nisan 1917 tarihinde, HK2 numaralı Halberstadt D.V av uçağının motorunda meydana gelen arıza sonucunda uçağın düşmesi sebebiyle hayatını kaybetmiştir.

3 Buddecke: Türkiye'de görev yapmasına rağmen Almanya'da hayatını kaybetmiştir.

4 Niemayer: 17 Ocak 1917 tarihinde rasıt olarak bulunduğu AK47 numaralı Albatros C.III uçağı ile girdiği hava savaşında vurularak hayatını kaybetmiştir.

5 Fisher: Çanakkale'de bulunan 1. Tayyare Bölüğü'nün Haziran 1916 tarihli Kuvve Cetveli'nde adı geçmektedir. Kendisi ile ilgili başka kayıt bulunamamıştır.

6 Fuhrmanns: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde de yer almamaktadır.

Üsteğmen von Schlichting[7]

Üsteğmen Meyer[8]

Üsteğmen Prechter[9]

Üsteğmen Teich[10]

Üsteğmen von Minkwitz[11]

Teğmen Claus[12]

Teğmen Bop[13]

Teğmen Dürr[14]

Teğmen Preußner[15]

Teğmen König[16]

---

7 von Schlichting: 1. Tayyare Bölük Komutanı olarak görev yapış olmasına rağmen Türk kaynaklarında ölümü ile ilgili bilgi bulunmamaktadır. Serno da *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ölümünden bahsetmemiştir.

8 Meyer: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

9 Prechter: 18 Ağustos 1917 tarihinde Rasıt Teğmen Nolle ile çıktığı keşif görevi bitiminde iniş sırasında uçağın bir hendeğe girmesi sonucu hayatını kaybetmiştir.

10 Teich: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

11 von Minkwitz: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

12 Claus: Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

13 Bop: 3 Mart 1917 tarihinde Selmanıpak üzerinde bir İngiliz uçağı ile giriştiği hava savaşı sırasında başından vurularak hayatını kaybetmiştir. Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde rütbesi astsubay olarak verilmektedir. Türk havacılık tarihi kaynaklarında da astsubay olarak belirtilmektedir.

14 Dürr: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Alman Paşa Tayyare Bölüklerinde görev yapmış olabilir. Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde rütbesi Astsubay Çavuş olarak verilmiştir. Beraber kaybolduğu Yüzbaşı Krohne'nin adına Serno bu listede yer vermemiştir.

15 Christoph Preussner: 3 Mayıs 1916 tarihinde Üsteğmen Ali Rıza Bey ile birlikte G2 numaralı Gotha LD.2 uçağının düşmesi sonucu hayatını kaybetmiştir. Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde rütbesi Astsubay olarak verilmiştir.

16 Benna König: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ölümü hakkında bilgi bulunmamaktadır. Serno'nun Türkiye'de Görev yapan Alman Havacılar listesinde rütbesi Astsubay olarak verilmiştir. Kasım 1915 tarihinde hayatını kaybetmiş olması muhtemeldir.

Teğmen Meierdirks[17]
Başçavuş Lehwald[18]
Başçavuş Haaring[19]
Başçavuş Niemeyer[20]
Başçavuş Hopf[21]
Başçavuş Riemann[22]
Başçavuş Guerle[23]
Başçavuş Conrad[24]
Başçavuş Pommerich[25]
Astsubay Japp[26]
Astsubay Scheuermann[27]

17 Meierdirks: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Mayerdick olarak geçmekte ve Jasta 1'de görev yaptığı bilgisi verilmesine karşılık intiharı ile ilgili bilgi mevcut değildir.

18 Lehwald: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

19 Haaring: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi Jakop Harning olarak geçmektedir. Serno'nun verdiği *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde adı Hairng olarak verilmiştir. 17 Ağustos 1917 tarihinde Çanakkale'de giriştiği hava savaşı sonrasında karnından ağır yaralanmış ve hastanede hayatının kaybetmiştir.

20 Niemeyer: Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

21 Hopf: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Serno *Türkiye'de Görev Yapan Alan Havacılar Listesi*nde rütbesini Çavuş olarak vermiştir.

22 Riemann: Türk havacılık tarihi kaynaklarında ismi tespit edilememiştir. Alman Paşa Tayyare Bölüklerinde görev yapmış olabilir.

23 Guerle: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

24 Conrad: 17 Ocak 1917 tarihinde 12. Bölük Komutanı Yüzbaşı Niemayer'in rasıt olarak bulunduğu Albatros C.III uçağında yaşanan hava savaşında rasıt hayatını kaybetmiş Konrad ise başından ağır yaralanmıştır. 21 Nisan 1917 tarihinde Harlberstad D.V uçağını kullanırken bir İngiliz uçağı ile giriştiği hava savaşı sonrasında düşerek hayatını kaybetmiştir. Serno *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde adını Konrad olarak vermiştir.

25 Pommerich: 2. Tayyare Bölüğü'nde görevli iken 7 Haziran 1917 tarihinde dizanteriden vefat etmiştir.

26 Japp: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

27 Scheuermann: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

Çavuş Mieleff[28]

Çavuş Dubiel[29]

Çavuş Grabenstein[30]

Çavuş Wegerhoff[31]

Çavuş Wahrlich[32]

Çavuş Wentorf[33]

Çavuş Krause (1. Hava Bölüğü)[34]

Çavuş Krause (2. Hava Bölüğü)[35]

28 Mieleff: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

29 Dubiel: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

30 Grabenstein: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

31 Wegerhoff: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

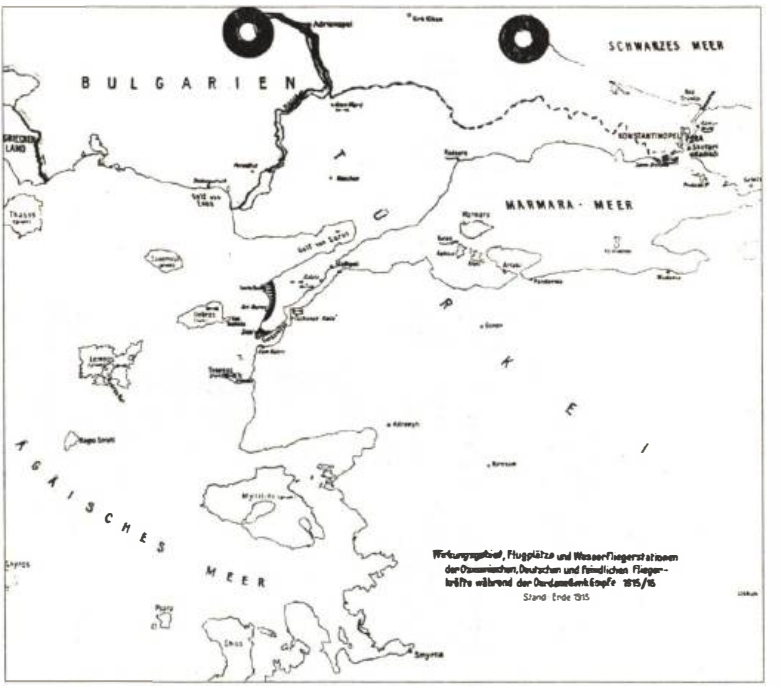
32 Wahrlich: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

33 Wentorf: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

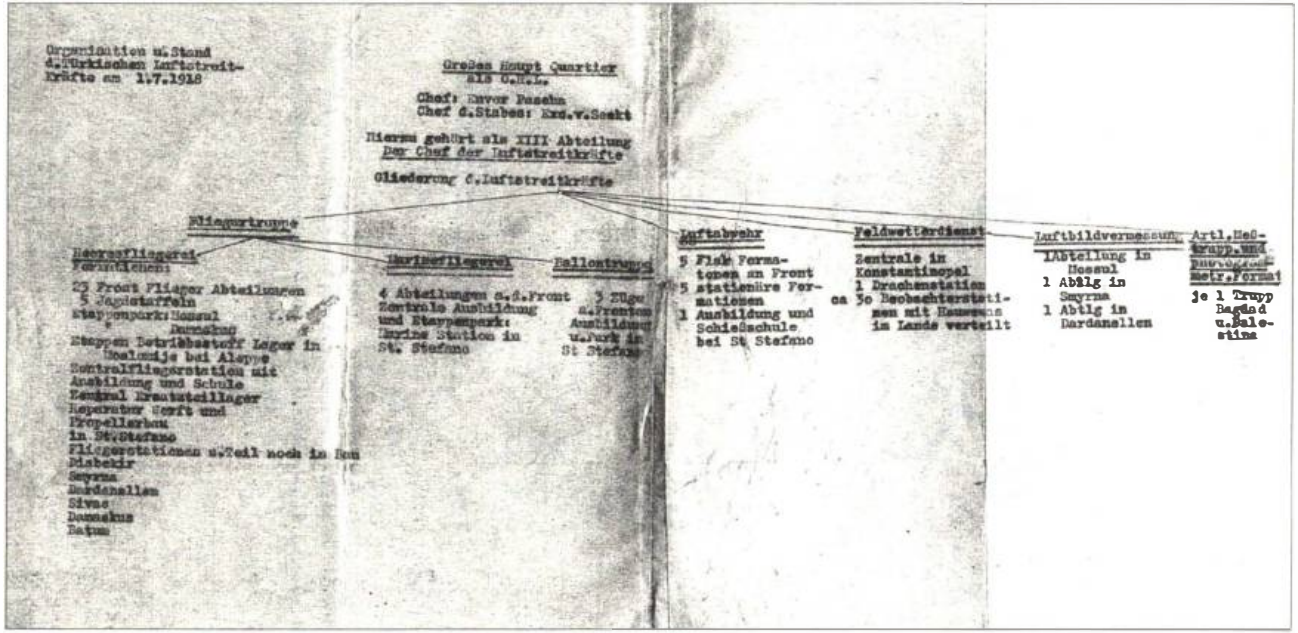
34 Krause: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

35 Krause: Serno'nun *Türkiye'de Görev Yapan Alman Havacılar Listesi*nde ismi olmadığı gibi Türk kaynaklarında da ismi tespit edilmemiştir.

OSMANLI DEVLETİ HAVA GÜCÜ TEŞKİLATI



1915-16'daki Çanakkale Muharebeleri sırasında Osmanlı-Alman ve İtilaf Hava Kuvvetlerinin faal olduğu bölgeler, hava alanları ve donanma uçakları istasyonları (1915 sonu)
BA/MA MSG 2/10876



Serno Tarafından Hazırlanan Osmanlı Hava Gücü Organizasyon Şeması. (Almanca)
BArch MSG 2/10876

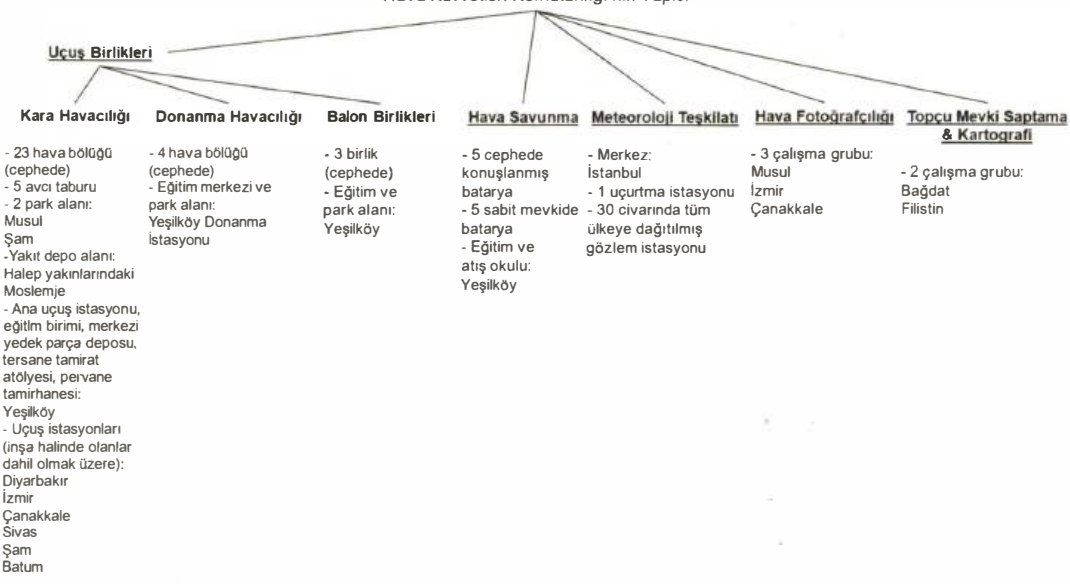
Türk Hava Kuvvetleri Organizasyon Şeması ve 01.07.1918 İtibariye Genel Durum

Başkomutanlık

Başkomutan: Enver Paşa
Genelkurmay Başkanı: Ekselansları von Seeckt

XIII. Daire Başkanlığı: Hava Kuvvetleri Komutanlığı

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın Yapısı



Serno tarafından hazırlanan Osmanlı Hava Gücü Organizasyon Şemasının Türkçe tercümesi.

KAYNAKLAR

Arşivler

Federal Almanya Cumhuriyeti Askeri Arşivi *(Bundesarchiv-Militärarchiv)*
Friedrich Stempel Hususi Arşivi *(Landesbibliothek Rheinland-Pfalz)*
Gnkur.Bşk.lığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi *(ATASE)*
İslam İşbirliği Teşkilatı İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi Arşivi *(IRCICA)*
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı
Jüterbog Belediyesi Arşivi
T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi *(BOA)*
TAA-Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V. Derneği Arşivi
Theo Croneiß Hususi Arşivi *(Staatliche Bibliothek Regensburg)*

Kitaplar

Birinci Dünya Harbi, IX. Cilt, Türk Hava Harekâtı, Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları. Seri No. 3. Ankara, 1964.

Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Kafkas Cephesi 3ncü Ordu Harekâtı, II. Cilt, II. Kitap, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 1993.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, III. Cilt, Irak-İran Cephesi, 1914-1918, 1. Kısım, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları Seri No: 3, Ankara, 1979.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, IV. Cilt, 1. Kısım, Sina - Filistin Cephesi, Harbin Başlangıcından İkinci Gazze Muharebeleri Sonuna Kadar, Gnkur. Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Askeri Tarih Yayınları Seri No: 3, Ankara, 1979.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, IV. Cilt, 2. Kısım, Sina - Filistin Cephesi, İkinci Gazze Muharebesi Sonundan Mondros Mütarekesi'ne Kadar Yapılan Harekât, Gnkur. Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Askeri Tarih Yayınları, Ankara, 1986.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII, Cilt, Deniz Harekâtı, Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Seri No. 3, Ankara, 1976.

Buddecke, Hans Joachim; *Çanakkale Üzerinde Bir Şahin*, Bülent Erdemoğlu (Çev. ve Haz.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009.

Çakmak, Mareşal Fevzi; *Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi Harekâtı*, 1935 Yılında Harp Akademisinde Verilen Konferanslar, Ahmet Tetik (Haz.), Genelkurmay ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 2005.

Cemal Paşa, *Anılarım 1913-1922*, Fahri Parin (Haz.), Paraf Yayınları, İstanbul, 2010.

Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, 2009.

Çobanoğlu, Selman; *Kartografya Ve Uygulamaları Ders Notları*, Harita Genel Komutanlığı Harita Astsubay Sınıf Okulu Ders Notları, Harita Genel Komutanlığı Matbaası, Ankara, 2016.

Dalman, Gustav; *Hundert Deutsche Fliegerbilder Aus Palaestina*, Druck und Verlag von C Bertelsmann in Gütersloh, 1925.

Doğanay, Pınar; *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nda Görev Yapan Alman Subayları*, Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Aksaray, 2016.

Guhr, Hans; *Anadolu'dan Filistin'e Türklerle Omuz Omuza*, Eşref Bengi Özbilen (Çev.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016.

Guse, Alman Yarbay; *Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'ndeki Muharebeler*, Yarbay Hakkı (Akoğuz) (Çev), Alev Keskin (Haz.), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2007.

Holzhausen, Rudolf; *Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*, Askeri Tarih Bülteni Eki, Sayı:14, Ağustos 1982.

İlmen, Süreyya; *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947.

İlter, Aziz Samih; *Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi Hatıraları*, Zekeriya Türkmen ve elmas ÇELİK (Haz.), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2007.

Kansu, Yavuz; Şenöz, Sermet; Öztuna, Yılmaz; *Havacılık Tarihinde Türkler*, C. I, Hv.K.K.lığı Hv.Bas.Evi ve Neş.Md.lüğü, Etimesgut, 2006.

Karacagil Ö. Kürşad; *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2011.

Karslı, Fevzi; *Fotogrametri*, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Ders Notu, İstanbul.

Keyüsk, Mazlum; *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.

Keyüsk, Mazlum; *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.

Ksenphon, *Anabasis, On Binler'in Dönüşü*, Ari Çokona (Çev.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.

Kurt, Emin; Güvenbaş, Mesut; *Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları*, İş Bankası Kültür Yayınlar, İstanbul, 2018.

Kurter, Ajun; *TürkHava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C. I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009.

Kurter, Ajun; *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)*, C. II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009.

Kurter, Ajun; *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1917)*, C. III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009.

Kurter, Ajun; *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918)*, C. IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009.

Lawrence, T. E.; *Bilgeliğin Yedi Sütunu*, Bilal Çölgeçen (Çev.), Chiviyazıları Yayınevi, Ankara, 2015.

Neulen, Hans Werner; *Die Adler des Kaisers im Orient 1915-1919, Unser Freund, der Feind*, Helios Verlags- und Buchvertriebsgesellschaft, Aachen, 2016.

Nikolajsen, Ole; *Turkish Military Aircraft Since 1912*, Scramble Dutch Military Aviation Society, 2007.

Özdemir, Yaşar; *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Ankara.

Sanders, Liman von; *Türkiye'de Beş Sene*, Muzaffer Albayrak (Haz.), 3. Baskı, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007,

Şükrü Mahmut Nedim, *Filistin Savaşı (1914-1918)*, Abdullah Es (Çev.), Genelkurmay Basımevih, Ankara, 1995.

Toker, Hülya (Haz.); Aslan Hurcan (Haz.); *Birinci Dünya Savaşı'na Katılan Alay ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri*, C. I, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, genelkurmay Basımevi, Ankara, 2009.

Townshend, Charles V. F.; *Mezopotamya Seferim, Kurna, Kütülamare ve Selmanıpak Muharebeleri*, Gürol Koca (Çev.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

Tuncel, Mithat Nuri; *Vesait-i Tayyeran*, İstanbul, 1914.

Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1912-2009, Hv. Bas. Evi ve Neş. Md.lüğü, Etimesgut, 2009.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, X. Cilt, Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara Gnkur. Basımevi 1985.

Türker, Rüştü; *Birinci Dünya Harbi'nde Bakû Yollarında 5nci Kafkas Piyade Tümeni*, Ahmet Tetik (Haz.), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006.

Uçarol, Rifat; *Siyasi Tarih (1789-2014)*, Der Yayınları, İstanbul, 2014.

Uçarol, Rifat; *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)*, Alaş Ofset, İstanbul, 1988.

Wallach, Jehuda L.; *Bir Askeri Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya-Alman Askeri Heyetleri, 1935-1919*, Fahri Çeliker (Çev.), Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2. Baskı, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1985.

Yılmazer, Bülent; *Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019.

Yılmazer, Bülent; *Çanakkale Hava Savaşları*, Mönch Türkiye Yayıncılık, Ankara.

Yüceer, Nâsır; *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nun Azerbaycan ve Dağıstan Harekâtı*, Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Bşk.lığı Yayınları, Ankara, 1996.

Makaleler

Alkan, Necmettin; "Almanlara Göre Müttefik Türk Komutanları ve Subayları", *Savaşanların Gözüyle Türk Alman İttifakı (1914-1918),* Necmettin Alkan ve Eyyub Şimşek (Haz.), Kronik Kitap, İstanbul, 2008, s.17-46.

Çaypınar, Hamdi; "Hamdi Çaypınar'ın Havacılıkla İlgili Anıları", *Hava Kuvvetleri Dergisi,* Sayı:273, s.3-23.

Durusoy, Cemal; "I. Dünya Savaşının Dönüm Noktası: 3 Mart'ta Çanakkale'de Havadan Yapılan Bir Keşif", Röportajı yapan: Aydın Dokur, *Hayat Tarih Mecmuası*, cilt: 2, sayı: 12, Ocak 1969.

Flanagan, B.P.; "The Reports Of Major Erich Serno, Part: 1-2", *Cross & CockadeJournal*, 1970. Vol:11, No:2, s.97-175.

Flanagan, B.P.; "The Reports Of Major Erich Serno, Part: 3", *Cross & Cockade Journal*, 1970. Vol:11, No:3, s.224-243.

Flanagan, B.P.; "The Reports Of Major Erich Serno, Part: 4", *Cross & Cockade Journal*, 1970. Vol:11, No:4., s.346-369.

Gümüşdoğrayan, Okan; *"Çanakkale Savaşları'na Hava Harekatları'nın Etkisi"*, *Çanakkale 1915, Tarih, Edebiyat ve Sanat*, Mehdi İlhan, Mehmet Bulut, İbrahim G. Yumuşak (Ed.), İstanbul Zaim Üniversitesi, İstanbul, 2017, s.331-354.

Keleş, Nejdet; "Birinci Dünya Savaşı Öncesi Ve Sonrasında Almanlarda Türk İmgesi", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 24, 2016, s.113-142.

Keser, Ulvi; "Türkiye'nin İlk Havacılık Kitabı Vesait-İ Tayeran Ve Mithat Tuncel Bey Üzerine Bir Değerlendirmesi", *Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923,* Havacılık Tarihi Sempozyumu, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s.255-292.

Kurt, Deniz; Korkmaz, Erdal; "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)", *Savunma Bilimleri Dergisi*, Kasım 2018, Cilt 17, Sayı 2, s. 207-251.

Soytürk, Mete; "Full German Officers Name in Ottoman Army", *https://forum.axishistory.com, (Erişim tarihi 30.09.2020)*

Sözeri, Emin Nihat; "Türk Tayyareciliği", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 202, s.44-45.

Süer, H.; "Çanakkale Muharebelerin'de Türk Pilotu", *Çanakkale Muharebeleri 75nci Yıl Armağanı*, Genel Kurmay Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1990, s.135-140.

Ursinus, O. (Hrsg.); "Zeitschrift Flugsport", *Jahrgang 1912*, No: 22, Frankfurt am Main, s.834.

Uyar, Mesut; "Çanakkale'nin Unutulmuş Savaşı", *Çanakkale 1915*, Sayı:14, Aralık 2012, Yıl:4, s.44-49.

Yıldız, Gültekin; "Türk-Alman Askeri İttifakı: Silah Arkadaşlığı mı, Menfaat Ortaklığı Mı?", *Derin Tarih*, Özel Sayı:1, s.111-117.

Yılmazer, Bülent; "Balkan Harbi'nde Hava Gücü, Askerî Havacılıkta Perdenin Açılması", *Dokuzuncu Askerî Tarih Semineri Bildirileri*, c.II, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006., s. 229-253.

Yılmazer, Bülent; "Çanakkale'de Küçük Gösteri: Hava Savaşları", *Savunma ve Havacılık*, No: 112, s.97-102.

İnternet Siteleri

www.icaci.org
www.buddecke.de
axishistory.com
egitişim.gen.tr

İNDEKS

A

Albatros 22, 46, 58, 61, 64, 68, 72, 76, 78, 79, 89, 93, 94, 104, 107, 109, 111, 116, 118, 121, 129, 135, 136, 140, 142, 151, 152, 179, 183, 201, 203
Alman Askeri Misyonu 48
Alman Donanması 84
Alman Genelkurmayı 15, 18, 39, 45-48, 65, 72, 73, 104, 111, 114, 116, 125, 133
Almanya 9, 12, 15, 19, 21-23, 26, 27, 29, 31-40, 42, 45, 46, 48-50, 54, 57-62, 64-68, 70-74, 80-82, 84, 86, 88, 90, 94, 102-105, 107, 109, 113-115, 118, 120, 121, 124-127, 132-134, 138, 142, 147, 153, 157, 158, 162, 163, 168, 171, 176-178, 181, 182, 186, 188, 201, 211, 212
Amanos 75, 99, 102, 147
Amman 112, 128, 134, 140, 141, 149, 150, 155, 173, 187, 191
Avusturya-Macaristan 36, 65, 67, 72
Avusturya-Macaristan Ordusu 67

B

Bakırköy 61, 62
Balon 127, 128, 193
Basra Körfezi 74, 114
Berlin 4, 30, 35-38, 41, 42, 47, 48, 64, 65, 67, 72, 74, 119, 142, 146, 168
Bozcaada 58, 61, 164, 186
Breslau (Midilli) 88
Bronsart von Schellendorf (General) 38, 49, 126
Buddecke (Üsteğmen) 13, 14, 16, 74, 81, 90, 168, 182, 185, 201, 212
Bulgaristan 4, 22, 37, 39, 46, 48, 54, 58, 60, 61, 65, 73, 84, 94, 108, 111, 144, 147, 153, 156, 176, 186

C

Cemal Paşa 38, 73, 98, 99, 117, 120, 121, 124, 158, 176, 180, 189, 212
Çanakkale 13, 16, 19, 20, 22, 27, 31, 38, 47, 49, 53, 54, 57-62, 65, 70, 73, 74, 80-82, 84, 89, 94, 98, 125, 127, 128, 144, 149, 150, 151, 158-160, 164, 168, 170, 173, 177-179, 181, 183, 185-189, 194, 201, 207
Çanakkale Boğazı 53, 59, 60, 70, 82, 151, 164

D

Dedeağaç 90, 144
Denizaltı 39, 69, 70, 84, 85, 92, 108, 150, 158, 164

Dicle 77, 92, 95-97, 114, 135, 136, 153, 168, 169, 172
Diyarbakır 95, 102, 103, 139, 148, 149, 152, 153, 154, 194

E

Edirne 22, 54, 60, 65, 67-69, 111, 144, 162
El Ariş 99
Enez 69, 90
Enez Körfezi 90
Enver Paşa 12, 13, 38-40, 45, 47, 48, 54, 74, 83, 84, 86, 87, 111, 114, 116, 121, 123-127, 131, 133, 134, 152, 153, 155, 157
Erzincan 78, 79, 94, 109, 151, 152
Erzurum 79, 151, 152
Eskişehir 47, 94, 96, 113, 114, 115

F

Faller (Yüzbaşı) 59, 82, 92, 96, 97, 134, 171
Fazıl Bey 15, 88, 89, 90, 96, 152, 213
Fırat 77, 97, 135, 167, 175, 179, 195
Filistin 30, 39, 50, 72, 73, 92, 98, 100, 112, 113, 115, 116, 119-121, 123-128, 131, 133, 134, 139-141, 146, 147, 149, 154, 161, 170, 171, 175-179, 182, 184, 186, 189, 191-196, 211-213
Fokker 16, 22, 41, 65, 68, 73, 74, 80-82, 88-90, 93, 94, 98, 104, 105, 109, 142, 181, 182, 186
Fransız 16, 52, 57, 58, 59, 69, 74, 88, 91, 94, 96, 143, 144, 150, 164, 168

G

Gelibolu 38, 39, 59, 65-67, 69, 82, 85, 90, 91, 149, 162, 164, 171
Goltz Paşa 92, 98
Göben (Yavuz) 88
Gökçeada 61
Graetz (Binbaşı) 103, 124, 172
Gülek Boğazı 75, 76

H

Halep 50, 93, 100, 101, 115, 148, 149, 150, 162
Haliç 69
Halil (Kut) Paşa 15, 81, 88, 114, 115, 134
Hattendorf (Binbaşı) 109, 110, 114, 173, 175
Herkulesbad 54, 58, 60, 61, 64, 65, 68, 70, 84
Hicaz 72, 77, 91, 99, 112, 121, 140, 141, 149, 150, 154, 179, 191, 195

İ

İngiliz 16, 17, 23, 24, 38, 39, 57-59, 69, 74, 77, 82, 85, 88-93, 96, 100, 102, 111, 114, 116, 119, 120, 121, 123-125, 127, 128, 129, 135-139, 141, 148-151, 153-155, 159, 164, 168, 169, 172, 179, 182, 202, 203
İran 92, 93, 98, 102, 113, 120, 123, 149, 152-154, 156, 168, 211
İskenderun 50, 69, 70, 90, 91, 149, 186
İskenderun Körfezi 70, 90, 91, 149
İstanbul 12, 13, 17-19, 21-24, 30, 38, 39, 41, 45-50, 52-54, 56-58, 61, 62, 64, 65, 67-70, 72-75, 77-80, 82, 84-86, 88, 89, 93-95, 98, 99-102, 105, 106, 108, 109, 111, 115, 119-121, 124, 126, 127, 128, 131-134, 139, 142-144, 146-149, 152-160, 162, 169, 177, 178, 182, 188, 189, 193, 194, 197
İstanbul Boğazı 69, 70, 85, 108, 109, 127, 158
İzmir 31, 59, 67, 69, 72, 74, 84, 89-92, 97, 102, 127, 128, 134, 150, 153, 154, 158-160, 168, 171, 172, 176-178, 181, 182, 185, 186, 188, 189, 193-195, 197, 201

K

Kafkasya 39, 45, 72, 102, 109, 111, 112, 126, 128, 139, 151, 152, 168, 173, 177-179, 181, 182, 183, 189, 194, 195

Karadeniz 40, 53, 85, 87, 88, 108, 125, 148, 151, 156, 158, 169
Kartografya 159, 212
Kayseri 94, 151
Keiper (Üsteğmen) 111, 144, 178
Kettembeil (Yüzbaşı) 91, 178, 180, 183
Klaus (Astsubay) 101, 181
Konya 67
Körner (Üsteğmen) 38, 58, 65-67, 178
Kress von Kressenstein (Albay) 73, 99, 115, 126, 180
Kudüs 67, 80, 99, 100, 125, 162, 192
Kût'ül Amâre 92, 93, 96, 149, 171, 193

L

Liman von Sanders 25, 37, 38, 59, 66, 79, 80, 83, 91, 102, 121, 125, 139, 140, 147, 148

M

Marmara Denizi 39, 69, 83, 85, 89, 156, 157
Medine 77, 78, 99, 112, 118, 141, 149, 150
Mehmet Ali (Yüzbaşı) 40, 48, 50, 51, 60, 70, 103, 107
Meinecke (Teğmen) 74, 81, 181, 182
Meteoroloji 67, 80, 97, 106, 116, 162, 193, 196
Mezopotamya 24, 72, 75, 77, 92-96, 101, 109, 110, 112, 114-116, 119, 120, 123, 126-129, 134, 135, 139, 148, 154, 159, 160, 168, 170-173, 176, 177-179, 181-183, 186, 187, 189, 191, 193-196
Muhra (Üsteğmen) 74, 81, 82, 182
Musul 75, 77, 81, 94-98, 100, 102, 114, 117, 120, 126, 128, 129, 134, 135, 149, 153, 154, 162, 169, 171, 187, 191, 192, 197
Müslimiye 100, 181

N

Nuri (Üsteğmen) 24, 50, 56, 102, 103, 213

O

Osmanlı Ordusu 9, 19-22, 37, 41, 46, 47-49, 54, 71, 74, 75, 80, 81, 87, 109, 110, 119, 123, 125, 126, 141, 150, 158, 172, 212, 214

P

Paşa Bölüğü 91, 92, 99, 100, 121, 141, 154, 169
Prusya 9, 12, 36, 37, 39, 47, 48, 64, 105, 107, 119, 123, 213
Prusya Savaş Bakanlığı 48, 64, 105

R

Ramadi 136
Rizvaniye 77
Romanya 37, 48, 54, 60, 61, 108
Röder (Teğmen) 46, 70, 186
Rumpler 38, 46, 49, 50, 58, 61, 68, 72, 79, 94, 100, 104, 105, 116, 121
Rumpler-Taube 49
Rusçuk 72

S

Samarra 95, 114, 121
Schneider (Yüzbaşı) 38, 57, 164, 196
Schueler van Krieken (Binbaşı) 91
Schüz (Üsteğmen) 16, 74, 75, 81, 94, 96, 98, 110, 120, 134, 135, 182, 186, 187
Seelig (Yüzbaşı) 140, 141, 195
Selman-ı Pak 92, 96, 168
Sırp Cephesi 67
Siegert (Binbaşı) 36, 82, 83
Sina 38, 49, 72, 91, 98, 99, 100, 121, 125, 127, 170-172, 176, 211
Sina Cephesi 49, 100
Sina Çölü 100
Sivas 109, 148
Sofya 38, 48, 60, 61, 73, 86, 145
Suriye 24, 45, 53, 58, 72, 98, 147, 148
Süveyş Kanalı 73, 100

Ş

Şakir Fevzi Bey 38, 49, 87, 107



OSMANLI HAVA GÜCÜ KOMUTANI'NIN KALEMİNDEN

1830'lardan itibaren başlayan ve II. Abdülhamid döneminde belirgin hâle gelen Türk-Alman askerî yakınlığı, takip eden II. Meşrutiyet döneminde de devam etti ve 1914'te Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte silah arkadaşlığına dönüştü. O dönemde "Büyük Savaş" olarak adlandırılan Birinci Dünya Savaşı'nda, Alman subaylar ilk kez Osmanlı Genelkurmayı ve büyük birliklerde komutanlık makamlarına getirildiler. Binbaşı Erich Serno da bunlardan biriydi ve Osmanlı Hava Gücü'nün komutanlığına getirildi.

Binbaşı Serno, Avrupa Doğu Cephesi'nde görev yaptığı çok kısa bir süre dışında, dünyadaki emsalleri ile aynı tarihlerde teşkil edilmiş olan, Osmanlı havacılığının geliştirilmesi ve cephelerdeki etkinliğinin arttırılması için önemli faaliyetlerde bulundu. Birinci Dünya Savaşı'nda ay-yıldızlı bröve ile uçmanın yanı sıra, Osmanlı hava gücünün komutanlığını da üstlendi.

Osmanlı Hava Gücü kitabında yer alan Binbaşı Erich Serno'nun Alman Askerî Arşivinden (Bundesarchiv-Militärarchiv) alınan Türkiye görevini içeren şahsi dosyasında; Türkiye'de çekilmiş fotoğrafları, görev raporu, Almanya uçuş eğitimine ait fotoğrafları ve anıları bulunmaktadır. Serno'nun Türk askerî havacılığına dair önemli bilgiler içeren bu raporu Türkçede ilk defa yayınlanmaktadır.

Havacılık konusunda uzman Emir Öngüner ve Emin Kurt'un Almanca aslından çevirip zengin dipnotlar eklediği ve Türkçe kaynaklarla karşılaştırarak açıklamalarda bulunduğu ***Osmanlı Hava Gücü***, Türk askerî havacılığının kuruluş dönemi yanında Birinci Dünya Savaşı'ndaki havacılık faaliyetleri için de birinci derecede kaynak bir eser.

Kronik
kronikkitap.com kronikkitap
ISBN: 978-625-8431-80-3
9 786258 431803