

## DENİZ TAYYARECİLİĞİ

**Dr. Öğr. Üyesi Umut Cafer KARADOĞAN**

Türk havacılığı, çağdaş anlamda dünyada ilk uçağın uçmasından beş yıl sonra 1911 yılında Süvari Yüzbaşı Fesa ve İstihkâm Kenan Beylerin Fransa'ya Bristol Tayyare Okuluna eğitim maksatlı gönderilmeleri ile başlamış ve Muâvenet-i Millîye Cemîyeti'nin maddi destekleriyle de aşama kaydetmiştir. Trablusgarp Savaşı'nın bitimiyle dönemin Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, Tayyare Mektebinin tesisi için ilk sene 15.000, müteakiben mektebe ve orduya lâzım olan 15 adet uçak alımı için de 20.000, diğer masraflara da her yıl 5.000 lira olacak şekilde ek bütçe ayrılmasının gerektiğini dönemin hükümetine beyan etmiştir. Buna rağmen ne adi bütçede ne de fevkalâde bütçede bunun bir karşılığı mevcut olmadığından ilk girişimler başarısız olsa da Süreyya (İlmen) Bey'e İstanbul'da Hava Koordinasyon Merkezi ve devamında bir istasyon kurma görevi verilmiştir.

Osmanlı Maliye Nezareti'nin söz konusu okulun kurulmasının mezkûr bütçe ile imkân dâhilinde olmaması sebebiyle uçakların Avrupa'dan satın alınması ve onları idare edecek subayların orada eğitim görmeleri konusu, 5 Mart 1912 tarihinde 286 numaralı tezkire ile yeniden Sadaret Makamına bildirilmiştir. Yaşanan bu gelişme üzerine yurt dışında eğitim alan iki subayın istihdamının gerçekleşmesine ve "Depperdessin" marka tek (15.000 Frank) veya çift kişilik (25.000 Frank) uçakların Paris'ten getirilmesine karar verilmiştir. Osmanlı Devleti'nde uçuş okulu açma gayretleri sadece yerli değil yabancı askerî personelin de gündeminde olmuş ve ilk defa Fransızlar ardından

da İngilizler konu ile ilgili devreye girmişlerdir.

Tüm bu girişimlerin neticesinde "Teşkilât-ı Havâfiye Müfettişliği" kurulmuş ve müdürlüğüne Binbaşı Veli Bey getirilmiştir. 3 Temmuz 1912 tarihinde Yeşilköy'de on uçaktan oluşan bir filo ile beraber Kara Havacılık Okulu, 1914 yılının Haziran ayında ise Yeşilköy Feneri'nin doğusunda Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın himayesinde ve fabrika temsilcilerinin teknik katkılarıyla Deniz Havacılık Okulu faaliyete geçmiştir. Böylece denizcilik ve havacılığın eş güdümlü olarak gelişebilmesi sağlanacaktır.

Stratejik coğrafyası üzerinde hâkimiyetini kuvvetlendirmek isteyen Osmanlı'da, dönem içerisinde havacılığa olan ilginin hızla büyümesiyle birlikte Nisan 1914'te Donanma Cemiyeti'nin yararına Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın himayesinde, ilk deniz uçağı Curtiss, Amerikalı pilot John Dale Cooper tarafından satış ve gösteri için getirilmiştir. Böylece 2.200 Osmanlı altın lirası karşılığında Osmanlı'nın ilk eğitim amaçlı deniz uçağı olarak envantere kaydedilmiştir.

1914 yılına gelindiğinde Nieuport 6H tipi deniz uçağı ile personeli Dnz. Yzb. Hüseyin Sedat Bey Nara'ya tayin edilmiş, uçak için bir hangar yapımına başlanmış ve böylelikle bölgede İstanbul dışındaki ilk deniz hava birliği oluşturulmuştur.

Osmanlı deniz havacılığında bu gelişmeler yaşanırken I. Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre önce Osmanlı Hava Kuvvetleri'nde ıslah maksadı ile bulunan Fransız Binbaşı De Guiz tarafından Osmanlı Devleti adına Fransa'dan sipariş edilen sekiz Nieport deniz uçağına savaş durumu bahane edilerek el konulmuştur. Bu durumun yaşanmasında De Guiz'in Almanlarla Osmanlılar arasında başlayan yakınlaşmadan duyduğu tedirginlik neticesinde hazırladığı olumsuz raporun

etkisinin olduğu muhakkaktır.

Aynı dönem içerisinde ikisi İzmir'e birisi Çanakkale'ye gönderilen üç uçaklık müfreze, görevlerinde muvaffakiyet gösteremediklerinden İstanbul'daki üslerine geri çağırılmıştır. Fakat savaşın şartlarının ağırlaşmasıyla beraber duyulan ihtiyaç sebebiyle bir defa daha 25 Ağustos 1914 günü Çanakkale'ye bir defa daha hava kuvveti gönderilmesine karar verilmiş ve Üsteğmen Fazıl Bey'in komutasında bir Nieuport deniz uçağı yola çıkarılmıştır. Mezkûr deniz uçağı, 5 Eylül'de 70 dakika boyunca Çanakkale'deki ilk keşif uçuşunu gerçekleştirmiştir.

19 Ekim tarihinde Deniz Yüzbaşı Savmi (Uçan) Bey iki kişilik "Mahmut Şevket Paşa" isimli Nieuport uçağıyla Çanakkale'ye gönderilmiş fakat yolda motorunun yağı bittiği için Marmara Denizi'nin ortasına mecburi iniş yapmıştır. Uçak bu mecburi iniş sonrası yanına gönderilen bir motorbot ile Çanakkale'ye çekilerek götürülmüştür.

Birinci Dünya Savaşı başladığında ise Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin elinde beş adet kara, iki adet deniz uçağı ve on pilottan oluşan bir filo mevcuttur. Bu durum Türklerin Almanlarla müttefik olarak savaşa girmesiyle beraber değişerek üç deniz uçağı bölüğü örgütlenilerek vazifelenmiştir. Bunun yanı sıra "Paşa" ismi verilen 300-302 numaralı altı Alman bölüğü ile bir Alman deniz bölüğü de Osmanlı ordusunda görev almasına karar verilmiştir. Ayrıca 1915 yılının Kasım ayında Umûr-ı Havâiye Müfettişliği Müdürü olarak görevlendirilen Binbaşı Erich von Serno, Almanya'ya giderek 12 adet deniz Dornier uçağı siparişi vermiştir. Türk Deniz Uçağı Komutanlığı yöneticileri bunu öğrendiklerinde bu uçaklara ihtiyaç olmadığını söyleyerek siparişi iptal ettirmiştir.

Donanma Cemiyeti ise bu süreçte Yüzbaşı

Savmi (Uçan) başkanlığındaki üç kişilik bir heyet ile Almanya L.V.G. uçak fabrikasından İstanbul'a, 18 Şubat 1915 tarihinde üç deniz uçağın getirmiştir. Fabrika, Türk subayları bölgeye ulaştıklarında henüz uçakları hazırlamamış olduğundan Alman pilotlar gibi bir müddet uçuş eğitimine tabi tutulmuşlar ama her şeye rağmen uçakları teslim edemeyen Almanlar, Türklere mezkûr deniz uçakları yerine "Gotha" deniz uçaklarını teslim etmiştir. Bu uçakların silâhları olmadığı gibi telsiz-telgraf ve bomba atmaya sağlayan düzenekleri de mevcut değildi. 1915'in Haziran ayında getirilen bu deniz uçaklarından bir tanesi Yeşilköy'de eğitim maksadı ile bırakılırken üç tanesi Çanakkale'ye gönderilmiştir. Ardından Çanakkale'de bulunan tek hangar yetmemiş ve Nara bölgesinde ikinci hangarın inşa edilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.

Yine 1915 yılında Osmanlı deniz uçakçılığında Almanların girişimiyle yedi bölük seviyesinde birlik kurulmuş, 50 Alman pilot ile 120 Alman teknisyene görev verilmiştir. Bu rakam savaş sonuna gelindiğinde üç deniz hava bölüğüne kadar gerilemiştir.

1915 yılında Tayyare Mektebi ve Balon Müfrezesi dışında Çanakkale, Irak, Adana, Uzunköprü, Kafkas, Şam ve Keşan'da yedi adet uçak birliği teşkil edilmiştir. Ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, deniz uçakları için yeni pilotlar yetişmesi adına Alman uçuş okullarına yeni subaylar da göndermiştir. Söz konusu öğrencilerin eğitimlerinin tamamlanmasının ardından sipariş edilen uçaklarla birlikte yurda dönmeleri hususunda sorumlu subaylara Genelkurmay'dan emir de gönderilmiştir. Emir doğrultusunda mezkûr uçaklar Macaristan'ın güneyindeki "Mehadya" mevkiine getirilmiş ve bölgede flatörleri yerine tekerlekleri takılan deniz uçakları 28 Eylül 1915'te varılan

mutabakat çerçevesinde, Bulgaristan'ın Lompalanga bölgesinde benzin ve yağ ikmalî yapılmış ardından İstanbul'a getirilmiştir.

Almanlar tarafından teslim edilen üç uçaktan ilk ikisi Marmara'ya; Marmara'ya gönderilenlerden birisi de Çanakkale Müstahkem Mevkii Kumandanlığı emrine verilince komutanlık, derhal bünyesinde deniz kıyısı yakınında bir hangar yapımına başlamıştır. Mezkûr uçak Çanakkale'de keşif, düşman uçaklarına taarruz ve çıkarma noktalarına karşı ayrılırken üçüncü uçak Karadeniz Boğazı'nın savunmasına tahsis edilmiştir. Fakat burada ihtiyaç olmadığında Marmara'da denizaltı harekâtına karşı kullanılması planlanmıştır. Çanakkale'de Enver Paşa tarafından bizzat görevlendirilen pilotlardan olan Cemal Bey ve Rasit Ermeni Vahran Bey, bu ilkel uçaklarla insanüstü gayretlerle uçabilen en yetişmiş Türk pilotlardır. Anlaşılacağı üzere Türklerin pilotaj kabiliyetleri Birinci Dünya Savaşı'nın her cephesinde kendisini ispat imkânı bulmuştur.

Birinci Dünya Savaşı müddetince deniz uçaklarının sayısında Türklerin Alman müttefiklerinin de desteği ile sürekli artış yaşanmıştır. Buna göre seferberlik sırasındaki Osmanlı'ya ait uçak durumu; 1916 yılında üç, 1917 yılında üç ve 1918 yılında altı deniz uçağı şeklinde tespit edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte deniz uçağı alımı noktasında Sadaret Makamının emriyle ikinci planda kalan Donanma-yı Muâvenet-i Millîye Cemîyeti, Bahriye Nezareti'nin 3 Ocak 1916 yılında özellikle Çanakkale ve İstanbul Boğazlarındaki düşman donanmalarının mevkii ve keyfiyetini keşfedebilmek maksatlı Almanya'dan üç uçak alınmasını istemesiyle birlikte iane toplama vazifesini Bahriye Nezaretinden tekrar almak zorunda kalmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın en keskin olduğu 1915–1916 yıllarının ilk aylarında Çanakkale'de Türk deniz uçakları bu anlamda önemli keşif faaliyetlerinde bulunmuştur. Almanya'dan getirilen ve ikisi Çanakkale Komutanlığı emrine verilen uçaklar 9 Ağustos 1915'te 286 numaralı denizaltıyı bombalamaya muvaffak olmuşlardır. Ama Türkiye'de bu dönemde kullanılan 10 kg'lık bombalar İtilâf Kuvvetleri üzerinde pek de etkili olmamıştır. 1915'in sonbaharına doğru Yüzbaşı Lobmoun komutasındaki deniz uçağı filosu sekize ulaşmıştır.

4 Ocak 1916 tarihinde 424 kuyruk numarasıyla Nara'dan havalanan Alman Plt. Yzb. Shubert, Gotha WD-2 deniz uçağı ile Escadrille Maurice Farman 98T tipi uçakla Bozcaada Hava Meydanı'na iki bomba atan uçağı düşürmüştür. Mezkûr uçaklar 1 Şubat'tan 15 Mayıs 1916'ya gelinceye kadar 41 keşif uçuşu gerçekleştirirken İtilâf Devletleri'nin askerî tesislerine özellikle mayın tarama gemilerine çok defa bomba taarruzları düzenlemiş, 15 Nisan günü bir kömür gemisini de bombalamışlardır. Hatta İngilizlerin 2 Temmuz 1916'da Teke Burnuna döktüğü 50 adet mayın 28 Ağustos'taki uçak keşfiyle tespit edilmiştir.

Türk hava sahasında deniz uçaklarının keşif hizmetleri bunlarla sınırlı değildir. Alman Başçavuş Shubert'in 573 numaralı deniz uçağıyla keşif yaparken seyyar bir balonu makineli tüfek, bomba ve işaret fişekleriyle taarruz ederek inmeye zorlamıştır. Bu taarruzun ardından Çanakkale ve çevresinde bir daha seyyar balon (hava gemisi) görülmemiştir. Savaş müddetince Osmanlı hava sahasındaki deniz uçağı keşiflerinin başarıya ulaşmasının ardından Anadolu Kavağı'nda deniz uçakları için yeni bir hangar tesis edilmiş ve beş uçak daha keşif amaçlı hizmete alınmıştır. Ayrıca bu dönemde Almanya'dan

Türk topraklarına 69 kara ve üç deniz uçağı daha gelmiştir.

Türk havacılığı için elde edilen başarılarla ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın tüm ısrarlarına rağmen 1916 yılının Mayıs ayında Harbiye Nezareti bünyesindeki "Umûr-ı Havâîye Müfettişi Umûmîliği" ismiyle faaliyetlerini yürüten Deniz Tayyare Teşkilâtı, Bahriye Nezareti'nden alınarak komuta ve teknik sebeplerle 13'üncü Şubeye bağlanırken iâşe ve barındırma açısından Bahriye Nezareti'ne bağlı kalmaya devam etmiştir. Deniz Tayyare Teşkilatı'nın Cemal Paşa tarafından bağımsız bir birlik olarak faaliyet göstermesi istenmişse de savaş müddetince bu hiçbir zaman gerçekleşmemiştir.

Deniz Tayyare Bölükleri; İzmir, Zonguldak, Batum ve Yeşilköy Tayyare Mektebi'nden mürekkeptir. Almanlara ait Deniz Tayyare Bölüğü ise 1916 senesinin sonuna kadar doğrudan doğruya Boğazlar Genel Komutanlığı'na bağlı olup İstanbul'da konuşlandırılmıştır. Bu bölük; İstanbul Boğazı'nın Karadeniz tarafındaki Kavak Deniz Uçak İstasyonu ile Karadeniz'in Anadolu sahilindeki Zonguldak (1916), Ereğli (1916-1917) ve Kefken (1917) deniz üslerinden mürekkeptir. Bunun yanı sıra Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile iş birliğine gidilerek Batum'da üçüncü bir deniz tayyare bölüğü tesisine karar verilmiştir. Çanakkale, Mersin ve Bulgaristan'daki Konti Deniz Uçak İstasyonları bu komutanlığa bağlıdır.

Yine 1917 yılında Boğazlar bölgesinin güvenliğini artırıcı tedbir olarak İzmir'de bir Deniz Tayyare Bölüğü'nün kurulmasına karar verilmiş ve ivedilikle Almanya'ya Brandenburg (NW) Gotha WD, Gotha WD13 tipi uçak siparişi verilmiştir. Bu arada savaş müddetince Anadolu topraklarındaki Alman deniz uçağı sayısı 14 sayısına kadar ulaşmıştır.

20 Ocak 1918'de İngilizlerin İmroz (Gökçeada) baskını sırasında Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü, uçaklarla denizaltıların taarruzuna uğradığında mezkûr savaş gemilerini üç kara, üç deniz uçağı korumuş ve savaşın ardından Yavuz İstinye'ye, Midilli Haliç'e çekildikten sonra yine kıyı emniyeti mezkûr üç deniz uçağı ile sağlanmıştır. Yine Çanakkale Boğazı'nın ucuna mecburi iniş yapan İngiliz Short 184 tipi uçakta Ocak ayı içerisinde enterne edilmiştir. 1918 yılının Temmuz ayının sonunda Umûr-ı Havâîye Müfettişliği'nin yapılanmasında bir değişikliğe gidilerek ismi Kuvâ-yı Havâîye Müfettişliği olarak değiştirilmiş ve kuruma müstakil bir hava kuvveti hüviyeti kazandırılmıştır. Aynı yıllarda Çanakkale'de sükûnet hâkim olmasına rağmen hava keşfinin devamına karar verilmiştir.

Osmanlı Devleti, Bahriye Nezareti adına toplam 34 adet Gotha deniz uçağını satın almış olsa da bunların sadece yedisini Çanakkale Boğazı ve Anadolu Kavağı İstasyonlarında konuşlandırabilmiş, 27 adeti Alman İmparatorluğu Özel Deniz Uçak Birliği'nde görev yapmıştır.

Mondros Mütarekesi'nin ardından teşkilat ilga edilip aslî unsurların çoğunluğu terhis edilip Almanlar da ülkelerine dönünce kurum faaliyetlerine ara vermiş fakat ilk defa bir plan dâhilinde 1919 senesinde hazırlanan raporda; kurum adına deniz uçakları, denizaltılar satın alınması düşünülmüş hatta deniz uçaklarının bedeli olan paranın ödenmesi amacıyla halktan para toplayabilmek maksadıyla bir banka hesabı dahi açıldıysa da bu düşünceden daha sonradan vazgeçilmiştir. Mezkûr kurum ise yine aynı isimle kaldığı yerden çalışmalarına devam etmiştir.

### Kaynakça

- ATASE, 13 ŞB. Umuru Havaiye Müfettişliği, 04.11.1333, K: 1395, Dos.: 30-34  
ATASE, İSH 9-A, K: 500, G: 154, Fih: 30, 30-1, 30-2, sıra: 6107.  
ATASE, K: 51, G:103, B:103-1.  
ATASE, Kl: 1441, Dos: 250, A1/13, D 2, Fih: 13.  
Aydar, Orhan. *Uçan Süvariler*. Ankara: Ulus Basımevi, 1948.  
Besbelli, Saim. *Türk İstiklâl Harbi "Deniz Cephesi"*. C.V, Ankara: T.C. Genelkurmay Başkanlığı, 1964, s.32.  
BOA. BEO. 004190.314180.002.  
BOA. BEO. 4013.300907.001.  
BOA. BEO. 4013.300907.002.  
BOA. BEO. 4190.314180.1.  
BOA. HR.SFR(3). 00656.00001.001.  
BOA. HR.SFR.(3). 656.001.003.  
BOA. MV. 234.150.1 A.  
Dokur, Aydın. *I. Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktası*. Hayat Tarih Mecmuası, C.II, S.12, İstanbul: 1969.  
*Dünya Savaşı Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*. Ed. Gültekin Yıldız.  
İstanbul: Timaş Yay., 2013.  
Giray, Muharrem. *Türk Tayyareciliğinin Tarihi*. İstanbul: (tarihsiz)  
Gurulkan, Kemal-Ergün Ahmet. *"İngiltere'nin Osmanlı Gemilerine El Koyması", Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Savaşı I*. İstanbul: Seçil Ofset, 2013.  
Işın, Mithat. *İstiklâl Harbi Deniz Cephesi*. İstanbul: Deniz Basımevi, 1946.  
İbrahim Ethem. *"Cihan Harbinde Tayyarecilik"*. C.43, S.322, İstanbul: Deniz Mecmuası, 1931.  
Kansu, Yavuz Şensöz ve Sermet Öztuna Yılmaz. *Havacılık Tarihinde Türkler I*. Hv.Bsm.ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1997.  
Karadoğan, Umut C., *"Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Döneminde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri"*. Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.34, S. 98, 2018.  
Kayabalı İsmail-Aslanoğlu Cemender. *"Türk Hava Kuvvetleri"*. Türk Kültürü Aylık Dergisi, S.116, C.10, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1972.  
Keser, Ulvi. *"I. Dünya Savaşı'nda Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri"*. C.344, Ankara: Hava Kuvvetleri Dergisi 2003.  
Keyüsk, Mazlum. *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)*. C.I, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951.  
Lorey, Hermann. *Türk Sularında Deniz Harekâtı*. Çev. Tacettin Talayman. C.II, İstanbul: Deniz Basımevi, 1946.  
Özçelik, Selahattin. *Donanma-yi Osmani Muavenet-i Milliye*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000.  
Özdemir, Yaşar. *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*. Ankara: Hava Bsm ve Neş., 1981.  
Palmer, Alan. *Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüz Yıl Bir Çöküşünün Yeni Tarihi*. Çev. Belkıs Çorakçı Dişbudak. Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, İstanbul: Turkuaz Kitap, 1992.  
Sarp, İrfan. *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*. Ankara: Pozitif Yayınları, 1986.  
Tarman, Sıtkı. *Türk Havacılık Tarihi (İstiklâl Harbi) 1918-1923*. C.II, Eskişehir: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 1953.  
Tayhani, İhsan. *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)*. Ankara: THK Basımevi, 2001.  
TBMM Zabıt Ceridesi; C:10, İ:34, Dev: 1, İç. Sen:2 (16.5.1337).  
*Türk İstiklal Harbi; Batı Cephesi*. III. Kısım, Ankara: T.C. Genelkurmay Başkanlığı, 1999.  
Yalçın, Osman. *Havacılık ve Hava Gücünün Doğuşu, Birinci Dünya Savaşına Etkisi*. Sayı: 59, Atatürk Yolu, Güz 2016.

**Atıf**

Karadoğan, Umut Cafer. “*Deniz Tayyareciliği*”, Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Ed. Murat Karataş, İstanbul: Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), 2022.

Umut Cafer Karadoğan, “*Deniz Tayyareciliği*”, *Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi*, Ed. Murat Karataş, Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), İstanbul 2022.