

çanakkale üzerinde bir şahin

Hans Joachim Buddecke

Çeviren ve Hazırlayan: Bülent Erdemoğlu

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

HANS JOACHIM BUDDECKE
ÇANAKKALE ÜZERİNDE BİR ŞAHİN

ÖZGÜN ADI
EL SCHAHIN

ÇEVİREN VE HAZIRLAYAN
BÜLENT ERDEMOĞLU

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2009
Sertifika No: 11213

EDİTÖR
EMRE YALÇIN

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

REDAKTÖR
EŞREF BENGİ ÖZBİLEN

DÜZELTMEN
ESEN GÜRAY

DİZİNİ HAZIRLAYAN
BORA BOZATLI

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

1. BASKI: 1500 ADET, MART 2009

ISBN 978-9944-88-616-1

BASKI
YAYLACIK MATBAACILIK
(0212) 612 58 60
LİTROS YOLU FATİH SANAYİ SİTESİ NO: 12/197-203
TOPKAPI İSTANBUL
Sertifika No: 11931

Bu kitabın tüm yayın hakları saklıdır.
Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında gerek metin, gerek görsel malzeme hiçbir yolla yayınevinden izin alınmadan çoğaltılamaz, yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI
İSTİKLAL CADDESİ, NO: 144/4 BEYOĞLU 34430 İSTANBUL
Tel. (0212) 252 39 91
Fax. (0212) 252 39 95
www.iskultur.com.tr

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

çanakkale üzerinde bir şahin

Hans Joachim Buddecke

Çeviren ve Hazırlayan
Bülent Erdemoğlu

Anı

İçindekiler

SUNUŞ

Uçağın gelişimi ... ix
Amaçlar ve kişilik ... xi
Silahlar ... xi
Uçucular hayvan sever ... xii
Osmanlı havacılığının gelişimi ... xiii
Almanların gelişi ... xvi
Çanakkale'deki havaalanları ... xviii
Türk uçaklarının ulusal işareti ... xviii
Buddecke'nin Gelibolu'ya gelişi ... xx
Buddecke'nin Çanakkaleli bir tanığı ... xxii

Önsöz ... xxv

BİR HAVACININ DOĞUŞU

Nasıl Havacı Oldum ... 3
Uçuyorum ... 14
Eve Dönüş ... 21
Fokker Uçağım ... 30
İlk Av ... 33
Büyük Gösteri ... 39

ÇANAKKALE

Gelibolu Yolunda ... 53
Gelibolu'da ... 66
Boğaz Üzerinde Baskın ... 69

BATI CEPHESİ'NDE

Yeniden Batıda ... 89
Hava Savaşı ... 96

YENİDEN ÇANAKKALE
Gezici Sirk
Anadolu Manzaraları

Sonsöz

Dizin

Askeri havacılığımızın kuruluşunda emeği geçenleri, Kıbrıs'ta Amerikan ambargosu sonucu alçaktan uçmak zorunda kalarak şehit düşürülen Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel başta olmak üzere görev başındaki tüm havacılarımız ile görevi sırasında can vermiş havacılarımızı burada saygıyla anmak istiyorum.

Kitabın çevirisini büyük bir sabırla bilgisayarda yazan, kimi noktalardaki önerileriyle bana yardımcı olan sevgili arkadaşım Eşref Bülent'in emeği büyük. Yine bana desteklerini esirgemeyen sevgili annemin de öyle. Bu çalışmayı ona adıyorum ve onlara sağ olsunlar diyorum.

Bülent Erdemoğlu
Nisan 2008

Sunuş

Havada, yükseklerde bir kuş süzülüyordu. Fazla bir çaba harcamadan bunu yapıyordu. Kanatlarının ve kuyruğunun küçük bir devinimiyle, havanın gücünü yönlendiriyor, böylece yukarda kalarak, bir av arıyordu.

Çok eski dönemlerden beri havada uçan kuşları gözlemleyen insanoğlunun içinde benzer şeyi yapma özlemi uyanıyordu sürekli.

Eski uygarlıklardan kalan betimlemelerdeki kanatlı tanrıları göz önüne almazsak, söylenceye göre uçucu ilk insan, kendisine kanatlar yaparak, güneşe doğru uçmayı deneyen İkaros'tu. Benzer bir denemeyi de Hezarfen Ahmet Çelebi'nin Galata Kulesi'nden atlayarak yaptığı söyleniyordu. Ünlü sanatçı/bilgin Leonardo da Vinci'nin de bu konuda kafa yorduğunu çizimlerinden biliyoruz. Ancak, bir uçakla uçabilmeyi, 1903 yılında Wright Kardeşler gerçekleştirdi.

Uçağın gelişimi

Başlangıçta spor ve gösteri amacıyla kullanılan uçak, I. Dünya Savaşı öncesinde askeri amaçlarla da kullanılmaya başlandı. Bu konuda öncü Fransa'ydı. Fransız Savaş Bakanlığı Eylül 1909'da birkaç uçak siparişi vererek askeri amaçlı yerli üretimi başlatmış oldu. 1910 sonunda 30 uça-

ğı ve Fransız Aero-Club'ün yetiştirdiği 52 askeri pilotu vardı. 1912 yılında ulusal bir katılımla, dört milyon Frank toplanarak, başka uçak alımlarının kaynağı yaratıldı.

Alman uçak sanayiinin gelişimi ise, Graf Zeppelin'in yaptığı hava gemisinin başarısı yüzünden gecikerek, küçük adımlarla ilerledi. Önce genellikle Fransız uçaklarını kopya ederek başlayan Alman uçak üretimindeki açık, düzenlenen hava yarışmalarıyla ve 1912 yılında yine Fransa'nın yaptığı gibi ulusal bir katılımla kapatıldı.

İngiltere, henüz iki ülkenin de gerisindeydi. 1911 yılında beş uçaklık bir uçak taburu kuran İngiltere'nin, bir düzineden daha az uçucusu vardı. Ancak bir yıl sonra, Royal Flying Corp'ların kurulmasıyla, parlamentodan parasal destek alındı. Bu destek, İngiliz askeri uçuculuğuna önemli bir ivme kazandırdı.

Avusturya-Macaristan, büyük güçler arasında askeri bütçesi ve savaşa hazırlığı en az olanıydı. Avusturya yapımı "Taube Eindecker" (Güvercin tekkanat) diye adlandırılan uçak, 1910 yılında uluslararası camiaya tanıtıldı. Bununla birlikte bu uçağı, yalnızca tek bir üretici seri olarak üretebiliyordu. Savaşın yaklaştığı sırada Avusturya-Macaristan, Almanya'dan askeri uçak yedeğini artırabilmesi için yardım istedi.

I. Dünya Savaşı'nın uçaklarının hızları, 1914 yılında genellikle saatte ortalama 100 kilometreydi. Yine ortalama olarak 1000 metreyle, baş döndüren 3700 metreye çıkabiliyorlardı. Uçuş süresi ise, iki saat ile dört saat arasında değişiyordu. Bu sürenin üçte birini, zorlu yükseliş ve uzun alçalış alıyordu. Uçakların tekerlek frenleri olmadığından, yer görevlilerince kalkıştan önce motor çalışırken, tutulmaları gerekiyordu. Çok az motorda devir ayarlama düzeneği vardı. Bu yüzden pilotlar genellikle hız kesmek için motoru açıp kapatırlardı.

I. Dünya Savaşı'nın başlangıcında, henüz gelişimini tamamlamamış uçakların, mekanik düzenekleri de yalındı. Önemli parçalar, kontrplak levhaların çelik telle desteklenmesinden oluşuyordu. Pilot, bir yakıt tankının üzerinde bulunan bir koltukta oturuyordu. Kanatlar bezden oluşuyor, germe verniği ile kaplanıyordu. Göründüklerinden daha dayanıklı olmalarına karşın, bu yeni hava araçları, havanın etkisiyle sallanıyor ve her an dağılacakmış gibi patırdıyorlardı. Gerçekten de kimi zaman uçakların dağıldığı oluyordu.

Amaçlar ve kişilik

Pilotlar, keşif uçuşları yapıyor, haber taşıyor, basılı duyurular atıyor, kara ve denizdeki düşman hedeflerini bombalıyor ve düşman uçaklarıyla havada savaşa tutuşuyorlardı. Pilotlar halk arasında "şövalye" diye tanımlanıyordu. İtilaf Devletlerinin hava kuvvetlerinde pilotlar "as" olarak nitelendiriyorlardı. Başlangıçta çok iyi pilot, üstün pilot, anlamında kullanılan bu sözcük, daha sonra belli sayıda uçak düşüren pilotlar anlamında kullanılmaya başlandı.

O dönemde havacılığın propaganda ya da salt satış ve kazanca yönelik abartılı yayınlarla birlikte anıldığı düşünülürse, uçakların henüz ilk gelişim aşamasında olduğu bu dönemde, atılgan ve yürekli genç havacıların bu alanda kaydettiği başarıların önemi daha iyi anlaşılır. Bu dönemde uçak denen aletin tarihi ve yaşı, pilotlarından daha gençti.

Silahlar

Birinci Dünya Savaşı başladığında uçaklar silahsızdı. Bu yüzden pilotlar yanlarında tabanca, tüfek ve karabina ta-

şırdı. Bu, pilotun düşman toprağına zorunlu iniş yaptığında kendini savunması içindi.

Makineli tüfeğin uçağa yerleştirilmesine yönelik ilk tasarımlar 1911 yılına kadar gidiyorsa da yönetimlerin bu işi ciddiye alması 1914 yılını buldu. Bu tarihten başlayarak uçaklar, makineli tüfek, pilotun kişisel tabancası, el bombaları, ilk olarak Fransızlarca kullanılan ve *fléchettes* dedikleri, daha sonra savaşan diğer güçlerce de benimsenen ve canlı hedeflere karşı kullanılan 10 cm uzunluğunda, uçları sivri metal çubuklar, uçak bombaları ve deniz hedeflerine karşı deniz uçaklarında kullanılan torpidolarla donatıldı.

Uçucular hayvan sever

Belki savaşın tekdüzeliğine karşı bir önlem olarak, belki de havadaki gergin çatışma anlarından sonra indikleri yeryüzünde, onları bekleyen biri olduğunu bilmek hoş geldiği için, Batı Cephesi'ndeki havaalanlarında bir kedi köpek ordusu yaşıyordu.

Sözgelimi bir Fransız'ın leyleği, Amerikalı gönüllülerin iki aslan yavrusu vardı. Bir Amerikalı siyahî pilot uçuş giysisinin altında küçük maymunuyla birlikte uçuşa çıkıyordu.

Hayvanların pilotlara doğrudan yardımları da söz konusuydu. Uçaklarda telsiz yaygın değildi. Ancak iletişim bazen uçakla birlikte uçuşa çıkarılan güvercinlerle sağlanıyordu. Posta güvercinleri denize zorunlu iniş yapıldığında yaşamsal önem taşıyordu.

Bizim havaalanlarımızda benzer bir durum olduğuna ilişkin bilgimiz yok. Ancak, Buddecke'nin de sözünü ettiği gibi, pilotların yanlarında götürdüğü ve uğur getirdiğine inandıkları "fetiş"leri var.

Osmanlı havacılığının gelişimi

1910-1911 yılları arasında Batı'da başlayan, askeri amaçlı hava gücü kurulmasına ilişkin çalışmalar, Osmanlı ordusunca da izleniyordu. Fransız ordusunun 1911'de düzenlediği Picardie Manevraları'nda Paris Askeri Ataşesi Ali Fethi (Okyar) ve Mustafa Kemal (Atatürk) Beyler de uçakların gözetleme amaçlı kullanılışını gözlemlemişlerdi. Harbiye Nezareti'nin Teknik Kıt'alar ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliği'ne 13 Ekim 1910 tarihinde gönderdiği yazıyla, Türk askeri havacılığının kuruluşunun somut adımları atılmış oldu. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın da girişimleriyle, uçak alımı ve pilotların yetiştirilmesine karar verildi. 1911 yılında yapılan ön sınav ve denemelerde başarılı olan Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev) ve İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan Beyler, Fransa'daki Blériot Havacılık Okulu'na gönderildiler.

Kuruluş döneminde, askeri havacılıkla ilgili kararlar Harbiye Nezareti'nce alınıyor, uygulamalar da "Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettiş-i Umumiliği"nce yapılıyordu. Planlama ve uygulamadan doğan görüş ayrılıkları ve bunun getirdiği sorunların aşılması için, 1911 yılında Harbiye Nezareti 2. Şubesi'nde görevlendirilen Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey, 1912 yılı Mart ayında planlama ve uygulamayı yürüten her iki birimden kişilerin yer aldığı bir "Tayyare Komisyonu" kurdu. Kurumlaşmanın ilk adımı olarak da, Yeşilköy yakınlarında Safra Düzlüğü seçilerek bir uçuş alanı ve hangar yapıldı. Bu sıralarda Fransa'daki eğitimlerini tamamlayan ilk iki pilot, 1912 baharında yurda dönmüşlerdi.

Bütçedeki sıkıntılardan dolayı, ".Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti" kasasında toplanan paranın bir bölümü, uçak alımına ayrıldı. Mahmut Şevket Paşa'nın da maaşından katkıda bulunması ve halktan toplanan yar-

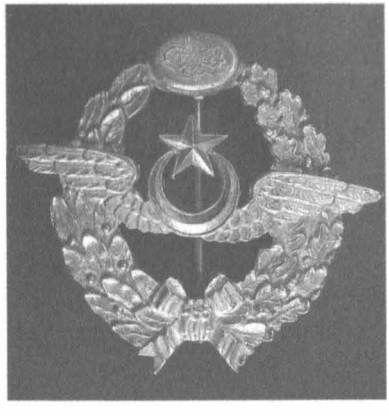
dımlarla ilk uçaklar alındı. 1912 yılı başlarında, Fransız yapımı 35 beygirlik Anzani marka motorlu, tek kişilik Deperdussin marka okul uçağı ve 70 beygirlik Gnome marka motorlu, çift kişilik ve *Osmanlı* adı verilen Deperdussin marka uçaklar alındı. Yine Fransız R.E.P. (Robert Esnault-Pelterie) Fabrikası'na da iki uçak siparişi verildi. Bu uçaklardan birini, pilot Gordon Bell, 1912 Nisan ayı ortalarında İstanbul'a getirdi. 20 Nisan 1912'de *Ordu* adı verilen R.E.P. marka uçakla, İstanbul üzerinde 45 dakikalık bir uçuş yaptı. Aynı gün Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey de, kurulumu bitirilen tek kişilik Deperdussin marka okul uçağıyla uçtu. Böylece bu tarih, bir Türk pilotun ilk uçuşu olarak Türk havacılık tarihinde yerini aldı. İlk pilotlardan sonra bu kez yedi kişilik bir pilot adayı grubu, R.E.P.'de uçuş eğitimi aldı. Üçüncü grup adaylar ise, İngiltere'de Bristol Uçuş Okulu'na gönderildi. Bunlardan beşi pilotluk, ikisi ise uçak teknisyeni eğitimi alacaklardı. Ancak bunlardan Çarkçı Üsteğmen Fethi (Önuçar) Bey de uçmaya olan ilgisi ve yeteneğiyle pilot olarak eğitim almaya başladı.

8 Ekim 1912'de Balkan Savaşı'nın başlamasıyla, İngiltere'de eğitimde bulunan adaylar, eğitimlerini bitiremeden yurda döndüler. Bunlardan Üsteğmen Fethi Bey'in de aralarında bulunduğu dördü, daha sonra Yeşilköy Tayyare Mektebi'nden pilot brövelerini aldılar.

Balkan Savaşı başladığında, Blériot ve Robert Esnault-Pelterie üreticilerinden uçuş eğitimi alan Fesa, Salim, Cemal, Refik, Mithat, Fevzi, Salim ve Nuri Beylerden oluşan sekiz pilot ile İngiltere'den Bristol Uçuş Okulu'ndan eğitimlerini bitiremeden dönen Fethi, Fazıl, Abdullah ve Mehmet Ali (Kurçer) Beylerin oluşturduğu bir grup pilotla, on uçaktan oluşan bir hava gücü vardı. Savaş boyunca üç uçak daha alındı. Pilot açığını kapatmak için Fransa'dan üç pilot, üç teknisyen; Almanya'dan da dört pilotla, iki

teknisyen getirildi. Kırklareli'ndeki Doğu Ordusu buyruğuna Yüzbaşı Cemal komutasında Türk pilotlarla, iki Alman pilot ve iki uçak verildi. Selanik'teki Batı Ordusu'nun buyruğuna da yine iki uçak, Türk pilotlar Mehmet Fesa ve Nuri Beylerle, gözlemci olarak da Fethi ve Abdullah Beyler ve bir Fransız pilot gönderildi. Ordunun bozgun halinde geri çekilmesi sırasında, bazı uçaklar düşman eline geçti. Savaşın daha sonraki dönemlerinde gerek pilotların, gerekse yönetimin deneyim kazanmasıyla Mehmet Fesa, Fazıl, Salim, Nuri ve Fethi Beyler pilot; Kemal, Kenan, Tahsin, Mehmet ve Sadık Beyler de gözlemci olarak gözetleme görevleriyle Çatalca Muharebesi'nin kazanılmasında etkili oldular.

1914 Mart ayında havacılık konusundaki gelişmeleri görmek ve Türk askeri havacılığının başına bir uzman havacı bulmak için, Avrupa'ya aralarında iki denizcinin de bulunduğu dört kişilik bir inceleme kurulu gönderildi. Avusturya, Almanya ve Fransa'daki üreticilerle havacılık merkezlerini gezen kurul, Mayıs 1914'te yurda dönerek, 20 kara uçağı ve 15 Nieuport 6H[ydro] deniz uçağı satın alınması ve havacılığın geliştirilmesi için de uzman olarak bir Fransız hava subayının getirilmesini önerdi. Kurulun önerisi üzerine, 21 Mayıs 1914'te Fransız Yüzbaşı Marki de Gois de Mezeyrac, binbaşı olarak Tayyare



Osmanlı Hava Kuvvetleri'ne ait rozet
(Başar Eryöner arşivi)

Mektebi müdürlüğüne atandı. 15 Nieuport deniz uçağı ile deniz havacılığının ilk büyük uçak siparişi verilerek, bu uçaklar için gerekli olan pilot ve gözlemcileri yetiştirmek üzere Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne yakın bir yerde, Yeşilköy Feneri'nin doğusundaki koyun kıyısında ayrı bir Deniz Tayyare Mektebi'nin kurulmasına karar verildi. Ancak deniz uçuş öğretmeni bulunmadığından, pilotların Kara Tayyare Mektebi'nde eğitim almaları bir zorunluluk olarak ortaya çıktı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun tarafsızlığı sırasında İtilaf Devletleriyle yaşanan gerilim arttığında, Osmanlı ordusunun güvenilir bir hava gözlem yeteneğine gereksinmesi olduğu görülmüştü. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, Fransız yönetimi, sipariş verilen 15 uçaktan yapımı biten üçüne el koyunca, diğer seçenekler araştırıldı. Bunlardan Amerikalı uçak yapımcısı Glenn L. Curtiss, 9 Eylül 1913'te Harbiye Nezareti'ne bir mektup yollayarak, deniz uçağı satmak için girişimde bulunmuştu. 1914 Nisan başlarında Amerikalı pilot John Dale Cooper, İstanbul'a bir Curtiss F2 modelini satış için getirdi. 16 Haziran 1914'te gösteri uçuşu ve bir yardım etkinliği düzenlendi. Deniz Yüzbaşı Necmettin Bey başkanlığında denizci ve karacı pilotlardan oluşan kurul, uçağın alınmasını kararlaştırdı. 1914 yılında bir eğitim uçuşu kalkışında kaza geçirerek kullanım dışı kaldı. Bu uçak daha sonra onarılarak, yalnızca yer eğitimlerinde kullanıldı.

Almanların Gelişi

1914 Ağustos başında I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, Binbaşı de Gois ülkesine döndü. Savaşın çıkışıyla, onun döneminde bir Fransız'ın İstanbul'a satmak için getirdiği iki Nieuport H deniz uçağına yönetimce el konuldu. Birisi tek kişilik, diğeri ise iki kişilikti. İki kişilik olanına *Mahmut*

Şevket Paşa adı verildi. Böylece Deniz Tayyare Mektebi'nin Curtiss F2'den sonra, iki uçağı daha oldu. Eldeki uçaklar seferberlik planına göre dağıtılmaya başlandığında Nieuport'lardan biri Çanakkale'ye gönderildi. Pilot Üsteğmen Fazıl 17 Ağustos 1914 günü ikinci uçuş denemesinde Nieuport'la Nara'daki alana inmeyi başardı. 25 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale Nara Meydanı'na konuşlandırılan Nieuport tipi deniz uçağı ile Deniz Yüzbaşı Savmi (Uçan), Üsteğmen Fazıl ve Üsteğmen Cemal'in yaptığı gözlem uçuşlarıyla bölgedeki İngiliz ve Fransız gemilerinin etkinlikleri izlenmeye başlanmıştır.

Tek uçakla sürekli gözlem yapma olanağı olmadığı için, 19 Ekim 1914'te Yüzbaşı Savmi iki kişilik *Mahmut Şevket Paşa* deniz uçağıyla, Boğaz'daki tek uçaktan oluşan hava gücünü desteklemek için Çanakkale'ye gönderildi. Yüzbaşı Savmi bu tarihten üç ay önce pilotluk eğitimine başlamış yeni bir pilottu. Çanakkale'ye yaklaştığı sırada motorda çıkan sorun nedeniyle, Şarköy civarında denize zorunlu iniş yapmış, bir süre sonra gelen yardımla uçak kıyıya çekilmişti. Tek kişilik Nieuport'un yedek parça sıkıntısından, iki kişilik Nieuport'un ise, Şarköy yakınlarındaki bu arızadan dolayı kullanılmaz duruma gelmesiyle, elde uçak kalmadı. Kısa bir süre boş kalan Nara Deniz Uçak Üssü'ne, Alman Deniz Uçak Birliği'nin bir bölüğü yerleşti. Üs genişletilerek, kullanımı sürdürüldü. Tüm aksaklıklara ve güçlüklere karşın, Çanakkale Boğazı'ndaki küçük birlik, şaşılası işler gördü.

Ocak 1915'te, Batı Cephesi'nde kendisini kanıtlamış olan Üsteğmen Erich Serno, askeri havacılığı örgütlemesi için Osmanlı İmparatorluğu'na gönderildi. Osmanlı ordusunda yüzbaşılığa yükseltilen Serno, çalışmalarına başladı. Almanya'dan uçak, araç gereç, pilot ve yer ekibi getirilmesinde oldukça etkin olarak görev alan Serno, daha sonra binbaşılığa yükseltildi ve savaşın sonuna dek Osmanlı İmparatorluğu'nda kaldı.

Çanakkale'deki havaalanları

Çanakkale Hava Bölgesi'nin savunması için biri Çanakkale'nin 3 km dışında bir havaalanı,[1] Nara ve Köseburnu'nda deniz uçakları için yapılan iki sundurmadan oluşan üs, Buddecke'nin de anılarında sözünü ettiği Cumalı Deresi[2] yakınlarında Galata'daki[3] havaalanları kullanılmıştır. Boğazı savunmakla yükümlü olan 5. Ordu'nun savunma alanı içerisine ayrıca, Uzunköprü'deki ve İzmir'deki havaalanları da giriyordu.

Türk uçaklarının ulusal işareti

Uçaklarda uçağın tanınmasına yarayacak ulusal işaretler olmadığından, Balkan Savaşı'nda zor koşullarda görev yapan pilotlarımızın kendi birliklerimizden açılan ateşten yakınmaları sonucu, 6 Mart 1913'te yayınlanan bir buyrukla, kanat altlarına portakal renkli ay yıldız boyanması buyruldu. Çanakkale Savaşı sırasında ise Türk uçaklarındaki ulusal işaret, siyah bir kare ve çevresinde beyaz bir çizgiden oluşuyordu. Bu uygulamanın neden değiştiği konusunda kesin bir bilgi yoktur. Ancak uçakların Almanya'dan ödünç verilmiş olması gibi bir nedenle, uçaklardaki Alman Haçı'nın daha kolayca böylesi bir işarete dönüştürülmüş olması olasıdır.

[1] Avlan Çayırı. Buddecke Çanakkale'deyken o yörede bir düşman uçağı göründüğünde hemen motosikletine atlayıp Avlan Çayırı'nda bekleyen uçağına gider, hemen havalanarak onları karşılarmış. Bu bilgiyi ve Buddecke'yi tanımış olan babasının ona anlattıklarını aktaran Şevki Suda'ya teşekkür ederim. Bu konuda daha fazla bilgi "Sunuş" bölümünün sonunda yer almaktadır.

[2] Burası bir dönem Serno Deresi olarak anılmıştır.

[3] Bugünkü Sütlüce Köyü.



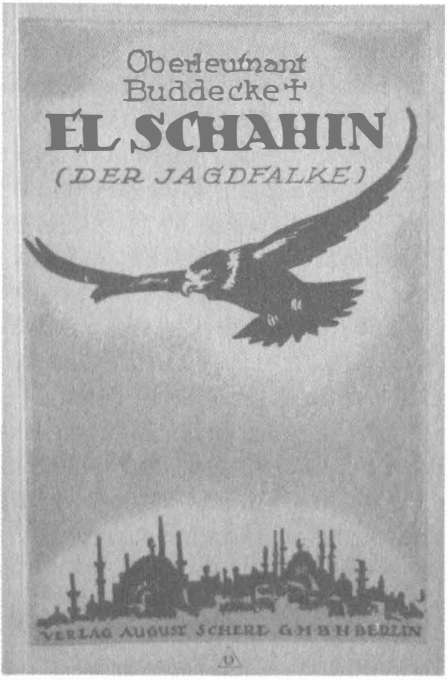
Çanakkale üzerinde Türk uçaklarını gösteren bir Alman kartpostalı
(Başar Eryöner arşivi)

Buddecke'nin Gelibolu'ya gelişi

Buddecke'nin öyküsü, tam bir azim öyküsüdür. Genç yaşta dünyayı tanımak için gittiği Amerika'da, havacılığa gönül veren bu deli dolu oğlan; kimi zaman yürümeyi henüz öğrenen bir çocuğun düşüp kalkması gibi, uçakla döne çarpa, kimi zaman da bir sallanan koltuk ve yürüyüş sopasıyla "pilotçuluk oynayacak" denli dış dünyadan kopuk, ama o ölçüde istekli ve gözü karadır. Buddecke, savaşın çıkışıyla birlikte ülkesine yardımcı olmak için Almanya'ya döner. Burada, Fransa'nın kuzeyinde görevlendirilir. Gelibolu'da, İngiliz uçaklarının "köpeksiz köyde değneksiz gezinmeleri"nin önüne geçmek için, pilotlara ihtiyaç olduğunu öğrendiğinde, yakın arkadaşı Schüler ile birlikte Osmanlı ülkesi görevi için dilekçe verir. İsteği kabul edilir, ancak arkadaşının ataması yapılmaz ve ondan ayrılmak zorunda kalır.

Buddecke Aralık 1915'te, tekkanatlısıyla ordu üst yönetimince Osmanlı İmparatorluğu'na gönderilir. Deneyimli uçucu, burada çok başarılı olur. Bu yüzden Türkler onu "Şahin" ya da "Vuran Şahin" diye adlandırdılar.

Buddecke, 12 Nisan 1916'da Almanya'nın en yüksek askeri nişanı olan Pour le Mérite madalyasıyla ödüllendirildi. Bir süre sonra da geçici bir görevle Gelibolu'dan Batı Cephesi'ne dönmesi gerekti. Çünkü Verdün'de zorlanan Fransızları rahatlatmak için, İngilizler 1 Temmuz 1916'da, iki milyon askerle yeni bir taarruz başlatmışlardı. Bu, Somme Taarruzu'nun başlangıcıydı. İtilaf topçuları, İngiliz gözetleme uçaklarının desteği sayesinde rakiplerini daha da bunaltır olmuştu. Günde bir milyon şarapnel atıyorlardı. Gökyüzü, neredeyse İngiliz gözetleme uçaklarının motor gürültüleriyle dolmuştu. Beş uçaklık Alman savaş birliğine, 18 uçaklık İngiliz savaş birliği düşüyordu. Buddecke 1916 sonbaharında, Batı Cephesi'ne döndü ve



Buddecke'nin kitabının ilk baskısının kapağı

dört numaralı avcı birliğinin başına verildi. Bu birlik, Vaux Avcı Birliği Komutanlığı adını alıncaya değin genişleyecekti. Aralık 1916'da yeniden Gelibolu'ya dönerek, 1917 yılının sonuna kadar burada kaldı.

Bu arada Anthony Fokker, pervaneyle eşgüdümlü çalışan, makineli tüfeğin pervanenin arasından ateş edebilmesini sağlayan bir düzenek geliştirmişti. Bu nedenle, yeni bir yapılanmaya gereksinme vardı. Alman savaş komutası, düzenleme için Bölcke'nin yol göstericiliğine ihtiyaç duyuyordu. Ağustos ayında, bir resmi gezi için gittiği Osmanlı İmparatorluğu'ndan geri çağrıldı. Ağustos sonunda yedi hava birliği kurulmuştu. Batı Cephesi'nin yıldızı Yüzbaşı Oswald Bölcke, bunlardan iki numaralı ola-

nına komuta ediyordu. Pilotlarını, denetleme sırasında kendisi seçmişti. Buddecke de bu düzenlemeyle kendi isteği sonucu Gelibolu'dan çağrılıp, avcı birliği "Jasta 30"da görev aldı. On üç resmi zaferi olan Buddecke, daha sonra kolundaki sakatlıktan dolayı, zor bir süreç geçiren eski arkadaşı Rudolf Berthold'un komutan vekili oldu. 10 Mart 1918'de de "Jasta 18"in yedi uçağı, Buddecke ve Berthold de aralarında olmak üzere Harmes kasabası üzerinde 18 uçaklık bir İngiliz birliğiyle çatışmaya girdiler. Kolu sakat olan Berthold, İngiliz uçaklarınca kuşatılınca Buddecke, ikinci ve son kez arkadaşının yardımına koştu. Dikkati kendi üzerine çekerek, liderini ve arkadaşını korudu. Ancak, ölümcül bir yara alarak, uçağıyla yere çakıldı. On iki gün sonra da, Berlin Invalidenfriedhof Mezarlığı'nda toprağa verildi. Anılarıysa daha sonra babası tarafından yayımlandı.

Buddecke'nin Çanakkaleli bir tanığı

2008 güzünde Çanakkale'de güzel bir rastlantı sonucu tanıdığım emekli eczacı Şevki Suda, bir Alman pilotunun savaş anılarını Türkçeye çevirdiğimi öğrenince, "Yahu," dedi, "babam hep anlatırdı, savaşta Bodege diye bir Alman pilotunu bire bir tanımış."

Bunun üzerine 1940 doğumlu Şevki Suda'dan 1888 doğumlu babası Hüseyin Kâzım Suda'dan dinlediklerini anlatmasını rica ettim. Girit'in Hanya kentinde doğan Yargıtay'dan emekli Hüseyin Kâzım Suda, Hukuk Fakültesi'nde öğrenciyken 1915'teki Seferberlik'te okulu bitirmeden İstanbul'da askere alınıyor. Rumca bildiğinden, sivil giysili istihbaratçı olarak askerlik görevini yapmaya başlıyor. Çanakkale savaştan dolayı boşaltılınca, Suda ve ailesi Çanakkale'nin kuzeyindeki Özbek Köyü'ne göçüyor.

Hüseyin Kâzım Bey savaş sırasında herhalde bu taşın-

ma işine yardım için olsa gerek, kısa süreli bir izinle ailesinin yanına geliyor. Bu sırada "Mülazım Bodege"nin hava çarpışmalarının tanığı oluyor. Şevki Suda aktarıyor:

"Boğaz'a operasyon yapıldığında babam Çanakkale'de. Hemen geriye dönmüyor babam. Bire bir seyretmişler, çıkmışlar tepelere. Havada, derdi, o uçakların sesini duyduğumuz zaman gelen zaten bir iki uçaktı. Önce balonla keşif yapılmış, sonra Çanakkale bombalanmış. Bu akınlardan bir tanesinde kuyruğunda Fransız bayrağı olan bir uçak, çift satıhlı diyorlar onlara, Bodege tarafından düşürülüyor. Biz havadayken seyrettik, diyor. Makineli tüfek atışlarını, hatta sesini de taklit ederdi rahmetli, u-u-u-u diye. Hatta uçak parçalanmış, pilot bohça gibi düşmüş, üzerinde mermi izleriyle. Bedenini yerde görmüş Avlan Çayırı'nda. Tahta-bez uçaktan anı diye parça koparmışlar.

...

Bodege Çanakkale'de çok bilinen bir adam. Ölüm haberi gelmiş kente. Millet bayağı bir matem yapmış. Kim olduğunu biliyorlar. Çünkü Bodege burada halkın arasında yaşarmış."

Gelibolu hava bölgesinde uçan bu şahin, şimdi Berlin'de sonsuz uykusunu uyuyor. Yerindeyse şimdi Türk şahinleri var.

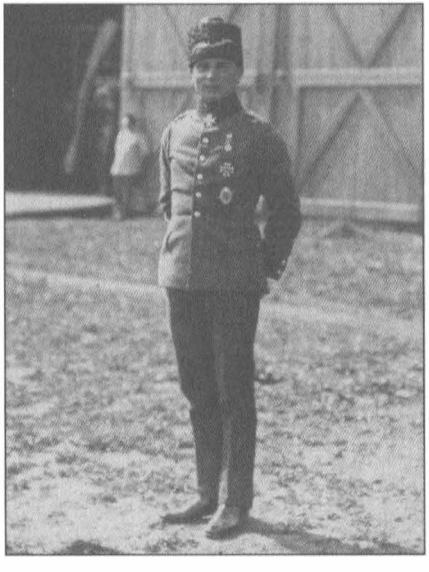
Bülent Erdemoğlu
Çanakkale, Ekim 2008

Önsöz

Bu savaş anılarını 10 Mart 1918 günü, Batı Cephesi'ndeki bir hava savaşında yaşamını vatanın sunağına bırakan sevgili oğlumun son dileği olarak yayınlıyorum. Bu anılar, İzmir'de bulunduğu sırada yazıldı. Bir izin sırasında, babaevinde bitirildi. Ölüm, onu silah ve kanatlarından ayırdı. Çok istediği Alman zaferini, savaşarak yaşayamadığı gibi, düşüncelerini döktüğü yapıtının yayımlandığını da göremedi. Ancak bu anılarla, kendisine insan ve pilot yanının yer aldığı bir anıt dikmiş oldu. Onu, yaşarken birçok kez onurlandıran vatanına teşekkür armağanı olarak ve Alman gençliğine de kahramanlığa yol göstermesi için bıraktı.

Berlin, 1918 Baharı
Yarbay Albert Buddecke
Ordu Karargâh Kurmay Başkanı Vekili

Bir Havacının Doğuşu



Hans Joachim Buddecke üniforması ve bröveleriyle (Bülent Erdemoğlu arşivi)

Nasıl Havacı Oldum

"Oh" dedi, Amerika'daki sevgili kuzinim, ona Zafer Sütunu'nu gösterdiğimde. "Oh Hans, Emörike'ye bize gelmelisin, çok eğlenirsin."

Kuzinimin bu "Oh"u ve ardından yaptığı "Emörike"ye gitme çağrısı, uzun süre kafamda dolaştı. Gururla taşıdığım bir üniformaya –bir Hassa Alayı'nda teğmendim– karşın, dünyayı görmek için bir fırsattı. Karar vermem, bu günden yarına uzanan bir süreçte olmadı, ancak güzel bir günde amcama bir mektup gönderdim ve birkaç hafta sonra İndianapolis İstasyonu'ndaydım.

İlk günler, gerçekten çok güzel ve neşeliydi. Tıpkı kuzinimin söylediği gibi "çok eğlenceli"ydi. Ama ben bunun için gelmemiştim. Amcamla bu konuyu konuşmak istedim. Konuşma, iş konuşmasına dönüştüğünde bana kucak açan yakınım gitmiş, yerine isteksiz, sayılarla konuşan, Amerikalı bir işadamı gelmişti.

"Ne yapabilirsin?"

Ne mi yapabilirdim? Askeri öğrenciliğim ve teğmen eğitimim, bana birtakım pratik bilgiler sağlamıştı. Komuta etmek, en kötü olasılıkla takım elbise ilikleyerek sivil bir işte çalışmak... Bunlar olabilirdi. Ama başka ...

Bu nedenle sustum.

"Teknik bilgin var, öyle değil mi? Özellikle otomobillerden anlıyor musun?"

Bir dakika. Otomobillerden anlıyor muydum! Bu, benim için bir cankurtaran simidiydi. Her ne kadar şimdiye

değin benim ilgimi, yalnızca bir yerden bir yere gitmek için çekmiş olsalar da, otomobillerle ilgileniyordum. Ancak, bu da bir teknik ilgiydi. Böylece, "Evet" dedim. Amcam, benim –daha ilk gün anlamıştım– iyice üzülmemi istiyordu. "Evet"imi, bana ilişkin planlarını uygulamak için bir onay olarak algılayıp, olabildiğince çabuk, beni bir fabrikaya yerleştirdi. Böylece uzun zamandır uğraştığım, kendi ayaklarım üzerinde durma düşüncesi gerçekleşmişti. Ama nerede ve nasıl?

Günde on saat, kimi zaman pazar günleri de, mengenenin başında çalışıyordum. Ellerim nasırlaşmıştı. Yanı başımda doğru dürüst iki söz edebileceğim, benimle ilgilenen hiç kimse yoktu. Bana bir şey öğretebilecek, toy ve işe yaramaz biri bile yoktu. Başka türlü olmasını dilerdim, ancak dişimi sıkmaktan başka yapacak bir şey yoktu. Öğlen, mengenemin yanına oturdum. Ev sahibemin verdiği sandviç ve muzları çıkardım. Yanı başımda yaşlı bir adam, şapırdatarak ağzındakini çiğniyor, ara sıra tükürüyordu. Tüm açlığım kaybolmuştu. Yoksul insanlar, sevgili insanlar, burada tüm yaşamlarını geçiriyorlardı.

Böylece giysisini değiştirmiş bir beyefendi olarak değil, tümüyle aşağıdan yukarıya doğru tırmanan gerçek bir kalfa olarak, haftalar ve aylarca ülkeyi ve insanlarını tanıdım. Kendimi sürekli çevremdeki yığından yukarılara çıkarmak için gitgide artan bir istek duyuyordum. Ama nasıl?

Sık olmamakla birlikte, ara sıra amcamın çağrılısı olarak akşam iş çıkışında, ceketimi giyip, akşam yemeğinden sonra Dolar Prensesi'nin büyük bir istekle söylediği *Mignon* şarkısı ve çaldığı piyanonun yanında, yara bere içindeki ellerime bakarken, kurtuluş çözümü, "Limonların yetiştiği ülkeyi biliyor musun?" sorusu biçiminde çınladı.

Kısa bir süre sonra tüm çağrıları geri çevirerek, akşamın geç saatlerine değin kitaplara, sayılara, çizimlere gömüldüm. Yaklaşık dokuz ay böyle sürdü. Bir sabah, çalış-

tığım mengeneyi bıraktım ve ustabaşına telefon etmeye gideceğimi söyledim.

"Alo, Mr. Morris'in mağazası mı? Mr. Morris'in kendisiyle konuşmak istiyordum."

"Alo, Mr. Morris?"

"Arayan Mr. Buddecke, ...'nın yeğeni. Size uçak yapımı ile ilgili bir proje sunmak istiyorum. Size gelebilir miyim?" Soruma karşılık, hafif bir mırıltı geldi önce. Sonra da, "Saat üçte gelin" yanıtını aldım.

Bekleme odasında saat üçten dörde kadar bekledim. Dakikalar (kurşun gibi ağır ilerliyordu) geçmek bilmiyordu. Bunun anlamı, "Mr. Morris hâlâ meşgul"dü. Sonunda, kendimi önünde buldum. Sinekkaydı tıraş edilmiş bir yüz, boş bakan ve biraz fırlak gözleri, sıkılmış dudaklarıyla pek de sevimli gözükmüyordu. Ama bu benim için çok önemli değildi. Planımı ona anlatarak sayılarla açıkladım. Sessizce beni dinledi. Onaylama ya da olumsuzlama anlamında bir şey söylemedi. Üç gün sonra beni yeniden evine çağırdı.

Kararlaştırdığımız saatte, tam dakik olarak görüşmeye gittim. Bir süre söyleştikten sonra bana bir puro sundu. Birkaç dakika sonra, yalnızca kentin en zengin ve saygın tacirleri olduğunu bildiğim birkaç kişi daha geldi. Herkes yuvarlak masanın başında yerini aldıktan sonra, gecelerimin ürünü çalışmamı önüme koyup konuşmaya başladım. Amacım, açıkladığım gibi reklam, ulaşım, spor ve askeri amaçlı uçak yapacak bir şirket kurmakla ilgiliydi. Başlangıçta titreyen sesim, gittikçe açılarak daha emin bir durum aldı. Çevremdeki yüzlerde bir onay belirtisi ararken, karşımda oturan biri dışında, soğuk bir duygunun ayırdına vardığımı hâlâ çok iyi anımsıyorum. Başını ara sıra dotça sallıyordu. Hatta bir ara olumlu bir şey söylemişti. Aşağı yukarı şöyleydi: "Evet, evet. Almanlar. İngiltere'de *lanet Alman profesörler*den nasıl çekindiklerine inanmak çok

güç." O gün, herhangi bir karara varılmadı. Tüm hesaplar doğru, her şey açık ve güzeldi. Ancak tek bir şey eksikti. Bu beylerin önünde masaya yatırdığım planın yanı sıra, eksik olan bir şey vardı. O da benim gerçekten konunun uzmanı olup olmadığıma ilişkin bir kanıttı.

Ertesi sabah isteksizce fabrikaya yollandım. İş elbisemi giydim ve mengenemin çevresinde el işlerimi yapmaya koyuldum. O sırada bir rastlantı bana yardımcı oldu. İş dünyasında kriz çıkınca, çalıştığım fabrika çalışmayı durdurdu. Daha önce belirtmiş olduğum gibi, bölgede tek başıma değildim. Burada birkaç fabrikası olan amcamın sorumluluğundaydım. Amcam beni tüm yabancılarla olduğu gibi, alt basamaklardan çalışma yaşamına başlatmış, böylece kendi kendime yeterli olup olamayacağımı görmek istemişti. Şimdi çalıştığım fabrika kapanacağından, kendi yanında alım satımla ilgili bir iş önerdi. Öneriyi kabul ettim ve iki ay boyunca ülkenin sağına soluna gidip geldikten sonra, bu sürenin bitiminde yeniden karşısındaydım. Bana kaygıyla baktı. Beni severdi, ne tür planlarım olduğunu biliyordu, neler olacağını da seziyordu. Ağır ilerleyen bir arabada oturmak yerine, uçmak istiyordum. İsteksizce onaylayarak, bana gerekli olan gereçleri sağladı.

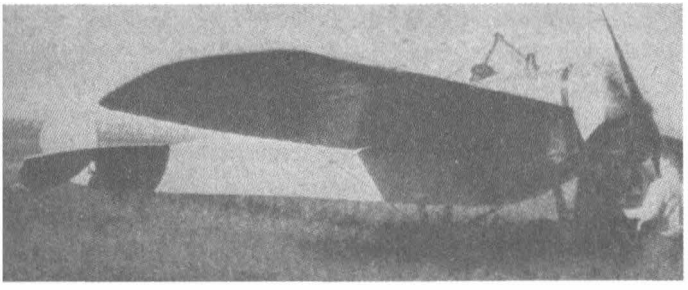
Birkaç gün sonra Chicago'da, Mrs. Orr and Linn'den küçük bir tekkanatlı uçak satın aldım. Böylece bu konuda uzmanlığımın kanıtı olacak, işçilikten yöneticiliğe geçecektim. Ancak –insanların benden beklediği– bir şey eksikti: Uçmak. Almanya'da nasıl uçulduğunu görmüştüm. Hatta bir arkadaşım, bir keresinde beni de yanına almıştı. Ancak tüm uygulama bilgim, bundan oluşuyordu. Mr. Orr arabasıyla beni Chicago havaalanına götürüp, bir yıldan beri hangarda duran, iki küçük tekkanat Nieuport[1] uçağı gösterdi. Sözlerimi sürdürmeden önce, bu iki Amerikalı üzerine birkaç söz söylemek istiyorum.

[1] Nieuport: Tek ve çiftkanatlı modelleri bulunan pervaneli Fransız uçağı.

O ve arkadaşı Linn, koleji bitirdikten sonra golf sopaları ve tenis raketlerini arabalarına yerleştirip, uçaklarını da bir gemiye yükledikten sonra Avrupa'ya giderek, batıdan doğuya doğru her yerini dolaşmışlardı. Geriye döndüklerinde paralarıyla büyük bir can sıkıntısına düşmüşlerdi. Aralıksız, ne yapacaklarına ilişkin kafa patlatıyorlardı. Uçuculuk üzerinde karar kıldılar. Bu, yeni ve değişik bir alandı. Böylece, Amerika'da yalnızca Wright ve Curtiss'in yaptığını yapmaya, uçak üretmeye karar verdiler. Ancak, aşılması gereken bir başlangıç evresi vardı. Paris'te küçük bir Nieuport satın alarak, Chicago'da aslına uygun kopya ettiler. Bunu yaparken, son derece sorumlu davrandılar. Kanat destek kirişinin güçlü olması için, güç koşullara dayanıklı olması gerekli bir ağacın kerestesinden satın aldılar. Ağaç ne çok kalın, ne de çok ince olmalıydı. Başka kalın bir ağacın yanında yetişmiş olmamalı, alçak bir dağın güney ya da kuzey eteğinde yetişmiş olmalıydı. Başka bir koşul daha vardı. Ağaç yılın belli bir döneminde ve gece kesilmeliydi. Bunun gibi birtakım saçmalıklar. Uçağın kopyası bittiğinde, özgün olanından yedi kat daha pahalıya mal olmuştu. Böylece uçak yapımının kazançlı olmadığını görüp düşüncelerini değiştirdiler. Birkaç uçak satın alıp, pilot da işe alarak, gösteri uçuşları yapan gezici bir ekip oluşturdular. Kışın güneye, yazın kuzeye, bir panayırdan diğerine. Elbette birbirlerine söz verdikleri gibi, kendileri uçmuyorlardı.

Her ikisiyle, deniz kıyısındaki görkemli Blackstone Oteli'nde, Orr'un anlattığı bu girişime ilişkin keyifli öyküler dinleyerek eğlenceli saatler geçirdim. Kısa bir süre sonra gösteri uçuşları da yeterince kazançlı olmamaya başlamıştı. Kanatlı sevdiklerini çabucak elden çıkardılar. Bir şeylerle uğraşmak için, uçak boyası ve germe kilitleri üretmeye başladılar.

Her iki küçük tekkanatlıyı da beğendim. Daha iyisini bulamayacağımdan, bu kopyayı gücünden dolayı almaya



Buddecke'nin ilk uçağı

karar verdim. Uçağın 35 beygirlik bir motoru vardı. Ancak bir saatten fazla uçamıyordu. Bundan dolayı –planlarımda alçakgönüllü olmadığımdan– en azından üç saat uçmayı düşündüğüm için 50 beygirlik bir de Gnom[2] satın aldım. Her şey yolunda gittiğinde, deneme uçuşlarını onunla yapmayı düşünüyordum. Bundan başka, ikinci bir çiftkanat daha satın aldım. Emin olmak gerek. Sözleşmemizde, motorun aksamadan çalışması gerektiği yazılıydı. Bunu denemek için havaalanına gittik.

Uzman gözüyle uçağın çevresinde dolandım. Vay canına, uçak küçüktü. Her kanatta yalnızca birkaç tel. Buna aldırmadım. Giyotini deneyecek birinin duygularına benzer bir duyguyla uçağa bindim. Kalkış kolu kısaca açıklandı ve bir teknisyen motoru çalıştırdı. İyi çalışıyordu. Daha sonra yalnız kaldığımda pekiştirmek üzere, her şeyi iyice öğrenmeye çalışıyordum. Ciddi ve umursamaz bir görünüş takındım. Hatta Mr. Orr, oldukça deneyimli bir pilot olduğumun hemen sezildiğini söyledi. Eğer gerçeği bir bilseydi... Küçük kuşu teslim aldım ve bir hangarın yanına dikkatlice park ettim. Önemli işleri kendim yapıyordum. 16 yaşındaki bir genç de, teknisyen yar-

2 Gnom: Yedi silindirden on dört silindire değin çeşitli güçlerde üretilmiş Fransız uçak motoru markası.

dımcısı olarak bana yardım ediyordu. Kış güneşi, su altında kalan alanı kurutuncaya değin, komşularıma ilişkin bilgi edinmek için yeterince zamanım oldu. Ancak daha önceleri olduğu gibi, hemen "Hans" ve "genç oğlan" olarak aşağılanmamak için, uzun süre "Mr. Unknown", Bilinmeyen Kişi, olarak kalmaya özen gösterdim. Bir evler denizinin ortasında, kavaklarla çevrili uçuş alanının bir köşesini süsleyen 12 küçük hangar, kimi ilginç şeyler barındırıyordu. Hangarlar yapılırken, İtalyan kapıcı kantini işletiyordu. Pazar günleri tüm aile, ılık güneşin tadını çıkarıyor ve savaş kurulunu topluyordu; en azından konuşmaları bu izlenimi uyandırıyordu. Konuşmalar biraz daha hararetlendiğinde, birbirlerine gireceklermiş gibi bir izlenim ediniyordu insan. Bir gün onlara doğru, aralarını bulmak için kaygıyla koştuğumu anımsıyorum. Oysa onlar, tereyağlı ekmek üzerine konuşuyorlarmış.

İkinci hangar, çok da güzel olmayan, sempatik Miss Stinsson'undu. Miss Stinsson, bir Wright sandığı[3] olan şanslı bir genç kızdı. Bir gün Michigan Gölü kıyısında, sağanak yağmur altında, bir gökdelenin karşısında Süfrajet[4] toplantısı için reklam uçuşu yapmak istedi. Ancak zavallı şanssızdı. Çeşitli yardımlara karşın uçak yerden kıpırdamadı. Sonunda, uçacağı sırada kendisini güvenceye alamadan, bir icra memuru Miss Stinsson'un kuşuna el koydu. Çünkü güzel mavi giysisinin parasını ödememişti. Ancak sonraki günler, ona güneş ve şans getirecekti. Cesur ve iyiydi. Her havada uçuyordu ve henüz 17 yaşından fazla olmayan bir çocuktu. Belki de bu yüzden öyle yapabiliyordu.

3 Buddecke, Wright Kardeşler yapımı uçaktan söz ediyor.

4 Süfrajet (Latince oy hakkı anlamında suffragium'dan) 1903-1914 arası İngiltere ve Amerika'da kadın hakları için savaşım verenler.

Üçüncü hangarda, bir başka pilot yaşıyordu. Bu değerli kişi, bir yerlerde bir uçağın gövde ve kanatlarını edinmiş ve bir panayır yöneticisi ile bir sözleşme yapmıştı. 4 Temmuz Ulusal Günü[5] kutlamasında, bir uçuş turu yapacak ve bunun için 400 Dolar alacaktı. Uçağın motorunu kendisi sağlamıştı. Oraya kadar her şey yolundaydı. Yalnızca germe teli ve kilidi eksikti. Ama bu büyük savaşımcıyı yıldırmadı. Germe kilidine ne gerek vardı? Teli dümdüz çekip, büküp çevresine sarabiliyordu. Geriye kalan, telin kendisiydi. Bu sorunu da parlak bir biçimde çözdü. "Çözüm"ü karanlık bir gecede kentin oldukça dışında, telefon hattında buldu. Tel 500 metreden daha uzundu. Ertesi akşam, bölgede beş metre yükseklikte uçtu. Bu uçuşta ne yazık ki, yükselme dümeni ortadan kırıldı. Buna karşın, telin çok iyi olması yüzünden, sorunsuz iniş yapabildi. Sözleşmesindeki uçuşu tamamladıktan sonra uçağını söktü. Motoru, ödünç aldığı kişiye geri verdi. Kalan parçalar da bu cesur adamın kartpostallarını satın alan bir hayran kitlesince anı olarak alındı. Bıyık altından gülümseyen adam, parayı cebine indirdi. Dünya şimdi daha tozpembeydi.

Dördüncü hangarda doğalından daha büyük bir Ichthyosaurus,[6] yarasa kanatlarıyla barınıyordu. Her pazar yapımcısı geliyor, görkemli görüntüye bakıp yüreğini sevindiriyor ve zararsız seyircilere konuşarak, onlarda da benzer duyguyu uyandırmaya çalışıyordu. Kendisiyle birlikte sevinecek ve gerekli motoru satın almasına yetecek ölçüde para verebilecek kimseyi bulamıyordu. İnsanlar o

5 4 Temmuz Ulusal Günü: Amerika Birleşik Devletleri'nin ulusal bağımsızlık günü.

6 Ichthyosaurus: Grekçe balık anlamındaki "ikthos" ile kertenkele anlamındaki "sauros" sözcüklerinin birleşiminden oluşan bu tanımlama kimi yönüyle balığa, kimi yönüyle de kertenkeleye benzeyen büyük bir deniz hayvanını anlatır. Ichthyosaurus tanımına giren türler genellikle Jura (Jurassic) Dönemi'nde görülür ve Tebeşir (Cretaceus) Dönem'in bitiminden önce ortadan kaybolurlar.

kadar acımasızdılar ki şayet intihar etmek istiyorsa ülkede yaygın olarak kullanılan bir bel kayışının yeterli olacağını düşünüyorlardı.

Beşinci hangar, Bay Partridge'ın işliğiydi. Orada, iki kanatlı bir uçak yapıyordu. Uçağının yüzey eğimini estetik duygusuna göre çizmişti ve Bay Partridge'i sona yaklaştıran her çalışma günü, onu daha ağırbaşlı ve kazanımlı kılıyordu. Bir çalışkanlık timsaliydi. Sabahın erken saatinden geceye değin, uçağını yapıyordu. Bu sırada hem yönetici, hem de uşak gibiydi.

Şimdi de sekizinci hangar. Hangarda birçok teli olan ve teknik alandaki büyük ilerlemeye karşın, bugün bile yeni kalan Stabilisator[7] gibi bir düzeneğe sahip bir tekkanat duruyordu. Kanat altında iki büyük penceresi vardı. Gövdeden sürülebilen kapaklarla açılıp kapatılabiliyorlardı. Uçak bir yana yattığında ya da böyle bir tehlike olduğunda, birbiri sıra açılıyordu. İçeri hava giriyor, kanat dengeye geldiğinde pencere kapatılıyordu. Bunun için bir de pilot bulmuştu. Denemeden önce parasını alan pilotun, ilk kalkışa gelmeyişi çok da garip değildi.

Dokuzuncu hangarda, onurlu ve dürüst bir pilot olan Mr. Mackly vardı. Mackly bana, öndeki kirli beyaz tekkanatlı uçağını gösterdi. Tıpkı Weddrins'in uçağına benzer bir gövdesi ve pervane kapağı vardı. Uçağın hem sahibi hem de pilotu olan, sonsuz övgüye değer bir insandı. Yalnızca güzel deri giysisi bile sözü edilmeye değerdi. O zamanlar havaalanında spor giysiler giyilmiyor, insanlar günlük giysilerini giyiyorlardı. Gece gündüz onu bu seçkin giysisiyle görüyorduk. İçi kürklü bu deri giysi, güneşin yakıcılığından koruyordu. Bu seçkin uçucu, pilot gözlüğü de takıyordu. Fransa'da öğrenim görmüştü, bundan dolayı çok güzel Fransızca konuşuyor olmalıydı. Ancak ne yazık

7 Stabilisator: Uçağın dengelenmesini sağlayan teknik düzenek.

ki, öğrendiklerinin hepsini unutmuştu. Tekkanatlı uçağında yeni bir motor vardı. Motor, yalnızca uçak hangarının önündeki kazığa bağlı olduğunda çalışıyordu. İki yıllık süre içinde, havada ne yaptığı belli değildi. Mr. Mackly'nin hangarında daha ilginç şeyler de vardı. Tekkanatlı uçağın arkasında bir tekne vardı. Yelken için değildi, ancak tam olarak ne olduğu da belli değildi. Belki bir cönk[8] ya da ona benzer bir şey. On metre uzunluğunda, üç metre genişliğinde, güverteli ve iyi boyanmıştı. İnsan saygılı izleyicilerden etkilenmiş olarak, yavaşça ne olduğunu soruyor: Transatlantik Uçak. Şaşkınlık. Kim şaşmaz ki? Çelik raylardan oluşan destek kirişleri olan, hangar kadar geniş kanatları görünce insanın gülesi geliyor. Çekinerek, bir soru sorma cesaretini buldum: Büyük mucit, bunun için nasıl bir ivme gücü düşünüyordu? Küçümser bir omuz silkişle beni yanıtladı. Yüzü, "Nasıl bunu bilemeyecek kadar saf olabilirsin" dercesine bir ifadeye büründü.

Mackly, anlaşılır bir ses tonuyla "Bir lokomotif" diye yanıtladı. "Şu anda Pennsylvania Demiryolu'yla anlaşmak üzere görüşüyorum." Zavallı çağdaşlarından elli yıl daha ilerde olan bu büyük adama saygılı bir şaşkınlık duydum.

Bu komşuluk beni biraz bunaltmıştı, ancak çok fazla düşünmemeyi denedim. Önümde, yapmam gereken bir işim vardı ve hiçbir şey çözmem gerekmiyordu. Yalnızca sürekli bir istek gerekliydi. Böylece işe koyuldum. Evde, kendimi ne yapılacağına ilişkin hazırladım. Motor çalışırken hissettiğim duyguyu, yüz kez duyumsadım. İşte şimdi zaman gelmişti. Pipomu yaktım ve hangara doğru yürüdüm. Orada kuşumun üzerine çıktım. Önce, iki saat yönlendirme denemeleri yaptım, sonra da uyudum. Bir başka keresinde, kuyruğu kaldırarak, kalkışı canlandırdım. Almanya'da ve filmlerde, uçakları bu biçimde kalkarken

8 Bir tür Çin yelkenlisi.

görmüştüm. Gözümde yeniden aşağı ve yukarı, sağa ve sola uçtuğumu canlandırdım. Süzülüş ve yere inişi, dikkatlice toprağa değişi. Kuşkusuz tüm bunları düş gücümle tasarlamıştım. Sonra yine uyudum.

Her gün ve her gece uçtum; yemek yerken, yatakta, evde. Bir sallanan koltuk ve yürüyüş sopasını, alıştırma uçağı olarak kullanarak. Ev sahibem öfkeden köpürerek gelip bana başımı bir yere çarpıp çarpmadığımı sorana dek uçtum. Tüm bunlar birer önlemdi. Büyük ön deneme alıştırmalarını ise, Chicago Lunaparkı'nda raylar üzerinde bir yükselip, bir düşen korku arabalarında yaptım. Korkarım orada da insanlar beni, kuşkusuz çatlak olarak nitelendirmişlerdi.

Orada hemen on tane bilet alıp, en öndeki vagonun en önüne bindim. Yürüyüş sopamı önüme yerleştirip, benim dümen sopam olduğunu söyledim. Tüm devinimleri, bu sopayla öykündüm. Alıştırma iyiydi. Aşağısı ve yukarısını, düz çizgide olmayı, yere yaklaşmayı duyumsadım ve hız korkusunu aştım. Arkamdaki genç kız ve oğlanlar bağırıp çığlık attıklarında, ben önde oldukça sessiz ve kararlı olarak, sopamla gizemli hareketler yapıyordum.

Uçuyorum

İlk denemenin büyük günü geldi çattı. Alanda yalnızca birkaç su birikintisi vardı ve motor gücüyle toprakta sorunsuzca ilerleyebilecektim. Saat beşte erkenden yardımcımla kuşu sessizce dışarı çıkardığımda gün ağarıyordu. İçimden kimsenin gelmemesini ve insanı rezil eden denemelerimi görmemelerini diliyordum. Genç çocuk pervaneyi çevirdi ve motorun dörtte bir gücüyle, çamur ve yağ içinde, büyük alanın çevresinde ilerledim. Patırdayan bu şeyin içinde otururken, uçuşu hiçbir zaman öğrenemeyeceğimi düşündüm. İlk ilerleme turundan sonra, gururum beni dürtükledi ve bir tur daha attım. Bu kez biraz daha hızlı. Fakat o da nesi? İlk aşılmaz engel kendisini gösterdi: Kuş, benim kadar istekli değildi. Ben düz gidiyordum, o ise sola doğru bir keskin dönüş yaptı. Görkemli bir Telemark[9] dönüşü. Çok şükür! Kanatlar oldukça sağlamdı. Yoksa durmadan çamura saplandıkları için paramparça olabilirlerdi. Kalbim yerinden fırlayacakmış gibi çarpıyordu. Tekerleklerin gerilimini değiştirdik; boşuna. Alıştırmalarımı yerde sürdürdüm. Yıkımla karşılaşmam içinse, yalnızca birkaç saniye geçmesi gerekti. Üzüntülü, ancak sakin, kuşumu yuvasına geri çektim. Bu ilk gündü.

Benden önce bu uçakla uçan pilotu bulmak olası değildi. Uçağın nasıl uçtuğunu bana anlatacak birini bulmak

9 Telemark: Kayakta yokuş aşağı inişte yana doğru yapılan keskin dönüş.

şöyle dursun, nasıl uçulduğunu söyleyecek birisi bile yoktu. Kafa patlatıp düşünmeye başladım. Öğlene doğru sonuca ulaşmayı başardım. Yarın erkenden tam gaz ve tam yönlendirme yapıyorsun! Şimdiye değin, bu gizemli ve aksak düzenlemeyle, yalnızca sınırlı ivmelerle yetinmiştim. Sabahı yeni denemeler yaparken karşıladım. Tam gaz. Kuşum biraz sola gitmek istese, ben de dümeni güçlüce hemen sağa yöneltiyordum ve işte, kuşum soldan geri geliyor ve düzeliyordu. Kuyruk da kalkınca, korktum ve uygulamayı tamamlamış olduğum düşüncesiyle hemen motoru kapattım. Fakat daha henüz ilerlerken, ne kadar düşüncesizce dümeni karnıma doğru çekmiştim. Kendimi birden havada buldum. Daha bunu kavrayamadan, sertçe yere vurdum ve durdum. Kendime bir ara verdim. Uçaktan inip, 15 dakika kadar her şeyi bir kez daha iyice düşündüm ve çözümü buldum: Başlangıçta dümeni iyi çevirmek ve tam gaz vermek. Bunun dışındaki her şeyi, dikkat edip sakin davranıldığında, canavar[10] kendisi yapacaktı. Kuşu bir kez daha çapraz duruma getirdim ve başladım.

Kuyruk kendini kaldırdı. Hızın, inanılmaz güzel duygusunu duyumsadım. Güvensizlik tümüyle yitmişti. Hava basıncını, yönlendirme yüzeylerinde hissettim. Yerden darbeler gelmeyince, uçtuğumun ayırdına vardım. Ancak, iki metreden fazla yükselemedim ve yeniden yerde ilerlemeyi sürdürdüm. Bir 15 dakikalık uğraştan sonra yeniden havalandım. Eğriler çizmeye başladığımda, kendimi daha iyi hissettim. Oluyordu. Beş metre yükseklikte iki çember çizdikten sonra yere indim. Akşam bir avuç izleyici önünde yeniden, bu kez daha yüksekten uçtum. Seyircilerimi böylece ödüllendirdim. Her şey yolundaydı. İki tur attıktan sonra, uçağın burnunu aşağıya çevirip, motoru susturduktan sonra yeniden yerde ilerledim.

10 Buddecke'nin uçağa sevgiyle yaptığı benzetme.



Buddecke ABD'de ilk uçuş deneyimlerini yaşadığı dönemde

Yardımcım, komşularımın bana çok kötü sövdüklerini söyledi. Pek bir şey beceremiyor gibi yapmışsam da, zaten geldiğim yer Johannisthal'miş.[11]

İkinci gün böyle geçmişti. Uçabiliyordum artık. Uçağımı yerden havalandırdığımda, kendime şunu sordum: Burada uçan nedir? Sen mi yoksa kuş mu? Kesin olarak benimle uçan kuştu. Az ya da çok, umarsız durumlarda sessiz bir uysallıkla beni taşımış, fazla yükseldiğimde yeniden toprağa dönmüştü. Eğik uçuşlarda yan dümeni kullanma konusunda çok iyi değildim. Bu eksiklik, bir hafta sonra nerdeyse bir felaket getirecekti. Bir sabah erkenden yeniden uçuşa çıktım ve benzin pompalarının olduğu ünlü köşeye geldim. Benim kuş sürekli olarak bu eğride çok fazla yana yatıyordu. Bu kez de öyle oldu. Hava epey rüzgârlıydı.. Uçak eğriye oturdu, ancak kanat sürekli ola-

11 Johannisthal: Berlin yakınında uçuş eğitimi verilen havaalanı. O dönemde burada uçak üreticileri de vardı.

rak daha aşağıya çekiyordu. Karşıdan esen rüzgâr da durumu etkilemiyordu. Kanatlar, şu anda aşağıya doğru tam düşey durumdaydı. İster istemez düşmemek için sol elimle gövdeye tutundum. Düşünceme göre, yapılması gereken her şeyi yaptım. Daha başka ne gibi önlem alınabilirdi, bilmiyorum.

Böyle asılı kaldığım an, bana bir sonsuzluk gibi geldi. Her şeyden vazgeçtim. Sanıyorum bağırdım ve annemle babamın yaşayacağı acıyı düşündüm. Uçak bir saç teli kadar daha yana kaysaydı, her şey bitmiş olacaktı. Ve bu durumda kaymış olmalıydı. Ancak kaymadı. Bu umarsız durumumda ne yaptığımı bugün bile hâlâ bilmiyorum. Uçak birden havada düz bir çizgiye geldi. O anda gazı kestim ve hızla yere indim. Aşağıda beni kutladılar: Benim gibi bir pilot, Chicago'ya gelmemişti! Az önce yaptığım eğriler görkemliydi! Şımarmadım. Böyle bir olaydan sonra bu düşünülemezdi.

Ertesi gün, küçük motoru Gnom'la değiştirmek için gövdeden çıkardım. Dört hafta sonra işim bitmişti. Yardımcımla birlikte her şeyi yalnız yaptım. Kuşum güneşin pırıltıları altında, hangarın önünde duruyordu. Çok atılgan gözüküyordu. Yeni bir pöstekiye kavuşmuştu; topaç motorun[12] dörtte üçü gümüş renkli bir motor kapağıyla kaplanmıştı. Son durumu görmek için yeni gelmiştim ki, yıllar önce kuşumun teknisyeni olan ve eski arkadaşını görmek için gelen Mr. Robinson, bana dönerek, "Bu durumda mı uçmak istiyorsunuz?" diye sordu.

"Neden olmasın?" diye yanıtladım.

"Kanatlarınız aşağı doğru sarkıyor."

"Evet" diye onayladım. "Kuşkusuz, onu böyle aldım ve böyle de uçtum."

12 Topaç ya da fırıldak motor: Bir yere bağlı bir mil çevresinde dönen gövdeden oluşan teknik düzenek. Rotor.

Önce beni inanmayan bakışlarla süzdü. Kanatlarla gövde arasında kalan halkanın unutulduğunu bildirdi. Daha sonra öğrendiğime göre, kanatların yukarıya doğru olması gerekiyordu. Yeniden büyük bir değişim anı geldi. Her şeye karar vereceğim bir anı yaşıyordum. Yeni düzenlemeyle her şey değiştirildi. Denge, güç. Pazartesi akşamı –daha önceleri pazartesinin bana pek de uğurlu gelmediğini bilmiyordum– hangar açılıp "o" dışarı çıkarıldı. Her şey bir kez daha gözden geçirildi. Motor çalışıyor. Haydi! Kuş şaşırtıcı biçimde güzel uçuyor. Yalın bir düz uçuştan sonra yere indim ve her şeyi öğrendiğimi düşündüm. Bir düz uçuş daha yapmalıydım. Yerden henüz ayrılmıştım. Kendimi bir masaldaki buz üzerinde dans eden eşek gibi hissetim. Böylece havada kaldım. Eğri uçuş. Uçak oldukça hızlanmıştı. Kısa sürede kendimi alanın sınırlarındaki kavakların karşısında buldum. Kafamdan çözümleri yıldırım gibi geçirdim. İleriye? Hayır. Kent üzerine olmaz. Eğer motor orada susarsa, her şey biter. O zaman ivedi inmeli. Kör bir ilerleyişle kavaklara doğru gittim... Tanrı korusun, çarpacağım... Yüksek... Eğri. Bir metre yükseklikte bir eğri çizmek istedim... Sol kanat ucu yavaşça çayıra yaklaştı... Nasıl eğri çizildiğini bilmeliydim! Yine tüm saflığımla yapılacakları yaptığımı düşündüm ve kanat ucunun yere nasıl yaklaştığını gördüm... Ta ki çevremde çatırtı duyup, kendimi yeşillikte buluncaya değin. İtalyan öldüğüme yemin ederek, dünyayı ayağa kaldırmıştı. Böyle yapması iyiydi. Böylelikle en azından uçağın kalan parçalarını evlerine götürecek insanlar olacaktı! Ancak, durum göründüğü denli kötü değildi. Bununla birlikte kanat bozulmuştu, ancak bir çift yedeğim vardı. Gurur duyduğum motor pervanesi sağlamdı. Uçağın pervanesininse işi bitmişti. Motor kapağı kırılmış, dingil eğrilmişti. En kötüsü de buydu. Kapak 50 dolardı, yenilendi. Pervaneyi bana, bu el sanatını eğitimini görmeden öğrenmiş olan bir İsveçli

yaptı. Geriye yalnızca dingil kalmıştı. Latham'la daha önce dünyayı dolaşmış olan birisi, yeni bir dingil bulma sözünü verdi. Komşu hangarlardan birinde benzer bir motor olduğunu biliyordu. İçeri gidip benim dingille değiştirmeyi önerdi. Bu yardım biçimini, yalnızca çok zorunlu bir durumda göz önüne alabilirdim. Bu arada motorun eğri dingille de çalışabildiğinin ayırdına vardım. Motor, uçakta biraz yana yatık duruyordu. Bu benim yan yönlendirme ile aşabileceğim bir sorundu. Beni asıl düşündüren yeni pervaneydi. Bana yeterince dönmüyor gibi geldi. Uçağımda devir saati yoktu. Benim uçak için bu bir lüks olurdu. Kuşkularımı İsveçli'ye söyledim. Ancak o da benim kendime inandığım gibi inanıyordu sanatına. Bir gereç getirerek, dönen pervaneye çok yakın dikildi. Bir elinde saat, diğer elinde bu gizemli gereç, bir dakika kadar kontrol ettikten sonra, bana her şeyin yolunda olduğunu söyledi. İşe yarar bir adamdı.

Ertesi sabah yeniden başladım. Kuşumla yere sicim gibi düz olarak süzüldüm. Hoplama ve sıçrayışlarla yere kondum. Oluyor. Olabilceğine pek de inanmamıştım. Üç kez daha kalktım, uçtum ve indim. Tüm hafta boyunca yine denedim. Havanın açık olduğu bir akşam, evler denizine doğru yöneldim. Düzgün uzanan yollar, denize doğru bir noktada, pusun içinde birleşiyor gibiydiler. Mavi bir sis kıyıda yüzüyor, altımdaki gökdelen, karanlığın içinden düzensiz büyümüş bir dikit gibi yükseliyordu. Uçmanın güzel olabileceğini ilk kez duyumsuyordum. Hazırlandım ve çıkış noktam olan İndianapolis'e gittim ve bana imrenen binlerce kafanın üzerinden uçtum. Uçtum, çünkü trenle yolculuk benim için fazla sıcaktı.

Ertesi gün, bir hafta önce tasarılarımı açıkladığım topluluk, öteki adların yanı sıra, üzerinde adım olan sözleşmeyi imzalamak üzere toplandı. Uzman olduğumu kanıtlamıştım. Yazışmalar her yöne gönderildi. Araç gereç sağ-

landı. Şimdi fabrikamı kurmak ve işletmek için gerekli şeyleri, uzun geçen kış gecelerinde öğrenmiştim.

O sırada savaş çıktı ve yeni bir yaşam getirdi.

Eve Dönüş

Düşmanlıkların başladığı haberini alınca iki gömlek, altı yaka, temizlik gereçleri ve teknik dergileri doldurduğum valizimi hazırladım. Benim eski dostum iş elbisemi de unutmadım. Yola çıkmadan önce, amcaoğluyla birlikte kano gezintisi yaptığımız genç bir hanımla görüştüm. Savaş umurunda değildi. Kendisine yeni bir şapka almıştı ve tüm düşünceleri, şapkası çevresinde yoğunlaşıyordu. Ayrılırken bu nedenle bana, "Well, have a good time!" ("İyi eğlenceler!") dedi.

Bu insanlar savaşı ne sanıyorlardı? İspanyollarla çatışmada taşlar atmışlardı, Meksika'daki harekat girişimi ise, askeri ihtiyatın en güzel örneğiydi.

Bir başkası yine kehanette bulundu: "*Oh! You'll come back with all kinds of crosses and medals.*" ("Siz her çeşit madalya ve nişanlarla dönersiniz.") Madalya ve nişan verilmesi onun için en önemli şeydi.

Daha önce iki kez silahlı çatışmaya katılmayı düşünmüştüm. İlkinde, tanıdıklarla gönüllü makineli tüfek birliği kurup, Meksikalıları vurmaya gitmek istemiştim. Diğeri ise yine Meksika kıyısında, Chicago'lu bir aileye ait adayla ilgiliydi. Meksikalılar, bu toprak parçasını ele geçirmiş ve yağmalamışlardı. Konuşarak işi çözemeyen aile, hakkını kendisi korumak için küçük bir askeri birlik kurmaya girişmiş, ancak bu olmamıştı.

Amerikalı, korkusuz ve cesur bir insan. Tehlike onu çekiyor. Ama öte yandan görünüşte onun için en değerli şeyin ailesi olması anlaşılır gibi değil. Almanya'da, belli başlı ailelerin oğulları –gereksinmeleri olmamasına karşın– pilot ya da torpidobot komutanıdırlar. Savaş çıktığında yaygınlaşan bir halk şarkısı, Amerikalıların bu tutumuna en güzel örnektir: "*I have not got a son to be a soldier!*" ("Askere gönderecek oğlum yok!")

İndianapolis'de yaşayan tüm Alman aileler, geniş bir salonda toplanarak, Kayzer ve vatan için üç kez "Hurra!" diye bağırdılar. Birbirimize danışarak, Almanya'ya nasıl gideceğimizi konuştuk. Yaşlı Amerikalı Almanlar, bizim için önemli ölçüde yardım sağlamışlardı. New York'a ilk olarak ben gittim. Güvenilir bir olanak bulduğumda, diğerleri de beni izleyeceklerdi. Benim kadar çok çabalayan yoktu. Ancak gelebileceklerine inanıyordum.

Hızlı asansör, beni Gotham Oteli'nin 19. katından giriş katına getirdi. Oldukça iyi döşenmiş salondan açık havaya çıktım. Broadway'de ağır ağır, amaçsızca dolaştım. İndianapolis'deki Almanlara telgraf çekmiştim. Konsolosluğumuza gittim. Oradaki görevli, ne yazık ki bir Fransız yedek asker nakliye konvoyunun arkasından uçup onu yok etme tasarımı geri çevirdi ve benim zararsız bir yolla Almanya'ya gitmemi öğütledi. Bu nedenle, bir Yunan denizcilik şirketinin yazıhanesine gittim. Kendimi Morice Adolph olarak tanıttıktan sonra bir bilet istedim. Bu alışılmadık adı duraksayarak yazdığımda, genç hanım güldü. Bana tam olarak inanmamış gibiydi.

Evdeki aile bireylerine yolda olduğumu bildiren mektubu da postalamıştım. Sağlığıma kavuşmam için doktorumun beni Palermo'ya gönderdiğini, *Athene* adlı gemide olduğumu yazdım.

New York'un tüm çekici yaşantısı çevremdeydi. İnsan nereye bakarsa baksın, her yerde çılgınca duyumlarla dolu gazeteler vardı. Örneğin hemen en üstte duranı, Fransız

pilot Garros'un[13] neler yapabildiği konusunda masallarla doluydu. Lüksemburg'da bir Zeplin'in içine uçup onunla birlikte düşmüştü ve işin ilginci, bu olayı başkalarına iletmek üzere bir ressamın orada olup (!) bu anı ölümsüzleştirmesiydi. Bu silik resimde tüm ayrıntıları görebiliyordum. Buyurun...

Giriş katında geniş bir alanda, oldukça aydınlık olan bir vitrin önünde toplanmış yüzlerce insandan oluşan kalabalığa doğru yavaşça yaklaştım. Burada *New York Herald* en son sayısını asmıştı. Kuşkusuz her şey *à la Garros.*[14] Hemen yukarıda sol köşede İngiliz Amiralliği'nin, Kraliyet Donanması'na "Capture or distroy the enemy"[15] (düşmanı ya yok et ya teslim al) buyruğu verdiği ve donanmanın bu buyrukla denize açıldığı duyurusu göze çarpıyordu.

İlginç... İşte Nelson'ın "*England expects*"[16] sözü, gençlerin kafalarına hâlâ kusuyordu. Ancak başka güzel inciler de vardı. Ortada, Amerika kıyılarındaki bir deniz savaşı; altta da Alman Süvarileri'nin[17] Lüksemburg çevresinde at koşturduklarını bildiren yazılar vardı.

Dikkatim, çevremdeki kalabalığa doğru kaydı. Büyük Su'yun[18] öteki yakasında birbirinin düşmanı olan herkes,

13 Garros, Roland. Fransız pilot teğmen. Toulon'dan Tunus'da Bizerte'ye Akdeniz'i ilk geçen kişi. 18 Nisan 1915'te Flandre'de düşürülmüştür.

14 Fransızca "Garros tarzı".

15 Bu sözcüğün aslı "destroy"dur. Birkaç olasılık var: Ya *New York Herald*'da yanlış basılmıştı, ya Buddecke yanlış okumuş ve öyle not etmişti ya da bir baskı hatası söz konusuydu.

16 "England expects that every man will do his duty." "İngiltere herkesin üzerine düşeni yapmasını bekliyor." 21 Ekim 1805'te Trafalgar Savaşı'nda Amiral Horatio Nelson'ın sancak gemisi *HMS Victory*'den gönderdiği mesaj.

17 Burada süvari için Almanca'da yaygın olarak kullanılan "Kavallerie" sözcüğü değil, Lehçe'den alınan ve ağır silahlı süvariler anlamında kullanılan "Ulanen" sözcüğü kullanılmıştır. Ulanlar mızraklı süvarilerdir. Sözcüğün aslı Türkçe/Tatarca uğlan (oğlan)dır.

18 Atlas Okyanusu'ndan söz ediyor.

burada yan yana dikiliyordu. Ortalık oldukça sakindi. Nadiren Almanca, Fransızca ya da Rusça fısıldaşıldığında kulağıma ancak hafifçe geliyordu.

Ertesi akşam saat yedide *Athene*'ye bindim. Esmerliğim ve Amerikan giysilerim, beni gizliyordu. Herkes ilk bakışta beni bir Fransız ya da benzeri biri olarak düşünecekti. Herr Haas adında bir İsviçreli'yle paylaşacağım kamarama küçük bavulumu getirmelerini söyledikten sonra, ana güverte ve alt güvertede dolaşmaya çıkarak konuşulanları dinledim. Gemiye, iyi görünümlü, genç yaşlı insanlar biniyordu. Ötekilerin arasında biri uzun ve esmerce, diğeri pek iri olmayan açık sarı saçlı iki kişi dikkatimi çekti. Bavullarından biri Rus bayrağının renklerini taşıyordu. Onları belleğime yazdım. Gezinti güvertesinde aşağı yukarı gidip gelirken, değişik yönlerden gözlendiğimin ayırdına vardım. Bu beylerin yüzleri bana pek dostça gelmedi. 15 dakikada bir kamarama giderek, bavulumun gelip gelmediğine bakıyordum. Haas Bey'le de karşılaştım ve İngilizce konuştuk. Tanrıya şükür Fransızca konuşamıyordu.

Dikenli tacıyla dikilen Özgürlük Anıtı'nı geçerek, arkamızda bıraktık. Gökdelenlerin ışıkları da karanlıkta yavaşça kayboldu. Sağ ve sol yanda yolcular –çoğunlukla gençler– korkuluklara yaslanmış, arkasında, her birimizin yaşama savaşı vereceği bu güzel görüntüyü izliyorlardı. Sağda ve solda, her yanda, Almanca kulağıma geliyordu. Kendimi daha fazla tutmadım. Sağ tarafımda olana döndüm. Onu daha önce Ruslarla birlikte görmüştüm, ancak Almancası çok iyiydi. Açık renk gözleri ve güven duyulacak bir yüzü vardı. Beş dakikalık bir konuşmadan sonra, orgenerallerimizden birinin oğlu olduğunu, Alay'daki arkadaşlarımdan birisiyle evli olan kız kardeşimi tanıdığını öğrenmiştim. Onun ve giderek bize sokulan diğerlerinin, daha önce düşündükleri gibi Fransız olmadığımı öğrendiklerinde, üzerlerinden bir ağırlık

kalkmıştı. Üç haftayı birlikte geçirecektik. Ya da Cebelitarık'ta belki aylar, yıllar.[19]

Uzun boylu Rus'un, Bonn Husar[20] birliğinden olduğu ortaya çıktı. O, sarışın ve ben bir topluluk oluşturduk. Bizim dışımızda beş Alman, iki Avusturyalı, bir Polonyalı prens ve Haas Bey vardı. Öteki topluluk, Yunanlılar ve İtalyanlardan oluşuyordu. Onlardan uzak duruyorduk. Buna karşılık bir Türk Ermenisi ile iyi anlaşıyorduk. Sürekli, elindeki çok güzel kehribar tespihle oynuyordu. Adı, bir dönem bakanlık yapmış olan kişininki gibi Noradunkyan'dı.[21]

Atlas Okyanusunda nem oldukça fazlayedı. İnsanın, poker oynamak ya da iki genç Danimarkalı'nın görev yaptığı, telsiz bölümünden duyuruları beklemekten başka yapacak bir şeyi yoktu. Bu beyler bizden pek hoşlanmıyorlardı. Bunu ilk günlerde ayırt etmemiştik. Ondan sonra nereden çıktığı belli olmayan, gizlice yayılan bir söylenti ortaya çıktı. Alman yenilgisinden söz ediliyordu. Sorduğumuzda, ah, hiç de öyle dramatik değildi; bize hiç söz edilmemesi daha iyiydi. Önemsiz bir olay. Yalnızca Belçika'da, bir büyük çarpışmayı kaybettik. 80.000 ölü. Veliaht prens ölmüş ve muhafız birliği tümüyle yok edilmişti.

Poker oynadığımız karanlık köşemizde oturuyoruz. Gözlerimiz yaşla doluyor. O ana kadar, bize savaş açması için hiçbir nedeni olmayan düşmandan nefret etmemiştik. Gırtlağımıza kadar çıkıp boğmaya başlamıştı. Artık çevre-

19 Burada sözü edilen şey, Cebelitarık'taki İngiliz üssünde alıkonulma tehlikesidir.

20 Husar: Slavca kaz çobanı. Köken olarak Hırvatların atlı serserilere küçümsemeyle verdikleri ad. Daha sonra süvari ordularında, hafif süvari birliklerine verilen ad.

21 Gabriyel Noradunkyan: Hukukçu. Osmanlı Devleti'nin çeşitli birimlerinde çalıştı. Âyan üyeliği, Ticaret, Nafia ve Hariciye nazırlıklarında bulundu. Cumhuriyet döneminde Paris'e yerleşti. *Osmanlı İmparatorluğu Uluslararası İşlemleri Derlemesi* adlı bir yapıtı vardır.

mizdeki bu karakafadan nefret ediyor ve kendimizi ondan daha üstün görüyorduk. Ülkemizin güçlü ve dürüst insanlarıyla şu üçkâğıtçı arasındaki ayrım çok fazla göze batıyordu. Neden dövüşüldüğünü bilmiyorduk. Ancak şimdi bizim için açıktı: Kıskançlık.

Üç haftalık yolculuk, gemideki topluluğu yeterince tanımaya olanak veriyor. Masamda iki Avusturyalı, Haas Bey ve ben oturuyoruz. Haas Bey, ülkesi üzerine kendisinin bana itiraf ettiği gibi, inanılmaz biçimde çok az şey biliyor. Bir öğle zamanı birdenbire Kaiser'inin 57 yaşında olduğunu söyledi. Dikkatinizi çekerim! Yine bir kez, "Donanmamızın 19 dretnotu[22] var" dedi. Yakınımda oturan kulağıma şunu fısıldadı: "Bu görkemli görüntüyü gözünüzün önünde canlandırın bir kez, Vierwaldstätter[23] gölünde görkemli gemiler."

Gülmemizi zor engelliyorduk. Ancak, bir Berlin Alayı'nın yedek subayı olan Haas Bey, buna bir anlam veremiyordu. Bu küçük saçmalıkları göz önüne almazsak, son güne kadar bize oyun oynayan tek kişi oydu.

Polonyalı prens, İtalya'da kendisine her şeyden önce iyi bir takım elbise ve çizme yaptırmak istiyordu. Ondan sonra başka şeylere bakacaktı. İki yıl sonra İzmir'de, güzel bir akşam vakti, birdenbire masamda karşıma oturacak olan Noradunkyan Bey'in tüm parasını, bu arada pokerde almıştı.

Bir sabah Cebelitarık Boğazı önüne geldik. Ve kimi cesur Alman'ın yazgısının kötü sonlandığı kayalıklara yaklaştık. Husar, hâlâ üç güzel uzun Korona[24] saklamıştı. Çıkarıp hepimize birer tane verdi.

Güvertede dikilip kendimizi ağır puroları içmeye zorlayarak denize bakıyorduk. Birbirinin ardı sıra siyah torpi-

22 *Dreadnought* İngilizce korkusuz demektir. Zırhlı ve ağır toplarla donatılmış, özellikle su kesimi geniş olan savaş gemilerine verilen ad.
23 Luzern Gölü, İsviçre.
24 Korona: Puro markası.

dobotlar, kırmızı çizgili Union Jack'le[25] *Athene*'nin yanından geçiyorlardı. Her defasında, şimdi olanlar olacak duygusuna kapılıyorduk.

İngiliz subaylarının gemimize gelip arama yaptıklarını gördük. Gerçekten geldiklerinde hızlı davranmalıyız. Alman kimlik kâğıtlarımın hepsini ve tabancamı, sigara salonundaki pelüş kanepeye sakladım. Ordu grisi körüklü pantolonu, bir gece önce denize fırlatmıştım. Amerika'daki fabrikada giydiğim işçi giysisi hazır bekliyordu. Ayrıca cebimde de avuç dolusu 20 Dolarlıklar vardı.

Büyük gemilerde sıklıkla, haftalarca yakalanmadan yolculuk eden kaçak yolcular oluyordu. Neden bunu yapmıyordum? Gemiyi omurgasından köprüsüne kadar tanıyordum. Bir av köpeği gibi sinerek saklanabilirdim. Ya beni her şeye karşın yakalarlarsa? Alsas'lıydım.[26] Joffre[27] askeri olmamam için bir neden yoktu. Bir biçimde kıvırabilirdim. Kuşkusuz, kendimi aratmamalıydım. İngilizcem yeterliydi. Ancak karşımdakini de, Alman tipini tanıyamayacağı konusunda hafife almamalıydım. Yine de bir Fransız lehçesi buldum ve alıştırma yaptım. Bu lehçeyi, gerçekten de hiç kimse Çinceden ayıramazdı.

Oldukça gergindim. Başka koşullarda geçiş, keyifli olurdu. Cebelitarık çevresi hoştu. İnsan, limandaki zırhlı gemileri sayabiliyordu. Bu durumda, yalnızca sürekli yaklaşan cehennemin küçük kara köpeklerini görüyorduk. Kıç tarafta, Yunanistan'ın mavi beyaz bayrağı hevesle dalgalanıyordu ve istemeden bu beyleri uzak tutuyordu istemeden.

25 Union Jack: İngilizlerce Birleşik Krallık bayrağına verilen ad.
26 Almanca Elsäss Lothringen, Fransızca Alsace Lorraine. Fransa ve Almanya arasında ihtilaf konusu olan bu bölge 1871-1918 arasında Alman toprağıydı. Ren Irmağı'nın doğusunda, Fransa sınırları içinde, Metz ve Strasbourg kentlerinin de yer aldığı bölgedir.
27 Joffre. Joseph Jacques Cesaire, Fransız general. Aralarında Doğu Ordusu'nun da bulunduğu çeşitli Fransız ordularının başkomutanı.

İstemeden. Gemi görevlilerinin, bir kara liste hazırladıklarını ve bizi satmaya hazır olduklarını kesin olarak biliyorduk. Ancak İngilizler, Yunanlıların her an kendi yanlarında savaşa gireceğini düşündüklerinden, fazla sıkılamamayı uygun bulmuşlardı.

Baş tarafta kara gözden kaybolmaya başladı. Koronalar, parmak uçlarımızı yakmaya başlamıştı. Yumruğumu cebimde sıkıyordum. Bunu sesli olarak kutlamamak için insan dişini sıkmalıydı. "Öyle mi?" Ama dur, çok fazla sevinmemeli, sakin davranmalıydı. Kendimizi toparladık, umursamaz yüzlerle alt güverteye indik.

Gözlerimiz ışıldıyordu. Bu engel, Tanrı bilir hangi rastlantıyla arkamızda kalmıştı. Siyah şeytan, kırmızı mendilleriyle artık ardımızdaydı. Sadece kâğıt oynayarak vakit geçirebileceğimiz tutsaklık karabasanları da arkamızda kalmıştı. Herkesin gülmesi için, birinin yalnızca "301 numaralı şaka" demesi yeterliydi. Çünkü o, iyi tanınan biriydi.

Ertesi sabah Fransız bandıralı bir gemi, rotamıza çok yakın, çapraz geçti. Bizi mahmuzlamak istediğini düşündük. Bizim için düdüğünü oldukça keskin çaldı. Yunanlılar, sesleri kesilinceye kadar "Hurra!" diye bağırdılar.

Uzun deniz yolculuğu bizi biraz bıktırmıştı. Ama şimdi düşmanı daha fazla gördüğümüzden, gücümüze olan inancımız yeniden yerine geliyordu. Palermo'ya geldiğimizde, ivedilikle bizi karaya çıkaracak olan teknelere atladık. Otelde hemen orada bulunan gazetelere saldırarak, bilmek istediklerimizi İtalyanca'dan çözmeye çalıştık. Sürekli gördüğümüz "Paris Nuova Vittoria"ydı.[28] Fakat en aşağıda da "Berlin yalanladı". Şimdi, bizim eski bağlaşığımız İtalyan beylere söyleyecek bir sözümüz vardı. Konsolosumuz, bize her şeyin yitirilmediğini, ancak...

28 İtalyanca "Paris'in yeni zaferi" anlamında.

Roma'da ilk kez bir Alman gazetesini elimize alabildik. Bizi şaşırtan zafer duyurularıyla doluydu. Bonn'lu Husar'ımızın vatanseverliğinin, İtalya'da pek yandaşı yoktu. Orada burada hamalları coşturmak için "Yaşasın Üçlü İttifak!" diye ötüyordu. Ancak karşılaştığı yüzler soğuktu. Bu durumun öcünü, Palermo'da Kloster del Morte'de,[29] keşiş iskeletlerinin asılı olduğu duvarı gördüğümüzde, kuru sözlerle, "Hadi canım, benim Prusya Kraliyet Mezarlığı bundan daha iyi" diyerek aldı.

Roma'dan sonra ileriye, Yukarı-İtalya'ya doğru yol aldık. Kuzeye doğru çıktıkça daha fazla asker görmeye başladık. Bu artış, bir ara Verona'da bizi ciddi olarak bir soru sormaya yöneltti. Savaş hazırlığı mı vardı, yoksa bu herifler bir tiyatro mu sahneliyorlardı?

Oldukça dolu olan ve bir salyangoz gibi ilerleyen tren, bizi Brenner üzerinden Münih'e getirdi. Sonunda doğruyu işitebilmek, vatana ayak basmak çok güzeldi. İnsan her telefon direğini, her ağacı kucaklamak, Chicago'dan aldığım inanılmaz güzel hasır şapkaya gülen insanları sevmek istiyordu. Evet, evet insan uzaklardan geldiğini görüyor. Bir el sıkışma, bir "hoşça kal". Gülen yüzlerde kaygılı gözler. Bu biçimde, çeşitli yönlere doğru birbirimizden ayrıldık. Kesinlikle birbirimizi hiçbir zaman unutmayacaktık.

"Frankfurter Hof"taki genç bayana biraz çekinerek, "Bana Binbaşı Buddecke'yi bağlar mısınız?" dedim. Olayı akışına bırakarak, amcamın evine telefon edip, yakınlarımla ilgili bilgi almak istedim. Erkekler kesinlikle dışarıda olmalıydılar. Ne duyacaktım. Ölen biri var mıydı? Kimdi?

"Merhaba, ben Hans Joachim Buddecke, kiminle konuşuyorum?"

"Annenle."

İki yıldır birbirimizi görmemiştik.

29 İtalyanca "Ölüler Manastırı".

Fokker[30] *Uçağım*

Amerika'da elde ettiğim uçuş deneyimimle, kendimi pilotluğa yazdırdım. Frankfurt yakınındaki yedek birlikte, Baden'li yaşlı pilot Faller, üç kez beni ikikanatlısına aldı. Bir yalnız uçuşta, Alsas'daki babamı görmeye gitmeyi düşündüm. Daha 14 gün ancak olmuştu ki savaş saflarına atamam geldi. Sınavdan geçirilmemiştim, uçağa tam olarak hâkim olmaya, pilot birliğinde yaptığım uçuşlardan sonra başladım. Ancak yine de hızlı yol almıştım. Kısa bir süre sonra birlik komutanım, gözlemcili ya da gözlemcisiz düşey eğrileri yapmamı yasaklamıştı. Çünkü bunları gereksiz buluyordu.

İlk savaş uçağı geldi. Geriye doğru ateş eden bir makineli tüfeği vardı. Sevinçle karşılandı. Sonunda biz de karşıdaki Sayın Farman'lar[31] gibi "Tak-tak-tak" yapabilecektik. Savaş uçağımız sürekli hazır olacaktı. İkinci pilot olarak görevime başladım. Uçak iyi bir uçak değildi (her uçak görkemli değildir). Düşey dönüş eğrisi yapamıyor ve dakikada yarım dönüş yapıyordu. Birlik komutanım düşüncemi sorduğunda, söyleyeceklerimi ondan sakınmadım.

O sıralar herkes, havada nasıl savaşacağına ilişkin kendi düşüncesini oluşturabilirdi. Böylelikle ben de küçük, hızlı dönüşlü, pilotun her şeyi tek başına yaptığı Fokker'i,

30 Fokker, Anthony Herman Gerard, (1890-1939) Hollandalı uçak yapımcısı.
31 Farman: Aralarında Maurice Farman ve Henri Farman bombardıman uçakları ile deniz uçağı da üretmiş olan Fransız uçak üreticisi.



Birinci Dünya Savaşı sırasında Alman Hava Kuvvetleri'nde çekilmiş bir hatıra fotoğrafı (Başar Eryöner arşivi)

en iyisi olarak görüyordum. Birlik komutanım benim gibi düşünmüyordu. Bu nedenle, başka bir yere atanmamı rica ettim. Bunu yapmam, bu adama hâlâ bugün de –yalnızca Pour le Mérite madalyası aldığı için değil– çok saygı duymadığım anlamına gelmiyor.

Bir başka birimde, candan bir arkadaşın yanına gittim. Onunla, 1914 Eylül'ünün başında Reims'da[32] tanışmıştık. Daha o zamanlar, benim de hayran olduğum Brandenburg Piyade Alayı üniformasının üzerinde Birinci Sınıf Demir Haç madalyası taşıyordu. Her şeyden önce beni kabul etmesine, sakin davranışlarına, onun da bana duyduğu gibi yakınlık duyuyordum. Adı Berthold'du.[33]

Onunla sık sık görüşüyorduk ve atanmamı istediğinden, yüzbaşısıyla konuşarak kendi yanına atanmamı iste-

32 Reims: Fransa'da Arrondissement-Marn'ın başkenti. Katedraliyle ünlü Başpiskoposluk merkezi ve 1179'dan beri Fransız krallarının taç giyme kenti.

33 Berthold, Rudolf, (1891-1920) Pour le Mérite madalyalı, "Demir Şövalye" diye anılan pilot yüzbaşı.

di. Bu gerçekleşti de. Yeni güzel bir uçağa kavuştum. Uzak keşif uçuşlarına çıkıyordum. Bunlardan birinde, Vedrine Bey'le karşılaştım. Makineli tüfeğiyle aydınlatma fişeğini ateşlemiş, gözlemcim de kendi karabinasını[34] çekmişti. Sonunda, kimsenin istemediği Fokker'ime kavuştum.

Şimdi orada duruyordu. Bir düşmanla karşılaşamadan üç hafta geçti. Gittikçe onun bir oyuncak olduğu ortaya çıkıyordu. İlk karşıtım, 108 mermi aldıktan sonra düştü.

34 Karabina: Piyade tüfeğinin kısa türü.

İlk Av

Şimdiye değin hava savaşı yalnızca, kuralsızca sağa sola ateş etmekten oluşuyordu. Belki denk gelen bir mermi, çatışanlardan birini inmeye zorluyor, çok seyrek olarak da düşürüyordu. Boelcke[35] ve Immelmann'ın[36] yara bile almadan, üç düşman uçağını düşürdüklerine inanamamıştık. Doğal olarak hızlı, kıvrak ve hızla yükselen uçaklar bizce, yavaş ve ağır olanlara üstün gelerek, onları savunmaya zorlayıp yenerdi. Savaş taktiği üzerine kimsenin ayrıntılı bilgisi yoktu. İnsan kendi kendine bir tanım yapamıyordu. Bunun tam olarak anlamı, işi sonuna kadar sürdürmekti. Gerisi kendiliğinden gelirdi.

1915 Eylül sonuydu. Tekkanatlı uçağımla, pazar günü öğlende Vaux Şatosu'ndan[37] havalandım. Burada, Roupy'deki birliğin küçük bir birimi konuşlanmıştı. Bapaume-le Château[38]-St. Quentin[39]-Péronne[40] üzerinde sürekli yaramazlık yapan İngiliz gözlemciyi yakalamak istiyordum.

St. Quentin'in iki kilometre güneyinde, mavi yükseklik sisi iyice koyulaştığında, kahverengi-sarı bir şey göründü. Bu o muydu? Göz, kırpılmadan o noktaya dikildi. Bir el

35 Boelcke, Oswald, Pour le Mérite madalyalı, pilot yüzbaşı.
36 Immelmann, Max, Pour le Mérite madalyalı, pilot üsteğmen.
37 Roupy yakınlarında bir grup havacının yerleştirildiği şato.
38 Fransa'nın kuzeyinde bir köy.
39 Paris'in kuzeyinde yer alan kasaba.
40 St. Quentin yakınında bir köy.



Oswald Boelcke'nin Eylül 1916'da çekilmiş bir fotoğrafı (Serhat Güvenç arşivi)

yönetme kolunu yönetirken, diğeri de silahı ateşlemeye hazırlandı. Uçaklar, yavaşça birbirlerine doğru süzüldüler. Kahverengi kanatlar, açıklıkta görülür oldular. Kokartlar kırmızı bir bez gibi gözüküyor.[41] Kokartlar ve bunun verdiği duygu: Ben ya da o.

Kısa sürede kendimi onun üzerinde buldum... Heyecanım doruk noktasındaydı. Açık düşünemiyordum, her devinim ve dönüşü, içgüdüsel yaptım. Uçağı baş aşağı çevirdim ve üzerine doğru indim. Hedefledikten sonra ateş ettim.

O arada altımda, teğmen Nikson düşünden uyandı. Göğüs çantasında resmini taşıdığı güzel kızı düşünüyordu. Gözlemcisi Yüzbaşı Stott da Afrikalı gözünü, gayretle araştırdığı yerden ayırıp yukardan gelen tehlikeye çevirdi. Ne geldiğini gördüğünde tümüyle şöyle düşündü: Fiuu Şeytan!

Benim pikem ve düşmanın ileri doğru ilerleyişi –uçak sıradan bir çiftkanattı– sonucu, onun 200 metre arkasında, aynı yüksekliğe geldim. Kablo kutumun üzerine otur-

41 Burada boğa güreşlerinde matadorun elinde tuttuğu ve boğanın saldırdığı kırmızı örtüye bir gönderme var.



Bir kartpostalda Alman Hava Kuvvetleri'nin usta pilotları
(Bülent Erdemoğlu arşivi)

dum. Önümdeki siluete nişan aldım ve ateş ettim. Tak, tak... tak, tak... tak, tak... tak, tak... tak, tak... tak, tak... tak, tak. Sessizlik. Yeniden iyice düşündüm... Uzaklık?... Biraz oturmalı... Az bir şey sola kaymalı.

Öbür yandan duraksamaksızın yanıt geliyor... tak, tak... tak... tak... tak... tak...

Aşağıda Roupy'deki salon, bir haberle çınladı: "Fokker ateş ediyor!" Tavuk servisini yapan aşçı yere düştü. Çatal ve bıçaklarını bırakanlar, bunu görmek ve tanık olmak için dışarı fırladılar.

Heyecanın, yukarıda benim bulunduğum yerde mi, yoksa aşağıda, arkadaşlarından birini savaşırken görenler ya da ellerini birleştirerek, Fransa'nın zaferini dileyen, köy yolundaki Fransız kadınları arasında mı daha fazla olduğunu kim bilebilir?

Bu arada yukarda işler olacağına varıyordu. Stott, kötü bir atıcı değildi. Birkaç atıştan sonra benim atışlarımdan biri, onun silahının mekanizmasına gelmiş ve saf dışı bırakmıştı. Bunun üzerine tabancasını çekerek dokuz el ateş etmişti. Kendi çevresinde ise durmaksızın kurşunlar ıslık çalıyordu. Tabancasını yeniden doldurmak isterken, tabanca elinden kaydı. Tam da rakibi kendisine on metre yakındayken ve vurabilecekken.

Nikson'a göz attı, başı öne düşmüştü. Tıpkı aşağı doğru düşen uçağı gibi. Gücünü toplayarak, düşen uçağın gövdesine çıktı, ölmekte olan arkadaşının omuzlarına ata biner gibi oturdu. Ayak pedalını yönetebilmek için, topuklarını dizlerine bastırdı ve dümeni arkadaşının kasılmış ellerinden aldı.

Kanatlarımın arasına oturdum ve silahımı tüm gücüyle konuşturmaya başladım. Ancak, karşıdan herhangi bir etki belirtisi gelmeyişi şaşırtıcıydı. Bundan da çok, dönüşlerde bile, gez ve arpacığı karşıtımın üzerinde tutabildiğime şaşırıyordum. Düşmanımın kuyruğunun on metre gerisindeydim. Bunlar değerli dakikalar. Her atış yerini buluyor... Her iki gözü iyi aç... Ne kadar uzaklıkta?... Ve tam zafer kazandığımı düşündüğüm bu anda, Stott'un şans tanrısı, güçlü bir rüzgâr biçiminde, fişekliğin ucunu kutusundan dışarı uçurdu ve makineli tüfek tutukluk yaptı.

Döndüm, bir eğri ve çember çizdim. El ve dişimle, arkada yükseklik dümeni bağlantısına takılan kemeri geri çektim. Ancak takılı kaldı. Rakibimi yeniden gözaltına aldığımda, benden daha aşağıdaydı. Alçalıyordu. Hemen yeniden arkasına geçtim. Ateş etmeyi kesmiştim. Alçalma-

ya devam ediyordu. Barışçıl bir biçimde inişe geçeceğini umuyordum. Ancak şunları gördüm: Pilot yerinden, rüzgârdan şişmiş açık sarı ceketli bir adam yukarı çıktı. Orada bir şeyler olduğunu bilmeme karşın, bunu açıklayamıyordum. Dehşetin kokusunu aldım. Dişlerimin arasındaki kemeri güçlüce ısırdım.

Birkaç metre ileri doğru eğriler çizdik.

Rakibim beyaz bulutları arkasında bırakıp motoru zorlayarak, son hızla ileri doğru uçtu. Bu onun son kaçış denemesiydi. Sol göz yine kısıldı, motor mekanik homurdandı ve ben ateş ettim... Sarı, yuvarlak deri cekete.

Bir süre sonra, düşmanın burnu aşağı döndü ve havada halkalar çizerek yere doğru düşmeye başladı. Tarlalar ve yollar üzerinden sessizce kayarak yere yaklaşan düşman uçağının her devinimini izledim. Altımda bir tavus gözü[42] gördüğüme çok sevinmiştim.

Parlak güneş, Caulincourt'un[43] doğusunda, orman parçaları arasında uzanan tarlaların üzerindeydi. Büyük kuş o yöne doğru yöneldi. Büyük bir toz bulutuna gömüldü. Mavi-beyaz-kırmızı işaretler cansız, toprağın üzerinde kaldılar.

Yürekli bir asker, arkasında 50 askerle olay yerine koştu. Ben de Baux'a doğru, çok uzak olmayan hangarıma geri uçtum. Olay yerine doğru birçok araba da yola çıkmıştı. Bunlardan birine de ben bindim. Olay yerine gelmeden önce durduk. Arabadan inip durumu sordum. Havacılardan birinin öldüğünü söylediler.

Yanımdakiler olay yerine doğru giderken, ben de tutsağın götürüldüğü köye gittim. Tüm yaşamım boyunca, belleğimde yer edecek ya da en azından bana üzüntü verecek bir ölüye asla bakmadım.

42 Tavus gözü: Fransız ve İngiliz uçaklarının çok renkli ulusal işaretlerine yapılan bir benzetme. Kokart olarak da anılıyordu.
43 St. Quentin'in batısında bir köy.

Bu nedenle oraya, Stott'la konuşmaya gittim. Bana tüm olan biteni anlattı. Gülerek bana, elbiselerini ve sarı deri ceketini gösterdi.

"You are some shot?"[44] dedi. Evine yerleştirildiği Fransız kadın, bize öğle yemeği verdi. İngilizlerin çoğunluğu gibi, yalnız olduğunda iyi ve açık, arkadaşça bir insandı. Bu, sık sık edineceğim bir deneyimdi. Birkaç kişi olduklarında ise durum değişiyordu. Birbirlerinin önünde dürüst davranma yürekliliğini gösterip Almanlara saygılı davranmaya yanaşmıyorlardı.

Stott'u daha sonra St. Quentin'de arayıp görüştüğümde, ona ikinci bir vatandaşını düşürdüğümü söylediğimde ise kafasını sallayarak, kendileri için yararı çok açık olan bir öneride bulundu. Bir kez daha dört haftalık dinlenceye çıkmalıydım.

[44] "İyi nişancıymışsın."

Büyük Gösteri

Sabah erken. Uşak beni uyandırmak için odama girdiğinde, henüz kendime gelmemiştim. Perdeleri açtı. Görkemli büyük, kalın bir bulut, neredeyse toprağa değecek kadar sarkmıştı. Odamda, sağa sola saçılmış duran savaş giysilerini toplayarak uzaklaştı.

Bir süre daha uyumak için diğer yana döndüm. Beş dakika sonra, uşağım bir kez daha geldi ve üç saat daha uyuduğumu söyledi! Yavaşça anımsamaya başladım. Arkadaş toplantısı... Mıım... Schülerfranz[45]... Braunschweig Dükü için uçacaktım... Doğru, Dük ve Prens August Wilhelm geleceklerdi. Ah, başım kötü dönüyordu.

Güneş içeri giriyordu. Uçuş havası... Hay aksi! Berthold, her iki gözlemci Ente ve Gnom'la[46] Abbeville yönüne gidecekti. Ya Althaus?[47] Kesin henüz uyuyor olmalıydı.

Kalktım. Geniş girişte, Berthold'la karşılaştım. Süveter ve spor çoraplar giymişti. *À la Vaux*.[48] Her zaman yapacak bir işi vardı. Bu nedenle pek konuşmazdı. Düşünceleri, Amiens üzerinde kıyıya getirip Somme ağzındaki kampı gördükten sonra geri dönmeye zorlayan ilk rüzgârla, ilk

45 Üsteğmen Schüler. Gözlemci olarak Franz sıfatını almıştı. (Buddecke ya da Alman yayıncının özgün notu.)
46 Ente ve Gnom: Büyük bir olasılıkla iki gözlemciye verilmiş olan takma adlar.
47 Althaus, Ernst Freiherr von (1890-1946). Pilot, yedek üsteğmen.
48 "Vaux tarzı."

şarapnelle, hatlarla, saatlerle doluydu. Kızgındı. Başarılı oluncaya kadar, bu sürekli böyleydi. Gergin sinirlerini, seçilmiş güç gösterisiyle –çok kolayca, kimi zaman havada güç durumlarda bile– iki gözlemcisine boşalttı.

Konuşmadan, onunla alana gittim. Pilotların zor görevlere rezilce bir değerlendirmeyle yaklaştıkları, yalnızca kitaplarda okunan bir durumdur. Biz kendimiz bunu iyi biliriz. Kuşkusuz, her zaman görevden önce işleyiş üzerine düşünmek, olayı yönlendirmek için zaman yoktur. Ancak bazen hafifçe çarpan yürek, kendisi fısıldar: "Düşün, belki sen..." sözler yetersiz kalır. Şakalaşmak ağır gelir. O anda insan, patırdayan motor gücü, gerilimi dağıtıp ruhu özgür bırakıncaya değin, en iyisi yalnız olmak ister. Bundan sonra her şey daha kolaydır. Gülerek ayrılış selamı verilir.

Uçağın iki motoru da çalışıyordu. Uşak Bart, efendisinin tümüyle yağlanmış yedi eşyasıyla, spor giysilerini değiştirmesi için bekliyordu. Ente ve Gnom, her iki gözlemci, öbür yanda görüşüp danışma halindeydiler.

İnsan her pilotta –her zaman bir şeyler bulabilir– genellikle içinde her türlü garip şeyin olduğu, göğsüne asılı kirli bir kese görür. Bu olmadan hiçbir şey olmaz. En yürekli insanın bile boş inançları vardır.

Çoğunluğu, kendisini giysilerde dışa vurur. Ancak sıklıkla, kimi önlemlerde de dile gelir. Örneğin bir arkadaşımız, her uçuştan önce gözlemcisini, pervanesini sıvazlamaya zorluyordu.

Berthold'un boş inancı ya da benzeri alışkanlıklarından mıydı bilemem, ancak sürekli bir dükkân dolusu armağanla uçuyordu. Önce, artık ceket denemeyecek ceketini giydi. Bununla birlikte, 1914 yılında üretilen ceket, efendisine tüm zor çatışmalarda hizmet etmişti. Uşak Bart da böyleydi. Berthold'la savaş safına gelen Bart'ın, kısa sürede uygun olmadığı görüldü. Sürekli baştan aşağı kirliydi. Ancak, ceket ve Bart olmadan işler yürümüyordu.

Ceketin üzerine kürklü palto giyiliyor, boyuna şal bağlanıyordu. Bağa gözlük takıldıktan sonra, üzerine büyük bir pilot gözlüğü takılıyordu. Kalın bir yün başlık[49] kafaya giyiliyor ve üzerine de koyu kahverengi deri plaj şapkası, taç (!) olarak takılıyordu. Uşak Bart, bu tılsımı yıkamış –suyla– şapkanın boyutu kaçınılmaz olarak küçülmüştü. Bu nedenle de kullanılmaz duruma gelmişti. Önemli değil. Bu şapka yine de yanında olmalıydı. Ceketi gibi birlikte uçmalıydı.

Büyük uçağın kuyruğu güçlükle kalktı. Gnom, arkada kulede surat ederken, yerden düşmana doğru havalandı. Motorun çalışması gitgide daha sessizleşiyordu. Üç noktacıklı her iki çizgi küçüldü. Gökyüzünün açıklığında, yalnızca belli belirsiz oldu. Tümüyle kişiliksiz.

Gözleriyle izleyen teknisyenin yüz çizgileri yumuşadı ve düşünceleri görevine geri döndü.

Baux, yeryüzünün güzel bir parçasıydı. Yıllar önce Falliéres[50] burada, havaalanında büyük gösteriler izlemişti. Biz buraya küçük şato için değil, arazi ve oradaki ambar için yerleşmiştik.

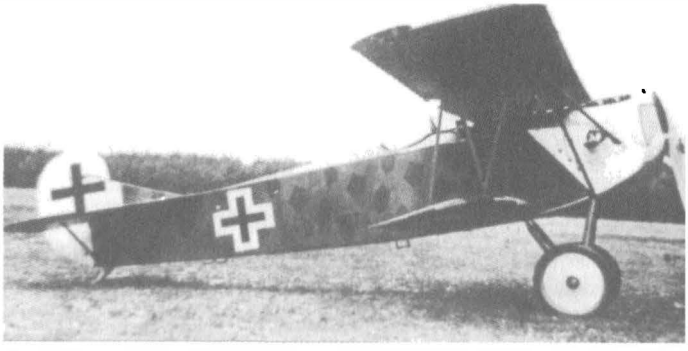
Bugün önemli bir konuğumuz var. Her şey tertemiz yapıldı. Yalın öğle yemeğimi yemek için şatoya döndüm. Yarım saat daha zamanım vardı. Althaus görüşmesinden henüz dönmemişti, yalnızdım. Eğer her şey "iptal edildi" deseydim, bu güzel bir sunum olacaktı.

Roupy'de sıklıkla konuğumuz oluyordu. A.O.K.'ya[51] bir konuk geldi. Daha sonra yakınlardaki bir başka birlik gezildi. Her şeyi bu konuğa göre hazırlamıştık. Alışılagel-

49 Buddecke burada Türkçe sözcüğü, Almanca yazılımıyla kullanıyor: Baschlick. Kopfbedeckung'u kullanmıyor.

50 Fàllières, Armand (1841-1931). Fransız devlet adamı. Çeşitli bakanlıklar yaptıktan sonra, 1906 yılında cumhurbaşkanı oldu. Başkanlığı sırasında Fransız-Alman gerginliği arttı.

51 "Armee Ober Kommando" (ordu komutanlığı).



Alman Hava Kuvvetleri'ne ait, kamuflaj boyalı bir Fokker D VII *(Serhat Güvenç arşivi)*

diği gibi Roupy'de uçuluyor, belki konuklardan biri de uçuruluyordu. En sonunda da eski aydınlatma fişeklerini patlatıp çay içiyorduk. Küçük sunum buydu.

Bugün gelecek konuklar için "büyük sunum" uygulanacaktı. Birliğimizin komutanının buyruğu, önce "saat ikide ekselanslarının Baux Havaalanını gezişi" olarak bildirildi. İki Fokker'i barındıran hangarın önünde tek başınaydım. İyi ceketimi giymiş, bekliyordum.

14.45. Yakından top atışı. Yönü Ham... Üç kez telefon çaldı... Düşman uçakları!... Tam da şimdi! Saniye kaybedilmemeliydi... Uçaklar dışarı... Ceket giy... Başlık... Gözlük... Eldiven.

"Hazır?"

"Hazır."

Pervane savruldu ve motor homurdanmaya başladı.

"Takoz alındı."

Birinci teknisyen işaret verdi.

"Haydi!"

St. Quentin yönünde, şarapnel bulutları asılıydı. Yer, gitgide uzaklaşmaya başladı. St. Quentin üzerinde, yüksek bir çember oluşturan atış yönüne doğru uçuyorum.

Düşmanı göremiyorum.

Daha hızlı ve kısa yolu yeğlemiş olmalı.

Şarapnel bulutları sürekli uzaklaşıyorlar. 15 dakika sonra vazgeçip, Roupy'ye geri uçmayı ve bana yukarda kalmama değeceğine dair bir işaret görmeyi umuyorum. Aşağıda bir şey yoktu. Motoru susturacağım sırada çevreme bir kez daha iyice baktığımda, Ham yönünde patlama bulutları gördüm.

Kısa süre sonra, aralanan çizgilerden bir karaltı ortaya çıktı ve yaklaştı. Sanki zararsızca, başka bir şey amaçlıyormuşum gibi, ona doğru kaydım. Mavi sis seyrelmeye başladı. Yan dümene göz attım: Üçrenk![52]

Sonraki anda, kuşum kanat üzerinde kaldı. Düşmana önden yaklaşan bir yol çizdi. Motorun patırtısına, karşıdan gelen tak, tak sesleri karıştı. Savaştan önce, çevredeki köylere tümene bağlı alayların yerleştiğini duymuştum.

Roupy'liler karşılama için hazırdılar. Quentin-Roupy-Baux yol kavşağında, kumandanımızı elini kaldırmış, yaklaşan gizemli konuğun otomobilini durdururken gördüm.

Sunum başlamıştı. 50 metrede, başımı silaha doğru eğdim. Gözümü, vizör ve arpacığa diktim. Siyah namlu önümde takırdamaya başladı. Pervanemin, her an düşmanın yükseklik dümenini dağıtacağını düşündüğüm anda, bir aldatma dönüşü yaptım ve yeniden üzerine çullandım.

Bunu üç dört kez yapmış olmalıyım. Düşman etkilenmiyor ve hâlâ ateş ediyordu. Ateşi en sonunda kesilinceye kadar, yeniden başımı vizör çizgisine eğdim. Oldukça yavaş alçaldığını ve motorun durduğunu ayırt ettim. Yavaşça arkasından uçtum. Onun kokusunu aldım. Koklamak için zamanım vardı. B.E. tipinin[53] kendine özgü bir kokusu vardı. Motordan çıkan gaz, arkasında bir iz bırakır. Bu

52 Tricolore: Fransız bayrağı.

53 Çiftkanatlı İngiliz uçak markası.

bir savaş pilotu için, dantelli mendilden daha hoştur. Her uzun çatışmadan sonra, hâlâ günlerce bu kokuyu burnumda duyarım.

Çatışmanın bitişiyle, nerede olduğumuzu görmek için çevreye bakacak zamanım oldu. Kuşkusuz, aşağıda gelmiş olması gereken konuğumuzu değil, kuşkulu bir biçimde alçalan rakibimi düşündüm. Kaçabilmek için uygun bir anı kollar gibiydi. Kuşkusuz, bu benim istediğim bir şey değildi. Daha çok, onun hızla alçalmasını ve daha fazla ateş etmeye gereksinme duymamayı yeğliyordum. Bu nedenle, sağ arkasında, yakından onu izliyordum.

200 metre yükseklikte, bir köyün üzerinden geçip açık araziye çıktı. Bir piyade subayının, askerlerine ateş emri vermemek için iki eliyle ağzını kapadığını açıkça gördüm. Bununla birlikte köyden ateş edildiğini duydum.

Roupy havaalanına yaklaştık.

100 metre.

Bu anda, yukardan düşmana ateş ederek delicesine uçan başka bir Fokker belirdi. Düşman kuşa, kuyruğuna kadar yaklaşıp onu sarsarak üzerinden geçti. Önüme geçtiğinde kim olduğunu anladım. Althaus'du bu.

O da, araştırma için ivedilikle uçağına binmiş, 1500 metrede uçarken, oldukça aşağısında bizi ayırt etmişti. Uçağını yatırıp, pervasızca bir pikeyle benim yanıma gelmişti. Büyük bir seyirlik oyun olmalıydı.

Önümüzdeki rakibimiz oyunu bıraktı. Geniş bir eğri çizip yere dümdüz uzandı. Kıpırdayan bir şey olup olmadığını görmek için, oldukça alçaktan, üzerinden uçtum. Hiçbir kıpırtı yoktu.

Roupy parkının ucundan, bir kara kalabalık ayrıldı. Dört araba önden gitti. Ben Baux'ya uçtum. Uslu kuşumu, özenle toprak anaya kondurdum. Pervane durduğunda, yüzlerce gırtlaktan "Hurra!" sesi yükseldi. Güzel bir andı. Bunu bozmamak için çabalamam gerekiyordu.

Her iki teknisyenimin elleri, elimi sıkmak için bana uzandı. Ellerini sıktıktan sonra insanlarla, Fokker'imin çevresindeki delikleri görmek için dolandık. Sonra eldivenlerimi çıkarttım ve odama gidip sandıktan epey sert bir puro aldım.

Bu arada, uçak kalıntısının altından biri ölü, biri de ölmek üzere olan iki kişiyi çıkardılar. Lawrence yaşamının son gücüyle gözlemcisini yere getirmiş, ötekisiyse yukarıda, havada ölmüştü.

Sanıyorum havada ölmek, yerde ölmekten daha ağır. Uçmanın kendisi, insanın boşluk ve rastlantıyla ayrılmış olduğu yere dönüşe olan özlem anlamına geliyor. İnsan, boşluğu yukarıdan kavrar, büyüklüğünü sever, ayrıntıları arkasında bırakır. Böylece, bana göre havada ölmek, artan bir güçle ölüme karşı savaşım, yaşamdan ve dünyadan ayrılmaya da bir direniştir. Kumandanımız, düşman uçağının bulunduğu bölgeyi çevirtmiş, özellikle de pilot subaylara oraya girmeyi yasaklamıştı. Daha sonra enkaz kaldırıldı.

Önemli konuğumuz her şeyi izlemiş, iki tabutun taşınmasından sonra, düşen uçağı görmüştü. 212 atış alan uçak kötü gözüküyordu. Gövde, daha sonra silahlarımızın gücünü göstermek için sergilendi.

Purodan birkaç kez çekmek bana yetti. Yüzümü sabunladıktan sonra aşağıya hangara gittim. Kendimle baş başa kalmayı yeğlerdim. Ancak, aşağıda başlayacak olan sunumun ikinci bölümünden uzak kalamadım.

Bu arada Berthold, büyük uçakla geri gelmişti. Gözlemci koltuk duvarlarından birinden, çok büyük bir bez parçası sarkıyordu. Abbeville'de, gözlemciye karşı yapılan saldırıda, bir mermi kovanı bacaklarının arasından geçmişti. Bu yürekli arkadaşlar, görkemli bir iş yapmışlardı. Düşman saflarının 120 kilometre gerisinde, görevlerini yerine getirmişlerdi.

Berthold koruyucu giysisini ucu ucuna, uşağının yardımıyla çıkarmıştı. Fokker'ler ancak sıraya girmişti ki, otomobiller alana geldiler. Berthold rapor verdi ve biz konuklara tanıştırıldık. Dük ve Prens konuşmaksızın, ciddi bir yüzle elimizi sıktılar. Heyecanlı olmakla beraber herkes kendisine hâkimdi.

İnsan dikkatini, gösterilen uçaklara vermeye zorluyor. Yenilikle[54] ilgilenecek zaman kalmıyordu. Bu arada, uçuş ve heyecandan kızarmış yüzlerimizle, en arkada, kol kola birbirine bağlanmış gibi dikildik. O sırada –sunuma göre böyleydi– kumandanın bir ricası geldi; Fokker'lerle bir kalkış daha gösterecektik.

İki uçak öne itildi. Pervaneler havayı dövmeye başladı. Başlama işaretini verdim, alanda yan yana ilerlemeye başladık. Alçaktan uçarken, küçük tekkanatlıyı aralıksız, sağa ve sola savurduk. İzleyiciler için tümüyle eğlenceli olmalıydı. Althaus her fırsatta pervasızca bana doğru uçuyordu. Bir arkadaşımla çarpışmamak için çok az bir pay olduğundan, her defasında onun ilerlemesini yeğliyordum. Onun bu aşırı yürekliliği, az daha bir çarpışmaya yol açacaktı. Pike yaparken motoru çalışmadı, inişe geçmek zorunda kaldı. Havaalanına bulunduğu uzaklık çok değildi. Şaşkın izleyiciler, onun tehlikeli bir hızla hendek, yol ve yokuşa doğru sürüklendiğini gördüler. Bunu izleyen anda, çukura giren tekerlekler kırıldı, kuyruk göğe doğru dikildi. Kuş, baş üstü bir takla atarak, karnı yukarı doğru, yerde hareketsiz kaldı. Yardım için aceleyle koşuşturan kaygılı izleyiciler, hemen dışarı çıkan şanssızlık örneğinin, bir el sallayışıyla durdular. Neyse ki kendisine bir şey olmamıştı. Düşmesinden sonra hemen olay yerinin üzerinde, düşüncesiz arkadaşımın yaşayıp yaşamadığını görmek için uçtum. Daha sonra ben de yere indim –hem de kırılmalara

54 Buddecke'nin burada sözünü ettiği yenilik, konukların gelişi.

yol açacak kötü bir biçimde. Bununla birlikte ekselansları, sunum gösterimizin hiç de kötü olmadığını düşünüyordu.

Althaus çok üzgün geldi. Onu avutmak için yeniden çaba gösterildi. Sevimli sorumsuzluğuna karşın, kolayca karamsarlığa kapılırdı.

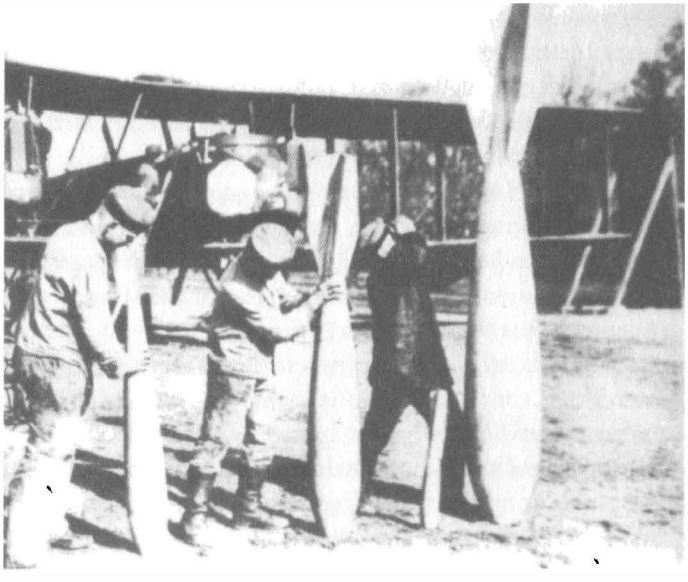
Sıra, gösteri alanının Roupy'ye kaydırılmasına gelmişti. Hafif silahtan, ağır silahlara geçmiştik. İki adet 160 beygirlik uçağın egzosu, havayı geveze bir vızıltıyla sarsıyordu. Bu vızıldama, homurdanmaya dönüştü. Yavaşça yerden ayrılan yaratığın, gücünün bir göstergesiydi bu. Bir uçak alçak uçuşla eğriler çizip, türünün uçuş yeteneğini gösterdikten sonra yine yere inerken, diğerinin pervanesi, çatışma yüksekliğinde havayı burgaçlıyordu.

Roupy'deki havaalanı, geniş bir çukurdan oluşuyordu. Bir yanda konukların oluşturduğu küme, diğer yanda –yaklaşık 700 metre uzaklıkta, ancak çok yakında gibi gözüken– büyük beyaz bir kare, toprağa çizilmişti. Bu, gerekli yüksekliğe ulaşmış olan bomba atıcılar için hedefti. Pilot, ustalıkla uçup, önden gelerek izleyicilerin olduğu yönde, hedefe yöneldi. Bir noktaya dönüştüğü oldukça yüksek bir yerden, üzerimize gelmeye başladı. Her birimiz, dört ağır bomba taşıdığını biliyorduk.

Dük ve kumandanımız dürbünle izliyorlardı. Bombalarını hâlâ atmamıştı. Gerilim büyüyordu. İnsanlar, öteki köşeye bakmaya başladılar. Kumandan dürbününü indirerek, "şimdi" olması gerektiğini düşündü.

Herkes soluğunu tutmuş bekliyordu. Hiç kimse bir diğerine düşündüklerini söyleme yürekliliğini bulamadı. Uzmanlar için olduğu kadar, bu konuyu bilmeyenler için de korkutucu bir andı. Özellikle de, yanı başlarına bir bombanın ne kadar kolay düşebileceğini bilen uzmanlar için.

Islık çalan bir düşme sesi geldi. Toprak ve dumandan oluşan koca bir baş lahana gibi, hedefin ortasında toprak-



Alman Hava Kuvvetleri'nde kullanılan uçak bombaları bir Gotha G V uçağının önünde sergilenirken (Serhat Güvenç arşivi)

tan dışarı boy attı. Bir saniye sonra kulakları sağır eden bir patlama duyuldu.

Tüm bu gerilim ve korkulara karşın bizim zararsız arkadaşımız bu uygulamaları üç uzun kez yineledi. Karşı yanda, verecek bir şey kalmadığından kalabalık rahat bir soluk aldı. Büyük sunumda yer alan Sekiz Mark Roketi, onu aşağı çağırıyordu.

Bu arada, arkadaşımız sevinçle sandığında[55] oturdu ve belki de yeryüzüne ektiği doğal güzellikleri (!) düşündü. Kim bilir?

Kumandan, ekselanslarına başka buyrukları olup olmadığını sordu. Dük, dostça teşekkür etti. Ve olmadığını

55 Buddecke burada alaycı bir dille uçaktan söz ediyor.

bildirdi. Kesinlikle, insanın ruhsal klavyesinin el değmemiş hiçbir tuşu kalmamıştı. Hepimiz çok yorgunduk.

Bundan dolayı, Roupy'de salonun çiçeklerle donatılmış yuvarlak masacığında çay ve pasta eşliğinde çiçeklerle yaşam arasında bir söyleşi çok da anlamlı olmayacaktı.

Ekselansları arabasına binmeden önce hepimizin elini içtenlikle sıkıp, bize güzel bir sarı-mavi kurdelesi olan, kendisinin haç madalyasından üç tane verdi.

Bu hoşumuza giden bir kapanıştı.

Çanakkale



Buddecke Osmanlı havacı kalpağı ve Osmanlı Hava Kuvvetleri armasıyla (Bülent Erdemoğlu arşivi)

Gelibolu Yolunda

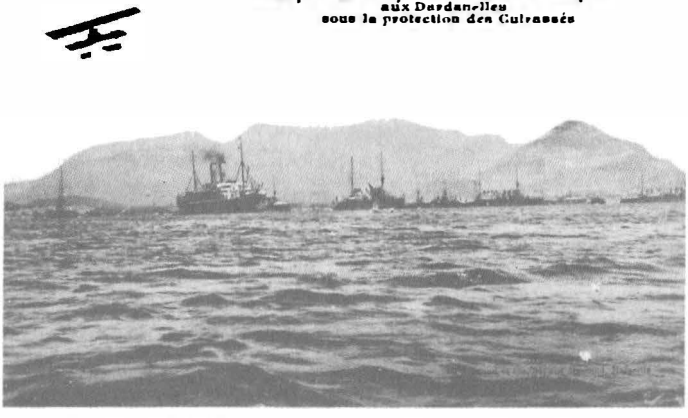
Savaş sırasında ayrılığı, daha önceden yaşamamış olanlar da yeterince yaşadı. Bir akşam Schülerfranz, gazinoda bana doğru geldi: "Biliyor musun? Türkiye[56] görevine verildin."

"Ya sen?" Kafasını salladı. İkimiz de Türkiye'ye gitmek için başvurmuştuk ve birbirimizden ayrılmak istemiyorduk. Daha o zamanlar, böylesine iyi bir arkadaş topluluğuna, bir daha asla rastlayamayacağımı biliyordum. Toplulukta, her birey çok iyiydi. Kumandanımızın bizim gibi aşısız fidanları, hayran olunacak bir akıllılıkla dizginleyen bir yönetimi vardı. Bize bir buyruk vermesi gerekmiyordu, isteklerini gözlerinden okumaya çalışıyorduk.

Althaus'dan Baux'da ayrıldım. Gözleri irileşti ve bir sigara yaktı.

14 gün sonra, yeni arkadaşım Schütz[57] ve teknisyenle trene bindim. Berlin'den Viyana'ya, oradan Budapeşte'ye ve Bulgaristan üzerinden Türkiye'ye gittik. İstanbul'da birkaç gün kaldık. Bundan daha sonra söz edeceğim. Bir otomobile binerek, saatlerce süren bir yolculuktan sonra Uzunköprü'ye geldik. Dağın üstünde yer alan uçuş istasyonuna gelebilmek için, ölümü göze alarak, bir metrelik çamura bata çıka ilerledik. Görüp görebildiğimizse, tek

[56] O dönemde Almanlar, ülkenin resmi adı Osmanlı İmparatorluğu olmasına rağmen Türkiye adını kullanırdı, çeviride de bu kullanım korunmuştur.
[57] Schütz, Oswald, 1914'te sınav vererek pilot oldu.



Çanakkale'deki İtilaf donanmasının uçak destekli çıkartma hazırlıklarını gösteren temsili bir resim (Başar Eryöner arşivi)

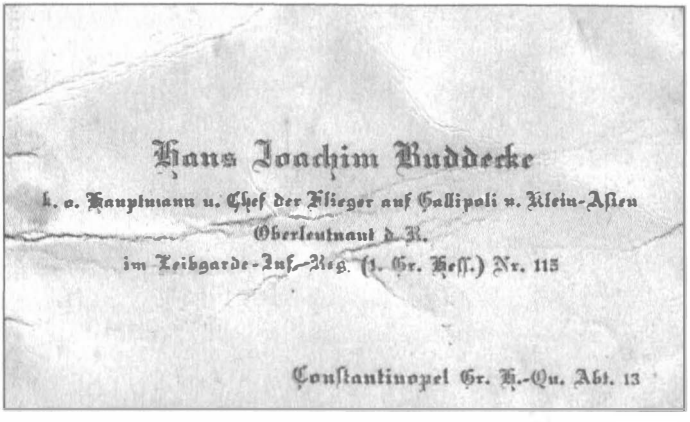
başına tahtadan bir baraka ve yapımı süren bir hangar. Hepsi buydu.

Burada, Aralık sonunda çadırda kalan teknisyenlerimize uğradık. Perişan barınaklarına göz attık.

Schütz başka şeyle uğraşırken ben de ısınmak için küçük eve gittim. Üşütmüştüm. Ateşim iyice yükselmişti. Sıcak çay iyi geldi, kendime geldim. Çevreyle ilgilenmeye başladım. Yapıyı kuran Almanlardan birinin, büyük bir sazan tuttuğunu gördüm. Yalnızca görmek bile bana belirgin bir sevinç verdi. Bir haftadır ekmek ve konserve yiyorduk.

Balık üzerine konuşurken, bu akşamın Weihnachten[58] olduğu ortaya çıktı. İlk düşündüğüm, Schütz'ün nasıl bir kutlama olduğunu öğrenmemiş olmasıydı. Yoksa aşağıda köydeki çevirmenimizle birlikte yaşadığımız çamurlu delikte de büyük bir Weihnachten kutlaması vardı ve son şi-

58 Weihnachten: İsa'nın doğumunun kutlandığı gün, Noel.



Buddecke'nin Osmanlı ordusundaki görevi sırasında kullandığı kartvizit (Bülent Erdemoğlu arşivi)

şe kırmızı şarabımıza yazık olacaktı. Bu korkunç olurdu. Böylece Schütz'ü sazandan uzak tutmak için elimden gelen her şeyi yaptım. Bana yavaşça, özel bir şey yapması gerektiğini, Weihnachten olduğunu ve bizim bunu kutlamamız gerektiğini söylediğinde, bu konuda başarılı olduğuma inandım.

Bir kilometre uzunluğunda ve sokak genişliğindeki eski ırmak köprüsünde, develer ve öküz arabalarının arasından sıyrılarak barınağımıza ulaşmaya çabaladık. Övgüye değer bir kutlama hazırlandı ve bakkaldan konyak satın alındı. Günün özel kutlaması olduğu için önce Türk subay gazinosunda yemeyi –ilk kez– istedik.

Gece yağmur altında güçlükle, büyük bir çadırın kurulduğu bir arka avluya ulaştık. İki uzun beyaz örtüyle örtülmüş masa ve bahçe sandalyeleri vardı. İki subaydan başka kimse yoktu. Biri, ocağın önünde çökmüş, kömür atıyordu. Diğeri sakin sakin yerinde oturuyordu.

Adamcağızımıza, ısıtma sanatını gösterdik ve bunun üzerine konuşmaya başladık. Çadır gitgide doldu, konuş-

malar daha gürültülü oldu. Albay ve bölgenin komutanı gelince herkes sustu ve eğilerek selamladı. Kendimizi tanıttık. Dostça el sıkıştık ve en arkaya geçip oturduk. İlk yemek gelinceye kadar sessizlik egemen oldu. Küçük teneke tabaklarda[59] dört çeşit yemek verildi: Çorba, bir parça et, bir pirinç dağı[60] ve bilmediğim tatlı bir yiyecek. Her şey iyi ve temizdi, yağda pişirilmişti. Bunun yanında, yumruk büyüklüğünde ekmek parçası vardı.

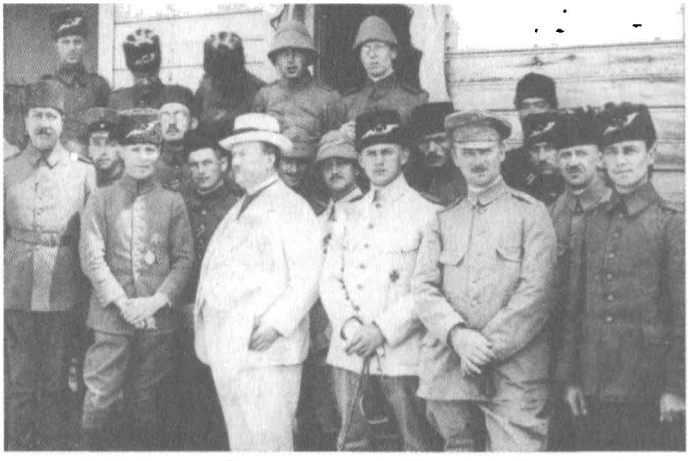
Yalnızca çatal kaşık sesi duyuluyordu. Albay, çok kısa bir konuşma yaptı. Tatlı yendikten sonra hemen ayağa kalktı. Onunla birlikte diğerleri de. Odadan ayrıldı. Bir subay gelerek, albayın bizi beklediğini bildirdi. Albayın kaldığı ev de bizimki gibi oldukça yalındı. Ev, durumu iyi olan bir Türk köylüsünündü. Ahşap ve beyaz duvarlardan oluşuyordu. Bize çok dostça davrandı ve bizimle Fransızca konuştu.

Schütz'ün Fransızcası benden daha iyiydi ve Türkler en çok onunla konuşuyorlardı. Sarı saçlarından dolayı Türklere –benim gibi bir kara koyuna göre– daha Cermen gözüküyordu.

Küçük fincanlarımızdaki kahveyi içtikten sonra ayrılmamıza izin verildi. Dışarıya henüz çıkmıştık ki Schütz, anımsamasından çekindiğim şeyi anımsadı. Bugünün Weihnachten olduğunu. Böylece, günün kutlamasını kulübemize taşıdık. Yataklar, bavullar, masa ve yedek araç gereç arasında dönemiyorduk bile. Bir mum yerine, üç mum yaktık. Kırmızı şarabı ısıtıp kek yiyerek içtik. Şarabın dibini bulunca, konyakla devam ettik.

Schütz, Fransa'da bir düşman uçağı düşürmüştü. Bu nedenle ayakta duramaz hale gelinceye kadar, uçuştan ve hava çatışmalarından söz etmemiz anlaşılır bir şeydi. Bu

59 Kalaylı bakır tabaklar.
60 Çokluğundan dolayı pilavdan böyle bahsediyor.



Osmanlı Hava Kuvvetleri Komutanın Erich Serno (soldan ikinci), Türk ve Alman havacılarla birlikte Yeşilköy Tayyare Mektebi'ni ziyaret eden Benz Fabrikaları müdürü ile (T. Örses-N. Özçelik, I. Dünya Savaşı'nda Türk Askerî Kıyafetleri, *s.29)*

sohbet onu oldukça etkilemiş olmalı ki, gece yarısı Schütz'ün bağırışıyla uyandım. Gürleyerek, "Köpek düşürülmeli!" tümcesini yineliyordu. Kutladığımız Weihnachten'dı.

Uyuma sorunumuz olmadı. Küçük, yassı, maun kırmızısına çalan böcekler[61] uyku ilacımız oldular. Biz avdan yoruluncaya dek bize işkence ettiler ve sonuçta uykuya daldık.

Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin başındaki Binbaşı Serno[62] otomobille gelinceye değin, günler böyle geçti. Boğaz'ı koruyan ordunun komutanı Mareşal Liman von

61 Tahtakurusu.

62 Serno, Erich (1886-1963). Alman Üsteğmen Serno, Ekim 1914'te Batı Cephesinde, 2. Uçak Bölüğü'nden, Türkiye'deki Alman Askeri Kurulu'na gönderilmişti. Türk pilotları eğitmesi için program hazırlaması görevi verilmiş ve danışmanlık görevine getirilmiş, 3 Şubat 1915'te Yeşilköy Uçuş Okulu'nda görevine başlamıştır.

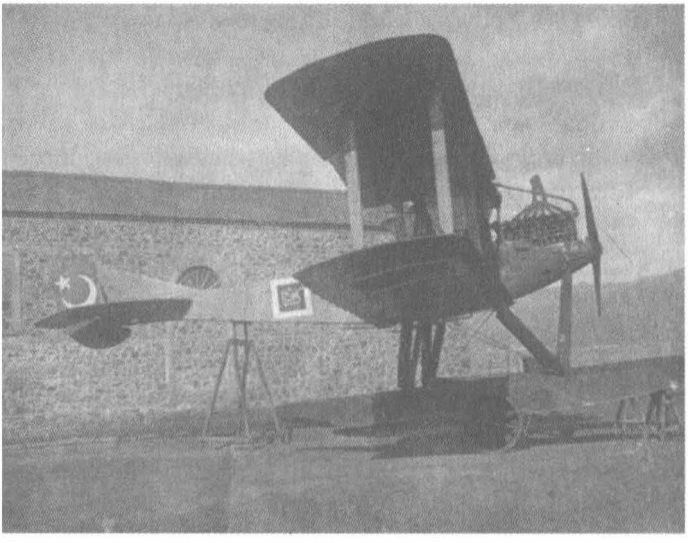


Liman von Sanders Çanakkale'de Alman ve Osmanlı askerlerle bir denetim gezisinde (Bülent Erdemoğlu arşivi)

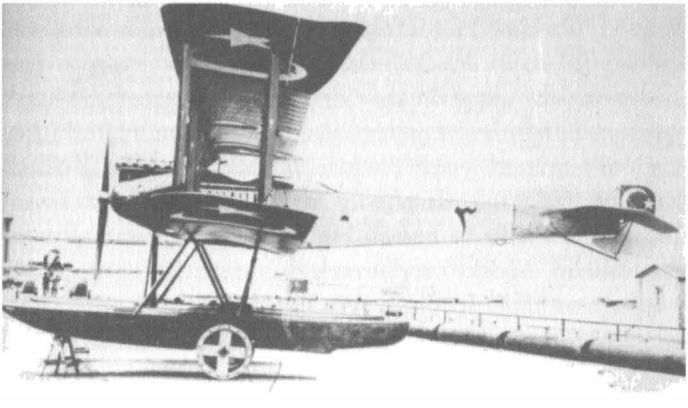
Sanders'e gidiyordu. Cepheye giden tek büyük yol önceleri buradan geçiyor, Keşan'dan ve Gelibolu Yarımadası'nın en dar yeri olan Bolayır üzerinden cepheye ulaşıyordu.

Gelibolu'da büyük bir pilot sıkıntısı vardı. Düşman uçak birlikleri, bombalamak istedikleri her yere sorunsuzca gelebiliyorlardı. Çiftkanatlı gözetleme uçakları, tüm özverilere karşın, önleme gereksinmesi için yeterli olamıyordu. Yetersizliklerini kabullenmek zorunda kalmışlardı. Silah sistemlerinden kaynaklanan yanaşma uçuşu ve ateş açmak için dönüş, tümüyle kaçınma görünümü veriyordu. Sorunun çözümünde bir umut ışığı belirmişti. İyi pilotlarla donanmış üç Fokker, artık kendisini gösterebilirdi. Üç pilot, altı teknisyen ve bir çevirmenden oluşan bir birliğin yönetimi bana verildi. Gerekli diğer kişilerle araç gereci, kendim bölgeden bulacaktım.

Kendimi tanıtmak ve bilmem gerekenleri görmek üzere, Binbaşı Serno'yla birlikte, markasını bilmediğim 16



Osmanlı Hava Kuvvetleri'ne ait ilk Gotha WD2 *uçakları*
(üstteki Kansu Şarman arşivi, alttaki Serhat Güvenç arşivi)



beygirlik eski küçük arabaya bindim. Sabah erkenden, 120 kilometrelik yolculuğumuza başladık. Burada araba sürmenin, başka her şeyde olduğu gibi, kendine özgü birtakım kuralları vardı. Başlangıçta yol çok kötü değildi. Ancak yükseltilere geldiğimizde arabadan inip, sıkıntıyla çamur yolda yokuş yukarı itmemiz gerekiyordu. Bunu nasıl yaptık, benim için bugün bile bir bilmece. Yeni çeşit ulaşım aracımızın görünmesiyle, kimi gülünç durumlar da ortaya çıktı. Çok uysal yaşlı bir köylü, aracımızı görünce eşeğiyle birlikte çalılığa doğru savuştu ve bir bayırdan aşağı yuvarlandı. Yaşlı adamın durumuna acımamıza karşın, bu şanssızlığa gülmekten kendimizi alamadık.

Çevre, önce çoraktı. Susuz, çıplak, kireçli toprak. Arada sırada batı yönünde Meriç'in pırıltıları görülüyordu. Kocaman dağlar arasında, Ege Denizi'ne doğru bir yol çiziyordu.

Öğlende Keşan'ı arkamızda bıraktık. Yol üzerinde yalnızca bir ara durak olan Keşan, büyük bir köydü. Toprak damların üzerinden, bir Rum kilisesi, küçük camilerin kubbeleri ve minareler yükseliyordu. Deve, eşek ve araba katarları yolu tıkamıştı. Yol özenli bir çalışmayla iyileştiriliyordu. Varlığımız, yoldakilerin uyuşukluğa gömülmüşlüğünü etkilemiyordu. Yalnızca askerler selamlıyordu. Ancak onlar da uyuşuktular. Giydikleri üniformalar, birçok yamaya karşın temiz görünüyordu. Müslümanlıktaki beş kez yıkanmanın yararlı etkisi vardı.[63] Türk'ün ibadeti, kendine özgü. Burada pişirilir, orada şarkı söylenir, konuşulur, sigara içilir ve hemen bunun yanında, hatta ortasında çömelip, Mekke'ye dönerek dua eder. Manevi içe dönüklüğü, onun çevresinde olup bitenlere karşı kayıtsız kalmasına yardımcı olur.

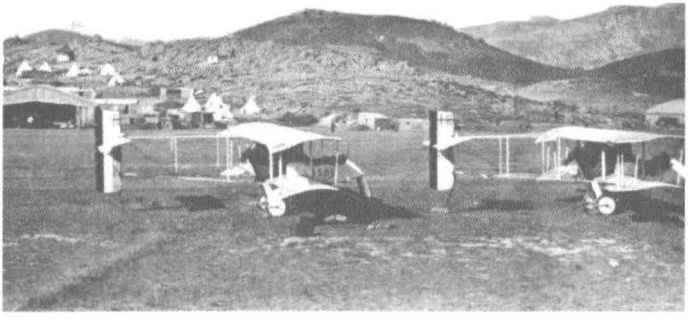
63 Yazar beş vakit namaz için alınan abdesti, günde beş kez yıkanmak olarak yorumlamış.

Sürücümüz, uğraşını benimsememişe benziyor. Ayrıca, her on dakikada bir durup, motorunun bujilerini temizliyor. Yolun durumuna göre, yavaş ya da hızlı sürmek yerine, her türlü dış etkiden uzak, bildiği gibi sürüyordu. Bundan dolayı uzun süre, motorlu araç kullanmanın Doğulular için neredeyse olanaksız olduğunu düşünmekle birlikte, motorlu aracın, gemide de olduğu gibi, iyi kullanıldığı ayrıcalıklı durumlarla karşılaştım.

Çok sonraları, İzmir Körfezi'nde, iki azgın fırtına yaşadım. İlk kez, öğlen saat birde açık denizdeyken, yönümüzü yüksek dalgalara karşı çevirdik. İçinde olduğumuz küçük tekne, derinlere gitmek istiyor gibiydi. Her an alabora olabilirdi. Türk kaptan, dizlerinin üzerinde bir haritayla oturmuş ve umarsız gözüküyordu. İşi ele aldım ve büyük bir çabayla da olsa, tekneyi limana getirmeyi başardık. Ancak bir diğer kez, küçük bir Türk gemici, alışılmadık biçimde beni etkilemişti. Küçük bir toplulukla, Körfez'i dolaşmaya çıkmıştık. Aylarca burnu bağlı dolaşmış, bundan dolayı da onu "Burun Kralı" diye adlandırmıştık. Aşağı yukarı Körfez'in ortalarındaydık. Gece, dağlardan aşağı büyük bir fırtına koptu. Küçük yelkenli tekne buna dayanamazdı. Öndeki yardımcı, ön yelkeni indirmiş ve kesintisiz "Allah"ı çağırıyordu. Ancak dümendeki Burun Kralımız, yalnızca "*Ben yavuz kapitano*" diyor ve gülüyordu. Bundan dolayı güvenimizi kazanmıştı. Gerçekten de bizi, iliklerimize dek ıslanmış olsak da dalgalardan çıkardı. Bu gibi durumlarda yüzlerce insan canından olmuştu.

Ancak sürücümüzle durum böyle değildi. Yol aldıkça, adamın bu işi öğrenemeyeceği benim için iyice ortaya çıktı. Dönemeçleri tırmandık. Yüksek bir sırtın yamacında önümüze serilen görüntü,[64] çektiğimiz zorluklara değdi.

64 Koru Dağı'ndan Gelibolu'ya inerken görülen görüntü.



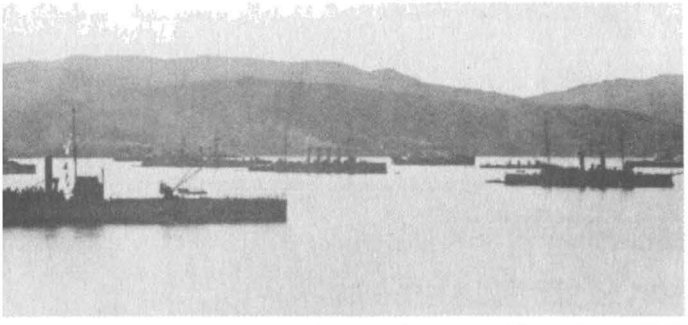
İmroz'da Kefaloz mevkiinde kurulan İngiliz hava karargâhından bir görünüş (Serhat Güvenç arşivi)

Önümüzde Saroz Körfezi, iki küçük şapkacıkla –Saroz Adaları– uzanıyordu. Bunlar, İngilizlerin gözleriydi. Daha arkada, ortada Gelibolu uzanıyordu. Gelibolu Dağları'nın üzerinden, Boğaz'ın içine doğru, Anadolu'nun yükselen dağlarını gördük. Saroz Körfezi açıklığında, maviliklerden Semadirek'in sarp kayalıkları yükseliyordu. Onun sağında,[65] düzlük İmroz'da İngilizlerin üssü vardı. Mavi su geçidi, yukardan güzel gözüküyor olmalı. Tıpkı bu güzel ortamdaki çarpışmalar gibi.

Varacağımız noktadan bizi, hâlâ bitmez tükenmez bir yol ayırıyordu. Böylece dönemeçlerden aşağı doğru inmeye başladık. Havada, yağma eğilimi vardı. Ancak, bizi Ege'ye yaklaştıran her kilometreyle birlikte hava düzeldi. İklimin ayrıştığı kuşağı geçmiştik. Önce sağda, Yarımada boyunca ilerledik. İçimden, bu yolu yapan salak mühendisi dövmek geldi. Yamaçlardan akan sular için, bu seçkin kişi, her 100 metrede bir, yolu kesen çukurlar yapmıştı. Bu, benden sonra birçok yolcuya da sorun olmuştu.

Yarımada'nın en dar yeri Bolayır'da, Türkler, Balkan Savaşı sırasında, Yarımada'yı karaya karşı savunmuşlardı.

65 Bu noktadan bakıldığında solunda.



İmroz'da, Kefaloz körfezinde konuşlanan İtilaf donanması, en önde U21 *denizaltısının tehdidiyle cephe gerisine çekilmek zorunda kalan* Ark Royal *uçak gemisi (Serhat Güvenç arşivi)*

Böylece, Çanakkale Boğazı ve Marmara'ya geçilmesini önlemek istemişlerdi. Yana dönüp Boğaz'a doğru yol alıyoruz. Kısa bir süre sonra, Boğaz'ın iç yanında yer alan Gelibolu'ya ulaştık. Yarımada'da, İngiliz savaş sanatının izleri görülüyordu. Binbaşı Serno, burada, yakınlardaki bir noktayı özellikle iyi biliyordu. Kıyıdan çok uzakta olmayan bu yerde, Serno'nun bulunduğu *Barbaros* zırhlısı bir İngiliz denizaltısınca torpillenmişti.[66] Gemi, deniz tabanına oturmuştu. Uçaktan açıkça görülebiliyordu. Boğaz önünde ve içindeki düşman gemilerine, Boğaz'ın topları ve Hersing'in torpidolarıyla bunun karşılığını vermeleri bizi avutmuştu.[67]

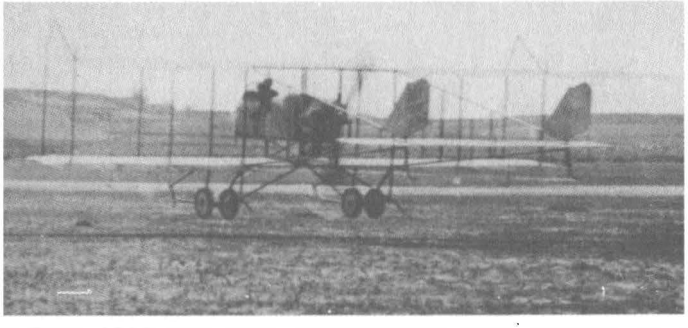
Otomobilimizi iki kez daha itmek durumunda kalmıştık. Sonra önümüze Egos Potamoi Vadisi[68] çıktı. Bir zamanlar, *trirem*lerin[69] karanlık çağında Spartalılar, Atina Filosu'nu dibe göndermişlerdi. Havaalanımız oradaydı.

66 *Barbaros* 8 Ağustos 1915'te İngilizlerin E-11 denizaltısınca Bolayır yakınlarında batırılmıştı.

67 Denizaltı komutanı Otto Hersing'in anıları için bkz., *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2007.

68 Aigos Potamoi. Yunanca "Keçi Deresi, suyu" anlamında bugünkü Cumalı Deresi'nin bulunduğu ova.

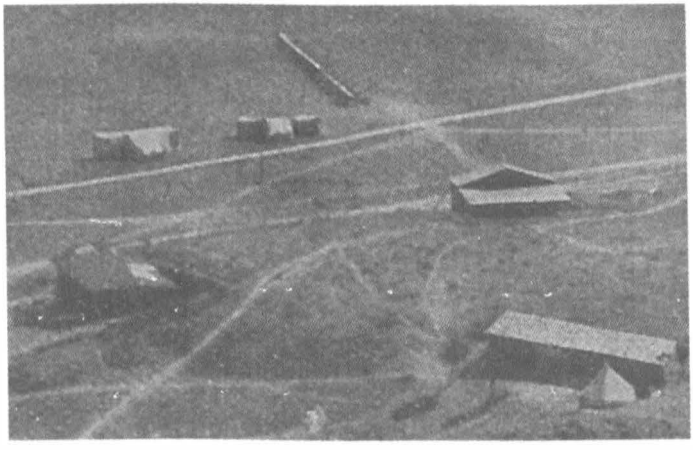
69 trirem (eski Yunancadan): üç sıra kürekli gemi.



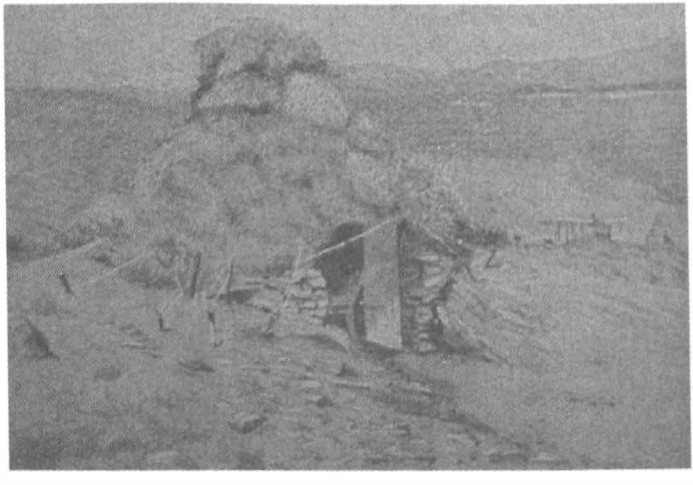
Bozcaada'daki İngiliz hava karargâhından havalanan bir Farman No 3
(Serhat Güvenç arşivi)

Akşam altıya doğru kampa ulaştık. Karşılama kısaydı. Bunun nedenini kısa sürede gördük. Ayakları olan her şey, tarlalar arasından çok uzaklara kaçıyordu. Subay beyefendiler, toplantı için Kahramanlar Mahzeni'ne gidiyorlardı. Hafif bir vızıltı ve vınlama yaklaşıyordu gökte. Bu, İngilizlerin İmroz'dan öğle sonrası ziyaretiydi. Üç Farman, on bombayı gelişigüzel havaalanına atıp gözden yitinceye değin sakin sakin bekledik. Onları iyice izledim. Herifler, girişimin başlayışından beri neredeyse her gün geliyorlardı. Buna hemen bir son vermek gerekiyordu.

Havaalanının yerleşim ve düzeni, Fransa'dakilerden temelden değişikti. Her yeni gelen subay, esintili yan vadide bir evcik, daha doğrusu balçık, taş, tuğla ve biraz tahtadan yapılmış kulübeye yerleşiyordu. Araç gereç, tekerlekleri bitmez tükenmez bir müzik yapan öküz arabalarıyla buraya getiriliyordu. Çıkan sesleri çok uzaktan duymak olasıydı. O akşam orada olmayan gerçek bir dağınıklık ustasının sarayına, nemli taban üzerinde bir o ayak, bir bu ayak üzerinde zıplayarak yerleştim. Kurulup sökülen yatağımın üzerine deri ceketimle paltomu, onun üzerine de çatıdan gelen akıntıya karşı, su geçirmezimi yaydım. Orada hepimiz bu şekilde yaşıyorduk.



Buddecke ve arkadaşlarının Çanakkale'de kullandığı havaalanı



Buddecke'nin havaalanının yanıdaki balçık, taş, tuğla ve ahşaptan yapılmış kulübesi

Ertesi sabah Binbaşı Serno Boğaz kıyısına atla gitmeye karar verdi. Ordu Komutanlığı'na gidiyorduk.

Gelibolu'da

Ordu üst yönetimleri genellikle özenli görünürler. Merdivenlerden, alçak, çamlık bir boğazdaki bodruma iniyoruz. Boğaz'da evler, neredeyse birbiri üzerine yapılmış. Sık yapraklı ağaçlar, bunların üzerini örtüyor, böylece dışardan hiçbir şey görünmüyordu.

Boğaz'ın bir ucunda Alman Karargâhı, diğer ucunda ise Türk Karargâhı vardı. Üst rütbeli subaylardan, küçük rütbeliye kadar herkes, küçük barakalarda yaşıyordu. Biraz daha büyükçe olan evde, on iki kişilik bir gazino masası vardı. Bunun arkasındaki sigara salonu, aynı zamanda konuk odasıydı. Burada bir çam ağacı[70] duruyordu. Her şey Weihnachten kokuyordu ve bu küçük nemli kulübede, insanın evde olduğu sanısını veriyordu. Türklerin olduğu bölüm, Almanlarınkinin benzeriydi. Orada da *Jugend*[71] sayfaları ya da haritalar, duvar kâğıdı olarak, beyaz badanalı rutubetli duvarlara yapıştırılmıştı. Biz yemekten hemen önce gelmiştik ve Ekselans Liman'a[72] daha sonra tanıştırılacaktık. Yabancılar, konuk olarak görülmüyordu burada. Yoksa çok sayıda konuk olurdu. İnsanlar burada da, gerçekten başka düşüncelerle doluydular. Pilot olduğumu açıkladığımda, saklama-

70 Bize de "Yılbaşı Ağacı" olarak geçen, Weihnachten ya da Noel kutlamalarında kullanılan süs çamı.
71 Münih'te 1896'dan 1940 yılına kadar yayınlanan resimli haftalık dergi.
72 Liman von Sanders.

dan omuzlarının üstünden baktılar. Bana hemen açıklama yapıldı. Biz pilotlara ilişkin çok büyük beklentileri yoktu. Şimdiye değin, sürekli az sayıdaydılar. Tüm başka silahlarda olduğu gibi, 40'a karşı dört. Tek çatışmalarda da, her zaman benzer durum görülmüştü. Uçağımız hızla yakına uçuyor, dönüp ateş ettikten sonra uzaklaşıyordu. Bu, bizim uçakların yapısından kaynaklanan eski bir durumdu.

Bundan dolayı, genç bir subay bana şu soruyu sordu: "Şu ana değin hiç uçak düşürdünüz mü?" Alçakgönüllülükle, "Üç" diye yanıtladım. Şaşkınlıkla, "Ooo ve siz hâlâ ordu duyurularında yoksunuz?" dedi.

Yemek oldukça yalındı. Benim binici açlığıma[73] yeterli değildi. Büyük bir fincan kahve, eksikliği doldurdu.

Serno, beni Mareşalin Yaveri Binbaşı Prigge'ye tanıştırdı. Onunla Boğaz'ın üst bölümüne gittik ve Ordu Komutanı'nın evini çevreleyen çitin önünde durduk. Kısa bir süre sonra, o dışarı çıktı ve ben, bu savaşın İngilizlere en büyük yenilgilerinden birini yaşatacağı henüz bilinmeyen ordu komutanının önündeydim. Burada, Türklerin ülkesinin yüreğine yapılan vuruşların yönlendirildiği yerdi. Onun başarısı, beş savaş cephesinin azalması demekti düşmanımız için. Kim bilir, Ruslarla olan savaşta İngiliz ve Fransızlar, Çanakkale ve İstanbul boğazlarını geçerek Rusya'ya yardım edebilecekler miydi?

Öğleden sonrasını, gazinoda bir harita üzerinde çalışarak geçirdim. Sonra oradan oraya giderek asker, araba, çadır ve ekmek almak için koşuşturdum. Akşam olmadan kısa bir süre önce atlara bindik ve tepeler aşarak geriye döndük. Saat 22.00 sıralarında, son tepeyi aşarken yolumuzu yitirdik. Küçük hayvanlarımızın dizginlerini bırak-

73 Almanca Reithunger. Binicilerin midelerinin sarsılmadan dolayı daha fazla acıktıklarına ilişkin bir deyim.

tık, tökezlemeden hendekler, kaya kütleleri ve çayırlardan geçerek yollarını bulup, eve ulaştılar.

Ertesi sabah küçük otomobille, Uzunköprü'ye doğru yola çıktık.

Her şey yolunda gitmişti. Artık başlayabilirdik.

Boğaz Üzerinde Baskın

Bizi İstanbul'dan götürecek treni yakalamamız gerçek bir şanstı. Ertesi gün öğleden sonra uçağıma bindim ve kanatlarımın arasına oturdum. Hafif eşyalar, örtüler ve vazgeçilmez baston arkamda olmak üzere, alçak bulutların altında, güneye doğru havalandım. Yön bulma konusunda sorun yaşamadım. Güneye doğru inen yalnızca bir yol vardı. Arazi çorak olmasına karşın, renk ve biçimlerde çeşitlilik gösteriyordu. Saroz Körfezi'nin dağ sırtları gözüktü. Bulut örtüsünün altında olduğundan, geçiş olasıydı. Sırtın tam üzerine geldiğimde, önümde birkaç kartal gördüm. Güçlü bir kuzey rüzgârı beni hızlandırdı. Kartallar, benden rahatsız olmuş gibi gözükmüyorlardı. Ancak yaklaştığımda arkama doğru döndüler. Tıpkı bir düşman avcı pilotunun yapacağı gibi. Ancak ben hızlıydım ve büyük güzel yol arkadaşlarımı arkamda bıraktım. Saroz Körfezi üzerinden yana, Boğaz üzerine doğru döndüm.

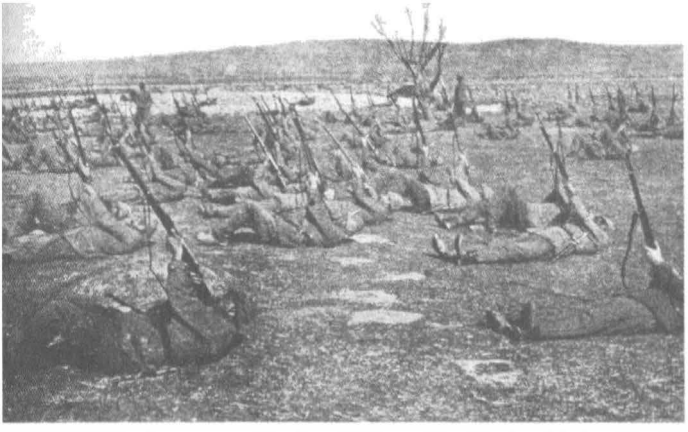
Masa yerkürelerini bir kez görmüş olan biri, burada yön bulma sorunu olmadan, kaygısızca, yüzlerce kilometre uçabilirdi. Çevremde, Eski Yunanlıların, onlara ilişkin söylenceler anlattığı bir adalar dizisi uzanıyordu. Özellikle Semadirek göz alıyordu. Mavi bir kaptaki meyveli dondurma gibi gözüküyordu. Altı çikolata, üstünde mor, sonra kırmızı ve en üstte de beyaz. Burada, hava avının eğlenceli olacağının ayırdına vardım. 50 dakika sonra havaalanının üzerindeydim. İniş işareti vardı. Rüzgârın ona çap-

raz estiğini ayırt ettiğimde, onun karşısındaki boş alana inmeye karar verdim. Uçak yere değdi ve ilerlemeye başladı. Duracağına, yavaşça kuyruğu göğe dikilip kaldı. Yanlış iniş işaretinden dolayı, kızgınlıkla uçaktan indim. Garip duruşuma şaşırarak, tekerleklerin dingillere kadar çamura saplandığını, pervanenin de bir metre kadar çamura girdiğini gördüm. Her şey olduğu gibi kalmıştı. Yeni arkadaşlarımın görevlerini yürütme biçimine kızarak ve utançla, doğruca küçük evime gittim. Düzensizlik ödülü alabilecek bu ahırı temizlemeye başladım.

Sabah, sağanak yağmur altında ata bindim ve kendime yeni bir havaalanı aramaya çıktım. Avcı pilotlar olarak biz çok gerideydik. Gri ve kahverengi toprak arazide, yalnızca yıkılmış köyler ve bakımsız bağlar gördüm. Konukseverlikle karşılandığım, bir Türk subayın çalışma odasında geceledikten sonra, ertesi gün boyunca daha ilerilere gittim. Çalışma yapılmadan, havaalanı olabilecek bir yer bulamadım. Çabuk davranmak gerektiğinden, umarsız, eski havaalanını kullanmayı sürdürmeye karar verdim. Yeniden Genel Karargâh'a gittim. Alman Binbaşı S. ve Binbaşı Serno da, bildirimde bulunmak için gelmişlerdi. Onlara katıldım. Akşam geç saatlerde, havaalanı yakınında, bir gambottan indik. Schütz de gelmişti. Ancak teknisyenler geç kalmışlardı. Bununla birlikte, ertesi sabah uçaklarımızı hazırladık.

Sabah erkenden, saat 07.00 dolaylarında alandaydım. Makineli tüfekten fişekliği çıkarıyordum. 150 mermiyi, birkaç yüze çıkarmak için uğraşırken, bir vızıldama duyuldu ve savaş çağrısı ortalığı kapladı: "*Tayyare geliyor*!"[74] O anda, alanda çalışan tüm askerler telaşla kaçtılar. Olanlar can sıkıcıydı. Hepimiz hazırlıksızdık. Ayrıca, şu anda

74 Buddecke bu cümleyi Türkçe olarak yazmış, ancak Almanca karşılığını "pilotlar geliyor" olarak aktarmıştır.



Harp Mecmuası'*nda Çanakkale'deki insan-uçaksavarların fotoğrafı. Uçaklara karşı silahların henüz geliştirilmediği o yıllarda askerler sırtüstü yere yatarak üzerlerinden geçen uçağı yaylım ateşine tutarlardı.*

saldırmayı düşünmüyordum. 150 mermimle, en iyi olasılıkla, belki bir uçak düşürebilirdim. Böylece ötekiler, Fokker'lerin orada olduğunu öğrenecek, bir daha bu denli içeriye gelmeye yürekleri yetmeyecekti. Schütz de benim gibi yaptı. Uçağında bir aksaklık görmüştü ve teknisyenin gelişini beklemek zorundaydı.

Savaş planımı iyice gözden geçirdim. Önce sükunetle uçaklarımızı hazırlayıp, öğleden sonra gelecek olan en yenimizi, bir kuşu nasıl indireceği konusunda iyice bilgilendirip, düşmana bir Türk darbesi indirecektik. Düşman Farman'larının –bunun böyle olduğunu ayırt etmiştik– kolaylıkla büyük uçaklarımızın bombalamasıyla, on ya da daha fazlasını üzerimize çekecek, sonra da belki on uçağın tümünü avlayacaktık.

Bir düşman uçağı, 1800 metre yükseklikte, denizden gelerek havaalanının ortasına dört baş lahana yerleştirdi. O zamanlara özgü, hiçbir zaman yerini bulmayan uçak bombasıydı bunlar. Burada da böyle oldu. Ancak, bir ikin-



Bir Fransız kartpostalında Çanakkale'deki Fransız-İngiliz bombardımanını gösteren temsili bir resim (Başar Eryöner arşivi)

cisi geliyor. İlk uçağı gördüğümde, parmaklarımda duyumsadığım karıncalanma gittikçe artmaya başladı. Özellikle üçüncü, dördüncü ve beşinciyi saydığımda, rahatlatan buyruk, sığınaktan, Binbaşı Serno'dan geldi: Acele havalanacaktım.

Bomba bomba üstüne düşerken, Schütz ve birkaç yürekli Türk'le, kuşu dışarı çıkarıp içine oturdum. Ancak motor bir türlü çalışmak istemiyordu. Yeni bir Farman, diğerinin ardından üzerimize gelirken, Schütz, pervaneyi tekrar tekrar yeniden çeviriyordu.

Sonunda motora tam gaz verdim ve alanda ilerlemeye başladığımda, arkada iki kez patırtı oldu. İnsanlar yüz üstü yerde uzanıyor ve yağmur üzerlerine yağıyordu. Sonra da Schütz'ün Fokker'ini de dışarı çıkardılar.

Son hızla, aşağıdan, üzerimde uçan Farman'a doğru yükseldim. Onun üzerinde de arkadaşlarını gördüm. Geleni görmüş olmalıydılar. Ancak yardımı düşünmemişlerdi. 16 kilometre sonra, onun yüksekliğindeydim. Silahım du-

runcaya kadar ateş ettim. Boğaz'a kadar inmiştik. Kserkses'in[75] altın tahtta ordusunun geçişini izlediği, Çanak'ın[76] dar yerinde[77] karşıtım, yere doğru döndü. Öykü buraya kadardı: Mermim bitmişti! Üzerimdeki küstah beylere üzüntüyle bakıp geri döndüm.

Orada, Schütz beni kanlı elleriyle karşıladı. Uçağı ile bir şey yapamayacağını önceden biliyordu. Birine saldırmış, iki atıştan sonra, silahı tutukluk yapmıştı. Sorun giderilememişti. Havadaki çetin uğraşmalarının sonucu, elleri kan içinde kalmıştı. Onun ve bizim için üzülmüştüm. Uçağı düşürmem, beni pek de sevindirmemişti. Daha iyi olabilirdi. Düşman uçağından herhangi bir şey, küçük bir parça bile bulmak olanaksızdı. İnsan, hemen şunu söyleyebilirdi: Mavi geçidin üzerindeki gökyüzünün temizlenmeye başladığı o büyük andan elimizde hiçbir anı kalmadı.

Ayrıca, bu konudan yakınan bir tek menzil komutanıyla karşılaştım. Konu o kadar ilginç ki, burada anlatmak istiyorum. Adam, buyruğundakileri cezalandırmak için, her türlü araç gereçten yoksundu. Tutuklanmak, onlar için serbest olmaktan ayrımsızdı. Dayağa izin verilmişti. Ancak, her gün bunu uygulamak istemiyordu. Bundan dolayı aklına başka şeytansı bir yöntem gelmişti. Akbaş Limanı'nın olduğu koy, her gün düşman tarafından bombalanıyordu. Yukarıya doğru açıkça hedef verilen üç asker çadırı kurdurdu. Gerekli olduğu kadar tutukluluk cezası veriyor ve cezalar, bu çadırlarda çekiliyordu. Hiçbir şey, bundan daha yalın değildi.

Ordugâhta, arkadaşlarım beni içtenlikle kutladılar. Aylarca, onur ve başarılarını engelleyen bu düşmana karşı

75 Pers Kralı.

76 Çanakkale'nin yabancılar arasında yaygın olan kısa söylenişi.

77 Boğaz'ın en dar yeri Çanakkale-Kilitbahir arasıdır. Oysa Kserkses'in ordusunu Nara Burnu ile karşısındaki bir noktadan geçirdiği, kendisinin de Maltepe'deki tahttan bunu izlediği söylenir.



Birinci Dünya Savaşı sırasında Almanya'da yayımlanmış bir kartpostalda Osmanlı uçaksavar bataryası (Başar Eryöner arşivi)

dövüşmüş olan onlar, bu ilk başarı üzerine, açık ve dürüstlükle sevindiler.

Akşamla birlikte, bir de düşman birliği geldi. Henüz kuşumun yanındaydım. Bakımını sevgiyle kendim yapmıştım. Geldiklerini gördüğümde, hava kararıyordu. Kalkıştan sonra, sonuncuyu güçlükle göz altında tuttum. Dönüş yolunu keserek yakından saldırıya geçtim. Büyük kuş, önümde dikey olarak yukarı tırmandığında, ondan yaklaşık 20 metre uzaktaydım. Hemen uçağımı sola yönlendirdim, sonra da sağa. Böylelikle, onun, benim üzerime inmesini engelleyecek ve de gözümün önünden ayırmamış olacaktım. Güçlü uçak, yarıya kadar sırtının üzerine dönmüş ve düşmeye başlamıştı. Yanımda beni ürperten bir şey vızıldadı ve bir taş gibi boşluğa kaydı. Sonra beyaz bir duman bulutu çıkardı, ardından tutuştu ve yanan uçak, bir kuyruklu yıldız gibi aşağı düştü. Birkaç yüz metre sonra birden düzeldi. Yangın söndü. Kanatlar yukarıya doğru kırıldı ve bir tüy yumağı gibi dönerek ve gittikçe küçülerek

gözden yitti... Havaalanına altı kilometre. Yere indim. Kuşum ilerlerken, uçağın içinde patlamalı bir sarsıntı oldu. Kaçışan askerler, kalkışta kullandığım takozları bırakarak, telaşla oradan kaçtılar. Bu takozlardan biri, kanat ana kablolarından birini koparmıştı. Birkaç gün savaş dışı kaldığımı gördüm. Havadaki korkunç oyundan birlikte getirdiğim bezginlik, kızgınlığa dönüşmüştü. Buraya doğru koşuşan insanların gözünde, acımayla karışık bir gülümseme vardı. Ellerimi, elbiselerimi ve ayakkabılarımı öptüler.



Oswald Boelcke, Fokker DIII 352/16 *uçağının pilot mahallinde (Serhat Güvenç arşivi)*

"Allah her şeye kadirdir" dediler "...ve Almanlar."

Benim eski arkadaşlarım Immelmann ve Boelcke de bunu yaşadılar mı bilmiyorum, ancak her düşman uçağını düşürdüğümde, bu bende ruhani bir etki yapıyor. Önceleri her savaşım, büyük bir alanda teke tek çarpışmaydı ve bu nedenle de kuşkusuz daha fazla iz bırakıyordu. Rakiplerimiz de insandı. Yaşama isteği, yaşam sevinci gibi, yaşamın tüm görkemiyle sunduklarına bizim gibi bağlı olan insanların, namludan fazla atış yapmasını engelliyordu.

Bugün nasıl? Düşman hemen alevler içinde kalmazsa, duman bulutunu yüzümüzde duyumsamazsak, düş kırıklığı yaşıyoruz. Vuruştan sonra, yüzümüzü yukarıya yeni bir hedefe çevireceğimize, düşeni aşağı doğru izlemezsek, sabrımız zorlanmıyor mu?



Bozcaada'daki İngiliz hava karargâhından bir görünüş
(Serhat Güvenç arşivi)

O akşam, kutlamalar yağdı. Ancak durumdan hoşnut değildim. Rastlantıyla yanlarında kablo getirebilecek teknisyenlerin, İstanbul'dan, uzun yolu aşarak gelmelerini beklemek zorundaydım. Bu gibi şeyler burada bulunmuyordu.

İzleyen günler yardımıma koştu. Yağmur yağıyordu. İngilizler, düşük görüş uzaklığını kullanarak, birliklerini Yarımada'dan geri çektiler. Bunun duyumunu aldık. Böylece, burada büyük bir savaşım kazanılmış oldu.

Aynı gün, bir önceki akşam olanları izlemiş olan bir Türk köylüsü, bana bir tencere yoğurdu armağan etti. Yoğurt çok lezzetliydi.

Bundan birkaç gün sonra, güneş ışıkları, Türk askerlerinin büyük bir gıda yığınını ele geçirdikleri boş İngiliz siperlerine vurduğunda iki Fokker, sarı arazinin üzerindeydiler. Schütz, benim 100 metre arkamdaydı.

Altımda garip bir beyefendinin ayırdına vardım. Şimdi ensesinden yakalarım onu. İyi hedeflenmiş üç çember... Devrildi... Düşüyor... Kanatları yukarı doğru büküldü... Denize düştü. İngiliz torpidobotları, onu denizden çıkarmaya geliyorlar.

Akşam, ertesi gün Enver Paşa'nın konutuna gitmem buyruldu. Enver Paşa, düşmandan alınan mevzileri görmeye gelmişti. Burada yeniden karşılaştığım Faller,[78] gideceğim yerin yakınlarında bir havaalanı aramak için, Schütz ve benden önce uçtu. Yarımada'nın ön bölümüne egemen olan Alçıtepe'ye indik. İngilizlerin hedefi, burayı ele geçirmekti. Bunu yapamadılar. Burası görkemliydi. Geniş görüş alanı içinde adalar, gemiler, savaş alanı, Boğaz'ın üzerinden gözle görülebilecek noktalarına kadar Anadolu kıyıları.

Başlıklarımızı henüz çıkarmıştık ki, bir yabancı motorun melodili vızıltısının üzerimizde yaklaştığını duyduk. Teknisyenini Faller'in getirdiği Schütz havalandı ilk olarak. Önce onu, şimdiye değin şanssız olan Schütz'e bırakmayı düşündüm. Ancak başka kaygılar düşüncemi etkiledi. İyi, her zaman iyi ve iki de birden daha iyiydi. Bundan dolayı ben de havalandım. Oldukça boş olan benzin depolarım sayesinde iyi yükseldim. Kısa sürede, üstümdeki rakibimi göz hapsine aldım. Schütz'ü hâlâ aranırken bulduğumda, onun üzerindeydim: El işaretiyle Schütz'e, şu herifin dolandığı yeri gösterdim. Bombalarıyla, çok fazla Müslüman'ı havaya uçurmayı denemek için aranıyordu. Çok geçmeden, davranışlarından beni tanıdığını ayırt ettim. Bununla birlikte, bulunduğu yükseklikte kendini güvende duyumsuyor ve aramayı sürdürüyordu.

Ona, sakıncalı olacak kadar yaklaştım. Üssüne doğru dönüş yaptığında, önünde olduğumun ayırdına vardı. Çevik ve kararlı biçimde, uygun konumunu kullanarak yukarıdan bana saldırdı. Bir sakınma hareketiyle ateşini savuşturabilirdim. Bununla birlikte, aşağıda binlerce kafanın, onun içine dalmamı beklediklerini biliyordum.

78 Faller, Arthur, Alman teğmen. 1912'de sınav vererek pilot oldu.



Çanakkale'de düşürülen bir Alman uçağını gösteren asılsız bir Fransız propaganda kartpostalı (Başar Eryöner arşivi)

Yandan, onun uçuş çizgisine uçtum. Onu, bana ateş ederek yaklaşmaya bıraktım. Namluyu ona çevirdim. Uçağı, çıkabileceği yüksekliğe zorladım ve üstümden yitinceye kadar ateş ettim. 20 metre uzaklıktan namlularımızı karın üstünde tutmuştuk.

Fokker, bir sonraki dönüş eğrisinde yavaşlamıştı. Zorlandığı için tüm hareketliliğini yitirmişti. Fakat sonra, rakibimin işinin bittiğini gördüm. Çember çizerek ve uyarı atışları yaparak, ona aşağıya doğru eşlik ettim. Uçağı, siperlerin karmaşasına düştü ve pilot olasılıkla boynunu kırdı. Birkaç dakika sonra Enver Paşa kurmaylarıyla, ölüm savaşını izlediği uçağı görmeye gitti. Alçıtepe'ye döndüğümde rakibimin pervanesinin göbeğini vurduğunu gördüm. Mermi pervanenin ortasına çarptıktan sonra sekmiş ve motorun içine girmişti. Motorda biraz soruna yol açmıştı. Beni günahlarımdan arındıran ve tüm gökyüzünü kaplayacak gibi gözüken yağmurdan dolayı, Enver Paşa'yla görüşmek için çabuk davranmak gerekiyordu.

Yakında, atı üzerinde bir görevli vardı. Onun arkasında, güzel, yaşlı bir beyaz at üzerinde bir uşak bekliyordu. Olabildiğince iyi bir biçimde ona, Enver'in karargâhının nerede olduğunu bilip bilmediğini sordum. Olumlu yanıt



Çanakkale'de düşürülen bir uçaktan arta kalan pervane
(Başar Eryöner arşivi)

verdi. Yineleyerek, benim kendi atına binmemi istediyse de, uşağınınkine bindim ve yola koyulduk.

14 yaşında bir Alman genci, her numarayı bilen bir küçük serseri, anne ve babasından kaçarak, nasıl olduğu bilinmeyen bir biçimde buralara gelmişti. Bana, aradığım yerin en fazla on dakika uzaklıkta olduğunu söyledi. Bana yolu gösterdi. Atlarımızı sürdük. On dakika, on beş dakika.

20 dakika geçmişti. Ancak, çevrede Başkomutan Vekili değil, çoraklık gözüküyordu. Rehberim, kuşkuyla sağa sola bakmaya başladı. Birçok el işaretiyle, yeniden karargâhın nerede olduğunu sordum. İnsanın ülke dilini bilmediği her yerde olduğu gibi, neden ağladığı bilinmeyen küçük bir çocuğun aptallarca avutulmasına benzer biçimde, beni avuttu.

Ve yeniden, on dakika daha, bir başka beyle karşılaşıncaya değin atlarımızı sürdük. Şeyhim,[79] ona, Enver'in ne-

79 Buddecke burada iğneli bir dille, rehberini onu yönlendiren şeyhe, kendisini de onun yolunu izleyen inanmışına benzetiyor.



Harp Mecmuası'*nın Şubat 1916 sayısında çıkan haber:*
Buddecke'nin düşürdüğü uçağın enkazı

rede olduğunu sordu. Yeni kişi, yeri iyi bildiğini söyledi. Kim bilmiyordu ki? En azından el işaretlerinden çıkardığım sonuca göre, bu da, ötekiler gibi iyi biliyordu! Oldukça kibarca, onun eşliğine verildim ve onunla atımı bir başka yöne doğru sürdüm. 15 dakika kadar daha binişten sonra, durum bana salakça göründü. Bu nedenle, beyimi kibarca selamladıktan sonra, at gezintisine gönderdim. Büyük çabalar altında atımı mahmuzladım, bir Rus salıncağına dönen atım, beni 20 dakikada havaalanına geri getirdi.

Bu arada, yeniden karşılaştığım genç –düşen İngiliz'i görmeye gittikten sonra geri dönmüştü– bana yolu

açıkladı. Beş dakika kadar uzaklaşmıştım –kuşkusuz yanlış yönde– ki, uşak, iyi bir beygir üzerinde arkamdan yetişti. Onu, bunun için kulaklarını çeken bir Türk subayından ivedi olarak almıştı. Bana sevinçle, Enver'in, uçağımın yanında olduğunu bildirdi. Fokker'imin yanına geldiğimde, Enver oradan ayrılmıştı. Her şeyi teknisyenden dinlemiş, ilginç vuruşu görmüş ve karargâhına dönmüştü.

Yakındaki yoldan arabayla, birkaç Avusturyalı subay geçti. Arkalarından atla gittim. Yol ilkeldi. Alçak sırtların arasından geçerek, cılız beygirimle bir boğaza geldim.

Tepede bir küme subay vardı. Çevik bir atlayışla Rosinante'den[80] indim. Yavaşça yukarı tırmandım. Bu kez doğru yerde olduğumu ayırt ettim. Avusturyalılar da, varışlarını bildirmek üzere gelmişlerdi. Kalabalığa doğru dingin adımlarla yürüdüm ve kurallara uygun selamladım. Kimi fotoğraf makinelerinin flaşları bana doğru çaktı. Ancak ortalıkta bir Enver Paşa görmedim.

Bir albay bana doğru gelerek, yavaşça, "Ekselansları Harbiye Nazırı ile tanıştırıldınız mı? Gelin lütfen" dedi.

Kalabalık aralandı, arazi üniformaları içinde, özel bir nişanı, rütbe işaretleri olmayan, dostça ve bakımlı bir yüzü olan orta boylu bir subay gördüm. Düz kaşlar altındaki derin güzel gözler bana bakıyordu.

Enver.

Kusursuz bir Almancayla, tanık olduğu çarpışmayı övdü, teşekkür etti. Öz konuşması, alışılmamış derin düşüncelerini ele veriyordu. Yaverlerinden birinin elinden, küçük altın Liyakat Madalyası'nı alarak bana taktı. "Bu bir ödül değil, bir küçük anı" diye yineledi konuşmasını.

Yana çekilip yaverlerinin elini sıktığımda, küçük madalyamı yitireceğimden korktum. Avusturyalı beyler de

80 Don Quichotte'nin (Don Kişot) atına gönderme.



Çanakkale'de görev yapan Türk ve Alman havacılar
(Kansu Şarman arşivi)

benzer biçimde kendilerini tanıştırdılar. Daha sonra Başkomutan Vekili, kahvaltı etmek üzere çadırına çekildi. Sevinçle atıma bindim ve ne kazandığını göstermek için kuşuma geri döndüm.

Güneş kendisini göstermişti. Şimdi fırtına bulutları her yönden Yarımada üzerinde toplanıyorlardı. Eve dönmek üzere havalandım. Enver'in ve bu arada Mareşal Liman von Sanders'in de yaverleriyle gelmiş olduğunu bildiğim vadi üzerinde, mavi bulut kümesine girmeden önce parlak güneş altında, kanat uçlarındaki tehditkâr kara gözleriyle, sarı kuşumu bir sağa bir sola yatırdım. Aşağıda, bu görünümden hoşnut olduklarını biliyordum. Ben de orada bulunmama sevinerek atmosferin karanlığına daldım: Bu, Boğaz üzerinde baskındı.

Aylarca Yarımada üzerinde hiç düşman uçağı görülmedi. Verilen görev, kısa sürede yerine getirilmişti. Gemiler kaygısızca ilerleyebilir, Anadolu kıyıları ve Trakya'da yer tutmak için giden birlikler, marşlar söyleyerek yollarında



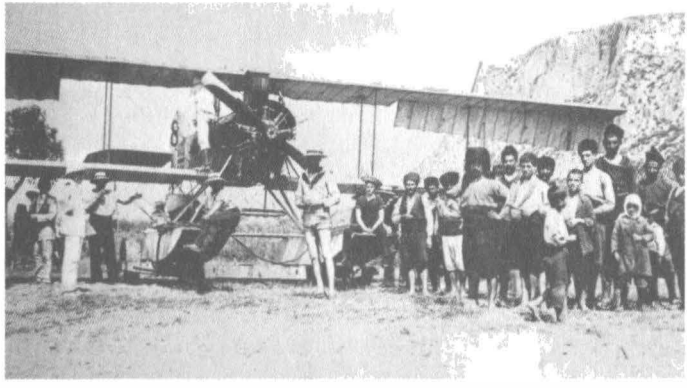
Bir cenaze töreninde Liman von Sanders (ön sırada, en sağdaki) ve yanında Osmanlı Hava Kuvvetleri'nde görev yapan bir Alman pilotu (Başar Eryöner arşivi)

yürüyebilirlerdi. Yalnızca ara sıra bir monitor'un[81] namlusu, Boğaz çıkışında eski halifenin sarayı[82] üzerinde, gökyüzünü sarsıyordu. Ancak bir daha pilotlarının gözleriyle, ulaşım yolunu engellemeye hiçbir zaman yürekleri yetmedi.

Haftalar sonra –avcılarla desteklenen– yeni tip uçak filosuyla, çok yükseklerde ve sakınımlı olarak Yarımada'ya sokulmaya başladılar. Şimdi, bu tümüyle üstün uçaklarla, yedi haftalık sonuçsuz çatışmada, böyle bir filodan, silahımın değişik hava koşullarında kullanılmaktan aşınmış dü-

81 Deniz kıyılarında ve ırmaklarda kullanılan, su kesimi fazla yüksek olmayan gemiler. Modası geçmiş olarak görülmelerine karşın, İngilizlerce, Birinci Dünya Savaşı'nda Flandre kıyılarında, Çanakkale Boğazı'nda ve Doğu Afrika'da yeniden kullanılmışlardı. Monitor kullanan diğer ülkeler ise, Avusturya-Macaristan, Romanya ve Bulgaristan'dı.

82 Burada Buddecke'nin eski halifenin sarayı diye verdiği bilgi yanlış. Söz konusu olan Seddülbahir Kalesi, Boğaz savunması için, 1659'da IV. Mehmet döneminde, Köprülü Mehmet Paşa'nın sadrazamlığında, Frenk Ahmet Paşa'nın, Mimar Mustafa Ağa'ya yaptırdığı kale.



İngilizlerin Ben-my-Chree *adlı yolcu vapuruyla gizlice Ege'ye getirdikleri uçaklardan bir* Short 830, *İmroz'da köylülerin arasında*
(Serhat Güvenç arşivi)

zeneğinden 25 atışla, sekizinciyi saf dışı bıraktım. Gerçekten eğlenceli bir çatışma.

Onları altımda ayırt ettim ve biraz yanda olan, en öndekinin üzerine dalış yaptım. Yakından yaklaşık 25 atıştan sonra, çember çizerek aşağıya düşmeye başladı. Ancak yere oldukça uzaktı. Silahım artık ateş etmiyor.

Bir Farman olan rakibimi, kuyruğuna çok yakın yakaladım. Dümendeki tutukluk, yavaş uçmamı önlüyordu. O yüzden, motoru açıp kapatıyordum.

Arkamda, bana yaklaşan başka bir kütle gördüm. Ancak bana ateş edemiyorlardı. Çünkü onlarla arkadaşları arasında uçuyordum.

Böylece hemen önümde uçan düşman gözlemcisi, gövdedeki makineli tüfeği doldurduktan sonra bana doğru çevirip, duman mermisinin görkemli ışığıyla duş yaptırdı. İkinci kez buna kalkıştığında, kendimi aşağıya doğru boşluğa bıraktım.

Bu anda, arkamda bir takırtı koptu. Silahıma olan öfkeme karşın, yüreğim sevinçle çarptı.



Buddecke'yi Osmanlı havacı kalpağı ve
Osmanlı Hava Kuvvetleri brövesi ile gösteren bir Alman kartpostalı
(Başar Eryöner arşivi)

Deniz üzerinde, dört yüz metrede, son Nieuport da izlemeyi bıraktı.

Teknisyenimi azarlamak için geri uçtuğumda, konak yerimi taşıdığım Çanak'tan neşeli denizci arkadaşlar beni karşıladılar.

Farman kesinlikle düşmüştü.

Sonra *bol*[83] içtik ve gitar eşliğinde şu güzel şarkıyı söyledik:

Saldırı, yalnızca saldırı
Burada uydurma yok, tanımayız olmazı
Yaşasın asker neşesi!

Bir asker, sarı bir telgraf getirdi. Alıcı, Alman diline hâkim değildi. Okuyacak bir şey yoktu, yalnızca sonda, Fransızca üç sözcük açıktı: *Pour le Mérite.*[84]

Mavi Max[85] oradaydı.

83 İngilizce *bowl*. Büyük bir kasede birden fazla içkiyi karıştırarak yapılan bir tür kokteyl.

84 En yüksek Alman asker madalyası.

85 Prusya'nın en bilinen ve tanınan, halk arasında mavi zemininden dolayı "Mavi Max" diye bilinen, Pour le Mérite madalyası. 1740 yılında Büyük Friedrich tarafından verilmeye başlandı. Savaş sırasında seksen bir pilota verildi.

Batı Cephesi'nde



Yeniden Batıda

Öğle güneşinin altında, Yedi Kuleli Kent'in[86] cami ve minareleri kayboldu. Yorgun ve canı yokmuş gibi kıpırtısız uzanıyordu Marmara.

Boelcke benden bir hafta önce, İzmir yolculuğundan[87] Somme'de[88] avcı birliği kurmak için gelmişti. Ben de onu izlemiş ve yeniden Roupy ve Baux'ya gelmiştim.

Tek sadık dost, Berthold diye çağırdığımız unutulmaz Franke'yle yeniden karşılaştım. Aradan geçen sürede, kimi başarıları olmuştu. Althaus'dan sonra, benim Fokker'i kullanmış ve onun gibi, kimi düşmanları düşürmüştü. Daha sonra başka bir uçak almış ve bununla ağır yaralanmıştı.

Bir aydan fazla Quentin'de yatmıştı. Dinlenmesi için eve gönderilmek istendiğinde Roupy'ye dönmüş, uçağına binerek yeniden göreve başlamıştı.

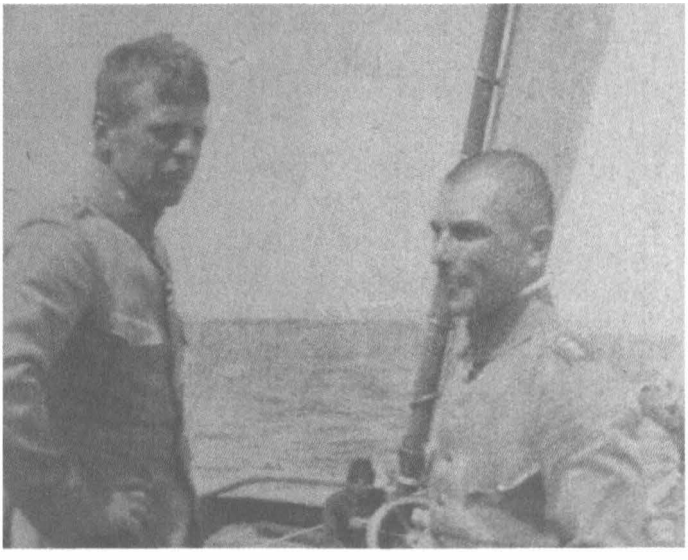
Benim için her şeyi hazırlamış ve iyi pilotları bir araya getirmişti. Bir düzineden fazla uçağı yerleştirmek için çadırımızı yeniden Baux'da kurduğumuzda, Pour le Mérite almış beş kişiden biriydim.

Şimdi birlikte çalışıp, rakibimizi üstün durumundan alaşağı edebilirdik.

86 İstanbul.

87 Yüzbaşı Oswald Boelcke, Verdün'deki disiplinsiz bir davranışından dolayı, Ordu Üst Yönetimince uçuşu yasaklanarak, Türk Osmanlı görmesi için bir denetleme grubunun başında Osmanlı İmparatorluğu'na gönderilmişti.

88 Somme: Amiens kentinin kuzeyindeki bölge.



Boelcke ve Buddecke İzmir'de bir deniz gezisinde

Wintgens[89] ve Höhndorff[90] alıştıkları gibi, birlikte uçuyorlardı. İkisi de mesleklerinin uzmanı olarak, cephe uçuşundan bir, iki ya da üç düşürme bildirimsiz dönmüyorlardı. Yer sıkıntısı, onları bir süre Roupy'de kalmaya zorladı. Havaalanımızın üzerine her gelişlerinde Wintgens'in rotasyon motoruyla işaret verdiğini duyuyorduk. Brr... brr... brr... brr... brr... Birinin yitirildiğine ilişkin işaret. Ne yazık ki kısa süre sonra, onu ilkinden, 16. zaferine dek taşıyan uçağıyla kaza geçirecekti. Bir Nieuport, umulmadık bir biçimde yukardan ona çarptığında uçağı hızla düştü. Immelmann'da olduğu gibi, bu uçak tipinin uzun gövde kaldırma kolu, devinim gücüne dayanamayıp kırılmıştı.

89 Wintgens, Kurt (1894-1916). Pour le Mérite madalyalı Alman pilot teğmen.

90 Höhndorff, Walter (1892-1917). Pour le Mérite madalyalı Alman pilot teğmen.

Onlar, görkemli bir ikiliydi. Bir yıl sonra Höhndorff, kendi yaptığı uçakla onu izleyecekti.

Baux'da ilk kez uçtuğumuzda, herkes bir arada değildi. Berthold önde, yan geride ve yukarda olmak üzere Stehle,[91] Bernert[92] ve ben dizilmiştik.

Mevzilerin üzerinde uçuyoruz. Bulutlardan dolayı yerini bulmayan ateş açılıyor. On dakika sonra Berthold, benim oldukça altımda bir küçük Nieuport yakaladı. Olay yerinin yakınında olmak için hepimiz oldukça hızlı, aşağıya doğru indik. Fakat Nieuport, çeşitli taklalar atarak bir bulutun içine girdi ve gözden yitti.

Herkes, birbiri arkasından uçaklarını yukarı doğru çevirdi ve yine yükseldik. Uçakların sıralanışı güzel bir görüntüydü. Berthold pike yaptığında, onu gözaltında tutabileceğim ya da ayırdına varabileceğimden çok daha altımda uçuyordu.

Yeniden bir yarım saat kadar cephe üzerinde bir o yana, bir bu yana uçtuk. Batıda Alman bölgesinde, ilk saflarda kimi zaman orada, kimi zaman şurada, bir noktacık görünüyordu. Ancak çabucak kayboldu.

Sonra Berthold başka bir yöne doğru uçtu. Biz de düşman bölgesine doğru uçtuk. Berthold durağan balonlara[93] doğru döndü. Biz de peşinden ona doğru alçaldık. Kısa süre sonra, korumaya aldıkları kalın balon çevresinde uygulamalar yapan, uzun bir "Grosskodriger" (Büyük Caudron)[94] sırası ortaya çıktı. İlk yaklaşana doğru, kanat üzerine dikildim. Ancak bu hareketimi yanlış değerlendirerek, beni izlemek üzere bir eğri çizdi. Bu davranışıyla, namlumun önüne gelmiş oldu. İki makineli tüfeği de takırdattım

91 Stehle, Karl, 1913'te sınav vererek pilot oldu.
92 Bernert, Otto (1893-1918), pilot üsteğmen.
93 Düşman saflarını gözetlemek için kullanılan, bir ip ya da kablo yardımıyla yere bağlı, ince uzun hava balonu.
94 Caudrons: Caudron G. markalı Fransız uçağı.

ve dumanlar içinde boşluğa kaydı. Yanımda –yükseklik göstergesi 900 metreyi gösteriyordu– kokartla[95] bezeli balon vardı. Onu bırakıp döndüm ve bir başka "Grosskodriger"in aynı yönden üzerime geldiğini gördüm. Bundan uzaklaştığımda, bir üçüncü kez benzer şey yinelendi. Geriye kalan diğerleri, arkadaşlarımca yere yollandı.

Benim sonuncum bulutların karanlığına gömüldüğünde eve dönüş yolunu tuttum. Şimdi Nieuport'lar her an gelebilirdi. Balonlar için gereken cephane olmadan yapacak bir şey yoktu. Öndeki adamımı çatışmada yitirmiştim. Beni izleyen en sonuncu olarak, kahverengi çiftkanat uçağıyla, arkamdan Bernert geliyordu. Üzerimde atış alıştırmaları yapan düşman topçusunun, şarapnel bulutlarından sıyrılmaya çalışırken, Bernert yukardan aşağıya inip döndü, kimi zaman sağıma ve kimi zaman da soluma geçerek beni gözden yitirmedi.

Bizim saflarımızın gerisinde tırmanmaya başladık. Bernert, benim ısrarla güneye doğru uçtuğumu ayırt etti. Benim bir kez de sağ yanı görmek istediğimi düşündü. Yönümü yitirdiğim ve bildik orman biçimleriyle kentleri aradığım aklına gelmedi. İlk olarak Roye[96] üzerinde oldukça yüksekten, bir yıl önce her gün gittiğim Ham'ı tanıdım.[97]

Boşalmış yakıt depolarıyla, yaşadıklarımızı konuşmak üzere eve döndük. Bu büyük Kodrigen'lere saldırmak, bizi daha sonraları bile hâlâ sevindiriyordu. İnsan onları uzaktan, sürekli, karanlık işler çevirmeye giderken görüyordu. Biz onları, kuşkulu onurlu adamlar olarak görüyorduk. Olabildiğince kuyruk önde, bir şeyler gözetlemek, ağır topçuya ateş etmek için cephede dolaşan, bunun için çaba harcayan, ancak tümüyle zararsız gözüken. İnsan, onların

95 Fransız bayrağı.
96 Roye: Amiens'in güneydoğusunda küçük yerleşim birimi, köy.
97 Ham: St. Quentin'in güneybatısında küçük yerleşim birimi, köy.



Buddecke ve meslektaşları Batı Cephesi'ndeki karargâhlarında (Bülent Erdemoğlu arşivi)

üzerlerine atıldığında, ivedilikle kuyruğu kaldırıp, yine ivedilikle saldırana karşı yüzgeçlerini renkli dört yan dümen olarak yayıyorlardı. İnsan, çevirmeyi kendisi düşünmeden önce, onların bunu sezdiğini söyleyebilirdi. Onlar için kendini, tehlikede olan bir küçük tekkoltuk uçağın yaptığı gibi, düşey düşmeye bırakmak olasıydı.

O gün akşam, Bernert'le yine uçuşa çıktım. Péronne'de, siperler üzerinde büyük uçaklardan oluşan bir düşman birliği uçuyordu. Daha hızlı yükseldiğimden, Bernert'in arkasındaydım. Onun saldırması gerekirdi. Ancak hiçbir şey yapmadı. Arkasında sabırsızlıktan yerimde duramıyordum. Neyi bekliyordu ki? Kuşkusuz, güneşin uygun bir açısını beklediğini bilemezdim. Ortalamadan daha büyük, çok uzun bedenli bir herifin üzerine doğru indim. Nişan alıp ateş ettim.

Üzerimde bir takırtı oldu. Döndüm. Bir patlama... Göğsüme ve yanağıma bir şey çarptı... Manometrem[98] düştü. Benzinimin boşalmasından çekindiğimden, arkamda iki Nieuport ateş etmeyi sürdürürken, onu bıraktım. Atkımdaki ıslaklığı ayırt edince geri döndüm. Hem bir şey yoktu, hem de bir şeyler olmuştu. Altımda olan rakibimin atışı, uçağın çelik borularından birinin ortasından manometreye girmiş, çarpmadan dolayı düşen gücüyle ve manometrenin parçalarıyla birlikte, bir bölümü deri ceketime, bir bölümü de boynuma girmişti.

Uzun gövdeli iri bey, Somme üzerindeki gökte bir yenilikti. Benzer ırktan olan arkadaşlarıyla işimiz oluncaya değin, gitgide artan bir biçimde ilgimizi çekiyordu. Garip bir biçimde her defasında, sürekli hızla ateşini susturuyor, ancak yere indiremiyorduk.

Bir keresinde Frankl[99] –tüm biriminin izlediği– cephanesinin tümünü, bu adamlardan birinin üzerine, toplamda 3000 atış olarak boşalttı. Ancak, rakibine hiçbir şey olmadı. Bundan dolayı ortaya, ilk uzun kuyrukluyu indirecek olan için bir gümüş kupayı ödül olarak koyduk. Onu ancak çok sonraları komşu avcı filosundan bir bey, bir rastlantı vuruşuyla aşağı indirdi.

Güçlüklerin nerede olduğunu bulmuştuk. Her iki motor ve pilot koltuğu çevresi, zırhla iyice kaplanmıştı. Ön ve arkada, zırhın dışında, çifte makineli tüfeklerin arkasında, birer gözlemci vardı. Bu uçağın yalnızca sıradan bir insanca yapılmış olabileceğini, herkes görebilirdi.

Günler ve haftalarca eksiksiz sürdürülen kalkış, savaşım ve inişlerle geçen zamanda, her deneyim bir diğerini izledi.

98 Basınç ve/ya da yükseklik göstergesi.

99 Frankl, Wilhelm (1893-1917). Pour le Mérite madalyalı, Alman Musevisi pilot teğmen. Vaux 4. Jasta Birliği'nde, Buddecke'nin yeniden Türkiye'ye dönüşünden sonra komutayı ele aldı.

Sabah Berthold, kendisinin sekizincisini indirmiş, yeniden uçmuştu. Bizden biri uçuştan dönerek, soluk soluğa Berthold'ün düştüğünü gördüğünü söyledi. Ne söyleyeceğimizi bilmiyorduk. Üzerimizde kısa bir homurtu duyduğumuzda, ayakta dikilmiş danışıyorduk. Dumanlar içinde bir uçak döne döne uçuyordu. Çok şükür! Hepimiz onun başına toplandık. "Ne, ben öldüm mü? Bu kadar çabuk olmaz o iş!" Sonra anlattı. İki Nieuport, pike sırasında arkadan saldırmış, bu sırada birbirlerine çarpmış ve kanatlarını kaybetmiş olarak onun yanından yere düşmüşlerdi.

Öğle yemeğinde alışılageldiği gibi, yarın yapılacaklar konuşuldu. Başkasının yine bir tanesini düşürdüğünü duymak, herkesin hoşuna gitmiyordu. Böyle haberlerin karşılığında, verecek karşılığı olmayanların, yemek süresini kısaltması ender değildi.

Birlik için üzücü olduğu denli, güzel bir duyuru geldi sonra. Majesteleri'nin[100] Berthold'u, Pour le Mérite'le ödüllendirdiği ve Alsas'daki bir birliğin başına atadığını bildiren bir telgraf aldık.

Ertesi gün, öğlen saat 12.00 dolaylarında, bizden iki kişi Quentin İstasyonu üzerinde uçtular. Bir tren, sadık arkadaşımızı yeni görevine götürüyordu.

[100] Kayzer Wilhelm II.

Hava Savaşı[101]

Ve avlanma sürdü. Başlıca yoğunluk, sürekli St. Vaast Ormanı[102] üzerindeydi. Sabahları saat 10.00, öğlen 12.00 ve akşamları 17.00'de, sözde seçkin âlem, bir araya geliyordu.

Péronne'nin kuzeyindeki ormanda, savaş saflarının sürekli değişmesi, her iki yan için de özel bir uçuş görevini gerekli kılıyordu. Dümen levyesi yumruğunda büyüyen herkes, bir av beklemek için bu zaman dilimlerinde burada devriye uçuyordu. Oraya gitmek için, ne yazık ki bize ayrılan bölgeden kalkış yapmak zorundaydık.

Karşımızda, kendi birliğiyle Guynemer Bey[103] yer alıyor. İnsan, yalnızca kendi saflarının arkasında bizi bekleyen Nieuport'ları görüyordu. Bu ormanın karşısında, her tür İngiliz uçağı bir araya getirilmişti. Her iki yan da, sabah erkenden toplanıyordu.

Bizde, gözetleme ve topçu bombardıman uçaklarına rastlanıyordu. Daha önde kimi Halberstädter[104] sabırsızdılar. Ancak bir süre hiçbir faaliyet olmadı.

101 Somme Taarruzu (Haziran 1916): Fransa'nın 16 alay, 201 uçak, İngiltere'nin de 185 uçakla katıldığı saldırı.
102 St. Vaast Ormanı: Amiens kenti yakınlarındaki orman.
103 Guynemer, Georges, ünlü Fransız pilot. 1917 Eylül'ünde Belçika üzerinde düşürüldü.
104 Halberstädter Flugzeugwerke GmbH. Almanya'nın Saksonya Eyaleti'ndeki Halberstatd kentindeki uçak üreticisi. Halberstadt uçak markalarını üretmiştir. Halberstadt uçakları, daha sonra lisansla, Hannoversche Wagonfabrik AG'ce de üretilmiştir.

Öbür tarafta, küçük karaltılar ortaya çıkmaya başladı. Düşmanın birlikleri, bir araya toplandı ve bizim yana uçtular. İlk önce pek düzenli değildi. Kısa sürede, tam ortada kalmıştık ve yarım dakikadan az bir sürede her şey bitmişti. Kalın dumanlar, patlayan benzin depolarından kaynaklanıyordu. Bir düşman düşerken, yere doğru eşlik edilmesi enderdi. Daha da ender olanı ise düşman uçağının kendi topraklarına ulaşabilmesiydi. Sonra, yeni biri bekleniyordu. Ya da o yana gidiliyordu.

Düşmana yukardan yaklaşıp vurma anı, bir avcı pilotunun yaşamında en değerli andır. Bu, sıklıkla, hava denizinin saatlerce gözlemlenmesine bağlıdır. Dönüş ve çevirmelerden dolayı boyun, atkıdan berelenir. Gözler, bakmaktan ve aramaktan sulanır. Bir pilotun yaşamı, varlığı, gözüne bağlıdır –tıpkı kuşlarınki gibi. Tüm yaşamsal etkinlikler, öncelikle büyük bir çabayla iş gören göze bağlıdır. İkinci sıradaysa öncelikle düşünme yetisi, düş gücü ve aldatıyla düşmanı güç kullanmaya zorlar. Son olarak da uçuş tekniği gelir ki, bugün insan onu tıpkı bir kuş gibi, bilinçaltıyla yönlendirir.

Gözetlemenin yapıldığı, iyice düşünülüp sayımların yapıldığı, her şeyin son bir kez gözden geçirildiği o an geldiğinde, bu ya da şu Nieuport'un ne zaman tasarlanan noktada olabileceği, küçük kuşu içgüdüsel olarak aşağı doğru çevireceği, yüzlerce metreden aşağı doğru bu inişin getirdiği bedensel zorlanmalar, baş dönmesi, belki de sonraki zaferden daha güzel olan –onu ikiye biçmek– bu an ve de kanatların dayanıp dayanmayacağının bilinmezliği gibi duygular çekiciliği artırıyordu.

İyi av günlerimiz oldu. Öğlende, bulutlar yer üzerinde yığılıp, sırt ve geçitler sıradağlar oluşturduğunda, yükselti ve girintiler üzerinde dolaşarak her köşeyi araştırıyorduk. 4000 metrede av bulamadığımızda, sırasıyla 3000, 2000, 1000 metrelere inerek araştırıyorduk. Genellikle bir nokta

görüldüğünde hemen ulaşılıyor ve haç[105] mı yoksa kokart mı olduğuna bakılıyordu.

Çok sert olmayan havalarda, günler genelde böyle geçiyordu. Tek başına, ikili, üçlü ya da dörtlü avlanılıyordu.

Büyük çarpışma günleri oldukça önemliydi.

Savaşçılarımızın yere yönelik etkinlikleri, bir hava ordusunun etkinliğine yol açtı. İlk büyük hava savaşı, 1916 Kasım sonunda, Péronne'nin tam güneyindeki Biache Maisonette üzerinde gerçekleşti.

Öğleden sonra saat 3.00'te, çiftliğin geri alınması için saldırı buyruğu verildi. Üç saat önce, topçunun etkileme atışı başlamıştı. Saat 15.00 ile 16.30 arası benim av birliğim, yüksekte ve orta yükseklikte dolaşarak topçu ve piyade gözlem pilotlarının güvenliğini sağlayacaktı.

Açık bir Kasım öğleden sonrasıydı. Cepheye geldiğimizde –Frankl, benim üzerimde altı uçak zincirine komuta ediyordu. Ben de, 2500 metre yükseklikte diğer altı uçağa komuta ediyordum– birçok pilotumuz, bir araya gelmiş topçuyu ateş altına almakla uğraşıyorlardı. Aralarından uçup, ön yanı hedef aldık. Etkinliği daha ilerilere taşımak için, arkamızdaki herkes birlikte döndü. Önümüzdeki az sayıda Nieuport'un koruduğu, birkaç Caudron, kendi saflarına doğru yöneldi. Böylece saldırı durumuna geçemeden, düşman balonlarının bulunduğu kuşağın gerisine değin ilerledik. Orada uçmayı sürdürdük. Ben, fark edilmeden bir Caudron ve Nieuport'a yaklaşmak için çabalarken, Frankl da, üzerimde altı arkadaşıyla sise girmek için ara sıra gözüküyordu. Bu durumda ilk Nieuport'lar gözüküp ortalığı canlandırıncaya değin, 20 dakika kadar kara üzerinde uçtuk.

Gözlerin bu saatlerde olduğu denli keskin arayış çabalamaları oldukça enderdi. Her iki yandan da, 100 kadar

105 Haç Alman uçaklarında, kokart (Fransız bayrağı) Fransız uçaklarında kullanılan simgelerdi.

uçak havadaydı. Bu nedenle kimin ne olduğu, karşılaşmanın son saniyesinde ancak anlaşılabiliyordu. Tüm bu görüntü, birbirine doğru yuvarlanan iki silindiri andırıyordu. Düşmana toslanıyor, düşman geri çekiliyor, sonra aşağıda, birbirinden ayrılmak ve geriye doğru tekrar yükselmek için birlikte çevrim yapılıyordu.

Burada hızlı tırmanışın üstünlüğü söz konusuydu. Hızlı olan iki tur atarken, yavaş olan bir kez yapabilirdi.

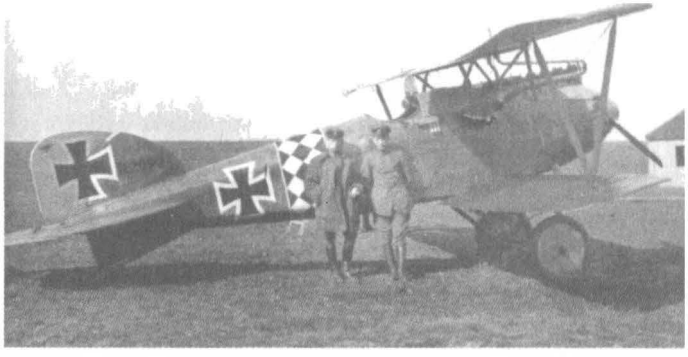
Çatışmanın başlamasından kısa bir süre sonra, yanımda yalnızca bir eşlik eden vardı. Diğerleri, yapabildikleri yerde saldırıya geçmişlerdi. Bir Nieuport, bana doğru pike yaptığında, ona karşı bir eğri çizerek yön değiştirdim. Dikkatsiz bir Fokker aramızdan geçerek, başıboş bir biçimde yan tarafımdan toprağa doğru düştü. Kendisini avlamak için elimden gelen her şeyi yaptığımı hemen fark eden Nieuport, batıya doğru hızla çevrim yaptı.

İnsan, bir an soluklandığı serbest anlarda bir yere baktığında, noktacık ve haçın[106] birbirlerine, büyük bir yırtıcı kuş uçuşlarıyla yaklaştığını görüyordu. Birlikte aşağı doğru süzülüyor, sağ ya da sola, diğerini birlikte sürüklüyordu.

Yaklaşık bir yarım saat sonra düşman uyarılmış olmalıydı. Avlanma alanı, hepsi de avcı uçakları olan kokartlılarla kaynıyordu. Rakibimize karşı üstünlüğü korumak, büyük bir çaba gerektiriyordu. Özellikle onların topçu ve piyade gözlem uçaklarına bizi önleme fırsatı vermemek için, aşağıdan yaklaşmak zorundaydık.

Sakınma ve kovalamacalar içinde, vazgeçmeden beni izleyen benimkilerin bir bölümüyle yeniden buluştum. Sonra rakibimize yeniden saldırıya geçtik. Bizim kahverengi sıçanları[107] iyi tanıyan büyük çiftkanatlıyı, bizimle birlikte sürekli önümüzde sürüklüyorduk.

[106] Nokta, İttifak uçaklarının ulusal renklerinden oluşan simgesi. Haç ise, Alman uçaklarında kullanılan simge.
[107] Alman uçaklarının açık kahverengi boyaları kast ediliyor.



Alman Hava Kuvvetleri'ne ait bir Albatros D III, *pilotu ve pilot yardımcısıyla (Serhat Güvenç arşivi)*

Bu sayısız kitlenin başında düşmana karşı çıkmak, güzel bir duygu. Düşmana doğru atılan binlerce beygirgücünün verdiği güç ve canlılığı duyumsadım. İnsan, eski dönemlerde kalabalıkların üzerine atını sürdüğü gibi, bu yığının üzerine de sürebilseydi. Ancak, sürekli çevrim ve pike yapmak zorundaydık.

Bir buçuk saat geçtikten sonra her iki yanda da durgunluk kendisini gösterdi. Dümeni sürekli devindirerek, bir dakika bile düz uçmadan, bedensel kıvraklık ve gerilmiş sinirlerin görev yaptığı böyle bir sürede, başka türlüsü düşünülemezdi. Gözler durağanlaşıyor, gördüklerini artık beyne iletmiyordu...

Daha sonra, başka bir hava birliğinden ilk Albatros'lar,[108] yerimizi almak üzere geldi. Herkesin eksiksiz dönüşüne sevinerek, savaşı ve iyi giden çatışmayı dürbünlerle olabildiğince izlemiş olan teknisyenleri, boşalmış kemiklerin üzerinden kürkleri çıkarmaya bıraktık.

[108] Albatros: Albatros Werke GmbH'ce tasarlanmış, Albatros ve Bayerische Flugzeugwerke München şirketlerince üretilmiş, değişik modelleri olan Alman uçak markası.

Bölgeyi elimizde tutmuştuk. Öteki birliklerin, bizim kadar şanslı olmayışına karşın, kendi birliğimde kayıp yoktu. Kimilerimiz, uzun süre atış konumuna girmiş, ancak bildirecekleri bir şey gerçekleşmemişti. Bir curcunanın içine değin düşmanı izlemeyi kim isterdi ki?

Ancak bölgede, ilk kez –bunu biliyorduk– bir kitlesel karşılaşma gerçekleşmişti. Piyademizin saldırısıyla birlikte ki her iki yanın silahları, gökyüzünün tepelerinde de çarpışmıştı.

Bununla birlikte –daha sonraki hava çatışmalarında olduğu gibi– önemli bir sonuç alınmamıştı. Kayıplar, yaklaşık olarak yüzde ikiydi. Bu düşük yüzdenin nedeni, birinin diğerini sürekli desteklemesiydi. Böylece karşıdakine, düşmanı ufukta arpacık önüne almak için süre kalmıyordu.

İzleyen günlerde kimi kurullar, çelenklerle komşu birliklere gittiler, küçük ve yoksul köy kilisesinde, bir iki tabut, çiçekler, sağ ve sol yanlarda askerler vardı. Silah arkadaşları sessizce toplanıyordu. Sessiz bir selam, bir el sıkış...

Rahip sözlerini bitirinceye değin, düşünceler uzaklarda. Görevini başarması oldukça ender. Savaşın doğasının yukarda nasıl göründüğünü bilemeyecek olan bu kişi, insanlara ne söyleyebilirdi ki? Dinleyiciler yorgundu ve kendi düşüncelerine dalmışlardı. Bir arkadaşın gömüte yaklaşıp, ölen için söylediği birkaç söz, yaşayanlar için bir kurtuluş oluyordu.

Yeniden Çanakkale



Buddecke Osmanlı bröve ve armalarıyla
(Başar Eryener arşivi)

Yeniden Çanakkale



Buddecke Osmanlı bröve ve armalarıyla
(Başar Eryener arşivi)

Gezici Sirk

Batı'da dört aylık konukluktan sonra, yeniden Çanakkale!

Gezici sirkimin buraya ulaşması, uzun bir yolculuğun sonunda gerçekleşmişti. Uşak, teknisyen ve askerler, benzin varilleri ve yedek gereçlerle, düşman destroyerlerinin gözünden sakınarak, küçük Anadolu kentine ulaşmış, dağlar arasında yeşil bir vadide, söğüt ağaçlarının bulunduğu dere kenarındaki çayıra, küçük çadırımı kurmuşlardı. Ben, daha sonra geldim. Uçağın mahmuzu[109] bir taşta kırılınca, yerine kalın bir söğüt dalı takıldı.

Küçük çiftkanat hiç de iyi gözükmüyordu. Burada dövüşmek, Fransa'da olduğundan değişikti. Orada her şey el altındaydı. Yeni bir uçak için, bir söz yetiyordu. Onlara kavuştuktan kısa bir süre sonra, her iki lastik de cehennemin dibine gitti. Oldukça ağır uçak için, kalın bir dingil yerleştirmiştik. Ağır sıcaklar çifte soğutma gerektiriyordu. Bu sıcak günler ve yağmurlu soğuk gecelerden dolayı kanatlar havada, gövdede kaygı verecek biçimde oynuyorlardı.

Uşağım güzel bir yer seçmişti ve şimdi de çay hazırlayıp biraz ekmek kızarttı. Burada sözünü etmeye değer, bir tereyağı ve yumurta var. Ancak hepsi bu. Akşam yemeğimiz bundan oluşuyordu. Bundan sonra da, karışımını kendimizin yaptığı pipo içiliyordu. Gaz lambası, hemen

[109] Dönemin uçaklarında, kuyruk bölümüne yakın ve gövdenin altında yer alan çıkıntı.

benzinliye çevrildi. Eğe ile cama bir delik açıp az yanmasını sağladık. Bu buluş bize çok yardımcı oldu. Uzaktan çakalların ulumaları duyuluyordu.

Dere kıyısındaki yer için kaygılarım vardı. Burası bir sivrisinek yatağı olabilirdi. Ancak hiç rastlamadık.

Yaklaşık 22.30'da, kulağımın üzerine uzandım. Işıklarımız sönüktü. Saat 01.00'de ilk kez uyandım. Çevremizde, bir bebek arabası sürüsü gibi sesler çıkaran çakalların yüzünden mi, yoksa yanan yüzümün yarısı nedeniyle mi, bilmiyorum. Sivrisinekler.

Ertesi sabah güneşli olmasına karşın, hava kötüydü. Bir gözüm az görüyordu, diğeri ise hiç görmüyordu. Atımla, daha iyi bir konak yeri bulmaya çıktım.

Kırmızı kuşaklı, gök mavisi pantolon ve ceketli iyi köylülerin, beni kendilerinden biri olarak görmeleri için yüz yüze görüşmeliydik.

Burada, rakibimizden oldukça uzaktaydım. Ayrıca bu çizgi üzerinden, İzmir'e kadar da uçmam gerekiyordu. Öte yandan avlanma alanım, bir 100 kilometre kadar da kuzeye doğru uzanıyordu. Böylece, sirki yeniden yola çıkardım. Düşman adasının karşısında, dağlarca gizlenmiş, kurumuş bir bataklık buldum. Oraya yerleştim. Gündüz göğe bakarak, sirkte bulunan ve en yakındaki bağlantıyla çalıştırabileceğimiz telefon konusunda şanslı olmayı umdum.

Ama boşuna.

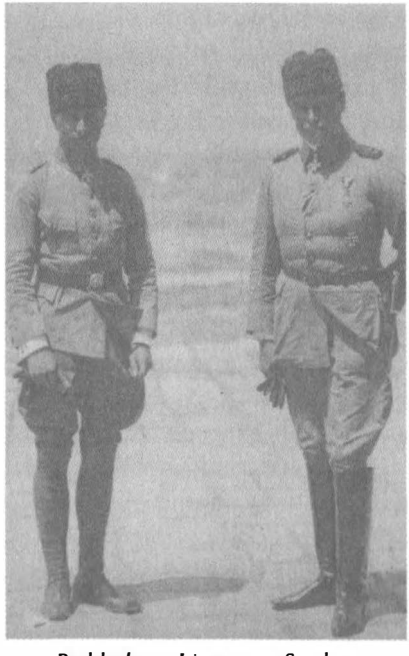
Yoğun bulutlar, yukarı doğru geliyordu. Tüm bölgeyi kapladılar ve konak yerinin görüntüsünü değiştirdiler. Bataklığa dönüşen alandan, kalkış yapamama tehlikesi baş gösterdi. Yağmur ve fırtına altında havalandım ve İzmir'e geri döndüm.

Orada hava açıldığında, yeniden rakiplerin haberleri gelmeye başladı.

Kuzeyde, küçük bir kente uğramışlardı. Bir telgraf, sirki oraya çağırıyordu. İki gün sonra, bir küçük yarımadaya

indim. Alan güzeldi ve hiç de kötü hazırlanmamıştı.

Kayaya bir girinti oyulmuş, üzerine çatı olarak da bir tente gerilmişti. İlerde, uçağım için derin bir çukur hazırlanmış, onun çevresine de çadırlar yerleştirilmişti. Tüm denizi ve özellikle de kumsalın önündeki bir gözetleme postası, rakibimi ayrıntılarına kadar görüyordu.



Buddecke ve Liman von Sanders
(Bülent Erdemoğlu arşivi)

İlk kez, kendilerini üç gün sonra gösterdiler: "Geliyorlar!" On dakika sonra, 2000 metre yükseklikte, bana doğru yaklaşan beş noktacık gördüm. Buna sevindim. Onca çabadan sonra en sonunda!

Alışılageldiği biçimde, bir el yönetme kollarına dokundu.

Gittikçe büyüdüler. Önde, benden daha aşağıda bir ızgarakuyruk, onun arkasında yine aşağıda bir Nieuport, benim üzerimde de, bir başka küçük uçak vardı.

Garip, altımdaki iki uçağa saldırmak istemedim. Bir pike –belki– onları avucuma düşürecekti. Kendimden son derece emindim. Yukarıdaki beyle anlaştıktan sonra, onları incelikle inmeye zorlayacağıma inanıyordum. Filonun ateşi her yanımdaydı. Hiçbirisi kalmayacaktı.

Ancak her zaman olduğu gibi, insan kendinden çok emin olduğunda sonuca ulaşamaz. Sakinlikle, altımdakileri uzaklaşmaya bırakıyorum ve yeniden renkli kokartla karşılaştığıma seviniyorum. Üzerimdeki beyefendiyi gözaltına alıyorum.

Arkada, bana doğru bir çember çizerek alçaldı. Bu yönü ona bırakmadım. Onu, gözümü ondan ayırmadan, namlumun ucunda yaklaşmaya bıraktım. Birbirimize doğru kafa kafaya uçarken, her ikimiz de birbirimize ateş açtık. Silahlarımdan biri tutukluk yapınca, diğeriyle atışı sürdürdüm. Çarpışmadan önce, onu yönlendirmek için bir dönüş yaptım. O anda, "İşte böyle oğlum" diye geçirdim aklımdan... İşte, ne şaşırtma ama!

Kuşum, kanadı üstünde bilinmeyen bir güç uygulanmış gibi, baş aşağı dikildi. Aşağı doğru inerken, iki kez kendi çevresinde döndü. Öfkeden konuşamıyordum (hava savaşında kendi kendime konuşmaktan hoşlanırım). Bu güneş, yağmur ve ağırlığın etkisiydi. İki yüz metrelik düşüşten sonra onu yakaladım.

Beni vurmuş olduğunu düşünen rakibim, yeniden üzerime doğru pike yaptı. Onu yeniden karşıladım. Yine birbirine doğru uçuşlar, çevresinde dolanmalar başladı. İkinci makineli tüfek de tutukluk yaptı. Kimi zaman ben, kimi zaman o, dönüşlerle kaçınma girişimlerinde bulunduk.

Çarpışmanın tadı kaçtı. Silahların tutukluk yapması bir yana, uçağı, rakibimin yüksekliğinde tutamıyordum. Bu durumda hızlanıp, yıldırım gibi dönüşle ensesine binmek olası değildi. Sürekli birbirimizin çevresinde dönüp, sonuçta iki metrelik bir pay kalıncaya kadar karşılıklı uçuyorduk.

Oldukça ilgisizleşmiştim. Kanadın rakibime takılıp onun uçağıyla gidip gitmediğime baktım. Tıpkı yolda kaçınılmaz bir biçimde, bir yayayla karşı karşıya kalmış gibi bir duyguyla. Buna karşın en küçük bir irkilme duymadan.

Rakibim, bir hayalet gibi hızla ve çarçabuk geçti yanımdan. Her ikimizin de hızı, gözlerin nesneleri silik görmesine yol açıyor. Tıpkı bir trende olduğu gibi. Ve ne görüyorum? Arkadaşım evine dönüyor. Nesi vardı? Bir randevu mu?

Bir umut ışığı. Gerisinde bana, bir yerlere bomba atmış olan arkadaşlarını bıraktı. Peşine düşmedim. Hızlı hızlı, ateş edinceye kadar, silahlarımla uğraştım. Parmaklarım –aceleyle eldivenlerimi giyememiştim– silahın kapağının keskin yanları yüzünden, kan içinde kaldı.

Aşağıda, alanda bir ok işareti vardı. O yönde Nieuport'ları ve ızgarakuyruğu gördüm.

Yaklaştığımda, bir Nieuport bana doğru döndü. Ben kuyruğunda iken –iki silahta da tutukluk vardı– yukarı fırladı, ben aniden döndüm. Uçağım döndü, çevrim çizdi ve onun altındaydım.

Artık kızgın değil çok üzgündüm. Yukardan gelen saldırıya pek tepki vermedim. Bunu yapmak, beni alçaltacakmış gibi. Her iki makineli tüfeğin kolu da kıpırdamıyordu. Bir şey yapmak olası değildi. Nieuport'un kuyruğuma gelmesini önledim. Izgarakuyrukla, eve dönüş için beni bırakana değin, onlarla, bir süre deniz üzerinde uçtum. Biri istekle ateş ediyordu. Benim için her şey tümüyle ayrımsızdı.

Alana indiğimde, uçağın kaplamalarını çıkardım ve silahların ayarının, atış yapmayı olanaksızlaştırdığını gördüm. Bunu bana hangi dost yapmıştı? Ertesi gün, gündoğumundan günbatımına değin kuşun üzerinde kaldım. Gözden geçirdim, gerdim, yağladım, denedim. Henüz burada olan Faller'i telefonla çağırarak, hava yoluyla bana bir mahmuz getirmesini istedim. Bir tane bile yoktu. Söğüt kütüğüyle sürdürecektik. Deniz ve kum bitkileriyle dolan küçük çadırımızda dikilip, yazgımızdan yakındık. Uçakta getirdiği, karnı acıkan koyun meledi. Uşağım, kendi yaka-

ladığı balıkları tavada kızartmıştı. Kendimize gelmek için, ülkenin içkisi olan Dusiko[110] içtik ve yeniden biraz neşelendik. Yaşamın ve görüntünün güzelliğini duyumsadık. Uçakta benzin olduğu sürece, hiç kimse için kötü olmayacağı sonucuna vardık.

Güneşin parladığı kadar, yağmur da yağıyordu. Fransa'da kaç sonuçsuz çarpışma yaşamış ve kaç kez birlikte dönülememiş, yaklaşılamamış ve silah ateş almamıştı.

Rakip üreticilerin karşılıklı uçak üretimi, kimi zaman aylık, kimi zaman altı aylık dönemler içinde aşırı tırmanıyordu. Kısa sürede artıyor, yine kısa sürede de düşüyordu. İngilizlerin çok sayıda silahlı girişimleri (Fransızlar kendi sınırları içinde kalıyorlardı) dışında, yüksek düşürülme sayısı bu aşırı hızlı üretimden kaynaklanıyordu.

Beklemekten başka yapacak bir şey yoktu. Bugün av, yarın avcı olabilirsin.

Bir telgraf, beni ivedilikle İzmir'e çağırıyordu. "Şehrin üzerinde uçaklar var."

Sabah erken, Körfez'deki alana iniş yaptım ve gizlendim. Elde olanların tümüyle kuş kamufle edildi. Bu biçimde iki gün pusuda bekledim.

Akşam, oldukça geride, tepelerdeki evlerin pencereleri batan güneşin ışığını yansıttıklarında, silah eyer üzerinde çapraz asılı, çakal peşinde at sürdüm. Ya da uzaklarda yüksek bölgelerde, tek başına dikilen görkemli bir ağacın altında kartal gözetledim.

Üç gün sonra, öbür yandan Hasan koşarak gelip "İzmir'e doğru üç uçak" diye bildirdi.

Bu insanların genelde çok ağır olan kanları elektriklenmişti. Çalışkan, yaşlı astsubay Muhammet George[111] İtal-

110 Yumuşak rakı.

111 Buddecke'nin Türkçe adı yanlış anlaması ya da yanlış anımsaması söz konusu.

yan[112] ve Balkan Savaşlarına katılmış ve benden de madalyalarına Demir Hilâl[113] eklemişti. Uçaktan, dikkatlice tütün çubuğumu aldı. Sonra havalandım.

Aşağıda, yeşil çimen üzerindeki beyaz ok, kente doğruydu.

Şimdi savaş, hiç istemediğim biçimde kent üzerinde olacaktı. Tüm uluslardan izleyicilerle dolu bir tiyatro sahnesinde gerçekleşecek bu çarpışmanın sonucunu kimse bilemezdi. Ancak insan yukarda, hızla aşağıdakileri unutuyor.

Arıyorum...

Bir noktacık... Gözlükte mi, boşlukta mı?

Nokta deviniyor. Boşlukta! Onu yitirmemek için gözlerimi zorluyorum. Gittikçe büyüdü, bana doğru gelmeye başladı. Arkadaşıymışım gibi, son derece barışçıl bir biçimde bana doğru sokuldu. Altımda bir şey var mı? Izgarakuyruk.

Yanlışını çok geç anladı. Hemen onu yakaladım ve ateş ettim. Kendisini, pervanesi duruncaya kadar, hızlı ve yavaş uçuş ve dönüşlerle savundu.

Arkamda makineli tüfek takırtısı. Dönüş. Yukardan bir Nieuport. Aşağıdan ona, yukarıya doğru yükseldim. Saldırıyı keserek ilerlemek istedi. Onun yönüne döndüm. Gözümü, orada yaşam için atış yapılan çizgiye diktim. Yavaşça, dümendeki küçük panele dokundum. Silahım ateşlendi.

Rakibimin sağ kanadı koptu ve düşmeye başladı.

İçgüdüsel olarak dümeni ittim ve kanatların geniş yüzeyini resmin önüne koydum.[114]

Üzerimde olan ve görmemiş olduğum bir üçüncü, eve dönüş yolunu tuttu. Neleri önlediğini bildirmesi için, onu gitmeye zorlayan, onun talih tanrısı değil miydi?

112 Trablusgarp Savaşı.

113 Demir Yarımay: Buddecke, burada da Demir Haç'la karıştırıyor. Almasına yardımcı olduğu madalya, Çanakkale Madalyası olsa gerek.

114 Benzetme.

Anadolu Manzaraları

Güney Anadolu'da Şubat ayı. Bir kervan ağır ağır ilerliyor. Altımızdaki küçük zayıf atlar, şimdiye değin binlerce kez yola koyulup, eyerlerinde binlerce binici taşımışlardı. Ekip arkamızdan, eşyalarımızla yüklü iki arabayla geliyordu. Oldukça arkada da on deve, arazi yatakları, masa, sandalye ve yedek araç gereci taşıyorlardı. Çok geçmeden, kısa gün yürüyüşü sonlandı.

Sağ yanda zehirli bir göl[115] vardı. Onun çevresinde de, arkasında karla kaplı görkemli tepesi yükselen, çıplak dağlar bulunuyordu. Soğuk değildi. Kürklerimizi arabada bırakmıştık. Kerpiç evleri olan köyden ayrıldığımızda, ender soylu bir kartal, başımızın üzerinde uçuyordu. Ateş etmedik. Daha yolculuğumuzun başında, gereksiz bir avı yüklenmeye ne gerek vardı?

Sol yanımızda yer çoraklaşmaya başladı. Bir çocuğun, kumdan yaptığı dağları anımsatan dağlar gözüküyordu. Hiçbir şeyin olmadığı –çalısız, ağaçsız, çimensiz– beyaz kum.

Yağışlı dönemde, dağdan inen suyun çıktığı yerdeydi şehir. Sular yolları kaplıyor, yıllar önce depremde yıkılan evlerin kalıntılarını alıp götürüyor, taşların karışık bir yığın durumunda olduğu, görkemli kilise avlusundan geçerek akıyordu.

115 Büyük bir olasılıkla Afyon'un Dazkırı ilçesindeki, sodyum sülfat yoğunluğu yüksek, tektonik bir göl olan Acıgöl.

Sağda, içinde hiçbir balık ve solucanın yaşamadığı ölü bir göl çevresinde, kuzeye doğru millerce uzanan yollar başlıyordu. Bu şehri hangi akılsız kurmuştu? Konuğu olduğumuz şehrin önde gelen kişisi de içinde olmak üzere, bize bunu anlatacak kimse yoktu.

Çok az okuma ve yazması vardı. Ancak, evi gülyağı kokuyordu. Kahvesi de onun tadındaydı. Bahçeyi, son derece canlı renkleri olan güller süslüyordu.

İnsan nereye bakarsa baksın, her yanda güller. Bir anda binyıl gerideyiz. Burada, yalnızca bir hamam var. Üç kişi enindeki sokaklarda dolaşıyoruz. Ortadaki oluk, kanalizasyon anlamına geliyor.[116]

Önümüzde, genç bir çocuğun taşıdığı büyük bir fenerden yayılan ışıklar, gecenin içinde ilginç oyunlar yapıyor.

Hamamın girişinde, beyaz havlulara bürünüyoruz. Buradaki erkekler, kendilerini kadınlar seyrediyormuş gibi çekingen, utangaç soyunuyorlar. Daha gömleği çıkarmadan, bir hamam görevlisi, kırmızı bir havluyu, becerikli bir biçimde kalçalara sarmak için hazır tutuyor. Omuza da bir sarı bez atıyor.

Üzerimizde, cam gözleri olan bir kubbe yükseliyor. Kare biçimindeki yapının dört köşesinde kalın duvarlar, yıkanma girintilerini birbirinden ayırıyor.

Kubbenin altında, çıkan buharla ısınmış, sekiz köşeli sarımsı mermerden bir yükselti[117] var. Buraya uzanıp, saatlerce düş kuran yerliler gibi yapmıyor, doğrudan, yıkanma girintilerinden birine gidiyoruz. Yanı başına çömeldiğimiz hazneye[118] iki musluktan soğuk ve sıcak su akıyor. Sarı havluyu omuzlarımızdan sıyırıyoruz. Haznenin kıyısında iki eski, ancak temiz çanak[119] var. Bunlar, bizde yemek-

116 Bazı Anadolu şehirlerinde yol ortasındaki oluklardan mutfak ve lavabo giderleri akardı, tuvalet giderleri bu kanala verilmezdi.

117 Göbek taşı.

118 Kurna.

119 Hamam tası.

ten sonra, limonlu ılık suyla el yıkananlara benziyor. Kesinlikle benzer biçim ve benzer gereçten yapılmış.

Suyu alıp dökünüyoruz. Suyu alış, sıcak su, ılık hava, hoşça ısıtıyor insanı.

Çekingen, sorarak yaklaşan hamam oğlanı, küçük bir fırçayla köpük sürüyor. Bacaklarımızı sabunlamak için, kırmızı havluyu çekinerek yukarı sıyırıyor. Örtüyü yeniden hızla aşağı çekiyor. Sonra çanaklarla su dökünüyoruz.

Biraz yorgunuz, ancak Menderes Ovası'ndaki günlerce süren ve her küçük istasyonda trenin bekleyişini kısaltmak için, istasyon sorumlusuyla konuşmak ve lokomotifi kırbaçlamak gereken yolculuktan sonra, temizlenmiş olmak hoştu.

Ayağımızdaki tahta banyo ayakkabılarını[120] takırdatarak, kemerin altından geçip, temiz döşeklerin olduğu girişe gidiyoruz. Başımızda, sıkı sarılmış bir türbanla karşılıklı uzanıyoruz. Bir temizlik ve dinginlik duygusu veriyor.

Bey'in[121] evi yalın, ahşap ve badanalı duvarlardan oluşuyordu. Biz, büyük odada kalıyorduk. Ciyak ciyak bağıran renkleriyle halı ve perdeyi, Bey güzel buluyordu. Çevrede, çömelmeye ve uzanmaya çağıran beyaz minderler vardı. Onun altında da, altın rengi işlemeli, kırmızı pelüş[122] gözüküyordu. Havlu ve peçeteler de sırma işlemeliydi. Daha sonra, çok küçük bir masanın başına, yastıklı sandalyelere oturduk.

Bey, çorba getirdi. Lezzetliydi. Bir süre sonra dikkatlice bir kapıyı açıp, etli pilav, kuru fasulye ve sayısız başka çeşitleri ve sonunda da, gül tadında bir irmik tatlısı getirdi. Her şey gül tadında ve kokusundaydı. Yemeğin verdiği

120 Nalın.

121 Evinde kaldıkları, kentin ileri gelen kişisi.

122 Herhalde ya Afyon-Konya yöresine ait *tülü* veya *kemha* ya da *çatma* denen; ipekli ya da pamuklu iplikle ve sırmayla dokunan Osmanlı tarzı kadife yastık yüzlerini kast diyor.

ağırlıktan kurtulmak için uzandık. Ancak şimdi de ilk ana et yemeği geldi. Kaburga. Kendimizi zorlayarak yedik ve en sonunda kurtulmuş olduğumuza inandığımızda, kapı yeniden, yemeğin en görkemli bölümünü sunmak için açıldı: Koyun etli pilav. Ancak henüz bitmemişti. Fındık soslu tavuk eti,[123] hamur, şeker, yağ ve sudan oluşan bir tatlı[124] ve en sonunda da, iki küçük fincan kahve. Daha fazlasını sunamadığı için üzüntüsünü bildirdi.

Oldukça seyrek ve çabalayarak konuşulan bir sözcük, huzurlu, tembel sessizliği bozuyordu. Bey'in yere serdiği kırmızı renkli sırma işlemeli ve beyazla kaplanmış döşeklere uzanıp düş görüyoruz...

Hayvan sürücüsü, bizden önce yola çıktı. Avlandığımız çevre çok güzel. Geyik yok, ama çevrede yaban domuzu dolaşıyor olmalı. 14 gündür yoldayız. Sıklığı ve yaygınlığıyla ormanı andıran çalılıklar arasından geçerek dağlar, vadiler, yabansı kayalıklar ve çayırlar aşıyoruz.

Gözün çevrildiği her yerde bir canlılık var. Bir yaşlı, bizi yönlendiriyor. İnsanların giysileri çoğunlukla beyaz. Esmer, düzgün ve güzel yüzleri, açık gözleri var. İyi huylular. Bizi yerlerimize yerleştirdi ve her birimize eşlik etmesi için birini verdi.

Yerime yerleştim. Yoldaşım, kuşağından yassı ekmek[125] çıkardı. Bir parça koparıp peynir ve fındık[126] koyarak yuvarladı ve yuttu.

Yaşlı adam üst tarafımda, dağdaki bir kaya düzlüğünde, iyi gizlenmiş olarak yerleşmişti. Hayvan sürücüsünü, karşı taraftaki kaya çıkıntısından, beyaz uzun tüylü köpe-

123 Buddecke'nin fındık soslu tavuk eti diye yazdığı yemek, cevizli tavuk dolması ya da çerkeztavuğu olsa gerek.

124 Büyük bir olasılıkla baklava.

125 Pide ya da yufka.

126 Buddecke'nin fındık sandığı şey, ceviz olsa gerek.

ğiyle gelirken görene kadar yaklaşık bir yarım saat geçti. Dünyanın öteki ucundaki vadinin sessizliğini, gürültü ve havlamalar doldurdu.

Benim Türk, önümde, benim görmediğim ve duymadığım bir şeyi işaret etti: "*Domuz*!"[127]

Yukarıda, kaya düzlüğünde bembeyaz kesilmiş elinde, sonsuz uzunlukta, gürleyen eski bir silahla bir yerli gözüktü. Yanında, çevirmen Alyanak vardı. Her ikisi de heyecanla, arka yanımızı gösteriyorlardı. Adam, namluyu sakalına değin kaldırdı. Büyük bir patlama ortalığı çınlattı. Bir kez daha atmadı. Hiçbir şey kıpırdamadı.

Daha sonra, sürücülerle bir araya gelip kahvaltı ettik. Türk'ün vurduğu yaban domuzu yavrusunu getirdiler. Esmer ve temiz yüzlü, gümüş ve beyaz renkli, dalgalı sakallı insanlar, bir araya toplanıp halka oluşturdular. Fındık, peynir ve ekmekten oluşan dürüm yiyip, önlerine bakıp susuyorlardı.

Sonra yine atlara binip bu huzur verici vadiden çıktık; üç gün boyunca dağlar, vadiler, çayırlar ve yüksek kayalıklar görüyoruz.

Burada, anlatmak istediğim bir küçük öykücük daha aklıma geldi.

Çanakkale Boğazı'nı geçip eski topraklar üzerinde kaleler kuran Haçlılardan[128] biri buraya gelmişti. Yaban dağlardan inen, başka soyguncuların kervanlarından geçinen Selçuklulardan ordu kurmuştu. Halkı için savaşarak, ülkeyi ele geçirmişti. Sonunda, bir kale-şehrin önüne gelmişti.

127 Domuz. Metinde Buddecke'nin Türkçe verdiği sözcüğe dokunulmamıştır.
128 III. Haçlı Seferi. 1189-1192. Olasılıkla söz konusu edilen, 1190 Mart ayında Çanakkale üzerinden geçen Kaiser Friedrich ve Alman ordusu olmalı. Doğru olmayan bir bilgiye göre, Salahaddin'e karşı Selçuklu Sultanı Kılıçarslan'ın Friedrich'e yardım ettiği kuşkusu vardı. Olay olarak bundan söz ediyor olsa gerek.

Saldırıya geçmeden önce, ele geçirdiklerini paylaşmışlardı. Ancak, ülke çorak ve boş olduğundan kumandan ona yaklaşmış ve ellerini önünde birleştirip umutsuzca sormuştu: "Beyim, sana ne getirilmesini istersin?"

Ülke çorak ve boşmuş. O da bir yıl boyunca, yalnızca kayalar ve çelik gördüğünü söylemişti. Kâfire şöyle demişti: "Bana en güzel kadını getir." Şehri alıp yakıp yıkmışlardı. Bir sonraki savaşa değin tüketmek üzere ne varsa ele geçirmişlerdi.

Kumandan gelmiş ve "Bey, sana istediğin şeyi getirdim" demişti. Ona, siyah saçları ayaklarına değin inen, soluk yüzlü bir baş getirdi. Phidias'ın[129] bir torso'suydu[130] bu.

Develer avluya çöktüler. Büyük ve akıllı gözleri, gururlu burun çizgileriyle uzun kafalarını, ilgiyle bir sağa bir sola çevirip duruyorlardı. Yaşamlarının yükünü, keçe yumuşaklığındaki ayaklarıyla yeryüzünde taşımaya boyun eğiyorlardı.

Bey, kardeşleriyle kapıda dikiliyordu. Ona teşekkür etmek için, gümüş kurşunkalem ve kehribar ağızlık armağan ettik.

Zehirli göl boyunca, Menderes'in dört kaynağına doğru ilerledik. Orada[131] Rum bir kadın, bizi temiz oteline aldı. Bize, bir hafta önce güneyde avladığımız yaban domuzunu kızarttı.

Akşam, çevreyi bilen biri bize gelerek, heyecanla, burada öldürülmesi gereken çok domuz olduğunu, ülkenin esenliğinin buna bağlı olduğunu söyledi.

Ertesi gün bir bataklıkta durduk. Çevredeki sazlar yakılıyor, alevler çatırdıyordu. Koyu duman, bir mum gibi

129 Phidias: İÖ 490-430. Atina'da Parthenon Tapınağı'na yontular yapmış ünlü yontucu. Antik çağ yazarları, Olympia'daki Zeus Tapınağı için yaptığı Zeus yontusunu, onun başyapıtı olarak değerlendirirlerdi.
130 Antik döneme ait kolsuz bacaksız insan yontuları.
131 Çivril ilçesi ile Sandıklı ilçesi arasındaki dağ.

dümdüz göğe yükseliyor, mavi kıvrımlarla dalgalanıyordu.

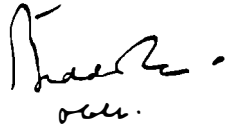
Bir saat sonra eve döndük. Hiç domuz görmemiştik. Onlar da. Belki kendisi de bunu biliyordu. Ancak, bizi sevindireceğini düşünmüştü. Üstümüzde, Akdağ'ın[132] karlı tepesi göğe yükseliyordu. Güzün, orada geyik bağırışları duyuluyordu.

Oldukça aşağıda, büyük alanda çadırımızı kurduk. Çevresinde, sivri tepeler göğe uzanıyordu. Putperestlerin çok eski, yuvarlak kuleleri, bir dönemler Muhammed'i izleyenlere direndikleri gibi, vadiden yukarı doğru üzerlerine saldıran deniz esintisine karşı da direniyorlardı.

Eller ve dizler tırmanmaktan acıyordu. Büyük bir kuş, oldukça yakınımdan bir ok gibi süzülüp bir sırttaki yuvasına doğru süzüldü. Soluğumu tuttum. Kıpırdamadan, kayadaki çıkıntıya yaslandım. Yumruğum, silahın kundağına sessizce yapışmıştı.

Şimdi kuş çevremde... Süzülüşünün çıkardığı sesi duyuyorum... Yanımdan geçiyor... Ateş ediyorum. Önderleri gökte süzülen devler, kızgınlıkla yanıtlıyorlar beni. Birden, ok gibi bir hızla, yüzlerce metre aşağıya düşüyor.

Ona acıyorum.



132 Çivril ilçesi ile Sandıklı ilçesi arasındaki dağ.

Sonsöz



Önceleri 1. Hessen Grandüklüğü, 115. Piyade Alayı (Hassa Alayı) teğmeni olan Adolf August Hans Joachim Buddecke, 22 Ağustos 1890'da, babası Albert Buddecke Berlin'de, savaş akademisine komuta ederken doğdu. Liseye Potsdam, Strasbourg, Alsas-Loren'de gitti. 1904 ilkbaharında askeri öğrenci oldu. Selekta'ya[133] değin, askeri eğitim aldı. Subay sınavını "iyi" dereceyle verdi. 1910 ilkbaharında Hassa Piyade Alayı teğmeni oldu. 1913 yılında, Amerika Birleşik Devletleri'nde yeni bir yaşam kurmak için alayın yedek subaylığına atanarak askeri görevden ayrıldı. Yılmak bilmeyen bir çalışkanlıkla, kısa sürede kendisini kanıtlayarak, iyi bir geleceği hazırlama adımlarını attı. Savaş çıktığında, ağır tehdit altında olan anavatanın savunması için, 1914 Ağustos'unda, coşkuyla geri döndü. Tüm tehlikelere karşın, arkadaşlarıyla birlikte bir Yunan gemisiyle, o sıralar henüz tarafsız olan İtalya'ya ulaşıp, Ağustos sonunda, eski garnizonu Darmstadt'da pilotluk görevi almayı diliyordu. Amerika'da kendi kendine öğrendiği uçma sanatı, büyük bir amaca yararlı olacaktı. Kısa bir eğitimden sonra, Eylül 1914'te, Batı Cephesi'ne[134] gönderildi. Burada, kısa sürede savaş ve keşif uçuşlarında başarılı bir etkinlik gösterdi. Fokker uçakları, ilk savaş araçları olarak

133 Selekta: Almanya'da askeri okullarda subay olacak seçkin ö rencilerin toplandığı sınıf.
134 Fransa.

verildiğinde, Immelmann ve Boelcke'nin yanı sıra, bu silahın üstünlüğünü, başarılı bir biçimde gösterdi. Hava çarpışmasındaki zaferinden dolayı, 1915 yılında ona iki Demir Haç, Hohenzollern[135] Kraliyet Kılıçlı Şövalye Haçı, Saksonya Krallığı St. Heinrich Askeri Nişanı ve diğer savaş ödülleri verilmişti. 1915 sonunda, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Askeri Kurulu buyruğuna atandı. Böylece, Gelibolu'daki ağır çarpışmalarda yer aldı. Orada, uçak filolarıyla gelen ve hava denizini tümüyle denetleyen, müttefik Türklere bomba atarak her gün büyük zararlar veren İngilizlerin teknik üstünlüğü ve cüretine karşın, neredeyse hiç destek almadan savaşım verdi. Kısa sürede, İngiliz keşif uçuşlarını önledi ve bölgeden temizleyip İngiliz işgalinden kurtulmasına katkıda bulundu. Bu etkinliği için İmparator[136] kendisini 1916 Mayıs'ında, Pour le Mérite Madalyası'yla, Majesteleri Sultan[137] da, kendisinin en yüksek madalyası olan, Büyük Altın İmtiyaz Madalyası'yla ödüllendirdi. 1916 Eylül'ünden, Aralık'a değin, kendi isteğiyle Fransa'da, Batı Cephesi'nde komuta etti ve burada bir avcı filosu komutanı olarak, birçok hava savaşı zaferine çarpışarak katkıda bulundu. 1917 Ocak ayında Osmanlı İmparatorluğu'na geri dönerek bir yıl boyunca Çanakkale Boğazı üzerindeki hava bölgesinin sadık bir gözcüsü oldu. Türklerin onurlandırma tanımlayışıyla, *Şahin* dedikleri Alman savaş pilotlarının varlığı, ele geçirilmiş adalarda konuşlandırılmış düşman uçaklarını uzak tutmaya yetti. Bununla birlikte, bir saldırıya daha yeltendiklerinde, onun geçen yıl İzmir'de bir uçuşta iki İngiliz uçağını düşürmesi gibi, birkaç güçlü vuruşu yeterli oldu. İzmir kenti, koruyucusuna değerli bir altın plaket vererek teşekkür etti. Bu arada, eski alayında yeniden etkin göreve çağrıldı.

135 Prusya Kraliyet ve Almanya İmparatorluk ailesi.
136 Alman İmparatoru II. Wilhelm.
137 V. Mehmet Reşat.



Buddecke'nin Berlin Invalidenfriedhof'ta bulunan ve bir şahin heykelciğiyle bezeli mezar taşı

Ülkesi için bir şeyler yapma isteğiyle yanıp tutuşuyordu. Savaşın sonunu belirleyecek bu çarpışmalarda, kendisinin denenmiş yeteneklerinden yararlanmak için 1918 yılı başlarında Batı Cephesi'ne atandı. Birkaç şanslı çarpışmadan sonra, 10 Mart 1918'de Lille yakınlarında, yedi uçaklık bir avcı birliğinin komutanı olarak, Alman hatlarını geçen 18 uçaklık bir İngiliz hava birliğini geri atmak için havalandı. Piyade hattımızın hemen gerisinde, zafer dolu bir uçuşta, serseri bir kurşun yüreğine girerek bu kahraman pilotun genç ve umut dolu yaşamını sonlandırdı. 22 Mart 1918'de, vatan toprağında, Berlin'de Invalidenfriedhof'da toprağa verildi.

Çanakkale Savaşları'nın kara ve deniz dışında az bilinen bir cephesi daha vardı: hava cephesi.

İtilaf Devletleri, savaşlar boyunca gözlem ve bombardıman için uçaklardan yararlanırken, Osmanlıların hava kuvveti yeterli karşılığı veremiyordu.

Müttefik Almanya, bu konuda destek için en başarılı uçucularından birini Çanakkale'ye gönderdi: Hans Joachim Buddecke.

Halkın 'Şahin' lakabını uygun gördüğü Buddecke, lakabına yaraşır biçimde pek çok düşman uçağı düşürerek hava cephesindeki dengeleri değiştirdi.

İzmir'de görev yaptığı dönemde kaleme aldığı anılarında Buddecke, hem sivil ve askeri havacılığın emekleme dönemlerine, hem de Çanakkale Savaşları'nın gökyüzündeki cephesine bir ışık tutuyor.



Hans Joachim Buddecke (1890-1918) asker olan babasının görev yaptığı Berlin'de doğdu. 1904'te askeri okula girdi, 1910'da Hassa Piyade Alayı teğmeni oldu. 1913 yılında istifa ederek yeni bir yaşam kurmak ve havacılığı öğrenmek için, ileride uçak üretimi yapma planlarıyla ABD'ye gitti. Havacılığın yeni geliştiği bu dönemde kendini yetiştirerek pilot oldu. 1914'te Birinci Dünya Savaşı başlayınca ülkesine dönerek Alman Hava Kuvvetleri'ne katıldı. Kısa bir eğitimin ardından önce Batı Cephesi'nde ardından 1915'te Çanakkale Cephesi'nde görev yaptı. 1916'da Batı Cephesi'ne geri döndü. 1917'de Çanakkale ve Ege hava sahasının denetimi için tekrar Osmanlı İmparatorluğu'na geldi. Başarılarıyla birçok madalya ve nişana layık görüldü. 1918 başında bir kez daha görevlendirildiği Batı Cephesi'nde 22 Mart 1918'deki bir hava muharebesinde kalbine gelen bir kurşunla ebediyete göçtü. Babası anılarını ölümünden sonra yayımladı.

9 789944 886161

KDV dahil fiyatı
10 TL