



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

BİRİNCİ DÜNYA HARBI'NDE EGE VE DOĞU AKDENİZ'DE HAVA HAREKÂTI

Sehernaz GÜVENBAŞ

Doktora Tezi

Ankara, 2025

BİRİNCİ DÜNYA HARBI'NDE EGE VE DOĞU AKDENİZ'DE HAVA HAREKÂTI

Sehernaz GÜVENBAŞ

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

Doktora Tezi

Ankara, 2025

KABUL VE ONAY

Sehernaz GÜVENBAŞ tarafından hazırlanan “Birinci Dünya Harbi'nde Ege ve Doğu Akdeniz'de Hava Harekâtı” başlıklı bu çalışma, 20 Haziran 2025 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Ümmügölsüm Polat (Başkan)

Prof. Dr. Ramazan ACUN (Danışman)

Prof. Dr. Efdal AS (Üye)

Prof. Dr. Togay Seçkin Birbudak (Üye)

Prof. Dr. Fatih Yeşil (Üye)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Uğur ÖMÜRGÖNÜLŞEN

Enstitü Müdürü

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan **“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”** kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. ⁽¹⁾
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ay ertelenmiştir. ⁽²⁾
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. ⁽³⁾

20/06/2025

Sehernaz GÜVENBAŞ

¹“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”

- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü tezle ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulunun** gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, **tezin yapıldığı kurum** tarafından verilir *. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, **ilgili kurum ve kuruluşun önerisi** ile **enstitü** veya **fakültenin** uygun görüşü üzerine **üniversite yönetim kurulu** tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.
Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

* Tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** tarafından karar verilir.

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında zgn olduğunu, **Prof. Dr. Ramazan ACUN** danışmanlığında tarafımdan retilildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.

Sehernaz GüVENBAş

TEŞEKKÜR

İnsan hayatında gerek akademik gerekse kişisel gelişimi destekleyen eğitim-öğretimin büyük değeri olduğu bilinen bir gerçektir. Bana kalırsa, insanı yarı yolda bırakmayan ve siz neyi ne kadar verirsiniz geri alabildiğiniz ya da alma-verme dengesi açısından dönüşü olan tek mecradır diyebilirim. Hacettepe Üniversitesi Tarih Bölümündeki eğitim-öğretim hayatım da bu şekilde oldu.

En başta saygıdeğer hocam ve danışmanım Prof. Dr. Ramazan ACUN'un, bilim ve teknolojinin döngüsel ilişkisinin somut olarak görüldüğü askeri havacılık alanındaki bu tez çalışmasına verdiği destek benim için unutulmazdır. Nitekim tezin temel taşları bilim ve teknoloji çerçevesindeki bu düşünceler üzerine şekillendi. Ayrıca kişisel olarak beni yüreklendirmesi, tez yazım aşamasında sakin ve huzurlu bir ortamda kalem oynatabilmeme vesile oldu. Bu anlamda kendisine ne kadar teşekkür etsem azdır. Türk Hava Kuvvetlerinden emekli olan Albay Dr. Emin KURT ise havacılık bilgi birikimi ve tecrübesiyle bu çalışmaya ışık tutmuştur. Kendisinden edindiğim yerli ve yabancı askeri havacılık kaynak ve raporları, araştırmaya önemli bilgiler sağlamıştır. Yine değerli arkadaşım Uzman Serdar DEMİRTAŞ'a İngilizce çevirilerde verdiği destekten dolayı müteşekkirim. Tez jüri üyelerinden sayın hocam Prof. Dr. Fatih Yeşil'e de askerî tarih konusundaki akademik birikimi ile çalışmanın şekillenmesinde verdiği destekten ötürü ayrıca teşekkür ederim. Sayın Prof. Dr. Togay Seçkin Birbudak'ın tez inceleme toplantıları sırasındaki değerli görüşleriyle, samimi ve içten destekleri kıymetliydi. Diğer jüri üyelerinden Prof. Dr. Ümmü Gülsüm Polat ve Prof. Dr. Efdal As'ın verdiği akademik destek de benim için çok değerli oldu. Araştırmacı yazar Ahmet Diriker'in de Fransız Askeri Arşivinden sağladığı belge desteğini unutamam.

Bu süreçte ailemi de unutamam, onlara ayıracağım zamanı en aza indirgeyerek yazdığım bu tezin mimarı sadece ben değildim. Hayat arkadaşım Mesut GÜVENBAŞ, kızım Ece GÜVENBAŞ ve oğlum Cem GÜVENBAŞ ile yeğenim Esmâ SEVÜK, gerektiğinde birçok fedakârlık yaptılar. Ayrıca beni yetiştiren rahmetli annem Hatice OKUR ile rahmetli babam Şahap OKUR'u da anmadan geçmek istemem. Netice itibarıyla bu tez de yapılan tüm hatalar ve görülen eksiklikler bana aittir.

ÖZET

Sehernaz GÜVENBAŞ, *Birinci Dünya Harbi'nde Ege ve Doğu Akdeniz'de Hava Harekâtı*, Doktora Tezi, Ankara, 2025.

Bu tez çalışması, Birinci Dünya Harbi'nde Ege ve Doğu Akdeniz'de tarafların icra ettiği hava harekâtına odaklanmıştır. Bu bağlamda Enez'den Sina Yarımadasına kadar olan Osmanlı kıyılarının İngiliz ve Fransız deniz kuvvetleri tarafından abluka altına alınması sürecinde, Ege adalarında konuşlanan İtilaf hava filolarının harekâtına karşılık Türk-Alman tayyare bölüklerinin hava harekâtına ışık tutulmaya çalışılmıştır. Çanakkale Muharebeleri ve tahliye sonrasındaki süreç ile İmroz baskını, İzmir'in hem İtilaf gemileri hem de tayyareleri tarafından bombalanması, Muğla ve Antalya havalisindeki İtilaf gemi bombardımanları ile Kıbrıs'a yapılan hava keşiflerine yer verilmiştir. Bu minvalde Ege ve Doğu Akdeniz kıyı şeridinin hava harekât ve keşifleri, İtilaf Devletleri'nin faaliyetleri de dikkate alınarak bir bütün olarak değerlendirilmeye çalışılmıştır. Tarafların hava güçlerinin her iki kıyı bölgesinde yürüttükleri hava faaliyetlerinin Birinci Dünya Harbi'ne olan etkisi ve bu faaliyetlerden beklenen faydanın sağlanıp sağlanamadığı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Hava saldırılarının psikolojik harekât ve taktik açılardan etkisi, her iki tarafın kullandığı teknolojinin muharebedeki avantajları, İzmir'e ve Çanakkale'ye yapılan hava saldırılarına karşı Osmanlı ordusunun savunma sistemi etkinliği hakkındaki sorulara da cevap bulunmak istenmiştir. Ayrıca İtilaf Devletleri'nin gerek Ege adaları ve gerekse Kıbrıs üzerinde kurduğu üslerin cephelere olan etkisi askeri yığınak, istihbarat, esir kampları gibi konulara değinilerek aktarılmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler

İzmir Hava Bombardımanları, Çanakkale Cephesi'nde Hava Harekâtı, Kıbrıs Hava Keşifleri, İmroz Baskını, İskenderun ve Mersin'e Çıkarma Girişimleri.

ABSTRACT

Sehernaz GÜVENBAŞ, Air Operations in the Aegean and Eastern Mediterranean in the First World War. Ph.D. Dissertation, Ankara, 2025.

This thesis examines the aviation operations conducted by the involved factions in the Aegean and Eastern Mediterranean throughout the First World War. In this context, amidst the blockade of the Ottoman coasts stretching from Enez to the Sinai Peninsula by British and French naval forces, an attempt was made to illuminate the aerial operations conducted by Turkish-German aircraft companies in response to the maneuvers of the Entente air fleets stationed on the Aegean islands. The analysis encompasses the Çanakkale Battles, the post-evacuation period, the Gökçeada raid, the bombing of Izmir by Entente vessels and aircraft, the shelling of Muğla and Antalya airports by Entente ships, as well as the aerial reconnaissance conducted over Cyprus. The air operations and reconnaissance activities concerning the Aegean and Eastern Mediterranean coastlines were thoroughly assessed, taking into account the activities of the Entente States. This study aims to clarify the effects of aerial operations carried out by the air forces of the engaged parties in coastal areas during the First World War, and to evaluate whether the anticipated advantages of these activities were achieved. The aim was to address inquiries regarding the impact of air strikes on psychological operations and tactics, the technological advantages leveraged by both factions in warfare, and the effectiveness of the Ottoman army's defensive strategies against aerial raids on Izmir and Çanakkale. Furthermore, the influence exerted by the facilities constructed by the Entente States on the Aegean islands and Cyprus was explored through references to military escalation, intelligence operations, and the existence of prison camps.

Key Words

Airstrikes on İzmir, Aerial Operations during the Çanakkale Campaign, Aerial reconnaissance over Cyprus, Gökçeada Raid, Landing Attempts at Iskenderun and Mersin.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI	ii
ETİK BEYAN	iii
TEŞEKKÜR	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	x
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xi
FOTOĞRAFLAR DİZİNİ	xiv
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: EGE VE DOĞU AKDENİZ'İN JEOSTRATEJİK VE JEOPOLİTİK ÖNEMİ İLE TARAFLARIN ASKERÎ HAVA GÜCÜ	14
1.1. EGE VE DOĞU AKDENİZ'İN JEOPOLİTİK VE JEOSTRATEJİK ÖNEMİ	14
1.1.1. Büyük Devletlerin Akdeniz Siyaseti	16
1.2. BİRİNCİ DÜNYA HARBİ'NDE TARAFLARIN ASKERÎ HAVA GÜCÜ...25	25
1.2.1. İtilaf Devletleri Hava Gücü	25
1.2.1.1. İngiltere	25
1.2.1.2. Fransa.....	28
1.2.1.3. Amerika Birleşik Devletleri.....	30
1.2.1.4. Rusya	31
1.2.1.5. İtalya.....	33
1.2.2. İttifak Devletleri Hava Gücü	33
1.2.2.1. Osmanlı Devleti	33
1.2.2.2. Almanya	45
1.2.2.3. Avusturya-Macaristan.....	46

2. BÖLÜM: TAYYARE RAPORLARININ YAZILMA TARZI HAKKINDA KAİDELER VE ASKERÎ KEŞİFLER.....	48
2.1. ASKERÎ KEŞİFLERİN FENN-İ HARB VE ASKERÎ COĞRAFYA İLE ...	48
2.2. ASKERÎ HAVACILIĞIN GELİŞMESİ İLE ASKERÎ KEŞİFLERİN BALON VE TAYYARELERLE YAPILMASI	49
2.3. ASKERÎ KEŞİFLERDE TAYYARECİ VE RASITIN ROLLERİ	52
2.4. TAYYARE KEŞFİNDE RAPOR TUTMANIN ÖNEMİ VE HARP TARİHİ YAZIMINA KATKISI	53
2.5. RAPORLARIN YAZILMA TARZI HAKKINDA KAİDELER	54
3. BÖLÜM: EGE VE KIYILARINDAKİ HAVA HAREKÂTI 1914-1918.....	62
3.1. ÇANAKKALE VE KIYILARINDAKİ HAVA HAREKÂTI VE ALINAN.....	62
3.1.1. Tarafların Hazırlıkları ve Hava Güçleri.....	62
3.1.2. Boğaz'ı Zorlamanın Birinci Safhası (19-25 Şubat 1915).....	70
3.1.3. Boğaz'ı Zorlamanın İkinci Safhası (26 Şubat-17 Mart 1915)	77
3.1.4. Boğaz'ı Zorlamanın Üçüncü Safhası (18 Mart 1915).....	84
3.1.5. Kara Muharebeleri Dönemi Tarafların Hava Harekâtı (25 Nisan 1915-9 Ocak 1916)	95
3.1.5.1. Tarafların Çıkarma Hazırlıkları	95
3.1.5.2. 25 Nisan Çıkarma Günü ve Gelibolu'nun Tahliyesine Kadar Hava Harekâtı	102
3.1.6. Gelibolu'nun Tahliyesi Sonrası 1916 ve 1917 Yıllarında Kuzey Ege'de Tarafların Hava Harekâtı	136
3.1.7. 1918 Yılında Kuzey Ege'de Tarafların Hava Harekâtı	211
3.1.7.1. İmroz (Gökçeada) Baskını (20 Ocak 1918).....	213
3.1.7.1.1. Baskın Harekâtı Hazırlıkları	216
3.1.7.1.2. Baskın Harekâtı ve Midilli'nin Batışı	223
3.1.7.1.3. Yavuz'un Nara'da Karaya Oturması.....	232
3.1.7.1.4. İtilaf Tayyarelerinin Hava Akınlarına Karşı Yavuz'un Himayesi	236
3.1.7.2. İmroz Baskını'ndan Mondros Mütarekesi'ne Kadar Kuzey Ege'de Tarafların Hava Harekâtı	258
3.2. İZMİR VE HAVALİSİ KIYILARINDAKİ HAVA HAREKÂTI VE ALINAN SAVUNMA TEDBİRLERİ	287
3.2.1. Birinci Dünya Harbi'nin İlk Yıllarında İzmir ve Alınan Savunma Tedbirleri	287

3.2.2. 1915 Yılında İzmir ve Havalisi Kıyılarında Tarafların Hava Harekâtı	291
3.2.3. 1916 Yılında İzmir ve Havalisi Kıyılarında Tarafların Hava Harekâtı	295
3.2.4. 1917 Yılında İzmir ve Havalisi Kıyılarında Tarafların Hava Harekâtı	336
3.2.5. 1918 Yılında İzmir ve Havalisi Kıyılarında Tarafların Hava Harekâtı	401
3.3. MUĞLA VE ANTALYA HAVALİSİ KİYİLLARINDAKİ HAVA HAREKÂTİ VE ALINAN SAVUNMA TEDBİRLERİ	421
4. BÖLÜM: DOĞU AKDENİZ VE KİYİLLARINDAKİ HAVA HAREKÂTİ 1914- 1918.....	439
4.1. KIBRIS ADASI'NIN İTİLAİ DEVLETLERİ AÇISINDAN ÖNEMİ	439
4.2. KIBRIS ADASI'NIN KEŞFİNİ ZORUNLU KILAN DİNAMİKLER	443
4.3. KIBRIS ADASI'NIN 1915 VE 1916'DAKİ HAVA KEŞİFLERİ	452
4.4. KIBRIS ADASI'NIN 1917'DEKİ HAVA KEŞİFLERİ	467
4.5. KIBRIS ADASI'NIN 1918'DEKİ HAVA KEŞİFLERİ	514
SONUÇ	551
KAYNAKÇA	567
EK 1 ORİJİNALLİK RAPORU	614
EK 2 ETİK KURUL MUAFİYET FORMU (YA DA İZNİ).....	616

KISALTMALAR DİZİNİ

a.g.e: Adı geçen eser

a.g.m: Adı geçen makale

a.g.t: Adı geçen tez

ATASE: Askeri Tarih ve Stratejik Etüt

Bkz: Bakınız

BDH: Birinci Dünya Harbi

B.s. Baskı

C. Cilt

Çev. : Çeviren

D. Dosya

Derl. : Derleyen

EEF: Mısır Seferi Kuvvetleri

EMSİB: Doğu Akdeniz Özel İstihbarat Bürosu

F. Fihrist

Hv.K.: Hava Kuvvetleri

Haz. : Hazırlayan

K. Klasör

Kg : Kilogram

Km : Kilometre

RAF: Royal Air Force

RFC: Royal Flying Corps

RNAS: Royal Navy Air Service

v.d: ve diğer

Vol.: Volume

“y.y”: Yayın Yeri Yok

“yay.y”: Yayınlayan Yok

Yay. Haz. Yayına Hazırlayan

Yzb: Yüzbaşı

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. 1915 Yılında Türk Hava Kuvvetleri Kuruluşu	35
Şekil 2. Birinci Dünya Harbi'nin ilk aylarında Almanya'dan tayyare sevkياتında takip edilen uçuş rotaları.....	38
Şekil 3. 1916 Yılında Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu	40
Şekil 4. 1918 Yılı Başlarında Türk Havacılık Teşkilatı ve Yerleşke Durumu.....	45
Şekil 5. “Raporların tarz-ı tahriri hakkında kavaid.....	56
Şekil 6. Rapor Tebliği: Muhtelif Tebliğ Vasıtaları, Atmak Suretiyle Tebliğ.....	58
Şekil 7. Tayyare limanına iniş ve rapor itası, muhtelif tayyare raporlarının tevhidini.....	59
Şekil 8. Tayyareden işaret vermek.....	60
Şekil 9. İtilaf Donanmasının 20 Şubat 1915 Tarihindeki Vaziyeti Gösteren Sahil Gözetleme Raporu.....	77
Şekil 10. İtilaf Donanmasının 20 Şubat 1915 Tarihindeki Vaziyeti Gösteren Sahil Gözetleme Raporu Kroki-3: 18 Mart 1915 Çanakkale Boğaz Harbi, Mayın Hatları ile Tabyalar.....	88
Şekil 11. Çanakkale Boğaz Harbi (18 Mart 1915).....	90
Şekil 12. İmparatorluk Savunma Komitesinin Tarih Bölümünde Hazırlanmış Kroki.....	101
Şekil 13. 1916-1918 Yıllarındaki Keşiflere Göre Çanakkale Boğazı Ağzında İngiliz Mayın ve Ağ Engelleri.....	219
Şekil 14. İngiliz Kaynaklarına Göre Çanakkale Boğazı Önündeki İngiliz Mayın Engelleri (1916-1918).....	223
Şekil 15. İmroz Baskın Harekâtı ve Midilli'nin Batırılışı (20 Ocak 1918).....	232

- Şekil 16. Dairelerin çapı 50 deniz milidir. “U” şeklindeki sektörün iki ucu arasındaki 40 deniz mili olan açıklık hariç sektör uzunluğu 20 deniz milidir.....267
- Şekil 17. 9, 12, 26, 27 ve 28 Haziran tarihlerinde Seyidler, Uzunköprü, Keşan ve Kuleliburgaz’a karşı düşman tayyareleri tarafından yapılan taarruzlarda takip edilen uçuş istikametlerini gösterir krokidir.....274
- Şekil 18. Seyyar jandarma bölüklerinin bulunduğu yerleri gösterir kroki.....290
- Şekil 19. İzmir Müstahkem Mevki Bataryalarının konuşunu gösterir 1/25000 ölçekli kroki.....290
- Şekil 20. Ege’de tarafların tesis etmiş olduğu tayyare istasyonlarını gösterir 1/1500000 ölçeğindeki kroki.....302
- Şekil 21. 19 Aralık 1917’de icra edilen Sakız Adası keşfini gösterir 1/300000 ölçekli kroki.....392
- Şekil 22. 21 Aralık 1917’de icra edilen Sisam Adası keşfini gösterir 1/300.000 ölçekli kroki.....400
- Şekil 23. Muğla ve Antalya Havalisi Kumandanlığı Mintikadaki Birinci ve İkinci Derecede Muzırr Rumlarla Muhasım Devletler ve Yunan Tabiiyetindeki Şahısların Adedini Gösterir 1/100.000 Ölçekli Kroki, 15 Aralık 1916’da Muğla ve Antalya Havalisi Kumandanlığı tarafından 5’inci Ordu Kumandanlığına gönderildi.....428
- Şekil 24. 3 Ocak 1917 Pazar günü Meis Limanı’nda sıkıştırılan gemilere yapılan birinci baskın neticesini gösterir 1/100.000 ölçekli kroki.....433
- Şekil 25. 21 Ocak 1917 sabahı Meis Adası’na yapılan ikinci taarruzu gösterir 1/100.000 ölçekli kroki.....434
- Şekil 26. Antalya’nın 45 km güneybatısında “Agva” Limanı’nda 13 Aralık 1917’de Fransız Paris II Kruvazörünün nasıl batırıldığını gösterir 1/50.000 ölçekli kroki.....436

Şekil 27. Antalya'nın 45 km güneybatısında "Agva" Burnu önünde 8 Mart 1918'de Fransız Alexandre Kruvazörünün nasıl batırıldığını gösterir 1/50.000 ölçekli kroki.....	438
Şekil 28. Silifke'den Kıbrıs'a uçuş istikametini ve yollarını gösterir 1/1500000 ölçekli kroki.....	480
Şekil 29. 16 Haziran 1917'de yapılan keşfin krokisi.....	483
Şekil 30. 1/80000 ölçeğinde krokidir. Hatıra: Silifke'den geçen Göksu Irmağı, Kâğıthane Deresi'nden büyüktür. Silifke'den güney deniz tarafı ova olduğundan ırmağın akış sürati saniyede azami 0.50 asgari 0.30 santimetre tahmin edilmiştir. En geniş yeri 100 metre, en dar yeri ise 20 metre tahmin edilmiştir. Suyun derinliği tahminen azami 2.5, asgari 1 metredir.....	485
Şekil 31. 5 Ekim 1917'de icra edilen Kıbrıs keşfinin krokisidir.....	492
Şekil 32. 31 Ekim 1917'de yapılan Kıbrıs keşfinin krokisidir.....	502
Şekil 33. 13 Kasım 1917'de Kıbrıs'a icra edilen keşfin 1/500.000 ölçekli krokisidir.....	507
Şekil 34. Mersin'in tahliyesi durumunda tahliye bölgesini gösterir krokidir.....	537
Şekil 35. 23'üncü Tümenin umum sahil mıntıkasını ve geriye doğru giden istikametleri gösterir krokidir.....	544
Şekil 36. 15'inci Kolordu Kumandanlığı mıntıkasındaki kuvvetleri gösterir krokidir.....	545
Şekil 37. 12'nci Kolordu mıntıkasındaki kuvvetleri gösterir krokidir.....	546

FOTOĞRAFLAR DİZİNİ

Fotoğraf 1. Yere İnen Tayyareci Motorlu Bisikleti Yardımıyla Hamil Olduğu Raporu Mıntıka Kumandanına Ulaştırması (Almanca: İnen piyade tayyarelerden gelen raporlar motosiklet sürücüsü tarafından bölüm kumandanına iletiliyor).....	61
Fotoğraf 2. Helles Burnu'nda Seddülbahir Kalesi'nin hava fotoğrafı, 25 Nisan 1915'te buraya çıkan İngiliz askerleri korkunç kayıplar vererek denizi kızıla boyadı.....	107
Fotoğraf 3. Fransız MF98(T) Filosu; 14 Temmuz 1915'te - 30 litre benzin ve üç adet 10 kg bombadan oluşan bomba - Kaptan Césari'nin Farman'ına monte edilmeden önce. Bu bomba, Çanakkale'deki Alman hangarını parçaladı ve yaktı.....	117
Fotoğraf 4. Eylül 1915'te İmroz (Gökçeada)'daki Hava Meydanı, Sir Ian Hamilton'un genel karargâhının yakınındaki meydan.....	126
Fotoğraf 5. Nisan 1916'da İstanbul'u bombalayan BE.2c Tayyaresi, Solda Savory ve Sağda Dickinson.....	147
Fotoğraf 6. 1917 Senesinde Bozcaada'da (Tenedos'ta) düşman müessesatı.....	184
Fotoğraf 7. 1917 senesinde Bozcaada'da İngiliz Tayyare hangarı Mavro Adası'nda düşman müessesatı.....	188
Fotoğraf 8. 28 Temmuz 1917 Senesinde İmroz'daki düşman tayyare hangarları.....	191
Fotoğraf 9. Breslau (Midilli).....	225
Fotoğraf 10. Goben (Yavuz).....	226
Fotoğraf 11. 30 Mayıs 1917'de Bergama'ya ve 4 Haziran 1917'de Ayazmend'e atılan bombaları gösterir hava fotoğrafı.....	351
Fotoğraf 12. 4 Haziran 1917'de Soma İstasyonuna atılan bombayı gösterir hava fotoğrafları.....	353
Fotoğraf 13. Manisa demiryolu köprüsüne atılan bombayı gösterir hava fotoğrafı.....	355

Fotoğraf 14. Sopwith Bombardıman Tayyaresi.....	358
Fotoğraf 15. W.O.R. No.74 olarak tanımlanan hasarlı Sopwith Bombardıman tayyaresi.....	360
Fotoğraf 16. 12 Ağustos 1917'de Halkapınar Demiryolu Atölyesine 8000 metre irtifadan atılan bombayı gösterir hava fotoğrafı (Bu fotoğrafın üzerinde baskının tarihi yazmasa da bir sonraki 3'lü fotoğrafta yer alan "Report no: 74" ibaresinden anlaşılmaktadır. Zira B Filosunun 74 numaralı raporunda 12 Ağustos'taki saldırıdan bahsedilmektedir.....	370
Fotoğraf 17. 12 Ağustos 1917'de Halkapınar Demiryolu Atölyesine 8000 metre irtifadan ve Manisa Demiryolu Köprüsüne atılan bombayı gösterir hava fotoğrafı.....	371
Fotoğraf 18. İzmir 'e atılan bir bombayı gösterir hava fotoğrafı.....	376
Fotoğraf 19. 17 Ağustos 1917'de Saat 04.30'da 9000 feet irtifada Rice Bros Works'e düşen bombaları gösteren hava fotoğrafları.....	377
Fotoğraf 20. 19 Aralık 1917'de Koyun Adası'nın (Spalmatori) saat 09.45'te alınan fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında; saat 09.45'te Koyun adası keşfi sırasında alınan fotoğrafta, adanın güney sahili görünüyordu. Koyun Adası'nın daha önce yani 12 Kasım'da 1917'de alınan fotoğrafında küçük limanda görülen denizaltının, 19 Aralık'ta alınan fotoğrafta görülmediği notu düşülmüştü.....	393
Fotoğraf 21. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası, Marmara Limanı'nın saat 09.55'te alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında; 17 küçük yelken gemisi, küçük bir nakliye vapuru ve bir büyük yelken gemisi görüldüğü belirtiliyordu.....	394
Fotoğraf 22. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası'nda, Kalokythia kuzeyindeki küçük limanın saat 10.00'da alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında, iskele ve depo olduğu, bir torpidonun hareket halinde olduğu belirtilmektedir.....	395
Fotoğraf 23. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası'nda Kalokythia'nın orta limanı Neo Langada'nın saat 10.00'da alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında, on yelken gemisi ve bir küçük nakliye vapuru görüldüğü belirtilmektedir.....	396
Fotoğraf 24. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası Daskalopetra'da askeri olarak bir şey olmadığını gösteren ve saat 10.05'te alınan hava fotoğrafıdır.....	397

- Fotoğraf 25. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası Kale içi Mahallesi'nin saat 10.10'da alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında; yaklaşık 30 yelken gemisi, talim maksadıyla yapılmış istihkâmat bulunduğu bilgisi vardır. Ayrıca hükümet binasının damındaki barakaya benzer mahallerde Nordanfield topları olduğu, Kastron civarındaki yapılan istihkâmların karşısında askerin bulunmadığını ve talim maksadıyla bunları yaptıklarının anlaşıldığı belirtilmektedir.....398
- Fotoğraf 26. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası'nın doğu sahilinin saat 10.15'te alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında, Agia Heleni Burnu güneyindeki liman etrafında 23 santimlik toplar aratılmış ise de bulunamadığı belirtilmiştir.....399
- Fotoğraf 27. 28 Mayıs 1917'de Kıbrıs Adası'nda Mağusa Liman ve kasabasının bir kısmıyla doğusunda bulunan mahalle ve fabrika ile Kıbrıs Adası'nda Mağusa Liman ve iskelesiyle eski ve yeni kasabayı gösterir hava fotoğrafları.....481
- Fotoğraf 28. 28 Mayıs 1917'de Kıbrıs Adası'nda Larnaka Liman açıklarıyla, Liman İskele ve Kasabanın bir kısmı ile Kıbrıs Adası'nda Mağusa Kasabasının 800 metre kadar doğusunda bulunan yeni mahalle ve fabrikayı gösterir hava fotoğrafları.....482
- Fotoğraf 29. 16 Haziran 1917'de Kıbrıs Adası'nda Larnaka Liman ve İskelesiyle tüm Kasaba ile Kıbrıs Adası'nda Mağusa Kasabasının 800 metre kadar doğusunda bulunan yeni mahalle ve fabrikayı gösterir hava fotoğrafları.....484
- Fotoğraf 30. Kıbrıs'ta Mağusa'nın kuzeyindeki fabrika ve gerisindeki yolun iki tarafında bulunan çadırlar ile Kıbrıs'ta Mağusa'nın kuzeyindeki fabrikayı gösterir 13 Kasım 1917 tarihli hava fotoğrafı.....506
- Fotoğraf 31. 1257 Numaralı Friedrichshafen FF 33L tipi bir deniz tayyaresi sudan karaya çekiliyor. (Dr. Norbert Schwake aracılığıyla).....509
- Fotoğraf 32. Küçük bir Alman Deniz Tayyare Müfrezesi, liman kenti Mersin'den Doğu Akdeniz'in bir bölümünü kontrol ediyordu. (Dr. Norbert Schwake aracılığıyla).....510
- Fotoğraf 33. Ağa Limanı Deniz Tayyare Müfrezesi, 20 Mart 1918 tarihli Kıbrıs'ın Gazimağusa (Famagusta) kasabasını gösteren hava fotoğrafı.....520
- Fotoğraf 34. 23 Temmuz 1918 tarihinde Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen ve Kıbrıs'ın Larnaka (Larnaca) kentini gösteren hava fotoğrafı.....527

Fotoğraf 35. 3 Ağustos 1918 tarihli Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen ve Kıbrıs'ın Lefkoşa (Lefkosia) kentini gösteren hava fotoğrafı.....	528
Fotoğraf 36. 16 Ekim 1918 tarihinde Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen, Kıbrıs'ın Gazimağusa (Famagusta) kasabasını gösteren hava fotoğrafı.....	541
Fotoğraf 37. 23 Ekim 1918'de Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen ve Kıbrıs'ın Girne (Cerinia) kentini gösteren hava fotoğrafı.....	547
Fotoğraf 38. 23 Ekim 1918 tarihinde Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen ve Kıbrıs'ın Boğaztepe (Monarga) kentini gösteren hava fotoğrafı.....	548
Fotoğraf 39. 23 Ekim 1918 tarihinde Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen, Kıbrıs'ın Gazimağusa (Famagusta) kentini gösteren hava fotoğrafı.....	548

GİRİŞ

Bilim ve teknoloji arasındaki döngüsel ilişkide, bilimsel çalışmaların uygulamaya elverişli bilgi ürettikleri, bunun da teknolojik gelişmelere yol açtığı görülmektedir. Teknolojik gelişmelerin ise uygun koşullarda bilimsel araştırmaların yapılmasını sağlayarak bilimsel gelişmeyi hızlandırdıkları bilinmektedir.¹

Bu anlamda tayyarelerin icadı, bilim ve teknoloji arasındaki döngüsel ilişkiyi ortaya koyması açısından önemlidir. İcadından itibaren kendini harplerin içinde bulan tayyareler, askeri havacılıkta kumandanların havadaki gözü olma misyonunu üstlenerek muhasım gücün nerede, ne zaman ve ne yaptığına dair istihbarat toplayarak ve hava harp gücünü de kullanarak harplerin seyrine katkıda bulunmaya çalışmıştır. Tayyareler uygulama sahası olarak tam anlamıyla Birinci Dünya Harbi'nde kendini kanıtlamaya çalışmıştır. Ancak tarafların elinde bulunan teknoloji harp boyunca gelişmeye devam etmiştir. Zira savaş aslında, bilim ve teknoloji ürünlerinin seferber edildiği ve sahada uygulama imkânı bulunduğu bir laboratuvar alanıdır. Harp sırasında edinilen tecrübeler ise tüm alanlarda olduğu gibi sonraki dönemler için hava harp teknolojisinin gelişimine de katkıda bulunmuştur.

Bu çalışma, 20. yüzyılın başında büyük devletlerin güttükleri siyasetlerle orantılı bir şekilde aldıkları siyasi ve askeri kararların yansıması olarak başlayan Birinci Dünya Harbi'nde, Ege ve Doğu Akdeniz'de tarafların havacılık faaliyetlerine odaklanmıştır. Belli bir zaman aralığında ve mekân olarak harbe giren devletlerin açtığı cephe haricinde gerçekleşen bu harekât, o dönemin konjonktürünü de anlamamıza yardımcı olabilir. Siyasi ve askeri tarih çalışmalarında bu konu, incelenen tarihi olay ya da harplerin içinde bulunduğu iç ve dış siyasi, askeri, coğrafi, sosyal ve ekonomik durum olarak karşımıza çıkmaktaydı. Günümüz tarih yazımında Annales ekolünün² etkisiyle konjonktür kavramının kullanılmaya başladığını vurgulayan Acun, bu ekolün en önemli

¹ Ramazan Acun, "Bilim, Bilgi Teknolojisi ve Türkiye", *Milli Kültürler ve Küreselleşme*, Konya, 1998, s.83-92.

² 1920'lerde Fransa'da ortaya çıkan Annales Okulu temsilcileri, dünyanın ekonomik olarak bir buhran geçirdiği zamanda, sosyal bilimlerinde kriz içinde olduğunu belirttiler. Sosyoloji, antropoloji, coğrafya, psikoloji ve ekonomi gibi sosyal bilim alanlarının yaklaşım ve birikimlerini tarihe taşıyarak, siyasi tarihle sınırlı olmayan tarihi ekonomik toplumsal ve kültürel olarak ortaya koymayı amaçlayan bir yaklaşım geliştirdiler. Bkz. İbrahim Hakkı Öztürk, Bilimsel (Modern) Tarihten Parçalanmış (Postmodern) Tarihe, Ahmet Şimşek (Ed.), *Tarih Nasıl Yazılır? Tarih yazımı İçin Çağdaş Bir Metodoloji*, (39-66), İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2011, s.54.

temsilcilerinden olan Fernand Braudel'in "Akdeniz ve Akdeniz Dünyası"³ adlı eserindeki kavramlaştırmayı örnek vermiştir. Bu eserdeki kavramlaştırmada sosyal zaman üçe ayrılır. Yapı (structure), konjonktür (conjoncture) ve olay (event). Yapı (structure), sosyal sistemlerin dayandığı, varlığı ile tesiri yüzyılları hatta ülke sınırlarını aşan ekonomik, coğrafi, demografik ve iklimsel doluşumlardır. Konjonktür, bahsi geçen bu yapılarda, 10-50 yıllık dönem içerisinde meydana gelen değişimlerdir. Konjonktür ve yapı birlikte, hayatın akışı içinde yüzeyde daha kısa sürelerde ortaya çıkıp kaybolan siyasi, sosyal, ekonomik ve askeri olayları etkilemektedir.⁴ Bu kavramdan yola çıkarak, Birinci Dünya Harbi'ndeki muharebeler sırasında havacılığa bakış açısını da o dönem konjonktürünü, 4 yıllık harp süresine göre değerlendirmek gerekmektedir. Harbin ilk yıllarında kendini ispat etmeye çalışan tayyarelere ve raporlarına olan güvenin daha az olduğu görülmektedir. Bu güven konusu, tayyareler ve içerisinde kullanılan makinaların teknolojik olarak hala gelişmekte olmasıyla da ilgilidir.

Birinci Dünya Harbi'nin başlamasıyla Osmanlı kara ordularının savaştığı cephelerde orduların emrine verilmek üzere teşkil edilen tayyare bölükleri, Çanakkale, Kafkas, Irak, İran, Sina-Filistin-Suriye cephelerine gönderilmiştir. Osmanlı topraklarında harbin dokunmadığı bir alan kalmadığından Osmanlı kıyıları da unutulmamıştır.

Ege ve Doğu Akdeniz, Enez'den başlayarak Sina Yarımadasına kadar bütün kıyı boyu, İngiliz ve Fransız donanması tarafından abluka altına alınmıştır. İngiliz ve Fransızlar, deniz kuvvetlerine yardım etmek için Mısır limanları, Ruad ve Meis Adaları ile Kıbrıs'ın doğusu, Sakız Adası, Kösten ve Midilli Adalarında inşa ettikleri hava meydanlarından keşifler yapmaya başlamışlardır. Bu keşiflerin amacı istihbarat elde etmek amacıyla Türk kıyılarını gözetlemek, bölgedeki hava meydanları, demiryolları ve önemli askeri bölgeleri tespit ederek buralarda zaman zaman bombardımanlar yaparak tahrip etmenin dışında psikolojik harekâtla da harbin gürültüsünü Osmanlı Devletinin önemli kıyı şehirleri üzerinde hissettirmektir. İtilaf Devletleri tarafından her iki kıyı bölgesindeki önemli stratejik noktalardan İzmir, Mersin, İskenderun gibi şehirlere bir çıkarma olasılığının gündeme gelmesi ve kara muharebelerinin sürdürüldüğü cephe kumandanlıkları tarafından bu gündemin Osmanlı Başkumandanlığına bildirilmesiyle gerek kıyılarda

³ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* (2. bs), Ankara: İmge Kitabevi, 1993.

⁴ Ramazan Acun, "Konjonktür, Tarih ve Tarihçi: Metot Vurgulu Bir Araştırma", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 32(1), 1-25, 2015

gerekse bu kıyılara yakın adalarda hava keşif ve harekâtı yapılması için tayyare bölükleri konuşlandırılmıştır. Bundan sonraki süreçte İtilaf Devletleri'nin hava ve deniz faaliyetlerine karşı, bu tayyare bölükleri tarafından hava keşif ve harekâtı yürütülmüştür.

Yapılan literatür araştırması neticesinde Birinci Dünya Harbi'nde Ege Doğu ve Akdeniz'de icra edilen hava keşif ve harekâta gerek spesifik olaylar (İzmir'e yapılan hava saldırıları, İmroz baskını ile Kıbrıs keşifleri gibi) açısından gerekse bu bölgelerde görevli tayyare bölüklerinin faaliyetleri ile personel ve tayyare modellerinin yansıtılması açısından eksiklikler saptanmıştır. Bu bölgelerdeki spesifik hava harekâtının birincil kaynaklarla yeterince desteklenmediği ve yabancı kaynaklardan yararlanılması noktasında eksik kalındığı görülmüştür. Ayrıca hem İtilaf Devletleri hem de Osmanlı hava gücünün her iki kıyı bölgesi özelinde karşılaştırılarak analiz edilmesi açısından da literatürde bir boşluk olduğu görülmektedir. Tüm bunların sebebinin Ege ve Doğu Akdeniz'in "Cephe Harici Bölgeler" olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Çalışmanın amacı literatürde görülen bu eksiklikleri kapatmaya çalışmaktır. Bu minvalde Ege ve Doğu Akdeniz bölgesi kıyı şeridinin hava harekât ve keşifleri, İtilaf Devletleri'nin faaliyetleri de dikkate alınarak bir bütün olarak değerlendirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca bu çalışmada, İtilaf Devletleri ve Osmanlı Devleti hava güçlerinin her iki kıyı bölgesinde yürüttükleri hava faaliyetlerinin Birinci Dünya Harbi'ne olan etkisi ve bu faaliyetlerden beklenen faydanın sağlanıp sağlanamadığı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Hava saldırılarının psikolojik harekât ve taktik açıdan etkisi, her iki tarafın kullandığı teknolojinin muharebedeki avantajları, İzmir'e ve Çanakkale'ye yapılan hava saldırılarına karşı Osmanlı ordusunun savunma sistemi etkinliği hakkındaki sorulara da cevap bulunmak istenmiştir. Ayrıca İtilaf Devletleri'nin gerek Ege adaları ve gerekse Kıbrıs üzerinde kurduğu üslerin cephelere olan etkisi ikmal, asker sevki, istihbarat, esir kampları vb. konulara değinilerek aktarılmaya çalışılmıştır. Hava keşif ve fotoğraflarının etkisi de bu bölgeler için değerlendirilmiştir.

Havacılık tarihi ile ilgili yazılmış ve Türk askeri havacılık literatüründe en çok atıf yapılan kaynaklara bakıldığında; Türk askeri havacılığının doğuşu ve Birinci Dünya Harbi'nde cephelerdeki havacılık faaliyetlerinin aktarıldığı bu eserler, yayınlandıkları dönem itibarıyla oldukça önemli bir açığı kapatmakta ve temel kaynak özelliği oluşturduğu

görülmektedir.⁵ Bahsi geçen kaynakların temel özelliği, Türk askeri havacılığına dair bilgilerin derli toplu olarak verildiği temel kaynak niteliğinde olmasıdır. Ancak diğer disiplinlerde olduğu gibi askeri havacılık alanında da askerî tarihçilerin spesifik çalışma alanlarına eğildiği araştırmalar artmaktadır.

Havacılık tarihiyle ilgili en kapsamlı çalışmalar olarak değerlendirilen bahsi geçen eserlerin bazılarında, mesela 1916 ve 1917 'de İzmir'e yapılan hava saldırıları, bir kaç sayfa hâlinde verilmiş ve bu bilgiler genelde Türk-Alman tarafının faaliyetleriyle sınırlı kaldığı gibi İtilaf hava harekâtına dair kapsamlı faaliyet raporuna yer verilmediği görülmüştür. Ayrıca bu saldırıların şehir ve şehrin ahalisi üzerine yaptığı tahribat ve psikolojik etkisine de yeterince değinilmemiştir.⁶ Oysaki İzmir'e yapılan bombardımanların İzmir halkının üzerindeki tesirleri bazı eserlerde birincil kaynaklara dayalı olarak aktarılmıştır.⁷ Ancak Kapucu tarafından dile getirilen satırlarda, *"İstanbul ve İzmir'de kayıplar olmakla birlikte, bu durumun halkın ve ordunun üzerinde önemli bir psikolojik etki yaratmadığı görülmüştür. Neticede, bölgede görev yapan Alman ve Türk havacılar savaşın başından sonuna kadar kendilerine verilen görevleri cansiparane bir şekilde yerine getirmiş, ancak savaşın sonucu üzerinde etkili olamamıştır"* sonucu çıkarılarak⁸ gerek halk üzerinde gerekse ordu üzerindeki psikolojik etkinin göz ardı edildiği görülmektedir. Spesifik olayların aktarımı noktasında olduğu gibi İtilaf Devletleri ve Osmanlı havacılığının karşılıklı analizi ve yabancı kaynakların kullanımı noktasında da bu temel kaynakların yetersiz kaldığını görmekteyiz. Kapucu'nun makalesinde, Ege bölgesi kıyı şeridi hakkında bilgiler vermektedir. Batı Anadolu'da keşif yapmak amacıyla teşkil

⁵ Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Cilt I, Birinci Kitap*, Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 1950; Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916 Cilt 1, İkinci Kitap*, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951; Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt I (1910-1914)*, (3. bs.), Ankara: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt II (1914-1916)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt III (1917 Yılı)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt IV (1918 Yılı)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009; İhsan Göymen, *Birinci Dünya Harbi IX'ncu Cilt Türk Hava Harekâtı*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1969; Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922) Cilt I*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020; Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler C.1*, Etimesgut: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971.

⁶ Kurt, Korkmaz, a.g.e., s.337-340, Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 200, 231-232, 281-282, 334-337; Kurter, *Cilt III (1917 Yılı)*, a.g.e., s. 19-21, 85-88, 143-147, 207-210

⁷ Sehernaz Güvenbaş, Mesut Güvenbaş "Alman Topçu Binbaşı Lierau'nun Dilinden Kösten Adası'nın Kurtarılması" *BELGİ*, 21, 2021, s. 367-381.

⁸ Kapucu, Davud, "Çanakkale Zaferi'nden Sonra Batı Anadolu'da Havacılık Faaliyetleri (1915-1918)" *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, Sayı: 37, 179, 2020.

edilen tayyare bölüklerinin, Çanakkale zaferi sonrasındaki havacılık faaliyetleri 1916, 1917 ve 1918 yılları esas alınarak kronolojik olarak aktarılmıştır. Ancak hava harekâtının Çanakkale Cephesine etkisi ve karşıt görüşleri yansıtamaması açısından yetersiz kaldığı gözlenmiştir. Ayrıca Batı Anadolu'da hem Çanakkale hem de Ege bölgesinde görev yapan tayyare bölüklerinin hava faaliyetleri ayrı başlıklar altında verilmediği için hangi bölüğün ne kadar hava keşif ve harekâtı gerçekleştirdiğini anlamada sıkıntı yaşanmaktadır.⁹

Kapucu'nun tezi de Türk askeri havacılık alanında literatürde yer edinen önemli bir kaynaktır. Ancak bu tezde, Ege kıyı şeridindeki hava harekât ve faaliyetleriyle ilgili bir kısma rastlanmamıştır. Çanakkale Cephesi bölümü altında Ege kıyı şeridine de bir alt başlık halinde yer verilebilirdi. Doğu Akdeniz'deki hava harekâtıyla ilgili olarak da Kanal-Filistin-Suriye bölümü altında Osmanlı Devleti'nin İskenderun Körfezi ve çevresindeki hava faaliyeti alt başlığına yer verilmiştir. Fakat bu başlık altında verilen bilgiler de sadece birkaç sayfada özetlenmiş olup gerek yeterli kaynak, gerekse fotoğraflardan yoksundur. Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı hava gücü ile harekâtını aktarmaya çalışan tezin, Çanakkale ve Suriye-Filistin Cephesine doğrudan etkisi olan, lojistik faaliyetin yoğun olarak yürütüldüğü Ege ve Doğu Akdeniz kıyı şeridine, buraların cephe harici bölgeler olduğu için değinmediği düşünülmektedir.¹⁰

İzmir bombardımanlarıyla doğrudan ilgili olarak görülen bazı çalışmalar yok değildir. Ancak bunlardan İzmir bombardımanının ele alındığı Bakacak'ın makalesi, 5 Mart'ta başlayan gemi bombardımanına odaklanmıştır.¹¹ Çalar'ın tezi de yine gemi bombardımanından bahsetmekle birlikte İzmir savunma planlarına da yer vermektedir.¹² İzmir'e yapılan hava saldırıları her iki çalışmada da çok sınırlı kalmaktadır. İzmir'in bombardımanlarının Çanakkale ile ilişkilendirilebileceği Sürgevil'in makalesi de konuya giriş mahiyetindedir.¹³

⁹ Kapucu, 2020, a.g.m., ss 151-180

¹⁰ Kapucu, Davud, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2019.

¹¹ Alper Bakacak, "I. Dünya Savaşı'nda İzmir Bombardımanı (5-9 Mart 1915)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S.XIX, 5-27, 2019.

¹² Hüseyin Çalar, *1. Dünya Savaşında İzmir'e Yapılan Saldırıları ve İzmir Savunması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2024

¹³ Sürgevil Sabri, "Çanakkale Savaşları ve İzmir", *Askerî Tarih Bülteni*, 15/28, 91,1990.

Kansu, Şensöz ve Öztuna'nın eserinde de erken dönem havacılık ve uçuş deneyleri Birinci Dünya Harbi cephelerin havacılığından bahsetmektedir. Bu çalışmayla ilgili olabilecek kısım olan İzmir ve Doğu Akdeniz havalisi, 5'inci Tayyare Bölüğü, 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü ve Alman Deniz Müfrezesinden kısmî bilgiler aktarılmakla birlikte yine yetersiz kalmaktadır.¹⁴ Birinci Dünya Harbi'ndeki Türk askeri havacılığının özeti niteliğindeki Göymen'in eseri de 1969 yılı itibarıyla literatürde önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Ancak Ege ve Doğu Akdeniz özelinde yapılacak bir çalışma için belli başlı havacılık faaliyetlerinin iskeletini oluşturmaya yaraması dışında ayrıntı sayılabilecek vakaları yansıtamamaktadır.¹⁵ Keyüsk'ün eseri de Birinci Dünya Harbi sırasında Türk askeri havacılığının temel kaynaklarından birisidir. Eserde Doğu Akdeniz ve Ege bölgesi kıyı şeridinin hava harekât ve keşiflerine değinilmiş olsa da İtilaf Devletleri'nin faaliyetleri de dikkate alınarak karşılıklı analiz noktasında eksik kalmaktadır. Yine de Doğu Akdeniz ve Ege bölgesi kıyı şeridinin hava harekât ve keşiflerine dair yürütülmesi düşünülen araştırma için en kapsamlı kaynaktır.¹⁶ Zira yazarın Doğu Akdeniz'de görev yapan 4'üncü Tayyare Bölüğünde görev yapması hasebiyle diğer kaynaklara göre içeriği daha fazladır. Türk Deniz Harekâtını ele alan Bargut'un eserinin Doğu Akdeniz ve Ege bölgesiyle ilgisi de 1918 yılında gerçekleşen "İmroz Baskını" ve Midilli Kruvazörünün batması vakasını anlatmasıdır. Bu baskının amacı, İtilaf Devletleri'ne korku salmak, Çanakkale Boğazı civarına daha fazla İtilaf harp gemisi çekerek Alman denizaltı gemilerine hedef sağlamak, Filistin cephesini denizden tazyik eden İtilaf harp gemilerini bu yöne çekmek ve bu sayede geçici bir süre için bile olsa tazyiki hafifletmektir. Baskın neticesinde Midilli Kruvazörü batmış, hasar alan Yavuz zırhlısı ise Nara Burnu açıklarında karaya oturmuştur.¹⁷

Türk havacılık tarihi açısından İmroz Baskını'nın havacılık yönü de bu dakikadan sonra başlamıştır. İtilaf Devletleri adalardan kaldırdığı tayyareler ile Yavuz'a bombalar atarak batırmaya, Osmanlı Devleti ise bölgeye sevk ettiği tayyareleri ile Yavuz'u korumaya ve tamir ederek yüzdürmeye çalışmıştır. Günlerce süren hava mücadelesi literatürde hak ettiği yeri almamış önemli bir konudur. Çakmak tarafından ayrı bir eser olarak ele alınsa da deniz harekâtına ağırlık verilmiş ve yürütülen hava faaliyeti yeterince

¹⁴ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.1971.

¹⁵ İhsan Göymen, *Birinci Dünya Harbi IX ncu Cilt Türk Hava Harekâtı*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1969

¹⁶ Keyüsk, a.g.e., Cilt 1, İkinci Kitap, 1951.

¹⁷ Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, [Ankara]: Dz.K.K. Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, 2000.

aktarılamamıştır.¹⁸ Müşterek harekât açısından da önem arz eden “İmroz Baskını” konusunun Türk havacılık tarihi açısından aydınlatılması gerekmektedir. Araştırma, İmroz özelinde hava harekâtını arşiv belgelerine dayalı olarak ayrıntılı bir şekilde yansıtmaya amacındadır.

Bu çalışmayla ilgili olabileceği değerlendirilen bazı yabancı kaynaklar incelendiğinde; Ege ve Doğu Akdeniz ile doğrudan alakalı olmamakla birlikte dolaylı olarak bilgiler bulunabilen havacılık kaynakları vardır. Birinci cildi Walter Raleigh tarafından 1922’de yazılan ve İngiliz Kraliyet Hava Kolordusunun Birinci Dünya Harbi’nde oynadığı rolün öyküsünü anlatan eser ise bu çalışmayla doğrudan ilgilidir. Eser hem dünya havacılık tarihi hem de İngiliz hava kuvvetleri tarihi açısından oldukça önemlidir. Farklı yıllarda diğer ciltleri de basılan eser daha sonraki yıllarda H. A. Jones tarafından yazılmıştır.¹⁹ Bu eserler de çalışma konusuna ilişkin Avrupa’da havacılığın gelişimine dair bilgiler bulmak ve ülkelerin hava teknolojilerinin kökenine inebilmek de önemlidir. Diğer yandan Birinci Dünya Harbi yıllarında yani 1914-1918 yılları arasındaki askeri havacılık gelişimi ve İngiliz hava faaliyetlerine dair de bilgiler edinmek kıyaslama yapma olanağı sunabilir. Eserin 2. cildinde Çanakkale Muharebeleri sırasında kara ve deniz saldırıları ele alınmakta olup kara muharebeleri öncesi tayyare faaliyetleri, hava fotoğrafları alınması, deniz havacılığı da dâhil tayyare faaliyetleri ve takviyeleri ile tahliye sırasında hava çalışması ve kayıplar ile İmroz Adası’ndaki havaalanı ele alınmaktadır. Eserin bu bölümü çalışmanın, Çanakkale Muharebeleri’yle ilgili kısmı ve İmroz Adası’nda konuşlandırılmış havaalanı hakkında bilgiler vermektedir. Zira çalışma, Ege bölgesi kıyı şeridi olduğundan kuzey Ege ve Çanakkale’deki hava faaliyetleri de konuyla ilişkilendirilmektedir. Eserin 5. cildinde, 1916-1918’de Akdeniz ve Yakın batı sularına yapılan deniz hava faaliyetleri anlatılmaktadır. İmroz hava alanı, İzmir’in ve demiryolunun bombalanması, İstanbul’un bombalanması, Güney Ege’de denizaltı karşıtı devriyeler için hava üsleri gibi konular yer

¹⁸ Zafer Çakmak, *Osmanlı Donanması’nın Son Savaşı: İmroz Baskını (20 Ocak 1918)*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2016.

¹⁹ Walter Raleigh, *The War in the Air, Being the Story of The Part Played in The Great War by the Royal Air Force Vol I*, Oxford: Clarendon Press, 1922; Jones, H.A., *The War in the Air, Being the Story of The Part Played in The Great War by the Royal Air Force Vol II*, Oxford: Clarendon Press, 1928; Jones, H.A., *The War in the Air, Being the Story of The Part Played in The Great War by the Royal Air Force Vol III*, Oxford: Clarendon Press, 1931; Jones, H.A., *The War in the Air, Being the Story of The Part Played in The Great War by the Royal Air Force Vol IV*, Oxford: Clarendon Press, 1934; Jones, H.A., *The War in the Air, Being the Story of The Part Played in The Great War by the Royal Air Force Vol V*, Oxford: At the Clarendon Press, 1935; Jones, H.A., *The War in the Air, Being the Story of The Part Played in The Great War by the Royal Air Force Vol VI*, Oxford: At the Clarendon Press, 1937.

almaktadır ve çalışma ile doğrudan ilgili görünmektedir. Eserin 6. cildinde yer alan 1918'de Akdeniz başlıklı bölüm de Ege ve Mısır Grubu faaliyetlerini anlatmaktadır.

Çanakkale hava muharebeleri hakkında büyük bir eksiği dolduran Pavelec'in "*Airpower Over Gallipoli 1915-1916*" adlı eseri, Türk hava harekâtı konusunda yetersiz kalmaktadır.²⁰ Aynı şekilde Hugh Dolan'ın Çanakkale hava muharebelerini ele aldığı "*Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü, 36 Gün*"²¹ ve "*Gallipoli Air War...*"²² adlı eserlerinde Türk hava harekâtı hakkında verdiği bilgiler sınırlı kalmaktadır.

İngiliz hava gücünün yükselişini 1911-1939 yılları içerisinde ele alan Saunders eserinde; İngiliz havacılığının gelişimi RFC (Kraliyet Hava Kolordusu) ve RNAS (Kraliyet Deniz Hava Sınıfı) vb. 1914-1918 yıllarındaki havacılık faaliyetlerinden bahseder.²³ İngiltere'nin hava harp gücü RFC ve RNAS'dan bahseden Higham'ın eseri İngiliz hava kuvvetinin faaliyetlerini ortaya koyması bakımından önemlidir.²⁴ Kenneth Munson'un Birinci Dünya Harbi'ndeki tayyarelere yer veren eseri de; teknik özellikleri verilen tayyare modelleri, askeri tayyarelerin 1914'ün silahsız gözlem makinelerinden Kasım 1918'de hizmete giren son derece etkili özel tiplere nasıl geliştiğini göstermesi açısından önemlidir. Alfabetik olarak A'dan Z'ye tayyare modelleri tanıtılmakta ve bu tayyarelerin hangi yıl hangi cephede kullanıldığı bilgisi de verilmektedir. Hava teknolojisinin kıyaslanması bakımından dikkate değerdir.²⁵

Holzhausen Rudolf'un makalesi de genel anlamda Alman hava desteğine ek olarak Almanya'dan gelen tayyarelerin model ve sayıları ile Çanakkale bölgesinde görev yapmış Alman havacılar konusunda da bazı bilgiler mevcuttur.²⁶ Birinci Dünya Harbi'nde Alman tayyarelerini ele alan Gray ve Thetford'un eserinde Alman tayyarelerinden A.e.g.

²⁰ Sterling Michael Pavelec, *Airpower Over Gallipoli 1915-1916*, Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2020.

²¹ Hugh Dolan *Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü, 36 Gün*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020.

²² Hugh Dolan, *Gallipoli Air War: The Unknown Story of the Fight for the Skies Over Gallipoli*, Macmillan, Sydney, 2013.

²³ Hilary St. George Saunders, *Per Ardua: The Rise of British Air Power 1911-1939*, London: Oxford University Press, 1944.

²⁴ Higham, Robin, *Air Power A Concise History*, New York: ST. Martin's Press, 1972.

²⁵ Munson, Kenneth, *Aircraft of World War I*, London: Ian Allan Ltd, 1977.

²⁶ Holzhausen, Rudolf, "Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları", *Askerî Tarih Bülteni Eki*, Çev.: Fahri Çeliker, Sayı: 14, Ankara, (Ağustos 1982).

Albatros, Alter, Aviatik, Fokker, Gotha, Hannover, Otto, Pfalz, Rumpler, Sablatnig vb. birçok tayyare modellerinin teknik açıdan tanıtımı yapılmaktadır.²⁷ 1914-1918 Alman hava gücünü ele alan ve Sumner tarafından hazırlanan eser; saha üniteleri, stratejik bombalama, gözlem balonları, uçaksavar savunma birimleri, komuta ve eğitim, deniz hava servisi bölümlerinden oluşmaktadır. Alman hava teşkilatı hakkında genel bilgiler vermekle birlikte uçucuların rütbe ve kıyafetleri hakkında da bilgiler vardır. Bu çalışmayla doğrudan ilgisi olmasa da dolaylı olarak Türk cephelerine gönderilen Alman tayyareciler ve Alman hava teşkilatı hakkında bilgi verme ve kıyaslamaya olanağı sağlamaktadır.²⁸ Çalışmanın içerisinde yer verilen yabancı eserlerde, genellikle İtilaf Devletleri'nin cephelerde mücadele eden hava güçleri ile tayyarelerine yer verildiği görülmektedir. Bu anlamda yabancı literatürde de durum, Türk kaynaklarında olduğu gibi tek açıdan bir bakışı göstermektedir. Ege ve Doğu Akdeniz özelinde hava harekâtını merkeze alan doğrudan bir kaynak tespit edilememiştir.

Kıbrıs'ın idari yapısı, Famagusta ve adadaki askeri istihbarata ağırlıklı veren Varnava'nın çalışmaları²⁹ ile yine Kıbrıs'ta İngiliz idaresini anlamaya yardım eden Holland'ın makalesi,³⁰ Famagusta'daki İngiliz esir kamplarını anlattığı Goldman'ın makalesi³¹ Kıbrıs'ın keşfini zorunlu kılan dinamikleri anlamaya yardımcı olan kaynaklar arasındadır. Mısır ve Filistin Cephesi muharebelerini anlatan George Macmunn ve Cyril Falls'ın 1928 tarihli eseri³² genel olarak kara muharebelerini ele alırken özelde Doğu Akdeniz'deki mücadeleyi de anlamaya yardımcı olmaktadır. İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetlerinin, Filistin Cephesi'nde 1914-1918 yıllarını kapsayan hava harekâtını ele alan Bullock'un tezi³³ de yabancı literatür olarak bu çalışmada en çok kullanılan kaynak olmuştur. Ancak bu eserlerin genelinde doğrudan kendi araştırma konularına değinildiği, Kıbrıs hava keşifleri özeline fazla inilmediği görülmüştür.

²⁷ Peter Gray, Owen Thetford, *German Aircraft of the First World War*, 2.(bs), Newyork: Doubleday&Company, Inc, 1970.

²⁸ Sumner, Ian, *German Air Forces 1914-18*, Oxford: Osprey Publishing, 2005.

²⁹ Andrekos Varnava, "British Military Intellegence in Cyprus during the Great War", *War in History*, 19(3), 353-378, 2012; Andrekos Varnava, Famagusta during the Great War: From Backwater to Bustling, Michael J.K.Walsh (Edited by), *City of Empires Ottoman and British Famagusta*, (91-111), Cambridge Scholars Publishing, 2015.

³⁰ Robert Holland, "Cyprus and the Great War of 1914-18", *The Round Table*, 108(3), 229-240, 2019

³¹ Danny Goldman, "Famagusta's Historic Detention and Refugee Camps" *JCS Journal of Cyprus Studies*, *Kıbrıs Araştırmaları Dergisi*, 11(28/29), 29-54, 2005

³² George Macmunn, Cyril Falls, *Military Operations; Egypt&Palestine, From The Outbreak Of War With Germany To June 1917*, London: His Majesty's Stationery Office, 1928.

³³ David L. Bullock, *Swift As Eagles The Victory of The Royal Air Force İn Palestine, 1914-1918*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kansas State University, Manhattan,Kansas, 1995.

Özetle Türkçe literatürde Doğu Akdeniz ve Ege bölgesinde yürütülen havacılık faaliyetlerine bazı eserlerde hiç değinilmezken bazı eserlerde ise yeterince aktarılamadığı tespit edilmiştir. Yapılan ön arşiv araştırmasına göre İzmir ve çevresinin bombardımanı, Çanakkale Cephesi'nde yürütülen havacılık faaliyeti, İmroz Baskını, Kıbrıs Adası'na yapılan hava keşifleri vb. faaliyetin konuyu yeterince aydınlatmaktan uzak olduğu görülebilmektedir. Eserlerde hava fotoğraflarına fazla yer verilmemesi eksiklik olarak değerlendirilmektedir. Özellikle Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri'nin adalarda yoğun faaliyet gösteren üslerin fotoğraflanması ve keşfedilmesinde Türk ve Alman pilot ve rasıtlarının³⁴ görev aldığı bilinmektedir. Doğu Akdeniz'de Kıbrıs, İngilizler için önemli bir üs bölgesi olmuştur. Süveyş Kanalı ile sömürgeleri arasında bağlantı kuran İngilizler, Mısır ve Kıbrıs'taki esir kamplarındaki faaliyetinin dışında önemli lojistik üs olarak da bölgede etkin olmaya çalışmışlardır. Suriye-Filistin Cephesine yapılabilecek bir deniz çıkarması açısından da ayrı bir öneme sahip olmuş ve Alman denizaltılarının faaliyet sahasında kalmıştır.

Çanakkale Cephesi dâhil olmak üzere Ege bölgesi kıyıları ise İtilaf Devletleri tarafından yapılabilecek çıkarma harekâtı için savaş boyunca hep bir hedef hâlinde kalmıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin ekonomisinde önemli bir etken olan İzmir Limanı ve çevresi de önem arz etmektedir. İtilaf Devletleri'nin Sisam, Sakız, Bozcaada, İmroz gibi adalarda yürüttüğü faaliyetin de yabancı literatürden aktarılması gerekmektedir. Türkçe literatürde incelenen eserlerdeki en büyük eksikliklerden birisi de Çanakkale Cephesi haricinde İtilaf hava gücü raporlarına³⁵ yeterince yer verilememesi sebebiyle resmin bütününe ortaya

³⁴ Rasit: *keşif zabiti anlamına gelmektedir. Rasidın görevleri arasında*, harita üzerindeki noktayı tayin etmek, raporların düzenlenmesini, krokilerin ve gördükleri şeylerin fotoğraflarının alınmasını sağlamak olduğu belirtilmektedir. Bkz. Ahmed Zeki Paşa, Âlem-i İslâm'da Tayyarecilik: "Muyar" Abidesinin Resm-i İftitahında İrad Olunan Nutka Muhtevidir, (Fuat, Mütercim), Matbaa-i Bahriye, 1328 (1912), s. 38-39. Ayrıca keşif uçuşları hazırlamak, yön belirlemede tayyareciye yardım etmek, filo uçuşları sırasında diğer tayyarelerle irtibatla bulunmak, düşman tayyarelerine dikkat ederek kaçırmamak, zor durumlarda bile keşif yapabilmek, keşif hususlarını önemine göre tasnif ederek neticesini kumandanlığa bildirmek, tayyareci ile birlikte mevcut silahları kullanmak, hava muharebeleri yaparak, bomba atmak, tayyaredeki telsiz, telgraf veya telefon malzemesi ile işaret alatlerini kullanmak, hava fotoğrafları çekmek ve resim raporlarının tamamlanmasına önem vermek, tayyarecinin fenni vazifesine yardımcı olmak. Bkz. Kuva yı Havaiye Müfettişliği, *Tayyare Keşfi*, (Yzb. Ahmed Midhad, Çev.), Dersaadet: Askeri Matbaa, 1339 (1923), s. 5.

³⁵ Emin Kurt'un Çanakkale Boğaz Harbi, kara muharebeleri ve Gelibolu'nun tahliye dönemlerinde tarafların hava harekâtı konularına değindiği son dönem makaleler, Türkçe askeri havacılık literatürüne oldukça katkı sağlamıştır. Bu makaleler, İtilaf hava raporları açısından oldukça zengindir. Bkz. Emin Kurt, "Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı: Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 20 (32), 193-213. 2022; Emin Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal (17 Şubat 1915-18 Mart 1915)", *SAVSAD*,

koyulamamasıdır. Bu anlamda literatürde tespit edilebilen bahsi geçen bazı yabancı kaynakların da çalışmaya katkıda bulunacağı aşîkârdır. Zira bu kaynaklar, İtilaf hava faaliyetlerini ortaya koyması açısından önemlidir. Ayrıca bu yabancı kaynaklarda tespit edilebilen hava keşif raporları ile fotoğraflar, İtilaf hava güçlerinin hava faaliyeti ile Türk-Alman hava faaliyeti arasındaki farkın, genel bir resmini ortaya koyacaktır. Literatür araştırması bu çalışmanın temel dayanağı olmakla birlikte, Birinci Dünya Harbi'nde Ege ve Doğu Akdeniz'deki hava harekât ve faaliyetleri hakkında genel bilgiler vermek, yapılacak çalışmanın hipotezini ve amacını ortaya koymak açısından önem arz etmektedir.

Çalışmada, Ege ve Doğu Akdeniz'de görev yapan her iki tarafın tayyare bölüklerinin şimdiye kadar bilinen teşkilatına ek olarak tespit edilen eksiklikler ortaya konulmaya, bölgedeki havacılık teşkilatı meydana çıkarılmaya çalışılmıştır. Ege ve Doğu Akdeniz'deki keşif, taarruz, bombardıman gibi hava faaliyetlerinin ayrıntılarının ortaya çıkmasıyla bölgenin stratejik önemi ve yürütülen faaliyetin muharebeyi etkileyip etkilemediği incelenmiştir. Hava faaliyetlerinin psikolojik etkilerinin olup olmadığı da incelenmiştir. Dönemindeki teknolojik gelişmelerin havacılık bilimine olan etkilerinin uygulama sahası olarak yürütülen faaliyet değerlendirilmeye, keşif ve hava harekâtı açısından beklenen faydanın sağlanıp sağlanamadığı anlaşılmaya çalışılmıştır. Bölgede kullanılan tayyareler ve bunların teknolojik özelliklerinin belirlenmesiyle hava muharebeleri ve hava keşiflerine olan etkisi de ortaya konulmuştur. Tarafların hava gücü açısından teknolojik gelişmişliğinin, yürütülen hava faaliyetlerini nasıl etkilediği açıklanmaya çalışılmıştır. Osmanlı ordusunun İtilaf hava gücüne karşı aldığı savunma tedbirleri aktarılmıştır. Doğu Akdeniz ve Ege Bölgesi kıyı şeridinde görev almış Türk ve Alman pilot ve rasıtlarının tespit edilmesiyle mevcut personel bilgileri genişletilmiştir.

Birinci bölümde, Ege ve Doğu Akdeniz bölgesi kıyılarıyla ilgili coğrafi bilgiler verilmiş, ardından bu iki bölgenin jeopolitik ve jeostratejik önemine değinilmiştir. Birinci Dünya Harbi sürecinde tarafların hava güçleri ile Ege ve Doğu Akdeniz özelinde tespit edilebilen

32(2), 305-344, 2022; Emin Kurt, "Kan Denizine Yukarıdan bakmak: 25 Nisan Çıkarmasında İtilaf Hava Gücü Faaliyetleri" *TAD*, 42(73), 331-369, 2023; Kurt, Emin, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak, Gelibolu'nun Tahliyesinde İngiliz Hava Gücü Faaliyetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 22(35), 22-46, 2023.

teşkilatı aktarılmaya çalışılmıştır. Ayrıca konuya giriş mahiyetinde olmak üzere, tüm bölümlerin temel taşı olan “Tayyare Raporlarının Yazılma Tarzı Hakkında Kaideler” aktarılmaya çalışılmıştır. Bundaki amaç, tayyare raporlarının nasıl yazıldığını anlamak ve bölümler içinde havacıların verdiği bilgilerin temelinde doğru açık ve net rapor verilmesinin ne kadar önemli olduğunu gösterebilmektedir. Zira keşif sırasında ve sonrasında yazılan tayyare raporları, diğer istihbarat raporları gibi, harbin seyrini etkileme ve kumandanların karar verme sürecine katkıda bulunma gücüne sahip önemli bir araçtır. İkinci bölümün birinci alt başlıklarında, İtilaf Devletleri tarafından Çanakkale Boğazı’nın zorlanması aşamalarına değinildikten sonra 18 Mart Boğaz Harbi ve 25 Nisan’da başlayan kara muharebelerinde tarafların hava harekâtına yer verilmiştir. Ayrıca Gelibolu’nun tahliyesi sonrasında 1916 ve 1917’deki hava harekâtıyla, 1918’de İmroz Baskını ve sonrasındaki sürece değinilmiştir. İkinci bölümün ikinci ve üçüncü altı başlıklarında ise Birinci Dünya Harbi boyunca İzmir ve havalisi ile Muğla ve Antalya havalisindeki hava harekâtı ele alınmıştır.

Özellikle Çanakkale ve İzmir Havalisinde tarafların hava harekâtında, eski adıyla ATASE Arşivinden, T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivine devredilen Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu içerisindeki Osmanlı Türkçesi havacılık belgelerinden yararlanılmıştır. Fransız Askeri Arşivi, Service Historique de la Défence (SHD) (Paris Vincennes, Fonds: Archives de l’armée de Terre) fonundan elde edilebilen Fransızca belgeler de çalışmaya ilave edilmiştir. İngiliz Milli Arşivi’nin (TNA) Birinci Dünya Harbi harekâtı, Hava Bakanlığı kayıtları için birinci kayıt serisi olan AIR1’den de yararlanılmıştır. İngiliz Ordusu Savaş Bakanlığı tarafından, Kraliyet Donanması ise Amirallik tarafından yönetildiğinden RFC ve RNAS belgeleri bu departmanların kayıtları arasında bulunmaktadır. Milli Arşivdeki Savaş Bakanlığı kayıtları WO’da, Amirallik kayıtları ise ADM’dedir. RFC için genel raporlar WO 158 serisinde yer almaktadır. Ege’deki hava harekâtına iştirak eden İngiliz hava gücü genelde RNAS (Kraliyet Deniz Hava Sınıfı)’dır. Bunların harekât kayıtları ise ADM137 serisinde tespit edilmiştir.

Üçüncü bölümde; Doğu Akdeniz’de özellikle Kıbrıs’a karşı icra edilen hava harekâtına 1914-1918 zaman kronolojisi dikkate alınarak değinilmiştir. 1914-1918 yıllarında bölgede görev yapan (4’üncü Tayyare Bölüğü, Mersin Alman Deniz Tayyare Müfrezesi) tayyare bölüklerinin yaptıkları keşif görevleri belgelere ve yabancı literatüre dayalı anlatılmıştır. Bu tayyare bölüklerinin teşkilat, pilot, rasit ve tayyarelerine dair tespit edilen fotoğraflar

metin içerisinde kullanılmıştır. Yapılan görevlere dair verilen raporlar doğrultusunda çizilen keşif krokileri de yine metin içerisine konulmuştur.

Bu çalışmada temel olarak nitel araştırma yönteminden faydalanılmıştır. Bilindiği üzere nitel araştırmada görüşme, gözlem, belge veya dokümanların analizi gibi nitel olarak veri toplama yöntemleri kullanılmakla birlikte olayların ve algıların bütüncül ve gerçekçi bir şekilde ortaya konmasına yönelik nitel bir süreç izlenmektedir.³⁶

Çalışma, tespit edilen problem doğrultusunda ağırlıklı olarak arşiv kaynakları üzerine inşa edilmiş ve ilgili diğer tarihi kaynaklara da müracaat edilmiştir. T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivinde yeni devir olunmuş olan MSB Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığında bulunan Birinci Dünya Harbi Koleksiyonundaki havacılık dosyaları taranmıştır. Devir süreci öncesi, Çanakkale, Kıbrıs, İzmir ve çevresi ile ilgili ulaşılan 640 adet Osmanlı Türkçesi belgenin içerik analizi yapılmıştır. Çalışmanın yürütüldüğü süre boyunca ilave arşiv belgesine ihtiyaç duyulduğunda devir işlemi bitmiş olan dosyalardan yapılan taleplerle eksik kalan kısımlar tamamlanarak 175 adet belgeye ulaşılmıştır. Bu durum çalışmanın kapsam ve sınırlılığını da belirlemiştir. Ancak çalışmanın süreci boyunca toplamda 815 adet Osmanlı Türkçesi belgeye ulaşılarak transkripsiyonu ve içerik analizi yapılmıştır. Çalışmada Osmanlı Türkçesi belgelere dipnot verilirken bir standart sağlanması için örneğin “ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-14” olarak verilmiştir. Bu belgeler ikincil kaynaklarla birlikte karşılaştırmalı analize tabi tutulmuştur.

Çalışmanın en önemli verileri Türk arşivlerinden tespit edilse de İngiliz Milli Arşivi’nden (The National Archives) tespit edilen ve Ege’de konuşlanan tayyare filo raporları da karşılaştırmalı analizin temel verisini oluşturmuştur. Bu hava raporlarının sayısı ise 146’dır. Literatürdeki ikincil kaynaklar ile de çalışma desteklenmiş, arşiv kaynakları ile basılı kaynaklar da değerlendirilmiştir. Bu çalışma sonunda daha önceki yıllarda yayınlanmış ancak Ege ve Doğu Akdeniz bölgesi özelindeki spesifik olaylar ile havacılık teşkilatı bağlamında ve yabancı literatür açısından eksik kalmış hususlar kapatılmaya çalışılmıştır.

³⁶ Ali Yıldırım, Hasan Şimşek, *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, (8.bs.), Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2011, s.39.

1. BÖLÜM

EGE VE DOĞU AKDENİZ'İN JEOSTRATEJİK VE JEOPOLİTİK ÖNEMİ İLE TARAFLARIN ASKERÎ HAVA GÜCÜ

1.1. EGE VE DOĞU AKDENİZ'İN JEOPOLİTİK VE JEOSTRATEJİK ÖNEMİ

Akdeniz, iki okyanusu ve üç kıtayı birbirine bağlayan ve tarihin ilk devirlerinden itibaren birçok medeniyeti barındıran, sürekli bir siyaset ve mücadele sahası olmaya devam eden iktisadi ve ticari önemi olan bir bölgedir.³⁷ Bu anlamda Ege ve Doğu Akdeniz'in coğrafi konumu ile jeopolitik ve jeostratejik önemine değinmek gerekir.

Ege Denizi 179.000 kilometrekare yüzölçümüne sahiptir. Doğusunda Anadolu batı kıyıları, batısında Tesalya ile Mora Yarımadasının doğu kıyıları bulunmakla birlikte kuzeyinde Doğu Makedonya ve Trakya güney kıyıları ile güneyinde Girit ve Rodos Adası ile çevrilidir.³⁸ Kuzey-Doğu Ege Adaları: Taşoz 378.8 km², Semadirek (Samothraki, Semendirek) 178 km², Gökçeada (İmroz) 279.2 km², Bozcaada (Tenedos) 39.38 km², Limni (Lemnos) 475.6 km²dir. Saruhan Adaları adıyla da bilinen Doğu Sporadlar: Midilli (Lesbos) 1.630 km², Sakız (Chigos) 841.6 km², Psara (İpsara) 40 km², Sisam (Samos) 47.10 km², Nikaria (İkaria) 255.2 km² dir. Menteşe Adaları (Güney Sporadlar, Rodos ve 12 Ada): Rodos 1398.03 km², Patmos 34.05 km², Leros 52.55 km², Kalimnos (Kilimli) 111.1 km², İstanköy (Kos, Co) 290.2 km², Astropalya (Stampalia) 113 km², Nisiros (İncirli) 41.40 km², Tilos (İlyaki) 62.82 km², Sömbeki (Symi) 58.10 km², Harki (Herke, Kharki) 28.13 km², Karpatos (Kerpe) 301.17 km², Kaşot (Kasos) 65.98 km²dir.³⁹ Kiklat (Cyclades) Adaları: Tinos, Andros, Naxos, Mikonos, Amorgos, Siros, Yiaros, Thira, Paros, Anafi, Kithnos, İos, Kea, Serifos, Milos, Sifnos, Kimolos, Poliaigos, Folegandros adalarıdır. Girit Adası ise Ege Denizi'nin en büyük adası olup batısındaki Andikithira ve Kithira Adaları ve doğusundaki Kerpe, Kaşot ve Rodos Adalarıyla birlikte Ege Denizi'ni güneyden kapamaktadır. Girit Adası, stratejik açıdan Ege Denizi'nin güney kilidi

³⁷ Bargut, Şemsi. *Birinci ve İkinci Dünya Harplerinde Akdeniz*, [İstanbul]: Deniz Basımevi, 1946, s. 7.

³⁸ *Türk-Yunan İlişkileri ve Megalo İdea*, Hamdi Ertuna, Necati Ökse, Yücel Aktar (Yay. Haz.), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1985, s. 9.

³⁹ Necdet Hayta, *1911'den Günümüze Ege Adaları Sorunu*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2015, s.3-4.

sayılmakla birlikte Akdeniz'den geçerek Ege Denizi'ne giren ve çıkan bütün deniz yollarına hâkimdir.⁴⁰

Kuzey Ege'de Çanakkale Boğazı önündeki adalar, boğazın savunulmasında önemli rol oynadıkları gibi Boğaz'a ulaşan bütün deniz yollarını kontrol etmektedirler. Anadolu'nun Ege kıyılarını çevrelemekte olan Doğu Sporad adaları da Anadolu'nun korunmasında "İleri Karakol" vazifesi görmekle birlikte Anadolu'ya yapılacak taarruzda basamak noktası rolünü oynamaktadırlar. Ege Denizi'nin kuzeyindeki Semadirek ile Taşoz Adaları da Kavala ve Dedeada gibi Doğu Makedonya ve Batı Trakya istikametlerini açan limanlar karşısına denk gelmektedirler. Kuzey Ege'nin batısında bulunan ve irili ufaklı 80 ada ve adacıktan oluşan Kuzey Sporad'lar ile Andros ve Eğriboz Adaları da Yunanistan kıyılarına Ege Denizi'nden yapılacak taarruzda basamak noktası teşkil ederek Yunan topraklarının ileri karakolu vazifesini görmektedirler. Güney Ege Denizi'ndeki adalar grubu da oniki adalarla beraber güney-kuzey istikametindeki tüm denizyollarının kontrolünü sağlamaktadırlar.⁴¹

Kuzey yarım kürede bulunan Doğu Akdeniz ise Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları ile çevrili 30°49'K ile 36°56'K enlemleri ve 016°30'D ile 036°12'D boylamları arasında kalan alanı kapsamaktadır. Süveyş Kanalı ile Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu'na, Marmaris ve Rodos geçitleri ile Ege'ye, Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile de Karadeniz'e açılmayı sağlayan Doğu Akdeniz'in doğu kesiminde Suriye, Lübnan, İsrail bulunurken güneyinde ise Kıbrıs Adası ve Mısır bulunmaktadır.⁴² Bu çalışmanın üçüncü bölümünün konusu olan Kıbrıs Adası'na bakıldığında Doğu Akdeniz'in ortasında bulunmasından dolayı her dönemde Ege Adaları gibi stratejik olarak elde edilmek istenmiştir. Kıbrıs Adası, 9.282 kilometrekare büyüklüğünde olup Anadolu ile birleşik durumda iken dördüncü zamanda meydana gelen çöküntü neticesinde ayrılmıştır. Adanın uzunluğu 227, eni ise 97 kilometredir. Kıbrıs Adası, Türkiye'nin milli güvenliğinin sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Türkiye'nin Akdeniz'e açılmakta olan tüm kapılarını kapatan Kıbrıs, Mersin Limanı ve İskenderun Körfezi'nin emniyetini sağlamaktadır. Ayrıca Doğu Akdeniz hatta dolaylı bir şekilde tüm Akdeniz denizyollarını kontrol etmektedir. Ortadoğu'ya yapılması muhtemel her türlü müdahalede önemli bir üs konumundadır. Neticede Kıbrıs

⁴⁰ *Türk-Yunan İlişkileri ve Megalo İdea*, a.g.e., s. 11-12.

⁴¹ *Türk-Yunan İlişkileri ve Megalo İdea*, a.g.e., s.10-12.

⁴² *Türkiye Açısından Doğu Akdeniz'in Stratejik Önemi*, Ali Kocamanoğlu (Yay. Haz.), (1. bs.), İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005, s.17.

için, Akdeniz’de ve civarındaki siyasal gelişmelerde “batmayan tayyare gemisi” terimi kullanılmaktadır.⁴³

Kıbrıs Adası’nın öteden beri bir “tayyare gemisi” işlevini yerine getirdiği kabul edilmektedir. Ada, kontrol edebildiği coğrafyalarda meydana gelecek kriz, gerginlik ve harplerde sonuç üzerinde oldukça büyük etkisi olabilecek bir coğrafyaya sahiptir. Zira kontrol edebildiği coğrafyalardaki harplere Ada üzerinden doğrudan savaşan taraf olarak müdahale edebileceği gibi, bu savaşların lojistik desteğinin sağlanması da mümkündür. Jeopolitik ve jeostratejik açıdan önemli bir coğrafya olan Doğu Akdeniz’in önemi son dönemlerde daha da artmış durumdadır. Zira Doğu Akdeniz üzerinden sadece Orta Doğu ve Hazar bölgesi enerji kaynakları değil aynı zamanda Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarının birbirlerine yakın olan bölümlerinin kontrol edilmesi de mümkündür. Doğu Akdeniz ve Kıbrıs Adası üzerinden kuzeydoğu Afrika’nın, batı ve güneybatı Asya ile güneydoğu Avrupa’nın kontrol edilebilmesi, hem ulaşım hem de iletişim açısından önemlidir. Nitekim bu kontrolün ekonomik, politik ve güvenlik açısından birçok boyutu bulunmaktadır. Bundan dolayı bu coğrafyayı kontrol etmenin avantajları da çok yönlüdür.⁴⁴

Ege ve Doğu Akdeniz’i de içine alan Akdeniz havzası, jeopolitik ve jeostratejik açılardan üzerinde hâkimiyet kuran devletler için büyük bir zenginlik kaynağı olmuştur. Bunun tabii sonucu olarak Akdeniz’de hâkimiyet kurmak isteyen devletlerin bir Akdeniz siyaseti güttüğü görülmüştür. Bu siyaseti gerçekleştirmek için büyük devletlerin verdiği mücadeleye kısaca bakıldığında, Ege ve Doğu Akdeniz’e kıyası olan Osmanlı Devleti’nin topraklarını ilgilendirdiği görülmektedir.

1.1.1. Büyük Devletlerin Akdeniz Siyaseti

18. yüzyıldan itibaren İngilizler Akdeniz’de yerleşmeye başladı. Akdeniz yoluna, kanla çizilmiş yol (The way mainted by bloodshed) tabirini atfetmişler ve onu elde etmek için her türlü fedakârlığı yapmışlardı.⁴⁵ Fransız Devrimi’nden sonra İngiltere’den başka tüm Avrupa monarşileri Fransa’ya karşı cephe almış ve 1792’den sonra devrim savaşları

⁴³ *Türk-Yunan İlişkileri ve Megalo İdea*, a.g.e., s.13-14.

⁴⁴ Osman Metin Öztürk, *Stratejik Açıdan Doğu Akdeniz ve Kıbrıs*, (1.bs), Ankara: Altınküre Yayınları, 2003, s.52-53.

⁴⁵ Bargut, 1946, a.g.e., s. 7.

hızla gelişmeye başlamıştı. İtalya ve Avusturya orduları üzerine Napoléon Bonapart'ın kazandığı zaferler sonrasında 1797'de imzalanan Campo Formiyo Antlaşması ile Fransa, Yedi Ada⁴⁶ ile Arnavutluk'u elde etti. Napoléon Bonapart'ın bu adalara yerleşmesi, Mora'da Yunan milliyetçiliğini körükledi. Rusya ise Doğu Akdeniz'de elde etmeye çalıştığı çıkarlarının tehlikeye girdiğini görüyordu.⁴⁷

Napoléon, Habsburglar ve Rusya'nın Osmanlı Devleti'ni paylaşma planlarından vazgeçemediklerini belirtirken, Mısır'ın Fransa'nın payı olduğu konusunda ısrar ediyor ve mevcut ticaret rotalarını dikkate alarak Mısır'ın alınmasının zorunlu olduğuna işaret ediyordu. Zira Mısır'ın işgali, Fransa'nın stratejik ve ticari çıkarları açısından önemliydi. Mısır seferiyle İskenderiye, Reşid ve Kahire gibi önemli merkezlerde müstahkem ticaret üsleri kurulacak ve Ortadoğu üzerinden yapılan ticarete mali sıkıntı yaşayan Fransa bu sayede rahatlayacaktı. Planlanan bu seferin stratejik hedefleri arasında; Hindistan'daki İngiliz idaresinin yıpratılması, Süveyş ile Kızıldeniz'de Fransız hâkimiyetinin kurulması ve Malta'nın işgaliyle İngiliz donanmasının Akdeniz'deki gücüne darbe vurulması vardı.⁴⁸ Aslında seferin gerçek hedefi, Fransa'ya Akdeniz'de bir sömürge imparatorluğu kazandırmaktı. 19 Mayıs 1798'de Fransa'dan Doğu Akdeniz istikametine hareket eden Fransız donanması, 12 Haziran 1798'de Malta'yı aldı.⁴⁹ 1 Temmuz 1798'de Napoléon İskenderiye'ye ayakbastı. Nitekim Fransa, Londra'nın hassas noktasının Mısır ve Hindistan olduğunu tespit etmişti.⁵⁰

Mısır'ın Fransa'nın nüfuzu altına girmesi, sadece Hindistan'a ulaşan ticari ve askeri yollar bağlamında değerlendirilmemeliydi. Zira Mısır, ihtiva ettiği kaynaklar ve Osmanlı bütçesine sağladığı mali destek açısından önemli bir bölge olduğundan büyük devletlerin de ilgisini çekiyordu. Bu yüzden Mısır'ı elinde bulunduran devlet, Akdeniz'e ve özellikle Doğu Akdeniz'e de hükmedecek imkânlarla sahip olacaktı.⁵¹ Bu bağlamda Amiral Nelson kumandasındaki İngiliz donanması, 1 Ağustos 1798'de Fransız donanmasını Ebukır

⁴⁶ Yedi Ada: Adriyatik Deniz güneyinde bulunan bu adalar yedi adet olup en büyüğü Kefalonya'dır. Diğerlerinin adları Korfu, Zakynthos (Zante), Lefkada, Paxos, Antipaxos, İthaki'dir. Bkz. Ünsal Başak, "Yunanca Kaynaklara Göre Yunan İsyanı'nın İlk Döneminde Yedi Ada", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 13/25, 242, 2023.

⁴⁷ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi V. Cilt, : Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)*, (10. bs), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2017, s. 22-28.

⁴⁸ Fatih Yeşil, *Trajik Zafer: Büyük Güçlerin Doğu Akdeniz'deki Siyasi ve Askeri Mücadelesi (1806-1807)*, 1 (b.s), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, s.3.

⁴⁹ Karal, a.g.e., s. 27.

⁵⁰ Yeşil, a.g.e., s. 6-7.

⁵¹ Yeşil, a.g.e., s. 10-11.

Limanı'nda sıkıştırarak üzerine saldırdı. Fransız donanmasına mensup 17 gemiden 13'ünü batırdı ya da esir aldı. Böylece Napoléon'un donanması yok edilmiş ve Fransız ordusunun ülke ile olan bağlantısı kesilerek Mısır'da hapsedilmiş ve Akdeniz böylece İngiliz hâkimiyetine geçmiş oldu.⁵²

Bu durum Babiâli'nin 2 Eylül 1798'de Fransa'ya savaş ilanı ile neticelendi. Bunun ardından Osmanlı Devleti, Rusya ve İngiltere ile yakınlaşarak Rusya ile Aralık 1798'de, İngiltere ile Ocak 1799'da ittifak anlaşmaları imzaladı. Bu ittifak metinleri neredeyse birbirinin aynısı idi. Genel bir savunma antlaşması olmaktan ziyade Babiâli'nin ısrar ettiği şekilde Mısır sorununa dair metinlerdi.⁵³ Osmanlı-Rus ittifakıyla, Rusya ve Osmanlı Devleti topraklarının bütünlüğünü korumak yolunda birbirlerine kefil oluyorlardı. Ayrıca Mısır'ın Fransızlar tarafından alınmasından önceki durumunu milat kabul ediyorlardı. Rus donanması, Osmanlı donanmasıyla anlaşarak Akdeniz'de Fransa'nın yayılmasına mani olmaya ve ticari gemilerini batırmaya çalışacaktı. Osmanlı-Rus ittifakı ile Rus filosu, Boğazları ilk defa geçti. Böylece Rusya, Akdeniz'de ilk olarak ticari ve iktisadi çıkarlar sağlamış oldu. Osmanlı Devleti de Doğu Akdeniz'den Fransızları uzaklaştıracak yardımı sağlayarak Yakınçağ'da sürececek olan bir denge politikasına başlamış oluyordu. Ayrıca muhtemel bir Rus saldırısına engel olup imparatorluğun her iki ucunda savaşmaktan da kurtulmuştu.⁵⁴ Ancak Rusya'nın Karadeniz filosuna Boğazların açılması, İngiltere için büyük bir darbe oldu. İngiltere bu durumu men etmek veya ertelemek için diplomasi stratejisinin her türlü kuvvet ve kaynağını kullanmaktan hiçbir vakit vazgeçmedi. Rusya'nın Anadolu'da bir arazi genişletmesi münasebetiyle Rus donanmasına bir Akdeniz Limanı açılması ihtimaline karşı İngiltere, Girit'i bir İngiliz Adası haline koymayı düşündü.⁵⁵

Osmanlı-İngiliz ittifakıyla da İngiltere'nin Osmanlı-Rus ittifak Antlaşmasına katıldığı açıklanıyordu. Osmanlı Devleti, Akdeniz'de Fransa'ya karşı tüm limanlarını kapatmayı ve Mısır'daki Fransızları çıkarmak için kuvvet toparlamayı taahhüt ediyordu. Buna karşılık İngiltere, donanma ve askeriyle Babiâli'ye Napoléon'u Mısır'dan çıkarmada yardım edecekti. Cebelitarık'tan sonra Malta'yı alan ve Hindistan'ın emniyeti için Mısır'la

⁵² Karal, a.g.e., s. 30.

⁵³ Yeşil, a.g.e., s. 12.

⁵⁴ Karal, a.g.e., s. 32-35.

⁵⁵ Charles Vellay, *Anadolu'nun İstikbali ve Akdeniz Meselesi*, Yusuf Ziya (Mütercim), İbrahim Hilmi (Tab ve Naşiri), Dersaadet: Kitabhâne-i İslâm ve Askerî, Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1329 (1913), s.18-19.

ilgilenen İngiltere'nin, Osmanlı sularında Fransız ticaretini yok ederek onun yerine geçmek istemesi, Osmanlı topraklarının bütünlüğü yolundaki politikasının başladığını ortaya koymaktaydı. Osmanlı-İngiliz ittifak Anlaşmasından sonra iki Sicilya Krallığı ile de Fransızlara karşı 21 Ocak 1799'da bir ittifak imzalanmıştı.⁵⁶

Napoléon Bonapart, Ebukır'da donanması yakıldıktan sonra Mısır'da mahsur kalmış ve Osmanlı Devleti ile anlaşarak Mısır'da kalmayı ümit etmişti. Ancak İngiltere, Rusya ve İki Sicilya Krallığı ile ittifaklar yapmış olan Osmanlı Devleti, Mısır'ı geri almak için ordular hazırlamaya koyuldu. Bu sırada Napoléon, Suriye yoluyla bir Türk kuvvetinin Mısır'a, diğer bir kuvvetin de İngiliz donanması himayesinde Rodos'tan Ebukır'a geleceğini haber aldı. Ancak Mısır'da kesin olarak yerleşmenin gerekliliğine kanaat getirmişti. Bunun tehlikeyi önlemek ve Suriye'ye hâkim olmakla mümkün olabileceğini anlamıştı. Nitekim Suriye ve Mısır, aynı hükümete ait olmalıydı. İngiliz donanmasına Akdeniz limanlarını kapamak, Osmanlı Devleti'ni korkutmak, onu barışa ve Mısır hakkındaki düşüncelerini kabul etmeye zorlamak niyetiyle Suriye seferine başladı. Fakat 5 Mayıs 1799'daki Akka müdafaasında Napoléon yenilmiş ve Suriye seferi sona ermişti. Fransızlar ile 30 Ağustos 1801 tarihinde imzaladıkları mütareke ile silâh ve ağırlıklarıyla beraber çekilmeyi kabul etti. Böylece Mısır, tekrar Osmanlı Devleti'ne katılmış oldu. Napoléon'un Mısır seferiyle, Avrupalı devletleri ilgilendiren meseleler arasına Akdeniz sorunu da girmiş oldu. Fransa ne Mısır'ı kazanabildi ne de İngiltere'yi Hindistan'dan uzaklaştırmayı başarabildi. Bu sefer Fransa'dan daha çok İngiltere'ye yaramıştı. Doğu'da Napoléon tehlikesi ortadan kalkıyordu. Malta'ya yerleşen İngiltere, Cebelitarık'tan sonra Akdeniz'deki en stratejik yere sahip oldu ve Akdeniz'de üstünlük sağladı. Rusya ise bu seferden moral bir kazanç sağladı. Zira Rus gemileri ilk defa Boğazları, Mısır seferi sırasında geçti.⁵⁷ 1802'de Malta'yı alan İngilizler, 1829'da Aden'i aldı.⁵⁸ 1821'de başlayan Mora isyanı ve sonrasında 1830'da Yunanistan bağımsız hale getirildi.⁵⁹ Ege Denizi, Osmanlı Devleti'nin iç denizi olma vasfını, bağımsız bir devlet olarak Yunanistan'ın ortaya çıkmasına kadar korumuştur. Rusya, İngiltere ve Fransa'nın çabalarıyla Sporad, Eğriboz ve Kiklat Adalarının bir bölümü Yunanistan'a terk edildi. 39

⁵⁶ Karal, a.g.e., s. 35-36.

⁵⁷ Karal, a.g.e., s. 38-43.

⁵⁸ Bargut, 1946, a.g.e., s. 7.

⁵⁹ Sina Akşin, *Kısa Türkiye Tarihi*, (XXVII. bs), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020, s. 27.

derece kuzey enleminin kuzeyi ile 26 derece doğu boylamının doğusunda kalan bütün adalar da Osmanlı Devleti hâkimiyetine bırakıldı.⁶⁰

Bu arada İtalya (1870) ve Almanya'nın (1871) milli birliklerini kurması Avrupa'nın haritasını değiştirecek gelişme idi.⁶¹ Avusturya ile ittifak yapan İtalya, sömürge ve deniz ticareti sahasına atılarak yaptığı yeni donanmayla İngiltere'ye rakip oldu. Fransa'nın yenilgisi üzerine Rusya, Paris Antlaşması'nın bir maddesini fesih ederek Karadeniz'de donanma bulundurmaya başladı. Böylece Akdeniz-Karadeniz Boğazları meselesi önem kazandı. Ruslar Karadeniz'de donanma bulundurmaya karar verdikleri için İstanbul ve Boğazlara gözlerini dikti.⁶² İngilizler imparatorluğunu genişletme amacıyla Akdeniz'de hâkimiyet kurmak isterken 19. yüzyıldan başlayarak birçok girişimde bulunarak Osmanlı topraklarındaki yer altı ve yerüstü kaynaklarından faydalanma yollarını denedi. II. Abdülhamid'in tahta geçtiği sıralarda Osmanlı sınırları içerisinde bulunan Avrupalı devletlerin oldukça önemli mücadeleler verdikleri görüldü. Öyle ki bu süreçte Osmanlı toprakları Alman, Rus, Fransız ve İngilizlerin ekonomik mücadele alanı olmuştu. Bir yandan da dış müdahaleler ve iç karışıklığın olduğu bir dönem yaşanıyordu.⁶³ İngiltere, Irak petrol bölgelerine ve Arabistan'a göz dikmişti. Rusya Boğazlar'da emel sahibiydi. Fransa ise Suriye ve Lübnan'da menfaatlerini genişletmek istiyordu.⁶⁴

19. yüzyılın sonu ile 20. yüzyıl başında petrolün önemi yeni fark edilmişti. Bilinen en önemli petrol yataklarının da Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde bulunması, sanayileşmiş ülkeler arasında meydana gelen enerji rekabetinde, Osmanlı topraklarına olan ilgiyi arttırdı. Dolayısıyla bu ülkelerin dikkatleri Ortadoğu bölgesine yoğunlaştı. Gerek bölgeyi karış karış dolaşan gezginler, gerekse de Avrupalı bilim adamlarının çalışmaları vasıtasıyla Avrupa kamuoyu bölgenin zengin petrol kaynaklarından zaten haberdardı. Ancak bölgenin Osmanlı toprağı olması ve hiçbir devletin burayı işgal etmeyi göze alamaması, bölge kaynakları üzerindeki denetimin barışçıl yollardan (imtiyaz

⁶⁰ *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, Cevdet Küçük [Ed.], Cevdet Küçük, Feridun M. Emecen, İdris Bostan, İlhan Şahin, Vahdettin Engin, Mustafa Oğuz, Ömer İşbilir, Ali Fuat Örenç, Fehmi Yılmaz (Haz.), Ankara: Stratejik Araştırma ve Editörler Milli Komitesi, 2001, s.6

⁶¹ Sina Akşin, *Kısa 20. Yüzyıl Tarihi*, (7. bs), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020, s.14.

⁶² Kaymakam Ertuğrul, *Akdeniz Hâkimiyeti ve Türkler*, İstanbul: Erkân-ı Harbiye Reisliği IX. Deniz Şubesi, 1933, s. 112-113

⁶³ Büşra Karataşer, "Babîâli'nin Amerikan Petrol Şirketi Standard Oil'e Bakışı" *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 13/2, 346, 2018.

⁶⁴ Kansu, Şensöz ve Yılmaz, a.g.e. s. 165.

anlaşmaları) olmasını zorunlu kılıyordu.⁶⁵ Sömürge yarışında doğrudan toprak elde etmek yerine barışçıl yollardan nüfuz elde etmeye çalışmanın bir yolu, ticari ve iktisadi imtiyazlarla zengin kaynakları olan stratejik noktaları elde etmektir. Diğer bir yolu da demiryolu yatırımlarıyla bu kaynaklara ulaşım sağlamaktır.

Zira demiryolu, 19. yüzyıl ile 20. yüzyıl başlarında, sömürgeciliğin oldukça etkili vasıtalarından biriydi. Demiryolu şirketleri, yaptığı demiryolunun iki tarafındaki toprak parçasında bulunan yerüstü ve yeraltı kaynaklarını işletim hakkını kazanıyordu. Bir yandan da o ülkenin içlerine kadar nüfuz etme imkânına kavuşuyorlardı.⁶⁶ Nitekim bu dönemde Osmanlı topraklarında demiryolu döşeme işi uluslararası bir rekabete dönüşmüştü. İngiliz sermayedarlar, 1856'da Aydın-İzmir ile Çernovada-Köstence hatlarını, 1861 yılında Rusçuk-Varna ve 1863 yılında ise İzmir-Turgutlu hatlarını inşa etme imtiyazları verilmişti. Suriye dolaylarında çoğunlukla Fransız sermayesi ile yapılan Kudüs-Yafa, Şam-Beyrut, Şam-Müzeyreb ile Birecik-Şam hatları bulunuyordu.⁶⁷

Alman ekonomi ve endüstrisinin ilerlemesi, yeni pazarlar ile kaynaklar arama gereğini ortaya çıkardı. Deutsche Bank, Osmanlı Devleti'nden 1888'de İzmit-Haydarpaşa demiryolu imtiyazını aldı. Nitekim bu proje Bağdat-Berlin Projesinin⁶⁸ başlangıcıydı.⁶⁹ Önemli petrol rezervleri bulunan Osmanlı topraklarında nüfuz elde edebilmek için iktisadi alanda birbirleriyle mücadeleye giren büyük devletler, bu kaynaklara hâkimiyet

⁶⁵ Necmettin Acar, "Petrol'ün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülsenkian'ın Rolü (1890-1928)". *Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (4), 2013, s. 2-3

⁶⁶ Fahir, Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1997, s. 417.

⁶⁷ Seda Örsten Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara, 2010, s. 54-56.

⁶⁸ "Aslında Mezopotamya'da bir demiryolu projesiyle ilgili ilk fikir İngiltere'de belirmişti. 1831'de İngiliz ordusunda genç bir subay olan Francis R. Chesney'in, Akdeniz'le Basra Körfezi arasında bir demiryolu yapımı fikri olmuştu. 1856'da William Andrew isimli bir İngiliz Fırat Vadisi Demiryolu kumpanyasını kurmuş ve Canning ve Palmerston tarafından desteklenmişti. İnşaat için 1857'de imtiyaz bile verilmişti. Ancak gerekli sermaye olmadığından neticesiz kalmıştı. Bu proje 1870'de tekrar gündeme gelmişti. Avam Kamarası'nın hazırladığı raporda, bu hattın İngiliz çıkarları için hayati olduğu belirtilmişti. İnşaat için 10 milyon sterlin hesaplanmıştı. Ancak 1875'te Disraeli'nin bu paranın yarısını vererek Süveyş Kanalı'ndan hisse satın alarak kontrolü ele geçirmesi üzerine Hindistan'a ikinci bir yol fikri unutuldu." Bkz. Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Kasım Yargıcı, Çev.), (1. bs), İstanbul: Milliyet Yayınları, 1972, s.189-192.

⁶⁹ Armaoğlu, age., s. 384-385.

noktasında Bağdat demiryolu ile Mersin-Adana demiryolunun inşasında etkin olmak için Irak ve Suriye bölgesinde bir takım imtiyazlar elde etmek istiyorlardı.⁷⁰

1877-1878 Harbi de Osmanlı Devleti'nin hızlı bir şekilde dağılmaya başladığı dönemin başlangıcı oldu. Avrupalı devletlerin müdahalesiyle 13 Temmuz 1878 tarihli Berlin Anlaşması imzalandı.⁷¹ Almanya dışındaki büyük devletler Osmanlı Devleti'nden birer ülke koparmış ve özellikle Afrika'da dünyanın parsellenmemiş yerlerini paylaşmışlardı.⁷²

İngiltere, bu dönemde Osmanlı Devleti'nin içine düştüğü durumu fırsata çevirerek Kıbrıs hakkındaki planlarını gerçekleştirmek üzere diplomatik girişimlerde bulundu. Berlin Kongresi'nin toplanmayacağı ve diğer Avrupa ülkelerinin de Osmanlı üzerine yürüyecekleri tehdidine karşı Osmanlı Devleti, İngilizleri de karşısına almamak için 4 Haziran 1878'de "Savunma Anlaşması" ya da "Kıbrıs Konvansiyonu" anlaşmasıyla Kıbrıs Adası'nı İngiltere'ye kiralamış oluyordu.⁷³ Karşılığında Rusya'nın işgal ettiği Kars, Ardahan vilayetleri ile diğer topraklar teslim olununcaya kadar Rus tecavüzlerine karşı Osmanlı Devleti'ni destekleyecekti.⁷⁴ Kıbrıs'ı alarak Süveyş Kanalı'nı kontrol eden ve Mısır'ı 1882'de işgal ederek Akdeniz'in her iki kapısına hâkim olan İngilizler,⁷⁵ muhtelif zamanlarda Rusya ve Fransa donanmalarını yenilgiye uğratarak Akdeniz'de kesin bir hâkimiyet tesis etti. Fransızlar da 1881'de Tunus'u aldı.⁷⁶

Bu sıralarda İtalya, Avrupa'nın büyük devletleri arasına en son dâhil olduğunda İngiltere'yi Mısır'da, Fransa'yı da Tunus'ta yerleşmiş olarak görmüştü. Fas da rehin durumdaydı ve Batı Akdeniz'de ele geçirilecek sadece Bingazi ve Trablusgarp vardı.⁷⁷ Öteden beri Libya'ya göz diken ve Avusturya, Fransa, İngiltere ve Rusya ile anlaşmalar

⁷⁰ Ayşe Akkaya, *Geçmişden günümüze Ortadoğu'da petrol savaşları ve devlet sistemlerine etkileri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı Kamu Yönetimi Bilim Dalı, Konya. 2016

⁷¹ Necdet Hayta, Togay Seçkin Birbudak, *Balkan Savaşlarında Edirne*, (2. bs), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2016, s.2.

⁷² Akşin, (2020a) a.g.e., s. 18.

⁷³ Nuri Çevikel, *Osmanlı İdaresi Altında Kıbrıs'ın Siyasi, Sosyal ve İktisadî Tarihi (1571-1878)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ankara, 1994, s. 85-86.

⁷⁴ Celal Şar, *British Policy Towards Cyprus and the Cyprus Question 1878-2005*, Master's Thesis, Bilkent University Department of International Relations, Ankara, 2005, s. 5-6.

⁷⁵ Bargut, 1946, a.g.e., s. 7.

⁷⁶ Kaymakam Ertuğrul, a.g.e, s.115-117.

⁷⁷ İ. Revol, "1911-1912 Türk-İtalyan Harbi", (Kadri Demirkaya, Çev.), *Askeri Mecmua*, 58,4-5,1940.

imzalayan İtalya, bu devletlerin Bosna, Fas, Mısır ve Boğazlar üzerindeki hareket serbestliklerine karşılık, kendisi de Libya üzerinde hareket serbestliği sağlamıştı.⁷⁸ İtalya, 1911 Eylül sonunda Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Ekim sonunda İtalyan filoları 60.000 askerden oluşan bir işgal gücünü Trablusgarp, Bingazi ve diğer şehirlere doğru sevk etti. İşgallere karşı başlayan yerli direnişin alevlenmesi İtalyan zayıflığını artırdı. İtalyan Hükümeti de İstanbul ile barış şartlarını müzakereye razı oldu. Osmanlı Devleti, egemenlik haklarından vazgeçmedi ve işgalden bir sene sonra Libya üzerinde İtalyan hâkimiyetini kavramsal olarak tanıdı. Oniki Adalar'ın stratejik değerinin farkında olan İtalyanlar, 1912'de adalara el koydu.⁷⁹

Osmanlı Devleti ile İtalya arasında imzalanan Uşi Antlaşması (15-18 Ekim 1912) gereği Osmanlı Devleti Trablusgarp'tan askerini çekti. İtalya'nın da adalardan çekilmesini öngören bu anlaşma uygulanmadan Balkan Harbi patlak (8 Ekim 1912) verdi.⁸⁰ İtalyanlar, Yunan donanmasına karşı adaları emaneten muhafazaları altında bulundurmaya taahhüt ettiler.⁸¹ Ege Denizi, Osmanlı Devleti ve Yunanistan arasında 1912 tarihine kadar dengeli bir surette paylaşılmıştı. Batı ile güney-batıdaki Ege Adaları Yunanistan sınırları dâhilinde, Doğu ile Kuzey Ege Adaları ve Girit Adası ise Osmanlı Devleti egemenliğindeydi. Ancak bu denge, 1911-1912 yılındaki Osmanlı-İtalyan Harbi'nde ve 1912-1913 yıllarındaki Balkan Harbi'nde fiilen değişti.⁸²

Yunanistan, 18 Ekim 1912'de Balkan Harbi'ne katılmış ve Doğu Trakya'daki kara harekâtına yardıma giden Osmanlı donanmasının meşgul olmasından faydalanarak Ege Adalarını ele geçirmeye başlamıştı.⁸³ Limni Adası'nı 21 Ekim'de, Taşoz, Bozbaba ve İmroz'u 31 Ekim'de, Semadirek Adası'nı 1 Kasım'da, Bozcaada'yı 3 Kasım'da, Nikarya Adası'nı 17 Kasım'da, Midilli'nin büyük kısmını 21 Kasım'da, Sakız'ı ise 24 Kasım'da işgal etti.⁸⁴ Bu durumda Osmanlı hâkimiyetindeki adalardan bir kısmı Yunanistan'ın, bir kısmı da İtalya'nın işgaline maruz kalmış oldu.⁸⁵

⁷⁸ Şükrü Erkal, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VI'ncı Cilt. Hicaz, Asir, Yemen Cepheleri ve Libya Harekâtı 1914-1918*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1978, s. 6.

⁷⁹ David Abulafia, *Büyük Deniz, Akdeniz'de İnsanlık Tarihi*, (Gül Çağalı Güven, Çev.), (1. bs), İstanbul: Alfa, 2012, s. 640-641.

⁸⁰ *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, a.g.e., s.8-9.

⁸¹ Kaymakam Ertuğrul, a.g.e., s. 124.

⁸² Bilal Şimşir, *Ege Sorunu Belgeler I. Cilt (1912-1913)*, (2. bs), Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1989, s. VII.

⁸³ *Türk-Yunan İlişkileri ve Megalo İdea*, a.g.e., s.19.

⁸⁴ Hayta, 2015, a.g.e., s. 63-66.

⁸⁵ *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, a.g.e., s.9

Balkanlar'da savaşılan devletlerin temsilcilerinin katıldığı ve 16 Aralık 1912 yılında başlayan Londra Barış Konferansı'ndan bir gün sonra 17 Aralık'ta "Büyükelçiler Konferansı" toplanmıştı.⁸⁶ "Büyükelçiler Konferansı" olarak adlandırılmasının sebebi, büyük devletlerin Londra'daki büyükelçileri arasında icra edildiği içindi.⁸⁷ Ege Adalarının hepsi Osmanlı Devleti'nin bir parçası olmakla birlikte, Konferansın açıldığı 17 Aralık'ta İtalya, Trablusgarp Harbi'nde zapt ettiği Rodos ve 12 Adayı elinde tutmaya devam ediyordu. Yunanistan ise Balkan Harbi boyunca işgal etmiş olduğu Ege Adaları'ndaki vaziyetini koruyordu. İtalya bu adaların işgalini olabildiği kadar uzatarak onların stratejik konumundan daha çok faydalanmak istiyordu. İngilizler ise bu adaların büyük devletlerden birinin işgalinde kalmasından oldukça rahatsızdı. İngiliz Amirallığı tarafından 29 Haziran'da Dışişleri Bakanlığına sunulan ve bu rahatsızlığı açıkça belirten raporda, mevcut vaziyetin İngiltere'nin Mısır'da elde ettiği pozisyonu tehlikeye atacağı, Doğu Akdeniz ve Karadeniz ticaret kontrolünü kaybettireceği belirtiliyordu. İtalya'nın bu işgalinden Fransa da rahatsızdı. İtalya'yı Ege'den çıkarmak için İtilaf Devletleri tarafından zorlamak gerektiğini düşünüyordu. Nitekim büyük devletlerden hiçbirisi diğer devletlerin birbirinden bağımsız olarak harekete geçmesini istemiyordu. Bu yüzden sadece İtalya ve Türkiye'yi değil aynı zamanda Yunanistan ve büyük devletleri de memnun edecek bir çözüm bulmak gerekiyordu.⁸⁸

Fransa, İngiltere, Rusya, Avusturya, Almanya ve İtalya ile Osmanlı Devleti ve Balkan Devletleri arasında 30 Mayıs 1913 yılında Londra Anlaşması imzalandı. Antlaşma neticesinde Girit Adası üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti son buluyordu. İtalya ve Yunanistan'ın işgali altında bulunan adaların geleceğinin tayini ise "Büyükelçiler Konferansı"na havale edildi ve Birinci Dünya Harbi başlayana kadar çözüme kavuşmadı.⁸⁹ Londra Konferansı ve Büyükelçiler Konferansı, Adalar sorununun aslında Büyük Devletler için bir Akdeniz sorununun bir parçası olduğunun kanıtıydı.

Akdeniz sorunuyla Anadolu'nun istikbalinin birbirine bağlı olduğunun altını çizen Charles Vellay'a göre⁹⁰ Akdeniz meselesinde rol alan veya bu meseleden doğrudan etkilenen üç grup ülke bulunuyordu. Birincisi, "*Akdeniz'e penceresi olan büyük devletlerdi bunlar, bu*

⁸⁶ Hayta, Birbudak, a.g.e, s.107.

⁸⁷ Necdet Hayta, *Balkan Savaşlarının Diplomatik Boyutu ve Londra Büyükelçiler Konferansı (17 Aralık 1912-11 Ağustos 1913)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2008, s.24.

⁸⁸ Hayta, Birbudak, a.g.e., s.108.

⁸⁹ *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, a.g.e., s.10.

⁹⁰ Vellay, a.g.e.,s.3

*denizde işgal ettikleri yerleri güçlendirmek veya genişletmek için her türlü çabayı harcamaktaydılar. İkincisi, doğrudan doğruya Akdeniz’le temasları olmayan fakat herhangi bir vasıta ile Akdeniz’de nüfuz tesis etmek için çalışan büyük devletlerdi. Üçüncüsü ise bu aşırı hırsların etkisi altında yok olmaya veya esaslı bir değişim geçirmeye mahkûm zayıf devletlerdi.*⁹¹

Osmanlı Devleti siyasi, askeri, iktisadi gücünü kaybetmişti. Emperyalistler arasındaki yarış, zengin hammadde kaynağı, stratejik nokta ve ulaşım yollarına sahip toprakların ele geçirilmesiyle kendini gösteriyordu. Akdeniz siyaseti güden devletlerin göz diktiği Osmanlı toprakları ise hammadde açısından zengin ve kendine kaynak arayan sömürgeci güçlerin çöreklenmeye çalıştığı büyük ve stratejik noktalara hâkim bir sahaydı. Bu ortamda Birinci Dünya Harbi’ni hazırlayan şartlar da olgunlaşmaya başlamış ve büyük devletler bloklaşmıştı.

1.2. BİRİNCİ DÜNYA HARBİ’NDE TARAFLARIN ASKERÎ HAVA GÜCÜ

1.2.1. İtilaf Devletleri Hava Gücü

1.2.1.1. İngiltere

İngiliz askeri havacılığının kökleri, 1908 yılında bir balon birliği kuran Kraliyet mühendislerine dayanıyordu.⁹² Şubat 1912’de havacılığı pekiştirmek üzere harekete geçen dönemin İngiliz hükümeti, merkezi uçuş okuluna sahip biri askerî, bir diğeri donanma olarak iki koldan teşkil olan (RFC) Royal Flying Corps yani Kraliyet Hava Kolordusunu kurmuştu.⁹³

Mayıs 1912’de kurulan RFC’nin ordu için çalışan bir askeri kanatla; filo ile operasyonlar için bir donanma kanadı, eğitim amaçlı Merkez Uçuş Okulu, Kraliyet Tayyare Fabrikası adında bir tamir deposu vardı. Ordu ve donanma kanatları arasında neredeyse aynı anda

⁹¹ Vellay, a.g.e.,s.5

⁹² James Streckfuss, Royal Flying Corps (RFC)/Royal Naval Air Service (RNAS)/Royal Air Force (RAF), *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I-II, (VOL II, s.537-538)*, Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002, s. 537.

⁹³ Hugh W. Cowin, *Aviation Pioneers, Allied Aviation Of World War I: A Pictorial History Of Allied Aviators And Aircraft Of The Great War*, Oxford UK: Osprey Aviation, 2000, s. 8.

bir hizmetler arası rekabet biçimi gelişti ve savaş ilanından kısa bir süre önce, 1914 yazında, deniz kanadı⁹⁴ (RNAS-Kraliyet Deniz Hava Servisi) Royal Navy Air Service adıyla düzenlendi.⁹⁵ Aynı yıl içinde Churchill'in yardımıyla Eastchurch deniz hava istasyonu, telsizi olan İngiliz tayyarelerinin yer gözlemcileriyle işbirliği yaptığı savunma sistemini yarattı. Harp başladığında Kraliyet Deniz Hava Servisi'nde 39 tayyare, 52 deniz tayyaresi, 7 adet hava gemisi ile yaklaşık 120 pilot bulunuyordu.⁹⁶ Ağustos 1914'de Kraliyet Uçan Kolordusu 63 tayyareye sahipti.⁹⁷

Savaş ilan edildiğinde RFC, İngiliz Seferi Kuvvetleri ile birlikte konuşlanmıştı. Bir tayyare parkı ve dört filo (2, 3, 4 ve 5 numaralı filolar) her biri o zamanlar İngiliz hava envanterinde bulunan tüm karma tayyare çeşitliliği ile donatılmıştı. İngilizlerin ilk geri çekilmesi sebebiyle zorunlu kılınan bir dizi yer değiştirmeden sonra, Fransa'daki karargâh Saint Omer'de kuruldu ve savaşın büyük bir bölümünde burada kaldı. RFC'nin ilk saha kumandanı Tuğgeneral David Henderson'dı. Ancak Henderson kısa süre sonra İngiltere'ye dönecek ve saha kumandasını Hugh Montague Trenchard'a bırakacaktı.⁹⁸ Yüzbaşı Godfrey Paine R.N., Merkezi uçuş okulunun kumandanıydı. Yarbay F. H. Sykes, askeri kanadın kumandanıydı.⁹⁹

Daha sonra filoların iki ila dört filodan oluşan gruplar halinde düzenlendiği, her grubun bir kanat olarak adlandırıldığı bir plan geliştirildi. Bu plan, seferi kuvvet kumandanlığı tarafından kabul edildi ve Kasım 1914'te faaliyete geçti. Hint Kolordusu ve Dördüncü Kolordu ile birlikte çalışması amaçlanan Birinci Kanat 2 ve 3 numaralı filolardan oluşuyordu. Kumandası 18 Kasım'da Saint Omer'e gelen Yarbay H. M. Trenchard'a verildi. İkinci ve Üçüncü Kolorduyla birlikte çalışması amaçlanan İkinci Kanat ise 5 ve 6 numaralı filolardan oluşuyor ve Yarbay C.J. Burke tarafından kumanda ediliyordu. 4 Numaralı Filo ve telsiz birimi (daha sonra 9 Numaralı Filo), Kraliyet Uçan Kolordu karargâhının doğrudan kontrolü altında tutuldu. Üçüncü Kanat, Yarbay H.R.M. Brooke-Popham kumandasında kuruldu ve 9 Numaralı Filo diğer filolar arasında dağıtıldı.

⁹⁴ Streckfuss, a.g.e., Royal Flying Corps (RFC)/Royal Naval Air Service (RNAS)/Royal Air Force (RAF), s. 537.

⁹⁵ John Buckley, *Air Power In The Age Of Total War*, UCL Press, London, 1999, s.35

⁹⁶ Jeremy Black, *Air Power: A Global History*, London: The Rowman & Littlefield Publishing Group Inc., 2015, s.19.

⁹⁷ Martin Van Creveld, *The Age Of Airpower*, New York: PublicAffairs, 2011, s.15.

⁹⁸ Streckfuss, a.g.e., Royal Flying Corps (RFC)/Royal Naval Air Service (RNAS)/Royal Air Force (RAF), s. 537.

⁹⁹ Raleigh, a.g.e. s. 416.

Farnborough'daki Askeri Kanat, artık her biri doğrudan savaş dairesi tarafından kontrol edilen iki ayrı kumandanlığa (İdari kanat ve Dördüncü Kanat) bölünmüştü. Karargâhı Farnborough'da bulunan ve 1 ve 2 numaralı yedek tayyare filoları depo, tayyare parkı ve kayıt bürosundan oluşan İdari Kanat, Yarbey E. B. Ashmore'un kumandası altına alındı. Karargâhı Netheravon'da bulunan Dördüncü Kanat, Fransa'da 5 Numaralı Filoya kumanda eden Yarbey J. F. A. Higgins'in komutası altına alındı. Bu kanat Fransa'da hizmete hazırlanan 1 ve 7 numaralı filolardan oluşuyordu.¹⁰⁰

Birinci Dünya Harbi'nin başlarında RFC'nin temel görevi, fotoğrafik keşif ve topçu tespiti yapmaktı. RFC harbin ilk iki yılında topçu tespiti, hava fotoğrafçılığı ve gece uçuşları için tayyarelerini ve yeteneklerini test etmekle uğraştı. Daha sonra hava muharebelerine yönelerek avcı filoları kuruldu.¹⁰¹ 31 Mart 1918 itibarıyla RFC'nin Batı Cephesinde hizmet veren 56 filosu bulunuyordu. Birleşik Krallık'ta eğitim filoları dâhil 68; İtalya, Afrika, Filistin, Mezopotamya, Balkanlar ve Hindistan'da 18 filonun yanı sıra onlarca gözlem balonu birimi bulunuyordu. RNAS Fransa'da 16 filodan oluşuyordu. Birleşik Krallık ve Akdeniz'e dağılmış çok sayıda filonun yanısıra Home Waters'ta devriye gezen 90 hava gemisi vardı. Kanada ve Teksas'taki okullar da dâhil olmak üzere destek tesisleri ve eğitim birimleri bu güçleri destekliyordu. Bunların çoğu 1 Nisan 1918'de dünyanın en büyük ve ilk bağımsız hava servisini RAF (Kraliyet Hava Kuvvetlerini) oluşturmak üzere birleştirildi.¹⁰²

Birinci Dünya Harbi boyunca İngiliz hava sanayisi toplam 55.093 tayyare ve 41.034 motor üretti. İngiliz Kraliyet hava birliklerinin 16.623 personeli hayatını kaybetti. Bu kayıpların sadece yüzde 50'ye yakını, hasımlarının icra ettiği harekâttan kaynaklandı.¹⁰³ İngiliz ordusunda; Wright Twin, Vickers, Short, DH. 1A, BE-2, Avro, Tabloid, Sopwith, Bristol Scout, Bleriot ve Farman gibi değişik tip ve modelde tayyareler kullanılmıştı. İngilizlerin harbin başında güdümlü balonu yok iken zamanla kabilisevk balon yaparak envantere katmışlardı.¹⁰⁴ İngilizlerin Akdeniz'de görev yapan hava birlikleri, gerek Çanakkale ve Sina-Filistin cephelerindeki muharebelere doğrudan katılmışlar gerekse Osmanlı

¹⁰⁰ Raleigh, a.g.e. s. 434-436.

¹⁰¹ Sehnaz Güvenbaş, *Hava Fotoğrafçılığı, Birinci Dünya Harbi Filistin Cephesi ve İstiklâl Harbi Batı Cephesi*, İstanbul: Yeditepe, 2021, s. 95

¹⁰² Andrew Cormack, Peter Cormack, *British Air Forces 1914-18 (1)*, Martin Windrow (Ed.), London: Osprey Military, 2000, s.4.

¹⁰³ Robert F. Grattan, *The Origins Of Air War, The Development of Military Air Strategy in World War 1*, London: Tauris Academic Studies, I.B.Tauris Publishers, 2009, s. 17, 33.

¹⁰⁴ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.166

kıyılarındaki bazı adalarda konuşlanmışlardır Bu hava birliklerine çalışmanın ilgili kısımlarında yani Ege'de Çanakkale, İzmir, Antalya, Doğu Akdeniz'de ise Kıbrıs başlıklarında değinilecektir.

Birinci Dünya Harbi'nden birkaç yıl önce kurulan havacılık teşkilatı ve savaşın başındaki hava gücü (tayyare sayısı ve yetişmiş personel miktarı) düşünüldüğünde İngiltere'nin gerçekten bu alanda önemli bir mesafe katettiğini belirtmek gerekir.

1.2.1.2. Fransa

1909'da Fransa Savaş Bakanlığına bir Wright Flyer satın alındı ve bu ilk Fransız askeri tayyaresi oldu. 1910'da pilotları resmen eğitmeye başlayan Fransızlar, aynı yaz Mustafa Kemal'in (ATATÜRK) de katıldığı Picardi'deki ordu manevralarında tayyare kullandı. Fransız hava gücü, bağımsız olarak 1910 yılında kuruldu. 1912'de ordunun Rheims, Lyons ve Versailles'de üç hava kumandanlığı bulunuyordu. 1913'te¹⁰⁵ ise deniz hava servisi kuruldu.¹⁰⁶

1912 yılında Fransız ordusunda altışar tayyareli hava filoları oluşturuldu. Birinci Dünya Harbi'nin başlangıcında Fransız ordusunda toplam 27 filoda 216 askerî, 200 adet de eğitim tayyaresi bulunmaktaydı. Harp boyunca Fransızlar; Bleriot, Maurice, Henri Farman, Deperdussin, REP, Breguet, Caudron, Voisin, Nieuport ve Morane Saulnier tipinde çeşitli modellerde tayyare kullandı.¹⁰⁷ Bu tayyareler genelde 80 beygirlik Le Rhone ve Gnome rotatif motorlarından oluşmuştu. 120 beygirlik Canton-Unne ve 70 beygirlik Renault motorları da kullanmışlardı. Fransızların ayrıca yedi tane büyük hacimli güdümlü balonu envantere görev yapmıştı. Bunların dışında kolordularda da birer sabit balon takımı faaliyet göstermişti.¹⁰⁸

Fransız havacılar 14 Ekim 1911'de ilk keşif görevini Fas'ta gerçekleştirdi. Ancak havadan yere bir iletişim olmadığından yapılan keşif raporlarının iletilmesi için tayyarenin karaya

¹⁰⁵ Fransız Deniz Havacılığının 12 Mart 1912'de resmen kurulduğuna dair başka bir bilgi için Bkz. Cowin a.g.e., s. 8.

¹⁰⁶ James L. Stokesbury, *Short History of Air Power*, New York: William Morrow and Company, Inc., 1986, s.17-18.

¹⁰⁷ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.166., Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 34-36; Kurt,Korkmaz, a.g.e., s. 170

¹⁰⁸ Grattan, a.g.e., s.17-33, Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 36.

inmesi gerekiyordu. Fransız havacılar 1913'de ilk yangın bombasını yine Fas'ta kullandı. Fransızlar deniz tayyaresi taşıyan ilk harp gemisine sahipti. Ağustos 1912'de aktif bir şekilde hizmete giren Foudre, 1914 yılında dört deniz tayyaresi taşıyabiliyordu.¹⁰⁹

3 Ağustos 1914 yılında Almanya ile savaş başladığı zaman Fransa, dünyadaki en nitelikli bir şekilde donatılmış deniz ve kara hava ordularına sahip olduğu gibi ağır hava araçlarına destekte öncülük etmekteydi. Almanya nicelik olarak ikinci sıradaydı.¹¹⁰ Fransa 1909-1914 tarihleri arasında dünyanın en büyük hava filosuna sahipti.¹¹¹ Harbin başında 216 askeri tayyareye ve hava gücünde görev yapan 4.343 personele sahipti.¹¹² Fransa'nın harbin başındaki tayyare sayısına dair Guillaume de Syon'un verdiği bilgi ise yaklaşık 250 Alman tayyaresine karşı 162 tayyareden oluştuğu idi. 1914 sonbaharında, General Joseph Bares'in yönetiminde, tayyarelerin gözlem, önleme ve bombalama amaçları için daha verimli kullanılmasını sağlamak için tasarlanmış yeni bir standardizasyon prosedürü uygulanıyordu. Çatışma sırasında insan, makine ve teknolojik ilerlemedeki artışa yanıt olarak çeşitli değişiklikler ve yeniden yapılanmalar meydana geldi. 1918'e gelindiğinde, hava kolunda neredeyse 20.000 tayyareye sahipti. Fransız donanmasının 1.000 deniz tayyaresi ve birkaç zeplini daha vardı.¹¹³

1915 senesinde Fransız havacılık teşkilatındaki değişiklikler ile birlikte, Fransızlar her kolorduya bir tayyare bölüğü vermişti.¹¹⁴ 1917-1918 yıllarında tüm orduların daha iyi tayyarelerle donatıldığı görülmüyordu. Fransızlar da bölüklerini 300 beygirlik Brege-14 tayyareleriyle takviye etmişlerdi. Yeni tayyarelere rağmen 1918 yılında fotoğraf keşifleri hariç, kolordulardaki havacılık faaliyetinde istenen verim elde edilemedi.¹¹⁵

Harbin başında Fransa'da pilot, rasit ve teknisyen olarak 4.343 kişilik bir insan gücü varken barış yapıldığında bu oran 6.000 havacı, 6.417 pilot, 1.682 rasit olmak üzere toplamda 80.000 kişilik bir hava gücü olarak gelişim göstermişti. Bunun yanında

¹⁰⁹ Black, a.g.e., s.18-20.

¹¹⁰ Cowin, a.g.e., s. 8.

¹¹¹ John Buchan, *A History Of The Great War, Volume I*, Boston&New York: Houghton Mifflin Company, 1923, s. 463.

¹¹² C.G. Grey, *Jane's Fighting Aircraft of World War One*, New York: Military Ppress, 1990, s.34.

¹¹³ Guillaume de Syon, *French Air Force, AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II, (Vol I, s.237-238)*, Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002, s.237.

¹¹⁴ Binbaşı İbrahim Kamil, "Tayyarecilik, Dün, Bu Gün, Yarın", Askeri Hava Mecmuası, 98, 16, 1932

¹¹⁵ Binbaşı İbrahim Kamil, a.g.m., s. 19-20

Fransa'da harp sırasında 16.000 pilot yetişmişti. Birinci Dünya Harbi sonunda ise Fransa, hava harp gücü olarak 321 filoya ulaşmıştı.¹¹⁶ Fransız hava sanayii ise Ağustos 1914'ten Aralık 1918'e, 24.652 tayyare ve 92.694 motor üretti.¹¹⁷ İtalyan Giulio Douhet, 1909 yılında hava gücünün kullanım prensiplerine ilişkin bir eser kaleme almıştı. Bu prensiplere rağmen Fransa hava gücünü, tayyarenin keşif faaliyeti haricinde nasıl kullanılabileceğine dair çok az fikre sahip olarak Birinci Dünya Harbi'ne girmişti.¹¹⁸ Fransızların Akdeniz'de görev yapan hava birlikleri, gerek Çanakkale ve Sina-Filistin cephelerindeki muharebelere doğrudan katılmışlar ve gerekse Osmanlı kıyılarındaki bazı adalarda konuşlanmışlardı. Bu hava birliklerine çalışmanın ilgili kısımlarında yani Ege'de Çanakkale, İzmir, Antalya, Doğu Akdeniz'de ise Kıbrıs başlıklarında değinilecektir.

1.2.1.3. Amerika Birleşik Devletleri

ABD'de Balon Bölüğü, 1892 yılında kuruldu. 1907'de havadan hafif ve havadan ağır hava araçlarını içerecek şekilde büyütülen muhabere sınıfının denetimi altındaydı. Ancak askeri havacılık muhabere sınıfı altında gelişemediğinden memnuniyetsizlik oluştu ve bu sorun kongreye getirildi. ABD Başkanı tarafından 18 Temmuz 1914'te onaylanan kanun ile askeri havacılığın muhabere sınıfında kalmasına izin verildiği gibi ayrı bir birim oldu. Bu yeniliklerin yanı sıra 60 subay ile 260 asker havacılıkla ilgilenmek üzere orduya alındı.¹¹⁹

Birinci Dünya Harbi sırasında Alman denizaltıları tarafından iki adet Amerikan ticaret gemisi batırılmıştı. Bu olay sonunda 2 Nisan 1917 tarihinde Amerikan Kongresi Almanya'ya harp ilan etti.¹²⁰ ABD harbe girdiği zaman cephede 740 adet tayyaresi, 800 tayyarecisi ile 500 rasıtı vardı. Tayyare fabrikaları DH4 modeli 4.846 bombardıman tayyaresi üretmişti. Ayrıca 4.881 Fransız, 258 İngiliz, 19 İtalyan yapımı tayyare kullanmışlardı.¹²¹ Deniz havacılığının gücü ise 48 subay ve biraz havacılık deneyimi olan 239 personel, 54 eğitim tipi tayyare, bir serbest balon, bir uçurtma balonu, bir yetersiz

¹¹⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.166.

¹¹⁷ Munson, a.g.e., s. 12.

¹¹⁸ Alan Stephens, *The War in the Air 1914–1994*, Alabama: Air University Press, Maxwell Air Force Base, 2001, s.14.

¹¹⁹ Maurer, Maurer, *The U.S. Air Service In World War I: Volume II, Early Concepts of Military Aviation*, Washington: The Office of Air Force History Headquarters USAF, 1978, s. 1.

¹²⁰ Fahir H. Armaoğlu, *Siyasi Tarih (1789-1960)*, (3. bs.), Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasi Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1975, s. 448-449.

¹²¹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 167.

zeplin ve bir hava istasyonundan oluşuyordu.¹²² 23 Şubat 1918 tarihinde ABD'nin iki balon birliği Tool bölgesine geldi. Bundan önce birçok Amerikalı havacı, İngiliz ve Fransız filolarında vazife olsa da ilk Amerikan hava kuvveti tam teçhizatlı bir şekilde 1'inci Kolorduya görevlendirildi. Bu kolorduya hizmet eden 1'inci ve 2'nci Balon bölükleri 1918 Temmuz'unun ikinci yarısında Chateau-Thierry kuzeyindeki harekâta aktif bir rol aldı.¹²³

Amerikan Hava Kuvvetlerinin bu balon bölükleri haricinde Tool bölgesinde, 3 filodan ibaret 1'inci Kolordu Gözlem Grubu faaliyet gösterdi. Bu Gözlem Grubu, Amerika ordusu tarafından işgal edilen Apremont ve Flirey arasındaki Tool bölgesi adıyla bilinen cephede, 1918 Nisan ayı başlarında aktif vazifeye başlamıştı. Ancak birkaç istisna hariç, 3 filonun pilotları cephede daha önce faaliyet göstermemişti. Grup ve filodaki kumandanlar deneyime sahip olsalar da harp koşullarında pek uçmamıştı. Gözlemcilerin büyük bölümü, okullardaki yoğun taktik ve teknik eğitimden sonra, Fransız filolarıyla cephede 1-2 ay süre görev yapmışlardı.¹²⁴ Yedi ay süren savaş sırasında Amerikan hava kuvvetleri yaklaşık 150 bombalama görevi yaptı ve 756 düşman tayyaresi ve 76 balonu imha etti. Bu görevlerde 289 tayyare, 48 balon ve 237 mürettebatını kaybettiğini bildirdi.¹²⁵ Birinci Dünya Harbi'ne geç dâhil olan Amerika Birleşik Devletleri, havacılığın harbe olan etkisini tecrübe etme fırsatını bulmuştu.

1.2.1.4. Rusya

Rus İmparatorluk Hava Servisi'nin kökeni, 1885'te oluşturulan ve Rus-Japon Savaşı'ndan sonra genişletilen gözlem balonu birimlerine dayanıyordu. 1909'da Çarın kuzeni Büyük Prens Mikhail Aleksandrovich Romanov, Louis Blériot'un Manş Denizi boyunca yaptığı tarihi uçuşun askeri sonuçlarını fark etti ve Rusya'da havacılığı teşvik etmeye başladı.¹²⁶

¹²² Adrian O., Van Wyen, *Naval Aviation in World War I*, Washington: Chief of Naval Operations, 1969, s. 6.

¹²³ Maurer, Maurer, *The U.S. Air Service In World War I: Volume I, The Final Report and A Tactical History*, Washington: The Office of Air Force History Headquarters USAF, 1978, s. 137-138.

¹²⁴ Maurer, Volume I, a.g.e., s.171-172.

¹²⁵ George M. Watson Jr., *United States Air Force: Organizational History*, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol II, s. 643-647), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002, s.643.

¹²⁶ George M. Mellinger, *Imperial Russian Air Service*, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol I, s. 317-318), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002, s. 317.

Ancak Rusya'ya sanayi devriminin geç ulaşmış ve Fransa üretimi geliştirmek için sermaye pompalamaya başlamıştı. Çarlık topraklarının geniş olması tarımı baskın kılmıştı. Ticareti geliştirmek için yalnız küçük orta sınıf vardı ve sermayesi yoktu. Bu eksikliklerin bir sonucu olarak Rusya'nın neredeyse hiç tayyare endüstrisine sahip olmadığı. Bu nedenle, büyük ölçüde ithal Fransız hava malzemelerine dayandı. Ettrafa dağılmış büyük bir nüfusa sahip olmasına rağmen, bunlar genellikle havacılık yer ekibi için yeterince yetenekli değildi ve tayyare mürettebatı, ticaretten nefret eden aristokrasi ile sınırlıydı.¹²⁷

Birinci Dünya Harbi esnasında Çarlık Rus Ordusu 15 filo halinde düzenlenerek toplam 190 adet tayyareden oluşan hava gücü oluşturmuştu. Döneminde Rus hava harp sanayisi dışarıya bağımlı olup tayyareler çoğunlukla Fransız menşeliydi. Rus ordusunda Bleriot, Farman, Nieuport, Voisin, Caudron ve Morane Saulnier model tayyareler görev yapmıştı.¹²⁸ Ruslar, Fransız tayyarelerini doğrudan satın alıyor veya lisans altında üreterek kullanıyordu. Kendilerine özgü bir tayyareleri yoktu fakat sadece dört motora sahip bombardıman tayyaresi Ilia Mourometz kayda değerdi. Ayrıca mühendis Grigorovich'in tasarladığı deniz tayyareleri de nitelikli bir model olarak ön plana çıkmıştı. Ruslar, bu tayyareleri Baltık çevresi ve Karadeniz'de kullanmışlardı.¹²⁹

Mellinger'e göre; genel olarak hazırlıksız ve geri kalmış imajının aksine Rus hava gücü, Ağustos 1914'te 250-300 tayyare ve 11 hava gemisiyle dünyanın en büyük hava kuvvetine sahipti. Tarihçiler Rusya'nın tayyarelerinin çoğunun eski ve neredeyse uçamaz durumda olduğunu belirtse de, diğer ülkelerin 1914'teki tasarımları pek de iyi değildi. Mellinger'e göre Rusya'nın asıl sorunu, Birinci Dünya Harbi sırasında hızla gelişen askeri tayyarelerin tasarım ve üretimine ayak uydurmak için tamamen yetersiz endüstriyel altyapıya sahip olmasıydı. Rusya, çok geçmeden İngiltere ve Fransa'dan modası geçmiş tayyareler satın almaya ve kendi tayyarelerini yenilemeye çalışmaya zorlanmıştı. Okuma yazma bilmeyen köylüler hâlâ nüfusun yüzde 90'ından fazlasını oluşturduğundan, pilot ve gözlemci olarak eğitilebilecek yeterli sayıda asker bulmakta da zorluklar vardı. Rus İmparatorluk Hava Servisi, 1914'teki yaklaşık 40 müfrezesini, savaşı terk ettiği zamana kadar 135 müfrezeye çıkarmayı başardı. Savaş sırasında 26 Rus pilot hava muharebesinde yüksek başarıya ulaştı ve toplam 188 hava zaferi elde edildi. Şubat

¹²⁷ Robin Higham; *Airpower in World War I, 1914–1918*, RAAF Aerospace Centre and Alan Stephens (Ed.), *The War in the Air 1914-1994*, (1-28), Alabama: Air University Press, 2001, s.3-4

¹²⁸ Morrow, a.g.e., s.47.

¹²⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.37

1917'de II. Nicholas'ın tahttan çekilmesinin ardından ordu ve özellikle hava teşkilatı savaşıma devam etti. Hatta Kasım ayındaki Bolşevik Devrimi'nden sonra hava teşkilatı kısa süreliğine de olsa savaşıma devam etti. Fakat ordunun çökmesi ve yer ekiplerinin yeni rejimin safına geçmesiyle operasyonlar imkânsız hale geldi. Rus İmparatorluk Hava Servisi böylece yok oldu ve içinden İşçi ve Köylü Kızıl Ordusu'nun Hava Filosu oluşturuldu.¹³⁰

1.2.1.5. İtalya

İtalya harbin başında Almanya ve Avusturya-Macaristan'ın safında harbe girmesi beklenirken, bir süre tarafsız kalmış ve Nisan 1915'te İtilaf Devletleri safına katılmıştı. Birinci Dünya Harbi başında İtalya'nın hava harp sanayii gelişme evresinde olduğundan tayyare ihtiyacı daha çok Fransa aracılığı ile sağlanmıştı. İtalya, zamanla kendine özgü tayyare model ve tipleri geliştirerek hava sanayii alanında etkili olmaya başladı. Harp başlarken İtalya'nın 84 tayyaresi bulunuyordu. Bunlar yedişer tayyarelik on iki filo hâlinde teşkilatlandı.¹³¹

1.2.2. İttifak Devletleri Hava Gücü

1.2.2.1. Osmanlı Devleti

Türk askerî havacılık faaliyetleri, kuruluşundan itibaren Erkân-ı Harbiye Dairesi İkinci Şubesi ve Kıtaat-ı Fenniyye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği tarafından müştereken yürütülmekte iken 1914 yılında yeniden yapılanma çalışmaları başlatıldı. Hava Kuvvetleri unsurları Harbiye Nezareti Kıtaat-ı Fenniyye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği emrinden alındı ve Erkânı Harbiye Umumiye Dairesi Muhabere ve Muvasala Şubesine bağlanarak Teşkilat-ı Havaiye Müfettişliği kuruldu. Bu sayede Hava Kuvvetlerinin yönetimi tek bir karargâh çatısı altında toplanmış ve yeni teşkilatlanma sonucu kurulan Teşkilat-ı Havaiye Müfettişliğinin başına da Binbaşı Veli Bey getirilmişti.¹³²

¹³⁰ Mellinger, a.g.m. 318.

¹³¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 37-38; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s.171.

¹³² Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan ve Erdal Korkmaz, *Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri*, Ankara: Hava Basımevi, 2018, s.17.

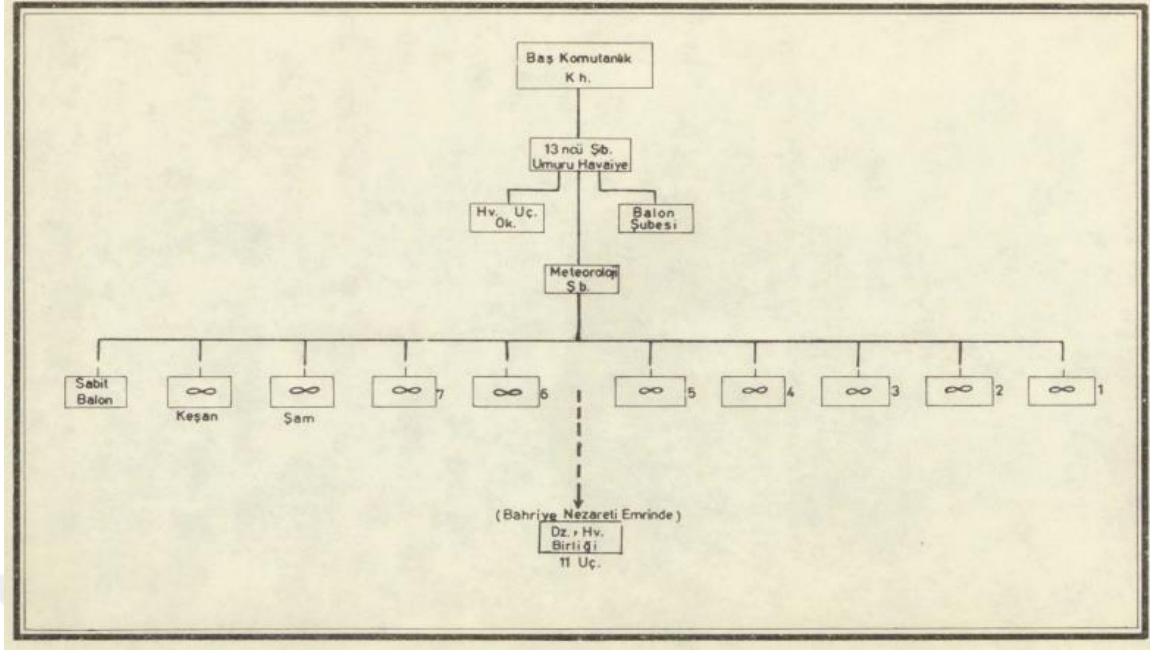
Birinci Dünya Harbi Avrupa'da başladıktan sonra Almanya ile Osmanlı Devleti arasında 2 Ağustos 1914 tarihinde ittifak anlaşması imzalandı.¹³³ Aynı tarihte Osmanlı Devleti tarafsızlığını korumak için genel seferberliğini ilan ettikten sonra Başkumandanlık Vekâleti genel karargâhı kuruldu. Başkumandanlık Vekâletine, Harbiye Nazırlığı vazifesi üzerinde kalmak üzere Enver Paşa getirildi. Genel karargâhın hazırladığı sefer planına göre 1'inci Ordu, kumandanı Mareşal Liman von Sanders olup beş kolordudan oluşan birlikleriyle İstanbul ve çevresi Trakya, Çanakkale ve Bandırma bölgelerindeydi. 2'inci Ordu, kumandanı Bahriye Nazırı Cemal Paşa olup iki kolordudan oluşan birlikleriyle İstanbul Boğazı'nın doğu kıyılarında bulunuyordu. 3'üncü Ordu, kumandanı Hasan İzzet Paşa olup üç kolordudan oluşan birlikleriyle Erzurum Müstahkem Mevkii dolaylarında ve Samsun bölgesinde bulunuyordu. Suriye, Irak ve Akdeniz bölgelerine gerekli önem verilmemiş ve buralarda pek az kuvvet bırakılmıştı. Daha sonradan İngilizlerin Basra dolaylarına çıkarma yapması üzerine o bölgede, "Irak ve Havalisi Kumandanlığı" ve düşmanın Akabe'ye çıkması karşısında da Suriye'de 4'üncü Ordu kuruldu. Türk ordusunun seferberlik ilanında hava teşkilatı ise şöyleydi: Ayastefanos (Yeşilköy) Tayyare Mektebi'ndeki bölükte bulunan tayyare ve havacılar harekete hazır durumdaydı. Mektepte bulunan 6 tayyareden 2'si Doğu Cephesi'ndeki 3'üncü Ordunun emrine gönderilmiş geriye 4 tayyare kalmıştı.¹³⁴

Osmanlı Devleti'nde hava birliklerinin ana ikmal merkezi Ayastefanos Tayyare Mektebi olup burada rasıt ve tayyareci yetiştirilirken, bir yandanda cephelere gönderilmekte olan hava birliklerinin teşkilatlanması yapılmaktaydı. Bu hava birliklerinin hazır edilmesi aşamasında, cepheye gidecek olan her bölük ya da müfreze tayyare, yedek malzeme, tayyareci ve rasıt ile diğer tüm personelini Ayastefanos Tayyare Mektebi'nden almakta idi. Bir bölüğün teşkili sırasında rasıt ve tayyarecileri de yetiştirilerek gönderilirdi.¹³⁵

¹³³ Kemal Arı, *Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1997, s. 18

¹³⁴ Göymen, a.g.e., s. 8

¹³⁵ Keyüsk, a.g.e., *Cilt 1, İkinci Kitap*, s.100-104.



Şekil 1. 1915 Yılında Türk Hava Kuvvetleri Kuruluşu¹³⁶

1915'te Türk hava teşkilatına bakıldığında¹³⁷, Başkumandanlık Karargâhına mensup 13'üncü (Umuru Havaîye) Şubesine bağlı Balon Müfrezesi, Hava Uçuş Okulu, Meteoroloji Şubesi bulunuyordu. Orduların emrine verilmekte olan tayyare bölüklerinin teşkili devam ediyordu. Çanakkale'ye 1'inci ve 6'ncı Harp Tayyare Bölükleri, Irak'a 2'nci Tayyare Bölüğü gönderilecekti. Uzunköprü'de 3'üncü Tayyare Bölüğü, Adana'da 4'üncü Tayyare Bölüğü, 2'nci Orduda 5'inci Tayyare Bölüğü, Kafkas Cephesi'ne ise 7'nci Tayyare Bölüğü gönderilmek üzere hazırlıktaydı. Bir tayyare bölüğü Şam'da, bir tayyare bölüğü Keşan'da, bir de sabit balon bölüğü kurulmuştu. Bahriye Nezaretine bağlı deniz tayyare birliğinde, iki Nieuport eğitim, bir Curtiss ve sekiz Gotha olmak üzere toplam olarak 11 tayyare bulunmaktaydı. Tayyare bölükleri, tahsis bakımından Harbiye ve Bahriye nezaretlerine, idarî, tedarik ve ikmal bakımından 13'üncü Şubeye bağlıydı. Muharebede kullanılma, iaşe ve iskân açısından emrine verildikleri ordu kumandanlıkları ve ordular grubuna bağlıydı.¹³⁸

¹³⁶ Göymen, a.g.e., Kuruluş: 1

¹³⁷ 1915 yılı Osmanlı ordusu tayyare bölükleri teşkilatı için Ayrıca Bkz. Kurt,Korkmaz, a.g.e., s.178.

¹³⁸ Göymen, a.g.e., s. 33; Keyüsk, a.g.e., Cilt I, İkinci Kitap, s.55-57.

Osmanlı Devleti, harbe girdiği sırada yerli bir tayyare sanayii yoktu.¹³⁹ Bu dönemde Türk askerî havacılığını yeniden teşkilatlandırmak görevini üstlenen Almanya, Avrupa cephelerinde elde ettiği başarılar ile ön plana çıkmış olan Üsteğmen Serno'yu¹⁴⁰ görevlendirilmişti. Padişah iradesi ile Osmanlı ordusunda rütbesi yüzbaşıliğa yükseltilen Erich Serno, 3 Şubat 1915 tarihinde Ayastefanos Tayyare Mektebi Müdürü olarak görevlendirildi.¹⁴¹ Ayrıca 12 Alman sivil tayyareci, 32 sivil montaj ve tayyare bakım görevlisi ve yedek parçalarıyla beraber 120 beygirlik 24 adet Albatros B tipi¹⁴² tayyareler de Osmanlı Devleti hizmetine sunuldu. Ancak 24 tayyareden 12'si gönderilebildi. Geri kalan tayyarelerin sevkiyatı için Şubat 1915 tarihi uygun görüldü. Tayyare sevkiyatı Berlin'deki Adlershof Tayyare Bakım Merkezi üzerinden gerçekleştirildi. Yedek parça ve aletlerin teminine ivedilikle başlandı.¹⁴³

Sevkiyat için Romanya ve Bulgaristan'dan geçen demiryolunun kullanılması konusunda karara varıldı. Sandıklara konmuş tayyareler sirk eşyası veya kızılhaç malzemesi olarak bildirilecekti. Her tayyare sandığını, bir tayyareci iki teknisyen refakat edecekti. Bunlar, tüccar veya sivil işçi pasaportu ile seyahat edeceklerdi. Tayyarelerin Romanya'dan geçmeden taşınmaları da söz konusu olmuş ve hazırlıkları yapılmıştı. Macaristan-Romanya-Bulgaristan sınırının birleştikleri noktaya çok yakın ve Macar toprağında bulunan Mehadia kasabasının güneydoğusu ve Orsova'nın 25 km. kuzeyinde bulunan Herkulesbad'da¹⁴⁴ küçük bir askeri hava meydanı vardı. Tayyareler Almanya'dan trenle Mehadia ve oradan da bu meydana getirilecekti. Burada, sivil Alman uzman ve makinistler, tayyareleri kuracak ve tayyareler bu meydandan havalanarak ortalama 130 km'lik bir mesafeyi uçmak suretiyle, Bulgaristan'da Lom Palanka kasabası civarında bulunan bir düzlüğe ineceklerdi. Bu uçuşla tayyareler, trenle Romanya'yı geçmemiş oluyor ve Roman gümrükçülerin denetiminden kurtuluyorlardı. Lom Palanka'da beklemekte olan diğer Alman montaj ve makinist ekibi ise bu tayyareleri tekrar sökerek,

¹³⁹ Eckhard Lisec, Alman ve Türk Hava Kuvvetleri İşbirliğinin Doğuşu, Peter Merklingshaus, Eckhard Lisec, Oğuz Meriç, Fritz Thomsen, Hakkı Arıs (Yay. Haz.), *Askerî Havacılıkta 100 Yıllık Türk/Alman İşbirliği* (31-46), Ankara: Mönch Media Tr Ltd, [t.y], s. 39.

¹⁴⁰ Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı Hava gücünü sevk ve idare etmiş olan ve Türkiye görevine dair rapor kaleme alan Binbaşı Erich Serno hakkında ayrıntılı bilgi için Ayrıca Bkz. Erich Serno, *Osmanlı Hava Gücü, Birinci Dünya Savaşı'nda Hava Gücü Komutanının Raporu*, Emir Öngüner, Emin Kurt (Almanca aslından çeviren ve notlandıran), (1 bs), İstanbul: Kronik, 2022.

¹⁴¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 73-74; Keyüsk, a.g.e., Cilt I, İkinci Kitap, s. 51.

¹⁴² Almanların vereceği tayyarelerin 12'ser adet olmak üzere Albatros B.I ve Rumpler B.I tipi iki kişilik çift satırlı silahsız keşif tayyaresi olduğu bilgisi için Bkz. Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.77.

¹⁴³ Serno, a.g.e., s. 46.

¹⁴⁴ "Herkulesbad" "Baile Herculane" olarak da adlandırılmaktadır. Bkz. Lisec, a.g.m., s. 39.

sandıklayıp trene yükleyeceklerdi. Buradan itibaren demiryolu ile İstanbul'a getirilecek olan tayıareelerin taşınması, belli aralıklarla ve ayrı ayrı olmak suretiyle yapılacak ve kuşku uyandırılmamasına çalışılacaktı. Bir yandan da Alman makamları, Bulgarların tutumu konusunda devamlı uğraş vermektedir.¹⁴⁵

Ocak ayı içerisinde, Sofya'daki Alman Askeri Ateşesi ve Bulgar askeri yetkilileriyle anlaşma yapılarak onlardan sevkiyata göz yumma sözü alındı. Tayıareler haricindeki malzemeler; hangar, çadır, bomba, çivi, avadanlıklar ve yedek parçalar da bir sınır şehri olan Orsova'dan trene yüklenecek, Romanya-Bulgaristan üzerinden taşınacaktı. Bu tayıare malzemesinin gideceği yer konusunda kuşku uyandırmamak için, Yunanistan olarak gösterilerek son anda İstanbul'a döndürölmesi düşünölüyordu. 4 ve 6 Şubat 1915'te başlayan sevkiyatta Herkulesbad'dan Lom Palanka'ya ilk 3 tayıare uçtu. Tayıareler burada sökülerek trene yüklenmek için sandıklandı. Fakat bu tayıarelerin Lom Palanka'ya indikleri haber alınmıştı. İtilaf Devletlerine mensup askeri ateşeler, olaya derhal müdahale ederek sert protesto notaları verdi. Bulgar makamları sevkiyata göz yumduğu için zor durumda kalmıştı. Netice itibariyle henüz Bulgar topraklarında bulunan tayıarelere el koyarak sevkiyatın yasaklandığını bildirdiler.¹⁴⁶

23 Mart 1915 tarihinde ise Almanya ile Osmanlı Devleti arasında iki ölke ordu saflarında görev alacak tayıareci ve teknik personele ilişkin bir hizmet sözleşmesi yapıldı. Bu sözleşme kapsamında Almanya'dan gönderilen personel ve tayıarelerle yalnızca Alman veya Osmanlı-Alman karışık personelden tayıare bölükleri oluşturulmaya başlanacaktı. Bu hizmet sözleşmesi ile Alman personelin özlük hakları ve sorumlulukları ayrıntılı olarak tarif edilmişti.¹⁴⁷

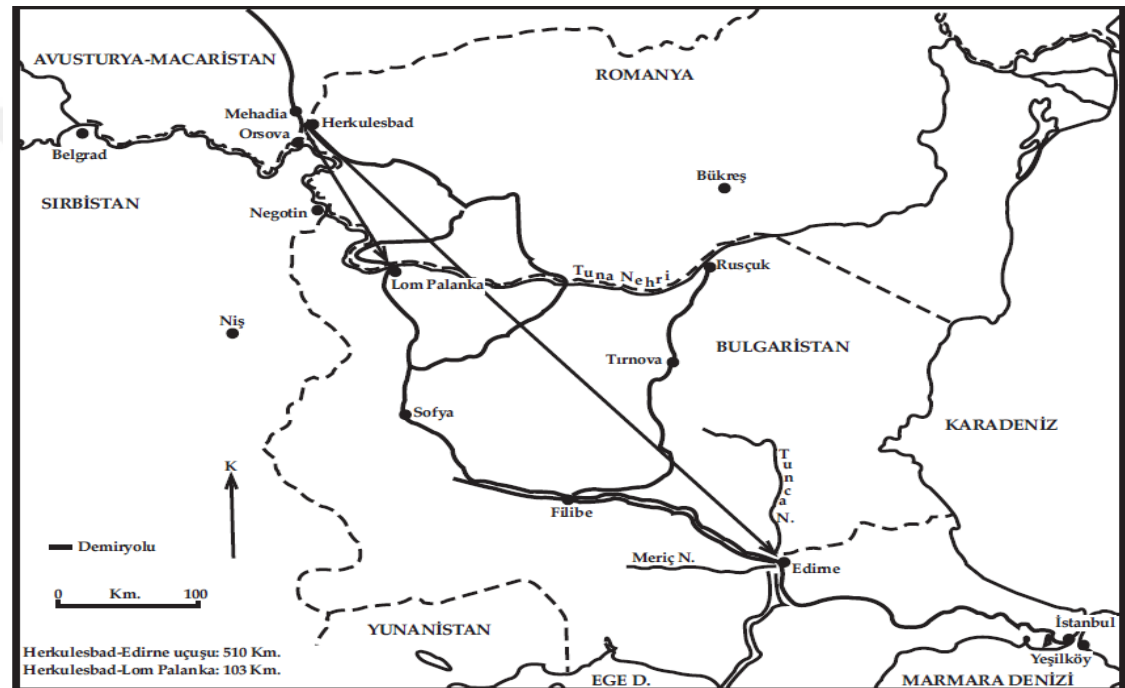
Bu dönemde Bulgarlar henüz İttifak bloğuna girmediği ve Almanya'dan İstanbul'a ulaşan demiryolu hattında silah taşımacılığı kısıtlı olarak kullanıldığından tayıareler, ilave depo yerleştirilmek suretiyle Güney Macaristan'da Romanya ve Sırbistan sınırı yakınlarında Baile Herculane'den (Herkulesbad) kalkıyordu. Ancak zaman zaman kayıplar veriliyor ve iki ulusun pilotları idaresinde yaklaşık 510 km ve 7 saatlik uzun uçuşlar yapılarak Edirne'ye ve oradan da Yeşilköy'e gelinmek zorunda kalınıyordu. Bu süreçte Romanya,

¹⁴⁵ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 78.

¹⁴⁶ Kurter, *Cilt II (1914-1916)* a.g.e., s. 78-79.

¹⁴⁷ Kurt,Korkmaz, a.g.e., s. 178.

Bulgaristan ya da Sırbistan tarafından tayyare ve paketlenmiş tayyare malzemelerine el konuluyordu. Almanya, Mart 1915'ten itibaren 16 adet çift kişilik çift satırlı Rumpler BI tayyaresi hibe etti. Bu tayyareler ile sivil tayyareci ve montaj personeli de gönderildi. Almanya eş zamanlı olarak 22 adet çift kanatlı Albatros BI'i de gönderdi. Ancak bu tayyarelerin sadece 18 tanesi İstanbul'a ulaşmayı başardı. Paketlenmiş tayyare malzemeleri de 1915 Temmuz'undan itibaren Bulgaristan tarafından teslim edildi. Bulgaristan, İttifak Devletleri'ne katıldıktan sonra tayyarelerin İstanbul'a taşınması, 1915 Kasım'dan itibaren demiryolu ve kısmen de deniz taşımacılığı vasıtasıyla oldu.¹⁴⁸



Şekil 2. Birinci Dünya Harbi'nin ilk aylarında Almanya'dan tayyare sevkiyatında takip edilen uçuş rotaları¹⁴⁹

1916 yılına bakıldığında¹⁵⁰, Türk cephelerinde zamanla tayyare sayısının ve buna paralel tayyare yedek malzeme ihtiyacının gittikçe arttığı görülmektedir. Sayısı artan tayyarelerin bakım ve onarımı için yeni yeni onarım ve bakım tesisleri açılmış ve hava teşkilatı giderek büyüyordu. Bu ihtiyaçları karşılamak için Harbiye Dairesinde 15 Şubat 1916 tarihinde hava işleri ile uğraşmak üzere 9'uncu Şube kuruldu. Ayrıca

¹⁴⁸ Lisec, a.g.m., s. 39.

¹⁴⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.79.

¹⁵⁰ 1916 yılı Osmanlı ordusu tayyare bölükleri teşkilatı için Ayrıca Bkz. Kurt,Korkmaz, a.g.e., s.181.

Başkumandanlık karargâhına bağlı 13'üncü (Umuru Havaiye) Şubesi genişletilerek müfettişlik oldu. Müfettişlik tümen kumandanlığı yetkisinde hava, balon birlikleri, hava, deniz, uçuş, uçaksavar, topçu, ölçme okulları; meteoroloji istasyonu ve fotometri şubelerinden oluşmuştu. 1916 yılı içerisinde yapılan teşkilat değişikliğinden biri de deniz tayyarelerinin onarımı ve bakım için Bahriye Nezareti bünyesinde bakım ve onarım tesislerinin bulunmaması, tayyarelerin uçuşa hazırlanması aşamasında zorluk yaşanmasına sebep oluyordu. Harbiye ve Bahriye Nezaretlerinin emrindeki hava birliklerinin Müfettişlik emrinde toplanıp bir elden kullanılması emredildi.¹⁵¹

1'inci ile 6'ncı Tayyare Bölükleri 5'inci Ordu emrinde Çanakkale'deydi. 2'nci Tayyare Bölüğü 6'cı Ordu emrinde Irak'ta bulunuyordu. 12'nci Tayyare Bölüğü 6'ncı Ordu, 13'üncü Kolordu emrindeydi. 3'üncü Tayyare Bölüğü ise Kuvayı Mürettebe'nin emrinde Maan'daydı. 4'üncü Tayyare Bölüğü Adana'da 4'ncü Ordu emrinde idi. 7'nci Tayyare Bölüğü ise Suşehri'nde 3'üncü Ordu emrinde idi. 8'inci Tayyare Bölüğü Ayastefanos'ta (Yeşilköy) Başkumandanlık Vekâleti emrinde olup 3'üncü Orduya gönderilmek üzere hazırlanmaktaydı. 9'uncu Tayyare Bölüğü Başkumandanlık Vekâleti emrinde İstanbul'daki hava savunması amacıyla Ayastefanos'ta (Yeşilköy) idi. 10'uncu Tayyare Bölüğü 2'nci Ordu emrinde Elâzığ'daydı. Uçuş Okulu ve Tayyare İstasyonu Başkumandanlık Vekâleti emrinde Yeşilköy'de, 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğü 4'üncü Ordu emrinde Filistin'deydi. 5'inci Tayyare Bölüğü ve Deniz Tayyare Müfrezesi İzmir'deydi. Kavak Tayyare Müfrezesi iki tayyaresi ile İstanbul Boğazı Kumandanlığı emrinde Kavak'ta ve bir deniz tayyaresi Ereğli'deydi. Sekiz tayyareli bir bölük Başkumandanlık Vekâleti emrinde Ayastefanos'ta idi. Ancak bu bölüğe henüz numara verilmedi. Beş tayyareli bir deniz Tayyare Birliği (Bölük) Çanakkale'de Boğazlar Genel Kumandanlığı emrinde bulunuyordu. 67 Hava İstasyonu ve bölüklerinde toplam olarak 81 tayyareci, rasıt ve 90 tayyare vardı.¹⁵²

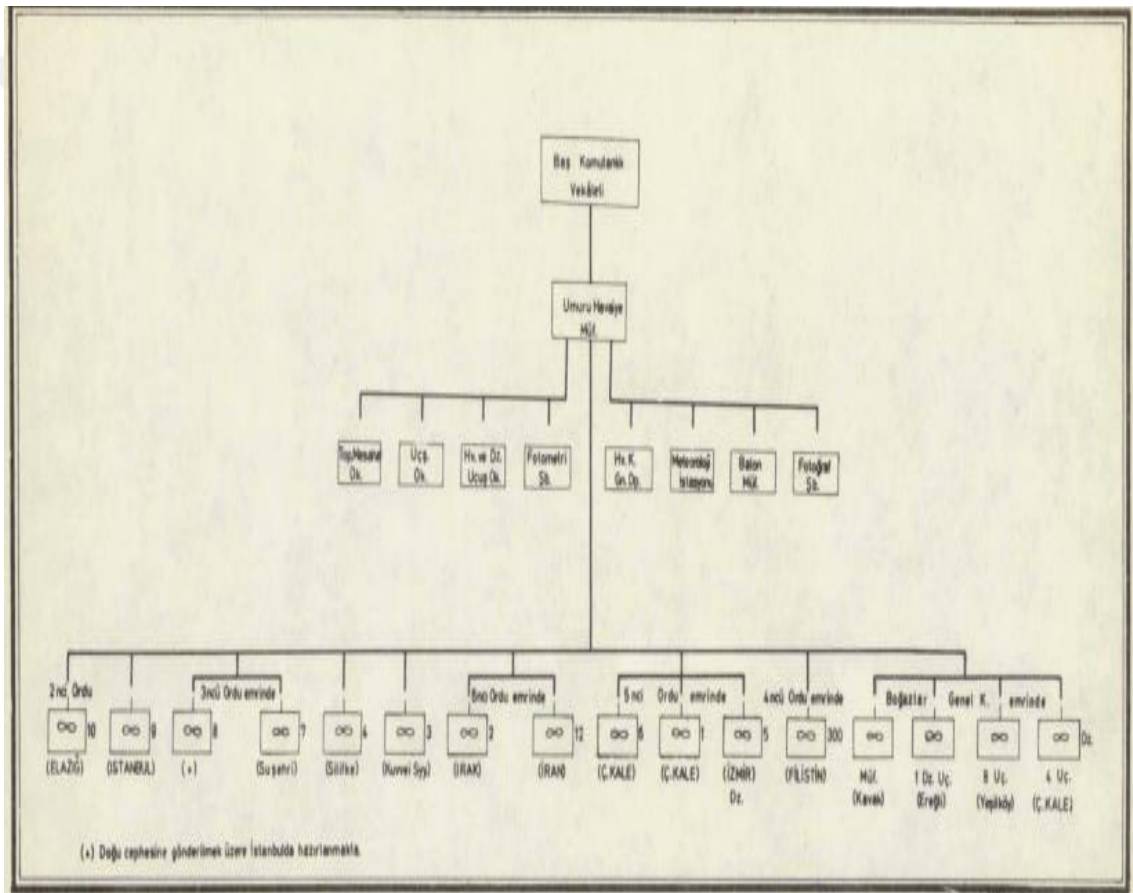
Müfettişliğin vazifesi hava birlik ve kurumlarının bütçesini hazırlamak, faaliyetlerini kontrol ederek denetlemek, hava birlikleriyle ilgili yasa ve yönetmelik çıkarmak, havacıların eğitim programlarını hazırlayarak havacılık gelişmelerini izlemektir. 1916 yılı başlarında okulun deposunda tayyarelerde silah olarak kullanılan 10'ar kg'lık bombalar

¹⁵¹ Göymen, a.g.e., s.68-69.

¹⁵² Göymen, a.g.e., s.69; Necmi Koral, Remzi Önal, Rauf Atakan, Nusret Baycan ve Selahattin Kızıllırmak, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, X'uncu Cilt*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1985, s. 312.

vardı. Yine tayyarelerde kullanılan 2.150 ok depo edilmişti. Bu yıl içerisinde Almanya'dan 10 motorsuz 30 motorlu harp tayyaresi gelmişti.¹⁵³

3 Aralık 1916 tarihinde yayımlanan¹⁵⁴ ve 7 Ocak 1917'te Bakanlar Kurulunca kabul edilerek yürürlüğe giren nizamnameyle, Umuru Havaiye Müfettişliği ile Umuru Havaiye Şubesinin ayrıntılı olarak teşkilat ve görevi belirlendi. Osmanlı ordusundaki hava birlikleri dört şubeye ayrıldı. Bu şubeler; tayyare kıtaları, balon kıtaları, fotogrametri ve fotoğraf kıtaları ve gözetleme birimlerinden oluştu. Umuru Havaiye Şubesi doğrudan Harbiye Nazırına bağlanırken, amiri Umuru Havaiye Müfettişi oldu.¹⁵⁵



Şekil 3. 1916 Yılında Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu¹⁵⁶

¹⁵³ Koral, Önal, Atakan, v.d., a.g.e., s. 392-393

¹⁵⁴ Bazı kaynaklarda 31 Aralık 1916 olarak geçmektedir. Bkz. Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951, s. 8-12; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 433-436.

¹⁵⁵ Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 180-181.

¹⁵⁶ Göymen, a.g.e, Kuruluş-2

Türk ordusunun Başkumandanlık karargâhındaki hava teşkilâtı harp esnasında durmadan gelişmiş ancak cephelerde muharebe eden kolordu ve ordu kumandanlıkları emrindeki tayyare bölükleri kudretsiz kalmıştı. Umuru Havaiye Müfettişliği, tümen yetkisinde olmakla birlikte emrinde tayyare, balon birlikleri, fotoğraf ve fotometri ile meteoroloji şubeleri bulunuyordu. Umuru Havaiye Müfettişliği ile Umuru Havaiye Şubesinin harpte vazifeleri, hava birliklerinin kullanılma, teşkilât ve gelişmesine ait hususlarda Başkumandanlık kurmay başkanına teklif yapmak, havacı personel işlemlerini yürütmek, hava birliklerine gerekli bütün avadanlık, işletme maddelerini, silâhları, bombaları, telsizleri ve fotoğraf takımları için ihtiyaçları tedarik ve ikmal etmekte. Başkumandanlığın emriyle Müfettişlikçe muhtelif cephelerdeki ordular emrine ve bazı bölgelere birer tayyare bölüğü verilmişti.¹⁵⁷

Tayyare bölüklerinin emrine verildiği birlikler ve yerleri şöyleydi:¹⁵⁸ Harp Tayyare Müfrezesi (Üç Albatros - C¹⁵⁹, iki Fokker¹⁶⁰ tayyaresi ile) Başkumandanlık Vekâletine bağlı olarak Yeşilköy'de 1'inci Ordu bölgesindeydi. 10'uncu Tayyare Bölüğü (5 Albatros - C) Elâzığ'da 2'nci Ordu emrindeydi. 7'nci Tayyare Bölüğü (4 Albatros – C) Suşehri'nde 3'üncü Ordu emrindeydi. 8'inci Tayyare Bölüğü (2 Albatros- C) 3'üncü Ordu emrine Giresun'a gönderilmek üzere İstanbul'da hazırlanmaktaydı. 4'üncü Tayyare Bölüğü (2

¹⁵⁷ Göymen, a.g.e., s.127

¹⁵⁸ 1917 yılı Osmanlı ordusu tayyare bölükleri teşkilatı için Ayrıca Bkz. Kurt,Korkmaz, a.g.e., s.183.

¹⁵⁹ Albatros Tayyaresi: Albatros tayyareleri, Fokker'in yanı sıra Birinci Dünya Harbi'nin en iyi bilinen Alman tayyareleridir. Ancak Fokker'den farklı olarak Albatros fabrikasının faaliyetleri öncelikle harp tayyarelerinin tasarımı ve üretimi ile sınırlı değildi. Savaş boyunca, silahsız eğitimler (B tipleri), silahlı iki koltuklu (C tipleri), deniz tayyareleri (W tipleri), zırhlı kara saldırı tayyareleri (J tipleri), bombardıman tayyareleri de dâhil olmak üzere neredeyse her hava hizmeti işlevini yerine getirmeyi amaçlayan tayyareler ortaya çıktı. Bunlar G tipleri ve ünlü Albatros D serisi tek koltuklu avcı tayyareleriydi. Riesenflugzeug veya dev tayyare dikkate değer bir istisnayı. Binlerce Albatros tayyaresi üretildi ve bunlar Alman ordu ve donanmasının savaştığı her cephede görev yaptı. Bugün sadece iki orijinal Albatros hayatta kaldı. İkisi de tek koltuklu D.Va savaşçıları olup biri Washington D.C.'deki Ulusal Hava ve Uzay Müzesi'nde, diğeri ise Canberra'daki Avustralya Savaş Anıtı'nda bulunmaktadır. Bkz. James Streckfuss, Albatros Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, 30-31), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

¹⁶⁰ Fokker Tayyaresi: Havacılığın öncüsü Anthony Fokker (1890–1939), I. Dünya Savaşı'ndan önceki yıllarda tayyareye olan ilgisini iletirmek için Hollanda'dan Almanya'ya göç etti. Zengin babasının maddi yardımıyla kendi tayyaresinin tasarımı denemeye başladı. Kısa süre sonra kendi kendine uçmayı öğrendi ve Berlin'in dışındaki Schwerin'de bir fabrika ve uçuş okulu kurdu. Fokker'in şansı, 1915'teki savaş sırasında arttı. Roland Garros'un Fransız tayyaresi de içinden ateş edilmesini sağlamak üzere pervane üzerinde bir kama sapırcı kullandı. Fokker'a kurulumu taklit etme görevi verildi. Fokker'in mühendisleri ilk çalışan kesici dişlilerden birini, bir senkronizasyon mekanizmasını geliştirdiler ve onu tek kanatlı tayyarelerden birine yerleştirdiler. Tayyarenin ve silahın kabulü, ilk gerçek savaş tayyaresi olan Fokker E.I "Eindecker"ın yani "tek kanat", "tek kanatlı tayyare") konuşlandırılmasına yol açtı. Alman avcı tayyaresinin Fransız ve İngiliz rakiplerini kasıp kavurduğu dönem olan "Fokker belası", E.I.'nin tanıtılmasıyla başladı. Bkz. James Streckfuss, Fokker Aircraft (Early Years, World War I), *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, 227-228), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Albatros C) Adana'da ve Ditmar av Müfrezesi (1 Albatros - C ve 2 Halberstadt - D¹⁶¹) Almanya'dan gelecek, 4'üncü Ordu emrindeydi. 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğü (5 Rumpler - C¹⁶², 1 Fokker - E, 2 Albatros - D) Remle'de 4'üncü Ordu emrindeydi. 3'üncü Tayyare Bölüğü (2 Albatros - C, 4 Parasol - E, 2 Albatros-B) Medine'de 4'üncü Ordu emrindeydi. 5'inci Tayyare Bölüğü (2 Albatros-C) İzmir'de 5'inci Ordu emrindeydi. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü İzmir'de 5'inci Ordu emrindeydi. 1'inci Tayyare Bölüğü (3 Albatros - C) Galata (Gelibolu Yarımadasında) alanında 5'inci Ordu emrindeydi. 6'ncı Tayyare Bölüğü (1 Halberstadt - D, 1 Fokker-E) Çanakkale'de 5'inci Ordu emrindeydi. 2'nci Tayyare Bölüğü (4 Halberstadt - D, 8 Albatros - C, 1 Fokker – E) Musul'da 6'ncı Ordu emrindeydi.¹⁶³ 12'nci Tayyare Bölüğü Irak'ta 6'ncı Ordu emrinde olup 13'üncü Kolorduya verilmişti. Alman Deniz Tayyare Bölüğü Çanakkale'deydi. Anadolu kavağı'nda Deniz Tayyare Bölüğü ise Boğazlar Genel Kumandanlığı emrindeydi. Ereğli'de Deniz Tayyare Müfrezesi bulunuyordu. 15'inci Tayyare Bölüğü Uzunköprü'de Başkumandanlık emrindeydi. Ayrıca emrinde iki ve daha fazla tayyare bölüğü bulunan orduların karargâhlarında birer tayyare kıtaat kumandanlığı bulunuyordu. 1917 yılında

¹⁶¹ Halberstadt-D: Alman tayyare üreticisi Halberstädter Flugzeugwerke firması geleneksel tek ve iki koltuklu tayyare serisini tasarladı ve üretti. 1916-1917 kışında, D.II tek koltuklu avcı tayyaresi, ilk jagdstaffeln'de (avcı filoları) Albatros D.II ile birlikte kullanıldı, ancak Albatros tercih edilen tayyare haline geldi ve Halberstadt kısa sürede cepheden kayboldu. Manfred von Richthofen, Albatros'unda alt kanat arızasının ardından bu tipi kısa bir süre kullandı. Şirketin asıl şöhreti iki koltuklu hafif otomobil serisi CL.II ve CL.IV ile ilişkilidir. CL sınıfı, başlangıçta daha büyük ve daha ağır C sınıfı iki koltuklu tayyareleri bombalama ve topçu tescil uçuşlarında koruyacak iki koltuklu bir refakat savaşçısı olarak tasarlandı. Bu görevle CL.II, 1917'de oluşturulan schutzstaffeln'i (koruma uçuşları) donattı. Birimler 1918'de schlachtstaffeln (savaş uçuşları) olarak yeniden tasarlandığında, rolleri de kara saldırısına çevrildi ve Halberstadt, biraz değiştirilmiş CL.IV'i çıkardı. Hem CL.II hem de CL.IV, yakın iletişim için tasarlanmış büyük, kuvvet benzeri bir kokpitte iki kişilik mürettebatı taşıyan tek bölmeli, Mercedes motorlu çift kanatlı tayyarelerdi. Pilot ve gözlemcinin her birinin birer makineli tüfeği vardı ve yer hedeflerine karşı kullanılmak üzere küçük miktarda bomba taşınyordu. James Streckfuss, Halberstadt Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, 288), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

¹⁶² Rumpler Tayyaresi: Alman havacılık şirketi, yüksek irtifa fotoğrafik keşif çalışmaları yapabilen tayyareleriyle dikkat çekti. Alman gözlem birimleri, Birinci Dünya Savaşı'nın son iki yılı boyunca Rumpler tayyaresini büyük avantajla kullandı. İtilaf savaş raporlarında Rumpler'dan sıklıkla bahsedilmiyordu. Çünkü Rumpler mürettebatı arasındaki yaygın uygulama, fotoğraf çekmek için hızlanmadan önce hatların kendi tarafındaki yüksekliğe tırmanmak ve hızla güvenli bir yere dönmektir. İtilaf pilotlarının çoğu böyle bir şeyle hiç karşılaşmadı. Bu kuralın istisnası, 1918'in ilk yarısında kazandığı 57 zaferle İtilaf aslar listesinin en üstüne yerleşen 56 Nolu Filo uçuş Kumandanı James McCudden'dı. McCudden, Alman keşif tayyarelerine saldırmak için yüksek irtifalarda pusuda yatma konusunda bir uzmanlığa sahipti ve skoru, hatların İtilaf tarafında ele geçirilen birkaç kişiyi de içeriyordu. Rumpler'ın üç ana ürününden biri genel amaçlı bir tayyare olan C.I, yüksekten uçan tayyare olarak ünlenen C.IV; ve C.IV'ün geliştirilmiş bir versiyonu olan C.VII. C.VII, yüksek irtifa operasyonları göz önünde bulundurularak tasarlanmış Maybach MB IV altı silindirli sıralı 240 hp motor kullanıyordu. Bu, önceki C.IV'de kullanılan Mercedes'e göre bir gelişmeydi. Rumpler mürettebatı, görevleri gereği, daha önce insanoğlunun ulaşamadığı yüksekliklere çıkma cesaretini gösteren hava mürettebatı için koruyucu giysiler ve solunum cihazlarının geliştirilmesinde insan kobay olarak da görev yaptı. Rumpler'ın silahları pilot için senkronize bir Spandau (Alman yapımı makineli tüfek) silahından ve gözlemci için döner bir halka üzerine monte edilmiş bir Parabellum (bir tür hafif fişek) silahından oluşuyordu. Bazen dış raflarda da küçük bir bomba yükü taşınyordu. Bkz. James Streckfuss, Rumpler Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. II, 543), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

¹⁶³ Keyüsk, Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 21-23.

cephelerdeki bölük veya müfreze sayısı 18'e ulaşmıştı. Alman tayyare bölükleri tayyare, tayyareci, İdarî personel, bakım ve yedek malzeme açılarından çok kuvvetliydi. Ancak Türk tayyare müfreze ve bölükleri her açıdan zayıf ve vazife yapamaz durumdaydı. Bu durum ordu kumandanlıkları tarafından Başkumandanlık Vekâletine duyurulmuş, Başkumandanlık Vekâleti de tayyare birliklerinin durumunu düzeltmek için 4 Aralık 1917'de Alman Orduları Başkumandanlığına teklifte bulunmuştu. Bu teklifte Akdeniz ile Kafkas ve Elcezire cephelerinde düşman hava kuvvetlerinin hava üstünlüğünü sağladığı ve Türk tayyarelerinin bu cephelerde vazife yapamaz duruma düştükleri belirtilmiş ve Türkiye'ye tayyare, malzeme ve personel gönderilmesi istenmişti.¹⁶⁴

29 Ekim 1918'de Umuru Havaiye Müfettişliği, Kuva-yı Havaiye Müfettiş-i Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği) oldu ve bu müfettişliğe tayyare, balon, rasadat-ı havaiye ve tayyare topçu kumandanlıkları bağlanmıştır.¹⁶⁵ Cephelerdeki kumandanlıklar emrine verilen tayyare bölükleri, Hava Kıtaat Kumandanlığı olan birliklerde kıtaat kumandanlıklarına, olmayan birliklerde ise doğrudan doğruya Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliğine bağlıydı. Irak'ta 6'ncı Ordu, Filistin'de Yıldırım Ordular Grubu, Çanakkale ve Ege dolaylarında 5'inci Ordu ve doğu bölgesinde Doğu (Şark) Ordular Grubu Kumandanlıkları emrinde birer tayyare kıtaat kumandanlığı vardı. Tayyare kıtaat kumandanlıkları, harekât bakımından emrinde bulundukları ordular grubu veya ordu kumandanlıklarına bağlıydı. Tayyare, yedek malzeme, yakıt, uçucu, bakım personeli, tayyare bakım ve onarımı için lüzumlu ihtiyaçların tedarik ve ikmali bakımından Başkumandanlık Karargâhı emrindeki Genel Müfettişliğe bağlı bulunuyorlardı. Harbin devam ettiği sıralarda rasadat-ı havaiye (meteoroloji) teşkilâtının önemi gün geçtikçe artmıştı. Zira bu teşkilâttan sadece havacılık bakımından değil, ordu ve deniz kuvvetlerinin harekâtında da büyük yararlar sağlanıyordu. Doğu Ordular Grubu tayyare bölükleri tarafından gösterilen lüzum üzerine Diyarbakır, Elâzığ, Sivas ve Giresun istasyonlarına önem verilmişti. Irak cephesindeki uçaksavar müfrezesi emrine de bir istasyon bağlanmış ve ayrıca Antalya'da bir istasyon kurulmuştu. Bu istasyonlar Başkumandanlık emrinde olarak kara, hava ve deniz birlik ve müesseselerine hizmet ediyordu. Karadeniz'de nakliyat yapan gemilerin seyirlerini kolaylaştırmak ve Karadeniz, Marmara ve Ege denizinde vazife yapacak deniz tayyarelerine günlük hava durumunu bildirmek amacıyla Sinop, Kerembe Burnu'nda, Zonguldak, Ereğli, Melen Çayı ve

¹⁶⁴ Göymen, a.g.e., s.128-131.

¹⁶⁵ Keyüsk, Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 251-252; Rifat Uçarol, *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)*, "y.y": "yay.y", 1988, s.34.

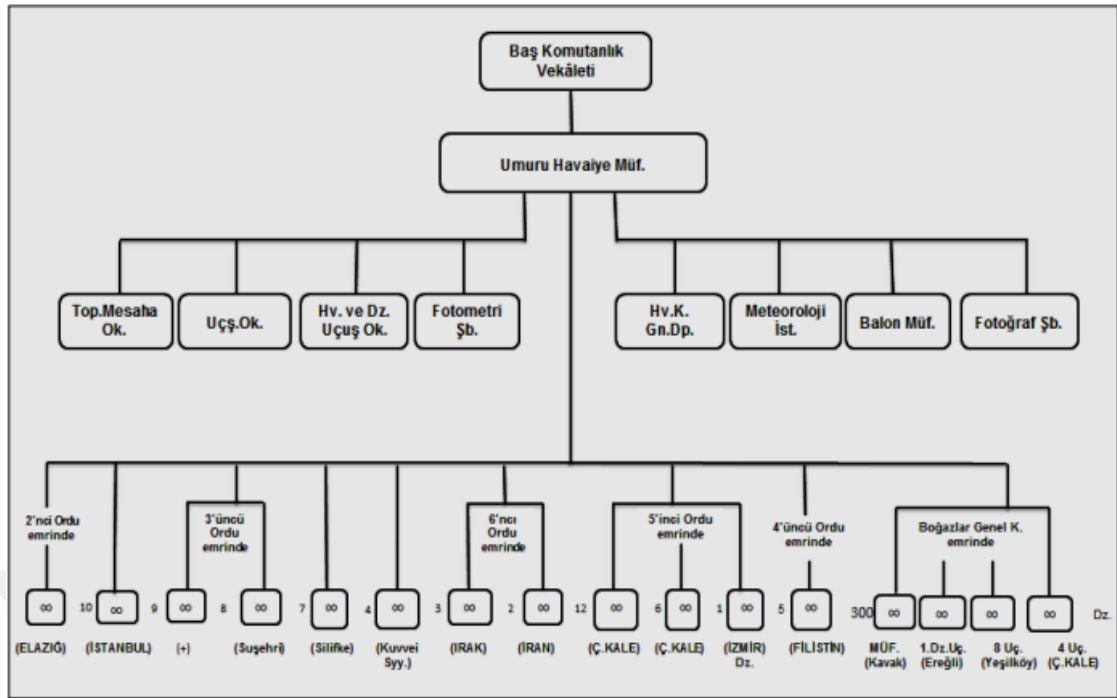
Sakarya Nehri ağızları dolaylarında Kefken, İğneada, Vaniköy, Bandırma, Çanakkale, Ayvalık'ta ve İzmir kıyılarında meteoroloji istasyonlarına ihtiyaç duyulmuştu. Filistin ve Irak'ta muharebe eden Türk ordularının bölgelerinde de meteoroloji istasyonları kurulmuştu. Artan bu istasyonlardan önemli meteorolojik bilgilerin merkeze Başkumandanlık karargâhına ulaştırılması zorlaşmıştı. Bu sebepten Musul ve Kudüs'te birer ara istasyonu kurulmak suretiyle, bölgelerdeki istasyonların verdiği haberler burada toplanıp kıymetlendirildikten sonra bildirilmesi gerekenler merkeze ulaştırılıyordu. Harbiye Nezareti meteoroloji istasyonlarına daha sonra bulundukları yerlere nazaran numara verilmişti.¹⁶⁶

Birinci Dünya Harbi sırasında askerî havacılıkta en büyük sorunun, yakıt ikmali ile yedek malzeme yani joistik destekte yaşandığı görülmüştü. İkmal maddeleri İstanbul'da depolanıyordu. Bunların Irak, Hicaz ve Kafkaslar gibi cephelere gönderilmesi 3-4 aylık bir süreyi buluyordu. Demiryolu hattı bulunmayan bölgelerde develer, at arabaları, öküz arabaları ve yük kamyonları ile hizmet veriliyordu. Bu dönemde yaşanan önemli meselelerden biri de Almanların yedek malzeme ve tayyare göndermeden önce parasını talep etmesi idi.¹⁶⁷

Birinci Dünya Harbi'nde Ege ve Doğu Akdeniz'deki hava harekâtında etkili olan Türk tayyare birlikleri şunlardır: Çanakkale'de 1'inci ve 6'ncı Harp Tayyare Bölükleri ile Alman Deniz Tayyare Müfrezesi, İzmir'de 5'inci Tayyare Bölüğü, 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü ve 12'nci Harp Tayyare Bölüğü görev yaptı. Adana'da 4'ncü Tayyare Bölüğü ile Mersin Alman Deniz Tayyare Müfrezesi görev yaptı. Türk askerî havacılık teşkilatı, harp boyunca gelişmeye devam ettiğinden bazı tayyare bölüklerinin görev yerlerinde zamanla değişiklik olduğu görülmüyordu.

¹⁶⁶ Göymen, a.g.e., s 212-213.

¹⁶⁷ Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s. 39; Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, 2. (b.s), İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2016, s.51.



Şekil 4. 1918 Yılı Başlarında Türk Havacılık Teşkilatı ve Yerleşke Durumu¹⁶⁸

1.2.2.2. Almanya

Almanya harbin başında 15 büyük hacimli güdümlü balona sahip olup bunları, stratejik bombardıman ve uzak keşif, görevlerinde kullandı. Fransa ve İngiltere'deki birçok şehir (Paris ve Londra dâhil), büyük hacimli Zeppelin güdümlü balonlarıyla bombardıman edildi. Harbin başında Alman tayyare endüstrisinin oldukça ilerlemiş olduğu ancak kalite bakımından Fransızların gerisinde kaldığı anlaşılmıştı.¹⁶⁹

Almanya, Birinci Dünya Harbi patlak vermeden önceki son birkaç yıllık barış döneminde bir hava kuvveti teşkil etmeye başlamıştı. Başlangıçta hava kuvvetlerini oluşturan iki tür birim vardı. Bu birimler iki kişilik tayyarelerle donatılmış Sahra Uçuş Kısmı ve mühtahkem bir garnizona bağlı benzer bir kuvvet olan Müstahkem Mevki Uçuş Kısmı idi.¹⁷⁰

¹⁶⁸ Kurt, Pehlivan ve Korkmaz, a.g.e., s. 18

¹⁶⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.38-39.

¹⁷⁰ Streckfuss, James, German Air Service (Luftstreitkräfte, World War I). *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, s. 254), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Alman Hava Kuvvetleri, harbin ilk yıllarında altışar tayyareden oluşan filolar şeklinde teşkilatlandığı gibi otuz üç sahra ve dörder tayyareden ibaret sekiz adet müstahkem mevki filosu oluşturuldu. Bu filolarda toplam 258¹⁷¹ tayyareden oluşan bir kuvvet teşkil edildi. Alman ordusu; Taube, Pfalz, Albatros, Fokker, AEG, LVG, Aviatik ve Rumpler tipi tayyarelerle cephelerde yer almıştı. Harbin başında Almanya'da on yedi tayyare fabrikasında, 150.000 işçi faal olarak görev yaptı. Alman hava harp sanayisinin harp boyunca 48.537 tayyare ile 42.100 motor imal ettiği görüldü. Harbin sonlarında 325 tayyare bölümü içinde 5.000 tayyaresi vardı. Harp sırasında Alman Hava Kuvvetleri 15.906 personelini kaybetti.¹⁷²

Birinci Dünya Harbi sırasında, Alman İmparatorluk Deniz Hava Servisi ise dokuz deniz tayyaresinden 1.500'den fazla tayyareye kadar (hava gemileri hariç) büyüdü. Hava mürettebatı, 20 subay pilottan 2.100'den fazla subaya ve 14.000 kara personeli tarafından desteklenen personele yükseldi.¹⁷³ Şubat 1916'da Ortadoğu'da Türk kuvvetlerine hizmet etmek için doğrudan Alman Genelkurmayına bağlı Paşa Tayyare Bölükleri oluşturuldu. 1917 Nisan'ında Mezopotamya'daki Paşa Bölükleri genişleyerek 301-305 Tayyare Bölümü olarak bölümlendi.¹⁷⁴ Alman hava kuvvetlerinin bu gücüne bakıldığında müttefiki olan Osmanlı Devleti'ne yaptığı yardımların ne kadar cüz'i rakamlar olduğu görülebiliyordu.

1.2.2.3. Avusturya-Macaristan

Avusturya-Macaristan Hava Kuvvetlerinin Kumandanlığını savaş zamanı Albay Emil Uzelac üstlendi. Hem pilot hem de mühendis olmasının yanı sıra organizasyon açısından da yetenekli olan Uzelac, Hava Kuvvetlerini imparatorluğun sonuna kadar varlığını sürdürecektir son derece etkili bir savaş gücüne dönüştürmeyi başardı. Avusturya-Macaristan, tıpkı Alman müttefiki gibi iki cephede savaşmak zorunda kaldı. Savaştığı cepheler kuzeyde Rusya ve güneyde İtalya idi. Avusturya-Macaristan'da faaliyet gösteren tayyare ve havacıların, hava savaşlarının yapıldığı dağlık arazinin zorluklarına

¹⁷¹ Filolardaki toplam tayyare sayısı 238 olarak verilmiştir. Bkz. Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.39.

¹⁷² Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.166; Grattan, a.g.e., s.17-33; Munson, a.g.e., s.11; Kurt,Korkmaz, a.g.e.,s . 171.

¹⁷³ Paul E. Fontenoy, German Imperial Naval Air Service, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*,(Vol. I, s. 255-256), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002, s. 256.

¹⁷⁴ Ian Sumner, *German Air Forces 1914-18*, Newyork: Osprey Publishing, 2005, s. 6-7.

dayanabilmeleri için sağlam olmaları gerekiyordu. Çoğu zaman zorunlu iniş, rakip havacıdan daha ölümcüldü. Deniz operasyonları da aynı derecede tehlikeliydi. Zayıf görünümlü Lohner uçan tekneleriyle Pola'daki donanma hava istasyonundan Adriyatik'i geçerek önemli bir hedef olan Venedik'e gidiş-dönüş düzenli yolculuklar yapıyordu. Habsburg İmparatorluğu'nun yıkılması ve savaşın sona ermesiyle Avusturya-Macaristan, hava kuvvetlerini dağıtmak zorunda kaldı.¹⁷⁵

Avusturya-Macaristan ordusunun Birinci Dünya Harbi'nin başında 40 tayyaresi ve 85 eğitimli pilotu vardı. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun havacılık endüstrisi zayıf olduğu için envanterindeki tayyareler genelde Fransız yapımı idi.¹⁷⁶ Orduda bulunan Fransız yapımı tayyareler, harp sırasında Alman menşeli tayyarelerle değiştirilmişti. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun hava sanayii zayıf olmasına rağmen harp boyunca 5.431 adet tayyare ile 4.346 motor üretti.¹⁷⁷ Üretilen tayyare ve motor sayısına dair Streckfuss'un verdiği rakamlar ise şöyleydi: “*Avusturya-Macaristan'ın havacılık üretiminde çalışan işçi sayısı istikrarlı bir şekilde artarak 1914'te 1.400'den Ekim 1918'de 12.000'e çıktı. Bu 12.000 işçi, ordu için 4.768, donanma için 413 tayyare ve 4.900 motor üretmeyi başarmıştı.*”¹⁷⁸ Havacılık endüstrisinin zayıf olduğu belirtilen Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun ürettiği tayyare miktarına bakıldığında Osmanlı Devleti'nin bu konuda ne kadar geri kaldığı net bir şekilde görülebilecektir.

¹⁷⁵ James Streckfuss, *Austria-Hungary, AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol I, s.50-51), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002, s.50-51.

¹⁷⁶ John H. Morrow, *The Great War In The Air Military Aviation from 1909 to 1921*, Tuscaloosa: The University of Alabama Press, 2009, s. 46.

¹⁷⁷ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.39, Munson, a.g.e., s.11.

¹⁷⁸ James Streckfuss, *Austria-Hungary*, a.g.m, s. 50.

2. BÖLÜM

TAYYARE RAPORLARININ YAZILMA TARZI HAKKINDA KAİDELER VE ASKERÎ KEŞİFLER

2.1. ASKERÎ KEŞİFLERİN FENN-İ HARB VE ASKERÎ COĞRAFYA İLE İLİŞKİSİ

Askerî keşifler yani istikşâfât-ı askeriyye,¹⁷⁹ tarihin ilk dönemlerinden itibaren devletlerin düşmanları hakkında bilgi edinme ihtiyacına binaen ortaya çıkmıştır. Düşmanın ne, nasıl, nerede, ne zaman, neyi kiminle yapmış olduğu vs. sorulara verilecek cevapları aramak amacıyla süvarinin icra ettiği istikşâfât ve neticesinin belli bir tertip ve muntazam bir formda raporlanarak askerî yetkililere sunulması süreci, askerî keşifler olarak karşımıza çıkmaktadır. Askerî keşifler, askerî harekâtın sevk ve idaresi için oldukça önem arz etmektedir. Burada “askerî coğrafya” ve “fenn-i harp” kavramı karşımıza çıkmakta olup birbirleriyle ilgilidir. Teknolojinin gelişimi ile birlikte tayyareler de bu faaliyette yerini almıştır.

Fenn-i harp, mevcut vasıtaları muharebede kullanma sanatı yani “harbin sevk ve idaresi”dir.¹⁸⁰ Orduların harekete geçirilmesi ve yerleştirilmesinde iki kavram bulunmaktadır. Tabiye, eldeki canlı ve cansız vasıtaların düşman karşısında maksada göre yerli yerine konması ve onların istihdam ve kullanılmasıdır. Sevkül ceş ise bu kuvveti herhangi bir tabiye vazifesine hazırlayan harekâttır.¹⁸¹ “Strateji” terimi, Osmanlı askeri düşüncesine geçerken “Sevkül ceş”, “Taktik” ise “Tabiye” olmuştur.¹⁸²

¹⁷⁹ İstikşâf ve İstikşâfât-ı Askeriye: Keşif ve tahkik etmeye çalışma, etraf ve teferruatını ortaya çıkarma, düşman ordusunun veya mevkillerinin vaziyetini anlamaya çalışma, düşmanın bulunduğu mevzii, araziye ve alınan tertibatı öğrenme. Bkz. Ebubekir Eraslan, “İstikşâf, İstikşâfat, İstikşâfi, İstikşâfi Görüşme”, *Türk Dili*, 69 (827), 84-85, 2020.

¹⁸⁰ Clausewitz, Carl Von, *Harp Üzerine Birinci Cilt*, (H. Fahri Çeliker, Çev.), (2.bs.), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1991, s. 77-78.

¹⁸¹ İsmail Berkuk, *Mekteb-i Harbiye’de Tedris Edilmek Üzere Hazırlanmış Olan Tabiye Notları Cild I Cüz I*, [Ankara]: Mekteb-i Harbiye Natbaası, 1340, s. 49.

¹⁸² Cem Atılğan, “Dönem Fenn-i Harbi Açısından Bir Emrin Anatomisi: Hatt-ı Müdafaa Yoktur, Sath-ı Müdafaa Vardır. O Satih Bütün Vatandır...” *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 20 (34), 2022, s. 141.

Dolayısıyla sevk ve idare safhalarından strateji (sevkül ceyş), muharebeyi hazırlar, taktik (tabiye) ise icra eder.¹⁸³

Askerî coğrafya ise ülkeleri coğrafi, iktisadî, siyasî ve sevkül ceyşi (strateji) vaziyetleriyle birlikte inceleyerek harekât sahneleriyle coğrafi arızalarını harbin sevk ve idaresi bakımından kıymetlendirme sanatıdır.¹⁸⁴ Gerek süvari keşifleri gerekse tayyare keşifleriyle elde edilen askerî istihbaratlar ki bunlar askerî harekât alanındaki coğrafi vaziyete dair bilgiler olduğu gibi, sevk ve idareyi etkileyen düşmana dair tüm bilgilerdir. İşte bu istihbaratlar kumandanlar tarafından kıymetlendirilerek harp sanatı/fenn-i harp safhaları olan taktik ve stratejinin harpte iyi organize edilmesine vesile olurlar.

Özetle keşifle ve çeşitli araçlarla elde edilen bilgiler ışığında, coğrafi vaziyet de dikkate alınarak muharebenin yapılacağı bölgeye ordunun tüm unsurları yerleştirilir ve en uygun taktik seçilerek “harp sanatı” icra edilir.

2.2. ASKERÎ HAVACILIĞIN GELİŞMESİ İLE ASKERÎ KEŞİFLERİN BALON VE TAYYARELERLE YAPILMASI

Askerî havacılığın henüz gelişmeye başladığı dönemde yazılan “İstikşâfât-ı Askeriyye” adlı eser, bizlere askerî keşifler hakkında önemli bilgiler vermektedir. Tabiye bakımından arazinin durumunu ve tabiatını bilmek, arazinin tetkik edilmesi bakımından oldukça önemlidir. Bu yüzden subayların bu konuda bilgi ve iktidar sahibi olmaları gerektiğinden bahsedilmektedir. 18. yüzyıla kadar arazinin tetkik ve keşif edilmesinin önemli görülmediği, icra edilen muharebelerde sadece müstahkem mevkiin zapt ve savunmasıyla sınırlı kalındığına değinilmiştir. Eserde, harp usulünü değiştiren Büyük Frederick’in yeni bir meslek oluşturduğu ve generallerine talimat vererek arazinin harp esnasında keşif veya tetkik edilmesinin önemli olacağını ifade ettiği belirtilmektedir. Ayrıca Napolyon’un da arazinin tanınması için haritadan araziye tetkik ve hızlı bir keşifle tetkiklerini bitirerek uygulamaya geçtiğine değinilmektedir. Gelecek muharebelerde ateşli silahların etkisiyle keşiflerin yakından icra edilmesinin mümkün olamayacağı, dolayısıyla

¹⁸³ Ahmed Nihad, *Askerî Coğrafya 1341-1342 Tedrisatı Notları*, [Ankara]: Mekteb-i Harbiye Matbaası, 1341, s. 8-9

¹⁸⁴ Ahmet Suat Ener, *Süel Coğrafya: Süel Coğrafyaya Giriş, Trakya Cephesi, Ege ve Akdeniz Cephesi, Suriye Cephesi, Kafkasya ve İran Cephesi*, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1951, s. 1

yapılan keşifler ile oluşturulan haritalardan, çeşitli araçlarla alınan istihbarat bilgilerinden ve balonlarla yapılan gözetlemelerden yararlanılarak arazinin tanınmaya çalışılacağından bahsedilmektedir.¹⁸⁵ Dolayısıyla yapılan keşiflerle arazi üzerinden elde edilen bilgilerin daha sonra kullanılmak üzere kayda alınmasının önemine değinilmektedir. Harp teknolojilerindeki gelişim, bilgi toplama araçlarının da dönüşüm ve gelişimini zorunlu kılmaktadır.

Orduların harpte istihbarat elde etme işi, karada süvari tarafından yapılırken askerî havacılık alanında da gelişmeler kendisini göstermişti. Bilimsel anlamda Montgolfier kardeşler (Joseph ve Etienne) Fransa'da 1783'de ısıtılan havayla doldurdukları bir balonu uçurmayı başarmışlardır. Bu başarı neticesinde balonla uçuş tekniğinde gelişme oldu. 18. yüzyıl sonundan itibaren balonlar, 19. yüzyıl muharebelerinde taşıma ve keşifte kullanılmıştır.¹⁸⁶

İnsan taşıyan bir balonun ilk askeri kullanımı, 2 Haziran 1794'te¹⁸⁷ Kaptan Jean-Marie Joseph Coutelle'nin Fleurus Muharebesi'nde gözlem yapmak için yükselmesiyle gerçekleşmiştir. Havadan hafif araçlar, havacıların her iki ordu için de casusluk yapmak üzere bağlı balonlar kullandığı Amerikan İç Savaşı da dâhil olmak üzere diğer çatışmalarda da tekrar uygulamaya geçmiştir. Fakat balonların askeri açıdan zirveye ulaşması Birinci Dünya Harbi'nde gerçekleşecektir.¹⁸⁸

Güdümlü yani kabil-i sevk balonlar, 1901'den itibaren çoğalarak mükemmel hale gelmiştir. Muhtelif şahıslar tarafından icra edilen seyahatler neticesinde Almanların Kont Zeplin'in planına göre büyük zeplinler yaptığı görüldü. Bu şekilde havadan hafif araçlarla uçuş keyfiyeti halledilmişti. Havadan ağır araçlarla uçuş da Wright kardeşlerin yaptıkları tayyareyi uçurmalarıyla başarılmış oldu.¹⁸⁹ Amerika'da Orville ve Wilbur Wright

¹⁸⁵ Miralay Şevki, *İstikşâfât-ı Askeriyye*, (3. bs.), İstanbul: Mekteb-i Fünûn-ı Harbiye-i Şâhâne Matbaası, 1320 (1904), s. 3-6.

¹⁸⁶ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt I (1910-1914)*, (3. bs.), Ankara: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s.17-18; Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı (1909-1913)*, Ankara: Hv. Bas. ve Neş. Md. lüğü, 1974, s.1.

¹⁸⁷ Sam Hager Frank, *American Air Service Observation In World War I*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, The University Of Florida, Ann Arbor, 1961, s. 9; Güvenbaş, a.g.e., *Hava Fotoğrafçılığı*, s.57.

¹⁸⁸ James Streckfuss, *Balloons, AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, s. 67), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

¹⁸⁹ "Tayyarecilik Tarihi", *Türk Hava Mecmuası*, 20, 21, 1927.

kardeşlerin, ilk motorlu tayyareyi 17 Aralık 1903'de sembolik olarak uçurmalarıyla birlikte havacılığın başladığı, kısa zamanda gelişme gösterdiği görülmüştü.¹⁹⁰ Bir insanda göz ne ise bir ordu için tayyare de o demektir. İlk icat edildiklerinde, sadece havadan karaya bakarak düşmanı keşfe yarayacağı düşünülmüştü. Ancak zaman geçtikçe tayyareler çok gelişmişti.¹⁹¹ 1911'de Osmanlı-İtalyan Harbi'nde ilk defa kullanıldıktan sonra bütün devletler onu üretmeye başlamıştı.¹⁹²

O dönemde tayyarenin süvariye kıyasla çok hızlı olması sebebiyle çok daha faydalı olduğu anlaşılmaya başlamıştı. Bu sayede bir tayyareci, yürüyüş olarak bir günlük yolda bulunan düşmanın yaklaştığını, 20-30 dakika içerisinde karargâha bildirebilirdi. Ayrıca süvarinin keşif görevini yaparken karşılaştığı birçok engel (düşmanın öncü kuvveti, örtme hizmeti, zincir hatları, işgal edilen nehir mecralarıyla örtülü vadiler vb.) tayyareler açısından sorun teşkil etmeyecekti. Tayyarenin gözetleme ve keşfine mani olan şey sadece hava muhalefeti idi.¹⁹³ Böylece gelecekte tayyarelerin müthiş bir muharebe vasıtası ile keşif kolu olabileceği ve kendi birliğine birçok yarar sağlayacağı¹⁹⁴ öngörülmüştü. Zira arazinin durumu, yaklaşma yolları, akarsu ve dağlar gibi coğrafi durum, meskûn mahaller, ormanlar vb. duruma göre harekâtı planlamak ve tedbirler almak önem arz etmekteydi.¹⁹⁵

Tayyarelerin yeni bir teknoloji olarak ortaya çıkması ve ilk olarak Osmanlı-İtalyan Harbi'nde kullanılmaya başlanmasıyla bu makinanın askerî keşif ve gözetleme potansiyeline odaklanılmıştı. Kumandanların yapacağı analizlerde doğru kararlar verebilmesi için gerek arazi gerekse düşman kuvveti hakkında bilgi toplanması gerekmektedir. Bu vazife döneminde atlı süvariler ile yapılmaktayken tayyarelerin sahneye çıkmasıyla keşif faaliyeti havadan da yapılmaya başlanmıştı. Özellikle arazi hakkındaki bilgi, düşman kuvvetinin miktarı ve yaklaşma yolları ile haritaların

¹⁹⁰ Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Cilt I, Birinci Kitap*, Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 1950, s. 10; "Harb Tayyareleri", *Türk Hava Mecmuası*, 17, 12, 1927; *Hava Kuvvetlerinin Yüzüncü Yılında Hava Harp Okulu*, İstanbul: Hava Harp Okulu Yayınları, 2011, s.2; Kurter, *Cilt-I (1910-1914)*, a.g.e., s. 21-23.; Kural, a.g.e., s.1.

¹⁹¹ *Tayyareciliğin Elif Besi*, Ankara: Türk Tayyare Cemiyeti, 1927, s. 24.

¹⁹² "Harb Tayyareleri", *Türk Hava Mecmuası*, 17, 13, 1927.

¹⁹³ Ahmed Zeki Paşa, *Âlem-i İslâm'da Tayyarecilik: "Muyar" Abidesinin Resm-i İftitahında İrad Olunan Nutka Muhtevidir*, (Fuat, Mütercim), Matbaa-i Bahriye, 1328 (1912), s.32

¹⁹⁴ Ahmed Zeki Paşa, a.g.e., s. 47.

¹⁹⁵ Ayrıntısı için Bakınız, Miralay Şevki, *İstikşâfât-ı Askeriyye*, (3. bs.), İstanbul: Mekteb-i Fünûn-ı Harbiye-i Şâhâne Matbaası, 1320 (1904)

oluşturulmasında hava keşiflerinden de yararlanılmıştı. Tayyare keşfinin yeni olduğu dönemlerde konuya tereddütle yaklaşanların fikirler ise zaman içerisinde değişecekti.

Wright Kardeşlerin 1903 yılında geliştirdiği tayyarenin kameralarla donatılması, tayyareyi Birinci Dünya Harbi'nin kilit istihbarat kaynağı haline getirecekti. Tayyareler sayesinde düşmanın askerî dağılımları, tahkimatları ve savaş alanları fotoğraflanmış ve kumandanlara harekât planı oluşturmada en önemli istihbarat kaynağı sağlanmıştı.¹⁹⁶

2.3. ASKERÎ KEŞİFLERDE TAYYARECİ VE RASITIN ROLLERİ

Askeri havacılığın gelişmeye başladığı dönemde, tayyareyi uçuran kişi olarak makinist veya tayyareci kelimesi kullanılmaktaydı. Tayyaredaki özel yerlerine oturan makinist ile keşif zabiti, tayyarenin hareketinden sonra geçtiği yerdeki araziye gözden geçirirlerdi. Keşif zabiti “rasıt” anlamına gelmekteydi. Rasıtın görevi ise harita üzerinde belirlenen noktayı tespit ederek raporların tanzimini, krokilerin ve gördüğü şeylerin fotoğrafının çekilmesini sağlamaktı.¹⁹⁷

Tayyareci, tayyarenin sevk ve idaresiyle meşgul olacağından, sadece keşif amacıyla erkân-ı harp bir zabitan görevlendirilmişti. Tayyare ile 1000 metre civarındaki irtifadan düşman kıtaatı çok iyi görülebilmekteydi. Özellikle şose (yol) üzerinde hareket eden kıtaatin takım ve bölükleri arasındaki aralıklardan hareket etmekte olan kuvvetin miktarını anlamak mümkündü. Bir tayyareci düşmanın ateşine hedef olmaksızın gerektiğinde 500-600 metre irtifaya kadar inerek araziye keşfedebilmekteydi.¹⁹⁸ Tayyare keşfinin sağlıklı bir şekilde icra edilebilmesi rasıtın tayyareciye yardım etmesiyle mümkündür.

Rasıtın sonraki dönemlerde sorumluluklarının daha da arttığı görülmüyordu. Bunlar arasında keşif uçuşları hazırlamak, yön belirlemede tayyareciye yardım etmek, filo uçuşları sırasında diğer tayyarelerle irtibatta bulunmak, düşman tayyarelerine dikkat ederek kaçırmamak, zor durumlarda bile keşif yapabilmek, keşif hususlarını önemine göre tasnif ederek neticesini kumandanlığa bildirmek, tayyareci ile birlikte mevcut

¹⁹⁶ Güngör Şahin, Süfyan Kadir Kıvam, “Askerî Harekâtın Evrimi ve İstihbarat, Gözetleme, Keşif Faaliyetlerinin Değişen Araçları”, *SAVSAD*, 31(2), 272-273, 2021

¹⁹⁷ Ahmed Zeki Paşa, a.g.e., s.38-39

¹⁹⁸ Midhat Nuri, *Vasâ'it-i Tayarân*, Dersaadet: (Matbaa-i Osmaniyye), 1330, s. 8-9

silahları kullanmak, hava muharebeleri yaparak bomba atmak, tayyaredaki telsiz, telgraf veya telefon malzemesi ile işaret aletlerini kullanmak, hava fotoğrafları çekmek ve resim raporlarının tamamlanmasını sağlamak, tayyarecinin fennî vazifesine yardımcı olmak sayılabilir.¹⁹⁹ Bir rasıtın bir tayyareyi yere indirebilecek tayyarecilik bilgi ve becerisine sahip olması ve mutlaka zabıt olması gerekmektedir.²⁰⁰ Ayrıca rasıt, isabetli karar alabilecek seviyede olgunlaşmış fikri yapıya sahip olmalıydı. Aksi takdirde hızla muhakeme yapamaz, inisiyatif olarak istenen yer ve zamanda doğru kararlar uygulamaya geçemezdi.²⁰¹ Rasıtın görevlerinin çok daha önemli olduğu ve birçok özellik ve faaliyetinin rasıttan beklenildiği görülmektedir.

2.4. TAYYARE KEŞFİNDE RAPOR TUTMANIN ÖNEMİ VE HARP TARİHİ YAZIMINA KATKISI

Rasıtın vazifeleri arasında yer alan tayyare raporlarının düzenlenmesi işini, belli bir usul ve kaideye göre yapmak, keşif raporlarının kumandanlar tarafından kıymetlendirilmesinde oldukça önemli görülmektedir. Keşif raporundan faydalanarak askerî harekâtın planlanması, harekâtın sevk ve idaresinde yerinde kararlar alınmasını sağlandığı gibi, gelecekte harp tarihi yazımına da kaynak teşkil etmektedir. Nitekim harp tarihi yazımı konusunda 1909, 1916, 1917 ve 1928 yıllarında yayınlanan talimatnameler, harp ceridesinin tanzim şekli ve yazımı ile harp vesikaları dosyalarının tutulması hakkındadır. Bu talimatnamelere göre her askeri kıtaatın, seferberlik başlangıcından sonuna kadar askerî harekât hakkında alınan emirler ile icra edilen tüm faaliyetleri içeren bir “harp ceridesi” tutmaları gerekmektedir. Bu ceridelerin format ve ölçüleri ile defter şeklinde ve ciltli olması karara bağlanmıştır. Harp sırasında yazılan bu ceridelerdeki bilgilerin doğru ve objektif olarak yazılmasına dikkat edilmesi gerektiğine dair vurgu yapılması, gelecekte harp tarihi yazıcılığına kaynak teşkil etmesi arzusundandır. 1916 tarihli talimatta, hafızanın gün geçtikçe farklı tesirler altında kalması sebebiyle hadiselerin farklı şekiller alabileceği ve bilgi kaybının olabileceğinden bahsedilmektedir. Başarısızlıkların sebeplerini gizlemek, tahrif etmek yasaklanmıştır. Ceride tutulması esnasında abartma, tahrif ve değiştirme gibi işlemlerin yapılması durumunda, diğer

¹⁹⁹ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, *Tayyare Keşfi*, (Yzb. Ahmed Midhad, Çev.), Dersaadet: Askeri Matbaa, 1339 (1923), s. 5.

²⁰⁰ Miralay Muzaffer, *Kuva yı Havaiye Rehberi*, İstanbul: Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Talim ve Terbiye Dairesi, 1926, s. 19.

²⁰¹ Yücel Öztürk, “Bir Mesleğin Evrilişi: Rasıtlık” *The Journal of Academic Social Science Studies*, 13(80), 487, 2020.

“Raporların tarz-ı tahriri hakkında kavaid” başlığı, tayyare keşif raporlarının nasıl yazılması gerektiği konusunda açıklayıcı bilgiler vermektedir.

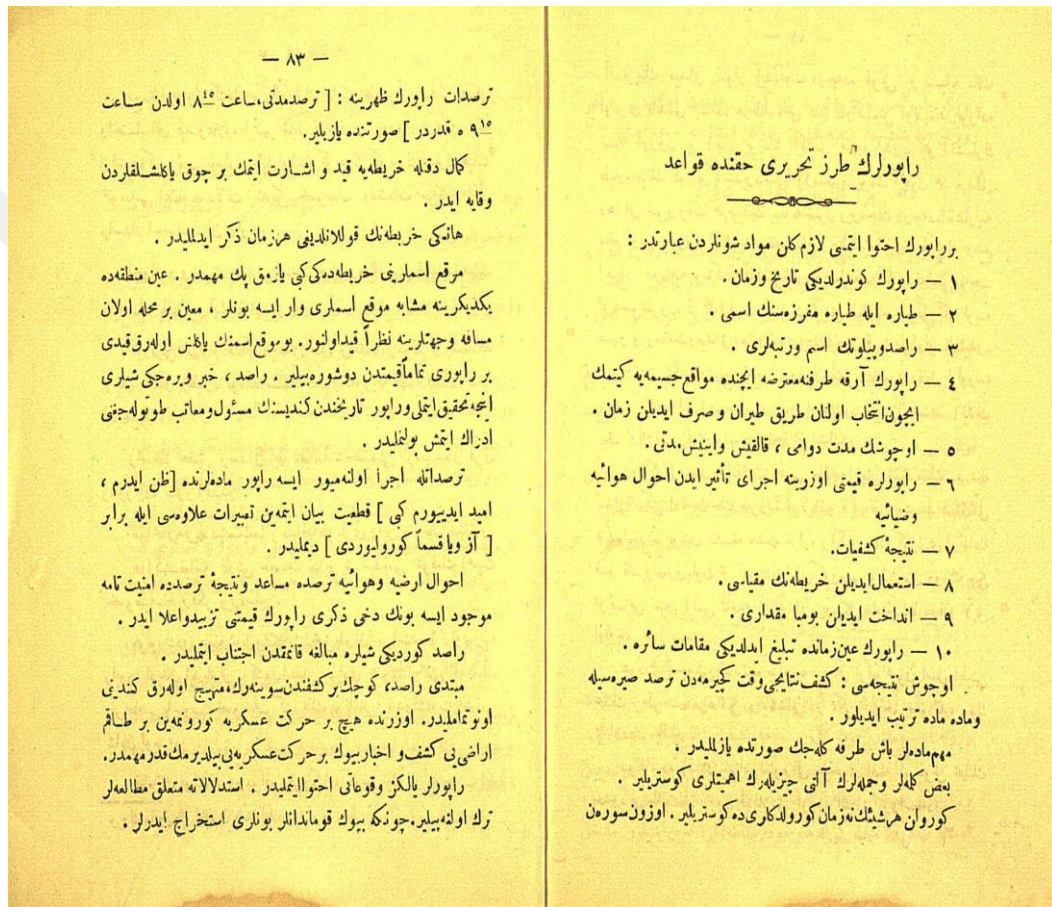
Eserde, tayyarenin keşif ve gözetleme, nakil ve muhabere ile harp aleti olarak üç temel görevi icra ettiğini belirterek, tayyare keşfine ilişkin ayrıntılı bilgiler sunmaktadır: İcra edilen keşifte tutulan raporun bazı özelliklere sahip olması gerekmektedir. Raporda; gönderildiği tarih ve zaman, tayyare ile tayyare müfrezesinin ismi, rasıt ve pilotun isim ve rütbeleri, raporun arka yüzüne izlenen yol ve sarf edilen zaman, uçuşun kalkış ve iniş zamanları, uçuşu etkileyen hava ve ışık durumu, keşfin sonuçları, keşifte kullanılan haritanın ölçeği, atılan bomba miktarı, raporun tebliğ edildiği makamlar gibi bilgiler bulunmak zorundadır. Keşfin sonuçlarının vakit geçirmeden gözlem sırasına göre madde madde düzenlenip arz edilmesi gerekmektedir. Önemli konuların raporda ilk maddelere yazılmalı ve önemli hususların altı çizilmelidir.²⁰⁴

Rapora yazılan bilgiler tayyare keşfinin sağlıklı olarak değerlendirilmesinde önem arz eden hususlardır. Raporu değerlendirecek olan kumandan en temel bilgilerden başlayarak raporun içeriğini kıymetlendirmektedir. Yapılan keşfin süresinin kullanılan haritaya da yazılması (tarassud müddeti, saat 8.30 evvelden saat 09.15'e kadardır gibi) yapılabilecek yanlışların önüne geçecektir. Raporda mevki isimlerini haritadaki gibi yazmak önemlidir. Aynı bölgedeki benzer mevki isimleri belirli bir yere olan mesafe ve yön belirtilerek yazılmalıdır. Mevki isminin yanlış kaydedilmesi hazırlanan tayyare keşif raporunun kıymetini düşürebileceği gibi yanlış değerlendirmelere de yol açabilir. Bu anlamda rasıt rapordan kendisinin sorumlu olduğunun bilinciyle hareket etmelidir. Rasıtın emin olamadığı konularda, “zannediyorum”, “ümit ediyorum”, “az veya kısmen görülyordu” gibi kesin ifade bildirmeyen tabirler kullanması daha uygun bir yöntemdir. Hava durumu ve arazinin durumu açısından tayyare keşfine uygun bir durumun olması ve bunun raporda belirtilmesi tayyare keşfinin kıymetini artırmaktadır. Rasıt gördüğü şeyleri abartmadan olduğu gibi rapora aktarmalıdır. Tayyare keşfi tecrübesi olmayan rasıtlar yapılan bir keşif sonrası heyecana kapılmamalıdır. Askerî hareketi bildirmek kadar üzerinde hiçbir askeri hareket olmayan arazilerin bildirilmesi de önemlidir. Tayyare keşif raporlarında yalnızca görülenler aktarılmalı, değerlendirmeye girilmemelidir. Raporların değerlendirilmesi büyük kumandanların görevidir.²⁰⁵ Özellikle rasıtın sadece

²⁰⁴ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, *Tayyare Keşfi*, (Yzb. Ahmed Midhad, Çev.), Dersaadet: Askeri Matbaa, 1339, s. 82.

²⁰⁵ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, *a.g.e.*, s. 83.

gördüğünü aktarması ve değerlendirme işine girmemesi gerektiği vurgulanmaktadır. Mevki isimlerinin haritaya göre tanımlanarak aktarılması ve görülen / görülmeyen askerî hareketliliğin bildirilmesi önem arz etmektedir. Raporda ifade edilen kelimelerin çok dikkatli seçilmesi gerektiği üzerinde önemle durulmaktadır. Bu durum bir muharebenin kaderini değiştirecek boyutta olabilir. Örneğin İngiliz tayyarecilerin “hiçbir şey gözlenmedi” ifadesinin “mayın görülmedi” olarak değerlendirilmesi sebebiyle İngiltere Çanakkale Boğaz Harbi’nde tarihinde görmediği büyük yenilgilerinden birisini almıştır.²⁰⁶



Şekil 5. “Raporların tarz-ı tahriri hakkında kavaid”²⁰⁷

Rasıta, yapılan uzun tayyare keşiflerinde raporlarda duygu ve düşüncelerini eklemesi tavsiye edilmektedir. Bu husus özellikle büyük bir arazide görülüp açıklanması mümkün olmayan küçük askerî hareketliliğe dairdir. Böyle bir durum hakkında rasıtın görüşünün komuta heyetine fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir. Rasıtın görerek aktardıkları

²⁰⁶ Emin Kurt, “Çanakkale Deniz Savaşı’nın Kapanmayan Hesabı Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, Yıl: 20, Sayı: 32, 207-208, 2022.

²⁰⁷ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e.,s. 82-83

ile yaptığı şahsi değerlendirmenin raporda bariz bir şekilde ayırt edilebilecek şekilde yazılması gerekmektedir. Yapılan hava muharebeleri ile düşmanın etkili savunma atışları da rapora eklenmesi gereken hususlardır. Hava keşfine karşı düşmanın aldığı tedbirin şiddeti, o mevkiin önemi hakkında da bir fikir verebilecektir. Uçuşu etkileyen motor durması ve diğer etkenlerin de rapora eklenmesi elzemdir. Keşfi yapılan arazi aksamının haritasının yapılarak keşfin bu harita üzerine işlenmesi de tavsiye edilmektedir. Düşman kıtaatının haritalar üzerinde işlenerek gösterilmesinin harp tarihi yazımı ile büyük manevralarda fayda sağlayacaktır.²⁰⁸ Rasıtın açıklanması mümkün olmayan konularda rapora kendi görüşünü aktarırken dikkatli olması gerektiği vurgulanmaktadır. Rasıtın görüşlerinin karar verecek olan komuta heyetine fayda sağlayacağı değerlendirilirken, düşmanın yapacağı hava savunma tedbirlerinin de bilgi sağlayacağı belirtilmektedir.

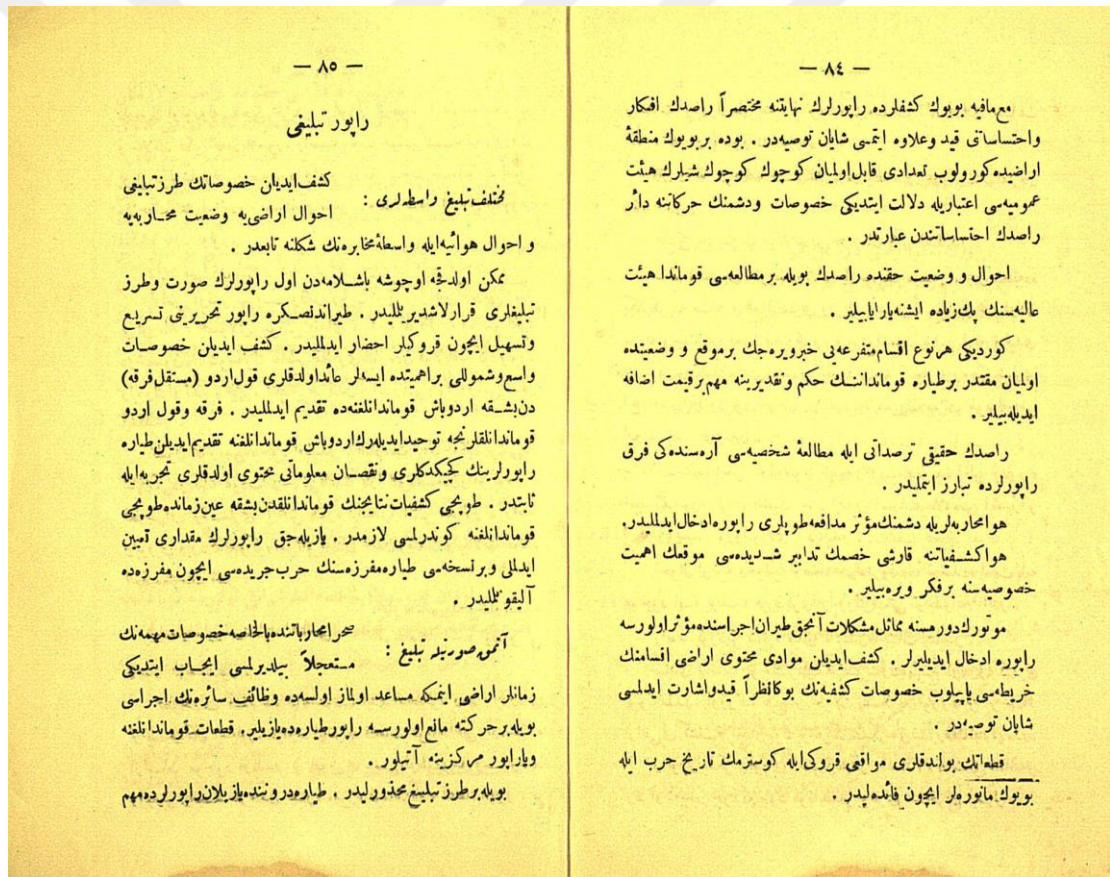
Tayyare keşfi ile oluşturulan raporların tebliğ edilmesinde arazinin, muharebenin ve havanın durumu ile haberleşme aracının şekline göre değişiklik göstermektedir. Uçuşa başlanmadan önce raporların nasıl ulaştırılacağı önceden belirlenmelidir. Uçuştan sonra rapor yazımını kolaylaştırmak için krokiler önceden hazırlanmalıdır. Keşfedilen hususlar geniş kapsamlı bir öneme sahipse ilgili kolordu (ya da bağımsız tümen) ile ordu başkumandanlığına takdim edilmelidir. Tümen ve kolordular tarafından birleştirilerek ordu başkumandanlığına ulaştırılan raporlarda bilgi kayıplarının yaşandığı tecrübe ile sabittir. Topçu birliklerine dair keşfin ayrıca topçu kumandanlığına da gönderilmesi gerekmektedir. Yazılacak raporların miktarı belirlenmeli ve bir nüshası da tayyare müfrezesinin harp ceridesi için oluşturulmalıdır. Sahra muharebelerinde özellikle tespit edilen bilginin önem ve aciliyeti ve arazinin tayyare inişine müsait olmaması durumlarında raporlar tayyarelerde yazılır ve tayyareden kıtaat kumandanlığına ve rapor merkezine atılır. Bu tarz bir tebliğin mahzurlu olduğu açıktır. Tayyarede yazılan raporlarda önemli maddeler unutulabilmektedir.²⁰⁹

Raporların uçuş sırasında sakın bir şekilde oluşturulmasının mümkün olmaması, rasıt ile pilotun havada keşif hakkında uzun boylu konuşamaması sebebiyle bu raporların çok sağlıklı olmadığı ifade edilmektedir. Ayrıca tayyareden atılan raporlar kaybolabilmektedir. Tayyareden rapor atılmadan önce yer tayininin iyi yapılması gerekmektedir. Şoşelerin birleşme yerleri tayyareden rahat görülebilmektedir. Orman, su

²⁰⁸ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e., s. 84.

²⁰⁹ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e., s. 85.

ya da mahsulatı büyümüş bir tarla içerisinde düşecek rapor zayı olabilmektedir. Raporun hemen bir muhabere atlısı tarafından arattırılıp buldurulması temin edilmelidir. Tayyarenin inişine müsait bir yer olması temenni edilse de raporların ulaştırıldığı yerde telefon muhaberesinin mevcut olması önemlidir. Karanlık basmadan tayyarenin birliğine dönüş yapılması gereklidir. Rapor verildikten sonra rasıt, basılan fotoğraflara ve duruma göre değişiklikler hakkında bilgi verir. Fotoğraf keşiflerinde birliğe (hava meydanına) döndükten sonra fotoğraf raporları düzenlenir. Tayyare meydanları ile kıtaat kumandanlığı arasında telefon, otomobil vs. gibi araçlarla irtibat mevcut olmalıdır. Raporlar rasıt tarafından tayyare müfreze kumandanlığına verilir.²¹⁰ Tayyarenin inişini müteakip raporun kıta veya tayyare müfreze kumandanlığına ulaştırılması işinde motorlu bisikletlerin de kullanıldığı Fotoğraf 1'de görülen fotoğraftan anlaşılmaktadır.²¹¹

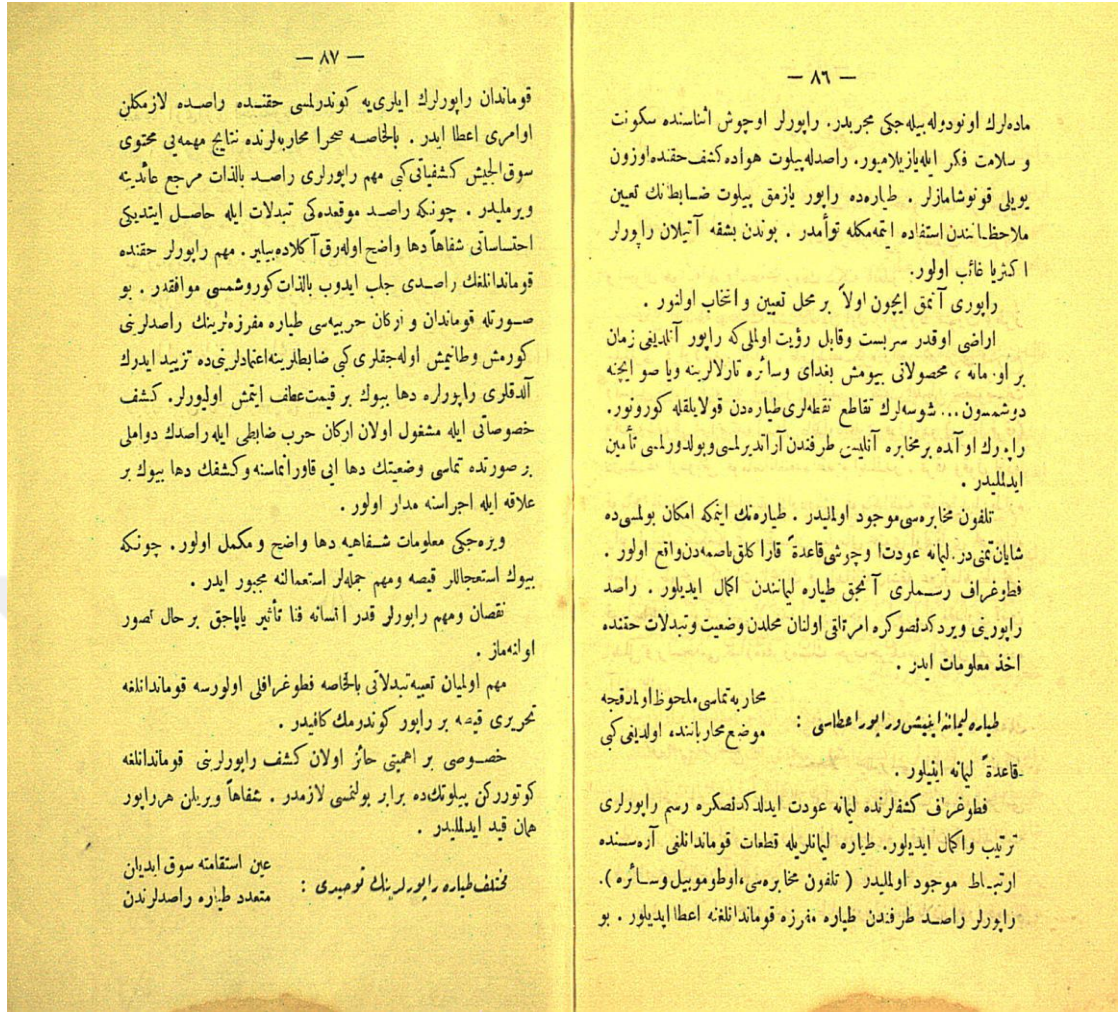


Şekil 6. Rapor Tebliği: Muhtelif Tebliğ Vasıtaları, Atmak Suretiyle Tebliğ²¹²

²¹⁰ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e.,s. 86.

²¹¹ ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 15-7

²¹² Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e.,s. 84-85.



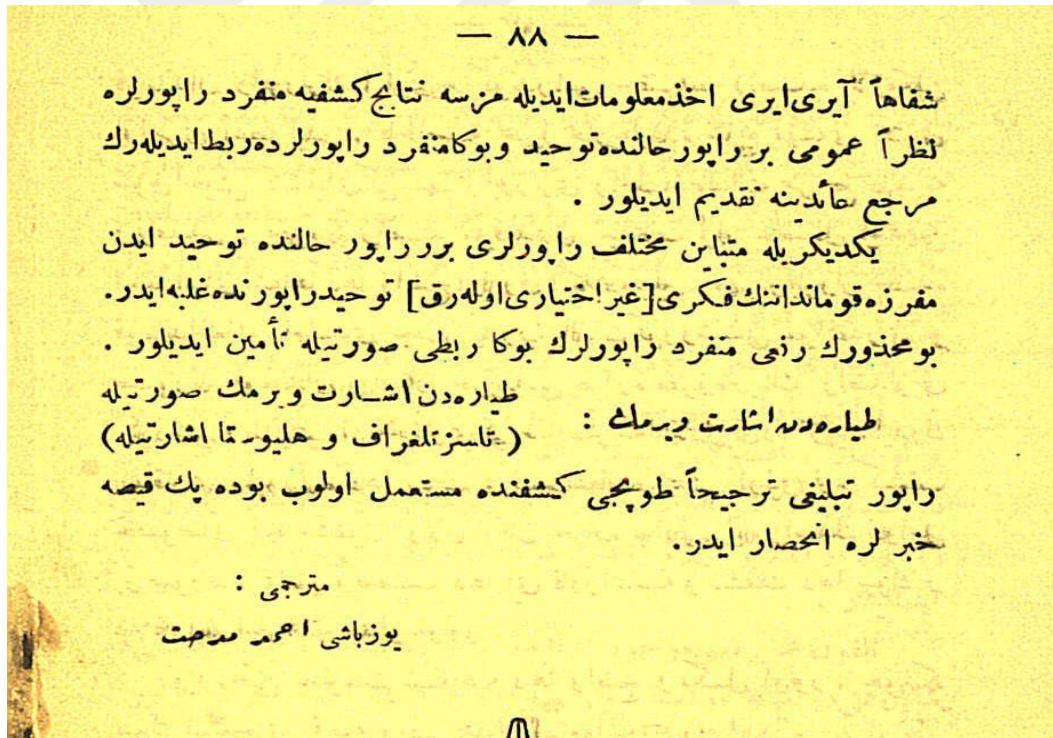
Şekil 7. Tayyare limanına iniş ve rapor itası, muhtelif tayyare raporlarının tevhid²¹³

Müfreze kumandanı raporların gönderilmesi gereken yerler hakkında rasıda gerekli emirleri verir. Özellikle sahra muharebelerinde düşman harekâtı gibi önemli sonuçları içeren tayyare keşiflerini rasıt ilgili makama bizzat vermelidir. Çünkü rasıt mevkide meydana gelen değişikliklerle ilgili görüşlerini şifahi olarak aktarabilir. Önemli tayyare keşiflerinde kumandanlığın rasıtı bizzat çağırarak görüşmesi uygundur. Bu sayede komuta heyeti rasıtı tanımış olacakları gibi zabitanlarına itimatlarını da artırarak aldıkları rapora daha büyük bir önem vermiş olacaklardır. Tayyare keşfini değerlendiren komuta heyeti ile rasıtın sürekli temasta olması, durumun daha iyi kavranmasına ve değerlendirilmesine fayda sağlayacaktır. Acil olarak istenen raporlar kısa ve hızlı olarak hazırlanmaktadır. Bu anlamda rasıtın vereceği şifahi bilgiler de değerlendirmeye katkı

²¹³ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e., s. 86-87.

sağlayacaktır. Önemli tayyare keşiflerinde rasıt ile birlikte pilotun da kumandanlığa gitmesi gereklidir. Şifahen verilen her bilgi hemen kayıt edilmelidir.²¹⁴

Özellikle rasıtın görüşleri komuta heyetinin değerlendirmesinde önem arz etmektedir. Hızlı ve kısa olarak oluşturulan raporlar şifahi arzlarla desteklenmektedir. Aynı yönde gönderilen rasıtların raporların birleştirilmesinde de gerekli dikkatin gösterildiği görülebilmektedir. Aynı yönde sevk edilen tayyare rasıtlarından şifahen ayrı ayrı bilgi alınamazsa keşif sonuçları genel bir rapor olarak hazırlanır ve diğer münferit raporlar da bu genel rapora eklenir. Birbirine uymayan muhtelif raporları birleştiren müfreze kumandanının oluşturduğu raporda belirttiği görüşü esas alınır. Ancak oluşabilecek mahzurların önlenmesi için münferit raporlar da genel rapora eklenir. Ayrıca özellikle topçu keşfinde kullanılan ve kısa bilgileri içeren rapor tebliği de tayyareden işaret vermek suretiyle yapılmaktadır.²¹⁵ Bu yöntem daha çok topçu atışlarının yönlendirilmesi amacıyla kullanılmaktadır.



Şekil 8. Tayyareden işaret vermek²¹⁶

²¹⁴ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e., s. 87.

²¹⁵ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e., s. 88.

²¹⁶ Kuva yı Havaiye Müfettişliği, a.g.e., s. 88.



Fotoğraf 1. Yere İnen Tayyareci Motorlu Bisikleti Yardımıyla Hamil Olduğu Raporu Mıntıka Kumandanına Ulaştırması (Almanca: İnen piyade tayyarelerden gelen raporlar motosiklet sürücüsü tarafından bölüm kumandanına iletiliyor)²¹⁷

²¹⁷ ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 15-7

3. BÖLÜM

EGE VE KIYILARINDAKİ HAVA HAREKÂTI 1914-1918

3.1. ÇANAKKALE VE KIYILARINDAKİ HAVA HAREKÂTI VE ALINAN SAVUNMA TEDBİRLERİ

3.1.1. Tarafların Hazırlıkları ve Hava Güçleri

Çanakkale Cephesi'nin İngilizlere göre açılış nedeni Boğazları açarak, karışıklık içerisinde bulunan Çarlık Rusya'nın ihtiyacı olan harp silah araç ve gereçlerini ulaştırmak, Arapların çekingen davranışları ile İtalyanların kuşkularına son vermek ve Mısır tehlikesini de ortadan kaldırmaktı. Ayrıca Karadeniz'deki kapalı kalmış olan 120 adet ticari geminin serbest kalarak Akdeniz'e çıkması ile Anlaşma devletlerinin de Rusya'nın yiyecek ve yem ambarlarından faydalanmasını sağlamaktı. Osmanlı Devleti'ne göre Çanakkale Cephesi'nin açılış nedeni ise Ruslara cephane, araç, gereç ithali yolunu açmak, Asya ile Avrupa arasındaki Osmanlı ulaştırmasını kesmek ve neticesinden faydalanmaktı. Ayrıca İstanbul civarında diğer harekât alanlarına kuvvet sevkine engel olmak, Harbin durdurulması amacıyla Osmanlı Hükümeti'ni baskı altına almak, tarafsız olan Balkan Devletlerini harbe dâhil ederek İtilaf Devletleri'ne katılmaya zorlamaktı.²¹⁸

Osmanlı Devleti'nin seferberliği ile birlikte 4 Ağustos'ta Boğazlar kısmen kapatılarak tesis edilecek mayın hatlarında ticari gemiler için geçit bırakıldı. Birinci mayın hattı, 22 mayınla Selanik mayın gemisi tarafından kuruldu. Rumeli kıyısında bir geçit yeri bırakılarak Boğaz kısmen kapatılmış oldu. 5 Ağustos'ta İstanbul'dan mayın yüklü olarak gelen Giresun gemisinden Selanik mayın gemisine 26 mayın aktarıldı. Ertesi günü bunlarla ikinci mayın hattı kuruldu. Gerekli zaman geçitlerin kapatılması için de 22 mayına ihtiyaç olduğu Bahriye Nezaretine bildirildi.²¹⁹ Alman kruvazörlerinden Goeben ve

²¹⁸ Şükrü Erkal, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi V Cilt Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914-9 Ocak 1916)*, 2 (b.s), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2002, s. 21.

²¹⁹ Saim Besbelli, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII. Cilt, Deniz Harekâtı*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1976, s.95-96.

Breslau'nun 10 Ağustos 1914'te Boğaz'a girerek Çanakkale'ye gelmelerinden sonra, İngiliz kruvazörleri bunları izledi ve 11 Ağustos'ta Çanakkale Boğaz önüne geldi.²²⁰ Bu durum dikkatleri Boğaz savunmasına çekti. 15 Ağustos'ta İntibah mayın gemisi 40 adet mayınla üçüncü hattı kurdu.²²¹ Ağustos ortalarında Boğaz savunmasıyla ilgili üç mayın hattı kurulmuş durumdaydı.

Bu arada Limni, Midilli, İmroz, Bozcaada ve İzmir Körfezi'ne kadar uzanan sahil boyunca İtilaf harp gemileri devriye geziyorlardı. Ayrıca bu adalara askerî malzeme, silah, cephane ve asker yığınağı yaparak, cepheden uzak ve güvenilir bir sığınak yani üs olarak kullanmayı planlıyorlardı. Başbakan Venizelos'un idaresindeki Yunan Hükûmeti, Taşoz, Limni, Midilli adaları ile o sıralarda yönetimleri altında bulunan Bozcaada ve İmroz'u İtilaf Devletlerinin hizmetine vermiş, onlar da bazı adaları deniz üssü, bazılarını ise hem deniz üssü hem de hava meydanı olarak kullanmak üzere harekete geçmişlerdi.²²²

İtilaf Devletleri Limni Adası'nda Mondros Limanı'nı işgal ederek burayı üs şeklinde kullanmaya başlamışlardı. Osmanlı Başkumandanlığı ise seferberliğin ilk günleri Atastefanos'ta hazırlanan tayyarelerden ikisini İzmir'e birini de Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı emrine göndermişti. Fakat tayyareci sayısının yetersizliği ve tayyarelerde oluşan arızalardan dolayı geri çağırılmışlardı.²²³ Bunun üzerine Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığına bu kez de bir deniz Nieuport 6H²²⁴ tayyaresi verilerek Üsteğmen Fazıl'ın idaresinde 17 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale'ye ulaşmıştı. Ancak

²²⁰ Muhterem Saral, Alpaslan Orhon ve Şükrü Erkal, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915) V. Cilt I. Kitap*, Hülya Toker (Güncelleyen), Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2012, s. 38.

²²¹ Besbelli, age., s. 99.

²²² Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2009, s. 13

²²³ İhsan Göymen, *Birinci Dünya Harbi IX ncu Cilt Türk Hava Harekâtı*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Daire Başkanlığı Yayınları, 1969, s. 25

²²⁴ Nieuport H6 Tayyaresi: Bir kişilik deniz keşif ve eğitim tayyaresi olup 100 beygir gücündedir. Gnome motora sahip olan tayyare silahlıdır ve 3000 metreye kadar çıkabilmektedir. Ayastefanos (Yeşilköy) Tayyare Mektebi Müdürü Fransız Binbaşı De Goys'un önerisi üzerine Levaussaur isimli Fransız pilot tarafından biri tek, diğeri iki kişilik iki Nieuport deniz tayyaresi Haziran 1914 tarihinde İstanbul'a getirilerek gösteri uçuşu yapmıştır. Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı Devleti'nin genel seferberlik ilanından sonra Fransız havacılar tayyareleri İstanbul'da bırakarak ülkelerine dönmüşlerdir. Her iki tayyareye Osmanlı Hükûmetince el konulmuş ve iki kişilik Nieuport 7H tayyaresine "Mahmut Şevket Paşa" ismi verilmiştir. Çanakkale Muharebeleri sırasında Çanakkale Deniz Tayyare Müfrezesi'nde görevlendirilen bu tayyareler 1915 yılı sonlarında hizmet dışı bırakılmıştır. Uçak Albümü 1912-2009, Hv.K. Basımevi, Ankara, 2009, s. 9.

gönderilen tayyarenin deniz tayyaresi olduğu belirtilmediğinden, şehrin yakınlarında hastane tepesinde bir iniş alanı hazırlanması yoluna gidilmiş ve deniz tayyaresi için herhangi bir tedbir alınmamıştı. Gelen deniz tayyaresi Nara Burnu'na bağlanarak burada bir koruma hangarı olmadığından geceyi açıkta geçirmişti. Sadece üzeri örtülerek korumaya alınmıştı.²²⁵ Tayyarenin Çanakkale'ye gelişi ile birlikte boğaz haricinde, Limni ve Bozcaada'daki İngiliz donanma ile diğer tesis ve kuvvetlerinin havadan keşfi için gerekli hazırlıklar başladı.²²⁶

19 Ağustos'ta Başkumandanlık, Çanakkale bölgesinde tayyare ile keşif yapılmasını emretti.²²⁷ 5 Eylül 1914'te yapılan ilk keşif uçuşu, Bozcaada ve Limni istikametinde icra edildi. Bu keşifte, boğazın 10 mil açıklarında Merkep Adaları kuzeybatısında Basilisk modelinden iki adet İngiliz muhribi görüldü. Bunlar boğazdan çıkan iki nakliye gemisini durdurarak denetleme yapıyordu. İmroz istikametindeki Weymouth Kruvazörü, tayyareyi görünce seyre başladı. Limni istikametinde Defence sınıfında bir kruvazörün daha bulunduğu tespit edildi. Mondros Limanı istikametinde yapılan uçuş sırasında tayyarede buji arızası meydana geldiğinden geri dönmek zorunda kalınmıştı. Bozcaada'nın güneybatısında bir kruvazör ile iki muhrip olmak üzere üç harp ve yükü olmayan bir nakliye gemisinin daha olduğu görüldü. Uçuş müddeti 1 saat 10 dakika olup irtifa 500 metre idi. İcra edilen ilk hava keşfiyle İngiliz donanmasının boğaz haricinde devriye gezerek boğaza girip çıkan gemilere yanaşarak kontrol ettiği anlaşıldı.²²⁸

Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı tarafından yaptırılan keşiflere göre de 23 Ağustos 1914'te İmroz ve Bozcaada civarındaki İngiliz ve Fransız harp gemisi sayısının 14'e yükseldiği bilgisi veriliyordu.²²⁹ Nieuport 6 H deniz tayyaresiyle yapılan bu ilk hava keşfi neticesi, aslında malumun ilanı sayılırdı.

²²⁵ Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler C 1*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971, s. 172; Avcı, a.g.e., s.7; *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, (02.08.1914 - 02.11.1914), C.I, Arzu Tunç, Nuri Bayrak, F. Gökçen Tokeşer (Yay.Haz.), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2019, s. 80; Emin Kurt, "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası: Osmanlı'nın Havadan Keşif Gözetleme Harekâtı", (73-103) Barış Borlat (Ed.), *105. Yılında Çanakkale Muharebelerine Bakış*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 2020, s.78.

²²⁶ Göymen, a.g.e., s. 25.

²²⁷ Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.78.

²²⁸ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt II (1914-1916)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s. 24-25; Göymen, a.g.e., s. 25; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 172; *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, C.I, a.g.e., s.132; Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s. 79.

²²⁹ Saral, Orhon ve Erkal, a.g.e., s. 38.

10 Eylül, 2 Ekim, 14 Ekim ve 19 Ekim'de keşifler icra eden Nieuport 6H, sık sık arızalanıyordu. Bu yüzden 19 Ekim'de İstanbul'dan "Mahmut Şevket Paşa" adlı iki kişilik Nieuport 7H tayyaresi, deniz pilot Yüzbaşı Savmi Bey²³⁰ kumandasında Çanakkale'ye yola çıktı.²³¹ Esenkaya'nın "21 Ekim 1914'te ikinci bir tayyare daha gönderildi" ²³² ibaresiyle belirttiği tayyare, yola çıktığı belirtilen "Mahmut Şevket Paşa" tayyaresi olup bu tarihte Çanakkale'ye ulaşmıştı.²³³

Bu sıralarda 29 Ekim 1914'te Osmanlı Donanması, Rusya'nın Sivastopol ile Odessa limanlarını bombardıman etti. Bunun üzerine Rusya 1 Kasım 1914'te, ardından Fransa ve İngiltere 5 Kasım 1914'te Osmanlı Devleti'ne harp ilan etti. Osmanlı Devleti ise bu devletlere 11 Kasım'da harp ilan ederek Birinci Dünya Harbi'ne katılmış oldu.²³⁴ 3 Kasım 1914'te Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanı Cevad Paşa, Merkep Adası ile İmroz arasından ilerleyen altı İtilaf zırhlısı tarafından boğaz girişinin bombardımanına başlandığını ve bu harekâtın 10-15 dakika sürdüğünü Başkumandanlığa bildirdi.²³⁵ Boğaz girişinde bulunan tabya ve istihkâmların kısa bir süre bombardımanı neticesinde tabyalarda bir miktar hasar oluştu. Beş subay seksen er şehit oldu ve otuz bir kişi de yaralandı.²³⁶ İngiliz ve Fransız gemilerinden oluşan Birleşik Donanma'nın icra ettiği bu

²³⁰ Savmi Uçan: 1885 yılında Trabzon'da doğan İbrahim Savmi Uçan, lise öğreniminden sonra 1903 yılında Deniz Harp Okulu'na girdi ve 1905'te mezun oldu. Deniz Kuvvetlerinde birçok kruvazör ve gambotlarda görev yaptıktan sonra Trablusgarp, Balkan, Birinci Dünya Savaşlarına katıldı. 1914'te kendi isteği ile Hava Sınıfına geçti ve Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde pilot eğitimi aldı. İstiklal Savaşı sırasında, 1920-1923 yılları arasında; Kıdemli Yüzbaşı ve Binbaşı rütbeleriyle; Konya Tayyare İstasyonu, MSB Kuvva-i Havaiye Şubesi'nde, Trabzon Deniz Nakliyat Komutan Muavinliği, Gazal Vapuru Süvariliği, Amasra Deniz Tayyare İstasyon Komutanlığı, Hava Kuvvetleri Müfettişliği 1. Şube Müdürlüğü görevlerinde bulundu. Harp Madalyası, Gümüş Liyakat Madalyası, 5. Derece Mecidi Nişanı, Deniz Tayyare Madalyasıyla taltif edildi. İzmir Tayyare Grup Kumandanı iken 04 Ekim 1926'da Binbaşı rütbesinden emekliye ayrıldı. 1948-1950 yılları arasında Türkkuşu'nda görev yapan Savmi Uçan, 6 Şubat 1953 tarihinde vefat etti. Bkz. *Türk İstiklâl Harbi'ne Katılan Havacılar*, C.II, Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, Zeynep Bayar (Haz.), Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2021, s.6-7.

²³¹ Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.79-81; Emin Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal (17 Şubat 1915-18 Mart 1915)", *SAVSAD*, 32(2), 310, 2022.

²³² Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Savaşı'nda Türk-Alman Birlikteliği", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, Bahar-Güz, 38, 2008.

²³³ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri* C.I, a.g.e., s. 226

²³⁴ Cemal Akbay, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, I. Cilt, Osmanlı İmparatorluğunun Siyasî ve Askerî Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1970, s. 81-108.

²³⁵ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, (03.11.1914 - 25.02.1915), C.II, Nurcan Aslan, Arzu Tunç, Nuri Bayrak, Melike Gürler, F. Gökçen Tokeşer (Yay. Haz.), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2019, s. 1.

²³⁶ Besbelli, a.g.e., s.107; *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri* C.II, a.g.e., s.8; Bu bombardıman neticesinde zayıat hakkında 2 şehit olduğu bilgisi de bulunmaktadır Bkz. Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.44; Ayrıca bu bombardımanın 10 dakika sürdüğü ve

harekâtın amacı, 1 Kasım'da Kafkaslar'dan taarruz eden Rusya'yı desteklemektir. Bu harekât aynı zamanda savaş ilanı anlamına geliyordu. Bombardıman neticesinde Cevad Paşa, savunmaya yönelik faaliyetlere hız verdi. Tekirdağ'daki 3'üncü Kolordu karargâhı Çanakkale'ye intikal ettirildi.²³⁷ 4 Kasım'da Gelibolu Yarımadası ve Anadolu yakasının savunmasını üstlenen 3'üncü Kolordunun emrinde 7'inci ve 9'uncu Tümenler olup 8'inci Tümen Tekirdağ'da bırakılmıştı. Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı ise sadece Boğaz'ın savunmasıyla görevlendirildi.²³⁸

Bu harekât, yoklama amaçlı bir keşif taarruzu olduğundan İtilaf savaş filosunun maksat ve niyetini anlayabilmek için tayyare keşfine büyük ihtiyaç duyuluyordu. Fakat elde bu görevi icra edebilecek doğru dürüst tayyare yoktu. 5 Kasım günü "*Mahmut Şevket Paşa*" isimli Nieuport deniz tayyaresi, icra ettiği uçuş sırasında suda devrilerek kırım geçirdi. Pilot ve rasit kurtarılarak tayyare karaya çekildi.²³⁹ Bu tayyarenin Köse Burnu'nda hangar önünde denize battığı ve civardaki torpido ve vapurlarla yardıma gidilerek havacıların kurtarıldığı, hasara uğrayan tayyarenin tamiri için gerekli malzemenin Harbiye Nezareti tarafından talep edildiği bildirildi.²⁴⁰ Böylece her iki tayyare de kullanılamaz olmuş ve elden çıkmıştı. Müstahkem Mevki emrinde tayyare kalmamıştı.²⁴¹ Bu sırada Boğaz savunması kapsamında Alman torpil uzmanı Yüzbaşı Goehl tarafından elden geçirilerek Aralık 1914'e kadar 145 adedi hazır edilen mayınlar, Boğaz girişine yerleştirilmişti.²⁴²

12 Ocak 1915'te deniz yoluyla İstanbul'dan iki tayyare gönderildiği belirtilse de²⁴³ Çanakkale'de kullanılamaz durumda olan iki Nieuport deniz tayyaresinin 12 Ocak 1915

Seddülbahir Tabyasındaki cephanenin infilakıyla 5 subay ve 100'e yakın efradın şehit olduğu bilgisi için Bkz. *Binbaşı Nazmi Bey, Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922)*, Ahmet Esenkaya (Haz.), İzmir: Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, 2004, s.17.

²³⁷ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.25.

²³⁸ Besbelli, a.g.e., s. 108.

²³⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.44.

²⁴⁰ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri C.II*, a.g.e., s.11.

²⁴¹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 174.

²⁴² Salih Murad Hatip, *Çanakkale Boğazı (Bahr-i Sefid Boğazı) Savunma Sistemi 1770-1918*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Ankara, 2013, s. 233.

²⁴³ Esenkaya, a.g.m., s. 38; Avcı a.g.e., s.13; ATASE, BDH, K:4669, D.H-7, F.1-18

tarihinde Yeşilköy'e geri alındığı ve "Ertuğrul"²⁴⁴ adlı Bleriot XI-2²⁴⁵ tayyaresinin de tayyareci Mehmet Cemal Bey kumandasında ve Alman von Boemers'le beraber Çanakkale'ye gönderildiği anlaşılmaktadır.²⁴⁶ Nitekim bu tayyare 20 Ocak'ta ilk uçuşunu yaparak Bozcaada'ya kadar gitti. Bu keşif uçuşu hakkında bir kaynakta, Mehmet Cemal Bey'in büyük harp gemisi görmediğini rapor ettiği bilgisi²⁴⁷ varken başka bir kaynakta rasit Alman von Boemers'in Boğaz'ın giriş kesiminde mayın hattına veya kabloya benzeyen bir şey gördüğünü rapor ettiği bilgisi bulunuyordu.²⁴⁸ Dolan ise eserinde, Cemal Bey'in bu ilk uçuşunu yaşlanan bir Bleriot'la yaptığı yazıyordu.²⁴⁹ Daha sonradan Cemal Bey'le birlikte gelen Alman von Boumers'in aslında gerçek von Boumers olmadığı, onun evrakını çalan şoförü olduğu ortaya çıktı. Hatta Cevad Paşa, gelen muntazam keşif raporlarına şaşırarak, bu raporların mitralyöz Teğmeni Cemal Efendi tarafından düzenlendiğini öğrenmişti.²⁵⁰ Çanakkale savunmasıyla ilgili gerek Gelibolu gerekse Anadolu yakasında birlikler konuşlandırılırken bir taraftan Birleşik Donanma ve birliklerinin vaziyetinin tespiti için hava kuvveti teşkil edilmeye çalışılıyordu. İngiliz HMS Ark Royal²⁵¹ tayyare gemisi ise 1 Şubat 1915'te gece Sheerness Limanı'ndan

²⁴⁴ Ertuğrul Tayyaresi: Bilecik halkının bağışları ile 1912 yılında satın alınmış ve şehrin isteği üzerine tayyareye bu isim verilmiştir. Ertuğrul, İstanbul-Kahire Seferine üçüncü tayyare olarak katılmış ve 13 Mart 1914 tarihinde bir ağacın üstüne düşmesi sonucunda ortadan ikiye kırılmıştır. İstanbul'a geri gönderilerek tamir edilmiş ve fakat uçuş eğitiminde kullanılmıştır. Çanakkale Cephesi'nden İstanbul'a dönerken, 22 Mart 1915 tarihinde denize düşmüştür. Denizden çıkartılan tayyare, Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nda onarılarak İstanbul Boğazı'nın Karadeniz çıkışında keşif uçuşlarında kullanılmıştır. Bkz. Emin Kurt, *Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2018, s. 69-75; Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.82; Blériot XI "Ertuğrul": Osmanlı İmparatorluğu'nun kurucusu Osman Gazi'nin babası Ertuğrul'un adını taşıyan eski bir Fransız tek kanatlı tayyaresidir. Bkz. Ole Nikolajsen, *Turkish Military Air craft since 1912*, Scramble Dutch Aviation Society, 2005, s. 12.

²⁴⁵ Bleriot XI-2: Trablusgarp, Fransa-Fas, Balkan Harbi ile Birinci Dünya Harbi'nin başında İngiltere, Fransa, Yunanistan, Bulgaristan, İtalya, Belçika ve Osmanlı Devleti tarafından kullanılmıştır. 70 Beygir gücünde olup rotatif Gnome motoruna sahiptir. Bu tayyarenin boş ağırlığı 346,5 kg (770 libre)'dir. Azami ağırlığı, 827,1 kg (1.838 libre)'dir. Deniz seviyesindeki hızı 122 km/s (66 mph) olup havada 3 saat 30 dakika kalabilmektedir. Boyu, 11,16 (33 feet 11 inch) metredir. Kanat açıklığı 9,16 (27 feet 10 inch) metredir. Yüksekliği ise 2,76 (8 feet 5 inch) metredir. Bkz. Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 311.

²⁴⁶ ATASE, BDH, K:4669, D.H-2, F. 1-27; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s.217.

²⁴⁷ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, age., s. 85

²⁴⁸ Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.82.

²⁴⁹ Hugh Dolan, *Gallipoli Air War: The Unknown Story of the Fight for the Skies Over Gallipoli*, Macmillan, Sydney, 2013, s.13.

²⁵⁰ Aydın Dokur, "Birinci Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktası", *Hayat Tarih Mecmuası*, 2(12), 66. 1969.

²⁵¹ HMS Ark Royal Tayyare Gemisi: 7.450 ton ağırlığında, 366 feet boyunda, 50 feet genişliğinde ve 18 feet yüksekliğindedir. Geminin tasarımı günümüz tayyare gemilerindeki normal birçok standardı içermektedir. Bu gemi, Blyth gemi şirketinin yük gemisi olarak inşaatına başladığı gemi olup 1913'de satın alınarak tayyare gemisine dönüştürüldü. Gövdesinin ortasında yer alan motor ve kazanlar arka tarafa alınarak köprü de mümkün olduğunda geriye kaydırıldı. 130 feet uzunluğunda uçuş güvertesi elde edebilmek için orijinal güverte kavsı çıkartıldı. Bu geminin

denize açılmış ve Çanakkale rotasına girmiş ve 17 Şubat 1915'te²⁵² saat 06.40'ta Bozcaada'ya ulaşmıştı.²⁵³ Ark Royal'in içinde altısı deniz ve ikisi kara tayyaresi olmak üzere sekiz tayyare bulunuyordu.²⁵⁴ Deniz tayyareleri, 136 numaralı 200 beygir gücünde Canton Unne motoruna sahip 1 adet Short vardı. 172 ve 173 numaralı 200 beygir gücünde Canton Unne motoruna sahip 2 adet Wight vardı. 807, 808 ve 922 numaralı 100 beygir gücünde Mono Gnome motoruna sahip 3 adet Sopwith vardı.²⁵⁵ Jones'e göre HMS Ark Royal'le Çanakkale Cephesi'ne gelen tayyarelerin vaziyeti harekâta katkı sağlayamazdı. Üç Sopwith Type 807²⁵⁶ deniz tayyaresi ne çalkantılı ve dalgalı bir denizde ne de motor güçleri düşük olduğundan sakın, rüzgârsız havada kalkış yapabiliyorlardı. İki Wight²⁵⁷ A.I. tayyaresi de 200 beygir gücünde Canton Unne motorunun güçsüzlüğü sebebiyle aynı durumdaydı. Bu durumda gemide vazife

taşıyacağı tayyareler, yedek parçalar ve yakıt, normal bir gemi yükünden hafif olacağından ve denize tayyare indirip alma işlemini kolaylaştırmak amacıyla borda yüksekliğinin azaltılabilmesi için gemiye ilave safra konuldu. Geminin en alt güvertesi, 150 feet uzunluğunda, 45 feet genişliğinde ve 15 feet yüksekliğindeki 5 numaralı güverte tayyare hangarı olarak düzenlendi. Hangar yangına karşı güvence teşkil etmesi için hücresel su tankları ile çevrildi. Bkz. Emin Kurt, "Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı: Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 20 (32), 2022, 195; Kurt, *agm.*, "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.82-83.

²⁵² HMS Ark Royal'in 16 Şubat 1915'te Çanakkale'ye ulaştığı ve içerisinde bir Short, iki Wight, dört Sopwith tayyaresi getirdiği ve Türk topçu mevzilerinin keşfi ile görevlendirilerek 17 Şubat 1915'te de keşif için ilk tayyaresini denize indirdiği bilgisi için Bkz. Avcı, a.g.e., s.17-19; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 215'de 16 Şubat'ta ulaştığı belirtilmekle birlikte yine bir Short, iki Wight, üç Sopwith tayyaresi getirdiği vurgulanmaktadır.

²⁵³ Air1 2099/207/20/7, s.1, 2; Bernard de BROGLIO, "Footnote To A Sideshow: The French Seaplane Squadron At The Dardanelles" *The '14 -'18 Journal, Australian Society of WW1 Aero Historians*, Volume 1, 2018, s.103; Dolan, 2013, a.g.e., s.22;

²⁵⁴ H. A. Jones, *The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Vol.II*, Oxford: Clarendon Press, 1928, s.10; Bazı Türk kaynaklarında da tayyare numaraları olmamakla birlikte gelen 6 deniz tayyaresinin bir Short, iki Wight, üç Sopwith olduğu belirtilmektedir. Bkz. Erdal Korkmaz, Çanakkale Muharebelerinde Karşıt Güçlerin Havacılık Faaliyetlerinin Analizi, *On Beşinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri (21-27 Mart 2015 – İstanbul)*, 100'üncü Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri, (141-172), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2017, s. 145.

²⁵⁵ Air1 661/17/122/641 CO Ark Royal Report on Operations 11-4-1915 to 5-5-1915, IMG 3764

²⁵⁶ Sopwith 807: "Sopwith Admiralty Type 807 Seaplane" adıyla bilinmektedir. "Round Britain" Yarışmasına katılan deniz tayyaresinden geliştirilmiştir. İlk olarak Temmuz 1914'te RNAS'a görev yapmaya başladı. Short Folders tayyarelerinde kullanılan patentli katlanan kanatlara sahiptir. En az 15 tayyare hizmete girmiş ve hem İngiltere'de hem de Çanakkale ve Doğu Afrika'da görev yapmıştır. 80 mph maksimum hızı sahiptir. Owen Thetford, *British Naval Aircraft Since 1912*, Naval Institute Press, 1991, s.465; Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.83

²⁵⁷ Wight: "Wight A.I. Improved Navyplane" adıyla bilinmektedir. Motoru tayyare gövdesinin arkasında olup itici tip bir pervaneye sahiptir. Şubat 1913'de ilk tanıtımı yapılan deniz tayyaresinden geliştirilmiş ve on bir tayyare üretilmiştir. Yüklü ağırlığı 3.500 lb. Maksimum hızı 72 km/s, kanat açıklığı. 63 feettir. Thetford, age., s. 475; Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.83

yapabilecek durumdaki tek tayyare, Short Type 135²⁵⁸ deniz tayyaresiydi. Ayrıca 2 adet tek kişilik Sopwith Tabloid²⁵⁹ kara tayyaresi olup bunlar 80 beygir gücünde Gnome motora sahipti.²⁶⁰ Bu kara tayyareleri Ark Royal'ın kısa uçuş güvertesinden havalanacak nitelikte değillerdi ve o tarihte Bozcaada'da henüz hava meydanı yapılmadığından kullanılamamışlardı.²⁶¹

İngilizler 17 Şubat'ta dört uçuş denedi, ancak üçü başarısız oldu. Başarılı uçuş saat 17.30'da, Pilot Teğmen G. R. Bromet ve Uçuş Kumandanı H. A. Williamson tarafından Wight'lardan biriyle (172 seri numaralı Wight A.I.) gerçekleştirildi. İlk bombardıman ve keşif görevi için yaklaşık 4.000-5000 feet'ten, dış savunma kaleleri incelenerek kıyı boyunca Boğaz'ın 3 veya 4 mil yukarısında bataryalar arandı. Fakat onlar tayyarelerindeki yedi kurşun deliğiyle geri döndüler. Amiral Carden'in zaten elinde mevcut olan giriş kaleleriyle ilgili bilgiler doğrulanmış ve yarımada Tekke Burnu civarında ve Asya kıyısında Orhaniye'nin güneyinde ve iç kısımlarda birçok yeni siper kazıldığı görülmüş ve bunları gösteren bir rapor hazırlanmıştı. Kumkale'ye deniz tayyaresinden atılan 20 librelilik²⁶² bir bomba, kalelerden birinin duvarına çarpmıştı. Seddülbahir'e attıkları bir diğer bomba da denize düşmüştü. Aynı gün üç tayyarenin daha

²⁵⁸ Short: "Short S.87 Admiralty Type 135 Seaplane" adıyla bilinmektedir. 135 Tipi ise Short Folder tayyaresinin geliştirilmiş bir modelidir. Katlanır kanatlara sahip bu tayyareden yalnızca iki adet üretilmiştir. 135 seri numaralı tayyare 135 beygir gücünde Salmson motoruna sahiptir. 136 seri numaralı tayyare ise 200 beygirlik Salmson motoru ile donatılmıştır. 135 seri numaralı tayyare, 1914 Noel Günü'nde Cuxhaven'daki ünlü RNAS baskınında kullanıldı. 136 seri numaralı tayyare ise deniz tayyare taşıyıcısı Ark Royal ile Çanakkale'de görev yaptı. Azami hızı 65 mil/saat, kanat açıklığı 54 feet 6 inç, uzunluğu 39 feettir. Thetford, a.g.e., s. 458; Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.83.

²⁵⁹ Sopwith Tabloid: Harp öncesinde üretilmiş olup mükemmel tasarım ve performansa sahip çift kanatlı tek kişilik bir yarış tayyaresidir. Harbin patlak vermesinden sonra hızlı keşif görevlerinde hayranlık uyandırmıştır. İlk günlerinde son derece kullanışlı bir savaşçı olmasını engelleyen silahlandırılmasının zorluğu olmuştur. En çok 20 librelilik bomba taşıdığı için "baş belası bombacı" olarak adlandırılmıştır. Birinci Dünya Harbi'nin ilk hava bombardımanını bu tayyare yapmıştır. İngiliz Kraliyet Deniz Kuvvetleri Hava Servisi (RNAS)'ne iki Sopwith Tabloid tayyaresi, 8 Ekim 1914'te Köln ve Desuldorf'ta bulunan Alman zeplin tesislerini bombalamıştır. Haziran 1915'e kadar toplan 39 tayyare üretilmiştir. Tayyareler Belçika, Fransa ve Çanakkale'de görev yapmıştır. Munson, a.g.e., s.163.

²⁶⁰ Jones, Vol. II., a.g.e., s.10; Kurt, a.g.m., "Çanakkale Deniz Şavaşı'nın Kapanmayan Hesabı" s.196-197; Kurt, a.g.m., "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" s.83; Bu konuda aynı bilgiler Kurter, Cilt II (1914-1916), age., s.86-87'de bulunmakla birlikte; uç Sopwith Type 807 deniz tayyaresinin Monosoupape motoruna değil de tek süpaplı Gnome motoruna sahip oldukları belirtilmiştir. Jones s. 10'da da Monosoupape motoruna sahip olduğu belirtilmektedir. Başka bir yabancı kaynakta da 2 adet Wight A.I., 3 Sopwith 807, 1 Short 136 ve 4 adet Sopwith Tabloid tek koltuklu kara tayyaresi bulunduğu bilgisi verilmektedir. Bkz. R. D., Layman, Naval Aviation in the First World War Its Impact and Influence, Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1996, s. 141.

²⁶¹ Kurter, Cilt II (1914-1916), age., s.87

²⁶² İngiliz ağırlık birimi olup bir libre 450 grama karşılık gelmektedir. Bkz. Kurt, a.g.m., "Çanakkale Deniz Şavaşı'nın Kapanmayan Hesabı" s. 195.

keşif için havalandığı fakat iki tayyarenin motor arızası, bir tayyarenin de denizin dalgalı olmasından dolayı göreve gidemediği anlaşılmıştı.²⁶³ Bir Türk kaynağında, 17 Şubat'ta gerçekleştirilen ilk keşif ve bombardıman uçuşunu iki tayyarenin gerçekleştirdiği bilgisi bulunsa da²⁶⁴ Ark Royal'in görev raporundan sadece 172 numaralı Wight tayyaresiyle bu görevin yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu görev aslında, Ark Royal'den kalkan tayyareler için de bir deneme gibiydi. Zira İngiliz resmi tarihçisi Jones, Ark Royal kadrosundaki Wight tayyarelerinin motorlarının güçsüzlüğünden dem vurmuş ve gemide görev yapabilecek durumdaki tek tayyare olarak Short Type 135'i işaret etmişti. Ancak ilk keşif ve bombardıman görevinin bir Wight'le icra edilmiş olduğu görünüyordu.

3.1.2. Boğaz'ı Zorlamanın Birinci Safhası (19-25 Şubat 1915)

Birleşik Donanma'nın 17 Şubat günü hava etkinliğinin artması ve deniz tayyareleri tarafından Seddülbahir ve Kumkale'ye birer bomba atılması, alınan haberlerde olağanüstü bir faaliyetin olması yakın zamanda Boğaz'a karşı bir taarruz başlatacağı izlenimini veriyordu. Bu sıralarda İngiltere ise Boğaz'ı denizden zorlayarak İstanbul'a ulaşmayı amaçlayan bir taarruza karar vermişti. Bu harekâtı yönetmek üzere Amiral Carden'i görevlendirdi.²⁶⁵

Amiral Carden'in taarruz planının ana hatlarından ilki, Boğaz giriş tabyalarının susturulmasıydı. Bu da Boğaz ağzındaki tabyaların endirekt ve daha sonra etkili mesafeden direk bombardımanla tahrip edilmesi, Boğaz ağzındaki set bataryalarının tahribi ve mayın engellerinin giderilmesi anlamına geliyordu. İkincisi, Boğaz içerisinde Kepez'e kadar olan iç savunmanın hattının tahrip edilmesiydi. Yani, mayın arama tarama gemilerinin arkasında seyredecek muharebe gemileri vasıtasıyla Dardanos tabyasının düşürülebileceği bir noktaya kadar ilerlenecekti. Üçüncüsü, Boğazın dar kısmındaki tabyaların susturulması yani; Kabatepe'nin önünden Boğaz'daki merkez tabyalar endirekt olarak ateş altına alındıktan sonra yaklaşılarak buradaki tabyalar da susturulacaktı. Dördüncüsü ise mayın tarlalarının temizlenmesi, boğazın en dar kesimine hâkim olan savunmanın tahrip edilerek Marmara'ya girişti. Bunun için mayın arama gemilerinin arkasında harp gemileri Boğaz'a girecekti. Anadolu Mecidiye ve

²⁶³ Air1 2099/207/20/7, s. 5; Jones, Vol. II., age.,s.11-12; Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 314.

²⁶⁴ Saral, Orhon ve Erkal, a.g.e., s. 94.

²⁶⁵ Saral, Orhon ve Erkal, a.g.e., s. 94-95.

Değirmenburnu tabyaları tayyare gözetlemesiyle tahrip edilecek, Boğaz içerisindeki mayın hatları temizlenecekti. Daha sonra Nara tabyaları düşürülecek ve bir mayın arama tarama filotillası ardında Marmara'ya girilecekti. Carden Londra'dan aldığı emir üzerine planının birinci evresinin uygulanmasını emretti.²⁶⁶

Boğazın girişindeki tabyaların tahrip edilmesini amaçlayan bu bombardımanın hedefinde, Asya kıyısındaki Orhaniye'de (28 cm çapında 2 top), Kumkale'de (15-28 cm çapında 10 top), Avrupa kıyısında Ertuğrul'da (24 cm çapında 2 top) ve Seddülbahir'de (28 cm çapında 6 top) tabyalar vardı. Sadece Ertuğrul tabyasında uzun menzilli toplar vardı.²⁶⁷ 19 Şubat'ta Birleşik Donanma, Çanakkale Boğazı'na karşı bombardımanı başlattığı vakit Boğaz'da 9 mayın hattı kurulmuş durumdaydı.²⁶⁸

Birleşik Donanma'nın 18 Şubat 1915'teki kuruluşunda; 1'inci Tümen'de Agamemnon, İnflexible, Queen Elizabeth, 2'nci Tümen'de Cornwallis, Vangeance, Albion, Irresistible, Triumph, 3'üncü Tümen'de (Fransız): Bouvet, Gaulois, Charlemagne, Suffren harp gemileri bulunuyordu. Birleşik Donanma'nın kadrosunda bulunan gemilerin içerisinde 1'i İngiliz diğeri de Fransız olmak üzere 2 tayyare gemisi de bulunuyordu.²⁶⁹ Bu tayyare gemileri, Ark Royal ve Foudre²⁷⁰ tayyare gemileriydi. Ancak Birleşik Donanma kadrosunda yer alan Foudre'nin Çanakkale'deki harekâta katılamadığını söyleyebiliriz.

²⁶⁶ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, .a.ge., s.27;* Besbelli, a.g.e.,s. 150; Kurt, "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası" , a.g.m., s. 84.

²⁶⁷ A. Thomazi, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Hüseyin Işık (Çev.), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1997, s.24.

²⁶⁸ Hatip, a.g.t., s. 225.

²⁶⁹ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, .a.g.e., s.26;* Besbelli, a.g.e.,s. 157.

²⁷⁰ Fransız Foudre, tayyare gemisi, Kasım 1914'te Çanakkale'de Amiral Carden için faydalı olacağına yönelik taleple gündeme gelmişti. Paris, Foudre'nin sadece iki tayyare taşıyabildiğini ve Carden'in emrinde beş tayyare olduğunu belirtti ve 24 Kasım'da Foudre'yi Çanakkale'ye göndermeyi kabul etti. Fakat Filo Kumandanı Teğmen L'Escaille, deniz tayyare filosunun kullanımı için amiraline iki seçenek sundu. Bunlardan biri Çanakkale idi. Foudre, sadece 2 tayyare taşıyordu. Bu durumda uçulacak mesafede yakıttan başka bir şey taşımayacak ve yalnız keşif için kullanılacaktı. Üstelik Mart ayına kadar havalardan dolayı uçuş günü de sınırlı kalacaktı. İkinci seçenek ise deniz tayyareleri Süveyş Kanalı'ndaki bir kara üssünden hareket edebilirdi. Foudre bu durumda da diğer vazifeler için serbest kalabilirdi. Teğmen L'Escaille ikinci seçenektan emindi ve Amiral Lapeyrère de aynı düşüncedeydi. 27 Kasım'da Carden'e danıştıktan sonra deniz tayyare filosunun Mısır'a gitmesini emretti. Böylece 30 Kasım'da Foudre, Port Said'e beş deniz tayyaresi bıraktı ve beş tayyare daha Aralık ayı sonunda gelecekti. 3 Ocak 1915'te Churchill, Çanakkale Boğaz harekâtı için Carden'e ihtiyaçlarını sordu. Carden deniz tayyareleri tarafından sık sık keşif icra edilmesi gerekliliğini vurguladı. Carden, dört deniz tayyaresi ve Foudre'yi de istedi. Fransızlar bunu kabul etti. Ancak Foudre 1915'te Akdeniz'deki Fransız deniz filosunun bir parçasını oluştursa da deniz tayyaresi taşıyamıyor ve atölyeleri donanma tarafından kullanılıyordu.

19 Şubat'ta Ark Royal, Mavro Adası'nın güneyine saat 09.10'da demirledi. Bozcaada'dan ayrılmadan önce, Filo Kumandanı C. F. Kilner ve Asteğmen W. Park'ı, girişin sekiz mil güneyindeki Beşige Körfezi'nden on iki mil kuzeyindeki Kabatepe'ye kadar olan kıyıları keşfetmek için görevlendirmişti.²⁷¹ Bu havacılar 136 seri numaralı Short Type 135 tayyaresi ile saat 07.10'da havalanmıştı.²⁷² Saat 09.15'te raporlarıyla birlikte Mavro Adası'na geri döndü. Amiral'e Seddülbahir'deki baraka ile kalenin tam konumunu, Tekke Burnu'nda mevcut topların kuzeybatıya ateş edemediğini ve böylece Triumph'un²⁷³ Seddülbahir kalesine saldıracağı pozisyonda gemiyi rahatsız edemeyeceğini bildirdiler. Yerdeki sis nedeniyle gözlem iyi değildi, ancak dikkatli aramalar sonucunda Yeniköy yakınlarında veya Tekke Burnu ile Kabatepe arasında herhangi bir batarya bulamadıklarını bildirdiler.²⁷⁴ İngiliz kaynaklarında sabahki tayyare keşfi sırasında, bomba atıldığı bilgisi bulunmamaktadır

Ancak Müstahkem Mevki ceride raporlarında, *“Saat 07.50'de Kabatepe ve Arıburnu üzerlerinde on dakika kadar uçuş yapan bir tayyarenin sonra geri döndüğü, saat 08.00'de bir tayyarenin Ertuğrul gerisindeki piyade bölüğüne bir bomba attığı, saat 10.20'de ise bir tayyarenin Kumkale'ye bir bomba attığı”* belirtiliyordu.²⁷⁵ Müstahkem Mevki ceride raporunda bahsi geçen ilk tayyare, saat 07.10'da kalkan ve saat 09.15'te geri dönen, 136 seri numaralı Short Type 135 tayyaresi olsa gerekti. Ancak saat 08.00 ve saat 10.20'de Ertuğrul ve Kumkale'ye tayyareler tarafından bomba atılması, İngiliz kaynağına göre uyuşmuyordu.

İngiliz kaynaklarına göre, vazifesi H.M.S. Cornwallis'in Orhaniye Tabyasına karşı yapacağı bombardıman sırasında ateş yönlendirmesiyle görevlendirilen 172 numaralı Wight tayyaresi, Filo Kumandanı Williamson ve Pilot Teğmen Bromet ile 11.20'de havalanmıştı. Cornwallis gemisi o gün saat 09.51'de²⁷⁶ ilk ateşi açarak bombardımanı başlattı. Havadan görüş artık mükemmeldi ve kalenin içindeki toplar açıkça görünmeye

Bu yüzden Foudre yerine Ark Royal'in gönderilmesine karar verilmişti. Bkz. de BROGLIO, “Footnote To A Sideshow:” a.g.m., s.98-99, 102-103.

²⁷¹ Jones, Vol. II., a.g.e., s.12.

²⁷² Kurt, “Ark Royal (17 Şubat 1915-18 Mart 1915)”, a.g.m., s. 314-315.

²⁷³ H.M.S. Triumph: 25 Mayıs 1915'te denizaltı tarafından batırıldı. Bkz. Thomazi a.g.e., s. 140

²⁷⁴ Air1 2099/207/20/7, s. 6; Jones, Vol. II., a.g.e., s.12

²⁷⁵ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri* C.II, a.g.e., s.208.

²⁷⁶ 5 İngiliz ve 2 Fransız zırhlısından oluşan İtilaf donanması, Boğaz önünde yerlerini almışlardı. Saat 09.45'te Cornwallis zırhlısı, ilk ateşi açarak bombardımanı başlattı. Bkz. Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.87; 19 Şubat bombardımanının saat 10.00'da başladığı bilgisi için Bkz. Thomazi, a.g.e., s.24; Saat 09.35'te başladığı bilgisi için de Bkz. Besbelli, a.g.e., s. 157.

başlamıştı. Ancak deniz tayyaresi, ateş etmeye başlamak için sinyali vermesine rağmen tek bir atış yapılmadı. Pilot bir saat süreyle gemi ile hedef arasında ileri geri uçtu ancak Cornwallis sessiz kaldı. Bunun sebebi, Amiral'in, atışları iyileştirmek için bombardıman gemilerine demirlemeleri talimatını vermesine rağmen, arızalı bir çapa geminin bu emre uymasını engellemesiydi. Bu nedenle Cornwallis'in yerine Vengeance gemisi geçti. İngiliz havacılar, sinyallere yanıt verilmemesinin sebebini bilmeden Cornwallis'le daha fazla işbirliği yapmanın faydasız olduğunu fark etmişlerdi. Sabahki bombardımanın verdiği hasarı incelemek üzere çeşitli kalelerin üzerinde uçarak Orhaniye, Kumkale ve Seddülbahir'deki topların sağlam olduğunu rapor etmişler ve saat 12.12'de Ark Royal'e geri dönmüşlerdi.²⁷⁷

Aynı gün saat 07.30'da Bozcaada'dan kalkış yapan bir tayyarenin Merkep Adası'na düştüğüne dair bilgi, Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı ceride raporunda ve diğer Türk kaynaklarında yer alsa da İngiliz kaynaklarında bu bilgiye rastlanmamıştı. Boğaz'a yönelen bu tayyarenin motor arızası sebebiyle hızla irtifa kaybettiği Eşek (Merkep) Adası sahilindeki kayalıklara çarptığı ve pilotun öldüğünün zannedildiği, bu olayın Çanakkale Muharebelerinde İtilaf Devletlerinin ilk resmi tayyare kaybı olduğu belirtilmektedir.²⁷⁸ Başka bir makalede 19 Şubat'ta Bozcaada'dan kalkış yapan bir İngiliz tayyaresinin Merkep Adası'na düşmesi hakkındaki bilginin gerçeği yansıtmadığı ifade edilmektedir.²⁷⁹

19 Şubat öğleden sonra iki tayyare keşfe gönderilmek istendi fakat birisi denizden kalkamadığı için göreve gidemedi diğeri ise tayyare yakıt deposundaki sızıntı yüzünden göreve gidemedi. Saat 16.10'da Short Type 135 tayyaresiyle uçuş Kumandanı Kilner ve Asteğmen Park havalandı. Bu görev 2.500 feet²⁸⁰ irtifadan yapılıyordu, tayyarenin telsiz-telgraf anteninde arıza oldu. H.M.S. Inflexible gemisine bu tayyare vasıtasıyla ateş yönlendirmesi yapılamadı ve Türk bataryaları üzerine keşfe gönderildi. Bombardımandan kaynaklanan fazla toz sebebiyle tam olarak keşfi gerçekleştiremeyerek 17.40'da iniş yaptı.²⁸¹

²⁷⁷ Air1 2099/207/20/7, s. 6; Jones, Vol. II., a.g.e., s.12-13.

²⁷⁸ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri* C.II, a.g.e., s.208; Avcı, a.g.e., s.19; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.87-88.

²⁷⁹ Kurt, "Ark Royal (17 Şubat 1915-18 Mart 1915)", a.g.m., s. 316

²⁸⁰ İngiliz ölçü birimi olup, bir feet 30,48 santime karşılık gelmektedir. Bkz. Kurt, "Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı" a.g.m.,s. 195.

²⁸¹ Air 1 2099/207/20/7, s. 2, 6

Bu tayyarede telsiz-telgraf arızasının olduğu anlaşıldığından sonra aynı görev için 922 numaralı Sopwith Type 807 tayyaresi ile Teğmen Douglas ve Teğmen Dunning saat 16.18'de havalandı. Ancak 3.000 feet'te icra edilen bu görev sırasında, tayyarenin telsizinde oluşan kısa devre yüzünden ateş yönlendirmesi yapamadı. Ayrıca aynı hedefe birçok gemi tarafından ateş edilmesi sebebiyle de sağlıklı bir keşif yapamadığından saat 17.30'da iniş yaptı.²⁸²

Saat 17.30'da bombardıman filosu geri çekildi. Saat 19.50'de Ark Royal deniz tayyarelerini çekti ve Bozcaada'nın güneyindeki demirleme yerine geri döndü. O günkü harekâta deniz tayyareleri, gemilerin toplanma hedefe yönlendirme konusunda üzerlerine düşeni yapabileceklerine dair çok az umut vermişlerdi.²⁸³ İngiliz havacılar, Kumkale, Orhaniye ile Seddülbahir'de bulunan toplanma faal durumda olduğunu tespit etti. Ayrıca hava durumunun iyi olmasına rağmen boğaz girişinde hiçbir mayın görmediklerini, deniz tayyarelerinin mayınların keşfi için uygun olamayacağını rapor ettiler.²⁸⁴ İtilaf Devletlerinin boğazı zorlamaya yönelik icra ettiği 19 Şubat bombardımanı başarısız geçmişti.

Ancak 20 Şubat öğleden sonra Fransız askeri makamlarının aldığı haberlere göre bir miktar başarı elde edilmiş gibi görüldüğü bildiriliyordu.²⁸⁵ Deniz tayyarelerinin her yerde ve her zaman uçabilecekleri düşünülmüştü. Ancak onların havalanabilmesi için deniz, ne çok sert ne de çok sakin olmalıydı. Deniz, bu konuda tayyarelerle işbirliği yapmıyordu. Kalkışların defalarca deniz koşulları nedeniyle engellendiği görülmüştü. Bazen başarılı bir kalkış olsa bile güvenli bir dönüşü garanti değildi zira tayyareleri yüzdürmeye yarayan şamandıralar ve payandalar, suya çarptıklarında çökebilme özelliğine sahipti ve bu durum ise uzun onarım sürecini gerektiriyordu.²⁸⁶

İngiliz tayyareleri, bu harekâta gemi toplanmasının ateş idaresinde kullanılmıştı. Ancak Ekim 1914 tarihinde geliştirilen ve Sterling Telephone Company'nin imal ettiği telsizlerle

²⁸² *Air 1 2099/207/20/7*, s. 3, 7

²⁸³ Jones, Vol. II., a.g.e., s.14.

²⁸⁴ Kurt, "Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı: Türk Mayınları", a.g.m., s. 199

²⁸⁵ Ministère de la Guerre, État-Major de L'Armée-Service Historique, *Les Armées Françaises dans la Grande Guerre, Tome VIII - 1 Er Volume, Annexes -1 Er Volume*, Paris: Ministère de la Guerre, 1924, s 1.

²⁸⁶ Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 317

iletişim sağlanmakla birlikte istenilen netice alınmamıştı. Gemilerden tayyarelere ışıldak aracılığıyla sinyal gönderilmişti. Fakat havacıların bu muhabere şekli üzerinde deneyimli olmamaları yüzünden verim alınmamıştı.²⁸⁷ Çünkü donanma, tayyareler tarafından gemi top ateş yönlendirmesine çok fazla ilgi göstermemişti. Çanakkale Muharebelerinin başlangıcında İngiliz donanma personelinin tayyareler vasıtasıyla ateş yönlendirmesi ve projektörle tayyareye sinyal verme hakkında deneyimi olmadığı gibi, üzerinde anlaşmaya varılmış bir kod da bulunmuyordu. Gemilerdeki alıcı setlerin birçoğunun derme çatma yapıldığı görülmüştü. Ark Royal'de iki adet Sterling telsiz-telgraf seti vardı. Ancak gemide tayyare telsizleriyle ilgili hiçbir uzman bulunmuyordu. O erken dönemde Sterling telsizleri hâlâ deneysel durumdaydı. Telsiz-telgraf tayyarede taşınacağı için çok hafif yapılmış, aküleri ise tatmin edici değildi. Üstelik akü hücreleri çok iyi vaziyette ve iyi şarj olmaz ise iletişim açısından menzilleri çok sınırlı kalıyordu. Gemilerde akü şarj durumunun kontrolü için bir cihaz olmadığı için telgraf-telsizler genellikle yarı şarj edilmiş akülerle göreve çıkmıştı. Ark Royal'de telgraf-telsizden anlayan bir uzman personel yoktu. Bu durum telsiz-telgrafların tayyarenin birinden diğerine aktarıldığı durumlarda çalışıp çalışmadığının kontrolünü de engelledi. İtilaf Devletlerinin elindeki haritaların hatalı ve eski olması, tayyarelerce yapılan ateş yönlendirmelerini ve keşfi de olumsuz etkiledi. Kraliyet Donanması, top atışları için havadan tespit teknik ve yöntemlerinde deneyimsizdi. Bu da başarının önündeki en büyük engeli teşkil ediyordu. Donanmada savaştan önce yalnızca bir kez bu tarz bir test yapılmıştı. Bundan dolayı, Çanakkale'de muharebe koşulları altında hava gözlemcileri ve harp gemisi topçu subayları, geçici kodlama ve sinyal sistemi tasarlamıştı. Bütün bu engellere karşın biraz ilerleme sağlanarak tayyareler tarafından yaptırılan ateş yönlendirmesi ile Türk istihkâmları susturuldu. Fakat daha modern olan Türk bataryalarına bir şey olmadı.²⁸⁸

19 Şubat'ta Üsteğmen Mehmet Cemal Bey tarafından “*Ertuğrul*” tayyaresi ile keşif icra edildiği bazı kaynaklarda belirtilse de bu bilgi teyit edilemedi.²⁸⁹ Bu sıralarda Çanakkale'nin Asya kıyı şeridinde üç kilometre uzaklıkta münasip bir arazi keşfedilmiş ve buraya bir hava alanı inşa edilerek bir ahşap baraka hangar işlevi görmesi için kurulmuştu. Almanya'dan sağlanan ilk havacılık malzemeleri de Şubat 1915 ortasında Ayastefanos Hava Meydanı'na ulaşmıştı.²⁹⁰

²⁸⁷ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.88.

²⁸⁸ Kurt, “Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal”, a.g.m., s. 317-318.

²⁸⁹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.194; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 88; Kurt, “Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası”, a.g.m., s. 85.

²⁹⁰ Serno, a.g.e., s. 54, 57.

Boğaz girişindeki tabyalarının susturulması amacıyla icra edilen taarruz, 25 Şubat 1915'te tekrarlandı. Ancak hava uçuşa elverişli değildi bu yüzden o gün deniz tayyareleri görev yapamadı.²⁹¹ Bu günkü bombardımanın amacı, taarruz planının birinci safhasının ikinci kısmını tamamlamaktır. Boğaz'daki dış tabyalar tamamen tahrip edilecek ve Boğaz ağzına kadar, mayın taraması icra edilecekti. İlk hücum Vengeance ve Cornwallis muharebe gemileriyle başlayacaktı. İkinci Hücum Suffren ve Charlemagne muharebe gemileriyle icra edilecekti. Agamemnon, İrresistible, Quin Elizabeth ve Golva (Gaulois) muharebe gemileri ise uzak mesafeden demir üstünde Boğaz girişindeki tabyaları döveceklerdi. 25 Şubat sabahı fırtınanın durmasından sonra İngiliz-Fransız filosu harekete geçti. Saat 10.00'da Seddülbahir'i dövmeye başlayan Agamemnon gemisi Ertuğrul Tabyası'ndan karşılık gördü. Orhaniye Tabyası mesafenin uzaklığından ateşe iştirak edemedi. Agamemnon Ertuğrul'dan üç isabet aldığından²⁹² Merkeb Adası'na doğru saat 10.50'de geri çekildi. Saat 11.10'da bütün gemiler Ertuğrul, Seddülbahir, Kumkale ve Orhaniye tabyalarına ateş açmışlardı.²⁹³ Besbelli, Boğaz girişindeki bütün tabyaların saat 11.00'de şiddetli ateş altında ve Ertuğrul Tabyası'nın öğle vakti susturulmuş olduğunu belirtmekte²⁹⁴ ise de Müstahkem Mevki ceride raporlarından saat 11.45'te susturulduğu anlaşılmaktadır.²⁹⁵ Saat 14.00'te bombardıman yeniden başladı. Seddülbahir yanmaya başladı. Saat 15.30'da şiddetlenen bombardıman neticesinde dört tabya ve kırsalları tümüyle harap oldu. Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı karargâhı Çanakkale'nin 3 km güneybatısındaki Hacıpaşa Çiftliğine taşındı.²⁹⁶ Müstahkem Mevki Kumandanı Cevad Paşa Başkumandanlık Vekâletine bombardımanla ilgili olarak; Orhaniye, Ertuğrul, Seddülbahir tabyalarının tamamen harap olduğunu, 5 şehit ve 14 kadar yaralı bulunduğunu bildirdi.²⁹⁷

²⁹¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 88.

²⁹² Besbelli, a.g.e.,s. 162.

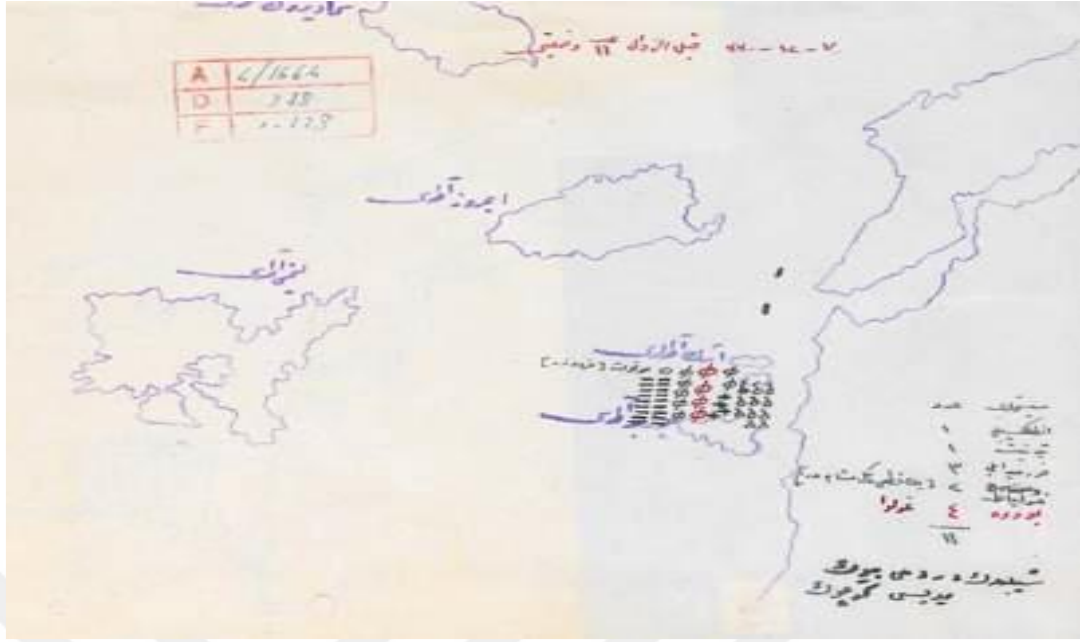
²⁹³ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri C.II*, a.g.e., s.233.

²⁹⁴ Besbelli, a.g.e.,s. 162.

²⁹⁵ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri C.II*, a.g.e., s.234.

²⁹⁶ Besbelli, a.g.e.,s. 162.

²⁹⁷ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri C.II*, a.g.e., s.235-236.



Şekil 9. İtilaf Donanmasının 20 Şubat 1915 Tarihindeki Vaziyeti Gösteren Sahil Gözetleme Raporu²⁹⁸

İngiliz resmi tarihçisi Jones'e göre 19 Şubat bombardımanının deneyimi, gemilerin demirlemesinin hayati olduğunu göstermişti. 25 Şubat'ta demirlenmiş harp gemilerinden yapılan uzun menzilli bombardıman, sadece dört uzun menzilli Türk topunu etkisiz hale getirdi. Kısa menzilli kaleler daha az zarar gördü. Queen Elizabeth ve Agamemnon'un katıldığı bu bombardımanda daha fazla başarı elde edildi. Ark Royal, o günkü harekâta katılamamıştı. Zira denizde kalkış yapmak için çok fazla dalgalanma olduğu için birçok çaba sarf edilmesine rağmen, deniz tayyareleri sudan çıkamadı ve bombardıman gemileri için gözlem, diğer gemiler tarafından icra edildi.²⁹⁹ 25 Şubat'taki muharebe neticesinde giriş tabyalarının tahrip edilerek susturulması sağlanmış böylece Amiral Carden Planı'nın birinci safhası gerçekleştirilmişti.³⁰⁰

3.1.3. Boğaz'ı Zorlamanın İkinci Safhası (26 Şubat-17 Mart 1915)

25 Şubat bombardımanında, giriş tabyaları susturularak Boğaz girişi açılmıştı. Carden Planı'nın ikinci safhası gereği, sıra Boğaz içindeki mayınların temizlenmesine gelmişti.

²⁹⁸ Kurt, Korkmaz, a.g.e.,s. 217; ATASE, BDH, K: 4616, D. 33, F. 1-138.

²⁹⁹ Jones, Vol. II, a.g.e., s.15.

³⁰⁰ Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.29.

Boğaz'a döşenmiş mayın hattı 26 Şubat'ta *tekrar döşenen mayınlarla 10'a çıkarılmıştı*.

³⁰¹ 26 Şubat'ta üç İngiliz zırhlısından ibaret olan bir filo, boğaz önüne gelerek bombardımana devam etmişlerdi. Boğaz girişini koruyan tabyalar tamamen susturulmuştu. Ark Royal'in Short deniz tayyaresi, icra ettiği keşif neticesinde durumu saptamıştı.³⁰² İngiliz resmi belgelerinde bu keşif ayrıntılı şekilde yer alıyordu.

Boğaz'a karşı devam eden taarruzda saat 05.00'de Ark Royal'in Tavşan Adası'nın güneyine demirlediği ve Uçuş Kumandanı C.F. Kilner ve Asteğmen W. Park, 136 numaralı Short Type 135 tayyaresiyle saat 11.20'de havalandığı belirtiliyordu. Bu keşif uçuşu 2.000 feet yükseklikten gerçekleştirildi. Kumkale ile Yeniköy arasında asker ve ordugâh tespit edilmedi. Kepez Burnu ile Yeniköy arasında birkaç askeri ordugâh tespit edildi. İngiliz havacılar saat 12.45'de iniş yaptıktan sonra, hazırladıkları keşif raporuna Tekke Burnu'nda tespit ettikleri Türk siperlerinin krokisi de eklendi. Aynı gün dört tayyare daha keşif için gönderildi. Biri denizden kalkış yapamadı, bir diğerrinin uçuş sırasında yakıt deposu patladı, üçüncüsünün yakıt pompası yeterli basıncı vermediğinden vazife yapamadı. Dördüncü tayyare de yeterli irtifaya tırmanamadığından vazifesi iptal edildi.³⁰³ Netice itibariyle Kilner ve Park, Seddülbahir kalesinin güneydoğu cephesi boyunca üç top, Kumkale'nin kuzeybatı cephesinde üç top ve Helles'teki güney topunun yerinde görüldüğünü bildirdi. Bu kalelerdeki diğer tüm topların yanı sıra Orhaniye'deki topların yerinden oynamış gibi görüldüğünü, ancak kesinlikle imha edilmediğini bildirmişlerdi. İtilaf Devletleri, 25 Şubat bombardımanından sonra Türkler tarafından terk edilmiş olan kısa menzilli dış kalelerin toplarını yok etmek için Boğazın her iki tarafına da tahrip müfrezeleri çıkarılmasına karar verdi. 26 Şubat 1915 öğleden sonra Seddülbahir ve Kumkale'ye ekipler çıkarıldı.³⁰⁴ Saat 14.30'da Vengeance gemisinden 50 kişilik bir kuvvet ile bir tahrip müfrezesi Kumkale'ye çıkarıldı. Bir topu tamamen tahrip eden bu kuvvet gördüğü direniş karşısında ilerleyemedi. İrresistible gemisinden 45 kişilik bir kuvvet ile tahrip müfrezesi de Seddülbahir'deki dört topu tahrip etti. Ancak gördüğü direniş karşısında Ertuğrul Tabyasına giremedi.³⁰⁵ Jones eserinde 26 Şubat öğleden sonra Seddülbahir ve Kumkale'ye çıkarılan tahrip müfrezelerinden, Seddülbahir'e çıkan birliğin

³⁰¹ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.29, 32*

³⁰² Kurter, *Cilt II (1914-1916), a.g.e., s.88.*

³⁰³ *Air 1 2099/207/20/7, s.7.*

³⁰⁴ Jones, Vol. II, a.g.e., s.15.

³⁰⁵ Besbelli, a.g.e.,s. 164.

altı toptan dördünü tahrip ve kalenin yakınındaki 12 librelik iki sahra topunu da hızla yok ettiklerini belirtiyordu.³⁰⁶

27 Şubat 1915'te Donanma Kumandanlığı tarafından verilen 53 Alman mayını ile Çanakkale- Değirmen Burnu arasında 10'uncu hat kuruldu. Kumandanlığın elinde yedek olarak 26 mayın kalmıştı.³⁰⁷ Birleşik Donanma 1 Mart 1915'te de bombardıman etmeye devam etmişti. Seddülbahir'e kadar gelen Ark Royal ve saat 11.15'te Vengeance gemisine yanaştı. Saat 12.55'te bir tayyare uçurdu ve Boğaz'ın güney kıyısındaki bataryalar ve seygar toplar keşfedildi. Mayın olduğu düşünülen 17 nesne tespiti yapıldı. Bundan başka iki keşif görevinin de tayyarelerde oluşan arızalar yüzünden gerçekleşmediği görüldü.³⁰⁸ Jones, 1 Mart'ta icra edilen tayyare keşfi neticesini şöyle ifade ediyordu: *"Dardanos'a kadar uçan ve tüm kıyı boyunca siperler ve top mevzileri gören bir gözlemcinin raporundan Türklerin kara savunmasını güçlendirdiği anlaşıldı. Hiçbir top bulunmamasına rağmen, topçu gibi görünen nesneler görüldü."*³⁰⁹ Bazı Türk kaynaklarında bir İngiliz tayyaresinin Dardanos Tabyası üzerine gelerek bomba ve çivi attığı bilgisi veriliyordu.³¹⁰ Bazı Türk kaynağında ise İngiliz deniz tayyaresinin Dardanos Kalesi'ne bomba attığı fakat isabet gerçekleşmediği, topçu ateşi açılarak uzaklaştırıldığı bilgisine yer vermişti.³¹¹ 1 Mart günü Tayyareci Cemal Bey, İtilaf donanması üzerinde uçtu. Cemal Bey'in "Ertuğrul" tayyaresiyle Kumkale üzerinden geçerek Karanlık Liman'a geldiği ve orada bulunan Majestic zırhlısına bir bomba ile hücum ettiği ancak isabet ettiremediği belirtiliyordu.³¹² İtilaf donanması bombardımanları devam ederken, zırhlılar tabyaları dövüyor ve mayın arama gemileri de himaye altında faaliyetlerini sürdürüyordu.³¹³

Mehmet Cemal Bey 3 Mart'ta düşmanın mayınları toplayıp toplamadıklarına dair bir keşif görevi verildiğini, kendisiyle yapılan bir röportajda dile getirmişti. Bu keşif sırasında birkaç

³⁰⁶ Jones, Vol. II., a.g.e., s.15-16.

³⁰⁷ Besbelli, a.g.e.,s. 164.

³⁰⁸ *Air 1* 2099/207/20/7, s.3

³⁰⁹ Jones, Vol. II., a.g.e., s.17.

³¹⁰ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.194; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.89.

³¹¹ Avci, a.g.e., s.21.

³¹² Besbelli, a.g.e.,s.165; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.90; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.194; Avci, a.g.e., s.21; Davud Kapucu, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü Ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2019. s.117; Oğuz Okuyucu, "Çanakkale Muharebeleri'nde Hava Harekâtı", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, 95'inci Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri ve Atatürk Özel Sayısı, 8/16, 276, 2010.

³¹³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.88.

defa uçmuşlar ve mayınların toplanmış olduğunu görerek durumu kumandanlığa bildirmişlerdi. 4 Mart ise Nusret Mayın Gemisi Boğaz'ı tekrar mayınlamıştı.³¹⁴ Ancak Nusret Gemisi'nin 4 Mart'ta Boğaz'a tekrar mayın döktüğüne dair verilen bilgi teyide muhtaçtır. Zira gemi 26 mayını 8 Mart sabahı dökcektir.

3 Mart 1915'te yapılan bombardımanda Ark Royal, saat 12.30'da Boğaz girişine doğru hareket etti. Teğmen N. S. Douglas ile Astsubay B. J. Brady, 922 numaralı Sopwith 807 tayyaresiyle birlikte, saat 13.50'de havalandı. Ortalama 2.500 feet irtifadan saat 15.35'e kadar gerçekleştirilen görev sırasında hareketli ve sabit bataryalar ile torpil kovanları keşfedildi. Erenköy, Yenişehir, Kumkale ve Seddülbahir'de görülen birlikler yoktu. Mayın olduğu düşünülen 14 nesne tespit edildi.³¹⁵

4 Mart'ta İtilaf Devletleri hem Kumkale, Seddülbahir ve Yenişehir bölgesinin bombardımanına hem de Ertuğrul ve Orhaniye'deki topların tahrip edilmesine devam için, dörder makineli tüfek ile donatılmış olan birer deniz piyade kuvvetini karaya çıkarttı.³¹⁶ Böyle bir harekâtta amaç bölgenin çıkarma harekâtı için uygun olup olmadığının tespit edilmesiydi. Ayrıca Türk birliklerinin yerleriyle hareketlerinin de tespiti amacıyla Ark Royal'ın deniz tayyarelerine vazife verildi. Tavşan Adası'nda demirli olan Ark Royal saat 05.15'de, Boğaz girişine doğru hareket etti. Aynı gün içerisinde 5 uçuş yapıldı ve çıkarma harekâtı desteklendi.³¹⁷ Seddülbahir ve Orhaniye'ye gönderilen çıkarma birliklerinin vazifesi, bu mevzilerin yıkıldığından emin olmaktı. Ancak güçlü bir Türk direnişiyle karşılaştı ve hiçbir şey yapılamadan geri dönmek zorunda kalındı. Bu çıkarma sırasında uçan İngiliz deniz tayyareleri yoğun ateş altına alınmıştı. Tayyarelerden birine sekiz, diğerine yirmi sekiz mermi isabet etti. Boğazın iç savunmalarının bombardımanı 5 Mart'ta başladı. Queen Elizabeth'in ateşini hem deniz tayyareleri hem de Boğaz içindeki savaş gemileri yönlendirecekti. Gemiler demirleyemediği için, Kepez Burnu'na on bin yada³¹⁸ kadar yaklaşmak üzere sırayla ilerlemek zorundaydı. Bu da, gemilerin yedi ila sekiz mil uzaklıktan hedef belirlemesi anlamına geliyordu. Bu durum deniz tayyareleri için büyük bir fırsattı.³¹⁹

³¹⁴ Dokur, a.g.m., s. 66

³¹⁵ *Air 1 2099/207/20/7*, s. 3, 8

³¹⁶ Besbelli, a.g.e., s.167

³¹⁷ Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 319

³¹⁸ Bir yada 0,9144 metre uzunluğa tekabül eden İngiliz uzunluk birimidir. Bkz. Kurt, , "Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı" a.g.m., s. 198

³¹⁹ Jones, Vol. II., a.g.e., s.17.

Ark Royal, Queen Elizabeth'e ateş yönlendirmesi yapması için saat 09.14'de bir deniz tayyaresi gönderdi. Uçuş Kumandanı Hugh A. Williamson ve Pilot Teğmen W.H.S. Garnett'in içinde bulunduğu tayyare 3.000 feet irtifadan burun aşağı düştü. Tayyare tamamen harap olsa da motor ile havacılar kurtarıldı. Williamson rasit olarak görev yapıyordu ve yara, yanıklar içinde omzu çıkmış ve kolu kırılarak şoka girmişti. Pilot Teğmen Garnett'in ise yüzü kesildiğinden şoka girmişti. Bu kazada, Sopwith A Type 807 tayyaresinin havada pervanesi parçalanmıştı. Williamson ise birkaç hafta hastanede yatmasına neden olan yaralar almıştı.³²⁰ Jones, bu olayda Sopwith tayyaresinin saat 11.14'te görevlendirildiğini belirtiyordu.³²¹

İkinci Sopwith tayyaresi olan ve Pilot Teğmen N.S. Douglas ve Teğmen E. H. Dunning'in kullandığı 922 numaralı Sopwith A Type 807 tayyaresi de Queen Elizabeth'in ateş yönlendirilmesini yapma vazifesiyle saat 10.14'te havalandı. Ancak 3.000 feet irtifada güzel bir havada, telsiz irtibatı sağlanmış durumdayken yerden bir mermi atılmış ve pilotun bacağına isabet etmiş ve tayyare acil bir şekilde inişe geçmişti.³²² Jones'e göre Sopwith tayyaresi saat 12.14'de göreve gönderilmişti. Bu olaydan dolayı pilot değiştirilmek zorunda kalınmıştı.³²³ Aynı tayyarede bu sefer de Teğmen R. Kershaw vazife aldı. Önceki uçuştan Teğmen. E. H. Dunning görevini sürdürdü. Saat 12.07'de havalanan Sopwith'in 3.000 feet irtifada saat 14.11'e kadar icra ettiği görev esnasında telsiz irtibatında sorun yaşanmadı. Ancak Kilitbahir'de arazinin yüksek olması sebebiyle ateş yönlendirilmesi sırasında sorun yaşandı. Kilitbahir kasabası, alevler içinde kalmıştı. 5 Mart günü hava ve deniz sertleşmeye başlayınca başka tayyare görevlendirilemedi. Yapılan bütün uçuşlarda, tayyareler, başarılı telsiz irtibatı kurabilmişti.³²⁴ Queen Elizabeth o gün, hareketli toplardan 7 mermi isabeti almasına rağmen kalelere birçok mermi attı. Ancak daha sonra öğrenildiği üzere, hiçbir top hasar görmemişti.³²⁵ 5 Mart'taki harekâta Çanakkale Muharebelerinde ilk elektronik savaş örneği yaşanmıştı. Kilitbahir girişinde Yıldıztepe'de gizlenerek konuşlanan Yıldız Telsiz Telgraf İstasyonu, ateş tanzimini yaptıran tayyare ile gemi arasında iletişim frekansına girdi. Jamming (telsiz

³²⁰ *Air 1 2099/207/20/7*, s. 4

³²¹ Jones, Vol. II., a.g.e., s.17.

³²² *Air 1 2099/207/20/7*, s. 4

³²³ Jones, Vol. II., a.g.e., s.18.

³²⁴ *Air 1 2099/207/20/7*, s. 4-5, 9-10

³²⁵ Jones, Vol. II., a.g.e., s.18.

karıştırması) yaptı ve iletişimi büyük ölçüde aksattı ve bombardıman başarısız oldu.³²⁶ Jones eserinde bahsettiği şu satırlar, elektronik savaşın Türkler tarafından başarıyla gerçekleştirildiğini ortaya koymakta ve yaşanan başarısızlığı hava gözleminin eksikliğine atfetmektedir: *"Queen Elizabeth 6 Mart'ta tekrar denediyse de deniz tayyareleri havalanamadı ve boğaz içindeki tek keşif gemisi, Türk telsizinin karışımı nedeniyle sinyal göndermekte zorlandı. Büyük savaş gemisinin dolaylı atışı başarısız olmuştu ve bu başarısızlığın nedeni hava gözleminin eksikliğiydi. 18 Mart'taki büyük saldırıya kadar önemli bir gündüz bombardımanı yapmaktan vazgeçildi."*³²⁷

Türk tarafında 6 ve 7 Mart günlerinde hava koşulları iyi değildi bu yüzden hava harekâtı icra edilmedi.³²⁸ 6 Mart günü topçu ateşi neticesi bir İngiliz deniz tayyaresi düşürüldü.³²⁹ Bu arada Donanma Kumandanlığının 2 Mart'ta Çanakkale'ye göndermiş olduğu 26 adet karbonit mayın, gerektiği zaman kullanılmak üzere saklanıyordu. Nusret Gemisi bu mayınları yükleyerek 8 Mart saat 05.00'te Nara'dan kalktı ve Anadolu kıyısını izleyerek seyr etti. Mayın hatlarını başarı ile geçti ve saat 07.00'ye doğru belirlenen yere ulaştı. Saat 07.10'da geri dönüşe geçildiği sırada her biri 80 kilo şarjlı 26 adet mayın, 100'er metre aralık ve 4,5 metre derinlikte poyraz-lodos yönünde döşendi. Bu sırada hiçbir İtilaf gemisine rastlanmamıştı. Saat 08.00'de, Çanakkale önüne demirledi.³³⁰ Nusret Mayın Gemisinin, Erenköy Koyu'na döktüğü bu mayınlar sayesinde Boğaz'da 11'inci mayın hattı kuruldu.³³¹ Birleşik Donanma, 8 Mart'tan sonra, deniz bombardımanına ara verdi. İngiliz deniz tayyareleri boğaz üzerinde hemen her gün, uçuş yapıyor ve gördüklerini haritalara işliyorlardı. Ayrıca havadan mayın gözetlemesi de yapılıyordu. 10 Mart'ta Irresistible ile Cornwallis zırhlıları ve Dublin kruvazörü, Bolayır civarını topçu bombardımanına tutmuş ve Ark Royal gemisinin tayyareleri, bu atışları tanzim etmişti.³³²

Bu arada 11 Mart 1915'te Kitchener tarafından Çanakkale Boğazı'ndaki deniz harekâtını destekleyen Akdeniz Sefer Kuvveti Kumandanlığına Ian Hamilton atandı. Gelibolu Yarımadası'nda savaşılmaması durumunda Türklerden daha iyi bir hava gücüne sahip olmanın gerekliliği konusunda ısrarcı olan Kurmay Başkanı Braithwaite, deneyimli pilotlar

³²⁶ Avcı, a.g.e., s. 25.

³²⁷ Jones, Vol. II., a.g.e., s.18.

³²⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.90.

³²⁹ Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 218; ATASE, BDH, K: 1452, D. 297, F. 50

³³⁰ Besbelli, a.g.e., s. 173; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.90.

³³¹ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'inci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.32.

³³² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.90.

ve gözlemcilerden oluşan modern tayyareler istedi. Savaş Bakanı Kitchener, Fransa'da Batı Cephesini destekleyen Royal Flying Corps (RFC) filolarından birisini bile vermeyi kabul etmeyince, tek hava desteği, Churchill'in ısrarı üzerine İngiliz Donanması'ndan geldi. Ark Royal ve deniz tayyarelerine ilaveten Samson'un³³³ 3'üncü Filosunun Çanakkale'ye gönderilmesine karar verildi.³³⁴ 12 Mart akşamı Ark Royal tayyare gemisi Bozcaada'ya geri döndü ve sonraki beş gün boyunca deniz tayyareleri, Çanakkale Boğazı üzerinde birçok faydalı keşif uçuşu gerçekleştirdi. Her iki kıyıdaki top mevzileri tespit edildi ve kamplar vb. hakkında bilgi verildi, ancak en önemli iş, çok şeyin bağlı olduğu boğazda mayın aramaktı. 13 Mart 1915'ten 17 Mart'a kadar mayın keşifleri her gün yapıldı. Bu uçuşların hiçbirinde Kepez Körfezi'nin çok batısında mayın bildirmedi ancak bu alan ile Boğaz arasında birçok mayın görüldü. Erenköy Körfezi'nin kıyısına paralel bir mayın tarlası, bu alan sık sık taranmasına rağmen, 17 Mart'a kadar hava raporlarına göre gözlemlenmedi. Havadan görünürlüğü denemek için Ark Royal yakınlarına mayınlar batırılmış ve 1000, 1500 ve 3000 feet yükseklikten beş, on ve on sekiz feet derinliklerde her gözlem için incelenmişti. Her seferinde çok net bir şekilde görülebiliyorlardı, her mayın keşif görevine çıkmadan önce pilotlar, değişen zaman ve güne göre görünürlüğü test etmek için deneysel olarak batırılan mayınların üzerinden uçuyorlardı.³³⁵

³³³ Charles R. Samson, (1883–1931): Kraliyet Hava Kuvvetleri hava Kumandanı. 8 Temmuz 1883'te Manchester'da doğan Samson, 1896'da HMS Britannia'da hizmete girdi. 1911'de Samson, uçuş eğitimi için seçilen dört deniz subayı arasındaydı. Donanmanın ilk deneysel uçuşlarını gemilerden gerçekleştirdi; 10 Ocak 1912'de demirli Afrika savaş gemisinden ve 9 Mayıs'ta Hibernia'dan tam hızla ilerlerken uçtu. Kablosuz hava iletişimi, bomba ve torpido atma, navigasyon ve gece uçuşunun geliştirilmesi. 1914'te savaş geldiğinde Samson, Eastchurch Filosunu Fransa'ya götürdü. Kıyı boyunca İtilaf kara kuvvetlerini tayyareler ve zırhlı araçlarla destekledi ve Alman Zeplin barakalarına birçok başarılı saldırı gerçekleştirdi. Birlik, başarısız Gelibolu seferi sırasında hava desteği sağlamak üzere Mart 1915'te Çanakkale Boğazı'na nakledildi. Çanakkale Muharebeleri sırasında hava desteği sağlamak üzere Çanakkale'ye gönderilen birliklere komuta etti. Bu görevden sonra birlik dağıldı. Samson daha sonra Doğu Akdeniz boyunca dolaşan, Türk mevzilerini araştıran ve onlara saldıran bir deniz tayyare taşıyıcı filosuna kumanda etti. 1917'den savaş sonuna kadar Kuzey Denizi'ndeki denizaltı ve Zeppelin'lere karşı hava operasyonları, Great Yarmouth Hava Üssü'ne komuta etti. 1919'da deniz subaylığından istifa ederek yeni adres Kraliyet Hava Kuvvetleri'nde grup Kumandanı oldu. 1921'de Akdeniz Kumandanlığı Hava Subayı olarak atandı ve ardından 1922-1926 yılları arasında Kenley savaş tayyare grubuna kumanda etti. 1927 yılına kadar Orta Doğu Kumandanlığında başkanlık yapıldı ve Kahire'den Cape Town'a ilk bombardıman tayyaresi uçuşu düzenlendi. 1929'da görevinden ayrılan Samson, 1931'de hayatını kaybetti. *Bkz. Paul E. Fontenoy, Samson, Charles R. (1883–1931), AIR WARFARE An International Encyclopedia volume I, II, (VOL. II, S. 553), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.*

³³⁴ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 24.

³³⁵ Jones, Vol. II., a.g.e., s.19

Netice itibariyle 19 Şubat ile 18 Mart 1915 arasında Birleşik Donanma'nın Boğaz'a yönelik aralıksız sürdürdüğü faaliyetlerin sayısı 35'i bulmuştu. Bu süre zarfında Birleşik Donanma'ya mensup 1-2 harp gemisi Boğaz'dan girerek her iki kıyıdaki Türk bataryalarını bombardımana başlıyorlardı. Mayınları korumakla görevli Türk bataryaları da bunlara bir iki el ateş ederek susmaktaydı. Bu İtilaf gemilerinin koruması altında Boğaz içine giren mayın arayıcıları, zaman zaman mayın hatlarına kadar sokulmuşlar ve mayın koruma bataryalarının ateşleriyle karşılaşmışlardı. Birleşik Donanma'nın bu sürede başarısız olması dolayısıyla Amiral Carden'in sağlık durumu olumsuz etkilenmişti. 16 Mart'ta yerine Amiral de Robeck atanmıştı.³³⁶ Bu atamadan sonraki gün 18 büyük harp gemisi Boğaz'a doğru ilerliyordu. Bunlar iki İngiliz, bir Fransız üç deniz tümeni halinde teşkilatlanmış ve üç hat halinde tertiplenmişti.³³⁷

3.1.4. Boğaz'ı Zorlamanın Üçüncü Safhası (18 Mart 1915)

13-17 Mart tarihleri arasındaki süreçte Ark Royal tayyarelerinin, Boğaz üzerinde hem keşif, hem de bombardımandan oluşan yoğun hava faaliyetine giriştikleri görüldü. İcra ettikleri keşiflerin çoğu Boğaz'daki mayın hatlarına yönelikti. Keşif raporları ise Boğaz'ın mayından temizlendiğini işaret ediyordu. Ancak İtilaf tayyareleri, Erenköy koyunda Nusret mayın gemisinin oluşturduğu mayın hattını görememişlerdi. Boğaz'ın mayından temiz olduğunu düşünen Birleşik Donanma, icra ettikleri harekâtın ilk üç safhasını tamamladıklarına karar verdi. Artık sıra dördüncü safhanın icra edilmesine gelmişti. Bunun için Kepez burnu gerisindeki tabyalar da susturulacaktı. Ardından Boğaz geçilerek, İstanbul istikametine yol verilecekti. Seferberliğin başından 17 Mart gecesine kadarki süreçte Türk tayyareleri, 12 keşif uçuşu yaptı. İngiliz tayyarelerinin ise 26 keşif uçuşu yaptığı görülmüştü.³³⁸

Bu dönemde Almanya'dan İstanbul'a gelen tayyarelerden üçü Çanakkale'ye verildi. Bu tayyarelerden biri, 16 Mart'ta İstanbul'dan kalkarak 4 saat sonra Çanakkale'ye ulaştı. İkinci tayyare, İstanbul'dan 18 Mart'ta havalanmış fakat motor arızası sebebiyle Marmara Ereğlisi batısına zorunlu iniş yaparak bataklığa saplanmıştı. Üçüncü tayyarenin motorunda da arıza çıkması sebebiyle Çanakkale'ye uçamamıştı.³³⁹ Dolayısıyla

³³⁶ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.30-31.

³³⁷ *Çanakkale Savaşı Üzerine Bir İnceleme*, İstanbul: Harp Akademileri Komutanlığı, 1999, s.55; *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.33.

³³⁸ Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 326-327.

³³⁹ ATASE, BDH, K: 18, D. 555, F. 4-6; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 218-219.

Çanakkale'ye verilen üç tayıyareden sadece biri 16/17 Mart gecesi Çanakkale'ye ulaşmış görölüyordu.

17 Mart günü gemi ile R1 numaralı Rumpler B.I³⁴⁰ modeli tayıyare ve pilot Alman Seidler³⁴¹ ve makinistler Çanakkale'ye ulaştı. Bir torpidobotla yola çıkan Yüzbaşı Serno, tayıyare gelmeden önce Çanakkale'ye varmıştı. Birinci Dünya Harbi'nden sonra Serno, ülkesine döndüğü zaman verdiği görev raporunda; tayıyarenin Çanakkale meydanına gece nakledildiğini, hemen montaj çalışmalarına başlanarak, gece uçuşa hazır hale getirildiğini ve kendisi tarafından test uçuşuna çıkıldığını yazmaktadır.³⁴² Böylece Çanakkale Cephesi'ndeki Türk tayıyare sayısı 2'ye yükseldi.³⁴³

Serno ilk tayıyarenin torpidobotla naklinde bizzat ilgilendi ve Çanakkale'ye geldikten sonra Sahil İstihkâmat ve Torpil Kıtaat Müfettişi Amiral Guido von Usedom'un huzuruna çıktı. İlk tayıyarenin gelişi, gökyüzünde sadece İtilaf tayıyarelerini görmüş olan askerlerin maneviyatı üzerinden büyük etki yapmıştı.³⁴⁴ Dolan eserinde tayıyare sayısı ile ilgili şunları kaydetmektedir: *"Mart 1915 ortalarına kadar Erich Serno, komutasında dört yeni tayıyareye sahipti. Üç Albatros B.I iki kişilik biplan ve Frank Siedler'in Rumpler B 1, önemli bir gelişme gösterdi."*³⁴⁵ Dolan'ın Almanyadan gelen ve Çanakkale'ye verilen üç tayıyareyi dikkate alarak bu bilgiyi verdiği anlaşılmaktadır. Ancak verilen tayıyarelerden ikisi ulaşamamış sadece biri ulaşmıştı. Neticede 18 Mart öncesinde Çanakkale Cephesi'ndeki tayıyare sayısı 2 idi. Bunlar da hali hazırda orada bulunan "Ertuğrul" tayıyaresi ile sonradan gelen Rumpler B.I'di.

18 Mart Boğaz Harbi sırasında İngiliz hava gücü sadece Ark Royal tayıyare gemisinden oluşuyordu.³⁴⁶ Ark Royal'in içinde altı deniz, iki kara tayıyaresi olmak üzere sekiz

³⁴⁰ Rumpler B.I: (Seri Numarası R. 1) - Alman keşif tayıyaresi, Bkz. Nikolajsen, 2005, a.g.e., s. 12.

³⁴¹ Frank Seidler: Alman sivil pilotudur. Almanyadan gönderilen ilk 12 sivil pilottan biridir. Mart 1915 başında Almanyadan gönderilen ilk tayıyareyi İstanbul'a getiren pilottur. 1915 sonunda Türkiye'den ayrılmış olduğu düşünülmektedir. Bkz. Serno, a.g.e., s. 188

³⁴² Serno, a.g.e., s. 57; Binbaşı Erich Serno'nun Görev Raporu, Bundesarchiv, MSG2/10876; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.92.

³⁴³ Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 327.

³⁴⁴ Klaus Wolf, *Gelibolu 1915 Birinci Dünya Harbi'nde Alman-Türk Askeri İttifakı*, (Eşref Bengi Özbilen, Çev.), İstanbul: İş Bankası kültür Yayınları, 2011, s.373.

³⁴⁵ Dolan, 2013, a.g.e., s. 30

³⁴⁶ Emin Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak: Gelibolu'nun Tahliyesinde İngiliz Hava Gücü Faaliyetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 22/35, 25, 2023.

tayyaresi bulunuyordu.³⁴⁷ Fransız hava gücüne bakıldığında, 26 Şubat 1915'te yeni kurulan Fransız MF98(T) filosunu görmekteyiz. Bu filo ile ilgili Bernard de Broglio'nun kaleme aldığı "Louis Garsonnin:³⁴⁸ Observations of a French pilot at the Dardanelles" makalede Fransız havacı Louis Garsonnin'in anlatımından birtakım bilgiler bulunmaktadır.³⁴⁹ Buna göre filo Kumandanlığını Yüzbaşı Cesari üstlenmişti. 20 Mart'ta Lyon'dan ayrılan birlik, 26 Mart'a Marsilya Limanı'ndan Le Gange gemisi ile Çanakkale'ye doğru denize açıldı. Fransız MF98(T) filosu ve onun 12 tayyaresini taşıyan gemi 5 Nisan'da İskenderiye'ye yönlendirildi ve burada karaya çıkartıldı. 15 Nisan'da Caravellas gemisiyle Çanakkale'ye doğru yola çıkana kadar İskenderiye'de kaldı. Fransız havacılar, 23 Nisan'da Bozcaada'ya ulaştı.³⁵⁰ Samson'un 3'üncü Filosu'nun ilk kademesi de 24 Mart 1915 tarihinde Bozcaada'ya geldi.³⁵¹ Görüldüğü üzere Fransız MF98(T) Filosu, 18 Mart Çanakkale Deniz Harbi sırasında henüz kuruluş aşamasındaydı. 3'üncü Filo da Fransız MF98(T) Filosu gibi Çanakkale Deniz Harekâtına katılamayacaktı.

İngiliz-Fransız Birleşik Donanmasının kuvveti şöyleydi: Amiral de Robeck kumandasındaki 1'inci Tümen Agamemnon, Queen Elizabeth, İnflexible, Lord Nelson, gemilerinden oluşuyordu. Albay Hayes Sadler kumandasındaki 2'inci Tümen İrresistible, Ocean, Vengeance, Albion, Swift Sure, Majestic, Canopus, Cornwallis muharebe gemilerinden ibaretti. Fransız Amirali Guapratte kumandasındaki 3'üncü Tümen ise Suffren, Bouvet, Goulois, Charlemagne Fransız muharebe gemileri ile Triumph, Prince George, İngiliz muharebe gemilerinden ibaretti.³⁵²

İngiliz-Fransız kara kuvvetlerinin durumu ise General Hamilton kumandasında bir İngiliz deniz tümeni, bir Avustralya ve Yenizelanda Kolordusu (Anzak) bir Fransız Doğu Sefer kuvvetinden ibaretti. Deniz Piyade Tümeni tümüyle 12 Mart 1915'te Mondros Limanı'na

³⁴⁷ Jones, Vol. II., a.g.e., s.10

³⁴⁸ Louis Hyppolite Garsonnin 1892'de Paris'te doğdu. 1911 yılında, 19 yaşındayken pilot sertifikası (No.555) aldı. Kasım 1913'te bir piyade alayına çağrıldı, Eylül 1914'te hava hizmetine geçti ve ertesi ay askeri pilot brövesi (No.623) aldı. Üç kez takdir belgesi aldı, Croix de Guerre ve Médaille militaire madalyalarını aldı. 1915 yılında Garsonnin, Dardanelles'te Royal Naval Air Service (RNAS) ile birlikte Escadrille MF 98 T ile uçtu. Bkz. Bernard de Broglio, "Louis Garsonnin: Observations of a French pilot at the Dardanelles", *The '14 -'18 Journal, Australian Society of WW1 Aero Historians*, Volume 1, 2019, s.6.

³⁴⁹ Bernard de Broglio, "Louis Garsonnin:", a.g.m., s.6-21.

³⁵⁰ Bernard de Broglio, "Louis Garsonnin:" a.g.m., s.6-21.

³⁵¹ Jones, Vol. II., age., s. 24.

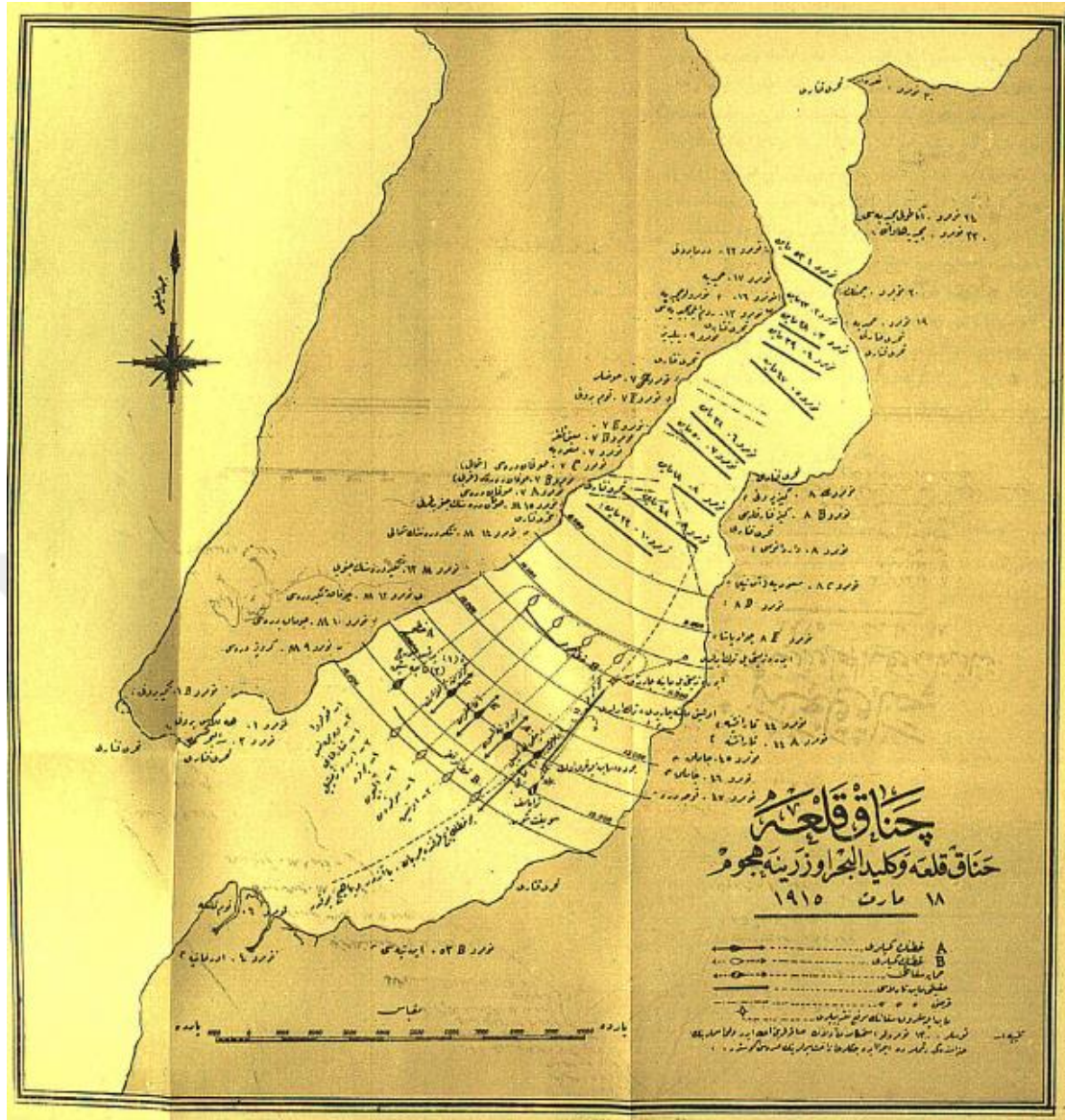
³⁵² *Besbelli, age., s. 172-173; Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.33.*

gelmişti. Anzak Kolordusunun 3'üncü Tugayı 4 Mart'ta Mondros Limanı'na kalanı ise 18 Mart'ta Çanakkale Boğazı önüne, Fransız Doğu Sefer kuvveti ise 15 Mart'ta Mondros Limanı'na ulaşmıştı. Birleşik Donanma'nın planına göre taarruz, "A" ve "B" olmak üzere iki savaş hattı üzerinde yapılacaktı. 1'inci Tümen gemileri "A Hattı" üzerinde yer alacaktı. Anadolu Hamidiyesi, Rumeli Mecidiye, Çimenlik, Rumeli Hamidiye ve Namazgâh Tabyalarını 14.000 yarıdan ateş altına alacaklardı. "A Hattı"nda bulunan 1'inci Tümen'in ateşleri, merkez tabyalara tesir etmeye başlayınca bunun gerisinde "B Hattı"nda bulunan 3'üncü Tümen'in dört Fransız gemisi, "A Hattı" gemilerinin arasından geçerek ileri çıkacaktı. Ayrıca 1'inci Tümen'in hedeflerini bombardıman edecek ve mayından temizlenmiş olan sahanın 8000 yarıda sınırına kadar yanaşacaklardı. 2'nci Tümen ise muharebeden 4 saat sonra devreye girecekti. Canopus ve Cornwallis hariç diğer gemiler, "B Hattı"nda bulunan 3'üncü Tümen gemilerinin yerini alacaktı.³⁵³ Harekât, önceki gün Amiral Carden'in ani hastalığı nedeniyle kumandanlığı devralan Amiral J. M. de Robeck tarafından yönetiliyordu. Ark Royal her saat bir deniz tayyaresi göndererek bombardımanın etkisini bildirecekti. Hava güzel ve bulutsuzdu ve hava keşfi için idealdi. Mayın temizleyiciler Birleşik Donanma'nın hareket alanını temizlediğini bildirmişti.³⁵⁴ 18 Mart sabahı Amiral Guido von Usedom ve Cevat Paşalar Bozcaada'daki İtilaf Deniz Kuvvetlerinin vaziyeti hakkında keşif yapılmasına karar vermişlerdi. Verilen emir üzerine bir tayyare derhal havalandı ve böylece ilk keşif uçuşu Türkler tarafından gerçekleştirildi.³⁵⁵

³⁵³ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.33-34*

³⁵⁴ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 20.

³⁵⁵ Mücahit Özçelik, "Çanakkale Cephesi'nin Ardından Türk Basınına Yansıyanlar", Aykut Ertuğrul (Ed.), *100. Yılında Çanakkale Sempozyum Tebliğleri*, (1.b.s.), (217-234), İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, 2016, s.224.



Şekil 10. İtilaf Donanmasının 20 Şubat 1915 Tarihindeki Vaziyeti Gösteren Sahil Gözetleme Raporu Kroki-3: 18 Mart 1915 Çanakkale Boğaz Harbi, Mayın Hatları ile Tabyalar³⁵⁶

Yüzbaşı Serno, Rumpler B.I tayyaresi ile saat 08.00 civarında havalandı.³⁵⁷ Boğazlar Kumandanlığında görevli Alman Deniz Yarbayı Schneider ise rasıt olarak yanına aldı. Tayyare irtifa aldı ve 1600 metreye çıkarak Truva harabelerini geçerek Bozcaada rotasına girdi. Keşif sırasında Bozcaada önlerinde, kırk kadar harp gemisi görüldü. Bunların bir kısmı pruva hattı teşkil ederek seyre başlamış, bir kısmı da demir kaldırarak

³⁵⁶ Sir Julian Corberth, *Harekât-ı Bahriye II. Cilt*, (Ali Rıza Seyfi, Mütercimi), İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1926, s. 276-277; Hatip, a.g.t., s. 226

³⁵⁷ Rudolf Holzhausen, *Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*, (Fahri Çeliker, Çev.), *Askeri Tarih Bülteni Eki*, 14, 13, 1982.

harekete hazırlanıyorlardı.³⁵⁸ Bu tayyare Bozcaada-İmroz'da büyük bir faaliyet olduğunu rapor etmişti.³⁵⁹ Bu rapor üzerine Pilot Teğmen Mehmet Cemal, hemen "*Ertuğrul*" isimli Bleriot tayyaresi ile keşif uçuşuna çıktı. Boğaza yaklaşmakta olan İtilaf donanmasını görerek, taarruzun başlayacağı haberini doğruladı.³⁶⁰ Bu hava istihbaratı sayesinde baskın şeklinde planlanan yarma operasyonunu sürpriz olmaktan çıkarmıştı. Boğaz'ın her iki kıyısındaki kale ve top bataryalarına telefonla verilen "hazır ol" emri, ulaşılamayan seyyar top birimlerine de borazancılar vasıtasıyla iletildi.³⁶¹

Saat 08.15'te Quin Elizabeth gemisinin direğinde ileriye hareket işareti görüldü. Birleşik Donanma Boğaz girişine saat 10.00'a doğru yaklaştırmaya başladı. 1'inci İngiliz Tümeni önden ilerliyordu ve saat 10.30'da Agamemnon öncülüğünde Boğaz'dan içeri girdi. Prens George ve Triumph gemileri de sancak, iskele kemere istikametlerinde ilerliyordu. Bu gemiler saat 11.00'de Kumkale gerilerinden açılan obüs ateşlerinin tesirine girdi. Gemiler "A Hattı"ndaki yerlerini aldılar ve saat 11.39'da³⁶² merkez tabyalarına 14.000 yarıdan ateşe başladılar.³⁶³

Birleşik Donanma'nın 18 Mart 1915'te Boğaz'ı zorlaması sırasında gemilerin ateş yönlendirmesinin tayyareler tarafından yapılması için Ark Royal'den her saat başında bir tayyare kaldırılması planlanmıştı.³⁶⁴ Ark Royal'den ilk tayyare, gemi bombardımanının başlamasından önce saat 10.35'de³⁶⁵ havalandı. Pilot Teğmen R. Whitehead ile Teğmen L. H. Strain tarafından 173 numaralı Wight A.I tayyaresi ile 2.000 feet irtifadan yapılan uçuş sırasında Çanakkale Boğazı'nı himaye eden tabyaların durumları gözlemlendi.³⁶⁶

³⁵⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.92.

³⁵⁹ Selahattin Adil Paşa, *Çanakkale Cephesinden Mektuplar-Hatıralar*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2007, s. 39.

³⁶⁰ Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 221; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.93.

³⁶¹ Avcı, a.g.e., s. 31.

³⁶² Bazı kaynaklarda gemilerin saat 11.30'da ateşe başladığı bilgisi bulunmaktadır. Bkz. Besbelli a.g.e., s. 177, Jones, Vol. II., a.g.e., s.20

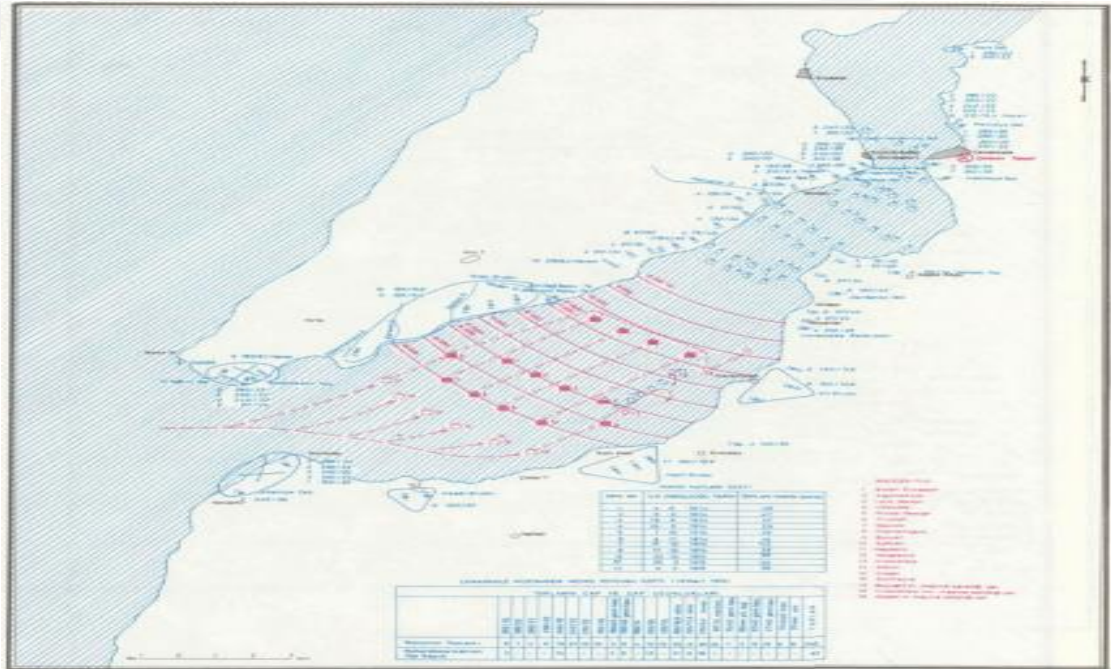
³⁶³ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.35.

³⁶⁴ Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 328.

³⁶⁵ Bülent Yılmaz "Ark Royal'e bağlı deniz tayyarelerinin ilk uçuşunun planlı atışların başlamasından bir saat sonra, ancak saat 12:30'da yapılabildiğini belirtmektedir. Bkz. İbrahim Bülent Yılmaz, *Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, Ankara, 2019, s.127; Bu tayyarenin 12.30'da havalandığı bilgisi için yine Bkz. Jones, Vol. II., a.g.e., s. 20

³⁶⁶ AIR 2099/207/20/7, s.17, 18; Dolan, 2013, a.g.e., s. 41; Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 328.

Bu sırada Quin Elizabeth'in 380 mm'lik mermisi saat 11.45'te Çanakkale gümrük binası arkasına düştü ve yangın çıkardı. Agamemnon ile Lord Nelson da on dakika sonra Rumeli Mecidiyesini bombardımana başladı. Saat 12.00 itibariyle İngiliz gemilerinin ateş taksimi şöyleydi: Prens George gemisi, Tengir Baykuş (Mesudiye) bataryalarına ateş ediyordu. Quin Elizabeth Anadolu Hamidiyesi'ne; Lord Nelson ve Agamemnon Kilitbahir bataryalarına; İnflexible ise Mecidiye, Halileli sırtları ile Erenköy'e; Triumph ise Dardanos'a ateş ediyordu.³⁶⁷ Teğmen Whitehead ve Teğmen Strain'in bulunduğu 173 numaralı Wight A.I tayyaresi, yukarıdan bu manzarayı gözlemleyip rapor etmeye çalışıyorlardı.



Şekil 11. Çanakkale Boğaz Harbi (18 Mart 1915)³⁶⁸

Anadolu Hamidiye, Mecidiye, Namazgâh ile Rumeli Mecidiye tabyalarının hepsinin mürettebatı olduğunu ve hızlı ateş ettiklerini, fakat Çimenlik Tabyası'nın mürettebatsız olduğunu tespit ettiler. Ayrıca Mecidiye, Namazgâh ve Rumeli Mecidiye tabyalarının tekrar tekrar vurulduğunu gördüler, ancak yoğun duman nedeniyle hasarı göremediler. Darboğaz'ın yukarısında, akıntıya geniş tarafları dönük olarak uzanan bir sıra tekne görüldü, bunlar muhtemelen mayın döşemekle meşguldü. Ayrıca birçok aktif top mevzii

³⁶⁷ Besbelli a.g.e., s. 178.

³⁶⁸ Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., Kroki 6

bildirildi.³⁶⁹ Bu bilgilerin telsiz-telgraf aracılığıyla bildirildiği uçuş sırasında, motor arızası meydana gelmiş ve tayyare saat 12.15'de görevi bitirmek zorunda kalmıştı. Raporda tabyaların ağır isabet aldığından yoğun toz ve dumandan dolayı yeteri kadar görülemediği, fakat diğer kısımların net gözlemlendiği bildirildi.³⁷⁰

Bu uçuşta rasit olarak görev yapan Teğmen Harry Strain, gördüğü manzarayı başka hiç kimsenin görmüş olmadığını ifade ederken Darboğaz'ın Çanakkale ve Kilitbahir'in gemiler tarafından bombardımanına başlandığını belirtiyordu. Boğaz'ın her iki yakasındaki sahra topları ve piyadelerin sürekli ateş ederek karşılık verdiğini, Çanakkale'ye kadar, atış kulvarının bazen üstünden bazen de altından geçip gitmek zorunda kaldıklarını, verilen zarar ile her istihkâmda top başında asker bulunup bulunmadığı hakkında bir saat kırk beş dakika boyunca tayyarede bulunan telsiz vasıtasıyla sürekli bilgi verdiğini, sonra motordaki arızadan dolayı geri döndüklerini dile getirmişti.³⁷¹

Bu esnada Fransız grubu gemilere, tabyaları yakın mesafeden ateş altına almak üzere daha büyük İngiliz harp gemilerinin arasından ilerleme emri verilmişti. Harry Strain'in 650 metre yüksekte gözlemlendiği olay, Fransız gemilerinden Gaoulis'in büyük bir şeye çarptığı ve Fransızların sıkı atış yapan obüs bataryaları yüzünden başlarının dertte olduğu idi. Fransız gemileri, Boğaz'dan çıkmak üzere dönüş manevrası yaparken Bouvet, hızla gözden kaybolmuş ve herhangi bir gürültü patırtı veya patlama olmadan sulara gömülmüştü.³⁷² Türk kaynağında bu uçuşla ilgili, Ark Royal'den uçan bir deniz Wight A.I tayyaresi saat 12.30'da, tabyaların devamlı isabetler aldığı fakat buna rağmen ateş güçlerinde bir azalma olmadığını rapor ettiğine değinmekteydi.³⁷³

Ark Royal'den ikinci tayyare saat 12.06'da havalandı. Teğmen N. S. Douglas ve Astsubay B. J. Brady tarafından 922 numaralı Sopwith Type 807 tayyaresiyle 3.000 feet irtifada yaptıkları uçuş saat 13.53'de sonlandırıldı. Boğaz'ı savunan birliklerin ve

³⁶⁹ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 20.

³⁷⁰ AIR 2099/207/20/7, s.17, 18

³⁷¹ Hugh Dolan, *Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü*, 36 Gün, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020, s. 68

³⁷² Dolan, 2013, a.g.e., s.42-43.

³⁷³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.95; Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 329.

tabyaların vaziyeti gözetlendi ve telsizle bildirildi.³⁷⁴ Bu uçuşta sadece Çanakkale güneyindeki Hamidiye tabyasının ateşini kararlılıkla sürdürdüğü görüldü. Tabyanın bütün silahları hâlâ faaldi. Vengeance'ın attığı mermiler de kaleye isabet ediyordu fakat toplara çok az zarar veriyordu. Çimenlik Tabyası'nın da mürettebatsız olduğu doğrulandı ve bu tabyanın iki topu yukarı doğru keskin bir açıyı işaret ediyordu. Irresistible'in atışları da kısa bir süre sonra Hamidiye Tabyası'na yoğunlaştı.³⁷⁵

Saat 14.00 itibariyle tabyaların karşılık vermesinde bir ağırlaşma yaşandı. Rumeli Mecidiyesi'nde sadece bir iki top ateş etmekte idi. Anadolu Hamidiyesi'nin 355 mm'lik toplarına birkaç 240 mm'lik top katılıyordu. Rumeli Hamidiyesi harbin başında aldığı isabetlerden dolayı topları arızalanmış ve mücadeleye devam edemiyordu. Bu sıralarda Anadolu Hamidiyesi'nin Fransız muharebe gemisi Bouvet üzerinde bir isabet sağladığı gözlemlendi. Bu gemi Baykuş ve diğer bataryalar tarafından da birçok kez vurulmuştu. Gemi üç dakika içinde batmıştı. Bu hadise tam da Fransız gemilerinin geri dönmekte ve 2'inci Tümen gemilerinin bunların yerini almakta olduğu sırada meydana gelmişti. Gemi mürettebatının hemen hepsi (604 kişi)³⁷⁶ sulara gömülmüştü. Saat 15.00 sıralarında Birleşik Donanma'nın ateşi tekrar şiddetlenmişti.³⁷⁷

Saat 16.00 sıralarında Inflexible, bir mayına çarptı ve baş torpido dairesi parçalandı. Yana yatarak pruva kesimi suya gömülmeye başlayan gemi, Bozcaada'ya yöneldi.³⁷⁸ Saat 16.15'te Irresistible bir mayına çarptı ve terk edilmek zorunda kalındı.³⁷⁹ Amiral de Robeck bunu öğrenince ileride savaş hattındaki 2'nci Tümenin geri çekilmesi işaretini verdi ve Irresistible'in terkedilmesi üzerine de genel çekilme emri verdi. Birleşik Donanma Bozcada'da bulunan demirleme mahaline doğru harekete başlamıştı. Ocean ise Dardanos ve Soğanlıdere bataryalarının yoğun ateşleri altında³⁸⁰ saat 18.05'te geri çekilmek üzere iken bir mayına çarptı ve o da terk edildi. Inflexible ağır hasar almasına rağmen Bozcaada'ya ulaşabilmişti. Gaulois ve Suffren ağır hasar gördü. Alanın yeterince temizlenmediği anlaşıldığında ise taarruz durdurulmuştu. İkinci hava raporunun nispeten

³⁷⁴ AIR 2099/207/20/7, s.18

³⁷⁵ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 21; Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 330.

³⁷⁶ Jones eserinde bu kayıpla ilgili sayıyı 660'den fazla olarak bildirmiştir. Bkz. Jones, Vol. II., a.g.e., s. 21.

³⁷⁷ Besbelli a.g.e., s. 179.

³⁷⁸ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.38.

³⁷⁹ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 21.

³⁸⁰ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.38.

olumlu olmasına rağmen, kalelere kalıcı bir hasar verilememişti. 18 Mart günü Birleşik Donanma açısından çok ciddi bir geri adımla sona ermiş ve tüm harekât planı yeniden gözden geçirilmek zorunda kalınmıştı.³⁸¹

Birleşik Donanma'nın çekilmesi sırasında Pilot Üsteğmen Mehmet Cemal, yanına rasıt olarak, Teğmen Osman Tayyar'ı alarak, "*Ertuğrul*" isimli Bleriot tayyaresi ile bir keşif uçuşu yaptı. Dardanos Tabyası önünde ağır yaralı olan Gaulois zırhlısını yedekleme faaliyetlerinin sürdüğünü gördüler. Boğaz ağzında yedeklenmiş şekilde 4 zırhlı Bozcaada yönünde çekilmekteydi. Ayrıca, burada 11 muhrip ile 9 zırhlı bulunduğunu gözlemlediler. 8 küçük harp gemisi de Bozcaada açıklarında bulunmaktaydı.³⁸² Akşamüzeri bu kez de Pilot Teğmen Frank Seidler yanına rasıt olarak Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey'i aldı. Rumpler B.I tayyaresiyle bir keşif uçuşu yaparak Limni Adası'na kadar gittiler ve Birleşik Donanma'nın Boğaz'dan çekilerek buraya döndüğünü belirlediler. Bu uçuş saatinin, Birleşik Donanma'nın Çanakkale Boğazı'ndan çekildikten sonra saat 18.00'den sonra icra edildiği düşünülmektedir.³⁸³

18 Mart'ta Çanakkale Boğaz Harbi esnasında Türk tayyareleri sabah 2 ve akşamüstü 2 olmak üzere toplamda dört uçuş gerçekleştirerek Birleşik Donanma'nın durumunu gözlemlemişti. Özellikle saat 08.00'de icra edilen ilk uçuş ile Boğaz Harbi'nin başlayacağı tespit edilerek ilk ateş açıldığı zamana kadar tabyalara hazırlanma fırsatı verilerek zaman kazandırılmıştı. İtilaf Devletleri ise her saat başında bir tayyare uçurarak ateş yönlendirilmesi ve keşif yapılmasını planlansa da sadece iki uçuş gerçekleştirilebilmişti. İlk tayyarenin havalandığı saat 10.30'dan itibaren çekilmenin tamamlandığı saat 18.00'e kadar en az sekiz uçuş icrası gerekiyordu.³⁸⁴

18 Mart 1915 Boğaz Harbi'nde mayınların ve tayyarelerin oynadığı role dair birçok tartışma oldu. İtilaf Devletleri, başarısızlığın sebeplerini mayınların doğru tespit edilememesine ve tayyareler ile gemiler arasında yaşanan iletişim sorunlarına dayandırmıştı. Türk tarafındaki kanaat ise İngiliz tayyarelerinin boğazın mayından temizlendiği hakkında rapor vermiş olmasıydı. Fakat İngiltere'de bu tarz tartışmalar

³⁸¹ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 21.

³⁸² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.95. Bu uçuşun saat 16.00'da yapıldığı bilgisi için Bkz. Avcı, a.g.e., s. 33.

³⁸³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e. s.95; Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 330.

³⁸⁴ Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal", a.g.m., s. 330-331.

devam etti. Emin Kurt'a göre, Türk mayınlarını keşfetmek için havalanan İngiliz havacıların, tespit edebildikleri mayınları rapor ettikleri, bunları da özel bir haritaya işaretleyerek komuta kademesine ilettikleri anlaşıyordu. Kurt'a göre, İngiliz havacılarından Harry Strain 1923 yılında İngiliz Hava Kuvvetlerine gönderdiği mektupta mayın keşifleriyle ilgili önemli bir noktayı gündeme getirmişti. *“Herhangi bir yerde mayın göremememizin orada mayın olmadığını garanti etmediğini her zaman özenle belirttik.”* diyordu. İngiliz havacıların raporunda sık sık, mayın görülmediği bildirilen yerde mayın olamayacağı anlamının çıkartılmaması gerektiği vurgulanmaktaydı. Kurt, İngiliz havacılarından Harry Strain'in mayın bulunmayan bir bölge için “hiçbir şey gözlenmedi” ifadesinin *“mayın görülmedi”* olarak komuta kademesi tarafından kabul edildiğini ya da Amirallerin riski göze aldığını belirtmektedir. Netice itibarıyla deniz imparatorluğu kuran ve üstün donanma gücü olan İngiltere'nin, donanma başarısızlığını, rüştünü henüz tam olarak ispat edememiş olan havacılara yüklemiş olabileceğini de vurguluyordu.³⁸⁵ Harry Strain'in bu ifadeleri 1923 yılında verdiği görülmektedir. Bu anlamda kişilerin kendisini aklamaya yönelik olarak yazdığı hatırat veya yaptıkları röportajların eleştirel bir göz ile incelenmesi daha uygun olacaktır. Literatürde ilk defa ifade edilen bu konu çok önemli olsa da ihtiyatlı yaklaşmak gerektiği unutulmamalıdır.

Jones'e göre, yeri bilinen mayınları tespit etmek elbette kolaydı. Fakat geniş bir deniz alanında, özellikle de hızlı akıntıların olduğu Boğaz gibi sularda emin olmak çok zordu. Böyle kesin bir olumsuzluk bir hava gözlemcisinin sahip olduğu kapasitenin ötesindeydi ve Erenköy koyunda düzenli olarak döşenmiş bir mayın tarlasının beş gün üst üste uçularak keşfedilme şansının oldukça yüksek olduğu güvenle söylenebilirdi. Mayın tarlasının 8 Mart gecesi döşendiği ve harekâtın seyrini bu kadar kesin etkileyecek olan mayınların, on gün boyunca fark edilmeden yattığı belirtiliyordu. Jones'e göre sahanın ilk kez 8 Mart'ta döşendiği ifadesi doğru kabul edebilirdi fakat mayınların bazıları kesinlikle mayın tarama gemileriyle tahrip edilmiş ve bazıları da muhtemelen yerinden kurtulmuştu. Zira taarruzdan iki gece öncesinde bölge yeniden taranmış ve hiçbir mayına rastlanmamıştı.³⁸⁶

Ark Royal'in deniz tayyarelerine verilen keşif görevi, hangi tahkimatlarda asker olduğunun ve verilen hasarın tespitiydi. Bu tayyarelerin mürettebatı, karşılıklı ateşi

³⁸⁵ Emin Kurt, “Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, Yıl: 20, Sayı: 32, 205-208, 2022.

³⁸⁶ Jones, Vol. II., a.g.e., s.19-20.

gördüğü gibi havada tayıarelerin birden bire irtifa kaybetmesine sebep olan mermilerin geçişini de hissetti. Mermi dolu bu bölgenin üzerinde uçamayan deniz tayıareleri, aniden mermi isabet etme riskini göze alarak bir yakadan diğetine hızlıca geçiş yapmak mecburiyetinde kaldığından onların gözlemleri de sınırlı kalmıştı. Zira aşağıda yani karadaki tahkimatlarda patlayan mermilerin tesiriyle havaya fırlayan toz, toprak, taş ve tuğlalar görüşü engellemişti.³⁸⁷

Birleşik Donanma'nın 18 Mart Çanakkale Boğaz Harbi'nde uğradığı büyük hezimet, sadece donanmayla sınırlı değildi. Türkler tarafından 8 Mart'ta Erenköy Koyu'na düşenen ve Ark Royal'den kalkan tayıarelerin yaptığı keşiflerde 18 Mart'a kadar fark edilemeyen mayınlar, donanmanın sonunu getirmişti.

3.1.5. Kara Muharebeleri Dönemi Tarafların Hava Harekâtı (25 Nisan 1915-9 Ocak 1916)

3.1.5.1. Tarafların Çıkarma Hazırlıkları

18 Mart Boğaz Harbi'nden sonra elde edilen istihbarat raporlarına göre, İtilaf Devletleri bir kara harekâtına girişmek üzere hazırlık yapmaktaydı. Son dönemde İngilizlerin 80 nakliye gemisi Adalar Denizi'ne gitmişti. Bunlarla beraber birçok tayıare ve zırhlı otomobilin de bulunduğuy tespit edilmişti. Ayrıca değişik tip ve modelde gemilerin Boğaz'a geldiği, bu gemilerden 6 adedinin karaya asker ihracını yakından himaye için kullanılacağı öngörülmüştü. Üstelik ihtiyat olarak 20 bin askerin ve Hint Denizi'ndeki bir kruvazörün de bölgeye geleceği duyulmuştu. Tüm bu istihbaratlar, bir kara harekâtı amacıyla hazırlıklar yapıldığını gösteriyordu.³⁸⁸

Çanakkale Boğazı'nda tehdidin artması sebebiyle Boğaz savunmasını üstlenmek amacıyla yeni kurulan 5'inci Ordu³⁸⁹ yığınak yapmaya başlayarak savaş hazırlıklarını

³⁸⁷ Dolan, 2020, a.g.e., s. 67.

³⁸⁸ ATASE, BDH, K: 3432, D. 2, F. 21-1; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 222

³⁸⁹ Mayın hattı düşenmesi, hasar gören topların ateşe hazırlanması ve yeni getirilen topla takviyesi ile Boğaz savunmasının pekiştirilmesi amaçlanırken bir yandan da bölgedeki kara birliklerinin güçlendirilmesi kararı alındı. Maraşel Liman von Sanders, 3'üncü ve 15'inci Kolordular ile 5'inci Tümen ve Bağımsız Süvari Tugayından oluşan 5'inci Ordu Kumandanlığına atandı. 26 Mart'ta Gelibolu'ya gelen Sanders, çıkarmayı Saros Körfezi ile Anadolu kıyılarından bekliyordu. Bolayır dışında Gelibolu Yarımadası'nda büyük bir çıkarma harekâtı beklemediğinden, Çanakkale

sürdürüyordu.³⁹⁰ Kuzeyden güneye doğru Saros Körfezi'nden Beşige Limanı'na kadar tertiplenen kuvvetler şöyleydi: 7'inci, 19'uncu, 9'uncu ve 11'inci Tümenler ile Çanakkale ve Gelibolu Jandarma kuvvetlerinden ve çıkarma mahaline ateş desteği icra edecek olan Turgut Reis ve Barbaros muharebe gemileriyle Erenköy'deki tayyare bölüğünden oluşuyordu. Saros kuzeyinde ayrıca bir süvari tugayı mevcuttu.³⁹¹ Boğaz Harbi'nden sonra 28 Mart'ta Domuzdere-Tenger arasında 9 mayınlık ve 31 Mart'ta ise 10 mayınlık birer hat Tengerdere önünde Sivrihisar Torpidobotu vasıtasıyla tesis edildi.³⁹²

Bu arada 1915 Mart sonunda Çanakkale Cephesi'ne gelen iki tayyare³⁹³ ile 1'inci Tayyare Bölüğü kuruldu ve Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı emrine verildi. Çanakkale'ye gelen Alman sivil pilot Teğmen Christoph Preussner³⁹⁴, bölük kumandanlığına atandı. Bölüğün diğer pilotları, Alman teğmenler Garber,³⁹⁵ Frank Seidler ve Röder³⁹⁶ idi. Rasıtları, Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey, Teğmen Osman Tayyar Bey'di.³⁹⁷

Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı ise Boğazlar Umum Kumandanlığına bağlıydı. 1'inci Tayyare Bölüğü doğrudan Amiral von Usedom'dan emir alıyordu. Bölüğün görev sahası Boğaz ağzı-Bozcaada, İmroz, Limni Adası arasındaki bölgeydi. Tayyare Bölüğü İtilaf gemilerinin hareket ve faaliyetini izleyerek amacını tespitte çalışıyordu.³⁹⁸ 27 Mart ile 17 Nisan arasında Boğaz önündeki adalardan Limni Adası'na kadar birçok keşif uçuşu icra edildi.³⁹⁹ Çıkarma öncesinde 1'inci Tayyare Bölüğü'nde 3 tayyare vardı.

savunmasını bu düşünceye göre düzenlemişti. Bkz. *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'inci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.52.

³⁹⁰ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s. 44.

³⁹¹ Göymen, a.g.e., s. 41.

³⁹² Hatip, a.g.t., s. 228.

³⁹³ Bölüğün başlangıçtaki tayyare sayısı ile ilgili farklı bilgiler bulunmaktadır. 3 tayyare ile teşkil edildiği bilgisi için Bkz. Kurt, Kormaz, a.g.e., s. 223; Göymen, a.g.e., s.40

³⁹⁴ Alman sivil tayyarecilerden Preussner'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-5, 2-6a; Preussner, Çanakkale'de oldukça başarılı uçuşlar icra etmiş, daha sonra Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde öğretmenlik yapmıştır. Ancak eğitim uçuşu esnasında düşmüş ve vefat etmiştir. Tarabya'daki mezarlığa defn edilmiştir. Bkz. Serno, a.g.e., s.183.

³⁹⁵ Alman tayyarecilerden Garber'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-9

³⁹⁶ Alman tayyarecilerden Röder, Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-8

³⁹⁷ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 99-100

³⁹⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.123.

³⁹⁹ Kurt, Kormaz, a.g.e., s. 223.

Bunlar 1 Rumples B.I ve 2 Albatros B.I idi. Ancak bu üç tayyareden yalnızca biri uçabilir vaziyetteydi.⁴⁰⁰

Çanakkale Boğaz Harbi'nden sonra çıkarma hazırlıkları sırasında İngiliz hava gücü büyük oranda takviye edildi.⁴⁰¹ Birleşik Donanma'nın Çanakkale'deki bombardmanı sürerken gemilerin Boğaz'ı geçememesi durumunda Ark Royal'in tayyarelerinin bir kara harekâtına destek verebilmesinin güç olduğu anlaşıldı. Fransa'da bulunan RFC (Kraliyet Uçuş Kolordusu) filolarının Çanakkale'de görev alması kabul edilmedi. Çanakkale'ye donanmaya ait tayyare filosu ile balonlarının gönderilmesi karara bağlandı. Böylece Çanakkale'ye RNAS 3'üncü Filo ve Manica Balon Gemisi gönderildi. Bir taraftan da Ark Royal takviye edilecekti. Zira deniz tayyarelerinin harekâta olan katkısı ile yetenekleri hiç yeterli görülmedi.⁴⁰²

11 Nisan tarihli Ark Royal raporuna göre, gemi İngiltere'den ayrıldığında altı deniz tayyaresi vardı. Bunlar; 136 numaralı 200 beygir gücünde Canton Unne motoruna sahip 1 adet Short vardı. 172 ve 173 numaralı 200 beygir gücünde Canton Unne moruna sahip 2 adet Wight vardı. 807, 808 ve 922 numaralı 100 beygir gücünde Mono Gnome motoruna sahip 3 adet Sopwith vardı. Dışarıdan takviye gelen tayyareler ise şunlardı: 176 numaralı Canton Unne motoruna sahip 1 adet Wight, 5 Nisan 'da ulaşmıştı. 1436 ve 1437 numaralı Schneider Cup Sopwith tayyareleri de 9 Nisan'da ulaştı. Bu durumda toplamda dokuz tayyareydi. Ama 808 numaralı Sopwith de zaten 5 Mart 1915'te tamamen harap olduğundan toplam sayı sekiz oluyordu. Son gelen 1436 ve 1437 numaralı tayyareler rasit taşımadıklarından sadece belirli sınırlı görevler için kullanılabilir. İki tayyarenin devre dışı kaldığı düşünülürse yedi tayyarenin kullanılabilir olduğu görülüyordu.⁴⁰³

RNAS'ın 3'üncü Filosunun da Samson kumandasında öngörülen kara harekâtını desteklemek üzere Çanakkale'ye doğru yola çıkması emredildi.⁴⁰⁴ Çanakkale'den tayyare isteği geldiğinde Filo Dunkirk'ten Dover'a çekilmiş ve 3'üncü Filo olarak adlandırılmıştı. Akdeniz için hazırlanan 3'üncü Filonun personel ve tayyareleri partiler

⁴⁰⁰ Emin Kurt, "Kan Denizine Yukarıdan Bakmak", a.g.m., s. 339.

⁴⁰¹ Emin Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak" a.g.m., s. 25

⁴⁰² Kurt, "Kan Denizine Yukarıdan Bakmak" a.g.m., s. 336

⁴⁰³ Air 661/17/122/641 CO Ark Royal Report on Operations 11-4-1915 to 5-5-1915, IMG 3764

⁴⁰⁴ Dolan, 2013, a.g.e., s.51

halinde gönderildi. 24 Mart 1915'te öncü parti Bozcada'ya geldi fakat fırtına nedeniyle makineler 26 ve 27 Mart'a kadar çıkarılamadı. Birkaç gün sonra kalan personel ve ekipman geldi. Filo artık 11 pilot, üç gözlemci, iki doktor, bir mühendis subayı, bir silahlanma subayı ve 100 kişiden oluşuyordu. Tayyarelerin sayısı 18'di. 8 adet Henri Farman, 2 adet B.E.2c, 2 adet B.E.2, 2 adet Sopwith Tabloid, 1 adet Breguet ve 3 adet Maurice Farman vardı. Bu karışık koleksiyondan Henri Farmanlar yalnızca tek kişilik fotoğraf çekimi için kullanılıyordu; güçsüz, yavaş ve hızla doğrultudan çıkıyorlardı. B.E.2c'ler genellikle bir yolcuyu keşif amacıyla yeterince yükseğe çıkaramazdı. Tabloidler, sınırlı görüş nedeniyle, çoğunlukla tek kişilik savaşlar için yararlıydı. Breguet, uzun mesafeli bombardıman için tasarlanmış deneysel bir tipti, ancak motoru çok sorun çıkardı ve bu tayyare ile sadece üç uçuş gerçekleştirildi. Bunlar ortadan kaldırıldığında, gerekli tüm keşif ve bombardıman için üç Maurice Farman ve iki B.E.2 kaldı. Mauricelerden ikisi 100 beygir gücünde Renault motorlarıyla donatılmıştı ve diğeri, Fransa'da yaklaşık 120 saat uçmuş olan 140 beygir gücünde bir Canton Unne motoruna sahipti. B.E.'ler, biri eski biri yeni, 70 beygir gücünde Renault motorlarına sahipti.⁴⁰⁵ Jones'in 3'üncü Filonun tayyarelerine dair malumat, 10 Nisan tarihli hava raporunda da geçmektedir. Buna göre, 18 İngiliz tayyaresinin Bozcaada'da olduğu anlaşılıyor. Bunlardan 5 tayyare hizmete hazır ve kullanımda olduğu belirtiliyordu.⁴⁰⁶ 3'üncü Filonun ilk uçuşu 28 Mart'ta icra edildi ve 25 Nisan'a kadar da tayyareler, yarımadanın üzerinde uçuş halindeydi. Manica Balon Gemisi⁴⁰⁷ de İngiltere'den 27 Mart'ta denize açılarak 9 Nisan'da Mondros Limanı'na ulaşmıştı. Filo Kumandanı J.D. Mackworth'du.⁴⁰⁸ 3'üncü Filonun tayyare sayısı da çıkarma gününe kadar artacaktı.

Çanakkale'deki harekâtı destekleyecek olan Fransız deniz tayyareleri, N 11 ve N17 numaralı Nieuportlar, Anne Rickmers'e yüklendi. Pilotlar Antoine Destrem ve Hervé Grall'di. rasıtlar Ronald E Todd ve Robert Joshua Paul ve Kenneth Lawson Williams'dı. Bu gemi, İzmir'i bombalayan Amiral Richard Pierse kumandasındaki deniz kuvvetine katılacaktı. Anne Rickmers tayyare gemisi, 6 Mart'ta Amiral Pierse'nin filosuna katılış yaptı. Ancak Nieuportlardan biri arızalıydı ve yalnızca biri görev yapabilecek vaziyette

⁴⁰⁵ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 24.

⁴⁰⁶ Air1 361/15/228//50, IMG 3764

⁴⁰⁷ 4 Mart'ta General Birdwood, Lord Kitchener'a bir telgraf çekerek, insan taşıyabilen bir uçurtma veya bağlı bir balonun, donanma için uzun menzilli topları tespit etmek için olduğu kadar, çok fazla sorun çıkaran gizli bataryaları tespit etmek için de büyük faydası olacağını belirtti. Bu talep sonrasında harekete geçildi ve Manica gemisi satın alındı. On yedi gün gibi kısa bir sürede Manica yeni görevine uygun hale getirildi. Bkz. Layman, a.g.e.,s. 119.

⁴⁰⁸ Kurt, "Kan Denizine Yukarıdan Bakmak" a.g.m., s. 337

idi. Amiral, yaptırılan bombardımanın verdiği hasarı ve Türklerin batırdığı iki geminin liman girişini bloke edip etmediğini gözlemlmelerini istedi. 7 Mart'ta, Amiral gemisi HMS Euryalus'ta yapılan brifingin ardından Destrem ve Robert Paul bir keşif uçuşu yapmaya çalıştı. Fakat kuvvetli rüzgârlar irtifalarını sınırladı. Ertesi gün kötü hava koşulları tüm uçuşları engelledi. 9 Mart'ta ikili daha şanslıydı. Öğleden sonra Destrem ve Paul'un içinde bulunduğu bir tayyare havalandı ve İzmir Limanı'na doğru uçtu. Bataryalar tarafından şarapnel mermileriyle ateş altına alındılar ancak güvenle geri döndüler. Sadece 800 metre irtifaya ulaşabilmelerine rağmen torpido botu ve denizaltı gibi küçük gemiler için bloke gemileri arasında iki adet geçilebilir kanal buldular ve Yenikale'nin yedi topundan üçünün imha edildiğini gözlemlerler. Ancak Amiral Peirse, bu sınırlı hava desteğini kaybetti, çünkü Aenne Rickmers 11 Mart'ın erken saatlerinde Demirhisar torpidosu tarafından torpillendi ve gemi hasar gördü.⁴⁰⁹

Anne Rickmers görev dışı kaldığından yerine Ege Denizi'ne Rabenfels gönderildi. Gemi, Nieuport model üç deniz tayyaresi ve üç pilotu ile 22 Mart günü öğle sonrası Mondros Limanı'na ulaştı. 18 Mart Boğaz Harbi esnasında *Aenne Rickmers'in* iki Nieuport'u ise Mondros Limanı'nda etkisiz olarak bekliyordu. *Rabenfels* ise üç günlük mesafede olup Port Said'den yeni yola çıkmıştı.⁴¹⁰ Fransız deniz hava kuvvetleri, boğazlara icra edilen saldırıda hiçbir rol almamışlardı. Rabenfels kısa süreliğine İzmir önlerinde görev yaptı ve 1 Nisan'da Bozcaada'ya geldi. Bozcaada'ya çıkan müfrezede, Nieuports N14 ve N17, Fransız pilot Louis Marie Jules Barthélemy de Saizieu ve Georges Marius Etienne Trouillet, bir astsubay ve 10 denizci ile İngiliz rasıtlar Yüzbaşı James Reginald Herbert ve Teğmen Henri (Harry) Grant Hillas yer alıyordu. Müfrezeyi komuta eden de Saizieu, Akdeniz ve Uzak Doğu'da Fransız donanmasında 14 yıldan fazla hizmet vermiş 33 yaşında bir teğmendi. Fransız Deniz Tayyare Müfrezesi de Bozcaada'da, RNAS 3' üncü Filosu'nun 500 metre kuzeybatısında sahilde konuşlandırıldı.⁴¹¹

Böylece çıkarma öncesinde İtilaf Devletlerinin Çanakkale önlerindeki hava gücü Ark Royal tayyare gemisi, 3'üncü Filo, Fransız Deniz Tayyare Müfrezesi olmak üzere üç farklı birlik ve bir Manica balon gemisinden oluşuyordu. İtilaf hava gücünün toplamda 34⁴¹²

⁴⁰⁹ de Broglio, "Footnote To A Sideshow", a.g.m., s.103

⁴¹⁰ de Broglio, "Footnote To A Sideshow", a.g.m., s.104.

⁴¹¹ de Broglio, "Footnote To A Sideshow", a.g.m., s.105, 107.

⁴¹² İtilaf Devletlerinin kara çıkarmasındaki hava gücü ile ilgili farklı bilgilere rastlanmaktadır. Örneğin; "20 İngiliz kara tayyaresi, 8 Fransız kara tayyaresi, 2 İngiliz deniz tayyaresi ve 12 Fransız deniz tayyaresi olmak üzere toplamda 42 tayyareden oluşan bir hava kuvveti tahsis etmişti.

tayyare ile bir balona sahip olduğu anlaşıyordu. Türk hava gücünde ise 1'inci Tayyare Bölüğü biri Rumpler B.I. ve ikisi Albatros B.I modeli toplamda üç tayyare bulunuyordu. Bu üç tayyareden sadece bir adedi uçabilir durumdaydı.⁴¹³

Ark Royal gemisi, 12 Nisan'da Gelibolu kasabasını keşfetmek ve filoya Tayfurköy'deki mühimmat deposunu imha etmede yardımcı olmak için Saros Körfezi'ne⁴¹⁴ bir seyahat yaptı. 16 Nisan'da⁴¹⁵ deniz tayyaresi gözlemiyle Lord Nelson tarafından mühimmat deposunun bir bölümü havaya uçuruldu ve aynı gün Gelibolu, Limanda demirlemiş olan Türk zırhlısı Turgut Reis'e bombalar atan iki Sopwith tayyaresi tarafından keşfedildi. 17 Nisan'da Ark Royal Mondros'a geri döndü ve çıkarma gününe kadar deniz tayyareleri tarafından yarımada üzerinde başka bir uçuş yapılmadı.⁴¹⁶

İtilaf kuvvetleri Nisan ayının üçüncü haftası civarında güzel bir havada, çıkarma yapmak üzere üslerinde hazır bekliyordu. Sir Ian Hamilton'ın amacı, Birleşik Donanma'nın boğazdan geçebilmesi için Boğazlardaki kaleleri düşürmektir. General, ordusunun tamamını yarımadanın güney yarısına çıkarmaya ve Kilidbahir'in ele geçirilmesine odaklandı.⁴¹⁷ Sürpriz saldırı olarak yapılması planan çıkarmanın öncesinde topçu hazırlık atışı yapılmadı. Birleşik Donanma, bu çıkarma noktalarına kıyı yumuşatma ateşi icra etti. İngiliz kuvvetleri; beş ayrı noktadan çıkarma yapacaktı. Bu noktalar sıralandığında doğudan batıya şöyleydi: Morto koyu (S sahili), Ertuğrul koyu (V sahili), Tekke koyu (W sahili), İkiz koyu (X sahili), ve Pınarçı koyu (Y sahili)⁴¹⁸ olarak belirlendi. Buna göre Fransız kuvvetleri, oyalama amaçlı Kumkale mıntıkasına çıkarma yaparak Anadolu kıyısındaki Türk tümenlerinin Gelibolu'ya takviye göndermesine mani olunması amaçlandı. İngiliz Kraliyet Deniz Tümeni tarafından da Bolayır'da bir gösteri harekâtı icra edilecekti. Bundaki amaç çıkarma yapmadan, Türklerde bir çıkarma yapılacağı düşüncesinin oluşturulmaya çalışılmasıydı, Ark Royal'ın deniz tayyareleri ve Manica

Manica Balon Gemisindeki sabit balon da keşif ve ana gemi toplarına ateş tanzim etmek için görevlendirilmişti.” Bkz. Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 225-226; Keyüsk, 1914-1916, Cilt 1, İkinci Kitap, a.g.e., s.65-66

⁴¹³ Emin Kurt, “Kan Denzine Yukarıdan bakmak” a.g.m., s. 339.

⁴¹⁴ “Ark Royal 12 ve 15 Nisan arasında kaldırdığı tayyarelerle İtilaf donanmasının Gelibolu berzahında yerleşik Türk savunma hatlarına karşı Saros Körfezi'nden yürüttüğü bombardımanda savaş gemilerine atış tanzimi yaptırdı.” Bkz. Avcı, a.g.e., s. 45.

⁴¹⁵ Tayfurköy'deki mühimmat deposunun Lord Nelson tarafından bir bölümünün havaya uçurulmasının tarihi 15 Nisan olarak verilmektedir. Bkz. Avcı, a.g.e., s. 45.

⁴¹⁶ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 33

⁴¹⁷ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 36.

⁴¹⁸ “Y” Zığindere ağzı ve kuzeyinde Saritepe yöresi, Bkz. Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s. 93.

Amfibi harekât için İtilaf hava planının üç hedefi vardı: Birincisi; Rumpler'lerle savaşmak ve Türk topçu ateşini minimumda tutmak için gün boyu tayyareleri sahillerin üzerinde tutmak, ikincisi; sabah İtilaf topçuları karaya çıkana kadar deniz topçusuna hedef yönlendirmesi yapmak ve üçüncüsü; Türk ihtiyat kuvvetlerinin hareketlerini bildirmek ve herhangi bir karşı saldırı hakkında uyarıda bulunmaktı. Dolan 25 Nisan çıkarmasında İtilaf havacılarının bu hedeflere ulaşmak için canla başla çalıştığını ifade etmektedir. Ayrıca birinci ve üçüncü hedeflere ulaşıldığını, ikincisinde ise kısmî bir başarı sağlandığını belirtmektedir.⁴²² Ayrıca çıkarma mıntıklarından gelecek hava keşif raporlarının Queen Elizabeth muhabere bölümünde toplanması planlandı. General Hamilton havacılardan ve topçu kulesinden gelen istihbarat sayesinde sahillerin vaziyetiyle ilgili fikir sahibi olabilecekti. Ark Royal'ın tayyareleri, 3'üncü Filo ve Manica balonu arasında; tayyare, gemi ve kıyı harekâtını birbiriyle bağlayan telsiz-telgraf ağı kuruldu. Queen Elizabeth, hem bu ağı yönetecek hem de ana hatları "Birleşik Harekât için Mesaj Organizasyonu" başlıklı bir broşürle açıklanan usulleri belirleyecekti. İstihbarat ve telgrafın sorumluluğu de Robeck'in kurmay heyetinden Albay Cottrell'e verildi. Bu pozisyon Queen Elizabeth'e gelen istihbarat bilgilerinin ilgili makamlara aktarılmasını kolaylaştıracaktı. Bundan sonra havacılık servisinden gelen mesajların "acil öncelikli" olarak kodlanarak doğrudan doğruya General Hamilton'un kurmaylarına iletilmesine yardım edecek bir düzenleme sağlandı.⁴²³

3.1.5.2. 25 Nisan Çıkarma Günü ve Gelibolu'nun Tahliyesine Kadar Hava Harekâtı

25 Nisan sabahı İtilaf Devletleri, Gelibolu Yarımadası'nın muhtelif noktalarına ve Kumkale sahiline asker çıkardı. Modern harp tarihinin ilk büyük amfibi çıkarma örneği olan bu harekâta, karaya çıkan birlikler, 200 adet muhtelif türde gemi tarafından destekleniyordu.⁴²⁴ Harekât, saat 04.20'de Anzak Kolordusunun Arıburnu sahiline çıkışı ile Gelibolu yarımadasına yapılan çıkarma ile başladı. Aslında çıkarma planında, bu noktaya "Z sahili"⁴²⁵ adı verilmişti. Bir saat sonra şiddetli patlamalar oldu. Savaş gemileri, İngiliz 29'uncu Tümenin Helles Burnu'ndaki X, W, V, S ve Y sahillerine çıkarma icrasına yardımcı olmak için Gelibolu Yarımadası ucundaki Türk siperlerini bombaladı.⁴²⁶

⁴²² Dolan, 2013, a.g.e., s. 101-102.

⁴²³ Kurt, "Kan Denizine Yukarıdan Bakmak", a.g.m., s. 344.

⁴²⁴ Avcı, a.g.e., s. 63.

⁴²⁵ "Z" sahilinin adı sonradan Anzak Koyu olarak değiştirildi. Bkz. Avcı, a.g.e., s. 65.

⁴²⁶ Dolan, 2013, a.g.e., s. 100

1'inci Tayyare Bölüğü çıkarma sabahında uçabilir durumdaki tek tayyaresiyle Sivil Alman Pilot Teğmen Garber⁴²⁷ ve rasit Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey ile 3 saatlik bir keşif uçuşu yaptı. Bu uçuş, Saros körfezinden Boğaz'ın Anadolu kıyılarına kadar çok geniş olan bir sahayı kapsıyordu. Boğaz girişinde her iki yaka ile Arıburnu önünde, boşaltma yapmakta olan 45 büyük nakliye gemisi görüldü. Bu gemileri himaye eden ve ateş desteği veren İtilaf harp gemilerine, yeni gelen Fransız Ernest Renan zırhlısı ve Henri IV zırhlı kruvazörü de katılmıştı. Tayyare nakliye gemilerine saat 09:30'da 4 bomba atarak dönmüştü. Harp gemilerinin konumundan muharebenin karada cereyan edeceği ve Saros Körfezi'ndeki İtilaf harekâtının da sadece bir gösteriden ibaret olduğu anlaşılmıştı. Kara çıkarmasının ağırlık merkezi de açıkça görülebilmışti. Ancak Bölüğün Boğazlar Umum Kumandanlığına bağlı olması ve keşif raporunun 5'inci Ordu'ya vaktinde ulaşamaması sebebiyle vaziyetin değerlendirmesi yapılamadı ve zamanında önlem alınamadı.⁴²⁸

25 Nisan'daki çıkarmada tüm İtilaf hava unsurları yer almıştı. Samson'un 3'üncü Filosu, Gelibolu Yarımadası'nın ucundaki Helles Burnu'ndaki kuvvetleri destekledi.⁴²⁹ 3'üncü Filo, sabah keşif, bombardıman ve ateş yönlendirme vazifelerini kapsayan dokuz uçuş planladı. Filo öğleden sonra da altı uçuş planladı. Bu uçuşların bazılarında dikkat çeken nokta, gemilerin gönderilen ateş yönlendirme sinyallerini dikkate almamış olmalarıydı. 25 Nisan günü 3'üncü Filo, on altı uçuş yaparak 36 saat, 55 dakika ve 2362 mil kat etmişti. 3'üncü Filonun saat başı icra ettiği, 90 dakika süreli uçuşlarından dolayı sortiler keşişmişti. Samson'un her pilot ile rasit ekibi üçer adet uçuş yapıyordu. Ancak 3'üncü Filo her ne kadar gayretle çalışmış olsa da bu çabaları neticeyi değiştirmemişti. İtilaf Devletlerinin kara çıkarması ilk gün ulaşmayı istedikleri hedefleri ele geçiremedi ve harp boyunca da hep bu hedeflerinin uzağında kalındı. Emin Kurt, Birleşik Donanmaya ait gemilerin tayyareler vasıtasıyla gönderilen ateş yönlendirme sinyallerine neden dikkat edilmediği hakkında bazı tezler öne sürmektedir. Bunlardan ilki, gemilerdeki gözlemcilerin kendi görüş açılarına göre ateş etmek istemesiydi. İkincisi çok fazla mesaj trafiği olduğundan tayyarelerden gönderilen yönlendirmelerin dikkatten kaçmış olabileceği idi. Üçüncüsü çıkarma sırasında, Türk piyade kuvveti ve top bataryalarının aynı anda ateş altına alınması gerekliliğinden birden fazla hedefin ateş alanına girmiş olması idi.

⁴²⁷ Avcı eserinde Pilot Garber'in rütbesini Yüzbaşı olarak vermiştir. Bkz. s. 63.

⁴²⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.131; Avcı, a.g.e., s. 64-65

⁴²⁹ Layman, a.g.e., s.148.

Sonuncu neden de Goncasuyu Telsiz-Telgraf İstasyonu⁴³⁰'nun İtilaf Devletlerine ait telsiz-telgrafları keserek sekteye uğratmış olabileceği idi.⁴³¹

Kabatepe'ye İtilaf birliklerinin çıkarılması esnasında, Kabatepe'nin kuzey ucundaki birliklerin silahları ve nakliye araçlarının tespiti emredildi. Yollar ve topraklar pozisyonlandırıldı ve Majestic'in uygun herhangi bir nesneyi tespit etmesi istendi. Manica'nın balonu aynı şeyi güney kanat için de denedi. İlk uçuş Teğmen Kilner ve rasit Teğmen Park'ın kullandığı 161 numaralı Short tayyaresi, saat 05.20'de havalandı ancak uçuş yalnızca 10 dakika sürdü. Zira tayyare kırık yağ pompası miliyle saat 05.30'da geri döndü. Arızalı parça 173 numaralı tayyareden değiştirildi. İkinci uçuş 1457 numaralı Sopwith tayyaresiyle yapıldı ve 3 dakika sürdü. Teğmen Garnett tek başına çıktığı bu görevde, basınç sorunu alçalmayı gerektirdiğinden geri döndü. Pilot, teğmen Whitehead ve rasit Teğmen Strain ise saat 05.43'te havalandı. 3.000 feet irtifadan yapılan ve 1 saat 40 dakika süren uçuş saat 07.23'e kadar devam etti. Vadilere çöken sis nedeniyle kötü görüş hâkimdi. Turgut Reis zırhlısı ile çeşitli küçük deniz taşıtları tespit edildi. Siperlerde, yollarda ve tabyalarda askeri hareketlilik gözlemlenmedi. 1438 numaralı Sopwith tayyaresiyle Pilot Teğmen Kershaw'ın tek başına saat 06.10'da havalandığı ve 07.03'te tamamladığı 5500 feet irtifadaki 53 dakikalık bu uçuşta, kuzey yollarında bir şey görülmediği bildirildi. Pilot Teğmen Bromet ve rasit Yüzbaşı Hornby'nin 3.500 feet'ten gerçekleştirdiği uçuş ise saat 07.31'de başladı ve saat 09.10'da tamamlandı. 1 saat 41 dakika süren bu uçuş boyunca yeri daha önceden belirlenmiş birçok siper hariç başka bir şey görülmedi.⁴³² Ark Royal deniz tayyareleri gün içerisinde yedi uçuş yaptı ve iki uçuşları başarısız oldu.⁴³³

Manica ve Ark Royal ise daha kuzeydeki Avustralya-Yeni Zelanda ordu birliklerinin (ANZAK) gemilerini destekliyordu. Manica'nın balonunun, başlangıçta deniz tayyarelerinden daha değerli olduğu kanıtlanmıştı. Türk batarya kumandanları deniz

⁴³⁰ Goncasuyu Telsiz-Telgraf İstasyonu: Dünyanın ilk elektronik harp karıştırmasını yapan Goncasuyu telsiz istasyonu, Kilitbahir Köyü Goncasu mevkiinde bulunmaktadır. Günümüzde Goncasuyu Telsiz İstasyonu'nun haberleşme müzesi ve amatör telsiz istasyonu olarak hizmet vermesi için Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı ile Türkiye Radyo Amatörleri Cemiyeti (TRAC) arasında iş birliği protokolü imzalanmıştır. Bkz. Canakkaletravel, Erişim Tarihi, 19 Nisan 2025, <https://www.canakkaletravel.com/haber/goncasu-telsiz-istasyonu-haberlesme-muzesi-oluyor.html>

⁴³¹ Kurt, "Kan Denizine Yukarıdan Bakmak", a.g.m., s. 352-353, 356-357.

⁴³² Air1 661/17/122/641 CO Ark Royal Report on Operations 11-4-1915 to 5-5-1915, IMG 3707

⁴³³ Kurt, "Kan Denizine Yukarıdan Bakmak", a.g.m., s. 344

tayyareleri tepelerindeyken ateş kesmeyi çabuk öğrenmişti. Böylece yerlerini hava gözlemcilerinden gizlemişlerdi. Ancak uzun süre sessiz kalamadıklarından gökyüzündeki balon tarafından tespit edildi. Manica Balon gemisi 25 Nisan'da yedi saatten fazla havada kalmıştı. Ertesi gün de yedi yükseliş gerçekleştirdi. Manica, Boğaz'daki Turgut Reis zırhlısına, üç kez Triumph zırhlısından ateş açtırarak onun ANZAK nakliye gemilerini bombalamasını engelledi.⁴³⁴

İngilizler, Kabatepe sahili yerine kıyı akıntısı sebebiyle kuzeye sürüklendiklerinden kendilerini Arıburnu kıyılarında bulmuşlardı. ANZAK birlikleri, küçük Türk birliğinin ateşleriyle karşılaşmışlardı. 19'uncu Tümen Kumandanı Yarbay Mustafa Kemal, Kocaçimen ve Conkbayırı'nın önemine atfen insiyatif alarak 57'nci Alayı'nı harekete geçirdi. Bu sayede hem Gelibolu Yarımadası'nın kilit noktalarına İngilizlerden önce el atmış hem de ordu kumandanına ihtiyatını istediği yerde kullanma olanağı vermiş oluyordu. Böylece 57'nci Alay'ın öncü bölüğü ilerleyerek İngilizlerden önce kilit nokta olan Conkbayırı Tepesinin tutulmasını sağlamıştı.⁴³⁵

Arıburnu bölgesinde ilk dönem kıyı muharebeleri olarak adlandırılan ve Nisan sonuna kadar süren bu muharebelerde 19'uncu Tümen ve emrindeki birlikler, İngilizleri denize dökmek amacıyla bir dizi taarruz gerçekleştirdi. Bu taarruzlar başarıya ulaşmasa da Anzak Kolordusunu kıyılara kadar sürerek dar bir sahaya sıkıştırdı. Bu vaziyette İngilizler, bu kolorduyu takviye etmek zorunda kaldı. Bu sayede kesin neticeyi Seddülbahir cephe kısmında arayan İngilizler bu bölgeye yeterli kuvvet ayıramadı. Üstelik deniz tümeninden bir kısmını Arıburnu'na göndererek kuvvetleri iki eşit gruba ayrıldı.⁴³⁶

25 Nisan çıkarmasında Anzaklar ve İngilizler Gelibolu'ya saldırırken, Fransız birlikleri de gösteri amacıyla Kumkale'ye çıkarak burayı ve köyü hızla işgal etmişlerdi. Ancak bu savunma perdesinin arkasında iki tümenden oluşan büyük bir Osmanlı kuvveti konuşlanmıştı. Fransız Deniz Tayyare Müfrezesine mensup Nieuport N14 ve N17 tayyareleri 25 Nisan'da üç uçuş gerçekleştirdi, bunlardan birinde yerdeki birliklere oldukça hayati önem taşıyan istihbarat bilgileri iletili. Saat 17.00'de Fransız küçük sefer

⁴³⁴ Layman, a.g.e., s.148-149.

⁴³⁵ Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.66-68.

⁴³⁶ Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.78.

kuvvetinin karaya çıkışı tamamlandı. Bu sırada hava kararacağından ve N14 numaralı tayyaredeki Teğmen Barthélemy de Saizieu güneye doğru güçlü Türk kuvvetlerinin yaklaştığını işaret ettiğinden, ileriye doğru tüm hareket durduruldu. Osmanlı kuvvetleri o gece karşı saldırıya geçti ancak Fransızlar kanlı çatışmalar sırasında kararlılıkla yerlerini korudu. 26 Nisan sabahı Türkler saldırılarını yenilemeye hazırlanırken, Fransızlara Kumkale'den çekilip Helles'te İngilizlere yardım etmeleri emredildi. Fransız Deniz Tayyare Müfrezesi genellikle Yenişehir, İntepe ve Erenköy arasındaki bataryaları aramışlardı. 26 Nisan'da bir keşif uçuşu, 28 Nisan'da kötü hava koşulları ve motorların düzgün çalışmaması yüzünden bombalama saldırısı iptal edildi.⁴³⁷

Emin Kurt'a göre, İtilaf havacıları çıkarma günü yoğun hava faaliyeti içerisinde olmuşlardı. Ancak bu durum harbin seyrine etki etmemişti. Türkler, birlik kaydırmalarını İtilaf tarafına göstermemek için gece yapmışlardı. Sanders'in emir subayı Binbaşı Prigge'nin sözlerine yer veren Kurt, General Hamilton'un yoğun çalışan havacılarını yanlış istihbarat vermekle suçlayarak haksız bir şekilde ilk çıkarmadaki başarısızlığı onlara yüklediğine değiniyordu.⁴³⁸ Pavelec'e göre, çıkarma harekâtının kumandanları General Hamilton ve de Robeck tayyare ve havacılığın potansiyelini anlayamamışlardı. Hem Ark Royal'in kumandanı Clarke-Hall hem de 3'üncü Filo kumandanı Samson, teknolojinin sınırları dâhilinde görevlerini ellerinden geldiğince yönetmişlerdi. Fakat bu durumun yarımadaadaki harekât üzerinde önemli bir etkisi olmamıştı. Ayrıca çıkarma sırasında kara, hava ve deniz kuvvetleri arasındaki koordinasyonun çok az olduğuna değinen Pavelec, daha etkili bir netice için varlıkları birleştirmenin potansiyel faydalarının kimse tarafından fark edilmediğine vurgu yapmaktadır.⁴³⁹ Samson çıkarmadaki başarısızlığı, 3'üncü Filo'nun serbest bırakılmamasına ve istediği hava harekâtını, özgürce yapamamasına bağlamıştı. Ona göre, düşük irtifadan bombardıman yapılsa idi çıkarma harekâtına daha fazla yardımcı olabilirdi.⁴⁴⁰

Çıkarma günü ve sonrasında harekât bölgesinde İtilaf Devletlerinin yoğun hava faaliyeti olmuş, özellikle Manica balon gemisinden yükselen sabit balon vasıtasıyla İtilaf topçularının ateş tanzimi iyi idare edilmişti. Türk birlikleri bu yüzden fazla zayıyat vermişti.

⁴³⁷ de Broglie, "Footnote To A Sideshow", a.g.m., s.107.

⁴³⁸ Kurt, "*Kan Denizine Yukarıdan Bakmak*", a.g.m., s. 360.

⁴³⁹ Pavelec, a.g.e.s., 53-54.

⁴⁴⁰ Pavelec, a.g.e.s., 52; Kurt, "*Kan Denizine Yukarıdan Bakmak*", a.g.m., s. 361

Manica balonunun gözetlemesine mani olmak için Sanders, Başkumandan Vekili Enver Paşa'ya 30 Nisan'da ivedi kaydıyla bir şifre göndermişti.⁴⁴¹

Bu yazıda, *"zayıata en çok sebep olan İtilaf sabit balonunu tarassut ettirmesini istemektedir. Yüzbaşı Serno'nun bu balona taarruz etmesi lazımdır. Serno'nun von Usedom Paşa'nın emrinde mi yoksa kendisinin emrinde mi olduğunu bilmemektedir. Balon yalnız Türk birliklerini tarassut etmektedir. Tarassut halatı 2000 metreden fazla uzundur. Bütün İtilaf gemi ateşini bu balon idare etmektedir. 29 Nisan'da⁴⁴² Kirte'nin batısında sahilden yarısı harp gemisi olmak üzere 45 İtilaf gemisi saymıştır. Hastane ile beraber Maydos'un dünkü bombardımanı pek adi bir hareket idi. Bugün⁴⁴³ Gelibolu'ya tayyareden bomba atılmış bir asker şehit bir kadın maktul ve bir çocuk ağır yaralıdır."*⁴⁴⁴



Fotoğraf 2. Helles Burnu'nda Seddülbahir Kalesi'nin hava fotoğrafı, 25 Nisan 1915'te buraya çıkan İngiliz askerleri korkunç kayıplar vererek denizi kızıla boyadı.⁴⁴⁵

⁴⁴¹ Göymen, a.g.e., s. 42.

⁴⁴² 29 Nisan'da Manica balonu Birleşik Donanma toplanını, sahildeki Eceabat kasabasına yönlendirdi. Birkaç mermi yaralılarla dolu hastaneye isabet etti ve ciddi zayıata neden oldu. Ölenler arasında hastanede tedavi gören yaralı 25 İngiliz esir vardı. Diğer atılan bir mermi ecza deposuna isabet etti. Diğer atılan mermiler de ahşap evlerin üzerine düştü ve yangın çıktı. Bkz. Avcı, a.g.e., s. 77.

⁴⁴³ 30 Nisan'ı kasteden belgede, Gelibolu'ya tayyareden atılan bomba bir askerle bir kadının ölümüne ve bir çocuğu yaralanmasına sebep olmuştur. Ancak Avcı bu hadisenin tarihini 29 Nisan olarak vermektedir. Bkz. Avcı, a.g.e., s. 77.

⁴⁴⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.1

⁴⁴⁵ Dolan, 2013, a.g.e., ss. 231- 232.

Seddülbahir bölgesindeki kıyı muharebelerinde ise Mayıs sonuna kadar Birinci (28 Nisan) ve İkinci Kirte (6-8 Mayıs) Muharebeleri gerçekleşti. Her ikisinde de Seddülbahir çıkarma harekâtının amacı, ilk etapta ve kısa sürede Alçıtepe'yi ele geçirmek ve Boğaz tabyalarını susturmaktı. Fakat İngiliz-Fransız kuvvetleri Türk savunması karşısında başarıya ulaşamadı.⁴⁴⁶

*Bu sıralarda Çanakkale Cephesi'nde 2 Mayıs 1915'te ilk hava muharebesi gerçekleşti. Serno kumandasında ve rasit olarak Yüzbaşı Hüseyin Sedat'ın görev yaptığı Türk tayyaresi, iki İtilaf tayyaresi ile karşılaştı. Tayyarelerde makineli tüfek olmadığından, Türk havacıları bu tayyarelere Parabellum tabancalarıyla ateş açarak kaçırtmayı başarmıştı.*⁴⁴⁷ Avcı eserinde, ilk hava muharebesinin yaşandığı bu hadisede Albatros tayyaresinin Seddülbahir üzerinde keşif uçuşu yaparken iki İtilaf Farman'ıyla karşılaştığını ifade ediyordu. İtilaf mevzileri ve adalar üzerinde 3, 4, 5 ve 7 Mayıs'ta da keşif uçuşları yapılmış ve bu esnada bir Albatros tayyaresi İstanbul'dan Çanakkale'ye gönderilmişti.⁴⁴⁸ İtilaf Devletlerinin çıkarma öncesinde sahip olduğu Ark Royal tayyare gemisi, 3'üncü Filo, Fransız Deniz Tayyare Müfrezesi ve Manica balon gemisine ilaveten yeni bir Fransız hava gücüne daha kavuştuğu görüldü.

Çanakkale'ye gönderilen Fransız MF98(T) Filosu⁴⁴⁹ da kara muharebelerine yetişmişti. Filo'da 80 beygirlik Renault motorlu 6 adet Maurice Farman M.F.11⁴⁵⁰ tayyaresi vardı. Haziran'da 3 adet Maurice Farman ve 3 adet Moran Parasol tayyare ile takviye edildi.⁴⁵¹ Bu tayyareler, 3.500 metreye kadar tırmanma ve üç buçuk saat havada kalma

⁴⁴⁶ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.142.*

⁴⁴⁷ Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 226; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.133; Keyüsk, *1914-1916, Cilt 1, İkinci Kitap, a.g.e., s.69*

⁴⁴⁸ Avcı, a.g.e., s. 79, 81.

⁴⁴⁹ 26 Şubat'ta kurulan ve Çanakkale'ye doğru yönlendirilen Fransız MF98(T) filosu ve onun 12 tayyaresini taşıyan gemi, 5 Nisan'da İskenderiye'ye yönlendirildi. Ramleh'te tüm ekipmanlarla karaya çıkartıldı ve 80 katır ve at ile birlikte kamp kuruldu. 15 Nisan'da Caravellas gemisiyle Çanakkale'ye doğru yola çıkana kadar İskenderiye'de kaldı. Fransız havacılar, 23 Nisan'da Bozcaada' açıklarına ulaştı. Kaptan Césari, adanın batı tarafındaki karaya çıkmaya karar verdi. 29 Nisan'da tüm filo, 100 mürettebat, 60 hayvan ve 150 ton malzeme ile kumlu bir kıyıya yayılmış olarak karada bulunuyordu. Caravellas gemisi Limni'ye gitti. 2 Mayıs'ta tayyareler toplanmaya başladı ve 4 Mayıs'ta ilk uçuşu gerçekleştirdi. Bkz. de Broglio, "Louis Garsonnin:", a.g.m., s.8-9; Fransız MF98(T) Filosu da Bozcaada'da RNAS 3'üncü Filonun bulunduğu hava meydanına konuşlandı. İngiliz ve Fransızlar Bozcaada'da aynı yerde bulundu. Bkz. Sterling Michael Pavelec, *Airpower Over Gallipoli 1915-1916*, Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2020, s.31

⁴⁵⁰ 8 adet Maurice Farman H.F.20 tayyaresi bulunduğu bilgisi için Bkz. Pavelec, a.g.e., s.30; Bkz. de Broglio, "Louis Garsonnin:", a.g.m., s. 11.

⁴⁵¹ Keyüsk, *1914-1916, Cilt 1, İkinci Kitap, a.g.e., s.70; Kurter, Cilt II (1914-1916), a.g.e., s.134*

yeteneklerine sahipti. Gerektiğinde üç kişi taşıyan, 50 kilometreye kadar fotoğraflama yeteneği ve kablosuz iletişim sağlayan mükemmel tayyarelerdi. Herhangi bir sorun olmadan yoğun bir şekilde çalıştırılabilirdi.⁴⁵² Çanakkale Boğaz Harbi sırasında henüz kuruluş aşamasındaydı. Aynı zamanda Bozcaada'ya ulaşmak üzere Akdeniz'de olduğundan bu muharebelere katılamamıştı.

Fransız Deniz Tayyare Müfrezesinin de 2 Mayıs'ta bir bombalama saldırısı iptal edilmiş ve 3 Mayıs'ta bir bombalama saldırısı gerçekleştirilmişti. 10-14 Mayıs tarihleri arasında yapılan ateş yönlendirme uçuşları, mürettebatın tespit ve telsiz veya her ikisi konusundaki deneyimsizliği nedeniyle başarısızlıkla sonuçlandı. Müfrezedeki Nieuportlar 5 Mayıs'ta kara tayyarelerine dönüştürülmüş ve bir süre daha kara tayyareleri olarak kullanılmışlardı. Müfreze daha sonra Mısır'a gönderilmek üzere 25 Mayıs'ta, kargo gemisi *Crosshill* ile Çanakkale Boğazı'ndan ayrıldı ve Port Said'e döndü.⁴⁵³

Bu arada *General Hamilton* da *İkinci Kirte* muharebelerindeki başarısızlık sebebiyle moral olarak çöküntü içerisindeydi. Fakat *Lord Kitchener*, Arıburnu'nda Türklerin 19 Mayıs muharebelerinde ağır zayıyata uğramasından cesaret alarak *Hamilton'a* teşvik edici telgraf çekti. Ardından *Seddülbahir* bölgesinde 4 Haziran'dan itibaren yeniden taarruz kararı alındı.⁴⁵⁴ İngiliz ve Fransızlar, 4 Haziran'dan başlayarak Kirte Köyü'ne karşı üçüncü büyük bir saldırıya girişti. Bu sefer saldırıyı planlayanlar, Türklerin nerede olduğunu biliyorlardı. Fakat yine, derin Türk siperlerine doğru sadece küçük ilerlemeler kaydedildi.⁴⁵⁵ Üç gün süren *Üçüncü Kirte Muharebeleri* (4-6 Haziran), çok ağır zayıyat pahasına Türklerin başarısı ve İngiliz-Fransız kuvvetlerinin yenilgisiyle neticelendi.⁴⁵⁶ Cephedeki muharebelerin, hava keşif ve bombardımanlarıyla desteklenmesi gerekiyordu. Bu yüzden İtilaf hava gücü arttırılmaya çalışılıyordu.

Ark Royal gemisine ilave olarak Ben-My-Chree deniz tayyare ana gemisi de Çanakkale bölgesine gönderildi.⁴⁵⁷ Zira Ark Royal, denizaltı tehdidi nedeniyle Kefalo Körfezi'ne çekilmiş, yerini daha hızlı bir taşıyıcı olan Ben-my-Chree almıştı. Filo Kumandanı C. J. L'Estrange Malone komutasındaki Ben-my-Chree, 12 Haziran'da Midilli'deki Yera

⁴⁵² de Broglio, "Louis Garsonnin:", a.g.m., s. 11

⁴⁵³ de Broglio, "Footnote To A Sideshow", a.g.m., s.108.

⁴⁵⁴ Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.145.

⁴⁵⁵ Dolan, 2013, a.g.e., s. 204.

⁴⁵⁶ Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi, a.g.e., s.154.

⁴⁵⁷ Dolan, 2013, a.g.e., s. 301

Körfezi'ne ulaştı. Bir taşıyıcı olarak dönüştürülmeden önce Liverpool ile Man Adası arasında yolcu taşımacılığı yapıyordu. Nisan ayından beri Kuzey Denizi'nde aktif görevde bulunuyordu. Maksimum hızı yaklaşık yirmi iki deniz miliydi ve üç Short ve iki keşif tipi deniz tayyaresi⁴⁵⁸ için barınma imkânı sunuyordu. Torpido fırlatmak için uyarlanmış Short tayyareleri, Ark Royal'deki herhangi bir tayyareden daha güçlü motora sahipti. Gemi, kıçta büyük bir üst güverte hangarına ve önde bir raylı yola sahipti ayrıca iyi bir test ve onarım atölyesi bulunuyordu. Deniz tayyareleri, buharlı vinçlerle çalışan ana direk üzerindeki bir vinçle kaldırılıyordu. Ben-my-Chree, Doğu Akdeniz'deki hava gücüne büyük bir katkı sağladı. Deniz tayyareleri çeşitli zamanlarda bombalama, torpido saldırıları, gemilerin ateş gücü için keşif, gündüz ve gece keşfi, birliklere alçak uçuşla saldırılar ve denizaltı karşıtı devriyeler için kullanıldı ve faaliyet alanları Gelibolu Yarımadası, Boğaz'ın Asya yakası, İzmir ve Yunan adalarını kapsıyordu."⁴⁵⁹

Türk tarafında 6 Haziran'da 1'inci Tayyare Bölüğünün tayyareleri, Güney cephesindeki İtilaf mevzilerini bombaladı.⁴⁶⁰ Bölük, Kirte muharebesinden sonra bütün tayyarelerinin arızalanması veya bakıma muhtaç hale gelmesi nedeniyle 13 Haziran'a kadar uçuş yapamadı. 13 Haziran günü bir tayyaresini uçabilir duruma getirebilmişti.⁴⁶¹ 1'inci Tayyare Bölüğünün bir tayyaresi de 14 Haziran'da İmroz üzerinde tur attı. Keşif sırasında adada askerler için portatif kışlalar yapıldığı tespit edildi. Tayyareye yerden açılan ateş üzerine güneydoğu istikametine yöneldi ve Çanakkale'ye döndü.⁴⁶² 15 Haziran 1915'te İtilaf Devletlerinin Seddülbahir'de kurduğu dört tayyareli hava meydanını, Türk topçusu ateş altına aldı. Üç İtilaf tayyaresi havalanarak bu alanı terk etti. Aynı gün bir piyade ateşi neticesinde bir İngiliz tayyaresi Arıburnu civarında düşürüldü.⁴⁶³ Bu hadiseden sonra İtilaf komuta kademesinin Bozcaada'daki tayyare hava meydanını da koruma amaçlı emirler verdiği görülmüyordu.

⁴⁵⁸ Kurter eserinde Ben-my-Chree'de bulunan tayyare tip ve miktarı hakkında; 240 beygir kuvvetindeki Sunbeam motoruna sahip, Short 184 tipinde torpido atabilen üç deniz tayyaresi ve Sopwith Baby modeli iki deniz tayyaresi bulunduğunu belirtmektedir. Bkz. Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.136-137, Göymen a.g.e., s.49; Ben-my-Chree tayyare gemisinde torpido atabilen 225 beygir gücünde motora sahip iki Sunbeam Short deniz tayyaresi bulunduğu bilgisi için Bkz. Dolan, 2013, a.g.e., s. 209.

⁴⁵⁹ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 56

⁴⁶⁰ Avci, .a.ge., s.107.

⁴⁶¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.136-137.

⁴⁶² Avci, a.g.e., s.107.

⁴⁶³ ATASE, BDH, K: 1452, D. 297, F. 50; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s.227.

Bozcada'daki hava meydanının korunmasına yönelik verilen 4 maddelik emirde şunlar dikkati çekiyordu: Fransız hava personelinin meydanın savunması ve korunması için yetersiz olması nedeniyle, bir piyade taburu dönüşümlü olarak görevlendirilecekti. Taburun görevleri, kumandan tarafından verilen talimatlara göre filon tesislerinin korunmasını sağlamaktı. Hava kampı ve nöbetçi taburunun konaklama yerleri etrafında, Fransız kampını herhangi bir sürprizden koruyacak ve gözetim ve bakımını sağlayacak bir savunma sistemi oluşturmaktı. Görevlendirilen 1'inci Tümen, 16 Haziran 1915'ten tarihinden itibaren hizmete başlayacak ve 8 ila 10 gün boyunca kesintisiz olarak kalacak bir tabur sağlayacaktı. Konaklama süresi boyunca, emir-kumanda, genel asayiş ve hijyen talimatlarına uyulacaktı.⁴⁶⁴

17 Haziran'da Bölük, Bozcaada'yı keşfetti. Keşif sırasında Bozcaada'daki hava meydanında, 1 büyük hangar ve 18 tayyare çadırı bulunduğu gözlemlendi ve meydanda 16 tayyare sayıldı.⁴⁶⁵ 20 Haziran'da Midilli Adası'na ilk defa bir keşif uçuşu icra edildi. Çanakkale Boğazı'nın 70 km güneyinde bulunan adada dikkati çeken bir şey görülmedi. Ancak denizaltı devriyesi ve karakol uçuşlarında kullanıldıkları düşünülen birkaç deniz tayyaresi üslenmişti. İmroz, Bozcaada ve Limni Adası da keşfedildi. Mondros Körfezi'nde demirlemiş olan nakliye gemilerinin güvertelerinde çıkartma balonu yerleştirildiği görüldüğünden yakında Gelibolu Yarımadası'na yeni takviye birlikler çıkarılarak büyük bir saldırı icra edileceği sonucuna varıldı.⁴⁶⁶

Diğer taraftan General Hamilton, takviye kuvvetleri beklenirken 15 Haziran'da güneyden yapılması tasarlanan yeni taarruzlar için gerekli hazırlıkların icrasını emretmişti. 21-22 Haziran'da iki gün süren "83 Rakımlı Tepe Muharebesi" olarak adlandırılan muharebeler cereyan etti. Fransızlar 83 Rakımlı Tepe ve Kerevizdere'de taarruzlarını sürdürür iken, İngiliz deniz piyade tümeni, topçu ve makineli tüfekleriyle onları destekliyordu. 8'inci İngiliz Kolordusu cephenin batı kısmında 7'nci ve 9'uncu Türk Tümenlerine karşı gösteri taarruzu icra ediyordu.⁴⁶⁷ Harp gemileri bu taarruzu top ateşleriyle destekliyorlardı. Kerevizdere'de çok kanlı, göğüs göğüse ve süngü muharebeleri icra edildi ve Türk birlikleri İngilizlere geçit vermedi ancak zayıyat çok fazlaydı. 22 Haziran'da, Seddülbahir

⁴⁶⁴ Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-102925-20N27

⁴⁶⁵ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.137; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 201; Göymen, a.g.e., s.46; *Avcı*, a.g.e., s.107

⁴⁶⁶ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.138

⁴⁶⁷ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.157-159.

cephesinde iki tarafın tayyareleri, keşif ve bombardıman yapmak üzere vazife almışlardı. 1'inci Tayyare Bölüğü, iki tayyare görevlendirdi. Bunlardan birisi Alçıtepe hizalarında karşılaştığı bir İtilaf tayyaresi ile hava muharebesine girdi. 1'inci Tayyare Bölüğü'ne ait Albatros B.I. tipindeki tayyarenin pilotu Üsteğmen Mehmet Ali idi. Tayyarede rasit tarafından elle atılan, 12'şer kiloluk dört bomba bulunuyordu. Muharebeye giren İngiliz tayyaresi Voisin III modelindeydi. Hava muharebesi 20 dakika boyunca devam etti ve benzin deposuna mermi isabet alan tayyare, Alibey Çiftliği önündeki düzlüğe mecburi iniş yaptı. Tayyare ağır hasar almış, Pilot Mehmet Ali Bey de sol kol ve kulağından yaralanmıştı.⁴⁶⁸ Jones bu muharebeye dair şu malumatı vermektedir:

“22 Haziran'da bir Alman tayyaresi, Alçıtepe yakınlarında, Uçuş Kumandanı C. H. Collet ve Binbaşı R. E. T. Hogg tarafından vuruldu. Bir Voisin üzerindeydiler ve yirmi dakika boyunca Alman ile tüfekle savaştılar, motorunu vurdular. Alman tayyaresini bitirmek için Seddülbahir İleri Hava Alanına bomba almak için döndüler ancak taşındığını gördüler. Fransız hava servisi daha sonra onu buldu ve kendi topçularını çağırdı, onlar da onu doğrudan bir isabet ile havaya uçurdular.”⁴⁶⁹

*Avcı bu tayyarenin muharebede indirilen ilk Türk Tayyaresi olduğunu belirtir.*⁴⁷⁰ Kurter, bu tayyarenin 1'inci Tayyare Bölüğü'nde sökülerek devre dışı kalmış olarak yazılan A2 askeri numaralı Albatros olması olasılığına değinmişti. 28 Haziran günü kuvvetli topçu desteği ile taarruza geçen İtilaf Devletlerinin hedefi Alçıtepe'ydi. Bu tepe ele geçirildiği takdirde, Çanakkale Boğazı içindeki kıyı tahkimatının yolu açılacaktı. Zığındere'de de kanlı süngü muharebeleri meydana geliyordu.⁴⁷¹ Bu günkü muharebeler öncesi İtilaf Devletleri, tayyarelerin nasıl vazife alacağına dair emirler vermişti. Buna göre topçu gözlemcisi taşıyan iki tayyare saldırı alanının 30 metre yukarısında saat 03.00'te görev yapacaktı. Bir başka tayyare de aynı saatte Asya kıyısının üzerinde uçacaktı. Saldırı hattı ile Alçıtepe, arasındaki keşif ve bombardıman için iki tayyare görev alacaktı. Yüzbaşı Césari, eğer mümkün olursa Kereviz'in T bölgesindeki barakaları, saat 06.30'da bombalayacaktı.⁴⁷² Kara muharebeleirne yetişen Fransız MF98(T) Filosu'na bu muharebelerde görev verilmişti.

⁴⁶⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.138-139.

⁴⁶⁹ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 55.

⁴⁷⁰ Avcı, a.g.e., s.109.

⁴⁷¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.139

⁴⁷² Ministère de la Guerre, État-Major de L'Armée-Service Historique, a.g.e., s. 384-386

Fransız MF98(T) Filosu'nun ilk hava savaşı da 28 Haziran'da, ikili Maxim makineli tüfekle donatılmış bir Alman tayyareci ile Çanakkale üzerinde gerçekleşti. Tayyarenin kanatları ve kokpiti boyunca 30 kurşun deliğiyle geri dönmüştü. İtilaf hava gücünün hava hâkimiyeti tehdit ediliyordu. Ancak bu hâkimiyet, Çanakkale hava meydanını tekrar tekrar bombalanmasıyla geri kazanılmıştı. Hem Samson hem de Césari, 155 mm'lik bir mermiyle Alman hangarına iyi bir vuruş yapmıştı. 27 Haziran'da, herhangi bir türden parlama veya ışık olmadan ilk gece saldırıları, Çanakkale'deki hangarlara karşı yapıldı. O sıralarda sadece 10 kilogram dökme demir havan mermileri ve 155 mm'lik top mermileri vardı. Ayrıca, çok daha etkili olan İngiliz 75 kilogramlık bombalar için bir montaj yapılmıştı. Bu bombalarla Çanakkale'deki hangar birkaç kez vuruldu, Kumkale, Kirte, Maydos, Gelibolu'da bir dizi konvoy vuruldu ve Maydos Limanı'nda bir birlik nakliye gemisi, 2.000 metre yükseklikten serbest bırakılan 155 mm'lik top mermisi ile Çavuş Lecomte tarafından batırıldı.⁴⁷³

1'inci Tayyare Bölüğü Haziran ayı sonunda şu durumdaydı: Pilot Teğmen Christoph Preussner, Bölük Kumandanıydı. Pilotlar; Üsteğmen M.Ali, Nisan ayı içinde bölükte görev almış ve 22 Haziran günü yapılan hava muharebesinde yaralandığından, İstanbul'a gitmişti. Bölükte Teğmen Frank Seidler, Teğmen Hugo Garber ve Teğmen Hermann Röder de vazife aldı. Rasit olarak Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey, bölük kadrosunda olmayıp geçici görevle çalışıyordu. Rasit Teğmen Osman Tayyar Mayıs'ta ayrılmıştı. Rumpler B.I.-R1 ve Albatros B.I.-A3 A4 tayyareleri bulunuyordu.⁴⁷⁴ Haziran sonu itibarıyla İngiliz deniz hava gücünün toplam uçuş sayısı 239 olarak gerçekleşti.⁴⁷⁵ Fransız Escadrille MF 98 (T) Filosu, 2/3 Temmuz 1915 saat 18:00'de, Ezine'den gelen 5 kilometrelik bir konvoyla piyade birliği tespit etmiş ve birliğin başı Erenköy'e varmıştı. Çanakkale'de anormal bir hareket yoktu. Nara'nın karşısında bir torpido botu devriye geziyordu. Kilitbahir ve Kilya Körfezi'nden Ali Bey Çiftliği'ne doğru gelen çok sayıda konvoy vardı ve cephe hattına yakın bir şey yoktu. Filoya ait tayyareler bu konvoyu bombalamıştı.⁴⁷⁶ Fransız filosunun, Türk birliklerinin ikmal hattına darbe indirmeye çalıştığı görülüyordu. Fransız havacılarına ayrıca topçu ateş tanzimi idaresiyle Türk hatlarının gerisindeki birliklerin keşfi emredilmekteydi.⁴⁷⁷ 28 Haziran'dan itibaren 5 Temmuz'a kadar süren Zığındere Muharebelerinde ise planladıkları hedefe ulaşamayan

⁴⁷³ de Broglie, "Louis Garsonnin:", a.g.m., s. 11-12.

⁴⁷⁴ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.140.

⁴⁷⁵ Dolan, 2013, a.g.e., s. 203.

⁴⁷⁶ Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-100045-20N27

⁴⁷⁷ Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-105034-20N27; 105051-20N27

İngiliz ve Fransızlar bu muharebeler sonunda yorgun düşmüşlerdi. 12 Temmuz 1915'e kadar yeniden yapmayı düşündükleri taarruzu ertelemişlerdi.⁴⁷⁸ Bu süreçte Türk-Alman hava gücü, yeni tayyarelerle takviye edildi.

Temmuz ayı başında Alman Bahriye Dairesi Gotha WD.I tipi beş deniz tayyaresi tahsis etti. Bu tayyarelerden üçü, Haziran ayı sonlarında trenle İstanbul'a getirildi. Boğazlar Umum Kumandanlığı, Gotha deniz tayyarelerini Marmara Denizi'nde faaliyetlerini giderek arttıran İtilaf denizaltılarına karşı harekâta kullanmayı planladı. Bunlara Çanakkale ve İstanbul boğazı önlerinde keşif ve gözetleme vazifesi verildi. 100 beygir gücünde motora sahip ve silahsız olan bu tayyarelerin yanı sıra, beş gönüllü Alman sivil tayyareci, rasit olarak kullanılmak üzere de beş ticaret gemisi subayı ve tayyare fabrikasının tahsis ettiği on kadar sivil teknisyen ve makinist de İstanbul'a geldi. Tayyareler İstanbul'a indirildi ve Ayastefanos Deniz Tayyare Mektebi'nde monte edilerek uçuşa hazırlandı. Bu tayyarelerden ikisi, Temmuz ayının ikinci yarısında, uçarak Çanakkale'ye gitti. Bir tanesi de İstanbul Boğazı'nda kurulan istasyona görevlendirildi. Bu tayyareler Alman Bahriyesi Özel Kuvveti emrindeydi. Türk askeri tayyare envanterine dâhil edilmedi ve Alman tayyare tanıtma işareti taşıdı. Personeli de Alman üniforması giydi ve Alman rütbesi taşıdı. Ancak bu tayyareleri Türkiye'ye getirenler Türk deniz pilotlarıydı. Tayyareler Herkulesbad'dan Lom Palanka'ya, flatörleri altına tekerlekli iniş takımı takılmış halde olarak, Deniz Pilot Yüzbaşı İsmail (Gökgezen), Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi (Uçan) ve Deniz Pilot Yüzbaşı Yahya tarafından uçarak getirildi.⁴⁷⁹

Çanakkale'nin kuzeyinde Nara ve Köse burunları arasında tesis edilen istasyonda konuşlandırılan bu tayyareler için kıyıda 2 sundurma yapıldı. Bu istasyonda Alman havacılar ve bakım ekibiyle, bir Türk hizmet bölüğü görev yapıyordu. Bu birlik taktik bakımdan Boğazlar Umum Kumandanlığı emrindeydi. Ancak Çanakkale Boğazı'ndaki tüm savunma tesislerinin bağlı olduğu Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı tarafından kullanılacaklardı. O sıralarda Müstahkem Mevki Kumandanı Amirali von Usedom'du. Bu tayyareler 236⁴⁸⁰ ve 237 Alman askeri numarasına sahipti.⁴⁸¹

⁴⁷⁸ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.170.

⁴⁷⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.149.

⁴⁸⁰ "İlk Alman deniz tayyaresi, bir Gotha WD1 (seri numarası 236), 5 Temmuz'da cepheye ulaştı. Bu ve sonraki Alman deniz tayyareleri, yakındaki adalarda konuşlanmış İtilaf kuvvetlerini taciz etmek için kullanıldı." Bkz. Nikolajsen, 2005, a.g.e., s. 12.

⁴⁸¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.150-151.

Almanya'dan getirilen deniz tayyareleri Çanakkale cephesinde göreve başlayana kadar Müstahkem Mevki Kumandanlığının ihtiyaç duyduğu keşif görevleri, 1'inci Tayyare Bölüğü tarafından yerine getiriliyordu. 1'inci Tayyare Bölüğü, savaşın başından beri Müstahkem Mevki Kumandanlığı emrinde görev yapmaktayken 6 Temmuz 1915 tarihinde 5'inci Ordu Kumandanlığı emrine verildi.⁴⁸² Bölük bu tarihe kadar Çanakkale'de Hastane Bayırı'ndaki meydanı kullandı. Sonrasında Gelibolu'daki Galata meydanına taşındı.⁴⁸³

5'inci Ordu emrine verilen 1'inci Tayyare Bölüğünde, rasıtlık görevini o güne kadar büyük bir başarı ile yürütmüş olan Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat, bölükteki görevinden ayrılmak zorunda kaldı. Özellikle adalara yapılan uzak keşiflerde aranılan, daima güvenilir ve önemli keşif raporları vermiş olan bir rasıttı. Göreve başladığı günden Temmuz ayı sonuna kadar, 10'u Limni adasına olmak üzere, 24 keşif uçuşu gerçekleştirmişti.⁴⁸⁴

Yüzbaşı Serno'nun da 11 Temmuz'da Çanakkale'ye hareket edeceği, bu hafta içinde dört tayyarenin Çanakkale'ye sevkini düşünüldüğü, beş çadırın da yine 11 Temmuz'da sevk edileceği bildirildi. 11 Temmuz 1915'te 1'inci Ordu Kumandanlığı tarafından 17'inci Kolordu ve 5'inci Ordu Kumandanlıklarına bir telgraf gönderildi. Buna göre 13 Temmuz gününden itibaren on güne kadar müsait havalarda Ayastefanos'tan Marmara sahilini takip ederek Gelibolu'ya ve burada boğazı geçerek Çanakkale'ye devamlı tayyareler uçacağı bildiriliyordu. Tayyarenin kanatlarının altında beyaz zemin üzerine siyah renkte haç işaretleri bulunacaktı. Bunlara ateş edilmemesi için kıtaata tamim yapılması isteniyordu.⁴⁸⁵

İtilaf Devletleri tarafında ise yeni bir uçan balon bölüğü taşıyan HMS Hector Balon Gemisi, 9 Temmuz'da harekât alanına ulaştı.⁴⁸⁶ Yaklaşık 4.660 tonluk bir kargo gemisi olan Hector, Manica'ya benzer şekilde aceleyle donatılmıştı. Hector geldiğinde hemen gemiler için keşifte bulunmaya yardımcı olmak için işe koyuldu.⁴⁸⁷ Karada muharebeler devam ederken İtilaf balon gemileri de vazifelerini icra etmeye çalışıyordu.

⁴⁸² Göymen, a.g.e.,s. 47.

⁴⁸³ Emin Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak," a.g.m.,s. 24.

⁴⁸⁴ Holzhausen, a.g.e., s.74; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.154

⁴⁸⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.2

⁴⁸⁶ Dolan, 2013, a.g.e., s. 207; Pavelec, a.g.e., s.56.

⁴⁸⁷ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 58

Manica'nın Kumandanı Philip Mackworth, Hector'un gelmesiyle sağlanan bir dizi iyileştirmeye dair rapor hazırladı. Bu rapora göre, balonun bir gemiden havalandırılmasından elde edilen verimlilik çok belirgin olmuştu. Balon, bütün birimlerin arasında en az hareketli olmak yerine, piyadelerden daha hareketli hale geliyordu ve her görev için en uygun pozisyonu seçmekte özgürdü. Gemi, eğer koşullar elverişliyse, balon havadayken yer değiştirebiliyor, böylece çok zaman kazanılıyor ve ateş açıldığında balonu aşağı indirmeden menzil dışına çıkabiliyordu. Uçurtma balonun esas görevi, uzak hedeflere karşı doğru kontrol, Türk bataryalarının bastırılması, tabya ve bataryaların yerlerinin tespiti ve birlik hareketlerinin gözlenmesiydi.⁴⁸⁸

12-13 Temmuz 1915'te İkinci Kerevizdere Muharebesi neticesinde, her iki taraf ağır zayıyata uğradı. İngiliz ve Fransız saldırıları boşa çıkartıldığından Türklerde direnme ve moral gücü sağladı.⁴⁸⁹ İtilaf Devletleri bu muharebeler öncesi de tayyarelere emir vermişti. Buna göre, topçu ateşini ayarlayan tayyareler, saldırı alanının üzerinde sabah 04.30'dan itibaren uçacaktı. Bir zırhlının ateşini ayarlamak için bir tayyare ise sabah 08.00'den itibaren Asya kıyısının üzerinde uçacaktı. Harekât emrinde öngörülen diğer tayyareler de sabah 07.00'den itibaren sürekli olarak havada bulunacaktı. Ancak avcı tayyaresi, her zamanki gibi gün doğarken havaalanına geri dönecekti.⁴⁹⁰ İtilaf tayyare filolarının faaliyetlerine rağmen netice değişmemişti.

Türk tarafında 13 Temmuz'da yeni tayyarelerine kavuşan 1'inci Tayyare Bölüğüne, Rumpler B.I. tipinde dört silahsız keşif tayyaresi tahsis edildi. Bu tayyareler R3, R4 ve R6 Türk askeri numaralarını taşıyordu. Haziran ayı içinde, uzun uçuş yapmak suretiyle Bulgaristan'ı havadan aşarak Türkiye'ye getirilmişti. 1'inci Tayyare Bölüğü bu üç tayyare haricinde personel bakımından da takviye gördü. Almanya'daki uçuş eğitimini tamamlayarak yurda dönen Pilot Üsteğmen Hasan Tahsin Bey Bölük Kumandanlığı vazifesini Alman sivil Pilot Teğmen Preussner'dan devraldı. Bölükte Teğmen Preussner, Seidler, Röder, Garber isiminde dört Alman sivil pilot bulunuyordu. Alman pilotlar sivil olmalarına karşın Almanya ile yapılan anlaşma gereğince Osmanlı Ordusunda Teğmen rütbesi ile görev yaptı.⁴⁹¹

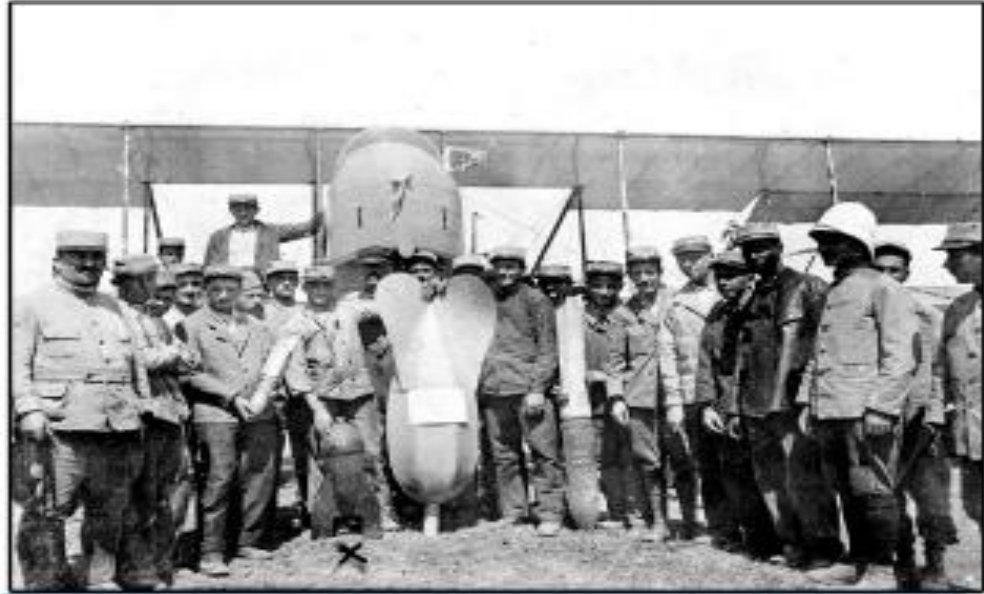
⁴⁸⁸ Dolan, 2013, a.g.e., s. 207-208.

⁴⁸⁹ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'inci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.177.

⁴⁹⁰ Ministère de la Guerre, État-Major de L'Armée-Service Historique, a.g.e., s.417.

⁴⁹¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.153; Avcı, a.g.e., 121.

17 Temmuz'da Başkumandanlık Vekâleti Topçu Mühimmat Şubesi tarafından 5'inci Orduya yazılan şifrede, Çanakkale'deki tayyare istasyonu ile Kilya Tepe'deki sabit balon istasyonunu tayyare taarruzuna karşı muhafaza etmek üzere buralara seri sahra toplarının yerleştirilmesi isteniyordu.⁴⁹² Yeni kurulan Alman Deniz Tayyare Birliği de göreve hazır bir duruma gelmişti. Birlik görev uçuşlarında, 1'inci Tayyare Bölüğü ile de işbirliği yapmaktaydı. 24 Temmuz sabahı, 1'inci Tayyare Bölüğü ait bir tayyare ile Alman Deniz Tayyare Birliği'nin bir tayyaresi Tuzlu dere kuzeyinde bulunan İtilaf nakliye gemilerine bomba taarruzu icra etti. Deniz tayyaresi de öğleden sonra icra ettiği uçuş sırasında, Bozcaada civarında rastladığı bir İtilaf denizaltısı ile torpido botuna bomba hücumu yaptı.⁴⁹³ Fransız havacılar, Çanakkale'nin kuzeydoğusundaki yeni bir Türk-Alman hava meydanı tespit etmişlerdi. Bunun üzerine yedi Fransız tayyaresi 25 Temmuz'da saat 19.00'da burayı bombalamaya gitti. Bir mühimmat deposu ateşe verildi, hangarlar ve personel çadırları mermilerle vuruldu.⁴⁹⁴ Bu saldırı bir bakıma 24 Temmuz'da 1'inci Tayyare Bölüğü ile Alman Deniz Tayyare Birliği'nin yaptığı saldırılara misilleme idi.



Fotoğraf 3. Fransız MF98(T) Filosu; 14 Temmuz 1915'te - 30 litre benzin ve üç adet 10 kg bombadan oluşan bomba - Kaptan Césari'nin Farman'ına monte edilmeden önce. Bu bomba, Çanakkale'deki Alman hangarını parçaladı ve yaktı.⁴⁹⁵

⁴⁹² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.3

⁴⁹³ Avcı, a.g.e., s. 131; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.155.

⁴⁹⁴ Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-123314-20N28-5

⁴⁹⁵ de Broglie, "Louis Garsonnin:", a.g.m., s.12.

31 Temmuz 1915 gece yarısı 1'inci Tayyare Bölüğü ve Alman Deniz Tayyare Birliğinden birer tayyare Çanakkale'den kalkarak Bozcada'ya hava saldırısı düzenledi. Bozcada meydanı bomba ve flaşet yağmuruna tutuldu. Fransız MF98T Filosunun konuşlandığı adada, bu saldırıya makineli tüfeklerle karşılık verildi ve tayyare kaldırarak mukabelede bulunuldu.⁴⁹⁶ Fransızlar Türk tayyare bölüklerinin 16-31 Temmuz döneminde fazla hava faaliyet gösterdiklerini bildiriyordu. Türk-Almanlar neredeyse her gün bir, iki veya hatta üç tayyare ile onların bulunduğu hatlar üzerinde uçarak oklar ve küçük hacimli bombalar atmışlardı. Fakat bunlar pek etkili olmamıştı.⁴⁹⁷

İngiliz deniz hava gücü RNAS'ın 3'üncü Filosu, 1 Mayıs'tan 30 Temmuz 1915'e kadar tüm toplam uçuş sayısı 813 olarak gerçekleşmişti. Aylık toplamlar Mayıs ayında 303, Haziran ayında 239 ve Temmuz ayında 271 oldu. Öncelik sırasına göre tespit 240, keşif 207, fotoğraf 71, bombardıman 95, denizaltı karşıtı devriye 39 ve hava savunması 15, diğer görevler dâhil deneme uçuşlarıyla birlikte toplam 79 ve hava meydanı arasındaki geçiş uçuşları 67 olarak belirlendi. Ancak bu istatistiklere göre Charles Samson'un pilotları, sayıları gittikçe azalan tayyare ile uçan küçük bir gruptu. Charles'ın kendisi de görevlerin çoğunda uçuyordu. Onunla birlikte Herb, Reginald ve Richard Bell Davies en çok görev alan personeldi.⁴⁹⁸ İtilaf hava gücü içinde bu kuvvet yapısında görev yapan RNAS birlikleri, istenen etkinliği gösteremediğinden yeniden organize edildi. 3'üncü Filo, 3'üncü Kanat olarak isimlendirildi. Ayrıca İngiltere'den bölgeye takviye olarak 2'nci Kanat sevk edildi.⁴⁹⁹ 3'üncü Kanat Bozcaada'dan İmroz'a intikal etti. Yeni gelen bütün hava birlikleri burada konuşlandırıldı. Bütün RNAS birimleri Yarbey Frederick Sykes kumandasında birleştirildi.⁵⁰⁰

İngiliz Kraliyet Deniz Hava Servisi'ne (RNAS) mensup 2'nci Kanat, harekât alanına geldiğinde İngilizler 22 tayyarelik bir takviye almış oldu. 6 adet Morane-saulnier tip L, 6 adet Caudron G.IV, 6 adet B.E. 2c ve 4 adet de Bristol Scout av tayyaresi vardı. 2'nci Kanadın Kumandanı Binbaşı E.L.Gerrard idi. Kanatta bulunan tayyarelerden B.E.2c'ler, 70 beygirlik Renault motoru taşıyorlardı. Çift satırlı ve iki kişilik olan bu tayyareler, keşif ve bombardıman görevi yapıyorlardı. Motor kaputu veya kanat altlarında bomba salma

⁴⁹⁶ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.156; Avcı, a.g.e., s. 133

⁴⁹⁷ Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR- 123314-20N28-5

⁴⁹⁸ Dolan, 2013, a.g.e., s. 203-204.

⁴⁹⁹ Dolan, 2013, a.g.e., s. 301

⁵⁰⁰ AIR1 361/15/228/50, RNAS Reports Eastern Med Jan-Dec 1915, s.52.

düzenegi bulunduğundan, 4 tane 40 kiloluk veya 10 adet 8 kiloluk bomba taşıyabilmekteydiler. Caudron G.IV tayyareleri çift motorluydular. Motorlar 80 beygir gücünde Le Rhône tipindeydi. Bunlar da 5 saat havada kalabiliyorlar keşif ve gözetleme icra ediyorlardı. Morane-saulnier tip L'ler, "Parasol" denilen modeldi. Tayyarenin gövdesi, tek olan kanata alttan asılı durumdaydı. Bunlar 80 beygirlik Le Rhône motoru taşıyan, iki kişilik keşif tayyareleriydi. Tüm bu tayyareler makineli tüfekle silahlandırılmıştı. Bristol Scout C tipi tayyareler ise, tek kişilik, çift satırlı av tayyaresiydi. 80 beygirlik bir Gnome motoru taşıyan bu tayyarenin üst kanadı üzerinde, pilot tarafından kullanılan sabit bir makineli tüfeği vardı. Bu av tayyareleri, diğer tayyareleri ve balon gemisinden havalanan sabit balonu koruyacaklardı. 2'nci Kanadın tayyareleri İmroz ve Limni adasının Mondros körfezinin doğusunda hazırlanan hava meydanında konuşlandırıldı.⁵⁰¹ Pavelec 2'nci Kanadın kullanması amacıyla farklı bir hava meydanının kurulduğunu ve bu meydanın 3'üncü Kanadın kullandığı limanın karşısına denk geldiğini belirtmektedir.⁵⁰²

İtilaf hava gücünün yeniden organizasyonu devam ederken 1 Ağustos 1915'te Saros Körfezi'ne giren, İngiliz Ben-my-Chree tayyare gemisi körfezin kuzey kıyılarına doğru sokuldu ve harekâta başladı. Tayyareler devamlı olarak, Bolayır üzerinden geçip, Boğaz girişi ve Marmara Denizi'ndeki nakliyatı takip ve gözetleme görevi yapmaktaydılar. Geminin elde ettiği istihbarat, Marmara Denizi'nde faaliyet gösteren İngiliz denizaltıları açısından çok faydalı olacaktı. Bu bilgilerin denizaltılara iletilmesine çalışılıyordu.⁵⁰³

Bu arada İngilizlerin yeni bir çıkarma yapacakları hakkında gelen istihbaratlar, 5'inci Ordu karargâhında değerlendirmeler yapılmasına sebep olmuştu. Bolayır bölgesine bir çıkarma olasılığı göz önünde tutularak burada üç tümen bekletilmekteydi. Midilli adasından, Biga yarımadası veya Edremit Körfezi yönünde de bir taarruz olasılığı da değerlendirilmekteydi. Bu yüzden Midilli adasına bir keşif uçuşu yapılması planlandı. 5'inci Ordu, Boğazlar Umum Kumandanlığından bu keşfin Alman Deniz Tayyare Birliği tarafından yapılmasını istedi.⁵⁰⁴ Amiral von Usedom'un 5 Ağustos'ta bu isteğe verdiği cevapta; elde yalnız iki deniz tayyaresi mevcut olup bunlardan birinin Çanakkale'nin deniz keşfi için kullanılacağını, diğerinin kullanılmayacak bir surette ihtiyatta olduğundan

⁵⁰¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.156-157.

⁵⁰² Pavelec, a.g.e., s. 82

⁵⁰³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 136-137.

⁵⁰⁴ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.158; Keyüsk, 1914-1916, *Cilt 1, İkinci Kitap*, a.g.e., s. 74.

tayyare verilmesinin mümkün olmadığını bildirmekteydi. Bununla beraber Midilli'ye kadar kara üzerinden uçulabileceğinden kara tayyaresiyle keşif icrasının uygun olduğu belirtiyordu. Nitekim Midilli'ye yapılan son keşif de bir kara tayyaresiyle icra edilmişti. Bu tayyareler ise şimdi tamamen 5'inci Ordu'ya bağlıydı.⁵⁰⁵ Amiral von Usedom'un 5'inci Ordudan gelen isteği reddedip kara tayyarelerine yani 1'inci Tayyare Bölüğüne yönlendirmesiyle Midilli keşfi Yüzbaşı Serno tarafından yapılacaktı.

Alman Deniz Tayyare Birliği ve 1'inci Tayyare Bölüğü'ne ait tayyarelerin birlikte icra ettiği keşif görevleri devam ediyordu. Türk kaynaklarından Göymen'de, 3 Ağustos'ta kara tayyareleriyle Bozcaada'da Fransız hava meydanına taarruz edildiği, bomba ve çivi atıldığı, tayyarelerin üsse dönerken İtilaf tayyarelerinin taarruzuna uğrayarak deniz seviyesine kadar alçaldığı ve zorlukla üslerine döndüğü bilgisini vermektedir. 4 Ağustos gecesi, Kefalo Limanı'na taarruz eden kara ve deniz tayyarelerinin İtilaf av tayyarelerinin hücumuna uğradığı birçok isabet almalarına rağmen üslerine döndüğü belirtilmektedir.⁵⁰⁶ Avcı ise 3 Ağustos'ta İmroz'daki askerî tesislere saldırıda bulunduğunu, makineli tüfeklerden oluşan bir koruma zinciri olduğunu, yerdeki ışıldakların aydınlatması sayesinde baraj ateşi açıldığını ve bazı tayyarelerin yara aldığı fakat hepsinin üsse salimen döndüğü bilgini vermektedir.⁵⁰⁷ Kurter'e göre, 3 Ağustos'ta Alman Deniz Tayyare Birliği, 4 Ağustos'ta ise 1'inci Tayyare Bölüğüne ait tayyarelerin İmroz'a uçtuğu bilgisi bulunmaktadır.⁵⁰⁸ Bu kaynakların verdiği bilgilerdeki sorun, hangi tayyare bölüğünün ne zaman ve nereye uçuş yaptığıdır. Netice olarak çıkan sonuç, 1'inci Tayyare Bölüğü ve Alman Deniz Tayyare Birliğinin 3 ve 4 Ağustos'ta müşterek hava harekâtı yaptıklarıdır.

Bu sıralarda Arıburnu cephe kısmında 6 Ağustos'ta başlayan ve 10 Ağustos 1915 akşamına kadar süren muharebeler sonunda İngilizlerin kuşatma taarruzları, Türk karşı taarruzu ve başarılı savunmasıyla akamete uğratıldı.⁵⁰⁹ Bu muharebeler sırasında da İtilaf Devletleri tayyare filolarına emirler vermişti. Buna göre, Escadrille MF98 (T) filosu, saat 07.30'dan itibaren bir topçu gözlemci tayyaresinin sürekli uçuşunu sağlayacaktı; bu tayyare Avrupa'yı ve muhtemelen Asya'yı gözetleyecekti. Saat 09.30'dan itibaren filonun Alçıtepe arkasında bir gözetleme tayyaresi olacaktı. Bu tayyare birlik hareketlerini

⁵⁰⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4

⁵⁰⁶ Göymen, a.g.e.,s.50.

⁵⁰⁷ Avcı, a.g.e., s. 135.

⁵⁰⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, .a.ge., s.157

⁵⁰⁹ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'inci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.203.

bildirecek ve Türkleri bombalamak için tüm fırsatlardan yararlanacaktı.⁵¹⁰ Ancak kendi verdikleri emirlerin pek işe yaramadığı görülüyordu. Morane modeli bir Fransız tayyaresi, 9 Ağustos 1915 sabahı kendi ateşleri sonucu düşürüldü ve enkazı bulundu. Fransızlar tayyarelerin milliyetini tespit etmenin, tayyare tiplerinin çoğalması ve birbirine benzemesi nedeniyle giderek zorlaştığına işaret ediyordu. Netice itibarıyla Fransız kumandanı, kara muharebeleri devam ederken tüm birliklerin tayyarelere ateş etmesini kesinlikle yasaklıyor, ancak düşmanca niyet gösteren birkaç tayyareye ateş edilebileceğini belirtiyordu. Bununla ilgili olarak verilen emirde sadece tayyarelere karşı ateş etmek için konuşlandırılmış topçu bölümleri ve her bölümün tayyare tanımlamak için özel olarak eğitilmiş bir gözlemcisi olmalıydı. Bu amaçla, topçunun özel bir talimat almak üzere filoya gözlemciler gönderilmesi gerektiği vurgulanmıştı.⁵¹¹ Bu muharebelerde İtilaf Devletlerinin hem karada hem de havada başarısız olduğu görülüyordu.

General Hamilton, Arıburnu, Seddülbahir ve Kırte cephelerinde başarısız olmuştu. Türk ordusunun gerilerine sarkmak ve onu çembere alarak imha için Anafartalar (Suvla) sahillerinde yeni bir cephe açılmasına karar verdi. “Kuzey harekâtı” olarak adlandırdıkları bu operasyonun ilk hedefi, Suvla’yı çevreleyen hâkim sırtların zapt edilmesi, bu örtünün himayesinde karaya çıkan asıl kuvvetlerle Arıburnu’ndaki kuvvetlerin işbirliğiyle bölgenin en hâkim yeri olan Kocaçimen-Conkbayırı platosunun ele geçirilmesiydi. İkinci hedef de Akbaş İskelesi’ne kadar olan bölgenin kontrolü ile Gelibolu Yarımadası’nın ele geçirilmesiydi. Ancak Kolordusu Arıburnu’na, 9’uncu İngiliz Kolordusu da Suvla sahillerine tahsis edildi. 6 Ağustos 1915’te harekât baskın şeklinde başladı.⁵¹² 6-7 Ağustos 1915’te başlayan Anafartalar (Suvla) çıkarması ve Ağustos sonuna kadar devam etti. Ancak bu hat Türklerin elinde kaldı ve tahkim edildi. İngilizler daha sonra yapılan kuvvetli taarruzlardan hiçbir netice alamadı. Böylece General Hamilton’un planı iflas etmiş ve İngiliz kuvvetleri erimiş oldu.⁵¹³ 19’uncu Tümen Kumandanı Albay Mustafa Kemal, bölgeye ulaştığında çekilen Türk askerini durdurdu ve onlara süngü taktirarak mevzi aldirdi. Böylece Kocaçimen Tepesi’nin elden çıkması engellenmiş oldu.⁵¹⁴ 8 Ağustos’ta Anafartalar Grup Kumandanlığının emir ve kumandasını üstlendi.⁵¹⁵ Bu

⁵¹⁰ Ministère de la Guerre, État-Major de L’Armée-Service Historique, a.g.e., s.473.

⁵¹¹ Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-102126-20N27; Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-123314-20N28

⁵¹² *Çanakkale Şavaşı Anıtları ve Şehitlikleri*, Zekeriya Türkmen, Ahmet Çalışkan, Fatma İlhan (Haz.), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2007, s. 41.

⁵¹³ *Çanakkale Cephesi Harekâtı 1’inci, 2’nci, 3’üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi*, a.g.e., s.224.

⁵¹⁴ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.158.

⁵¹⁵ *Çanakkale Şavaşı Anıtları ve Şehitlikleri*, a.g.e., s. 42.

muharebelerin yaşandığı dönemde, Fransız General Bailloud'dan Savaş Bakanlığı'na yazılan yazıya göre 7/8 Ağustos 1915'te Bozcaada'nın karşısındaki Asya kıyılarında uçan tayyarelerden birinin topçu mermisiyle vurularak denize düştüğü, pilotların kurtulduğu ancak tayyarenin kaybedildiği bildiriliyordu.⁵¹⁶ Kesin olmamakla birlikte bu tayyarenin Fransız MF 98 (T) Filosuna ait olması muhtemeldir

Türk-Alman tarafında ise 10 Ağustos'ta Yüzbaşı Serno, Midilli Adası üzerinde keşif uçuşu gerçekleştirerek İtilaf birliklerinin durumunu inceledi. Keşif raporunda İtilaf hareketliliğinin bir aldatmaca olduğunu bildirdi.⁵¹⁷ Anafartalar Muharebeleri esnasında denizaltı tehdidi de doruğa ulaşmıştı. Deniz tayyarelerinin vazifesi, deniz nakliyat yolları üzerinde keşif uçuşları yaparak denizaltıların varlığını tespit etmek, bomba hücumu yaparak batırmak veya kaçırmaya zorlamaktır. Ancak tayyareler sadece denizaltı gemilerini dalmaya zorlayabiliyorlar ve su altında devamlı olarak kalmaya mecbur ederek, baskı altında tutuyorlardı. Bu yüzden tayyarelerin harekât alanını arttırmak için Tekirdağ ve Ekinlik Adası'nda iniş yerleri hazırlandı. Buralarda benzin, yağ ve tayyare bombası bulunduruluyordu. Ancak Gotha WD1'lerin bomba düşürme düzenekleri olmadığından bombalar elle atılmaktaydı. 6 Ağustos günü deniz tayyarelerinin denizaltılarla ilk teması oldu. Marmara Adası batı sahili açıklarında, bir İtilaf denizaltısı deniz tayyaresi tarafından görüldü. Bomba taarruzu yapıldı ve atılan 2 bomba, botun baş kısmına yakın düşüp, patladı fakat bir netice alınamadı. 9 Ağustos'ta da 236 numaralı Gotha WD1, Bolayır önünde bir denizaltıya taarruz etti. Tayyarenin pilotu Jansen ve rası Thiele isimdeki Almanlardı. Denizaltı görüldüğünde, dalmış durumda olsa da bir bomba atıldı ve isabet ettirildi. Bunun sonucunda deniz yüzeyinde büyük yağ lekeleri meydana geldiği gözlemlendi.⁵¹⁸

Diğer taraftan Seddülbahir'deki harekât da kuzey cephelerde olduğu gibi 13 Ağustos'a kadar tüm şiddetiyle devam etmişti. İngilizler bu tarihe kadar Yarımada'nın güneyinde 3-4 km'lik bir araziye elde etmiş ancak Kirte ve Alçıtepe'yi ele geçirememişti.⁵¹⁹ 18 Ağustos 1915 günü İmroz'a bir keşif uçuşu yapan 1'inci Tayyare Bölüğü, bu uçuşta Kefalo koyunda 50 kadar nakliye gemisinin bulunduğunu gördü. Bu kadar çok sayıdaki nakliye gemisinin varlığı, İtilaf Devletlerinin yeni bir taarruz için takviye kuvvetleri getirdiğini

⁵¹⁶ Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-16N1205-1

⁵¹⁷ Avcı, a.g.e., s. 143.

⁵¹⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.160-161.

⁵¹⁹ *Çanakkale Şavaşı Anıtları ve Şehitlikleri*, a.g.e., s. 43.

gösteriyordu. 21 Ağustos günü Anafartalar Cephesi'nde neticesiz kalan yeni bir saldırı başlamıştı.⁵²⁰ Aynı gün 21 Ağustos'ta İtalya'nın Osmanlı Devleti'ne harp ilan ettiği öğrenildi.⁵²¹

Ağustos sonundan itibaren, kara savaşları bir siper muharebesi şekline dönüşmüştü. Taraflar kara ve havada yoğun bir keşif ve gözetleme faaliyetini devam ettirmekteydi. Ağustos ayı içerisinde, İngiliz hava gücü takviye almaya devam etmişti. İmroz ve Limni adalarında konuşlandırılmış bulunan 2'nci Kanat takviye olarak, 6 adet B.E.2.c tayyaresi daha almıştı. Bunlar 70 beygirlik Renault motoru taşıyan iki kişilik ve çift satırlı keşif tayyareleriydi. Bu yeni takviyelerle, İngiliz ve Fransızların kullandıkları tayyare miktarı 70'i bulmuştu.⁵²² İmroz hava meydanını kullanan 2'nci Kanada bağlı tayyareler Çanakkale Boğaz ağzı ve Gelibolu Yarımadası üzerinde uçuşlarına devam etmekteydi.⁵²³ Ağustos sonunda 1'inci Tayyare Bölüğüne silahlı Albatros C.I. tayyaresi geldi. Bu tayyare Ağustos ayı içerisinde İstanbul'a gelmişti. Almanlar bunları "kampf flugzeug-muharebe tayyaresi" olarak adlandırmaktaydı. İlk gelen bu silahlı tayyare, AK1 Türk askeri numarasını aldı. İkinci bir Albatros C.I silahlı tayyaresi de Eylül ayı içerisinde 1'inci Tayyare Bölüğü kuvvesine verildi. Bu tayyare de AK2, Türk askeri numarasını aldı.⁵²⁴

Pavelec bu tayyarelerin, ilkinin yani AK1'in Eylül ayının başında, ikincisi olan AK2'nin ise Eylül ortasında geldiğini belirtmektedir. Albatros C.I, Mercedes D.III sıralı, sıvı soğutmalı, altı silindirli bir motorla çalışan iki koltuklu çift kanatlı bir keşif tayyaresiydi. 160 beygir gücündeki motorla, Albatros saatte seksen iki mil uçabiliyordu. Gözlemci, halka yuvasına takılmış 7.92 mm Parabellum MG14 makineli tüfekle silahlandırıldığı tayyarenin koltuğunun arkasına oturur ve arkadaki ve üstündeki hedeflere ateş etmek için onu döndürürdü. AK1 ve AK2 olarak adlandırılan Albatros, İtilaf hava ve kara birliklerini rahatsız etmeye başladı.⁵²⁵ 5 Eylül 1915'te 1'inci Tayyare Bölüğü'nün kumandası Batı Cephesi'nden gelen Yüzbaşı Körner'e devredildi. Yüzbaşı Körner, başarılı bir rasit olduğu kadar usta bir hava fotoğrafçısıydı. Serno, Almanya'ya gittiğinde onu özellikle

⁵²⁰ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.162.

⁵²¹ Besbelli, a.g.e., s. 303

⁵²² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.163.

⁵²³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 230.

⁵²⁴ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.163, 167.

⁵²⁵ Pavelec, a.g.e., s. 86.

isteyerek getirilmesini sağlamıştı.⁵²⁶ Ayrıca Alman Deniz Tayyare Birliği de üç güçlü Mercedes 160 beygir gücünde motorlu Gotha WD.1 deniz tayyaresiyle güçlendirildi. Çanakkale yakınlarındaki bir hangardan operasyonlarını sürdürdü. Yeni deniz tayyaresi güçlü bir makineydi; rasıt, gövde üzerinde ve üst kanatın hemen arkasında bulunan bir kafeste durarak 7,62 mm makineli tüfeği tutuyordu. Ayrıca, kanat altındaki raflar da daha ağır bombalar taşıyordu.⁵²⁷

Pavelec'e göre, Alman Deniz Tayyare Birliği'ne yani Nara tayyare tesisine iki yeni Gotha WD.I deniz tayyaresi teslim edilmiş ve bu sayı dörde yükselmişti. Ancak Türk-Alman ekibi yaz sonu ve sonbahar boyunca sadece iki tanesini çalışır durumda tutabildi. Deniz tayyareleri, Çanakkale ve Marmara Denizi'ndeki denizaltı karşıtı devriyelere odaklanarak bölgede gizlenen İngiliz denizaltılarına meydan okumayı umuyordu.⁵²⁸

Alman Deniz Tayyare Birliği'ne ait deniz tayyareleri, 14 ve 18 Eylül 1915 günleri Marmara Denizi'nde, denizaltı karakol görevi yaptı. 16 Eylül'de ise 1'inci Tayyare Bölüğü tayyarelerinin iştirakiyle 6 tayyarelik bir filo halinde İmroz Adası'na uçuldu. Bu tayyarelerden biri, AK1 numaralı silahlı Albatros C.I.di. Harekâtın hitamında bölüğe ait tayyareler, bir İtilaf denizaltısının Lapseki önlerinde satha çıkmış şekilde bir yelkenli gemiye torpido taarruzuna hazırlandığını gördü. AK1 tayyaresi hemen alçalarak, denizaltıya makineli tüfek hücumu yaptı ve akabinde denizaltı bu taarruz keserek kaçtı. İmroz adası taarruzuna misilleme olarak İngilizler de Nara'daki Alman Deniz Tayyare İstasyonu ile Galata Hava Meydanını bombardıman etti.⁵²⁹ 18 Eylül gecesi gerçekleşen bu bombardımanda Pilot R.L.G. Marix hazır olarak bekletilen tayyare ile havalanmış ve rakip tayyarelerle çatışmaya girmeden Galata'ya yönelmişti. İmroz Hava Meydanının Türk tayyareleri tarafından bombalanması esnasında, Marix Galata Hava Meydanına ulaşmıştı ve iniş pistinin dönüş yapacak Türk filoso için ışıldaklar aydınlatıldığını gördü. Tayyaresinin altına takılı olan 45 kg'lık bombayı attığında yerdeki personel tüm ışıkları kapattı. Galata Hava Meydanı o geceki sürpriz karşı baskından ders alarak gece uçuşlarını azalttı ve iniş aydınlatmasını ışıklı paraloya başladı.⁵³⁰

⁵²⁶ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.163

⁵²⁷ Dolan 2013, a.g.e., s.329

⁵²⁸ Pavelec, a.g.e., s. 86.

⁵²⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.165; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 204.

⁵³⁰ Avcı, a.g.e., s. 159.

18/19 Eylül 1915 gecesi, Alman Deniz Tayyare Birliği'ne ait 236 ve 237 numaralı Gotha WD1 deniz tayyareleri de balon hangarına taarruz etmek üzere İmroz Adası'na uçmuşlardı. Tayyarelerin attığı bombalar balon hangarına isabet etmedi. Ancak Kefalo Koyu önünde demir üstünde yatan bir İngiliz kruvazörüne 2 bomba isabeti etti. Gemiden alev sütunları yükselmişti. İngilizler bu gemide infilak olduğunu ve mürettebattan 140 kişinin vefat ettiğini bildirmişti. 20 Eylül'de bir tayyare tekrar İmroz Adası'na uçtu ve dönüşte bir İngiliz tayyaresinin takibine uğradı fakat bir sonuç çıkmadı. İmroz Adası taarruzlarına karşılık olarak İngilizler tarafından Çanakkale'deki eski hava meydanına 4 bomba attıkları bir hava akını düzenlendi.⁵³¹ Denizaltılarla mücadele eden deniz tayyareleri 1915 Ağustos - Aralık ayları arasında, Marmara'nın muhtelif yerlerinde denizaltı taarruzları icra etti. Ancak denizaltıları dalmaya zorlamak ve baskı altına almak dışında bir netice elde edemedi.⁵³² İtilaf hava gücünden Samson'un 3'üncü Filosunun hava faaliyetleri de devam ediyordu. Eylül sonlarında yaşanan bir hadisede neredeyse Samson ile Mustafa Kemal'in yolları kesişecekti.

21 Eylül 1915 günü saat 16.50'de Samson, tek kişilik Nieuport'ta üst kanadın üzerine monte edilmiş bir makineli tüfek ve üç adet 20 libre bomba ile havalandı. Filo bu uçuşu "Keşif ve Bomba saldırısı" olarak kaydetmişti. Samson uçuş sırasında yolda bir şoför ve iki yolcu ile birlikte giden üstü açık araba gördü. Türk tarafında sınırlı sayıda arabalar olduğu için, bunun önemli biri olması gerektiğini anladı. Samson dalış yaptı ve iki bomba ile saldırdı. Bombalar hedefi ıskaladı ancak araba savrulup durdu ve içindekiler korunmak için bir hendeğe atladı. Samson, hendekte yatan adamları vuramayacağını bilerek uçmaya devam etti. Samson, aracı gözlemleyerek, rotasına devam ettiğini görebilmek için dürbünle izledi. Yirmi dakika sonra araba rotasına devam etti ve Samson geri döndü. Yirmi dakika sonra ve Samson başka bir saldırı için son bombasıyla geri döndü. Bu saldırı daha yakındı ve bomba hemen arabanın önünde patladı. Patlama, arabayı küçük bir hasarla durdurdu, ancak yolcular sadece sarsıldı. Samson, saldırının ardından üsse döndü. Savaşın sonra bir Türk kurmay subayı tarafından verilen bilgilere göre bu yolculardan biri, ülkesinin lideri olarak tarih yazacak olan Mustafa Kemal'di.⁵³³ Avcı, son bombanın atılmasından sonra isabet alan arabanın ön camının parçalandığını ve şoförün ağır yaralandığını, arka koltukta oturan Yarbay Mustafa Kemal ve diğer

⁵³¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.165.

⁵³² Besbelli, a.g.e., s. 274-275.

⁵³³ Pavelec, a.g.e., s.88-89; Jones, Vol. II., a.g.e., s. 71.

subayın hiçbir yara almadığını belirtir.⁵³⁴ Saunders ise bu şarapnel parçalarından birinin isabet etmesi durumunda tarihin nasıl bir yol izleyeceğini tahmin etmenin boş bir hayal olduğuna değinir.⁵³⁵ Cephede bu tarz olaylar cereyan ederken Türk hava gücü faaliyeti de devam ediyordu.



Fotoğraf 4. Eylül 1915'te İmroz (Gökçeada)'daki Hava Meydanı, Sir Ian Hamilton'un genel karargâhının yakınındaki meydan⁵³⁶

Galata Hava Meydanında konuşlanan 1'inci Tayyare Bölüğünün Eylül ayı sonundaki kuvvesi şöyleydi: Bölük Kumandanı Rasıt Yüzbaşı Korner'di. Pilotlar; Üsteğmen Mehmet Ali (Kurçer), Üsteğmen Hasan Tahsin (Kevenk), Üsteğmen Abdullah (Başuçar), Teğmen Emin Nihat (Sözeri), Teğmen Hermann Röder, Teğmen Christoph Preussner, Teğmen Frank Seidler, Teğmen Hugo Garber'di. Rasıtlar; Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat, Üsteğmen Cemil (Uçman), Üsteğmen Süleyman Sırrı, Üsteğmen Salih Fırat, Üsteğmen Karl Kettembeil⁵³⁷, Üsteğmen von Schlichting, Teğmen Yemenli Ahmet Fehmi, Teğmen Ahmet Cevdet Teğmen Şakir Hazım (Ergökmen), Teğmen Osman Tayyar ve Yedek

⁵³⁴ Avcı, a.g.e., s. 161.

⁵³⁵ Saunders, a.g.e., s.72.

⁵³⁶ Dolan 2013, a.g.e., s. 231- 232.

⁵³⁷ Alman rasıtlardan Kettembeil'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-7

Teğmen İbrahim Orhan'dı.⁵³⁸ Makinist; Başçavuş Servet (Tok)'du. Bölükte faal olan tayyareler ise Albatros C.I AK1 AK2' idi.⁵³⁹

1'inci Tayyare Bölüğüne 1915 Ekim ayı içerisinde yeni tayyare takviyesi de yapıldı. Almanya'dan A.11 Türk askeri numarası verilen Albatros B.I tipi tayyaresi ile AK.3 ve AK.4 numaralı Albatros C.I tayyareleri bölüğe katıldı. 1'inci Tayyare Bölüğü böylece dört adet silahlı tayyareye sahip oldu.⁵⁴⁰ İtilaf hava gücüne ise ek bir balon gemisi geldi.

Eylül 1915 ortasında yeniden donatılmak üzere giden Manica'nın yerini almak üzere ek bir uçurtma balon gemisi olan Canning 2 Ekim'de geldi. 5375 tonluk Canning, Manica'da edinilen deneyimlerden esinlenen birçok gelişmiş cihazla donatılmıştı. Balonun şişirilmiş olarak taşınabilmesi için ön tarafta geniş bir bekleme alanı açılmıştı. Bu takviyeler hava hizmetinin filoya verebileceği yardımı, özellikle Türk haberleşme hatlarını bombardıman etmede büyük ölçüde artırdı.⁵⁴¹ 7 Numaralı Uçurtma Balon Bölüğünü getiren Canning Balon Gemisi, Hector'a da yeni bir balon getirdi, zira eskisinin kumaşı aşırı kullanımdan dolayı incelmışti. Bu arada Manica Selanik'teki İngiliz taarruzuna destek vermeye gönderildiğinden onun yerini Canning aldı.⁵⁴²

Her iki tarafın hava gücü takviyeleri devam ederken İtilaf Devletleri tarafında bir gelişme oldu ve Sir Ian Hamilton ile General Walter Braithwaite, 14 Ekim'de Londra'ya geri çağrıldı. Hamilton'un yerine Fransa'daki eski Üçüncü Ordu Kumandanı General Sir Charles Monro kısa bir süre sonra geldi.⁵⁴³ Monro, Selanik de dâhil olmak üzere Doğu Akdeniz'deki tüm Britanya kuvvetleri kumandanlığına getirildi. General Monro, Gelibolu'da İngilizler ve Anzaklar için seçenekler düşünüyordu. Zira vaziyet daha da kötüye gidiyordu ve yakında daha iyi olmayacaktı.⁵⁴⁴ Diğer tarafta 14 Ekim'de

⁵³⁸ İbrahim Orhan Bey, Eski sadrazamlardan olan Tevfik Paşa'nın torunuydu. Galatasaray Lisesi'ni bitirmiş ve Fransa'ya giderek Liyon Üniversitesi'nde kimya eğitimi almıştı. Fransa'da tahsilde iken seferberlik ilanı üzerine ihtiyat subay namzedi olarak orduya katılmış ve tayyareciliğe talip olmuştu. Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde rasit kursuna yazılan Orhan Bey, kursu tamamladığında 1'inci Tayyare Bölüğünde vazife almıştı. Çanakkale Muharebesi'nde rasit olarak uçarken tayyareci Ali Rıza Bey'le birlikte ilk hava zaferini kazanmıştı. Daha sonra tayyareciliği Almanya'da tahsil eden Orhan Bey Medine'de birçok faydalı uçuşlar yapmıştı. Bkz. ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 33; Bkz. Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 167

⁵³⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.167-168

⁵⁴⁰ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.185.

⁵⁴¹ Jones, Vol. II., a.g.e., s. 63-64.

⁵⁴² Dolan, 2013, a.g.e., s. 301.

⁵⁴³ Dolan 2013, a.g.e., s.333.

⁵⁴⁴ Pavelec, a.g.e., s. 96.

Bulgaristan, Sırbistan'a harp ilan etti. 15 Ekim'de de İngiltere ve ardından Fransa Bulgaristan'a harp ilan etti.⁵⁴⁵ Bu durum Osmanlı Devleti'nin İtilaf Devletleri ile olan irtibatına olumlu etki ettiği gibi Osmanlı Ordusunun Almanya'dan takviye aldığı savaş malzemelerinin ulaşımının daha rahat ve güvenli olmasını sağlayacaktı.

Zira 4 tümenlik bir Bulgar kuvveti, Niş istikametinde ileri harekâta geçtiğinden Sırbistan iki ateş arasında kaldı. Selanik'e çıkarılan Fransız-İngiliz "Doğu Ordusu" da tehlikeye giriyordu. Bu yüzden Krilovak istikametindeki Avusturya-Macaristan kuvvetine karşı 2 Fransız tümeni, Gevgili'deki Bulgar kuvvetlerini durdurmak için de 1 Fransız tümeni mevzilendi. Doyran Gölü civarında da İngiliz tümenine ait kuvvetler yerleştirildi. Bu sırada 6 tünden ibaret olan 2. bir Bulgar ordusu devreye girince güneydeki Fransız tümeni yerinde kaldı. Bu ordu 26 Ekim'de Üsküp'ü daha sonra da Manastır'ı ele geçirdi. İlerleyen Bulgar ordusu 5 Kasım'da Niş'e girdi. Böylece Merkezi Devletler, önemli bir demiryolu kavşağını elde etmiş oluyordu. Bu harekâta etkin olamayan Doğu Ordusu, 14 Kasım 1915'te Yunan-Sırp sınırına çekilmeye karar verdi. Sırp ordusu da yenilgiye uğrayarak Arnavutluk topraklarına girdi ve Adriyatik kıyılarına ulaştı. Sırp ordusu imhadan kurtarılarak Korfu Adası'na taşındı. Sırbistan'ın ele geçirilmesiyle Berlin-Belgrat-Sofya-İstanbul demiryolu hattı kesintisiz bir ulaşım kavuştu. Bu sayede Almanya'dan alınmakta olan savaş malzemeleri, çok daha kısa bir sürede geldiği gibi güvenli bir surette yerine ulaşabilecekti.⁵⁴⁶

Diğer taraftan Lord Kitchener, Sir Charles Monro'ya, tahliye seçeneği de dâhil olmak üzere yarımada'daki çıkmazı aşmanın veya ortadan kaldırmanın bir yolunu bulması yönünde talimat verdi. Monro, 28 Ekim'de Gelibolu Yarımadası'na geldi ve olası seçenekler üzerine üç kolordu kumandanıyla görüştü. Lord Kitchener'a verdiği raporunda, arazi ve koşullar yenilenen bir saldırıyı engellediği için hızlı bir tahliye önerdi. Bu haberin alınması üzerine Lord Kitchener vaziyeti bizzat görmek için 9 Kasım'dan itibaren bir hafta boyunca yarımada'da kaldı.⁵⁴⁷ Kitchener, 23 Kasım'da yola çıkarken emirlerini astlarına iletti. General Birdwood ise Gelibolu'daki kuvvetlerin kumandanları olarak tahliye operasyonundan sorumlu tutuldu. 25 Kasım'da de Robeck, deniz

⁵⁴⁵ Besbelli, a.g.e., s. 303.

⁵⁴⁶ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.173.

⁵⁴⁷ Dolan 2013, a.g.e., s.334.

kuvvetlerinin kumandanlığını Amiral Rosslyn Wemyss'e devretti ve tüm personeliyle birlikte HMS Triad adlı harp gemisiyle İngiltere'ye doğru yola çıktı.⁵⁴⁸

Bu sırada 1'inci Tayyare Bölüğü ilk hava zaferini 30 Kasım 1915'te kazandı. AK.1 numaralı Albatros C.I tayyaresi ile keşfe çıkan Pilot Üsteğmen Ali Rıza ve Rasit Yedek Subay İbrahim Orhan, Kabatepe⁵⁴⁹ üzerinde bir Fransız tayyaresi ile karşılaştı. Bu tayyare Bozcaada'da üslenen Fransız MF98(T) hava birliğine aitti. Rasitlerin kullandıkları makineli tüfeklere sahip olan her iki tayyare de hava muharebesine girdi. Dönüş manevraları yapan tayyareler İlyas Burnu yönüne doğru sürüklendiler. O sırada Yedek Subay İbrahim Orhan'ın attığı mermilerden biri Fransız tayyaresinin benzin deposunu deldi. Depodan sızarak etrafa saçılan benzin bir anda tutuştu ve Fransız tayyaresi alevler içinde kaldı. Pilot kontrolü kaybetti ve tayyare İtepe ile İlyas Burnu arasında araziye çakıldı.⁵⁵⁰

Diğer yandan 1915 yılı Aralık ayı içerisinde Almanya'dan yola çıkarılan 3 tayyareli av müfrezesi Türkiye'ye gelmişti. Ayastefanos'ta bunların montajı ve hazırlık çalışmaları başlatıldı. Müfrezeye ait Fokker E.II⁵⁵¹ tipindeki tayyareler F2, F3 ve F4 Türk askeri numaralarını aldı. Alman havacılar Osmanlı ordusu kadrosuna geçerken, kendi rütbelerinin bir üstü rütbe almışlardı. Müfrezenin başında bulunan Üsteğmen Hans Joachim Buddecke Yüzbaşı'ya yükselttilerek Osmanlı subay üniformasını giydi. Diğer

⁵⁴⁸ Pavelec, a.g.e., s. 96.

⁵⁴⁹ "AK.1 numaralı tayyareyi kullanan Yüzbaşı Ali Rıza ve Teğmen Orhan'ın Cape Helles yakınlarında bir Fransız tayyaresini düşürdü". bilgisi için Bkz. Nikolaşen, 2005, a.g.e., s. 12.

⁵⁵⁰ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.191; Göymen, a.g.e., s. 55; Avcı, a.g.e., s.183; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 205.

⁵⁵¹ Fokker E Types: 1915-1916 kışında muharebe kariyerlerinin zirvesindeyken kendilerine "Fokker Kırbacı" unvanını kazandıran Fokker Eindecker (tek kanatlı) serisi avcı tayyarelerinden çok fazla üretilmedi. İlk başlarda rakip tayyareler onlara arkadan yaklaşan bir düşman tarafından ateş edileceğini beklemiyorlardı. Ancak Fokker'ların pervane yayı boyunca ileriye doğru ateş etme yeteneği anlaşıldığında, onlarla başa çıkmak için uygun taktikler geliştirildi ve etkinlikleri önemli ölçüde azaldı. Daha sonra refakat görevlerinde kullanıldılar. İlk E tipi avcı tayyaresi E.I, 1915 yazının sonlarında ortaya çıktı. Sadece 80 beygir gücünde Oberursel U.0 rotatif motor ile güçlendirildikleri için çok az E.I inşa edildi. Bu nedenle ilk büyük tip, 100 beygir gücünde Oberursel U.1 motoru ile donatılan Eylül 1915'te hizmete giren E.II idi. 23 adet E.II üretildi. Daha sonra tasarım, U.1 motoruyla güçlendirilen E.III olarak değiştirildi ve geliştirildi. İlk Fokker E modellerinde bir Parabellum makineli tüfek bulunurken daha sonra bir Spandau ile donatıldı ve 120 ila 150 arasında E III. tamamlandı. 1916 baharında, Fokker'in yenilmezliği efsanesi söndüğünde, dördüncü bir tip olan E.IV üreterek eski üstünlüğünü sürdürme girişiminde bulunuldu. Bu yeni model, iki Spandau makineli tüfeği ve 160 beygir gücünde U.III motoru olan, fiilen büyütülmüş bir E.III idi. E.IV öncekilerden daha az çevikti ve büyük bir başarı değildi. Fokker E tipi, özellikle E.III ile uçan Alman pilotları arasında ünlü Oswald Boelcke ve Max Immelman vardı. Max Immelman, bir Fokker E.III ile ünlü "Immelmann Dönüşü"nü geliştirdi. Bkz. Munson a.g.e, s. 53.

pilotlar ise Yüzbaşı Schüz, Teğmen Meinecke ve Teğmen Muhra idi. Aralık sonunda Çanakkale cephesine hareket eden müfreze, Galata Hava Meydanına yerleşti.⁵⁵² Av Müfrezesi, bu Fokker'lar ile 1'inci Tayyare Bölüğü bünyesinde kurulmuştu.⁵⁵³

1 Aralık 1915 tarihli yazıda, Çanakkale'de tayyarecilerin son günlerde parlak muvaffakiyetler elde ettikleri bildiriliyordu. Tayyareci Üsteğmen Ali Rıza ile rasit Orhan'ın bindikleri tayyare ile Güney Grubunda itilaf tayyarelerinden birisini düşürmeye muvaffak olmuştu. Kuma oturmuş olan bir kruvazörün kurtarılmasına gelen bir torpido üzerine hücum edip bomba atmış ve torpidoyu uzaklaşmaya zorlamıştı. Daha sonra harp tayyaremiz kruvazör ve torpido muhribi güvertesi üzerinde bulunanlar üzerine mitralyöz ile ateş açmıştı. Bu esnada diğer bir İtilaf tayyaresi tarafından hücumu uğramış fakat onu da düşürmeye muvaffak olmuştu. 2 Aralık 1915'te tayyareci Teğmen Fünfhausen ile rasıdı bindikleri bir tayyare ile ateş açmakta olan bir monitör üzerine hücum etmiş ve görülebilecek bir surette muvaffakiyetle bomba atıp monitörü ateş kesmeye zorlamıştı.⁵⁵⁴ Tarafların hava harekâtı kıyasıya sürerken İtilaf Devletlerinin Arıburnu, Seddülbahir ve Anafartalar (Suvla) bölgelerindeki kara harekâtı neticesiz kalmış ve Gelibolu'nun tahliyesi kararı çoktan alınmıştı.

Savaş Bakanı'nın Londra'ya dönüşünden sonra kolordu kumandanları Tümgeneral de Lisle, Davies ve Birdwood, Lord Kitchener'a bir muhtıra göndererek, geri çekilmenin bedeli olarak kaybedilen kuvvetin %40'ına kadar çıkabileceği konusunda uyardı. 8 Aralık'ta kabine, maliyet ve prestij kaybı ve ağır kayıp tahminlerine rağmen Suvla (Anafartalar) ve Anzak'ı (Arıburnu) tahliye etmeye karar verdi.⁵⁵⁵ Buraların tahliyesinin ardından da Seddülbahir'in tahliyesi planlandı.⁵⁵⁶ Artık Çanakkale'deki kuvvetlerin Türk savunmasını sökemeceklerini, Boğaz harekâtını bir neticeye vardırıarak İstanbul'u ele geçirme imkânı kalmadığını anlamışlardı.⁵⁵⁷ Çanakkale Cephesi'nin İtilaf Devletleri tarafından tahliye edilmesine karar verildiği zaman, cephe hattında RNAS'a bağlı 2'nci ve 3'üncü Kanatlar, Hector, Ben-My-Chree ve Canning balon gemileri ile Fransız MF98(T) filosu vazife yapıyordu.⁵⁵⁸

⁵⁵² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.181

⁵⁵³ Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.25.

⁵⁵⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.6

⁵⁵⁵ Dolan 2013, a.g.e., s.334-335.

⁵⁵⁶ Pavelec, a.g.e.,s. 96.

⁵⁵⁷ *Çanakkale Şavaşı Anıtları ve Şehitlikleri*, a.g.e., s. 44.

⁵⁵⁸ Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.26

Tahliye emriyle birlikte hava birliklerinin görevi değişmişti. Artık Türk birliklerine gelen erzakın durdurulmasıyla ilgilenmeyeceklerdi. Bunun yerine tahliye için sahilleri koruyacaklardı. Arıburnu ve Anafartalar bölgeleri, 3'üncü Kanat'ın görev alanı oldu. 2'nci Kanat'ın görevi ise en son tahliye edilmesi planlanan Seddülbahir bölgesine hava desteği sağlamaktı.⁵⁵⁹ İngiliz hava gücünün odaklandığı iki husus vardı. Bunların ilki ateş yönlendirme, bombardıman ve keşif vazifelerine devam edilmesi ve Türk tarafına İtilaf hava harekâtında bir azalma olmadığını hissettirmekti. İkinci husus ise tahliye edilecek cephe hatları üzerinde Türk tayyarelerinin keşif uçuşları yaparak tahliye hazırlıklarının farkına varmalarını önlemektir.⁵⁶⁰

Tahliyenin gizlenmesi için İtilaf hava gücü tarafından yoğun bombardıman uçuşları yapıldı. Özellikle Boğaz'daki gemi trafiğine yoğunlaşan Sykes, gemi trafiğine karşı son dört haftada 28 bombardıman uçuş talimatı verdi. Kilitbahir köyünün ateşe verilmesi önemli görüldüğünden 1 Aralık'ta yoğun şekilde bombalandı. 2 Aralık'ta dört tayyareye Kilya Limanı'nda boşaltma yapan bir vapura taarruz emri verildi. Samson, 300 metrelik vapuru iki adet 20 librelik bomba ile vurdu. 3 Aralık'ta Anzak'ın arkasında Bigalı Köyü hedef alındı ve 7 Aralık'ta tekrar bombalandı. Gelibolu Yarımadası'ndaki köyler devamlı bombalandı. Bu aralıksız saldırı gösterisi, çekilmeyi maskelemek içindi.⁵⁶¹ 12 Aralık günü Canning, Türk harekâtını bastırma faaliyetleri kapsamında Soğanlıdere yakınındaki sahil açıklarında 10.30'dan başlayıp 17.30'a kadar harekât yaptı. Canning'in balonu, bir dere yatağına gizlenen Türk topçu bataryalarını bombalayan Prince George ve Cornwallis'e ateş yönlendirmesi yaptı. Canning'i koruyan bir İngiliz tayyaresiyle 1'inci Tayyare Bölüğü'ne mensup silahlı bir keşif tayyaresi arasında hava muharebesi yaşandı. Fakat her iki tayyarenin birbirine karşı etkisi olamadığından çarpışma kesildi.⁵⁶² 18 Aralık 1915 günü savaşın en büyük tayyare bombası, Samson tarafından atıldı. Bir Henri Farman'a yüklenen 500 librelik bomba⁵⁶³ şimdiye kadar bir tayyareden atılmış en büyük bombaydı. Samson, yarım saat boyunca Arıburnu ile Kilye Limanı iskelesi arasında bombayı bırakacak uygun bir hedef aramış fakat bir hedef bulamamıştı. Sonunda Türklere ait

⁵⁵⁹ Pavelec, age., s. 96-97; Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s. 27.

⁵⁶⁰ Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.42.

⁵⁶¹ Dolan, 2013, a.g.e., s. 343.

⁵⁶² Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.30

⁵⁶³ "249 kg'lık dev hava bombasının ilk kez atılması" bilgisi için Bzk. Avcı, a.g.e., s. 183; "Samson'un Henri Farman tayyaresi ile 225 kiloluk (500lb.) bir bomba attığı" bilgisi için Bzk. Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.194.

olduğunu düşündüğü ve tepesinden duman çıkan, uzun bir bina seçmiş ve bombayı bırakmıştı. Bomba doğrudan isabet etmiş, 60 metre uzunluğundaki bina tamamen tahrip olmuştu.⁵⁶⁴ 3'üncü Kanat kötü hava koşullarına rağmen tahliyeyi gizlemek için hava operasyonlarına devam ediyordu. 19 Aralık'ta uçuşlarına devam eden Kanat, birlik hareketlerini korumak için gün boyunca yedi uçuş başlattı. Günün ilk ve son uçuşlarını Samson yaptı ve uçuşların tamamına "Anzak ve Suvla devriyesi" adı verildi.⁵⁶⁵

Sykes'in hava karargâhı ve RNAS'ın havacıları, iki tahliyede kilit rol oynadılar. Erich Serno'nun kumandasındaki Türk Hava gücünün siperler üzerinden uçuşmasının engellenmesi gerekiyordu. Zira tahliyenin ortaya çıkması durumunda 5'inci Türk Ordusu, Helles Burnu'nda yaptığı gibi Anzak ve Suvla'ya saldırarak zayıf tutulan hatları aşacak ve ağır kayıplar verilecekti. Bu yüzden Hava Servisi, Türk-Alman tayyarelerinin Anzak ve Suvla'ya yaklaşmasını önlemek için uçaksavar devriyelerini arttırdı. Aralık ayındaki görev 78 keşif, 56 tespit, 5 fotoğraf, 35 bombalama, 15 deniz devriyesi, 43 uçaksavar devriyesi, 37 diğer artı iki transit uçuşla 271 oldu. Ocak ayının toplam rakamı ise 56 idi. Aralık ve Ocak aylarındaki kış koşulları, hava operasyonlarını etkiledi. Uçurtma balonları ciddi şekilde kısıtlandı. Canning ve 7 Numaralı Uçurtma Balon Bölümü sadece 10, 11 ve 12 Aralık'ta tespit yapabildi. John de Robeck'ten görevi alan Koramiral Sir Rosslyn Wemyss, savaş gemilerinin hedefe odaklanmalarının önemine vurgu yaptı. Sykes askerin Yarımada'dan çekilmesinin tayyare sayısında azalmaya yol açmasını kabul etmedi. Bunun yerine tayyare sayısının artışını savundu. Wemyss'e operasyonlarda bir genişleme öngördüğünü belirten bir mektup yazdı. Portsaid'den Selanik'e kadar Akdeniz boyunca yeni iniş alanları, zeplin üsleri ve deniz tayyare gemileri için veri talep etti. Türk Hava Kuvvetlerinin artan tehdidine karşı donanmasının genişlemesi gerektiğini savundu. Sykes Aralık ayında sadece 17 pilot, 18 gözlemci ve uçuşa hazır 23 tayyareden ibaret iki kanat bulunmasından yakınıyordu. Bu sayının karşısında RNAS'ın kuruluş tablosuna göre iki kanadın elinde 72 pilot, 18 rasit, 120 tayyare bulunduğunu hatırlatıyor ve kendi kuvvetinin de iki katına çıkarılmasını istiyordu. Ordu bakımından harekât sahasındaki hava gücünün dört kanada çıkarılmasının zorunlu olduğunu belirtti.⁵⁶⁶

Samson'un 3'üncü Kanadı, sahillerde devamlı hava devriyesi icra etti. Türkler tarafından fark edilebilecek tahliye belirtilerini önlemeye çalıştı. Tayyareler sahillere doğru günlük

⁵⁶⁴ Dolan, 2013, a.g.e., s. 352-353; Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.32.

⁵⁶⁵ Pavelec, a.g.e.,s. 101.

⁵⁶⁶ Dolan, 2013, a.g.e., s. 339-341

uçuşlarını yaparken askerler ile malzemeler gecenin örtüsü altında tahliye edildi. İngiliz gemileri ve tayyareleri tahliye harekâtını gizlemek için sürekli bombardımana devam etti ve Türkleri birliklerin geri çekildiğinden habersiz bıraktı.⁵⁶⁷ İngilizler 8-20 Aralık 1915'te Arıburnu ve Anafartalar bölgelerini tahliye etti. Ardından 28 Aralık 1915 - 9 Ocak 1916'da Seddülbahir bölgesini tahliye etti. Çanakkale'deki İngiliz kuvvetlerinin Selanik çıkarmasında kullanılmak üzere gönderilmesi kararı Ocak 1916'da komiteye sunuldu.⁵⁶⁸ Anafartalar ve Arıburnu bölgelerinin tahliyesi sonrasında 3'üncü Kanat'ın Çanakkale Muharebeleri'ndeki resmi görevi tamamlandı. 2'nci Kanat ise Seddülbahir bölgesindeki hava harekâtının sorumluluğunu üstlendi. 3'üncü Kanat, 29 Aralık'a kadar Gelibolu üzerinde uçmaya devam etti. Ancak uçuş görevlerinin çoğunluğu 2'nci Kanada kaydırıldı. 3'üncü Kanat son birkaç gün içinde, Gelibolu üzerinde çoğunlukla 2'nci Kanat operasyonlarını ve gemi karşıtı bombalama baskınlarını desteklemek ve Kilya iskelesine karşı tespit yapmak için otuz uçuş daha yaptı. 3'üncü Kanat, fotoğraf ve malzemelerinin çoğunu 2'nci Kanat'a devretti.⁵⁶⁹ Harekât boyunca 3. Kanat 2.600 saat ve 156.000 milin üzerinde uçtu. Batı Cephesi'ndeki muadillerine kıyasla, bu kanadın hava millerinin çoğu su üzerindeydi. Aralık ayının sonunda Gerrard'ın 2'inci Kanadı altı adet yeni Bristol Scout tayyaresi takviye aldı. Bu, pervanesi boyunca ateş eden bir makineli tüfeğe sahip ilk İngiliz tayyaresiydi. Bu sayede İngiliz pilotları nihayet bir avcı filosuna sahip oldular.⁵⁷⁰

21 Aralık 1915'te 5'inci Ordu tarafından Başkumandanlık Vekâletine yazılan yazı, 1 Aralık 1915'te tarihli raporda bildirilen İtilaf tayyaresi hakkında idi. Buna göre bir Fransız tayyaresinin süratle Teke Burnu'na uçtuğu ve bu tayyarenin topçuların ateşiyle sakatlandığı arz edilmişti. Daha sonra yapılan tahkikata nazaran bu tayyarenin Topçu 24'üncü Alayın 1'inci Bataryası tarafından icra edilen ateş üzerine düştüğü ve Seddülbahir'deki hangar önünde parça parça söküldüğünün de 58'inci Alayın 8'inci Bölüğü tarafından görüldüğünü Asya Grup Kumandanlığı bildirmişti.⁵⁷¹ 30 Aralık'tan itibaren 1'inci Tayyare Bölüğü ile Alman Deniz Tayyare Birliği de Ege Denizi'nde gittikçe artan gemi trafiği üzerine yoğunlaştı. Tayyareler her gün akşama kadar, irili ufaklı birçok geminin Limni Adası'ndan geldiğini, İmroz'un Kefalo Koyu veya Bozcaada'da toplandıklarını, sabahları ise yüklü olarak, Limni Adası istikametine geri döndüklerini

⁵⁶⁷ Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.29.

⁵⁶⁸ *Çanakkale Şavaşı Anıtları ve Şehitlikleri*, a.g.e., s. 44.

⁵⁶⁹ Pavelec, a.g.e., s.102; Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.35.

⁵⁷⁰ Pavelec, a.g.e., s. 102, 107.

⁵⁷¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7

rapor ediyorlardı. Ayrıca her iki istikamette hareket eden birçok hastane gemisi de vardı. Bu gözlemlere göre İtilaf Devletleri, Seddülbahir bölgesini de boşaltmakla meşguldü.⁵⁷²

1'inci Tayyare Bölüğünün Aralık ayı sonundaki kuvvesi şöyleydi: Bölük Kumandanı Rasıt Yüzbaşı Korner'di.⁵⁷³ Pilotlar; Yüzbaşı Ali Rıza, Üsteğmen Hasan Tahsin, Üsteğmen Abdullah, Teğmen Emin Nihat, Teğmen Fünfhausen'di. Rasıtlar; Üsteğmen Cemil, Üsteğmen Hüseyin Hüsnü, Üsteğmen Salih Rifat, Üsteğmen Ahmet Fehmi, Üsteğmen von Schlichting⁵⁷⁴, Üsteğmen Karl Kettembeil, Teğmen Osman Tayyar, Teğmen İbrahim Orhan'di. Makinist, Başçavuş Servet Bey idi. Av Müfrezesi; Yüzbaşı Hans Joachim Buddecke⁵⁷⁵, Üsteğmen Hans Schutz⁵⁷⁶, Teğmen Emil Meinecke⁵⁷⁷, Teğmen Muhra⁵⁷⁸, Teğmen Theo Croneiss'di. Bölükte faal olan tayyareler ise; Albatros B.I: A11, A12, Albatros C.I: AK3, AK4, AK5, AK7, L.V.G. B.I: LVG2, LVG3 idi. Av Müfrezesinde, Fokker E.II: F2, F3, F4 bulunuyordu. Alman Deniz Tayyare Birliği de, Aralık ortasına kadar, 150 harekât uçuşu yapmış ve bu uçuşlarda 200 bomba atmıştı.⁵⁷⁹

Arıburnu ve Anafartalar bölgesinin tahliyesi öncesi olumsuz hava şartları oluşmuştu. Türk hava gücünün onarım ve bakım ile yeni tayyarelerin montaj faaliyetine girişmesi de ilk tahliyenin Türkler tarafından fark edilmemesine sebep olmuştu. Ayrıca kara muharebeleri sürecinde Çanakkale'de vazife alan Türk hava gücü, nicelik olarak çok yetersiz bir seviyedeydi. Seddülbahir bölgesinin tahliye hazırlıkları aslında hem 1'inci Tayyare Bölüğü hem de Alman Deniz Tayyare Birliği'nce tespit edilmişti. Ancak 5'inci Ordu Kumandanı Limon von Sanders, havacıların getirdiği açık ve net kanıtlara inanmadı.⁵⁸⁰ İngilizlerin yarımada'nın uç kısmında bir dayanak ve denetleme noktası oluşturarak burayı ellerinde tutacaklarına inanmıştı.⁵⁸¹

⁵⁷² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 196.

⁵⁷³ Alman rasıtlarından Korner'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

⁵⁷⁴ Alman rasıtlardan Schlichting'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-4, 2-6

⁵⁷⁵ Alman tayyarecilerden Yüzbaşı Hans Joachim Buddecke'nin Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

⁵⁷⁶ Alman tayyarecilerden Üsteğmen Hans Schutz'un Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-7

⁵⁷⁷ Alman tayyarecilerden Teğmen Emil Meinecke'nin Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-7

⁵⁷⁸ Alman tayyarecilerden Teğmen Muhra'nın Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

⁵⁷⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 197-198.

⁵⁸⁰ Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.43.

⁵⁸¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.227.

İtilaf Devletlerinin bir sonraki adımı, birliklerin geri kalanını Seddülbahir'den tahliye etmektir. Suvla ve Anzak'ın boşaltılmasından sonra Liman von Sanders, İngilizlerin en azından yarımada'nın ucunda kalabileceğini düşünmesine rağmen, İtilaf Devletlerinin tüm yarımada'yı tahliye edeceğinden endişe duymuştu. Seddülbahir'in tahliyesini engelleme veya İngilizleri zorlamak için güç kullanmanın yollarını düşünmeye başladı. Sanders, İngilizlerin ortaya çıkmasını zorlamak için bir kara saldırısı planladı, ancak onların zaten tahliyeyi planladığından habersizdi.⁵⁸² Tahliyeye yönelik deliller, Başkumandan Vekili Enver Paşa'ya da geç ulaştı ve incelemesine ve emir vermesine fırsat kalmadan tüm İtilaf askerlerinin Gelibolu'dan ayrıldığı anlaşıldı.⁵⁸³

Aralık 1915'te Birleşik Donanma temsilcileri, Akdeniz'in vaziyeti hakkında görüşmek üzere Paris'te bir araya geldi. Fransız ve İngiliz kurmaylarının alınması gereken koruyucu önlemler hakkındaki tartışmaları sırasında İngilizlerin görüşü, gemilerin hafif tekne sürülerinin devriye gezdiği belirli rotalara yönlendirilmesi gerektiği yönündeydi. Ancak Alman denizaltılarının Girit ve Küçük Asya'nın ıssız koylarını, harekât üssü olarak kullandığına ikna olan Fransızlar, doğu kesimindeki her koyu aramak için eski kruvazörleri bir kenara bırakmak istiyorlardı. Uzun tartışmalardan sonra Akdeniz'in on sekiz alana ya da bölgeye ayrılmasına karar verildi. Bunlardan dördü İngilizlere dördü İtalyanlara ve on tanesi de Fransızlara ayrıldı. Fransız Başkumandanı genel ulaşım yollarının düzenlenmesinden sorumluydu. Her bölgedeki deniz subayına emrindeki kuvvetlerle rotanın kendi bölgesindeki bölümünde, devriye gezme görevi verildi. Paris'teki konferansı Mart 1916'da Malta'da düzenlenen ve Akdeniz'deki yerel kumandanlıkların bulunduğu ve amirallerin katıldığı yerel bir konferans izledi. Bu toplantıda Amiral John M. de Robeck filosunun artık, Çanakkale harekâtından kurtulduğu için daha büyük sorumluluklar üstlenebileceği iddiasıyla bölgelerin yeniden dağıtılması için baskı yaptı. Bunun sonucunda Malta'dan Mısır'a kadar tüm ulaşım güzergâhının tamamı İngilizlere verildi. Doğu Akdeniz Filosuna tahsis edilen bölge güneyde Alupo Burnu⁵⁸⁴, Girit Adası ve Eğriboz (Euboea)'ya kadar Küçük Asya kıyılarını, kapsayacak şekilde genişletildi. Malta Konferansı'nın önemli bir tavsiyesi de Akdeniz'deki tüm tayyare üslerinin merkezi bir organizasyona bağlanmasıydı. Fakat bu tavsiyeyi hayata geçirmek

⁵⁸² Pavelec, a.g.e., s. 102

⁵⁸³ Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.43.

⁵⁸⁴ Alupo Burnu, Güney Anadolu kıyılarının batısında bulunur ve Karaburun olarak adlandırılır. Bkz. Besbelli, a.g.e., s. 14

için hiçbir adım atılmadı. İtilaf tayyareleri çeşitli yerel amirallerin özel fikirlerine göre kullanılmaya devam etti.⁵⁸⁵

3.1.6. Gelibolu'nun Tahliyesi Sonrası 1916 ve 1917 Yıllarında Kuzey Ege'de Tarafların Hava Harekâtı

Ocak 1916'da Gelibolu Yarımadası'nın boşaltılmasından sonra Doğu Akdeniz'deki İtilaf deniz kuvvetlerinin stratejik rolü, Çanakkale Boğazı'nı gözetlemek ve kendi işgalleri altındaki Yunan adalarını korumak, Ege'de abluka ve denizaltı devriyelerini sürdürmek, Selanik'teki orduyu desteklemektir. Ayrıca İzmir savunmasına ve Anadolu kıyılarındaki çeşitli noktalara yönelik saldırı harekâtıyla Türklerin başka cephelere silah ve asker taşınmasını engellemektir. Kraliyet Deniz Hava Kuvvetlerinin üstlendiği birçok vazifeye artık gerek kalmamıştı. Koramiral de Robeck Doğu Akdeniz'deki yeni deniz politikasından kaynaklanan hava ihtiyacının İmroz'daki tayyare kanadı, Mondros'ta bir zeplin üssü, iki deniz tayyaresi gemisi ve iki uçurtma balon gemisiyle karşılanacağını ifade etmişti. Buna göre 3'üncü Kanat ile kaptanı F. H. Sykes ve karargâh personeli, İngiltere'ye dönmüştü.⁵⁸⁶

2'nci Kanat, her biri on tayyareli üç filo halinde E.L. Gerrard'ın kumandasında olarak İmroz'da kalmıştı. Vazifesi, Çanakkale Boğazı'nı izlemek, filonun gemileri için Türk topçularının pozisyonlarının bombardımanı sırasında ateş yönlendirmesi yapmak ve fırsat buldukça Türk-Alman hava meydanlarını, ordugâhlarını ve diğer uygun hedefleri bombalamaktır.⁵⁸⁷ İmroz haricinde Limni ve Taşoz adalarında bulunan hava meydanlarını da kullanmakta olan 2'nci Kanat, bu meydanlarda zaman zaman müfrezeler bulunduruyordu. Kanadın görev sahası, Bulgaristan'ın Ege denizi kıyılarından başlıyor, Çanakkale Boğazı'nı kapsamak suretiyle, Midilli adasına kadar uzanıyordu. Vazifesi Berlin-Viyana-Sofya-İstanbul demiryolu hattının Trakya'daki kısmı ile bu demiryolunun Meriç Nehri üzerindeki köprülerine bombardıman taarruzları yapmak suretiyle, Osmanlı Devleti ve askeri gücünün yardım ve destek almasını sağlayan ulaşım hattını kesmek, İstanbul ve civarındaki hedeflere hava saldırıları düzenlemektir. İngilizlere göre çok zayıf

⁵⁸⁵ H. A. Jones, *The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force*, Vol.V, Clarendon Press, Oxford 1935, s. 369.

⁵⁸⁶ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 370.

⁵⁸⁷ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 370.

kalan Türk hava gücünde ise, Galata Hava Meydanı'nı kullanan 1'inci Tayyare Bölüğü bulunmaktaydı. Bölüğün elinde ise sadece 2 keşif tayyaresi kalmıştı.⁵⁸⁸

Ben-my-Chree deniz tayyare gemisi, Doğu Akdeniz'den Mısır'a aktarılmıştı, Ark Royal ise beş adet 200 beygir gücünde Short deniz tayyaresi ve iki adet Sopwith deniz tayyaresiyle Selanik'teydi ve Kasım 1915'te, Yunan Hükümetinin talebiyle bu bölgedeki kritik durum nedeniyle gönderilmişti. Uçurtma-balon gemisi Canning de Selanik'teydi ve bu tip ikinci kullanılabilir gemi olan Hector da Mondros Limanı'nda yatıyordu. Çünkü kıyıya yakın yerleştirilmiş Türk silahlarının artan menzili ve denizaltı tehlikesi nedeniyle, Çanakkale bölgesindeki tespit operasyonları için kullanılmıyordu. Hava gemisi istasyonu, Ekim 1915'te İmroz'dan taşınmış ve Mondros'ta yeniden kurulmuştu.⁵⁸⁹

Bu süreçte İtilaf Devletleri Gelibolu'nun tahliyesine devam ederken 6 Ocak 1916 saat 10.30'da bir İtilaf tayyare filosu Galata'da Tayyare Karargâhına saldırdı. Otuz kadar bomba atıldı fakat hiçbir zayıat olmadı. Bunu müteakip 6 Ocak'ta Türk Fokker tayyaresi 942 numaralı Farman çift satırlı tayyaresine ateşle Karacaviran ile Özbek arasına düşürmüş tayyareci Jules Lecompte⁵⁹⁰ vefat etmişti ancak rasıt yoktu.⁵⁹¹ Bu hadise 5'inci Ordu tarafından Başkumandanlık Vekâletine saat 11.50'de bildirildi. Bu belgeye göre, tayyare Akbaş hizasında Anadolu yakasına düşmüştü.⁵⁹² Kurter'in satırlarında, aynı bilgiler bulunmakla birlikte tayyarenin Fokker E.II ve pilotun Yüzbaşı Buddecke olduğu ortaya çıkmaktadır.⁵⁹³ Fokker tayyarelerinden oluşan "Av Müfrezesi" ilk defa hava muharebesine katılmıştı. Ayrıca misillime olarak beş tayyareden oluşan filo, İmroz Hava Meydanı'na sert bir saldırı düzenlendi. İtilaf askeri tesislerine 25 adet 25 kg'lık ve 100 adet 10 kg'lık bombalar atılarak büyük zarar verildi.⁵⁹⁴

6 Ocak 1916 öğleden sonra iki İtilaf tayyaresi daha tayyare karargâhına tesirsiz bombalar attı ve yine aynı Türk Fokker tayyaresi uçarak bunlardan birisini ateşle alevler içerisinde Pazarlı Köyü civarına düşürdü.⁵⁹⁵ Öğleden sonraki bu olayda, bu ikinci çift satırlı Farman

⁵⁸⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.277.

⁵⁸⁹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 370-371.

⁵⁹⁰ Lecompte'nin 8 Ocak'ta öldüğü bilgisi için ise Bkz. de Broglio, "Louis Garsonnin:", a.g.m., s.16

⁵⁹¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7-3

⁵⁹² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7-1

⁵⁹³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.226.

⁵⁹⁴ Avcı, a.g.e., s. 203.

⁵⁹⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7-3

tayyaresini de yine Buddecke düşürmüştü.⁵⁹⁶ Sabah ve öğleden sonra Buddecke tarafından iki adet çift satırlı Farman tayyaresi düşürüldü. Sabah düşen Farman pilotu Lecompte idi. Öğleden sonraki Farman pilotunun ise aşağıdaki kaynaklardan edinilen bilgilere göre Uçuş Kumandanı H. A. Busk olduğunu söyleyebiliriz.

Pavelec bu hadiseyle ilgili 6 Ocak'ta, 3'üncü Kanadın Uçuş Kumandanı Busk'ın bir bombalama görevine çıktığını kaydetmektedir. Büyük olasılıkla Teğmen Buddecke tarafından bir Fokker'la karşılaştığını, Busk'ın harekâta düşman saldırısında yenilen ilk İngiliz havacı olduğunu, aynı gün Buddecke'nin ikinci bir tayyareyi düşürdüğünün iddia edilse bile İngilizlerin kayıpla ilgili bir kaydının olmadığını belirtmektedir.⁵⁹⁷ Konuyla ilgili Jones'e bakıldığında ise *"6 Ocak'ta Uçuş Kumandanı H. A. Busk, bombalamaya gitti, ancak bir daha haber alınamadı. Muhtemelen denizde bir yere düştü, deniz tayyaresinin uzun süre kalması mümkün değildi."*⁵⁹⁸ diye aktarmaktadır. 6 Ocak'ta Fokker tayyaresi tarafından düşürüldüğü bildirilen İtilaf tayyaresinin Pazarlı ile Burhanlı karyeleri arasında bulunan enkazının tayyare hangarına ve tayyarecinin pantolon çizme ve iki kurşun deliği olan ceketinin de Askeri Müzeye gönderileceği 12 Ocak'ta 5'inci Ordudan bildirildi.⁵⁹⁹ Böylece "Av Müfrezesi" ilk hava muharebesiyle varlığını kanıtlamış oluyordu.

9 Ocak 1916 gecesi İtilaf birliklerinin sonuncusu da Gelibolu Yarımadası'nı tahliye etti. 2'nci Kanat Türklerin tahliyeye muhalefet yapmasını engellemiş ve Seddülbahir'in tahliyesi sorunsuz gerçekleşmişti. İki gün sonra hava düzelmiş ve 2'nci Kanat birkaç gün boyunca Yarımada üzerinde uçmaya devam etti. Tahliyeden sonra Gerrard ve 2'nci Kanat birkaç hafta İmroz'da istasyonda kaldı ve sonrasında Selanik'e gönderildi. Taşoz'de bir hava sahası kuran 2'nci Kanat, İtilaf taarruzlarına destek için taarruz harekâtına devam etti. Gelibolu Yarımadası'ndaki son hava kumandanı olan Binbaşı E.L. Gerrard, harekâttaki liderliği ve gayretleri sebebiyle Üstün Hizmet Nişanı'na layık görüldü.⁶⁰⁰

11 Ocak'ta Yüzbaşı Buddecke ve Yüzbaşı Schüz, Fokker av tayyareleriyle uçuş yaparken, bir İngiliz tayyaresine rastlayarak Seddülbahir açıklarında onu denize

⁵⁹⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7-2

⁵⁹⁷ Pavelec, a.g.e.,s. 102

⁵⁹⁸ Jones, Vol II, a.g.e., s. 75.

⁵⁹⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.9

⁶⁰⁰ Pavelec, a.g.e.,s. 102-103.

düşürdüler.⁶⁰¹ Bu bilgiyi Jones'deki şu satırlar teyit etmektedir: “11 Ocak'ta Uçuş Teğmen C. H. Brimsmead ve Dorset Alayı Teğmen N. H. Boles, iki düşman tayyaresi tarafından Helles'te düşürüldü. Ertesi gün (12 Ocak) Uçuş Teğmen J. S. Bolas ve Deniz Astsubayı D. M. Branson, vurularak düşürüldü. Bolas öldü ancak yaralanan arkadaşı esir alındı.”⁶⁰²

Jones'in kaydettiği bu son hadise şu belgede de geçmektedir: “12 Ocak'ta Fokker tayyaresi ile Alman Pilot Schüz, bir Farman tayyaresini düşürmüş, tayyareci ölmüş ve rasit yaralı olarak esir alınmıştır.” Aynı gün Yüzbaşı Buddecke de Galata civarında bir Fransız Farman tayyaresini düşürmüştü. Buddecke, Fransız tayyaresiyle hava muharebesi yaptığı sırada, Enver Paşa ve yanındaki kurmay heyeti de Alçıtepe civarında bu hava muharebesini bizzat izlemişti.⁶⁰³ Karşılıklı hava saldırı ve muharebeler devam ederken her iki taraf hava gücü de yeniden şekillendiği gibi bazıları başka görevler için yer değiştiriyordu.

13 Ocak günü Fransız MF98(T) Filosu Bozcaada'dan ayrılarak, Midilli Adası'na ulaştı. Buradan İzmir ve çevresine, hava harekâtı düzenlemeye başladı.⁶⁰⁴ İtilaf Devletleri Gelibolu Yarımadası'nı tümüyle boşalttıktan sonra Galata Hava Meydanı'nda konuşlanmış olan 1'inci Tayyare Bölüğü ve Nara'da üslenmiş olan Alman Deniz Tayyare Birliği de yerlerinde kalmış ve uçuş faaliyetlerini devam ettirmişlerdi. İtilaf Devletlerinin baskın tarzında yeni bir harekâta girişeceği kuşkusundan dolayı boğaz civarı ve adalara devamlı keşif uçuşu icrasına ihtiyaç duyuluyordu.⁶⁰⁵ 27 Ocak 1916 Kabatepe üzerini bombardıman eden İtilaf monitörü üzerine tayyareci Milenz⁶⁰⁶ üç bomba isabet ettirerek monitörde yangın çıkarıldı.⁶⁰⁷

Ocak 1916'nın sonlarında Kraliyet Donanması ise tarihte yalnızca o döneme mahsus bir teşkilat meydana getirdi. Bu hava teşkilatı, Ben-My-Chree, Empress, Aenne Rickmers ve Raven II'den oluşan Doğu Hint Adaları ve Mısır Deniz Tayyare Filosunun yanı sıra bu filonun üssü olan Portsaid'deki hava birimiydi. Bu stratejik bir yüksek komuta altında faaliyet gösteren bir “tayyare gemisi görev kuvveti” idi. Bu filo İngiliz donanmasında bir ilkti ve Rusya'nın hidro-kravazör tümeni hariç savaş sırasında herhangi bir yerde

⁶⁰¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.227

⁶⁰² Jones, Vol II, a.g.e., s. 75.

⁶⁰³ ATASE, BDH, K. 1389, D. 282, F. 2-19; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s.233.

⁶⁰⁴ Kurt, “Yenilgiyi Gözlerden Saklamak”, a.g.m., s. 41, Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 228-229

⁶⁰⁵ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 227

⁶⁰⁶ Alman tayyarecilerden Milenz, Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

⁶⁰⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.10

görülebilecek, özel olarak organize edilmiş tek deniz kuvvetiydi.⁶⁰⁸ Bu filo, oluşumundan sonraki aylar boyunca Selanik'ten Port Said'e ve Kuzey Afrika'ya kadar Ege ve Doğu Akdeniz kıyılarında büyük bir yay üzerinde yoğun ve geniş bir alanda faaliyet gösterdi. Mısır, Filistin, Suriye tüm sahillerinde ve Küçük Asya'nın birçok güney eyaletleri sahillerinde filo gemilerinin ve taşıdıkları deniz tayırelerinin görüş alanına girmeyen birkaç önemli nokta vardı. Tayıreler, çok sayıda İngiliz ve Fransız savaş gemisine ateş yönlendirmesi yaptı. İç kesimlerde keşifler icra etti. Liman tesislerini tahkimatlarını, gemilerini, askeri kamplarını, ikmal depolarını, konvoylarını ve fabrikalarını bombardıman etti.⁶⁰⁹

Şubat 1916'da Doğu Akdeniz'deki Kraliyet Deniz Hava Servisi birimlerine komuta etmek üzere 2'nci Kanada kumanda etmek üzere F.R. Scarlett geldi ve hava gücü performansını genişletmek için öneriler formüle etmişti. İzmir ve Kuşadası (Scala Nuova)⁶¹⁰ bölgelerindeki Türk haberleşmelerine vb. karşı saldırı operasyonları için komutaya ek bir kanat eklenmesi önerildi. Ayrıca iki uçurtma-balon gemisinin de deniz tayıre gemileriyle değiştirilmesini, birinin Selanik'teki ordusunun sağ kanadında çalışması ve diğerinin Mersin, Adana, İskenderun ve Beyrut arasında çalıştırılmasını istedi. Ark Royal'ın artık düşman denizaltılarının faaliyeti nedeniyle, denizde çalışan bir gemi olarak değerli olarak kabul edilemeyeceği ve Selanik'ten geri getirilerek Mondros'ta bir tamir ve depo gemisi olarak konuşlandırılması önerildi. Ark Royal'ın beş deniz tayıresi, Selanik'teki İngiliz askeri desteğinin talebi üzerine, o bölgede kuzeydeki fotoğrafik bir inceleme yapmak için Stavroz Adası'nda geçici bir üsse zaten konuşlanmıştı.⁶¹¹

Donanma, Ark Royal'ın bir depo gemisi olarak tutulmasını onayladı. 2'nci Kanadın iki kişilik avcı tayırelerinden oluşan bir filo (110 beygir gücünde Clerget Nieuports), keşif tayırelerinden oluşan bir filo (B.E.2c'ler)⁶¹² ve bombardıman tayırelerinden oluşan iki

⁶⁰⁸ Layman, *a.g.e.*, s.153.

⁶⁰⁹ Layman, *a.g.e.*, s.154.

⁶¹⁰ Kuşadası; Andızkulesi mevkiinden alınarak bugünkü yerinde Yeni İskele (*Scala Nuova*) adı ile kurulmuştur. Bkz. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Ku%C5%9Fadas%C4%B1>; Erşim Tarihi: 3.10.2024

⁶¹¹ Jones, Vol.V. *a.g.e.*, s. 371-372

⁶¹² B.E.2c: 602 numaralı B.E.2a'dan biraz değiştirilerek yaratıldı. Boş ağırlığı 621 kg olup yüklü 972 kg'dır. Uzunluk 8.31 metre, yükseklik 3.39 metredir. Deniz seviyesinde hızı, 138km/saattir. Tırmanma hızı, 153m/min'dur. B.E.2c'nin uçuşları, 30 Mayıs 1914'te yapıldı. Bkz. Paul R. Hare, *Aeroplanes of the Royal Aircraft Factory*, Ramsbury, Marlborough: The Crowood Press, 1999, s. 26.

filo (Henri Farmans) ile tutulması konusunda anlaştı. Ayrıca, personel ve malzeme mevcut oldukça Doğu Akdeniz'e iki filo daha tahsis edileceği belirtildi.⁶¹³ İtilaf Devletleri, gerek Doğu Akdeniz gerekse Ege'deki hava teşkilatlanmaları yeniden organize edilirken Türk-Alman tarafında uçuşlar devam ediyordu.

4 Şubat 1916'da Croneiss saat 15.10'da bindiği Fokker tayyaresiyle çift satırlı bir İngiliz tayyaresini Kabatepe ile İmroz Adası arasında denize düşürmüştü. 21 Şubat 1916 tarihinde Çanakkale'de 1'inci Tayyare Bölüğü'nün genel kuvvesi şöyleydi: 2 adet tayyare, 2 subay, 3 makinist, 32 askardı. Nisan 1916'da 1 adet Albatros (keşif), 1 adet L.V.G keşif olmak üzere 2 tayyare mevcuttu.⁶¹⁴

8/9 Mart'ta Çanakkale Grup Kumandanlığı, 5'inci Orduya Galata tayyare karargâhında düşman tayyarelerini uzaklaştıracak tayyare olmadığını bildiriyordu. Yüzbaşı Buddecke de Nara'ya gitmişti. İtilaf tayyareleri özellikle Akbaş ve Kilya civarına bomba atmaktaydı. Grup emrine iki harp tayyaresi gönderilmesi isteniyordu.⁶¹⁵ 10 Mart 1916'da Liman von Sanders, Yüzbaşı Buddecke'nin Çanakkale Grup Kumandanlığı emrinde olduğunu ve düşman tayyarelerini daha iyi gözetlemek vazifesiyle Nara'ya gittiğini bildirdi. Buddecke düşman tayyarelerine dair Galata'da çok geç malumat alındığını ifade etmişti. İkinci bir Fokker tayyaresinin 14 gün zarfında Galata'ya geleceği bildirilirken düşman tayyarelerinin ortaya çıktığı sırada kıtaatın Galata tayyare karargâhını haberdar etmek için Galata ile telefon ve telgraf irtibatının ıslah edilmesi isteniyordu.⁶¹⁶ Galata tayyare karargâhıyla Alçıtepe, Conkbayırı arasında seri telefon irtibatı tesis edilmişti. 12 Mart'ta İtilaf tayyareleri Akbaş'a birçok defa bombalar atarak Kirkira vapurunun indirme ve bindirmesine mani olmuş buna karşı Nara'da bulunan tayyarelere bir şey yapamamışlardı. Yüzbaşı Buddecke'nin tayyaresiyle birlikte Galata'ya nakledileceği Çanakkale Grubu tarafından bildiriliyordu.⁶¹⁷

1916 Mart ayında İngilizlerin Mondros'ta Ark Royal ve Hector gemileri ile bir de Hava gemisi istasyonu bulunuyordu. İmroz'da 2'nci Kanada bağlı iki filosu ve Midilli Thermi'deki tayyare istasyonunda ise yine 2'nci Kanattan ayrılmış müstakil bir filo vardı.

⁶¹³ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 372.

⁶¹⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.10

⁶¹⁵ ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 1-2

⁶¹⁶ ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 1 (1)

⁶¹⁷ ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 1 -3

Ark Royal'in raporlarında; 160 HP Benz motorlu bir Alman "FF" deniz tayyaresinin 17 Mart'ta Taşoz Adası açıklarında deniz devriyeleri tarafından ele geçirildiği ve teknik inceleme için Ark Royal'a gönderildiği bildiriliyordu. Bu tayyarenin incelenmesi tamamlanmış ve hafif hasarlı bir radyatör dışında mükemmel duruma getirilmişti. İmroz İstasyonunun yaptığı faaliyetlerin en önemli özelliği, Galata Hava Meydanı'nda iki veya daha fazla sayıda konuşlandırılmış Fokker monoplanları ile çatışmalar yapılmasıydı. Buna göre, 25 Mart'ta, birlikte hareket eden iki Nieuport Scout, bir Fokker'e rastlamıştı. Daha yüksek irtifadaki Scout, Fokker'a 180 mil/saat hızla ve önemli bir yükseklikten dalmış ve atmosfer basıncındaki hızlı değişim, pilotu "havasız" bırakmıştı, böylece Kefalo'ya dönmek zorunda kalmadan önce sadece iki mühimmat ateşleyebilmiş ve baygın bir durumda dönmüştü. Diğer Scout ise harekete devam etmiş ve Fokker, Çanakkale'ye inmeye zorlanmıştı. Raporun devamında 27 Mart'ta Mondros'taki İngiliz hava karargâhına saldıran Türk-Alman deniz tayyaresinin rotasını gösteren bir sinyal alındığı bildiriliyordu. Bunun üzerine 4 Nieuport Scout av tayyareleri gönderilmişti. Bir Scout av tayyaresi tarafından Bozcaada üzerinde görülen Türk-Alman tayyaresi, Asya'nın iç kesimlerine sürüldü. Fakat takipteki bu av tayyaresinin motoru sorun çıkarınca 2000 fite kadar inmek zorunda kaldığından operasyon durdu ve av tayyaresi Mondros'a dönmek zorunda kaldı. 30 Mart'ta bir filo, Çanakkale ve Nara arasındaki deniz tayyare üssüne bomba saldırısı düzenlemek için erken saatlerde İmroz'dan ayrıldı, ancak alçak bulutlar nedeniyle hedeflerine ulaşamadan geri dönmek zorunda kaldı. Bu filodaki tayyarelerden biri bir Fokker tarafından saldırıya uğradı. Fakat Fokker'ı tamamen manevra dışı bırakan bir av tayyaresi tarafından kovalandı.⁶¹⁸

Türk tarafında 1'inci Tayyare Bölüğünün Nisan 1916 başındaki kuvvesi ise şöyle idi: AK4 Türk askeri numaralı silahlı Albatros C.I ile A11 numaralı Albatros B.I tipi tayyarelerdi. Ayrıca, bölüğün, LVG2 ve LVG3 numaralı L.V.G B.I. tipinde eğitim/irtibat tayyareleri vardı.⁶¹⁹ Belge dikkate alındığında bu tayyarelerin Nisan sonunda sayısının azaldığı görülmektedir. Belgede tek Albatros belirtilmesinin sebebi, Kurter'in ifadesinden anlaşılmaktadır: *"AK4 numaralı silahlı Albatros C.I, daha Nisan ayı içerisinde İstanbul'a alındığından, tüm harp görevi uçuşları, eldeki A11 ile yapılmaktaydı."*⁶²⁰

⁶¹⁸ ADM137/263,264, Air Service Headquarters Mudros 31 March 1916, Weekly Operations Report No: 2, HMS Ark Royal, Imbros, s. 1-2

⁶¹⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.277.

⁶²⁰ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.280.

Diğer taraftan İtilaf Devletleri, İttifak Devletleri'nin Bulgaristan kıyılarında bir denizaltı üssü kurmayı planladığı yönündeki haberler alıyordu. Bunun üzerine Taşoz adasında, Mondros'tan gelen deniz tayyareleri ve Selanik'ten gelen Fransız Hava Servisi tayyarelerinin kıyıyı gözetleyebilecekleri ileri bir iniş alanı oluşturmak üzere bir hava meydanı seçildi.⁶²¹

Nisan 1916 başında Mondros İngiliz hava karargâhında, H.M.S Hector, H.M.S. Ark Royal, H.M.S Empress ve yine hava gemisi istasyonu bulunuyordu. Empress gemisi 3 Nisan 1916'da Port Said'den ayrılmış ve 6 Nisan'da Mondros'a gelmişti. Bu gemi Bulgaristan güney sahillerinde operasyonlara katılacaktı. Hector ise bir uçurtma balonunu çalıştırma operasyonu başarıyla tamamlayarak teçhizatları ve mürettebatıyla İngiltere'ye gitti. Balon ve ekipmanlar, Selanik'ten ilerleyen İtilaf ordusu tarafından ihtiyaç duyulana kadar karada tutuldu ve H.M.S Canning tarafından sevk ve idare edilecekti.

İmroz'daki 2'nci Kanadın iki filosu, Boğazlar ve Gelibolu Yarımadası'nın günlük keşif uçuşlarını yapmasına rağmen, 6 Nisan'a kadar Türk-Alman tayyaresiyle karşılaşmadı. O gün bir Filo, Çanakkale ve Nara noktaları arasındaki Deniz Tayyare İstasyonunu bombalamak için yola çıktı. Hava meydanında gerçek bir isabet kaydedilmedi, ancak bazı bombalar yakın düştüğünden hasar verilmiş olabileceği düşünüldü. Filo dönerken bir Fokker, Henry Farman bombardıman tayyarelerinden birine saldırdı ve ona, denize inmek zorunda kalacak kadar hasar verdi. Pilot ve rasit yaralanmamıştı, bir destroyer tarafından alındı. Daha sonra Fokker, eşlik görevi olan Nieuport tarafından saldırıya uğradı. Fokker'ın taktiği, Türk uçaksavar silahlarının koruması altına girmek için dalış yapmaktı. Nieuport, kovalamayı bırakmadan önce onu yerden 1000 feet aşağıya kadar takip etti. 30 Nisan'da bir Fokker ile bir Nieuport Scout arasındaki çatışmanın tam raporu, Nieuport'un Fokker'ın taktiklerini benimseyebildiğini ve onu tamamen manevra dışı bırakabildiğini, Fokker'a cevap verme şansı vermeden üç kez silahını ateşleyebildiğini gösteriyordu. Rapordan anlaşıldığı kadarıyla bu daha büyük tipteki bir Fokker'dı. Ancak deneyim, daha küçük Fokker'ın Nieuport Scout ile aynı hız ve manevra kabiliyetine sahip olduğunu göstermişti ve bu cephede gelecekte üstünlüğü korumak için daha fazla Nieuport Scout veya daha hızlı savaş tayyarelerine ihtiyaç duyulacağı belirtiliyordu.⁶²²

⁶²¹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 373-374.

⁶²² ADM137/297,298,299, Headquarters RNAS, Mudros, 7 April 1916, Weekly Operations Report No: 3, s. 2-3.

İmroz'daki 2'nci Kanadın iki filosu, Nisan başında gerçekleştirdikleri bombardıman keşifleri sırasında bir hastane gemisi ve iki kez görülen bir kargo gemisi dışında, herhangi bir boyutta gemi görememişlerdi. Ayrıca, Kumdere'nin kuzeyindeki Çamtepe arkasındaki bataryadaki silahları tespit etmek için bir uçuş gerçekleştirildi. 11 Nisan'da da 2'nci Kanat Kumandanı Gerrard, bir tayyare testi sırasında yaralandı, ancak yaralanmasının ciddi olmadığı ve durumunun iyiye gittiği bildirildi.⁶²³ 2'nci Kanadın Kumdere'de gerçekleştirdiği uçuşa dair Kurter'e bakıldığında 6 Nisan günü Yüzbaşı Buddecke'nin, kullandığı Fokker av tayyaresi ile Kumdere üzerinde bir İngiliz tayyaresiyle yaptığı, hava muharebesi neticesinde İngiliz tayyaresini denize düşürdüğü ve düşen tayyarenin Voisin tipi olabileceği bilgisine rastlamaktayız.⁶²⁴

Bu dönemde 1'inci Tayyare Bölük kumandanlığı görevini de Rasit Üsteğmen von Schlichting üstlenmişti. Rasit Yüzbaşı Körner ise 1916 Ocak ayı ortalarında, Batı Cephesi'nde bir göreve atanmış ancak bir süre sonra bindiği tayyarenin düşmesiyle yaşamını yitirmişti. Fokker av tayyareleri ise, ayrı bir bölük halinde teşkilatlanmaktaydı. Çanakkale civarındaki eski hava alanına intikal için hazırlık yapıyordu. Nisan ayı içerisinde Çanakkale hava alanına intikal eden Fokker av tayyareleri, 6'ncı Tayyare Bölüğü olarak tertip edilerek teşkilatlandı. Bölük Kumandanlığına Yüzbaşı Buddecke atandı. Teğmen Croneiss ile Teğmen Meinecke pilot olarak görev yapıyordu.⁶²⁵ Çanakkale 6'ncı Fokker Av Tayyare Bölüğü de denen bu bölükte, Nisan 1916'da yalnız iki adet Fokker harp tayyaresi mevcut idi.⁶²⁶ İtilaf Devletlerinin adalarda bulundurduğu hava birliklerinin faaliyetleri sadece Kuzey Ege ile sınırlı kalmıyordu. İstanbul ve Edirne'deki bazı hedeflere de hava saldırıları düzenlenmesi konusunda karar alınmıştı.

İngiliz Koramirali ile General Sarraile arasında RNAS 2'nci Kanada bağlı tayyarelerin İmroz'dan uçarak İstanbul ve Edirne'ye beyannameler⁶²⁷ bırakması konusunda anlaşma yapıldı. Bu bölgelerdeki askeri öneme sahip noktalara bombalarla saldırı yapılması hakkında Koramiralin izni alındı. Tayyareler yakıt, bomba ve broşürlerle o kadar ağır

⁶²³ ADM137/317,318, Air Service Headquarters Mudros 14 April 1916, Weekly Operations Report No: 4, İmros, s. 2

⁶²⁴ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.278.

⁶²⁵ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.278.

⁶²⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.10

⁶²⁷ İtilaf Devletleri tarafından harp boyunca örneğin İttihat ve Terakki, Almanlar aleyhinde, Araplar vs. konularında beyannameler atılmıştır. Beyannameler psikolojik harbin vasıtalarından biridir. Ayrıca Bkz. Sadık Sarısamancıoğlu, *Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Cephelerinde Beyannamelerle Psikolojik Harp*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1999.

yüklüydü ki ilaveten silah taşımak mümkün değildi. Bu nedenle, Türk-Alman tayyareleri tarafından saldırıya uğramamak için operasyonların gece yarısı gerçekleştirilmesi gerekiyordu.⁶²⁸ Bu karar hemen uygulandı. İngiliz Hava Servisi Karargâhının raporlarına göre 14/15 Nisan 1916 gecesı saat 20:00'de üç tayyare İstanbul'a doğru yola çıktı. Hafif bir güney rüzgârı eserken tayyareler kalkış yapmıştı. Ancak hava koşulları hızla kötüleşerek rüzgâr yukarı seviyelerde fırtına şiddetine ulaştı ve yoğun bulutlar, yağmur ve gök gürültülü fırtınalarla karşılaşıldı. Uçulacak mesafe yaklaşık 340 mil idi. Kalkış yapan ilk tayyare, 100 HP Rolls-Royce R.A.F. motoru ile donatılmış bir B.E.2c olup, pilot Teğmen K.S. Savory tarafından kullanılıyordu. Marmara Adası'na ulaştıktan sonra, yoğun bulutlar ayı gizlediğinden yolculuğun geri kalanı için görüş koşullarını kötüleştirmişti. Ancak Teğmen Savory, saat 22:15'te İstanbul'a ulaştı, 1000 feet'e indi ve 670 bildiriyi İstanbul üzerine attı. Daha sonra Zeytinburnu Barut Fabrikası'na⁶²⁹ yönlendi, ancak yoğun ateşle karşılaştı. 500 feet'e inmesine rağmen, binaları kesin olarak belirleyemedi, bu nedenle bombalarını Galata Hava Meydanı için sakladı. Hava meydanındaki tayyare hangarlarının üzerine iki kez uçarak, her seferinde 4 yangın bombası attı ve her seferinde doğrudan isabet sağladı. Bunlardan biri yangın çıkardı. Dönüş yolculuğu, şiddetli rüzgâr ve türbülansla sürekli bir mücadeleleydi, ancak Teğmen Savory, 6 saat 15 dakika havada kaldıktan sonra saat 02:18'de hava meydanına iniş yapabildi. Pilot Teğmen Dickinson⁶³⁰ 150 HP Canton-Unne motoru ile donatılmış bir Henry Farman tayyaresini kullanıyordu. Teğmen Savory'den kısa bir süre sonra hava alanından ayrılmasına rağmen saat 22.05'te İstanbul'a ilk ulaşan o oldu.⁶³¹ İstanbul üzerine gelerek saat 22.30'da şehre beyannameler ve yangın bombaları atan İngiliz tayyareleri tarafından Osmanlı Devleti payitahtı ilk defa hava saldırısına uğramış oldu.⁶³²

Teğmen Dickinson, İstanbul'un Ayasofya ve Haliç'in her iki yakası da dâhil olmak üzere Eyüp ve İstanbul'un kuzey mahalleleri üzerine beyannameler attı. Daha sonra Zeytinburnu Barut Fabrikası üzerine 8 yangın bombası attı, ancak sonuçları göremedi. Dönüş yolculuğunda hava hızla kötüleşti, şiddetli yağmur ve gök gürültülü fırtınalar

⁶²⁸ ADM137/332, 333, Air Service Headquarters Mudros 22 April 1916, Weekly Operations Report No: 5, İmbros, s. 2-3

⁶²⁹ İngiliz Hava Servisi Karargâhının raporlarında "Zeytinlik Barut Fabrikası" olarak geçmektedir.

⁶³⁰ İstanbul hava saldırısına katılan pilotların isimlerine bakıldığında "Teğmen Dickson" olarak verilmiştir. Bkz. Emin Kurt, Mesut Güvenbaş, *Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları*, 1. (b.s), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s. 84.

⁶³¹ ADM137/333, Air Service Headquarters Mudros 22 April 1916, Weekly Operations Report No: 5, İmbros, s.3

⁶³² Kurt, Güvenbaş, a.g.e.,s. 77.

yaşandı. Teğmen Dickinson, Marmara Adası'na ulaştığı gece yarısından saat 02:00'ye kadar neredeyse hiç ilerleme kaydedemedi ve saat 02:30'da oldukça yorgun düştüğü ve hala 50 mil yol kat etmesi gerektiği için Saros Körfezi'ne indi. Bir gemi, Teğmen Dickinson'u suda kısa bir süre kaldıktan sonra aldı ve tayyarenin değerli parçalarını kurtardı. Pilot Teğmen Barnato⁶³³, 150 HP Canton-Unne motoru ile donatılmış bir Henry Farman tayyaresini kullanan, hava alanından en son ayrılan kişiydi. Marmara Denizi'ne ulaşır ulaşmaz çok yoğun bir hava koşuluyla karşılaştı. Talimatlara uygun olarak geri döndü ve zorlu bir yolculuktan sonra, bombaları ve beyanmalarıyla sağlam bir şekilde saat 23:45'te iniş yaptı. İstanbul uçuşu başlamadan hemen önce, Filo Kumandanı R. Smyth-Pigott, 100 HP Rolls-Royce R.A.F. motoru ile donatılmış bir B.E.2c ile Edirne'ye doğru yola çıkmıştı. Toplam uçuşu gereken mesafe 220 mildi. Saat 21:30'da Edirne'ye ulaştı ve beyannamelerinin çoğunu dağıttı, geri dönüş yolculuğu için bir kısmını sakladı. Hedefe ulaştığında kötü hava koşulları nedeniyle tren istasyonunu belirlemek zorlaşmıştı. Ancak kısa bir süre bekledikten sonra istasyonu görebildi ve bombalarını attı. Ancak bulutlar tekrar kapanınca sonucu göremedi. Filo Kumandanı Smyth-Pigott için dönüş yolculuğu da sürekli bir mücadeleyleydi. Rüzgâr tarafından rotasının doğusuna doğru itilirken, 5 saat havada kaldıktan sonra İmroz Hava Meydanı'na güvenli bir şekilde indi. Her iki B.E.2c tayyaresinin de oldukça yeni olmasına rağmen, gövdelerinin büküldüğü ve kumaşlarının gevşediği ve tüm pilotların hastalandığı gerçeği, karşılaştıkları hava koşullarının zorluğunu göstermekteydi. Toplamda 24 yangın bombası ve 4000 bildiri atılmıştı. Tüm tayyarelerin motorları yolculuk boyunca mükemmel çalışmış ve pilotlara hiç endişe yaşatmamıştı.⁶³⁴

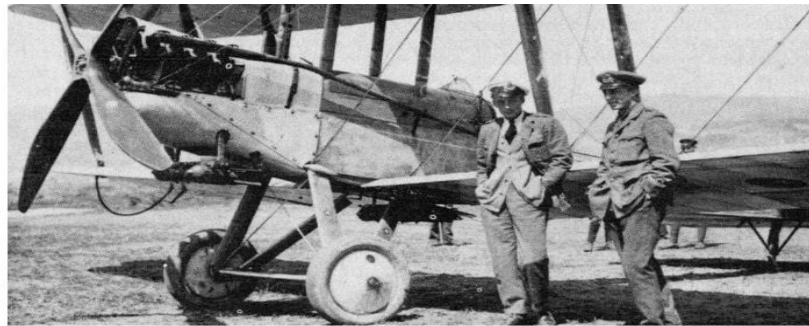
İstanbul'a saldırının yapıldığı o hafta boyunca İmroz'da konuşlanmış olan 2'nci Kanadın 2'nci Filosu, Çanakkale ve Gelibolu'yu yoğun bir gözetleme altında tuttu. Özel bombaların yanı sıra yeni kurulan bir kıyı bataryasına monitör ile atış yapıldı. 20 Nisan gecesi, Bozcaada'da bir Türk-Alman deniz tayyaresinin saldırısı sonucu birkaç Yunanlinin ölmesi üzerine, Çanakkale ile Nara Burnu arasındaki deniz tayyaresi İstasyonu'na 30 bomba atılmıştı. İki tayyare gece boyunca yarım saatlik aralıklarla deniz

⁶³³ İstanbul hava saldırısına katılan pilotların isimlerine bakıldığında "Teğmen Barualto" olarak verilmiştir. Bkz. Kurt, Güvenbaş, a.g.e.,s. 84

⁶³⁴ ADM137/334, 335, Air Service Headquarters Mudros 22 April 1916, Weekly Operations Report No: 5, İmbros, s.4-5

tayyare istasyonunu ziyaret etti.⁶³⁵ Bu saldırılar İstanbul'u ve ilgili makamları alarma geçirmişti.

24 Nisan 1916'da ise bir genelge ile İstanbul hava savunma tedbirleri açıklandı. Başkumandanlık Vekâleti, İtilaf tayyarelerinin havalanabilecekleri yerler, uçuş rotaları ve hedefleri dikkate alarak bir çalışma yaptı. Bu saldırıların İmroz, Bozcada ve Midilli ve civarındaki adalarda konuşlanmış tayyareler tarafından ve Kuzey Ege'nin Saros Körfezi ve Edremit körfezleri ile Karadeniz'de kıyıya yaklaşacak tayyare ana gemilerinden yapılabileceği öngörüldü. Hedefleri İstanbul ve civarındaki önemli tesislerdi. Ayrıca Trakya demiryolunun kavşak ve köprüleri olduğu değerlendirildi. Bu tespitlerden yola çıkarak tayyarelerin uçuş rotaları belirlendi. Hava gözetleme postaları tesis edilmesi planlandı. Ege Denizi tarafından gelebilecek tehdide karşı, birinci kıyı gözetleme hattı kuruldu. Bu hat Enez'den Edremit'e kadar olan kıyı çizgisinden oluşuyordu. İkinci hat ise Trakya'da İpsala'dan başlayarak Keşan- Şarköy- Malkara- Ezine- Lapseki-Ayvacık üzerinden Edremit'e ulaşmaktaydı. Üçüncü bir hat ise Uzunköprü-Tekirdağ- Paşa Limanı Adası-Marmara Adası-Erdek-Bandırma-Aksakal İstasyonu-Balıkesir-Susurluk hattı idi. Dördüncü hatta gelince Midye-Saray-Çerkesköy-Marmara Ereğlisi hattıydı. Buna göre birinci hattı geçen bir tayyareyi, burada bulunan gözetleme postaları ilk önce Çanakkale'de 1'inci Tayyare Bölüğü'nü haberdar edecekti. İkinci hat, gözetleme postalarını uyaracaktı. Üçüncü hat postaları ise dördüncü hat postalarını uyaracaktı. Dördüncü hat postaları, bu hattan geçen tayyareleri, Tayyare Mektebi Müdürlüğüne ve geceleri ise 1'inci Ordu Kumandanlığına bildirecekti.⁶³⁶



Fotoğraf 5. Nisan 1916'da İstanbul'u bombalayan BE.2c Tayyaresi, Solda Savory ve Sağda Dickinson⁶³⁷

⁶³⁵ ADM137/335, 336, Air Service Headquarters Mudros 22 April 1916, Weekly Operations Report No: 5, İmbros, s.5-6

⁶³⁶ Kurt, Güvenbaş, a.g.e.,s. 88-89.

⁶³⁷ Tarih Dergi: <https://tarihdergi.com/hedef-istanbul/>, Erşim Tarihi, 24.11.2024.

Yüzbaşı Buddecke, Mayıs ayı içerisinde de sekizinci İtilaf tayyaresini düşürdü. Alman İmparatoru tarafından "*pour le Mérite-Liyakat*" madalyası ile onurlandırıldı. Bunlardan üçünü Batı Cephesi'nde, diğer beş adedini ise Türk askeri forsunu taşıyan tayyare ile Çanakkale göklerinde düşürmüştü.⁶³⁸ Çanakkale 1'inci Tayyare Bölüğünde Mayıs 1916'da ise yalnız iki L.V.G keşif tayyaresi mevcut idi.⁶³⁹

İmroz'daki 2'nci Kanadın iki filosu tarafından yapılan keşifler ise Türklerin Çanakkale Boğazı ve Gelibolu kıyılarında ve çok az faaliyet içerisinde olduğunu gösteriyordu. 1 Mayıs'ta bir Türk-Alman tayyaresi İmroz'a bombalar atmıştı. İki Nieuport keşif tayyaresi peşine düştü, ancak doğrudan güneş ışığına karşı uçtuğu için onu bulmakta zorlandı. Bu nedenle bir Nieuport, bu tayyareyi engellemek amacıyla Galata Hava Meydanı'na uçtu, ancak düşman tayyaresi iniş yaparken ancak oraya ulaşabilmişti.⁶⁴⁰ 2 Mayıs'ta bir Türk-Alman deniz tayyaresi, Mondros üzerinde görüldü ve uçaksavar ateşiyle püskürtüldü. Geri çekilirken izlediği rota, onu engellemek için havada keşif birlikleri bulunduran İmroz'daki 2'nci Kanada, deniz tayyaresinin Mondros üzerinde görüldüğü rapor edildikten 6 dakika içinde bildirildi.⁶⁴¹

3 Mayıs 1916'da Selanik'ten gelen bir Fransız hava müfrezesi de dâhil olmak üzere mevcut tüm İtilaf tayyareleri güney Bulgaristan'daki düşman iletişim hatlarını bombalama girişiminde bulundu.⁶⁴² Fransa Havacılık Servisi, İmroz'daki 2'nci Kanattan tayyareler ve deniz tayyareleriyle birlikte, İngiliz Kraliyet Donanması gemilerinin desteğinde düzenlenen müşterek harekâtın tarihi Fransızlar tarafından 3 Mayıs olarak belirlenmişti. Ancak kötü hava koşulları, Fransızların ve 2'nci Kanadın harekâta katılmalarını engelledi. Bu nedenle harekât sadece deniz tayyarelerine ayrılan hedeflerde gerçekleştirildi.⁶⁴³ Bombalama Stavros ve tayyare gemisi Empress'ten gelen deniz tayyareleriyle sınırlı kaldı. Bunlar Mesta Nehri yakınlarındaki bir köprü inşa deposuna, Ferecik'teki kışlalara ve Fener Burnu'nda iddia edilen bir denizaltı üssündeki mavnalara

⁶³⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.278.

⁶³⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.10

⁶⁴⁰ ADM137/365 050-051, Air Service Headquarters Mudros 6 May 1916, Weekly Operations Report No: 7, İmbros, s. 4-5

⁶⁴¹ ADM137/365 049, Air Service Headquarters Mudros 6 May 1916, Weekly Operations Report No: 7, Mondros, s. 3

⁶⁴² Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 374.

⁶⁴³ ADM137/365 047, Air Service Headquarters Mudros 6 May 1916, Weekly Operations Report No: 7, Operation on the Bulgarian Coast, s. 1

saldırdı. Bu saldırıdan birkaç gün sonra, hala Doğu Akdeniz'deki Koramiral'in komutası altında olan Empress güneye gönderildi ve İzmir'in güneyindeki Anadolu kıyısı boyunca keşif ve bombalama operasyonlarına devam edildi.⁶⁴⁴

2'nci Kanadın iki filosu, Çanakkale'deki deniz trafiğini sürekli olarak gözetim altında tuttu. Önce Çanak Koyu'nda ve daha sonra Akbaş Limanı'nda büyük bir geminin görüldüğü rapor edildikten sonra, üçlü bir bombalama saldırısı 6 Mayıs şafak vaktinde gerçekleştirildi. 900 feet'ten bırakılan bombalar, Akbaş Limanı'ndaki geminin pruvasına yakın bir yere isabet etti. Çanak Koyu'ndaki deniz trafiğine de bombalar atıldı ve bunlardan biri bir römorköre çok yakın düştü. B.15 ise 10 yarda yakınına düşen bombalarla vuruldu. H.M.S. "Grafton", "Abercrombie" ve M.17 için de ateş yönlendirmesi yapıldı. Bunlar, silah mevzilerine ve Morto Koyu'nda iskelenin yakınında depolara ateş açtı ve "Abercrombie"nin ateşi önemli hasar verdi. 10 Mayıs'ta bir Türk-Alman deniz tayyaresi, görülecek kadar İmroz'a yaklaştı ve kovalandı. Daha sonra Çanakkale'ye doğru geri uçtu ve bu sırada bir Fokker uçuş hattında bekliyordu. Ancak bir Nieuport Scout'un ortaya çıkmasıyla Fokker, kendi uçaksavar bataryalarının üzerine kadar dalış yaptı ve burada Nieuport onu takip edemedi. 8 Mayıs'ta, oradaki keşif tayyarelerini güçlendirmek için Midilli'ye ek bir Nieuport uçtu ve Mondros'a da bir Bristol Scout uçtu.⁶⁴⁵

13 Mayıs 1916 saat 01.40 ila 02.00 arasında bir İtilaf tayyaresi Kirte Deresi civarına bir, Maydos'a üç, Çamburnu'na iki, Pergos civarına yedi bomba attı. Bombalardan altısı denize düştü ve diğerleri de hiçbir hasar yapamamıştı.⁶⁴⁶ Mayıs'ın ikinci haftası boyunca periyodik olarak, 2'nci Kanadın iki filosu, normal seyreden deniz trafiği için Çanakkale'yi inceledi. 13 Mayıs'ta bir Türk-Alman tayyaresi Kefalo Burnu'na bomba attı ve misilleme olarak iki tayyare gece boyunca İmroz'dan havalandı. Biri, Kirte'de bir eve bir bomba attı ve evi yıktı, ardından Maydos'a doğru devam etti ve kalan bombaları da oraya attı. Diğer tayyare deniz tayyare hangarı üzerinde alçaktan uçtu ve bombalarını bıraktı ancak sonucu gözlemleyemedi.⁶⁴⁷ Karşılıklı akınlar durmaksızın devam ederken, bu tayyare akınları uçaksavarlar ile uzaklaştırılmaya çalışılıyordu.

⁶⁴⁴ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 374.

⁶⁴⁵ ADM137/365 109, 110, Air Service Headquarters Mudros 12 May 1916, Weekly Operations Report No: 8, İmbros, s. 3-4

⁶⁴⁶ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 15

⁶⁴⁷ ADM137/365 132, Air Service Headquarters Mudros 19 May 1916, Weekly Operations Report No: 9, İmbros, s. 3

17 Mayıs 1916 saat 18.30'da Bozcaada istikametinden gelerek Boğaz girişi üstünde ve dâhilinde gayet alçaktan uçarak denizde araştırmada bulundukları görülen iki İtilaf kara tayyaresi açılan ateşle uzaklaştırıldı.⁶⁴⁸ 18 Mayıs 1916 saat 23.00'den 19 Mayıs saat 05.30'a kadar Gelibolu yarımadası üzerinde dolaşan İtilaf tayyarelerinin Zığındere, Seddülbahir, Kilya ve Maydos civarlarına attıkları yirmi bombadan hiçbir zarar olmadığı bildiriliyordu. 19 Mayıs saat 11.00'de Midilli istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi Çanakkale Boğazı üzerlerinde dolaşmıştı.⁶⁴⁹

19 Mayıs 1916 akşamı bir monitör İmroz önünden Karacaoğlu Tepesi dolaylarına tesirsiz dört mermi atmış Seddülbahir'den Yenişehir üstünde uçan bir kara ve bir deniz tayyaresi de Türk topçu ateşiyle İmroz'a kaçırılmıştı. 19 Mayıs saat 17.00'de bir İtilaf tayyaresi Külahlı üzerinden Edremit istikametinde uçmuştu. Bir zırhlı bir monitör ve iki tayyare gemisi de Kavala istikametinden gelip Maduni ile Semadirek arasında Meriç Nehri'nin döküldüğü yerde durmuş tayyare gemisinden uçurulan iki tayyare sahil üzerinde gözetleme yapmıştı.⁶⁵⁰ 20 Mayıs 1916 saat 21.00'de bir monitör İmroz açıklarından Seddülbahir'e tesirsiz altı mermi atmıştı.⁶⁵¹

19 Mayıs gecesi, İmroz'daki 2'nci Kanadın iki filosu, tekrardan Çanakkale'deki deniz trafiğine, iskelelere ve deniz tayyare hangarına saldırdı. Bu saldırıya 10 tayyare katıldı ve gece boyunca Çanakkale, Maydos, Kilya Limanı ve Seddülbahir'e aralıklı olarak 90 bomba attı. Karanlık nedeniyle, deniz trafiğine ne kadar hasar verildiği tespit edilemedi ancak daha sonra yapılan bir keşif, Çanakkale Koyu'ndaki güney iskelelerinden birinin hasar gördüğünü gösterdi. Saldırı devam ederken, bir tayyare Türk havaalanlarını herhangi bir karşı saldırı işareti için gözledi ve iki işaret fişegi yakıldığını gördü ancak herhangi bir düşman tayyaresi göremedi. Bu saldırıyı yapan son tayyareler dönmeden önce misillime olarak bir Türk-Alman deniz tayyaresi, İmroz Hava Meydanı'na karşı saldırı yapmış ancak herhangi bir hasar vermeyi başaramamıştı. 22 Mayıs'ta 2'nci Kanadın iki tayyaresi, tekrar Çanakkale Deniz Tayyare Hangarı'na ve deniz trafiğine saldırıda bulundu.⁶⁵²

⁶⁴⁸ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33

⁶⁴⁹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-3

⁶⁵⁰ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-1

⁶⁵¹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-5

⁶⁵² ADM137/365 168, Air Service Headquarters Mudros 26 May 1916, Weekly Operations Report No: 10, İmbros, s.4

23 Mayıs öğleden önce bir torpido Küçük Kemikli'ye yaklaşmak istemiş fakat Türk topçu ateşiyle uzaklaştırılmıştı. Saat 13.30'da ise bir torpido Bozcaada açıklarından Taşköprü ve Kumburnu dolaylarına tesirsiz 20 mermi atmıştı. Akşam ikisi kara tayyaresi olduğu anlaşılan dört tayyare Kayaltepe ve Palamutluk üzerlerinde dolaşmıştı.⁶⁵³ 23 Mayıs 1916 saat 17.00'de ise Bozcaada kuzeyinde dolaşan bir kruvazör Kumburnu güneyindeki Dağköprü civarına tesirsiz altı mermi attı. Akşamleyin dolu bir nakliye gemisi İmroz'dan kuzeybatıya gitmişti. Saat 23.45 de Bozcada kasabası kuzeyinde büyük bir ateş meydana gelmiş ve bir saat kadar devam etmişti. 24 Mayıs öğleden önce saat 05.30'da bir kruvazör Bozcaada açıklarından Kilya'ya yirmi bir mermi atmış ve birkaç hane tahrip edilmiş ise de nüfusça bir zayıf olmamıştı.⁶⁵⁴

23 Mayıs 1916 tarihinde Birleşik Donanma tarafından bombardıman edilen Çanakkale'ye bağlı Ezine kazası Geyikli nahiyesinin bombardımandan kaynaklanan zarar ve ziyanın 63.700 kuruştan ibaret olduğu bildirildi.⁶⁵⁵ Geyikli ve civarına yapılan bombardımanında verilen zarar ve ziyan miktarını içeren liste karargâha gönderildi.⁶⁵⁶ 28 Mayıs 1916 sabahı bir denizaltı Saros Körfezi'nde İbrice ve Despot Limanı önünde görülmüş ve akşam İmroz'a gitmişti. İmroz'dan gelen iki tayyare Yenişehir üzerinde dolaştı. Saat 15.20'de Merkep Adası civarında bulunan bir monitör ile bir kruvazör Kumkale Yenişehir ve Yeniköy civarına tesirsiz 65 mermi atmıştı.⁶⁵⁷ İtilaf Devletleri, havanın uçuş için uygun olmadığı bir gün dışında, Çanakkale'deki deniz trafiğini keşfetmek için günlük uçuşlar yaptırıyordu. Bu uçuşlarda genel olarak çok az trafik olduğunu gösteriyordu. Tavşan Adası'na ateş eden bir topun yerini tespit etmek amacıyla bir de fotoğraflık uçuş gerçekleştirildi. 28 Mayıs'ta, Kumkale Kalesi'ne ateş eden M.16'yı tespit etmek ve "Theseus" ile "Sir Thomas Picton'ın" Yeniköy ve Yenişehir üzerindeki ateşlerinin etkisini gözlemlemek için bir uçuş yapıldı.⁶⁵⁸

Mayıs 1916 sonunda Ege'deki İngiliz donanma tayyarelerinin yeniden dağıtımına yönelik bir plan Korumiral tarafından onaylandı. Planın dayandığı politika, Mesta Nehri'nden Doğu Akdeniz Filosu'nun devriyesi güney sınırı olan Alupo Burnu'na (Karaburun) kadar

⁶⁵³ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-6 (7)

⁶⁵⁴ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-8

⁶⁵⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-153

⁶⁵⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-148, 9-151

⁶⁵⁷ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-3 (4)

⁶⁵⁸ ADM137/365 182,183, Air Service Headquarters Mudros 2 Haziran 1916, Weekly Operations Report No: 11, İmbros, s. 2-3

Anadolu kıyılarının tüm noktalarına vuruş mesafesinde uygun bir tayyare kuvveti sağlanmasıydı. Ana bombalama kuvveti, maksimum gücün belirtilen herhangi bir alanda hızla yoğunlaştırılabilmesi için hareketli olmalıydı. Mondros yakınlarındaki kurumuş bir bataklıkta test ve eğitim alanı olarak ve ayrıca bombalama filosunun kalkış noktası olarak hizmet verecek yeni bir hava meydanı hazırlandı. "D" Filosu olarak bilinen bir birlik, 2 Haziran'da İmroz'dan bu hava meydanına (Marsh Hava Meydanı) transfer edildi. Taşoz Adası'nın batı tarafında kurulan İtilaf hava meydanından, Makedonya cephesindeki Bulgar ordusunun yan tarafındaki iletişim hatları havadan saldırıya açıldı. Bu nedenle, üç Henri Farman, bir Nieuport ve iki Bristol Scout'dan oluşan bir Filo, Mayıs ayı sonunda İmroz'daki 2'nci Kanat'tan Taşoz'a gönderildi. Bunlara Fransız hava hizmetinden Nieuport ve Maurice Farman filosu da katıldı. Taşoz'daki "A" Filosu olarak adlandırılan birlik, Kraliyet Deniz Hava Servisi kumandası altına alındı.⁶⁵⁹ Neticede 2'nci Kanadın üç filosundan biri "D" Filosu adıyla Marsh Hava Meydanı'na gönderildi. Diğeri ise "A" Filosu adıyla Taşoz'a konuşlandırıldı. 2'nci Kanadın İmroz'da kalan filosu ise "C" Filosu olarak adlandırılacaktı.

İtilaf Devletleri, Çanakkale Boğazı'ndaki artan faaliyetleri yakından izlemeye başladı. Zira gemi trafiğinde artış, Türk-Alman torpido botlarının varlığı ve mayın temizleme operasyonlarının başlatıldığı "C" Filosu tarafından rapor edilmişti. 6 Haziran'da, bildirilen bir denizaltıyı aramak için 16 uçuş gerçekleştirildi. Öğle saatlerinde gönderilen 9 pilottan biri, denizaltının Seddülbahir yakınlarında kuzeye doğru ilerlediğini gördüğünü bildirdi. 8 Haziran'da, iki römorkör, iki torpido botu ve 4 devriye botunun katıldığı mayın temizleme operasyonları ilk kez gözlemlendi. İki tayyare alçalarak torpido botlarına Lewis makineleri ile saldırdı. Ayrıca gemilere ve 6 Haziran'da Nara'da bir gemiyi boşaltan bir işçi grubuna bombalı saldırılar düzenlenerek dağıtıldı.⁶⁶⁰

Türk tarafında ise 2 Haziran 1916'da Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı, 13'üncü Şube'ye bir emir verdi. Buna göre, Boğazlar Umum Kumandanlığı, emri altında bulunan Alman Deniz Tayyare Bölüğü ile Çanakkale Boğazı içi ve Zonguldak'a kadar olan mıntıkeyi emniyet altına alacaktı.⁶⁶¹ 3 Haziran'da Pilot Schubert ve Rasit Binbaşı Jansen'in kullandığı bir Alman deniz tayyaresi tarafından Helles Burnu açıklığında, 39

⁶⁵⁹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 374-375.

⁶⁶⁰ ADM137/365 206, Air Service Headquarters Mudros 9 Haziran 1916, Weekly Operations Report No: 12, İmbros Air Station, s. 2-3.

⁶⁶¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.12

mayınlık bir engelin varlığı saptandı. 14 Haziran 1916'da ise Suvla Koyu-Kabatepe arasında, eskiden kalma bir mayın hattı tespit edildi. Bu hattın arasındaki geçitler, tayıyareden şamandıra atmak suretiyle markalandı.⁶⁶²

1'inci Tayyare Bölüğü mensubu Üsteğmen Fünfhausen Efendi, Rasıt Başçavuş Klingebiel⁶⁶³ Bozcaada'ya bomba atmak için 17 Haziran 1916'da uçtu. Uçuşa başlama saati 05.00 iniş saati ise 06.00-07.00 idi. İrtifa 1500 m. ve kat edilen mesafe 200 km idi. Başçavuş Klingebiel istihkâm üzerine dört bomba atarak üçünü isabet ettirmişti. Dönüşte motor arızası olduğundan Nara'nın güneyindeki boğaza mecburi iniş yaparak düştü. L.V.G. tayıyaresi tamamen harap olmuş Klingebiel Efendi hafifçe yaralanmış, Fünfhausen Efendi ise salimen kurtulmuştu.⁶⁶⁴ Her ne kadar Kurter eserinde 17 Haziran'da kırım geçiren tayıyarenin A11 numaralı Albatros olduğunu belirtse de⁶⁶⁵ yukarıdaki belgeden bu tayıyarenin L.V.G. B.I tipi olduğu ve rasıdın Ketembeil değil de Klingebiel olduğu anlaşılmaktadır.

Bu dönemde 1'inci Tayyare Bölüğünün elinde tayıyaresi kalmamıştı. L.V.G.2 eğitim/irtibat tayıyaresi de Mayıs ayı içerisinde kırılmıştı. Bölükte sadece L.V.G.3 eğitim/irtibat tayıyaresi kalmıştı. Bu sebeple 1'inci Tayyare Bölük Kumandanı tayıyare yokluğundan dolayı, uzak keşif uçuşlarının Alman Deniz Tayyare Birliği tarafından yapılmasını önerdi. Bu öneri üzerine, Haziran ayı içerisinde; R15 numaralı Rumpler B.I tipindeki silahsız keşif tayıyaresi Çanakkale'ye gönderilerek bölük emrine verildi. Bu süre zarfında Alman deniz tayıyareleri, Midilli Adası'na da uçuş yapmışlardı. Adada bir fevkaladelik görülmemiş, limanda sadece bir iki nakliye gemisiyle, bir muhrip bulunuyordu. Alman Deniz Tayyare Birliği de Nisan-Haziran döneminde, adalara 22 uçuş gerçekleştirerek, 61 bomba atmıştı. Netice olarak Haziran sonunda, Çanakkale'de faaliyet gösteren tayıyare bölüklerinin vaziyetleri şu şekildeydi: 1'inci Tayyare Bölük kumandanı, Rasıt Üsteğmen von Schlichting idi. Pilotlar; Üsteğmen Fünfhausen, Teğmen Milenz'di. Rasıtlar; Üsteğmen Emin Nihat, Üsteğmen Anschwitz, Teğmen Klingebiel ve Teğmen Fischer bulunuyordu. Tayyareler ise Rumpler B.I. R15 ile L.V.G. B.I. ve L.V.G.3'dü. 5'inci Ordu emrinde Nisan 1916'da kurulan ve Çanakkale Hava Meydanı'nda olan 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nde

⁶⁶² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.279.

⁶⁶³ Alman rasıtlardan Klingebiel'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-7

⁶⁶⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-1

⁶⁶⁵ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.279-280.

ise Bölük Kumandanı Pilot Yüzbaşı Hans Joachim Buddecke idi. Pilotlar; Teğmen Theo Croneiss ve Teğmen Emil Meinecke idi. Tayyareleri ise Fokker E.II. F4'dü.⁶⁶⁶

Haziran ve Temmuz aylarındaki Taşoz'daki "A" Filosunun ana operasyonları, olgunlaşan ekinleri yangın bombalarıyla yok etmek için güney Bulgaristan'a yapılan seferlerdi. Bu seferlerde birçok yangın çıkarıldı ve ekin tarlaları yakıldı.⁶⁶⁷ Haziran ortalarında 2'nci Kanadın "A" Filosu, Taşoz'dan faaliyet gösteren Fransız Tayyare Filosu ile birlikte, birçok saldırı gerçekleştirdi. Nestos Nehri'nin doğusundaki bölgede büyük miktarda ekin kesilmişti. Ancak kesilmeyen ekinler, yangın çıkarmak üzere değerlendirildi. Böylece büyük miktarda ürün yakıldı ve Güney Bulgaristan'daki gıda tedarikini önemli ölçüde etkileyen ve bir süredir gıda kıtlığından muzdarip olduğu bildirilen nüfus üzerinde moral bozucu bir etki yaratacak büyük hasar verildi. Yaklaşık 200 benzin bombası atıldı. Ayrıca Xanthi (İskeçe), Okçular, Kereviz'de keşfedilen ordugâhlara da birçok yüksek patlayıcı bomba atıldı. İki uçuş da monitörlerin düşman işgalindeki köylere ateş etmesini tespit etmek amacıyla yapıldı. Keşif ve fotoğraflık uçuşlar da yapılarak birçok yararlı bilgi elde edildi.⁶⁶⁸

2'nci Kanadın "C" Filosu da Haziran ortasında Çanakkale'yi yakından gözlemledi. Marmara'dan Boğaz'a giren gemileri gözlemlemek için uçuşlar yapıldı. Nara yakınlarında keşfedilen deniz tayyare hangarları, "V" Plajı'ndaki iskeleler ve depo hangarları ve 15 Haziran'da Helles'te çalışan botlara hem bombalar hem de makineli tüfeklerle saldırıldı. 15 Haziran'da bir Nieuport Scout'un motoru arızalandı, pilot Asteğmen Cecil H. FitzHerbert denize inmek zorunda kaldı. Ağır yaralandı fakat hem kendisi hem de makinesi kurtarıldı. İmroz'daki "C" Filosunun tayyare vaziyeti şöyleydi: Hizmete hazır tayyareleri, 2 Nieuport Scout, 3 M.Farman, 2 adet 2 kişilik Nieuport'tu. Tamirdeki tayyareler: 1 Nieuport Scout, 1 M.Farman, 1 H.Farman'dı. Tamir edilmeyen tayyareler ise 1 Nieuport Scout'tu. Kurulumu yapılmamış tayyare ise 2 adet 2 kişilik Nieuport'tu. 8 Pilot ve 5 rasit vardı.⁶⁶⁹

⁶⁶⁶ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.280-281.

⁶⁶⁷ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 375.

⁶⁶⁸ ADM137/365 236, Air Service Headquarters Mudros 16 Haziran 1916, Weekly Operations Report No: 13, Thasos Air Station, s. 1

⁶⁶⁹ ADM137/365 237, Air Service Headquarters Mudros 16 Haziran 1916, Weekly Operations Report No: 13, İmbros Air Station, s. 2-3

Temmuz ayının başında, Fransız müfrezesi Selanik'e çekildiğinde, fotoğrafik araştırmasını tamamlayan Stavros'taki deniz tayyare birimi de "A" Filosunu desteklemek için Taşoz'a transfer edildi.⁶⁷⁰ 2'nci Kanadın "C" Filosu, Çanakkale'yi düzenli olarak devriye gezdi. 27 Haziran'da bir tayyare 1200 fitten 4 bomba attı ve bombalar Çanakkale'ye yakın düştü. Daha sonra tayyare 400 fite indi ve Lewis Makinesi ile saldırdı. Sahilden tayyareye şarapnel atıldı. Bir patlama botun 200 metre yukarısında gerçekleşti ve ardından bot kıyıya doğru düzensiz bir rota izledi. Pilot Asteğmen G.K. Blandy ve Rasıt E.R. Snow R.N idi. 3 Temmuz'da, Bozcaada'nın Ponente noktasının 5 mil batısında bir denizaltı bildirildi ve onu aramak için iki tayyare gönderildi. Aramaları sırasında, Bozcada'daki yeni uçaksavar topçuları onlara herhangi bir hasar vermeden 60 mermi attı. Temmuz'un ilk haftasında İmroz'daki "C" Filosunun tayyare vaziyeti şöyleydi: Hizmete hazır olarak 2 Nieuport Scout, 3 Nieuport 2 kişilik, 1 M.Farman, 1 B.E.2c, (100 hp) vardı. Tamirdeki tayyareler; 2 Nieuport eski tip, 1 Avro, 3 Nieuport 2 kişilik, 1 Caudron, 1 M. Farman, 1 Nieuport Scout'tu. Kurulumu yapılmamış tayyareler ise 2 adet 2 kişilik Nieuport ve 1 M. Farman bulunuyordu. 7 pilot ve 4 rasıt bulunmaktaydı.⁶⁷¹

Türk-Alman tarafında 1'inci Tayyare Bölüğü ise bu dönemde daha çok yakın keşif görevi yapmaktaydı. Bölüğün elinde bu görevi yapabilecek tek tayyare vardı. Haziran'da bölüğe R15 numaralı, silahsız Rumpler B.I tipinde bir tayyare gelmişti. Bunun yanı sıra, tek kalmış olan L.V.G 3 eğitim ve irtibat tayyaresi de, bu göreve verilmekteydi. Alman Rasıt Teğmen Fischer⁶⁷², bölük kumandanı olmuştu. Çanakkale yakınındaki eski hava meydanına intikal etmiş olan 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nün elindeki tayyareler başka cephelere tahsis edildiğinden bir tek tayyare ile görev yapmaktaydı. F4 numaralı Fokker E.II tipindeki bu tayyare Ağustos'ta gelen yeni F11 numaralı Fokker E.III'le görevi paylaşmaya başlamıştı. Ancak bölüğün iki tayyarelik kuvveti uzun süre devam edemedi. Eylül ayı içinde, F4 artık onarılamaz duruma geldi ve kadrodan çıkarıldı. Böylece bölüğün tek tayyaresi olan F11, harekâtı yürütmek zorunda kaldı. 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nün sorumluluk alanı; boğaz bölgesi üzerinde harekât yapan İngiliz tayyarelerini önlemek ve keşif ve bombardıman harekâtı yapan Türk tayyarelerini himaye etmektir. Bu dönemde 2'nci Kanada bağlı tayyareler ile tayyare gemilerinden uçurulan deniz tayyareleri de bir

⁶⁷⁰ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 376.

⁶⁷¹ ADM137/366 98, Air Service Headquarters Mudros 7 July 1916, Weekly Operations Report No: 16, İmbros Air Station, s. 2

⁶⁷² Alman rasıtlardan Fischer'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-7

taraftan Çanakkale Boğaz ağı kesiminde keşif faaliyetine devam ederken bir yandan da bombardıman harekâtı icra ediyorlardı.⁶⁷³ Ağustos 1916'da Türk askeri havacılık teşkilatında yeni bir gelişme oldu.

Türk tarafında yeni tayyarelerin gelmesi ve havacıların sayısındaki artıştan sonra tayyare bölük ve müfrezelerinin sayısı da giderek artmıştı. Bundan dolayı, bazı ordularda birden fazla hava birliği vardı. Bu tayyare birlikleri, emrine girdikleri ordu kumandanlığıyla ayrı ayrı muhatap olduklarından bazı idari güçlükler ortaya çıkmıştı. Bu yüzden ordularda "*Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığı-Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığı*" kurulması düşünülmüş ve uygulamaya konuldu. 1916 Ağustos ayında, 5'nci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığı kuruldu ve idaresi Alman Rasit Binbaşı Schueler von Krieken'e verildi.⁶⁷⁴

İmroz'daki 2'nci Kanat'ın "C" Filosu tarafından günlük olarak devriye geziliyordu. Çanakkale Boğazı'nda normal miktarda küçük gemi gözlemlenmişti. 13 Ağustos'ta, ikisi "D" Filosu'na ait olan ve önceki gün İmroz'a uçurulan 5 tayyare tarafından Gelibolu'ya bir baskın düzenlendi. Saldırının birinci hedefi, hasatın öğütüleceği düşünülen un değirmenleriydi. Değirmenler, şehrin konut bölümüyle tamamen farklı bir hedef oluşturan bir dizi depo ile birlikte yer almaktaydı. Saldırı, değirmenler ve depoların çizgisi boyunca gece boyunca hem patlayıcı hem de yangın bombalarıyla gerçekleştirildi. Pilotlar; Filo Kumandanı R. Syth-Pigott D.S.O., Uçuş Teğmenleri C.E. Brisley, A.F.I. Jacob, E.P. Hardman ve Uçuş Asteğmen A.L. Haistall'di. Raporun devamında Osmanlı basınının her zamanki uygulamalarının aksine, henüz baskından bahsetmediği bildirilirken henüz verilen zarar hakkında bilgi de alınamamıştı.⁶⁷⁵

"C" Filosu tarafından 26 Ağustos'ta iki denizaltı devriyesi gerçekleştirildi. Uygun koşullar olduğunda üç gün boyunca, Çanakkale girişindeki İngiliz mayın tarlalarının keşifleri, Gözlemci olarak görev yapan ve faydalı bilgiler edinen H.M.S. "Angora"dan Teğmen Maxwell Scott ile gerçekleştirildi.⁶⁷⁶ Diğer taraftan Romanya Ağustos 1916'da İtilaf Devletleri yanında savaşa girmişti. Bunun üzerine Almanlar, Romanya hava kuvvetlerinin zayıflığını fark ederek, Bükreş ve diğer kasabalara yönelik bir bombalama saldırısı için 1

⁶⁷³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.332.

⁶⁷⁴ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.325.

⁶⁷⁵ ADM137/366.287, Naval Air Service Headquarters Mudros 18 August 1916, Weekly Operations Report No: 22, İmbros Air Station, s. 2

⁶⁷⁶ ADM137/366, Naval Air Service Headquarters Mudros 1 September 1916, Weekly Operations Report No: 24, İmbros Air Station, s. 4

Nolu Savaş Filosu'nu Bulgaristan'a gönderdi. Saldırıları gece gündüz yapıyordu.⁶⁷⁷ Eylül ayına gelindiğinde her iki taraf devriye uçuşları ve bombardımanları devam etti.

Çanakkale Boğazı, 2. Kanat'ın "C" Filosu tarafından günlük olarak devriye geziliyordu. 15 Eylül'de Çanakkale'de görülen yaklaşık 1500 tonluk bir vapur dışında, normal küçük gemilerden başka bir şey gözlemlenmedi. 10 Eylül'de, "River Clyde" gemisi civarında hareketlilik rapor edilmesi üzerine, uygun bir hedef bulmak için bir tayyare derhal harekete geçti. Ancak olağandışı bir hareketlilik gözlemlenmedi ve bomba saldırısı için uygun bir hedef de bulunamadı. 11 Eylül akşamı yapılan keşif sırasında, denize doğru ilerleyen bir yelkenli gemi gözlemlendi. Gemi, devriye gezen tayyareden Lewis makineli tüfek ateşiyle derhal saldırıya uğramış ve geri dönmeye zorlanmıştı. 12 Eylül'de bir Türk-Alman deniz tayyaresinin Bozcaada üzerinde uçtuğu ve bombalar attığı görüldü. Bu bilginin İmroz'da alınması üzerine, derhal bir avcı tayyaresi gönderilmiş, ancak deniz tayyaresinin izine rastlanmamıştı. 14 Eylül sabah ve akşam yapılan devriyeler, Nara ağları üzerinde küçük gemilerin faaliyetini bildirmişti. Aynı gün İngiliz mayın tarlasının keşfi ve uçaksavar talimi için uçuşlar gerçekleştirildi.⁶⁷⁸

Türk tarafında 14 Eylül saat 18.20'de tek satırlı bir kara tayyaresi Morto Limanı'na doğru gelmekte iken Türk topçu ateşiyle İmroz'a kaçırılmıştı.⁶⁷⁹ 18 Eylül 1916 saat 02.00'de Çıplak Adası'na bir baskın yapıldı. Yetmiş kadar tahmin olunan İngiliz askeriyle eşkiyadan oluşan bir kuvvetin üç saat devam eden müsademe neticesinde düşman on dört yelkenli ile firara mecbur olmuş ve bunlardan üç yelkenli Türk topçu ateşiyle mürettebatını tamamen uzaklaştırmıştı. Düşman on maktul bir miktar silah vesaire terk etmişti. Türk askerinden iki şehit vardı. Müfrezenin saat 10.30'da adadan dönüşünü müteakip bir düşman tayyaresi adaya otuz bomba attı.⁶⁸⁰ 19 Eylül 1916 saat 17.30'da İmroz'dan uçan bir kara tayyaresi Seddülbahir üzerinde dolaşmış ve Türk topçu ateşiyle İmroz'a kaçırılmış ve diğer bir tayyare de Arıburnu ve Anafartalar üzerinde dolaşıp tekrar İmroz'a gitmişti. 19 Eylül 1916 saat 18.20'de İmroz'dan gelen bir tayyare ise Seddülbahir üzerinde dolaşmış ve saat 22.40'ta bir torpido Çamobası'na tesirsiz birkaç mermi atmıştı. 20 Eylül 1916 saat 10.00'da Seddülbahir'e yaklaşmak isteyen bir torpido ateşle uzaklaştırıldı. 20 Eylül 1916 saat 07.00'de ve saat 13.15'te İmroz'dan gelip Seddülbahir

⁶⁷⁷ Jones, Vol.V. .a.ge.,s. 378.

⁶⁷⁸ ADM137/366, Naval Air Service Headquarters Mudros 15 September 1916, Weekly Operations Report No: 26, İmbros Air Station, s. 3

⁶⁷⁹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-17

⁶⁸⁰ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-9, 48-10

üzerinde dolaşmak isteyen bir tayyare Türk topçu ateşiyle İmroz'a kaçırıldı ve saat 17.00'de İmroz'dan uçan bir tayyare batı istikametine gitti.⁶⁸¹ 26 Eylül 1916 saat 06.00'da İmroz'dan geldiği görülen bir kara tayyaresi, Teke Burnu üzerlerinde dolaşmış ve saat 16.30'da İmroz'dan kalkan bir kara tayyaresinin kuzeye doğru gittiği bildirilmişti.⁶⁸²

"C" Filosu tarafından Çanakkale Boğazı'nın devriyesi de günlük olarak gerçekleştiriliyordu. 18 ve 19 Eylül'de bir torpidobotunun Çanakkale açıklarında yattığı bildirildi. Bu bot ertesi gün Soğanlı Dere açıklarında gözlemlendi. 19 ve 21 Eylül'de H.M.S. "Theseus" ile uçaksavar talimi için uçuşlar gerçekleştirildi. 20 Eylül'de Yeniköy – Kum Burnu bölgesinin fotoğrafik keşfi yapıldı. Ancak, 8529 numaralı 2 kişilik Nieuport tayyaresi İmroz'a iniş yaparken hafif hasar gördü. 21 Eylül'de yapılan keşifler, sabah Akbaş açıklarında yaklaşık 2000 tonluk bir vapur görüldü. Aynı gün, Helles açıklarında bir düşman denizaltısı olduğu rapor edilmesi üzerine, İmroz'dan iki bombardıman tayyaresi derhal havalandı. Bunlardan biri, hava meydanından ayrılırken tamamen parçalanmıştı ancak pilot sadece hafif yaralanmıştı. İkinci tayyare ise bir yağ izini takip ederek bir denizaltının periskopunu bir mesafede gözlemlemişti. Ancak denizaltı, tayyare hedef üzerine gelmeden önce dalış yapmış ve tekrar bulunamamıştı.⁶⁸³ İmroz'daki "C" Filosunun Eylül sonundaki kuvvesi şöyleydi: Hizmete hazır tayyare; 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout, 2 adet 2 kişilik Nieuport, 1 adet Henri Farman ve 2 adet B.E. 2c.s. bulunuyordu. 1 adet 2 kişilik Nieuport ve 1 adet B.E. 2c tayyaresi tamirde idi. 1 adet Nieuport 2 kişilik tayyaresi ise kurulumu yapılmamıştı. Filoda 3 pilot ve 2 rasit bulunuyordu.⁶⁸⁴

1916 Eylül sonunda, 1'inci Tayyare Bölüğü'nün kadrosunda ise faal olarak R15 numaralı Rumpler B.I. ve LVG3 numaralı LVGB.I. tipi iki tayyare bulunmaktaydı. Rasit Teğmen Fischer bölük kumandanydı. Pilotlar; Üsteğmen Fünfhausen, Teğmen Milenz'di. Rasıtlar; Teğmen Klingebiel ve Teğmen Berghausen'di. Bu tarihte 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nde ise sadece F11 Fokker E.III av tayyaresi vardı. Üsteğmen Croneiss bölük kumandanydı. Pilotlar; Teğmen Emil Meinecke (Teğmen Croneiss'in kardeşi) ve

⁶⁸¹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-12

⁶⁸² ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-17

⁶⁸³ ADM137/366, Naval Air Service Headquarters Mudros 22 September 1916, Weekly Operations Report No: 27, İmbros Air Station, s. 3

⁶⁸⁴ ADM137/366, Enclosure "A"... Disposition and State of Air Craft, İmbros Air Station "C" Flight, s. 1

Teğmen Theo Croneiss vardı. Bu pilotlar 25 Eylül'den itibaren, F11 av tayyaresi ile devamlı olarak devriye ve himaye görevi icra etmek üzere uçuşa çıkmaktaydı.⁶⁸⁵

İmroz'daki "C" Filosu tarafından Ekim ayında da deniz devriye uçuşları gerçekleştirildi. 5 Ekim'de akşam devriyesi sırasında bir düşman tayyaresi görüldü ve kovalanan tayyarenin inişe geçtiği ve Çanakkale güneyindeki hava meydanına döndüğü görüldü. 6 Ekim'de Morto Koyu'nda yaklaşık 1000 tonluk bir vapur görüldü. Aynı gün Helles açıklarında bir Türk-Alman tayyaresinin varlığı bildirilmişti. Fakat takip için gönderilen av tayyaresi hiçbir ize rastlamadı. 8, 10 ve 12 Ekim'de Tavşan Adası gözetleme noktası tarafından düşman gemilerinin Boğaz'dan aşağıya doğru ilerlediği bildirildi. Av ve bombardıman tayyareleri gönderildi fakat her zamanki gibi küçük tekneler görüldü.⁶⁸⁶ Çanakkale Boğazı'nın günlük devriyesi "C" Filosu tarafından sürdürülüyordu. 13 Ekim'de Boğaz'dan Gelibolu'ya doğru ilerleyen 2500 tonluk bir vapur ve her zamanki küçük tekneler dışında hiçbir şey görülmedi. 13 Ekim sabah devriyesinde Çanakkale'ye ve oradaki gemi trafiği üzerine bombalar atıldı. 14 Ekim'de iki av tayyaresi, Mondros'tan döndüğü bildirilen bir düşman tayyaresini engellemek için Bozcaada üzerinde devriye gezdi fakat onu göremedi. Mondros Hava Gemisi İstasyonunda H.M.S. Theseus ve HMS Raglan ile 13 ve 18 Ekim'de uçaksavar tatbikat uçuşları yapıldı.⁶⁸⁷

Bu sıralarda Romanya, İtilaf Devletlerinden yardım istemek zorunda kaldı. Donanma, Doğu Akdeniz'den bir hava müfrezesi göndermeyi kabul etti ve 25 Ekim'de üç adet iki kişilik Nieuport ve iki adet Henri Farman, İmroz'dan Balkan dağları üzerinden Bükreş'e 300 mil küsurluk bir yolculuğa çıktı. Tüm pilotlar bir fırtınada yol almak zorundaydı. Biri 6 saatlik bir uçuştan sonra hedefine ulaştı ve pusulası işe yaramayan diğeri ise Rusya'ya indi. Geriye kalan üç pilot Bükreş yakınlarına indi ve daha sonra hedeflerine karadan veya havadan devam etti. Kasım ayında tayyareler için yapılan bir başka çağrının sonucunda, Amirallik yirmi adet Sopwith'ten oluşan bir filo göndermeye karar verdi. Bu arada, 21 Kasım'da İmroz'dan Bükreş'e üç Nieuport ve bir Henri Farman daha gönderildi ve herhangi bir sorun yaşanmadan ulaştı. Ancak, Kasım ayının sonuna doğru Almanlar Romanya'yı ele geçirmiş ve Bükreş kapılarına dayanmışlardı. Bu nedenle Romanya'da

⁶⁸⁵ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.333-334

⁶⁸⁶ ADM137/367 117, Naval Air Service Headquarters Mudros, 13 October 1916, Weekly Operations Report No: 30, İmbros Air Station, s. 5

⁶⁸⁷ ADM137/367 117, Naval Air Service Headquarters Mudros, 20 October 1916, Weekly Operations Report No: 31, İmbros Air Station, s. 4

hizmet verecek bir Sopwith filosunun organizasyonu terk edildi ve Doğu Akdeniz'den başka bir deniz tayyaresi gönderilmedi.⁶⁸⁸

Türk tarafında Kasım başlarında subay noksanlığından dolayı 1'inci ve 6'ncı Bölüklerin idaresi birleştirildi. 6'ncı Tayyare Bölük kumandanı Üsteğmen Croneiss, 1'inci Tayyare Bölüğüne de bakmaya başladı. Rasit Teğmen Fischer kumandayı devretmiş ve artık uçuşlara katılabilme olanağı bulmuştu.⁶⁸⁹ Çanakkale 1'inci Tayyare Bölüğü 7 Kasım 1916'da İmroz Adası'na keşif uçuşu gerçekleştirdi. Tayyareci Başçavuş Dobberstein,⁶⁹⁰ Rasit Asteğmen Klingebiel Efendi Saat 06.35'te uçuşa başladı. 2250 metre irtifa ile 196 km mesafe kat etti. Tayyarenin inişi Saat 08.30 olup uçuş süresi 1 saat 28 dakika idi. İmroz'da sükûnet olduğu görülmüş ve Çanakkale'ye iniş yapılmıştı.⁶⁹¹ 9 Kasım 1916'da da 1'inci Tayyare Bölüğü İmroz Adası'na keşif uçuşu icra etti. Tayyareci Başçavuş Dobberstein ve Rasit Asteğmen Klingebiel Efendi saat 06.50 'de uçuşa başladı. 2200 metre irtifa ile 155 km mesafe kat etti. Tayyarenin inişi saat 07.45 olup uçuş süresi 1 saat 40 dakika idi. Hava sisli olduğundan fotoğraf almak mümkün olamamıştı.⁶⁹² 1'inci Tayyare Bölüğü 12 Kasım 1916'da yine İmroz Adası'na keşif uçuşu gerçekleştirdi. Tayyareci Başçavuş Dobberstein, Rasit Asteğmen Klingebiel Efendi saat 07.00'de uçuş başladı. 2600 metre irtifa ile 196 km mesafe kat etti. Tayyarenin inişi saat 08.21 olup uçuş süresi 1 saat 21 dakika idi. Rasit Asteğmen Klingebiel Efendi İmroz Adası'nda İngilizlerin tayyare meydanı zan olunan mahalin fotoğrafını aldı.⁶⁹³ Aynı gün Adalar ve Saros Körfezi'ne keşif uçuşu, Tayyareci Başçavuş Dobberstein ve Rasit Asteğmen Klingebiel Efendi tarafından saat 09.50'de icra edildi. 1550 metre irtifa ile 120 km mesafe kat edildi. Tayyarenin iniş saati 11.10 olup uçuş süresi 1 saat 20 dakika idi. Keşif sırasında bulutların üstünde 1550 metre irtifada uçuştan sonra bulutların altından uçulmuş ve Klingebiel Efendi, 900 metre irtifadan adaların en büyüğünün fotoğrafını almış ve ancak İtilaf gemileri görülmemişti.⁶⁹⁴

Bu dönemde Alman Deniz Tayyare Birliği de Limni Adası gibi uzak yerlere keşif uçuşları icra ediyordu. Deniz tayyareleri Limni, İmroz ve Bozcaada'ya düzenledikleri keşif uçuşları

⁶⁸⁸ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 378-379.

⁶⁸⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.385

⁶⁹⁰ Alman tayyarecilerinden Dobberstein'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-5

⁶⁹¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-1

⁶⁹² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-1

⁶⁹³ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-1

⁶⁹⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-1

sırasında İtilaf deniz kuvvetleri, ordugâhları ve tayyare meydanları ve tayyare birlikleriyle ilgili malumatlar edinmişlerdi. Limni Adası'nın Mondros Körfezi'nde 2 kruvazör, 5 zırhlı, 6 nakliye gemisi, 5 hastane gemisi ve 12 küçük gemi ile çok sayıda yelkenli ile denizaltıların bulunduğunu tespit etmişlerdi. Ayrıca civardaki hava meydanında 4 tayyare hangarının ve bir balon istasyonunun varlığını saptamışlardı. Uçuş sırasında uygun hedeflere bomba taarruzları da icra edilmişti.⁶⁹⁵

16 Aralık 1916'da 1'inci Tayyare Bölüğü İmroz'a keşif uçuşu icra etti. Tayyareci Başçavuş Dobberstein, Rasit Asteğmen Klingebiel Efendi Saat 09.10'de uçuş başladı. 1500 metre irtifa ile 88 km mesafe kat etti. Tayyarenin inişi saat 09.59 olup uçuş süresi 49 dakika idi. Havada bulutlar arttığından bulutların arasında bocalanmış İmroz'a gidilememiş, Çanakkale'ye dönülmüştü. Aynı gün Bölük tarafından İmroz'a ikinci bir keşif uçuşu gerçekleştirildi. Tayyareci Başçavuş Dobberstein, Rasit Asteğmen Klingebiel Efendi saat 11.00'de uçuşa başladı. 1950 metre irtifa ile 142 km mesafe kat etti. Tayyarenin iniş saati 12.23 olup uçuş süresi 1 saat 23 dakika idi. Çanakkale Fokker Tayyare Meydanı'nda uçuşa başlanmış, İngilizlerin gemi faaliyeti gözlemlenerek Mavro Adası'nın güneydoğusunda 3 büyük hangarın mevcudiyeti Klingebiel Efendi tarafından tespit edilmişti.⁶⁹⁶

İmroz'da bulunan "C" Filosu tarafından 26 Aralık'ta 1916'da Galata Hava Meydanı'na yapılan saldırı, 2 Nieuport 3 kişilik tayyare tarafından eşlik edilen 3 Henri Farman ve bir B.E.2c ile gerçekleştirildi. Bombalar 6900, 7000 ve 9000 feet yüksekliklerden atıldı. 65 librelilik bir bomba, hava meydanının kuzeyindeki orta hangardan yaklaşık 10 metre uzakta patladı. Hangarın önemli ölçüde zarar gördüğü görüldü. Aynı hangardan başka bir bomba ise 20 metre uzakta patladı. İki adet 100 librelilik, iki adet 65 librelilik bomba ise hava meydanının kuzeybatısındaki bir grup kulübe ve yapı arasına düştü. Bunlar muhtemelen yaşam alanları ve depo binalarıydı. Bu kulübelerin ve yapıların güneybatısında bulunan küçük bir kulübeye bir adet 100 librelilik bomba doğrudan isabet etti. Diğer bombalar kalan hangarların yakınına düştü.⁶⁹⁷ Türk tarafı bu saldırıda yaklaşık 30 bomba atıldığını belirtiyordu.

⁶⁹⁵ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 384.

⁶⁹⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-2

⁶⁹⁷ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 5 January 1917, Weekly Operations Report No: 42, İmbros Air Station, s.2-3.

28 Aralık 1916'da 5'inci Ordu'nun Başkumandanlık Vekâletine gönderdiği yazı, İtilaf Devletlerinin alışılmadık bir faaliyet içerisinde olabileceği endişesini taşıyordu. Buna göre, son günlerde yine İmroz'a yapılan nakliyatın hızlanması ve Enez sahilinde görülen torpido ve torpil arama gemilerinin görülmesi, İtilaf Devletleri tarafından alışılmadık bir faaliyetin olabileceğini ortaya koymuştu. Hatta İtilaf tayyarelerinin Galata'da Hava Meydanı'na 30 kadar bomba atması da bu faaliyetin, tayyarelerimiz tarafından keşfini engellemek olduğuna şüphe bırakmamaktaydı. Bu yüzden İmroz'un her bir tarafının esaslı bir tarzda keşfedilmesi için Çanakkale Grubu'na yapılan tebligata cevaben adaların dikkatlice keşfi tayyarelere emredilmesine rağmen yapılamadığı bildirilmişti. Ayrıca İtilaf tayyarelerinin bombalarından, tayyarelerden birisinin de harap olması dolayısıyla bu keşfin kalan tayyarelerle yapılması beklendiği bildirilmişti.⁶⁹⁸ Boğaza yakın adaların özellikle İmroz'un etrafıca keşfi meselesi önem arz ettiğinden Aralık sonunda bölüklere takviye geldiği anlaşılmaktadır.

1'inci Tayyare Bölüğü ile 6'ncı Harp Tayyare Bölüğüne takviyeler geldi. Aralık sonunda 1'inci Tayyare Bölüğünün genel kuvvesine göre bölük kumandanı Pilot Üsteğmen Croneiss'di. Pilotlar; Başçavuş Dobberstein, Çavuş Pomerich'ti. Rasıtlar; Yüzbaşı Karl Kettembeil, Teğmen İbrahim Nafiz, Teğmen Fischer, Teğmen Berghausen, Teğmen Klingbeil idi. Tayyareleri LVG B.I LVG3, Rumpler B.I. R15, Albatros C.III AK24 AK38 AK39 AK41 idi. 6'ncı Harp Tayyare Bölüğünün kumandanı ise Pilot Üsteğmen Croneiss'di. Pilotları; Teğmen Theo Croneiss, Teğmen Emil Meinecke idi. Tayyareleri Fokker E.III F9 F11'di.⁶⁹⁹

1917 yılı başlarında, Çanakkale boğazı ve Kuzey Ege çevresindeki hava faaliyeti artmaya başladı. İngiliz Krallık Donanma Hava Servisine bağlı bulunan 2'nci Kanat, Limni ve İmroz hava meydanlarını kullanmaya devam etmiş hatta tayyare ve personel bakımından takviye görmüştü. Özellikle av tayyarelerinin sayıları artırılmış ve daha yeni tipler gönderilmişti. 2'nci Kanada Çanakkale Boğazı'na giriş ve çıkış yapan Alman denizaltılarına karşı devriye ve karakol vazifesi verilmişti. Ayrıca monitörlerin yaptıkları kara bombardımanlarında ateş tanzim ve idaresi, Boğaz çevresinde keşif ve gözetleme, belirlenen hedeflere bombardıman ile Türk ve Alman tayyarelerinin yaptıkları uçuşları önleme vazifesi de verilmişti. 2'nci Kanadın Boğaz çevresindeki uçuşlarında, artık av

⁶⁹⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 7-6

⁶⁹⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s. 385-386.

tayyarelerinin himayesine ihtiyaç duyuluyordu. Zira İngilizler, 6'ncı Harp Tayyare Bölüğüne mensup Fokker tayyarelerinden korkmuşlardı. Osmanlı Başkumandanlık Karargâhı bu dönemde Çanakkale Boğazı çevresine yeni bir çıkarma hareketinin icra edilmesinden kuşkulanıyordu. Bu yüzden Limni ve İmroz'a sık sık keşif uçuşları düzenlenerek ordugâhları gözlenmekte, muhtemel bir askeri yığınak tespitine çalışılmakta ve gemi sayıları ile nitelikleri öğrenilmekteydi. Aslında İngilizlerin planında, bir çıkarma olasılığını gündemde tutmaya çalışmak vardı. Bu kuşku ile Osmanlı Başkumandanlığı Çanakkale boğazı çevresinde, büyük kuvvetler tutmaya devam edecek ve bu kuvvetleri diğer cephelere gönderemeyecekti. Netice itibariyle 1'inci ve 5'inci Ordulardan teşkil edilen bir grup kuvvet, Çanakkale Boğazı ve çevresi ile Ege kıyılarında olası bir çıkarmaya karşı devamlı olarak bekletilmişti.⁷⁰⁰

1917'de İtilaf Devletlerinin Ege'deki hava harekâtı görevleri şu şekildeydi: Türk-Alman filosunun olası hareketlerini tespit etmek için Çanakkale Boğazı'nı gözetlemek, Türk-Alman tayyarelerinin İngiliz filosu üslerini ve gemilerin hareketlerini araştırmasını engellemek, Marmara ve Boğaz'a uzun mesafeli keşif yapmak, Türkiye ve Bulgaristan'daki askeri hedeflere bombalama saldırıları yapmak, Makedonya'daki ordunun sağ kanadında faaliyet ve denizaltı karşıtı devriyeler icra etmektir. Bu kapsamlı harekât için 1 Şubat 1917'de Doğu Akdeniz'de toplam 57 uçuş subayı, 78 tayyare, 29 deniz tayyaresi ve 5 adet S.S. tipi hava gemisi vardı. Bu güç şu birlikler arasında dağıtılmıştı: Taşoz'daki "A" Filosu ve Stavros'daki "D" Filosu, Güney Bulgaristan ve Aşağı Struma'daki keşif ve bombalama operasyonlarından sorumluydu; İmroz'daki "C" Filosu, Gelibolu Yarımadası, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul demiryolunun keşif ve bombalanması içindi. Midilli Adası'nda Thermi'deki "B" Filosu, İzmir ve Ayvalık bölgelerinin denizaltı karşıtı devriyeleri ve Bandırma-İzmir demiryolunun ve diğer iletişimlerin keşif ve bombalanması içindi. Hava kumandanlığının geri kalanı, Mondros'taki depo ve üs, Kassandra'daki S.S. hava gemisi istasyonu, deniz tayyare taşıyıcısı Empress'i ve depo gemisi Ark Royal'ı içeriyordu.⁷⁰¹ 1917 başlarında İtilaf Devletlerinin adalardaki hava gücü yapılanması bu şekilde iken Türk-Alman tarafında Kuzey Ege'de faaliyet gösteren 1'inci ve 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü ile Alman Deniz Tayyare Birliği bulunuyordu.

⁷⁰⁰ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-III (1917 Yılı)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s. 10

⁷⁰¹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 398-399.

Yüzbaşı Croneiss'in kumandasında 1'inci Tayyare Bölüğü ile birlikte bir grup oluşturan 6'ncı Tayyare Bölüğünün elinde, Fokker E.III tipi iki adet av tayyaresi vardı. Bunlarla 1'inci Bölüğün uçuşlarında himaye ve koruma vazifesi ve İngiliz tayyarelerinin harekâtında ise önleme vazifesi yapmaktaydı. Önleme vazifesi için devamlı devriye uçuşları düzenlenirken İngiliz tayyareleri ile hava muharebesine giriliyordu. İngilizler çoğu zaman muharebeye girmekten kaçınarak, sahayı terk ediyorlardı. 2 Ocak'ta Teğmen Meinecke, F11 numaralı Fokker'la iki uçuş yaptı. Sabahki uçuşunu 1500 metre irtifadan yaptı. Öğleden sonra ise 2700 metre irtifadan devriye vazifesini gerçekleştirdi. Öğleden sonraki uçuшта, Kilya ile Seddülbahir arasında 2 İngiliz tayyaresine rastladı ve hemen bunlara taarruz etti. Ancak İngilizler muharebeden kaçındı ve İmroz istikametinde uzaklaştı.⁷⁰²

İmroz'daki "C" Filosu, bilindiği üzere Gelibolu Yarımadası, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul demiryolunun keşif ve bombalanma vazifesine devam ediyordu.⁷⁰³ "C" Filosu, 30 Aralık 1916 ve 1, 2, 3 ve 4 Ocak 1917 tarihlerinde Çanakkale'ye uçuşlar yaptı. 1 ve 2 Ocak tarihlerinde Kepez Burnu açıklarında bir torpidobotu dışında ve normal sefer yapan gemiler dışında herhangi bir şey gözlemlenmedi. 30 Aralık'ta, iki gün önce Bozcaada'yı bombalayan silahları tespit etmek amacıyla Beşige Körfezi üzerinde iki keşif uçuşu gerçekleştirildi. Kıyı şeridi ve Odunluk Deresi'nde birkaç mevzii tespit edildi, ancak 2000 feet'ten kapsamlı bir arama yapılmış olmasına rağmen hiçbir silah gözlemlenmedi. Bozcaada Hava Meydanı'nın Asya kıyısını gözetlemek ve düşman tayyarelerini yakalamak için ileri bir üs olarak kullanılması amacıyla, 2 Ocak'ta bir tayyare Bozcaada'ya gönderilmişti. Hava meydanı kötü durumda olduğundan mevcut haliyle Bristol veya Nieuport tayyaresine uygun olmadığı tespit edildi. Aynı gün gerçekleştirilen Asya kıyısı keşif uçuşu sırasında, Kumburnu yakınlarında kamp hâlinde askerler gözlemlendi ve üç adet 69 librelilik bomba ile saldırıda bulunuldu. 3 Ocak'ta, Galata Hava Meydanı ve güvenilir bir kaynaktan denizaltı üssü ve tedarik deposu olduğu bildirilen Lapseki Limanı'na baskınlar düzenlendi. Galata Hava Meydanı'na üç ağır ve dört 16 librelilik bomba, Lapseki'ye ise bir 100 librelilik ve yedi 69 librelilik bomba atıldı. Bu operasyonların ayrıntılı bilgileri alınmamakla birlikte sinyalli bir raporda, Lapseki'deki

⁷⁰² Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 14

⁷⁰³ Jones, Vol.V. a..ge.,s. 398

iskeleye, depolara ve gemilere doğrudan isabetler yapıldığı ve iskele ile bir teknenin tamamen yıkıldığı belirtildi.⁷⁰⁴

“C” Filosunun Ocak 1917 başındaki kuvve durumu ise şöyleydi: Hizmete hazır tayyareler 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout, 2 adet 2 kişilik Nieuport, 2 adet Henri Farman ve 1 adet B.E.2c bulunuyordu. Tamirde olan tayyareler, 1 adet 2 kişilik Nieuport, 1 adet B.E. 2c, ve 2 adet Henri Farman’dı. Filoda 7 pilot, 2 rasıt bulunuyordu. Mondros’taki Marsh Hava Meydanı’nda vaziyet şöyleydi: Hizmete hazır olarak; 1 H. Farman, 1 B.E.2c, 1 Sopwith Strutter tayyareleri bulunuyordu. Tamirde bulunan tayyareler ise 1 Sopwith Strutter, 2 Nieuport 2 kişilik, 1 Short (200 HP) kara aracı vardı. 11 pilot mevcuttu.⁷⁰⁵

Diğer tarafta 6 Ocak günü 1’inci Tayyare Bölüğüne mensup Pilot Astsubay Dobberstein ve Rasıt Teğmen İbrahim Nafiz Beyler İmroz ve Bozcaada’yı keşfe çıktılar. 2000 metre irtifadan yapılan uçuşta İmroz’un Kefalo Körfezi’nde 2 muhrip, 1 monitör ve 1 balıkçı gemisi görüldü. Körfezde kıyıya yakın kurulmuş 20 çadır vardı. Hava meydanında ise hangarın önünde çift satırlı bir tayyare bulunmaktaydı. 10-15 Ocak arasında hava kapalı ve yağışlı olduğu için uçuş yapılamadı. 16 Ocak’ta, Pilot Yüzbaşı Croneiss bir keşif uçuşuna çıktı. 17-23 Ocak arasında havalar tekrar bozulduğu için uçuşlar durduruldu. 24 Ocak günü Pilot Dobberstein, Rasıt Üsteğmen Muhsin Bey’le birlikte keşfe çıktı. 25 Ocak günü yeni bir keşif uçuşu yapıldı. 26 Ocak’ta hava sağanak şeklinde yağışlı olduğundan uçuş yapılamadı. Yüzbaşı Croneiss, Rasıt Üsteğmen Pfannenstiel⁷⁰⁶ ile birlikte 28 Ocak günü uçuşa çıktı.⁷⁰⁷

“C” Filosu da kötü hava koşulları nedeniyle, Çanakkale’nin keşfini sadece 27 ve 28 Ocak’ta gerçekleştirebildi. 28 Ocak’ta, yaklaşık 400-500 tonluk dört ticaret gemisi Çanakkale’de görüldü. 27 Ocak’ta, bir hafta önce tayyareler tarafından yeri tespit edilen Kepez’in güneybatısında olduğu zannedilen hava meydanına, üç keşif tayyaresi eşliğinde iki B.E.2c ve bir H.F. (Henri Farman) tarafından bir baskın düzenlendi. Beş adet 65 librelik ve on adet 16 librelik bomba atıldı. Asteğmen J. R.S. Devlin ve rasıt E.R. Snow

⁷⁰⁴ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 5 January 1917, Weekly Operations Report No: 42, İmros Air Station, s. 2-3.

⁷⁰⁵ ADM137, Enclosure “A” to Weekly Operation Report No. 42, Disposition and State of Air Craft, İmros Air Station “C” Flight, s. 1-2

⁷⁰⁶ Alman rasıtlardan Pfannensteil’in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-8

⁷⁰⁷ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 12

R.N. tarafından 5000 feet yükseklikten atılan üç adet 65 librelik bombanın ikisini bir grup çadıra düşürerek tamamen imha etti. Bu varsayılan hava meydanı yakınlardaki başka bir ordugâh, Erenköy ve Kumkale'nin fotoğrafları çekildi.⁷⁰⁸ İtilaf Devletlerinin Kepez güneybatısında olduğunu varsaydıkları hava meydanı, Erenköy meydanıdır.

27 Ocak'ta "C" Filosu tarafından gerçekleştirilen bu saldırı sırasında, 6'ncı Tayyare Bölüğüne mensup Meinecke ve Croneiss tarafından kullanılan F9 ve F11 numaralı av tayyaresiyle hava muharebesine tutuşulmuştu. Türk kaynaklarında B.E.2c modeli bir İngiliz tayyaresinin hasara uğratıldığı ve muhtemelen denize düştüğü bilgisi verilmektedir.⁷⁰⁹ İngiliz Deniz Hava Servisi Karargâhına ait haftalık raporlarda mevcut şu malumat ise Türk kaynağında tayyarelerin akıbetine dair verilen bilgi ile örtüşmemektedir. Buna göre, *"bu saldırı sırasında Teğmen A. Maitland Heriot, bir B.E.2c uçururken, düşman bir tek kanatlı tayyare (Fokker veya muhtemelen Halberstadt) tarafından saldırıya uğradı. Üç saldırı gerçekleştirildi, biri 700 fit ve ikisi 4000 fit yükseklikteydi. Her seferinde Teğmen Heriot, düşman makinesinin altından geçerek, rakibinin silahını kendisine doğrultmasını engelledi. Kendisi makineli tüfeği yoktu ve düşman 100 yard'dan daha yakın yaklaşmadığı için otomatik tabancasını kullanamadı, ancak düşman B.E.'nin arkasında daireler çizerek yükseklik kazanarak saldırılarını gerçekleştirdi. Üçüncü girişimden sonra düşman makinesi saldırıyı kesti ve B.E. İmroz'a döndü."* Bu malumatta B.E modeli tayyareye herhangi bir hasar verildiği bilgisi yoktu. İmroz "C" Filosu raporunun devamında, 30 Ocak tarihli İstanbul telsiz yayınında verilen şu raporu ilginç bulmuştu: *"Çanakkale'de 27'sinde, pilotumuz Teğmen Meinecke, 6 düşman makinesiyle bir hava muharebesi sırasında bir düşman iki katlı tayyaresi düşürdü. Tayyare bizim elimizde."*⁷¹⁰

Türk tarafının telsiz yayınına bakılırsa, bu hava muharebesinde 2 adet B.E.2c'den biri hasara uğratılarak düşürülmüş ve hatta Türklerin eline geçmişti. Fakat İngiliz hava servisinin raporuna göre B.E.2 c tayyaresi İmroz'a dönmüştü. Ocak 1917 başında İmroz "C" Filosunun kuvvesinde 1 adet 1 B.E.2c hizmete hazır iken 1 adet 1 B.E.2c de tamirde görünüyordu. 27 Ocak'ta iki B.E.2c hava muharebesine katıldığına göre, tamirde olan 1

⁷⁰⁸ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 2 February 1917, Weekly Operations Report No: 46, İmbros Air Station, s. 2

⁷⁰⁹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 307; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 15

⁷¹⁰ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 2 February 1917, Weekly Operations Report No: 46, İmbros Air Station, s. 3

adet B.E.2c hizmete hazır hale getirilmiş olması muhtemeldi. Bu durumu Şubat 1917 başında İmroz C Filosu kuvvesinden anlayabiliyoruz.

“C” Filosunun Şubat 1917 başındaki kuvve durumuna göre, hizmete hazır tayyareler 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout, 2 adet B.E.2c., 2 adet 2 kişilik Nieuport, 2 adet Henri Farman bulunuyordu. Tamirde sadece 1 adet 2 kişilik Nieuport vardı. Filoda 7 pilot, 5 rasit bulunuyordu.⁷¹¹ Şubat ayı kuvvesinde 2 adet B.E.2c'nin varlığı bizlere 27 Ocak'taki hava muharebesinde Türkler tarafından düşürüldüğü belirtilen tayyarenin B.E.2c değil de saldırıya katılan diğer tayyarelerden biri olduğunu düşündürmektedir.

Alman Deniz Tayyare Birliğinin 4 Şubat günü gerçekleştirdiği uçuş görevinde Limni adası ve çevresi keşfedildi. Bu keşifte, Mondros Körfezi'nde 25 İngiliz gemisi, 1 balon hangarı ile hava alanında 3 tayyare görülmüştü. 13 ve 14 Şubat'ta da uçuşlara devam edilerek denizde mayın araması yapıldı. İngiliz denizaltılarına karşı devriye ve karakol uçuşları da devam ediyordu. İtilaf su üstü gemilerinin faaliyetlerini gözetlemek için Saros Körfezi'nden Dedeağaç'a kadar kesim, uçuş sahası kapsamına alındı. İskeçe'de tesis edilen Alman Deniz Tayyare İstasyonu ile işbirliği içerisine girildi. 15 ve 18 Şubat'ta deniz tayyarelerinin uçuşları devam etti. 26 Şubat'ta Limni adasına icra edilen keşif uçuşu sonrası dönüş yolunda, İngiliz av tayyarelerinin taarruzuna uğradı. 894 numaralı Rumpler 6B1 deniz av tayyaresi pilotu Astsubay Schubert, çift satırlı bir İngiliz av tayyaresi ile hava muharebesine tutuştu ve bu tayyareyi vurarak, Limni ve İmroz arasında, Ege denizine düşürdü.⁷¹²

1'inci ve 6'ncı Tayyare Bölük Kumandanı Yüzbaşı Croneiss 12 Şubat 1917'de bazı meselelerin halli için Fokker Tayyare Meydanında bizzat bulunduğu sırada saat sabah 08.00'de Çanakkale istikametinde dört İtilaf tayyaresi bulunduğu dair malumat gelmişti. Bunun üzerine Teğmen Meinecke hemen uçuştu. Dardanos istikameti üzerinde evvela bir çift satırlı “Farman” düşman tayyaresine taarruz etti. Birkaç mermiden sonra Farman tayyaresi İmroz istikametine yetişebilmek için evvela bir süzülme uçuşuna daha sonra da oldukça düzgün surette uçuşa geçtiğini görmüştü. Fakat bu tayyare, Fokker tayyaresi tarafından yolunun kesildiğini görünce hemen dönmeye başlayarak Dardanos

⁷¹¹ ADM137,Enclosure “A” to Weekly Operation Report No. 46, Disposition and State of Air Craft, İmbros Air Station, s. 1.

⁷¹² Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 11

İstihkâmı meydanına indi ve kendisini takip eden Fokker mütemadiyen ateşe devam ediyordu. Tayyare mürettebatı ile bir makineli tüfek ve üç büyük bomba Türklerin eline geçti. Croneiss, bu hava muharebesini sonuna kadar bizzat takip ve müşahade etmişti. Teğmen Meinecke Efendi'nin galibiyetini teferruatına varıncaya kadar görmüş ve tayyare aşağıya indiğinde atına binerek bizzat iniş mahaline kadar gitmişti.⁷¹³ Bu durumda İtilaf Devletlerinin tayyare kuvvesinden bir Henri Farman eksilmiş oluyordu.

Tayyareci Teğmen Meinecke tarafından 3 Mart 1917'de Galata'dan bildirilen bu hadise şöyle gelişmişti:

“12 Şubat 1917 sabah saat 07.30'da dört düşman tayyaresinin Yeniköy üzerinde uçtuğunu bana bildirdiler. Derhal Fokker'e binerek üç bin metre irtifada ve Kilya istikametinde uçmakta iken birden bire Anadolu tarafından ve Çanakkale istikametinde düşman tayyarelerinin geldiğini gördüm. Bu tayyarelerin yollarını kesmek için derhal Dardanos istikametine yöneldim. İlk önce önüme tesadüf eden düşman tayyaresine taarruz etmek fikrinde isem de bu tayyarenin üst kanadında dört köşe siyah Türk tayyare işaretini aynen gördüm ve bombaları dahi aynı bizim tayyareler gibi idi. Gördüklerimi daha iyi bir surette tayin etmek için bu tayyarelere daha ziyade yaklaştım ve bu tayyarede müteharrik motor olduğunu gördüm. Halbuki bizim çift satırlı tayyarelerde bu sistem motor olmadığından ve tayyarenin şeklinden de İngiliz tayyaresi olduğuna kanaat ettim. Akabinde düşmana ateş açtım ve düşman tarafından çift namlulu bir makineli tüfek ile şiddetli surette mukabele gördüm. Bu esnada altımda diğer bir düşman tayyaresi daha gördüm ve bu tayyare bana daha iyi hedef teşkil ettiğinden istifade ederek derhal bur tayyareye taarruz ettim ve tayyarenin üstünde bulunduğum müddetçe dört beş mermi attıktan sonra motor mahalinden bir duman sütunu çıktı ve onu müteakip motor da durdu. Düşman tayyaresi süzülme bir uçuşla Saros Körfezi istikameti üzerine yöneldi ise de ben yolu kesip bu tayyareyi bizim araziye inmeye mecbur ettim ve devirdiğim bu tayyare bir makineli tüfek hamil “Henri Farman” 27 numara sistemindeydi. Tayyarede her biri 65 litrelik üç adet bomba bulunuyordu ve tayyarede altı isabet görülmüştü.”⁷¹⁴

Bu hadiseyle ilgili tüm ayrıntılar 20 Şubat 1917'de Yüzbaşı Croneiss tarafından Umuru Havaiye Müfettişi Binbaşı Serno'ya takdim edildi. Buna göre Yüzbaşı Croneiss, Dardanos'a inmeye mecbur edilen Farman tayyaresinin, kendisi atına binip yetişinceye kadar alevler içinde kaldığını, bu tayyarenin mürettebatının oradaki istihkâm askeri tarafından esir edildiğini belirtmektedir. Tayyareden çıkarılan malzemelerle birlikte iki İngiliz esiri, Fokker istasyonuna nakil ve daha sonra Çanakkale Grup Kumandanlığına teslim edilmişti. Yüzbaşı Croneiss'in ifadesine göre, Henri Farman tayyaresinin 3021 ve

⁷¹³ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-5

⁷¹⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-5

27 numara sistemindeydi. Pilotu Teğmen Herbert⁷¹⁵ ve rasıdı Teğmen Johnson'du.⁷¹⁶ Bunların ikisi de İmroz Adası'nda Kaptan Kirchan'ın emri altında bulunan İngiliz tayyare kıtaatına mensup olduklarını beyan etmişlerdi. Bunların sorgularından anlaşıldığına göre İmroz Adası'nda bulunan İngiliz tayyareleri, Farman, Baby, Nieuport, Bristol, Mauran siteminde olan tayyarelerdi. Ancak miktarları hakkında henüz bir malumat vermemişlerdi. Saros Körfezi'nde görünen denizaltıya bomba ile taarruz etmek ve batırmak vazifesini almışlardı. Fakat bir denizaltı bulamamışlar ve bombalarını Dardanos üzerine atmaya karar verdikleri sırada Fokker'la karşılaşmışlar ve taarruza uğramışlardı. Yüzbaşı Croneiss her ne kadar esirler böyle söylemeler de asıl amaçlarının Fokker Tayyare İstasyonunu araştırmak olduğunu anlamıştı. Zira Teğmen Jonson'un üzerinde Fokker Tayyare İstasyonunun gerçek mevkiini "F" işaretiyle gösterir bir harita çıkmıştı. Hatta "F" harfinin altında birde "?" işareti görülmüştü. Zaten 3000 metre irtifada denizaltı görülemezdi. Tayyareci Herbert zaten Fokker Tayyare İstasyonunu aramak amacıyla geldiklerini itiraf etmiş ve bu tayyare istasyonunun düşman tarafından halen keşif olunmadığını ve Çanakkale'nin etrafında bulunabileceği zannında olduklarını söylemişti.⁷¹⁷ Bu hadisede İngiliz tayyarelerinin dört köşe siyah Türk tayyare işaretini kullanmaları, hedef şaşırtmak için olsa gerekti. Üstelik Teğmen Meinecke'nin tayyareyi kullanırken gösterdiği dikkatle, diğer düşman tayyaresinin motorunu inceleyerek, bunun İngiliz tayyaresi olduğuna kanaat getirmesi de takdire şayandı.

Bu sırada 14 Şubat 1917'de 5'nci Menzil Müfettişi Miralay Sadık Sırrı Bey, Karargâh-ı Umumiye bir "müjdeli haber" vermekteydi. Buna göre, öğleden önce saat 08.30'da Çanakkale istikametine uçuş yapan üç İtilaf tayyaresinden çift satırlı bir tayyarenin Türk-Alman Fokker tayyaresi tarafından düşürüldüğü bildiriliyordu.⁷¹⁸ Çanakkale'de düşürülerek tamirden sonra Askeri Müze'ye konabilecek tayyareler mevcut olduğu takdirde Askeri Müze'ye gönderilmesi Başkumandan Vekilinin emri gereği olduğu Umur-ı Havaiyye Müfettişliği tarafından 15 Şubat 1917'de bildirilmişti.⁷¹⁹

⁷¹⁵ Teğmen Herbert: Belgede "Herbot" şeklinde yazılmıştır. Ancak Osmanlıca belgelerde yabancı dildeki isimler genellikle okunduğu gibi yazılmaktadır.

⁷¹⁶ Teğmen Johnson: Belgede "Canson" şeklinde yazılmıştır. Osmanlıca belgelerde yabancı dildeki isimler genellikle okunduğu gibi yazılmaktadır.

⁷¹⁷ ATASE, BDH, K. 1410, D. 89, F. 2 (1)

⁷¹⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 7-7

⁷¹⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.9-1

Çanakkale Grup Kumandanlığı tarafından 16 Şubat 1917'de 5'inci Ordu Kumandanlığına yazılan yazıya göre; 1917 senesi başından beri düşman donanma ve tayyareleri tarafından Gelibolu ile Çanakkale'nin Ezine kazasında ve Ayvalık kazasının Köse Dere ve Külahlı köyleri havalisinde meydana getirilen tahribat ve hasarları içeren bir kıta defter gönderilmişti. Çanakkale'de meydana gelen kara ve deniz hasarları hakkında tahkikat yapılmaktaydı ve elde edilecek netice sonradan bildirilecekti.⁷²⁰

İmroz'daki "C" Filosunun raporlarında, alçak bulutlar nedeniyle, Çanakkale'nin keşfinin sadece 16, 17, 18 ve 20 Şubat'ta gerçekleştirildiği, 17 Şubat sabahı Nara açıklarında 2500 tonluk bir savaş gemisi dışında, normal küçük gemilerden başka bir şey gözlemlenmediği bildiriliyordu. 17 Şubat öğle saatlerinde, bir Bristol Scout ve bir Sopwith bombardıman tayyaresi, sabah keşif uçuşunda tespit edilen bir harp gemisine taarruz etmek üzere görevlendirildi. İki adet 16 librelik bomba harp gemisine, biri de Nara'nın 1.5 mil güneyindeki deniz tayyare hangarına bırakıldı. Ayrıca, daha önce İmroz tayyareleri tarafından tespit edilip bombalanmış olan Kepez'in güneybatısındaki ordugâhlara 20 el bombası atıldı. Birçok el bombasının çadırlara yakın patladığı görüldü. Pilot Asteğmen G. T. Bysshe'nin kullandığı Bristol Scout tayyaresi, son olarak bir Sopwith gözlemcisi tarafından Çanakkale'den Maydos'a giderken görüldü ve İmroz'a doğru ilerliyordu. Ancak bu uçuştan geri dönmedi. Tayyare ve devriye botları tarafından arama yapıldı, ancak kayıp tayyareye dair hiçbir iz bulunamadı ve herhangi bir kaynaktan bir haber alınamadı.⁷²¹

Pilot Bysshe'nin kullandığı Bristol Scout tayyaresinin akıbetine dair bilgiye, 20 Şubat 1917'de Yüzbaşı Croneiss tarafından Umuru Havaiye Müfettişi Binbaşı Serno'ya takdim ettiği raporda rastlanmaktadır. Buna göre, Teğmen Meinecke, Hamidiye istihkâmında bir hava muharebesi neticesinde tek satırlı "8996" numaralı Bristol harp tayyaresinin pervane ve benzin deposuna mermi isabet ettirdikten sonra düşmanı yere inmeye mecbur etmişti. Bu tayyarenin esir edilen pilotu "Ottawa" Kanadalı harp gönüllüsü Bysshe isminde bir İngiliz Teğmeni idi. Bu teğmen henüz 21 yaşındaydı. Cesaretle uçan bu tayyareci her ne olursa olsun bir Fokker'ı vurmak arzusuyla gelmişti. Bu hava muharebesinde, 50 metre irtifaya kadar inilmiş ve böyle devam etmişti. Hava muharebesi sırasında Teğmen Meinecke, düşman tayyaresiyle devirleri yapamıyordu, aşağıya

⁷²⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-111

⁷²¹ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 23 February 1917, Weekly Operations Report No: 49, İmbros Air Station, s.4.

inmeye karar verdiği sırada düşman bir devir yaparken Bristol tayyaresi kaymaya başlıyordu. Meinecke bu sefer onun üzerine giderek benzin deposuna ateş etmeye başlamıştı. Tayyare inmeye mecbur olmuş ve makine Fokker istasyonuna götürülmüştü. Esir tayyareci de o akşam Çanakkale Grup Kumandanlığına gönderilmişti. Yüzbaşı Croneiss, raporunda bu tayyarenin tamirden sonra burada kullanılabileceğini belirtmişti. Kanadalı harp gönüllüsü Pilot Bysshe ise diğer iki İngiliz tayyareci ile birlikte Çanakkale Grubundaydı. Croneiss, bu tayyarecilerin İstanbul'a nakledileceğini belirtmişti.⁷²² "C" Filosunun raporlarında, akıbetinin bilinmediği belirtilen Bristol Scout tayyaresinin böylece Fokker istasyonunda olduğu anlaşılmaktaydı. Aşağıdaki belgeden de böyle bir netice çıkarmak mümkün olabilir.

17-18 Şubat 1917'de Çanakkale civarına bir düşman tayyaresi daha düşürülmesine istinaden Çanakkale Grup Kumandanlığının teklifi ve 5'inci Ordu Kumandanı Liman Von Sanders'in de uygun görmesiyle Yüzbaşı Croneiss Efendi, gümüş imtiyaz ve Meinecke Efendi de gümüş liyakat madalyasıyla, şimdiye kadar madalya almamış olan Üsteğmen Pfannenstiel ve Teğmen İbrahim Nafiz Efendiler de birer kıta harp madalyalarıyla taltif edilmişlerdi.⁷²³

27 Şubat 1917'de Teğmen Meinecke Yenişehir'de bir hava muharebesi neticesinde çift satırlı bir İngiliz tayyaresini düşürmüştü. Bu tayyare Asya tarafına mı yoksa denize mi düştüğü henüz kestirilememişti. Rasit postaları, bu düşüşü haber vermişler ve altı düşman tayyaresinden yalnız beşinin geri döndüğünü söylemişlerdi. Umur-ı Havaiyye Müfettişi Gretz,⁷²⁴ düşürülen Bristol sistemindeki düşman tayyaresinin tamir ederek kullanılmasını 6'ncı Tayyare Bölüğü'ne bildiriyordu.⁷²⁵ 28 Şubat 1917'de Yüzbaşı Croneiss Umur-ı Havaiyye Müfettişliğine Teğmen Meinecke'nin 27 Şubat 1917'de bir düşman tayyaresini düşürdüğünü ve tayyarenin tamamıyla ellerinde olduğunu bildirmişti.⁷²⁶

İtilaf Devletleri tarafında Şubat 1917'nin sonunda, Alman mobil bombardıman biriminin Makedonya'daki Doyran cephesinde görüldüğü bildirilmişti. Bu yüzden Kraliyet Deniz

⁷²² ATASE, BDH, K. 1410, D. 89, F. 2-1

⁷²³ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.19 (1)

⁷²⁴ Alman tayyarecilerden Binbaşı Gretz'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

⁷²⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-7

⁷²⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-7

Hava Kuvvetleri'nin yardımı istendi. Doğu Akdeniz'e komuta eden Amiral, Doğu Akdeniz'deki mevcut filolardan tayyareler ve personel olarak bir mobil savaş filosu ve bir bombardıman filosu oluşturmayı kabul etti. Dört Sopwith 1 ½ strutters⁷²⁷ ve bir Sopwith Triplane⁷²⁸ ile donatılmış "E" Filosu olarak adlandırılan bir birim 1917 Mart ayında oluşturuldu. Doyran cephesinin arkasındaki Hadzi Junas'taki bir hava meydanına gönderildi ve burada geçici olarak bir Kraliyet Uçan Kolordusu müfrezesiyle birleşerek Birleşik Savaş Filosu olarak bilinen bir birim oluşturdu.⁷²⁹

İmroz'daki "C" Filosunun raporlarına göre alçak bulutlar nedeniyle, Çanakkale'nin keşfi sadece 3 ve 5 Mart'ta gerçekleştirildi. 3 Mart sabahı yapılan keşif uçuşunda, bir Sopwith av tayyaresi tarafından Suvla'daki Tuz Gölü üzerinde iki Türk-Alman deniz tayyaresiyle karşılaşıldı. Bu tayyarelerden biri büyük bir makine ve diğeri küçük bir keşif tayyaresi idi. Küçük düşman tayyaresi, kısa mesafeden saldırıya uğradı. Her iki tayyare de sürekli olarak dalış yapıp birbirlerinin altından geçti. Beş şarjlı Lewis makineli tüfek mühimmatı ateşlendi ve birkaç iz sürme mermisinin düşman tayyaresinin kanatlarına, şamandıralarına ve gövdesine isabet ettiği görüldü. Yaklaşık 19 dakika süren 8 veya 10 saldırıdan sonra, düşman tayyaresi geri çekildi ve daha büyük bir deniz tayyaresiyle birlikte Çanakkale istikametine uçtu. Pilot Asteğmen D. D. Findlay, rasit H.L. Pitt idi. Aynı

⁷²⁷ Sopwith 1 ½ strutters: İngiliz tayyare üreticisi. 1912 yılında öncü pilot Thomas Sopwith, Kingston-upon-Thames'de Sopwith Aviation, Ltd.'yi kurdu ve tayyare üretimine başladı. Şirketin savaş faaliyetlerine ilk büyük katkıları, 1916 yılında iki kişilik 1 ½ strutters ve hükümetin Scout olarak adlandırdığı, ancak dünya genelinde Sopwith Pup olarak bilinen küçük, tek kişilik bir tayyare ile oldu. 1 ½ strutters "W" şeklindeki merkez kesit dikmesinin uzun kolu, kanatlar arasındaki dikmelerin yarısı uzunluğunda görüldüğü için 1 ½ Strutter adı verilen bu tayyare, genel amaçlı bir rol üstlendi. Cepheye tanıtıldığı andan itibaren, Strutter keşiften bombardımana ve savaş tayyaresi eşliğine kadar her türlü görevi yerine getirdi. Başlangıçta iki kişilik olarak tasarlanan Strutter, pilot için senkronize bir makineli tüfeğin yanı sıra gözlemci için Lewis makineli tüfeğini taşıyan ilk İngiliz tayyaresiydi. Royal Naval Air Service'ın 3'üncü Kanadı'nda - ilk İtilaf stratejik bombardıman birimi - iki kişilik Sopwith, bombardıman için tasarlanmış tek kişilik bir versiyonla birlikte çalıştı. İki kişilik tayyareler, bombardıman tayyarelerine hedeflere gidip gelirken eşlik etti. Bkz. James Streckfuss, Sopwith Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. II, s. 574), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002

⁷²⁸ Sopwith Triplane: Üç kanatlı tayyare 1916 sonunda RNAS birimlerinde ortaya çıktığında, biplan standart yapılandırma olduğunda sıra dışı bir tasarımdı. Bu düzen, kanat açıklığını artırmadan kaldırma alanını artırdı ve etkileyici bir tırmanma hızına sahip bir tayyare üretti. Bu, bir savaş tayyaresi için büyük bir avantajdı çünkü o dönemdeki neredeyse tüm tayyare üreticilerini - İngiliz, Fransız ve Alman - etkileyen üç kanatlı bir çılgınlığa yol açtı. Tek bir Vickers silahıyla donatılmış olan üç kanatlı tayyare, Batı Cephesi'ndeki herhangi bir şeyden daha hızlı tırmanabiliyordu. Bu özellik, artı hızlı manevra kabiliyeti, onu yetenekli pilotların elinde ölümcül bir araç haline getirdi. Bkz. James Streckfuss, Sopwith Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. II, s. 575), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002

⁷²⁹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 399.

günün akşamı keşif uçuşu için hava meydanından ayrılırken, Nieuport Wo.8708, motor arızası nedeniyle Kefalo'daki Tuz Gölü'ne zorunlu iniş yaptı. Pilot Asteğmen A.F. Marlowe ağır yaralandı ve rasit E.R. Snow R.N. hayatını kaybetti.⁷³⁰

Türk-Alman tarafında 5 Mart 1917'de 1'inci Tayyare Bölüğüne mensup Pilot Başçavuş Schlegel⁷³¹ ve Rasit Asteğmen Klingebiel Efendi tarafından İmroz'a iki keşif uçuşu icra edildi. Birinci uçuşun başlama saati 11.40 idi. Bulutlar gayet aşağıda bulunduğundan Çanakkale önünden dönmeye mecbur olarak saat 12.05'te iniş yapmışlardı. İkinci uçuşa başlama saati ise 13.50 idi. 1400 metre irtifa ile 180 km mesafe kat edildi. Uçuş süresi 1 saat 10 dakika olan bu uçuş saat 15.00'te sonlandı. Keşif sırasında bulutların irtifası 900 metre olup Çanakkale muhitinde sağanaklı birkaç fırtına çıktığı görüldü. Körfez üzerinde 800 metre irtifada uçarak İmroz'da 1400 metre irtifaya kadar inerek İtilaf gemilerinin faaliyeti keşfedildikten sonra bulutların üzerinden uçularak dönüldü.⁷³²

Alman Deniz Tayyare Bölüğünün 18 Mart 1917'de Karargâh-ı Umumi 13'üncü Şube'ye takdim ettiği rapor ise şöyleydi: 895 numaralı tayyare ile saat 09.35'de uçulmuş ve Bozcaada üzerinde keşfi müteakip saat 10.55'te dönülmüştü. Bozcaada Limanı'nın önünde bir torpido muhribi, bir karakol gemisi ve Mavro Adası ile Bozcaada arasında bir torpido muhribi gidip gelmekteydi. Bozcaada Limanı dâhilinde beş küçük muhtemelen karakol gemisi mevcuttu. Bozcaada Limanı'nın kuzeyinde dört ve güney tarafında yedi adet çadır bulunuyordu. Bu limanın doğusunda gümüş renkte bir hangar ile daha önce keşfedildiği bildirilen bir takım hangarlar vardı. Mavro Adası üzerinde dikkat çekici bir şey görülmedi. İmroz, Limni, Bozcada arasında denizde bir faaliyet görülmemişti.⁷³³

1917 Mart ayına ait 1'inci Tayyare Bölüğü kuvvesi şöyleydi: Pilot Yüzbaşı Croneiss (Bölük Kumandanı), Rasit Üsteğmen Mehmet Alpagut, İbrahim Nafiz, Pfannenstiel, 2 küçük subay olmak üzere 5 uçucu subay vardı. Bölükte 1 adet Fokker av tayyaresi ve 3 adet Albatros keşif tayyaresi vardı.⁷³⁴ Kurter, 1917 Mart sonunda 1'inci Tayyare Bölüğünde pilot ve rasit olarak uçucu personeli 6 kişi olarak vermektedir. Pilotlar Teğmen

⁷³⁰ AİR1. 2081, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 9 March 1917, Weekly Operations Report No: 51, İmbros Air Station, s.4-5.

⁷³¹ Alman tayyarecilerden Schlegel'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-7a

⁷³² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-2

⁷³³ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4-2

⁷³⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2

Schlegel, Astsubay Pomerich, Astsubay Dobberstein'dır. Rasıtların adları yukarıdaki belgeyle aynıdır.⁷³⁵

1917 Mart ortalarına doğru, 2 yeni Halberstadt D.V tipi av tayyaresi İstanbul'dan Çanakkale'ye geldi. Bunlara HK1 ve HK4 Türk askeri numaraları verilerek 6'ncı Tayyare Bölüğü kadrosuna katıldı. Çift satırlı av tayyareleriyle donatılmış ilk bölük olan 6'ncı Bölüğün muharebe gücü, bir hayli artmıştı. 15 Mart'ta tayyareler ilk muharebe görevine çıktı. Seddülbahir önlerine gelen İngiliz monitörleri, Türk mevzi ve tahkimatını top ateşi altına almışlardı. Bu monitörlerin top atışları, İngiliz tayyareleri tarafından idare ve tanzim edildiğinden öncelikle atışları idare eden tayyarelerin saf dışı edilmeleri gerekiyordu. Yüzbaşı Buddecke, Teğmen Croneiss, Teğmen Meinecke ve 3'lü kol halinde HK1 ve HK4 Halberstadt ve F9 Fokker'le, havalandı. Ancak İngiliz tayyareleri hava muharebesini kabul etmeyerek, İmroz yönünde kaçtı. 18 Mart'tan 3 Nisan'a kadar devriye uçuşlarını sürdüren 6'ncı Tayyare Bölüğü, bu arada 1'inci Tayyare Bölüğü tayyarelerini koruma vazifesi de yaptı. Mart ayı sonlarında Yüzbaşı Buddecke, hava faaliyeti gittikçe artan İzmir'e gönderildi. Bölüğün 31 Mart 1917 tarihine ait genel kuvvesine göre; Bölük Kumandanı Pilot Yüzbaşı Croneiss'di. Pilotlar; Yüzbaşı Hans Joachim Buddecke (5'inci Tayyare Bölüğü'nde görevliydi), Teğmen Theo Croneiss ve Teğmen Emil Meinecke vardı. Tayyareleri; Fokker E.III - F9 F11 ile Halberstadt D.V - HK1 HK4 idi.⁷³⁶

Bu sıralarda Taşoz'daki Müttefik "A" Filosu tarafından başlatılan bombalama saldırıları, Makedonya'daki Bulgar iletişim hatlarına, özellikle Xanthi (İskeçe)-Drama hattındaki köprülere, demiryolu başlıklarına ve depolarına karşı devam etti. 1917 Mart sonlarına doğru, Pravi'de büyük askeri fırınlar ve depolar kurulduğu öğrenilince, bir dizi bombalama yapıldı ve bu taarruzlar sonucunda binaların bir kısmı doğrudan isabet alarak yandı. Nisan 1917'de Sopwith bombardıman ve avcı tayyarelerinden oluşan "F" Filosu oluşturuldu ve ilk olarak Doyran cephesinin arkasındaki Amberkoj'daki bir hava meydanından, daha sonra Yukarı Struma'daki bombalama operasyonları için Struma cephesindeki Marian'da faaliyet gösterdi.⁷³⁷ "F" Filosu daha sonra Çanakkale ve İzmir'de bombardıman faaliyetlerinde bulunacaktı.

⁷³⁵ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 13.

⁷³⁶ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 18-19.

⁷³⁷ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 400.

İmroz “C” Filosu raporuna göre, görüş mesafesinin düşük olduğu 28 Mart günü hariç Çanakkale keşfi her gün yapıldı. 23, 24, 25 ve 26 Mart’ta önemli miktarda gemi trafiği gözlemlendi. Çanakkale, Akbaş Limanı ve Nara açıklarında da büyük ticaret gemileri görüldü. Sonraki günde İmroz’dan bir tayyare, Bozcaada üzerinde görüldüğü rapor edilen düşman tayyaresini durdurmak için gönderildi, fakat bir iz görülmedi.⁷³⁸ 2 Nisan gecesi, üç tayyare tarafından Nara deniz tayyare üssüne bir bombardıman düzenlendi. İki adet 65 libre ve yedi adet 16 librelik bomba hangarlara yakın bir yere atıldı, ancak sis nedeniyle hasar tespit edilemedi. Üçüncü tayyare de Suvla Tuz Gölü’nün kuzeyindeki bir ordugâha üç adet 65 librelik bomba attı.⁷³⁹

Çanakkale’nin keşfine 6, 8, 9, 11 ve 12 Nisan’da da devam eden İmroz “C” Filosu, bu keşiflerde Çanakkale, Akbaş Limanı ve Nara ve Kilya Limanı’nda büyük ticaret gemileri, muhripler gözlemledi. Bu süreçte gece baskınları da yapıldı. 5/6 Nisan gecesi iki B.E.2c tarafından yapılan bombardımanda, birinci B.E. 2c, Suvla Tuz Gölü’nün doğusundaki ordugâha sekiz adet 16 librelik bomba attı. Bombalardan dördü ordugâhın ortasına düştü. Son bombalar atıldıktan sonra ordugâhın çevresinde yangınlar görüldü. İkinci B.E. 2c’nin hedefi ise önceki gün Nara’da gözlenen büyük ticaret gemisiydi. Ancak pilot hedefe yaklaştığında Nara Burnu açıklarında iki deniz tayyaresi gördü. Bunlara iki adet 65 librelik bomba atıldı. 11/12 Nisan gecesi de iki tayyare tarafından Gelibolu’nun değirmenlerinin hedef alındığı başka bir gece baskını gerçekleştirildi. Hedefe dört adet 16 librelik dört adet de yangın bombası atıldı. Fakat bunların etkisi gözlemlenemedi.⁷⁴⁰ 15 Nisan’da Kefalo’yu bombalayan Türk topunu aramak için bir tayyare gönderildi. Gelibolu Yarımadası’nda hiçbir top bulunamadı. Fakat Kum Burnu’nun kuzeyindeki bir noktada bir top mevzii bulundu.⁷⁴¹ Türk-Alman tayyare bölüklerinde ise Nisan 1917 ayında hava genellikle uçuşa müsait olmadığından önemli bir uçuş yapılamamıştı.⁷⁴² Adalarda konuşlu bulunan İtilaf A, B, C ve D filolarına ilaveten “E” ve “F” Filosu oluşturulmuştu.

⁷³⁸ AİR1. 2081, 351, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 30 March 1917, Weekly Operations Report No: 54, İmros Air Station, s. 5

⁷³⁹ AİR1. 2081, 357, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 6 April 1917, Weekly Operations Report No: 55, İmros Air Station, s. 4.

⁷⁴⁰ AİR1. 2081, 366, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 April 1917, Weekly Operations Report No: 56, İmros Air Station, s. 4.

⁷⁴¹ AİR1. 2081, 374, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 20 April 1917, Weekly Operations Report No: 57, İmros Air Station, s. 4.

⁷⁴² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4-4

İmroz Filosu olarak da bilinen “C” Filosu, Çanakkale Boğazı ve Gelibolu Yarımadası'nın günlük hava keşiflerini rutin olarak gerçekleştiriyordu. Aynı zamanda denizaltı avlama devriyeleri ve ara sıra yapılan bombardıman görevleri için de tayyare sağlıyordu. 1917 yılının Nisan ayında, İmroz'da Kefalo limanı ve Alikı Körfezi'ndeki gemilere Gelibolu Yarımadası'nda bulunan bir düşman topu tarafından ateş açıldı. Tayyarelerle icra edilen keşif sonucu topun konumu⁷⁴³ tespit edildi. 17 Mayıs sabahı ve öğleden sonra, HMS Raglan ve üç küçük monitörün ateşleri tayyareler tarafından yönlendirilerek top susturuldu. Ancak ara sıra İmroz'a yapılan topçu atışları, keşif tayyarelerinin yardımıyla devam etti. Ancak Türk-Alman pilotlarına, doğru atış yapmak için yeterince uzun süre kalmasına izin verilmedi ve topçu atışları belirgin bir zarar vermedi.⁷⁴⁴

İmroz'da “C” Filosunun raporuna göre, 8 Mayıs'ta Çanakkale Boğazı'na bir tayyare gönderildi, ancak Boğaz'ın sisle kaplı olması nedeniyle herhangi bir gözlem raporu verilemedi. 9 Mayıs'ta sabah devriyesi sis nedeniyle gerçekleşemedi, akşam devriyesi ise olağan deniz trafiğini bildirdi. 10 Mayıs'ta sis nedeniyle herhangi bir keşif uçuşu yapılamadı. İki Nieuport tayyaresi Dedeagaç kıyısındaki top mevzilerini keşfetmek üzere hazırlandı ve iki deniz tayyaresi de 10 Mayıs'ta Mondros'tan İmroz'a uçurularak bölgeyi mayınlar açısından keşfetmek üzere görevlendirildi. İki keşif uçuşunun birlikte yapılması planlandı, böylece tayyareler birbirlerine koruma sağlayabilecekti. Ancak hava koşulları bu keşif uçuşlarının yapılmasına uygun olmadı ve deniz tayyareleri ilk fırsatta hareket edebilmek için geçici olarak İmroz'da kaldı.⁷⁴⁵

İtilaf Devletleri Mayıs başlarında elde ettikleri esirlerden, Kavala'daki Gümrükhane binalarında Alman uzmanların gözetiminde denizaltılar inşa edildiği haberini almıştı. Bunun üzerine devam eden hava keşifleri limandaki yoğun faaliyeti ortaya çıkardı ve bu bilgilere yeni mayın tarlalarının önemi ve kıyıdaki ek ağır toplara dair raporlar eklendi. 20 Mayıs'ta Kavala'ya bir bombardıman düzenlendi ve bölgedeki tüm Kraliyet Donanması Hava Servisi birimleri bu operasyona katıldı. Kavala ve kalelerinin ön hazırlık fotoğraf çekimleri yapıldı ve liman yakınlarındaki sular mayınlara karşı dikkatlice tarandı. Taşoz'daki “A” Filosu, Mondros'tan gelen üç deniz tayyaresi ile güçlendirilerek, HMS

⁷⁴³ 15 Nisan'da Kefalo'yu bombalayan topun konumu 25 Nisan'da tespit edilmişti. Bkz. ADM137/392, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 4 May 1917, Weekly Operations Report No: 59, İmbros Air Station, s.4

⁷⁴⁴ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 403.

⁷⁴⁵ ADM137/418, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 11 May 1917, Weekly Operations Report No: 60, İmbros Air Station, s.4

M.29 ve HMS M.33 monitörlerinin Gümrükhane, Postane ve mavnalara ateşini yönlendirme ve bombayı atan gemilere ateş açan düşman topları üzerinde HMS Raglan'ın ateşini yönlendirme görevi verildi. Bombardıman devam ederken denizaltı ve mayın arayan tayyare devriyeleri de sürdürüldü. Sabah saat 04.10'da keşif yapmak üzere ilk tayyareler havalandı. Monitörler hızla hedeflerini belirledi ve kısa süre sonra Gümrükhane, Postane ve bir kışla alevler içinde kaldı.⁷⁴⁶

Haziran 1917 ayında İtilaf Devletlerinin Çanakkale ve Ege bölgesinde fazla faaliyeti olmuştu.⁷⁴⁷ Yeni tesis edilen Yunan Deniz Hava Birliği de, Limni Adası'nda Mondros civarındaki hava meydanında, eğitim ve faaliyetlerini İngiliz havacıların idaresinde sürdürüyordu. Bu birlik Yunanistan'ın, Avusturya-Macaristan, Almanya, Osmanlı Devleti ve Bulgaristan'a harp ilan etmesinden sonra gittikçe aktif bir rol üstlenecek ve İngilizlerin yanında hava harekâtına katılacaktı.⁷⁴⁸

İmroz'da "C" Filosunun raporuna göre, 1 Haziran sabahı, bir Türk-Alman tayyaresinin İmroz'a yaklaştığı bildirildi. Bu düşman tayyaresini tespit etmek için üç kanatlı tayyare, hava savunma ateşinin yönü ve yer işaretleri kullanılarak gönderildi. Fakat görüş çok kötüydü ve görünüşe göre düşman tayyaresi hiç İmroz üzerinden geçmeden geri dönmüştü. 2 Haziran'da, Helles ve İmroz arasında yaklaşık 6 mil açıktaki bir düşman tayyaresi yerden görüldü. Bir Sopwith Fighter takibe gönderildi ancak düşmanı yakalayamadı. Öğle saatlerinde Suvla Köyü'ndeki top mevzileri keşfedildi. Dört tane gözlemlendi ancak hepsi iyi gizlenmiş durumda idi ve tayyare 4000 feet'e kadar alçalsa da bunların işgal edilip edilmediği görülemedi. Akşam saatlerinde Boğaz'daki gemilere keşif uçuşu yapıldı. 3 Haziran sabahı bir savaş devriyesi yapıldı ancak düşman tayyaresi İmroz yakınlarına yaklaşmadı. Daha sonra, yüksek irtifaya çıkan ve yarımadadan ateş açan herhangi bir topu bulmak için bekleyen bir Sopwith gönderildi. Hiçbir top ateş açmadı. Ayrıca düzenli gemi keşif uçuşu da yapıldı. 4 Haziran saat 22:45'te bir düşman tayyaresi Kefalo Limanı'ndaki gemilere bomba attı ancak herhangi bir hasar vermedi. Gece yarısından kısa süre sonra bir misilleme uçuşu yapıldı ve Suvla Burnu'ndaki yeni top mevzii bombalandı. Büyük bir patlama meydana geldi ve bir mühimmat deposunun vurulduğu düşünüldü.⁷⁴⁹

⁷⁴⁶ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 400.

⁷⁴⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4-4

⁷⁴⁸ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 81

⁷⁴⁹ ADM137/ 518, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 8 June 1917, Weekly Operations Report No: 64, İmbros Air Station, s.3

İtilaf Devletleri tarafında Taşoz'daki "A" Filosu, 6 Haziran'da geçici olarak "T" Filosu tarafından takviye edildi. İtilaf Devletleri düşman topraklarındaki ekinlerin yakılabileceği zaman yaklaştığından saldırıları 3 Haziran'da başlattı ve 17 Haziran'a kadar devam etti. "T" filosu daha sonra başka görevler için Mondros'a çekildi. Bu süre zarfında yanan ekinlerden çıkan dumanlar Taşoz'dan sık sık görüldü. Saldırıları sona erdiğinde Sarışaban bölgesi ve Mesta Nehri'nin verimli vadisinde sadece birkaç izole ekilmiş alan kalmıştı. Bu süre zarfında Stavros'taki "D" Filosu, İngiliz sağ kanadında faaliyet gösteren deniz birliği ve Alt Struma'daki 80'inci Tugay ile birlikte çalıştı. Filo, keşif ve fotoğraf çekme görevlerine ek olarak zaman zaman düşman kampları ve mühimmat depolarına bombalama saldırıları düzenledi ve İngiliz mevzilerini keşfetmeye çalışan düşman pilotlarına karşı devriyeler gönderdi.⁷⁵⁰ Haziran 1917'de İtilaf Devletleri, ağır bombardıman tayyaresi takviyesi aldı. Dönemine göre teknolojik olarak üstün özelliklere sahipti. Türk-Alman tarafındaki tayyare bölüklerinin başını epeyce ağrıtabilecek gibi görünüyordu.

8 Haziran'da Mondros Hava Meydanı'na, bir İngiliz ağır bombardıman tayyaresi geldi Handley Page⁷⁵¹ O/100 tipindeki tayyare Pilot Yarbay K.S. Savory idaresinde idi. İstanbul ve özellikle Yavuz muharebe kruvazörüne yapılacak bombardıman hücumlarında kullanılması düşünülüyordu. Tayyare gece akınları için tasarlanmış bir uzun mesafe ağır bombardıman tayyaresiydi. Maksimum bomba yükü 950 kilo olup, 16 adet 50 kiloluk bomba yüklenebiliyordu. Bu dönem itibarıyla oldukça büyük bir miktardı. 2 adet 250'şer beygirlik Rolls Royce Eagle II tipi motora sahipti ve 2100 metreye kadar tırmanabiliyor

⁷⁵⁰ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 401

⁷⁵¹ Handley Page: Frederick Handley Page, 1908 yılında bir şirket kurdu. Başlangıçta tek kanatlı monoplanların üretimine odaklandı. 1912'de Hendon'da uçuş eğitimi denemeleri yapıldı. 1913'te L/200 tasarlandı. 1914 yılı Aralık ayında İngiliz Donanması'nın büyük bir devriye bombardıman tayyaresi talebi üzerine, Handley Page şirketi, daha sonra O/100 ismi verilecek yeni bir tayyare üzerinde çalışmaya başladı. O/100, ilk uçuşunu 17 Aralık 1915'te gerçekleştirdi ancak ilk testlerde kuyruk parçaları sorunu yaşadı. 1 Ocak 1917'de, O/100 bombardıman tayyaresi sis nedeniyle yolunu şaşırp Almanların eline geçti. Başka bir O/100 tayyaresi de İngiliz Kanalı üzerindeki bir görev sırasında düştü. Neticede O/100 tayyarelerinin gece bombardımanı görevlerinde kullanılmasına karar verildi. 1917 yılı boyunca yeni tayyare anlaşmalarında O/100 modelinin yerini, sadece motor serilerinin tasarımıyla farklılık gösteren O/400 modeli aldı. Handley Page O/100, 1918 yılında nihayet Fransa'da RAF'ın (Kraliyet Hava Kuvvetleri - İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri) bağımsız bir birliğiyle operasyona başladı. Ancak yılın başlarında daha gelişmiş olan Vickers Vimy ile değiştirilmesine karar verildi. Vimy cepheye ulaşmadan önce ateşkes imzalandığından savaşın sonlanmasıyla büyük bombardıman tayyarelerine olan ihtiyaç ortadan kalktı. Bu süreçte Handley Page şirketi, savaş sonrası Kraliyet Hava Kuvvetleri'nde kullanılmak üzere yeni bir model olan V/1500'ü geliştirdi. Bkz. James Streckfuss, Handley Page Aircraft (Early Years/World War I), *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, s. 291), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

ve 1100 km. mesafeye kadar uçabilmekteydi. Deniz seviyesinde, saatte 130 km. hızı vardı. Türk tarafında ise Nara istasyonunda konuşlanan Alman Deniz Tayyare Birliği ile Gelibolu yarımadasındaki Galata Hava Meydanı'ndan vazife yapan 1'inci Tayyare Bölüğü ve Çanakkale Hava Meydanı'ndaki 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü, keşif ve bombardıman uçuşları ile av-önleme görevleri icra ediyorlardı. Ancak bu üç hava birliğinin toplam tayyare sayısı, iki elin parmakları kadardı. Alman Deniz Tayyare Birliğine yeni gelen Hansa Brandenburg NW tipi tayyarelerle takviye edilmişti. Uzak keşif görevi verilen birliğin tayyareleri, Limni adasına uçarak Mondros Körfezi üzerinde keşif ve körfezdeki gemilere bombardıman hücumları yapıyordu. Bu yeni tip tayyareler silah taşımıyorlardı. Buna karşılık İngiliz 2'nci Kanatındaki av tayyarelerinin sayısı gittikçe artıyor, nitelik ve performansları da yükseliyordu. Bundan dolayı Hansa Brandenburg'lar, uçuş görevlerinde mevcut 2 adet Rumpler deniz av tayyaresi tarafından korunuyordu.⁷⁵²

İmroz "C" Filosu raporuna göre, 8 Haziran'da bir Türk-Alman tayyaresi H.M.S Edgar'a saat 08.00'de bombalar attı ve bir Sopwith Triplane tarafından takip edildi. Ancak çok hızlı olduğundan Helles üzerinde siste kayboldu. Gün içinde düşman tayyarelerinin adaya yaklaştığına dair iki rapor daha alındı. Triplane her seferinde takibe gönderildi fakat her ikisinin de yanlış alarm olduğu anlaşıldı. Saat 23.30'da Teğmen Waistell tarafından kullanılan bir B.E. tayyaresi, iyi bir hedef aramak ve misilleme yapmak için gönderildi. Çanakkale'deki depolar ve mühendislik atölyesi seçildi ve iki adet 100 librelilik bomba atıldı. Bu bombadan sonra 200 fit yüksekliğinde ve 10 dakika süren büyük bir duman sütunu gözlemlendi. 13 Haziran'da sabah sis vardı, bundan dolayı akşam vakti deniz trafiğinin keşfi yapıldı. Öğleden sonra, Gelibolu Yarımadası'nda ve güneye doğru ateş sesleri duyuldu. Mermilerin Bozcaada'nın karşısındaki ovada 3 veya 4 mil içeriye düştüğü görüldü ve saat 16.00'dan itibaren Anzak Plajı'nın kuzeydoğusundaki tepeler, yaklaşık 40 dakika boyunca hem şarapnel hem de yüksek patlayıcı mermilerle yoğun bir şekilde bombalandı. Arıburnu'nun çevresinde bir keşif yapıldı ve bu da Türklerin ne yaptığına dair bir fikir verdi. Daha önce görülmeyen 3 top mevzii dışında hiçbir şey görülmemişti. Bir Türk-Alman tayyaresi akşam İmroz'u ziyaret etti ve bunu takip için bir Sopwith Pup⁷⁵³ gönderildi, ancak küçük bir deniz tayyaresi olan Türk-Alman tayyaresi,

⁷⁵² Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 81

⁷⁵³ Sopwith Pup: İngiliz tayyare üreticisi. 1912 yılında öncü pilot Thomas Sopwith, Kingston-upon-Thames'de Sopwith Aviation, Ltd.'yi kurdu ve tayyare üretimine başladı. Şirketin savaş faaliyetlerine ilk büyük katkıları, 1916 yılında iki kişilik 1 ½ Strutter ve hükümetin Scout olarak adlandırdığı, ancak dünya genelinde Sopwith Pup olarak bilinen küçük, tek kişilik bir tayyare ile oldu. İki kişilik tayyare ile aynı zamanda ortaya çıkan Pup, uçuşu keyifli bir tayyare olarak ün kazandı. 80 hp'lik LeRhône motoru ve kolay kontrol yüzeyleri, pilotların hayaliydi. Pup, sadece

Pup'tan çok daha hızlıydı.⁷⁵⁴ İngilizlerin bu tespitine göre, bu tayyare Alman Deniz Tayyare Birliği'ne yeni gelen Hansa Brandenburg NW tipi tayyare olsa gerekti. Bunların silah taşımıyor oluşu, hızlarına olumlu yönde etki yapmış olabilirdi.

İmroz'daki "C" Filosunun Haziran 1917'deki raporlarından anlaşıldığına göre, 22, 24 ve 25 Haziran akşamları devriye vazifesi gerçekleştirilmişti. 24 Haziran'da bir deniz tayyaresinin yaklaşık 7000 feet yükseklikten İmroz'u keşfettiği gözlemlenmiş ve peşine bir Sopwith Pup gönderilmişti. Ancak Türk-Alman tayyaresi alçalarak üssüne doğru yöneldi ve "Pup"tan daha hızlıydı. Kovalamaca sırasında bu düşman tayyaresini korumak için deniz tayyaresinin üzerinde iki düşman tayyaresinin beklediği keşfedildi. "Pup", çatışma aramayan bu iki tayyareyi de yakalayamadı. "C" Filosu 27 Haziran'da Suvla istikametinden ateş sesleri duydu ve durumu incelemek için bir tayyare gönderdi ancak yerdeki sis nedeniyle hiçbir şey görülemedi.⁷⁵⁵

Türk tarafında 1'inci Tayyare Bölüğünün 1917 Haziran ayı kuvvesi; Pilot Yüzbaşı Croneis, Rasit Üsteğmen Mehmet Alpagut, Nafiz ve Pfannenstiel olmak üzere 4 kişiydi. 2 astsubayla birlikte toplam 6 kişiydi. 3 adet Albatros C.III tayyaresi bulunmaktaydı.⁷⁵⁶ Kurter'e göre, uçucu pilotların sayısı Yüzbaşı Prens von Hohenlohe⁷⁵⁷- Öhringen'le beraber 7 kişi olmaktadır. Tayyare sayısı belgedeki gibi 3 adet verilmekle birlikte tayyarelerden ikisi Albatros B.I – A13 A15, diğeri Albatros C.III – AK39 olarak belirtilmiştir.⁷⁵⁸ 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü ise Haziran ayı sonunda şu vaziyette idi: Bölük Kumandanı Pilot Yüzbaşı Croneiss'di. Pilotlar; Üsteğmen Theo Croneiss, Teğmen Emil Meinecke idi. Fokker E.III – F11 ve Halberstadt D.V – HK12 tayyareleri bulunmaktaydı.

759

Flanders'da faaliyet gösteren birimlerle değil, aynı zamanda tayyare gemisinin geliştirilmesine yol açan erken deneylerde de önemli bir rol oynadı. Alman Albatros üstün bir tayyare olsa da, Pup 1917'de Sopwith Camel ile değiştirilene kadar görevde kaldı. Bkz. James Streckfuss, Sopwith Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. II, s. 574), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002

⁷⁵⁴ ADM137/549, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 15 June 1917, Weekly Operations Report No: 65, İmros Air Station, s.4

⁷⁵⁵ ADM137, 562, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 30 June 1917, Weekly Operations Report No: 67, İmros Air Station, s. 3

⁷⁵⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2

⁷⁵⁷ Alman rasitlardan Prens von Hohenlohe'nin Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-4, 2-6, 2-8

⁷⁵⁸ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 83

⁷⁵⁹ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 85

1'inci Tayyare Bölüğünün 1917 Temmuz ayına ait kuvvesinde ise uçucu subaylar, Üsteğmen Mehmet Alpagut dışında aynı idi. Pilot Yüzbaşı Croneiss, Rasit Üsteğmen Pfannenstiel, Nafiz olmak üzere 3 kişi idi. Astsubay Schroeder_bölüğe Temmuz ayında gelmişti. Onunla birlikte 3 astsubay olup toplamda 6 kişi oluyordu. 6 adet Albatros C.III keşif tayyaresi vardı.⁷⁶⁰ 1917 Ağustos ayına ait kuvvesi ise Temmuz 1917'nin aynısı idi. Bölükte 3 adet Albatros C.III. keşif tayyaresinden başka bir de Albatros B tipi 100 beygirlik talim tayyaresi mevcut olup bu yalnız bölüğün pilotaj talim ve terbiyesinde kullanılmaktaydı. Bu tayyare cephe uçuşu yapamazdı.⁷⁶¹ Hava gücü bakımından Türk-Alman tayyare bölüklerine göre üstün olan İtilaf tayyare filoları devamlı takviye alıyor ve filolar düzenleniyordu.

1917'nin ilk altı ayında İtilaf hava karargâhı olan Mondros'un faaliyetleri tamamen onarım, ikmal ve denizaltı karşıtı çalışmalarla doluydu. Ancak Temmuz 1917'de hedeflerinden biri İstanbul olmak üzere bir bombardıman serisi başlatıldı. Uzak mesafe bombardımanı, İngiltere'den Mondros'a kadar 2000 millik bir yolculukta kötü havaya rağmen uçurulan bir Handley Page tayyaresi tarafından yapıldı. Handley Page'ın bombardıman seferleri sırasında dikkat dağıtmak ve baskınların psikolojik etkisini vurgulamak için, Gelibolu Yarımadası'ndaki Türk hava meydanları ve diğer hedeflere karşı gündüz ve gece saldırıları planlandı. Bu amaçla "F" Filosu ve Taşoz'dan gelen Yunan deniz filosu geçici olarak Mondros'a transfer edildi. Saldırıları, 3 Temmuz 1917 akşamı "F" Filosuna ait 5 bombardıman ve 4 av tayyaresi tarafından başlatıldı. Hedefleri Galata Hava Meydanı veya alternatif olarak Gelibolu'daki un değirmenleri ve gemi nakliyesiydi. Bombalama görevini üstlenen tayyareler, Galata bölgesinde sadece iki tane, birbirinden uzak konumda bulunan baraka tespit etti. Bu nedenle asıl hedeflerini değiştirerek, iç limanda Gelibolu yönüne doğru hareket eden gemilere ve su kenarındaki depolara saldırmaya karar verilmişti.⁷⁶²

Saat 21.00'de Handley Page tayyaresi üssünden ayrıldı. Ardından saat 22.00'de Teğmen Moraitinis'in kullandığı bir Henri Farman ayrıldı ve sisle karşılaşmasına rağmen, eski bir hendeğin arasına düşen iki adet 112 librelik bomba attığı Gelibolu'ya kadar

⁷⁶⁰ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2

⁷⁶¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2

⁷⁶² Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 405.

ilerledi. İlk bomba, depoların arasına ve ikincisi de un değirmenlerinin yakınına düştü. Ancak üzerlerinde doğrudan bir isabet elde edemedi ve daha sonra Galata Hava Meydanı üzerinde ilerleyerek hangarlardan birine 65 librelik bir bomba attı. Handley Page tayyaresi, elverişli hava koşulları altında Şarköy'e kadar ulaşmıştı. Ancak orada motorlarını aşırı ısıtan güneyden gelen sıcak bir rüzgârla karşılaştı ve güç kaybetti. Bombalarından birkaçını bırakarak Bolayır hatları üzerinden sendeleyerek geçti ve yüz ila iki yüz feet arasında değişen yüksekliklerde Marsh Hava Meydanı'na saat 24.10'da geri döndü. Handley Page'in dönüşü üzerine tüm diğer emirler iptal edildi ve operasyonlar gece için durduruldu. İmroz'daki "C" Filosu raporunda bu saldırıda hedeflere, 1170 libre bomba atıldığını ve şimdiye kadar girişilen baskınların en uzununu olduğu ifade ediliyordu. Çoğunlukla deniz üzerinde ve Türk toprakları üzerinde olmak üzere 140 millik bir mesafe kat edilmişti.⁷⁶³

Türk askeri belgesine göre, 3 Temmuz 1917'deki bu saldırıyı sekiz düşman tayyaresinin gerçekleştirdiği belirtiliyordu. Ayrıca Gelibolu'ya dokuz bomba atarak ahaliden altı kişi yaralanmış ve iki kişi de şehit olmuştu.⁷⁶⁴ Kurter de 8 İngiliz tayyaresinden oluşan bir filonun görevli olduğunu belirtmektedir. Ancak şehit ve yaralı sayısı açısından belgedeki oranlarla uyuşmadığı görülmektedir. Kurter'e göre 1 er şehit olmuş ve 8 er yaralanmıştı. Ahaliden de 2 kız çocuğu, 1 öğrenci ve 1 kadın yaralandı, 10 ev hasar gördü.⁷⁶⁵

4 Temmuz saat 17.00'de "F" Filosu tekrar Gelibolu'ya gitmek üzere ayrıldı. Hedeflerinde, Çanakkale'deki depolar ve özellikle de yarımada'daki silahların tamir edildiği bir atölye olarak rapor edilen kırmızı çatılı bir binanın bombalanması vardı. Ayrıca Çanakkale Koyu'ndaki herhangi bir gemi topluluğu görülürse ona saldırılacaktı. Bu hedeflere 1770 libre ağırlığında bomba atıldı. Depolardan birinin, bir tarafı havaya uçurulmuştu. Kıyıdaki depolara iki doğrudan isabet daha sağlandı. Kalan bombalar bu binaların yakınına ve depoların hemen açığında demirlemiş halde bulunan bazı küçük gemilerin etrafına düştü. Çanakkale üzerinde oldukça isabetsiz bir uçaksavar ateşi yaşanmıştı. Gece boyunca operasyonlar, Handley Page'in hedeflerinin üzerinde olduğu sırada neredeyse tam karanlık verecek olan Ay'ın tam tutulması nedeniyle engellendi. Bir taraftan da

⁷⁶³ ADM137,565,566, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 6 July 1917, Weekly Operations Report No: 68, s. 1-2

⁷⁶⁴ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-66

⁷⁶⁵ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), age., s. 140

kuzeybatıdan aralıklı olarak esen kötü, ani bir rüzgâr vardı.⁷⁶⁶ Türk askeri belgesinde 4 Temmuz'da saat 02.30'da diğer bir düşman tayyaresi daha gelerek iki bomba attığına yer verilmektedir. Bu bombalar, hamal bölüğünden iki hademe ve iki çavuşun ve bir de topçu çavuşunun yaralanmasına sebep oldu. Bu rapor, 5 Temmuz'da 5'inci Menzil Müfettişliği tarafından 5'inci Orduya sunuldu.⁷⁶⁷

5 Temmuz'da Handley Page'in öncelikle hedeflendiği operasyonu gerçekleştirmek için ikinci bir girişimde bulunuldu. Bir Henri Farman saat 20.30'da Gelibolu için ayrıldı ve oradaki hedefleri bombaladı. Ancak Handley Page'in kalkış noktasında iki lastiği patladı ve ilerleyemedi. Bundan dolayı gece ve sabahın erken saatlerinde yapılması planlanan diğer operasyonlar iptal edildi.⁷⁶⁸ Başta İstanbul olmak üzere Çanakkale'deki Türk hava meydanları ve askeri diğer hedeflere karşı gece ve gündüz başlatılan saldırılar, durmaksızın devam etti.

6 Temmuz sabahı erken saatlerde muhtemelen "C" Filosunun Gelibolu Yarımadası'na saldırılarına misilleme olarak Bozcaada'ya ateş eden bir topu tespit etmek ve tespit edilmesi halinde Raglan'ı üzerine yönlendirmek için bir tayyare gönderilmişti. Ancak Türk topçuları, tayyare hava meydanından kalkar kalkmaz ateşi kesti. Daha sonra gün içinde ikinci bir girişimde bulunuldu. Türkler, görevlendirilen tayyare havalanır havalanmaz yeniden ateş kesmesine rağmen, topun konumu tespit edildi. Ancak tayyarenin titreşimleri nedeniyle telsiz bağlantısı kesildiği için Raglan üzerine yönlendirilemedi. 7 Temmuz'da, Bozcaada'ya yeniden ateş açabilecek herhangi bir topu beklemek için, bir tayyare Bozcaada Hava Meydanı'na gönderildi. Ancak tayyare yolda motor arızası yaşadı ve Türklerin şiddetli bir şekilde bombalama fırsatı bulduğu Mavro Adası'na zorunlu iniş yapmak zorunda kaldı. Tayyare gece boyunca söküldü ve İmroz'a geri gönderildi. 10 Temmuz'da, Gelibolu yarımadasında gerçekleşen ateşlemeyi araştırmak için sabah saatlerinde bir tayyare gönderildi. Kumkale yakınlarında patlamalar görüldü ve bir merminin Tekeburnu'nun 1 mil açıklarına düştüğü görüldü. 11 ve 12 Temmuz'da ise Çanakkale devriyesinden başka bir şey yapılmadı.⁷⁶⁹

⁷⁶⁶ ADM137,565,566, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 6 July 1917, Weekly Operations Report No: 68, s. 1-2

⁷⁶⁷ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-66

⁷⁶⁸ ADM137, 565,566, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 6 July 1917, Weekly Operations Report No: 68, s. 1-2

⁷⁶⁹ ADM137, 573, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 July 1917, Weekly Operations Report No: 69, İmbros Air Station, s.3



Fotoğraf 6. 1917 Senesinde Bozcaada'da (Tenedos'ta) düşman müessesatı⁷⁷⁰

8 Temmuz gece boyunca aralıklarla, Yunan filosu pilotları tarafından Gelibolu'daki hedeflere saldırılırken, Handley Page, İstanbul'a doğru yol alıyordu. Ancak Marmara Denizi'nde şiddetli bir karşı rüzgârla karşılaştı ve üç buçuk saatten sonra Handley Page hedefinin sadece yarısına kadar ilerlemişti. Bu nedenle, İstanbul baskınından vazgeçildi ve bombalar dönüş yolculuğunda Gelibolu'daki çeşitli hedeflere atıldı.⁷⁷¹ Vazgeçilmek zorunda kalınan İstanbul baskının, ertesi gece gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.

Jones eserinde 9/10 Temmuz 1917 gecesindeki saldırıyı şöyle aktarmaktadır: *"Hava daha umut verici görünüyordu ve saat 20:47'de⁷⁷² Handley Page bir kez daha yola çıktı. Bu sefer her şey yolunda gitti ve İstanbul gece yarısından hemen önce ulaştı. Goeben (Yavuz), Stenia (İstinye) Körfezi'nde denizaltılar ve muhripler de dâhil olmak üzere daha küçük gemilerle çevrili halde bulundu. Handley Page, Goeben'e 800 feet yükseklikten*

⁷⁷⁰ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 26

⁷⁷¹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 405-406

⁷⁷² İstanbul baskını için Handley Page'in saat 20.45'te havalandığı bilgisi için Bkz. ADM137, 571, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 July 1917, Weekly Operations Report No: 69, İmbros Air Station, s.1

saldırdı, ancak o sırada atılan sekiz 112 librelik bombadan bazılarının savaş gemisine isabet ettiği görülmesine rağmen, hasar almadığından pek şüphe yok. Ancak, bir muhribe isabetler gerçekleşti ve ardından bir patlama ve yangın meydana geldi. Handley Page pilotu (Filo Kumandanı K. S. Savory) daha sonra Altın Boğaz'ın üst sularına uçtu ve bildirilen Alman genel merkezine iki bomba attı ve ardından son iki bomba ile Türk Harbiye Nezareti'ni bulup saldırdı. Bunlardan biri ahırlara isabet ederken diğeri ana kapı yakınlarında patladı. Otuz beş dakika süren baskın, düşmanı şaşırttı. Neredeyse bitene kadar arama ışıkları ve uçaksavar silahları aktif hale gelmedi. Handley Page, saat 03:40'ta Mondros'a güvenli bir şekilde geri döndü. O uzaktayken Yunan filosu, Yarımada'daki hedeflere üç ayrı saldırı gerçekleştirmişti ve İmroz'dan bir pilot, Nara'daki Alman Deniz Tayyare üssünü bombalamıştı.⁷⁷³ İstanbul baskını Handley Page tarafından yapılmıştı. Aynı gece Gelibolu'daki diğer hedeflerin de Yunan filosu ve İmroz'dan gelen bir pilot tarafından bombalandığı ortaya çıkıyordu.

Yunan Deniz Filosu, 9/10 Temmuz gecesi Handley Page'in hareketinden kısa bir süre önce, saat 20.45'te operasyonlara başlamış ve gece boyunca aralıklarla Gelibolu'daki farklı hedefleri bombalamıştı. Yalova, Bigalı ve Maydos'un batısındaki ordugâhlar ile Çanakkale'deki depolar gece boyunca saldırıya uğramış ve alçak irtifadan birkaç doğrudan isabet sağlanmıştı. Gece boyunca İmroz'dan bir tayyare de Nara'da Deniz Tayyare üssünü bombalamıştı. Gece boyunca Yarımada'ya toplam 3.200 libre ağırlığında bomba atıldı. O gece Teğmen Chalkias ve Rasit Lazaris bir Henri Farman ile keşiften dönmedi. Kuvvetli bir rüzgâr esiyordu ve sürüklenmede yollarını kaybettikleri varsayılıyordu.⁷⁷⁴ Bu rapordan kayıp havacıların Yunan olduğu anlaşılmaktadır. Bu bombalamalara Türk askeri belge ve kaynakları da yer veriyordu.

9/10 Temmuz 1917 gecesi saat 21.30'da Çanakkale istikametinden gelen bir düşman tayyaresinin Gelibolu üzerinde bir müddet dolaştıktan sonra Bolayır-Kurudağ istihkâmları civarına birçok bomba atarak Marmara istikametine yönelerek seyir etmişti.⁷⁷⁵ 9/10 Temmuz gece yarısından sonra saat 01.30'da Ağıldere'deki topçu efradı bir tayyarenin üzerlerinden geçmekte olduğunu orduya telefonla bildirmişti. Aynı zamanda Bandırma üzerinde tayyare sesi muhtelif yerlerden işitilmiş fakat tayyare görülememişti. Biraz

⁷⁷³ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 406-407.

⁷⁷⁴ ADM137, 571, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 July 1917, Weekly Operations Report No: 69, İmros Air Station, s.1

⁷⁷⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-65

zaman sonra Erdek'teki jandarma Yüzbaşı Arif Efendi de biri yüksek ve diğeri alçak olarak uçan iki tayyarenin Erdek üzerinden Çanakkale'ye doğru seyrettiğini telefonla haber vermişti. Bu tayyarelerin dost veya düşman olduğu anlaşılamamıştı. Bir tayyare taarruzuna karşı hazırlıklı bulunulması için karargâh piyade, süvari ve muhafız bölüklerine gerekli emirler verilmişti.⁷⁷⁶

9/10 Temmuz gecesi saat 00.00'da düşman tayyareleri tarafından Çanakkale'ye atılan bombalardan çeşitli kıtaata mensup askerden 1 şehit 3 yaralı bulunduğu, iskele sevkiyat efradından 1 asker de bomba parçasından kaşından yaralandığı Akbaş Nokta Kumandanlığının malumatına atfen Rumeli Mıntıka Müfettişi Salih Bey tarafından 5'inci Menzil Müfettişliğine bildirildi.⁷⁷⁷ Bu malumat Menzil Müfettişliği tarafından 5'inci Ordu Kumandanlığına 12 Temmuz itibarıyla sunuldu.⁷⁷⁸ Kurter de Çanakkale civarının 9/10 Temmuz gecesi saat 00:00'den 02:00'ye kadar İngiliz tayyareleri tarafından bombardıman edildiğini belirtiyordu. Bu saldırıda atılan 6 bombadan birisi Çimenlik İskelesinin gerisine, ikisi Rus konsolosluğu yakınlarına, biri Balıkhanenin iskelesine, biri de Kızılırmak gemisinin yanına, en sonuncusu da bir evin çatısına düşmüştü. Müstahkem Mevki Kumandanlığı erlerinden 1 şehit ve 1 yaralı vardı. Bunlar Nara'daki Alman Deniz Tayyare İstasyonu'nu da bombalamıştı. Atılan bombalardan biri tayyare hangarına isabet etmiş fakat şans eseri patlama olmamıştı.⁷⁷⁹

Liman von Sanders'e sunulan 17 Temmuz tarihli raporda bu geceki hadise şöyle anlatılıyordu: *"9/10 Temmuz gecesi düşman tayyareleri İstanbul'a geldiler. Tayyareler Gelibolu istikametinden geldi. Küçükçekmece'den doğru gelip Harbiye Nezareti civarına bomba attılar. 2 ev yandı. Bir iki hayvan telef oldu. 1 tanesi Harbiye Nezareti meydanına ve diğeri ise tahta topun yanına düştü. Denizaltı Limanına bir şey olmadı. Yalnız maalesef 2 torpido zarara uğradı. Bunlardan birisi yandı. Kesin olmayan havadise nazaran 30 kişi vefat etmiş."*⁷⁸⁰

Kurt ve Güvenbaş'ın İstanbul'a yapılan hava saldırılarını konu edindiği eserde, 9/10 Temmuz gecesi düşman tayyarelerinin baskını hakkında ayrıntılı malumat ve fotoğraflar

⁷⁷⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-65, 9-65a

⁷⁷⁷ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-68

⁷⁷⁸ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-67

⁷⁷⁹ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 140

⁷⁸⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-69

mevcuttur. Baskın sırasında atılan üçüncü bombanın Yadigâr-ı Millet muhribine isabet ederek yakıt deposunun alev aldığı ve muhribin 10 metre suda battığından bahsedilmektedir. Ayrıca atılan dördüncü bombanın da Yadigâr-ı Millet ve Numune-i Hamiyet arasına düştüğü ve her iki muhribin bordalarının delik deşik olduğu ifade edilmektedir. Her iki muhripte toplamda 33 kişi şehit olmuş 11'i ağır olmak üzere 17 efrad da yaralanmıştı. Bu saldırı sonrasında Umuru Havaiye Müfettişliği tarafından hazırlanan rapor, hava savunma sistemi ve alınması gereken önlemlerden bahsetmekteydi. Rapordaki tavsiyeler ışığında İstanbul'daki hava savunma kıtaatının hızlı bir şekilde haberdar edilerek hazırlanmaları için Tayyare Topçu ve İstanbul Muhaberat-ı Havaiye Kumandanlığı⁷⁸¹ kurulacaktı. Ayrıca "İstanbul'un Hava Taarruzlarına Karşı Korunması Talimatı" yayımlanacaktı.⁷⁸² Gerek "F" ve Yunan Filosu ile gerekse "C" Filosu akınlarının, Türk tarafı tarafından bazen misillemeyle bazen uçaksavarlarla uzaklaştırıldığı görülmüyordu. Bazen de sadece rapor vermekle yetinildiği gibi tayyare taarruzlarına karşı hazır bulunulması yolunda emir ve talimatlar veriliyordu.

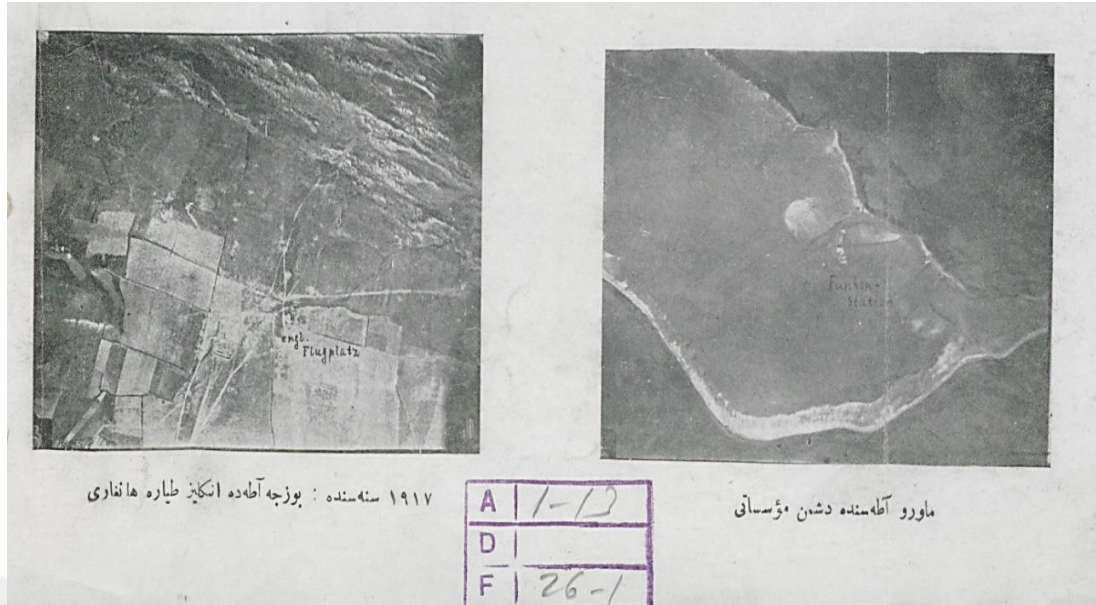
11 Temmuz'da yine "F" Filosu tarafından Çanakkale'deki gemi ve depolar bombalandı ve bir yelkenli gemi batırıldı. Bu filo, Temmuz ayının sonunda Midilli'ye giderek yeni görevlerine başlamadan önce son bir saldırı gerçekleştirdi. Bu saldırı, 15 Temmuz'da Suvla'nın kuzeydoğusundaki bir Türk ordugâhına yapıldı. "F" Filosu Mondros'tan Midilli'ye hareket ettiğinde, "G" Filosu olarak bilinen dört adet Henri Farman tayyaresi, Mondros'taki Marsh Hava Meydanı'nda konuşlandırıldı. Bu tayyareler, gece düşman hedeflerini bombalamak ve denizaltılara karşı deniz tayyareleriyle yapılan devriyeleri desteklemek için gündüz ve gece görev yapacaktı.⁷⁸³ Kurter eserinde hem 9/10 Temmuz hem de 15 Temmuz'daki saldırılarda nerelerin bombalandığı ve verilen zararları belirtse de her iki saldırının nereden kalkan ve hangi filo tarafından yapıldığına dair açıklayıcı bir bilgi verememişti.⁷⁸⁴

⁷⁸¹ Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa, Umuru Havaiye Müfettişliği emrinde olmak üzere İstanbul'da bir Tayyare Topçu ve İstanbul Muhareberat-ı Havaiye Kumandanlığı teşkil edilmesini 13 Ağustos 1917'de tarihinde emretmişti. Bu emirle Tayyare Topçu ve İstanbul Muhareberat-ı Havaiye Kumandanlığının 15 Eylül 1917'den itibaren vazifeye başlamasını bildirdi. Kadrosu belirlenen bu kumandanlıklar, İstanbul'un düşman tayyarelerine karşı alınacak alınacak tedbirlerden mesul olacaktı. Bkz. ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 20 (1,2)

⁷⁸² Kurt, Güvenbaş, a.g.e., s. 102-125.

⁷⁸³ Jones, Vol.V. a.g.e., s. 407.

⁷⁸⁴ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 140



Fotoğraf 7. 1917sSenesinde Bozcaada'da İngiliz Tayyare hangarı Mavro Adası'nda düşman müessesatı⁷⁸⁵

İtilaf Devletleri 27 Temmuz'da, Limni'nin iki harp tayyaresi tarafından korunan bir Türk-Alman deniz tayyaresi tarafından keşfedildiğini bildiriyordu. Mondros'taki hava meydanındaki J. W. Alcock,⁷⁸⁶ bir 'Camel'e⁷⁸⁷ binmiş ve Bozcada yakınlarında düşmanla temasa geçerek harp tayyarelerinden birine sürpriz bir saldırı gerçekleştirmişti. Bu saldırıda sorun yaşayan düşman tayyaresinin düştüğü belirtiliyordu. 'Camel' pilotu bunun üzerine yakın mesafeden ikinci tayyareye saldırdı. Bu tayyare de burnu aşağıya doğru

⁷⁸⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 26-1

⁷⁸⁶ Teğmen J. W. Alcock, Kasım 1912'de Kraliyet Aero Kulübü sertifikasını almıştı. Kasım 1914'te Kraliyet Deniz Hava Servisine katıldı ve Akdeniz'e gitmeden önce Eastchurch'ta eğitmen olarak görev yaptı. Ateşkes'ten sonra İngiltere'ye döndü, Vickers firmasında bir görev aldı ve Teğmen A. W. Brown'ı navigatörü olarak alarak, 14/15 Haziran 1919'da Atlantik Okyanusu üzerindeki ilk uçuşu gerçekleştirdi. Bu başarı, 10.000 £ değerindeki Daily Mail ödülünü kazandırdı. Sir John Alcock, 18 Aralık 1919'da Paris'e uçarken Rouen yakınlarında sisli bir havada sert bir iniş yaptı ve ölümcül şekilde yaralandı. Bkz. Jones, Vol.V. a.g.e., s. 410.

⁷⁸⁷ Sopwith Camel: İngiliz tayyare üreticisi öncü pilot Thomas Sopwith 1912 yılında, Kingston-upon-Thames'de Sopwith Aviation, Ltd.'yi kurdu ve tayyare üretimine başladı. Sopwith tasarımı geliştirmeye devam etti. Tasarımcılar Herbert Smith ve Fred Sigristn Camel'i tasarladı. Birinci Dünya Harbi'nde önde gelen İtilaf dövüşçüsü olarak kabul edildi. Son derece manevra kabiliyetli olan dar dönüş yarıçapı, onu çoğu Alman savaş pilotu için zorlu bir rakip haline getirdi. Camel'in ağırlığı ilk 7 fitinde yoğunlaşmıştı. Bu kütle, jiroskopik bir etki yaratan döner motoru ile birleştirilerek sağ dönüşleri potansiyel olarak ölümcül hale getirdi. Camel'in eğitim kazalarında zafer kazandığından daha fazla insan öldürdüğü söyleniyordu. Bkz. James Streckfuss, Sopwith Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. II, s. 575), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002

dalarak hasarlı bir durumda Seddülbahir yakınlarına indi. Bu arada deniz keşif tayyaresi yarımada'daki Türk silahlarının koruması altında denize inmişti.⁷⁸⁸ Aynı gün Türk makamlarına gelen bir telgrafta, Türk tayyare bölüklerinin yaptığı İmroz ve Bozcaada keşiflerinde görülenler anlatılıyordu.

İtilaf Devletleri 27 Temmuz'da, Limni'nin iki harp tayyaresi tarafından korunan bir Türk-Alman deniz tayyaresi tarafından keşfedildiğini bildiriyordu. Mondros'taki hava meydanındaki J. W. Alcock,⁷⁸⁹ bir 'Camel'e⁷⁹⁰ binmiş ve Bozcada yakınlarında düşmanla temasa geçerek harp tayyarelerinden birine sürpriz bir saldırı gerçekleştirmişti. Bu saldırıda sorun yaşayan Türk-Alman tayyaresinin düştüğü belirtiliyordu. 'Camel' pilotu bunun üzerine yakın mesafeden ikinci tayyareye taarruza geçti. Bu tayyare de burnu aşağıya doğru dalarak hasarlı bir durumda Seddülbahir yakınlarına indi. Bu arada deniz keşif tayyaresi yarımada'daki Türk silahlarının koruması altında denize inmişti.⁷⁹¹ Aynı gün Türk makamlarına gelen bir telgrafta, Türk tayyare bölüklerinin yaptığı İmroz ve Bozcaada keşiflerinde görülenler anlatılıyordu.

Çanakkale'den Umur-ı Havaiyye Müfettişliğine gelen 27 Temmuz 1917 tarihli telgrafta; Galata 1'inci Tayyare Bölüğü 10, Çanakkale 6'ıncı Harp Müfrezesinin ise 50 uçuş yaptığı bildiriliyordu. İmroz'daki keşifte; Kefalo Körfezi'nin güneyindeki burunda bulunan çadırların kaybolduğu ve bunların yerine zeminlikler oluşturulduğu görülmüştü. İngiliz tayyare meydanının kuzeybatısındaki tepenin üzerinde yeni iki toplu, üçüncü bir tayyare

⁷⁸⁸ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 407.

⁷⁸⁹ Teğmen J. W. Alcock, Kasım 1912'de Kraliyet Aero Kulübü sertifikasını almıştı. Kasım 1914'te Kraliyet Deniz Hava Servisine katıldı ve Akdeniz'e gitmeden önce Eastchurch'ta eğitmen olarak görev yaptı. Ateşkes'ten sonra İngiltere'ye döndü, Vickers firmasında bir görev aldı ve Teğmen A. W. Brown'ı navigatörü olarak alarak, 14/15 Haziran 1919'da Atlantik Okyanusu üzerindeki ilk uçuşu gerçekleştirdi. Bu başarı, 10.000 £ değerindeki Daily Mail ödülünü kazandırdı. Sir John Alcock, 18 Aralık 1919'da Paris'e uçarken Rouen yakınlarında sisli bir havada sert bir iniş yaptı ve ölümcül şekilde yaralandı. Bkz. Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 410.

⁷⁹⁰ Sopwith Camel: İngiliz tayyare üreticisi öncü pilot Thomas Sopwith 1912 yılında, Kingston-upon-Thames'de Sopwith Aviation, Ltd.'yi kurdu ve tayyare üretimine başladı. Sopwith tasarımı gelişmeye devam etti. Tasarımcılar Herbert Smith ve Fred Sigristn Camel'i tasarladı. Birinci Dünya Harbi'nde önde gelen İtilaf dövüşçüsü olarak kabul edildi. Son derece manevra kabiliyetli olan dar dönüş yarıçapı, onu çoğu Alman savaş pilotu için zorlu bir rakip haline getirdi. Camel'in ağırlığı ilk 7 fitinde yoğunlaşmıştı. Bu kütle, jiroskopik bir etki yaratan döner motoru ile birleştirilerek sağ dönüşleri potansiyel olarak ölümcül hale getirdi. Camel'in eğitim kazalarında zafer kazandığından daha fazla insan öldürdüğü söyleniyordu. Bkz. James Streckfuss, Sopwith Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. II, s. 575), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002

⁷⁹¹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 407.

topçu bataryası vardı. Diğer bütün ordugâhlarda bir değişiklik yoktu. Kefalo'da hareket eden bir gemi Kuzu Körfezi'nde idi. Bozcaada keşfinde; bataryalar vasıtasıyla kasabanın güney kısmına hasar verildiği görülmüştü. Telsiz telgraf istasyonu tahrip olmuştu. Her ikisinin fotoğrafları alınmış, Bozcaada kasabasının güneyinde bulunan baraka açılan ateş ile yıkılmıştı. Güneybatı sahilindeki iskelede bir monitör, nakliye gemisi ve yelkenli gemiler bulunuyordu. Gemilerin hareketi dikkatleri çekecek suretteydi. 6 Temmuz'da Miralay Lierau Bey'in teşebbüsleri neticesinde monitöre bomba atılmak suretiyle etkili yardımda bulunulmuştu. İtilaf Devletlerinin hedef tayini ve tayyarelerinin taarruzu, günde birkaç defa bir kişilik harp tayyaresiyle uçuş yapılarak men edilmişti. 27 Temmuz'da gemilere ve iskeleye filo ile daha etkili bomba taarruzları yapıldı. Geçen günlerde ortaya çıkan tayyare filolarının, Bozcaada'dan veya İmroz'dan gelmeyip Limni'den geldikleri anlaşıyordu. İmroz'da 1600 metre irtifadan batı burnuna kadar tetkik edilmiş ise de tayyare meydanı veya hangarı görülmemişti. Bozcaada'da da bir şey yoktu.⁷⁹²

İtilaf Devletleri Temmuz ayının sonunda, tayyare yetersizliği nedeniyle Taşoz ve Stavros'taki filolarını yeniden düzenledi. Tüm keşif ve gözlem tayyareleri Stavros'a toplandı ve Taşoz çoğunlukla denizaltı avlama ve mayın tarlası devriyesi görevleri için bir deniz tayyare üssü olarak kaldı. Taşoz'daki hava meydanı geçici olarak bir Yunan bombardıman filosuna (*Z Filosu*) bırakıldı, ancak Taşoz gerektiğinde Kraliyet Donanma Hava Servisi tayyareleri için ileri bir üs olarak kullanılabilir durumda kaldı. Ağustos başlarında, İtilaf Devletlerinin Taşoz'daki hava üssüne ay ışığında dört kez taarruz yapılarak bomba atıldı. Bomba ve benzin depoları ateşe verildi. Taarruzlar sırasında Taşoz'daki Yunan pilotlar aslında Drama'daki düşman hava üssünü bombalamak üzere uzaktaydı.⁷⁹³

⁷⁹² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-17

⁷⁹³ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 402.



Fotoğraf 8. 28 Temmuz 1917 Senesinde İmroz'daki düşman tayyare hangarları (1) Numaralı Tahrip Edilmiştir. Bu Hangar Yakınında Bir Farman Tayyaresi Uçmaktadır. (2) Numaralı Hangar Mevcuttur.⁷⁹⁴

Türk tarafında ise 4 Ağustos saat 06.45'te İmroz'a giden bir Türk-Alman tayyaresi, adadaki tayyare karargâhında bulunan iki büyük on iki küçük barakanın kaldırıldığını ve yalnız bir büyük tayyare hangarıyla iki büyük baraka birkaç küçük çadır bırakıldığını keşfetti. Theodoroi (Zeytinli Köyü) köyünün iki km kuzeybatısındaki toplanma hattı içindeki tarlaların ortasında yeniden bir hangar vücuda getirilmiş olduğunu, bu hangarın yanında iki küçük çadırla üç küçük baraka ve birkaç çadır bulunduğunu ve o civardaki tarlalar arasındaki hendeklerin düzeltilerek tayyare meydanı haline getirilmekte olduğunu görmüşlerdi.⁷⁹⁵ Bu tayyare keşif raporu 5'inci Ordu İstihbarat Şubesi tarafından, "1 Ağustos tarihinden 15 Ağustos tarihine kadar 5'inci Ordu mıntıkası karşısındaki adalarda bulunan düşman kuvvetleriyle sahillerde dolaşan gemiler hakkında malumat" başlığıyla Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesine arz edildi.⁷⁹⁶ Her iki tarafın yaptığı karşılıklı keşif ve bombardıman taarruzları, aslında muhasımın gücünü ve ne yaptığını öğrenmeye

⁷⁹⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 26-1

⁷⁹⁵ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 4 (1)

⁷⁹⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 15

yönelik olduğu kadar askeri gücü yıpratma ve psikolojik olarak üstün gelme reaksiyonunun bir yansımasıydı.

6 Ağustos'ta İtilaf Devletlerinin Handley Page tayyaresi, Marmara Denizi'nin güney kıyısındaki Bandırma'daki depoları ve gemileri bombaladı. Daha sonra, Ege Denizi'ndeki denizaltı faaliyetleri arttıkça, Handley Page, denizaltı karşıtı çalışmalarda kullanılan tayyarelere yardımcı olmak için ara sıra kullanıldı. Bu arada, 'G' Filosu'nun Henri Farman'ı tarafından hidrofonlu sürat tekneleriyle işbirliği içinde bazı deneyler yapıldı. Henri Farman personeli tarafından geniş alanlar tarandı ve raporlarını Aldis lambasıyla⁷⁹⁷ sürat teknelerine bildirdi.⁷⁹⁸

Türk tarafında ise 8 Ağustos 1917 saat 18.30'da Semadirek istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresinin Kemikli üzerinde dolaştığı görüldü. Türk topçuları tarafından atılan on mermiyle bu tayyare uzaklaştırıldı. 9 Ağustos saat 13.00'te İmroz'a uçan bir Türk tayyaresine ateş edilmesine rağmen salimen dönmüştü. Aynı gün saat 07.30'da İmroz'dan uçan bir düşman tayyaresi, Büyük Kemikli kuzeyindeki köye bir bomba attıysa da bomba denize düştü. Semadirek, İmroz arasında bir torpido, iki arama gemisi bulunduğu görüldü. Merkep Adası tarafından gelen bir torpido Semadirek İmroz arasında ve Merkep Adası açıklarında olan bir torpido, İmroz Merkep Adası arasında dolaşmaktaydı.⁷⁹⁹ Yapılan keşiflerin ayrıntısında gemilerin de özellikle belirtilmesi olası yeni çıkarma girişimi hazırlıklarının sağlıklı olarak değerlendirilebilmesi içindi. Şimdi önemsiz olarak gözüксе de her türlü bilginin değerlendirilmesi gerekmekteydi.

İtilaf Devletleri tarafında 15 Ağustos'ta denizaltılara karşı yapılan bir devriye sırasında, Henri Farman'daki rasit, Limni yakınlarında bir denizaltı periskopu⁸⁰⁰ gördü. Tayyare onun üzerine gelmeden önce denizaltı su altına girdi, ancak hesaplanan konumuna iki 100 librelik bomba atıldı. Tayyare tarafından sürat teknesine uyarı verildi ve aynı zamanda Mondros'a da telsiz mesajları gönderildi. Telsiz çağrısına cevap olarak dört

⁷⁹⁷ Aldis Lambası: Muhabere kaybı yaşayan hava aracı ile iletişim kurmak amaçlı kullanılan sinyal lambasıdır. Farklı renklerde sinyal vermektedir. Havacılıkta ve denizcilik alanında kullanılmaktadır. Bkz. <https://herkesicinhavacilik.com/2021/07/27/>, Erişim Tarihi: 12.10.2024.

⁷⁹⁸ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 407.

⁷⁹⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 8-1, 8-2, 8-3

⁸⁰⁰ Periskop: Optik bir gözetleme aracıdır. Özellikle denizaltılar için tasarlanmış olan Periskop, deniz ve kara savaşlarında kullanılır. Bkz. <https://www.hurriyet.com.tr/egitim/periskop-nedir-ve-ne-ise-yarar-periskop-nasil-yapilir-ve-nerelerde-kullanilir-41816951>; Erişim Tarihi; 12.10.2024.

tayyare daha gönderildi, ancak sürat teknesi ile birlikte bölge aranmasına rağmen denizaltı bir daha görülmedi. Ertesi gün yani 16 Ağustos şafakta, muhtemelen aynı olan bir denizaltı, orijinal konumun on sekiz mil güneyinde görüldü. Henri Farman denizaltıya saldırmak için dalarken motor arızası meydana geldi ve tayyare suya indi, her iki mürettebat da suya atladı. Ancak rasıt, tayyare inmeden önce denizaltının konumunu telsizle göndermişti ve daha sonra sürat teknesi filosu tarafından taarruz edildi ancak bu saldırı başarısız oldu. Deniz tayyaresinin her birkaç milde suya iniş yapması ve dinlemesi gerekiyordu ve deneyler, geniş bir deniz alanının böylece metodik olarak devriye edilebileceğini gösterdi.⁸⁰¹ İtilaf Devletlerinin Ege'de denizaltılara karşı yaptığı devriyeler hız kesmeden devam ederken, geniş bir deniz alanında bu iş için yeni yöntemler deneniyordu. Türkler ise Çanakkale'ye yakın adalardaki askeri tesis ve istasyonları gerek tayyare bombardımanlarıyla gerekse topçu atışlarıyla tahrip etme gayreti içerisindeydi.

17 Ağustos 1917'de 5'inci Ordu İstihbarat Şubesi, 5'inci Ordu bölgesi karşısındaki adalar ve Bozcaada'nın vaziyeti hakkında Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesine bilgi verdi. Buna göre, Bozcaada'da da telsiz telgraf istasyonunun Türk topçu ateşleriyle tamamen tahrip edilmişti. Bozcaada kasabasının güney kısmıyla o civardaki barakaların da tahrip edildiği Türk tayyaresince yapılan keşifte görülmüştü.⁸⁰² 18 Ağustos öğleden önce Bozcaada'ya giden bir Türk-Alman tayyaresi, adada hiçbir değişiklik olmadığını ve adanın güneybatı iskelesinde bir monitör durduğunu, diğer bir monitörün de batıya doğru seyretmekte olduğunu rapor etmişti.⁸⁰³ Kurter 18 Ağustos'ta yapılan bu keşfe dair, Yüzbaşı Croneiss'in tekrar Bozcaada'ya uçarak bir keşif görevi gerçekleştirdiğini belirtmişti.⁸⁰⁴ Bu keşiflerle, İtilaf Devletlerinin adalardaki askeri tesis ve güçleri hakkında bilgi toplamaya, yapılan bombalamalar ile de İtilaf güçlerine zarar verilmeye çalışılıyordu.

İmroz, Bozcaada, Limni, Sakız, Midilli, Sisam, Sömbeki, Rodos ve Meis adalarında bulunan İtilaf kuvvetleri hakkında Alman Genel Karargâhına arz edilen 18 Ağustos 1917 tarihli cevap yazısı bu adaların önemini ortaya koyuyordu. İmroz Adası'nda, 2-3 bin kadar Fransız askeriyle, aralarında kara tayyaresi de bulunan asgari 8, azami 20 İngiliz tayyaresi vardı. Bu bilgi 14 Şubat 1917'de tespit edilmişti ancak son zamanlara kadar adadaki kuvvet hakkında malumat alınamamıştı. Yapılan bir tayyare keşfi ile iki tayyare

⁸⁰¹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 407-408.

⁸⁰² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 15

⁸⁰³ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 16-1, 16-2

⁸⁰⁴ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 140

topu olduğu tespit edilmişti. Limni Adası, Mondros'ta 8 bin kadar Fransız askeri ile ayrıca adada üç hangar vardı. Bu bilgi de 15 Ocak 1917'de tespit edilmiş fakat yine son zamanlarda ada hakkında malumat alınmamıştı. Bozcaada'da bir İngiliz bölüğü ile büyük bir hangar ve iki tayyare topu, telsiz telgraf mevcuttu. İcra edilen ateş baskınında telsiz telgraf istasyonu tahrip edilmişti.⁸⁰⁵

25 Ağustos saat 06.30'da İmroz Adası'na giden bir Türk-Alman tayyaresi, yeni tayyare meydanının güneyinde bir baraka daha oluşturulduğunu gördü. Bu baraka ile meydana bir büyük tayyare hangarı 6 baraka ve birkaç küçük çadır bulunmaktaydı. Eski tayyare meydanında büyük bir hangar ile 4 baraka kaldığını ve adada bir değişiklik olmadığı keşfedildi.⁸⁰⁶ Askeri güç olarak birlik, ordugâh ve tayyare istasyonu vs. tespiti ile top ve silah mevzilerinin nerede olduğunun tespiti İtilaf Devletlerinin nazarında da önemliydi.

İmroz'daki "C" Filosunun raporlarına göre 25 Ağustos'ta, Helles ve Suvla arasında ateş açan topların yerini tespit etmek için bir devriye gerçekleştirildi. Devriye sırasında flaş görülmedi. Aynı amaçla 29 ve 30 Ağustos tarihlerinde fotoğraf almak amaçlı keşif uçuşları gerçekleştirildi. Bozcaada karşısındaki kıyı ve Suvla Burnu ile Tuz Gölü'nün fotoğrafları çekildi.⁸⁰⁷ 29 Ağustos'ta yapılan bu uçuş, Türk makamlarınca şöyle rapor edildi: *"öğleden evvel saat 06.00'da bir deniz tayyaresi Semadirek istikametinden Kemikli'ye doğru gelmekte ise de topçu ateşimizle uzaklaştırıldı."* 30 Ağustos'ta ise *"öğleden sonra saat 15.20'de İmroz'dan Arıburnu istikametine çift satırlı bir kara tayyaresi topçu ateşimizle uzaklaştırıldı."*⁸⁰⁸

İmroz'daki "C" Filosunun raporlarına göre, 31 Ağustos'ta Çanakkale'de yaklaşık 2.000 tonluk üç geminin dışında olağan dışı bir gemi faaliyeti görülmediği bildirildi. Çanakkale Boğazı'nın keşif uçuşları alçak bulutlar, sis ve rüzgârlar yüzünden engellenmişti.⁸⁰⁹ Türk makamları ise 31 Ağustos saat 18.30'da çift satırlı bir kara tayyaresinin Semadirek taraflarından geldiği fakat topçu ateşiyle uzaklaştırıldığını bildirdi.⁸¹⁰

⁸⁰⁵ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17

⁸⁰⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 25; ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-6

⁸⁰⁷ AİR1.2081, Part 2,101, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 31 August 1917, Weekly Operations Report No: 76, İmros Air Station, s.3

⁸⁰⁸ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-7

⁸⁰⁹ AİR1.2081, Part 2,109, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 September, 1917, Weekly Operations Report No: 77, İmros Air Station, s.3

⁸¹⁰ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-7; ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 32

1917 senesi Ağustos ayı zarfında 5'inci Ordu mıntıkası karşısındaki adalarda bulunan İtilaf kuvvetleriyle Osmanlı Devleti sahillerinde dolaşan harp gemileri hakkında bir takım istihbarat bilgileri toplanmıştı. Buna göre İmroz'daki düşman tayyarelerinin faaliyetinden Temmuz'da İmroz'dan geldikleri tespit edilen tayyare filosunun Midilli'ye nakledildiği tahmin edilmişti. Yeni tayyare keşfine göre, İmroz'daki tayyare mevki Kastro Ovası'na nakledilmişti. Bu tayyare mevkiinde bir büyük tayyare hangarı yedi baraka birkaç çadır vardı. Eski tayyare meydanında ise bir büyük hangar dört baraka görülmüştü. Bu iki meydandan hangisinin kullanıldığı henüz keşfedilememişti.⁸¹¹ Alınan istihbarat raporlarından tayyare meydanının Kastro Ovası yani yeni adıyla Kaleköy'ün içerilerinde, Glikı yani Bademli Köyü'nde kurulduğu anlaşılmaktaydı. Bu yorumu gerek Jones'in gerekse Kurter'in Eylül ve Ekim aylarına dair verdikleri bilgilerden de çıkarmak mümkündü.

1917 Eylül ayı başlarında Alman Deniz Tayyare Birliği de Limni adasına bir bombardıman akını için hazırlıklara başladı. Bunun için İstanbul Boğazı ile Karadeniz'deki istasyonlardan da tayyare takviyesi alındı. 2/3 Eylül gecesi, 6 deniz tayyaresi Nara'dan havalandı. Filo kumandanı, Çanakkale Alman Deniz Tayyare Birliği Kumandanlığına yeni atanan Yüzbaşı Goltz'du. Limni adasına yaklaşan filo 400-600 metre irtifaya inerek adadaki hava meydanları ve balon hangarı üzerine, 10'ar kiloluk 33 bomba attı. Birtakım isabetler görülse de beklenen başarı sağlanamadı. Çünkü İngiliz topçusu yoğun bir uçaksavar ateşi açmıştı. Ancak filo kayıp vermeden istasyona geri döndü.⁸¹² Bu bombardıman İtilaf hava raporlarına da yansımıştı. Buna göre 3 Eylül sabahı, Mondros'tan kayıp olduğu bildirilen tayyareleri aramak için İmroz çevresinde dikkatli bir arama yapılmıştı.⁸¹³

Alman Deniz Tayyare Birliği bu sefer de 3/4 Eylül gecesi 3 deniz tayyaresiyle İmroz'a bir bombardıman taarruzunda bulundu. Kefalo koyu'ndaki eski hava meydanına, 10 kiloluk 15 bomba atıldı. Uçaksavar ateşi açılrsa da tayyareler kayıp vermeden geri döndü.⁸¹⁴ Bu saldırı İtilaf hava raporuna göre gece saat 23:30'da üç Türk-Alman tayyaresi tarafından

⁸¹¹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31

⁸¹² Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 141

⁸¹³ AİR1.2081, Part 2,109, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 September,1917, Weekly Operations Report No: 77, İmbros Air Station, s.3

⁸¹⁴ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 141.

yapılmıştı. İmroz Hava Meydanı bombalanmış fakat herhangi bir hasar verilememiş ancak 5 bomba bir hangara yakın düşmüştü. Toplamda on beş bomba atıldığı bu saldırıya misilleme olarak hemen Kirte'yi bombalamak için bir tayyare gönderilmişti. Ancak hedefin üzerindeki sis nedeniyle hasarın kapsamının tespit edilemediği bildiriliyordu.⁸¹⁵ Bu saldırıya misilleme yapılan bu İtilaf hava saldırısı hakkında bir Türk askeri belgesinde de bilgiler mevcuttu. Buna göre, 4 Eylül saat 02.00'de İmroz istikametinden gelen ve sistemi anlaşılamayan bir düşman tayyaresinin, Zığındere projektörü civarına tesirsiz birkaç bomba atıp geri döndüğü bildiriliyordu. Aynı gün saat 06.00'dan saat 18.00'e kadar on torpil gemisiyle iki torpido Semadirek ve Boğaz açıklarında dolaşmıştı.⁸¹⁶

*7 Eylül akşamı İmroz'dan gelen bir İngiliz tayyaresi, Gelibolu yarımadasının batısında uçtu ve buradaki mevzi ve ordugâhlara bomba attı. Bu bombalardan bir tanesi hastaneye isabet etti. 2 er şehit oldu, 6 er de yaralandı.*⁸¹⁷ 9 Eylül günü Yüzbaşı Goltz, meydana gelen bir tayyare kazası neticesinde vefat etti.⁸¹⁸ Harp koşullarında karadaki muharebelerde olduğu kadar hava faaliyet ve muharebelerinde kayıplar da söz konusu oluyordu. Yüzbaşı Goltz'un vefatı, Alman Deniz Tayyare Birliği'nin kumandasında değişiklik gerektirecekti.

9 Eylül saat 09.40'ta İmroz'a giden bir tayyaremiz adadaki yeni tayyare meydanında bir büyük ve altı küçük yeni baraka vücuda getirildiğini eski tayyare meydanındaki baraka vesairenin kaldırılmakta olduğunu ve adada başka değişiklik olmadığını keşfetti.⁸¹⁹ Kurter 9 Eylül'deki bu keşif uçuşuna 1'inci Tayyare Bölüğünün gittiğini ve keşif esnasında Glik'i'de⁸²⁰ hazırlanan yeni tayyare meydanında, 1 büyük ve 6 küçük hangarın kurulmuş olduğunu belirtiyordu.⁸²¹ Böylece yeni tayyare meydanının "Glik'i Tayyare Meydanı" olduğu anlaşıyordu. Bu sıralarda Türk askeri hava teşkilatı da harp sırasında meydana gelen ihtiyaçlara göre gelişimine devam ediyordu. Zira İtilaf Devletlerinin İstanbul ve

⁸¹⁵ AİR1.2081, Part 2,109, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 September,1917, Weekly Operations Report No: 77, İmbros Air Station, s.3

⁸¹⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 33

⁸¹⁷ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 140

⁸¹⁸ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 141.

⁸¹⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 39

⁸²⁰ Glik'i: İmroz'da Bademli Köyünün eski adıdır. 1890 yılı kayıtlarında köyün adı, Glykí, 1928 yılı kayıtlarında ise Giliki olarak geçmektedir. Glykí, Yunancada "tatlı, şirin" anlamına gelmektedir. Bkz.

<https://www.nisanyanyeradlari.com/?l=40.21557%2C25.83836&o=u>; Erişim Tarihi: 09.10.2024.

⁸²¹ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 142

civarına icra ettikleri bombardımanlara karşı önlem alındığı gibi havacılık teşkilatı bağlamında da tedbirler alınıyordu.

Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa, Umuru Havaiye Müfettişliği emrinde olmak üzere İstanbul'da bir Tayyare Topçu ve İstanbul Muharebat-ı Havaiye Kumandanlığı teşkil edilmesini 13 Ağustos 1917 tarihinde emretmişti. Bu emirle Tayyare Topçu ve İstanbul Muharebat-ı Havaiye Kumandanlığının 15 Eylül 1917'den itibaren vazifeye başlamasını bildirdi. Kadrosu belirlenen bu kumandanlıklar, İstanbul'un düşman tayyarelerine karşı alınacak tedbirlerden mesul olacaktı.⁸²² İstanbul için bu önlemler alınırken İtilaf tayyarelerinin faaliyetleri de bir taraftan sürüyordu.

14 Eylül 1917 saat 17.30'da İmroz'dan kalkan çift satırlı bir kara tayyaresi, Arıburnu istikametinde gelmekte iken Türk topçu ateşleriyle dönmeye mecbur oldu. 15 Eylül'de sabahtan akşama kadar iki torpido ve üç torpil arama gemisi Semadirek ve Boğaz açıklarında dolaştı.⁸²³ 16 Eylül saat 08.30'da Bozcaada'ya giden bir Türk-Alman tayyaresi, daha önce Türk topçuları tarafından tahrip edilen telgraf ve telsiz istasyonu olması muhtemel olan binanın tamir edilmekte olduğunu gördü. Aynı saatlerde İmroz Adası'nın kuzeydoğusunda bir yangın çıkmış ve saat 21.00'de sönmüştü.⁸²⁴ 17 Eylül saat 09.00'da bir torpido ile bir denizaltının Kefolo Limanı'ndan kuzeybatıya, Saat 15.30'da Semadirek istikametinden gelen üç torpil arama gemisinin de Limni istikametine gittiği görülmüştü.⁸²⁵ İmroz'daki C Filosu tarafından 18 Eylül'de iki tayyare, Semadirek ile İmroz arasındaki bölgede denizaltılara yönelik uzun bir keşif uçuşu gerçekleştirdi. Bir İtilaf tayyaresi motor arızası nedeniyle hava meydanına ancak ulaşabildi. "C" Filosu tarafından Eylül'ün son haftasında gemi seferlerini gözetlemek için Boğaz'da keşifler yapıldı. Yine aynı filo tarafından Suvla Körfezi'nin fotoğrafik keşifleri 20 ve 22 Eylül'de yapıldı ve ordugâhların yakınlarına beyannameler atıldı.⁸²⁶

20 Eylül saat 18.00'de bir kara tayyaresi İmroz'dan kalkarak Büyük Kemikli istikametinde gelmekte iken Türk topçularının ateşiyle dönmeye mecbur oldu. Aynı gün ve saatte Edremit üzerinden geçen iki İtilaf tayyaresi de Edremit-Balıkesir yolu üzerindeki Palamut

⁸²² ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 20 (1,2)

⁸²³ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 44

⁸²⁴ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 45-3

⁸²⁵ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 45-4

⁸²⁶ AİR1.2081, Part 2.126, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 23 September, 1917, Weekly Operations Report No: 79, İmbros Air Station, s.3

mevkiinde bulunan köprüye tesirsiz beş bomba atarak döndü. 21 Eylül öğleden önce Çanakkale istikametinden Edremit Körfezi üzerine gelen iki düşman tayyaresi bir müddet dolaştıktan sonra geri döndü.⁸²⁷ 22 Eylül saat 16.30'da bir kara tayyaresi, İmroz'dan kalkarak ilk önce Büyük Kemikli'ye doğru geldi, sonra istikamet değiştirerek Anafarta üzerine beyanname attı. Fakat Türk topçusunun ateşiyle uzaklaştırıldı.⁸²⁸

24 Eylül 1917 saat 08.45'te İmroz Adası'na giden bir tayyaremiz, eski tayyare meydanındaki hastane barakasının yıkılmakta olduğundan başka bir değişiklik görmedi. Saat 09.00'da yüklü bir nakliye gemisi güneyden Kefalo Limanı'na gelmişti. Saat 09.30'da Kefalo Limanı'ndan çıkan bir monitör Semadirek istikametine gitmişti.⁸²⁹ 24 Eylül saat 17.00'de Semadirek istikametinden gelen çift satırlı bir kara tayyaresi, Kabatepe sahilini takip ederek Sarıtepe üzerine yaklaşmak istemiş fakat Türk topçu ateşiyle uzaklaştırılmıştı.⁸³⁰ 27 Eylül saat 17.20'de çift satırlı bir kara tayyaresi, İmroz'dan Seddülbahir üzerine gelmek istemiş fakat Türk topçu ateşiyle uzaklaştırılmıştı.⁸³¹ 28 Eylül saat 15.40'ta İmroz'dan uçan çift satırlı iki kara tayyaresinden biri, Seddülbahir'e diğeri de Anafartalar üzerine gelmek istemiş ancak tayyarelerimizin takibi ve Türk topçu ateşiyle İmroz'a kaçırılmıştı.⁸³² 30 Eylül saat 08.10'da hangi istikametten geldiği anlaşılamayan bir İtilaf tayyaresi, İmroz'un güneybatısına inmişti. Saat 16.45'te İmroz istikametinden Enez üzerine gelen çift satırlı bir kara tayyaresi, tesirsiz bir bomba atarak dönmüştü. Sabahtan akşama kadar iki torpido ile üç torpil arama gemisi, Boğaz ve Semadirek açıklarında dolaşmıştı.⁸³³ Türk tarafında İtilaf tayyarelerinin faaliyeti raporlanırken, İtilaf hava karargâhı da Türk tayyare bölüklerinin faaliyetini raporluyordu.

Buna göre, 30 Eylül 1917 sabahı üç Türk-Alman deniz tayyaresi, bunlardan ikisi Royal Naval Air Service tarafından "Mavi Kuşlar" olarak bilinen tek koltuklu av tayyaresi ve diğeri iki koltuklu deniz keşif tayyaresinin Mondros'a yaklaştığı bildirildi.⁸³⁴ Bu esnada üç İngiliz pilotu onları hemen meşgul etmek için havalandı. Bunlar 5431 numaralı Sopwith Triplane'da uçan Teğmen H. T. Mellings ve Sopwith Camel'da uçan Teğmen J. W. Alcock'tu. Bir Sopwith Scout Pup tayyaresi de takip için Mondros'tan gönderildi. Teğmen

⁸²⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 49 (1)

⁸²⁸ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 51 (1)

⁸²⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 52 (1)

⁸³⁰ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 53 (1)

⁸³¹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 56

⁸³² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 56-1, 56-2

⁸³³ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 57-1, 57-2

⁸³⁴ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 408-409

P.K. Fowler tarafından kullanılan bir Sopwith Scout Pup da Bozcaada'dan gönderildi. Mondros'tan gönderilen Sopwith Scout Pup, düşman tayyarelerini bulamadı ve muharebeye katılamadı.⁸³⁵ Jones de eserinde ancak sadece iki tayyarenin harekete geçtiğini belirtiyordu. Sopwith Triplane pilotu 'Mavi Kuşlar'dan birini vurdu ve bu tayyare denize dalarak parçalandı.⁸³⁶ Triplane'ı kullanan Teğmen H. T. Mellings'di.

Türk kaynaklarında, Alman Deniz Tayyare Birliği tarafından gerçekleştirilen bu hadiseye dair şu bilgiler verilir: *“30 Eylül’de Limni Adası’nın keşfi için üçlü bir filo hazırlandı. İcra edilen keşifte Pilot Astsubay Görtner, keşif ve hava fotoğrafı çekmek için 1124 numaralı Friedrichshafen 33L tipindeki deniz keşif tayyaresiyle uçtu. Bu tayyare, 2 tane Rumpler 6B1 tipi deniz av tayyaresi tarafından korunuyordu. 1048 numaralı av tayyaresini Pilot Astsubay Kruger, 894 numaralı tayyareyi ise Pilot Teğmen Müller⁸³⁷ kullanıyordu.”*⁸³⁸ Bu durumda “Mavi Kuşlar” olarak nitelendirilen tayyareler, Rumpler 6B1 tipi deniz av tayyareleri olup 1048 ve 894 numaralarını taşıyordu.

Türk kaynaklarına göre düşürülen tayyare, *Pilot Astsubay Kruger’in kullandığı 1048 numaralı av tayyaresi idi. Pilot Teğmen Müller’in kullandığı 894 numaralı deniz av tayyaresinin* benzin deposuna bir mermi isabet etmiş ve depodan akan benzin alev alarak tayyareyi tutuşturduğundan tayyare, denize mecburi iniş yapmıştı.⁸³⁹ Sopwith 'Camel' pilotu Teğmen J.W. Alcock bu ikinci deniz av tayyaresini iniş yapmaya zorlamıştı. Yaralı pilot, daha sonra HMS Acheron gemisi tarafından alındı.⁸⁴⁰ 1124 numaralı Alman deniz keşif tayyaresi ise Çanakkale Boğazı'na doğru döndüğü sırada İngilizler, bu tayyareye de yetişerek ateş açtı. Fakat 20 metreye kadar alçalan tayyare, kaçınma manevraları yaptığından bu atışlardan kendisini kurtardı. Çanakkale Boğazı'na girerek, üssüne döndü.⁸⁴¹ Jones bu hadiseyi şöyle anlatır: *“Alman iki koltuklu tayyare, bir Sopwith “Pup” pilotu (Teğmen P. K. Fowler) saldırıya katılmak üzere İmroz’dan geldiğinde, Çanakkale’ye kadar takip edildi. Alman deniz tayyaresindeki rasıt, görünüşe göre*

⁸³⁵ AIR1.2081, Part 2.138, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 October 1917, Weekly Operations Report No: 81, İmbros Air Station, s.1

⁸³⁶ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 409.

⁸³⁷ Alman rasıtlardan Müller'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-7

⁸³⁸ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 305; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 141.

⁸³⁹ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 141; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 305

⁸⁴⁰ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 409.

⁸⁴¹ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 141; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 305

*yaralandı, ancak alçaktan uçan iki koltuklu tayyare Çanakkale kalelerinin silahlarının korumasına girdi ve imha edilmekten kurtuldu.*⁸⁴²

Kurter'e göre deniz av tayyarelerinin pilotları yaralı olarak, İngilizler tarafından kurtarılmış ve esir edilmişlerdi. Böylece Alman Deniz Tayyare Birliği'nin elindeki 2 deniz av tayyaresi de kaybedilmişti.⁸⁴³ Ancak Jones'in satırlarından ilk av tayyaresinin vurulduğu ve denizde parçalandığı bilgisinden; Pilot Astsubay Kruger'in kullandığı 1048 numaralı av tayyaresi düşürüldüğünden pilotun yaralı değil de vefat etmiş olması muhtemeldi. Yaralı olan pilot, mecburi iniş yapan 894 numaralı deniz av tayyaresini kullanan Teğmen Müller olabilirdi.

İmroz "C" Filosunun raporuna göre, 30 Eylül öğle saatlerinde bir Türk-Alman tayyaresi, muhtemelen kayıp deniz tayyarelerini ararken İmroz üzerinde uçmuştu. İki Sopwith tayyaresi, bu düşman tayyaresini takip etmek için havalandı ve durdurmak için Kabatepe ve Helles'e doğru ilerledi. Ancak düşman tayyaresi farklı bir rota izleyerek gözden kayboldu. Öğleden sonra İmroz-Semadirek-Suvla üçgeni üzerinde bir keşif uçuşu gerçekleştirildi.⁸⁴⁴ 30 Eylül sabah saatlerinde İtilaf Devletlerinin "Mavi Kuşlar" olarak adlandırdığı deniz tayyarelerinden biri düşmüş ve diğeri inişe zorlanarak pilotu esir alınmıştı. RNAS'ın 81 numaralı bu raporu, Türk-Almanların bu tayyarelerin akıbetini araştırmak için öğle saatlerinde İmroz'a uçtuğunu göstermektedir.

Aynı gece yani 30 Eylül 1917 akşamı Pilot Teğmen Alcock, Handley Page ile İstanbul ve Haydarpaşa'daki tren istasyonlarını bombalamak üzere yola çıktı. Ancak bir buçuk saatlik uçuştan sonra iki motordan biri devre dışı kalınca pilot Mondros'a doğru geri dönerken Saros Körfezi'nde iniş yapmak zorunda kaldı. Mürettebat karaya ulaşmak için bir saat yüzmek zorunda kaldı. Ertesi sabah Yarımada'daki Türkler tarafından bulundu ve İstanbul'a tutsak olarak gönderildi.⁸⁴⁵ 5'inci Ordu tarafından 1 Ekim tarihiyle Başkumandanlık Vekâletine sunulan aşağıdaki rapor, geliş istikameti hariç Jones'in kaydettiği yukarıdaki satırlarla benzerlik göstermektedir. Buna göre *"30 Eylül saat 22.30'da Enez istikametinden gelen bir düşman tayyaresi, Saros Körfezi'nde sahile yakın iniş yaptı. Üç kişiden ibaret olan mürettebatı esir edilerek tayyare karaya çıkarıldı."*⁸⁴⁶

⁸⁴² Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 409.

⁸⁴³ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 142.

⁸⁴⁴ AİR1.2081, Part 2.142, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 October 1917, Weekly Operations Report No: 81, İmbros Air Station, s.5

⁸⁴⁵ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 409-410.

⁸⁴⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 58-2, 58-3

5'inci Ordu tarafından Başkumandanlık Vekâletine sunulan 2 Ekim tarihli ayrıntılı rapor ise tayyarecilerin nasıl esir alındığını gözler önüne sermektedir. Buna göre 30 Eylül saat 20.30'da Çam Tepe üzerinden geçen bir düşman tayyaresi 10 dakika sonra geldiği ve motorunun durması neticesi iniş yapmakta olduğu anlaşılmıştı. Koyun Limanı sahilinde Hamidiye Bataryası tarafından yapılan araştırmada saat 23.00'de bu tayyarenin rüzgâr ile dik ve sarp olan Çal Limanı sahiline 10 metre mesafeye kadar yaklaşmış olduğu görülerek derhal torpido vasıtasıyla sahile bağlanmıştı. Bu tayyarede Teğmen Alcock'la birlikte bir pilot ve bir makinist daha vardı. 1 Ekim 1917 saat 05.00'te Çal Tepe, Koyun Limanı arasındaki sahilde bir ağaç altında toplu bir halde olarak yakalanmış ve üzerlerinde patlayıcı silahlardan yalnızca bir işaret tabancası ile altı fişek bulunmuştu. Tayyarenin iki motoru ve üç makineli tüfeği mevcut olduğu 20 büyük ve 16 küçük olmak üzere toplam 2 ton sıkletinde bomba yüklü olduğu görülmüştü. Pervanelerinden birinde meydana gelen arızadan dolayı İmroz'a dönmek için yükünü hafifletmek amacıyla bomba ve tüfekler, mürettebat tarafından denize atıldığı ve saat 23.00'te tayyare inmeye mecbur olduğu yapılan tahkikattan anlaşılmıştı. Limni, İmroz, Saros yoluyla İstanbul'a gelerek İstinye'de Yavuz (Goben) Zırhlısına, Sirkeci Garına, Ayastefanos'ta tayyare hangarlarına bomba atmak üzere saat 20.00'de Limni'den uçuş yapılmış ve tayyareye 4 kişi binebildiği halde telsiz telgraf memuru birlikte alınmamış ve yerine fazla miktarda bomba yüklenmişti. Temmuz 1917 sonunda İstanbul'a yapılan hava bombardımanı da bizzat bu tayyare tarafından yapılmış olduğu tayyarecilerin ifadelerinden anlaşıldı. 2 Ekim saat 02.00'de Sahil Kumandanlığından Koyun Limanı'na gönderilen bir motorbot terk edilmiş durumda olan tayyarenin bir motoruyla, rüzgâr ölçüm ve irtifa aletlerini, bir makineli tüfek ve bir kısım mühimmatı Suvla Limanı'na naklettirildi. Diğer motorla geri kalan kısımlardan çıkarılması mümkün olanlar için motor yeniden geriye gönderildi. Tayyare muhtelif kısımlarının ağırlığı sebebiyle araba vs vasıta ile karadan gönderilemediğinden Suvla'dan deniz yoluyla getirtilmesine çalışılarak Kilya'da toplattırılıp depolanarak neticeden 5'inci Orduya malumat verileceği bildirildi. Elde edilen esirler de İstanbul'a sevk edilecekti.⁸⁴⁷

Göymen de bu hadisede esir edilen iki subay ve bir mühendisten oluşan ekipten elde edilen bilgilere yer vermektedir. Buna göre, tayyareye verilen vazife İstinye'de bulunan donanma karargâhı, Yavuz Kruvazörü, Sirkeci Garı, Ayastefanos Tayyare hangarlarının

⁸⁴⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 59-1, 59-2

bombalanmasıydı. Esirler, tayyarede mevcut 20 büyük ve 16 küçük iki ton ağırlığındaki bombanın, denize atıldığını ifade etmişlerdi.⁸⁴⁸ Aynı malumat 5'inci Ordu tarafından Başkumandanlığa sunulan raporda da mevcuttu. Esir edilen iki subay ve bir mühendisten oluşan ekip, karargâha getirilerek sorgulanmışlardı. Bu rapora göre, tayyare Graham White atölyesi imalatındandı.⁸⁴⁹ Teğmen Alcock savaşın bitimine kadar esir kalmış ve sonra tekrar havacılığa dönmüştü. Kurter İstanbul'a hava saldırısı yapmak üzere, Handley Page tayyaresinin İmroz'dan havalandığı fakat mecburi iniş yaparak Türklere esir düştüğünü belirtse de.⁸⁵⁰ İngiliz Handley Page tayyareleri Mondros'ta konuşlandığından İmroz'dan kalkış yapması mümkün görünmemektedir.

1'inci Tayyare Bölüğünün 1917 Eylül ayına ait kuvvesine göre Gelibolu Galata'da bulunan bölüğün kumandanı Yüzbaşı Croneiss'ti. Rasıtlar; Yüzbaşı Prens von Hohenlohe, Teğmen Nafiz ve Rasıdat-ı Havaiye Şubesi Müdürü ve tayyare rasıdı Mülazım Szinster'di. Tayyareler; 3 adet Albatros C.III. keşif tayyaresi ve 1 adet Albatros B.I. talim tayyaresi (düşman üzerinde uçamaz) ile birlikte 4 adetti.⁸⁵¹ Kurter'e göre, Pilot olarak Teğmen Estrachoz Teğmen Schlegel, Astsubay Henrig Schroeder ve Astsubay Başçavuş Dobberstein vardı. Rasıt olarak da Yüzbaşı Prens von Hohenlohe-Öhringen, Üsteğmen Mehmet Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Pfannenstiel, Teğmen İbrahim Nafiz ve Asteğmen Szinster bulunmaktaydı. Bölüğün tayyareleri 3 adet Albatros C.III – AK39 AK42 AK60 ile 2 adet Albatros B.I - A13 A15 bulunmaktaydı. 1917 Eylül sonunda, 6'ncı Tayyare Bölüğü'nün vaziyeti ise şöyleydi: Bölük Kumandanlığını Pilot Yüzbaşı Croneiss yapıyordu. Pilotlar; Üsteğmen Theo Croneiss, Teğmen Emil Meinecke, Teğmen Koslick, Astsubay More'du. Tayyareleri ise Fokker E.III – F11, Halberstadt D.V. – HK1, Albatros D.II – AKD2 AKD3'dü.⁸⁵² Ekim ayının başında 6'ncı bölükte uçar durumda yeni gelmiş olan 2 Albatros D.II ile 1 Halberstadt D.V. tipi av tayyaresi vardı. Bölük kadrosundaki F 11 numaralı Fokker E.III ise, Hint yağı olmadığı için uçamıyordu.⁸⁵³ 1'inci Tayyare Bölüğünün Ekim kuvvesi de Eylül ayının aynısı idi.⁸⁵⁴

⁸⁴⁸ Göymen, a.g.e, s. 155.

⁸⁴⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 59-1, 59-5

⁸⁵⁰ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 141-142.

⁸⁵¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2a

⁸⁵² Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 142-143.

⁸⁵³ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 205

⁸⁵⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2a

İmroz “C” Filosu ise 1 Ekim sabahı kayıp olan ve Saros Körfezi'nin başındaki Türk kıyısını geçmeyi amaçlayan Handley Page tayyaresini aramak için Mondros'tan Saros Körfezi'ne bir tayyare göndermişti. Ancak Tayyare veya enkazı hakkında hiçbir şey gözlemlenmedi. Körfezi aramak için ayrıca bir destroyer gönderildi ve bunlar da kıyıdaki topraklar tarafından ateş altına alındığından, toprakların yerini tespit etmek için ikinci bir tayyare gönderildi, ancak tayyare gelmeden önce ateş kesildi ve topraklar bulunamadı. Dönüş yolculuğunda, Çanakkale'de devriye atıldı ve gemiler rapor edildi.⁸⁵⁵ Saros Körfezi'ne gönderilen bu tayyare 30 Eylül akşamı İstanbul bombardımanı için uçan Pilot Teğmen Alcock'un, başarısız girişiminin akıbetini öğrenmeye giden tayyare olsa gerekti.

Türk tarafında 2 Ekim 1917 saat 12.00'de İmroz istikametinden gelen bir düşman tayyaresinin Karacaoğlu Tepesi üzerinde bir müddet dolaştıktan sonra İmroz'a döndüğü bildiriliyordu.⁸⁵⁶ 4 Ekim saat 11.30'da ise İtilaf Devletlerinin bir kara tayyaresi, İmroz'dan kalkarak Büyük Kemikli ve Anafartalar istikametinden Bigalı ve Yalova köyleri üzerinde yüksekten dolaşarak birkaç gün önce inmeye mecbur olan havacıların hayatları hakkında sorular içeren mektuplar atarak İmroz'a dönmüştü.⁸⁵⁷ Bu tayyare ve havacılar 30 Eylül'deki hadisede Saros Körfezi'ne mecburi iniş yaparak esir alınan tayyarecilerdi. İtilaf tayyareleri, 3-4 gündür esir havacılarının akıbetini öğrenmeye çalışıp sorguluyorlardı.

1917 Ekim ayı başında Alman Deniz Tayyare Birliği pilotlarından Schubert subaylığına yükseltilmişti. 30 Eylül'de kaybedilen 2 deniz tayyaresinin yerini takviye için Almanya'dan 2 yeni Rumpler deniz av tayyaresi gönderildi. Schubert bu yeni tayyarelerden biri ile 12 Ekim'de Limni Adası'na yapılan keşif uçuşunda himaye görevi yapıyordu. Çift satırlı bir İngiliz tayyaresiyle giriştiği hava muharebesinde Karoz Burnu açıklarında, Schubert bu tayyareyi denize indirdi ve böylece üçüncü hava zaferini kazanmış oldu. Bu arada Çanakkale'deki Alman Deniz Tayyare Birliği'nin emrine yeni bir istasyon verildi. Bu istasyon Bulgaristan'ın İskeçe şehri civarındaki Alman deniz tayyare istasyonuydu. Burada konuşlanan deniz tayyareleri, Taşoz adasının gözetlenmesi ve keşfi ile Bulgaristan'ın Ege kıyılarının denetimi vazifesini üstlenmişlerdi.⁸⁵⁸ Türk-Alman tarafında

⁸⁵⁵ AIR1.2081, Part 2.142, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 October 1917, Weekly Operations Report No: 81, İmbros Air Station, s.5

⁸⁵⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 59

⁸⁵⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 59-3, 59-4

⁸⁵⁸ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 202-203.

hem tayyare bölüklerinde hem de hava istasyonlarında gelişmeler olurken İtilaf Devletleri de filolarını ve adalardaki hava meydanlarını geliştiriyordu.

1917 yılının Ekim ayında İmroz Filosu olarak bilinen “C” Filosu, adanın kuzeydoğu tarafındaki Glikî'deki yeni bir hava meydanına taşındı ve kısa süre sonra iki adet D.H.4 tayyaresiyle takviye edildi. Bu tayyareler Kasım ayında Sofya-İstanbul demiryolundaki köprüler, Nara Deniz Tayyare Meydanı ve Gelibolu'daki un değirmenleri ve depolarını bombalamak için kullanıldı.⁸⁵⁹ İmroz'daki C Filosu raporunda, Kefalo Hava Meydanı'ndaki depoların 9 ve 10 Ekim'de Glikî Hava Meydanı'na kurulduğu belirtiliyordu.⁸⁶⁰ C Filosu artık Glikî Hava Meydanı'ndan hizmet verecek ve raporlarda Glikî Hava İstasyonu olarak geçecekti.

16 Ekim'de C Filosuna ait 2 tayyare şafak vakti Glikî'den Semadirek'in kuzeydoğusunda denizaltı aramak için devriye gezdi. 20 Ekim'de yine Semadirek'in kuzey ve güneyine keşif yapıldı.⁸⁶¹ C Filosunun İmroz'dan gönderdiği tayyarelerin faaliyeti Kasım ayında da devam ediyordu. Türk tarafı bu faaliyetleri verdiği tayyare raporlarıyla belgeliyordu. Buna göre 3 Kasım saat 16.30'da İmroz'dan kalkan ve bir harp tayyaresi refakatinde olan iki İtilaf tayyaresi, Çanakkale'ye gelerek beş bomba atmıştı. Bombalardan üçü kasabaya, ikisi denize düşmüştü.⁸⁶² Aynı tayyare faaliyeti ve raporlanması işi, artık Glikî'den faaliyet gösteren “C” Filosu için de geçerliydi.

İmroz Glikî Hava İstasyonundaki “C” Filosunun raporuna göre, 6 Kasım sabahı erken saatlerde, Kefalo ve Bozcaada üzerinde düşman tayyareleri bildirildi. Bunları aramak için bir 2 kişilik bir Sopwith "Pup" gönderildi, ancak sonuç alınamadı. Gün içerisinde, özel görev için görevlendirilen 2 adet D.H. 4 tayyaresi Mondros'tan geldi. 7 Kasım'da, gemileri gözlemlemek için Boğaz'da keşif uçuşu yapıldı ve ayrıca düşman tayyareleri arandı.⁸⁶³

⁸⁵⁹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 403.

⁸⁶⁰ AİR1.2081, Part 2.149, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 15 October 1917, Weekly Operations Report No: 82, İmbros Air Station, s.3

⁸⁶¹ AİR1.2081, Part 2.157, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 22 October 1917, Weekly Operations Report No: 83, İmbros Air Station, s.5

⁸⁶² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 88 (1,2)

⁸⁶³ AİR1.2081, Part 2.173, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 11 November 1917, Weekly Operations Report No: 86, Glikî Air Station, İmbros, s. 2

8 Kasım'da 1'inci Tayyare Bölüğünden Pilot Teğmen Schlegel ve Rasit Üsteğmen Unroch⁸⁶⁴, AK60 numaralı Albatros tayyaresi ile 2 uçuş yaptı.⁸⁶⁵ 11 Kasım saat 13.45'te İmroz'dan kalkan İtilaf çift satırlı bir kara tayyaresi Kayaltepe istikametinde, aynı adadan kalkan ve aynı sistemdeki diğer bir tayyare ise Bozcaada üzerinde bir müddet dolaştıktan sonra Türk topçularının ateşiyle İmroz'a geri döndü. Misilleme olarak saat 14.30'dan saat 16.50'ye kadar Bozcaada'ya karşı icra edilen tayyare keşfinden gerek adadaki tayyare meydanında gerekse askeri binalarda değişiklik olmadığı görüldü.⁸⁶⁶ 13 Kasım saat 10.30'da üç Türk-Alman tayyaresi, Mavro Adası'ndaki telsiz telgraf istasyon mevkilerine bombalar atarak salimen döndü.⁸⁶⁷ Kurter'e göre bu bomba hücumu, 1'inci Tayyare Bölüğünün 3 Albatros tayyaresiyle icra edilmişti.⁸⁶⁸ 21 Kasım saat 11.00'de çift satırlı bir düşman kara tayyaresi, Anafartalar istikametinden gelmekte iken Türk topçularının ateşiyle geri dönmüştü. Saat 14.00'te İmroz'dan kalkan çift satırlı dört kara tayyaresi de Anafartalar üzerinden Çanakkale'ye gelmiş ve Nara'daki tayyare hangarlarına tesirsiz on kadar bomba atarak dönmüşlerdi. Bu tayyarelerin dönüşü sırasında Kurucadere civarına attıkları bir bomba da bir tesir yapmamıştı. Aynı gün Bozcaada'ya giden bir Türk-Alman tayyaresi ise adada değişiklik olmadığını bildirmişti.⁸⁶⁹

1'inci Tayyare Bölüğünün 1917 Kasım ayına ait kuvvesine göre uçucu personel 7 kişi idi. Bunlar Yüzbaşı pilot Croneiss, Almanya'ya izinli gitmişti. Asteğmen pilot Schlegel, Üsteğmen Unroch, Teğmen İbrahim Nafiz, Asteğmen Szinster (Rasit ve Rasıdat-ı Havaiyye Müdürü), Pilot Başçavuş Dobberstein ve Pilot Başçavuş Schroeder'di. Tayyareleri ise 3 adet Albatros C.III. 160'lık keşif tayyaresi ile 1 adet Albatros B. I. 100'lük talim tayyaresi olmak üzere 4 adetti. 1'inci Tayyare Bölüğü'nün 1917 Aralık ayı da Kasım ayı kuvvesinin aynısıydı.⁸⁷⁰ Kasım ayı içerisinde 6'ncı Tayyare Bölüğü kuvvesindeki HK1 numaralı Halberstadt, bakım ve onarıma alınmıştı. Bölük, 2 Albatros D.II ile uçuşlarını sürdürmek zorunda kaldı.⁸⁷¹ 1917 yılının sonunda 5'inci Ordu Tayyare Kıttaat Kumandanlığının emrinde ise Tekirdağ, Bandırma, Muğla ve Söke'de orta derecede tayyare meydanları bulunuyordu.⁸⁷²

⁸⁶⁴ Alman tayyarecilerden Unroch'un Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6a

⁸⁶⁵ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 203.

⁸⁶⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 96 (1)

⁸⁶⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 97 (1), 99 (1)

⁸⁶⁸ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 204.

⁸⁶⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 105

⁸⁷⁰ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2a

⁸⁷¹ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 205

⁸⁷² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4-4a

İmroz Glikli Hava İstasyonundaki “C” Filosunun raporuna göre, 25 Kasım sabah saat 06.00’da İmroz’un batısında bir denizaltı olduğu bildirilmişti. Sabahın erken saatlerinden saat 09.30’a kadar ve saat 12.00’den gün batımına kadar denizaltı devriyeleri yapıldı. Devriyeler, Kefalo, Limni, Bozcaada, İmroz, Semadirek bölgelerini kapsadı. Motor arızası nedeniyle Sopwith av tayyaresi (No. N 5168), Semedirek’teki bir sahile zorunlu iniş yaptı. Av tayyaresinin rasıdı, yedek parça almak için bir kayıkla İmroz’a geri döndü. 26 Kasım’da bir deniz tayyaresi, arızalanan Sopwith av tayyaresi için bir mekanik ve yedek parça ile Semadirek’e geldi ve tayyare tamir edildi. Hem deniz tayyaresi hem de av tayyaresi öğleden sonra Glikli’ye geri döndü. Mavro Adası’nın yakın zamanda bombardıman edilmesine misilleme olarak, 27 Kasım’da iki büyük Handley Page bombardıman tayyaresi, Gelibolu’daki un fabrikaları ve depolarına baskın düzenledi. 100 kiloluk bir bomba, limana yakın bazı binalara düştü fakat bulutlar nedeniyle hasar gözlemlenemedi. Birçok binanın yıkıldığı ve önemli ölçüde hasar meydana geldiği bildirildi. Bu bombardımana katılan pilotlar; Teğmen, A. Woodward ve Rasit Teğmen C. Palmer (L.H. No. N 5975), Teğmen R. Sorley ve Rasit Teğmen F.C. Smith’di (L.H. No. N 5976).⁸⁷³

Gelibolu Liman Riyaseti ve Topçu Tayyare Kumandanlığının raporlarından 27 Kasım’daki bu bombardımana dair bilgi alınmıştı. Gelibolu Liman Reisi Enver Bey’in raporuna göre, saat 11.45’te⁸⁷⁴ iki düşman tayyaresi dört adedi karaya ve iki adedi de denize olmak üzere altı bomba atmıştı. Bu tayyarelerin attığı bombalar iki hanenin hasarına ve iki efradın şehit olmasına sebep olmuştu. Topçu Tayyare Kumandanlığının raporuna göre de saat 12.00’de bir düşman tayyaresi kuzey istikametinden gelerek Gelibolu üzerinde bir saat dolaşmış ve altı bomba attıktan sonra güney istikametine savuşup gitmişti.⁸⁷⁵ Gerek Türk makamlarının gerekse İmroz Glikli Hava İstasyonundaki “C” Filosunun raporuna göre, iki büyük Handley Page tayyaresinin bu bombardımanı gerçekleştirdiği ve tayyarelerin hedefinin Gelibolu’daki un fabrikaları ve depolar olduğu anlaşılmaktadır. Fakat hasarın gözlemlenemediği ve büyük hasar verildiği rapor edilse de Türk makamlarının raporlarından karşı tarafın belirttiği kadar büyük ölçüde hasar olmadığı görülüyordu.

⁸⁷³ AİR1.2081, Part 2.202, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 2 December 1917, Weekly Operations Report No: 89, Glikli Air Station, İmbros, s.3

⁸⁷⁴ Başka bir belgede bu bombardımanın saat bilgisi 11.30 olarak verilmiştir. Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 111

⁸⁷⁵ ATASE, BDH, K. 47, D. 218, F. 22 (1-3)

Jones eserinde, 27 Kasım'da İmroz'daki filo tarafından gerçekleştirilen saldırıda, Galata Hava Meydanı'nda üç hangar inşasının gözlemlendiğini kaydediyordu.⁸⁷⁶ 29 Kasım'da iki İtilaf tayyaresinin Karaaağaç'a üç bomba attığı ve bu bombalardan birinin otele isabet ettiği, diğerinin bir haneye isabet ederek bir kızın yaralanmasına sebep olduğu, üçüncü bombanın ise İhtiyat Zabıt Mektebi çamaşırhanesine düştüğü ve nüfusça bir zayıat olmadığı belirtiliyordu.⁸⁷⁷

Galata'da inşa edildiği gözlemlenen hangarlar, 1 Aralık'ta bir Sopwith harp tayyaresi eşliğinde D.H.4'ler tarafından bombalanmış ve daha sonra Sopwith "Camel" ve "Pup" tayyareleri hava meydanını düzenli olarak devriye gezip hava muharebesi aramışlardı.⁸⁷⁸ Jones'in verdiği bu malumat, 5'inci Ordu tarafından Başkumandanlık Vekâletine sunulan 1 Aralık 1917 tarihli raporda geçmektedir. Buna göre, 1 Aralık saat 14.00'te⁸⁷⁹ İmroz'dan havalanan çift satırlı olan üç kara tayyaresi Küçük Kemikli üzerinden Galata'ya gelmiş ve on bomba atmıştı. Bir asker şehit olmuş ve Galata'daki binalarda cüzi hasar meydana gelmişti. Bu tayyarelere geliş ve gidişlerinde Türk topçuları tarafından ateş edilmişti. Saat 15.45'te İmroz istikametinden Küçük Beşige'ye gelen iki kara tayyaresi de bir müddet dolaştıktan sonra İmroz'a dönmüştü.⁸⁸⁰

2 Aralık 1917 sabahı çıkan bir hava muharebesinde iki Türk-Alman tayyaresi Galata Hava Meydanı üzerinde düşürüldü ve öğleden sonra Türk-Almanlar tarafından Glik Hava Meydanı'na saldırı girişiminde bulunduğu bir diğer Türk-Alman tayyaresi daha düşürüldü.⁸⁸¹ İmroz Glik Hava İstasyonundaki "C" Filosunun raporu da benzer malumatı vermektedir. Buna göre 2 Aralık sabahı, iki Camel ve bir Pup tayyaresi Galata Hava Meydanı üzerinde bir savaş devriyesi gerçekleştirdi. İki Türk-Alman tayyaresiyle karşılaştılar ve düşürüldüler, ancak çatışma ayrıntıları alınmadı. Aynı gün öğleden sonra yedi Türk-Alman tayyaresi Glik Hava Meydanı'na baskın düzenlemeye çalıştı. Kayıp veya hasar yaşanmadı. Dört tayyare Türk-Almanların peşine çıktı ve dört çatışma

⁸⁷⁶ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 403.

⁸⁷⁷ ATASE, BDH, K. 47, D. 218, F. 26-1, 26-2

⁸⁷⁸ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 403.

⁸⁷⁹ Tekirdağ Sahil Bölük Kumandanlığının Karargâh-ı Umumiye gönderdiği yazıda saat 14.30'da iki düşman tayyaresi, Gelibolu Galatasına gelerek tayyare hangarlarına dört kadar bomba attığı bilgisi mevcuttur. Bkz. ATASE, BDH, K. 47, D. 218, F. 30

⁸⁸⁰ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 115 (1)

⁸⁸¹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 403.

yaşandı, bir Türk-Alman tayyaresi düşürüldü.⁸⁸² İtilaf hava raporlarında geçen bu hadiseye Türk kaynağında da yer verilmişti.

2 Aralık 1917'de koordineli bir şekilde hava akını düzenlenmişti. Alman Deniz Tayyare Birliği ve 1'inci Tayyare Bölüğü'ne mensup tayyarelerle birlikte, İmroz'daki Glik Hava Meydanı'na bombardıman taarruzu yapıldı. Bu harekâta, Alman Deniz Tayyare Birliği 3 keşif/bombardıman ve 2 deniz av tayyaresiyle katılırken 1'inci Tayyare Bölüğü ise 3 keşif/bombardıman⁸⁸³ tayyaresiyle katıldı. Bu saldırı, Glik Hava Meydanı'ndan kalkan İngiliz tayyarelerinin bir gün önce icra ettiği Galata Hava Meydanı taarruzuna bir misillime teşkil ediyordu. 2500 metre irtifadan Glik Hava Meydanı üzerine gelen filo, 9'ar kiloluk 21 bomba attı ve hava meydanı cephaneliğinde yangın çıktı. İngiliz uçaksavar topçusunun yoğun ateşi olsa da tayyareler hiç kayıp vermeden meydanlarına döndü.⁸⁸⁴ Jones'in belirttiği 2 Aralık sabahı Galata Hava Meydanı üzerinde meydana gelen hava muharebesinde düşürülen iki tayyareye dair Kurter'de bir bilgiye rastlanmadı. Kurter, 2 Aralık öğleden sonra Glik Hava Meydanı'na yapılan taarruzun 1 Aralık saldırısına misillime olarak yapıldığına yer vermekte ve saldırıyı yapan tayyarelerin salimen döndüğüne işaret etmektedir. Oysa Jones'e göre 2 Aralık'ta sabah iki, öğleden sonra bir tayyarenin düşürüldüğünü belirtmektedir. Türk resmi belgelerine bakıldığında da 2 Aralık günü görevli tayyarelerin salimen döndüğü anlaşılmaktadır.

1'inci Tayyare Bölük Kumandanlığı 2 Aralık 1917'de, Umur-ı Havaiyye Müfettişliğine İmroz'daki yeni tayyare meydanının bombalandığı bildirildi. 2 Aralık saat 15.00'ten saat 16.50'ye kadar İmroz'daki yeni tayyare meydanına yirmi bir adet bomba atıldı. 260 kilo bomba ile bombardıman edilen meydanda barakalar isabet almış ve hangarların çok yakınına düşen bombalar ile çok zarar verdirilmişti. İki tayyaredeki havacılar Üsteğmen Unroch ile Asteğmen Schlegel Teğmen Rischler ile Başçavuş Dobberstein Efendiler düşmanın bir kişilik iki harp tayyaresiyle İmroz üzerinde muharebe etmişti. Tayyareler salimen karargâha dönmüşlerdi.⁸⁸⁵ Bu durumda İmroz'daki filo tarafından Galata Hava Meydanı'na yapılan saldırı, hem 1 Aralık hem de 2 Aralık'ta gerçekleşti.

⁸⁸² AİR1.2081, Part 2.211, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 9 December 1917, Weekly Operations Report No: 90, Glik Air Station, İmbros, s.2

⁸⁸³ 2 Aralık saat 15.00'te 3 tayyaremiz deniz tayyaresiyle birlikte İmroz'da yeni tayyare meydanına 20 adet bomba atarak salimen döndü. Bombaların birkaçının hangarlara isabet ettiği görüldü. Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 117 (1)

⁸⁸⁴ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 203; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 305

⁸⁸⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-18

Türk tarafı misillemeyi 2 Aralık öğleden sonra Glikli Hava Meydanı'na yaptı. Ancak Türk kaynaklarında 2 Aralık'ta düşürüldüğü belirtilen üç Türk-Alman tayyaresi hakkında bir bilgiye rastlanmadı.

İmroz Glikli Hava İstasyonundaki "C" Filosunun raporuna göre kötü hava koşulları nedeniyle 6 ve 7 Aralık'ta uçuş yapılamadı, ancak 5 ve 8 Aralık'ta Çanakkale'de eşlikli bir keşif uçuşu yapıldı. Ancak her zamanki olağan küçük gemiler dışında hiçbir şey gözlemlenmedi.⁸⁸⁶ 9 Aralık sabahı bir Türk-Alman tayyaresi, İmroz üzerinde uçtu. Üç tayyare ise bu düşman tayyaresinin peşine düştü. Teğmen P. Fowler'ın kullandığı 6254 numaralı Camel tayyaresi, 2 kişilik bir D.H.4 büyüklüğündeki Türk-Alman tayyaresine 270 mermi attı. Düşman tayyaresi tarafından herhangi bir cevap gelmedi. Galata Hava Meydanı'na doğru alçaktan uçarak kayboldu. 11 Aralık'ta Çanakkale'ye eşlikli bir keşif gerçekleştirildi, her zamanki gibi küçük nakliye gemileri gözlemlendi. Bu uçuş sırasında refakat eden Sopwith Camel tayyaresi, Galata Hava Meydanı üzerinde 8000-9000 fitte bir savaş devriyesi gerçekleştirdi ancak hiçbir düşman tayyaresi gelmedi.⁸⁸⁷

1'inci Tayyare Bölük Kumandanı Yüzbaşı Croneiss, 5'nci Tayyare Kıtaatı Kumandanının talebi üzerine, bölüğün vaziyetini bildirir bir rapor göndermişti. 20 Aralık 1917'de Umur-ı Havaiyye Müfettişi Binbaşı Serno'ya da gönderilen bu rapor şöyleydi: 13 Aralık 1917'de Çanakkale Grup Kumandanı Şevki Paşa bölüğü teftiş ettiği sırada gördüğü intizamdan dolayı memnuniyetini belirtmişti. Bölükte saat 07.30'da iş başı yapıldıktan sonra 1 Nolu hangar önünde sabah yoklaması yapılıyordu. Vazifeler taksim ediliyor, Gelibolu ve Akbaş'tan erzak ve inşaat malzemesi getiriliyordu. Saat 08.00'de vazife başlıyor ve saat 10.00'a kadar devam ediyordu. Saat 10.00'dan sonra efrada ekmek ve yemek dağıtılıyordu. Kilerde erzak çoktu. Öğle paydosu saat 11.00'e kadar devam ediyordu. Akşam mesaisi saat 17.00'ye kadar devam ediyordu. Tayyare Meydanında faaliyet olduğu zaman tayyare efradı Croneiss'in verdiği talimata göre meydanda içtima ettiriliyordu. Tayyare Meydanı iyi ve elverişli olup bütün bombalar hendekler içinde ve toprakla üstleri örtülüydü. Hangarlar ekseriyetle tamir edilerek durumları sağlamlaştırılmış ve bazı kısımları yeniden inşa edilmişti. Üstleri galvanizli ve oluklu sacı kaplıydı. Bölükte bulunan dört tayyareden ikisi Albatros C.III keşif tayyaresiydi. Bir

⁸⁸⁶ AİR1.2081, Part 2.211, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 9 December 1917, Weekly Operations Report No: 90, Glikli Air Station, İmbros, s.2

⁸⁸⁷ AİR1.2081, Part 2.230, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 16 December 1917, Weekly Operations Report No: 91, Glikli Air Station, İmbros, s.2

adet Fokker D.I av tayyaresi ve bir de Albatros D.II tayyaresi bulunuyordu. Bu tayyareler oldukça iyi bir durumdaydı. Geçen hafta on dört uçuş gerçekleştirilmişti. Fokker Bölüğü yani 6'ncı Tayyare Bölüğünde ise yedi uçuş yapılmıştı. Toplamda 21 uçuş yapıldığı için bütün motorlar dikkatle gözden geçirilmekteydi. İki yeni ikametgâh inşa ediliyordu ve diğerlerinin üzerlerine kiremit konmaktaydı. İtilaf Devletlerinin attığı son bombadan zarar gören gazino da tamir ediliyordu. Croneiss, tayyare toplarının yerlerini değiştirerek Sancaktepe'de 274 metre irtifada bir mahale topu yerleştirmişti.⁸⁸⁸ Kurter Çanakkale Grup Kumandanı Şevki Paşa'nın bölüğü teftiş ettiği tarihi 17 Aralık olarak vermişti.⁸⁸⁹

Kurter'e göre 1'inci Tayyare Bölüğünün Aralık ayı vaziyeti şöyleydi: Bölük kumandanı Pilot Yüzbaşı Croneiss'di. Pilotlar; Üsteğmen Onrohange, Teğmen Estrachoz, Teğmen Schlegel Asteğmen Prensitter, Astsubay Henrig Schroeder, Astsubay Dobberstein'di. Rasıtlar; Yüzbaşı Prens von Hohenlohe- Öhringen, Üsteğmen Mehmet Muhsin, Üsteğmen Unroch, Teğmen İbrahim Nafiz, Asteğmen F. Stebel, Asteğmen Szinster'di. Tayyareleri, Albatros B.I – A13 A15 ve Albatros C.III – AK39 AK42 AK60'dı. Aralık ayı 6'ncı Tayyare Bölüğü kuvvesi ise, Bölük Kumandanı Pilot Yüzbaşı Croneiss'di. Pilotlar; Üsteğmen Theo Croneiss, Teğmen Emil Meinecke, Teğmen Koslick ve Astsubay More'du. Tayyareler; daha önce bakım ve onarıma alınan HK1 numaralı Halberstadt, yeniden uçuşa verilmişti. Ayrıca, bölüğe Ayastefanos Hava Meydanı'nda konuşlanmış FD5 numaralı Fokker D.I. tayyaresi yollanmıştı. Fokker E.III, Hint yağı olmadığı için uçamıyordu. İki adet Albatros D.II – AKD2 AKD3 vardı. 6'ncı Tayyare Bölüğü bu suretle, toplam 5 ve uçabilir durumda 4 av tayyaresine sahipti.⁸⁹⁰ Bu durumda yukarıdaki resmi belgede bölük kadrosunda olduğu belirtilen Fokker D.I tayyaresi, 6'ncı Tayyare Bölüğüne aittir. Zira bu iki bölük bir arada faaliyet göstermekteydi. Resmi belgede tayyare sayısı toplamda dört adet verilirken Kurter'e göre, beş adettir. Üstelik tayyare tiplerinde de farklılık vardır. Kurter'in eserinde belirtilen iki adet Albatros B.I tayyaresi, resmi belgede bir adet Albatros D.II olarak geçmektedir. Üstelik Albatros C.III'ün sayısı da belgede iki adet verilirken Kurter'de üç adet olarak verilmiştir. Aslında hem Fokker D.I hem de Albatros D.II tayyareleri 6'ncı Bölüğe ait görünüyor. Her iki tayyare bölüğünü de idare eden Yüzbaşı Croneiss belgede, bunları bir arada vermiş gibi görünüyor.

⁸⁸⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-6

⁸⁸⁹ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 204.

⁸⁹⁰ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 205-206.

İmroz'daki İngiliz RNAS 2'nci Kanadı, her geçen gün daha yeni tayyarelerle takviye ediliyordu. Çok sayıda Sopwith Camel tipi av tayyarelerine sahipti. Camel tipi tayyareler yeni ve üstün performanslı olup bunlar, en yeni Alman av tayyarelerine bile üstünlük sağlamaktaydı. Fakat 6'ncı Tayyare Bölüğü'nün elindeki av tayyareleri nicelik olarak çok az olduğu gibi performans ve nitelik açısından da yetersizdi. Üstelik modası geçmiş ya da Fokker D.I gibi Almanların beğenmediği ve hizmetten kaldırdıkları modellerden meydana gelmişti. Bu vaziyette Çanakkale bölgesindeki hava üstünlüğü İngilizlere geçmişti. İngilizler, Yunan Kraliyet Donanma Servisi'nin de eğitim ve gelişmesine yardımcı oluyordu. Yunanistan'ın resmi olarak savaşa girmesinden sonra Limni Adasının Romani Hava Meydanı'nda konuşlanan Yunan tayyareleri de Ege'deki harekâta katılmaya başlamıştı. İngilizlerin verdikleri Sopwith Camel av ve AIRCO D.H.4 bombardıman tayyareleri Yunan donanma havacıları tarafından kullanılmaktaydı.⁸⁹¹

3.1.7. 1918 Yılında Kuzey Ege'de Tarafların Hava Harekâtı

1918 başlarında, Çanakkale Boğazına yönelik İngilizlerin önemli bir faaliyeti yoktu. Yalnızca İmroz Adası'nda üslendirdikleri gemilerini Gelibolu yarımadası ile Çanakkale boğaz ağzına yaklaştırıp zaman zaman topçu bombardımanları yapıyorlardı. Çanakkale boğaz ağzında karakol ve devriye vazifesi gören birkaç muhrip ve kruvazör dışında, büyük harp gemilerini buradan çekmişlerdi. İngiliz RNAS 2'nci Kanadına mensup tayyareler, Trakya içlerine kadar uzanan geniş bir bölgede harekât yapmaktaydı. Bu kanat artık bombardıman taarruzlarında, AIRCO D.H.4 tipi⁸⁹² tayyareleri kullanıyordu. Bu dönemde Kuzey Ege'deki hava harekâtına katılmaya başlayan Yunan Deniz Hava Servisi, İngilizler tarafından eğitilerek teçhiz edilmişti. En modern tayyareleri kullanan bu servis, Limni Adası'ndaki Mondros körfezi civarında bulunan Romani hava meydanı ile Taşoz Adası'ndaki meydanı kullanıyorlardı.⁸⁹³

⁸⁹¹ Kurter, *Cilt III (1917 Yılı)*, a.g.e., s. 205

⁸⁹² AIRCO D.H.4: Birinci Dünya Harbi'nde herhangi bir muhariple grev yapan en iyi tek motorlu gündüz bombardıman tayyaresi olarak kabul edilen de Havilland (Airco) D.H.4, ilk kez Ağustos 1916'da Hendon'da prototip olarak uçtu. Genel olarak uçuş özelliklerine bakıldığında, hızı ve performansı mükemmeldi. En hızlı Alman avcı tayyareleri dışında hepsini geride bırakacak kadar hızlıydı. Eğer bir arıza varsa bu muhtemelen ön ve arka kokpitler arasındaki alışılmadık derecedeki büyük mesafeydi. Bu da harekât sırasında pilot ve rasit arasındaki iletişimi zorlaştırıyordu. 460 kiloya kadar bomba taşıyabiliyordu. Genellikle 250 beygir gücünde Rolls-Royce Eagle motoru kullanılıyordu. 5.000 adet 400 beygir gücünde D.H.4, Amerika Birleşik Devletleri tarafından üretildi ve savaşın sonunda 600'ü cephede görev yapıyordu. D.H.4 Sadece Batı Cephesi'nde değil aynı zamanda İtalya, Makedonya, Mezopotamya, Filistin ve Rusya gibi diğer cephelerde de faydalı hizmetler verdi. Bkz. Munson, a.g.e., s. 16.

⁸⁹³ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-IV (1918 Yılı)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, S. 17-18.

Türk tarafında 1'inci Tayyare Bölüğü, Bozcaada ve İmroz adası gibi yakın çevredeki keşif ve bombardıman vazifesi icra ediyordu. 6'ncı Tayyare Bölüğü ise bir yandan bütün keşif ve bombardıman uçuşlarını korumakta ve diğer yandan İngiliz tayyarelerine karşı önleme yapmaktaydı. Alman Deniz Tayyare Birliği de uzak keşif ve bombardıman uçuşlarını yapmakla görevliydi. Bu dönemde kara birliklerinde, emir kumanda makamında da yeni bir değişiklikler yapılmıştı. İngiliz taarruzunun başarılı olduğu Filistin cephesinde, Yıldırım Orduları Grubu Kumandanı Mareşal von Falkenhayn görevden alınarak yerine 5'inci Ordu Kumandanı Mareşal Liman von Sanders getirilmişti. 5'inci Ordu Kumandanlığına da Esat Paşa getirilmişti.⁸⁹⁴ Ağustos'ta ise Harbiye Nezareti Müsteşarı Mahmud Kamil Paşa getirilecekti.⁸⁹⁵ Cephelerde bulunan tayyare kıtaat kumandanlıkları, emrindeki kumandanlıkların havacılık müşaviri durumundaydı. Tayyare müfreze veya bölüklerin harekât ve lojistik bakımından bütün işlerini, bu kumandanlıklar namına yürütmekteydi. Cephelerdeki kumandanlıklar emrine verilen tayyare bölükleri, tayyare kıtaat kumandanlığı olan birliklerde kıtaat kumandanlıklarına, olmayan birliklerde ise doğrudan doğruya Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumiliğine bağlı bulunuyorlardı. Filistin'de Yıldırım Ordular Grubu, Irak'ta 6 nci Ordu, Çanakkale ve Ege havalisinde 5 nci Ordu ve doğu mıntıkasında Şark Ordular Grubu Kumandanlıkları emrinde birer tayyare kıtaat kumandanlığı vardı. Tayyare kıtaat kumandanlıkları, harekât bakımından emrinde bulundukları ordular grubu veya ordu kumandanlıklarına; tayyare, yedek malzeme, yakıt, uçucu, bakım personeli, tayyarelerin bakım ve onarımı için gerekli ihtiyaçların tedarik ve ikmal bakımından Başkumandanlık Karargâhı emrindeki Genel Müfettişliğe bağlı bulunuyorlardı.⁸⁹⁶ 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığının vazifesi de geniş bir sahayı kapsamaktaydı. Bu sebeple İzmir'de ve Çanakkale'de (Galata'da) birer tayyare grup kumandanlıkları vardı. 3 Temmuz 1918'de Çanakkale ve İzmir Tayyare Grup Kumandanlıkları lağv edildi. 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanı Binbaşı Wayer Karargâh-ı Umumi 13'üncü Şube'ye nakledildi. İzmir Tayyare Grup Kumandanı Yüzbaşı Kettembeil ise 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığına tayin edildi.⁸⁹⁷ 5'inci Ordu, İmroz'dan Alanya'ya kadar 1000 km uzunluğunda ve 50-100 km derinliğinde bir alanı keşifle mükellefi.⁸⁹⁸ 1918 yılında Türk askeri hava teşkilatının gelişmesine devam edilmişti. Umuru Havaiye Müfettişliği, 29 Temmuz 1918'de Kuvayı Havaiye Müfettişi

⁸⁹⁴ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 19.

⁸⁹⁵ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.373.

⁸⁹⁶ Göymen, a.g.e., s. 212.

⁸⁹⁷ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, a.g.e.,s. 254, 258-260.

⁸⁹⁸ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 373.

Umumiliğine dönüştürüldü.⁸⁹⁹ Kuvayı Havaiye Müfettişliğine yine Binbaşı Serno tayin edildi.⁹⁰⁰

3.1.7.1. İmroz (Gökçeada) Baskını (20 Ocak 1918)

Tümamiral Souchon, Osmanlı Donanmasına kumanda ederken 24 Ağustos 1917'de⁹⁰¹ Alman Açık Deniz Donanması 4'üncü Kruvazör Filosu Kumandanlığına atandı. Onun yerine ise Tümamiral Rebeur von Paschwitz görevi üstlendi. Osmanlı Donanma Kumandanlığı vazifesinde üç yıl görev alan Amiral Souchon, Midilli ve Yavuz'u ihtiyatlı kullanarak bunların Türk-Alman ittifakına hizmet etmesini sağladı. 4 Eylül 1917 günü Amiraller arasındaki görev devir-teslim töreni Yavuz'da yapıldı. Bu dönemde Osmanlı donanmasının Karadeniz'deki harekâtı ise Ekim Devriminden sonra Rusların harpten çekilmesiyle son bulmuştu. Marmara ve Karadeniz'deki Fransız ve İngiliz denizaltılarıyla İngiliz hava gücüne karşı Yavuz İstinye'de, Midilli ise Haliç'te kısmen emniyete alınmıştı. İstanbul Boğazı'nda hareketsiz kalan Midilli ve Yavuz ile bir şeyler yapma çabasına giren Paschwitz'e göre Ege, Osmanlı Devleti'nin tek deniz harekât alanı olup burada bir harekât yapılmalıydı.⁹⁰²

Bu sıralarda Makedonya'yı Selanik üzerinden terk edecek iki İtilaf tümeninin Filistin cephesine gönderileceği haberi, 2 Aralık 1917'de Başkumandanlık Karargâhı tarafından Donanma Kumandanlığına bildirildi. Buna karşı Alman denizaltı gemileriyle önleyici bir harekâta bulunulması isteniyordu. Ancak bu harekâta ayrılacak elde bir denizaltının bulunmayışı dolayısıyla, Donanma Kumandanı vaziyeti Berlin'deki Alman Deniz Kurmay Başkanlığına bildirdi. Ayrıca Başkumandanlık Karargâhına da Yavuz ve Midilli'nin Selânîk'e bir baskında bulunabileceğini, bu hareketin 120 mil gibi kısa bir mesafeye yapılarak üstün düşman kuvvetlerine rastlanmadan cereyan edebileceği cevabını verdi.⁹⁰³

⁸⁹⁹ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e.,s. 251.*

⁹⁰⁰ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.354.

⁹⁰¹ Tümamiral Souchon'un 30 Eylül 1917'de Kuzey Denizi 4'üncü Kruvazör Filosu Kumandanlığına atandığı ve yerine Tümamiral Rebeur von Paschwitz'in atandığı bilgisi için Bkz. Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı (Seferberlikten Lozan'a)*, [Ankara]: Dz.K.K. Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, 2000, 76.

⁹⁰² İskender Tunaboğlu, "Midilli'nin Sonunu Hazırlayan İmroz Harekâtı", *Studies of the Ottoman Domain*, 3(4), 36, 2013.

⁹⁰³ Besbelli, a.g.e., s. 394.

Paschwitz, Boğaz'dan çıkarak İmroz, Bozcaada ve Limni'de üslenmiş olan ve Boğaz'ın ablukasıyla görevlendirilmiş İtilaf harp gemilerine bir baskın icrasına karar verdi. Alman Deniz Kurmay Başkanlığının da onayını alarak bir harekât planı hazırladı. Hazırladığı planı, Enver Paşa ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya da arz etti. Cemal Paşa'nın mayın engellerinin nasıl aşılacağı hakkındaki sorularına da Boğaz mayınların yapılan gözetlemeler Avrupadan gelen istihbaratlar ve tayyare keşifleriyle iyice markalandığını bildirdi. Akdeniz'de bulunan Alman UC-23 denizaltısının da Mondros Limanı ağzını mayınlayacağını, limandan çıkmayı başaran gemileri ise torpidoları ile batıracağını belirtirken harekâtın Çanakkale Müstahkem Mevki tayyarelerinin hava desteğinde yapılacağını belirterek onları ikna etti.⁹⁰⁴

Bu harekât öncesi taarruzdan elde edilecek faydalar ortaya kondu. Buna göre, taarruz hedefi olacak düşman taşıt gemilerine rastlanmayabilirdi. Ancak bu durumda İtilaf Devletleri deniz kuvvetlerini arttırmak zorunda kalacak ve bu suretle, Ege'deki Alman denizaltılarına daha çok taarruz hedefi sağlanmış olacaktı. Eğer bu harekât başarıya ulaşırsa, Kudüs'ün elden çıkmasından dolayı Türk kamuoyunun üzüntüsü de bir derece hafifletilecekti. Başkumandanlık Vekâleti söz konusu hareketi esas itibarıyla uygun gördü. Bir yandan da Yavuz ve Midilli'nin Osmanlı Devleti nezdinde çok değerli olduğunu belirtti. Ayrıca üstün İtilaf kuvvetlerinden başka, denizaltı ve mayın tehlikesine de işaret ederek bunun dikkate alınmasını istedi. Planlanan harekât hakkında Alman Deniz Kurmay Başkanlığı da etraflıca bilgi edindikten sonra, olumlu cevap verdi. Böylece harekât İmroz ve Limni adalarına yapılacak bir baskın şeklini aldı.⁹⁰⁵

Paschwitz'e göre baskın tarzındaki bu harekâtle İtilaf Devletlerine telaş ve dehşet verilerek Çanakkale önündeki kuvvetlerini arttırmaya zorlanacak ve böylece Alman denizaltılarına daha fazla hedef temin edilecekti. Ayrıca deniz tarafından kuvvetle abluka altına alınan Filistin Cephesi'nin yükü azaltılacaktı. Kudüs'ün kaybedilmesi neticesinde halkın bozulan morali de bu sayede yükseltilmesi amaçlanıyordu. Üstelik Brest-Litovsk Mütarekesi ve kömürsüzlükten dolayı hareketsiz duran donanma personelinin isteği artırılarak harp gemilerinin aslında muharebe için yapıldığı hatırlatılacaktı.⁹⁰⁶ İstanbul Boğazi'nde hareketsiz kalan Midilli ve Yavuz ile yapılması tasarlanan baskın harekâtına

⁹⁰⁴ Çakmak, a.g.e., s. 45-47

⁹⁰⁵ Besbelli, a.g.e., s. 394.

⁹⁰⁶ Ali Haydar Emir, "İmroz Baskını 20 Ocak 1918", Necdet Oruk (Çev.), *Askeri Tarih Bülteni*, 53 (Ağustos 2002), s. 194; Tunaboğlu, a.g.m., s. 37.

yönelik hazırlıklar başlamıştı. Diğer taraftan hava keşifleriyle hem İtilaf deniz araçları ve hem de tayyare faaliyeti tespit edilmeye çalışılıyordu.

Çanakkale Grup Kumandanlığı tarafından Müstahkem Mevki Kumandanlığına sunulan Ocak ayı raporlarına göre 2 Ocak 1918 saat 15.00'te İmroz'un kuzey açıklarında bir torpido arama gemisi, güney açıklarında ise bir torpidonun bulunduğu görülmüştü. Bir torpido ise sabahtan akşama kadar Bozcaada açıklarında gözetleme yapmıştı.⁹⁰⁷ 3 Ocak sabah İmroz'un kuzey açıklarında bir torpido ve İmroz açıklarında diğer bir torpido ile bir torpil arama gemisi ve Bozcaada açıklarında da bir torpido ve bir torpil arama gemisinin bulunduğu görülmüştü. Akşama kadar bu gemide bir değişiklik olmadığı gibi düşmana dair başka bir şey görülmemişti.⁹⁰⁸ 6 Ocak'ta düşmanın iki tayyaresi İmroz'dan kalkarak Arıburnu üzerinde dolaşmakta iken Türk topçularının icra ettikleri ateşle tekrar İmroz'a dönmeye mecbur edilmişti. Bu esnada Türk-Alman tayyaresi İtilaf tayyarelerini takip etmişti.⁹⁰⁹

12 Ocak'ta İmroz'un kuzey ve güney açıklarında birer torpido vardı. Gün boyunca İtilaf güçlerine ait başka gemi görülmemişti. Saat 13.30'da İmroz'dan kalkan İtilaf güçlerinin çift satırlı üç kara tayyaresi Büyük Kemikli ve Karakol Dağı istikametinden Bigalı üzerlerine gelip bir müddet dolaştıktan sonra aynı istikametten İmroz'a dönmüştü. Bu tayyarenin attığı beyannameler toplatılmaktaydı. Düşman tayyarelerine geliş ve gidişlerinde Türk topçuları tarafından ateş edilmişti. Türk-Alman tayyareleri düşmanın gelen tayyarelerin takibi için uçuş yapmış ise de bunlara yetişememişti.⁹¹⁰

14 Ocak saat 11.45'te Albatros harp tayyaresi ile dört düşman tayyaresinin takibine 6'ncı Tayyare Bölüğü Kumandanı Üsteğmen Croneiss çıkmıştı. Croneiss, önce İtilaf güçlerinin çift mitralyözlü ve iki kişilik harp tayyaresine hücumunda açtığı ateş sonucu İtilaf güçlerine ait tayyarenin rasıdının vurduğunu ve bunun üzerine bu düşman tayyaresinin bulutlar arasında gözden kaybolduğunu görmüştü. Daha sonra hücum ettiği, çift mitralyözlü ikinci düşman tayyaresinin de bulutlar arasına girerek gözden kaybolduğunu, hücum ettiği çift mitralyözlü üçüncü düşman tayyaresinin de firar ettiğini bildirilmişti.⁹¹¹ 18

⁹⁰⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 2-5

⁹⁰⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 3-5

⁹⁰⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 6-6

⁹¹⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 10-6

⁹¹¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 13-7

Ocak'ta Kuzu Limanı'nda bulunan arama gemisi limandan saat 08.00'de çıkarak İmroz'un kuzey açıklarına gitmişti. İmroz'un kuzeydoğusundan, bu adanın kuzey açıklarına gelen bir torpido dolaşmaktaydı. Saat 11.30'da İmroz'dan kalkan İtilaf güçlerine ait çift satırlı dört kara tayyaresi, Büyük Kemikli ve Dursun Köyü üzerinden Galata'ya gelerek bu mevkilere tesirsiz on bomba attıktan sonra İmroz'a dönmüşlerdi. Bu tayyarelere karşı bir harp tayyaresi havalanmış, geliş ve gidişlerinde Türk topçuları tarafından ateş açılmıştı.⁹¹²

19 Ocak sabahı İmroz önü sisliydi. Sisin açılmasıyla birlikte büyük ve küçük monitörlerin Kuzu Limanı'ndan çıkmak üzere oldukları görüldü. 18 Ocak'ta bildirilen düşmanın iki kara tayyaresi saat 15.40'ta tekrar İmroz'a inmişlerdi. Saat 16.00'da batıdan şiddetli patlama sesleri işitilmişse de nereden geldiği anlaşılamamıştı. Saat 17.00'de bir İtilaf tayyaresi İmroz üzerinde görülmüş fakat saat 17.10'da tekrar inmişti.⁹¹³ Tüm bölge gerek tayyareler gerekse kıyı gözetleme noktaları tarafından dikkatle takip edilmekte ve saat saat raporlanmaktaydı.

3.1.7.1.1. Baskın Harekâtı Hazırlıkları

Bu süreçte Alman Deniz Tayyare Birliğine mensup tayyareler de İmroz ile Çanakkale Boğazı ağzı arasındaki deniz sahasında devamlı uçuşlar icra ediyorlardı. Bu uçuşlar sayesinde, İngilizlerin döşediği mayınlar saptanacak ve temiz geçitler bulunup haritalanacaktı. 2'li kollar halinde gerçekleştirilen bu uçuşlarda tayyareler 100 metre irtifadan, bir yandan düz ve sabit bir rotada uçarak mayın gözetlemesi yapıyor bir yandan da gördüklerini, ellerinde bulunan haritaya işaretliyorlardı. Harita işaretlemesi sonrası geçit olarak temiz bir yol işaretlenmişti. Bu harita Müstahkem Mevki Kumandanlığı vasıtasıyla Donanma Kumandanlığına verildi. Bu baskın harekâtında deniz tayyareleri vazife alacağı için 19 Ocak günü uçuşa hazır hale getirildi. Deniz tayyarelerinin vazifesi, düşman denizaltılarına karşı donanmanın emniyetini sağlamaktı. Bunun için devamlı gözetleme ve karakol uçuşları icra etmeleri gerekiyordu. Birliğin Rumpler av tayyarelerine de kendi tayyarelerini koruma görevi verilmişti.⁹¹⁴

⁹¹² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 15-12

⁹¹³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 15-18

⁹¹⁴ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı), a.g.e., s. 19.*

Baskın hazırlıkları kapsamında, bu harekâta katılacak olan Midilli ve Yavuz kruvazörleri ile dört muhrip (Muavenet-i Milliye ve Numune-i Hamiyet,⁹¹⁵ Samsun ve Basra⁹¹⁶) sıra ile Zonguldak'tan kömür ikmalini yaptı. Harekâta gizliliğe olağanüstü önem verilerek sadece Boğazlar Umum Kumandanlığı haberdar edildi. Çanakkale'deki deniz engellerinde 220 metre genişlikte birer geçit açılması isteniyordu. Bu yüzden İtilaf tayyarelerinin keşif yapması engellenmeliydi. Ayrıca Boğaz haricinde mayından serbest bir güzergâh tespit edildi. İcra edilen tayyare keşiflerinde, Boğaz girişindeki mayın engellerine sadece F7'de (Kroki-3) rastlanmıştı. Mavro adası-Tekeburnu arasındaki ağ engeli olan N1 ve F1'de mayın engeline rastlanmadı. Boğaz haricinde ise doğu - batı istikametinde 276 Numaralı kareye kadar arama ve taramalar yapılmıştı. 17 ve 18 Ocak'ta yapılan arama ve tarama faaliyeti sonunda bu güzergâhın mayından serbest olduğu anlaşıldı. Müstahkem Mevki Kumandanlığına göre, önce 271-275 numaralı karelerin üst kısmından batıya doğru seyretmek, sonra 239 ve 251 numaralı karelerden geçilecek şekilde güzergâh değiştirmek, en iyi çıkış rotasıydı.⁹¹⁷

Mondros'ta bulunan İtilaf kuvvetlerine dair birtakım bilgiler alınmıştı ancak henüz Bozcaada ve Midilli sularında bulunan İngiliz harp gemilerine dair bilgiler alınamamıştı. Amiral Paschwitz, güzergâhın açıldığını ve seyir haritası üzerine işaretlendiğini raporuna yazmıştı. Ancak, Boğazdaki bütün mayın arama motorları Türk subaylarının kumandasındaydı. Güzergâhı açacak mayın arama motorbotları Kumkale sularında olmasına rağmen, hiçbir emir almamıştı ve 14-20 Ocak arasında da denizden tek bir mayın bile çıkarılmamıştı. Çanakkale Boğazı ağzındaki mayın hatlarını gösterir bir harita, 5'inci Ordu Kumandanlığı tarafından elde edilmiş ve üzerinde çalışılıyordu. Paschwitz bu

⁹¹⁵ Muavenet-i Milliye ve Numune-i Hamiyet: Donanma Cemiyeti'nin halktan topladığı bağış parasıyla Osmanlı Devleti tarafından satın alınan 4 muhrip arasında yer almaktadırlar. Diğer muhriplerin adları Yedigâr-ı Millet, Gayret-i Vataniye'dir. Teknik olarak aynı özelliklere sahip olan Muavenet-i Milliye ve Numune-i Hamiyet, Osmanlı Donanma envanverine "Muavenet-i Milliye Sınıfı" olarak kaydedilmiştir. Çanakkale Muharebelerinde 12-13 Mayıs 1915 gecesinde İngiliz HMS Goliath zırhlısı Muavenet-i Milliye tarafından batırılmıştır. Muavenet-i Milliye'nin Türk Kumandanı Kıdemli Yüzbaşı Eğrikapılı Mustafa Necati Bey olup Alman Kumandanı ise Kıdemli Yüzbaşı Alfred Kagerah Bey'dir. Numune-i Hamite'in Türk Kumandanı Kıdemli Yüzbaşı Üsküdarlı Nezir olup Alman Kumandanı ise Kıdemli Yüzbaşı Wilhelm Rümann'dır. Bkz. Çakmak, a.g.e., s. 65-67.

⁹¹⁶ Samsun ve Basra Muhripleri: II Abdülhamit döneminde satın alınan 4 küçük muhrip arasındadırlar. 1907 senesinde hizmete giren ve donanma envanterine "Samsun Sınıfı" olarak kaydedilen bu muhriplerin adları Samsun, Basra, Taşoz ve Yarhisar adları verilmiştir. Fransız "Mousqueton" sınıfının bir takrarı olarak inşa edilmişlerdir. İmroz Baskını esnasında Samsun'un kumandanı Kıdemli Yüzbaşı Yeniçeşmeli İsmail Ziya Bey olup Alman Kumandanı ise İhtiyat Kıdemli Yüzbaşı Albert Meis'dir. Basra muhribinin kumandanı ise Kıdemli Yüzbaşı Beşiktaşlı Rıza Bey olup Alman kumandanı İhtiyat Yüzbaşı Johannes Gerds'dir. Bkz. Çakmak, a.g.e., s. 67

⁹¹⁷ Besbelli, a.g.e., s. 394.

haritadan haberdar olunca, 5'inci Ordu Kumandanlığından acele ile istedi. Karaya oturmuş bir İngiliz gözetleme gemisinde bulunan ve 5'inci Ordu tarafından elde edilmiş bu harita harekâtın bir gün önce Donanmaya teslim edildi. Bulunan harita üzerinde İngiliz mayın engellerini gösteren bazı hatlar bulunuyordu. Bu harita bulunduktan sonra seyir güzergâhı bu hatlara göre değiştirilmişti.⁹¹⁸ Amiral Paschwitz, hava keşifleri neticesinde belirlenen işaretleri görmezden gelmiş ve Boğaz'dan çıkış için daha önce çizdiği güzergâhı değiştirmişti.⁹¹⁹

Besbelli, bu haritanın bulunuş tarihi ve güzergâhın nasıl değiştirildiği hakkında bilgiler vermektedir. Buna göre tespit edilen güzergâh, son dakikada değiştirilmişti. 20 Aralık 1917'de bir İngiliz karakol gemisi, Enez'de karaya oturmuştu. Bu gemide Çanakkale girişi ile İmroz etrafında noktalı ve düz hatlarla muhtemelen bazı mayın engellerini kapsayan harita bulunmuştu. Harita, baskın harekâtından haberdar olan 5'inci Ordu tarafından son dakikada Donanma Kumandanlığına gönderildi. Haritadaki hatları, düşman mayın engelleri kabul eden Donanma Kumandanlığı, güzergâhını serbest yoldan sonra buna göre değiştirdi. Haritaya göre Tekeburnu-Tavşan adaları ağ engelini biraz ilerisinde ilk mayın hattı görünüyordu. Tekeburnu batısında da bir mayın hattı tayyareler tarafından tespit edilmişti. Bu durumda Çanakkale önü tamamen kapanmış gözükmekte ve düşman engellerinin tekrardan incelenmesi gerekmekteydi. İnceleme yapmak için de harekâtın geçici olarak vazgeçmek gerekiyordu. Ancak mevcut mayın arama gemilerinin sınırlı olması ve düşmanın harekâtın haberdar olması muhtemel olduğundan Donanma Kumandanı harekâta devam etmeye karar verdi.⁹²⁰ Acele ile henüz üzerinde çalışılan bir haritaya göre seyir güzergâhının değiştirilmesi, Çanakkale Boğaz ağzının tamamen kapalı olduğunun anlaşılmasına rağmen bu harekâta devam kararının alınması, harekâtın akıbetinin nasıl sonlanacağını göstermesi açısından önemliydi.

⁹¹⁸ Emir, a.g.m., s. 197-198.

⁹¹⁹ Bkz. Çakmak, a.g.e., s. 74

⁹²⁰ Besbelli, a.g.e., s. 396.

giderilmesi için fabrikaya alınması gerekiyordu. Fakat bu tamir işi ertelendi ve projektörün faaliyete hazır bir halde bulundurulması emri verildi. 19 Ocak 1918 saat 09.00'da gelmesi beklenen Boğazlar Umum Kumandanı Usedom Paşa, havanın çok sisli olması sebebiyle saat 16.00'da teşrif etti. Boğazlar Umum Kumandanlığı karargâhında yapılan müzakereler sonunda Müstahkem Mevki Kumandanlığının görevleri kararlaştırıldı:

“1. 20 Ocak 1918 saat 03.00'ten itibaren Seddülbahir taburuyla Kumkale-Yenişehir Topçu taburları bataryalarını işgal edecek ve harbe hazır bulunacaktır.

2. Dâhili bataryalar saat 08.00'den itibaren işgal edilecektir.

3. Mevki-i Müstahkem donanmanın çıkışı esnasında projekörleriyle hiçbir faaliyet göstermeyecek, donanma gerekli görürse kendi projektörüyle geçidini aydınlatacaktır.

4. Donanma ile Mevki-i Müstahkem arasında hiçbir tanışma işareti yoktur.

5. Çanakkale Grubuna lazım gelen malumatı Mevki-i Müstahkem verecektir.”

Donanmanın, özellikle dönüşünde İtilaf harp gemileri, torpido ve denizaltılar ile takibi muhtemel görülüyordu. Bu yüzden gerektiğinde kıtaata tebliğ edilmek üzere emir hazırlandı. İtilaf güçlerinin Saros'tan direk ateşle donanmayı taciz etmesi beklendiğinden 19 Ocak 1918 saat 20.00'de Çanakkale Grubu'na şu telgraf şifreli olarak çekildi: *“Donanmamız tarafından bu gece düşman gemilerine karşı yapılacak teşebbüsün havanın sisli olmasından geciktirilmesi ihtimaline binaen Müstahkem Mevki kıtaatına ancak donanma Nara mayın engelini geçmeye başladığı zaman lazım gelen emir verilecek ve Gruba da malumat arz edilecektir. Bu halde 20 Ocak 1918'den itibaren Müstahkem Mevki, Boğaz giriş bataryaları işgal edilerek harbe hazır bulundurulacaktır. Gruba ait olup Boğaz giriş mıntıkası ateşine yardım edecek bataryalarla en direkt ateşi men edilebilecek bataryaların uygun vakitte işgaline emir buyurulması”⁹²³* isteniyordu. Harekâtın son dakikasına kadar bilmesi gereken prensibine uyulmaya çalışılmakta ve harekât büyük bir gizlilik ile yürütölmekteydi. Her makam gerektiği zaman bilgi alacaktı.

Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığının icra ettirdiği tayyare keşifleri ile İmroz ve Limni'deki İtilaf deniz kuvvetleri hakkında bilgi edinildi. Ayrıca İskeçe'de bulunan Alman deniz tayyare istasyonundan da av tayyareleri istendi. Bu tayyarelerin görevi, Bulgar

Kumkale'deki projektörler, arama vazifesi yaptığı gibi batarya projektörü olarak da kullanılacaktı. 40'lık projektör, Tekeburnu civarı ve o bölgeden karaya asker çıkarma durumunda zamanında görmeyi sağlayacaktı. Boğaz içinin Rumeli tarafının aydınlatılmasında Soğanlı, Mecidiye ve Havuzlar'da projektörler vardı. Anadolu yakasında ise Hamidiye, Kepez ve Çayaltı mevkiilerinde birer projektör vardı. Bkz. Besbelli, a.g.e., s. 520-521.

⁹²³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17, 17a

kıyılarını ve Taşoz adasını gözetlemektir. Müstahkem Mevki Kumandanlığı tayyarelerine de Yavuz ile Midilli'nin hava ve denizaltı emniyetini sağlama görevi verildi. Ayrıca Müstahkem Mevki bölgesi durumdan haberdar edilerek silah başı yapıldı. Baskın harekât emrine göre, Bozcaada- İmroz arasında sürekli karakol görevi yapan İngiliz muhribi ya imha edilecek ya da bu gemiye görünmemeye çalışılacaktı. Zira İmroz'daki kuvvetlerin vaktinden önce haber alamamaları gerekiyordu. Baskın taarruzu sabah alacakaranlıkta yapılacak, Yavuz büyük İtilaf gemilerini hedef tutarken, Midilli ise hafif düşman gemilerini üzerine çekerek hem bu gemileri hem de İmroz'daki tayyare istasyonunu tahrip edecekti. Eğer İtilaf gemileri, zapt edilirse her iki gemiden birer mûsadere müfrezesi sevk edilecekti. Yavuz, İmroz'dan sonra Mondros Limanını da bombardımana tutacaktı. Bu sırada Midilli ise Limni'nin güneydoğu tarafında keşifte bulunurken bir taraftan da Mondros girişinde pusuda bekleyecek olan Alman UC-23 denizaltısının harekâtını gözleyecekti. Muhripler ise Boğaz girişinde denizaltı gözetlemesi yaparken Midilli ve Yavuz'un geri dönüşünde, bunlara denizaltı emniyeti sağlayacaklardı. Bu gemilerin hava emniyetinden tayyareler sorumluydu. Midilli ve Yavuz en geç, güneş batarken Seddülbahir önünde bulunacaklardı.⁹²⁴

İtilaf Devletleri tarafında ise Ege'deki İngiliz filosu kumandanlığı görevinde 13 Ağustos 1917'de atanan Amiral Fremantle bulunmaktaydı. Boğaz'dan icra edilecek bir çıkış hareketinin gizli kalamayacağı düşüncesindeydi. Herhangi bir çıkıştan önce Boğaz ağzındaki mayın sahasının 10 mil açığa kadar taranması gerektiği kabul olunmuştu. 1918 başında Amiral Fremantle İngiltere'de görevlendirildi ve yerine 12 Ocak 1918'de Amiral Hayes Sadler atanmıştı. Amiral Hayes Sadler, Lord Nelson muharebe gemisine forsunu çektikten sonra, General Milne ile görüşmek üzere 16 Ocak'ta Selanik'e gitmişti. 20 Ocak 1918'de, Mondros Limanı'nda İngiliz Kraliyet Donanmasına ait bir muharebe gemisi, üç muhrip, üç kruvazör ve bir gambot ile İmroz'un Kuzu Limanı'nda da iki monitor, bir akaryakıt gemisi ve karakol gemisi olarak da iki muhrip bulunmaktaydı.⁹²⁵

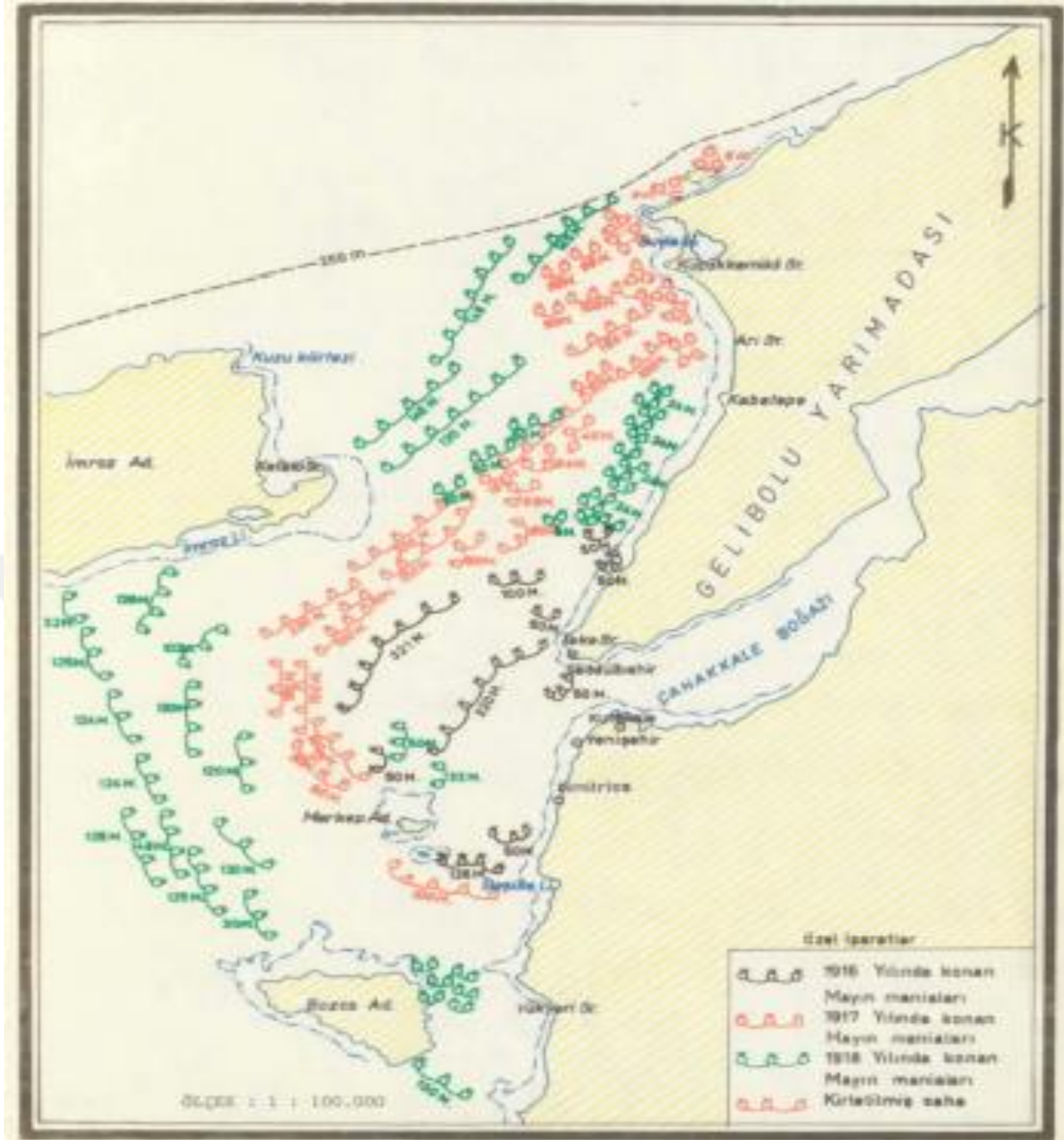
Baskın harekâtından önce İngiliz tayyareleri herhangi bir bilgi vermemişlerdi. 1916'da kurulan mayın engellerine ilaveten İngilizler tarafından Mavro adasının kuzeybatısından başlayarak bir eğri üzerinde çeşitli engeller meydana getirilmişti. Böylece İmroz-Gelibolu yarımadası arası kapatılmıştı. Yavuz ve Midilli'nin güzergâhlarına engel teşkil eden bu

⁹²⁴ Besbelli, a.g.e., s. 395

⁹²⁵ Besbelli, a.g.e., s. 399

mayınlardan Amiral Paschwitz'in haberi yoktu. Enez'de karaya oturan karakol gemisinde ele geçirilen haritada kurşun kalemle çizilmiş iki hat vardı. Bu hatlardan birisi Tekeburnu'ndan güneydoğuya doğru, Yavuz'un çıkış rotasına tam dikey uzanıyordu. Diğer hat, Mavro adası kuzeybatısında dört mil mesafedeki bir noktadan kuzeydoğuya doğru bir eğri ile Gelibolu yarımadası kıyısına uzanıyor ve bu iki hat arasında bir gedik bulunuyordu. Harita, mayın hatlarının çok fazla olduğu kanısını uyandırıyor. Aslında karakol gemisi, haritasını düzeltmemiş ve muhtemel tehlikeler konusunda uyarıdan ibaret olan bu hatlar, yerinde kalmıştı. Amiral Paschwitz, haritada iç mayın tarlasını gösteren hatta değer vermemişti. Zira mayın arama tarama gemilerinin raporuna göre bir tehlike yoktu. Diğer işaretler ise doğru olarak kabul edildi ve Yavuz'un güzergâhı, bahsi geçen iki hat arasındaki gedikten geçecek şekilde tayin edildi. Ancak bu güzergâh Yavuz'u, Boğaz girişinin batı tarafındaki mayın tarlalarının güney ucuna götürmüştü. Neticede saat 06.10'da bir mayına çarpmasına sebep olacaktı.⁹²⁶

⁹²⁶ Besbelli, a.g.e., s. 399-400.



Şekil 14. İngiliz Kaynaklarına Göre Çanakkale Boğazı Önündeki İngiliz Mayın Engelleri (1916-1918)⁹²⁷

3.1.7.1.2. Baskın Harekâtı ve Midilli'nin Batışı

Harekâta katılacak Midilli hafif kruvazörü ve Yavuz zırhlısı ile Numune-i Hamiyet, Muavenet-i Milliye, Samsun ve Basra muhripleri 19 Ocak 1918 saat 16.00'da harekete geçti. 20 Ocak 1918 saat 03.30'da Nara denizaltı ağı önüne geldiler.⁹²⁸ Saat 04.00'te

⁹²⁷ Besbelli, a.g.e., Kroki: 55

⁹²⁸ Mithat Atabay, "Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 13(18), 126, 2015; Besbelli, a.g.e., s. 395.

donanmanın mayın engeline geldiği haber verildi ve saat 04.20'de mayın engeli geçilmeye başlandı. Aynı zamanda kıtaata şu emir verildi:

“1. 20 Ocak 1918'de Yavuz, Midilli, ikisi muavenet-i milliye üçü Fransız botu sınıfından beş torpidodan oluşan donanmamız düşmana baskın maksadıyla Boğaz haricine çıkacak ve sonra dönecektir.

2. Donanmamızın dönüşünde düşman harp gemileri, torpido, denizaltı ve tayyareleri tarafından takip edilmesi muhtemel olduğundan bu maksatla saat 04.00'ten itibaren:

a. 5'inci ve 11'inci Alay kıtaatı hemen bataryaları işgal edilecek ve dikkatli bir tarassutla lüzumunda donanmayı himaye ve muhafaza edecektir.

b. 3'üncü ve 4'üncü Alaylarla 13'üncü Tabur Kıtaatı aynı maksatla gerektiğinde topları işgale hazır bulundurulacak ve Saat 08.00'de bütün bataryalar işgal edilmiş olacaktır.

c. Düşmanın mukabelesi muhtemel olduğu için özellikle Seddülbahir Kumkale harici mıntıklarını bombardıman etmesi dikkate alınarak piyade bölüklerinin ve gerideki kıtaatın emniyet altında bulundurulması temin edilmelidir.

d. Donanmanın Nara'ya dönene kadar bütün telefonlar yalnız harekât hakkında muhabereye hazır bulunacak ve adi muhaberat icra edilmeyecektir.”⁹²⁹

Donanma gecenin karanlığında saat 05.47'de hadisesiz bir şekilde Boğaz'dan çıktı. Saat 04.00'ten itibaren Seddülbahir Taburu, Kumkale-Yenişehir taburları bataryaları işgal edilmiş, Boğaz giriş mıntıkası harbe hazır bulunuyordu. Karanlık içerisinde Donanma gemilerinin gürültüsü yavaş yavaş kayboldu. Artık hiçbir şey görülemiyordu.⁹³⁰ Bu harekâtın baskın şekilde olduğu İngilizlerin acele ile aldıkları mesajdan anlaşıyordu.

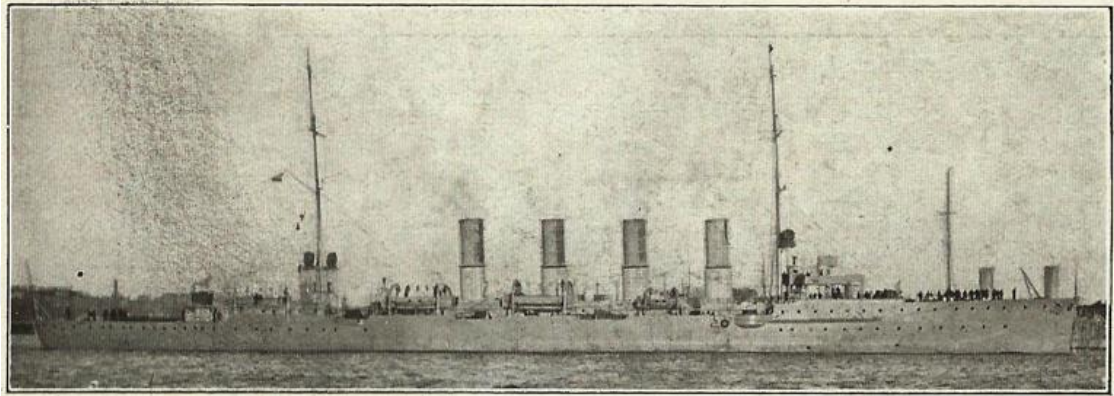
Goeben (Yavuz) ve Breslau'nun (Midilli) Çanakkale Boğazı'ndan dışarı çıktığına dair gelen bir mesaj, 20 Ocak sabahı Mondros'ta kesilmişti. Tüm tayyarelerin hemen Mondros ve İmroz'da toplanmaları emredildi. Tüm Doğu Akdeniz kuvvetleri, bu kruvazörlerin Çanakkale Boğazı'ndan çıkmasıyla özel bir faaliyete geçti. İngiliz resmi tarihçisi Jones'in eserinde; bu iki kruvazörün İmroz'da Kuzu Körfezi'ndeki iki İngiliz monitörüne saldırmak ve Mondros'u bombardıman etmek amacıyla saat 05.00 civarında Çanakkale Boğazı'ndan geçtiği bilgisini veriyordu.⁹³¹ Bu olayla ilgili İngiliz RNAS Ege Filosu'nun 20 Ocak 1918 tarihli raporunda, saat 05.46'da “Goben” ve “Breslau”nun Boğaz haricine çıktığı hakkında sinyal alındığından bahsediyordu. Bu haber alınınca tüm tayyarelere beklemeleri emri verilirken dış istasyonlara da önceki emirleri yerine getirmemeleri

⁹²⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17a

⁹³⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹³¹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 410

emredilmişti. “G” Filosu Midilli’ye doğru devriyeye gönderildi. Daha küçük tayyareler ise her yöne kısa devriyeler için gönderildi. Bu tayyareler de eğer hiçbir şey olmazsa yarım saat içinde geri döneceklerdi. Tüm tayyarelerin hemen Mondros ve İmroz’da toplanmaları emredilmişti.⁹³²



Fotoğraf 9. Breslau (Midilli)⁹³³

Besbelli’ye göre Yavuz ile Midilli’nin Boğaz’dan çıkışını, Mavro adasındaki İtilaf gözcüleri görmemişti. Hatta Kefalo Limanı’nın iki mil açığındayken bile sisten dolayı, gözcüler bu gemileri tespit edememişti. Ancak bundan birkaç dakika sonra Kuzu Limanı’ndaki gemiler, Yavuz ile Midilli’yi görebilmişlerdi. Lizard muhribi, alarm işaretini vererek ilgili makamları haberdar etmişti.⁹³⁴ Besbelli her ne kadar İngiliz gözcülerinin Yavuz ve Midilli’yi göremediğini belirtse de, harekâtta sonra Times Gazetesi’nde⁹³⁵ “İngiliz torpidolarının cesurca hareketi muharebesi” başlığıyla duyurulan yazıdaki şu satırlardan, Lizard’ın *Midilli ve Yavuz’u Kefalo Burnu’nun güneydoğusunda kuzeye seyrederken gördüğü anlaşılmaktadır*:

“Saat 05.20’de İmroz’un kuzeybatısından yaklaşık 2 mil mesafede karakol vazifesini icra eden Lizard torpido muhribi, Midilli Kruvazörünün, kıç tarafında ve bir mil mesafede Yavuz zırhlısı olduğu halde Kefalo Burnu’nun güneydoğusunda kuzeye seyrettiğini gördü. Lizard derhal tehlike işareti verdi

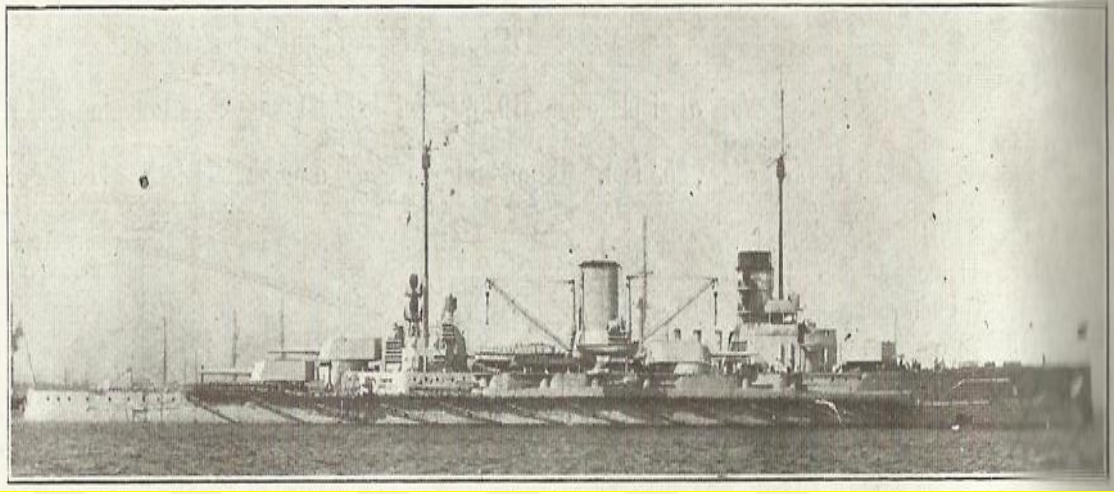
⁹³² AİR 1.2081/204/454.1, Part 2.256, Headquarters, RNAS, British Aegean Squadron, 26 Ocak 1918, No. S.52

⁹³³ Jane, a.g.e., s. 135.

⁹³⁴ Besbelli, a.g.e., s. 400.

⁹³⁵ 23 Ocak 1918’de Times Gazetesi’nde “İngiliz torpidolarının cesurca hareketi muharebesi” başlığıyla yayınlanan yazının Bahriye Nezareti tarafından tebliğ edildiği 3 Şubat tarihiyle Başkumandanlık Vekâleti tarafından bildiriliyordu. Bkz. ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2

ve düşman sefaini ile mümkün mertebe yakından temasta bulunmak üzere hareket etti."⁹³⁶



Fotoğraf 10. Goben (Yavuz)⁹³⁷

Midilli ve Yavuz, saat 05.55'te rotalarını 270 dereceden 239 dereceye değiştirmişlerdi. Yavuz saat 06.10'da, iskele tarafından bir mayına çarptı. Hâlbuki İngiliz gemisinden ele geçirilen haritaya göre bu bölgede bir geçit vardı. Bu geçidin sonradan kapatıldığı ve haritanın son vaziyeti göstermediği anlaşılmıştı. Enez'de karaya oturmuş bir İngiliz karakol gemisinden ele geçirilen bu harita sebebiyle baskına giden Midilli ve Yavuz'un rotası değiştirilmişti. Çünkü ele geçirilen bu haritaya göre ilk mayın hattı, Teke Burnu-Tavşan Adası ağ engelinin hemen biraz ilerisinde görünüyordu. Tayyareler tarafından da Teke Burnu batısında bir mayın hattı tespit edilmişti. O nedenle yeni bir durum değerlendirilmesi yapılmış ve Çanakkale önünün tamamen kapalı olmasına rağmen harekâtın durdurulmasının da İtilaf Devletleri tarafından haber alınacağı endişesiyle harekâta devam kararı verilmişti.⁹³⁸

Yavuz'un iskele yönünden mayına çarptıktan sonra makinaları durmuştu. Amiral geri çekilmeyi düşünmüş fakat bir dakika sonra alınan raporlardan yaranın seyre mani olmadığı anlaşıldığından harekâta devam kararı vermişti. Yavuz mayına çarptığı noktaya kadar İngiliz haritası üzerine çizilen rotadan gelmişti. Bu hattın ve o noktanın

⁹³⁶ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2

⁹³⁷ Jane, a.g.e., s. 123.

⁹³⁸ Atabay, a.g.m., s. 126; Besbelli, a.g.e., s. 396.

haritaya göre temiz olması lazımdı. Bu durumda İngiliz haritasına itimat edilerek düzenlenen raporun mayın tehlikesinden uzak olmadığı anlaşıyordu. Türk filosu böylece tespit edilmiş, telsizle donatılmış İngiliz muhribi de patlamadan itibaren Midilli ve Yavuz'un hareketini İngiliz kumandanına bildirmeye başlamıştı. Artık bu harekât baskın olmaktan çıkmıştı.⁹³⁹ Emir'e göre 5'inci Ordu Kumandanlığında bulunan General Liman'ın, İngiliz haritasının işaretli mayın hatlarını gösterse bile su kesimleri az gemilerin işine yarayabileceği düşüncesinde olduğunu belirtiyordu. Böylece Yavuz'un güvenilir görünen noktada mayına çarpmasından işaretlerin derine dökülmüş mayınlara ait olmadığı anlaşılmıştı.⁹⁴⁰

Saat 06.11'de Limni istikametinden bir ateş sesi işitildi. İmroz Adası da sis içinde olup Kefalo önünde gemi dumanları görülüyordu.⁹⁴¹ Saat 07.27'de gemiler artık ayırt edilebilmişti. Kuzeyde Midilli, güneyde Yavuz olmak üzere İmroz doğusunda iki torpido ve Boğaz girişi hattında iki torpido girişten on mil kadar açıkta batı istikametindeydi. Saat 07.34'de Semadirek Adası açıklarında bulunan bir düşman torpidosu Midilli'ye ateş açtı. Saat 07.30 ila 07.34 arasında gayet ağır patlamalar işitildi. Yavuz da ateşe başlamıştı ve Kefalo Limanı bombardıman ediliyordu.⁹⁴² Yavuz, orta bataryalarıyla saat 07.42'de Kefalo Limanı'nda telsiz ve işaret istasyonunu tahrip etti. Kefalo Koyu'nda iki vapuru batırdı. Midilli, saat 07.40'da iki İngiliz muhribiyle karşılaştı ve ateş açtı fakat gemiler kaçtı.⁹⁴³ Saat 07.45'te önce Midilli, Kuzu Limanı'na ilerledi ve limandan iki mil açıkta ateşe başladı. Arkadan Yavuz da gelerek bu ateşe katıldı.⁹⁴⁴ Bombardıman Kuzu Limanı'na saat 07.50'de yöneltilmişti.⁹⁴⁵

Yavuz ve Midilli, Lizard torpidosuyla muharebe etmeye başlamış ancak hiçbir mermi isabet ettirememişlerdi. Yavuz, İmroz'un kuzeydoğusundaki Kuzu Limanı'ndaki monitörleri gördü ve onlarla muharebe etti. Midilli ise Lizard torpidosuyla muharebe ederek etkili ateşleriyle torpidonun Yavuz'a torpido atacak bir mesafeye girmesine engel oldu.⁹⁴⁶ Lizard, bir yandan Midilli'nin ateşiyle kuzeye doğru sürülürken, iki balıkçı gemisi de Kuzu Limanı'ndaki Raglan ve M 28 monitörlerini bir sis perdesiyle gizlemeye çalışmış,

⁹³⁹ Emir, a.g.m., s. 202.

⁹⁴⁰ Emir, a.g.m., s. 198.

⁹⁴¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹⁴² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹⁴³ Atabay, a.g.m., s. 126; Besbelli, a.g.e., s. 396.

⁹⁴⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-1

⁹⁴⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹⁴⁶ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2

fakat başaramamışlardı.⁹⁴⁷ Bu esnada Tigris torpidosu Lizard torpidosuna katıldı. Her iki torpido Yavuz'un etkili ateşlerine hedef oldu. Lizard ile Tigris, bu monitörlere yardım için rotalarını değiştirmişlerdi.⁹⁴⁸ M28 ve Raglan monitörleri isabet alarak iki dakika sonra da battı. Bu esnada Kuzu Koyu'ndaki akaryakıt deposu Midilli'nin bombardımanı neticesinde yanmaya başladı.⁹⁴⁹ İki İngiliz monitörü yakılıp tahrip edilmişti. Saat 07.59'da Yavuz ve Midilli Boğaz girişi istikametinde ilerlemeye başladı. Daha sonra güneye doğru seyr ettiler.⁹⁵⁰

Jones, Mavro Adası açıklarında Goeben'in (Yavuz) bir mayına çarptığını ancak kruvazörlerin ilerleyerek saat 08.00 civarında Kuzu Körfezi'ndeki monitörlere ve genel nakliye gemilerine ateş açtığını, altı veya yedi salvo atıldığını ve bunların iki monitörü (Raglan ve M.28) tahrip ettiğini, harekâtın bu aşamasında kruvazörlerin daha sonra Mondros yönüne geri döndüklerini belirtiyordu. İmroz'dan gelen tayyareler de artık olay mahalindeydi ve bombalarla saldırıya geçmeye başlamışlardı.⁹⁵¹ Besbelli'ye göre, Selanik'teki İngiliz Amirali, Yavuz'un çıkış haberini saat 08.00'dan biraz önce alabilmişti. Aynı saatte bu haberi alan Mondros filosu kumandanı da gemilerine harekete hazır olmaları emrini verdi. Ayrıca yoldaki konvoyların en yakın limanlara gitmelerini, harp gemilerinin ise önceden tespit edilen karakol mevkilerini almalarını sağlamıştı. Mondros'taki kuvvetler, Yavuz Boğaz'a dönerken ancak harekete geçebilmişler ve bundan dolayı da geç kalmışlardı. Selanik'teki İngiliz Amirali, Mondros'taki kuvvetlerine, Kesendire Körfezi güneybatısında bulunan Paliuri Burnu açıklarında birleşmeyi emretti.⁹⁵²

İmroz'dan uçan üç İtilaf tayyaresi harp gemileri üzerinde dolaşmaya ve bombalar atmaya başlamıştı. Bu tayyareler aynı zamanda makineli tüfek kullanıyordu.⁹⁵³ Besbelli ve Atabay, saat 08.20'de iki İtilaf tayyaresiyle iki muhribin Midilli ve Yavuz'a yaklaşarak izlemeye başladığı bilgisini vermektedir. Yavuz'un uçaksavar ateşinden etkilenmesinin önüne geçmek için, Midilli'ye saat 08.26'da öne geçmesi emri verildi. İlk tayyare bombası saat 08.28'de Yavuz'un 300 metre açıklarına düştü. Saat 08.31 olduğunda Yavuz'un baş

⁹⁴⁷ Besbelli, a.g.e., s. 400.

⁹⁴⁸ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-1

⁹⁴⁹ Atabay, a.g.m., s. 126; Besbelli, a.g.e., s. 396.

⁹⁵⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹⁵¹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 410-411

⁹⁵² Besbelli, a.g.e., s. 400.

⁹⁵³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

tarafına geçmekte olan Midilli, bir mayına çarparak dümen makinesi işlemez hale geldi. Yavuz, Midilli'yi yedeğe almak için dönerken, sancak bordasından 200 metre ileriye iki tayyare bombası daha düştü. Saat 08.55'te⁹⁵⁴ Yavuz tedbirli olarak manevra yapmasına rağmen iskele tarafında bir mayına daha çarptı. Çarpmanın gürültüsüyle güvertede çökme meydana geldi ve kömürle karışık bina yüksekliğinde birçok su sütunu görüldü. Yavuz'un mayınlı bölgeden çıktığı ancak Midilli'nin bunu yapamadığı görüldü. Bu sırada Midilli'ye yaklaşmaya çalışan İngiliz muhripleri uzaklaştırıldı. Saat 09.00'da Midilli, iki mayına daha çarparak tamamen hareketsiz hale geldi. İskele tarafına yatarak kıç tarafı batmış halde denizde sürüklenmeye başlayan Midilli'ye dördüncü bir mayın iskele baş omuzluğundayken isabet etti. Saat 09.05'te beşinci mayın kumanda kulesi hizasında patladı.⁹⁵⁵ Belgelere göre, saat 09.03'te Midilli'nin iskele tarafında iki torpil kuvvetli bir şekilde infilak etmişti. Seddülbahir'de yerin sarsıldığı hissediliyordu. Midilli'nin önce kıç tarafı batmaya başladı. Midilli mürettebatının, geminin yan tarafında toplandığı Seddülbahir'den fark olunuyordu.⁹⁵⁶ Midilli'nin Kumandanı geminin terk edilmesi emrini vermişti. Hayatta kalanlar ise denize atlamaya başlamıştı.⁹⁵⁷ Saat 09.04'te Midilli Kruvazörü yana doğru yatmaya başladı. Saat 09.05'te devrilerek yarısından fazlası battı ve saat 09.05'te de tamamıyla battı. Saat 09.07'de ise tayyare muharebesi başladı.⁹⁵⁸ Midilli'nin battığı mevkie süratle dört Türk-Alman torpidosu saat 09.25'te ilerledi.⁹⁵⁹ Fakat iki İngiliz muhribinin yaklaşımları üzerine Çanakkale Boğazı'na dönmeleri emredildi.⁹⁶⁰

Times Gazetesi'nde yayınlanan ve Bahriye Nezareti tarafından tebliğ edilen yazıya göre *"Midilli'nin battığını gören Yavuz dönerek Midilli'nin etrafında bir daire çizdikten sonra güneye yönelen rotasınca seyre devam etti. Bunu müteakip dört düşman torpedo muhribinin Çanakkale'den geldiği görüldü. Bunların yanında eski bir Türk kruvazörü vardı."*⁹⁶¹

Midilli'ye 500 metre yaklaşan Basra muhribinin kıç tarafına iki mermi isabet etti fakat sis yaparak ve Boğaz bataryalarının ateş etmesiyle İngiliz gemilerinin takibinden kurtuldu.

⁹⁵⁴ Belgeye göre saat 08.58'de Yavuz'un ortasında bir torpil infilak etti. Bkz. ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹⁵⁵ Atabay, a.g.m., s. 126-127; Besbelli, a.g.e., s. 397.

⁹⁵⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹⁵⁷ Atabay, a.g.m., s. 127.

⁹⁵⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-3

⁹⁵⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹⁶⁰ Atabay, a.g.m., s. 126; Besbelli, a.g.e., s. 397.

⁹⁶¹ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-1

Midilli'de yalnızca iki filika bulunuyordu. Ancak bunlar da ateş ve infilaklar sebebiyle kullanılamaz hale gelmişti. Bu yüzden sadece cankurtaranlardan sallardan yararlanıldı. Midilli mürettebatından 167⁹⁶² kişi kurtarıldı. Geriye kalan mürettebat ise altı derecedeki deniz suyu sıcaklığı yüzünden soğuktan hayatlarını kaybetti. Midilli'nin Kumandanı Albay von Hipper de hayatını kaybedenler arasındaydı. Midilli'nin batması sebebiyle harekâttan vazgeçildi.⁹⁶³

Saat 09.30'da üç İtilaf torpidosu Kefalo Limanı'ndan çıkarak Midilli'nin battığı istikamete doğru gitmişlerdi. İki İtilaf torpidosu en ileride bulunan Türk torpidosuna hücumla ateş etmeye başladı ve saat 09.34'te Türk torpidosundan duman çıkmaya başladı.⁹⁶⁴ Times Gazetesi'nde yayınlanan ve Bahriye Nezareti tarafından tebliğ edilen yukarıdaki yazıya göre, *“Lizard ile Tigris düşman sefaini ile harp ederek düşmanı süratle Boğazlara döndürmeye sebep oldu. En yakın bulunan torpedo destroyerine mükerrer isabetler vaki oldu ve bu isabetler yangın çıkmasına sebep oldu. Yavuz, güneye olan rotasına devam ederken tayyarelerimizin tacizleri sonrası rota değiştirerek Çanakkale'ye yöneldi. Rota değiştirirken bir torpil çarptı ve bu çarpmada geminin 15 dereceye kadar kıçta meyilemesiyle neticelendi ve süratini azalttı. Gemi düşman torpidolarının ve tayyarelerinin himayesi altında ağır ağır Çanakkale'ye doğru hareket etti.”*⁹⁶⁵

Gözcü Tepe ve Tekeburnu sahil bataryaları ateş açtığından torpidolar uzaklaşmıştı. Saat 09.45'te Yavuz'un çok yakınında bir infilak meydana geldiği görüldü. Boğaz girişi istikametinde ilerleyen Yavuz'u İtilaf tayyareleri takip ediyor ve bomba atıyorlardı.⁹⁶⁶ Saat 10.15'te Seddülbahir ile İmroz arasında tayyareler arasında da hava muharebesi görülmüştü.⁹⁶⁷

Jones bu hadiseyi şöyle anlatıyordu: *“Herhangi bir isabet olmadan önce bombalama, dolaylı olarak Midilli'nin imhasına neden oldu. Yavuz (Goeben)'dan atılan uçaksavar mermilerinin Midilli'ye (Breslau) yakın düştüğü görüldü. Bunun üzerine bu gemiye, refakatçisi tarafından önden istasyona gitmesi emredildi. Midilli (Breslau), emre itaat*

⁹⁶² Besbelli ve Bargut'a göre bu sayı 172 kişidir. Bkz. Besbelli, a.g.e., s. 397, Bargut, 2000, a.g.e., s. 78; Çakmak, a.g.e., s. 145.

⁹⁶³ Atabay, a.g.m., s. 127.

⁹⁶⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-3

⁹⁶⁵ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-2

⁹⁶⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1

⁹⁶⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-4

*etmek için hareket ederken, saldıran tayyareler tarafından o kadar taciz edildi ki, Tavşan Adası yakınlarındaki bir mayın tarlasına zik zak çizerek girdi ve kış tarafı bir mayın tarafından parçalandı. Neredeyse aynı anda bir bombanın doğrudan isabetiyle vuruldu. Yavuz, Midilli'yi çekmek için geri döndü ancak kısa bir süre sonra bu girişimden vazgeçti ve hasarlı kruvazörü kaderine terk etti. Midilli daha fazla mayına çarparak sonunda battı.*⁹⁶⁸ İngiliz Tigris ve Lizard muhripleri Midilli batarken ona yaklaşmışlar ve İngiliz tayyareleri de bombalar atarak Yavuz'u takip etmişlerdi. Mondros ağzında beklemesi gereken Alman UC-23 denizaltısına Yavuz tarafından hiçbir emir verilmemişti. Emir'e göre, bu denizaltıyı gündüz vakti mayın tarlalarının arasına müdahale ettirmek tehlikeli görülmekle birlikte Yavuz için değerli bir yardımcı olacağı kesindi. Türk muhripleri büyük bir süratle Boğaz girişinden itibaren İmroz istikametine koşmuşlardı.⁹⁶⁹ Jones, Midilli batmadan önce kendisine yardım etmeye çalışan Türk muhriplerinin, tayyareler yardımıyla İngiliz gemileri tarafından uzak bir mesafede tutulduğunu kaydetmektedir.⁹⁷⁰

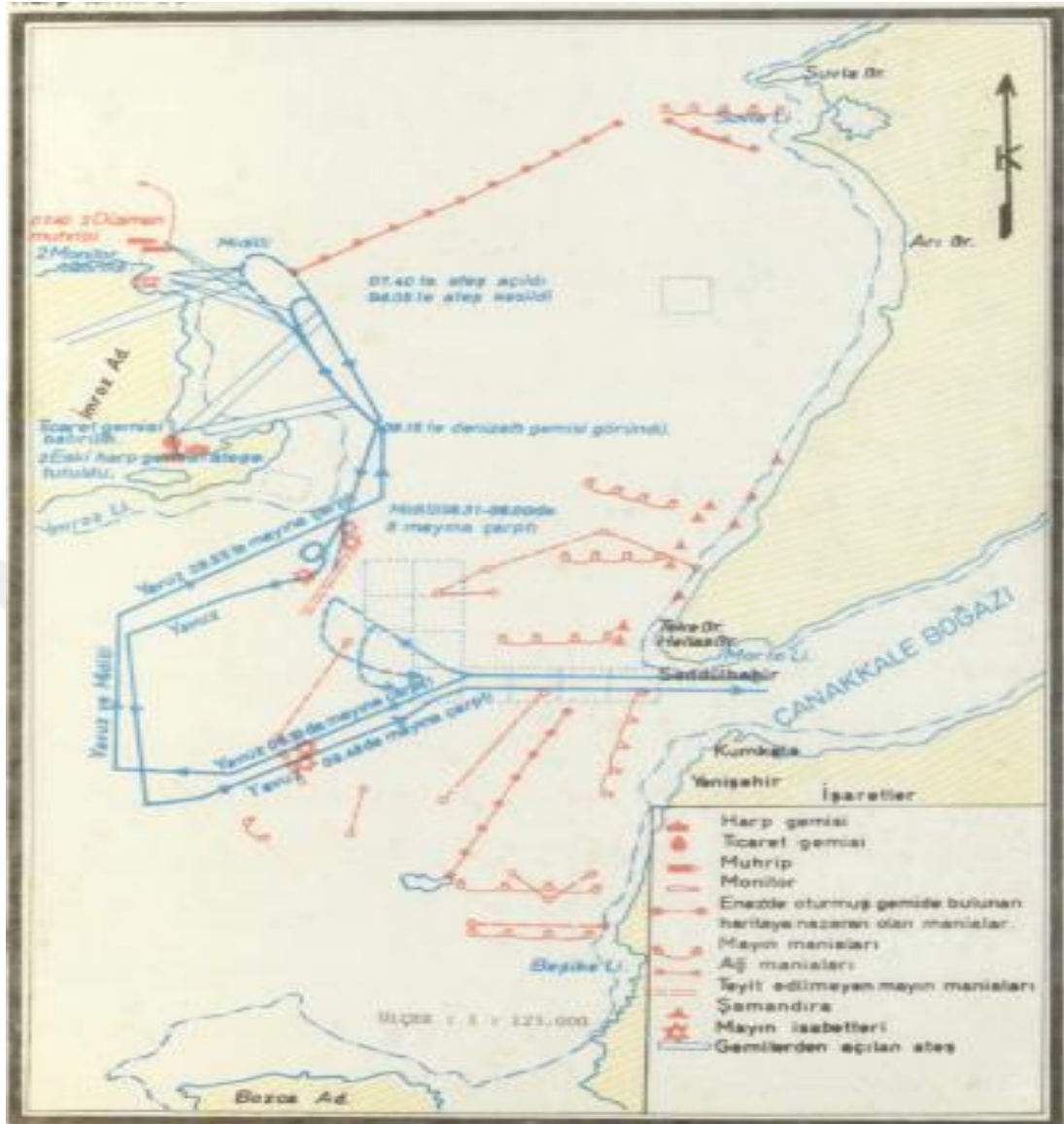
Emir'e göre Midilli'nin battığı ve muhriplerimizin İmroz'a koştuğu sıralarda eğer Yavuz durup düşmanı topa tutsaydı, bu muharebe muhriplerin galip gelmesini sağlardı. Ayrıca Midilli mürettebatının kurtarılması sağlanmış olurdu. Zira İngiliz Tigris ve Lizard muhripleri birçok isabet almış, donanmamızdan Basra (Ali Rıza Bey) iki zayıf isabet almıştı. Paschwitz, bu durumda seyre devam etme tehlikesini düşünmüş ve muhripler geri dönmüştü. Midilli ve mürettebatı kaderiyle baş başa kalmıştı.⁹⁷¹ Tarihi olaylarda "olsaydı, yapsaydı" vb. tarzı bir ifade ile olabilecekler üzerine yorum yapmanın sağlıklı olmadığını belirtmek gerekir.

⁹⁶⁸ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 411

⁹⁶⁹ Emir, a.g.m., s. 205.

⁹⁷⁰ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 411

⁹⁷¹ Emir, a.g.m., s. 206.



Şekil 15. İmroz Baskın Harekâtı ve Midilli'nin Batırılışı (20 Ocak 1918)⁹⁷²

3.1.7.1.3. Yavuz'un Nara'da Karaya Oturması

Yavuz İtilaf torpidolarının ve tayyarelerinin himayesi altında ağır ağır Çanakkale'ye doğru hareket etmeye başlamıştı. Tayyareler taarruzlarına devam ederek Çanakkale önlerinde iki isabet yapmışlardı. Yavuz ağır hasar aldığından sahile doğru seyretti ve Nara Burnu'ndaki fenerin yakınındaki kumsallığa oturdu. Nara'ya oturmasından biraz sonra gemi iki isabet daha almıştı, havada İtilaf tayyareleri ile Türk-Alman tayyareleri arasındaki

⁹⁷² Besbelli, a.g.e., s. 400 (Kroki: 56)

hava muharebesi devam etmekteydi. Hava muharebesi neticesinde İtilaf tayyarelerinden birisi geri dönmedi. Helles Burnu'nda bulunan sahil bataryaları, Yavuz'u tazyik eden Lizard ve Tigris üzerine ateş açmışlardı. Fakat İtilaf tayyarelerinin faaliyeti, Lizard ve Tigris torpidolarının ateş sahası haricine çıkmasıyla neticelendi. Bu torpidolar bundan sonra Midilli'den hayatta kalanları toplamak üzere hareket etmişti. Bu harekât esnasında bir denizaltı periskobu gözüktü. Torpidolar, denizaltıyı avlamakla meşgul oldukları için kurtarma çalışması sekteye uğramıştı.⁹⁷³

Yavuz Boğaz'a girerken meydana gelen hava muharebesi Jones'in eserinde ayrıntılı olarak ifade edilmişti. Buna göre, Yavuz Boğaz'a girerken, "Camel" ile uçan bir Yunan pilot tarafından korunan bomba taşıyan iki Blackburn "Baby"⁹⁷⁴ deniz tayyaresi geminin üzerinde belirdi. Ancak bu tayyareler derhal on adet Türk-Alman deniz tayyare grubu tarafından taarruza uğradı. Şiddetli bir çatışma sonunda Türk-Alman deniz tayyarelerinden üçü "Camel" pilotu (Kumandan A. Moraitinis) tarafından düşürüldü ve Blackburn "Baby" deniz tayyarelerinden biri (Pilot Teğmen W. Johnston) alevler içinde düştü. Bu sırada Türk-Alman tayyare grubu dağıtılmıştı ve ikinci Blackburn "Baby" pilotu (Teğmen R. W. Peel), bombalama saldırısına devam etti ve 65 librelik bombalarını Yavuz'a doğru yöneltti, ancak isabet şansı yoktu. Daha sonra, motor arızası nedeniyle, bir Türk destroyerinin yakınlarındaki boğaza iniş yapmak zorunda kaldı, ancak motoru, burnunu çevirerek sığınacak bir yer bulmasına yetecek kadar sağlamdı ve sonunda İmroz'a ulaştı. Bu saldırıdan kısa bir süre sonra iki DH4 tayyaresi Yavuz'un (Goeben) başının dertte olduğunu, geminin Nara'nın güneyinde karaya oturduğunu gördü. DH4 tayyareleri durumu bildirmek için dönmeden önce bombalarını attı ve bunlardan biri, Alman kruvazörüne yardım etmek üzere hareket eden bir gemiye isabet etti.⁹⁷⁵ Kurter Moraitinis tarafından düşürüldüğü yazılan 3 tayyarenin Alman Deniz Tayyare Birliği ve 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü kayıtlarında olmadığını vurgulamaktadır.⁹⁷⁶ Jones'e göre İngilizler üç düşman tayyaresi düşürmüştü, Türk-Alman tarafı ise Pilot Teğmen W.

⁹⁷³ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-2 (3)

⁹⁷⁴ Blackburn Deniz Tayyareleri: Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd., Haziran 1914'te, yeni kurulan Royal Flying Corps ve Royal Naval Air Service için standart ekipman olarak kabul edilen Royal Aircraft Factory B.E.2c'yi üretmek üzere kuruldu. Birinci Dünya Harbi sırasında bu şirket, toplam 111 adet B.E.2 üretti. Sopwith Cuckoo adlı torpido bombardıman tayyaresini (132 adet) geliştirdi ve İngiliz Donanması için Sopwith Baby deniz tayyaresini seri üretimle yaptı (186 adet). Bkz. Andy Blackburn, *Blackburn Aircraft*, AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II, (Vol. I, s. 85-86), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002, s. 85.

⁹⁷⁵ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 411-412.

⁹⁷⁶ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.25.

Johnston'un kullandığı Blackburn "Baby" deniz tayyarelerinden birini düşürmüştü. İkinci Blackburn "Baby"nin motor arızası nedeniyle inmeye mecbur olduğunu ancak motoru sağlam olan bu tayyarenin İmroz'a ulaştığını kaydetmektedir.

Türk askeri tarih belgelerine göre, Seddülbahir önünde ve limanında iki düşman tayyaresinin yandığı ve indirildiği bilgisi mevcuttur. Limana inen İngiliz tayyaresi arızasını ortadan kaldırarak firar girişiminde bulunmuş ise de Gözcü Tepe bataryasının ateşi ile tahrip edildiği ifade edilmiştir.⁹⁷⁷ Bu tayyare muhtemelen Jones'in de kaydettiği ikinci Blackburn "Baby" tayyaresiydi. İmha edilen İngiliz tayyaresi, saat 10.20'de yanarak denize düşmüş ve Çanakkale Grup topçularının da tayyare ateşine iştirak ettikleri görülmüştü.⁹⁷⁸ Bir diğer belgede imha edilen bu tayyarenin saat 10.17'de Tekeburnu açıklarında alevler içinde inerek denize düştüğü bilgisi 3 dakikalık bir farkla veriliyordu. Saat 10.20'de Yavuz Boğaz'a girmiş ve saat 10.25'te Yavuz'un civarında bomba sütunları görülmüştü.⁹⁷⁹

Donanma Boğaz'a girdikten sonra birliklere verilen emirde, Seddülbahir Taburuyla Kumkale ve Yenişehir Taburlarının, İtilaf güçlerinin harekâtını gözetlemekle beraber silah başı vazifesine devam etmesi, diğer taburlar ile birliğin ise istirahate alınarak dâhildeki topçu birliğinin İtilaf güçlerinin torpido ve denizaltı faaliyetine karşı dikkatli gözetlemeye devam etmesi isteniyordu. Bu arada Yavuz, gerisinde dört torpido ve deniz tayyareleri tarafından himaye edilmesine rağmen saat 10.55'te Soğanlıdere önüne geldiğinde bir İtilaf tayyaresinin hücumuna uğramıştı. Tayyareden atılan iki bomba suya düşmüştü. Tayyare takımlarının ateşi ve deniz tayyarelerinin yükselmesi üzerine İtilaf tayyaresi kaçmıştı.⁹⁸⁰

Saat 11.55'de bir İtilaf tayyaresi Goncasuyu istikametinden gelerek Maydos üzerinden Kilya istikametine doğru gitti. Bu tayyarelere Goncasuyu Tayyare Takımı tarafından altı ateş edildi.⁹⁸¹ Yavuz saat 12.15'te⁹⁸² Nara Burnu önünde karaya oturdu. Düşman denizaltı ve tayyare taarruzlarının dolaylı ateşlerine karşı Nara-Çanakkale hattının

⁹⁷⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1 a

⁹⁷⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-2

⁹⁷⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-4

⁹⁸⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1a

⁹⁸¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-2

⁹⁸² Çakmak, Yavuz'un saat 11.30'da Nara'da karaya oturduğunu kaydetmektedir. Bkz. Çakmak, a.g.e., s. 120

himayesi tedbirine başvuruldu. Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı bu sebeple Çanakkale Grup Kumandanlığını telefonla arayarak; *“Nara Burnu’na oturan Yavuz zırhlısının kurtarılması henüz mümkün olamadı. Düşman tayyarelerinin hücum ve faaliyeti devam etmekte olduğundan Mevki-i Müstahkemce tayyarelere karşı gerekli tedbir alınmaktadır. Düşmanın Muarız’dan (Saros) dolaylı ateşlere teşebbüs etmesi muhtemel olduğundan Grup sahil bataryalarının devamlı surette harbe hazır bulundurularak bir zırhlının dolaylı atışına karşı himayesinin teminine müsaade buyurulmasını rica ederim.”* emrini verdi. Ayrıca Yavuz zırhlısının Nara Burnu’nda karaya oturmuş ve henüz tahliye edilememiş olduğu ve düşmanın gece ve gündüz denizaltı, torpedo ve tayyare ile zırhlıya taarruz ihtimali olduğu kıtaata bildirildi.⁹⁸³ Emir’e göre, eğer Mondros’ta düşman denizaltıları olsaydı, Yavuz oturduğu Nara’da tamamen tahrip edilebilirdi.⁹⁸⁴ Birliklere verilen emre göre, gündüzleri özellikle denizaltı gözetlemesine itina edilmeliydi. Sed bataryaları daima hazır tutulacaktı. Kepez sahil bataryalarından dört top, hemen Mecidiye sırtlarına sevk olunarak, geceden (20 Ocak gecesi) mevzide hazır olacak ve 21 Ocak sabahından itibaren Yavuz zırhlısının İtilaf tayyarelerine karşı korunması görevine katılacaktı.⁹⁸⁵

Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı gece için de tedbirler almaktaydı. Gece, projektör aydınlatması artırılacak ve Boğaz girişinde mehtaptan sonra nöbetleşe bir projektör yakılacaktı. Boğaz dahilinde her iki sahilde bir projektör aynı zamanda emniyet aydınlatması yapacaktı. İtilaf denizaltı teşebbüslerine karşı gayet dikkatli davranılarak özellikle Boğaz girişi ve sed bataryalarının serian derhal işgali için efradın bir kısmı, nöbetleşe daima top başında bulundurulacaktı. Geceleri tayyare faaliyetine karşı Hamidiye projektörü derhal aydınlatılacak ve tayyare bataryalarının hemen faaliyete geçmesi için gerekli tedbirler alınacaktı. Çanakkale Grup Kumandanlığı, Koyun Limanı’ndaki 12 santimlik ve topçu ihtiyatında bulunan 10,5’luk ve 15 santimlik Skoda toplarını Kabatepe-Semerlitepe hattına yerleştirerek dolaylı atışa karşı gerekli tertibatı almaya başlamıştı. Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı da Yavuz’un himayesi için Kumkale’deki 8,8’lik Usedom Bataryasının bir takımının Kale’ye nakli ile Grup emrine verilmesini uygun gördü ve hemen harekete geçildi.⁹⁸⁶

⁹⁸³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1a

⁹⁸⁴ Emir, a.g.m., s. 206.

⁹⁸⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1a, 17-2

⁹⁸⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-2

İngilizler, Yavuz'un konumunu tespit etmişler ve fotoğraf çekmek için tayyareler göndermişlerdi. İmroz ve Mondros'taki bombardıman ve av tayyarelerinin yoğunluğu artırıldı. Öğleden sonra alçak bulutlar ve sis vardı ancak D.H.4 tayyareleri tarafından dört 112 librelik bomba atıldı. Aynı zamanda, Midilli'nin kurtarılan mürettebatın limanın dışına mayın tarlaları döşendiği açıklamalarının doğruluğunu test etmek için mevcut tayyareler ile Mondros açıklarında geniş kapsamlı bir hava devriyesi yapıldı ancak mayın bulunamadı. İngilizlere göre ilginç olan nokta, esirlerin ister iyi niyetli veya ister aldatma amacıyla yaptıkları bu açıklamaların, tayyarelerin Yavuz'un olası bombardımanından geçici olarak alıkoymuştu.⁹⁸⁷

Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı saat 18.00'de Boğazlar Umum ve 61'inci Tümen Kumandanlıklarına bir rapor gönderdi. Buna göre, 20 Ocak 1918 saat 05.47'de Boğaz'dan çıkan donanma tarafından icra edilen baskın harekâtı neticesinde iki İngiliz monitörünün imha edildiği, dönüşte ise Midilli kruvazörünün battığı ve Yavuz zırhlısının Nara civarında karaya oturduğu bildiriliyordu.⁹⁸⁸ 20 Ocak 1918 saat 22.30'da İmroz istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi Karakol Dağı ve Kemikli üzerinde bir müddet dolaştıktan sonra İmroz'a dönmüştü.⁹⁸⁹ 20 Ocak saat 23.30'da ise Kabatepe üzerinde bir İtilaf tayyaresinin dolaştığı görüldü.⁹⁹⁰

20 Ocak 1918'deki "İmroz Baskını" sonrasında Yavuz zırhlısının Nara'da karaya oturması Türk askeri makamlarını alarma geçirmişti. Hadiseden sonraki bir haftada her iki tarafın Çanakkale ve civarı ile Adalar etrafında keşif gözetleme ve bombardıman faaliyetlerinde oldukça artış gözlemlendi. Bu durum Türk askeri makamları arasındaki rapor trafiğinden de anlaşılmaktadır. Çanakkale Grup, Müstahkem Mevki, Boğazlar Umum, 61'inci Tümen ve 2'nci Tugay Kumandanlıkları arasındaki bu mesaj ve rapor trafiği genelde tayyare faaliyetleri ile bombardımanları, torpido ve arama gemileri hakkında bilgilendirmeden oluşmaktaydı.

3.1.7.1.4. İtilaf Tayyarelerinin Hava Akınlarına Karşı Yavuz'un Himayesi

Yavuz Nara'da karaya oturduktan sonra İtilaf Devletleri'nin İmroz ve Mondros'taki hava üsleri haberdar edilerek bu gemiye taarruz etmeleri bildirildi. Ege'deki İngiliz filosu

⁹⁸⁷ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 412

⁹⁸⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16

⁹⁸⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 18-7

⁹⁹⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 18

kumandanı Amiral Hayes Sadler'in 21 Ocak 1918 saat 01.45'te Mondros'a ulaştığı görüldü. Bahriye Nezaretinden Yavuz'un tahribi için çok çaba harcanması hakkında emir aldı. Bu emir üzerine Korfo Adası'nda bulunan İngiliz E 14 denizaltısı Çanakkale'ye çağırıldı. Çünkü Boğaz ağzında bulunan tek İngiliz denizaltısının pervane şaftlarından biri arızalıydı. Hem bu geminin teşebbüsleri, hem de bir monitörün Nara'ya endirekt atışları olumlu neticelenmedi. Amiral Hayes Sadler, İmroz baskınından sonra, Boğaz ağzındaki mayın hatlarının sağlamlaştırılmasını önerdi ve bu öneri kabul olundu.⁹⁹¹ Yavuz'un karaya oturmasıyla İtilaf Devletleri tarafından gruplar halinde gönderilen tayyarelerle amansız bir hava faaliyeti başladı. Hava akınlarına karşı Türk askeri makamları da tedbirler aldı.

Yavuz kendini savunamayacak bir haldeydi. Kurtarma sırasında İtilaf tayyare ve denizaltılarının taarruzuna ve Saros Körfezi'nden de İngiliz gemilerinin endirekt ateşine maruz kalıyordu. Yavuz'un emniyeti için bütün tedbirler alınmaya çalışıldı. Zira kurtarma faaliyetinin bir süre devam edeceği düşünülüyordu. Boğazlar Umum Kumandanlığı ve 5'inci Ordu, emrindeki bütün tayyareleri ve uçaksavar toplarını Nara'da topladı.⁹⁹² Yavuz'un himayesi kapsamında tüm makamlar alarma geçirilmiş ve elde ettikleri malumatı raporlar halinde üst makamlara arz etmeye başlamışlardı. Donanmanın gözbebeğinin daha fazla zarar görmesi istenmiyordu.

Çanakkale Müstahkem Mevki tarafından 21 Ocak'ta Boğazlar Umum ve 61'inci Tümen Kumandanlıklarına gönderilen rapora göre, kuzeyde nöbetçi gemileri görülmemişti. Güneyde saat 10.40'ta bir İtilaf torpidosu İmroz'un güney burnundan Bozcaada'ya gitmişti. 21 Ocak saat 07.40'ta ise dört İtilaf tayyaresi Kabatepe üzerlerine gelerek henüz yüzdürülemeyen Yavuz'a bomba atmış fakat hasar verememişti. Saat 14.30'da Kabatepe üzerinden Çanakkale'ye gelen İtilaf tayyaresinin attığı bombaların da Yavuz'a bir tesir yapmadığı görüldü. Saat 14.48'de İmroz'dan Boğaz girişi istikametinde gelen bir İtilaf tayyaresi kuzeye uçtu. Saat 15.30'da bir denizaltının Boğaz'a girdiği görüldü. Kumkale-Seddülbahir-Çakaltepe bataryaları⁹⁹³ tarafından ateş açıldı. Eskihisar-Kepez

⁹⁹¹ Besbelli, a.g.e., s. 400.

⁹⁹² Göymen, a.g.e., s. 222.

⁹⁹³ Bu bilgi 22 Ocak 1918'de 2'nci Tugay Kumandanı Talat'ın Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığına sunduğu raporda şu şekilde geçmektedir: "Dün saat 15.30'da boğaz girişi ortasında köpüklü bir çizginin harice doğru seyr ettiği görülmüş Seddülbahir bataryaları ve Kumkale 8,8'lik bataryası ateş etmiştir. Bu çizgi daha sonra kaybolmuştur. 12'nci Tabur subayının gözetlemesine göre, saat 15.30'da boğaz girişinde görülen denizaltının üzerine Seddülbahir mıntıkası bataryaları fasıla ile ateş açtıkları ve düşman denizaltısı Boğazı geçerken düşman

arasında ikinci defa görülen denizaltının sonraki hareketi gözlemlenemedi. Saat 16.00'da Tenger üzerinden Nara Burnu'na gelen iki İtilaf tayyaresi tesirsiz bombalar attı. Tayyare müsademelerinde balon takımı 115 mermi, Goncasuyu Tayyare Takımı 14 şarapnel sarf etmişlerdi. 20-21 Ocak 1918 gecesi Kumkale Projektörü saat 02.30'dan 04.23' e kadar yakıldı.⁹⁹⁴ 2'nci Tugay Kumandanı Talat tarafından 21 Ocak 1918 verilen akşam raporuna göre, İmroz'dan Boğaz girişine doğru gelen bir İtilaf tayyaresinin saat 14.55'de kuzeye doğru gittiği ve Merkep Adası'nda önemli bir vukuat olmadığı bildirildi.⁹⁹⁵

Çanakkale Grup Kumandanı Yusuf İzzet Paşa, 21 Ocak 1918'de Müstahkem Mevki Kumandanlığını bilgilendirdi. Buna göre, 21 Ocak sabahı iki torpidonun İmroz ile Semadirek arasında dolaştığı görülmüştü. Saat 07.00'de İtilaf güçlerinin 3 adet ve saat 07.30'da da 6 adet çift satırlı kara tayyaresi Mestantepe istikametinden Nara'ya gelip bölgeye tesirsiz üç bomba attıktan sonra ve Türk topçularının ateşi üzerine İmroz'a dönmüştü. Sonraki altı tayyare dönerken Mestantepe'ye tesirsiz iki bomba atmışlardı. Saat 10.00'da bir torpido güneyden gelerek İmroz'un güney açıklarında dolaşmıştı. Saat 14.30'da İtilaf güçlerinin iki ve saat 15.00'te de çift satırlı dört kara tayyaresi İmroz'dan kalkarak Nara üzerine gelip bu mevkie tesirsiz birkaç bomba attıktan sonra Türk topçularının ateşi ile İmroz'a dönmüşlerdi.⁹⁹⁶ 21 Ocak saat 15.40'tan saat 20.30'a kadar Saros'dan Nara'ya gelen İtilaf tayyarelerine 323'üncü Bölük Maltepe'de 32, 322'nci Bölükten 30, 320'nci Bölükten 40 şarapnel ateş edilmişti. Ateş esnasında Maltepe'nin bakır kovani yanmıştı. Bir top ateşe hazır durumdaydı, diğerinin de hazırlanması ile uğraşılıyordu. 320'nci Bölüğün top rayları kırılmıştı ve topların ihtiyacı olan ufak tefek tamirler yapılmaya çalışılmaktaydı. İtilaf tayyareleri tarafından Yavuz zırhlısına toplam 11 bomba atılmış ise de hepsi denize düşmüştü.⁹⁹⁷

21 Ocak saat 17.00'de İmroz'un güneydoğusundan büyük bir monitör Kuzu Limanı önüne gelmiş ve o sırada karanlık bastığı için ne tarafa gittiği görülememişti. Saat 19.00'da İmroz istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi Nara üzerinde dolaşmakta iken Türk topçu ateşiyle İmroz'a dönmüştü. Saat 21.45'te bir Türk-Alman tayyaresi İmroz'a

tayyarelerinin de denizaltı üzerinde dolaştıkları ve saat 15.40'ta bu denizaltının Çakaltepe Bataryası önlerinde görülür görülmez tekrar kaybolduğu" Bkz. ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-3

⁹⁹⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 18

⁹⁹⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 18-1

⁹⁹⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 18-7

⁹⁹⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-3

gidip bu Ada'daki tayyare meydanına toplamda 100 kilo ağırlığında 10 bomba atmıştı. Bombalardan biri tayyare meydanının tam ortasına ve diğerleri de barakaların yakınına düşmüştü. Alçaktan uçuş yapıldığı için bombardıman da başarılı olmuştu.⁹⁹⁸

21 Ocak'ta Türk tarafında meydana gelen hava ve denizdeki hareketlilik Çanakkale'deki muhtelif makamlar tarafından raporlarla bildirilirken, İtilaf Devletleri tarafında günün özetini İngiliz resmi tarihçisi Jones şöyle yapmaktaydı: *"Sabaha karşı, 21 Ocak'ta savaş kruvazörüne yapılan saldırı yeniden başladı. Ancak 500 feet yükseklikteki bulutlar ve sis, bombardıman operasyonlarını engelledi. Gün boyunca üç ayrı saldırı gerçekleştirildi ancak yalnızca 112 librelilik bir bomba Goeben'e (Yavuz) isabet etti. Karanlıktan sonra, Boğazlara dokuz tayyare gönderildi, ancak hedeflerini yeterince göremediler ve herhangi bir isabet iddia edilmedi. Kraliyet Deniz Hava Servisine bu görevlerinde yardımcı olmak için, Selanik'teki Kraliyet Uçuş Birliği, Stavros'taki deniz hava üssünün görevini üstlendi ve ayrıca bombardımana katılmak üzere Mondros'a tayyare gönderdi."*⁹⁹⁹ Yavuz'un himayesi için Türk tarafında alınan önlemlerin ardı arkası kesilmiyordu. İtilaf güçleri bölgedeki hava gücünü artırmaya çalışmaktaydı. 20 Ocak'taki sisli hava Yavuz'un yardımcısıydı.

21 ve 22 Ocak'ta tayyare takımları 92 şarapnel ve 102 mermi sarf etmişlerdi. Yavuz'un himayesi için Mecidiye sırtına bir tayyare topu konuşlandırılmakta ve Kilya Tepesine yerleştirilecek topların tertibatı alınmaktaydı. 21-22 Ocak gecesi Seddülbahir Projektörü saat 03.50'den saat 04.30'a ve saat 05.30'dan saat 06.45'e kadar; Kumkale Projektörü ise saat 21.45'ten sabah saat 05.00'e kadar yakıldı.¹⁰⁰⁰ Cevad Paşa Projektörü saat 23.20'den saat 00.00'a kadar yakarak 4665 kilogram ham petrol 465 gram maden yağı, 500 gram adi petrol sarf etti. Kepez 150'lik projektör 21.30'dan saat 21.45'e kadar yakılarak 2.700 kg benzin ile 250 gram maden yağı sarf etti. Nara projektörü 10 dakika yakılmıştı. Kumkale 90'lık projektörü saat 23.45'ten sabah saat 05.00'e kadar muhtelif zamanlarda bir saat beş dakika yakıldı.¹⁰⁰¹ Boğaz sürekli aydınlatılarak tabiri caizse kuş uçurtulmak istenmiyordu.

⁹⁹⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-6

⁹⁹⁹ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 412

¹⁰⁰⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19

¹⁰⁰¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-3

22 Ocak saat 10.00'a kadar hava sisli olduğundan hiçbir şey görülemedi. Saat 10.00'da hava açılınca bir İtilaf kruvazörünün Kuzu Limanı'nda bulunduğu görülmüştü. Aynı saatte bir torpido Kefalo Limanı'ndan çıkarak İmroz'un güney açıklarına gidip bu bölgede dolaşmaya başladı.¹⁰⁰² Saat 10.40'dan saat 15.30'a kadar olan müddet zarfında beş defada 12 düşman tayyaresi İmroz'dan Nara üzerine gelip hemen her defasında Nara civarına tesirsiz birkaç bomba attıktan sonra Türk topçularının ateşiyle İmroz'a dönmüştü.¹⁰⁰³ Jones eserinde 22 Ocak sabahı, bir D.H.4 tayyaresinden atılan 112 librelilik bomba ile doğrudan isabet olduğunun iddia edildiğini belirtiyordu. Bombardıman tayyare filolarına, av tayyareleri tarafından eşlik edilmişti ancak yoğun uçaksavar top ateşinden başka bir direnişle karşılaşılmamıştı.¹⁰⁰⁴ Görünüşe göre Türk uçaksavar ateşlerinin etkisi oldukça fazlaydı ve bunu Jones da eserinde belirtiyordu.

22 Ocak 1918'de 2'nci Tugay, Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığına kendisine bağlı 4'üncü ve 11'inci Alaylardan gelen raporları ilettili. 4'üncü Alayın raporuna göre, saat 11.30'da iki adet, saat 11.45'te ve saat 12.30'da ise üç İtilaf tayyaresi İmroz ve Kabatepe istikametlerinden gelerek Yavuz zırhlısı üzerine birkaç bomba atarak geldikleri istikamete dönmüşlerdi. Bu tayyareye Goncasuyu Tayyare Takımı tarafından 2 şarapnel 2 fünye sarf edilmişti. Açılan ateş neticesinde bu topun merkez mili kırılmış ve ateş edemeyecek hâle gelmişti. Tamiri için kamacı ustaları tarafından çalışılmaktaydı. 11'inci Alayın raporuna göre, Kefalo Limanı'ndan kuvvetli vapur dumanları gözüküyordu. Güney istikametinden saat 09.00'da bir patlama sesi işitilmişti. Saat 09.30'da batıdan büyük bir vapur güneyden bir daire çizerek kuzeye doğru seyretmekteydi. Saat 09.35'te İmroz'dan tayyare sesleri işitildi. Saat 09.40'ta bir İtilaf tayyaresi İmroz'dan Çanakkale'ye geliyordu. Saat 09.50'de ise bir İtilaf tayyaresi daha geliyordu. İmroz'un kuzey burnunda görülen geminin bir monitör olması ihtimali vardı. Saat 09.55'te bir İtilaf harp gemisi kuzeybatıya doğru seyretmekteydi. Saat 10.15'de torpido Kefalo Limanı'nın sağ önünde durmaktaydı. Saat 10.20'de İmroz altında iki top sedası işitildi. Saat 10.25'te İmroz'un kuzey burnunda bir İtilaf muhribi daha görüldü. Saat 10.26'da İmroz üzerinde tayyare sesleri işitiliyordu. Saat 10.35'de İmroz civarındaki torpido muhribi mayınları topluyordu. Saat 10.55'de İmroz'dan bir tayyare sesi işitiliyordu. Saat 11.00'de iki İtilaf tayyaresi Nara istikametine gitti. Saat 11.14'te işitilen tayyare sesleri, muhtemelen Limni'den geliyordu. Saat 11.25'te iki İtilaf tayyaresi Çanakkale istikametine gitti. Saat 11.55'te İmroz üzerinden tayyare

¹⁰⁰² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-6

¹⁰⁰³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-6

¹⁰⁰⁴ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 412

sesleri işitildi. Saat 12.00'de de Mavro Adası'nın sağında kuvvetli dumanlar görüldü. Saat 12.00'de İmroz istikametinde beş kuvvetli duman görüldü. Saat 12.30'da dört İtilaf tayyaresi Kumkale'ye doğru gitti. Saat 12.40'da Kabatepe istikametinden İtilaf tayyare sesleri işitilmişti. Saat 13.05'te Dedeâğaç tarafından top sesleri işitildi. Asgari 6 harp gemisi geliyordu ve saat 13.40'ta bu gemiler 90 derecede dönüp İmroz'a doğru seyir etmişlerdi. Saat 14.00'te gemilerden biri istikametini değiştirerek Seddülbahir'e doğru ilerledi. Saat 14.08'de aynı gemi döndü ve sağa ilerledi.¹⁰⁰⁵ Raporlar çok daha ayrıntılı verilmeye ve en ufak bir hareket aktarılmaya devam ediyordu. Karargâhın gelişmeleri sağlıklı bir şekilde değerlendirebilmesi için bilgi akışı devam ediyordu.

Saat 14.25'te İmroz'un güney burnunda bir muhrip ve Merkep Adası'nın gerilerinden altı İtilaf harp gemisinin ilerlediği görüldü. Saat 13.40'ta beşi İmroz ve biri Boğaz girişi istikametlerinde ilerledi. Saat 15.00'te altısı da İmroz gerilerinde kayboldu. 21 Ocak'ta Boğaz'a girdiği görülen düşman denizaltısının bu sabah geri döndüğü görülerek ateş altına alındı. İtilaf Devletleri'nin tayyare faaliyeti devam etmekteydi. İmroz, Kabatepe, Soğanlıdere, Maydos istikametlerinden gelen tayyareler henüz yüzdürülemeyen Yavuz'a devamlı bomba atıyorlardı. Bu bombalardan birisi kıç bacası yakınına düşmüş ise de bir hasar verememişti.¹⁰⁰⁶ Saat 15.30'da İmroz'un kuzey açıklarında bir torpidonun Kuzu Limanı'nda bir zırhlı ile bir torpidonun ve İmroz Adası'nın güney açıklarında da iki torpidonun bulunduğu görülmüştü. İki torpido muhribi de Bozcaada kuzeyinde sabahtan akşama kadar gözetleme yapmaktaydı.¹⁰⁰⁷ 22 Ocak saat 16.10'da İmroz ile Merkep Adası arasında görülen iki torpido muhribi karanlık bastığı vakit kuzeye doğru yavaş yavaş ilerlemekteydi. Saat 16.35'de Muarız (Saros) tarafından Maydos üzerine gelen üç İtilaf tayyaresi bir müddet keşiften sonra Maydos önündeki torpidoya 7 ve Bigalı Kale önüne bir, Maltepe Tayyare Hangarlarına da iki bomba attı fakat bombaların hepsi denize düştü. Bu tayyarelere 320'nci Bölükten 31, 322'nci Bölükten 19 ve 323'üncü Bölükten 9 şarapnel atılmıştı.¹⁰⁰⁸ Yine saat 16.10'da dört İtilaf tayyaresi İmroz istikametinden gelerek Yavuz üzerine dört bomba attıktan sonra Kilya üzerinden dönmüşlerdi.¹⁰⁰⁹

22 Ocak saat 20.00'den gece yarısına kadar İmroz istikametinden beş İtilaf tayyaresi Nara önlerine gelip tesirsiz birkaç bomba attıktan sonra ilk gelen iki tayyare İmroz

¹⁰⁰⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-2

¹⁰⁰⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19

¹⁰⁰⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-6

¹⁰⁰⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-3

¹⁰⁰⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-4

istikametine ve gece yarısına doğru gelen diğer üç tayyare ise Gelibolu'ya gidip kasaba haricine tesirsiz birkaç bomba daha atarak İmroz yönüne dönmüşlerdi. İtilaf tayyarelerinin geliş ve dönüşlerinde Türk topçuları tarafından ateş altına alınıyordu.¹⁰¹⁰ Saat 20.00'den gece yarısına kadar İmroz istikametinden gelen İtilaf tayyarelerinin faaliyetinin ayrıntıları şu şekilde aktarılmaktaydı:

“22 Ocak 1918 saat 20.45'te Kilya üzerinden Yavuz zırhlısının önüne gelen bir düşman tayyaresi zırhlının ön tarafına iki bomba atmış ise de ikisi de denize düşmüştü. Bu bombaların zırhlının güvertesine düştüğü 3'üncü Alaydan şifahen bildirilmiş ise de yapılan tahkikatta bu bombaların denize düştüğü teyit edilmişti. Bu tayyareye 320'nci Bölükten 16, 322'nci Bölükten 9, 323'üncü Bölükten 20 şarapnel atılmıştı. Saat 21.00'de Maydos istikametinden Yavuz zırhlısının üzerine gelen bir düşman tayyaresi 3 bomba atmış ve bombalardan birisi ön tarafına denize ve ikisi de mania bataryasının önüne denize düşmüştü. Bu tayyareye 320'nci Bölükten 19, 322'nci Bölükten 8, 323'üncü Bölükten 5 şarapnel atılmıştı. Saat 22.50'de Kilya istikametinden zırhlının üzerine bir düşman tayyaresi gelerek iki bomba atmış ise de ikisi de zırhlının ön tarafına denize düşmüştü. Bu tayyareye 320'nci Bölükten 14, 322'nci Bölükten 11, 323'üncü Bölükten 3 şarapnel atılmıştı. Saat 23.10'da Bigalı istikametinden Maltepe üzerine gelen iki düşman tayyaresi altı bomba atmış ise de bombaların hepsi denize düşmüş ve bombaların ikisi ses çıkarmamıştı. Bu tayyareler bombaları attıktan sonra bir müddet daha Maltepe ve manialar bataryası ile zırhlının üzerinde dolaşıktan sonra Kilya üzerinden dönmüştü. Bu tayyarelere 320'nci Bölükten 30, 322'nci Bölükten 18, 323'üncü Bölükten 13 şarapnel atılmıştı.”¹⁰¹¹

İtilaf tayyareleri ve denizaltısı görüldüğü anda subay gözetleme mevkileriyle diğer mevkilerden baskın talimatnamesi gereği karşılık verilmişti.¹⁰¹² Cevad Paşa Projektörü 23 Ocak saat 04.35'ten saat 06.45'e kadar yakılmıştı. 15,750 kilogram ham petrol 1,500 kilogram maden yağı, 50 gram adi petrol sarf etmişti. Nara Projektörü ise on beş dakika, Kumkale 9'luk projektörü saat 20.45'ten sabah saat 06.25'e kadar 3 defada bir saat 3 dakika yakılmıştı. Seddülbahir Projektörü saat 04.25'te yakılmış ve saat 05.15'te söndürülmüştü. Tekrar saat 05.20'de yakılmış ve saat 06.05'te söndürülmüştü. 134'üncü ve 102'nci Bölük birer subay ile bataryada nöbete devam etmekteydi.¹⁰¹³

23 Ocak saat 08.20'de İmroz'un kuzey burnunda bir kruvazör görülmüş saat 08.45'te Kuzu Limanı'na doğru hareket ederek demirlemişti. Kuzeyde İtilaf güçlerinin nöbetçi

¹⁰¹⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-5

¹⁰¹¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-3

¹⁰¹² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-3

¹⁰¹³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-3a (4)

gemileri görülememiş, güneyde ise iki torpido dolaşmaktaydı.¹⁰¹⁴ 23 Ocak sabahı İmroz'un kuzey açıklarında iki torpido ile iki torpil arama gemisi ve güney açıklarında da iki torpido dolaşmaktaydı. Saat 08.30'da bir kruvazör İmroz'un güneybatısından gelerek Kuzu Limanı'na, saat 10.00'da da İmroz'un kuzeybatısından bir torpil arama gemisi Kefalo Limanı'na girmişti.¹⁰¹⁵

23 Ocak saat 08.50'de üç İtilaf tayyaresi Kilya istikametinden gelerek Yavuz'un üzerine üç bomba atarak aynı istikametten gitmişlerdi.¹⁰¹⁶ Saat 10.20'de Dardanos istikametinden bir İtilaf tayyaresi gelerek İmroz üzerinden dönmüştü.¹⁰¹⁷ Saat 11.00'de Maydos istikametinden gelen İtilaf tayyareleri Yavuz'un üzerine bir bomba atıp aynı istikamete gitti. Saat 11.15'te Maydos üzerinden gelen bir İtilaf tayyaresi saat 11.30'da Dardanos üzerinden geri dönmüştü. Bu tayyarelere Goncasuyu Tayyare Takımı otuz beş şarapnel, 38 fünye sarf etmişti.¹⁰¹⁸

23 Ocak sabahı İmroz ile Merkep Adası arasında 30,000 ila 40,000 metre kadar mesafede iki torpido vardı. Saat 09.00, saat 10.45 ve saat 11.00'de Seddülbahir üzerinden işarete benzer ışıklar görülmüştü. Saat 09.40'ta ve saat 11.30'da İmroz Adası'ndan bir beyaz fişek atılmıştı. Merkep Adası'nda değişiklik yoktu.¹⁰¹⁹ Saat 10.30'da İmroz'un kuzeyinde iki balıkçı gemisi görülmüştü. Saat 10.50'de bunlar Kefalo'ya girmişlerdi. Merkep Adası'nda öğle vakti üç dört kişi görüldü. Saat 11.30'da Bigalı istikametinden Yavuz zırhlısının üzerine gelen iki İtilaf tayyaresi beş bomba attı ise de hepsi denize düşmüştü. Bu tayyarelere 320'nci Bölükten 9, 322'nci Bölükten 9 adet şarapnel atıldı. Maydos istikametinden Yavuz üzerine gelen yedi İtilaf tayyaresi keşif yaptıktan sonra fasılalarla bomba attı ve bombalardan biri Yavuz'un kıç tarafına denize düştü, altısı da mania bataryasının önündeki denize ve ikisi kömür deposunun önündeki denize ve birisi de deponun sağına düştü. Bir müddet sonra bu tayyareler Kilya istikametinden döndü. Bu tayyarelere 320'nci Bölükten ve 322'nci Bölükten 23 şarapnel ateş açılmıştı. Atılan bombalardan hasar olmamıştı.¹⁰²⁰

¹⁰¹⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-6

¹⁰¹⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-5

¹⁰¹⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-4

¹⁰¹⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-7

¹⁰¹⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-4

¹⁰¹⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-3

¹⁰²⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-6

23 Ocak saat 11.00'de bir İtilaf tayyaresi Maydos üzerinden gelerek Kilya istikametinden dönmüştü. Saat 11.45'te ikisi Goncasuyu diğer ikisi Baykuş istikametinden dört İtilaf tayyaresi gelerek Yavuz üzerine sekiz bomba attıktan sonra aynı istikamete dönmüşlerdi. Bu tayyarelere Goncasuyu'nda da tayyare topuyla 14 şarapnel, 15 fûnye sarf edilmiş ve ateş esnasında topun bir aksamında meydana gelen yangından dolayı top atamayacağı bildirilmişti.¹⁰²¹ İtilaf Devletleri'nin hava gücü Yavuz'un batırılması için yoğun bir şekilde çalışmaktaydı. Çeşitli makamlardan gelen raporlar hava faaliyetinin yoğunluğunu gözler önüne sermekteydi.

Saat 10.00'dan itibaren saat 16.00'ya kadar birinci defa üç, ikinci defada üç, üçüncü defada iki, dördüncü defada yedi olmak üzere toplamda dört defada on beş düşman kara tayyaresi İmroz'dan Nara üzerine gelip o civara tesirsiz yaklaşık on beş kadar bomba attıktan sonra İmroz'a dönmüşlerdi. Üçüncü sefer saat 14.30'da gelen¹⁰²² İtilaf güçlerinin iki kara tayyaresiyle Grubun Teğmen Meinecke kumandasındaki harp tayyaresi arasında Kilitbahir üzerinde bir hava muharebesi meydana geldi. Hava muharebesi sonucunda bir İtilaf tayyaresi yanarak Kilitbahir açığında denize düşürülmüştü. İtilaf tayyarelerine geliş ve dönüşlerinde Türk topçuları tarafından ateş edildiği gibi Türk-Alman tayyareleri tarafından da takiplerine çıkılmıştı.¹⁰²³ Başka bir belgede saat 14.30'da dört İtilaf kara tayyaresinin Bigalı ile Maydos istikametinden geldiği ve bunlardan üçünün Yavuz zırhlısının üzerine dört bomba attığı fakat bombaların hepsinin denize düştüğü bilgisi veriliyordu. Bu tayyarelerden birisi de Mecidiye önünde demirli bulunan Yörük isimdeki vapurla yanında üç torpido üzerine gelerek bu gemilere iki bomba atmıştı. Bombalar Mecidiye Tabyasındaki kısa çalılıkların önündeki denize düşmüştü. Belgenin devamında daha önceki belgeden anlaşıldığına göre Teğmen Meinecke'nin kullandığı Fokker harp tayyaresiyle İtilaf tayyaresi arasında meydana gelen hava muharebesi şöyle anlatılıyordu: *"Bu tayyare bombaları attıktan takriben bir dakika sonra Çimenlik istikametinden gelen Fokker sisteminde bir kara tayyaremiz tarafından karşılanarak Kilitbahir ile Mecidiye arasında havada muharebeye tutuştular. Bizim tayyaremiz düşmanın üzerine yükseldikten sonra beş altı mitralyöz ateş eder etmez düşman tayyaresinde hemen yangın vukua geldi ve yanarak alevler içinde Çamburnu'nun*

¹⁰²¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-7

¹⁰²² Başka bir belgede iki düşman tayyaresinin 14.45'te Kayalitepe istikametinden gelerek Yavuz üzerine üç bomba attığı ve mitralyöz ateşi ile bir tayyarenin denize düşürüldüğü aktarılmaktadır. Makamlar kendi bölgesi ve değerlendirmesine göre farklı bilgiler sunabilmekteydi. Bu belgede de hava muharebesi ile düşen bir İtilaf tayyaresinin mitralyöz ateşiyle düşürüldüğü aktarılmaktadır. Bkz. ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-2

¹⁰²³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-5

*yaklaşık üç yüz metre önüne denize düştü. Düşman tayyaresinde yangın vukuunda 40 saniye sonra tayyarecilerden biri fırlatarak tayyarenin düşmesinden önce denize düştü ve boğuldu. Bu tayyarecinin cesedini Su iskelesine gelen bir beyaz motor alıp Merten Paşa Karargâhına götürdü. Tayyare denize düştükten sonra yine on beş dakika kadar denizde diğer tayyareci ile beraber yandı.*¹⁰²⁴ Bu hava muharebesinde düşürülen İtilaf tayyaresi, muhtemelen Jones'in 23 Ocak'ta bir Yunan pilotun yoğun uçaksavar top ateşi sonucu düştüğünü ifade ettiği hadiseydi.¹⁰²⁵

Saat 15.20'de Maltepe istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi Yavuz üzerinde dolaşarak bir bomba attı. Bomba zırhlının soluna denize düştü. Bu tayyareye 320'nci Bölükten sekiz şarapnel, 323'üncü Bölükten 12, 322'nci Bölükten bir şarapnel ateş edildi.¹⁰²⁶ Saat 15.30'da Kuzu Limanı'nda bir kruvazör ve İmroz'un kuzey açıklarında iki torpido ile iki arama gemisinin Kefalo Limanı önünde de iki torpidonun bulunmakta olduğu görülmüştü. Bozcaada açıklarında da iki torpido sabahtan akşama kadar gözetleme yapıyordu.¹⁰²⁷ Saat 15.43'de İmroz'un kuzey burnu sağında seyreden torpido, saat 15.45'de kuzey burnundan dönerek Kuzu Limanı'na girdi.¹⁰²⁸

Saat 20.30'da Bigalı istikametinden gelen iki İtilaf tayyaresi Nara ve Yavuz zırhlısı üzerinde on beş dakika dolandıktan sonra iki bomba attı. Bombalar Nara Burnu'nda denize düştü. Bu tayyareye 320'nci Bölükten sekiz, 322'nci Bölükten 13 şarapnel atıldı. Saat 21.10'da Kilya ve Bigalı istikametinden gelen iki İtilaf tayyaresi, Yavuz zırhlısının üzerinde ve Bigalı önündeki gemiler üzerinde dolaştıktan sonra iki bomba attı ancak bombaların nereye düştüğü görülemedi.¹⁰²⁹ Bu tayyarelere 320'nci Bölükten on bir, 323'üncü Bölükten yirmi şarapnel atıldı. Saat 21.40'ta gelen iki İtilaf tayyaresinden biri Goncasuyu istikametinden Çanakkale'ye gitti, diğeri ise Yavuz zırhlısı üzerine gelerek bir bomba attı ancak bomba denize düştü. İstikamet değiştirerek Maydos üzerinden döndü. Bu tayyarelere 320'nci Bölükten üç ve 323'üncü Bölükten dört şarapnel atıldı.¹⁰³⁰ 23 Ocak saat 21.30'dan itibaren gece saat 00.00'a kadar dört defada toplam 7 İtilaf tayyaresi İmroz istikametinden Nara üzerine gelip bu bölgeye birkaç bomba attıktan

¹⁰²⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-5

¹⁰²⁵ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 412

¹⁰²⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-5

¹⁰²⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-5

¹⁰²⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-2

¹⁰²⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-5

¹⁰³⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-6

sonra İmroz'a geri dönmüştü. Bu İtilaf tayyarelerine geliş ve gidişlerinde Türk topçuları tarafından ateş edilmişti.¹⁰³¹

23 Ocak saat 17.10'dan 24 Ocak saat 16.00'ya kadar çeşitli zamanlarda Nara üzerine toplamda otuz sekiz İtilaf tayyaresi geldi. Atılan bombaların tesiri olmadı. Yalnız saat 15.50'de Çam Burnu ve Kabatepe'den gelen İtilaf tayyarelerinin attıkları bombalardan birisi Nara'daki bir anbara diğeri efrad koğuşu yakınına düştü fakat insanca zayıat olmadı. İtilaf tayyarelerine 104 şarapnel atıldı. 23/24 Ocak gecesi Kumkale Projektörü dört defada bir saat on beş dakika, Seddülbahir Projektörü saat 23.50'den saat 24.00 ve 24 Ocak saat 04.14'ten saat 06.15'e kadar yakılmıştı.¹⁰³² 23/24 Ocak gecesi Karanfil Projektörü saat 04.45'te yakılmış ve saat 07.15'te söndürülmüştü. Bir defa daha saat 20.00'de yakılıp saat 00.00'de söndürüldü. Baykuş Projektörü saat 20.00'de yakıldı ve saat 23.45'de söndürüldü.¹⁰³³ Kumkale 90'lık Projektörü 23 Ocak akşam saat 19.55'ten 24 Ocak sabah saat 06.45'e kadar dört defada bir saat on beş dakika ve 40'lık Projektör saat 08.25'te bir dakika aydınlatma icra etti. Kepez 150'lik Projektör saat 07.15'ten saat 08.15'e kadar ve saat 09.00'dan itibaren saat 11.30'a kadar yakıldı. Bu müddet zarfında 8,500 kilogram benzin ile 3,500 kilogram maden yağı sarf edildi. Kepez 90'lık projektörü saat 08.55'ten saat 11.30'a kadar yakıldı ve bu müddet zarfında 2,335 kilogram ham petrol, 2,330 kilogram maden yağı, bir kilo beş yüz gram adi petrol sarf edildi. Nara Projektörü 15 dakika yakıldı ve bu müddet zarfında 875 gram benzin ile 57 gram maden yağı sarf edildi.¹⁰³⁴

23 Ocak akşam karanlığıyla beraber güneyde görülen iki torpidodan biri 24 Ocak saat 05.30'da, diğeri saat 05.45'te kayboldu. Seddülbahir'den alınan bilgiye nazaran iki torpido ile bir balıkçı gemisi görülmüştü. Bu torpidolardan birisi saat 03.45'te Kuzu Limanı'na girmiş, saat 04.10'da İmroz üzerinde makineli tüfek ateşi işitilmişti.¹⁰³⁵ 24 Ocak saat 05.10'da Serafim ve Goncasuyu istikametlerinden gelen yedi İtilaf tayyaresi de Yavuz zırhlısına beş bomba atıp Maydos üzerinden geri dönmüşlerdi. Bu tayyarelere Goncasuyu Tayyare Topu ile 3 şarapnel atılmıştı. Saat 07.50'de keşfe çıkan bir Türk-Alman tayyaresine Kuzu Limanı'ndan ateş edilmişti. Aynı zamanda kuzey burnundan bir patlama sesi işitilmişti. Saat 07.35'te Juno kruvazörü Kuzu Limanı'na doğru

¹⁰³¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-9

¹⁰³² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21

¹⁰³³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-2

¹⁰³⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-6

¹⁰³⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-5

seyretmekteydi. Saat 08.10'da iki İtilaf tayyaresi Goncasuyu istikametinden gelerek Yavuz zırhlısına bir bomba atıp Maydos üzerinden dönmüşlerdi. Saat 08.25'te bir İtilaf tayyaresi Ağadere istikametinden gelerek Nara üzerinde bir devir yaptıktan sonra geri dönmüştü. Saat 09.45'te kuzey burnundan tahminen iki bin metre açıktaki bir ışık,¹⁰³⁶ sabah Kuzu Limanı'nda bir kruvazör ile bir torpil arama gemisi ve İmroz'un kuzey açıklarında iki torpido ile bir torpil arama gemisi ve güney açıklarında da iki torpido görülmüştü. Saat 08.00'de Kuzu Limanı'ndaki torpil arama gemisi bu limandan çıkıp Semadirek tarafına gitmişti.¹⁰³⁷

24 Ocak saat 08.54'te İmroz arkasından ağır top sesleri işitildi. Saat 10.35'te Goncasuyu üzerinden bir İtilaf tayyaresi gelerek Yavuz üzerine iki bomba atıp Maydos üzerinden dönmüştü. Saat 10.45'te İmroz'un kuzeydoğu istikametinden top sesleri işitildi. Saat 11.27'de İmroz'un güney burnunda bir torpido ilerliyordu. Saat 11.35'te Maydos üzerinden dört İtilaf tayyaresi gelerek Yavuz üzerinde bir müddet dolaştıktan sonra üçü Maydos istikametinden, biri Goncasuyu üzerinden döndü. Saat 11.40'ta İmroz'un altından iki bacalı ve direkli bir torpido geliyordu. Saat 12.58'de bir torpido muhribi Enez istikametine doğru gitti. Saat 12.40'ta altı İtilaf tayyaresi Maydos istikametinden gelerek Yavuz ve Nara üzerinde bir müddet dolaştıktan sonra üç bomba atıp geldikleri istikametten dönmüşlerdi. Saat 13.30'da iki İtilaf tayyaresi Maydos üzerinden gelerek Yavuz'a bir bomba attıktan sonra aynı istikametten döndü.¹⁰³⁸

24 Ocak saat 10.00'dan itibaren saat 14.30'a kadar birinci defa 2, ikinci defa 4, üçüncü defa 7, dördüncü defa 2, beşinci defa 7 olmak üzere toplam beş defada 22 İtilaf tayyaresi İmroz'dan Nara üzerine gelip bu bölgeye tesirsiz bir miktar bomba attıktan sonra topçuların ateşiyle İmroz'a dönmüşlerdi.¹⁰³⁹ 24 Ocak saat 14.55'te Kilya istikametinden Yavuz zırhlısının üzerine gelen dört İtilaf tayyaresi de bir müddet dolaştıktan sonra altı bomba atmıştı. Bu bombalardan birisi Yavuz'un sağına 100 metre açığına denize, ikisi arka tarafına 400 metre açığına, birisi Nara'nın 100 metre soluna, birisi Nara Kışlası'nın mutfağına, birisi Yavuz'un soluna iskele tarafının 50 metre açığına denize düşmüştü. Bu tayyarelere 320'nci Bölükten beş, 323'üncü Bölükten dört şarapnel ateş edildi.¹⁰⁴⁰ Saat 15.20'de İmroz'un kuzey açıklarında 3 torpido ile 3 torpil arama gemisinin Kuzu

¹⁰³⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-2

¹⁰³⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-9

¹⁰³⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-1

¹⁰³⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-9

¹⁰⁴⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-9

Limanı'nda bir kruvazörün ve İmroz'un güney açıklarında da iki torpidonun dolaşmakta olduğu görülmüştü. İki torpido ise sabahtan akşama kadar Bozcaada kuzeyinde gözetleme yapmıştı.¹⁰⁴¹ 24 Ocak saat 15.35'te iki İtilaf tayyaresi Seddülbahir ve Kumkale Mantelli topları tarafından ateş altına alındı.¹⁰⁴²

24 Ocak saat 19.00'dan itibaren saat 00.00'a kadar dört defada toplam beş İtilaf tayyaresi İmroz istikametinden Bigalı ve Kilya üzerlerine gelip bir müddet dolaştıktan sonra topçuların ateşi ile İmroz'a geri dönmüşlerdi.¹⁰⁴³ 24 Ocak saat 19.20'den itibaren çeşitli aralıklarla Yavuz üzerine gelen İtilaf tayyarelerinin attıkları bombaların bir tesiri görülemedi.¹⁰⁴⁴ Saat 20.00'da Kilya üzerinden bir tayyare gelip bomba atmadan geri döndü. Bu tayyareye 320'nci Bölükten bir şarapnel, 323'üncü Bölükten bir şarapnel ateş edildi. Saat 20.11'de Kilitbahir istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi Yavuz'a bir bomba attı fakat Yavuz'un arka tarafına denize düştü. Bu tayyareye 320'nci Bölükten iki şarapnel, 323'üncü Bölükten dört şarapnel ateş edildi.¹⁰⁴⁵ Saat 20.30'da Marmara tarafından gelen bir İtilaf tayyaresi Yavuz zırhlısının arka tarafına denize bir bomba attı. Bu tayyare 320'nci Bölükten bir, 323'üncü Bölükten üç şarapnel ateş edildi.¹⁰⁴⁶ Saat 20.40'ta bir İtilaf tayyaresi Arıburnu'na bomba attı.¹⁰⁴⁷ Saat 21.15'te İmroz'un kuzey burnunda bir ışık görüldü. Kuzu Limanı'ndan bir top alevi görülmesi sonrası Kabatepe'ye bir mermi düşmüştü.¹⁰⁴⁸

Bir İtilaf monitörü saat 21.50'de Muarız (Saros) tarafından Nara istikametinde endirekt ateşe başladı. Uzun fasıla ile 11 mermi atarak saat 23.00'te ateş kesti. Atılan mermiler Kilya önüne ve denize düştü. 21 santimlik Seddülbahir bataryasının iki defa atışını müteakip İtilaf monitörü uzaklaşarak ateş kesmişti. 15 santimlik Teke Burnu Bataryası da ateşe iştirak etmişti.¹⁰⁴⁹ Saat 22.10'da bir torpido Kabatepe'den altı kilometre uzağından Kabatepe sahiline ateş etmekteydi. Saat 23.17'de Zığındere tarafında bulunan bir tayyare helyosta ile haberleşmekte iken ateş altına alınmıştı.¹⁰⁵⁰ 24 Ocak

¹⁰⁴¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-9

¹⁰⁴² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-9

¹⁰⁴³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-12

¹⁰⁴⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22

¹⁰⁴⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-9

¹⁰⁴⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-10

¹⁰⁴⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-9

¹⁰⁴⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-9

¹⁰⁴⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22, 22-9

¹⁰⁵⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-9

saat 23.30'da Bozcaada'dan kalkan bir İtilaf tayyaresi Çanakkale istikametine gitti.¹⁰⁵¹ İtilaf güçleri gerek tayyare ve gerekse gemilerden yapılan endirekt atışlar ile etkili olmaya çalışsa da etkin olamamaktaydı.

24/25 gece saat 00.23'te Bigalı üzerinden bir İtilaf tayyaresi gelip Yavuz zırhlısına bir bomba atmış ise de bomba denize düşmüştü. Bu tayyareye 320'nci Bölükten üç, 323'üncü Bölükten üç şarapnel atıldı. Saat 00.31'de Maydos üzerinden bir İtilaf tayyaresi gelse de bomba attığı görülemedi. Yine bu tayyareye de 320'nci Bölükten üç şarapnel atıldı. Saat 23.37'de Nara Koyu'ndaki Üsküdar Vapuru yanlarında mania bataryası tarafından bir İtilaf denizaltısı görülmüş ve bu bataryadan 7,5 seri ateşli ile üç mermi atılmıştı. Bunun üzerine Yavuz bütün toplarıyla bombardımana başlamış, bir müddet sonra kaybolduğundan ateş kesilmişti. Bu hedefin gerçekten denizaltı olduğu hakkında esaslı bir bilgi elde edilememişti.¹⁰⁵²

24/25 Ocak gecesi, 150'lik projektör saat 23.45'ten saat 02.45'e kadar yakılmış ve bu müddet zarfında 33 kg benzin ile üç kg maden yağı sarf edilmişti. Kepez 90'lık projektörü saat 15.45'ten gece saat 02.45'e kadar yakılmış ve bu müddet zarfında 10,500 kg benzin ile 900 gr maden yağı sarf edilmişti. Nara 90'lık projektörü de 30 dakika yakılmış ve bu müddet zarfında 1,700 kg benzin ile 154 gr maden yağı sarf edilmişti. Cevad Paşa Projektörü saat 23.55'ten saat 06.45'e kadar yakılmış ve bu müddet zarfında 47,830 kg ham petrol 4,780 kg maden yağı altı kg adi petrol sarf edilmişti. 5'inci Alay mıntıkasındaki projektörlerin yakılmadığı bildirilmişti.¹⁰⁵³ 24/25 Ocak gecesi 102'nci Bölük ile 134'üncü Bölük nöbet ile üç top takımı ve birer subay ile nöbete devam edildi. Seddülbahir Projektörü 25 Ocak saat 06.05'te yakıldı ve saat 06.50'de söndürüldü.¹⁰⁵⁴ Kumkale Projektörü saat 23.45'ten 25 Ocak saat 02.45'e kadar yakıldı.¹⁰⁵⁵

İtilaf tayyareleri gündüz çok yüksek 2500-3000 irtifada belki daha yukarı, geceleri ise çok alçak 200-400 metre arasındaki irtifada Yavuz'a bomba atmaktaydı. Tayyare bataryalarının gündüz ve gece tayyarenin geldiği istikamet üzerine ateş etmeleri tesadüften başka bir sonuç veremezdi. Bu yüzden tüm bataryaların ateşlerini Yavuz'un

¹⁰⁵¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-11

¹⁰⁵² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-10

¹⁰⁵³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-10

¹⁰⁵⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-5

¹⁰⁵⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22, 22a

düşey istikametinde 2500:3000 metrede birleştirecek şekilde yapması uygundu. Bunun sağlanması ile birlikte İtilaf tayyareleri de bombalarını çok daha yüksekte atmaya mecbur kalacaklardı. Böylece isabet ihtimali de minimuma indirilecekti. Gece ise Yavuz'un 100 metre yukarısından itibaren 500 metreye kadar ateş altına alındığı zaman tayyareler Yavuz'u ayırt edemeyecek kadar yüksekte geçmeye mecbur kalacaklarından bombalarını hedefe isabet ettirmekte zorlanacaklardı. Anadolu Hamidiyesi'ndeki tayyare projektörü Maltepe civarına yerleştirildiği takdirde mitralyöz ile Maltepe ve Mantelli tayyare bataryasının da bu durumdan büyük faydalar sağlayacağı bildiriliyordu.¹⁰⁵⁶

Jones de 24 Ocak için, "Empress" adlı tayyare gemisinin geldiğini ve bu geminin pilotlarının Mondros ve İmroz'daki aşırı yorgun subayların yerini almak için kullanıldığını bildiriyordu. Ertesi gün yani 25 Ocak'ta "Manxman" adlı gemi de ihtiyaç duyulan bomba malzemeleriyle Mondros'a ulaşmıştı.¹⁰⁵⁷

25 Ocak saat 04.30'da İttifak güçlerine ait üç torpil arama gemisi Tekeburnu'ndan çıkan dereye ilerliyordu. Saat 03.35'te Mantelli bataryasıyla, iki İtilaf tayyaresine altı mermi atıldı. Her ateşi müteakip toplar milden kırıldığı için iki top da kullanılamaz hale geldi. 25 Ocak sabaha kadar çalışarak birinci top ateşe hazır hâle getirildi.¹⁰⁵⁸ Saat 07.35'te Çanakkale istikametinden tayyare bombası veyahut top gürültüsü işitildi.¹⁰⁵⁹ 25 Ocak'ta Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığına bildirilen rapora göre kuzeyde iki torpido görülmüştü. Saat 07.40'ta İmroz önünde iki torpido muhribi kuzey istikametine gitmekteydi. Saat 09.00'da aksi yöne dönerek güneye doğru gitmişlerdi. Kuzu Limanı'nda Juno Kruvazörü demirliydi.¹⁰⁶⁰ 134'üncü Bölük ve 102'nci Bölük iki top takımı ve birer subay top başında bulunuyordu. Saat 08.43'te İmroz'un kuzey burnunda dört torpido dolaşmakta ve saat 08.55'te bir torpido muhribi kuzey burnundan güneye doğru seyretmekteydi. Juno Kruvazörü Kuzu Limanı'nda demirlemiş olup Seddülbahir Mantelli Bataryasının her iki topu da ateşe hazır durumdaydı.¹⁰⁶¹

Saat 08.40'ta bir İtilaf tayyaresi Arıburnu üzerine bir bomba atmıştı. Saat 09.45'te İmroz'un kuzey burnundan bir ışık görüldü. Saat 09.55'te Kuzu Limanı'nın sağından

¹⁰⁵⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-6

¹⁰⁵⁷ Jones, Vol.V. a.g.e.,s. 412

¹⁰⁵⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-4

¹⁰⁵⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-4

¹⁰⁶⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-3

¹⁰⁶¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-1

atılan bir top ateşinin Kabatepe'nin yanına düştüğü görüldü. Saat 10.10'da bir torpido ve Kabatepe'den 6000-7000 metre açıktaki sahile ateş ederek seyrediyordu. Saat 10.07'de Kabatepe'nin önünden bir gemi ateş etmekteydi. Bu ateşler Yavuz'u hedef alan indirekt atışlardı. Tekeburnu 21 santimlik bataryaları, top ateşlerinin görüldüğü istikamete ateş etmeleri için emir almışlardı. Gözcütepe ise iki tane aydınlatma mermisi attı. 15 santimlik Tekeburnu bataryası 6 mermi ateş etti. Kabatepe'den yapılan gözetlemeye göre hedef Kabatepe'den beş ila altı bin metre açıktaydı. 21 santimlik batarya iki atım ateş etti. İkinci atım monitör olması muhtemel hedefe son derece yakındı. Birinci atımın nereye düştüğü gözlemlenemedi. Monitör geriye döndü 21 santimlik top dolu kaldı ve 21 santimlik top 22 kilometre mesafeye ateş edildi.¹⁰⁶² 25 Ocak sabah Kuzu Limanı'nda Juno sisteminde bir monitörle bir arama gemisi, Semadirek açıklarında iki torpido, güney istikamette de farklı iki torpido dolaşmaktaydı. Saat 10.30'dan saat 13.30'a kadar beş defada toplam 23 İtilaf tayyaresi İmroz istikametinden Nara'ya gelip bu mahale tesirsiz birkaç bomba attı. Daha sonra topçuların ateşi ve Türk-Alman tayyarelerinin takiplerine çıkması üzerine geldikleri istikametten İmroz'a dönmüşlerdi.¹⁰⁶³ İtilaf tayyarelerinin sayısı, geliş saati ve nereye, ne kadar bomba attıkları hakkında birçok rapor verilmişti.

İtilaf tayyareleri taarruzlarına devam ediyorlardı. Kabatepe üzerinde bir Alman tayyaresi bir İtilaf tayyaresi ile saat 11.10'da¹⁰⁶⁴ Kabatepe ve Nara üzerinde muharebeye tutuşmuştu.¹⁰⁶⁵ Saat 11.10'da Zığındere üzerinde olan İtilaf tayyaresine karadan ateş edildi. Saat 11.29'da torpil botları da Kabatepe'den ateş etmişlerdi.¹⁰⁶⁶ Yine saat 11.10'da iki İtilaf tayyaresi Goncasuyu üzerinden gelerek Yavuz üzerine dört bomba attıktan sonra aynı istikametten dönmüştü.¹⁰⁶⁷ Başka bir belgeye göre de saat 11.10'da Maydos istikametinden Yavuz zırhlısı üzerine gelen üç İtilaf tayyaresinin beş bomba attığı ve bombalardan ikisinin denize, birisinin de Nara civarındaki tarla civarına düştüğü belirtiliyordu. Bu tayyarelere 324'üncü Bölükten üç, 323'üncü Bölükten üç şarapnel atılmıştı.¹⁰⁶⁸ Özellikle saat 11.15'te gelen altı İtilaf tayyaresine bir Türk-Alman tayyaresi

¹⁰⁶² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-4

¹⁰⁶³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-12

¹⁰⁶⁴ Başka bir belgede hava muharebesinin saat 11.12'de icra edildiği bilgisi mevcuttur. Bkz. ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-1

¹⁰⁶⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22, 22-3

¹⁰⁶⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-4

¹⁰⁶⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-1

¹⁰⁶⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-3

hücum ederek İtilaf hava güçlerine ait üç harp tayyaresiyle icra ettiği hava muharebesi neticesinde bu tayyareleri İmroz'a firara mecbur etmişti.¹⁰⁶⁹

25 Ocak saat 11.20'de Bozcaada batısından çıkan bir torpil arama gemisi İmroz'a gitmişti. Sabahtan akşama kadar Bozcaada kuzeyinde bir torpido muhribinin gözetleme halinde olduğu bildiriliyordu.¹⁰⁷⁰ Saat 11.50'de üç İtilaf tayyaresi Goncasuyu üzerinden gelerek Nara ve Yavuz üzerine iki bomba attıktan sonra Kilya üzerinden dönmüştü.¹⁰⁷¹ Atılan bu bombaların ikisi de Maydos ile Nara arasına denize düştü. Bu tayyarelere 320'nci Bölükten iki şarapnel atılmıştı. Nara'ya konuşlandırılan mitralyözler de geceki ateşe katılmışlardı. Bu mitralyözlerin ne kadar fişek harcadığı hakkında henüz bilgi alınamamıştı.¹⁰⁷²

Türk tayyare topları yüz dört mermi ve kırk dört şarapnel sarf etmişti. Kilya Tepesi'ne konulması kararlaştırılan yedi buçukluk 2'nci Tayyare Takımının mevzii Almanlar tarafından hazırlanmaktaydı. Mecidiye sırtındaki 8,8'lik top ise henüz ateşe katılamamıştı. Bu bilgileri içeren rapor, Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı tarafından 25 Ocak 1918'de Boğazlar Umum ve 61'inci Tümen Kumandanlığına saat 16.50'de sunulmuştu.¹⁰⁷³ Saat 13.45'ten saat 14.30'a kadar Merkep Adası'ndaki işaret istasyonu yakınında beş kişinin çalıştığı görüldü.¹⁰⁷⁴

25 Ocak 15.40'ta dört İtilaf tayyaresi Çamburnu istikametinden gelerek Yavuz üzerine altı bomba attıktan sonra Kilya üzerinden dönmüşlerdi. Saat 19.50'de diğer bir İtilaf tayyaresi Maydos istikametinden gelerek Nara üzerinde bir müddet dolaştıktan sonra Goncasuyu istikametine hareket etmiş ve sonra istikamet değiştirerek Kilitbahir üzerinden geçip Nara'ya iki bomba atarak Goncasuyu üzerinden dönmüşlerdi. Saat 20.30'da Maydos üzerinden adedi meçhul İtilaf tayyareleri gelerek Yavuz üzerine bir bomba atarak Kilya ve Sakallı üzerinden dönmüşlerdi. Saat 20.55'te yine adedi meçhul İtilaf tayyareleri Maydos istikametinden Kilitbahir üzerine kadar gelmiş tekrar Maydos üzerine geri dönmüşlerdi. Saat 22.00'de Muarız'dan (Saros) indirekt ateşe başlanarak dokuz mermi atıldıktan sonra ateş kesilmişti. Mermilerin Akbaş ve Maydos önlerine

¹⁰⁶⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-12

¹⁰⁷⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-11

¹⁰⁷¹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-1

¹⁰⁷² ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-3

¹⁰⁷³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22

¹⁰⁷⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-3

düştüğü görülmüştü. Saat 23.05'te gemilerden mükerrer yaylım ateşleri icra edilmiş ve bu ateşlerin düşüşü Kilitbahir istikametinden görülmüştü. Saat 23.15'te Nara'ya bir İtilaf gemisi tarafından endirekt ateşi yapıldığı haberi alınarak Seddülbahir 21'lik seri batarya ile bu gemi üzerine ateş edilmişti. Saat 23.45'te Yavuz tarafından ateş edildiği işitildi. İtilaf denizaltısının mevcut olması ihtimaline binaen batarya mevkilerinin eskisi gibi hazır ettirildiği bildirildi. Baykuş Projektörü saat 00.15'te yakılmış gece saat 02.30'da söndürülmüştü. Ancak arıza meydana gelmişti ve tamir edilinceye kadar kullanılamaz durumdaydı. Karanfil Projektörü de saat 00.00'de yakılmış ve saat 02.30'da söndürülmüştü.¹⁰⁷⁵

Bu arada Yavuz'u kurtarmak üzere Turgut Reis zırhlısı Çanakkale'ye gönderildi.¹⁰⁷⁶ İngiliz tayyarelerinin taarruzları altında iken beş gün ve beş gece Turgut Reis zırhlısı ile birçok yardımcı gemi çalışmalarıyla Yavuz yüzdürülmeye çalışıldı.¹⁰⁷⁷ 26 Ocak öğleden sonra Yavuz, Turgut zırhlısının çabalarıyla kurtarıldı ve İstanbul'a hareket etti.¹⁰⁷⁸ Tunaboğlu'ya göre Turgut Reis zırhlısı, geminin altındaki kum topuğunu pervaneleriyle dağıtmış ve bu sayede 26 Ocak'ta kurtarılan Yavuz ertesi gün üç mayın yarasıyla Dolmabahçe'ye demirlemişti.¹⁰⁷⁹ Göymen ve Kurter'e göre, kurtarma çalışmaları süresince 276 hücum icra eden İngiliz tayyarelerinden 180 bomba atıldığı ve bunlardan sadece ikisinin Yavuz'a isabet ettiği ve hafif hasara sebep olduğu görüldü.¹⁰⁸⁰ Her ne kadar İtilaf güçleri Yavuz'u batırmak için yoğun bir faaliyet içerisine girse de, Yavuz zırhlısı Türk-Alman tayyarelerinin ve savunmanın yardımıyla İstanbul'a dönmeyi başarmıştı.

Midilli batmış, Yavuz da ağır yara almıştı ama İngilizlerin de zayıatları azımsanamayacak kadar önemliydi. Karargâhın yabancı basından elde ettiği bilgiye göre İmroz Baskını sonrası İngiliz zayıatına dair şu bilgiler veriliyordu:

"Zayıatımız 6 subay ile 127 askerden ibaret olup 27 kişi de yaralıdır. Karakolları takviye ve düşmanın mayın taramasını men için en münasip gemilerin yerleştirilmesiyle monitörler bu mevkide tutulmuşlardı. Bir denizaltı tarafından hücum edilmek ihtimali ve münasip muhafazalı limanların olmaması, büyük harp gemilerinin Çanakkale Boğazi'na pek yakın

¹⁰⁷⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-5

¹⁰⁷⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 374.

¹⁰⁷⁷ Göymen, a.g.e., s. 222.

¹⁰⁷⁸ Emir, a.g.m., s. 206

¹⁰⁷⁹ Tunaboğlu, a.g.m, s. 46.

¹⁰⁸⁰ Göymen, a.g.e., s. 223; Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.27

*bulundurulmasına mani olmuştu. Her ne kadar mayın tarlaları Türk harp gemilerinin hurucuna mani olmadıysa da bu vakada bu gemilerden birini batırmak ve diğerini hasara uğratmak suretiyle vazifelerini ifa etmişlerdi.*¹⁰⁸¹

26 Ocak'ta Çanakkale Boğazı ağzında, İngiliz Short 184 tipi deniz tayyaresi, Seddülbahir önüne indirilerek sağlam bir şekilde ele geçirildi. Bu tayyare torpidobotlarla yedeklenerek İstanbul'a getirildi ve Tayyare Mektebinin emrine verildi.¹⁰⁸² 27 Ocak saat 18.00'de bir torpido Limni açıklarından gelerek Kefalo Limanı'na girdi. Saat 18.30'da bir İtilaf tayyaresi İmroz'dan Arıburnu üzerine gelmekte iken topçuların ateşiyle İmroz'a geri döndü. Saat 23.00'de İmroz istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi Nara üzerlerinde bir müddet dolaştıktan sonra geldiği istikametten İmroz'a geri döndü.¹⁰⁸³

28 Ocak günü İmroz'un etrafı ve civarında iki İtilaf torpidosu dolaşmaktaydı. Juno, Kefalu Limanı'nda ve demirliydi. İmroz ve Mavro arasında bazen balıkçı vapurları görülüyordu. Yavuz'un yüzdürüldüğünden habersiz olan İtilaf Devletleri, 28 Ocak saat 02.00'den itibaren tayyarelerle Nara üzerine taarruza devam etti. Tayyarelerden biri makineli tüfek ateşiyle düşürüldü. Tayyare kullanılabilir durumdaydı, pilot ve rasıdı hayattaydı.¹⁰⁸⁴ Bu tayyarenin Çanakkale önünde denize düştüğü görülmüş diğeri ise İmroz'a geri dönmüştü.¹⁰⁸⁵ Başka bir belgede ise düşen tayyareye ait şu bilgiler mevcuttu: "Saat 03.00'te bir düşman tayyaresi Goncasuyu istikametinden gelerek Namazgâh üzerinden Çanakkale'ye doğru gittiği ve bu tayyareye Anadolu Mecidiyesi tarafından ateş edilerek düşürüldüğü."¹⁰⁸⁶

28 Ocak saat 05.20'de üç numaralı harp gemisi İmroz'dan kuzeye doğru giderek tekrar İmroz'a gelmişti. Saat 06.50'de Seddülbahir üzerinden geçen bir İtilaf tayyaresine Mantelli bataryası bir şarapnel ateş etti.¹⁰⁸⁷ Saat 07.00'de İmroz'un kuzey ve güney açıklarında birer torpido ile güney tarafında bir arama gemisi ve Kuzu Limanı'nda bir kruvazörle bir torpido bulunduğu bildirildi. Saat 07.30'da Kuzu Limanı'nda çıkan bir torpido İmroz'un kuzey açıklarında dolaşmaktaydı.¹⁰⁸⁸ Saat 07.45'te üç numaralı harp gemisi İmroz'un burnundan kuzeye doğru seyretti. Saat 07.40'ta bir İtilaf tayyaresi

¹⁰⁸¹ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-8

¹⁰⁸² Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.10

¹⁰⁸³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-6

¹⁰⁸⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1

¹⁰⁸⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-6

¹⁰⁸⁶ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-4

¹⁰⁸⁷ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-4

¹⁰⁸⁸ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-6

Soğanlıdere üzerinden gelerek Kilitbahir üzerinden Kilya'ya doğru gitti. Bu tayyarelere Rumeli Mecidiyesi'ndeki otomatik toplarıyla on beş mermi ve Kilya tepedeki tayyare bataryasıyla 117 şarapnel ve Goncasuyu Tayyare Takımı ile de 19 şarapnel 19 fünye sarf edilmişti. Ateş sırasında ikinci topun gaz halka veya paftası yandı. Yedek olan malzeme takılarak tayyare takımı ateşe hazır hâle getirildi.¹⁰⁸⁹

28 Ocak saat 09.15'te İmroz'un sağ tarafında bir balıkçı vapuruyla bir muhrip görülmüştü. Saat 09.40'ta kuzey taraftan gözden kaybolmuştu. Saat 09.50'de Juna Kruvazörü Kuzu Limanı'nda demirliydi. Saat 10.55'te İmroz'un güney burnunda bir muhrip seyretmekteydi. Saat 11.20'de Kefalo'nun altında seyrettiği bildirilen torpido kuzey istikametinde gözden kaybolmuştu. Saat 11.35'de güneyde gözetlenen bir torpido kaybolmuş ve saat 11.05'te kuzeyde bir balıkçı vapuru görülmüştü.¹⁰⁹⁰

28 Ocak saat 09.27'de Mecidiye önünde görülen bir denizaltı Nara'daki Tarak gemisine torpil attığı görülerek ateş altına alındı. Denizaltının isabetler aldığı görüldü fakat denizaltının hareket yönü tespit edilemedi. Saat 12.30'da Tenger deresi hizalarında girişe doğru giden bir düşman denizaltısı Kumkale önlerinde ve Karanlık Liman yakınında sahil bataryaları tarafından ateş altına alınarak batırıldı. Mürettebatından dokuzu¹⁰⁹¹ esir edildi. Üçü yaralı olduğundan derhal Kaleye getirilmesi emredildi. Sağlık durumu iyi olan mürettebattan iki kişinin sorgusu neticesinde alınan bilgi şöyleydi:

“Denizaltı 14 numaralı E İngiliz denizaltısı idi. Mürettebatı on dokuz asker olup süvarisi ve hesap memuru ve diğer efrad batmıştı. Bu denizaltı 82 numaralı denizaltı ile birlikte Yavuz'u torpillemek vazifesini almışlar ve Boğaz ağzından beraber girmişlerdi. Yavuz'un Nara'da bulunduğunu zanneden bu denizaltı saat 09.00'da Nara önlerine gelmiş ve tarassudatı neticesinde Yavuz'un bulunmadığını anlayınca orada bulunan küçük bir gemiyi (Kemal Reis Ganbotu olacak) torpillemeye karar vererek ateş icra ederek Boğaz girişine dönmüştü. Denizaltı batma tertibatına Nara'dayken meydana gelen bir yorgunluk yüzünden Tenger deresi açıklarında sathı denize çıkmasını icap ettirmiş ve kendisine yönelen topçu ateşi neticesinde denizaltı batarak mürettebatından kurtulanlar teslim mecbur olmuştu. 82 numaralı denizaltıya ne olduğu hakkında malumat alınamamıştı. Nara önünde isabetlere maruz kalan aynı denizaltı mı yoksa bazı izlerden battığı zann olunan 82 numaralı denizaltı mı olduğu anlaşılamadı. Her iki denizaltı Malta'dan Korfu'ya ve buradan Mondros'a gelmişler ve bildirilen harp vazifesini almışlardı. Mürettebattan sekizi İngiliz biri Avusturalya'lı idi.”

¹⁰⁸⁹ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-4

¹⁰⁹⁰ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-5

¹⁰⁹¹ E 14 İngiliz denizaltısının batırılışından sonra yalnız yedi askerin esir edildiği bilgisi için Bkz. Emir, a.g.m., s. 208; Mürettebatından yedi kişinin kurtarıldığına dair bilgi için Bkz. ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 4-1

Esir mürettebattan alınan bu istihbarata göre, Nara önündeki denizaltının 14 numaralı denizaltı olduğuna ve Boğaz girişinden dönerken bu akıbeti uğradığına ihtimal verilmekteydi. 28 Ocak günü İtilaf tayyarelerine de 25 mermi, 201 şarapnel ve 13.800 makineli tüfek mermisi sarf olundu. 27-28 Ocak gece Kumkale Projektörü on sekiz dakika yakıldı.¹⁰⁹² Saat 07.30'dan saat 12.30'a kadar dört seferde toplam dokuz İtilaf tayyaresi İmroz istikametinden Nara'ya gelmişti. Bu tayyareler topçuların ateşi ve Türk-Alman tayyarelerinin takibe çıkması sebebiyle İmroz'a geri dönmüşlerdi. Bu süreçte İtilaf tayyareleriyle Türk-Alman tayyareleri arasında birçok defa hava muharebesi meydana geldi. Saat 13.30'da Kumkale önünde görülen E 14 numrolu düşman denizaltısı Müstahkem Mevki Kumandanlığına mensup topçuların ateşiyle batırıldı. 28 Ocak günü akşama kadar düşman gemisinden başka bir şey görülememiş ve bir torpido da sabahtan akşama kadar Bozcaada kuzeyinde gözetleme halinde bulunmuştu.¹⁰⁹³ Havanın mehtaplı olması sebebiyle Karanfil, Baykuş ve Seddülbahir Projektörleri 28 Ocak gecesi yakılmadı.¹⁰⁹⁴

Saat 13.00'de Boğaz girişi istikametinden iki İtilaf tayyaresi gelerek Çanakkale üzerinden İmroz'a doğru gitmişti. Bu tayyarelere Kilyatepe Tayyare Bataryası tarafından 168 şarapnel atılmıştı. Goncasuyu Tayyare Takımı da 3 şarapnel, 3 fûnye sarf etmişti. Saat 13.00'te 21 santimlik Domuzdere 134'üncü Bölük bataryasıyla Çakaltepe istikametinde ve 400 metrede denizaltı teleskobu görülerek 3 mermi atılmış saat 13.15'te denizaltı tekrar Çayağzı istikametinde görülmüş ve hemen ateş altına alınmıştı. Bu denizaltıya atılan 12 mermiden ikisinin isabet ettiği düşünülmüştü. Denizaltı saat 13.23'te ateş sahasının dışına çıktığından ateş kesilmişti. Saat 14.00'te Kumkale Çayağzı önlerinde su sathına çıkan bir İtilaf denizaltısının batırıldığı Mesudiye Bataryası ileri gözetlemesinden görülmüştü.¹⁰⁹⁵ İngiliz E14 Denizaltısının batırılmasına yönelik çeşitli makamlardan gelen raporlarla teyit edilmişti. Raporlarda çeşitli saatler dikkati çekse de Denizaltının batırılma saatinin 13.30-14.00 arası olduğu anlaşılmaktaydı.

28 Ocak 1918 saat 15.00'te Çanakkale Boğazı'nda Kilitbahir'de iki kişilik bir deniz tayyaresi makineli tüfek ateşiyle inmeye mecbur edilip mürettebatı esir edildi. Tayyare,

¹⁰⁹² ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1

¹⁰⁹³ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-6

¹⁰⁹⁴ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-4

¹⁰⁹⁵ ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-5

Short S4 391 sistemindeydi. Motoru, 250 beygirlik Renault 12 silindirliydi. Teçhizatı arasında bomba, makineli tüfek ve telsiz telgraf tertibatı yüz kiloluk bomba atmaya mahsus tertibat mevcuttu. Karaya oturmuş olan Yavuz'a bomba ile (155 kilo) taarruz etme görevi alan bu tayyare, makineli tüfek mermisi isabet ederek inmeye mecbur kalmıştı.¹⁰⁹⁶

Yabancı basında batırılan İngiliz denizaltısına dair Türk resmi tebliğine yer verilmişti. Bu tebliğe göre:

“E 14 İngiliz denizaltısını Kumkale önünde batırdık, yedi kişi kurtarıldı. Nara yakınında da ikinci bir İngiliz denizaltısı olan E 82'nin periskobunu mermi isabetle tahrip ettik. Vukubulan diğer isabetlerden sonra bu denizaltının mahv olduğuna hükm edilebilir. Makineli tüfek ateşimizle bir İngiliz deniz tayyaresini Nara civarında yere inmeye mecbur eyledik. Rakiblerini esir aldık. Tayyareyi sağlam olarak ganimet aldık.”

Bu Türk tebliği ile alakalı İngiliz Bahriye Nezareti de şu tebliği neşretmişti:

“Kıdemli Yüzbaşı White'ın kumandasında bulunan E14 İngiliz denizaltısı 27 Ocak gecesi Yavuz'un batmasını sağlamak talimatıyla Çanakkale'ye hareket etmişti. E 14 ile birlikte hareket etmek üzere gönderilen hava filomuz Boğaz'da denizaltı toplarının son derece faaliyet halinde bulunduklarını bildirdi. E14'ün Kumkale önünde batırıldığına ve mürettebatından yedi kişinin kurtarıldığına dair bir Türk telsiz resmi tebliğini aldık. Bahr-ı Sefid İngiliz Başkumandanı Bahr-i Sefid havzasındaki diğer bütün denizaltıların hareket üslerine döndüklerini ve yalnız E 14'ün kaybedildiğini bildirmiştir. Türk resmi tebliğinin sonlarına yakın “E82 denizaltısının da mahv olduğuna hükm olunabilir” fıkrası doğru değildir. Ajans Reuter tarafından alınan Türk resmi tebliği E 14'ün Çanakkale bataryaları tarafından batırıldığını yazıyor.”¹⁰⁹⁷

20 Şubat 1918'de Muharebat-ı Havaiyye Kumandanlığının yazısı üzerine Başkumandanlık Vekâleti tarafından Levazımât-ı Umumiye Riyâsetine gönderilen muhtıradan, Yavuz zırhlısının hava taarruzuna karşı müdafaasının temini sırasında Nara Kalesi'nde Teğmen Rahmi Efendi'nin kumandasındaki makineli tüfekler tarafından bir İtilaf deniz tayyaresinin düşürüldüğü ve mürettebatının esir alındığı bildirilmekteydi. Tayyarenin düşmesi vaziyetinin ilgili makamlarca muayenesinin gerçekleştirilmesi

¹⁰⁹⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2

¹⁰⁹⁷ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 4 (1)

sonucu Rahmi Efendi'nin idare ettiği makineli tüfek takımı namına otuz lira nakdî mükafât verilmesi rica ediliyordu.¹⁰⁹⁸

Amiral Paschwitz tarafından büyük zafer kazanma amacıyla başlatılan ve Birinci Dünya Harbi'nin son deniz harekâtı sayılan İmroz Baskını neticesinde Midilli kruvazörü batmış, 38 Türk denizcisi hayatını kaybetmişti. Ayrıca Almanlardan 5 subay ile 167 askerin esir edilmelerine, Basra muhribinin de iki isabet alarak bir ay süreyle tersanede kalmasına, halkın moral olarak olumsuz etkilenmesine sebep olmuştu. Yavuz bundan sonraki süreçte Cumhuriyet Donanması'nda yerini alamayacak ve Donanma en az 11 yıl en değerli unsurundan mahrum kalacaktı.¹⁰⁹⁹ İngilizler ise bu baskında yaklaşık 200 asker ve subayını, Raglan ve M-28 monitörünü, E-14 denizaltısını, 1 nakliye gemisini ve 4 tayyaresini¹¹⁰⁰ kaybetmişti. Ancak İtilaf Devletleri'nin Çanakkale'yi abluka altında tutmak ve bölgeyi gözlemlemek amacıyla İmroz Adası'nda inşa ettikleri askeri tesis de imha edilmişti. Yavuz'u batırmayı başaramayan Amiral Arthur Hayes-Sadler, Ege'deki görevinden alınmıştı. İngilizler bu baskından sonra, Çanakkale Boğaz ağzındaki mayın hatlarını takviye etmek mecburiyetinde kalmıştı. Çakmak'ın tarafların kayıplarını mukayese ettiği eserinde, bu baskının Osmanlı Donanmasına büyük zarar verdiğini, buna karşılık İtilaf Devletleri'nin aynı derecede zarar görmediğini belirtiyordu. Çünkü Midilli ve Yavuz Osmanlı donanmasının bel kemiğiydi. Basra muhribi, iki isabet aldığından iki ay süreyle tersanede tamir görmüştü. Böylece filotilla sayısı 3'e inmişti.¹¹⁰¹

3.1.7.2. İmroz Baskını'ndan Mondros Mütarekesi'ne Kadar Kuzey Ege'de Tarafların Hava Harekâtı

Akdeniz'deki İngiliz Başkumandanı Amiral S. A. Gough-Calthorpe, 15 Aralık 1917'de Amirallik'e gönderdiği telgrafta, Akdeniz'deki tayyarelerle ilgili vaziyetin ciddi bir şekilde ele alınmasını talep etti. Amiral, Akdeniz'deki hava birimlerinin genişletildiğini ve

¹⁰⁹⁸ ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 14

¹⁰⁹⁹ Tunaboğlu, a.g.m, s. 46-47.

¹¹⁰⁰ Bu tayyalerden ilki 20 Ocak'ta Yavuz Boğaz'a girerken meydana gelen hava muharebesinde düşen ve Pilot Teğmen W. Johnston'un kullandığı Blackburn "Baby" deniz tayyarelerinden biriydi. İkincisi, 23 Ocak'ta Kilitbahir üzerinde meydana gelen hava muharebesi neticesinde Teğmen Meinecke tarafından düşürülen tayyare olup Jones tayyarecinin Yunan olduğunu kaydediyordu. Üçüncü tayyare, 28 Ocak'ta Yavuz'un yüzdürüldüğünden habersiz olan İtilaf tayyarelerinin Nara'ya taarruzları esnasından düşen tayyare idi. Dördüncüsü tayyare ise, 28 Ocak saat 15.00'te Kilitbahir'de Short S4 391 sisteminde olan iki kişilik bir deniz tayyaresi olup makineli tüfek ateşiyle hasar alarak inmeye mecbur edilen tayyare idi.

¹¹⁰¹ Çakmak, a.g.e., s. 135-139, 144

yeniden düzenlendiğini ve Kanat Kumandanı A. M. Longmore'un, Başkumandanın kadrosuna, Akdeniz'de ihtiyaç duyulduğunda birimleri bölgeden bölgeye taşıma yetkisiyle kıdemli hava hizmetleri görevlisi olarak atandığını belirtti. Netice olarak birleşik bir hava kumandanlığı vardı ve Akdeniz'in ihtiyaçlarının bir bütün olarak ele alınacağına dair bir güvence vardı. Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin kurulduğu 1 Nisan 1918'de, yeniden yapılanma planı neredeyse tamamlanmıştı ve o gün Akdeniz'deki hava birimleri şunlardı:

Ege Grubu: Karargâhı Mondros olup Kumandanı, Ege Filo Kumandanıydı. 62'nci ve 63'üncü Kanatlar (Geçici Kanat Kumandanı R. Gordon), Mondros 220'nci, 221'inci, 222'nci ve 223'üncü Filolar bulunuyordu. Deniz Tayyare Üsleri: İmroz, Stavros, Thasos, Mondros, Suda Körfezi (Girit) ve Syra idi. Zeppelin Üssü de Cassandra idi. Tayyare Gemileri: Mondros'ta konuşlu Ark Royal ve Peony idi. Tayyare Filosu: D.H.4, Sopwith 'Camel', Sopwith 'Strutter', Short ve Sopwith 'Baby' deniz tayyarelerinden oluşuyordu.¹¹⁰²

Ege Grubu Limni'den Girit'e kadar Ege Denizi bölgesine dağılmış bir dizi üsden oluşuyordu. Hava Bakanlığının niyeti, her iki kanadın da bir avcı (Sopwith 'Camel'), bir hafif bombardıman (D.H.9) ve bir deniz tayyaresi (Short '184' tipi) filosundan oluşmasıydı ancak kanatlar 1918 yılının büyük bir bölümünde tahsis edilmiş kadrolarının altında kaldı.¹¹⁰³ 62'nci Kanat'ı oluşturan Ege Grubunun tayyareleri, iki filo bombardıman tayyaresi ve iki filo avcı tayyareden oluşan üç karmaşık birime ayrıldı ve Stavros ve İmroz'da konuşlandırıldı. Fakat bir birim; İmroz, Taşoz, Midilli vb.'den gerektiği gibi çalışmak için hareketli tutuldu. 63'üncü Kanat'ı oluşturan iki deniz tayyare filosu, Talikna (Lemnos), Skyros, Suda Körfezi ve Syra'deki üslere dağıtıldı. Ark Royal depo gemisi, Suda Körfezi ve Syra üslerini tedarik etmek için 16 Nisan'da Syra'dan ayrıldı. Grubun karargâhının bulunduğu Mondros'ta, merkezi tayyare deposu, 62'nci Kanat'ın tüm üslerine tayyarelerin montajı ve dağıtımı için bir merkez oluşturdu. Yunan deniz hava hizmetinin bazı birimleri de Ege Grubu'nun bir parçası olarak operasyonlara katıldı. Grubun görevleri şöyleydi: Düşman merkezlerine bombalı saldırılar, Çanakkale ve Marmara Denizi'nde düşman deniz faaliyetleri hakkında uyarı vermek için rutin devriyeler, bazen İstanbul'a keşif uçuşları, denizaltı karşıtı devriyeler ile Stavros birimi

¹¹⁰² H. A. Jones, *The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force*, Vol. VI, Oxford: Clarendon Press, 1937, s. 315.

¹¹⁰³ Ağustos ayı sonunda, iki kanat birlikte 30 hafif bombardıman tayyaresine sahipti, bunlar D.H.4 ve D.H.9'du, 4 avcı tayyaresi vardı ve çoğunlukla Mondros'ta Yunan pilotlarına eğitim vermek için kullanılan bir dizi eski tayyare vardı. Deniz tayyareleri 30 Short ve 8 eski tek kişilik Hamble veya Sopwith 'Baby' tipi tayyarelerdi. Bkz. Jones, VI, a.g.e.,s. 323

tarafından Selanik cephesinde ordu keşifleri yapmaktı. Kassandra'daki zeplin üssü, sadece bir S.S.Z. tipi zeplin kullanıyordu ve denizaltı aramak için devriye geziyordu. Ege Grubunun bombardıman tayyarelerinin hedefleri arasında Yarımada'daki Galata Hava Meydanı, Nara Deniz Tayyare Meydanı, Gelibolu'daki depolar, Çanakkale, Bandırma'daki iskeledeki tren istasyonu ve depolar, haberleşme sistemleri, demiryolu hatlarındaki trenler ve istasyonlar, köprüler, özellikle Kuleliburgaz ve Buk'taki köprüler ve İstanbul'daki askeri hedefler yer alıyordu.¹¹⁰⁴ İngiliz hava kuvvetlerinin Akdeniz'deki bu yeni düzenlenmesine bakıldığında Osmanlı Devleti'nin Akdeniz ve Ege sularına kıyısı olan topraklarının harp sırasında nasıl olağanüstü bir şekilde abluka edildiğini göstermektedir. Türk-Alman tarafında ise, bu kıyıları koruyacak tayyare bölüklerinin noksanlığı ve Almanların yardımıyla bu görevin sürdürülüyor oluşu yeni gelişmekte olan Osmanlı Hava kuvvetlerinin zayıflığını gözler önüne sermekteydi.

1918 başlarında keşif ve bombardıman vazifelerine devam eden 1'inci Tayyare Bölüğünün harekâtı, İmroz Adası-Mavro Adası-Bozcaada üzerinde yoğunlaştı. Bölüğün tayyareleri 6'ncı Tayyare Bölüğünün av tayyareleri tarafından himaye ediliyordu. İzmir'deki 5'nci Tayyare Bölüğü, AK74 numaralı Albatros C III tayyaresini, 1'inci Tayyare Bölüğüne devretmişti. 1'inci Bölük kuvvesindeki A13 ve A 15 numaralı Albatros B.l'ler ise Mart ayı içinde 5'inci Tayyare Bölüğüne gönderildi. Bölüğün rasıtlarından Yüzbaşı Prens von Hohenlohe-Öhringen, Üsteğmen Muhsin ile Pilot Asteğmen Prensitter ayrılmışlardı.¹¹⁰⁵ Alman Deniz Tayyare Birliği ise İmroz harekâtından sonra, Şubat ayı içerisinde önemli bir hava faaliyetinde bulunmamıştı. Havalara müsait olduğunda zaman zaman İmroz, Bozcaada ve Limni adalarına uçuşlar yapılıyordu. Taşoz Adası'ndaki İngiliz deniz tayyare istasyonunu tahrip amacıyla, bir bombardıman taarruzu yapıldı. Bunun haricinde İngilizlerin boğaz önüne döşedikleri mayın ve denizaltı ağ engellerinin aranarak bulunması için de uçuşlar yapılmaktaydı. Bu dönemde, uzak keşifler büyük zorluklarla yapılabilirdi. Zira yeni ve modern İngiliz av tayyareleri sahneye çıkmıştı.¹¹⁰⁶

22 Şubat 1918'de tarihinde Keşan'da esir edilen 200 beygirlik de Haviland tayyaresinin uçucularının ifadesine göre, Boğazlarda seyrüsefer eden gemilerin ve İstinye'de bulunan Yavuz'un fotoğraflarını almak vazifesiyle uçmuşlardı. Her iki esir tayyareci de 1 Kasım

¹¹⁰⁴ Jones, VI, a.g.e.,s. 323-324.

¹¹⁰⁵ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.28.

¹¹⁰⁶ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.20

1917'de esir edilen İngiliz tayyare subaylarının ifadesini teyit ediyordu. Esirlerin ifadesine göre, 2'nci Kanat Kumandanı Scarlett'di. 2'nci Kanat, daha önce bildirilen tayyare istasyonlarından başka Stavros ve Sakız da dâhil kullanmaktaydı. Esirler, Stavroz'da malariadan (sıtma) dolayı sıhhi vaziyetin kötü olduğunu, Taşoz'da genellikle deniz tayyareleri bulunduğunu ifade etmişlerdi. Ayrıca Limni'de daha önce olduğu gibi diğer istasyonlar için tayyare parkı bulunduğunu, bu parkın kullanılabilir vaziyette olduğunu, tayyare adedi değişik olup ortalama 15-20 adet olduğunu belirtmişlerdi. Limni Adası'nda Karos civarındaki tayyare istasyonunu, burasının fazla rutubetli olmasından dolayı lağiv olunmuştu. Limni'de hali hazırda Yunan tayyarecileri için bir tayyare mektep istasyonu vardı. Esirlerin ifadesine nazaran Limni Limanı'nda gemilerin çoğalmasının sebebi Almanların denizaltı faaliyetiyle ilgiliydi. Ege'de Alman denizaltılarının varlığı haber verildiğinden, gemiler limanlara sığınmıştı.¹¹⁰⁷ İtilaf tayyareleri kendilerine verilen görevlerle ilgili uçuşlarını Mart ayında da devam ettiriyorlardı.

Mondros'tan icra edilen harekâta, 3 Mart 1918 saat 05.15'te 2 adet D.H.4 tayyaresi ilave benzin depolarıyla donatılmış olarak Yavuz'un keşfi için yola çıktı. Bu tayyareleri Pilot Asteğmen Grigson ve rasıt Asteğmen Gayford ile pilot Teğmen Gaskell ve rasıt Asteğmen Unmack kullanıyordu. Tayyarelere Yavuz'un yerinde olup olmadığını tespit etmeleri ve gereksiz risk almadan rapor vermeleri emredilmişti. Tayyareler Bolayır üzerini geçtiğinde hiçbir Türk-Alman tayyaresi görülmedi. Çatalca İstasyonu'ndan gidiş dönüş yolculuğunda 15-20 kadar tren vagonu görüldü. Fakat hiçbir lokomotif görülmedi. Her iki D.H.4 tayyaresi de saat 07.45'te Yavuz'un üzerinden geçti ve fotoğraflarını çekti. Yavuz daha önce bildirildiği üzere aynı pozisyonda idi. Hiçbir hasar gözlemlenemedi. Tayyarelerden biri Yavuz'un üzerinden geçerken İstinye Körfezi ile İstanbul arasında yaklaşık 7000 feet yükseklikte bir balon veya hava gemisi gözlemledi. Tayyareler, bulutların altında fotoğraf çekebilmek için yeterince alçakta olmak amacıyla yaklaşık 6000 feet irtifada kalmak zorunda kaldı. Yavuz'un arka bacasından çok hafif bir duman görülebiliyordu. 500 tonluk küçük bir ikmal gemisi, sancak tarafında, ön köprünün hizasında yan yana duruyordu. Rıhtımda veya kıyıdaki hangarların yanında herhangi bir faaliyet görülemiyordu. Gözlemcilerden biri, Yavuz'un güvertelerinin oldukça beyaz olduğunu düşündü ve yakın zamanda onarım yapıldığı kanısında bulundu. Yavuz'dan ikinci tayyareye dört mermi mühimmatı ateşlendi.¹¹⁰⁸

¹¹⁰⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2

¹¹⁰⁸ AİR 1.2081, Part 2. 308, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, 10 March 1918, Weekly Operation Report No. 103, s. 2

İtilaf tayyareleri Mart'ın 17'sinde, 19'unda (iki kez), 20'sinde (iki kez), 21'inde (iki kez), 22'sinde ve 23'ünde Boğazlar'ı keşfetti. Olağan küçük gemi seferleri haricinde Boğazlar'ın temiz olduğu bildirildi. 20 Mart'ta Nara'dan isabetli ve yoğun uçaksavar ateşi icra edildi. 20 Mart'ta mayın tarlalarının keşfi yapıldı ve ayrıntılı bir rapor gönderildi. Aynı gün ayrıca bir D.H.4 tayyaresi tarafından Limni ve Çanakkale arasında İttifak mayınlarını aramak için uzun bir keşif uçuşu yapıldı ancak mayın görülemedi. 19 Mart'ta üç D.H.4 tayyaresi tarafından Ferecik istasyonunun 2 mil kuzeydoğusundaki köprünün bombalanması emredildi. Altı adet 100 librelik bomba bırakıldı. Tüm bombalar patladı ve hedefin 50 yarda içindeydi. Köprü, 150 yarda uzunluğunda, taştan ve sekiz ayağa sahipti. Bir motor ve kamyon, köprünün doğu ucunda, Ferecik'e doğru bakacak şekilde duruyordu ancak saldırının başlamasıyla büyük bir hızla istasyona doğru ilerledi. İstasyonda 30 vagonluk bir tren duruyordu ve ardından güneye doğru ilerledi. Bir tayyare bu trene ve istasyon binalarına iki mühimmat ateşledi. Ferecik'teki uçaksavar ateşi zayıftı ve çok isabetsizdi.¹¹⁰⁹

Diğer tarafta 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığının Mart ayına ait Çanakkale Grubunun faaliyet raporuna göre, 24 Mart 1918 günü çift satırlı iki İtilaf tayyaresinin 1'inci Tayyare Bölüğü uçuş meydanı üzerine geldiği bildirildi. Ancak Türk-Alman tayyarelerinin müdafaa amacıyla uçması üzerine geldikleri yere doğru gözden kaybolmuşlardı. Çanakkale Tayyare Grup Kumandanlığı, İtilaf güçlerinin Midilli ve İmroz'da bulunan taarruz tayyarelerinin istihbarat hususunda fevkalade gayret sarf ettiklerini belirtiyordu. Ayrıca Grup tarafından Adalar'ın her tarafına yapılan keşiflerde, İtilaf güçlerinin iyi uçan harp tayyarelerinin az bir zamanda dönüp uçtuğundan, hem yapılacak gözetlemeler ve keşifleri son derece zorlaştırıyor hem de büsbütün keşiflerden vazgeçilmek mecburiyetinde kalınıyordu. İtilaf Devletleri'nin kuvvet ve adet olarak üstünlüğüne göre bir an evvel Grup için kuvvetli motorlarıyla tayyareler ve lüzumu olan şahısların gönderilmesi isteniyordu. Bu sayede Limni üzerine vukubulacak bir faaliyette hemen takviyesi için elde ihtiyat tayyaresi bulunabileceği belirtiliyordu. Çanakkale Grubunda, Mart ayı içinde İtilaf güçleri tarafında hiçbir değişiklik görülmemişti. Adalar arasındaki gemilerin seyr ü seferi dikkati çekecek şekilde azalmıştı. Midilli Adası'ndaki Geras (Yera) Körfezi'nde donanma istinad noktasında birçok yüklü mavnalar görülmüştü. Bu

¹¹⁰⁹ AİR 1.2081, /009, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, 24 March 1918, Weekly Operation Report No. 105, s. 2

mavnaların erzak nakliyatında kullanılmakta olduğu zannediliyordu. Mavro, Bozcaada, İmroz ve Midilli adalarında hiçbir değişiklik yoktu. Aynı adalardaki ordugâhlar ve tayyare meydanlarında da öncekine nazaran hiçbir değişiklik yoktu.¹¹¹⁰

Çanakkale Grubunda, havalar genellikle uçuşa müsait değildi. Mart ayı içerisinde Gruptaki birlikler topyekün beş defa keşif uçuşu ve 26 defa da hücum veya müdafaa uçuşları yapmış ve mühim bir hava muharebesi yapmamışlardı. 5 Mart 1918'de tamir şefi Çav'ın idaresinde İngilizlerden ganimet alınan çift satırlı Westland tayyaresi tamir için buraya gelmişti. Bu tayyarenin derhal tamirine başlanacak ve Müfettişlik emri gereğince kısa bir sürede tamirden sonra 1'inci Tayyare Bölüğüne teslim edilecekti.¹¹¹¹ Kurter'e göre bu tayyare 22 Şubat günü (Keşan) Mecidiye'de ele geçirilen İngiliz D.H.4 bombardıman tayyaresiydi. 5 Mart'ta Çanakkale Grubu tayyare onarım atölyesine getirilmişti. Kurter, tayyarenin atölye şefi Alman Tschaw ve ekibi tarafından onarımına başlandığı bilgisini vermektedir. 24 Mart'ta çift satırlı 2 İngiliz tayyaresi de 1'inci Tayyare Bölüğünün konuşlandığı Galata Hava Meydanı'na bir saldırı düzenledi. Ancak bölük hemen tayyare havalandırınca uzaklaşmayı tercih etti.¹¹¹²

Çanakkale Grubuna mensup 1'inci Tayyare Bölüğünün 1918 Mart ayı tayyare mevcudu şöyleydi: 4 adet 160 beygirlik Albatros C III vardı. Bunlarda bir önde bir arkada rasıta olmak üzere iki makineli tüfek vardı. 1 adet 160 beygirlik Albatros B. II, beygiri sökülmüş ve tayyare istasyonuna götürülecekti. 1 Westland çift satırlı tayyare ise İngilizlerden ganimet alınmış olup tamirdeydi.¹¹¹³ Kurter'e göre, Mart ayı sonunda, 1'nci Tayyare Bölüğünün kuvvesi şöyleydi: Grup Kumandanı Pilot Yüzbaşı Croneiss'di. Bölük Kumandanı Rasit Yüzbaşı von Platen'di.¹¹¹⁴ Pilotlar; Üsteğmen Onrohange, Üsteğmen Osterbach, Teğmen Estrachoz, Teğmen Schlegel, Astsubay Dobberstein, Astsubay Henrig Schroeder, Astsubay Çavuş W. Franz'di. Rasıtlar; Üsteğmen Unroch, Teğmen İbrahim Nafiz, Teğmen Lesbert, Asteğmen Szinster, Asteğmen F. Stebel'di. Tayyare mevcudu ise; Albatros C.III – AK39 AK42 AK60 AK74 vardı.¹¹¹⁵ Bu durumda belge ile Kurter'in verdiği tayyare mevcudu uyuşmaktadır.

¹¹¹⁰ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28 (1); ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-2, 6-3

¹¹¹¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28a

¹¹¹² Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.28

¹¹¹³ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1a; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-15

¹¹¹⁴ Bu rasıdın adı belgede Yüzbaşı von Platen olarak geçmektedir. Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

¹¹¹⁵ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.28-29

1'inci ve 6'ncı Tayyare bölüklerini kumanda etmekte olan Yüzbaşı Croneiss, 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığına bağlı İzmir ve Çanakkale Gruplarının resmen teşkil edilmesi sonrasında 6'ncı Tayyare Bölüğünün kumandasını kardeşi Pilot Üsteğmen Theo Croneiss'e bırakmıştı. Yüzbaşı Croneiss, Çanakkale Grubu Kumandanlığını yürütüyordu. 6'ncı Tayyare Bölüğüne mensup tayyareler, Mart ayında İngiliz tayyareleriyle defalarca karşılaşmışlar fakat mesafe uzaklığı ve hız farkı sebebiyle temas edememişlerdi. Mart ayı sonunda, 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nün vaziyeti şöyleydi: Bölük Kumandanı Pilot Üsteğmen Theo Croneiss'di.¹¹¹⁶ Pilotlar; Teğmen Emil Meinecke, Teğmen Koslick ve Astsubay More'du. Tayyareler ise Albatros D.III – AKD3 ve Halberstadt D.V – HK1 idi.¹¹¹⁷ 6'ncı Bölüğün Mart ayındaki tayyare kuvvesi bir belgeye göre; 2 Halberstadt D.V 120 beygirlik ve iki makineli tüfekliydi. 1 Fokker E III. 100 beygirlik gnome motorlu bir makineli tüfek tayyare istasyona verildi.¹¹¹⁸ Belgede her ne kadar Fokker E.III görölse de Kurter daha önceki aylarda Fokker E.III'ün hint yağı olmadığı için uçamadığını belirtilmişti. İlaveten Kansu, Şensöz, Öztuna'nın da 1918 bölük kuvvesinde, Fokker E.III'e değinmiyordu¹¹¹⁹ Aynı şekilde Keyüsk'te de o tarihlerdeki faaliyetlerde Fokker E.III'e rastlanmadığından¹¹²⁰ 6'ncı Bölük kuvvesinde Albatros D.III ve Halberstadt D.V olduğunu söyleyebiliriz.

İmroz, Glikli Hava İstasyonu raporuna göre, 6 Nisan'a kadar kar nedeniyle, hava meydanı Camel'lardan daha ağır makinelerin kalkması için uygun değildi ve 2 Nisan'da onlar için bile çok kötüydü. Boğaz keşifleri 31 Mart, 1, 3, 4, 5 ve 6 Nisan tarihlerinde gerçekleştirildi. 1 Nisan'da Çanakkale Limanı'nda muhrip büyüklüğünde bir gemi rapor edilmiş ve bunun dışında Boğazların temiz olduğu görülmüştü. 3 Nisan'daki akşam keşfi, hava meydanının yumuşak durumu nedeniyle inişte hasar gören iki Camel tarafından gerçekleştirildi. 6 Nisan'da bir D.H.4 tayyaresi ile keşif yapılmaya çalışıldı, ancak hava çok elverişsizdi.¹¹²¹

¹¹¹⁶ 6'ncı Tayyare Bölüğü'nden Üsteğmen Croneiss, gözlerinde bulunan rahatsızlık yüzünden tedavi için İstanbul'a gittiğinden Teğmen Meinecke 14 Mart'ta Croneiss'in vekâletine tayin edildi. Bkz. ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-12

¹¹¹⁷ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.29-30.

¹¹¹⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1a; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-13

¹¹¹⁹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s.381.

¹¹²⁰ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, a.g.e.,s. 306.

¹¹²¹ AIR 1.2081, /031, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 7 April 1918, Weekly Operation Report No. 107, s. 2

İmroz, Glikli Hava İstasyonunun Nisan ortalarındaki raporuna göre, Boğaz'ın dört şafak ve altı defa akşam keşfi yapılmış ve İmroz'un kuzeybatısına 5 devriye icra edilmişti. Çanakkale Limanı'ndaki gemilere de bombalar atılmıştı.¹¹²² 21 Nisan'da dört Camel tayyaresi İmroz'u ziyaret eden bir Türk-Alman tayyaresini takip etti, ancak çatışmaya girilemedi. Aynı gün, dört Camel eşliğinde üç D.H.4 tayyaresi, Galata Hava Meydanı'na baskın düzenledi. Doğrudan isabet yoktu ama bombalar hangarlar ve koğuşlar arasına düştü, bu yüzden muhtemelen bir miktar hasar meydana geldi. Türk-Almanların tek kişilik bir tayyaresi, İtilaf tayyarelerine yaklaştı ama Nara'ya doğru geri döndü ve 2 kişilik bir Rumpler ise bulutlarda kaybolduğu yer olan Tuzla Tuz Gölü'ne kadar kovalandı. 22 Nisan'da bir D.H.4 tayyaresi, Dedeagaç'a doğudan yaklaşan bir trene bomba atmaya hedefledi. Bomba treni iskaladı ama demiryolu hattına düştü ve önemli hasara neden oldu. Öğleden sonra iki D.H.4 ve bir Camel, Nara'daki deniz tayyare hangarlarını bombalamak için ayrıldı. Deniz tayyaresi rampası hasar gördü. Türk-Almanların üç Albatros D.III ve bir 2 kişilik Rumpler tayyaresi, Maydos yakınında bu tayyarelere saldırdı. Bir Albatros D.III, bir Camel tarafından saldırıya uğradıktan sonra (Pilot Asteğmen F.M. Mc.Lellan) dönerek ve kontrolünden çıkarak Nara'nın batısında denize düştü. Nara'dan gelen uçaksavar ateşi her zamanki gibi yoğun ve isabetliydi. 26 Nisan'da gece yarısından hemen önce Çanakkale'ye başarılı bir bombalama baskını düzenlendi. 21 Nisan'da Çanakkale'nin şafak ve akşam; 22 Nisan'da şafak ve akşam; 23'ünde şafak; 24'ünde akşam; 25'inde akşam; 26'sında şafak ve akşam; 27'sinde şafak ve akşam keşifleri yapıldı. Ayrıca iki tayyare tarafından kuzeybatıya, neredeyse Porto Lagos ve Taşoz'a kadar dört devriye gerçekleştirildi.¹¹²³

1'inci Tayyare Bölüğü tarafından 12 Nisan günü bir Albatros tayyaresiyle Midilli adasına bir keşif uçuşu yapıldı. Uçuş ekibi Pilot Astsubay Henrig Schroeder ile Rasit Teğmen İbrahim Nafiz Bey'lerdi. 13 Nisan'da yine aynı uçuş ekibi bu kez de Bozcaada'ya uçtu. 19 Nisan'da da, tekrar Midilli adası ve Bozcaada'ya keşif uçuşu yapıldı. Kurter'e göre, Bu keşif uçuşları neticesinde elde edilen istihbarat göre, İngilizlerin Çanakkale Boğazı bölgesine yeni bir çıkarma harekâtı düşünmedikleri anlaşılmıştı.¹¹²⁴ Alman Deniz Tayyare Birliği de Nisan ayı içerisinde tayyare takviyesi almıştı. 2 adet Friedrichshafen FF39 tipi deniz bombardıman tayyaresi Almanya'dan gönderilerek Nara'da göreve

¹¹²² AİR 1.2081, /053, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 21 April 1918, Weekly Operation Report No. 109, s. 1

¹¹²³ AİR 1.2081, /055, 056, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 28 April 1918, Weekly Operation Report No. 110, s. 1-2

¹¹²⁴ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.81

başladı. Bu tayyareler, 1 tane 200 beygirlik Benz Bz. IV motora sahip olup saatte 135 km'lik bir hıza erişebiliyordu. 2 kişilik bu tayyareler, 60 kg bomba yükü taşıyabiliyorlardı. 2 Nisan gecesi, Birlik Kumandanı Deniz Pilot Teğmen Popp idaresindeki 5 deniz tayyaresi ile Bozcaada'da liman tesislerine bombardıman taarruzu düzenlendi.¹¹²⁵

İngiliz Ege Hava kuvvetlerinin Nisan 1918 ortalarında verdiği rapor, Yavuz (Goben) v.s Ege'de düşmanın su üstü araçları için Stavroz, Kassandra, Limni, İmroz, Syra ve Suda'dan yeni bir şafak arama ve devriyesi başlatıldığından bahsediyordu. Bununla ilgili emir,¹¹²⁶ Ege'deki adalarda konuşlu tayyare istasyonlarının kendilerine tahsis edilen alanları (M, N, O, P, R, S, T, U, V, W, X) arayarak bir şafak devriyesi yapmaları yönündeydi. 8 Nisan'da Limni ve İmroz bu emri almış ve diğer tayyare istasyonları da 12 Nisan'a kadar plana dâhil edilmemişti. 8 Nisan'daki devriye kısa sürede tamamlandı ve saat 06.00'da her şey yolunda raporu verildi. 9 Nisan'da ise alçak bulutlar şafak vakti aramayı engelledi. 10 ve 11 Nisan'da İmroz görüş mesafesinin düşük olmasından dolayı aramaya katılmadı. Limni bölgesinde her şey yolunda görünüyordu. 12 ve 13 Nisan'da diğer tayyare istasyonları da başarılı bir şekilde keşif yaptı. Fakat 12 Nisan'da İmroz Grubu alçak bulutlar nedeniyle Çanakkale Boğazı'nı keşfedemedi. Taşoz ve Kalonya (Midilli) tayyare istasyonları, bu plan için gereksiz görüldüğünden, tayyare sayısı azaltılarak ana işleri yürüten istasyonların güçlendirilmesi için kullanıldı. Şafak vakti keşiflerine ilaveten İmroz, mümkün olduğu kadar geç vakitte akşam keşifleri yapma ve Marmara Adası'na kadar rapor verme emri almıştı. Bu keşifler de başarıyla gerçekleştirildi. 10 Nisan'da bu devriyeyi yapan iki Camel tayyaresi ki bunların pilotları Asteğmen A.S. Girling ve Asteğmen E.A.Wimbush'du. Galata yakınlarında iki Türk-Alman tayyaresiyle karşılaştı. Şiddetli bir mücadeleden sonra biri kontrolden çıktı ve

¹¹²⁵ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.80.

¹¹²⁶ Ege'nin şafak devriyesi için verilen bu emirlerde, Goben'in gece vakti Çanakkale'den çıkmasının beklendiği belirtiliyordu. Mayın döşenmediği ve devriye botları tarafından durdurulmadı takdirde sabahın erken saatlerinde Stavros veya Selanik'e saldırmak için Limni'yi geçmiş olabileceği gibi keşfedilmeden önce güneye doğru da gidebileceği ifade ediliyordu. Tayyarelerin hızları ve kontrol edebildikleri geniş görüş alanları nedeniyle bu durumu önlemede yardımcı olabilecekleri ve açık havada birçok suüstü gemisinin işini yapabileceğine değiniliyordu. Bu nedenle tüm tayyare istasyonları bu emri aldıktan sonra kendilerine tahsis edilen alanları, istasyonun bulunduğu bölgedeki kıdemli deniz subayının aksi yönde emri alınmadığı sürece her gün şafak vakti araması gerekiyordu. İmroz Hava İstasyonu, haritada işaretli "M" ve "N" alanlarını arayacaktı. Boğazların keşfi, şafakla birlikte Gelibolu'ya kadar gidilecek ve bu keşif akşam saatlerinde Marmara Adası'na kadar ilerleyecekti. Stavroz-Hava İstasyonu kendisine tahsis edilen "P" alanını arayacaktı. Syra Deniz Tayyare İstasyonu "W" ve "X" alanlarını arayacaktı. Girit Adası'nda Suda Körfezi'ndeki deniz tayyare istasyonu da "Y" ve "Z" alanlarını arayacaktı. Kassandra Hava Gemisi İstasyonu da "U" alanını arayacaktı. Bkz. AIR 1.2081/ 040, 041,042,043, Headquarters RAF Mudros, 8 April 1918, s. 1-4

diğerini uzaklaştırdı. Limni, şafak devriyelerine ek olarak neredeyse her öğleden sonra ve akşam denizaltı devriyeleri gerçekleştirdi. Fakat önemli hiçbir şey göremedi. Hemen hemen aynı açıklamalar Kasandrai, Syra ve Suda'dan geldi.¹¹²⁷



Şekil 16. Dairelerin çapı 50 deniz milidir. “U” şeklindeki sektörün iki ucu arasındaki 40 deniz mili olan açıklık hariç sektör uzunluğu 20 deniz milidir.¹¹²⁸

Türk-Alman tarafında 6'ncı Tayyare Bölüğü, Nisan ayında da bombardıman harekâtını sürdürmekte ve iki av tayyaresi bulunmaktaydı. 21 Nisan'da 3 İngiliz tayyaresinin yaklaştığı duyurulmuş ve karşı önlem için, Üsteğmen Croneiss Albatros D.III ve Astsubay More ise Halberstadt tayyaresi ile havalanmıştı. Astsubay More'un tayyaresi arıza yaptığından, geri dönmek durumunda kaldı. Üsteğmen Croneiss, tek başına yoluna devam etti. Suvla Koyu üzerinde 2 İngiliz tayyaresiyle karşılaştığında onlarla hava muharebesine girdi. Fakat İngiliz tayyareleri muharebeyi kabul etmedi ve İmroz

¹¹²⁷ AIR 1.2081/ 038, 039, Headquarters RAF British Aegean Squadron, Weekly Operations Report No. 108, 14 April 1918, s. 1-2

¹¹²⁸ AIR 1.2081/ 044, 045

istikametinde kaçmaya başladı. Bunlardan 2 kişilik olan keşif tayyaresinde, aldığı isabetler yüzünden yangın çıktı ancak İmroz hava meydanına indi. Daha sonra Saros Körfezi istikametinden 2 tayyarenin yaklaştığı haberi üzerine alarm verildi. Ancak bu tayyarelerin 2 Alman deniz tayyaresi olduğu anlaşıldı. Bunlar İskeçe istasyonundan Nara Deniz Tayyare İstasyonuna gelmekteydi.¹¹²⁹

28 Nisan saat 05:30'da, 3 İtilaf tayyaresi Galata Hava Meydanı istikametine gitmekte ve 7'li bir filo ise Arıburnu'na yaklaşmaktaydı. Üsteğmen Croneiss ile Astsubay More acilen havalandıklarında Saros Körfezi'nde 7'li filo ile karşılaştı. İngiliz tayyarelerinden 2'si hemen İmroz istikametinde geri döndü. Üsteğmen Croneiss ile muharebeye giren bir İngiliz tayyaresi, mermi isabetleri aldığından Enez istikametinde uzaklaşmaya çalışırken bir taraftan da irtifa kaybediyordu. Üsteğmen Croneiss her ne kadar bu tayyarenin işini bitirmek istese de filonun geri kalan 4 tayyaresi, ona hücum ederek, ateşe başlamışlardı. Bu esnada bir beşinci tayyare daha gelmiş ve yüksek irtifadan taarruza katılmıştı. Beş tayyareye karşı iki tayyare olarak cereyan eden muharebe sırasında, Üsteğmen Croneiss'in Albatros tayyaresi, birçok defa mermi isabetleri alarak benzin deposu delinmişti. Muharebeyi keserek saat 06:40'da Çanakkale hava meydanına indi. Astsubay More ise tek başına kalmış ve 5 İngiliz tayyaresiyle çarpışmaktaydı. Halberstadt av tayyaresi, zor durumda olup üstün performanslı İngiliz tayyarelerine karşı bir netice alamıyordu. Bir süre sonra muharebeyi kesti ve hava meydanına geri döndü. İngiliz tayyareleri de İmroz adası istikametinde uzaklaştı.¹¹³⁰ 28 Nisan sabah kaydedilen bu hadise, İmroz Glik'i'deki "C" Filosu raporlarında da geçmektedir. Ancak sabah değil de akşam vakti gerçekleşen bu hadisede saldırıya uğrayan Alman Halberstadt'ının aşağıya dalarak yere çarptığına yer verilmişti.

28 Nisan akşamı Galata Hava Meydanı ve Nara Deniz Tayyare Üssüne bir bombalama baskını düzenlendi. İki Camel eşliğinde bir Sopwith av tayyaresi, Galata Hava Meydanını bombaladı ve hangarlara makineli tüfek ateşi açtı. Dört Camel eşliğinde üç D.H-4 ise NARA'daki deniz tayyare hangarları yakınına bombalar bıraktı. Bu tayyareler SUVLA yakınındayken ikisi Halberstadt ve biri Albatros D.III olan üç Türk-Alman tayyaresiyle çatışmaya girdi. İki Halberstadt'tan biri Bulgar işaretini taşıyordu. Diğer Alman işaretini taşıyordu. Üsteğmen Wimbush'un kullandığı 7183 numaralı Camel tarafından saldırıya

¹¹²⁹ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.82.

¹¹³⁰ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.83.

uğrayan Alman Halberstadt'ı dikey bir dalışla aşağıya inip dönerek yere çarptığı görüldü. Kurşunlar Camel'in gövdesine girmiş ve benzin deposuna isabet etmişti. Bulgar tayyaresi, kontrolünden çıkmamış olsa da hasar görmüştü. Boğaz'ın her iki tarafındaki kasaba ve köylere beyannameler dağıtıldı.¹¹³¹ Her iki taraf raporlarına göre, 28 Nisan günü yapılan baskına dair farklı neticeler çıkmaktadır. Bu durumda 28 Nisan günü ya sabah ve akşam iki defa saldırı olmuş ya da İtilaf hava raporu yanlış verilmişti. Zira bu saldırıya katılan pilotlardan Albatros'u kullanan ne Üsteğmen Croneiss'e ne de Halberstadt'ı kullanan Teğmen More'ye bir şey olmuştu. Bunların sonraki aylarda tayyare keşif ve bombardıman faaliyetlerine devam ettiği görülecekti.

29 Nisan 1918 saat 14.50'de Saros istikametinden on adet İtilaf tayyaresi, Gelibolu üzerine gelerek üç bomba atmış ve tekrar dönerek yine Saros istikametine gitmişti. Saat 15.00'te tekrar dört İtilaf tayyaresi, Saros üzerinden Gelibolu üzerine gelerek üç bomba atarak aynı istikamete gitti. Gelibolu'dan top ve mitralyöz ateşleriyle takip edildi.¹¹³² 29 Nisan'da İmroz Glik "C" Filosu, Limni'deki "F" Filosu'ndan tayyarelerle güçlü bir şekilde takviye edildi. Sekiz avcı tayyaresi eşliğinde dokuz bombardıman tayyaresi, Gelibolu'da deniz kıyısındaki depolara baskın düzenledi. Bomba atışı iyiydi ve çıkan yangınlardan dolayı hasarın tam boyutunu görmek mümkün değildi. Birkaç doğrudan isabet gözlemlendi ve bir bomba küçük bir rıhtıma düştü. Motor arızası nedeniyle ertesi güne kadar İmroz'dan ayrılamayan bir tayyare dışında, "F" Filosu'nun tüm tayyareleri 29 Nisan akşamı güvenli bir şekilde Limni'ye döndü.¹¹³³

Türk-Alman tarafında 6'ncı Harp Tayyare Bölüğüne de Mayıs ayı başlarında İstanbul'dan yeni 3 adet Halberstadt D.V av tayyaresi gönderildi. Böylece bölüğün tayyare sıkıntısı giderildiğinden bölüğün muharebe kabiliyeti artmış gibiydi. Ancak Halberstadt D.V'ler, yeni İngiliz tayyareleriyle baş edebilecek kabiliyette değillerdi.¹¹³⁴

İmroz Glik Hava İstasyonundaki "C" Filosu raporuna göre, 28, 29 ve 30 Nisan akşamları ile 1 ve 2 Mayıs günlerinde Çanakkale'nin keşfi yapılmıştı. Sabah keşfi hava koşulları nedeniyle imkânsız hale gelmişti. 3 ve 4 Mayıs'ta hem şafak hem de akşam keşifleri

¹¹³¹ AİR 1.2081, /057, 058, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 6 May 1918, Weekly Operation Report No. 111, s. 1-2

¹¹³² ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 10-14, 10-15, 10-16

¹¹³³ AİR 1.2081, /058, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 6 May 1918, Weekly Operation Report No. 111, s. 2

¹¹³⁴ Keyüsk, 1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e.,s. 306; Kurter, Cilt-IV (1918 Yılı), a.g.e., s.83.

gerçekleştirildi. Tüm bu devriyeler iki veya daha fazla tayyare tarafından yapıldı. 3 Mayıs'ta şafak vakti, bir D.H-4 tayyaresi, Osmanlı kıyısına kuzeybatı yönünde keşif yaparken radyatöründen bir kurşun aldı ve Semadirek Adası'na inmek zorunda kaldı ve başarılı bir şekilde indi. Bu tayyare İmroz'a geri döndü.¹¹³⁵

Türk tarafında 1 Mayıs'ta İtilaf Devletleri'nin Gelibolu'ya icra ettiği tayyare taarruzunda atılan bombalardan biri, Bandırma Fabrikası'nın karşısında bulunan yazıhaneye isabet etti. Bu isabette enkaz altında bir sivil bir de menzile mensup amele askeri kalarak vefat etmişti. Birçok mahale atılan bombalardan da iki asker, bir sivil, bir kadın ve bir de çocuk hafif surette yaralandı. Bina olarak üç hane ile iki sandal tahrip oldu.¹¹³⁶ 4 Mayıs'ta Arıburnu istikametine doğru iki İngiliz tayyaresinin geldiği bildirildi. Bunun üzerine saat 18.32'de Astsubay More ile Teğmen Meinecke Halberstadt tayyarelerine binip havalanmalarına rağmen İtilaf tayyarelerini göremedi. Saat 18.55'de Astsubay More, Saat 19.00'da ise Teğmen Meinecke, Çanakkale'ye geri döndü. 6 Mayıs'ta Galata Hava Meydanı istikametine iki İngiliz tayyaresinin uçtuğu bilgisi verilmesi üzerine saat 05.40'ta Üsteğmen Croneiss Albatros tayyaresiyle Teğmen Meinecke ise Halberstadt tayyaresiyle havalandı. Galata civarında İngiliz tayyareleri görülememiş, Anafartalar üzerinde iki İngiliz tayyaresinin İmroz'a doğru gittiği görülmüştü. Bunlara uçaksavarlar tarafından ateş açılmıştı. Saat 14.00'de iki İngiliz tayyaresinin İstanbul'e geldiği ve İstinye üzerinde dolaştığı haberi alınmıştı. Üsteğmen Croneiss Albatros tayyaresiyle Teğmen Meinecke Halberstadt tayyaresiyle havalanarak bunların dönüş yollarını kesmek isteseler de bu tayyareleri görememiş ve Galata Hava Meydanı'na saat 14.20'de iniş yapmışlardı. Saat 18.15'te Kabatepe istikametine iki tayyarenin yaklaştığı haberi alınması üzerine Meinecke ve Croneiss bir kez daha uçmuş, fakat tayyareleri bulamayarak saat 18.45'te Çanakkale'ye inmişlerdi. 15 Mayıs 1918 saat 13.35'te Halberstadt tayyaresiyle devriye uçuşuna çıkan Teğmen Meinecke, saat 14.00'te Galata'ya inmişti. Ayrıca Galata'dan saat 17.09'da havalanarak Saros Körfezi istikametine uçmuş, Çanakkale'ye saat 17.30'da inmişti. 18 Mayıs 1918 tarihine kadar da uçuş yapılmamıştı.¹¹³⁷

¹¹³⁵ AİR 1.2081, /057, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 6 May 1918, Weekly Operation Report No. 111, s. 1

¹¹³⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 10-11, 10-12, 10-13

¹¹³⁷ Kapucu, 2020, a.g.m., s. 175; ATASE, BDH, K. 1437, D. 228, F. 5-3, 5-4

İmroz Glikli Hava İstasyonundaki "C" Filosu raporuna göre, Çanakkale 19 Mayıs akşamı, 20, 21, 22 ve 23 Mayıs şafak ve alaca karanlıklarında, 24 Mayıs'ta, 25 Mayıs saat 06.00'ya kadar sürekli olarak düşman gemi trafiği için keşif yapıldı. Ancak görüş mesafesinin azlığından dolayı birçok kez gözlem yapmak imkânsız oldu. 23 Mayıs akşamı yapılan keşif uçuşunda, üç Türk-Alman tayyaresi tarafından saldırıya uğrandı. Teğmen Wimbush'un kullandığı Camel'lerden biri alevler içinde düşürüldü. 25 Mayıs 1918 tarihli Türk resmi bülteni, bu zaferi Üsteğmen Croneiss'e atfetti. İmroz'a bırakılan bir mektupta Teğmen Wimbush'un öldüğü belirtildi. 23 Mayıs 1918 şafak vaktinde İtilaf Devletleri'nin kendi mayın tarlalarının keşfi yapıldı. 21 Mayıs'ta Maydos ve çevresine beyannameler atıldı.¹¹³⁸ İtilaf tayyarelerinin akınları durmadan devam ederken Türk-Alman tayyare bölükleri de bunlara misillimeyle cevap vermeye çalışıyordu. Bu süreçte her iki tarafın tayyare arızaları olduğu kadar havacı kayıpları da kaçınılmaz oluyordu.

5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığı, Umuru Havaiye Müfettişliğinin 15 Mart 1918 tarihli tele cevap olarak gönderdiği 20 Mayıs tarihli yazıda; Donanmanın Boğaz'dan huruç harekâtında (İmroz Baskını) beş tayyare düşürüldüğü, bunlardan dördünün arz olduğu belirtiliyordu. Birinci tayyare, Nara'da ganimet alınmış ve bu tayyarenin Ayastefanos'a sevk olduğu ayrıca bildirilecekti.¹¹³⁹ 23 Mayıs akşamı saat 19.30'da¹¹⁴⁰ Üsteğmen Croneiss, Teğmen Meinecke ile Astsubay More, Kilya üzerinde İtilaf Devletleri'ne ait çift motorlu büyük bir kişilik Sopwith sisteminde iki tayyaresiyle hava muharebesine tutuştu. Neticede bir kişilik Sopwith sitemindeki bir tayyare Anafartalar ile Yalova arasında Üsteğmen Croneiss tarafından yanarak düşürüldü.¹¹⁴¹ Bu haber 24 Mayıs 1918'de 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığından Umur-ı Havaiyye Müfettişliğine gönderilen bir telgrafla bildirildi.¹¹⁴² Kurter gelen tayyare miktarını 3 olarak vermekte ve düşen tayyarenin Sopwith Camel olduğunu belirtmektedir.¹¹⁴³

Alman Deniz Tayyare Birliği tarafından 26 Mayıs'ta, İmroz adasındaki İngiliz hava meydanına büyük bir bombardıman saldırısı icra edildi. Bir büyük hangar, içindeki

¹¹³⁸ AİR 1.2081, /078, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 27 May 1918, Weekly Operation Report No. 114, s. 2

¹¹³⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-5

¹¹⁴⁰ Bu saat bilgisi sabah saat 07.30 olarak da geçmektedir. Bkz. Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 308; Başka bir kaynakta ise saat 07.00 olarak geçmektedir.* Bkz. Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı), a.g.e., s.83*

¹¹⁴¹ ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 7 (1),

¹¹⁴² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2a

¹¹⁴³ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı), a.g.e., s.83-84.*

tayyarelerle birlikte tahrip edildi. Hava meydanındaki 4 barakada da tahribat meydana geldi. 1 Haziran'da 6 deniz tayyaresi alçak irtifadan, Mavro Adası'na taarruz etti. Bu taarruzda adadaki telsiz anteni tahrip edildi. Diğer askeri tesislerde yangınlar çıkarıldı. Haziran ayında, Birliğe 2 yeni deniz av tayyaresi geldi. Bu tayyareler tek satırlı Hansa-Brandenburg W.29¹¹⁴⁴ tipinde, 2 kişilik tayyarelerdi. Bu tayyareler, 150 beygirlik Benz Bz. III motoru sayesinde saatte 175 km.'lik bir maksimum hıza ulaşabilmekteydi. Tayyare 4 saat havada kalabilmekteydi. Ayrıca pilot önünde sabit senkronize 1 makineli tüfek ve rasıt kokpiti gerisinde de 1 hareketli makineli tüfek taşıyordu. İngilizlere yeni gelen av tayyarelerinin üstün performansları vardı. Bundan dolayı Limni Adası'na yapılan keşif ve bombardıman uçuşları çok güçleşmiş ve bu uçuşların deniz av tayyareleri koruması altında yapılması mecburi olmuştu. Alman Deniz Tayyare Birliği'nin av pilotları olan Yüzbaşı von Buddenbroch, Astsubay Widmann ve Teğmen Schubert görevlerinde gayet başarılı olmuşlar ve kendilerini kanıtlamışlardı. Bu arada İngilizlerden ganimet alınan Westland D.H.4 tayyaresinin tamiri tamamlanmış ve tayyare 1'inci Tayyare Bölüğüne getirilmişti.¹¹⁴⁵ İngiliz Westland D.H.4 ganimet tayyaresiyle artık uçuş yapılabilecekti.

6'ncı Harp Tayyare Bölüğü ise 2 Haziran saat 04:45'te 5 tayyareli bir filonun, Çanakkale istikametinden yaklaştığı haberi ile alarma geçti. Bölüğün havacılarından Croneiss, More ve Meinecke hemen havalandı. Üsteğmen Croneiss İngiliz tayyarelerinden birini, Kilya-Anafarta arasında yakaladı muharebeye tutuştu. Bu hücumdan kurtulmak isteyen İngiliz tayyaresi hemen dalışa geçti ve deniz üzerini örten sis tabakasının içine girerek gözden kayboldu. 5'li filodan geri kalan 4 tayyare ise, muharebeye girmeyerek İmroz istikametinde uzaklaştı.¹¹⁴⁶

¹¹⁴⁴ Hansa-Brandenburg W.29 ve W.33, sırasıyla 1917-18'in W.12 ve W.19 deniz tayyarelerinin tek kanatlı benzerleri ve halefleriydi. Tek kanatlı konfigürasyon, tasarımcı Ernst Heinkel tarafından, 1918'in başlarında karşılaşılan daha yeni ve daha hızlı İtilaf tiplerine karşı üstünlüklerini korumak için önceki tasarımlarının performansını artırmanın en iyi yolu olarak seçildi. Bu nedenle W.29, temelde W.12'nin gövdesi ve güç ünitesiydi, ancak tamamen yeni tasarımlı tek bir ana kanatla oluşturuldu. Silahlanma, W.12'dekiyle aynı kaldı, ancak üst kanadın yokluğu nedeniyle gözlemcinin ateş alanı elbette büyük ölçüde iyileştirildi. W.29, Nisan 1918'de Alman deniz hava birliklerinde hizmete girdi ve zorunlu olarak kısa operasyonel kariyeri boyunca iyi karşılandı ve başarılı oldu. Savaşın sonunda, son dördü standart Bz.III yerine 185 beygir gücünde Bz.IIIa'ya sahip olmak üzere 78 adet W.29 üretilmişti. Benzer bir şekilde, W.33, 52 ft. 0 inç kanat açıklığı, 4.510 lb brüt ağırlık ve 108 mil/saat azami hız veren 245 beygir gücünde Maybach motoru ile W.19'un tek kanatlı bir gelişimiydi, bu da W.19'dan yaklaşık 14 mil/saat daha iyiydi. Savaşın sonunda 26 adet W.33 teslim edilmişti ve en az bir parti daha sipariş edilmişti; ancak bu tipteki nispeten az sayıda tayyare Ateşkes'ten önce operasyonlara katıldı. Bkz. Munson, a.g.e., s. 69

¹¹⁴⁵ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.80-81

¹¹⁴⁶ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, a.g.e., s. 309; Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.84

5'nci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığı tarafından 13'üncü Şube'ye (Umur-ı Havaiyye Müfettişliğine) gönderilen 05 Haziran 1918 tarihli şifre yazıda; Tayyareci Yüzbaşı von Platen ve Astsubay Schroeder'in İngilizlerden ganimet alınan Westland tayyaresiyle İmroz Adası'na bir uçuş yaptıkları bildiriliyordu.¹¹⁴⁷ Bu uçuş ganimet tayyaresiyle düşman üzerine yapılan ilk uçuş olarak kaydediliyordu.¹¹⁴⁸ Kurter ve Kansu, Şensöz, Öztuna'da bu bilgilere rastlanmakla birlikte hadisenin tarihi 6 Haziran olarak verilmişti.¹¹⁴⁹

9 Haziran saat 06.00'da Farecik istikametinden Uzunköprü İstasyonuna geçen üç İtilaf tayyaresinin attığı bombalardan üç vagon, iki makinist ve ahaliden bir erkek bir kadın ve bir çocuk vefat etmişti. Dört kumpanya hizmetlisi, iki köylü kadın yaralanmış ve istasyon parmaklığı tahrip olmuştu.¹¹⁵⁰ Haziran ayı sonuna kadar Saros Körfezi ve Osmanlı-Bulgar hududu civarındaki mevkiilerin bombalandığı Kroki-10'dan anlaşılıyordu. İtilaf Devletleri'nin tayyare keşif ve bombardıman faaliyetleri sadece Çanakkale ve İstanbul ile sınırlı kalmıyordu. İmroz'dan kalkan tayyarelerin saldırısı Uzunköprü, Keşan ve Kuleliburgaz'a kadar uzanıyordu.

Başkumandanlık Vekâletinin 13 Haziran 1918'de 5'inci Ordu Kumandanlığına gönderdiği yazıda, Uzunköprü Avcı Müfrezesiyle Dersaadet Muharebatı Havaiyye Kumandanlığını İtilaf tayyarelerinin yaklaştıklarından haberdar etmek için kendi mıntıkaları dâhilinde yeterli miktarda tayyare gözetleme postaları bulundurmaları için Saros Körfezi'yle Osmanlı-Bulgar hududunda bulunan mevki kumandanlıklarına gerekli emirler verildiğini bildiriyordu. İtilaf tayyarelerinin başarıyla takibi ve bomba atmalarına meydan verilmemesi vakit geçirmeksizin seri malumat verilmesiyle mümkün olabilirdi. Bu tayyarelerin taarruzları ekseriyetle sabahleyin saat 05.00-08.00 arasında icra edilmekte ise de geceleyin de olması beklenmekteydi.¹¹⁵¹ Ancak İtilaf Devletleri'nin faaliyetleri ve Türk-Alman tayyare devriyesine karşı adalarda aldığı önlemlerin arkası kesilmiyordu.

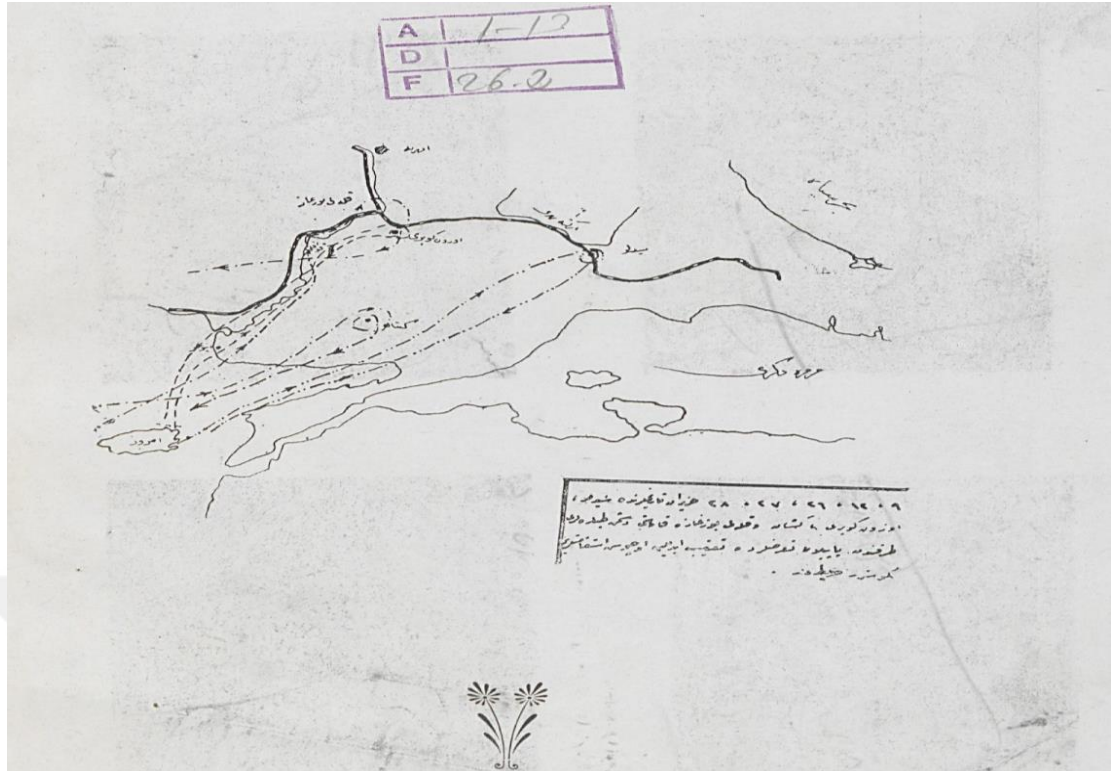
¹¹⁴⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2a;

¹¹⁴⁸ ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 8 (1)

¹¹⁴⁹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s.376; Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.81

¹¹⁵⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 10-9, 10-10

¹¹⁵¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2a



Şekil 17. 9, 12, 26, 27 ve 28 Haziran tarihlerinde Seyidler, Uzunköprü, Keşan ve Kuleliburgaz'a karşı düşman tayyareleri tarafından yapılan taarruzlarda takip edilen uçuş istikametlerini gösterir krokidir.¹¹⁵²

İtilaf Devletleri, Türk-Almanların Çanakkale ve Bozcaada arasındaki mayın keşiflerine son vermek amacıyla 15 Haziran 1918 öğleden sonra Bozcaada'ya mürettebat ve teçhizat çıkardı. İmroz'dan gelen iki Camel tayyaresi de iniş alanına nakledildi. 16 Haziran'da bir Scout av tayyaresinin eşlik ettiği 2 kişilik bir tayyare gözlemlendi. Yüzbaşı G. Donald ile W.H. Streetell Miller hemen havalandı ve Boğaz'a girdi. Bu 2 kişilik tayyare üzerine yoğunlaşan saldırı çok zor oldu. Kumkale bataryalarından gelen yoğun ateş isabetliydi ve bu yüzden saldırı iptal edildi.¹¹⁵³

Türk tarafında 25/26 Haziran gecesi Gelibolu'ya gelen İtilaf tayyaresinin attığı bombanın denize düştüğü ve 26 Haziran saat 18.10'da Gelibolu'ya gelen İtilaf tayyaresinin attığı

¹¹⁵² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 26-2 (3)

¹¹⁵³ AIR 1.2081, /102, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 24 June 1918, Weekly Operation Report No. 118, s. 2

bombadan iki dükkânın harap olduğu bildirilmişti.¹¹⁵⁴ Dört İtilaf tayyaresi 27 Haziran saat 07.30'da Gelibolu üzerine gelerek iki bomba atmış fakat zayıat ve hasar olmamıştı.¹¹⁵⁵

1'inci Tayyare Bölüğü'nün Haziran ayı sonundaki kuvve durumu şöyleydi: Bölük Kumandanı Rasit Yüzbaşı von Platen'di. Pilotlar; Üsteğmen Onrohange, Teğmen Estrachoz, Üsteğmen Osterbach, Teğmen Schlegel, Asteğmen Slutter, Astsubay Çavuş Henrig Schroeder, Astsubay Dobberstein, Astsubay Çavuş W. Franz'di. Rasıtlar; Üsteğmen Unroch, Teğmen Schliege, Teğmen İbrahim Nafiz, Teğmen Lesbent, Teğmen Lunt, Asteğmen F. Stebel, Asteğmen Szinster'di. Tayyareleri; Albatros C.III – AK39 AK42 AK60 AK74, 200 beygirlik Westland D.H.4 tayyaresi vardı. Bu tayyare 22 Şubat 1918 günü İngilizlerden ele geçirilmiş fakat Türk askeri numarası verilmemişti.¹¹⁵⁶

6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nün Haziran ayı sonundaki kuvve durumu şöyleydi: Bölük Kumandanı Pilot Üsteğmen Theo Croneiss'di. Pilotlar; Teğmen Emil Meinecke Teğmen Koslick ve Astsubay More'du. Bölüğün tayyareleri ise Albatros D.III – AKD3, Halberstadt D.V- HK1 HK27 HK28 HK29'du.¹¹⁵⁷ Alman Deniz Tayyare Birliğine 30 Nisan ile 13 Haziran tarihleri arasında 9 adet Gotha tayyaresi katılmıştı. Bahriye Nezaretinin sipariş ettiği tayyarelerin 6 adedi WD12 ve 3 adedi ise WD13 tipindeydi. Bu tayyarelerin bir kısmı, İstanbul Boğazı Kavak istasyonunda kullanılmıştı. Friedrichshafen FF 33 tipi deniz tayyareleri de Alman Deniz Tayyare Birliği'nde hizmet görmekteydi.¹¹⁵⁸

Temmuz başında 6'ncı Harp Tayyare Bölüğünün elinde 1 adet Albatros D.III ile 4 adet Halberstadt D.V tipi av tayyaresi bulunuyordu. Bu dönemde D.H.4 tipi İngiliz tayyareleri, Çanakkale boğazı bölgesine keşif ve bombardıman amacı ile gönderiliyorlardı. Bunlar 6'ncı Bölüğün av tayyarelerinden daha hızlı oldukları için çoğu zaman bir temas sağlanamıyordu. Nitekim 1 Temmuz'dan başlayarak farklı günlerde gerçekleştirilen muhtelif uçuşlarda da temas sağlanamamıştı. Dikkati çeken nokta ise 1 Temmuz, 3, 4 ve 5 Temmuz'da icra edilen uçuşlarda temas sağlanamadan yapılan dönüşler sırasında Türk topçusunun yanlışlıkla Türk-Alman tayyarelerine ateş açmasıydı.¹¹⁵⁹

¹¹⁵⁴ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 10-7, 10-8

¹¹⁵⁵ ATASE, BDH, K. 393, D. 1555, F. 30

¹¹⁵⁶ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.81-82.

¹¹⁵⁷ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.85

¹¹⁵⁸ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.80.

¹¹⁵⁹ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, a.g.e.,s. 310; Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.161

İmroz'da Glikı Tayyare İstasyonunda "C" Filosunun raporuna göre, Boğaz ve Çanakkale'nin abluka altına alınmasıyla ilgili olarak 1, 2, 3, 4, 5 ve 6 Temmuz'da şafak ve alacakaranlık olmak üzere keşifler yapılmıştı.¹¹⁶⁰ 7 Temmuz'da alacakaranlık ve 8 Temmuz'da şafak keşifleri hariç her gün şafak ve alacakaranlık keşifleri sürdürülmüştü.¹¹⁶¹ 7 Temmuz'da 6 D.H.9 tayyaresi saat 05.10'da İstanbul'un bombalanması emriyle İmroz'dan ayrıldı. Her tayyare iki adet 65 libre ve sekiz adet 16 libre bomba yüklüydü. Üç Camel tayyaresi, Galata ve Çanakkale'deki hava meydanlarından artık saldırı beklenmeyeceği zamana kadar bu filoya eşlik etti. Radyatör arızası çıkan bir tayyare de onlarla birlikte geri döndü. Haydarpaşa İstasyonuna üç adet 65 librelik bomba atılmıştı. Selimiye Kışlası'na da on altı adet 16 librelik bomba bırakıldı. Tophane Kışlası'na iki adet 65 librelik bomba atıldı. Deniz kuvvetleri tesislerine de iki adet 65 librelik ve 16 librelik bombalar atıldı. Deniz Kuvvetleri Kumandanlığından yoğun ve isabetli uçaksavar ateşi açıldı. Haliç'e girişte birkaç feribot ve küçük nakliye gemilerinin yanı sıra yaklaşık 2000 tonluk iki gemi kuzeyden dış ticaret havzasına ve 1500 tonluk bir gemi ise güneyden giriyordu. Mekke ulemasının Jön Türkler aleyhine hazırladığı bildiri nüshaları da İstanbul'a dağıtılmıştı. Kalan iki 65 libre ve sekiz 16 librelik bombalar Yenikule ile Makriköy arasındaki mühimmat tesislerine atıldı. Burada Yüzbaşı H.J. Wiser ve Teğmen L.A. Jessop yangın çıkardı. Tüm tayyareler İmroz'a güvenli bir şekilde döndü.¹¹⁶² Bu rapordan anlaşıldığına göre bombardımana katılan tayyare sayısı 5'ti. Zaten bu sayı Türk makamlarının yazdığı belgeden de anlaşıyordu.

7 Temmuz saat 09.30'da güneyden gelen beş İtilaf tayyaresi tarafından İstanbul'a yapılan hava saldırısında, Zeytinburnu Fabrikası, Haydarpaşa İstasyonu, Selimiye Kışlası, Mekteb-i Tıbbiye, Üsküdar, Çatalca, Davud Paşa, Gülhane Park'ında Tayyare Topçu Barakası, Kumkapı'da Odun İskeleyi, Kâğıthane civarlarına atılan bombalardan birçok hasar ve zayıat meydana gelmişti.¹¹⁶³ 23 Temmuz'da da sekiz İtilaf tayyaresi, saat 15.05'te İstanbul üzerine gelerek Hadimköy Polis Merkezine ve bir haneye bomba attı. Ayrıca Ayastefanos Tayyare İstasyonunun dâhil ve haricine de çeşitli çapta on beş tahrip

¹¹⁶⁰ AİR 1.2081, /128, Headquarters RAF, Group Aegean, 9 July 1918, Weekly Operation Report No. 120, s. 1

¹¹⁶¹ AİR 1.2081, /134, Headquarters RAF, Group Aegean, 16 July 1918, Weekly Operation Report No. 121, s. 1

¹¹⁶² AİR 1.2081, /135, 136, RAF Headquarters Mudros, 8 July 1918, s. 1

¹¹⁶³ ATASE, BDH, K. 393, D. 1555, F. 32 (1)

ve bir yangın bombası attı. İstasyondaki iki onbaşı ağır bir şekilde, bir onbaşı ile iki asker de hafifçe yaralandı.¹¹⁶⁴

24 Temmuz'da şafak vakti, hava şartları İtilaf filosunun keşif yapmasına izin vermemişti. Bu arada Türk-Almanlar tarafından 25/26 Temmuz gecesi İmroz'a bir bombalama saldırısı düzenlendi. Hava meydanına yakın veya üzerine yaklaşık 50 bomba atıldı.¹¹⁶⁵ Jones bu olaydan şöyle bahsediyordu: *"25 Temmuz'da saat 20:40'ta başlayan ve ertesi gün sabahı şafağa kadar devam eden İmroz'daki hava üssüne yapılan bir dizi saldırıydı. Toplam yaklaşık 60 bomba atıldı, çoğu iniş alanına ve insanların bulunduğu bölgelere dağıldı: bunlar önemsiz hasara neden oldu. Ancak bir bomba, saat 01:20'de elli feet yükseklikten düşürüldü ve 7 Sopwith Camel av tayyaresinin bulunduğu bir hangarda patladı. Hangarı ve içindekileri yok eden bir yangın çıktı ve Sopwith Camel'ların kaybı, bir süre hissedilen bir avcı tayyaresi kıtlığına neden oldu.* Bu saldırıya cevap olarak, Galata'daki hava meydanı 25/26 Temmuz gecesi, ertesi gece (26/27 Temmuz) ve 27'sinde gün ışığında bombalandı."¹¹⁶⁶ Türklerin İmroz'a yaptığı bu saldırıda 60 bomba atıldığını ve aynı gece İtilaf Devletleri tarafından misillime yapıldığını belirtse de İngiliz Ege Filosu raporunda, misillemenin ertesi günü yapıldığı anlaşılmaktadır.

26/27 Temmuz gecesi Galata Hava Meydanı ve İstanbul'a bir misillieme saldırısı yapıldı. Fakat uçaksavar ateşi bir deniz tayyaresinin radyatörünü deldi. Bu tayyare Saros Körfezi'ne inmek zorunda kaldı. Tayyare yandığı için terk edilmek zorunda kalındı. Pilot ve rasit 8 saat suda kaldıktan sonra Yunan destroyeri "Leon" tarafından kurtarıldı. Leon gemisinden Yüzbaşı Mavroudis'in Edremit Körfezi üstündeki tepede bulunan Türk bataryasından yaklaşık 6000 yada mesafeden ateş altına alınmalarına rağmen iki havacıyı kurtarmıştı.¹¹⁶⁷ Kansu, Şensöz, Öztuna eserinde bu mürettebatın 8 saat yüzdüğüne değinse de İngiliz torpidosu tarafından kurtarıldığı bilgisini veriyordu.¹¹⁶⁸ Bu saldırı ile ilgili Türk askeri belgelerinde şu malumata rastlıyoruz. 26/27 Temmuz gecesi misilleme olmak üzere Gelibolu istikametine doğru bir düşman tayyaresi gelmişse de bir zarar verememiş ve Bölük Kumandanı Üsteğmen Unroch tarafından icra edilen makineli tüfek ateşiyle düşürülmüştü. Denize düşürülen deniz tayyaresine, bir makineli tüfek ile 400 metre irtifada iken atış isabet ettirilmiş ve Saros Körfezi'nde denize düşerek

¹¹⁶⁴ ATASE, BDH, K. 393, D. 1555, F. 37

¹¹⁶⁵ AİR 1.2081, /148,RAF Headquarters Mudros, 27 July 1918, s. 1

¹¹⁶⁶ Jones, VI, a.g.e.,s. 324-325

¹¹⁶⁷ AİR 1.2081, /148,RAF Headquarters Mudros, 27 July 1918, s. 1

¹¹⁶⁸ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s.376

batmıştır.¹¹⁶⁹ Bu tayyaredaki havacıların Yunan destroyeri “Leon” tarafından kurtarıldığı anlaşılmaktadır.

İttifak güçleri, 27/28 Temmuz gecesi, İmroz’a bir bombalama saldırısı daha yaptı. Toplamda iki tayyarenin olduğu bu saldırı, gece boyunca 3 defa tekrarlandı. Her seferinde bir pilot çok cesurdu ve çok alçaktan uçtu ve bombalarını oldukça isabetli bir şekilde attı. Son saldırıda bu pilot içinde 7 Camel tayyaresi bulunan hangara bomba attı ve hepsi tamamen yok oldu. Hava meydanındaki binalar da yıkıldı. Diğer pilot daha az uzmandı ve bombalarını her yere attı. Bir tanesi Avlambion Köyü’ne düştü ve ev eşyalarına zarar verdi. Diğerleri Panaghia’ya daha yakın düştü. İmroz’a yapılan her iki saldırıda da can kaybı yaşanmadı.¹¹⁷⁰ Türk-Almanlar tarafından 25/26 ve 27/28 Temmuz 1918 gecelerinde İmroz Adası’ndaki tayyare meydanlarına yapılan bombardıman sırasında 1835 kilo bomba atılmıştı.¹¹⁷¹

Bu bombardımanlara mukabeleten Limni’deki kara ve deniz tayyarelerinin faaliyeti artmıştı. 26/27 ve 28/29 Temmuz gecelerinde hem Galata’ya hem de Nara’ya bomba taarruzları yapılmış ve deniz tayyare istasyonunda hangar ile dört tayyare yanmıştı. Galata’da önemli bir hasar olmamıştı. Gece çok alçaktan uçan İtilaf tayyarelerine Galata Tayyare Meydanındaki dört makineli tüfek tarafından yapılan ateşler yüzünden İtilaf tayyareleri yüksekten uçmaya mecbur olmuş ve bir deniz tayyaresi denize düşürülmüştü. Bir İtilaf tayyaresi de yolunu kaybetmiş ve sağlam bir şekilde elde edilerek 1’inci Tayyare Bölüğüne kullanılmak üzere verilmişti.¹¹⁷² İtilaf Devletleri her gün yeni sistem Sopwith Camel bir kişilik harp tayyareleriyle Çanakkale Boğazı üzerinde keşif ve tarassud yapıyordu.¹¹⁷³

5’inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığı 1918 senesi Temmuz ayına ait aylık raporda her iki taraf tayyare faaliyetine dair malumat veriyordu. Türk-Alman tayyarelerinin faaliyeti az olmuştu. Çünkü tayyare sayıca az ve çok kullanılmıştı. Gece İmroz’a yapılan iki bombardıman uçuşundan başka ancak gerekli keşif uçuşları yapılabiliyordu Buna göre İtilaf tayyarelerinin uçuşu Temmuz ayında oldukça fazlaydı. 2-4 tayyareden oluşan

¹¹⁶⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2a

¹¹⁷⁰ AİR 1.2081, /148,RAF Headquarters Mudros, 27 July 1918, s. 1

¹¹⁷¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2a; Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s.376

¹¹⁷² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4

¹¹⁷³ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3a

filolarla günde iki defa Gelibolu'nun batı kısmında keşifler icra etmişlerdi. İtilaf Devletleri'nin bu uçuşlarının maksadı, Boğaz'da donanmanın Karadeniz'den takviye edilerek Boğaz haricine akın icra edecek bir halde olup olmadığı ve deniz akınına uygun bir vaziyet görülürse vaktinde tertibat almaktı. İstanbul'a yapılan bombardımanlara karşılık olarak 1'inci Tayyare Bölüğü ile Alman Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından İmroz'da Glikli hava meydanına gece taarruzları yapılarak bomba atılmıştı. Atılan 1550 kg'lık bombalardan İtilaf güçlerinin zarar gördüğü, faaliyetinin azalmasından anlaşılmıştı. İtilaf güçlerinin 4-6 tayyarelik hangarları tahrip edilmişti.¹¹⁷⁴

İngiliz Ege Filosu tarafından Çanakkale'nin ablukasıyla bağlantılı olarak, her gün şafak ve alacakaranlıkta boğazlar keşfedildi. İki Camel refakatinde iki D.H-4 tayyaresi, 1 Ağustos 1918'de Galata, Nara ve Suvla Koyu'nun fotoğrafik keşfini gerçekleştirdi. Görüş kötüydü ancak iki rasit Nara'da en güneydeki barakanın çok değiştiğini bildirdi. Teğmen Girling ve Topçu E.G. Maund, 28/29 Temmuz misilleme baskını sırasında burada bir yangına neden olduklarını bildirdi.¹¹⁷⁵

1'inci Tayyare Bölüğü, 3 Ağustos 1918'de 2000 metre irtifadan Üsteğmen Unroch ve Başmakini Teğmen Çav ile Pilot Asteğmen Schlüter ve Teğmen Schlegel Albatros C.III. A.K tayyareleriyle Bozcaada'da yaptıkları keşifte bir değişikliğin olmadığı ve Adanın güneyinde ikişer bin tonluk iki nakliye gemisi gördüklerini bildirmişlerdi. Uçuş 1 saat 30 dakika devam etmişti. 7 Ağustos 1918'de 2500 metre irtifadan rasit Üsteğmen Unroch ve Lind ile Pilot Asteğmen Schlegel ve Schlüter 200 beygirlik İngiliz ganimet tayyaresiyle Albatros C.III. A.K ile Bozcaada ve Midilli Adası'nda yaptıkları uçuşta her iki adada değişiklik görmemişlerdi. Uçuş iki buçuk saat devam etmişti. 10 Ağustos 1918'de hava müsait olmadığından 300 metreden Üsteğmen Unroch ve Lind, Pilot Asteğmen Schlegel ve Schlüter Albatros C. III. A.K tayyareleriyle Midilli Adası'na gitti. Burada Zekeriya'nın fenerini tahrip ederek dönüşte tesadüf ettikleri bir yelkenli gemiyi mitralyöz ateşiyle batırdılar. 60 numaralı Albatros C.III tayyaresi motor arızasından dolayı Kulaklı'ya mecburi iniş yaptı. Uçuş müddeti 2 saat 20 dakika idi.¹¹⁷⁶

¹¹⁷⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4

¹¹⁷⁵ AİR 1.2081, /151, Headquarters RAF, Group Aegean, 6 August 1918, Weekly Operation Report No. 124, s. 2

¹¹⁷⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-19

14 Ağustos 1918'de (400:2200) metreden Üsteğmen Selend ve Pilot Asteğmen Schlüter Albatros C. III. Tayyaresiyle Bozcaada ve Mavro Adası'na yaptıkları keşifte bir değişiklik olmadığı bildirildi. Uçuş 1 saat 30 dakika sürdü. 18 Ağustos 1918'de Rasit Üsteğmen Klingebiel ve Pilot Asteğmen Schlüter Albatros C.III. A.K tayyaresiyle İmros Adası'na 3200 metrede irtifadan keşfe gitti. Adada ve ordugâhlarda değişiklik görünmüyordu. Bomba isabetiyle yanan tayyare hangarı henüz tamir edilmemişti. Uçuş müddeti 1 saat 40 dakika sürmüştü. 21 Ağustos 1918'de¹¹⁷⁷ Rasit Üsteğmen Klingebiel ve pilot Asteğmen Schlüter Albatros C.III. A.K tayyaresiyle 3000 metreden Midilli Adası'na keşfe gitti. Adada ordugâhlarda tayyare meydanında değişiklik görmedikleri gibi denizde de gemi hareketi görünmüyordu. Uçuş 3 saat 50 dakika sürdü. 26 Ağustos 1918'de Üsteğmen Klingebiel ve pilot Asteğmen Anmayer 2000 metreden Bozcaada'yı keşfetti. Adada değişiklik yoktu fakat güneybatı sahilinde bir monitör ile altı mavna vardı. Uçuş 35 dakika sürmüştü. 31 Ağustos 1918'de Üsteğmen Lind Pilot asteğmen Schlüter Albatros III. A.K.C. tayyaresiyle İmroz Adası'nı 3000 metreden keşfetti. Bu keşif sırasında Glikli Tayyare Meydanı'na Harbiye Nezaretinden gönderilen İstanbul'un İngiliz tayyareleri tarafından bombardımanına dair evrak atmışlardı. Uçuş 2.25 dakika devam etmişti.¹¹⁷⁸ Kurter, 31 Ağustos'taki bu uçuşta tayyarelerin attığı evrağın, İngiliz hükümetinden İstanbul'un bombardıman edilmemesini isteyen hükümet notası olduğu bilgisini vermektedir.¹¹⁷⁹

5'inci Ordu Tayyare Kıtaatı, hava faaliyetlerinin azalmasının sebebini bölüklerdeki noksanlara bağlamaktaydı. 5'inci Ordu Tayyare Kıtaatı faaliyetlerini ve noksanlarını şöyle değerlendiriyordu:

"Bizim faaliyetimiz evvelce de olduğu gibi cephede kullanılacak tayyareler olmadığından faaliyet gayet cüzidir. Tayyarelerin mevcut olmamasından 5'nci Ordu Kumandanlığı tarafından verilen vazifelerin ancak bir kısmı yapılabiliyordu. Bu sebeple ordu tarafından bize karşı hoşnutsuzluk gösterilmekte ve tayyareciliğin yüksek olan şeref ve haysiyeti küçülüyor. Osmanlı Tayyare Kıtaatı tayyarecilerinin yüzde doksanı Alman bulunması hasebiyle bu hoşnutsuzluk onlar dahi şamildir. 17 Ağustos 1918 tarihinde tayyareci Asteğmen Harning Efendi¹¹⁸⁰, İngilizler tarafından düşürülmüştür.

¹¹⁷⁷ 21 Ağustos 1918 saat 09.15'te beş kadar İtilaf tayyaresi batı istikametinden gelerek Galata tayyare hangarlarına otuz kadar bomba attıktan sonra Şarköy istikametine gitmişlerdi. Bkz. ATASE, BDH, K. 47, D. 218, F. 38 (1)

¹¹⁷⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-19

¹¹⁷⁹ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 160

¹¹⁸⁰ *Asteğmen Harning Efendi, 17 Ağustos gece yatırıldığı hastanede vefat etti.* Harning Albatros'la uçarken İngiliz tayyarelerini Kabatepe üzerinde önledi. Hava muharebesi sırasında atılan bir mermi, Astsubay Harning'in karnına isabet etti ve onu ağır şekilde yaraladı. Ancak yarasının ciddi olmasına rağmen Harning Albatros'u Nara civarına indirmeyi başardı. Harning

Buna sebep ise 6'ncı Tayyare Bölüğünde bulunan tayyarelerin noksan teçhizatlı olması dolayısıyla vücuda gelmiştir. Bir Albatros D.III. son günlerini yaşayan iki adet Halberstad D.V. tayyaresine karşı düşmanın tek kişilik iki adet en son sistem Sopwith tayyaresiyle yapılacak hava muharebesinde düşmanın üstün geleceği açıktır ve bizim ise kaybedeceğimiz aşikârdır. Yeni bir emrin gelişine kadar 22 Ağustos 1918 tarihinden itibaren 6'ncı Tayyare Bölüğü tayyareleri uçuş yapmamışlardı. 5'inci Ordu Kumandanı Mahmud Kamil Paşa'nın emirleriyle cephede kullanılamaz bir tayyare Bandırma tayyare İstinad noktasına gönderilmiştir. Bu tayyare irtibat ve posta tayyaresi olacaktır.”¹¹⁸¹

5'inci Tayyare Kıtaaatı Kumandanlığının Ağustos ayındaki bir aylık uçuş miktarı ise; 1'inci Tayyare Bölüğü, on bir defa keşif ve dokuz seyahat uçuşu yapmıştı. 6'ncı Tayyare Bölüğü, sekiz defa hava muharebesi icra etmişti. İmroz Adası'nda tayyare faaliyeti artmış ve Ağustos'un son günlerinde yeniden iki büyük tayyare hangarı yapılmıştı. Bu suretle yirmi beş tayyare alacak beş hangar vücuda getirilmiş bulunuyordu. Ayrıca ikametgâh için büyük bir baraka yapılmıştı.¹¹⁸²

5'inci Ordu Tayyare Kıtaaatının Ağustos 1918 senesi ayına ait raporunda İtilaf güçlerinin uçuş faaliyetine dair bilgiler veriliyordu. Buna göre, havaların uçuşa müsait gitmesinden dolayı Ağustos ayı içinde İtilaf Devletleri'nin özellikle Boğaz üzerinde uçuş faaliyeti çok olmuştu. İtilaf tayyareleri, günde iki bazen de üç defa Boğaz bölgesi üzerinde keşif uçuşu yapmıştı. Türk tayyarelerinin taarruzuna karşı bu keşif tayyarelerinin refakatine iki adet Sopwith harp tayyaresi dahi beraberce sevk edilmişti. İki kişilik tayyareleri bilhassa gece bomba atmak için kullandı. Ağustos ayının mehtaplı gecelerinde düşman bütün tayyarelerini bomba atmak için cüretkâr surette kullanmıştı. Tek kişilik harp tayyareleri de makineli tüfekleriyle yer müdafaası üzerine saldırmışlardı. Geceleri ise Gelibolu, Çanakkale şehirleriyle Galata Meydanı'na bombalarla taarruz ettiği sırada bir kısım tayyareleri de bu fırsattan istifade sessizce İstanbul istikametine kaymaktaydı. Bu gürültülü anda bir de gözcüler ve gözetleme postaları bu sızıışlardan haberdar olamadıkları için tabi olarak İstanbul'a da haber verilemiyordu ve İtilaf tayyareleri rahatça İstanbul'a gidiyorlardı. Çanakkale ve Galata tayyare meydanları, tayyareye karşı yer müdafaası iyi tertibatlanmış olduğundan İtilaf tayyareleri 1000 metreden aşağı inmeye

hemen hastaneye kaldırıldı fakat kurtarılamadı ve o gece yaşamını yitirdi. Bkz. Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.164; Keyüsk, 1917-1918 *Cilt 2, İkinci Kitap*, a.g.e.,s. 311

¹¹⁸¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3

¹¹⁸² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3

artık cesaret edemiyorlardı. 2, 3 ve 5 Ağustos günlerinde İzmir'den gelen İtilaf tayyareleri Türkçe, Arapça ve Farsça tahrik edici beyannameler atmışlardı.¹¹⁸³

31 Ağustos'ta, 3 Alman deniz tayyaresi Nara istasyonundan İskeçe'ye gitti. Bu tayyareler Limni ve Taşoz adalarında keşif uçuşları yaptı ve 3 Eylül günü tekrar Nara'ya döndü. Tayyarelerin yaptıkları uçuşlar esnasında Türk ve Bulgar topçularından yanlışlıkla ateş yedikleri ve ancak isabet almadan geri döndükleri görülmüştü.¹¹⁸⁴ Bu durum topçuların, tayyare tanıma işaretlerinin ayırt edici özelliklerine dikkat etmediklerini gösteriyordu.

2 Eylül 1918'de 1'inci Tayyare Bölük Kumandanı Üsteğmen Unroch tarafından Karargâh-ı Umumi 13'üncü Şube'ye yazılan yazı bölük için bomba talebini içeriyordu. Buna göre, İngilizlerin İmroz Adası'ndaki uçuş meydanının takviye edilmekte olduğu için gelecek ay sonunda İtilaf tayyareleri tarafından bomba taarruzları icrası kuvvetle beklenmekteydi. Bomba taarruzlarına mukabele etmek üzere 1'inci Tayyare Bölüğüne her biri 12 kilo ağırlığında 150 adet bombanın süratle verilmesi isteniyordu.¹¹⁸⁵ 2 Eylül'de 6'ncı Tayyare Bölük Kumandan Vekili Üsteğmen Koslick, tamiri bitmiş olan Albatros tayyaresiyle çıktığı deneme uçuşu sırasında tayyarenin motoru arıza yaptı. Üsteğmen Koslick yaptığı başarısız mecburi iniş sırasında tayyare parçalandı. Tayyare kullanılamaz hale geldiği gibi Koslick de kol ve yüzündeki hafif yaralarla kurtuldu. 6'ncı Bölüğün elindeki nispeten daha modern tek av tayyaresi artık kullanım dışıydı.¹¹⁸⁶

3 Eylül 1918'de 1'inci Tayyare Bölüğü'nden rasit Üsteğmen Unroch ve pilot Asteğmen Schlüter 275 beygirlik İngiliz De Havilland-IV tayyaresiyle 4500 metreden Mondros Körfezi'ne gitti. Körfezde büyük ve küçük 20 kadar harp gemisi görüldü. Adada başka değişiklik yoktu. Uçuş 1 saat 30 dakika devam etmişti. 7 Eylül 1918'de Üsteğmen Klingebiel ve pilot Asteğmen Schlegel 2000 metreden Midilli Adası'na gitti. Adada ordugâhta tayyare meydanında limanda değişiklik yoktu. Uçuş 3 saat devam etmişti. 9 Eylül 1918'de Üsteğmen Unroch ve Pilot Asteğmen Dobberstein 200 beygirlik İngiliz ganimet tayyaresiyle İmroz Adası'nı keşfe gitti. Adada ve ordugâhta değişiklik yoktu. İmroz'daki tayyare meydanında bulunan dört tayyareden ikisi Türk-Alman tayyarelerine

¹¹⁸³ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3a

¹¹⁸⁴ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 159.

¹¹⁸⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-20

¹¹⁸⁶ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 164; Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, .a.ge.,s. 311; Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s.376

karşı uçmuştu. Denizde gemi hareketi yoktu.¹¹⁸⁷ Eylül 1918'de Türk-Alman tayyare bölükleri tarafından Mondros, İmroz ve Midilli'ye yapılan tayyare keşifleri, İtilaf kuvvet değişikliklerinin tespiti içindi. İtilaf hava faaliyetleri de deniz devriyesi ile daha çok İstanbul'a hava saldırılarını kapsıyordu.

20 Eylül'de iki İtilaf tayyaresi, Mondros'tan İstanbul'a doğru yola çıktı. Tayyarelerden biri, arıza nedeniyle geri döndü. İkinci tayyare İstanbul'a gitti ve 2 adet 65 librelik ve 8 adet 16 librelik bomba attı. 65 librelik bombalardan biri, Haydarpaşa İstasyonu'nda, diğer bomba da Donanma Kumandanlığı kuzeyindeki binalarda patladı. 2 adet 16 librelik bombalarda İstanbul'daki evlere isabet etti, ayrıca beyanname de atıldı.¹¹⁸⁸ 21 Eylül gecesi Mondros'tan ayrılarak İstanbul'u bombalayan uzun menzilli tayyare geri dönemedi. Nara Yunan Hava Filosuna ait iki tayyare tarafından bombalandı. Deniz tayyare hangarlarının hasar gördüğü düşünülüyor. Bir Yunan tayyaresi geri dönemedi.¹¹⁸⁹

29 Eylül 1918'de akşam saat 17.30'da üç İtilaf tayyaresi bölük karargâhı üzerine gelerek geri dönmüştü.¹¹⁹⁰ 1'inci Tayyare Bölüğünde Eylül ayı tayyare mevcudu şöyleydi: 2 adet 160 beygirlik mercedes motorlu Albatros C. III. İki makineli tüfek (bu tayyareden birisi Bandırma ara meydanında bulunmaktaydı). 1 adet (200) beygirlik Westland ganimet tayyaresi ve iki makineli tüfek vardı. 1 adet 275 beygirlik ve Rolsroyls motorlu De Havilland ve üç makineli tüfek vardı.¹¹⁹¹ Kurter'in verdiği Eylül ayı tayyare mevcudunda 3 adet Albatros CIII, 2 adet Westland D.H.4, 1 adet de Bandırma'da 5'inci Ordu irtibat tayyaresi olan Albatros B.I olduğunu belirtmektedir. Eylül ayı sonunda 1'inci Tayyare Bölük kumandanı Rasit Üsteğmen Unroch'du. Pilot olarak Teğmen Schlegel, Astsubay Dobberstein, Astsubay Başçavuş Henrig Schroeder bulunuyordu. Rasit olarak Üsteğmen Mehmet Fazıl, Üsteğmen Eige, Teğmen Lunt vardı. 1 Alman makinist ustabaşı, 6 Türk ile 3 Alman makinist, 1 Alman tüfekçi ustası bulunuyordu.¹¹⁹²

23/24 Eylül gecesi Alman Deniz Tayyare Birliğinin 2 deniz tayyaresi, Limni adası hava meydanına taarruz etti. Bu tayyarelerden birisinde; Pilot Astsubay Çavuş Liphard ile Çavuş Ilgenstein vardı. Diğerinde Astsubay Kaestl ve Teğmen Philip bulunmaktaydı.

¹¹⁸⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-19

¹¹⁸⁸ AIR 1.2081/ 215, Air Division Admiralty, 22 September 1918

¹¹⁸⁹ AIR 1.2081/ 216, Air Division Admiralty, 23 September 1918

¹¹⁹⁰ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-19 (19a)

¹¹⁹¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4a

¹¹⁹² Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 161

Atılan yangın bombalarından dolayı meydandaki 3 tayyare hangarı yandı.¹¹⁹³ Kurter'in bahsettiği bu bombardımana misillimenin aynı gece yapıldığı aşağıdaki rapordan anlaşılmaktadır. İmroz'daki 220'nci Filonun 24 Eylül 1918 raporuna göre, Galata Hava Meydanı üzerinde iki D.H.9 ve bir Sopwith bombardıman tayyaresi tarafından gece bombardımanı gerçekleştirildi. Hangar ve kışlaların yakınına üç ağır bomba atıldı. Suvla'daki top mevzilerine de bomba atıldı.¹¹⁹⁴ Türk-Alman tarafı da Taşoz Adası'na taarruz etti.

25/26 Eylül gecesi, Taşoz Adası'ndaki İtilaf Devletleri'ne ait hedefler bombalandı. İngiliz av tayyareleri etkin savunma yapmışlardı. Bu yüzden bombardıman taarruzları, ay ışığının olduğu aydınlık gecelerde yapılmaktaydı.¹¹⁹⁵ İtilaf hava raporuna göre, 26 Eylül'de İmroz'dan gelen iki Camel tayyaresinin Maydos üzerinde Türk-Almanların iki kişilik tayyaresine başarılı bir şekilde saldırdığı belirtiliyordu. Düşman tayyaresinin inişte düştüğü, pilotun dışarı çıktığı ve rasıdın da öldüğü görülmüştü.¹¹⁹⁶ Bu raporda bahsi geçen hadisede Yüzbaşı Schüz, Albatros'la havalanmış ve Kilitbahir ve Maydos arasında İngiliz Camel av tayyareleriyle karşılaşmıştı. Ancak Yüzbaşı Schüz'ün tayyaresi aldığı isabetler yüzünden muharebeyi keserek Çamburnu mevkiine inişe mecbur olmuştu. Tayyarenin önemli hasar almadığı ve kendisinin de yara almadan kurtulduğu bu olay sonunda, tayyare Çanakkale hava meydanına taşınarak orada tamire alınmıştı.¹¹⁹⁷

6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nün Eylül ayı sonundaki kuvvesi ise şöyleydi: Bölük Kumandanı Pilot Üsteğmen Theo Croneiss'di. Pilotlar; Teğmen Emil Meinecke ve Astsubay More'du. Tayyareleri ise Albatros D.III – AKD15 AKD18 AKD21 ile Halberstadt D.V. – HK1 HK27 HK28 HK29.¹¹⁹⁸ Belgede 6'ncı Tayyare Bölüğünde Eylül ayı tayyare mevcudu ise şöyle idi. 1 adet 120 beygirlik Mercedes motorlu ve iki makineli tüfekle Albatros D. III harp tayyaresi vardı. 1 adet de 120 beygirlik Mercedes motorlu ve iki makineli tüfekli Halberstad D.V. harp tayyaresi bulunuyordu.¹¹⁹⁹ 1'inci Tayyare

¹¹⁹³ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 159.

¹¹⁹⁴ AIR 1.2081/ 222, Headquarters, 62 WING Royal Air Force British Aegean Group, 2 October 1918, WEEKLY Operation Report No.7, s. 1

¹¹⁹⁵ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 159.

¹¹⁹⁶ AIR 1.2081/ 222, 224, Headquarters, 62 WING Royal Air Force British Aegean Group, 2 October 1918, WEEKLY Operation Report No.7, s. 1, 3

¹¹⁹⁷ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 165

¹¹⁹⁸ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 166

¹¹⁹⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4a

Bölüğünde mevcut Albatros C.III keşif/bombardıman tayyareleri çok fazla uçuş yaptıkları için yıprandıklarından uçamaz hale gelmişlerdi. Tayyarelerin elden geçirilebilmesi ve bakımları için yeterli parça yoktu. Bundan dolayı bütün uçuş görevleri İngilizlerden ganimet alınan 2 adet D.H.4 tayyaresinin üstüne binmişti. Görevlerin aksamadan devamı için bölüğe yeni A.E.G. C.IV¹²⁰⁰ tipi tayyareler verildi.¹²⁰¹

1 Ekim 1918'de 3000 metreden Üsteğmen Unroch ve Pilot Schlüter A.E.G tayyaresiyle Dedeağaç'a keşfe gitti. Üsteğmen Croneiss Albatros D.III tayyaresiyle refakat etmişti. Dedeağaç ve civarında bir değişiklik görülmemişti. Uçuş iki saat devam etti. 1 Ekim sabah üç İtilaf tayyaresi bölük karargâhı üzerine gelerek geri dönmüştü. 3 Ekim 1918'de Rasit Üsteğmen Unroch ve Pilot Asteğmen Schlüter A.E.G tayyaresiyle Dedeağaç ve Meriç üzerinde keşif yaptı ve bir değişiklik görmedi. Uçuş 2 saat 55 dakika devam etmişti. 3 Ekim akşam saat 17.15'te üç İtilaf tayyaresi bölük karargâhı üzerinde uçtu. 4 Ekim 1918'de Rasit Üsteğmen Eige ve Pilot Asteğmen Dobberstain A.E.G. tayyaresiyle 3000 metreden Dedeağaç'a keşfe gitti. Düşmanın buraya bir ihraç hareketi görülmemişti. Uçuş 1 saat 45 dakika devam etmişti. 4 Ekim sabah üç İtilaf tayyaresi karargâh üzerine gelerek geri döndü. 6 Ekim 1918'de Rasit Üsteğmen Eige ve Pilot Asteğmen Schlüter A.E.G. tayyaresiyle 3400 metreden Meriç ve Dedeağaç istikametinde A.E.G. IV. tayyaresiyle keşfe gitti. Meriç ve Dedeağaç üzerinde Bulgar arazisinde uçuldu. Denizde ve sahilde değişiklik görülmedi. Uçuş 1 saat 35 dakika sürdü. 6 Ekim sabah saat 06.30'da üç İtilaf tayyaresi karargâh üzerinde uçarak Gelibolu'ya geçti.¹²⁰²

¹²⁰⁰ A.E.G. C.IV: 1916'nın başlarında silahlı keşif çift koltuklu tayyareler için genişleme programı kapsamında üretim için seçilen ana tiplerden biri olan A.E.G. C.IV, o yılın ilkbaharında ilk kez ortaya çıktı. Geniş kanat açıklığı ve derin, tıknaz gövdesi ona farklı bir görünüm kazandırdı ve daha sonra savaşın sonuna kadar hizmette kalan en iyi bilinen Alman keşif tayyare tiplerinden biri oldu. Bunlar Berlin yakınlarındaki A.E.G. fabrikasının yanı sıra Fokker'in Schwerin fabrikası tarafından da üretildi. A.E.G. C.IV, pervane diskinden ateş eden ileri doğru bir Spandau makineli tüfek ve arka kokpitte halka monteli bir Parabellum silahı ile silahlandırılmıştı. İkincisi, gerektiğinde hafif bir bomba yükünü de barındırabiliyordu. Alman keşif birlikleri C.IV'ü Batı Cephesi'nde, İtalya'da ve Makedonya'da uçurdu ve Bulgar ve Türk hava kuvvetleri tarafından da kullanıldı. Bazı Alman C.IV'leri, keşif görevlerinde kendi tiplerinden diğerlerine eşlik etmek üzere kullanıldı. Tayyarenin ana dezavantajı, boyutuna göre Mercedes D.III motorunun yetersiz gücüydü ve bu da 180 beygir gücündeki Argus ile güçlendirilmiş C.IV'a'nın ve muhtemelen 200 beygir gücündeki Benz'li (muhtemelen C.VI) başka bir varyantın ortaya çıkmasına yol açtı. 1916'nın sonlarında, kanat açıklığı 50 ft. 2 inç'e çıkarılmış, 660 libre bomba yükü ve 150 beygir gücünde Bz.III motoru olan C.IV N gece bombardıman tayyaresi ortaya çıktı; ancak bu sadece bir prototip olarak kaldı.Bkz. Munson, a.g.e., s. 13.

¹²⁰¹ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 268

¹²⁰² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-19a

5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanı Binbaşı Kettembeil tarafından 5'inci Ordu Harekât-ı Harbiye Şubesine gönderilen yazı, 7 Ekim 1918 tarihli yazıya cevap niteliğindeydi. Buna göre, Deniz tayyare bölükleri kumandanıyla müzakeresi neticesinde Çanakkale Deniz Tayyare Müfrezesinin 5'inci Ordunun güney mıntıkası ile Çanakkale Boğaz ağzı arasında bulunan kısım dâhilindeki keşifleri yapması kararlaştırılmıştı. Çanakkale Boğaz ağzı ile Ferecik- Xanthi (İskeçe) demiryolunun yirmi km kuzeyine kadar olan mıntika dâhilindeki keşifleri de 1'inci Tayyare Bölüğü yapacaktı. Xanthi-Ferecik demiryolunun yirmi km kuzeyinde kalan kısmın keşfini 15'inci Tayyare Bölüğü yapacaktı. 15'inci Tayyare Bölüğü, 5'inci Ordu emrinde olmayıp Karargâh-ı Umumi emri altındaydı. 15'inci Tayyare Bölüğünün keşifleri neticesini 5'inci Ordu Erkan-ı Harbiyesine bildirmesi emri verilmişti.¹²⁰³ 1'inci Tayyare Bölüğünün görev sahasındaki bu değişiklik üzerine keşifler yeni vazifeyi de içerecek şekilde yapılmaya başlandı.

7 Ekim 1918'de Rasit Üsteğmen Eige ve Asteğmen Dobberstein A.E.G. IV tayyaresiyle Bozcaada ve Mavro Adası üzerlerinde keşif uçuşu yaptı. Uçuş 2 saat 50 dakika devam etti. 8 Ekim 1918'de Rasit Üsteğmen Unroch ve Pilot Asteğmen Schlüter A.E.G. IV. tayyaresiyle Dedeagaç ve Meriç havzası Sofulu'ya kadar keşif uçuşu yaptı. Uçuş 2 saat 30 dakika sürdü. 10 Ekim 1918'de Rasit Üsteğmen Eige ve pilot Asteğmen Dobberstein A.E.G.IV. tayyaresiyle 2500 metreden Dedeagaç, Meriç havzası ve Sofulu'ya kadar keşif uçuşu yaptı. Meriç üzerinde yeni bir tombaz köprü yapılmıştı. Uçuş 2 saat 25 dakika sürdü.¹²⁰⁴

İtilaf Devletleri'ne ait Ege Grubunun bombardıman tayyarelerinin görevleri arasındaki İstanbul'daki askeri hedefler, Temmuz ayında üç kez, Ağustos ayında dört kez, Eylül ayında iki kez ve Ekim ayında bir kez bombalandı. 18 Ekim'de yapılan son saldırıda, yedi ve beş de Havilland tayyaresinden oluşan iki ayrı birim yer aldı. Tüm bombardıman tayyareleri güvenle döndü ve Harbiye Bakanlığı, demiryolu ve Haydarpaşa'ya isabet gerçekleştiğini bildirdi. Makedonya harekâtıyla ilgili diğer hedefler, Drama'daki hava meydanı ve Struma'nın alt kesimindeki askeri hedeflerdi.¹²⁰⁵

¹²⁰³ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4a

¹²⁰⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-19a

¹²⁰⁵ Jones, VI, a.g.e.,s. 324.

Mondros Ateşkes Anlaşması'nın imzalandığı savaşın son günlerinde, 1'inci Tayyare Bölüğünün kuvvesi şöyleydi: Bölük Kumandanı Rasit Üsteğmen Unroch'du. Pilotlar; Teğmen Schlegel, Astsubay Başçavuş Henrig Schroeder ve Astsubay Dobberstein'dı. Rasıtlar; Üsteğmen Eige, Üsteğmen Kilngess, Teğmen Lunt'du. Tayyareler ise 3 adet Albatros C.III, 2 adet Westland D.H.4, Albatros B.I. – A15 (Bandırma'da irtibat tayyaresi), A.E.G. C.IV – 1 veya 2 tayyareydi.¹²⁰⁶ İmroz Baskını sonrası bölgede keşif ve bombardıman şeklinde kendisini gösteren havacılık faaliyeti, İtilaf güçleri açısından daha çok Osmanlı Devleti'nin başkentinin bombalanması ve psikolojik harp olarak kendisini göstermişti. İtilaf güçlerinin Yavuz'u batırma isteği İstanbul'a yapılan hava saldırılarında da öncelikli hedefti.

3.2. İZMİR VE HAVALİSİ KIYILARINDAKİ HAVA HAREKÂTI VE ALINAN SAVUNMA TEDBİRLERİ

3.2.1. Birinci Dünya Harbi'nin İlk Yıllarında İzmir ve Alınan Savunma Tedbirleri

İzmir, dış ticaret kapasitesi ve tarımsal üretimi nedeniyle 17.yüzyıldan itibaren ve 19. yüzyılda da gelişen bir grafik çizerek, hem Osmanlı Devleti hem de büyük devletler açısından Akdeniz liman kenti olarak önemini korudu. İzmir'e verilen bu önem buraya yatırımlar yapılmasını gerektirmişti. 19. yüzyılda demiryolu ve yeni bir rıhtım inşaaıyla ulaşımın kolaylaşması, kıymetini daha da artırdı. İzmir'e yabancı yatırımların sayesinde sigorta şirketleri, gemi acenteleri, posta-telgraf, tramvay vs. birçok şirket ortaya çıktı. Bununla birlikte dış dünya ile iletişim düzeyi yüksek olan ve yeni gelişmelerin çok hızlı takip edildiği küresel etkileşimlere daha fazla açık bir liman kenti oldu.¹²⁰⁷ Birinci Dünya Harbi'nin başlamasıyla İtilaf Devletleri tarafından ablukaya alınan Ege ve Doğu Akdeniz'deki önemli Osmanlı kıyı kentleri gibi İzmir de devamlı göz önünde tutuldu.

Osmanlı donanmasının Rus limanlarını bombardıman etmesine misilleme olarak, 1 Kasım 1914'de İzmir Limanı'na iki İngiliz destroyeri saldırdı ve Osmanlı donanmasına mensup bir mayın gemisini batırdı. İzmir'e karşı düzenlenen bu saldırı aslında İngilizlerin

¹²⁰⁶ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 270

¹²⁰⁷ Lütfiye Hacı Hüseyin, "Erdal Aslan, Birinci Dünya Savaşı Sırasında İzmir'de Beslenme Sorunu", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XX/41, 486-487, 2020.

Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı Devleti'ne karşı düzenlediği ilk saldırıydı.¹²⁰⁸ Ardından 3 Kasım 1914'te de Merkep Adası ile İmroz arasından ilerleyen altı İtilaf zırhlısı tarafından Çanakkale Boğaz girişi bombardımanına başlandı.¹²⁰⁹

Harbin başında Osmanlı Devleti'nin on iki bin km sınırı bulunuyordu. Harbiye Nezareti taarruz beklenen stratejik bölge ve noktalarda Müstahkem Mevki Kumandanlıkları tesis etmişti.¹²¹⁰ 1914 yılı başında Türk kara ordusunda, dört ordu müfettişliği bulunuyordu. Biri bağımsız, 13 kolordu olmak üzere otuz sekiz piyade tümeni ve ikisi bağımsız olmak üzere dört ihtiyat süvari tümeninden müteşekkildi. Ayrıca Çanakkale, İzmir, Karadeniz, Edirne, Erzurum Çatalca Müstahkem Mevkileri mevcuttu.¹²¹¹

İzmir'de ise 4'üncü Kolordu Kumandanlığı, 10'uncu Tümen Kumandanlığı ve İzmir Müstahkem Mevki Kumandanlığı bulunuyordu. İzmir'in savunması ve güvenliğinden sorumlu dört mıntıka bulunuyordu. Birinci mıntıka *Ayvalık hariç Foça dâhil, Gediz bölgesine kadar olan* kuzey mıntıka olup merkezi Bergama idi. İkinci mıntıka, *Yenikale ve Hristiyan Köyü Urla dâhil*, orta mıntıka olup merkezi Yenikale idi. Üçüncü mıntıka, *Hristiyan Köyü Urla hariç Menderes dâhil*, orta alt mıntıkası olup merkezi Söke idi. Dördüncü mıntıka *Menderes hariç, Bodrum dâhil*, güney mıntıka olup merkezi Bodrum'du. Harp boyunca İzmir'i de kapsayan, bugünkü bütün Ege bölgesi kıyılarından yapılabilecek bir çıkarma hareketine karşı askerî tedbirler, bu dört mıntıka üzerine oturtulmuştu. Bu savunma yapılanmasını başarıya ulaştırmak, bölgedeki asayiş olaylarını azaltmak, halkın can, mal ve ırz güvenliğini sağlamak amacıyla mıntıklar sıraya göre, Bergama Jandarma Taburu, Urla Jandarma Taburu, Ödemiş Jandarma Taburu ve Milas Jandarma Taburu olacak şekilde yapılandırılarak İzmir merkez mıntikasındaki İzmir Jandarma Alay Kumandanı Kaymakam Baha Bey'e bağlanmışlardı.¹²¹² 30 Kasım 1914 tarihinde 4'üncü Kolordunun ve Kolorduya bağlı İzmir

¹²⁰⁸ Alper Bakacak, "I.Dünya Savaşı'nda İzmir Bombardımanı (5-9 Mart 1915)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S.XIX, 8, 2019; Sehernaz Güvenbaş, Mesut Güvenbaş, "Alman Topçu Binbaşı Lierau'nun Dilinden Kösten Adası'nın Kurtarılması" *Belgi Dergisi*, 21, 2020, s. 371.

¹²⁰⁹ *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, C.II, a.g.e.,s.1

¹²¹⁰ Uluç Hanhan, *Bir Zamanlar Uzunada*, (2. bs), İzmir: Meta Basım Matbaacılık, 2019, s. 11.

¹²¹¹ *Koral, Önal, Atakan, v.d.*, a.g.e., s. 91.

¹²¹² Hüseyin Çalar, *1. Dünya Savaşında İzmir'e Yapılan Saldırıları ve İzmir Savunması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2024, s. 64.

ve Havalisi Kumandanlığının kuruluşu ile demiryolu hatlarının muhafazasını gösterir kroki Başkumandanlık Vekâletine sunuldu.¹²¹³

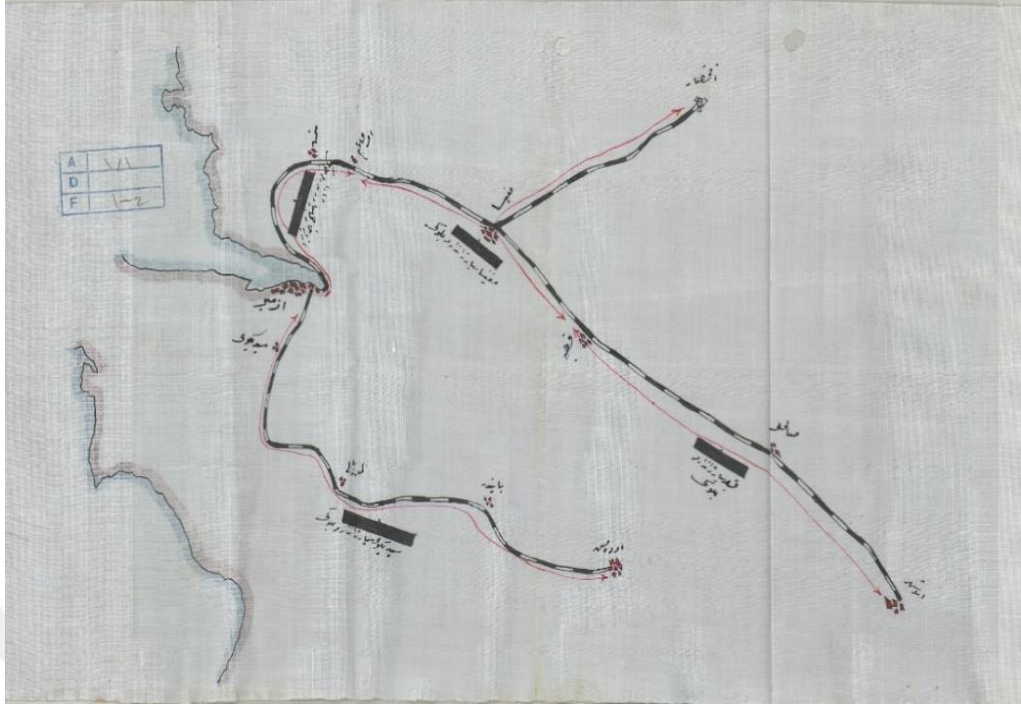
24 Aralık 1914'te İzmir havalisinin müdafaası için, sahil tarassud kıtaatını geriden takviye edecek sahil kısımları şunlardı: Edremit mıntıkası, Depo Taburundan takviye alacaktı. Bergama mıntıkası iki depo taburundan takviye alacaktı. Urla ve Seferihisar Kilizman'daki alay tarafından takviye olunacaktı. Foça Yarımadası, Menemen'deki alay tarafından takviye olunacaktı. İzmir ve havalisinin savunmasına yönelik Karargâh-ı Umuminin tasavvur ettiği dislokasyon önerisine, Başkumandanlık Müstahkem Mevki Umum Müfettişliğinin de ilavesi bulunuyordu. Buna göre, Menemen, Seydiköy ve Kilizman'da tahkimat icrası lazımdı. Menemen'deki tahkimatın amacı, kuzeybatı ve batı istikametten İzmir'e veya İzmir-Manisa hattı istikametinde ilerleyecek olan İtilaf güçlerini 4'üncü Kolordunun kısımlarının muharebeye iştirakine kadar vakit kazandırmaktı. Seydiköy'ündeki tahkimatın amacı, güney istikametten ilerleyecek olan düşmanı durdurmaktı. Kilizman veya Kilizman'ın doğusundaki tahkimatın amacı ise Urla ve Seferihisar'dan İzmir'e uzanan yolu kapatmaktı. Bornova'da Tahtalıköy üzerinden Menemen'e dâhil bir yol inşa edilmesi doğru ise de arazinin vaziyeti buna müsait olup olmadığı önceden keşfedilmesi gerekiyordu.¹²¹⁴

İzmir'de 10'uncu Tümenin, Müstahkem Mevki Kumandanlığı emrinde Muhabere Müfrezesi, İzmir Ağır Topçu Taburu, Projektör Müfrezesi, Torpil Müfrezesi ve Telgraf Bölüğü vardı. İzmir'e yapılacak herhangi bir çıkarma harekâtında alınacak tedbirler de kararlaştırılmıştı. Önce mayın hatları, Kösten Adası (Uzunada) kıyı bataryaları, Yenikale engelleyecekti. Eğer Yenikale aşılırsa susturulursa İzmir'in işgal felaketi meydana geliyordu. Deniz yoluyla İzmir'e girişte dar suyunun kapatılması, savunmada alınacak tedbirlerin başındaydı. Osmanlı ticaret gemisi "İzmir", körfezin en dar yerinde batmıştı. ABD bayraklı Osmanlı ticaret gemisi, "Texas" ve "Nevada" ve "Hacı Davut" vapuru mayınlardan nasibini almıştı.¹²¹⁵

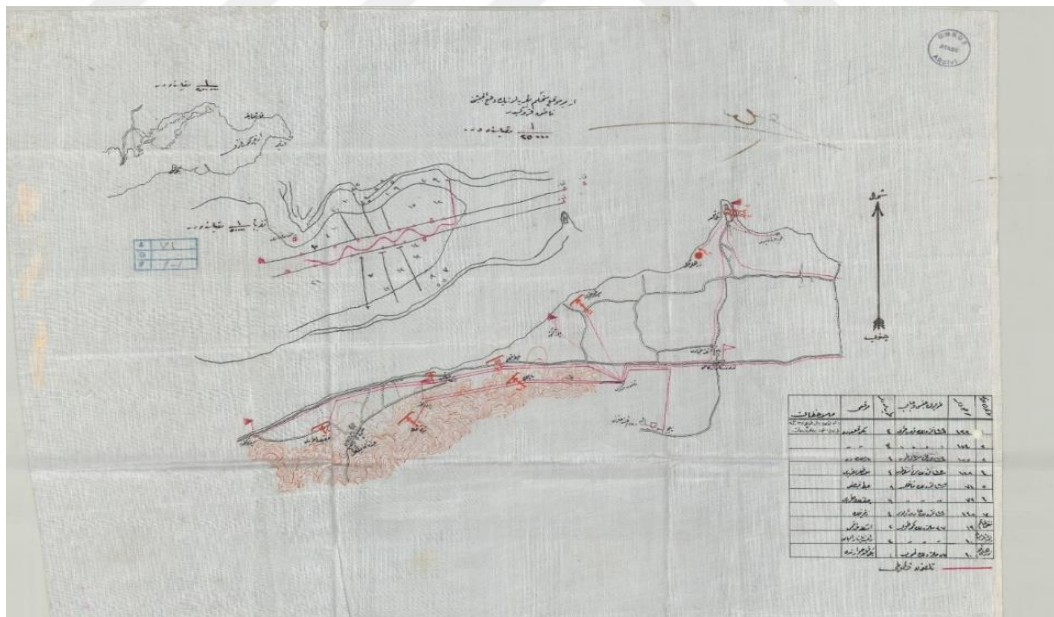
¹²¹³ ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 1(1)

¹²¹⁴ ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 4

¹²¹⁵ Hanhan, a.g.e., s. 11



Şekil 18. Seyyar jandarma bölüklerinin bulunduğu yerleri gösterir kroki¹²¹⁶



Şekil 19. İzmir Müstahkem Mevki Bataryalarının konusunu gösterir 1/25000 ölçekli kroki¹²¹⁷

¹²¹⁶ ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 1-2

¹²¹⁷ ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 1(1)

3.2.2. 1915 Yılında İzmir ve Havalisi Kıyılarında Tarafların Hava Harekâtı

Kasım 1914'ten itibaren Şubat 1915 sonuna kadar İtilaf Donanması tarafından Dedeağaç'tan itibaren İzmir Körfezi'ne kadar uzanan, kuzey Ege kıyıları abluka altına alındı. Yunanistan, savaş dışında olması sebebiyle hukuken kullanıma kapalı olması gereken adalardan bazılarını İtilaf Donanması'nın hizmetine vermişti. Özellikle Çanakkale'ye karşı saldırılarda ikmal sağlamak için konum olarak elverişli olan Limni Adası, bir ana üs hâline gelmişti. Ayrıca İzmir Körfezi'nin önündeki Kösten Adası ile Ayvalık bölgesine hâkim konumda olan Midilli Adası da İtilaf kuvvetleri tarafından kontrol edilmekteydi.¹²¹⁸ İtilaf Devletleri'nin kontrol ettiği alanlar sadece buralarla sınırlı değildi.

27 Şubat 1915 tarihinde, Marmaris Liman Riyaseti, Başkumandanlık Vekâletine verdiği rapora göre; Marmaris girişinde iki Fransız torpidosu görülmüş ve bunlardan başka üç bacalı bir kruvazör ise boğaz haricinde beklemekte ve ara sıra ağır yol ile dolaşmaktaydı. Bir ara kruvazör sahile yaklaşmış ve torpidolar ise devamlı dolaşmışlardı. Bu hareketlerden düşmanın boğaz girişinde torpil aradığı anlaşılmakla birlikte Marmaris'e gelecek olan Avusturya vapurlarını aradıkları düşünülmüştü. Akşam bu gemiler Rodos istikametine gitmişlerdi.¹²¹⁹ Bu gemilerin saat 20.00'de Fethiye istikametine gittiği bilgisi İzmir ve Havalisi Kumandanlığı tarafından Başkumandanlık Vekâletine 27 Şubat 1915'te iletildi.¹²²⁰ Bir taraftan da Çanakkale Deniz Harekâtı hazırlıklarına başlanılmıştı.

İtilaf Devletleri, İzmir ve civarını hem harp gemileriyle hem de harp tayyareleriyle birçok defa bombardıman etti. Bu bombardımanların ilki 5 Mart 1915'te Çanakkale Boğaz Harekâtı öncesinde İngiliz harp gemileri tarafından icra edildi.¹²²¹ Euryalus, Swiftsure, Triumph, Hamshare, Theseus, Kleber ve dört zıhlı, beş küçük ve bir nakliye gemisinden oluşan Birleşik Donanma tarafından Yenikale istihkâmı ile İzmir tabyaları bombardıman edildi.¹²²²

¹²¹⁸ Sürgevil, a.g.m., s. 91; Bakacak, a.g.m., s. 9

¹²¹⁹ ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 2

¹²²⁰ ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 3

¹²²¹ Bakacak, a.g.m., s.5; Güvenbaş, Güvenbaş, a.g.m. s. 371.

¹²²² Çalar, a.g.t., s. 103.

Bu harekât İngiliz Amirallik Dairesi tarafından planlandı ve Suriye kıyılarındaki "Euryalus" gemisinin komodoru olan Amiral Peirse, bu harekâtı yürütmek için 2 Mart 1915'te görevlendirildi. İngiliz donanması, İzmir bombardıman harekâtını üç amaç üzere gerçekleştirmek istiyordu. Birincisi İzmir Limanı'nı, Osmanlı deniz gücü (özellikle denizaltıları) için kullanılmaz hale getirmektir. Böylece Çanakkale Boğaz harekâtından evvel cephenin arkasından gelebilecek herhangi bir taarruza karşı tedbir alınmış olacaktı. İkinci amaç, İzmir'in ekonomisine darbe vurmaktır. Zira 19.yüzyıl ortalarından itibaren Doğu Akdeniz'in en önemli ticaret merkezlerinin başında yer alıyordu ve özellikle ihracat limanı açısından Osmanlı ekonomisine büyük katkı sağlayarak artı değer sağlayan bir merkez durumundaydı. Üçüncü amaç ise psikolojik harp harekâtıydı. Çünkü İngilizlerin asıl amacı aslında İzmir'i işgal değil, İzmirlileri psikolojik açıdan rahatsız ederek moral olarak etkilenmelerini sağlamaktır. 5 Mart tarihinde başlayan bombardıman 9 Mart'a¹²²³ kadar sürdü. Amiral Pierse, bombardıman harekâtının sonunda İzmir Valiliği ile temasa geçti. Talepleri ise İzmir'de Osmanlı askeri savunma tesislerinin tahribi ve limanın kendilerine teslim edilmesiydi. Ancak bu istekleri, dönemin İzmir Valisi Rahmi Bey tarafından reddedildi. İngilizler daha sonra bu taleplerde fazla ısrarcı olmadan çekilerek asıl hedefleri olan Çanakkale harekâtına ağırlık vermişlerdi.¹²²⁴

Enver Ziya Karal'a göre, İngilizlerin İzmir'i bombardımandaki bir diğer amaçları, Çanakkale deniz muharebelerinin sarpa sardığı bir sırada tüm dikkatleri İzmir'e çevirmek ve Türklerin Çanakkale'deki kuvvetlerinden bir kısmını buraya çekmelerini sağlamaktır.¹²²⁵ Bir makalede, İzmir bombardımanının İtilaf bloğu mensubu olan askerlere moral kaynağı sağlayacağı ve rakipler açısından olumsuz psikolojik etkiden faydalanılarak İtilaf donanmasının arkasının kollanacağı belirtiliyordu. İtilaf Devletleri için İzmir bombardımanının en önemli amacı, Osmanlı Başkumandanlığının harekete geçerek buraya kuvvet sevkine bağlı cephelelerdeki dengelerin etkilenmesiydi.¹²²⁶ Aslında İzmir bombardımanının amaçları arasında sayılan tüm bu maddeler isabetli olmakla birlikte en önemli amacın, Çanakkale'deki kuvvetlerinden bir kısmının İzmir bölgesine çekilmesini sağlayarak cephelelerdeki dengelerin etkilenmeye çalışılması söylenebilir.

¹²²³ Çalar tezinde, belgelerden yola çıkarak bu bombardımanın 10 Mart'ta da devam ettiğini, İtilaf donanmasının 11 Mart'ta Midilli istikametinde çekildiğini belirtmektedir. Böylece birinci İzmir bombardımanı sona ermişti. Bkz. Çalar, a.g.t., s. 106.

¹²²⁴ Bakacak, a.g.m., s.5; Güvenbaş, Güvenbaş, a.g.m. s. 371.

¹²²⁵ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi IX. Cilt*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1996, s. 446.

¹²²⁶ Volkan Marttin, "Çanakkale Savaşları Sırasında İzmir'in Durumuna Dair", *Current Perspectives in Social Sciences*, 28(3), 320, 2024.

İtilaf Devletleri, Çanakkale’de aslında istedikleri başarıyı gösterememiş ve saldırılarını Küçük Asya kıyılarına, özellikle İzmir’e yöneltmişlerdi. 1915 yılı başında İzmir’e çıkarma yapılacağı haberi birkaç kez duyulmuştu.¹²²⁷ Bu tarz haberler, kıyılara yakın cephelerde devam eden muharebeler zamanında özellikle çıkarılıyordu.

İtilaf Devletlerinin İzmir’e saldırıları, Mart 1915 sonlarına doğru deniz ve hava kuvvetleri işbirliği ile artmıştı. Karaburun dolaylarındaki Fransız bandıralı bir harp gemisinden uçan bir tayyare, İzmir ve Yenikale üzerinde uçarak keşif yapmıştı. 22 Mart’ta körfez girişinden uçurulan bir tayyare, sabah İzmir üzerinde görülmüştü. Bu tayyareye İzmir bataryalarından ateş açılması üzerine isabetsiz bombalar atarak çekilmişti. Öğleden sonra yine bir tayyare aynı şekilde saldırmış ve topçu ve piyade ateşleriyle karşılanmıştı. Bu tayyarenin attığı bombalar denize düşmüş ve kendisi Tuzla açıklarına doğru gitmişti.¹²²⁸ İzmir’de bu olayların yaşandığı sıralarda Çanakkale harekâtıyla paralellik göstermekteydi. 18 Mart Çanakkale Boğaz Harbi sona ermiş ve İtilaf kuvvetleri de Selânik’e çıkarılmıştı.¹²²⁹ Fakat İtilaf Devletleri’nin Ege ve kıyılarında donanma ve hava gücüyle yaptığı abluka devam etti.

4 Nisan 1915’te İzmir üzerine bir Fransız tayyaresi geldi ve 4 bomba attı ancak denize düştüğü için bir etki yaratmadı.¹²³⁰ 5 ve 6 Nisan’da İzmir körfezi ve Yenikale üzerinde dolaşan Fransız tayyareleri, iki bomba attı fakat isabet gerçekleştiremedi. 19 Nisan’da da Urla istikametinden bir tayyare geldi fakat Yenikale istihkâmlarından açılan ateş üzerine geri dönüp gitti. 25 Nisan’da bir İtilaf torpidosu Karaburun sahillerini topa tuttu. 26 Nisan’da bir İtilaf tayyaresi Yenikale üzerinde uçuş yapmak istedi fakat açılan ateş sebebiyle geri döndü. 27 Nisan günü Kilizman ve civarı bir İngiliz kruvazörü tarafından bombalandı. Kösten Adası etrafında da İtilaf Donanması dolaşmaya başladı. 27 Nisan akşamı üç İtilaf gemisi denizden, Yenikale karşısında Hendek karakolu civarına bomba atarken bir tayyarenin de harekâta iştirak ettiği görüldü. 2 Mayıs’ta doğu istikametinden İzmir üzerine gelen bir İtilaf tayyaresinin üzerine ateş açıldı ve tayyare batı istikametinde uzaklaştı. İtilaf Donanması iki kruvazör ve arama gemisiyle torpil hatlarına yaklaştı fakat istihkâmlardan ateş açılması üzerine 5-10 atış yaparak geri çekildi. Kösten Adası

¹²²⁷ Güvenbaş, Güvenbaş, a.g.m., s. 372

¹²²⁸ Hanhan, a.g.e., s. 16.

¹²²⁹ Göymen a.g.e., s. 87.

¹²³⁰ Besbelli, a.g.e.,s. 294, Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.200

önlerindeki bir gemiden 5 Mayıs'ta havalanan bir tayyare, İzmir Papaz İskelesi ve Yenikale istihkâmları üzerinde dolaştı ve yine Kösten Adası'na doğru çekildi.¹²³¹

9 Mayıs'ta Yenikale açıklarına gelen bir İtilaf kruvazörü, burayı topa tutarak 39 mermi attı. Bu kruvazörün taşıdığı bir tayyare ise bir taraftan ateş tanzimi yaptırdı ve diğer taraftan da Yenikale'ye de 1 bomba bıraktı. İzmir 16 ve 18 Mayıs'ta tekrardan İtilaf hava akınlarına hedef oldu. 27 Mayıs'ta yaklaşık 400 kadar Fransız ve İngiliz askerinden oluşan bir kuvvet, Kösten Adası'na bir çıkarma hareketi yaparak, adayı ele geçirdi.¹²³² 100 kadar kuvvet de Hekim Adası'na çıkarıldı.¹²³³

Kösten Adası'na bir tayyare alanı yapılarak topçu yerleştirildi. Adanın batısında bulunan küçük limanlarda harp gemileri bulunduruyorlardı. Bunların güvenliği için de koyların ağzını ağlarla çevirerek mayınlamışlardı. Midilli ve Kösten arasında sık ve düzenli vapur seferleri yapıyorlardı. Menemen Körfezi ile Kösten Adası'nın kuzeydoğu sahili arasında duran İngiliz harp gemileri, İzmir'in eski istihkâmları olan Yenikale'yi ve orada bulunan irtibat bataryalarını sıklıkla bombardıman ediyorlardı. Ayrıca İzmir'den sahil boyunca Urla'ya uzanan şose de sıklıkla dövülerek binalar ve köprüler tahrip ediliyordu. Bu yüzden gündüz, gidiş geliste aksamalar oluyordu. Çoğunluğu Rum teba olan Urla kasabası da birkaç kez gemi bombardımanına tutularak tahrip edilmişti. Küçük Urla Limanı'ndaki birkaç Türk gemisi batırılmış ve ahali burayı terke zorlanmıştı. İzmir ve civarının ablukaya alınması için önemli bir üs haline gelen Kösten Adası, bölgedeki İtilaf tayyare ve deniz faaliyetlerinin artmasına neden olduğu gibi İngilizler açısından Midilli öncesi önemli bir üs haline gelmişti.¹²³⁴

6 Haziran öğleden sonra, bir tayyare İzmir üzerinde uçarken ateş açılması üzerine uzaklaştığı sırada Yenikale civarına üç bomba attı fakat bombaların hepsi denize düştü.¹²³⁵ 19 Haziran'da bir İtilaf tayyaresi Yenikale'ye taarruz ederek 5 bomba attı.¹²³⁶ 21 Haziran'da İzmir üstünde görülen tayyareye ateş açılması üzerine çekilmiş fakat 1 saat sonra yine bir İtilaf tayyaresi, Punta'ya 3. Ayatriyanda'da gaz deposuna bir mermi atmıştı. Düşen mermilerden biri demiryolu hattına, diğeri Amerikan Gaz Deposu

¹²³¹ Hanhan, age., s. 16-17.

¹²³² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.200

¹²³³ Besbelli, a.g.e., s. 294

¹²³⁴ Güvenbaş, Güvenbaş, a.g.m., s. 372

¹²³⁵ Hanhan, a.g.e., s. 17.

¹²³⁶ Besbelli, a.g.e., s. 294; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.200

yakınlarına isabet etmişti. 2 Temmuz'da Midilli istikametinden gelen bir tayyare, Yenikale'ye bir bomba attı fakat denize düştü. Kilizman üzerine de bir bomba atılsa da herhangi bir zayiata sebep olamadı.¹²³⁷ 4 Temmuz'da İzmir üzerinde görülen bir İtilaf tayyaresi, limandaki akaryakıt tanklarını hedef alarak 3 bomba attı. Ancak tanklar boş olduğu için önemli bir tahribat veremedi. Bombalamanın amacı, bu tanklardan Alman denizaltılarına yakıt ikmali yapılmasının önlenmesiydi.¹²³⁸ 1915 yılında Ege bölgesinde İtilaf tayyare faaliyetini engelleyebilecek veya İtilaf hava meydanlarını bombalayabilecek bir Osmanlı tayyare birliği yoktu.¹²³⁹

1915'te Ayvalık'tan itibaren Alanya'ya kadar uzanan 4'üncü Kolordu mıntıkasında, Fransız ve İngiliz harp gemileri tarafından icra edilen harekâta, Alman denizaltılarının faydalanması muhtemel liman ve iskeleler bombardıman edildi. 2 Haziran 1915'ten itibaren Çanakkale Boğazı-Sakız adası güneyine kadar olan kıyılar ablukaya alındı. İtilaf Devletleri, 25 Ağustos 1915'te bu ablukayı Sisam adasından itibaren güney Ege, güney Anadolu ve Filistin kıyıları yolu ile Mısır'a kadar uzattı.¹²⁴⁰ 1915 yılında İzmir'in sahil yerleşimlerinden Menemen, Seferihisar, Karaburun ve Urla'nın bombardımanlarında meydana gelen hasarın 2.324.457 kuruş olduğu tespit edildi.¹²⁴¹ Bu hasarlar sadece tayyare bombardımanları tarafından değil donanma tarafından yapılan bombardımanları da kapsadığı düşünülmektedir.

3.2.3. 1916 Yılında İzmir ve Havalisi Kıyılarında Tarafların Hava Harekâtı

Çanakkale harekâtının sona ermesi ve cephenin boşaltılmasından sonra, Bozcaada'da üslenmiş olan Fransız MF98T Filosu, 13 Ocak günü burayı terk ederek, Midilli adasına yerleşti. Filonun Midilli Thermi'deki hava meydanı, denizin kenarındaydı. 27 Ocak 1916'da filo, yeni motorlarla donatılmış olarak, daha fazla harekât için hazırlanmak üzere yeniden düzenlendi. Bernard de Broglio eserinde, İzmir ve çevresinin büyük çaplı bir çıkarma için denendiğini belirtirken bu durumun Türk birliklerini İzmir'de tutmak ve

¹²³⁷ Hanhan, a.g.e., s. 17-18.

¹²³⁸ Besbelli, a.g.e., s. 294

¹²³⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.200

¹²⁴⁰ Besbelli, a.g.e., s. 295

¹²⁴¹ Mehmet Temel, "İtilaf Devletleri'nin Osmanlı Kıyı Yerleşimlerine Yaptıkları Saldırıları ve Mütakabiliyet Esasına Göre Osmanlı Devleti'nin Aldığı Önlemler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 24/1, 119, 2009.

böylece onları Selanik'e ilerleyen Bulgarlara katılmalarını engellemek için yapılan bir oyalamadan başka bir şey olmadığını vurguluyordu. Ayrıca, Adriyatik'ten çıkan Avusturya donanmasının, Ege Denizi'nde İtilaf Donanması ile savaşmak için Goeben ve Breslau'ya katılacağından da korkuluyordu.¹²⁴² Böylece 5 Mart 1915'te gerçekleştirilen ilk İzmir bombardımanının amacı, İtilaf Devletleri tarafından bu şekilde itiraf edilmiş oluyordu. Bu tarihten sonra da aynı amaçlarla bombardımanlar devam etmişti.

İtilaf donanmasının, 6 Şubat 1916 tarihinde İzmir'e doğru hareket ettiği, gözetleme memurları tarafından merkez karargâhlara yani Sarı Kışla ve Buca'ya bildirilmişti. Buna göre İtilaf donanmasının Kösten Adası'ndan bölgeye doğru hareket ettiği ve gerekli emirlerin verilmesi bekleniyordu. 8 Şubat'ta Kilizman mevki bombardıman edildi ve saat 16.20'ye kadar sürdü. Bu bombardıman 9 Şubat'ta da devam etti ve bataryalar hedef alındı. 10 Şubat'ta da bir monitör tarafından Urla bombardıman edildi. İzmir sahillerini bombardıman eden donanmanın hedefi ekseriyetle Yenikale ve Urla arasındaki kısımdı. Bombardıman 17 Şubat tarihine kadar her gün devam etmişti.¹²⁴³

de Broglio ise bu harekâta dair şu bilgileri veriyordu: “ 5 Şubat 1916'da dikkat çekici bir şekilde gemilerden çıkış yapıldı ve çıkarma gemileri Anadolu kıyılarına yaklaştı. 7 Şubat'ta, İzmir'deki tesisleri havadan bombalama kararı alındı. Ancak, yakıt depolarımız bu kadar uzak bir hedefe ulaşmamıza izin vermeyeceği için, İzmir Körfezi'ndeki Kösten'e ileri bir üsse gönderildik. Yaklaşık saat 17.00'de, bir saatlik uçuştan sonra, Kösten'e indik. Bir İngiliz torpidobotunun benzin ve bomba ikmali yapması gerekiyordu. Torpidobot şafak vakti geldi ve bize ikmal yaptı. Önce Kaptan Césari yola çıktı ve biz de onu takip ettik. Limanın kuzeyindeki tesisler 155'lerimizi (155'lik bombalar) alırken, Pagus Dağı¹²⁴⁴ bizi şiddetle bombaladı. İtilaf Devletleri'nin yakında geleceğini duyuran beyannameler atıldı. Daha sonra Kösten'e geri döndük ve yakıt ikmalimizi yaptıktan sonra Midilli'ye geri döndük. Oyalama bitmişti.”¹²⁴⁵ Fransız MF98 (T) Filosunun ikinci İzmir bombardımanında

¹²⁴² de Broglio, “Louis Garsonnin.”, a.g.m., s. 16

¹²⁴³ Çalar, a.g.t., s. 111-113.

¹²⁴⁴ Pagus Dağı: İzmir kentinin en eski yerleşim yerinin, o dönemdeki adıyla Pagus Dağı, bugünkü adıyla Kadifekale etekleri olduğu belirtilmektedir. İzmir şehrinin çeşitli istilalardan sonra Büyük İskender tarafından M.Ö. 344 yılında ele geçirildiği ve Pagus Dağı eteklerine kurulduğu aktarılmaktadır. Bkz. İhsan Çetin, “Kentiçi Bir Çöküntü Örneği Kadifekale'den Mekân Sosyolojisi Denemesi”, *Sosyoloji Dergisi*, 25, 55, 2011.

¹²⁴⁵ de Broglio, “Louis Garsonnin.”, a.g.m., s. 17

görev aldığı anlaşılmakla birlikte bu bombardımanın da oyalama veya aldatma amaçlı yapıldığı yine itiraf edilmişti.

Fransız MF98 (T) Filosunun İzmir ve civarındaki görevi kısa sürdü. Zira 27 Şubat'ta Selanik'e intikal emri alan filo, 29 Şubat 1916'da Midilli'den ayrıldı.¹²⁴⁶ Bu tarihten sonra 2'nci Kanadın müstakil filosu, aktif operasyonlara girdi. İki tayyare, Thermi Hava Üssü'nden ileri üs olan Kösten'e uçuruldu. Buradan, çevredeki bölgeyi keşfetti ve Lero Limanı'nda konuşlanmış gemilere gözcülük yaptı. Ayrıca, İzmir'den bildirilen denizaltıları aramak ve anakarayı keşfetmek için uçuşlar yapıldı.¹²⁴⁷

İzmir ve çevresinde, İtilaf hava hareketliliğinin artması Osmanlı Genel Karargâhını, Ege adalarından, bu mıntıkeye bir çıkarma yapılması olasılığını düşünmeye zorlamıştı. 5'nci Ordu Kumandanı General Liman von Sanders karargâhını İzmir'e taşımıştı. Bu hassasiyetler göz önüne alınarak Türk askeri numarası AK6 olan silahlı bir Albatros C.I tayyaresi İzmir'e gönderildi ve göreve başladı. Tayyare Seydiköy Hava Meydanı'nda (Gaziemir) konuşlanarak keşif uçuşlarıyla adalardaki askeri faaliyeti gözlemlemeye başladı. Bu arada Ocak ayı içerisinde, Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nda, 5'inci Tayyare Bölüğünün kuruluş ve teşkilatlanma faaliyeti başlatılmıştı. Bu bölüğün başlarda 2'nci Ordu emrine verilerek Doğu Anadolu'ya gönderilmesi planlanmıştı. Ancak 5'nci Ordu Kumandanlığı da tayyare istiyordu. Üstelik muhtemel bir çıkarma karşısında, Seydiköy'deki tek tayyare yeterli olamayacaktı. Bu yüzden bölüğün İzmir'e gönderilerek 5'inci Ordu emrine verilmesine karar verildi.¹²⁴⁸

4'üncü Kolordu Kumandanının 18 Mart 1916 tarihli yazısında; 2'nci Orduya bağlı tayyare müfrezesinin Kolordu emrine verildiği halde sadece iki tayyare rasıdının geldiği ve henüz tayyareler gelmediğinden bir an önce gönderilmesi isteniyordu.¹²⁴⁹ 5'inci Ordu bu yazıya 19 Mart 1916'da cevap olarak, tayyare müfrezesinin 22 Mart 1916 Çarşamba günü vapurla İstanbul'dan hareket edeceğini bildirdi.¹²⁵⁰

¹²⁴⁶ Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.41

¹²⁴⁷ ADM137/264-265, Air Service Headquarters Mudros, 31 March, 1916, Weekly Operations Report No.2, Mityline, s. 2-3.

¹²⁴⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.231-232.

¹²⁴⁹ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-3

¹²⁵⁰ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-4

5'nci Tayyare Bölük Kumandanı, Pilot Yüzbaşı Hasan Tahsin'di. Bölük pilotları; Üsteğmen Hayrettin, Üsteğmen Hüseyin Avni ve Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya Beylerdi. Tayyareleri ise Almanya'dan yeni gelen Gotha LD.2'lerdi. Ayastefanos Tayyare Meydanı'nda bulunan G4, G5 ve G6 numaralı olanlar ile 1'inci Tayyare Bölüğü'nde görev yapan G3 numaralı Gotha, 5'nci Tayyare Bölüğü'ne tahsis edildi. Önceden Seydiköy'e gelmiş olan AK6 numaralı Albatros C.I. tayyaresi de bölük teşkilatına dâhil edildi. 5'nci Tayyare Bölüğü böylece 4 adet Gotha LD. 2 tayyaresi ve 1 adet silahlı Albatros C.I.'den oluşmuştu. Gotha LD.2 tipi tayyarelerin üzerinde telsiz ve silah bulunmuyordu. 120 beygirlik Mercedes motoruna sahip olup saatte yaklaşık 100 km. hız yapabilmekteydi. 1916 Mart ayı başında İzmir'e hareket eden 5'inci Tayyare Bölüğü Seydiköy meydanına yerleşti. Bölük Kumandanı tarafından tayyare tiplerine göre görev dağılımı yapılmıştı. Buna göre, Gotha'lar; Sisam, Sakız ve Rodos adalarına uçuş yaparak, keşif icra edeceklerdi. Albatros C.I. ise, İzmir Körfezi ile Midilli adası içerisinde bulunan Kösten Adası civarında harekât yapacaktı. Fakat bölük, göreve başladığı ilk günden itibaren sürekli olarak motor arızası yaşadı. Mart ayında, Çanakkale'den F2 Türk askeri numarasını taşıyan E.II tipindeki bir Fokker av tayyaresi geldi. 5'inci Ordu emrinde olan bölüğün Mart ayı sonundaki vaziyeti şöyleydi:¹²⁵¹ Bölüğün yeri, Seydiköy Meydanı (İzmir) idi. Bölük Kumandanı Pilot Yüzbaşı Hasan Tahsin Bey'di. Pilot olarak Üsteğmen Hayrettin, Üsteğmen Hüseyin Avni, Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya vardı. Rasıtlar; Yüzbaşı Hasan Adli, Üsteğmen Yusuf İzzettin, Yüzbaşı Ahmet Halit idi. Tayyareler ise G3 G4 G5 G6 Gotha LD.2., AK6 Albatros C.I., F2 Fokker E.II idi.¹²⁵² Bu Fokker tayyaresi, Çanakkale'deki 6'ncı Tayyare Bölüğü'nden 5'inci Bölük emrine İzmir'e gönderilen F2 numaralı Fokker av tayyaresiydi. Tayyarenin pilotu Teğmen Netso¹²⁵³ bulunuyordu.¹²⁵⁴ 11 Mart 1916'da 4'üncü Kolordu Kumandanı Pertev'in, 5'inci Ordu Kumandanlığına gönderdiği yazıya göre; Mart ayında bölüğün rasıtları arasında Fuehrmann¹²⁵⁵ adlı tayyarecinin de olduğu anlaşılmaktadır. Bu yazıda, İzmir'de bulunan tayyare için Fuehrmann adında bir tayyareci geldiği belirtiliyordu. Halbûki bu tayyarenin daha önce buradaki rasıdı von Rayski idi. Araziyi tanıyan von Rayski, vazifesini iyi yapıyordu. Bu yüzden keşif vazifesinin ihlal edilmemesi için yerinde bırakılması isteniyordu.¹²⁵⁶

¹²⁵¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.232.

¹²⁵² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.233

¹²⁵³ Alman tayyarecilerden "Netso" belgede "Netzow" olarak geçmektedir. Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

¹²⁵⁴ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.281

¹²⁵⁵ Üsteğmen Fuehrmann: Fuhrmanns olarak geçmektedir. Türkiye'de görev yaparken vefat eden tayyareciler arasındadır. Bkz. Serno, a.g.e.,s. 201.

¹²⁵⁶ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-1

Midilli'deki B Filosunun 1916 Nisan'ın ilk haftasına dair verdiği raporda, Kösten'de artık bir Bessonneau hangarı¹²⁵⁷ kurulduğu belirtiliyordu. 2'nci Kanat'tan ayrılan bu müstakil Filo, tüm aktif operasyonlarını Kösten'den yürütüyordu. Tayyareler gerektiğinde, Midilli Thermi Üssü'nden Kösten'e uçuruluyordu. İzmir Körfezi'nin güney kıyısındaki savunmalar, Sancak Limanı'ndan Karaburun noktasına kadar olan bölge kapsamlı bir şekilde keşfedilmişti. Yeni inşaat çalışmaları görülmemiş ancak tayyarelerden gelen raporlara göre bazı bataryaların hala aktif olduğu belirlenmişti. Ertesi gün H.M.S. Raglan, M.22 ve M.16 gemilerinin silahları bu bataryalara ateş açmış ve "Raglan" gemisi doğrudan isabet almıştı. Nisan'ın ilk haftası boyunca demiryolu ağındaki önemli noktalara da bomba atmak için üç uçuş gerçekleştirildi. İzmir'in kuzeyindeki Menemen ve güneyindeki Seydiköy bölgeleri hedef alındı. Bu uçuşlardan birinde Türk tayyaresiyle karşılaşılıp İzmir yönüne doğru kovalandı. Bu raporda dikkat çeken konu, Türkiye'de artan huzursuzluk ve sıkıntı haberlerinin İtilaf Devletleri tarafından göz önüne alındığı ve demiryollarına yönelik genel bir saldırının giderek daha da önemli hale geldiği idi. Ancak bunun için ek olarak talep edilen tayyarelerin gelmesi bekleniyordu çünkü İtilaf Devletleri'ne göre bu operasyonlar istenen etkiyi yaratacak ölçekte yürütülemiyordu.¹²⁵⁸

Türk tarafında 12 Nisan 1916'da icra edilen tayyare keşfine göre, Yera Körfezi'nde İtilaf Devletleri'nin iki büyük ve iki küçük nakliye gemisiyle bir monitör ve bir balon veyahut tayyare motor gemisi bulunduğu görülmüştü. Potra mevkiyle Palaeolota mevki arasında ufak çapta bir İtilaf gücü ordugâhı mevcuttu.¹²⁵⁹ Bu keşfin Albatros C.I. tayyaresiyle yapıldığı düşünülmektedir. Çünkü Kurter'e göre Albatros C.I. İzmir Körfezi ile Midilli adası içerisinde bulunan Kösten adası civarında harekât yapacaktı.

Midilli'deki B filonun 14 Nisan 1916 tarihli haftalık raporuna göre, Kösten'deki müstakil filonun ileri üssü, körfezin kuzey sahilindeki mevzilerden gelen topçu ateşi altına alınmıştı. Ancak bu mevziler, İtilaf tayyareleri tarafından tespit edilerek bombalandı. Ayrıca monitör gemilerinin ateşi de bu mevziler üzerine yönlendirildi. Bu müdahalenin

¹²⁵⁷ Bessonneau hangarı, Fransız *Aéronautique Militaire* tarafından kullanılan taşınabilir bir kereste ve branda tayyare hangarıydı ve daha sonra Birinci Dünya Harbi sırasında Royal Naval Air Service (RNAS) ve Royal Flying Corps (RFC) tarafından benimsendi. Bkz. Wikipedia, Erişim Tarihi: 18 Nisan 2025, https://en.wikipedia.org/wiki/Bessonneau_hangar

¹²⁵⁸ ADM137/299-300, Headquarters, RNAS, Mudros, 7 April, 1916, Weekly Report of Operations No. 3, Mitylene, s. 3-4.

¹²⁵⁹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 16-4

olumlu bir etki yarattığı görülmüştü. Diğer keşif uçuşları da bazen koruma olmadan gerçekleştirildi. Ayrıca İzmir üzerinde keşif ve fotoğraf çekimi uçuşları yapıldı. İtilaf Devletleri'nin bu keşif raporlarından anladığı şey, Türklerin bu ileri üssü, İzmir Körfezi kuzey kıyısındaki silahlara ek olarak hem batıdaki Karaburun'dan hem de güneyden topçu ateşiyle vurmayı planladıklarıydı. Ancak, bu mevziler bombalanmış ve monitör gemilerinin ateşi de yönlendirilince, Türkler bu mevzileri tamamlayamadığı gibi acele etmedikleri görülmüştü. Ayrıca yapılan keşiflerde, Karaburun'da batıda yeni top mevzilerinin inşa faaliyetlerinde iki yeni mevzi ve bu mevzilere giden tepede sekiz top yüklenirken görülmüştü. 10 Nisan'da bir denizaltının Kösten açıklarında iki kez görüldüğü bildirilirken aynı gün bir Türk-Alman tayyaresiyle karşılaşarak kovalandığı ancak bu tayyarenin kaçmayı başardığı belirtiliyordu. Bu raporda, İtilaf Devletleri'nin "Paradise Hipodromu" diye adlandırdıkları bölgenin Türk-Almanlara ait havaalanı olduğu, burasının özel olarak incelendiği fakat hali hazırda hangar veya tayyare görülmediği ifade ediliyordu.¹²⁶⁰ Bu rapora göre, Paradise diye adlandırdıkları yer, 5'inci Bölük kadrosuna ilave edilen Fokker av tayyaresinin konuşlandığı Sasallı olsa gerekti. Zira burası günümüzde İzmir doğal yaşam parkının ve kuş cennetinin bulunduğu bir yerdir. "Paradise" da cennet anlamına geldiğinden kuvvetle muhtemel Sasallı'nın kastedildiği düşünülmektedir.

Midilli'deki B filosunun 22 Nisan 1916 tarihli haftalık raporuna göre İtilaf Devletleri, Türklerin Kösten kıyılarına hâkim noktalarındaki top mevzileri ve diğer savunma faaliyetleriyle ilgili yeni bir çabaya sahip olduklarını gözlemledi. Haftalık hava koşullarının kötü olması uçuşları bir ölçüde engellemişti. Ancak, İzmir ve çevresindeki kalabalık yerlere çok sayıda bildiri atmak için uçuşlar yapıldı, Türklerin çalışma yaptıkları yerlerde keşif ve fotoğraf çekimi uçuşları gerçekleştirildi. Ayrıca, Kösten'in güneyindeki Mentis Tepesi'ndeki yeni mevziler üzerine monitör gemileri ateş açtı. Çünkü bu mevziler, Kösten'deki iniş alanına hâkim konumdaydı. Ayrıca, çalışma ekiplerinin aktif olduğu yerlere bombalar atıldı. B Filosu tayyarecileri, 22-28 Nisan haftasının birkaç günü ortalama 9 buçuk saat uçtu.¹²⁶¹ İtilaf hava faaliyetleri İzmir ve civarını gözlem altında bulundurarak, bombalamalar devam ederken 5'inci Ordu'dan gelen bir emir görev ve sorumluluk sahalarını yeniden yapılandırdı.

¹²⁶⁰ ADM137/319, Air Service Headquarters, Mudros, 14 April, 1916, Weekly Report of Operations No. 4, Mitylene, s. 3.

¹²⁶¹ ADM137/336, Air Service Headquarters, Mudros, 22 April, 1916, Weekly Report of Operations No. 5, Mitylene, s. 6

İzmir ve Havalisi Kumandanlığının şimdiye kadar memur olduğu sahil gözetleme ve emniyet vazifesi 5'inci Ordu Kumandanlığının 23 Nisan 1916 tarih ve 284 numaralı emri gereği değişikliğe uğramış, Edremit Körfezi'nden Alanya'ya kadar olan sahanın sorumluluğu, 17'nci Kolordu, 4'üncü Kolordu ve Muğla ve Antalya Havalisi Kumandanlığı arasında paylaşıldı. Bu durum 25 Nisan 1916 'da 4'üncü Kolordu Kumandanlığı tarafından Tayyare Müfrezesi Kumandanlığına bildirilmişti.¹²⁶² İtilaf Devletlerinin Ege ve Doğu Akdeniz kıyılarındaki gemi ve hava harekâtına karşı alınan gerek savunma gerekse sahil gözetleme önlemleri, aslında bu kıyılarda kolordu seviyesinde kuvvetlerin konuşlandırılmasına yol açmıştı.

3 Mayıs 1916'da 5'inci Ordu Kumandanlığına, Kolorduya mensup tayyare müfrezesinin tesis ettiği istasyonlarla İtilaf Devletleri'nin tesis etmiş olduğu istasyonları gösterir kroki 4'üncü Kolordu tarafından takdim edildi.¹²⁶³ Bu krokiye göre İzmir'de tayyare bölük merkezi, 5'inci Tayyare Bölüğünün konuşlandığı Seydiköy de görünüyordu. İtilaf Devletleri'nin tayyare karargâhı Midilli Adası'nda olup bir ileri üsleri de Kösten'de bulunuyordu.

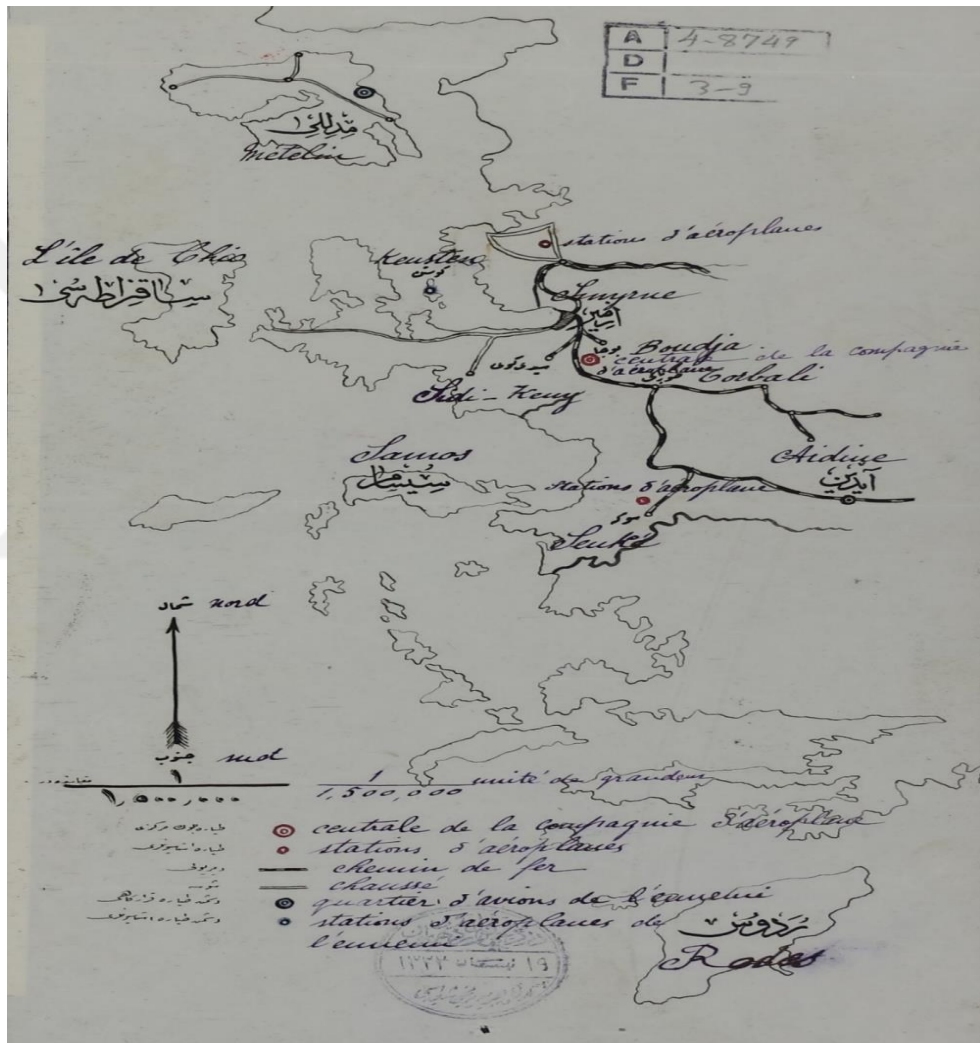
Üsteğmen Zekeriya Efendi, 4 Mayıs'ta Sakız ve Sisam Adası keşfi için uçmuştu. 5'inci Tayyare Bölük Kumandanlığına sunduğu keşif rapora göre; Sisam Adası'nın keşfi için istasyondan saat 15.30'da hareket ettiğini, Alman Boğazı¹²⁶⁴ tabir edilen yer üzerinde iken makinenin devir sayısında birden bire düşüş başladığını, bunun üzerine gaz kesip ve dönüşe geçtiğini belirtiyordu. Zekeriya Efendi, yüz metre kadar indikten sonra gaz verdiğinde tayyare tekrar düzenli çalışmaya başlamıştı. İstasyon üzerine gelinceye kadar başka bir arıza tespit edilemediğinden tekrar Sisam istikametine yönelmişti. Fakat yine Alman Boğazı üzerine vardığında motor devri birden bire düşmüştü. İlk yaptığı şeyi tekrar etmiş ve istasyon üzerine gelinceye kadar motorun güzel işlediğini görmüştü. İstasyon üzerinde iken fena sesler işitmekle beraber devir adedi birden bire düşmüş ve muntazam bir surette gürültüler işitmeye başlanmıştı. Motorun içerisinde bir kırık parçanın bulunduğunu zanneden Üsteğmen Zekeriya Bey, gaz kesilip yüz, iki yüz metre kadar

¹²⁶² ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 1(1)

¹²⁶³ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-8

¹²⁶⁴ Sakız Adası ile Karaburun Yarımadası arasında bulunan ve 7 km genişlikte olan Sakız Boğazı, aynı zamanda Türkiye ve Yunanistan arasındaki siyasi sınırdır. Bkz. Wikipedia, Erişim Tarihi: 26 Nisan 2025, https://tr.wikipedia.org/wiki/Sak%C4%B1z_Bo%C4%9Faz%C4%B1; Belgede geçen "Alman Boğazı" olarak tabir edilen yerin burası olduğu düşünülmektedir.

indikten sonra tekrar gaz verdiğinde motorun güzel çalıştığını ve bir çeyrek saat kadar muntazam çalıştıktan sonra devir sayısının düştüğünü dile getirmişti. Bu dört numaralı tayyarenin motoru şimdiye kadar İzmir havalisi sahillerinde sekiz dokuz defa bu şekilde bozulmuştu. Motorun sökülüp bakılması gerekmekteydi. Zekeriya Efendi bu motorla vazifeye gidilemeyeceğini belirtiyordu.¹²⁶⁵ Bu keşfin tayyare motorunda oluşan arıza yüzünden yapılamadığı ortadaydı. 4'üncü Kolordu Karargâhından bu konuda ayrıntılı rapor istendi.¹²⁶⁶



Şekil 20. Ege'de tarafların tesis etmiş olduğu tayyare istasyonlarını gösterir 1/1500000 ölçeğindeki kroki¹²⁶⁷

¹²⁶⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-2

¹²⁶⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11

¹²⁶⁷ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-9

5'inci Tayyare Bölük Kumandanlığından verilen cevaba göre; Üsteğmen Zekeriya Efendi 04 Mayıs 1916'da Sakız Adası'nın keşfi için uçmuş ancak motorun devir sayısında azalma olduğu için dönmeye mecbur kalmıştı. O vakit önemli bir noksanı görülmesi de yine temizlenerek düzeltilmeye çalışılmıştı. 06 Mayıs 1916'da bir uçuş provası yapılmış fakat havada motor kısımları arasından duman çıktığı görülerek hemen muayene edilmiş, silindirlere gerektiği kadar su gidemediği anlaşılmış ve tamir edilmişti. Tekrar 07 Mayıs 1916'da provası yapılmış, on beş dakika kadar uçtuktan sonra yine devir sayısında noksanlık görülmüştü. Muayene edilen tayyarenin uzun bir uçuşla prova edilmesi gerekiyordu. Motorda noksanlık görülmediği için Sisam Adası'nın keşfi vazifesi de verilmişti. Ancak bu vazifeyi yapmak mümkün olamadı. Bu tayyarenin yapılan muayenesinde haricen bir noksanlık görülemedi. Dâhilen bir kusurunun anlaşılması için de motorun sökülüp muayene edilmesi gerektiği bildiriliyordu.¹²⁶⁸ Bu tayyarenin Gotha modeli olduğu düşünülmektedir. Zira Gotha'lara Sisam, Sakız ve Rodos adalarına uçuş yaparak keşif icra etmeleri bildirilmişti. Tüm bunlar yaşanırken İzmir Körfezi içerisinde bulunan Kösten Adası'nın da İngilizlerden geri alınması gündeme geldi.

İngilizlerin adadan uzaklaştırılması amacıyla uzun menzilli topların Karaburun'a götürülmesi gerekiyordu. Bu işin karayolu ile yapılabilmesi mümkün görünmüyordu. Bundan dolayı topların deniz yoluyla götürülmesinden başka yol yoktu. Top yüklü sandallar deniz yoluyla Urla dolaştırılarak götürülecekti. 4 Mayıs'ta toplar yüklendi ve 5 Mayıs sabah saat 03.00'te Karaburun Yarımadası'na yanaşıldı. Topların mevzie yerleştirilmesinden sonra 6 Mayıs saat 04.45'te Avusturya obüs takımının ateşiyle İngilizlere baskın yapıldı. Muharebe bittikten bir saat sonra İngiliz tayyareleri görüldü. Topçu takımlarının devam eden ateşinin dumanından İngiliz tayyareleri bataryaları görememişti.¹²⁶⁹ Bu baskın sırasında adanın kuzeybatısındaki bir İngiliz muhribi ve iki monitörden 30 numaralı olanı hasara uğratıldı. Diğer monitör ise isabet aldığından geri çekildi. Muhrip İzmir Körfezi'ni terk etti ve Midilli istikametinde çekildi.¹²⁷⁰ Kösten Adası İngilizler için, artık güvenli bir liman değildi. Bu bombardıman sonrası İngilizler oldukça şaşırılmışlardı. Fakat adayı hemen boşaltmamışlar ve adadan kaldırdıkları tayyarelerle İzmir ve civarını bombalamaya devam etmişlerdi.¹²⁷¹

¹²⁶⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-1

¹²⁶⁹ Güvenbaş, Güvenbaş, a.g.e.,s. 373-375; ATASE, BDH, K.: 22, D.: 104, F.: 10 (10a); ATASE, BDH, K.: 22, D.: 104, F.: 10-2a

¹²⁷⁰ Besbelli, a.g.e.,s. 340.

¹²⁷¹ Güvenbaş, Güvenbaş, a.g.e.,s. 376

2'nci Kanadın "B" Filosuna bağlı Kösten'deki müstakil filosu, 6-12 Mayıs 1916 haftası boyunca iki bombalama saldırısı gerçekleştirdi. Birincisi İzmir hipodromunun güney ucundaki tayyare hangarına, ikincisi ise İzmir Körfezi'nin doğu ucundaki iniş alanına yönelikti. Düzenli olarak yapılan uçuşlarda, Kösten'in batısında mevziler inşa edildiğini ortaya çıkardı. Buradaki çalışmalar fotoğraflandı ve üç gün boyunca M.30 gemisi buradaki inşaat çalışmalarına ateş açtı. Filonun raporuna göre, İzmir'deki büyük tayyarelere ek olarak, İzmir'e bir Fokker tayyaresinin geldiği bildiriliyordu. Bu nedenle, tüm keşif ve gözlem uçuşlarına hızlı keşif tayyareleri tarafından eşlik edilmesi gerektiği bildirilmişti. Ancak Çanakkale Boğazı ve İzmir bölgelerinde görev yapabilecek yeterli sayıda keşif tayyaresi ve pilot bulunmadığından, bu durumun onlara büyük bir iş yükü getirdiğine değinilmişti.¹²⁷² 12 Mayıs haftası başında Kösten'den uçan "B" Filosu, Ulucak'ta gözlemlenen bir ordugâha saldırı düzenledi. Bombalar, ordugâhın köy sınırına yakın bir yere düştü. Sancak noktası açıklarında çalışan bir römorkör de saldırıya uğradı. Ayrıca, Urla çevresindeki savunmalar da keşfedildi ancak belirgin bir gelişme gözlenmedi. 7 Mayıs'tan beri Kösten'den rapor alınmamıştı.¹²⁷³

Türk tarafında 09 Mayıs 1916'da¹²⁷⁴ Rodos Adası üzerinde icra edilen keşif uçuşundan dönüş sırasında, Dadya Nahiyesi üzerinde tayyarenin daha önce tamir gören sağ üst kanadındaki bezlerin açılması üzerine Üsteğmen Hayreddin ve Rasit Teğmen Kamil Efendiler iniş yapmaya mecbur kaldı. Tayyare inişte müsait olmamasından dolayı kapaklanarak tamamen kırılmıştı. Bu olay sonrasında 5'inci Tayyare Bölük Kumandanı Yüzbaşı Hüseyin Tahsin Bey raporu¹²⁷⁵ aynen Müfettişliğe göndermiş ve Üsteğmen Hayreddin Bey de İstanbul'a tayin edilmişti.¹²⁷⁶

¹²⁷² ADM137/365/051-052, Air Service Headquarters, Mudros, 6 May, 1916, Weekly Report of Operations No. 7, Mitylene, s. 5-6

¹²⁷³ ADM137/365/110, Air Service Headquarters, Mudros, 12 May, 1916, Weekly Report of Operations No. 8, Mitylene, s. 4

¹²⁷⁴ Belgede bu keşfin 8 Mayıs 1916'da yapıldığı bilgisi mevcuttur. ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-3, Ancak 9 Mayıs'ta yapıldığı bilgisi için Bkz. Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 246; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.282; Keyüsk, *1914-1916, Cilt 1, İkinci Kitap*, a.g.e., s. 137; ATASE, BDH, K. 1427, D. 178, F. 1 (1)

¹²⁷⁵ 09 Mayıs 1916'daki bu uçuşun raporu Üsteğmen Hayreddin Bey tarafından 5'inci Tayyare Bölük Kumandanlığına sunuldu. Rapora göre, Saat 08.00'de Rodos üzerinde keşif yaparak fotoğrafları çekmişler ve bombaları uygun mahallere attıktan sonra saat 08.20'de dönmüşlerdi. Marmaris yarımadasında Dadya nahiyesinin üzerinde 1800 metre irtifada iken Söke istikametinde inmeye mecbur kalmıştı. Bkz. ATASE, BDH, K. 1427, D. 178, F. 1 (1)

¹²⁷⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-3

5'inci Tayyare Bölük kuvvesinde mevcut Gotha tayyareleri devamlı arıza çıkardığından sağlıklı bir keşif yapılamadığı gibi aksamalar da oluyordu. Ayrıca bölükteki Türk makinistler, henüz bu arızaları giderebilecek kabiliyet ve tecrübeye sahip değildi. Ege bölgesi ve İzmir dolaylarında artan İtilaf hava faaliyetinde kullanılan tayyareler, tayyare ana gemileri tarafından uçurulmakla birlikte Midilli, Sakız ve Kösten adalarındaki hava meydanlarından havalanmaktaydı. İtilaf tayyarelerinin vazifesi, donanma gemileriyle işbirliği yaparak Ege denizine yakın Anadolu kıyılarının abluka altında tutulmasına yardımcı olmaktı. İzmir ve civarına hava akınları düzenleyerek, demiryolu ve liman tesislerini bombardıman ediyorlardı. Mayıs ayı sonuna doğru, İtilaf tayyareleri İzmir'e 2 gece hücumu yaptı. Basmane garı ve civarına yaklaşık 50 bomba atıldı ve 12 ev yıkıldığı gibi 10 ev de hasar gördü. Sivil ahaliden 3 kişi öldü. 15 kişi de yaralandı. Bu dönemde icra edilen hava keşiflerinde, Midilli adası doğusunda 2 hangar ve Kösten Adası'nda da bir tayyare hangarının bulunduğu anlaşıldı. Midilli ve Kösten adalarındaki meydanlarda devamlı olarak, 6-8 tayyare bulunduruyorlardı.¹²⁷⁷

11 Mayıs 1916'da 5'inci Ordu, İzmir'de mevcut tayyare miktarıyla, tayyarecilerinin isimlerinin bildirilmesini istedi.¹²⁷⁸ Aynı gün Ayvalık karşısındaki Adaların vaziyetine dair 17'nci Kolordu tarafından 5'inci Ordu Kumandanlığına gönderdiği yazı, Başkumandanlık Vekâletine sunuldu. Buna göre, Ayvalık civarında ve Cunda Adası batısında bulunan Moskopolo, Lisa ve daha batıdaki Elenos ve Ayvalık Yarımadası batısındaki Çıplak Adaları İtilaf çeteleri tarafından işgal altındaydı. Daha önce Cunda Adası'nda bulunan bölük vasıtasıyla Midilli ile muhabere olan Cunda Adası'nın kuzeyindeki Aya Apostol Yarımadası ile Patriçe Adası'nın Osmanlı hâkimiyeti altında bulunması temin edilmişti. Ayvalık yarımadasıyla Cunda Adası arasında bulunan Dolap ve Dalyan Boğazları taş yüklü kayıklar batırılarak kapatılmış ve bu suretle Cunda Adası adalıktan çıkarılarak karaya irtibatı olan bir yarımada haline konularak Ayvalık önündeki körfezin bir göl halinde elde kalması temin edilmişti.¹²⁷⁹ 17'nci Kolordu Edremit Körfezi'nden Foça Çayı'na kadar olan sahil kısmının emniyet ve tarassudu vazifesiyle İzmir ve Havalisi Kumandanlığına bağlı olduğundan, Ayvalık ve civarına dair yapılan keşifler de önem arz ediyordu.

¹²⁷⁷ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.281

¹²⁷⁸ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-10

¹²⁷⁹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 16 (1)

12 Mayıs saat 18.00'de bir tayyare Kösten Adası'ndan uçarak Karşıyaka doğusundaki Bayraklı'ya iki bomba atmış ve bir asker yaralanmıştı. 13 Mayıs saat 07.30'da yine adadan havalanan bir tayyare, Menemen'in batısında Üçtepeler'e üç bomba atmış ve iki asker yaralanmıştı.¹²⁸⁰ 13 Mayıs 1916'da bir torpido saat 08.30'da Karaburun'da Sarıcak dolaylarına beş mermi atmış fakat hasar verememişti. Saat 08.30'da Hekim Adası doğu sahilinde görülen elli kadar atlıya Türk topçuları tarafından ateş edilerek çok zayıat verdirilmiş ve bir kısmı da vadilere kaçırılmıştı. Bir monitör, saat 10.00'da bir tayyare tarassuduyla Mordoğan dolaylarına tesirsiz otuz mermi atmıştı. Bir kara tayyaresi ise beş bomba atmıştı. Saat 15.50'de çift satırlı bir tayyare, Urla civarına altı bombayı attığında ahalinden bir Müslüman şehit olmuştu. İki Hristiyan kadın vefat, bir kadın ile bir çocuk da yaralanmıştı.¹²⁸¹ İtilaf tayyare ve gemi bombardıman tesirinin, sadece bina ve askeri tesisler değil aynı zamanda Müslüman ve Hristiyan fark etmeden sivil halkı da hedef aldığı görülmüyordu. Kritik bölgelere Hristiyan halkın yerleştirilmesi politikası da bunda etkendi. Diğer tarafta Türk-Alman tayyare faaliyetleri elde sık sık arıza yapan tayyarelere rağmen devam ediyordu.

5'inci Tayyare Bölüğünün hava faaliyetleri tayyare arıza ve kırımlarından dolayı aksamaya başlamıştı. 14 Mayıs'ta G4 numaralı Gotha ile Üsteğmen Hüseyin Avni ile rasit Üsteğmen Fuehrmann görev uçuşuna çıktı. Uçuş esnasında motorun birden bire durması sebebiyle tayyare denize mecburi iniş yaptı. Bu kazada tayyare kırılarak elden çıktı, havacılar zarar görmedi. 5'inci Tayyare Bölüğü böylece iki tayyaresini kaybetmişti.¹²⁸²

15 Mayıs 1916 saat 10.00'da bir torpido Kömürdili sahilinde Türk karakoluna tesirsiz üç mermi atmıştı. Saat 15.30'da Midilli istikametinden gelen bir deniz tayyaresi Eski Foça üzerinde dolaşmıştı. Hekim Adası'ndan Çiçek Adaları istikametinde ilerlemek isteyen bir torpidoya Türk topçuları tarafından ateş edilmiş ve beş mermiden birisinin isabeti üzerine çekilmişti. 16 Mayıs saat 10.30'da bir monitör Mordoğan güneyinde tesirsiz üç mermi atmış ve saat 14.45'ten saat 15.00'e kadar bir kara tayyaresi Karaburun'da Saib İskeleyi civarında bağda çalışan ameleler ile Ahırköy üzerine tesirsiz makineli tüfek ateş

¹²⁸⁰ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 15

¹²⁸¹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 15-4

¹²⁸² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.282

etmişti.¹²⁸³ Bu arada 5'nci Ordu'nun İzmir'de mevcut tayyare miktarı ile tayyarecilerin bildirilmesi isteğine cevap gecikmemişti.

5'inci Tayyare Bölüğü 16 Mayıs 1916'da tayyare mevcuduyla, tamire muhtaç olan tayyarelerin adedi ile bu tayyareleri sevk ve idare etmekte olan tayyarecilerle rasıtların isimlerini bir cetvelle bildirdi. Buna göre;¹²⁸⁴ Teğmen Netso, Fokker tayyaresini kullanmakta ve faal durumdaydı. Üsteğmen Faller,¹²⁸⁵ Teğmen Rayski, Albatros tayyaresini kullanıyordu. Bu tayyarenin alt ve üst kanatlar arasındaki dikmelerden pervanesiyle bir silindiri 29 Nisan 1916'da İtilaf tayyarelerinin attığı bombaların isabetiyle etkilenmişti. İstanbul'dan dikme ve silindir gelinceye kadar tayyare uçamayacaktı. Yüzbaşı Tahsin, Üsteğmen İzzeddin'in, 120 beygirlik Mercedes motorlu Gotha tayyaresini kullanıyordu. Tayyare Sisam Adası'nın keşfinde motoru durmuş ve Kuşadası'na inmişti. Motorun pistonlarından bir tanesi silindir içerisinde kırılmış ve tamir için İstanbul'a gönderilmişti. Hali hazırda uçamaz durumdaydı. Üsteğmen Sabri, Teğmen Kamil, 120 beygir gücündeki Gotha tayyaresini kullanıyordu. Rodos'tan dönüşte havada kanadı yırtılmış Milas'a düşmüş ve kırılmıştı. Tamir için İstanbul'a gönderilecekti. Tayyareci Üsteğmen Zekeriya, rasıt Üsteğmen Sabri ise 120 beygirlik Gotha'yı kullanıyordu. Kösten Adası'ndan dönüşte motoru durmuş Mordoğan güneyinde Kumburnu'na düşmüş halen nakledilememişti. Muhtemelen tamir için İstanbul'a gidecekti. Tayyareci Üsteğmen Avni, Üsteğmen Fuhrmanns¹²⁸⁶ 120 beygirlik Gotha'yı kullanıyordu. Bu tayyare telsiz telgrafla teçhiz edilmişti. Ancak henüz düşman üzerinde uçmamıştı. Çünkü şimdiye kadar yapılmış yedi tecrübeye iyi netice vermediği görülmüştü. Tecrübesi müsait bir havada son defa olarak yapılacak deneme sonunda gereken rapor verilecekti.¹²⁸⁷ Bu durumda bir Fokker, bir Albatros ve 2 Gotha tayyaresi faaldi.

16 Mayıs 1916 saat 15.30'da bir tarassud gemisi Çeşme'nin kuzeydoğusunda Ayadiri mevkiine tesirsiz on dokuz mermi atmıştı. Saat 18.00'de Ayadiri batısındaki Karabağ Adası'na yirmi otuz kadar eşkıya çıkarmış ise de sonradan bunları alarak çekilmişti. 17 Mayıs saat 07.00'de Kösten Adası kuzeydoğusunun gerisinde yüklü altı kayık olduğu

¹²⁸³ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 20-1 (2)

¹²⁸⁴ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-13

¹²⁸⁵ Alman tayyarecilerden Faller'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6, 2-7

¹²⁸⁶ Alman tayyarecilerden Fuhrmann, Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

¹²⁸⁷ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-14

halde ilerlemek isteyen küçük motor botu Üçtepeler'den atılan bir mermi neticesinde kayıkla beraber Kaynarpınar açıklarına çekilmişti. Kösten Adası'nın Gavur Limanı'nda yakılan monitörün 17 Mayıs 1916 akşamı saat 18.00'e kadar topları çıkarıldığı ve geminin yandığı görüldü.¹²⁸⁸

Bu arada 5'inci Tayyare Bölüğünün elinde sadece sürekli arıza çıkaran 2 Gotha ve 1 silahlı Albatros keşif tayyaresi kalmıştı. 4'üncü Kolordu, görevlerin aksamasına sebep olan motor arızalarından Bölük Kumandanı Yüzbaşı Hasan Tahsin'i sorumlu tuttu ve 18 Mayıs 1916'da onu görevinden aldı. Bölük kumandanlığına Alman Pilot Üsteğmen Faller¹²⁸⁹ atandı. Faller, görevine başlarken beraberinde birkaç Alman makinist getirmişti.¹²⁹⁰ Mayıs 1916'da 5'inci Tayyare Bölüğünde, 1 adet Fokker (av), 1 adet Albatros (keşif) ve 2 adet Gotha (keşif) tayyaresi olup toplamda 4 adet tayyare mevcuttu.¹²⁹¹

18 Mayıs saat 08.00'de bir torpil arama gemisi Midilli istikametinden gelerek altı mermiyi Akçay İskelesine atmış ve liman dairesini kısmen tahrip etmişti. Öğleden sonra aynı ada istikametinden bir tarassud gemisi gelerek tesirsiz on beş mermiyi Süvarice İskelesine attı. Saat 11.10'da Kösten Adası'ndan havalanan bir kara tayyaresi gözetlemesiyle Karaburun açıklarındaki bir monitör, Mordoğan taraflarına tesirsiz altı mermi atmış ve Türk topçularının ateşiyle tayyare Midilli istikametine gitmişti.¹²⁹² 18 Mayıs saat 15.30'da Mordoğan civarındaki Türk bataryaları Kösten Adası kuzey batı limanı sahilinde bulunan İtilaf tayyaresine ateş etmiş ve tayyarenin kuyruğuyla bir kanadının parçalandığı görülmüştü. Saat 18.00'de bu limandaki tayyare hangarına başarılı atışlar icra edilmişti. Saat 17.40'ta bir monitör Mordoğan ve güney sırtlarına tesirsiz 18 mermi atmıştı. Saat 22.00'de Hekim Adası istikametine ilerlemek isteyen bir torpido Karataş Burnu civarındaki Türk topçularının attığı mermilerden birinin isabeti üzerine derhal uzaklaşmıştı.¹²⁹³ 19 Mayıs saat 10.00'da Hekim Adası'nda görülen elli kadar hayvana Türk topçuları tarafından ateş edilmişti.¹²⁹⁴ 19 Mayıs 1916 saat 14.50'de iki İtilaf gemisi

¹²⁸⁸ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 15-5(6)

¹²⁸⁹ Alman pilot Üsteğmen Faller: Kût'ül Amâre'de başarılı uçuşlar yaptı. Musul'da bulunan istasyon ve hava maydanını inşa ettirdi. Ayrıca İzmir'deki tayyare bölümünün kumandanlığını yaptı. Bkz. Serno, a.g.e., s. 171.

¹²⁹⁰ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e., s.282

¹²⁹¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-1

¹²⁹² ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33

¹²⁹³ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-3

¹²⁹⁴ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-1

Söke güneybatısındaki Plata Burnu karşısında bir müddet durduktan sonra Kuşadası istikametinde bir deniz tayyaresi uçurmuş ve bir müddet sonra çekilmişti.¹²⁹⁵

Kösten'den uçan 2'nci Kanadın "B" Filosunun verdiği 19 Mayıs 1916 tarihli haftalık tayyare faaliyet raporunda, Türklerin önceki hafta ortasından itibaren saldırgan tavır sergilediği ifade ediliyordu. Gülbahçe Körfezi girişinde bir romörkör görülmüş ve "B" Filosuna ait tayyarelerden birinin ateşiyle saldırıya uğramış ve romörkör Karapınar yakınlarında karaya çıkarılmıştı. Başka bir romörkör de Gülbahçe Körfezi başında keşfedilmiş fakat doğrudan isabet almadan bombalarla saldırıya uğramıştı.¹²⁹⁶

Türk tarafının verdiği rapora göre, 20 Mayıs 1916 saat 15.00'te Kösten Adası'ndan havalanan bir tayyare Menemen batısında dolaşmıştı. Saat 17.30'da arkasında iki kayık olan ve Kuşadası'nın 9 km güneyinde Kadıkale mevkiine sokulmak isteyen bir kruvazöre Türk topçusu tarafından ateş açıldı. Atılan mermilerden biri kruvazörün bacası ile ön direği arasına ve diğeri arka direğine isabet etti. Kruvazörün direğinin kırıldığı görülmüştü ve kruvazör misilleme olarak tesirsiz dört mermi atıp Sisam istikametinde çekilmişti.¹²⁹⁷ 20 Mayıs'ta Kösten Adası'ndaki İngiliz tayyare ve gemilerinin buradan uzaklaştırılması maksadıyla Karaburun'a uzun menzilli top götürülmesi gündeme gelmiş fakat bunun kara yolu ile değil de deniz yolu ile sevk edilebileceği belirtilmişti. Bu yüzden Gülbahçe Körfezi güneyine iskele inşa edilmiş ve toplar gece sandallara yüklenerek Karaburun'a götürülmüştü.¹²⁹⁸

Bu sıralarda İstanbul'a bahar aylarında gelen 3 adet Gotha WD2 tipi deniz tayyaresi, monte edilmiş ve uçuşa hazırı. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü bu tayyarelerle kuruldu. Ege bölgesinde İtilaf güçleri tarafından kıyılara bir çıkarma harekâtı söz konusu olduğundan 21 Mayıs'ta yeni teşkil edilen bölüğün bölgede konuşlandırılması ve 5'inci Ordu Kumandanlığı emrine verilmesi kararlaştırıldı. Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi Bey de Bölük Kumandanlığına atandı.¹²⁹⁹ 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü hazırlıklarına devam

¹²⁹⁵ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-4

¹²⁹⁶ ADM137/365/132-133, Air Service Headquarters, Mudros, 19 May, 1916, Weekly Report of Operations No. 9, Mitylene, s. 3-4.

¹²⁹⁷ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-5

¹²⁹⁸ Davud Kapucu, "Çanakkale Zaferi'nden Sonra Batı Anadolu'da Havacılık Faaliyetleri (1915-198)" *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 37, 160, 2020; ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 10

¹²⁹⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.337-338

ederken İtilaf tayyareleri de İzmir ve civarını hem keşif hem de bombardımana devam ediyordu.

23 Mayıs öğleden önce iki İtilaf kara tayyaresinden biri Üçtepeler ve Tuzla üzerlerinde diğeri Gülbahçe ve Urla üzerinde dolaşmıştı.¹³⁰⁰ 24 Mayıs saat 03.00'te iki İtilaf tayyaresi İzmir şehrine on iki bomba atmış ve sekiz hane ile birkaç dükkân harap ve birçok hanenin camları kırılmıştı. Ahaliden üç kadın, bir çocuk yaralanmış ve üç erkek vefat etmişti. Aynı zamanda Kokluca'daki kıtaatın çadırı ordugâhına da üç bomba atılmış ise de bir hasar yapamamıştı.¹³⁰¹ 5'inci Ordu, İtilaf tayyarelerinin İzmir'i bombardıman ettikleri zamana kadar şehirde hiçbir korunma tedbirinin mevcut olmadığını fakat 24 Mayıs'taki bu taarruzu müteakip tekrarına karşı koymak ve engel olmak üzere gerekli tedbirlerin alındığını belirtiyordu.¹³⁰² 24 Mayıs gecesi gerçekleşen bu bombardıman sonrası gece taarruzlarına karşı da tedbirler alındığı anlaşıyordu.

İzmir Valisi Rahmi Bey de 24 Mayıs 1916'da gerçekleşen bombardımana dair 5'inci Orduya şu malumatı veriyordu: *"Saat 02.30'da Aeroplan gelerek herkes uykuda iken şehir üzerine 16 bomba atmış, yirmiyi geçen hane vs tahrip edilmiş ahaliden dört şehit dört yaralı vardır. Bu gibi olayların tekrar etmemesi için muhasım tebanın Amerika konsolosuna ve bunun da sefareti vasıtasıyla İngiltere'ye müracaatını temin etmek üzere bugün Büyük Devletler tebasından olanların İslam mahallelerinin içerilerine naklini ve oralarda iskânlarını polise tebliğ ettim."*¹³⁰³ 5'inci Ordu Kumandanı Liman von Sanders ise İzmir Valisi Rahmi Bey'e verdiği malumattan dolayı teşekkür ediyordu. Ayrıca can ve mal kaybından dolayı çok üzüldüğünü, Pertev Paşa'ya hemen karşı tedbir için gerekli emri verdiğini, İzmir tayyare müfrezelerinin bir an evvel takviyesi için de lazım gelen teşebbüste bulunulduğunu bildirdi. Liman von Sanders ayrıca Rahmi Bey'in muhasım tebanın İslâm mahallelerine nakli hakkında alacağı tedbiri mükemmel bulduğunu belirterek övmüştü.¹³⁰⁴ 24 Mayıs gece yapılan düşman bombardımanının saati konusunda makamların verdiği raporlardan saat 02.30 ve 03.00'te yapıldığına dair iki farklı bilgi bulunmaktadır. Benzer şekilde çeşitli makamlarca tutulan bazı raporlarda saatlerin uyuşmadığı birçok olayda sıklıkla karşımıza çıkabilmektedir. Her makam kendi saatine göre ilgili zamanı rapora işlemekteydi. Fakat her makamdaki saat farklı bir

¹³⁰⁰ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-6

¹³⁰¹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-8

¹³⁰² ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-145

¹³⁰³ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1-2

¹³⁰⁴ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1-2

zamanı göstermekteydi. Saatlerde de günümüzdeki gibi hassasiyet yoktu. Hatta makamların rapor yazarken kullandıkları saatlerin birbiriyle aynı ayarda olmasını sağlamak amacıyla emir de yayınlanmaktaydı. Örneğin İstanbul için tümenler ile birlikte 49'uncu Topçu Alayı, Kolordudan alacağı saat bilgisini tüm tayyare batarya ve takımlarına bildirecekti.¹³⁰⁵

24 Mayıs 1916 saat 03.00'te İzmir'e İtilaf tayyareleri tarafından yapılan bombardımanın tesiriyle meydana gelen hasar ve zayıatı gösterir cetvel 4'üncü ve 17'nci Kolordulara arz edilmişti.¹³⁰⁶ Bahsi geçen bu zayıat cetveline göre; Kestelli Camii yanında, İki Çeşmelik Caddesine, Eşref Paşa Mahallesi'ne, Dolaplıkuyu, Yukarı Ayayani Mahallesi'ne, Ayayani Mahallesi'ne, İkinci Kilise Sokağı, Uluyol Caddesi'ne, Basmahane Caddesine Aşık Mehmed Oğlu Hanına, Basmahane Caddesine, Kanlı Mescit'de Fenerci Sokağına, Bedestan Kapısına isabetler gerçekleşmişti. 3 kişi vefat etmiş ve 7 kişi de yaralanmıştı.¹³⁰⁷ Meydana gelen yaralı ve vefat sayısı ile bomba miktarı hakkında farklı bilgiler bulunduğu görülüyordu. Önceki raporda 12 bomba ile 4 yaralı 3 vefat bildirilirken Rahmi Bey'in raporunda 16 bomba ile 4 vefat ve 4 yaralı olduğu belirtilmektedir. Son raporda ise 3 vefat 7 yaralı olduğu bilgisi verilmektedir.

İzmir'in İtilaf tayyareleri tarafından bombardımanında, askeri hedefleri dışında sivil halkın yaşadığı mahalleler ve ikamet yerlerinin de hiç ayırt etmeksizin bombalandığı verilen zayıat cetvellerinden de anlaşılmaktadır. Ahalinin gece uykuda iken veya gündüz vakti yapılan bu tayyare bombardımanlarında, insan ve maddi zayıatın olması olağandır. Birinci Dünya Harbi tayyareler için yeni bir deneme sahası olduğu düşünüldüğünde bombardıman tayyarelerinin ahali nezdinde meydana getirdiği psikolojik etki de göz ardı edilmemelidir. Zira ahali için de tepelerinde uçan bu yeni makinelerin ne yapacağı ve ne yapmayacağı konusunda bir korku ve panik olması gayet doğaldır. Bu konuda 1940'larda kaleme alınmış John, Langdon-Davies'in, "*Hava Hücumları ve Sinir Mukavemeti*" adlı eserde, tayyare hücumlarında gürültüye göre farkındalığı artırarak, devamlı hücumlarda yapılması gerekenlere dair ayrıntılı bilgiler bulunmaktadır.¹³⁰⁸

¹³⁰⁵ ATASE, BDH, K. 3850, D. 79, F. 1-31

¹³⁰⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-161

¹³⁰⁷ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-162

¹³⁰⁸ John, Langdon-Davies, *Hava Hücumları ve Sinir Mukavemeti*, (Şekip Engineri, Çev.), İstanbul: Cumhuriyet Matbaası, 1941.

24 Mayıs 1916 saat 05.45'te Sisam istikametinden gelen dört Fransız kara tayyaresi Söke demiryolu istasyonuna ve civarına on altı bomba atmış ve bu bombalardan altısı istasyona isabet etmişti. Bir süvari askeri şehit, iki hayvan ve üç katır yaralanmış ve bir araba harap olmuştu. Kasaba haricinde bir hane yıkılmış ve istasyonun bir metrelik ray sistemini tahrip etmişti. 24 Mayıs'ta Türk topçuları saat 09.15'ten saat 11.30'a kadar Kösten Adası'ndaki tayyare hangarıyla Tolos köyünü ve Hekim Adası'ndaki gizli ve gözetleme mahallerini şiddetli bombardıman etmişti. Mermilerin isabet ettiği mahallerin tamamında yangınlar çıkmış ve Tolos'da birçok hanenin yıkılmıştı. Kösten'in güneyindeki gizli ve gözetleme mahallerinin tamamen tahrip edildiği ve gizli mahallerde büyük bir patlama olduğu görülmüştü. Kösten Adası kuzeybatı açıklarında iki monitör karşılık olarak Mordoğan'a 25 mermi atmıştı. Öğle vakti bir tayyare ise gayet yüksekten Mordoğan üzerinde dolaşmıştı.¹³⁰⁹ 24 Mayıs 1916 sabahı İtilaf tayyareleri tarafından İzmir'e atılan bombaların yaptığı zayıatı içeren cetvel, 5'inci Ordu Kumandanlığı tarafından 28 Mayıs 1916'da Başkumandanlık Vekâletine arz edildi.¹³¹⁰ Savaş hukukuna aykırı eylemleri tespit ve savaşın bitiminde tazminat talebinde bulunabilmek amacıyla bu hasar kayıtları tutulmaktaydı.

25 Mayıs saat 06.30'da iki Fransız harp gemisi, Kalimnos istikametinden Söke güneybatısındaki Boran açıklarına gelmiş ve uçurulan iki tayyare, Boran merkez karakoluna birer bomba attıktan sonra gemiden yirmi mermi atılmıştı. İki kadın, bir kız çocuğu ağır surette yaralanmış ve iki haneden biri kısmen diğeri tamamen harap olmuştu. Saat 13.30'da bir monitör Mordoğan taraflarına tesirsiz dört mermi atmıştı. 25 Mayıs sabahı Kösten Adası'nda yapılan tayyare keşifleri neticesinde adadaki eski tayyare hangarına benzer mahallerin mevcut oldukları çadırılı ordugâh topçu tahkimatı ile piyade kıtaatı görüldüğü ve adanın kuzeybatı limanında topçularımız tarafından yakılmış monitörün alet ve enkazı bulunduğu gözlenmişti. 25 Mayıs 1916 saat 21.00'de Mordoğan açıklarındaki İtilaf harp gemileri Türk projektörlerine tesirsiz yirmi mermi atmıştı.¹³¹¹

Kösten'deki 2'nci Kanadın"B" Filosunun verdiği 26 Mayıs 1916 tarihli haftalık tayyare faaliyet raporunda, Kösten'de faaliyet gösteren filodan hafta boyunca çok az bilgi geldiğine değinildi. Fakat alınan bu bilgiler de Filo'nun Kösten'in kademeli olarak

¹³⁰⁹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-10

¹³¹⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-160

¹³¹¹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-9

boşaltılması ve İzmir Körfezi'nin Midilli'deki Thermi'den gözlem altında tutulması çalışmalarına katıldığını gösteriyordu. Bu havaalanı da hedeflere oldukça uzak bir mesafede olduğundan iyi hava koşulları dışında çok az faydalı uçuş yapılabilmekteydi.¹³¹²

26 Mayıs saat 15.30'da arkasında birkaç kayıkla birlikte Kösten Adası kuzeydoğusuna yaklaşmak isteyen bir ganbot, topçu ateşi üzerine Kaynarpınar açıklarına gelmişti. Saat 16.00'da Midilli istikametinden gelen bir kara tayyaresi Eski Foça, Hacılar Limanı ve Söğütcük civarına 23 bomba atmış ve Mordoğan üzerinden Midilli'ye dönmüştü. Bombaların tesirinden Eski Foça'da birkaç hane harap olmuş ve ahaliden bir erkek hafifçe yaralanmıştı. 27 Mayıs saat 04.15'te Kösten kuzey açıklarına iki monitör, dört torpedo ve bir yük vapuru gelmiş ve saat 06.30'da monitör Mordoğan güney sırtlarına 30 mermi atmıştı. Türk Topçularının karşılık olarak attığı mermilerden birisi monitörlerden birine isabet etmişti.¹³¹³ 27 Mayıs sabahı Sisam Adası'nda icra edilen tayyare keşfine dair 4'üncü Kolordu Kumandanlığından gelen rapora göre, adada tam bir sükûnet mevcut olduğu ve Vati Limanı'nda birkaç küçük yelkenli ve balıkçı kayıklarından başka bir şey olmadığı, tayyare hangarı, ordugâh ve batarya mevzileri bulunmadığı görülmüştü.¹³¹⁴

27 Mayıs 1916 saat 15.00'te Eski Foça ve Mordoğan üzerlerinde dolaşan üç İtilaf tayyaresi topçuların ateşi ile Midilli istikametinde çekilmeye mecbur edilmişti. 28 Mayıs saat 10.20'den beri büyük kruvazör olmak üzere Mordoğan açıklarında bulunan sekiz İtilaf gemisi Mordoğan sırtlarına tesirsiz yüzü geçen mermi atmışlardı. Öğleden önce bir monitör Mordoğan civarındaki köylerde yaklaşık yirmi haneyi bombardıman etmiş, bir çocuk ölmüş, bir beygir telef olmuştu.¹³¹⁵ 27 Mayıs 1916'da İngilizlerin İzmir valisi Rahmi Bey'e verdikleri beyannamede, İzmir Körfezi'nde bulunan İngiliz gemilerine ve Kösten Adası'na ateş edilmesine son verilmesi ihtar edilirken aksi takdirde İzmir şehrine tayyare hücumlarının daha da artırılarak sürdürüleceği tehdidinde bulunulmuştu.¹³¹⁶ Bu göstermektedir ki Türkler tarafından yapılan ateş ve bombardımanlar İngilizler nezdinde ses getiriyordu. Bu süreç karşılıklı düelloya dönüşmüştü.

¹³¹² ADM137/365/168-169, Air Service Headquarters, Mudros, 26 May, 1916, Weekly Report of Operations No. 10, Mitylene, s. 4-5.

¹³¹³ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48 (1)

¹³¹⁴ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-2

¹³¹⁵ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-3

¹³¹⁶ Sadık Sarısaman, I. Dünya Savaşı'nda Türk Cephelerinde Psikolojik Harp. *Türkler Ansiklopedisi* (C. 13, ss.809-838), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 829

29 Mayıs saat 03.30'da üç İtilaf tayyaresi İzmir'in muhtelif mahallerine 33 bomba atmış, iki asker, iki polis ile ahaliden on bir kişi olmak üzere toplam 15 kişi vefat etmiş ve 12'si ahali olmak üzere 23 kişi yaralanmıştı. 20 kadar bina tamamen harap olmuştu. İstasyonda beş vagonun camları kırılmış ve vagonlar cüzi hasara uğramıştı.¹³¹⁷ 29 Mayıs 1916 saat 03.30'da İzmir'e taarruz ettiği bildirilen üç düşman tayyaresinin attığı bombaların verdiği zayıat ve hasarları içeren cetveller, Mevki Kumandanlığı, Muğla ve Antalya Havalisi Kumandanlığı ve 4'üncü Kolordu Kumandanlığı tarafından 5'inci Ordu Kumandanlığına gönderilmişti.¹³¹⁸

29 Mayıs'ta üç İtilaf tayyaresi tarafından İzmir'e atılan bombalardan meydana gelen zayıat ve hasar cetvelinde, atılan 33 bombanın isabet ettiği mahaller şunlardı: Tepecik'te Meydan Sokağı meydanlığına ve Sakızlar Sokağında bir ahıra, Aziziye Karakol önündeki meydanlığa, Mir Ali Mahallesi'nde 93 numaralı haneye, Ballıkuyu Mahallesi'nde cadde üzerine, Abdullah Efendi Mahallesi'nde Semerci Sokağı'na 18 numaraya, Ayavukale'de Kemer Sokağı'nda Müskiran Fabrikası'nda Fıçı içine, Basmahane İstasyonu'nda telgrafhane önünde iki vagon arasına, Basmahane Caddesi'nde Kamil Paşa hanesine, Basmahane bir manifatura mağazasına isbaet etmişti. Ayrıca Basmahane'de Tekalif-i Harbiye anbarına, Ayna Çarşısı'nda Ragıp Efendi mağazası içine, Yapıcı Oğlu'nda Hacı Hüseyin Sokağı'na, Namazgâh Caddesi'nde Osman Ağa Bahçesine, Kadifekale altına, Mortakiye Mahallesi'ne, Ayatirifona Leblebici Sokağı'na ve Fırtına Sokağı'na, Dördüncü Ermeni Mahallesi'nin Ağa Yaya Caddesi'ne, Debbağhane Mahallesi'nde Debbağ Ali Bey'in mutasarrıf olduğu binaya, Dayı Hristo Sokağı'na, Kışla önünde denize, Gümrük ve civarında denize düşmüştü. 15 kişi vefat etmiş, 23 kişi de yaralanmıştı.¹³¹⁹ İtilaf tayyarelerinin 24 ve 29 Mayıs 1916'da meydana gelen hava taarruzları İslam mahalleleri ağırlıklı olmak üzere İzmir'in çeşitli yerlerine yapılmıştı.¹³²⁰ 24 ve 29 Mayıs'taki bu gece bombardımanları İtilaf hava raporlarına da yansımıştı.

Midilli'deki "B" filosunun 2 Haziran 1916 tarihli hava raporuna göre filo, İmroz'dan gelen ilave iki bombardıman tayyaresinin yardımıyla, hafta boyunca yoğun bombardıman

¹³¹⁷ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-5; Kapucu, 2020 a.g.m, s. 161.

¹³¹⁸ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-154; ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-155; ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-157

¹³¹⁹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-156; ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-158

¹³²⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-145

saldırısı gerçekleştirdi. İzmir iki kez hedef oldu, bombalar tren istasyonuna atıldı ve önemli miktarda hasara yol açtı. Ayrıca kasabaya beyannameler atıldı. İlk bombardımanda, 3 bombardıman tayyaresi görev alırken, ikincisinde 4 bombardıman tayyaresine 3 keşif kolu eşlik etti. İzmir Körfezi ve civarında yaptıkları keşiflerde, Türklerin yeni bir faaliyette bulunmadığı görüldü.¹³²¹ Her iki taraf raporlarında bombardımana katılan tayyare sayısının farklı verildiği görülmektedir. Ancak yapılan bu gece bombardımanlarına misillieme ve tedbirler gecikmeyecekti.

5'inci Ordu, İtilaf tayyarelerinin İzmir ve civarında bir hayli hasarlar vermekte olduğundan Yüzbaşı Buddecke'nin hemen İzmir'e uçmasını emretmişti.¹³²² Bununla ilgili yazışmalar Nisan¹³²³ ve Mayıs ayında devam etmişti.¹³²⁴ Buddecke Çanakkale'ye inmişti ve havanın kötü olması dolayısıyla 31 Mayıs'ta uçamamıştı. 1 Haziran 1916 saat 05.30'da İzmir'e uçtuğu 4'üncü Kolordu Kumandanlığına bildirildi.¹³²⁵ Fakat Kolordu Buddecke'nin henüz gelmediğini belirtirken 5'inci Ordu İzmir'de ona çok ihtiyaç olduğundan Çanakkale Grubuna İzmir'e hareket edip etmediğini soruyordu.¹³²⁶ Buddecke ise İzmir'de uçmak için kendi tayyaresine mahsus benzin ile yağın gelip gelmediğini Çanakkale Grubu vasıtasıyla sormuştu. 5'inci Ordu Kumandanı Liman von Sanders, buna cevap olarak İzmir'de yağ ve benzin olduğunu ve daha başka ihtiyaçlar için 4'üncü Kolordu Kumandanı Pertev Paşa'ya yazdığını belirtti.¹³²⁷ İzmir için bu tedbirler alınırken bir yandan da İzmir'in kuzeyindeki bölgelerin tayyare taarruzuna uğradığı görülmüyordu. 30 Mayıs 1916 saat 18.15'te bir İtilaf tayyaresi Midilli istikametinden gelerek Sarmısaklı ve Köprü karakolları üstünde alçalarak bu karakollara makineli tüfek ateşi açmış ve Sarmısaklı karakolunun karşılık vermesi üzerine Midilli istikametine kaçmıştı.¹³²⁸

3 Haziran günü, 5'inci Tayyare Bölüğü'nün elinde kalan tek av tayyaresi olan Fokker E.II, Seydiköy meydanına iniş yaptığı esnada düştü ve kırım geçirmişti. Pilot Teğmen Netso, kazadan hafif yaralarla kurtuldu. 5'inci Tayyare Bölüğünün Haziran ayı sonundaki

¹³²¹ ADM137/365/183, Air Service Headquarters, Mudros, 2 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 11, Mitylene, s.3

¹³²² ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-9

¹³²³ Yüzbaşı Buddecke 14 Nisan 1916'da salimen İzmir'e ulaştı. Bkz. ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-17 (18)

¹³²⁴ ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-8

¹³²⁵ ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5(1-4)

¹³²⁶ ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-6 (7)

¹³²⁷ ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-11(12-13)

¹³²⁸ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-7; Kapucu, 2020 a.g.m, s. 161.

vaziyeti şöyleydi: Bölük Kumandanı Pilot Üsteğmen Arthur Faller'di. Pilotlar; Üsteğmen Hayrettin, Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya, Teğmen Hüseyin Avni, Teğmen Netso idi. Rasıtlar; Üsteğmen Fuehrmann, Üsteğmen Yusuf İzzettin, Teğmen Ahmet Kamil'di. Tayyareler ise Gotha LD.2 G5 G6 ve Albatros C.I. AK6 vardı.¹³²⁹

Öte yandan Türk kuvvetleri, Kösten Adası'nı kesin olarak kurtarmak maksadıyla 4 Haziran 1916 gecesi taarruza geçmiş ve Kösten'in güney tarafına asker çıkarmıştı. Ancak İngilizler adayı boşaltmış, tayyare hangarlarını olduğu gibi bırakmıştı. Kösten Adası kurtarıldıktan sonra, adanın yüksek mahallerine bataryalar yerleştirildi. Menemen ovasının uç kısımlarına ve Karaburun'un kuzey tepesine de toplar yerleştirildi. Böylece İzmir'in dış körfezi kapatılmış ve İngilizler tarafından İzmir ve civarının ateş altına alınması önlenmiş oldu.¹³³⁰

RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosu, Haziran başında İzmir Körfezi'ne günlük olarak keşiflere çıkıyordu. Burada faaliyet gösteren bataryalara ateş eden monitörlere ateş yönlendirmesi yapmak için 3 uçuş gerçekleştirdi. Ayrıca bu bataryalara bombalar atmıştı. 7 Haziran'da 30 kişiyi taşıyan bir teknenin adalardan birine inmek üzere olduğu görüldü ve keşif tayyaresi ve refakatçisi alçalarak tekneye Lewis silahıyla saldırdı. Ancak bu çatışmanın raporu henüz gelmemişti.¹³³¹

11 Haziran'da 2 tayyare eşliğinde, 3 bombardıman tayyaresi, İzmir tren istasyonuna saldırdı. Dönüş yolunda Kilizman Köyü ile Urla arasında iki romörkör gözlemleyip alçaktan uçarak Lewis silahlarıyla ateş etti. Romörkörler, makineli tüfeklerle karşılık verdi. Bombardıman tayyarelerinden biri radyatöründen isabet aldı ve Kösten açıklarında suya inmek zorunda kaldı. Tayyare onarılamayacak surette hasar almıştı. Pilot ve rasıt Kösten'e indi ve başka bir tayyare tarafından kurtarıldı.¹³³² Türk raporlarına göre, İtilaf tayyarelerinin 11 Haziran 1916'daki taarruzunun, büyük kısmı istasyon civarına yöneltilmiş ise de bu saldırıda istasyona bir zarar gelmemiş ve bütün hasarlar istasyonun

¹³²⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.282-283

¹³³⁰ Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, (M. Şevki Yazman, Çev.) İstanbul: Burçak Yayınevi, 1968, s. 145.

¹³³¹ ADM137/365/207, Air Service Headquarters, Mudros, 9 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 12, Thermi Air Station, Mitylene, s.3

¹³³² ADM137/365/238, Air Service Headquarters, Mudros, 16 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 13, Thermi Air Station, Mitylene, s.3

çevresinde meydana gelmişti.¹³³³ Kapucu'nun çalışmasında, 11 Haziran'daki bombardımana değinmediği görülmüştür.¹³³⁴

İzmir ve civarının devamlı bombardıman edilerek çok fazla zayıat verdirilmesi askeri komuta kademesini alarma geçirmişti. 12 Haziran 1916 Enver Paşa, 5'inci Ordu Kumandanlığına bir emir verdi. Buna göre, İzmir'deki bütün İngiliz ve Fransız tebasından en muteber olanların, İngilizlerin bomba atmakta oldukları İslam mahallelerine yerleştirilmesi isteniyordu. Ayrıca vaziyeti Hariciye Nezaretine de bildirilmişti.¹³³⁵ Bu emir üzerine Büyük devletler tebasından ilk bomba atıldığı zaman bomba düşen İslam mahallesine yerleştirilen tutukluların adedi 500'e yakındı. Son defa atılan bombalardan yaralı olanların Amerika Konsolosluğu tarafından hastaneye nakil olduğu 13 Haziran 1916'da bildiriliyordu.¹³³⁶ 15 Haziran 1916'da da İtilaf Devletleri'nin tayyare bombardımanında İzmir Valiliğince Fransız ve İngiliz tebasının bomba düşen İslam mahallelerine yerleştirilmiş olduğu hakkında Orduya malumat verilmişti.¹³³⁷

14 Haziran'da Kösten'in güneyindeki körfezde görülen romörkörler ve mavnalara, tayyarelerden el bombalarıyla saldırı düzenlendi. Buna karşılık Kösten'den gelen tüfek ateşiyle desteklenen makineli tüfek ateşiyle karşılık verilmişti. Kösten o zamana kadar Türkler tarafından zaten kurtarılmıştı. Kösten'de eski tayyare hangarı çadırının yakınına yangın bombaları atıldı ve ertesi akşam hala güçlü bir şekilde yanan bir yangın başladı. Midilli Thermi'de RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosu, 16-22 Haziran 1916 itibarıyla şu durumda idi: Kullanımda olan tayyareler; 2 kişilik 2 Nieuport, 2 Nieuport scout tayyaresi, 1 eski tip Nieuport ve 2 Henri Farman tayyaresi vardı. Tamirde olan tayyare; 1 adet 2 kişilik Henri Farman, 1 Nieuport vardı. 2 adet Henri Farman ise tamir edilemez durumdaydı. Bunlardan biri 11 Haziran'da Kösten'e inmek zorunda kalıp hasar alan tayyare idi. 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi de kurulmamış durumdaydı. Filoda 5 pilot ve 5 rasit bulunuyordu.¹³³⁸

¹³³³ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-145

¹³³⁴ Kapucu, 2020, a.g.m., s. 161.

¹³³⁵ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1

¹³³⁶ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1-5

¹³³⁷ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1-3

¹³³⁸ ADM137/365/238-239, Air Service Headquarters, Mudros, 16 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 13, Thermi Air Station, Mitylene, s.3-4

Türk-Alman tarafında 23 Haziran 1916'da Umuru Havaiye Müfettişi Serno, 5'inci Ordu ya bir yazı gönderdi. 22/23 Haziran gecesi saat 03.00'te üç Fokker tayyaresinin yedek aletleriyle birlikte Bandırma'ya gönderildiğini bildiriyordu. Demiryolu ile İzmir'e sevki için eksiklerin tamamlanması isteniyordu.¹³³⁹ İzmir için gönderilen Fokker'ların son zamanlarda artan bombardımanlarda av vazifesi yapacağı anlaşılıyordu. Diğer taraftan da gemi bombardımanına maruz kalan bazı birlikler hasar tespiti yapmaktaydı.

2'nci Alay 4'üncü Tabur Kumandanı Sadettin Bey tarafından Geyikli Müfrezesi Kumandanlığına yazılan 29 Haziran 1916 tarihli yazıda; son zamanlarda düşman harp gemilerinin bombardımanından dolayı tabur mıntıkası dâhilinde verilen hasarın keşif ve tahmini için teşkil eden komisyonun vazifesini tamamladığı ve düzenlenen 14 Haziran 1916 tarihli bir defterin¹³⁴⁰ gönderildiği bildiriliyordu.¹³⁴¹

RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosunun 30 Haziran'da verdiği haftalık raporda, Kösten'in artık Türklerin işgali altında olduğundan Thermi'den İzmir Körfezi üzerindeki önemli noktalara, su üstündeki uçuş uzunluğunun 40 mil'den fazla olduğu belirtiliyordu. Bu yüzden Koramiral'in Sakız Adası Talarous'da bir iniş alanı tesis edilmesini onaylamıştı. Burada hangar inşa edilmeyecek sadece acil durumlarda veya güney bölgesine uzun uçuşlar gerektiğinde iniş alanı kullanılacaktı. Burada yakıt ikmal ve malzemeler ile küçük bir ekip bulunacaktı. Bu arada İzmir Körfezi ve kuzeye doğru olan kıyı, 2'nci Kanadın "B" Filosu tarafından gözlem altında tutuluyordu. İngiliz donanmasının Kuzey Denizi'deki zaferini ve Rusların hızla ilerlediğini haber veren beyannameler İzmir'e atılmıştı. Midilli Thermi'de RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosu, 30 Haziran- 6 Temmuz 1916 itibariyle şu durumda idi: Kullanımda olan 2 adet 2 kişilik Nieuport vardı. 2 adet Henri Farman ile 1 adet Nieuport scout vardı. Tamirde olanlar; 1 adet Nieuport scout, 1 adet eski tip Nieuport, 1 adet 2 kişilik Nieuport vardı. Kurulumu yapılmamış 2 adet Henri Farman ile 1 adet 2 kişilik Nieuport bulunuyordu. Filoda 5 pilot ile 5 rasit vardı.¹³⁴²

¹³³⁹ ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-17

¹³⁴⁰ 5'inci Ordu Kumandanlığının Başkumandanlık Vekâletine gönderdiği 10 Temmuz 1916 tarihli yazıda; İtilaf Devletleri'nin Geyikli'yi bombardımanından kaynaklanan zarar ve ziyarı gösteren cetvelin gönderildiği bildiriliyordu. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-147

¹³⁴¹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-150

¹³⁴² ADM137/366/62-63, Air Service Headquarters, Mudros, 30 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 15, Thermi Air Station, s.3-4

RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosunun 7-13 Temmuz haftası verdiği rapora göre, İzmir Körfezi civarındaki kıyı şeridinde ve Ayvalık civarındaki bölgede keşifler yapılmıştı. Ayvalık'taki 3 top mevzii hariç Türkler tarafından çok az yeni çalışma yapıldığı görülmüştü. Bu haftada "B" Filosunun kuvve durumunda, pilot sayısının 6 kişiye çıktığı rasit sayısının da 4'e indiği görülmüyordu. Kullanımda olan 2 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresinin 1'e indiği görüldü. Tamirde olanlar; 1 adet Nieuport scout, 2 adet 2 kişilik Nieuport'tu. Kurulumu yapılmamış tayyare ise sadece 2 adet Henri Farman'dı.¹³⁴³

9 Temmuz'da RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosundan bir av tayyaresi tarafından korunan bir tayyare, Deve Burnu'nun doğusundaki tepede konuşlanan yeni bir Türk bataryasına atış yapacak M 29'a ateş yönlendirmesi yaptı. Ateş yönlendirmesi ve keşif uçuşu amacını taşıyan diğer iki uçuş, sis nedeniyle iptal edilmek zorunda kaldı. 14-20 Temmuz 1916 haftasında RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosundaki kuvve durumu şöyleydi: Kullanımda 1 Nieuport Scout, 1 adet 2 kişilik Nieuport ve 3 adet Henri Farman tayyaresi vardı. 2 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi tamirdeydi. Kurulumu yapılmamış 1 adet Nieuport Scout ve 1 adet Henri Farman tayyaresi vardı. 6 pilot, 6 personel de rasit vardı.¹³⁴⁴

Türk-Alman tarafında ise 14 Temmuz'da Teğmen Hüseyin Avni ve Üsteğmen Fuehrmann, Gotha G6 tayyaresiyle yaptıkları keşif esnasında motor arızası dolayısıyla, Gören Koyu'na düştü. Bu kazadan Pilot Hüseyin Avni kurtuldu fakat Fuehrmann vefat etti.¹³⁴⁵ Bu kaza sonunda Gotha G6 tayyaresi elden çıktığından bölük kuvvesinde tek bir Gotha kalmıştı. İtilaf tayyarelerinin hava akınlarını önlemek ve bölüğün keşif tayyarelerini himaye vazifesi yapmak üzere, F5 ile F6 askeri numaralı yeni Fokker E.III tipi av tayyareleri, 5'inci Tayyare Bölüğü kadrosuna verildi. Bu tayyareler Sasallı'da konuşlandırıldı. İzmir'in kuzeybatısında bulunan Sasallı Meydanı, Gediz nehri deltasındaydı.¹³⁴⁶ Diğer taraftan İzmir kuzey ve güney bölgesindeki İtilaf tayyare keşifleri sürüyordu.

16 ve 17 Temmuz'da Ayvalık'ın kuzey ve güneyindeki zeytinlikler, RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosu tarafından bombalandı. Benzin bombaları yaklaşık 5 dakika süren yangınlar

¹³⁴³ ADM137/366/100, Air Service Headquarters, Mudros, 7 July 1916, Weekly Report of Operations No. 16, Thermi Air Station, s.3

¹³⁴⁴ ADM137/366/130-131, Air Service Headquarters, Mudros, 14 July 1916, Weekly Report of Operations No. 17, Thermi Air Station, Mitylene, s.2-3

¹³⁴⁵ ATASE, BDH, K. 3450, D. 69, F. 16; Kapucu, 2020, a.g.m, s. 161-162.

¹³⁴⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e.,s. 246; Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.334

çıkardı. 18 Temmuz'da Sığacık Körfezi üzerinde uzun bir keşif uçuşu yapıldı. Deve Burnu'ndaki mevziler üzerine HMS Earle of Peterborough için ateş yönlendirmesi yapıldı ve tayyare Sakız Adası'na döndü. Bu tayyare ertesi gün Thermi'ye geri döndü.¹³⁴⁷

Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesi Müdürü Seyfi Bey tarafından 23 Temmuz 1916'da 5'inci Ordu Kumandanlığına gönderilen yazıda; İzmir'in İtilaf tayyareleri tarafından bombardımanını protesto için yapılan tebligat üzerine İngiltere Hükümetinden Amerika Sefareti aracılığıyla alınan ikinci cevaba dairdi. Buna göre Bahriye Nezaretinden yapılan tahkikata nazaran İzmir'e bataryalar yerleştirilmiş ve etrafındaki tepelerin her biri üzerine siperler kazılmış olması ve açık engellerin de Osmanlı kura askerleri için depo ve talimgâh gibi kullanılması sebebiyle bu şehrin artık müdafaasız bir şehir sayılamayacağı belirtiliyordu. Tayyare taarruzundan maksadın bu şehrin demiryolu istasyonu ile barakalarını tahrip etmekten ibaret olup buna da istasyon binasının çok hasarlı olmasıyla muvaffakiyet sağlandığı ve bu askeri hareket esnasında kasıtsız olarak ahaliden bazı masum kimselerin vefat ve bazılarının da yaralanmasına İngiltere Hükümetinin son derece üzüntü duyduğu ifade ediliyordu. Bu taarruz hakkında Bab-ı Âli'nin protestolarına gelince bunların bildirilmiş olmasından dolayı ve Osmanlı tayyarelerinin son zamanlarda olduğu gibi Rodos ve Bozcaada gibi açık şehirlere bomba atmakta devam ettikleri müddetçe İngiltere Hükümeti tarafından nazar-ı itibara alınamayacağı söylenmişti.¹³⁴⁸ İzmir bombardımana yapılan protestolara İngiltere Hükümetinden verilen cevap, her ne kadar bir gerekçeye dayandırılrsa da bombardımanların sonuçları ve hasarlara bakıldığında masum ahalinin vefat etmelerine ve yaralanmalarına pek de aldırış etmedikleri anlaşıyordu.

21 Temmuz'da RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosu, Deve Burnu'ndaki bir bataryaya ateş edecek M 22'ye ateş yönlendirmesi yaptı. 25 Temmuz'da da Georgios Adası'ndaki bir bataryaya M 29'a ateş yönlendirmesi yaptı. Her ikisinde de isabetli atışlar gözlemlendi. 24 Temmuz sabahı, Baba Burnu'nun kuzeyine baskın yapıldı. Üç tayyare sabah saat 07.30'dan saat 14.30'a kadar yaptıkları baskınlar sırasında bölgeyi dolaştı. Fakat Türklere mensup herhangi bir birlik ya da faaliyet gözlemlenmedi. 27 Temmuz'da bir av tayyaresi, İmroz'a oradan da Taşoz'a uçuruldu. İkinci bir tayyare ise geride kalan av pilotunu İmroz'a götürdü. 28 Temmuz-3 Ağustos 1916 haftasında 2 adet 2 kişilik Nieuport ve 3 adet Henri Farman tayyaresi kullanıma hazır durumdaydı. 1 adet Nieuport av

¹³⁴⁷ ADM137/366/171a, Air Service Headquarters, Mudros, 21 July 1916, Weekly Report of Operations No. 18, Thermi Air Station, Mitylene, s.2

¹³⁴⁸ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-146

tayyaresi tamirdeydi. 1adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi ise yerinde tamir edilemez durumdaydı. 4 pilot ve 4 rasıt bulunuyordu.¹³⁴⁹ İtilaf tayyarelerinin hedefi sadece keşif ve gemilere ateş yönlendirmesi yapmak değildi. Türk topraklarında ekili tarla ve zeytinliklerde yangın çıkartarak iâşe ve ekonomik yönden de zarara uğratmaya çalışıyordu.

29 ve 30 Temmuz'da RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosu tarafından Deve Burnu'ndaki top mevzilerine ateş yönlendirmesi yapıldı. Yangın bombaları, Ayvalık'ın güneydoğusundaki zeytinliklere ve kıyıya yakın köylere atıldı. 1 Ağustos'ta Mount Ida'da (Kazdağı) bir keşif yapıldı. 29 Temmuz'da İmroz'dan bir Henri Farman tayyaresi uçuruldu fakat iniş sırasında hasar gördü. Pilot Asteğmen H.G. Ford'un durumu ciddi idi. 3 Ağustos'ta bir denizaltı devriyesi gerçekleştirildi. Fakat şüpheli bir durum görülmedi.¹³⁵⁰

Bu arada 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün hazırlıkları tamamlanarak yer personeli ile malzeme ve teçhizatı denizden Bandırma'ya oradan trenle İzmir'e yollandı. Mandalya körfezindeki Güllük Koyu'nda konuşlanacak olan bölük sayesinde Sakız ve Rodos adaları arasındaki bölge denetlenebilecekti. Yer birliği istasyon yerine ulaştıktan ve bütün hazırlıklar bittikten sonra tayyareler havadan Güllük'e doğru yola çıktı. Çanakkale boğazı ve Ege sahilleri rotasıyla icra edilmesi uygun görülen bu uçuş 9 Ağustos günü gerçekleşti. Ayastefanos Deniz Tayyare Mektebi önünden havalanan 1-3 Türk askeri numaralı 3 deniz tayyaresi, Çanakkale Boğazı'na kadar arızasız geldi. Ancak Nara Deniz Tayyare İstasyonu önünde Pilot Üsteğmen İsmail'in kullandığı 1 numaralı tayyare iniş yapıldığı sırada kırım geçirdi. Bu tayyare onarılması için İstanbul'a gönderildi. Diğer iki tayyare, ertesi günü Çanakkale Boğazı boyunca uçtu. Ege denizine çıkmak üzere havalandı ancak 2 numaralı tayyare daha uçuşun başında arızalandı ve Bigalı önünde denize inmeye mecbur kaldı. Onarım için İstanbul'a gönderilmesi gereken bu tayyare de yedeklenerek, Nara istasyonuna getirildi. Bu uçuş için sadece 3 numaralı Gotha tayyaresi devam etmekteydi. Bu tayyare Bozcaada ve Anadolu kıyısındaki Eski İstanbul Burnu'nu geçtikten sonra Akçakeçili köyü önünde arızalanarak denize inmeye mecbur kaldı. Ancak bu tayyareyi karaya çıkana kadar yedekleyebilecek bir Türk teknesi olmadığından pilot ve rasıt tayyareyi tahrip ederek, karaya çıkmak istedi. Ancak yarı

¹³⁴⁹ ADM137/366/208, Air Service Headquarters, Mudros, 28 July 1916, Weekly Report of Operations No. 19, Thermi Air Station, s.2

¹³⁵⁰ADM137/366/247, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 4 August 1916, Weekly Report of Operations No. 20, Thermi Air Station, s.2

sağlam şekilde bir İngiliz karakol gemisinin eline geçen tayyare, bu gemi tarafından yedeklenerek Bozcaada Limanı'na getirildi.¹³⁵¹ İtilaf Devletleri'nin eline geçen bu tayyareye dair bir bilgilendirme 17'nci Kolordu tarafından yapılıyordu.

17'nci Kolordu Kumandanlığından 13 Ağustos 1916'da yazılan yazıda; hava muhalefetinden dolayı bir deniz tayyaresinin İtilaf Devletleri'nin eline geçtiği bildiriliyordu. İtilaf güçlerinin tayyareden yararlanarak Türk topraklarına uçuşması beklendiğinden, bunun gerçekleşmesi hâlinde harp tayyareleriyle cevap verileceği belirtiliyordu. Bir yanılsılığa meydan vermemek için uçacak tayyarelerden zamanında gereken makamlara bilgi verilmesi isteniyordu.¹³⁵²

B Filosu tarafından 12 ve 14 Ağustos'ta İzmir Körfezi üzerinde keşif ve bombalama uçuşları yapıldı. Bombalar Kösten'in güneyindeki bir römorköre ve adadaki hangar çadıra isabet etti. 15 ve 16 Ağustos'ta Earl of Peterborough için Deve Burnu'nun kuzeybatısındaki yeni top mevzilerine ateş yönlendirmesi yaptırıldı. Bu mevzilerin yeri 14 Ağustos'taki keşif sırasında tespit edilmişti. 16 Ağustos'ta ateş yönlendirmesi yapan tayyare, bir Fokker tarafından saldırıya uğradı. B Filosu, bu bölgede ilk kez bir Fokker ile karşılaşıldığını, bu tayyarenin muhtemelen ya Menemen Ovası'nda Seyrekköy'de ya da Menemen'in 8 mil güneyindeki Çiğli'de konuşlananlardan biri olduğunu rapor etmişti.¹³⁵³ 16 Ağustos'ta gerçekleşen çatışmanın ayrıntıları B Filosunun eline ulaşmıştı. Buna göre Earl of Peterborough için ateş yönlendirmesi yapan bir Nieuport avcı tayyaresiydi. Fokker tayyaresi Gelibolu'da karşılaşılan tayyarelerden daha küçük olup bir makineli tüfekle silahlanmıştı. Fokker, her seferinde aynı yönden dört kez saldırmayı denemişti. Nieuport'la karşılaştığında sağdan, tayyarenin sağ tarafındaki makineli tüfeğin biraz altından 45° açıyla ateş ederek geçti. Fokker, silahını sadece bir kez ateşlediğinde Nieuport'un sol alt tarafını sıyırarak 10 mermi ateşliyordu.¹³⁵⁴ B Filosunun bahsettiği bu Fokker tayyaresi, Temmuz ayında 5'inci Tayyare Bölüğü'ne gönderilen iki Fokker tayyaresinden biri olması muhtemeldi. Zaten B Filosu raporunda Menemen Ovası'nda ya da güneyinde Çiğli'de konuşlanan Fokker'lardan biri olduğunu belirterek Sasallı'yı işaret ediyordu. Bu durumda Fokker'ların konuşlandığı yeri tahmin etmişlerdi.

¹³⁵¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, age.,s.338

¹³⁵² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 13

¹³⁵³ ADM137/366,287, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 18 August 1916, Weekly Report of Operations No. 22, Thermi Air Station, s. 2

¹³⁵⁴ ADM137/366, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 25 August 1916, Weekly Report of Operations No. 23, Thermi Air Station, s. 2

21 Ağustos'ta B Filosu tarafından Çeşme'de bir keşif uçuşu yapıldı. Petra Adası yakınlarında bir denizaltının bildirilmesi üzerine sonraki günlerde denizaltılar için devriye gezildi. 23 Ağustos'ta da bir tayyare Sakız Adası'na uçtu.¹³⁵⁵ B Filosunun Ağustos 1916 ortalarındaki kuvve durumu şöyleydi: 1 adet 2 kişilik Nieuport ve 2 adet Henri Farman tayyaresi vardı. 1 adet Henri Farman ile 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi de tamirdeydi. 1 Adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi ve 1 adet Henri Farman da kurulumu yapılmamıştı. Filoda 3 pilot ve 3 rasıt bulunuyordu.¹³⁵⁶

Türk tarafında 22 Ağustos 1916'da 17'nci Kolordudan Keşif Tayyare Müfrezesi Kumandanlığına yazılan yazıya göre; 22/23 Ağustos gece veya bunu müteakip gecede Boran sahili ile Güllük Körfezi civarına veyahut Sisam'ın güneyindeki sahil mıntıkasında bir yerde İtilaf güçlerinin bir ihraç yapacağı ihbar edilmişti. Bu yüzden 23 Ağustos 1916'da mümkün olduğu kadar erken Sisam, Boran, Güllük istikametine gidilerek keşifler yapılması ve görülecek düşman gemi ve kayıklarına bomba atılması ve keşif neticesinin derhal Kolorduya bildirilmesi isteniyordu.¹³⁵⁷ Bu ihbar üzerine hemen keşif uçuşu gerçekleştirildi.

23 Ağustos 1916'da Pilot Üsteğmen Zekeriya ile rasıt Üsteğmen Sabri Beyler, Gotha keşif tayyaresiyle 2 saat 30 dakika süren ve 2000 metre irtifada bir keşif icra etti. Bu keşif neticesinde Anadolu sahil boyunca ve Adalardaki limanlarda İtilaf Devletleri'ne ait hiçbir gemi olmadığını yalnız Vati Limanı'nda büyük, küçük yelken gemileri görüldüğünü bildirildi. 25 Ağustos 1916'da Pilot Gedikli Erbaş Schoemanemann¹³⁵⁸ ve Rasıt Teğmen von Rayski¹³⁵⁹ Albatros C.II. tayyaresiyle 2 saat 20 dakika süren ve 2300 metre irtifada Anadolu sahilinin gözetlenmesi amacıyla bir keşif icra etti. Bu keşfe göre, Sisam Adası Vati Limanı'nda bir büyük yelkenli gemi ile üç küçük vapur ve İstanköy Limanı haricinde bir büyük vapur ile dört yelken gemisi görülmüştü.¹³⁶⁰ Keşif uçuşları neticesinde alınan istihbaratın uydurma ya da yanlış olduğu, bu bölgede İtilaf Devletleri'nin bir çıkarma

¹³⁵⁵ ADM137/366, a.g.e, s. 2

¹³⁵⁶ ADM137/366,289, Enclosure "A" ... State & Disposition of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

¹³⁵⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 13-1

¹³⁵⁸ Pilot Astsubay Scheunemann: Şoyman olarak okunmaktadır. İzmir'de hayatını kaybetmiştir. Bkz. Serno, a.g.e.,s. 203.

¹³⁵⁹ Teğmen von Rayski: Aslen Polonyalı olup Alman ordusunda görev yapmaktaydı. Bkz. Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.335. Literatürde Almanca okunuştan kaynaklı olarak Teğmen Reisky olarak da geçmektedir.

¹³⁶⁰ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

planlamadığını ortaya çıkarmıştı.¹³⁶¹ 25 Ağustos'taki keşif uçuşunu icra eden tayyare belgede Albatros C.II. olarak geçmesine rağmen, Keyüsk'de¹³⁶² Albatros C.III, Kurter'de Albatros C.I¹³⁶³ olarak verilmiştir. Hatta Eylül ayı bölüm kuvvesinde de Albatros C.I şeklinde verilmiştir.

B Filosunun verdiği rapora göre, 23 Ağustos'ta Sakız'a giden tayyare, 27 Ağustos'ta geri dönmüştü. Sakız Boğazı ve Karaburun'un batı tarafı üzerinde uçuş gerçekleştirildi ve yeni mevzilerin fotoğrafları alındı. 30 Ağustos'ta ise bir denizaltı devriyesi gerçekleştirildi ve iki tayyare oradaki ileri üsden daha fazla harekât yapmak için Sakız'a doğru yola çıktı.¹³⁶⁴ Bu sıralarda Rusların Haziran 1916'da icra ettikleri taarruzlar ve elde ettikleri başarılar üzerine bir süredir İtilaf Devletlerinin baskısı altında bulunan Romanya, Avusturya-Macaristan'a 27 Ağustos 1916'da harp ilan etmişti.¹³⁶⁵ Harp devam ederken cephelerde ve İtilaf Devletleri'nin vaziyetlerinde sürekli değişiklik olmaya ve harbin seyrine göre vaziyet alınmaya uğraşılırken İzmir Grubundaki tayyare bölükleri de adaları gözlem altında tutmaya çalışıyordu.

2 Eylül 1916'da Pilot Gedikli Erbaş Scheunemann ve Rasit Teğmen Rayski Albatros C.II.¹³⁶⁶ tayyaresiyle, 4 saat 30 dakika süren ve 2500 metre irtifada bir keşif gerçekleştirdi. Bu keşfe göre, Midilli Adası'nda tayyare meydanında değişiklik yoktu. Meydan ancak sekiz tayyarelik olup fazla tayyare bulundurulamazdı. Meydanda uçuşa hazır bir çift satırlı Farman tayyaresi vardı. Yera Körfezinde 2 kruvazör, 1 monitör, 3 torpido görülmüştü.¹³⁶⁷ 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü için 9 Ağustos'ta uçuş yapan 3 deniz tayyaresinden ikisi arızalanarak İstanbul'a tamire gönderilmiş ve biri de İtilaf Devletleri'nin eline geçmişti. Böylece 3 tayyareden hiçbiri konuşlanacağı istasyona ulaşamamış oluyordu. İstanbul'a tamir edilmek üzere getirilen tayyareler onarımları tamamlanarak gemi ile Bandırma'ya oradan da 7 Eylül'de havadan İzmir ve Güllük'e gitmişlerdi. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün vazifesi, Ege adaları ile Batı Anadolu kıyılarının keşif ve gözetlenmesi ile İtilaf mayın faaliyetlerinin aranmasıydı.¹³⁶⁸ 11 Eylül

¹³⁶¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.335

¹³⁶² Keyüsk, *1914-1916, Cilt 1, İkinci Kitap*, a.g.e., s. 138

¹³⁶³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.335

¹³⁶⁴ ADM137/366, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 1 September 1916, Weekly Report of Operations No. 24, Thermi Air Station, s. 4

¹³⁶⁵ Göymen, a.g.e., s. 125.

¹³⁶⁶ Bu tayyarenin Albatros C.I olduğu bilgisi Bkz. Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.336

¹³⁶⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

¹³⁶⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.339

1916'da Pilot Gedikli Erbaş Scheunemann ve Rasit Teğmen Rayski Albatros C.II. tayyaresiyle 2 saat 10 dakika süren ve 2500 metre irtifada gerçekleştirdikleri keşifte; Midilli'de Yera Körfezi'nde iki büyük kruvazör iki monitör, 6 torpido ve bir büyük nakliye gemisi görülmüştü. Yalnız bir kruvazör Midilli'den Foça istikametine gidiyordu. 5'inci Tayyare Bölüğünde benzin tükendiğinden ve yenisi gelmediğinden 16 gün uçuş yapılamadı.¹³⁶⁹ İzmir kuzeyindeki Midilli ve Ayvalık bölgesinde İtilaf gemi ve tayyare faaliyeti engellenmeye çalışılırken bir yandan da Ayvalık karşısındaki Çıplak Adası'na baskın yapılmıştı.

18 Eylül 1916 sabahı Çıplak Adası'na yapılan baskında çoğu dom dom kurşunu olan bir sandık ele geçirildi. Ayrıca 900 adet döküm halinde fişek, üç İngiliz, iki gra, bir adi tüfek, dört kasatura, bir dört köşe bomba, dördü İngiliz, biri bahriye efradına ve diğeri eşkıyaya mahsus altı kaput, üç çocuk, üç arka fişek çantası, bir cephe torbası, bir pantolan, bir İngiliz efradına mahsus kasket, beş kazma, sekiz kürek, bir ufak boru, birçok işaret feneri, pirinç ve soğan gibi çok miktarda erzak ganimet alındı.¹³⁷⁰ 18 Eylül 1916 saat 15.15'te bir kruvazör Ayvalık batısındaki Kilma Köyü'nde bulunan boş bir sandalı tahrip etti. Aynı saatte Ayvalık güneyindeki Küçükköy civarına tesirsiz iki bomba atan çift satırlı bir tayyare ateşimizle Midilli'ye kaçırılmıştı. Çıplak Adası batısına gelen bir tarassud gemisi de topçu topçu ateşiyle uzaklaştırılmıştı. Aynı günde saat 18.20'de bir kruvazör Kuşadası kuzeybatısındaki Kastro Harabesi'ne tesirsiz beş mermi atmıştı.¹³⁷¹

19 Eylül 1916 saat 14.30'da bir torpido ve himayesinde gelen bir yelkenli kayıktan Ayadiri kuzeybatısındaki çıplak buruna çıkmak isteyen yirmi kadar eşkıya, Türk askerinin karşılık vermesi üzerine kaçmıştı. 19 Eylül 1916 saat 14.30'da Ayvalık ve Dikili üzerlerinde dolaşan çift satırlı bir tayyare saat 16.30'da Ayazmend civarına tesirsiz bir bomba attıktan sonra Midilli'ye gitmişti.¹³⁷² Ayvalık ve civarında İtilaf Devletleri'nin faaliyeti sürerken İzmir'deki bombalamalardan etkilenecek tesislerden en önemlisi olan Alman-Romen petrol şirketinin ne gibi tedbirler aldığına dair yazışmalar gündeme geldi.

5'inci Ordu Kumandanlığı, İzmir Valiliğinden, İzmir'deki Alman-Romen petrol şirketi müesseselerinin hizmet emniyetince ne gibi tedbirler alındığını 19 Eylül 1916 tarihiyle

¹³⁶⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

¹³⁷⁰ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-13

¹³⁷¹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-12

¹³⁷² ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-12

soruyordu.¹³⁷³ İzmir'deki Alman-Romen petrol şirketi müesseselerinin hizmet emniyetince ne gibi tedbirler alındığını sorusuna verilen cevapta; Alman Petrol Şirketinin kendine ait olarak deposunda iki vagonluktan biraz fazla petrol bulunduğu anlaşılmıştı. Bu depo Romanya'nın harp ilan ettiği sırada gaz fiyatının yükselmeye başlaması üzerine herkesin elinde ve deposunda ne miktar petrol bulunduğunu bilmek için polisçe bunların miktarı deftere tespit ettirildiği esnada ortaya çıkmıştı. Bu müessese hakkında vilayetçe yapılan tedbir bundan ibaretti.¹³⁷⁴ Romanya'nın İtilaf Devletleri yanında harbe dâhil olması, devam eden ticari sözleşme ve şirketlerin faaliyetlerine etki edeceği ortadaydı. İzmir'de bulunan Alman-Romen ortaklığındaki petrol şirketine ait depodaki petrolün Türk makamlarınca sorulması da Romanya'nın muhasım tarafa geçmiş olmasından kaynaklanıyordu. İtilaf Devletleri'nin tayyare ve gemi bombardımanları da bir taraftan devam ediyordu.

20 Eylül 1916'da öğlen bir motorla bir torpido Çeşme sahiline tesirsiz yirmi bir mermi atmıştı. Saat 12.30'da bir motor bir tayyare tarassuduyla Ayvalık güneybatısındaki Sarmısaklı'ya tesirsiz yirmi bir mermi ve Cunda Adası'na iki mermi attı. Saat 19.25'te bir tayyare Ayvalık üzerinde dolaşp Midilli'ye gitmişti.¹³⁷⁵ 22-23 Eylül 1916 gecesi Sisam ile Voridos Körfezi kuzeyindeki yarımada'nın batısındaki Kızılağaç yolu arasında birçok İtilaf gemilerinin elektrik yakarak ve musika çalarak sabaha kadar deniz üzerinde şenlik yaptıkları görülmüş ve bu civarda İskandil Burnu ile İnceburun önlerinde denize dalıp çıkmak gibi denizaltı gürültüleri işitilmişti.¹³⁷⁶

25 Eylül'de 5'inci Ordu Kumandanı General Liman von Sanders 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünü denetlemeye geldi. Bölük Kumandanı Yüzbaşı Savmi ile Rasit Üsteğmen Hüseyin Beyler, 1 numaralı tayyare ile bir gösteri uçuşu icra ettikleri sırada havada arıza yapan tayyare zorunlu iniş yaparak kırım geçirdi.¹³⁷⁷ Bölük nezdinde Gotha tayyareleri mevcuttu. Ancak bunların bölüğe gelişleri zaten olaylı olmuş, arızalandıkları için İstanbul'a tamire gönderilmişlerdi. Bunların tamirden sonra Güllük'e ulaşmaları ise 7 Eylül'de gerçekleşmişti. Yüksek askeri komuta kademesinin gözleri önünde yaşanan bu olay aslında, tamirden yeni gelen bu Gotha'ların hala tam performans göstermeye

¹³⁷³ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 2

¹³⁷⁴ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 2-1

¹³⁷⁵ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-13, 48-13a

¹³⁷⁶ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-17

¹³⁷⁷ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.339

muktedir olmadıkları anlamına geliyordu. Diğer taraftan 5'nci Tayyare Bölüğü keşif faaliyetlerine devam ediyordu.

30 Eylül 1916'da Pilot Gedikli Erbaş Scheunemann ve Rasit Teğmen Rayski Albatros tayyaresiyle 2 saat 35 dakika süren ve 1500-2000 metre irtifada bir keşif icra etti. Bu keşfe göre, Midilli Adası uçuşunda Yera Körfezi'nde iki büyük kruvazör, iki monitör, 6 torpido görüldü. Adada eski vaziyete göre bir değişiklik yoktu. Adaya atılan bombalardan birisi sahilde bir depoya isabet etmişti.¹³⁷⁸ Kurter bu keşifte, Pilot Vendot'un Fokker av tayyaresi ile himaye görevi gördüğünü belirtmektedir.¹³⁷⁹ 30 Eylül'de Türklerin yaptığı bu keşif ve bombardımana dair RNAS 2'nci Kanadın "B" Filosu'nun raporlarında da bazı bilgiler bulunmaktadır. Buna göre, çift kanatlı bir L.V.G tayyaresi, Yera Körfezi'ndeki gemilere saldırmış ve yaklaşık 60 libre ağırlığında iki bomba atmıştı. Bu bombalar HMS Doris ve HMS Earl of Peterborough'a isabet etmişti. Thermi'den iki kişilik bir Nieuport tayyaresi takip için gönderilmiş fakat bombalama yapan tayyareye yetişememişti. Bu tayyarenin Çandarlı Körfezi'nde Aliğa Koyu'na yakın bir yere inmiş olabileceği tahmin edilmişti. Günün ilerleyen saatlerinde bu alanda bir keşif yapıldı ancak körfez çevresinde ve Çandarlı Köyü'nün kuzeyinde bir hava meydanı için uygun bir alan olmasına rağmen herhangi bir hava meydanı gözlenmemişti.¹³⁸⁰ Bu bilgilerden yola çıkarak 30 Eylül'deki keşif ve bombardımanda kullanılan Türk tayyaresinin L.V.G olduğunu rapor etmeleri, İtilaf Devletleri'nin hasımlarının tayyarelerini tam olarak tespit edemediğini göstermektedir. Nitekim belgede, bu keşif ve bombardımanın Albatros tayyaresiyle yapıldığını yazmaktadır. Üstelik bombardımanı yapan tayyarenin iniş yeri olarak da Aliğa Koyu'nu işaret etmeleri, Eylül ayı itibarıyla İzmir bölgesinde faaliyet gösteren Türk-Alman bölüklerinin yeri konusunda henüz sağlıklı bir malumatları olmadığını da göstermektedir. B Filosu raporunda 30 Eylül'de Türk-Almanların yaptığı Midilli keşfindeki tayyarenin L.V.G olduğunu belirtiyorlardı. Bu L.V.G tayyaresi Ekim başında 1'inci Tayyare Bölüğünden takviye olarak gelecek ve bir hafta sonra bölüğüne geri gidecekti.

5'inci Tayyare Bölüğünün Eylül ayı sonundaki kuvvesi şöyleydi: Bölük Kumandanı Pilot Üsteğmen Arthur Faller'di. Pilotlar; Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya, Teğmen Hüseyin Avni ve Astsubay Schoemann'dı. Rasıtlar; Üsteğmen Mehmet Nuri, Üsteğmen Mehmet

¹³⁷⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

¹³⁷⁹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.337

¹³⁸⁰ ADM137/367/55, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 6 October 1916, Weekly Report of Operations No. 29, Thermi Air Station, s. 3

Sabri, Üsteğmen Yusuf İzzettin ve Teğmen Rayski idi. Av Pilotları; Teğmen Netso ve Astsubay Vendot'tu. Tayyareler, Albatros C.I. AK6 AK14, Gotha LD.2 G5'di. Av tayyareleri, Fokker E.III F5 F6 idi.¹³⁸¹

1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün Eylül ayı sonundaki vaziyeti ise şöyleydi: Bölük Güllük'te konuşlanmış ve 5'inci Ordu Kumandanlığı emrindeydi. Bölük Kumandanı Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi Bey idi. Pilotlar; Deniz Üsteğmen İsmail Hüseyin, Deniz Üsteğmen Mehmet Yahya idi. Rasıtlar; Deniz Yüzbaşı Ahmet Reşit, Deniz Üsteğmen Hüseyin Abdülkadir ve Deniz Yüzbaşı Hüseyin Kamil Beylerdi. Tayyare ise Gotha WD2: No.2 idi. Bölükte 4 makinist ve 32 bahriye eri bulunuyordu.¹³⁸² Bölüğe verilen 3 Gotha'dan biri İtilaf Devletleri'nin eline geçmişti. Biri de 25 Eylül'de 5'inci Ordu Kumandanı General Liman von Sanders'in gelişinde havalandı fakat kırım geçirdi. Böylece bölükte tek Gotha kalmış oluyordu.

Ekim ayı başlarında, 5'inci Tayyare Bölüğü 1 adet Gotha LD.2 tipi tayyare ile 2 adet Albatros C.I'e sahipti. Seydiköy meydanında görev yapan Bölüğün harekâtını desteklemek amacıyla kadrosunda Fokker avcıları bulunuyordu. Yarı bağımsız durumda olan Fokker avcıları, Sasallı meydanını kullanıyorlardı.¹³⁸³

İtilaf Devletleri tarafında B Filosu 3 Ekim'de Aliğa Körfezi üzerinde bir denizaltı devriyesi gerçekleştirdi. 5 Ekim'de ise Ayvalık bölgesinde 6 inç'lik bir top bulunduğu rapor edilen Tuz Burnu'nun¹³⁸⁴ doğusundaki mevzilere bombalar atıldı.¹³⁸⁵ 6 Ekim günü B Filosu tarafından Tuz Burnu'nun 440 numaralı tepesindeki 6'inç'lik top mevzileri işaretlenerek M.33 gemisi için ateş yönlendirmesi yapıldı. Doğrudan isabet sağlandığı gibi bu savunmaların fotoğrafları alındı.¹³⁸⁶ Bu sıralarda Yunan Başvekili Venizelos'un Ege adalarında dolaştığı ve halkı Türkler aleyhine kışkırttığı haber alınmıştı. Bundan dolayı gerek güç gösterisi, gerekse maddi etki yaratmak amacıyla Sisam ve Midilli'ye bir hava

¹³⁸¹ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.337

¹³⁸² Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.340

¹³⁸³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.386

¹³⁸⁴ B Filosu raporlarında Ayvalık bölgesinde "Tuz Burnu" olarak geçen yer, günümüzde Badavut Tuz Gölü adıyla anılan yer olup önünde Badavut kayalıkları bulunmaktadır. B Filosu diğer raporlarında da, Tuz Burnu Yarımadası olarak geçmektedir.

¹³⁸⁵ ADM137/367/55, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 6 October 1916, Weekly Report of Operations No. 29, Thermi Air Station, s. 3

¹³⁸⁶ ADM137/367/117, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 13 October 1916, Weekly Report of Operations No. 30, Thermi Air Station, s. 5

filosu gönderilmesine karar verildi.¹³⁸⁷ 5'inci Ordu Kumandanlığı, bu harekâtın icrası için 5'inci Tayyare Bölüğünü görevlendirdi.¹³⁸⁸ Venizelos'un Sisam'da bulunduğu ihbar edilmişti. Keşif için 07 Ekim 1916'da¹³⁸⁹ gönderilen tayyarelerimizden biri düşmüş ve bir pilot vefat etmiş ve rasıdı da hafif yaralanmıştı.¹³⁹⁰ Kurter de eserinde Pilot Astsubay Schoemann'ın hayatını kaybettiğini rasıt Teğmen Fischer'in ise hafif yaralarla kurtulduğunu belirtmektedir.¹³⁹¹ Kansu-Şensöz-Öztuna, bu keşfin tarihini 7 Ekim olarak vermekle birlikte düşen tayyaredeki Pilot Astsubay Schoemann ile Üsteğmen Fischer'in ikisinin birden vefat ettiğini kaydetmektedir.¹³⁹² Bu kaza neticesinde 5'inci Bölük'te iki keşif tayyaresi kalmıştı. Bu yüzden 1'inci Tayyare Bölüğünden takviye istendi. Takviye olarak verilen tayyarenin, Seydiköy'e gelirken bir yandan da keşif yapması gerekiyordu. 5'inci Tayyare Bölüğünden Rasıt Üsteğmen Sabri Bey, Galata Hava Meydanı'na gönderildi. 8 Ekim günü, 1'nci Tayyare Bölüğü'ne mensup L.V.G.3 numaralı tayyare, Pilot Başçavuş Dobberstein'in idaresinde İzmir'den gelen Rasıt Sabri Bey'le birlikte Galata'dan havalandı. İlk önce Bozcaada sonra Midilli adası üzerinde keşif yapıldı. Daha sonra Seydiköy Hava Meydanına iniş yapıldı. Dobberstein ve L.V.G.3 numaralı tayyare, İzmir'de keşif uçuşları yaptıktan sonra, 14 Ekim'de tekrar birliğine dönecekti.¹³⁹³

5'inci Tayyare Bölüğüne mensup diğer iki tayyare ise keşfe devam etmiş ancak Sisam'da Venizelos'un bulunduğu emare görememişti.¹³⁹⁴ 7 Ekim 1916'da Pilot Üsteğmen Zekeriya ve Rasıt Üsteğmen İzzeddin Beylerin 5 Numaralı Gotha tayyaresiyle, Sisam ve İstanköy Adaları dolayında 3 saat 15 dakika süren ve 1500 metre irtifada yaptıkları keşifte, Sisam Vati Limanı'nda bir torpido ve bir monitör görüldü. Kayda değer başka bir şey yoktu.¹³⁹⁵

Venizelos'un diğer adalarda bulunması ihtimali ile keşiflere devam edilmişti. 8 Ekim 1916 Pilot Başçavuş Dobberstein ve rasıt Üsteğmen Sabri beyler L.V.G tayyaresiyle 2 saat süren ve 2000 metre irtifada gerçekleştirdikleri Midilli keşfinde,¹³⁹⁶ Yera Körfezi'nde iki

¹³⁸⁷ Keyüsk, 1914-1916, Cilt 1, İkinci Kitap, a.g.e., s. 139.

¹³⁸⁸ Kurter, Cilt II (1914-1916), a.g.e.,s.386

¹³⁸⁹ Kurter ve Keyüsk bu keşfin tarihini 6 Ekim 1916 olarak vermektedir. Bkz. Kurter, Cilt II (1914-1916), a.g.e.,s.386; Keyüsk, 1914-1916, Cilt 1, İkinci Kitap, a.g.e., s. 139.

¹³⁹⁰ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 14

¹³⁹¹ Kurter, Cilt II (1914-1916), a.g.e.,s.386

¹³⁹² Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s.247.

¹³⁹³ Kurter, Cilt II (1914-1916), a.g.e.,s.384, 386

¹³⁹⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 14

¹³⁹⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

¹³⁹⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

büyük kruvazör, 14 torpido, bir büyük nakliye gemisi ve iki büyük monitör bulunuyordu. Bu körfez girişinde küçük mavnalardan tesis edilen bir engel hattı vardı ve iki torpido girişi gözetlemek maksadıyla sürekli dolaşmaktaydı. Midilli civarında gayet büyük iki nakliye gemisi ile bunlardan birisinin etrafında birçok küçük deniz taşıtları bulunduğu da görülmüştü. Rıhtımda beyaz renkte yat olması muhtemel bir vapur yanaşmış ve bayraklarla donatılmıştı. Bir nakliye vapurunun Sakız'dan Midilli'ye geçmekte olduğundan bahsedilmekle Venizelos'un Midilli'de olduğu teyit edilmiş görünüyordu. Keşfi yapan İttifak tayyaresi Midilli Limanı'na iki, Yera Körfezi'nde bulunan harp gemilerine bir ve sahildeki depolara toplamda dört bomba atmıştı. Ancak bombaların tahribat neticeleri görülememişti. Tüm bu bilgiler 5'inci Ordu Kumandanlığı tarafından 08 Ekim 1916'da Başkumandanlık Vekâletine gönderildi.¹³⁹⁷ 1'inci Tayyare Bölüğünden Pilot Dobberstein ile takviye gelen L.V.G tayyaresiyle, keşiflere devam ediliyordu.

10 Ekim'de Pilot Dobberstein ile Rasit Sabri Bey, L.V.G.3 tayyaresini Kösten Adası'na getirdi. Bunun amacı hem tayyarenin harekât yarıçapını arttırmak hem de görev yerinde daha uzun süre kalabilmesini sağlamaktır. Havacılar burada İngilizlerin terk ettiği hava meydanına yerleşti.¹³⁹⁸ Fakat L.V.G tayyaresi kısa bir süre sonra bölümüne geri dönecekti.

12 Ekim 1916 tarihinde yapılan tayyare keşfine göre, 8 Ekim 1916'da Midilli Limanı'nda görülen yat bu defa görülemedi. Limana atılan dört bombadan birinin sahildeki kışlalara, ikisinin rıhtım civarındaki binalara ve dördüncüsünün de rıhtıma yanaşmış bulunan bir nakliye gemisine isabet ettiği ve vapurda yoğun bir duman çıktığı ve vapur gözden kayboluncaya kadar dumanın devam ettiği görülmüştü. Ayvalık önündeki adalarda da İtilaf güçlerine dair bir şey görülemediği 17'inci Kolordu Kumandanlığından gelen bilgiye istinaden bildiriliyordu.¹³⁹⁹ B Filosu raporunda ise 12 Ekim akşamı bir İttifak tayyaresi görüldüğünü bildiriyordu. Thermi'den bir Bristol Scout tayyaresi takip için gönderilmiş ve Türk-Alman tayyaresi yakalanarak Çandarlı Körfezi üzerinde Aliağa platosuna iniş yapmaya zorlanarak Lewis top ateşiyle saldırılmıştı. Bu raporda, Aliağa platosunun muhtemelen Çiğli ve Gaziemir'den faaliyet gösteren tayyareler için ileri üs olarak kullanıldığı belirtiliyordu.¹⁴⁰⁰ Bu bilgi, İzmir'in kuzeybatısında Foker av

¹³⁹⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 14

¹³⁹⁸ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.387

¹³⁹⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 14

¹⁴⁰⁰ ADM137/367/117, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 13 October 1916, Weekly Report of Operations No. 30, Thermi Air Station, s. 5

tayyarelerinin kullandığı ve günümüzde Çiğli ilçesine bağlı Sasallı Merkez olarak geçen Sasallı'daki hava meydanı ile 5'inci Tayyare Bölüğü'nün konuşlandığı Seydiköy'ü (Gaziemir) akla getirmektedir. B Filosu raporlarından anlaşıldığına göre İtilaf Devletleri, İzmir bölgesindeki hava meydanlarını tespit etmişlerdi.

Midilli Thermi'deki "B" Filosu'nun 1916 Ekim ortalarındaki kuvve durumu şöyleydi: Kullanımda 100 beygir gücünde 1 adet Bristol Scout tayyaresi, 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi ve 3 adet Henri Farman tayyaresi bulunuyordu. 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi ve 1 adet Henri Farman tayyaresi tamirdeydi. 100 beygir gücünde 1 adet Bristol Scout tayyaresinin ise kurulumu yapılmamıştı. Filoda 2 pilot ve 2 rasit bulunuyordu.¹⁴⁰¹

13 Ekim 1916 Pilot Başçavuş Dobberstein ve Rasit Üsteğmen Sabri Beyler L.V.G tayyaresiyle 1 saat 35 dakika süren ve 2300 metre irtifada bir keşif gerçekleştirdi. Ayvalık önündeki adacıkların keşif uçuşu ile Midilli Limanı bombardıman edilecekti. Küçük adalarda bir şey görülmemişti. Midilli Limanı'na dört bomba atılmıştı. Bombalar rıhtıma tepelere, kışla ile rıhtımdaki bir gemiye tam isabet etmişti.¹⁴⁰² Kurter 13 Ekim'de yapılan Midilli Adası keşfinin, Kösten Adası'na getirilen L.V.G.3 tayyaresiyle yapıldığına ve Midilli'de herhangi bir olağanüstü durum görülmediğine işaret etmektedir. Bu tarihten sonra 5'inci Tayyare Bölüğüne tayyareler katılmaya başlamış ve L.V.G.3 tayyaresi de pilotu ile birlikte 1'inci Tayyare Bölüğüne geri gönderilmişti. Bölüğe katılan tayyareler, AK22 ve AK25 askeri numaralı Albatros C.III tipi tayyarelerdi.¹⁴⁰³

Midilli Thermi'deki "B" Filosu 17 ve 18 Ekim'de, Ayvalık bölgesi üzerinde keşif yaptı. Keşif raporuna göre, Türklerin Tuz Burnu yarımadasının savunmasını tamamladığı ve yeni bir faaliyet görülmediği bildirildi. 17 Ekim'de 440 numaralı tepedeki mevzilere bombalar atıldı. 17 ve 19 Ekim'de bir denizaltının dalış sırasında görüş mesafesini test etmek için deneysel uçuşlar gerçekleştirildi.¹⁴⁰⁴

23 Ekim 1916'da Pilot Wahrscheit ve rasit Teğmen Rayski tarafından Albatros C.II. tayyaresiyle 1 saat 55 dakika süren ve 600-1000 metre irtifada gerçekleştirilen keşifte,

¹⁴⁰¹ ADM137/367/119, Enclosure "A" ... State & Disposition of Machines, Thermi Air Station, s. 1

¹⁴⁰² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

¹⁴⁰³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.387

¹⁴⁰⁴ ADM137/367/173, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 20 October 1916, Weekly Report of Operations No. 31, Thermi Air Station, s. 4

Sakız Körfezi'nde Sakız Adası yakınında Aspargon'daki bir kruvazörle bir torpidoya iki bomba atıldı. Birisi kruvazöre, birisi rıhtıma isabet etti. Bir Kruvazör Samos Limanı'ndan Sakız'a gitmekte iken iki bomba atıldı fakat isabet etmedi. 28 Ekim 1916'da Pilot Wahrscheit ve rasit Teğmen Rayski tarafından Albatros C. III. tayyaresiyle 2 saat süren ve 1600 metre irtifada gerçekleştirilen Midilli Adası keşfinde, Yera Körfezi'nde bir harp gemisi, iki kruvazör, dört torpido görülmüş, tayyare meydanında tayyare görülememişti. Gemiler üzerine dört bomba atıldı. İtilaf topçularının ateşleriyle tayyareye karşılık verilmişti.¹⁴⁰⁵ 28 Ekim'deki bu keşif, B Filosunun raporlarına da yansımıştı. Ancak atılan bomba miktarı 2 olarak kaydedilmişti. Thermi'den gönderilen bir tayyare, bu Türk-Alman tayyaresini Menemen Ovası'na kadar takip etmiş fakat yakalayamamıştı. 30 Ekim'de M 35 gemisi için Tuz Burnu'nun (Ayvalık Tuz Gölü) mevzileri üzerine ateş yönlendirme yapıldı. Aynı gün Ayvalık Limanı'ndaki gemi trafiği keşfi sırasında; Batı Cephesi'ndeki Alman gerilemeleri, Afrika'da Müslümanlığı baltalama planlarını gösteren Türkçe beyannameler civar kasaba ve köylere atıldı. 1 Kasım'da Çandarlı Körfezi'nin güney kıyılarında yeni savunma faaliyetleri gözlemlendi.¹⁴⁰⁶

Midilli Thermi'deki "B" Filosu'nun 2 Kasım 1916'daki kuvve durumu şöyleydi: Kullanımda 100 beygir gücünde 2 adet Bristol Scout tayyaresi, 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi ve 3 adet Henri Farman tayyaresi bulunuyordu. 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi ve 1 adet Henri Farman tayyaresi tamirde idi. Filoda 3 pilot ve 2 rasit bulunuyordu.¹⁴⁰⁷

Türk tarafı raporuna göre 6 Kasım 1916 saat 14.30'da Midilli'den Yeni Foça üzerine bir Fransız tayyaresi gelmişti. Bu tayyare, bir harp tayyaresinin taarruzu neticesinde Cuma Burnu'ndan iki kilometre açığa düşürülmüştü. Tayyareye yardım etmek isteyen İtilaf monitörü de topçu ateşiyle uzaklaştırılmıştı fakat rasit ve pilot kurtarılamamıştı.¹⁴⁰⁸ Kurter, Fransız tayyaresinin, Pilot Astsubay Vendot'un kullandığı F5 askeri numaralı Fokker E.III tipi av tayyaresi tarafından düşürüldüğüne yer vermektedir.¹⁴⁰⁹ Midilli'deki B filosunun 6 Kasım 1916'daki faaliyet raporunda; Cuma Burnu üzerinde Henri Farman tayyaresiyle yaptıkları keşif sırasında bir Fokker tayyaresi tarafından saldırıya uğrayarak

¹⁴⁰⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

¹⁴⁰⁶ ADM137/367/ 290, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 2 November 1916, Weekly Report of Operations No. 33, Thermi Air Station, s. 3

¹⁴⁰⁷ ADM137/367/292, Enclosure "A" to Operation Report No.33, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

¹⁴⁰⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 14a; Keyüsk, 1914-1916, Cilt 1, İkinci Kitap, a.g.e., s. 140.

¹⁴⁰⁹ Kurter, Cilt II (1914-1916), a.g.e.,s.387

denize inmek zorunda kaldıklarına yer veriliyordu. Çatışmanın ayrıntılı raporunun¹⁴¹⁰ alınmadığı fakat tayyare kaybolmasına rağmen pilot ve gözlemcinin yara almadan kurtulduğuna değiniliyordu. Aynı gün, Sakız Adası'na uçan bir Nieuport av tayyaresi inişte hasar görmüştü. Bir Bristol Scout tayyaresi de Thermi'de bir test uçuşundan sonra inişte hafif hasar görmüştü. Her iki durumda da pilotlar ve gözlemciler yara almadan kurtulmuştu.¹⁴¹¹ 8 Kasım 1916 'da Pilot Wahrscheit ve rasıt Teğmen Rayski tarafından 1 saat 30 dakika süren ve 1600 metre irtifada gerçekleştirilen keşif sırasında şiddetli sisten Midilli'ye gidilmemiş Çandarlı Körfezi'nde iki kruvazör görülmüş ve bunlara iki bomba atılmıştı. Bombalar gemilerin yanına düşmüştü.¹⁴¹²

B Filosunun 8 Kasım tarihli raporunda, Çandarlı Körfezi üzerinde denizaltı karşıtı devriye gerçekleştirildiği bildiriliyordu. Bu tayyare Thermi'ye döndükten kısa bir süre sonra Körfez üzerinde, yukarıdaki belgede bahsi geçen Türk-Alman tayyaresinin görüldüğü rapor edilmişti. B Filosu, Çiğli'de İzmir'in savunması için konuşlandırılan tayyare filosunun, yeni kurulan savunma mevzilerine yönelik kendilerinin icra ettiği ateş yönlendirmesini engellemeye çalıştığının farkındaydı. Raporda, gelecekte bu operasyonların başarılı olabilmesi için Thermi İstasyonunda henüz mevcut olmayan uzun mesafeli keşif için Scout veya 1 ½ Strutters tayyarelerinin gerekli olacağı belirtiliyordu.¹⁴¹³ Tarafların gelişmiş tayyareye olan ihtiyacı her geçen gün artıyordu.

Midilli Thermi'deki B Filosunun Kasım 1916 ortalarındaki vaziyeti şöyleydi: 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout, 2 adet Henri Farman kullanım için hazır durumdaydı. 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout, 2 adet 2 kişilik Nieuport ve 1 adet Henri Farman tamirdeydi. 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout ile 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi de kurulumu yapılmamıştı. Filoda 3 pilot ve 2 rasıt vardı.¹⁴¹⁴ Türk makamları, İtilaf

¹⁴¹⁰ 6 Kasım'daki bu çatışmanın ayrıntılı raporuna göre, Henri Farman Cuma Burnu üzerinde 5000 metre irtifada iken bir Fokker tarafından yakın mesafeden saldırıya uğramıştı. Farman'ın radyatörü hasar aldı. Henri Farman'ın pilotu, tayyaresini 2 kez kaydırmış ve Fokker'un hedeften çıkmasına sebep olmuştu. Radyatördeki hasar nedeniyle Farman'ın motoru aşırı ısınma yaparak bozulmuştu. Pilot Teğmen Barnato ve Asteğmen A.E.H. Roberts, M.33 gemisine yakın denize yaralanmadan inmişti. Bkz. ADM137/367, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 17 November 1916, Weekly Report of Operations No. 35, Thermi Air Station, s. 2

¹⁴¹¹ ADM137/367/330, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 10 November 1916, Weekly Report of Operations No. 34, Thermi Air Station, s. 3

¹⁴¹² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

¹⁴¹³ ADM137/367/331, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 10 November 1916, Weekly Report of Operations No. 34, Thermi Air Station, s. 4

¹⁴¹⁴ ADM137/367/333, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No.34, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

Devletleri'nin icra ettiği tayyare keşif ve bombardımanların, savaş hukukuna aykırı olduğunu belgelemek istiyordu.

Hariciye Nezareti açık şehirler ve mevkilerde devletler hukukuna muhalif olarak vaki olan tecavüzler ve bombardımanları bilmek istiyordu. Bu yüzden 1916 senesi başından beri gerek düşman donanması ve gerekse düşman tayyareleri tarafından yapılan bombardımanların tarihleriyle mevki isimlerini içeren birer listenin gönderilmesi Harekât-ı Harbiye Şubesi tarafından 10 Kasım 1916'da 5'inci Ordu Kumandanlığından isteniyordu.¹⁴¹⁵ Bu arada 1916 senesi başından Kasım'ın birinci gününe kadar İtilaf donanmasına ait tayyareler tarafından taarruz edilen mevkilerin isimleriyle meydana gelen olayların tarihini içeren bir liste 15 Kasım 1916'da 5'inci Ordu Kumandanlığı tarafından Başkumandanlık Vekâletine sunuldu.¹⁴¹⁶

Midilli'deki B Filosu raporlarında 12 Kasım'da Yera Körfezi'ne saldırıldığı yönünde bilgi bulunuyordu. Bir L.V.G. veya Aviatik olduğu sanılan tayyare ile demirleme alanına 2 bomba ve Fransız ordugâhına da 2 bomba atılmıştı. Fakat hiçbir hasar meydana gelmemişti. Teğmen Mellings, bir Bristol Scout tayyaresiyle takip için Thermi'den gönderildi. Bu tayyare Türk-Alman tayyaresini, 8500 metre irtifada ve Thermi istasyonundan 55 mil uzaklıkta İzmir yakınlarındaki Çiğli üzerinde gördü. Bristol Scout, yakın mesafeden ateş açarak bu tayyareyi vurdu ve bir süre sonra kontrolden çıkmış bir şekilde yere doğru dalış yaptığını gördü.¹⁴¹⁷ Ancak B Filosu raporunda bahsi geçen bu hava muharebesiyle ilgili Türk askeri belgesinde herhangi bir ayrıntıya rastlanmıyordu. Belgeye göre, 12 Kasım 1916'da Pilot Üsteğmen Zekeriya ve rasit Üsteğmen Sabri Beyler tarafından Albatros C.I. tayyaresiyle 2 saat 5 dakika süren ve 2300 metre irtifada gerçekleştirilen keşifte, Midilli Limanı'nda mühim bir şey görülmemişti. Yera Körfezi'nde iki büyük yelkenli gemisi ve dört torpido vardı. Başka mühim bir şey görülmemişti.¹⁴¹⁸ Bu durumda yapılan bu hava muharebesinin Fokker av tayyarelerinden biriyle yapılmış olmalıydı. Ancak B Filosuna mensup Bristol Scout tarafından Çiğli üzerinde görülerek vurulduğu bilgisi teyide muhtaç görünmektedir. Zira F5 F6 askeri numaralı Fokker av tayyareleri Eylül ayındaki 5'inci Bölük kuvvesinde görüldüğü gibi Aralık ayı kuvvesinde

¹⁴¹⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-144

¹⁴¹⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-135

¹⁴¹⁷ ADM137/367, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 17 November 1916, Weekly Report of Operations No. 35, Thermi Air Station, s. 2

¹⁴¹⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

de bulunmaktadır. Eğer iki Fokker'dan biri vurulmuş olsa idi. Aralık ayı kuvvesinde de bulunmayacaktı.

20 Kasım 1916 Pilot Wahrscheit ve rasit Teğmen Rayski tarafından Albatros C. III. tayyaresiyle gerçekleştirilmeye çalışılan keşif, 45 dakika sürmüş fakat havanın muhalefetinden Midilli keşifleri yapılamamıştı. 22 Kasım 1916'da Pilot Wahrscheit ve rasit Teğmen Rayski tarafından Albatros C. III. tayyaresiyle Midilli'ye keşfe gidilirken İtilaf tayyareleriyle yapılan müsademe neticesi Sasallı Hava Meydanı'na inmeye mecbur kalınmıştı. 2 Aralık 1916'da yeni tayin olunan Kolordu Kumandanı Miralay Selahaddin Adil Bey bölüğü teftiş etmişti. Bu arada 7 Aralık 1916'da İstanbul'dan yeni üç adet Albatros tayyaresi geldi ve Gaziemir İstasyonuna getirildi. 13 Aralık 1916 Pilot Wahrscheit ve rasit Rayski tarafından Albatros C. III. tayyaresiyle 1500 metre irtifada Sakız ve Sisam Adaları üzerinde keşif yapılmıştı. Tayyareye bu civarda dolaşan bir kruvazör ateş açmıştı.¹⁴¹⁹ Aralık ayı içerisinde, AK22 askeri numaralı Albatros, uçamaz duruma gelmiş ve bölüğe 3 yeni Albatros C.III katılmıştı. Bunların numaraları AK34, AK35 ve AK36 idi.¹⁴²⁰

B Filosu, 23 ve 24 Aralık'ta Ayvalık ve Dikili arasındaki kıyı hattında keşifler yaptı. Tuz Burnu'nda birkaç siper hariç yeni bir faaliyet gözlemlenmedi. 24 Aralık'ta bu siperlere bombalar atıldı ve doğrudan isabet sağlandı. 26 Aralık'ta Çandarlı Körfezi üzerinde bir keşif uçuşu yapıldı yeni mevzilerle birlikte Körfez'in kuzey tarafında sahra topları görüldü. Aynı gün İzmir bölgesinde hava meydanı tespiti için yapılan keşifte, Ulukent'in 5 km güney batısında hangarları olan yeni bir hava alanı görüldü. Ajanların Paradise Hipodrumu hava meydanının yeniden işgal edildiğine dair raporunu doğruladı. Bu tarihte orada bir hangar gözlemlendi. Bu keşiften dönerken 8998 numaralı Bristol Scout tayyaresi, iniş sırasında ağır hasar aldı. 27 Aralık'ta da bir fotoğrafik keşif icra edildi.¹⁴²¹ Aralık 1916 sonunda B Filosunun kuvvesi şöyleydi: 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout ve 2 adet Henri Farman vardı. 1 adet Henri Farman, 1 adet 2 kişilik Nieuport, 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout tamirdeydi. Filoda 4 pilot, 2 rasit bulunuyordu.¹⁴²²

¹⁴¹⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4

¹⁴²⁰ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.387

¹⁴²¹ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 29 December 1916, Weekly Report of Operations No. 41, Thermi Air Station, s. 2

¹⁴²² ADM137, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No.41, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

5'inci Tayyare Bölüğünün Aralık ayı sonundaki kuvvesi ise şöyleydi: Bölük Kumandanı Pilot Üsteğmen Arthur Faller idi. Pilotlar; Üsteğmen Hüseyin Avni, Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya ve Astsubay Wahrscheid idi. Rasıtlar; Üsteğmen Mehmet Yusuf İzzettin ile Asteğmen Senecker ve Üsteğmen Mehmet Sabri ve Teğmen von Rayski idi. Av Pilotları; Teğmen Netso ile Astsubay Vendot idi. Tayyareler ise Gotha LD2 G5 ile AK25 AK34 AK35 AK36 askeri numaralı Albatros C.III idi. Av tayyareleri F5 F6 askeri numaralı Fokker E.III idi. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü de faal tayyare vaziyetine göre keşif faaliyetine katılmıştı. Bölük Kumandanı Almanya'da bulunan Deniz Pilot Yüzbaşı İbrahim Savmi idi. Bölük Kumandan Vekilliğini Deniz Yüzbaşı Ahmet Reşit üstlenmişti. Pilotlar; Deniz Üsteğmen İsmail Hüseyin ile Deniz Üsteğmen Mehmet Yahya idi. Rasıtlar; Deniz Üsteğmen Mehmet Kamil ile Deniz Üsteğmen Hüseyin Abdülkadir idi. Tayyareleri 2 numaralı Gotha WD2 idi.¹⁴²³

3.2.4. 1917 Yılında İzmir ve Havalisi Kıyılarında Tarafların Hava Harekâtı

Ocak 1917'de İzmir Seydiköyü'ndeki 5'inci Tayyare Bölüğünde 6 Pilot vardı. Bunlar Bölük Kumandanı Üsteğmen Faller, Zekeriya, Üsteğmen Welmount, Teğmen Netso, Milenz ve Astsubay Warscheid¹⁴²⁴ idi. Yüzbaşı İzzeddin, Asteğmen Sabri, Teğmen Rayski olmak üzere 3 de rasıt bulunuyordu. Yani toplamda 9 uçucu subay vardı. Tayyarelere gelince 2 Av tayyaresi, 3 keşif tayyaresi, 1 talim tayyaresi olup toplamda 6 adetti.¹⁴²⁵ Kurter, 1917 başında bölükte keşif tayyaresinin sayısını 4 adet olarak vermekte olup bunlar Albatros C.III tipindeydi. Eğitim tayyaresi, 1 adet Gotha LD.2 tipi tayyare idi. Av tayyareleri ise İzmir'in kuzeybatısındaki Sasallı Hava Meydanında konuşlanmış olan 2 adet Fokker E.III tipi tayyarelerdi.¹⁴²⁶

Midilli Thermi'deki B Filosunun Ocak 1917 başındaki kuvvesi şöyleydi: Kullanıma hazır olarak 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout, 2 adet Henri Farman vardı. Tamir altında ise 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout, 1 adet Henri Farman ve 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresi vardı. 1 adet 2 kişilik Nieuport tayyaresinin de kurulumu yapılmamıştı.

¹⁴²³ Kurter, *Cilt II (1914-1916)*, a.g.e.,s.387-388

¹⁴²⁴ Alman tayyarecilerden Warscheid, Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

¹⁴²⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-1

¹⁴²⁶ Kurter, *Cilt III (1917 Yılı)*, a.g.e., s.19

Filoda 4 pilot, 2 rasit bulunuyordu.¹⁴²⁷ B Filosu, 12-18 Ocak ve 19-25 Ocak 1917 haftalarındaki günlerinde herhangi bir keşif faaliyetine çıkmamıştı.¹⁴²⁸ 26 Ocak-1 Şubat 1917 haftasında ise 25 Ocak'ta Midilli kanalında gerçekleştirilen denizaltı karşıtı devriye dışında herhangi bir uçuş yapılmamıştı.¹⁴²⁹

Türk-Alman tarafında Güllük'te konuşlanmış olan 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü, 1917 Ocak ayı başlarında yeni bir deniz tayyaresi ile takviye edildi. Bu yeni tayyare 5 numaralı Gotha WD.12 idi. Bölüğün elinde faal 2 adet tayyare bulunuyordu ve havalar müsait oldukça uçuş yaparak adaların keşfine çıkıyordu. 17 Ocak'ta 2 numaralı Gotha WD2 tayyaresiyle Sisam Adası keşfine çıkıldı. Pilot Üsteğmen İsmail ile Rasit Üsteğmen Hüseyin Beyler, Vati Limanı'nda bir kruvazör gördü. Ayrıca adanın kuzeybatısında seyir halinde bir nakliye gemisi gördü. Vati Limanı'nın fotoğrafları çekilerek geri dönüldü. Dönüş sırasında tayyarede motor arızası baş göstermesine rağmen bir kaza veya kırığa uğramaksızın iniş yapıldı.¹⁴³⁰

19 Ocak 1917 saat 13.20'de Kıdemli Yüzbaşı Savmi Efendi ve rasit Yüzbaşı Reşid Efendi'nin 5 numaralı tayyare ile Sisam'a icra ettikleri keşfe göre, Vati Limanı'na gidilmişti. Limanda üç bacalı hafif bir kruvazör ve bir nakliye gemisi ve bir torpido bulunduğu ve limanın denizaltı hücumuna karşı ağ ile emniyet altına alınmış olduğu görülmüştü. Sisam Adası'nın Molla İbrahim tarafında bir torpidonun karakol yapmakta ve adanın kuzeybatı tarafından batıya doğru bir torpidonun gittiği görülmüştü. Adanın diğer tarafları kalın ve alçak bulutlarla kaplı olduğundan başka bir şey görülemediği için hareket üssüne dönülmüştü. Bu rapor, Kıdemli Yüzbaşı Savmi Bey tarafından 21 Ocak 1917'de Umuru Havaiye Müfettişliğine sunuldu.¹⁴³¹ 28 Ocak'ta Pilot Deniz Yüzbaşı Yahya ile Rasit Yüzbaşı Reşit Beyler, 5 numaralı Gotha WD12 tayyaresiyle Sisam Adası keşfine çıktı. Bu tayyare yeni gelmişti ve uçuşa hazırlanarak keşfe çıkılmıştı ancak dönüş sırasında tayyarede arıza baş gösterince Balıklıova'ya mecburen iniş yapıldı.¹⁴³²

¹⁴²⁷ ADM137, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No.42, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

¹⁴²⁸ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 12 January 1917, Weekly Report of Operations No. 43, Thermi Air Station, s.3; ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 19 January 1917, Weekly Report of Operations No. 44, Thermi Air Station, s.3

¹⁴²⁹ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 26 January 1917, Weekly Report of Operations No. 45, Thermi Air Station, s.2

¹⁴³⁰ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.21.

¹⁴³¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-4

¹⁴³² Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 311; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.22

Alman Karargâh-ı Umumisine Akdeniz’de adalarda bulunan İtilaf kuvvetlerine dair sunulan rapora göre, 1 Ocak 1917’de Rodos Adası’nda 3-5 bin İtalyan askeri ile cüzi bir miktar eşkiya, küçük çadırlar ve üç top tespit edildiği bildiriliyordu.¹⁴³³ Alman Karargâh-ı Umumisinin adalarda bulunan İtilaf kuvvetlerini öğrenmek istemesinin altında yatan sebeplerden biri, 1917 başlarından itibaren Sina-Filistin Cephesinde yoğunlaşan muharebe hazırlıklarının artmasıydı. Zira bu hazırlıkların yansıması, Osmanlı kıyılarına bir çıkarma ihtimalini de ortaya çıkarmaktaydı.

5’inci Tayyare Bölüğünün 2 Şubat 1917 gününe göre düzenlenen kuvvesine göre Bölük Kumandanı Faller idi. Tayyareci ve rasit subayları ise şunlardı: Rasıd Yüzbaşı İzzeddin Efendi, Rasıd Üsteğmen Sabri, Rasıd Teğmen Rayski, Üsteğmen Faller, Üsteğmen Zekeriya, Üsteğmen Welmount, Teğmen Netso (Niço), Teğmen Milenz ve Astsubay Warscheid idi.¹⁴³⁴ Midilli’deki B Filosunun Şubat 1917 başındaki kuvvesi ise, kullanıma hazır olarak 1 adet 100 beygir gücünde Bristol Scout, 2 adet Henri Farman ve 2 adet 2 kişilik Nieuport vardı. Tamir altında ise 1 adet Henri Farman tayyaresi vardı. Filoda 6 pilot, 2 rasit bulunuyordu.¹⁴³⁵

6 Şubat’ta 5’inci Tayyare Bölüğünden Pilot Üsteğmen Zekeriya ve Rasit Üsteğmen Sabri Beyler bir Albatros tayyaresiyle Sisam’a bir keşif uçuşu düzenledi. Bir İngiliz tayyaresi de aynı gün, Seydiköy üzerine gelerek meydan üzerinde 15 dakika uçtu fakat çok iyi gizlenmiş hangarları göremedi. 11 ve 12 Şubat’ta Midilli ve Sisam adaları keşfi icra edildi. 26, 27 ile 28 Şubat’ta kısa uçuşlar icra edildi ve Midilli keşfedildi. 5’inci Tayyare Bölüğü Şubat ayı içerisinde Midilli’ye 4 kez, Sisam’a 2 kez ve Sakız adasına 1 kez keşif gerçekleştirdi. Bu keşiflerde adalarda önemli bir değişiklik ve herhangi bir askeri yığınak görülmediğinden İzmir’e karşı bir çıkarma harekâtının söz konusu olmadığı anlaşıldı. Av tayyareleri de 12 defa devriye ve önleme görevine çıktı. Şubat ayı içerisinde, bölüğe ait AK34 ve AK36 numaralı 2 adet Albatros tayyaresi İstanbul’a gönderildi. Böylece bölüğün elinde, AK25 AK35 Albatros tayyareleri kaldı.¹⁴³⁶ Tayyare bölükleri adalarda keşif

¹⁴³³ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-3

¹⁴³⁴ ATASE, BDH, K. 1401, D. 52, F. 1-42

¹⁴³⁵ ADM137, Enclosure “A” to Weekly Operation Report N0.46, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

¹⁴³⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 309; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 19

faaliyetleriyle uğraşırken İtilaf Devletleri de boş durmuyor İzmir ve civarındaki önemli stratejik noktaları bombardıman ediyorlardı.

13 Şubat 1917'de B Filosu tarafından Manisa istasyonunun 4 mil batısı ve Thermi'ye 60 mil'den daha uzak mesafedeki Gediz Nehri üzerindeki demiryolu köprüsüne bir saldırı düzenlendi. Köprü'nün güneybatı ucunda hasar meydana gelmiş ve kuzeybatı ucundaki bir payandaya doğrudan isabet gerçekleşmişti. Patlayan bombaların da fotoğrafları alınmıştı. İzmir yönündeki demiryolu trafiği aksamıştı. Dönüş yolculuğunda 3173 numaralı 2 kişilik Nieuport'un petrol tankı vuruldu ve suya inmek zorunda kaldı. Pilot ve rasit yaralanmadı. 8999 numaralı Bristol Scout ise Thermi Hava Meydanı'nın 4 mil kuzeybatısında zorunlu iniş yapmak zorunda kaldığından hasar aldı fakat pilot yaralanmadan kurtuldu.¹⁴³⁷ 13 Şubat'taki saldırı 9141 ve 3919 numaralı Henri Farman tayyaresi ile onlara eşlik eden 3176 numaralı 2 kişilik Nieuport tayyaresi tarafından yapıldı. Fakat 9141 numaralı tayyare yükseklik elde etmekte zorlandığından tayyareler birbirinden ayrıldı. Thermi'den, ona koruma sağlayacak rotalarda refakatçiler gönderilmek zorunda kalındı. Bunlar da British Scout 8999 ve Nieuport 2 kişilik 3173 numaralı tayyarelerdi. Bu saldırıya katılan 9141 numaralı Henri Farman tayyaresinin pilotu Asteğmen J.L. Sinclair ile Arthur Carder'di. 3919 numaralı Henri Farman'ın pilotu Asteğmen B. A. Trechman ile William Edwin Jones idi. 3176 numaralı 2 kişilik Nieuport tayyaresinin pilotu, Asteğmen T. R. Hackman ile Asteğmen G.E. Wright'di. 3173 Numaralı Nieuport tayyaresinin pilotu Teğmen J.E. Morgan ile Asteğmen A.E.H. Roberts'di. 8999 numaralı Bristol Scout'un pilotu ise Asteğmen J.S. Browne idi.¹⁴³⁸

Manisa Nokta Kumandanlığının 13 Şubat 1917 tarihli telgrafnamesinde, bombaların yaptığı tahribat hakkında yapılan tahkikat neticesine dair bilgiler veriliyordu. Buna göre, birinci bomba yetmişinci kilometrede Nilüfer Çayı Köprüsünün yetmiş sekiz metre soluna isabet ederek yedi metre çapında üç buçuk metre derinliğinde tahribat yapmıştı. Bombanın dördü Büyük Gediz Köprüsünün sağına ve köprüden beş metre uzağa ve tamamı suya düşmüştü. Diğer bir bomba ambar ve fırına yirmi metre mesafeye ve sol tarafta on metre açıkta suya düşmüştü. Bir büyük bomba köprü'nün yüz metre ilerisinde ve yolun sağ tarafında sekiz metre genişliğinde ve üç buçuk metre derinliğinde bir çukur

¹⁴³⁷ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 16 February 1917, Weekly Report of Operations No. 48, Thermi Air Station, s.3

¹⁴³⁸ ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 23 February 1917, Weekly Report of Operations No. 49, Thermi Air Station, s. 3-4

yapmıştı. Birçok el bombaları da atılmıştı. Karaağaçlı İstasyonu civarına atılan ufak bombaların biriyle Manisa Müstahfız Taburundan İsmail isminde bir askerin yanında bomba patlamış, İsmail'in sol eli kopmuş ve yine Müstahfız efradından Hidayet isminde bir asker şehit olmuştu. Hat Muhafız efradı Mustafa da kolundan cüzi bir şekilde, istasyon memurunun kız kardeşi sağ memesinden ve sağ kolundan, istasyon makasçısı da göğsünden ve karnından yaralanmıştı. Bu kadar isabetli bombalar atıldığına göre tayyarelerin devamlı gelmesi durumunda her iki köprünün de tahribi bekleniyordu.¹⁴³⁹

16 Şubat'ta, 1'inci Deniz Tayyare Bölük Kumandanı Pilot Yüzbaşı Savmi ve Rasıt Yüzbaşı Reşit Bey'ler 2 numaralı Gotha WD2 ile keşfe çıktı. Ancak hava çok sisli olduğu için bu görev iptal edilerek geri dönüldü. 17 Şubat'ta bu kez Pilot Yüzbaşı Yahya Bey ve Rasıt Yüzbaşı Mehmet Kamil Beyler aynı tayyare ile bu görevi gerçekleştirdi. Kuzey istikamette Sakız boğazına doğru yapılan bu uçuşta, Karaburun açıklarında bir muhribin devriye gezdiği görüldü. Koyun Adası önünde 4 muhrip ve Sakız Adası limanında da 2 muhrip görüldü. Ayrıca Sakız mendireğinin önünde 3 kruvazör ile 5 muhrip görüldü. 18 Şubat'ta Yüzbaşı Savmi Bey, Yüzbaşı Reşit Beyle birlikte tekrar aynı bölgeye uçtu. 23 Şubat'ta ise Yüzbaşı Yahya ve Yüzbaşı Reşit Beyler 2 numaralı Gotha WD2 tayyaresi ile Sisam Adası'na uçtu. Vati Limanı'nda hiç gemi olmadığı gibi hava çok fırtınalı olduğundan geri dönerken kuytu bir koya mecburi iniş yapıldı. Bu havacılar havaların düzelmesini bekledi ve ancak 2 gün sonra bölüklerine dönebildi. Şubat ayında 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü, Sisam ve Sakız adalarına 4 keşif uçuşu gerçekleştirmişti. Bu görevler esnasında bu adalarda anormal bir duruma rastlanmadı.¹⁴⁴⁰

B Filosu tarafından 27 Şubat'ta Ayvalık bölgesinde yapılan keşifte, Türklerin şehrin kuzeyinde ve doğusunda savunma yapıları inşa faaliyetinin devam ettiği görüldü. Daha önce keşiflerle tespit edilen Mosko (Moskhos) ve Krommylo (Krommydonisi) Adaları arasındaki köprüye aynı gün bombalar atıldı.¹⁴⁴¹

5'inci Tayyare Bölüğü tarafından 2 ve 4 Mart'ta¹⁴⁴² keşif uçuşları yapıldı. Pilot Zekeriya Bey'le Rasıt Sabri Bey, 6 ve 10 Mart'ta Sisam Adası keşfine çıktı. 10 Mart'ta yapılan keşif

¹⁴³⁹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-126

¹⁴⁴⁰ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 311; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.23

¹⁴⁴¹ AİR1. 2081, 307, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 2 March 1917, Weekly Report of Operations No. 50, Thermi Air Station, s.2

¹⁴⁴² 4 Mart 1917'de icra edilen tayyare keşfinde bir batarya kadar tayyare topu olduğu tespit edilmişti. Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-1

uçuşundan dönüldüğü sırada iniş yapılırken ufak bir kırım yaşandı.¹⁴⁴³ B Filosu tarafından 12 Mart'ta Manisa içerisinde ayrıntılı keşif yapıldı. Demiryolu köprüsünün 13 Şubat saldırısından sonra onarıldığı ve hattın kullanımda olduğu görüldü. Aynı günün ilerleyen saatlerinde İzmir'e bir keşif uçuşu daha yapıldı. Bunu takip eden gün 13 Mart'ta Yenikale'de¹⁴⁴⁴ deniz tayyare üssü, kışla ve kaleye bombalar atıldı. Bir mühimmat veya benzin deposuna doğrudan isabet yapıldığı düşünülüyordu. Filoya ait son tayyare buradan ayrıldığında büyük bir patlama olduğu ve binaların yandığı görüldü. Bu saldırı sırasında Türk-Alman tayyarelerinden birisi, B Filosunun baskın tayyarelerine yaklaştı fakat hava muharebesini kabul etmeyerek geri çekildi. Yenikale'nin daha sonra yapılan keşfinde, hasarın büyüklüğü anlaşıldı. Bu keşif sırasında deniz tayyare üssü hangarının bir ucunun tamamen yandığı görüldü. 15 Mart'ta 2000 metre irtifada gerçekleştirilen İzmir Körfezi ve limanı keşfinde, deniz tayyare üssüne verilen hasar doğrulandı.¹⁴⁴⁵

B Filosu tarafından 13 Mart'ta İzmir Yenikale deniz tayyare üssüne yapılan saldırının ayrıntılarına bakıldığında saldırının bir Henri Farman, 2 kişilik Nieuport ve bir Bristol Scout tayyaresinin eşliğinde gerçekleştirildiği görülmüyordu. Hedef üzerinde iki sefer yapılmıştı. İlk seferde dört adet 16 librelik bomba atıldı. İkinci seferde iki adet 100 librelik bomba atıldı. Bu bombalardan biri hangarın doğu tarafından birkaç metre uzakta patladı ve çatının yarısı yandı. İkinci bomba uzun bir binanın üzerine düştü. Büyük bir patlama oldu ve kara dumanlar 1000 feet'ten fazla yükseldi. B Filosu tayyareleri dönüş yolculuğunda bu dumanları uzun süre gördü. Bombalar atıldıktan sonra iki kişilik bir Fokker tayyaresi, Henri Farman ile aynı rotada hızla tırmanırken görüldü ancak yaklaşık 2000 feet aşağıdaydı. Fokker tayyaresi, eşlik eden 2 adet tayyareyi görünce aniden dönerek kuzeydoğu istikametinde uçarak gitti. B filosu tayyareleri Thermi'ye güvenli bir şekilde dönmüştü. Bu harekâta 9141 numaralı Henri Farman tayyaresiyle pilot Asteğmen R.A.Trechman ile W.E.Jones katıldı. 8730 numaralı 2 kişilik Nieuport tayyaresiyle Asteğmen T.R. Hackman ile A. Carder katıldı. 8999 numaralı Bristol Scout tayyaresiyle Asteğmen J.S. Browne katıldı. 18 Mart'ta İzmir Limanı'nda bir denizaltı rapor edilmişti.

¹⁴⁴³ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 309; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.20

¹⁴⁴⁴ B Filosunun Thermi Hava İstasyonu raporlarında, burası "Sancak Kale" olarak verilmiştir. İtilaf Devletleri tarafından bu adın verilmesinin sebebi, dönemin İzmir askeri haritasında böyle geçiyor olmasıdır. Hatta "Palyo tabyası burnu" şeklinde de geçmektedir. Bkz. Celal Öcal, "Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir'i Savunan Gazi Kale: Yenikale" *Kent Yaşam*, 2020-11-09, Erişim Tarihi: 04 Şubat 2025, <https://www.kentyasam.com.tr/2020/11/09/birinci-dunya-savasinda-izmiri-savunan-gazi-kale-yenikale/105515>

¹⁴⁴⁵ AİR1. 2081, 341,342, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 16 March 1917, Weekly Report of Operations No. 52, Thermi Air Station, s.3-4

Nieuport 2 kişilik tayyarenin eşlik ettiği ve 3'ü ağır 2'si hafif bomba taşıyan bir Henri Farman saldırı için gönderildi. Fakat denizaltı gözlemlenmedi. Bu yüzden Yenikale'deki hangara 3 ağır ve 1 hafif bomba atıldı. Bu bombalar sürüklenerek hedefin batısına düştü. Dönüş yolculuğunda ikinci hafif bomba da Kösten'deki projektör ve bataryaya atıldı fakat yoğun bulutlardan dolayı düştüğü yer görülemedi. 19 Mart'ta ise Bir Türk-Alman tayyaresi, sabahın erken saatlerinde Thermi Hava Meydanı'na yaklaştı ve 6 mil uzaklıkta ve 6000 feet irtifada görüldü. Bristol Scout takip için gönderildi. Menemen Ovası'nın güneybatı bölgesi üzerinde harekete geçildi. Saldırı 1200 feet'te ve 80-100 yarda menzilde gerçekleştirildi. Bu saldırıda Türk-Alman tayyaresi, dik bir şekilde dalışa geçerek sürekli dönüşler yaptı ve zikzaklar çizerek İzmir'e doğru uzaklaştı. 20 Mart'ta da Çeşme bölgesinde bir keşif yapıldı.¹⁴⁴⁶ B Filosu raporlarından hem 13 Mart hem de 18 Mart 1917'de Yenikale deniz tayyare üssünün bombalandığı anlaşılmaktaydı.

Güllük'e konuşlanan 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün yeri, İtilaf tayyareleri tarafından tespit edilince yer değiştirmesi emredilmiş ve Yenikale'ye taşınmıştı. Güllük'teki istasyon ise yine kullanılmaya devam etmişti.¹⁴⁴⁷ Ancak Bölüğün Yenikale'ye gelişi 13 Mart 1917 tarihinden önce Mart başında olmalıydı. Bu durumda Kurter'in *"İngiliz tayyarelerinin 18 Mart'ta yaptıkları keşif uçuşu sırasında 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün yerini tespit ettiği, bundan dolayı 17'nci Kolordunun bölüğün yer değiştirmesini istediği"*¹⁴⁴⁸ yolundaki malumatta geçen 18 Mart tarihinin, yukarıdaki sebeplerden ötürü Mart ayı başında olduğu düşünülmektedir.

İngiliz tayyareleri 17 Mart'ta ise Sasallı üzerine gelmiş bu sırada hemen havalanan bir Fokker, bu tayyareleri kaçırmıştı. 18 ve 19 Mart günleri Midilli Adası'na yapılan keşif uçuşlarına Pilot Astsubay Wahrschein ile Rasit Teğmen Rayski çıkmışlardı.¹⁴⁴⁹ 24 Mart 1917'de bir tabur kadar Venizelist¹⁴⁵⁰ askerin bir nakliye vapuruyla güneye gittiği

¹⁴⁴⁶ AİR1. 2081, Headquarters RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 23 March 1917, Weekly Report of Operations No. 53, Thermi Air Station, s.3-4

¹⁴⁴⁷ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 88

¹⁴⁴⁸ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 311; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.23

¹⁴⁴⁹ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.20

¹⁴⁵⁰ Venizelist: Birinci Dünya Harbi'nin başlaması, Yunanistan'ın iç siyasetinde anlaşmazlık ile iç savaş oluşmasına sebep olmuştu. Ülke Venizelos taraftarı Selânik ile Kral Konstantin taraftarı Atina hükûmetleri olarak iki kampa ayrılmıştı. Bu döneme Yunanlar "Ethnikos Dihasmos" yani ulusal bölünme adını vermişlerdi. Yunanistan 27 Haziran 1917'de İttifak devletlerine harp ilan etmişti. Fakat 1917'de Kral Konstantin'in tahttan çekilerek tahtı Prens Aleksandros'a bırakması, ülkedeki anayasal krizi sona erdiremedi. Yunanlar Venizelosçular yani Venizelistler ve Monarşistler yani Kralcılar olarak uzlaşamayan iki kampa ayrılmıştı. Bkz. Sehernaz Güvenbaş,

görülmüştü. Sakız Adası'nda, sene başında 4-5 bin Venizelist asker tespit edilmişti.¹⁴⁵¹ 24 Mart 1917'de tespit edildiğine göre, Sisam Adası'nda her biri üç yüz çadırdan oluşan üç ordugâh bulunuyordu.¹⁴⁵²

1917 Mart ayı sonuna doğru Yüzbaşı Buddecke, Sasallı meydanına geldi ve burada görev aldı. Fokker av tayyaresi ile 30 Mart günü uçuş yapan Yüzbaşı Buddecke, Foça üzerinde 2 İngiliz tayyaresine rastladı. Kurter, bunların Henri Farman H.F.27 ve iki kişilik Nieuport 12 tipinde olması muhtemel olduğunu belirtiyordu. Bu tayyarelerle Yüzbaşı Buddecke hava muharebesine girişmiş, önce Farman'a taarruz ederek onu vurmuş ve tayyare mecburi iniş yapmaya çalıştığı esnada yanmaya başlamıştı.¹⁴⁵³ Midilli'deki B Filosunun raporunda ise bu saldırıya dair bilgiler daha ayrıntılıydı.

30 Mart'ta Osmanlı'nın Paradise (Sasallı) ve Gaziemir (Seydiköy) hava meydanlarına karşı 1 Bristol Scout ve 2 kişilik 2 Nieuport eşliğinde 2 Henri Farman tarafından bir bombardıman saldırısı yapıldı. 1 Henri Farman ve 1 Nieuport tayyaresi dönmeyi başaramadı. Raporda, İzmir civarında bir Fokker tarafından düşürülmüş olabileceği belirtiliyordu. Bu saldırıya katılan tayyareler ve havacılar ise şunlardı: 3024 Numaralı Henri Farman tayyaresiyle Asteğmen B.A.Trechman ile rasit W.E. Jones vardı. 9203 numaralı 2 kişilik Nieuport tayyaresiyle Teğmen J.E. Morgan ile Asteğmen A.Sandall katılmıştı. 3918 numaralı Henri Farman tayyaresiyle Teğmen C.V. Arnold ile rasit F.C. Mitford bulunuyordu. 8730 numaralı 2 kişilik Nieuport tayyaresiyle Asteğmen T.R.Hackman ile rasit L.H. Wright vardı. Bristol Scout'a bombardıman tayyarelerini alarak dönüş yolculuğunda onlara eşlik etme vazifesi verilmişti. Bu harekât emri, İzmir Limanı'nın keşfi ve Alman denizaltılarının tespiti halinde bombalanması, alternatif hedef olarak da Paradise ve Gaziemir'deki hava meydanının bombalanmasıydı. İki numaralı Nieuport'lardan biri (rapora göre 8730 numaralı Nieuport olmalı) Midilli'nin güneydoğu ucu geçildiğinde motor arızası nedeniyle geri dönmek zorunda kaldı. Bir numaralı Nieuport'un (rapora göre 9203 numaralı Nieuport olmalı) İzmir'e doğru ilerlediği görüldü. Henri Farman'ların harekâta başlamasından sonra Bristol Scout da Thermi'den ayrıldı ve Paradise Hava Meydanına doğru ilerledi. Burada bir Henri Farman'ın 8000 ila 9000 feet'ten bombalar attığını gördü fakat Nieuport'u göremedi. Daha sonra güneye doğru

“İstihbarat Raporları Işığında Türk İstiklâl Harbi'nin Yunanistan'a Etkisi” *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 32, 127-128, 2020.

¹⁴⁵¹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-1

¹⁴⁵² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-2

¹⁴⁵³ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.20

dönerek ikinci Henri Farman'ı aradı ve onun Gaziemir'i bombaladığını düşündü. Thermi'ye döndüğünü bilmiyordu. Gaziemir'de hiçbir şey göremeyince İzmir'e doğru döndü ve Henri Farman'ın İzmir'in güneybatısında bir Türk-Alman Fokker tayyaresi tarafından saldırıya uğradığını gördü. Pilotların tüm çabalarına rağmen Henri Farman, Fokker tarafından yakından takip edildi ve Henri Farman yaklaşık 4000 feet'te irtifa kaybetti ve 3000 feet'te bir buluta girdiği görüldü. Bristol da aynı bulutun içinden geçerek tayyarelere doğru daldı ve ortaya çıktığında iki tayyareyi de göremedi. 5 dakika boyunca bulutların altında alçak irtifada uçarak bölgenin üzerinde bekledikten sonra Thermi'ye döndü. B Filosunun bu raporunda 1 Nisan tarihli İstanbul Telgraf Ajansı tarafından şu açıklamanın yapıldığına işaret etmektedir: *"30 Mart öğle vakti havacılarımızdan biri, İzmir yakınlarında iki düşman tayyaresini düşürdü. Bunlardan biri mürettebatı esir alınan bir çift kanatlı Farman idi. Diğeri ise Buca banliyösünde havada bir çatışma sırasında düşen bir Nieuport destroyeriydi. Her iki mürettebat da ölü bulundu."*¹⁴⁵⁴

Türk askeri havacılık tarihi belgelerinde ise 30 Mart 1917 günkü saldırıyla ilgili şu bilgiler veriliyordu: *"30 Mart öğle vakti Yüzbaşı Buddecke tarafından düşürülen Farman tayyaresinin yandığı, pilotu Teğmen Alfred Bertham Frechman¹⁴⁵⁵ ile Rasıt Makinist Jones'in sağ bulunduğu ve Nieuport sistemindeki diğer tayyarenin de parçalanıp pilotu Teğmen Morgan ile rasıdı Teğmen Jandle'nin¹⁴⁵⁶ vefat ettikleri"* İzmir'den alınan bilgiye atıf yapılarak 5'inci Ordudan bildirilmişti.¹⁴⁵⁷ Bu durumda B Filosu raporuna göre, yanan Henri Farman 3024 numaralı tayyareydi ve bundan sağ kurtulan pilotun adı B. A. Trechman ve rasıtın adı ise W.E. Jones'di. Kurter pilotun adını "Teğmen A.F.Freshman", belge ise "Teğmen Alfred Bertham Frechman" olarak vermişti. Parçalanan Nieuport tayyaresi de 9203 numaralı olup pilotu J.E. Morgan ve rasıdı ise Asteğmen A. Sandall'dı. Fakat belgede pilotun adı doğru verilmekle birlikte rasıdın adı "Teğmen Jandle" olarak geçmişti.

¹⁴⁵⁴ AİR1. 2081, 356,357, Headquarters RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 6 April 1917, Weekly Report of Operations No. 55, Thermi Air Station, s.3-4

¹⁴⁵⁵ Kurter bu tayyarecinin adını "Teğmen A.F.Freshman" olarak belirtmektedir. Bkz. Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.20; *Bir belgede bu tayyarecinin 1896 doğumlu olduğu ve İstanbul Merkez Kumandanlığına gönderilmek üzere Bandırma'da 5'inci Ordu Karargâhına teslim edildiği bilgisi mevcuttur.* Bkz. ATASE, BDH, K. 3516, D. 4, F. 4

¹⁴⁵⁶ Kurter bu rasıdın adını "Teğmen Daniel" olarak belirtmektedir. Bkz. Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.20

¹⁴⁵⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 7-8; ATASE, BDH, K. 3455, D. 89, F. 30 (1)

B Filosu 30 Mart saldırısıyla ilgili ayrıntılı bilgileri Nisan ayında elde etti. Buna göre, kurşun geçirmez bir Fokker ile Alman tayyareci Buddecke Nieuport'u düşürdükten sonra Henri Farman'a saldırarak onu da bir grup Türk kalabalığının arasına indirdi. Asteğmen B.A. Trechman, tayyaresini yakana kadar kalabalığı tabancasıyla geride tuttu. Rasıt W.E. Jones de ayağından yaralanmış ve İzmir'deki hastaneye götürülmüştü. Teğmen Trechman, Türk havacıları tarafından karşılandı ve Vali'nin arabasıyla kasabanın etrafında dolaştırıldı ve ertesi gün İstanbul'a gönderildi. Nieuport'u kullanan havacılar da askeri cenaze töreniyle uğurlandı.¹⁴⁵⁸ Kurter, Teğmen Morgan'ın sağ kalarak esir olduğunu ve rasıt Teğmen Daniel'in öldüğü bilgisine¹⁴⁵⁹ yer verse de hem belge hem de B Filosunun raporuna istinaden bu tayyarecilerin Nieuport'taki tayyareciler olduğundan dolayı her ikisinin öldüğü anlaşıyordu.

30 Mart'taki bu hava zaferi, İzmir halkının moralini yükselttiği gibi büyük yankı yaratmıştı. Yüzbaşı Buddecke'ye "Şahin" ünvanı vermişlerdi. Kurter'e göre, yanan İngiliz Henri Farman tayyaresinin enkazında bol miktarda para bulunması yetkilileri çok şaşırtmıştı. Zira bir tayyarede bu kadar para bulunması normal değildi. Bundan dolayı uçuş ekibi sorguya çekilmiş ve neticede İngilizlerin Ege'de bir casus şebekesi oluşturdukları anlaşılmıştı. Bölgede yaşayan Rum azınlıklar ise bu casus şebekesinde kullanılmaktaydı. Tayyarede bulunan paralar ise bu casus şebekesine verilmek üzere tayyareye alınmıştı. Esir havacılar itiraflarında, casus şebekesiyle irtibat kurma amacıyla Midilli adasından 15 uçuş icra ettiklerini söylemişlerdi. Yüzbaşı Buddecke'nin adı, 5'inci Tayyare Bölüğü'nün Mart ayına ait kuvvesinde, bulunmaması, o günlerde kadrosunun hala 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nde olmasından kaynaklanıyor olabilirdi. Mart ayı sonunda 5'inci Tayyare Bölüğü'nün kuvvesi şöyleydi: Bölük Kumandanı Pilot Üsteğmen Arthur Faller'di. Pilotlar; Yüzbaşı Hans Joachim Buddecke (geçici görevli), Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya, Teğmen Netso¹⁴⁶⁰ (Niço), Astsubay Vendot¹⁴⁶¹, Astsubay Wahrschein, Astsubay Henrig Schroeder'di. Rasıtlar; Yüzbaşı Ahmet Halit, Yüzbaşı Mehmet Yusuf İzzettin, Üsteğmen Mehmet Sabri, Üsteğmen Senecker, Teğmen Rayski

¹⁴⁵⁸ AİR1. 2081, 373, Headquarters RNAS Eastern Mediterranean Station, 20 April 1917, Weekly Report of Operations No. 57, Thermi Air Station, s.3

¹⁴⁵⁹ Kurter, *Cilt III (1917 Yılı)*, a.g.e., s.20

¹⁴⁶⁰ Teğmen Netso, belgelerde Niço olarak yazılmıştır. Keyüsk'de Nelsof olarak geçmektedir. Bkz. Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, a.g.e., s.52.

¹⁴⁶¹ Keyüsk, "Vendelmut" olduğunu kaydetmiştir. Bkz. Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, a.g.e., s.52

idi. Tayyareler Albatros C.III - AK25 AK35 ile Gotha LD.2 - G5 ve Fokker E.III¹⁴⁶² - F5 F6 idi.¹⁴⁶³

1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün Mart 1917 kuvvesine göre uçucu subaylar, Pilot Yüzbaşı Savmi (Bölük Kumandanı) Yahya ve Teğmen İsmail, Rasit Yüzbaşı Reşid, Kamil ve Üsteğmen Hüseyin olmak üzere 6 kişi idi. Tayyareleri, 3 adet 160 beygirlik Gotha sisteminde deniz tayyaresi olup bunlar uçuşta faaldi.¹⁴⁶⁴ 1917 Mart ayı başında İngiliz tayyareleri, 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün konuşlandığı yeri keşfettiği için 17'inci Kolordu Kumandanlığı, bölüğün yerinin değiştirilmesini istedi. Bölüğün Mart ayı sonundaki kuvvesi şöyleydi: Bölük Kumandanı Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi, Almanya'da görevdeydi. Pilotlar; Deniz Yüzbaşı Mehmet Yahya, Deniz Üsteğmen İsmail Hüseyin idi. Rasitlar; Deniz Yüzbaşı Ahmet Reşit, Deniz Üsteğmen Hüseyin Kamil ve Deniz Üsteğmen Hüseyin Abdülkadir Beylerdi. Tayyareler; 2 Numaralı Gotha WD 2 ve 5 numaralı Gotha WD12 idi.¹⁴⁶⁵

B Filosu tarafından 6 ve 10 Nisan'da İzmir Körfezi ve limanın keşfi ile Ayvalık Limanı'nın fotoğraflık keşfi gerçekleştirildi. 11 Nisan'da ise Sakız Hava Meydanı'na bir tayyare uçuruldu. Ardından Scala Nouva (Kuşadası) Körfezi'nde keşif yapıldı. O civarda sözde bir Alman denizaltısı keşfedildiği bildirilmişti fakat hiçbir denizaltı gözlemlenmedi.¹⁴⁶⁶

Nisan ayı başında 5'inci Tayyare Bölüğünün av tayyareleri bölükten ayrıldı ve 12'nci Harp Tayyare Bölüğünü teşkil etti. Bu durum Çanakkale'deki 1'inci ve 6'ncı Bölüklerin oluşumlarına benzerdi. 5'inci Tayyare Bölüğü böylece tamamen keşif, 12'inci Tayyare Bölüğü de av bölüğü oluyordu. Ancak Irak Cephesi'nde 13'üncü Kolordu emrinde bir 12'inci Tayyare Bölüğü zaten vardı. Bir karışıklık olmaması için Irak Cephesi'ndeki bölüğün adı, bir süre sonra 13'üncü Tayyare Bölüğü olarak değiştirildi.¹⁴⁶⁷ 11 Nisan 1917'de Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa, *5'inci Ordu emrine verilmek üzere, harp tayyarelerinden oluşan bir tayyare bölüğünün teşkiline izin verdiğini*

¹⁴⁶² Keyüsk, "Fokker E.I" olduğunu kaydetmiştir. Bkz. Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, .a.ge., s.53

¹⁴⁶³ Kurter, *Cilt III (1917 Yılı)*, a.g.e., s.20

¹⁴⁶⁴ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-3

¹⁴⁶⁵ Kurter, *Cilt III (1917 Yılı)*, a.g.e., s.23

¹⁴⁶⁶ AİR1. 2081,365, Headquarters RNAS Eastern Mediterranean Station, 13 April 1917, Weekly Report of Operations No. 56, Thermi Air Station, s.3

¹⁴⁶⁷ Kurter, *Cilt III (1917 Yılı)*, a.g.e., s. 85-86.

emretti.¹⁴⁶⁸ Enver Paşa, teşkil edilecek 12'nci Tayyare Bölüğü için subaylar ve nakliye arabalarının Umuru Havaiye Müfettişliğince, hayvanların ise ordu tarafından temin edilmesini 8 Mayıs 1917'de emretti.¹⁴⁶⁹

12'nci Tayyare Bölüğünün teşkil hazırlıkları devam ederken 5'inci Tayyare Bölüğünde gece uçuşu için eğitime başlandı. Pilot Astsubay Wahrscheid ve Rasit Teğmen Rayski Gotha tayyaresiyle 12 Mayıs¹⁴⁷⁰ gecesinde eğitim uçuşuna çıktı. Ancak iniş sırasında pilotun kullandığı cep fenerinin pili bitti ve yanmadı. Bu fenerin fonksiyonu, pilotun önündeki kumanda tablosundaki saatleri aydınlatmaktı. Ayrıca inişe geçtiğinde hava meydanına işaret vermek suretiyle aydınlatma ateşlerinin yakılmasını sağlamaktı. Bu cep fenerinin çalışmaması yüzünden pilot yeri göremedi ve zorunlu iniş yaptığı sırada tayyare kırıldı. Havacılar bu kazayı, hafif yara ve sıyrıklarla atlattı. Bölük Kumandanı Pilot Faller, 17 Mayıs günü Rasit Teğmen Senecker'la beraber Ayvalık'a uçtu. Orada hazır edilen bir meydanda 3 gün kaldı. Seydiköy meydanına 20 Mayıs'ta döndü. Üsteğmen Faller ve Teğmen Senecker, kaldıkları süre boyunca 3 uçuş yaparak Ayvalık önündeki küçük adaları keşfetti.¹⁴⁷¹ Bu sıralarda adaların keşfine devam ediliyordu. Zira İtilaf kuvvetlerinin adalardaki varlığı Türk tarafı için tehdit oluşturunuyordu. 7 Mayıs 1917'de Sisam Adası'ndan bir tabur kadar Venizelist kıtaatın güneye nakledildiği görülmüştü.¹⁴⁷²

Midilli'deki B Filosu, 26 Mayıs'ta Menemen Ovası'ndaki ekinlerin durumunu gözlemlemek için bir keşif yaptı. Bu keşif sırasında ekinlerin büyük kısmının daha yeşil olduğu görüldü. Fakat bazı kısımların uygun olduğu gözlemlendi. 27 Mayıs'ta ise Ayvalık'a gemi trafiğini gözlemlemek için bir keşif yapıldı. 2 büyük tekne, 2 direkli kayık ve 10 küçük tekneden başka bir şey görülmedi. 29 Mayıs'ta Dikili civarında ekinleri yok etmek amacıyla ilk uçuş yapıldı ve 24 yangın bombası atıldı. 30 Mayıs'ta Bergama civarındaki buğday tarlalarına 20 yangın bombası atıldı. Her iki olayda da önemli hasar meydana geldiği bildirildi.¹⁴⁷³ İtilaf Devletleri, yaptıkları bombardımanlarla İzmir ve civarı ile Ayvalık civarındaki önemli askeri ve ulaşım hedefleri ile Soma kömür madenlerine hasarlar

¹⁴⁶⁸ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-2

¹⁴⁶⁹ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-3

¹⁴⁷⁰ Keyüsk bu tarihi "10 Mayıs" olarak vermektedir. Bkz. Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s.47.*

¹⁴⁷¹ Kurter, *Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 86*; Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 309

¹⁴⁷² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-2

¹⁴⁷³ AİR1.2081/415, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 1 June 1917, Weekly Operations Report No: 63, Thermi Air Station, s. 2

verdirmeye çalışırken bir yandan da gerek ordu gerekse ahalinin beslenme ve iâşe kaynaklarını hedef alıyordu.

29 Mayıs 1917 saat 12.00'de Soma'dan geçen bir İtilaf tayyaresi Soma'dan Yenice'ye giden hatta ve Soma İstasyonu'na bir saat mesafede bulunan köprüye attığı iki bombadan hiç birini isabet ettiremedi.¹⁴⁷⁴ İzmir Valisi Rahmi Bey, 3 Haziran tarihiyle 5'inci Orduya gönderdiği raporda artan düşman tayyare akınlarına karşı ilgililerin dikkatini çekmekteydi. Buna göre, 29 ve 30 Mayıs'ta Bergama kazası üzerine bir iki İtilaf tayyaresi gelerek ekinler ve harmanları yakmak maksadıyla bazı yangın bombaları atmışlardı. Mahsulatın bu tehlikeden korunarak tedbir alınması her yere tebliğ edilmişti. Ancak bu tecavüzlerin tekrarı muhtemel bulunduğu için savunma tedbiri alınması gerekiyordu. Bu malumat 21'inci ve 17'nci Kolordulara da gönderilmişti.¹⁴⁷⁵

B Filosu raporuna göre 1 Haziran'da bir Henri Farman, Nieuport av ve Bristol Scout hepsi yangın bombaları taşıyordu. Bristol ve Nieuport tayyareleri eşlik etmek üzere görev yapıyordu ve bunlar Menemen Ovası'nda ekinleri yaktı. Yangınlar, en olgun ürün olan tarlalarda başlatıldı. 1 Haziran öğleden sonra bir Nieuport av tayyaresi eşliğindeki Henri Farman, Elios Adası'nda ateş eden silahları bulmak ve bulunduğu takdirde bombalamak için gönderildi. Toplar Pricos Adası'ndaki iki yeni mevzide bulunuyordu. İki adet 112 librelik bomba ve dört adet 16 librelik bomba atıldı. Ağır bombalar 50 yard ve 10 yard uzağa düştü. 2 Haziran'da Tuz Burnu'ndaki top mevzilerinin fotoğrafik keşfi yapıldı ve mevzilerde silahlar tespit edildi. 4 Haziran'da son zamanlarda önemli faaliyetlerin bildirildiği Soma kömür madenleri ve Soma tren istasyonu hedef olarak seçildi. Bu harekâтта, 5393 numaralı 100 beygir gücünde Mono: Gnome motora sahip ve pilotu Asteğmen Buckley olan Bristol Scout tayyaresi, hedefe ilk olarak ulaştı ve iki adet 16 librelik bomba attı. Bu bomba istasyon binasının hemen dışına düştü. Diğer tayyareler geldikten sonra üçüncü 16 librelik bomba İstasyonun 5 mil kuzeyindeki demiryolu köprüsüne atıldı. 3022 numaralı Henri Farman, Asteğmen C. Gilmour ve rasit L. H. Wright'la birlikte hedefe ulaştı. Fakat her ikisi de kömür ocaklarına dair bir şey göremedi. Birçok yük vagonlarının durduğu istasyon saldırı için seçilmiş ve son derece isabetli atışlar yapılmıştı. 5000 feet irtifadan buraya üç 112 librelik bomba atıldı. Bunlardan birincisi, istasyonun güney ucundaki raylar ile yük vagonları arasına düştü. İkinci bomba

¹⁴⁷⁴ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-107

¹⁴⁷⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-105

istasyonun kuzey ucuna, lokomotif barakası ve döner platforma düştü. Üçüncü bomba, Soma yolunun en ucundaki istasyonun ortasındaki binalar arasına düştü. Her üç bomba da önemli hasarlara yol açtı. Pilot Asteğmen A.G. Woodward ve rasit olarak T.C. Penna'nın kullandığı N3183 numaralı Nieuport tayyaresi de 2500 metre irtifadan 16 librelik üç bomba attı. Bunlardan ikisi demiryolunun hemen güney tarafında bulunan "T" şeklindeki büyük binaya doğrudan isabet etti. Öğleden sonra Ayazmend'teki ürünler başarıyla yakıldı. B Filosunun bu raporunda, Soma istasyonuna yapılan saldırı ve ürünlerin yakılmasını gösteren fotoğrafların çekildiği belirtiliyordu.¹⁴⁷⁶

5'inci Ordu Kumandanlığı, İzmir Valiliğinin 3 Haziran tarihli bilgilendirmesine cevap olarak 4 Haziran'da İtilaf tayyarelerinin faaliyetine karşı koymak üzere Yüzbaşı Buddecke'nin İzmir'e getirtileceğini belirtti.¹⁴⁷⁷ İzmir'e karşı son günlerde artan İtilaf hava akınlarına karşı koymak makamları önlem almaya sevk etmişti. Fakat İtilaf tayyareleri akınlarına devam ediyordu.

4 Haziran 1917'de İtilaf tayyarelerinin Soma İstasyonuna yaptıkları taarruzlarda vukua gelen hasarlar 5'inci Ordu Kumandanlığı tarafından Başkumandanlık Vekâletine sunuldu. Buna göre, tek olarak gelen bir tayyare tarafından istasyonun 3 km mesafesinde bulunan Seyfi Bey Çiftliği'ne atılan bombadan bir zarar meydana gelmemişti. Daha sonra bu tayyare ile diğer iki tayyare ile bereber 3000 metre irtifada iken birden bire 300 metreye kadar alçalarak attıkları birinci bomba, istasyona 40 metre uzaklıkta olan ve Soma'lı bir kadının malı olan fakat askeriye tarafından kullanılan yedi odalı ve bir katlı ahşap bir binaya isabet etmişti. Bombanın tesiriyle iki oda tamamen ve bir oda da kısmen tahrip olmuştu. İkinci bomba ile üçüncü odanın içindeki ticari mallarla beraber imha edilmişti. Diğer bir bomba rampa ile demiryolu arasında infilak etmiş olmasından dolayı telefon odasının camları kırılmıştı. Nüfusça zayiata gelince Birinci bombadan temizlik efradından Alaşehirli Hasan ağır, Manisalı Ali ve isimleri öğrenilmeyen üç arkadaşı hafifçe yaralanmışlardı. Biletçi Arto maktul düşmüştü. Beşinci bombadan da askerden biri ağır olmak üzere beş yaralı istasyon memurlarından ve Rum milletinden üç erkek maktul ve Rum kadınlarından iki yaralı ve üçü vefat etmişti.¹⁴⁷⁸ İstasyon kömürçüsü Nikolaki'nin ailesinden Eftelya küçük kızıyla, makinist Minas'ın 16 yaşındaki oğlu ve

¹⁴⁷⁶ ADM137/517,518, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 8 June 1917, Weekly Operations Report No: 64, Thermi Air Station, s. 2-3

¹⁴⁷⁷ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-104

¹⁴⁷⁸ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-76

Kömürcü Yorgaki ile Anasto Panderlara namındaki kadın vefat etmişti. Manevracı Pandeli'nin kızı Futi bacağından ağır, Nikolaki'nin kızı Ebpo kolundan yaralanmıştı. Toplamda 7 yaralı ve 6 vefat vuku bulmuştu. Bunların yanında beş merkep, iki öküz yaralanmış ve telgraf telleri patlamadan koparak 5 saat kadar muhabere kesilmişti. 20 dakika kadar devam eden bir hava taarruzunun maksadı istasyondaki su deposuyla imalat-ı sanaiyenin tahribinden ibaret olmasına rağmen bu tesise bir hasar veremediği anlaşılmıştı.¹⁴⁷⁹

Çeşitli makamlardan, atılan bomba miktarı ve verilen zayıat ve hasarlara dair değişik bilgiler içeren raporlar gelmişti. 5'inci Ordu 5'inci Menzil Müfettişliğinden İtilaf tayyarelerinin Soma'ya attıkları bomba adetleriyle bu bombaların yaptıkları hasar ve zayıat hakkında orduya gelen haberlerin ihtilafı dolayısıyla cereyan eden hadise ve bomba zayıatının hakiki miktarlarının süratle bildirilmesini istiyordu.¹⁴⁸⁰ 4 Haziran günü İtilaf tayyarelerinin Soma'ya icra ettikleri taarruzlar hakkında ayrıntılı bilgiler içeren rapor sureti 5'inci Menzil Müfettişliği tarafından 5'inci Ordu Kumandanlığına sunuldu.¹⁴⁸¹ Bunlardan biri 8'inci Tümen Kalem Reisi Zühtü Bey'in 4 Haziran'da 5'inci Orduya gönderdiği rapordu. Buna göre, 3 İtilaf tayyaresi Bergama istikametinden Soma'ya gelmiş ve Soma istasyonuna on kadar bomba atmıştı. 3 erkek, 1 kadın ve 1 kız çocuğu vefat etmiş, 3 erkek, 1 kadının ağır ve 4 erkek, 1 kız çocuğunun hafif surette yaralandıkları ve yaralıların 6'sının asker olduğu bildirilmişti.¹⁴⁸²

¹⁴⁷⁹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-77

¹⁴⁸⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-96

¹⁴⁸¹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-78 (79,80)

¹⁴⁸² ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-99



Fotoğraf 11. 30 Mayıs 1917'de Bergama'ya ve 4 Haziran 1917'de Ayazmend'e atılan bombaları gösterir hava fotoğrafı¹⁴⁸³

¹⁴⁸³ AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations 6 2B402 Pergama; AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations Part 2.11 Pergama

5'inci Menzil Müfettişi Sadık Sabri Bey'den 4 Haziran'da gönderilen raporda¹⁴⁸⁴ ise Soma İstasyonuna 3 İtilaf tayyaresi tarafından atılan 6 bombadan bir ahşap binanın harap olduğu, 6 kişinin vefat ettiği, 6 hayvanın da telef olduğu ve 8 kişinin yaralandığı bildirilmişti.¹⁴⁸⁵ Bu iki rapora göre atılan bomba sayısı Zühtü Bey'in raporuna göre 10 adet iken, Sadık Sabri Bey'in raporuna göre 6 bomba idi. Her iki rapora göre, toplamda 14 kişi bu bombalardan etkilenmiş görünüyordu. Ancak Zühtü Bey'in raporunda, vefat eden 5 kişi, ağır yaralı 4 kişi, hafif yaralı 5 kişidir. Yaralıların 6'sı da askerdi. Sadık Sabri Bey'in raporuna göre, 6 kişi vefat etmiş ve 8 kişi yaralanmıştı. Bu çalışmada, birbirine en yakın bilgilerin bulunduğu 5'inci Ordu Kumandanlığı tarafından Başkumandanlık Vekâletine sunulan rapor ile Soma Menzil Hastanesi raporuna istinaden 6 kişinin vefat ettiği ve 7 kişinin de yaralandığını söyleyebiliriz. Harp sırasında meydana gelen olaylarda, üst komuta kademesinin bilginin güvenilirliğini ve doğruluğunu teyit etmeye çalışmasına güzel bir örnek olan bu olayda, 5'inci Ordu doğru bilgi edinmeye çalışarak alt makamların dikkatini çekmiş ve Başkumandanlık Vekâletini edindiği bu sağlam veriyle bilgilendirmiştir.

5 Haziran 1917'de Soma Menzil Hastanesi Baştabibi Fahreddin Sami Bey, Bandırma'da 5'inci Menzil Baştabipliğine yazdığı yazıda; 4 Haziran Pazartesi günü saat 06.00'da Soma İstasyonu civarına gelen üç İtilaf tayyaresinin attığı bombalardan yaralanan 13 kişiden 1'i dört aylık kız çocuğuyla 1 kadın ve 4'ü erkekti. Bunlar daha sonra vefat etmişlerdi. 1'i ağır 5 erkek ile 2 kadın yaralanmıştı. Bunlardan 3 erkek ile 2 kadın, Soma'da tedavileri mümkün olamayacağından uzman tarafından tedavi olunmak üzere İzmir Merkez Hastanesine gönderilmişti. Bunların 2'si Soma Menzil Hastanesinde tedavi altındaydı. 5'inci Menzil Baştabibi Kaymakam Şevket Bey de atılan 10 adet bombadan etkilenerek vefat eden ve yaralananlara dair 13 adet raporun gönderildiğini belirtiyordu.¹⁴⁸⁶ Soma İstasyonu civarına İtilaf tayyaresinin attığı bombalardan meydana gelen telefat hakkındaki raporlar, 5'inci Menzil Müfettişliği tarafından da sunulmuştu.¹⁴⁸⁷ Vefat eden ya da yaralanan bu 13 kişi şunlardı: 12'nci Deve Kolu efradından Yordan oğlu

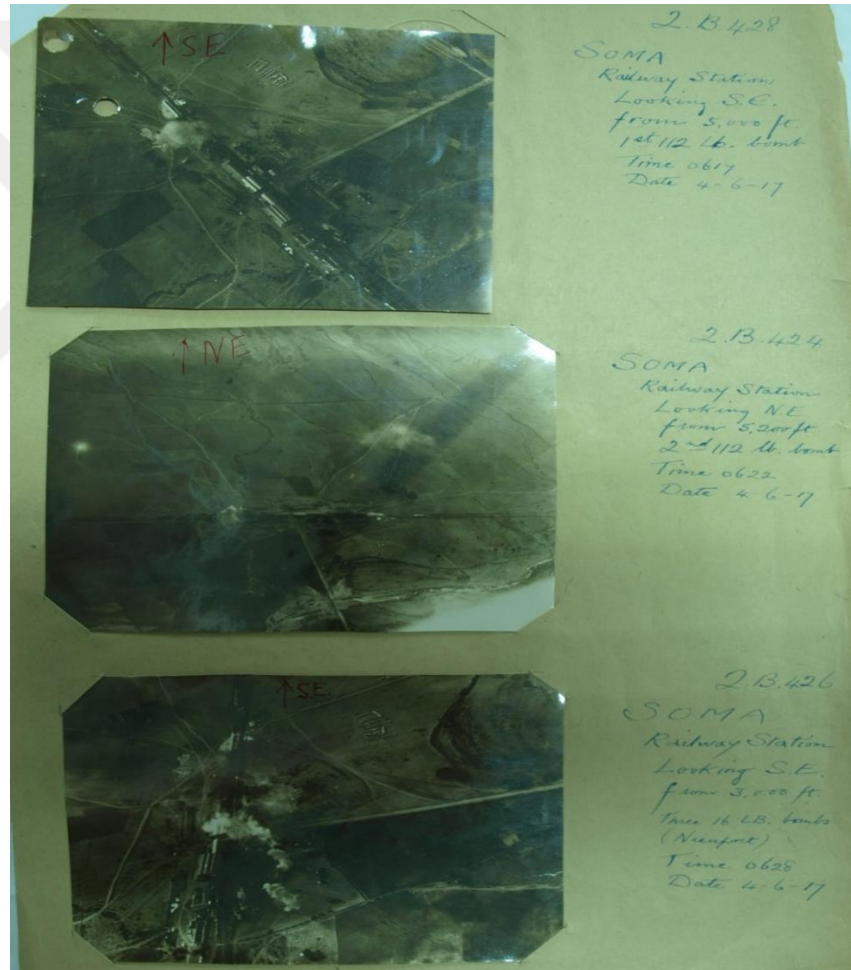
¹⁴⁸⁴ 5'inci Menzil Müfettişi imzasıyla 4 Haziran tarihli başka bir raporda ise tayyareler 7 bomba atmışlar ve 4 erkek ve 1 kadın 1 kız çocuğu vefat ve 6 merkep telef, 1 erkek ve 1 kadın ağır ve 4 erkek ile 1 kız çocuğu hafif surette yaralanmıştı. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-101; 5'inci Menzil Müfettişi Sadık Sabri Bey'den 4 Haziran'da gönderilen üçüncü bir raporda ise Soma İstasyonunun düşman tayyaresi tarafından saat 04.00'te bombardıman edildiği bilgisi verilmişti. Bu rapora göre de birkaç vefat ve yaralı olmuş, bir iki vagon ile istasyon binası kısmen hasar almıştı. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-103

¹⁴⁸⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-100

¹⁴⁸⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-94

¹⁴⁸⁷ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-93

Yani, Soma İstasyonu temizlik efradından Mustafa Oğlu Ali, Şimendifer Kumpanyası Dezenfektörü Pandeli Oğlu Anştas, Soma İstasyonunda kömürcü Nikola Margirit, Şimendifer Kumpanyası Telgrafçısı Yordan oğlu Arsto, Soma İstasyonu kömür madeni amelesinden Minas Oğlu Haçator, Kömürcü Nikolaki Hemşiresi Madam Eftelya aynı günde vefat etmişti. Madam Eftelya dört aylık kızı, Soma İstasyonu kömür katibi Nikola'nın kızı Fedra, Soma temizlik efradından Mehmed oğlu Hasan, Soma Şimendifer hizmetlisi Hacı Ali oğlu Kemal, Soma Telgraf Efradından Lütfüllah Oğlu Ali, Soma İstasyonunda şimendifer manevracısı İstrati Kızı, Matmazel Fotini idi.¹⁴⁸⁸ İtilaf Devleti askerî hedefleri göz önüne aldığını belirtse de yapılan bombardımanda sivil halk zarar görmekteydi.



Fotoğraf 12. 4 Haziran 1917'de Soma İstasyonuna atılan bombayı gösterir hava fotoğrafları¹⁴⁸⁹

¹⁴⁸⁸ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-95

¹⁴⁸⁹ AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations Part 2.10 Soma; AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations 1 2B428 Soma.

8'inci Tümen Kalem Reisi Zühtü Bey 4 Haziran 1917 tarihiyle 5'inci Orduya gönderdiği yazısıyla, kömür ihracat ve nakliyatının önemine binaen Soma İstasyonu'nda bir İtilaf hava hattı inşa edilmekte olduğunu bildirmişti. Bu günlerde mükerrer olarak gelen İtilaf tayyareleri sırf bu hatla Soma İstasyonunu tahrip etmek maksadıyla bombalar atmaktaydı. 4 Haziran'da meydana gelen bombardıman da bu yüzden icra edilmişti. İtilaf tayyarelerinin tekrar gelmesi kuvvetle muhtemeldi. Buna karşı hiçbir savunma vasıtası mevcut olmadığından bu konuda yapılacak muamelenin seri olarak bildirilmesi isteniyordu.¹⁴⁹⁰ 8'inci Tümen Kalem Reisi Zühtü Bey'in artan İtilaf tayyare akınlarının en önemli sebebine dair görüş bildiren yazısı, gerçekten de dikkate değerdi. İtilaf tayyarelerinin İzmir ve civarına icra ettikleri bombardımanların tek bir sebebi olmadığını, ekonomik sebeplerin de ön planda olduğunu göstermekteydi.

B Filosu, 8 Haziran akşamı her ikisi de bomba taşıyan Henri Farman ve ona eşlik eden Bristol av tayyaresiyle, Çıplak Ada'ya yerleşmiş Türk birliklerini bombaladı. Çünkü bir asker kaçağı, Thermi Hava Meydanı'na saldırı için orada 200 kişilik düzensiz asker olduğunu söylemişti. Thermi Hava Meydanı bahsi geçen bu saldırıya hazırды fakat bu haber gerçekleşmedi. Bu haber sonrasında 10 Haziran'da Çıplak Ada ve Ayvalık keşfi yapıldı fakat herhangi bir faaliyet görülemedi. 11 Haziran'da Ayvalık yakınlarındaki tahıl depoları bombalandı fakat doğrudan isabet sağlanmadı. Ayvalık güneyindeki mısır tarlalarına da 23 adet yangın bombası atıldı.¹⁴⁹¹

Türk-Alman tarafında 11 Haziran 1917'de öğleden sonra Teğmen Croneiss, harp tayyaresiyle Ayvalık'a gitmiş ve henüz rapor alınamamıştı. 13 Haziran'da saat 06.00'da Yüzbaşı Buddecke'nin de bir harp tayyaresiyle Ayvalık'a gideceği 17'nci Kolordudan 5'inci Orduya bildiriliyordu.¹⁴⁹² Yüzbaşı Buddecke'nin İzmir'e getirtileceği 5'inci Ordu tarafından 4 Haziran'da zaten belirtilmişti. Zira İzmir Valisi, düşman tayyarelerinin artan faaliyetini iletmişti. İtilaf Devletleri'nin hava akınları İzmir ve civarını etkilemeye devam ediyordu.

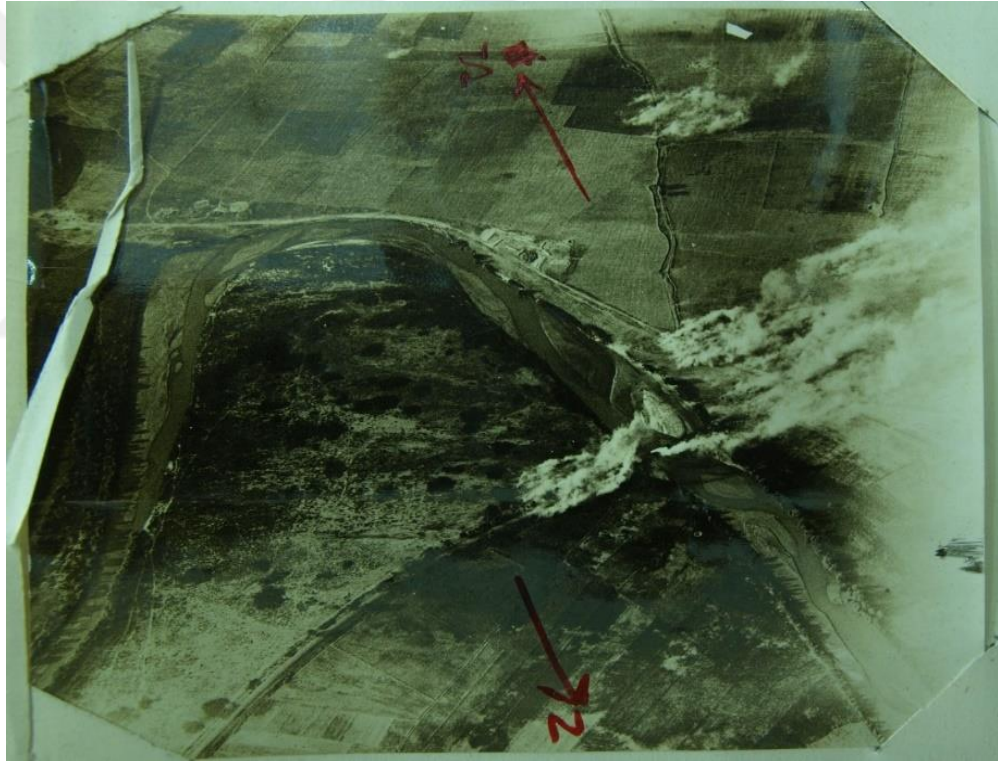
12 Haziran 1917 akşamı İzmir-Manisa hattının ikinci kilometresinde ve hattın altı metre açığında devriyeler tarafından iki dinamit bulunarak İzmir İstasyon Kumandanlığına

¹⁴⁹⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-97

¹⁴⁹¹ ADM137/548, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 15 June 1917, Weekly Operations Report No: 65, Thermi Air Station, s. 3

¹⁴⁹² ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-86

teslim edilmişti. Alınacak ayrıntılı raporun ayrıca gönderileceği 21'inci Kolordu Kumandanlığından bildiriliyordu. Fakat Hat Muhafız Alay Kumandanlığı, bunların dinamit olmayıp aydınlatma fişeği olduklarını bildirmişti.¹⁴⁹³ 13 Haziran 1917 saat 04.50'de Midilli'den gelen dört İtilaf tayyaresi Dikili-Reşadiye üzerlerinden Manisa istikametine geçmişti. Saat 05.00'te bu tayyarelerden üçü, Gediz ve Nif nehirleri üzerlerindeki şimendifer köprülerine tesirsiz yedi bomba atmış fakat topçu ateşiyle uzaklaştırılmıştı. Bunların takipleri için bir Türk-Alman tayyaresi uçmuş fakat İtilaf tayyarelerine rastlayamamıştı.¹⁴⁹⁴ Bu bombardımana dair Manisa Nokta Kumandanlığından alınan bilgiler, 5'inci Menzil Müfettişliği tarafından da iletilmişti.¹⁴⁹⁵ B Filosu da 13 Haziran'daki bu bombardımana dair, Manisa demiryolu köprüsüne tekrar bir saldırı olduğunu ve 636 librelik bombalar atıldığını fakat doğrudan bir isabet gerçekleşmediğini bildiriyordu.¹⁴⁹⁶



Fotoğraf 13. Manisa demiryolu köprüsüne atılan bombayı gösterir hava fotoğrafı¹⁴⁹⁷

¹⁴⁹³ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-87, 9-89, 9-90

¹⁴⁹⁴ ATASE, BDH, K. 3455, D. 89, F. 104

¹⁴⁹⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-92

¹⁴⁹⁶ ADM137/548, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 15 June 1917, Weekly Operations Report No: 65, Thermi Air Station, s. 3

¹⁴⁹⁷ AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 8 Manissa Railway Bridge; AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, AIR 1.2081 Part 2.87

B Filosu raporunda, 16 Haziran'da Ayvalık'ın kuzeyindeki tahıl ambarına bir bombalı saldırı düzenlendiğini bildiriyordu. Saldırıda 700 librelilik bomba atıldı. 112 librelilik bir bomba, pilot Asteğmen Gilmour ve rasit H.M. Green'in kullandığı 3022 numaralı Henri Farman tayyaresi tarafından atıldı. Diğer iki 112 librelilik bomba ise bir binanın dış duvarının üstüne düştü. Henri Farman hafif bombalar atan 2 kişilik bir Nieuport tarafından yakından takip ediliyordu ve Sopwith bombardıman ve Bristol Scout'tan oluşan refakatçileri vardı. Bombalama devam ederken bu filo bir Halberstadt Scout tarafından saldırıya uğradı. Fakat Bristol Scout ve Sopwith bombardıman tayyaresinin faaliyeti sayesinde Henri Farman ve yakın eşlikçisi Nieuport'un menziline yaklaşamadı. 18 Haziran'da bir Triplane'nın (üç kanatlı tayyare) Mondros'tan Thermi'ye uçtuğu bildiriliyordu. Amaç, B Filosu'nun Halberstadt avcı tayyarelerine karşı yeterli hızda ve eşit şartlarda saldırmasıydı. Bu arada Ayvalık üzerinde de bir avcı devriyesi gerçekleştirildi. Ancak İttifak güçlerinden hiçbir iz görülmediği gibi iniş alanı da kesin olarak belirlenemedi. 21 Haziran'da Kanat Kumandanı, daha fazla operasyon için düzenlemeler yapmak üzere Mondros'tan Thermi Hava Meydanı'na uçtu.¹⁴⁹⁸ Burada dikkat çeken Türk-Almanlara ait Halberstadt av tayyaresinin varlığı idi. Bu tayyare 6'ncı Harp Tayyare Bölüğü'nden Mayıs ayında 12'nci Tayyare Bölüğüne gönderilmişti.¹⁴⁹⁹ İtilaf hava gücünün bunlara karşı önlem olarak Thermi Hava Meydanı'na bir Triplane gönderdiği görülmüyordu. Diğer taraftan İtilaf gemi ve hava faaliyetlerine karşı Türk tarafınca karşılık veriliyordu.

19 Haziran saat 14.00'te Rodos istikametinden gelen ve güvertesinde 50-60 kadar asker görülen bir tarassud gemisine, Köyceğiz güneyindeki Dalyan civarında bulunan karakol efradı tarafından ateş açılmış ve güverteadaki efradı etkilediği görülmüştü. Aynı gün saat 18.30'da Midilli'den gelen üç İtilaf tayyaresi kendilerini karşılayan Türk-Alman tayyareleri ile hava muharebesine girmişti. İtilaf tayyareleri Midilli'ye çekilmişti. 20 Haziran saat 07.40'ta Midilli'den Dikili üzerine gelen dört İtilaf tayyaresiyle yapılan hava muharebesinde Türk-Alman tayyaresi Dikili civarındaki Hanım Çiftliği'ne inmişti. İtilaf tayyarelerinin Midilli'ye dönmesini müteakip Ayvalık'a geri dönmüştü.¹⁵⁰⁰

¹⁴⁹⁸ ADM137, 555, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 22 June 1917, Weekly Operations Report No: 66, Thermi Air Station, s. 2

¹⁴⁹⁹ Kurter, *Cilt III (1917 Yılı)*, a.g.e., s. 87

¹⁵⁰⁰ ATASE, BDH, K. 3455, D. 89, F. 111

B Filosu tarafından 22 Haziran'da Ayvalık'ın kuzeyindeki tahıl ambarına 520 librelik bombalar atıldı. Fakat ambara doğrudan isabet sağlanamadı. Bombardıman tayyarelerine Nieuport ve Triplan tayyaresi eşlik ediyordu. 23 Haziran'da Kanat kumandanı tarafından bir deniz tayyaresi Midilli'den Mondros'a uçuruldu. 27 Haziran'a 520 librelik bomba tekrar Ayvalık kuzeyindeki tahıl ambarı ve depolara atıldı. Bu sefer doğrudan isabet sağlandı ve önemli hasar meydana geldi. Bu hasar 28 Haziran'daki keşifle doğrulandı. Ayvalık bombalandığında hiçbir Türk-Alman tayyaresi görülemedi. Aynı gün iki tayyare de Sakız'a uçuruldu.¹⁵⁰¹

Başkumandan Vekili Enver Paşa, Soma İstasyonuna yapılan tayyare taarruzunun devam etmesi ihtimaline nazaran 5'inci Orduca savunma amaçlı ne gibi tedbirler alındığını 27 Haziran tarihinde sormaktaydı. Soma'daki müesseselerin korunması için nöbetleşe bir piyade bölüğünün gönderilmesi gereği 13 Haziran'da 17'nci Kolorduya yazılmıştı. Kolordu bu yazıya 14 Haziran'da cevap olarak, Hat Muhafız Alayından özel bir bölük teşkili konusunda müsaade istemişti. Bunun üzerine Soma'ya gelecek İtilaf tayyarelerine karşı iyi bir şekilde ateş edebilecek piyade kıtası lazım olduğundan, vazifesini iyi bilen bir kıtaatın hazırlanması görevi 17'nci Kolorduya bırakıldı.¹⁵⁰² 17'inci Kolorduya Soma'ya yapılan hava hücumlarına karşı bir bölük kadar piyade kuvvetinin istasyonda tutulması emri verilmişti. İlaveten 5'inci Ordu, 29 Haziran'da Başkumandanlık Vekâletinden harp tayyaresi ile tayyare topu istemekteydi.¹⁵⁰³ 29 Haziran'da gönderilen yazıya göre, Kolordunun hâlâ orada bir bölük bulundurmadığı veya teşkil etmediği anlaşılmıştı. 5'inci Ordu önemli olan bu hususun bir an önce yapılmasını istemekteydi. Bu konuda bir nizamiye bölüğü gönderilmesi ve diğer bir bölük teşkil edildikten sonra da bu nizamiye bölüğünün geriye alınması önerilmekteydi.¹⁵⁰⁴

¹⁵⁰¹ ADM137, 561, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 30 June 1917, Weekly Operations Report No: 67, Thermi Air Station, s. 2

¹⁵⁰² ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-85

¹⁵⁰³ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-81

¹⁵⁰⁴ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-82



Fotoğraf 14. Sopwith Bombardıman Tayyaresi ¹⁵⁰⁵

29 Haziran saat 11.15'de bir İtilaf tayyaresi Soma'ya gelerek yirmi dakika dolaştıktan sonra istasyonun batısındaki ufak şimendifer köprüsüne iki bomba attı. Daha sonra Bergama istikametine gitti. Bu bombaların köprünün yirmi beş metre kadar uzağına düştüğü ve hasar vermediği 8'inci Tümen tarafından 5'inci Ordu Kumandanlığına bildirildi.¹⁵⁰⁶ Mayıs ve Haziran aylarında İtilaf Devletleri'nin İzmir ve civarına yaptığı tayyare bombardımanlarında, hasar aldığı notu düşülen bir İtilaf tayyaresi fotoğrafı da yer almaktadır. Bu fotoğrafla birlikte Manisa demiryolu ve Halkapınar bombardımanına dair iki fotoğrafla birlikte bu tayyarenin fotoğrafının da aynı sayfada yer alması Bergama, Manisa, Soma'ya karşı icra edilen bombardımanlar sırasında bu tayyarenin de görev aldığını bizlere düşündürmektedir.

Soma ve İzmir bombardımanları devam ederken Haziran ayında 12'nci Tayyare Bölüğünün kuruluş hazırlıklarıyla uğraşıldı. Bölük kadrosundaki subay ve efradın gönderilmesine dair işlemler devam ediyordu.¹⁵⁰⁷ Kadrosu 4 subay, 20 Astsubay, 80

¹⁵⁰⁵ AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 9 Damaged Sopwith Bomber WOR 74

¹⁵⁰⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-83

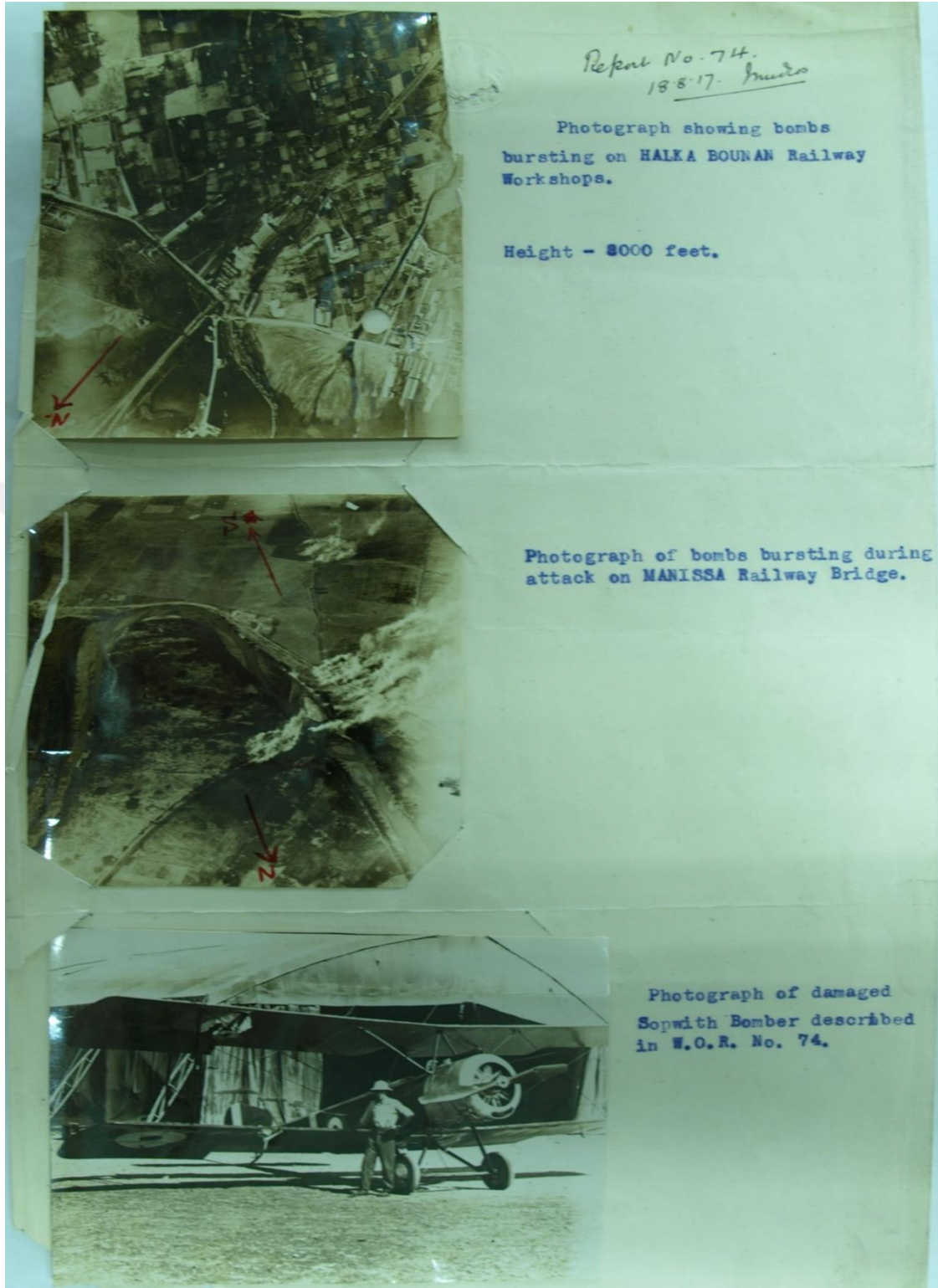
¹⁵⁰⁷ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12

efrad, 7 binek, 32 koşum, 3 beygir belirlenmişti.¹⁵⁰⁸ 12'nci Tayyare B6l6ğ6n6n tayyareleri, 5'inci B6l6ğ6e ait F5 numaralı Fokker E.III tipi tayyare haricinde Mayıs ayında 6'ncı Harp Tayyare B6l6ğ6nden HK4 numaralı Halberstadt D.V ve İstanbul'dan AK49 Albatros C.III tayyaresinin g6nderilmesiyle 3 farklı tip tayyareden oluşmuştu. 1917 yılı Haziran ayı sonunda, b6l6k şu durumdaydı: 11 Nisan 1917 kurulan b6l6ğ6n yeri Sasallı meydanı idi. B6l6k Kumandanı pilot 6steğmen Neumann'dı.¹⁵⁰⁹ Pilotlar; Teğmen Netso, Astsubay Vendot'du. Tayyareler ise F5 numaralı Fokker E.III -Halberstadt D.V – HK4, Albatros C.III – AK49'du. 5'inci Tayyare B6l6ğ6'n6n 1917 yılı Haziran ayı sonundaki vaziyeti ise ř6yleydi: B6l6k Kumandanı Pilot 6steğmen Faller'di. Pilotlar; 6steğmen Mehmet Ali Zekeriya, Astsubay Henrig Schroeder ve Astsubay Wahrscheid'dı. Rasıtlar; Y6zbaşı Mehmet Yusuf İzzettin, Y6zbaşı Ahmet Halit, 6steğmen Mehmet Sabri, 6steğmen H6seyin H6sn6, Teğmen Senecker, Teğmen von Rayski idi. Tayyareleri ise Albatros C.III – AK25 AK35 AK47 idi. 1'inci Deniz Tayyare B6l6ğ6 ise 1917 yılı Haziran ayı sonunda şu durumdaydı: B6l6k Kumandanı Deniz Pilot Y6zbaşı Savmi'ydi. Pilotlar; Deniz Y6zbaşı Mehmet Yahya, Deniz, 6steğmen Kamil Mehmet, Deniz 6steğmen İsmail idi. Rasıtlar; Deniz Y6zbaşı H6seyin Kamil, Deniz Y6zbaşı Ahmet Reşit, Deniz 6steğmen H6seyin Abd6lkadir idi. Tayyareler 2 Numaralı Gotha WD2 ve 5 Numaralı Gotha WD12 idi.¹⁵¹⁰

¹⁵⁰⁸ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-1

¹⁵⁰⁹ Alman tayyarecilerden Neumann, Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

¹⁵¹⁰ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 87-89



Fotoğraf 15. W.O.R. No.74 olarak tanımlanan hasarlı Sopwith Bombardıman
tayyaresi¹⁵¹¹

¹⁵¹¹ AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, AIR 1.2081 Part 2.87

1 Temmuz'da Pilot Üsteğmen Zekeriya ve Rasit Üsteğmen Sabri Beyler Midilli Adası'nın Kalonya Körfezi'ni keşfe gitti. Bu sırada bir İtilaf av tayyaresi ile karşılaştıklarından dolayı keşif icra edemeyip Foça üzerinden geri dönmek zorunda kalındı. Bu keşif uçuşu sırasında Midilli önünde bir torpidobot, güneyinde ise büyük bir nakliye gemisi olduğu görüldü.¹⁵¹² Bu sırada Soma Bölüğü 2 Temmuz 1917'de Soma'ya sevk edilmişti. Soma'ya gönderilen bir tayyare subayı tarafından yapılan teftişte hem tayyareler hem de savunma açısından bölüğün yeri uygun bulunmuştu.¹⁵¹³ Tayyare taarruzuna karşı istihdam edilmek üzere 17'inci Kolordu tarafından hazır edilen piyade bölüğü 3 Temmuz'da Soma'ya ulaştı.¹⁵¹⁴ Diğer taraftan 12'nci Tayyare Bölüğüne ait lastik, subap vs. ile 5'inci Tayyare Bölüğü için telsiz telgraf ve fotoğraf malzemelerinin 3 Temmuz 1917'de yazılan yazıyla Hüseyin Efendi'ye teslim edildiği bildiriliyordu.¹⁵¹⁵ Gerek tayyare bölüklerinin malzeme tedariki gerekse tayyare taarruzuna karşı tedbirler devam ederken İtilaf hava baskınları da hiç eksik olmuyordu.

Midilli B Filosu 6/7 Temmuz gece yarısından sonra İzmir Limanı'ndaki gemi nakliyatını bombardıman etmek üzere 2 tayyare görevlendirildi. İlk tayyare bir Henri Farman'dı ve 100 librelilik üç bomba attı. Pilot Teğmen Gilmour ve rasit H.M. Green tarafından kullanılıyordu. İlk bomba büyük gemilerden birinin yakınına düştü. İkincisi, köprünün hemen önündeki daha büyük gemilerden birinin Liman tarafına doğrudan isabet etti. Bu bombalar 1200 feet yükseklikten atıldı. İkinci tayyare Asteğmen Woodward tarafından kullanılan bir Sopwith bombardıman tayyaresiydi ve Henri Farman'dan sonra Sakız'dan ayrılmış ve 800 feet'e kadar süzülerek gemilere dört adet 65 librelilik bomba atmıştı. Fakat bombaların nereye düştüğü pilot tarafından görülemedi. 7 Temmuz sabahı bir Triplane ve Sopwith av tayyaresi eşliğinde bir Sopwith bombardıman tayyaresi, İzmir Limanı'ndaki gemi nakliyatını bombalamaya devam etmek üzere Thermi'den ayrıldı. Pilot Asteğmen Brake, iskelelere bitişik binaların üzerine gemilerin sağına dört adet 65 librelilik bomba attı. İzmir Körfezi'ndeki gemi nakliyesinde dikkatli bir keşif yapıldı. Herhangi bir denizaltı belirtisi görülmedi. Fakat Yenikale'deki hangarın tekrar işgal edildiği kulübenin dışında bir tayyare olduğu gözlemlendi. 12 Temmuz'da ise Ayvalık bölgesinde keşif yapıldı ve

¹⁵¹² ATASE, BDH, K. 1448, D. 280, F. 1-64; Kapucu, (2020) a.g.m, s. 170

¹⁵¹³ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-58

¹⁵¹⁴ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-63, 9-64

¹⁵¹⁵ ATASE, BDH, K. 1448, D. 283, F. 8-1

hava fotoğrafları alındı.¹⁵¹⁶ Türk tarafı 7 Temmuz'da Midilli'den havalanan üç İngiliz tayyaresinin İzmir'in çeşitli yerlerine bomba attığını bildiriyordu. Bu bombardımanda İzmir Palas Oteli'nin camları kırılmış ve 1 kişi ölmüş, 3 kişi de yaralanmıştı. Ayrıca iki ev kısmen harap olmuştu. Bir bombanın denizde patlaması yüzünden de limandaki bir vapur hasar almıştı.¹⁵¹⁷ 11 Temmuz 1917'de Sisam Adası'ndan bir tayyare uçtuğu görülmüştü.¹⁵¹⁸

İzmir'e yapılan tayyare taarruzu yüzünden meydana gelen insan zayıyatının tabiiyet ve cinslerine ayrılarak hasar miktarlarının acilen bildirilmesini 8 Temmuz'da isteyen Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesine henüz bir cevap gelmemişti. 5'inci Ordu 12 Temmuz'da yazdığı emir ile 17'nci Kolordudan bu sorunun cevabını beklemekteydi.¹⁵¹⁹ İzmir tayyare taarruzunda yaralanan ve vefat edenlerin Osmanlı tebasındandı. Denize düşen bombalardan biri, Alman nakliye gemisinde bir delik açmışsa da hemen tamir edilmişti. Diğer bombalar, bir hanın yedi odası ile Arabyan Hanı'nı tamamen tahrip etmişti. İzmir Palas kapısının önüne düşen bir diğer bombanın da otelin demir kapısını ve birinci kat panjurlarını, koridorlardaki camları tamamen, çerçeve ve kanatlarını kısmen harap ettiği 14 Temmuz'da 17'nci Kolordu Kumandanlığınca bildirildi. Bu bilgi 17 Temmuz 1917'de Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesi Müdürlüğüne gönderildi.¹⁵²⁰

18 Temmuz'da bir İtilaf tayyaresi sabah saat 07.00'de Bergama yönünden Soma'ya gelerek istasyon ve kasabayı keşfettikten sonra aynı istikamete gitmişti.¹⁵²¹ Midilli'deki B Filosu raporunda 18 Temmuz'da Soma'da yapılan keşifte herhangi bir hareketliliğe rastlanmadığı belirtiliyordu. 19 Temmuz'da Ayvalık Limanı'nda görüldüğü bildirilen denizaltıyı aramak için havalanan tayyare denizaltıyı görememişti. İtilaf güçleri Ayvalık'ın kuzeyindeki tahıl ambarına 260 librelik bombalar atmıştı. Bu süreçte herhangi bir Türk-Alman tayyaresi görülemedi.¹⁵²²

Türk-Alman tarafında 18 Temmuz'da Astsubay Wahrscheid ve Teğmen Senecker da Sakız Adası'nı keşfe çıkarak adadaki deniz tayyare istasyonuna 6 bomba atmıştı. 20

¹⁵¹⁶ ADM137, 574 RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 July 1917, Weekly Operations Report No: 69, Thermi Air Station, s. 4

¹⁵¹⁷ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 309; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 144.

¹⁵¹⁸ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-2

¹⁵¹⁹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-73, 9-74

¹⁵²⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-70, 9-71

¹⁵²¹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-63, 9-64

¹⁵²² ADM137, 579, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 20 July 1917, Weekly Operations Report No: 70, Thermi Air Station, s. 2

Temmuz'da Üsteğmen Zekeriya ve Yüzbaşı İzzeddin de Sakız'ı bombalamıştı.¹⁵²³ Midilli'deki B Filosu raporuna göre, İtilaf güçleri 21 Temmuz'da İzmir Limanı girişindeki Yenikale'nin içinde bulunan Deniz Tayyare üssüne bir saldırı yaptı. Bir Nieuport av ve bir Triplane tayyaresi eşliğindeki 2 Sopwith bombardıman tayyaresi, bu saldırıyı gerçekleştirmek üzere görev almıştı. Bir bombardıman tayyaresi uçuşun başında motor arızasından dolayı geri dönmek zorunda kaldı. Yenikale'ye yaklaştığı sırada Nieuport av tayyaresi de motor arızası yaşadı. Bir bombardıman tayyaresini Triplan'ın refakatinde bırakarak Sakız Hava Meydanı'na gitmek zorunda kaldı. 65 librelik bir bomba Yenikale'ye düştü fakat hangara zarar veremedi. Tayyareler daha sonra Sakız Hava Meydanı'na gitti ve burada Nieuport'u bularak ertesi gün Thermi'ye döndü. 24 Temmuz'da da Tuzburnu'ndaki Türk mevzilerine bombalı saldırı düzenlendi. Buraya 260 librelik bombalar atıldı. Bu saldırı Thermi Hava Meydanı'ndaki huzuru bozma tehlikesini doğurmuştu. Midilli'ye daha ciddi operasyonlara hazırlık amacıyla ek bir çadır gönderildi.¹⁵²⁴

B Filosu raporunda; 30 Temmuz'da 5 bombardıman, 3 av tayyaresi ve saat 16.00'da Mondros'tan kalkan bir Camel'dan oluşan "F" Filosunun geldiği bildiriliyordu. Bir tayyare motor arızası nedeniyle hava meydanına ulaşamamış ancak biraz uzaktaki Tuz Gölü'ne zorunlu iniş yapmış ve ertesi gün Thermi'ye uçmuştu. Bu Filo 1 Ağustos'ta İzmir'in yaklaşık 2 mil doğusunda bulunan önemli demiryolu atölyelerine bir baskın düzenledi. 1770 librelik bombalar atıldı. Önemli miktarda hasar meydana geldiği bildirilen bu baskın sonunda büyük bir yangın çıktı. Av tayyarelerinden biri geri dönemedi ve pilot Teğmen William H. Richardson ve Deniz Astsubayı rasit John R. Baryy R.N.R. kayıptı ve onlara ne olduğu konusunda bir bilgi alınamamıştı.¹⁵²⁵ Halkapınar demiryolu atölyesine "F" Filosu tarafından düzenlenen bu baskının ayrıntıları yine İtilaf hava raporlarında geçiyordu.

"F" Filosu, İzmir'in doğusundaki demiryolu atölyelerini bombalamak için 2 saatlik bir uçuş gerçekleştirmişti. Dört bombanın doğrudan isabet ettiği bu saldırıda atölyenin batı ucunda büyük bir yangın çıktı. Güçlü bir kara rüzgârı estiğinden yangın yayıldı ve büyük duman sütunları görüldü. Filo yaklaşık 6 mil uzaklıktaki Midilli'ye iniş yaparken yangının

¹⁵²³ Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 309; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 144-145.

¹⁵²⁴ ADM137, 585, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 27 July 1917, Weekly Operations Report No: 71, Thermi Air Station, s. 2

¹⁵²⁵ ADM137, 591, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 3 August 1917, Weekly Operations Report No: 72, Thermi Air Station, s. 2

hala şiddetle devam ettiği görülmüyordu. Pilot Teğmen William H. Richardson ve Deniz Astsubayı rasit John R. Baryy R.N.R. ile av tayyaresi, en son İzmir üzerinde 5000 feet'te uçarken görülmüştü. Bir Türk telsiz telgraf raporunda, bu tayyare ve havacıların Türk kara bataryaları tarafından vurulduğu ve her ikisinin de öldüğü belirtiliyordu.¹⁵²⁶ 10-16 Ağustos 1917 haftalık raporlarında Thermi hava istasyonunda hem "B" hem de "F" Filosunun birlikte kaydedildiği görülmektedir. F Filosunun 1 Ağustos'taki bu saldırısı ve meydana gelen hasar ve zayıat ile düşen F Filosu tayyaresinin akıbeti, Türk askeri belgelerinde ayrıntılı olarak geçmektedir.

1 Ağustos saat 07.15'te¹⁵²⁷ İzmir üzerine gelen 7 İtilaf tayyaresi İzmir'e ve Dikili istihkâmlarına¹⁵²⁸ sekiz bomba atmış ve tayyarelerden biri topçu ateşiyle düşürülmüştü. Bu tayyare 5615 numaralı bir Fransız tayyaresiydi. Tayyare Kadifekale'nin doğusunda Kançeşme civarındaki bağın yakınına düşmüştü. Pilot tayyareye üç, rasit ise yüz metre mesafede bulunarak cesetleri Ermeni Hastanesine kaldırılarak ertesi günü merasimle defin edilmişti. Atılan bombalardan birisi Halkapınar'daki demiryolu atölyesinin ambarına isabet ettiğinde patlamış, 22 vagon ve ambardan geçen şimendifer hattının telefon ve telgraf tellerini tahrip etmişti. İkinci bomba Darağaç Jandarma Karakolunun on beş metre ilerisine düşmüş ve infilak etmesiyle Polis memuru Sabri Efendi ve Jandarma Efradı Cedide Mektebi posta askeri Süleyman şehit olmuştu. Tramvay kumpanyası hizmetlilerinden Bornovalı Yanako oğlu Salamon Davi ile 26 numaralı tramvay sürücüsü Ahmet bacaklarından hafif surette yaralanmışlardı. Üçüncü bomba Aydın Birahanesine düşerek hasar meydana getirmiş fakat nüfusça zayıat olmamıştı. Halkapınar İstasyonunun kuzeyinde mezbeleliğe üç bomba isabet etmişti. Bu bombalardan ikisi infilak etmiş ve birisi infilak etmediği gibi bir hasar ve telefata sebep olmamıştı. Yedinci bomba Mersinli'de Ali Bey'in bağ kulesine isabet etmiş ise de nüfusça zayıat olmamıştı. Sekizinci bomba Ayatirifona–Mortakiye mevkii dâhilinde üçüncü Sarmado Sokağı'nda İstavri'nin bahçesine isabet etmiş, Aydın Demiryolu Kumpanyası'nda hizmetli Balatcıklı Yunan tebasından Anastasya Kalyeri'nin vefatına ve Simon isminde on dört yaşlarında bir çocuğun baldırından hafif surette yaralanmasına sebep olmuştu. Tüm bu malumatlar

¹⁵²⁶ ADM137, 597, 598, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 10 August 1917, Weekly Operations Report No: 73, Thermi Air Station, s. 2-3

¹⁵²⁷ Başka bir belgede saat 07.20 olarak geçmektedir. Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-2

¹⁵²⁸ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-60

17'nci Kolordu Kumandanlığının 5'inci Orduya sunduğu 7 Ağustos tarihli raporda ayrıntılı bir şekilde aktarılıyordu.¹⁵²⁹

Kurter de, 1 Ağustos'taki tayyare hücumunda İzmir'in 7 tayyarelik bir İngiliz filosu tarafından hava hücumuna uğradığına değiniyordu. Halkapınar demiryolu tesislerine atılan 8 bombadan 22 vagon tahrip edilmişti. Telefon, telgraf hatları kopmuş, 2 kişi ölmüş ve 4 kişi yaralanmıştı. Bu sırada yerden uçaksavar ateşi açılarak bir İngiliz tayyaresi düşürülmüştü. Pilot ve rasıtın öldüğü ve tayyarenin İngiliz Westland fabrikası yapımı Nieuport tipinde bir tayyare olduğu belirtiliyordu.¹⁵³⁰ 1 Ağustos'taki bombardımanda düşürülen İtilaf tayyaresindeki pilot ve rasıtın da vefatı hakkındaki ayrıntılı raporun vakit kaybetmeden Umur-ı Havaiyye Müfettişliğine bildirilmesi istendi.¹⁵³¹ 1 Ağustos'ta İzmir'in doğusunda bulunan Halkapınar demiryolu atölyelerine yapılan bombalı saldırıya dair ajanslardan alınan bilgiye göre, İzmir'de 50.000 dolarlık hasarın meydana geldiği açıkça belirtilmişti.¹⁵³² İtilaf Devletleri, İzmir ve civarındaki stratejik tesislerden demiryolu, fabrikalar, askeri tesisler vs. bombalarken, bir yandan da ekonomik değeri yüksek olan Soma kömürünün ihracatına da engel olmak niyetiyle Soma'daki önemli tesisleri de bombalıyordu.

3 Ağustos'ta "F" Filosu Soma demiryolu istasyonu ve depolara bir saldırı düzenledi. Bu saldırıya kayıp tayyarenin yerini alan B Filosundan pilot Asteğmen Brake ve Rasıt Townshed'in görev yaptığı tayyare katıldı. Yapılan iki saldırıda toplamda 1770 librelik bombalar atıldı. İlk saldırıda, istasyonu çevreleyen ambarlara ve diğer binalara dört doğrudan isabet yapıldı. Bu bombalardan biri, hedefin ortasındaki bazı yük vagonlarını yok ederek raylara isabet etti. Diğer kuzey tarafındaki rayların yanındaki büyük bir barakaya isabet etti. İkinci saldırıda yine iki isabet yapıldı. Biri hedefin güneydoğu köşesindeki küçük binalara, diğeri ise yanında duran uzun bir kulübeye isabet etti.¹⁵³³ Midilli'deki B Filosunun bu raporundaki bombardımanın verdiği hasar ve zayıat, Türk askeri havacılık belgelerinde de yer almaktaydı.

¹⁵²⁹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-33

¹⁵³⁰ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 144; ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 3-1(2); ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-2

¹⁵³¹ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 18

¹⁵³² AIR 1.2081 Part 2.93, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 24 August 1917, Weekly Report of Operations No. 75, Thermi Air Station, s.2

¹⁵³³ ADM137, 598, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 10 August 1917, Weekly Report of Operations No. 73, Thermi Air Station, s.3

3 Ağustos 1917'de saat 16.40'ta¹⁵³⁴ Bergama istikametinden sekiz İtilaf tayyaresi Soma'ya gelerek¹⁵³⁵ attıkları 17 bombadan, ikisi istasyona yirmi metre mesafede bulunan ve kalem odasına ve tüccar deposuna isabet etmiş, bir asker şehit, bir asker yaralanmıştı. Depoda Bahriyeye ait 4 zeytinyağı fıçısı tamamen, bir fıçı da kısmen harap olmuş ve kalem odasının camları kırılmıştı. Bir bomba 36'ncı Kol Karargâhı civarına ve tarlaya düşerek tamirde bulunan kol arabalarından altısını ve nokta arabalarından ikisini tahrip etmişti. İki bomba İstasyon civarındaki imalathane ile kol hayvanlarının ahırları arasına bir bomba da bu ahırların arka tarafına isabet etmiş, 2 asker şehit, 2 asker yaralanmış,¹⁵³⁶ bir mekari telef olmuştu. İstasyon civarındaki bir bahçeye iki ve hava hat deposu yakınına da iki ve istasyon ile kasaba arasındaki tarlalara beş bomba düşmüş ve hiçbir hasar olmamıştı. Bu bombaların yedi buçuk metre çap ve derinliğinde çukurlar açtığı Soma Nokta Kumandanlığının bilgilendirmesine atfen 5'inci Menzil Müfettişliğinden bildiriliyordu.¹⁵³⁷

4 Ağustos'ta saat 06.30'da Sakız'ın Eleni Burnu civarından kalkan tek satırlı bir tayyare ise İstiakidi ve Köste Burunları üzerinde dolaşarak Karaburun istikametinde gitmişti. Türk topçusu tarafından bu tayyareye ateş edilmişti. Saat 06.45'te İmroz'a giden bir Türk-Alman tayyaresi, İtilaf hava karargâhındaki iki büyük, on iki küçük barakanın kaldırıldığını ve yalnız bir büyük tayyare hangarıyla iki büyük baraka, birkaç küçük çadır bırakıldığını gördü. Teodorof Köyü'nün 2 km kuzeyindeki toplanma hattı içinde yeni bir hangar vücuda getirilmiş olduğunu ve bu hangarın yanında iki küçük çadıyla üç küçük baraka ve birkaç çadır bulunduğunu ve o civardaki tarlalar arasındaki hendeklerin düzeltilerek tayyare meydanı haline getirildiğini görmüştü.¹⁵³⁸ B Filosu raporunda 4 Ağustos'ta Yenikale ve deniz tayyare hangarının bombalanması girişiminde bulunulduğu fakat İzmir Körfezi'nde çok yoğun bir sisle karşılaşıldığından tayyarelerin geri döndüğü bildiriliyordu. 5

¹⁵³⁴ Saat bilgisi başka bir belgede 17.20 olarak geçmektedir. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-61; Saat bilgisi 16.20 olarak geçmektedir. Bkz. ATASE, BDH, K. 3455, D. 89, F. 153

¹⁵³⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-55

¹⁵³⁶ 3 Ağustos bombardımanında 16 adet bomba atıldığı ve maden kömürü nakliyecilerinden 3 kişi vefat ve 3 kişinin de yaralı olduğu bilgisi için Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-55; Bombardıman için gelen 8 tayyarenin saat 17.00'de geldiği ve 16 adet bomba attığı, 2 kişi vefat ve 3 yaralı olduğu bilgisi için de Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-57; Sekiz tayyarenin saat 16.20'de Midilli'den geldiği ve 2 kişi vefat, 3 yaralı olduğu Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 3; Midilli'den saat 16.00'da gelen 8 tayyarenin 16 bomba attığı, 2 kişi vefat, 3 kişi yaralandığı bilgisi için Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-2

¹⁵³⁷ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-51, 9-53; ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 3-3

¹⁵³⁸ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-2

Ağustos'ta Filo, İzmir Körfezi'nde bildirilen bir denizaltıyı bombalamak ve eğer görülmez ise Yenikale'deki deniz tayyare üssüne saldırmak üzere tekrar gönderildi. Denizaltı görülmeyince Yenikale bombalandı. Yüksek sıcaklık ve ince yağ yüzünden tüm tayyarelerde motor arızası yaşandı ve birçoğu geri dönmeyi zorlukla başardı. Bu durum motorların elden geçirilmesini gerektirdi ve "F" Filosu, bir süreliğine faaliyet dışı kaldı.¹⁵³⁹ 5 Ağustos'ta "F" Filosunun yaptığı Yenikale bombardımanının tesirsiz olduğu Türk askeri belgelerinden anlaşıyordu.

5 Ağustos 1917 saat 17.40'ta Midilli'den uçarak Foça, Arslan Burnu, Hacılar Limanı, Sasallı üzerinden İzmir'e gelen dokuz İtilaf tayyaresi muhtelif mevkinden açılan topçu, makineli tüfek ve piyade ateşlerinin tesiriyle durmayarak Yenikale, Sasallı, Yeni Foça, üzerinden Midilli'ye döndü. Yenikale üzerinden geçerken o civara tesirsiz on bir bomba attı.¹⁵⁴⁰ Türk- Alman tarafında 6 Ağustos saat 05.00'te Sakız'a icra edilen ateş baskını öğleye kadar devam etti. Kasaba batısındaki top mevkii, kasaba güneyindeki tayyare hangarları¹⁵⁴¹ ateş altına alındı. Atılan mermilerin birkaçı çadır ve hangarlara ve tayyare meydanına düştü. Limandan çıkarak karşılık veren bir kruvazörle torpidoya Türk topçuları ateş etti. Kruvazör bir mermi isabetiyle Koyun Adası'na çekilmek zorunda kaldı. Sakız Limanı'ndaki bir nakliye gemisine de ateş edildi. Üç yelkenli batırıldı, güneyden gelen bir yelkenli geminin mürettebatı ise topçu ateşi tesiriyle gemilerini terk etmek mecburiyetinde kaldı. Gemi deniz üzerinde çalkalanmaya başlamıştı. Saat 17.30'da Sakız Limanı'ndan çıkan bir monitör topçu ateşine karşılık vererek 13 mermi attı. Bir Türk efradı şehit oldu.¹⁵⁴² 6 Ağustos'taki ateş baskınıyla hangar tahrip edilmişti. Bu tarihten sonra adadan tayyare uçuğu görülmedi.¹⁵⁴³ Sakız Limanı'nın Kalokythia Limanı'yla değiştirdiği anlaşıldı.¹⁵⁴⁴ 7 Ağustos öğle vakti, Sakız'daki düşman hangarlarına ve tayyare meydanına icra edilen bombardımanda isabet vaki olduğu, Sakız'daki İtilaf tayyarelerinin dolaşmakta olduğu görülmüştü.¹⁵⁴⁵ Aynı gün İtilaf gemi trafiğine dair de bilgi verildi. Karaburun, Midilli, Sakız arasında dolaşan on dört gemiden iki tarassud gemisi güney istikametine, altı tarassud gemisiyle bir torpido da Yera Körfezi'ne, üç

¹⁵³⁹ ADM137, 598, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 10 August 1917, Weekly Report of Operations No. 73, Thermi Air Station, s.3

¹⁵⁴⁰ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 4-3, 4-4; ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-3

¹⁵⁴¹ B Filosu raporunda, bu bombardımandan bir Bristol av tayyaresinin zarar gördüğü belirtiliyordu. Bkz. ADM137, 598, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 10 August 1917, Weekly Report of Operations No. 73, Thermi Air Station, s.3

¹⁵⁴² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-3

¹⁵⁴³ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-1

¹⁵⁴⁴ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-4

¹⁵⁴⁵ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 6-3

tarassud gemisi Kalonya Körfezine gitmişlerdi.¹⁵⁴⁶ 7 Ağustos saat 16.40'da ise Midilli istikametinden gelen çift satırlı iki İtilaf tayyaresi, Çeşme İstiakidi Burnu üzerinde dolaşıp Kalokythia Körfezi istikametinde gözden kaybolmuştu.¹⁵⁴⁷

Bu arada 8 Ağustos tarihiyle 17'nci Kolordu, 5'inci Ordu Kumandanlığına Temmuz'un 2'sinden itibaren Yunanistan ile münasebetlerin kesilmesinden dolayı Yunan tebasına diğer muhasım teba gibi muamele yapılacağı bildiriliyordu. Buna göre, limanlarda kayıkçılık, dalgıçlık vs. denizcilikle ilgilenen Yunan tebasından olanların bu işten men edilmeleri Başkumandanlık Vekâletinin emirleri gereği Bahriye Nezaretinden İzmir Liman Riyasetine emredilmişti. Ancak İzmir Valiliği denizcilik sanatı icra edenlerin hemen hepsinin Yunan tebasından olduğu için bunların bu işten men edildiğinde ordunun iaşesi ve vesait açısından müşkilata uğrayacağını belirtiyordu. O yüzden tebdir ve tertibat dairesinde körfez dâhilinde ve yasak mıntıkadan uzak olarak balık tutulmasına müsaade edilmesi isteniyordu.¹⁵⁴⁸

8 Ağustos'ta Midilli, Sakız, Karaburun arasında iki torpido, dört torpil arama gemisi ve sekiz tarassud gemisinin dolaştığı görüldü. 9 Ağustos'ta Sisam'dan İstanköy'e gitmekte olan bir İtalyan yelkenlisi, deniz keşif müfrezesinin Enver Paşa motorbotu tarafından batırıldı. 10 Ağustos saat 07.00'de iki İtilaf tayyaresi, Midilli'den güneybatı istikametine gitti. Saat 11.00'de Sakız-İstiakidi arasında geçmek isteyen bir yelkenli Türk topçu ateşiyle Sakız'ın güneyine iltica etmek zorunda kaldı. 12 Ağustos saat 06.20'de İzmir üzerine gelen 9 tayyarelik bir İngiliz filosu tarafından Darağacı, Halkapınar, Punta (Alsancak) civarı bombalandı. Atılan 15 bombadan demiryolu tamir atölyesindeki 2 vagon yandı, 6 lokomotif ise hasar gördü. Bu baskın neticesinde askerden 2 asker yaralandı. Ahaliden 2 kadın vefat etmiş, 1 erkek, 1 kadın ve 2 çocuk yaralanmıştı.¹⁵⁴⁹ Kurter, 12 Ağustos'taki zayiata dair ahaliden 2 kadının öldüğü ve 47 kişinin de yaralandığı bilgisini vermektedir.¹⁵⁵⁰ Oysaki belgeye göre, yaralananların sayısı 6 kişidir.

Diğer taraftan İtilaf "F" Filosunun tayyarelerindeki hasar, arızalı motor yağından dolayı giderilememişti. Tayyareler 12 Ağustos tarihine kadar yeniden test edildi. Ardından İzmir,

¹⁵⁴⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 6-1 (2)

¹⁵⁴⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F.7-1; ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F.31-4

¹⁵⁴⁸ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 14-2

¹⁵⁴⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-4

¹⁵⁵⁰ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 144

Halkapınar'daki demiryolu atölyelerine bir baskın daha yapıldı. 1770 librelik bombalar atıldı ve birçok isabet gerçekleştiği bildirildi.¹⁵⁵¹ 12 Ağustos 1917'de İzmir üzerine gelen dokuz¹⁵⁵² İtilaf tayyaresi şehrin çeşitli yerlerine on altı¹⁵⁵³ bomba attı. Atılan bombalardan ikisi Halkapınar'da su fabrikası civarında Raşit Bey'in tarla ve bahçesine, bir bomba bu mahalde Mustafa Bey'in bahçesine isabet etti. Bir bomba da Barbaros'ta Karaoğlanlı'nın bahçesine isabet etti. Buralarda nüfusça zayıyat yoktu. İki bomba Perina Fabrikasının bitişiğindeki Yani Oğlu Kosti'nin bahçesine düşerek ailesine isabet etmiş ve bombanın tesiriyle vefat etmişti. Bir bomba şimendifer tamirat fabrikasına isabet ederek altı adet lokomotif zarar vermiş ve bir bomba bu mahalde bulunan ve tünel açmak için kullanılan makineye isabet ederek tahrip etmişti. Bombardımanda iki vagon¹⁵⁵⁴ hurda haline gelmişti. İki bomba kürek deposuna isabet etmişti. Bombalardan birisi infilak etmemiş ve diğeri hattı cüzi tahrip etmişti. Üç bomba Darağacı Jandarma Karakolu'nun etrafına, bir bomba bu mahaldeki Keşiş Dağı adlı buz fabrikasının 15 metre yakınına ve diğeri bir bomba Rum kabristanına isabet etmiş fakat hiçbir zayıyata sebep olamamıştı. Bir bomba Rum kabristanının arkasındaki Sakrati Kırmil'in bahçesine isabetle bir Rum kadınının sağ kolundan ve çocuğunun iki ayağı ile iki kollarından yaralanmasına ve bir bahçıvanın yaralanmasına ve bir Rum kadınının vefatına ve Depo Alayı'ndan iki askerin hafif surette yaralanmalarına sebep olmuştu.¹⁵⁵⁵ 12 Ağustos'taki İzmir bombardımana dair 13 Ağustos'ta 5'inci Tayyare Bölük Kumandanlığı tarafından 5'inci Orduya bildirilen rapora göre, 12 Ağustos sabahı 8 tayyareden oluşan bir düşman filosunun Midilli'den İzmir'e gelerek Halkapınar, Paradise üzerine bombalar attığı fakat önemli bir hasar vermediği bildiriliyordu.¹⁵⁵⁶ Bu raporlardan anlaşıldığına göre, saldırıya gelen tayyare filosu, 8 ya da 9 tayyarelik bir filoydu. Atılan bomba miktarı ise 15 ya da 16 idi. Ancak 5'inci Tayyare Bölük Kumandanlığı tarafından verilen rapordaki zayıyat ve hasar bilgisinin önemli görülmemeyerek geçiştirildiği görülmektedir.

¹⁵⁵¹ ADM137, 602, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 17 August 1917, Weekly Report of Operations No. 74, Thermi Air Station, s.2

¹⁵⁵² 8 düşman tayyaresinin hücumuna uğradığı bilgisi mevcuttur. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-9

¹⁵⁵³ 12 Ağustos saat 06.20'de gelen 9 düşman tayyaresinin Halkapınar, Darağaç ve Punta civarına 15 bomba attığı, askerden 2 efrad yaralı ve ahaliden 2 kadının şehit olduğu bilgisi için Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 11

¹⁵⁵⁴ Bu vagonların numaraları 9.8.4918 ve 9.10.5439 olarak verilmiştir. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-9

¹⁵⁵⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-13

¹⁵⁵⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-38

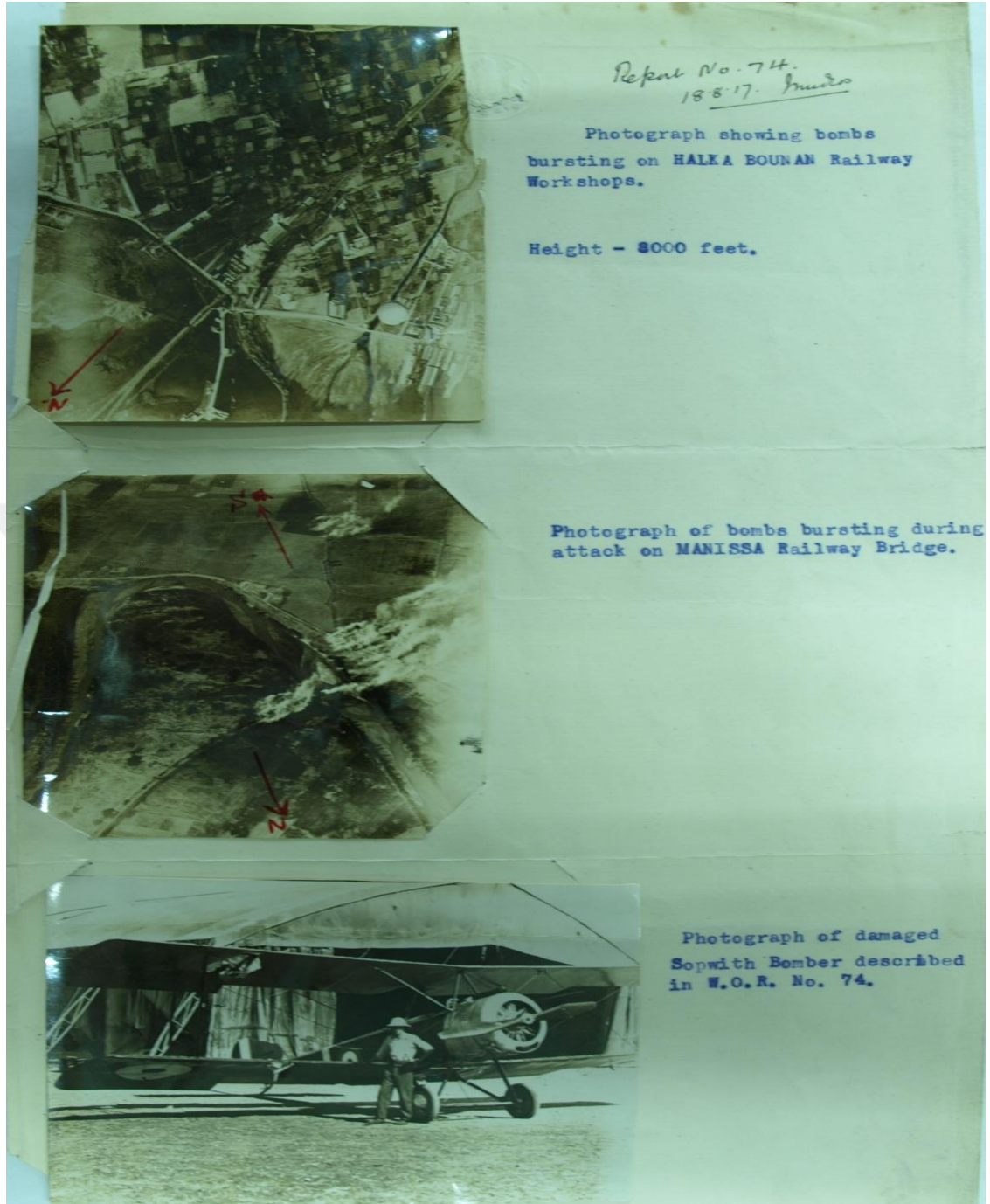


Fotoğraf 16. 12 Ağustos 1917'de Halkapınar Demiryolu Atölyesine 8000 metre irtifadan atılan bombayı gösterir hava fotoğrafı (Bu fotoğrafın üzerinde baskının tarihi yazmasa da bir sonraki 3'lü fotoğrafta yer alan "Report no: 74" ibaresinden anlaşılmaktadır. Zira B Filosunun 74 numaralı raporunda 12 Ağustos'taki saldırıdan bahsedilmektedir.¹⁵⁵⁷

B Filosu raporuna göre, 12 Ağustos'ta yapılan ikinci baskında çekilen hava fotoğrafı, hasarın boyutunu doğruluyordu. Fotoğraflarda iki büyük binanın doğu tarafından vurulduğu, doğudaki uzun ve dar binanın ise yarı yarıya yıkıldığı görülüyordu.¹⁵⁵⁸

¹⁵⁵⁷ AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 7 Halka Bounana workshops

¹⁵⁵⁸ AIR 1.2081 Part 2.93, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 24 August 1917, Weekly Report of Operations No. 75, Thermi Air Station, s.2



Fotoğraf 17. 12 Ağustos 1917'de Halkapınar Demiryolu Atölyesine 8000 metre irtifadan ve Manisa Demiryolu Köprüsüne atılan bombayı gösterir hava fotoğrafı ¹⁵⁵⁹

¹⁵⁵⁹ AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, AIR 1.2081 Part 2.87

13 Ağustos sabah saat 06.30¹⁵⁶⁰ raddelerinde Manisa üzerinde sekiz İtilaf tayyaresinin bomba atmakta olduğu ve topçu ateşiyle karşılık verildiği bildiriliyordu.¹⁵⁶¹ 49'uncu Tümen Kumandanlığının 13 Ağustos'ta 5'inci Ordu Kumandanlığına gönderdiği rapora göre, Gediz Köprüsüne İtilaf tayyareleri 15 bomba atmıştı. Bunların 13'ü patlamış ise de demiryolu hattına ve köprüye hiçbir isabet gerçekleşmemişti. Patlamayan 2 bomba ise hattın iki tarafına yedişer metre uzağına düşmüştü. Patlamayan bombalardan biri de daha sonra infilak etmiş ise de tesirine dair yeni bir bilgi alınamamıştı.¹⁵⁶² İnfilak etmeyen bomba, Saros Köyü'nün hemen kuzeyindeki bağlığa atılmıştı. Manisa üzerinde bir süre dolaşan bu tayyarelere 49'uncu Tümen sahra topçuları tarafından beş mermi ateş edilmişti.¹⁵⁶³ Kurter de aynı gün, Manisa'da Gediz Nehri üzerindeki demiryolu köprüsünün, 8 İngiliz tayyaresi tarafından bombardıman edildiğini ve köprüye atılan 15 bombadan herhangi bir isabet olmadığı ve köprünün sağlam kaldığı, yalnızca telgraf hatlarının koptuğunu belirtiyordu.¹⁵⁶⁴ Ancak 5'inci Tayyare Bölüğünün 13 Ağustos için verdiği raporda, sekiz tayyareden oluşan İtilaf filosunun Foça, Menemen, Alaçitlik ve Manisa üzerinde iki defa bomba atmaksızın uçtuğunu bildirmesi,¹⁵⁶⁵ İtilaf tayyarelerinin sadece Gediz Nehri üzerindeki demiryolu köprüsünü bombaladığını göstermektedir.

13 Ağustos saat 07.30'da Sakız ve Kalokythia istikametlerinde uçan bir Türk-Alman tayyaresi, Kalokythia Limanı'nda iki monitör, bir torpido, birçok yelkenli bulunduğunu ve Sakız Limanı'nda hiçbir gemi olmadığını rapor etti. Kalokythia Limanı'ndaki gemiye bombalar attı. İtilaf monitörü tayyareye ateş etse de etkisi olmadı. Fakat hava muhalefetinden dolayı iniş sırasında hafif hasar aldı. 14 Ağustos saat 17.30'da Midilli'den Ayvalık üzerine gelen iki İtilaf tayyaresi de Türk topçu ateşiyle uzaklaştırıldı.¹⁵⁶⁶

Bu arada İtilaf Devletleri'nin artan tayyare taarruzlarının sürekli bir hal aldığı, günahsız efrad ve ahalinin ölümüne ve yaralanmasına sebep olduğu, bunun için bütün muhasım tebasının Soma, Manisa ve İzmir istasyonlarına bölüştürülerek yerleştirilmesi hususu tarafsız konsoloslar vasıtasıyla İtilaf tayyare filosuna bildirilmesinin düşünüldüğü 13

¹⁵⁶⁰ Bu saat bilgisi 06.40 olarak geçmektedir. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-49; Başka bir belgede ise 06.20 olarak geçmektedir. Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-4

¹⁵⁶¹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-44

¹⁵⁶² ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-48

¹⁵⁶³ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-49

¹⁵⁶⁴ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 144

¹⁵⁶⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-42

¹⁵⁶⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-5

Ağustos tarihinde 5'inci Ordu tarafından 17'nci Kolordu Kumandanlığına bildirildi.¹⁵⁶⁷ İzmir ve civarında artan bombardımanların bu şekilde alınan tedbirlerle önlenmesi yoluna gidilmişti. Zira İtilaf Devletleri bu haberi aldıklarında kendi tebalarının da tayyare bombardımanlarından etkileneceğini düşünecek ve böylece artan bombardımanlar engellenmiş olacaktı. Ancak İtilaf Devletleri tarafından İzmir, Manisa ve Soma civarının bombardımanına devam edilmişti.

15 Ağustos saat 06.00'da Dikili, Bergama taraflarından 7 İtilaf tayyaresi¹⁵⁶⁸ Soma'ya gelmişti. Bu tayyareler İstasyon ile Soma arasındaki Bakırçayı'nın sağına iki, soluna dört toplamda altı adet bomba atmışlardı. Bunların infilakından kömür amele efradından 2 asker hafif surette yaralanmıştı. Diğer bombalar boş araziye düşmüştü. Bombardıman yapan bütün tayyareler kömür ocakları üzerinden dönmüşlerdi. Toprağa isabet eden bombaların tamamı Yeniyazı'nın kömür deposu istikametinde üç yüz metre mesafede olduğu Soma Nokta Kumandanı Nuri Bey tarafından bildirilmişti.¹⁵⁶⁹ Aynı hadise 8'inci Tümen Kalem Reisi Kaymakam Zühtü Bey tarafından 15 Ağustos'ta 5'inci Orduya gönderilen raporla da bildirildi. Fakat bu raporda gelen tayyare sayısı 8 olarak verilmişti.¹⁵⁷⁰

17 Ağustos saat 06.00'da Midilli'den İzmir üzerine gelen 8 İtilaf tayyaresi, Punta, Darağacı taraflarına 15 bomba attı. Ahaliye ait un fabrikalarından birisi tamamen, diğer bir un fabrikasıyla deri fabrikası da tamamen harap oldu. Ahaliden 2 kişi vefat etti ve 6 kişi de yaralandı. Tayyarelere Türk tarafından topçu ve makineli tüfek ateşi açıldı.¹⁵⁷¹ Midilli'deki Thermi hava istasyonunda konuşlu bulunan F Filosu tarafından yapıldığı anlaşılan bu saldırının ayrıntısı şöyle idi: "F" Filosu, İzmir'de demiryolu istasyonu civarındaki hedeflere saldırmak üzere gönderilmişti. Burada Rice Bros Works¹⁵⁷²,

¹⁵⁶⁷ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 14

¹⁵⁶⁸ 15 Ağustos saat 06.30'da Bergama istikametinden 8 düşman tayyaresi geldiği bilgisi için Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-5

¹⁵⁶⁹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-35, 9-36

¹⁵⁷⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-39

¹⁵⁷¹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-5

¹⁵⁷² Rice Brothers Works: Mütareke dönemi öncesinde olan ve İzmir'de 10 kişiden fazla işçi istihdamında bulunan atölyeler arasında kayıtlara geçmişti. 19. yüzyılın son çeyreği ve 20.yüzyılın ilk çeyreğinde yoğun faaliyetleri bulunan makina ve motor üretim sanayisinde hedef, yurtdışına parça ithalatının önüne geçilmesiydi. 20'nci Yüzyılın başında bu işlerler uğraşan küçük büyük 16 atölye vardı. Rice Brothers da bunlardan en büyük 6 tanesi arasındaydı. Birinci Dünya Harbi başladığında, İngiliz uyruklu olan Rice Brothers'a ait firmaların hepsine yabancı sermaye ile kuruldukları ve yabancı şahıslara ait oldukları için Osmanlı Devleti tarafından el konulmuştu. Bkz.

gazometreler,¹⁵⁷³ pamuk fabrikaları ve İzmir'in ana imalatçıları bulunuyordu. 1770 libre ağırlığında bombalar atıldı. İki bomba pamuk fabrikasının hemen yanında patlarken biri de bu fabrikanın kuzeyinde bir depoya doğrudan isabet etti. Diğer iki bomba da limandaki binalara isabet etti. Bir bina hemen alev alarak şiddetle yandı. İkinci saldırı sırasında üç bomba en doğudaki Gazometrenin yanındaki bazı binalara isabet ederek patladı. Bu noktadan itibaren İzmir, "F" Filosu tarafından dönüş yolculuğunda gözden kaybolana kadar yoğun siyah duman çıktı. Gazometrenin delinmiş olması neredeyse kesindi.¹⁵⁷⁴

17 Ağustos hücumuna dair ayrıntılı bilgi 17'inci Kolordu tarafından 19 Ağustos'ta 5'inci Ordu Kumandanlığına ve Ordu tarafından 23 Ağustos'ta da Başkumandanlığa sundu. 17 Ağustos'ta sabah saat 06.00'da İzmir'e gelen İtilaf tayyarelerinin¹⁵⁷⁵ Punta ile Halkapınar İstasyonları arasında Darağacı tabir edilen mahale attıkları 13 bombadan birinin Punta'da Karmatiyola Un Fabrikasının makine dairesi ile yazıhane kısmına isabetle mühim tahribat yapmış ve hizmetlilerden Pamino Bizali, arabacı Yorgi zevcesi Sofya vefat etmişti. Nikolaki ile Aleksi yaralanmıştı. İki bomba Buz Fabrikasının önünde denize, birinin aynı mahalde karaya düşerek Aleksi oğlu Kala ve Nikolaki oğlu Anderya'nın ağır surette yaralanmasına sebep olmuştu. Üç bomba, Punta'da İstimadyadi Un Fabrikasına isabet ederek ancak bir ayda tamir edilebilecek derecede hasar meydana getirmişti. Bir bomba ise Darağaç'ta Alman Harp Şirketi kurucularından Albert Smith'in kiraladığı pamuk mağazasının yanını delerek zemine nüfuz etmişti. İki bomba, Balcı Kosti'nin derihanesine isabet etmiş ve yarısı tahrip olmuş, Rum hizmetlilerinden iki kişi hafif surette yaralanmıştı. Üç bombanın da Halkapınar civarında denize düştüğü 17'nci Kolordu Kumandanlığından alınan bilgidен anlaşılmıştı.¹⁵⁷⁶ Kurter atılan bomba miktarını 15

İbrahim Oğuz, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e İzmir'in Sosyoekonomik Yapısı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul, 2019, s. 68-69, 71.

¹⁵⁷³ Gazometre terimi, 18. yüzyılda gaz aydınlatmasının mucidi İskoçyalı Mühendis Williams Murdoch tarafından literatüre kazandırılmıştır. Atmosferik basınçta ve çevre sıcaklığında doğal gaz, hava gazı, sıvılaştırılmış gaz gibi yanıcı gazların depolandığı yerlerdir. Gazometreler yerüstü gaz konteynerleri, yeraltı depolama tankları ve yeraltı mağaralarından oluşan yapılardır. Bkz. Halet Almila Arda Büyüktaşkın, Elif Türkel, "Geçmişten Günümüze Gazometre Yapıları ve Dolmabahçe Gazometresi için Olası İşlevlendirme Önerileri" *TÜBA-KED*, 19, 59, 2019.

¹⁵⁷⁴ AIR 1.2081 Part 2.93, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 24 August 1917, Weekly Report of Operations No. 75, Thermi Air Station, s.2

¹⁵⁷⁵ 17 Ağustos hücumunu gerçekleştiren tayyare miktarına dair Kurter'de 10 İngiliz tayyaresinin 13 bomba attığı bilgisi geçmekteyken Bkz. Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 144, Bir belgede 8 düşman tayyaresinin 13 bomba attığı belirtilmektedir. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-25; Diğer belgelerde ise İzmir'e gelen düşman tayyaresinin 17 bomba attığı bilgisi bulunmaktadır. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-20, 9-22, 9-23; 17 Ağustos'ta Midilli'den gelen 8 düşman tayyaresinin Punta ve Darağaç mıntıkalarına 15 bomba attığı bilgisi için se Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 14

¹⁵⁷⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-20, 9-22, 9-23, 9-25

olarak verirken, bir belgede 17, başka bir belgede ise 13 bomba olduğu belirtilmiştir. Fakat belge içinde bombaların atıldığı yerler tek tek sayıldığında 13 bomba olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca Kurter'in verdiği yaralı ve vefat bilgisi yani halktan 2 kişinin vefat ettiği ve 6 kişinin yaralandığı bilgisi, belgedeki zayıfla örtüşmektedir.

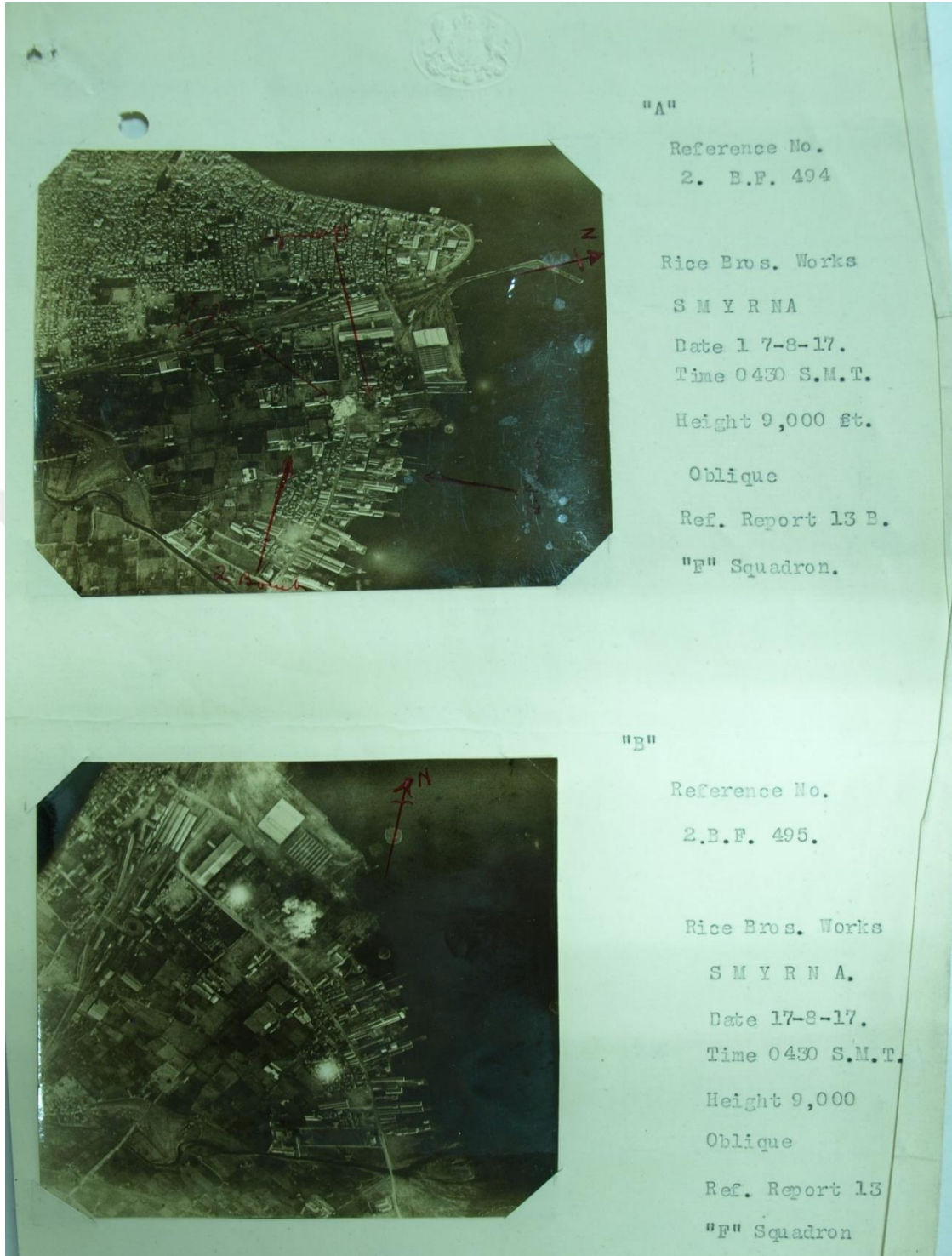
17 Ağustos 1917'de 5'inci Ordu İstihbarat Şubesi tarafından, Sakız ve Sisam Adası'nın vaziyeti hakkındaki bilgi Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesine arz edildi. Buna göre Sakız Adası'na icra edilen bombardımandan sonra İtilaf gemilerinin Sakız Limanı'nı terk ederek bu adanın kuzeyindeki تنها liman olan Kalokythia Limanı'na çekildikleri görüldü. Sakız Limanı'nda hiçbir gemi bulunmuyordu. Eleni Burnu batısında İtilaf güçlerine ait tayyare hangarları bulunmadığı tayyare keşfinden anlaşılmıştı. Son günlerde Sakız'dan uçan ve Sakız'a giden İtilaf tayyareleri Kalokythia civarından gidip geliyorlardı. Sisam'da ise İbrahim İskeleyi civarında on beş çadır görüldü. Bir bölük askerin talim yaptığıının görülmesi adada düzenli bir askeri grubun olduğuna delalet etse de eşkıyanın ifadesine göre de adada düzenli bir birlik yoktu. Her iki durumda da ihtiyatlı olmak gerekiyordu. Ada'ya sonradan eşkıyadan oluşan bir kuvvet çıkarıldığı ve bu kuvvetin Anadolu'ya taarruz edeceği istihbaratı alınmıştı. Vati civarındaki tepede tayyare topları bulunduğu haber alınmıştı.¹⁵⁷⁷ Türk makamları arasında adalardan Anadolu'ya asker çıkarılacağı hakkında istihbaratlar dolaşmakta iken Alman Genel Karargâhının talebine de bir yandan cevap veriliyordu.

¹⁵⁷⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 15



Fotoğraf 18. İzmir 'e atılan bir bombayı gösterir hava fotoğrafı¹⁵⁷⁸

¹⁵⁷⁸ AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 10 Ref 2 BF 494; AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 11 Ref 2 BF 495



Fotoğraf 19. 17 Ağustos 1917'de Saat 04.30'da 9000 feet irtifada Rice Bros Works'e düşen bombaları gösteren hava fotoğrafları¹⁵⁷⁹

¹⁵⁷⁹ AIR 1.2081 Part 2.95, "F" Squadron

Sakız, Midilli, Sisam, Sömbeki, Rodos ve Meis adalarında bulunan İtilaf kuvvetleri hakkında Alman Genel Karargâhına arz edilen 18 Ağustos 1917 tarihli cevap yazısı bu adaların önemini ortaya koyuyordu. Midilli Adası'nda 5 bin kadar Fransız askeri vardı. Muhtelif zamanlardaki gözetlemelere göre 8-13 tayyare tespit edilmişti. Ağustos ayında bu adaya gidip gelen gemilerin sayısı giderek artmıştı. Buraya yeniden tayyare keşfi yapılacaktı. 1917 yılı başında Sakız Adası'nda 4-5 bin Venizelist asker tespit edilmişti. Adada iki tayyare hangarı vardı. Fakat bu hangarlar 6 Ağustos'taki ateş baskınıyla tahrip edilmişti. Bu tarihten sonra adadan tayyare uçtuğu görülmedi. 1 Ağustos 1917'deki gözetlemeye göre Sakız kasabası güneyinde birçok nakliye kolları görüldü. Kasaba güneybatısında iki tayyare topu da tespit edildi. Adaya gelip giden gemilerdeki faaliyet artışı sebebiyle tekrar tayyare keşfi icra edilecekti. Sisam Adası'nda 16 Ağustos 1917'de iki tayyare topu, yalnız Rum jandarmalarından ibaret bir kuvvetin bulunduğu ve nizamiye kuvveti olmadığı haberi alınmıştı. 22 Ağustos 1917'de son yapılan tayyare keşfinde Vati'de bulunan ordugâhın kalktığı ve Mesokampos civarında küçük iki ordugâh bulunduğu fakat bu ordugâhlar civarında ayrıca ordugâh hazırlanmış olduğu ve askeri kıışlada asker bulunduğu görülmüştü. Bu ordugâhlarla asker kıışlasında asgari iki tabur azami bir alay kadar bir kuvvetin bulunduğu tahmin ediliyordu.¹⁵⁸⁰ 16 Ağustos 1917'de Rodos'ta 4-5 bin İtalyan askeri bulunduğu esir ifadesinden anlaşılmıştı.¹⁵⁸¹ 18 Ağustos saat 10.30'da Midilli'den gelen iki İtilaf tayyaresi, Sarımsak yarımadasına tesirsiz iki bomba atmış fakat Türk topçu ateşiyle Midilli'ye uzaklaştırılmıştı.¹⁵⁸²

Sakız Adası'ndaki 4-5 bin Venizelist askerin ve 2 tayyare topunun tespit edilmesinden dolayı 5'inci Orduca elde edilen son malumatın bildirilmesi ve mümkün ise Sakız üzerinde keşif yaptırılması, Karargâh-ı Umumi tarafından 19 Ağustos tarihli yazıyla istendi.¹⁵⁸³ 20 Ağustos'ta 5'inci Ordudan verilen cevap yazısında, henüz yeni bir haber elde edilemediği, yakın zamanlarda Midilli'ye olan gemi trafiğinden dolayı gerek Sakız'a gerekse Sisam Adasına bir tayyare keşfi yapılacağı bildirildi.¹⁵⁸⁴ Mevcut vaziyet dolayısıyla adaların keşfedilmesi lüzumu, tayyare ihtiyacı olan bölüklerde hissediliyordu. Tayyare bölüklerinin tayyare ve malzemelerine olan ihtiyaç talepleri üst makamlara kadar deveren ediyordu.

¹⁵⁸⁰ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-1, 17-2

¹⁵⁸¹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-3

¹⁵⁸² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 16-1

¹⁵⁸³ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-5

¹⁵⁸⁴ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-6, 17-8

20 Ağustos'ta Enver Paşa tarafından gönderilen bir yazı ile Alman Karargâhı Başkumandanlığından altı adet Albatros D.III tayyaresi istendi. Zira İtilaf tayyareleri, devamlı Boğaz ve İzmir'e taarruz etmekteydi. Bu durumda İtilaf Devletleri'nin son sistem tayyarelerine karşı, tek kişilik tayyarelerle savunma icra etmenin mümkün olmadığı belirtildi.¹⁵⁸⁵

Türkler tarafında 21 Ağustos tarihli istihbarat raporunda, Sisam Adası'nda düzenli bir kuvvet bulunmadığı, Vati Tepesi'ne tayyare topları konmuş olduğu, Giritli Rumlardan oluşan Jandarma bulunduğu, bunları Yunan Hükümetinin getirdiği ve liman reisinin İngiliz olduğundan bahsediyordu.¹⁵⁸⁶ 22 Ağustos sabahı Sisam'da icra ettirilen tayyare keşfine göre, Vati civarındaki ordugâh kaldırılmıştı. Dip Burnu ile karşılıklı bulunan Mesokampos civarında altışar konik çadırı içeren altı sıralı bir ordugâh ve bunun yakınında üçer konik çadır bulunan üçer sıralı diğer bir ordugâh vardı. Bunun yakınında da dörder köşeli dört adet büyük çadır görülmüştü. Vati civarında üç bacalı büyük bir kruvazör ve birkaç yelken gemisi bulunduğu ve yeniden inşa edilmiş bir iskele görülmüştü. Türk tayyaresine topçu ateşi yapılmamıştı. Türk-Alman Tayyaresinin attığı bombalardan birisi kruvazör civarındaki bir römorköre isabet etmişti. Burada bulunan kışlanın meşgul oluşuna ve görülen ordugâha nazaran Sisam'da en fazla bir alay kadar kuvvet bulunduğu kanaatine varılmıştı.¹⁵⁸⁷

22 Ağustos saat 08.00'de Sisam'a giden bir Türk-Alman tayyaresi icra ettiği keşfe göre Vati Limanı'nda bir torpido ve bir kruvazör, Sisam Limanı'nda bir torpido, liman doğusunda konik çadırlar olduğu görülmüştü. Bu keşiften anlaşılan şey, Vati Limanı güneyindeki kışla içinde asker bulunduğunun zannedilmesiydi. Tayyare Vati Limanı'ndaki gemilere attığı 4 bombadan birisi kruvazörün yanında bulunan gemiye isabet etti. Aynı gün saat 10.00'da Sisam istikametinden Kadıkale, Gümüşlü Fener mevkii üzerine gelen bir İtilaf tayyaresi de bir müddet keşiften sonra İstanköy'e gitmişti.¹⁵⁸⁸

23 Ağustos saat 07.00'de Midilli ve Sakız istikametinde uçan Türk-Alman tayyaresi, Sakız Limanı'nda ve Kalonya Körfezi'nde ufak gemiler ile Sakız Adası'nın Marmara

¹⁵⁸⁵ ATASE, BDH, K. 1405, D. 70, F. 41; Kapucu, 2020, agm, s. 170

¹⁵⁸⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-7, 17-9

¹⁵⁸⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 20 (1)

¹⁵⁸⁸ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 21 (1); ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-6

Koyu'nda otuz, Koyun Adası güneyinde dört büyük, Kalokythia Limanı'nda dört büyük, otuz iki küçük, Sakız'ın Livadya Koyu'nda iki büyük, on üç küçük yelkenli, Sakız'ın rıhtımına bağlı altı büyük, on üç küçük yelkenli bulunduğunu gördü. Sakız Adası'nda yeni ordugâh görülmemiş ve tayyare hangarı yanında birkaç çadır bulunduğu keşfedilmişti.¹⁵⁸⁹ 25 Ağustos saat 14.00'te Kalokythia Limanı'ndan çıkan bir monitörle bir torpedo İstiakidi Burnu'na tesirsiz 24'lük on iki mermi attı. Öğleden önce Foça üzerine gelen bir İtilaf tayyaresi, piyade ateşiyle uzaklaştırıldı. 27 Ağustos saat 09.00'da sistemi anlaşılamayan bir tayyare Sisam'dan İstanköy'e oradan da Bodrum yarımadasında Karaada, Eğermenli üzerlerinden dolaşarak tekrar İstanköy'e gitti.¹⁵⁹⁰

Midilli'deki "B" ve "F" Filosu raporlarında, Türklerin Almanlardan 5 tayyare istediği ajanlardan öğrenilmişti.¹⁵⁹¹ Fakat bunlara ilaveten modeli belirtilmemiş 6 tayyarenin yakın zamanda İstanbul'dan Paradiso (Sasallı) Hava Meydanına ulaştığı bildirilmişti. Midilli'deki bombardıman filosunun faaliyetlerine karşı ciddi bir çaba sarfedilmesi bekleniyordu. Bundan dolayı üç Camel'in Mondros'taki onarım üssünde hazırlandığı ve 1 Eylül civarında Thermi'ye uçurulacağı belirtiliyordu.¹⁵⁹² İtilaf Devletleri Türk-Almanların tayyarelerine karşı kendi filolarını güçlendirmeye çalışıyordu.

30/31 Ağustos Paradiso (Sasallı) Hava Meydanına ve alternatif hedef olarak da gemicilik tesislerinin olduğu yere bir gece baskını düzenlendi. Uçuş kumandanı Bradley tarafından idare edilen ilk tayyare, saat 20.00'de İzmir'e ulaştı. 3000 feet yükseklikte Paradiso Hava Meydanı üzerine iki bomba attı. Bu sırada İzmir'deki tüm ışıklar söndürülmüştü. Tayyare daha sonra İzmir üzerine gelerek 2500 feet yükseklikten kalan bombaları bıraktı. Ancak büyük miktarda makineli tüfek ve düzensiz uçaksavar ateşiyle karşılaşmıştı. İkinci tayyareyi Teğmen Hackman kullanıyordu. 20 dakika sonra Paradiso Hava Meydanına ulaşarak 4 bomba bıraktı. Teğmen Hicks'in kullandığı üçüncü tayyare ise yine 4 bomba attı. Dördüncü tayyare yaşadığı sorun yüzünden geri dönmek zorunda kaldı. Teğmen Arundel'in kullandığı beşinci tayyare ise saat 23.00'te İzmir'e ulaştı. Bu tayyare Paradiso'yu bulamayınca 4 bombayı 4000 feetten Rice Bros Works'e bıraktı. Altıncı tayyare de arzıalandı ve geri döndü. Asteğmen Brake'nin kullandığı son tayyare ise,

¹⁵⁸⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 22; ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-6

¹⁵⁹⁰ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-6

¹⁵⁹¹ AIR 1.2081 Part 2.93, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, Mudros, 24 August 1917, Weekly Report of Operations No. 75, Thermi Air Station, s.2;

¹⁵⁹² AIR 1.2081 Part 2.100, RNAS Headquarters British Aegean Squadron, Mudros, 31 August 1917, Weekly Report of Operations No. 76, Thermi Air Station, s.2

2000 feet'te Paradiso üzerine 4 bomba bıraktı. Toplamda 1240 librelik bombalar Paradiso üzerine, 530 libre ağırlığındaki bombalar Rice Bros Works'e, 350 librelik bombalar ise Chamalı'ya atıldı.¹⁵⁹³ B Filosu raporunda "Chamalı" olarak geçen yer adının Darağaç olduğu düşünülmektedir. Ayrıca 7 tayyarelik bir filo gönderilmişti. Fakat 2'si arızalanarak dönmüş ve 5 tayyare bombardıman yapmıştı. Türk askeri belgelerinde de tayyare sayısı 5 olarak geçmektedir.

30/31 Ağustos 1917 saat 21.30 ile 23.55 arasında çeşitli aralıklarla İzmir üzerine gelen 5 İtilaf tayyaresinin şehre verdikleri hasarlara dair bilgiler 17'inci Kolordu tarafından 31 Ağustos'ta 5'inci Ordu Kumandanlığına sunuldu. Bu bilgiler ışığında 5'inci Ordu tarafından Başkumandanlık Vekâletine de rapor verildi. Buna göre; Punta-Darağaç yolunda gaz şirketinin arkasında Atnaşole'nin arsasına bir bomba düşmüştü. Bu arsanın civarında bulunan Çerigot Marika'nın hanesiyle Kayserili Lazari'nin ve Yako Mino'nun hanesini harap etmişti. Hane sahipleri tayyarelerin gelişiyle hanelerini terk ettiklerinden nüfusça bir zayıf olmamıştı. Punta Darağaç tramvay yolunda Rum mezarlığının önüne bir bomba düşerek civarındaki bir bekçinin hanesini harap etmiş, İttihat ve Terakki Mektebi'nde boyacılık eden İzmir'li John oğlu Adolgi başının sağ tarafından ve sağ ayağından yaralanmıştı. Tedavisi yapılmak üzere Rum Hastanesine nakl edilmişti. Bu bombanın tesiriyle bir telefon teli de harap olmuştu. Punta-Darağaç futbol mahalline düşen iki bombadan bina ve nüfusça hiçbir hasar olmamıştı. Fasulye mevkii dâhilinde Ayakizina Mahallesinin Mazı Sokağı ile Karanfil Sokağı arasında Sofya Lambo'nun hanesine bir bomba isabet etmişti. Bu hane ile bitişiğindeki Praşkoda Marsikoda'nın hanesini tamamen tahrip etmiş ve karşısındaki hanenin penceresine isabet eden misket pencere camlarını kırmıştı. Ayatirifona Mahallesinin Uzunyol Caddesinde Maydonoz Sokağı'nda 27 numaralı Ani Prasovali'nin hanesine bir bomba isabet ederek bu hanede bulunan Andon Oğlu Yorgi yaralanmış ve tedavi için Rum Hastanesine nakil edilmişti. Bu bomba tesiriyle yine bu hanede 62 yaşlarındaki Sisamlı Panayot, Yunan tebasından 24 yaşlarında Yorgiyadi, 52 yaşlarında Mari, Dramalı Todori vefat etmişlerdi. Paradiso civarına on bomba atılmış ve birisi koşu meydanındaki loca mahalline isabet ederek locayı kısmen tahrip etmişti. Diğer dokuz bomba ise civarda bulunan çeşitli bağlara düşse de hiçbir hasar vermemişti.¹⁵⁹⁴

¹⁵⁹³ AIR 1.2081 Part 2.107, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 September, 1917, Weekly Report of Operations No. 77, Thermi Air Station, s.2

¹⁵⁹⁴ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-16

Netice itibariyle şehrin Punta, Darağaç, Paradiso ve Ayatiryada taraflarına atılan on altı bombadan, üçü Yunanlı olmak üzere dört kişi vefat etmiş ve ayrıca iki Hristiyan yaralanmıştı. Yedi hanenin harap olduğu bu hava saldırısında İtilaf tayyarelerine projektör yardımıyla topçu ateşi yapılmıştı.¹⁵⁹⁵ Kurter eserinde 6 tayyarelik bir filo bilgisi verirken belgede 5 tayyare olduğu anlaşılmaktadır. Kurter 4 kişinin öldüğü ve 2 kişinin yaralandığı bilgisini verirken her iki raporda verilen miktarlarla örtüşmektedir. Ancak İzmir Nokta Kumandanı Necati tarafından 5'inci Menzil Müfettişliğine sunulan raporda, dört kişinin vefat ettiği ve üç kişinin ağır yaralandığı bilgisi verilmiştir.¹⁵⁹⁶ Ayrıca Kurter ve başka bir belgede, 70 hanenin harap olduğu bilgisi yer almaktadır.¹⁵⁹⁷ Ancak diğer belgelerde geçen hasar tespitlerine bakıldığında 7 hanenin hasar görmüş olabileceği daha makul görülmektedir.

1917 senesi Ağustos ayı zarfında 5'inci Ordu mıntıkası karşısındaki adalarda bulunan İtilaf kuvvetleriyle Osmanlı Devleti sahillerinde dolaşan harp gemileri hakkında bir takım istihbarat bilgileri toplanmıştı. Esir ve mültecilerin verdiği bilgilere göre Midilli'de 100 Yunan jandarması, biri general olmak üzere 20 subay bulunuyordu. Mısır'dan getirilen 514 kürek esiri de Midilli'deydi. Tayyare keşfi ve gözetlemelerle edinilen bilgilere göre Sakız'da deniz taşıtları fazla olmasına rağmen yeni ordugâh yoktu. Tayyare hangarı bitişiğinde birkaç çadır görülmüştü. Yaptırılan bombardıman neticesinde Sakız Limanı kullanılmamaya başlanmıştı. Son zamanlarda İtilaf güçleri İstiakidi Burnu civarını bir tarassud gemisiyle bombardıman etmiş ve Türk topçusunun karşılık vermediğini öğrenmişti. Daha sonra Sakız Limanı'na yine gemiler gelmeye başlamıştı. Sisam'da Dikan-Vati yolunda fazla faaliyet vardı. Dikan'ın 4 km doğusundaki sahilde Ortaçay'da üç toplu bir batarya ve yanında birkaç çadır ve Atlı'nın 3 km güneybatısında büyük bir telsiz telgraf direği vardı ve birkaç bahriye askeri çalışıyordu. Vati civarındaki ordugâh

¹⁵⁹⁵ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-31, 9-32

¹⁵⁹⁶ İzmir Nokta Kumandanı Necati tarafından 5'inci Menzil Müfettişliğine sunulan rapora göre 30-31 Ağustos gecesinde düşman tayyarelerinin İzmir bombardımanında, Müfettişlik karargâhının karşısındaki sokak içerisinde bir bombadan üç hane tamamen tahrip edilmiş ve haneler boş olduğundan nüfusça zayıf olmamıştı. Punta İstasyonu civarındaki Rum kabristanı bitişiğindeki mektep arsasına iki ve cadde üstüne bir ve hava gaz deposu yanındaki arsaya birer bomba düşmüş ve bir kişinin yaralanmasına ve üç hanenin tahribine sebep olmuştu. Basmahane civarında Çayırılıbahçe'nin Ayatirifona mahallesinde bir haneye bir bomba düşerek hanenin tamamen ve bitişiği ve karşısındaki birer hanenin de kısmen tahrip olmasına sebep olmuştu. Bu mahalde infilak üzerine çıkan meskenlerden dört kişinin maktul ve üç kişinin ağır yaralanmasına sebep olmuştu. Paradiso mevkiinde karşı mahaline beş bomba isabet edip bu mevkideki binanın kısmen harap olmasına diğeri karşı mahallenin Seydiköy tarafındaki bir bağa düşerek bu mahalde de nüfusça zayıf meydana getirmemişti. Bkz. ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-8

¹⁵⁹⁷ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 144; Bkz. ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 14-1

kaldırılmış Mesokampos civarında altışar konik çadırı içeren altı sıralı bir ordugâh ve bu ordugâh yakınında üçer konik çadırı içeren üç sıralı bir ordugâh daha vardı. Bunun civarında da dörder köşeli dört büyük çadır olduğu gibi o civarda bazı mahaller ordugâh yeri olmak üzere hazırlanmaktaydı. Kastro kışlasında asker meşgul ve civarında avcı siperleri kazılmıştı. Vati Limanı'nda yeni bir iskele inşa edilmişti. Bu malumatlara göre Sisam'da bir alay kadar kuvvet olduğu tahmin ediliyordu. Ancak mensubiyeti henüz anlaşılamamıştı. Kalimnos Adası'nda ise esir Kalimnos'lu Todoros'un ifadesine göre 100 İtalyan askeri vardı. Esir Hristo Kulyas'ın ifadesine göre de 300 İtalyan askeri, 40 İtalyan jandarması vardı. Jandarmaların İtalyan olmaları konusu ihtiyatlı düşünülüyordu. Zira bunların Yunanlı Venizelist oldukları 5'inci Orduca kabul edilebilirdi. Başka bir esire göre de 50 İtalyan askeri vardı. Bu üç malumattan adada, 150-200 İtalyan askeri bulunduğu sonucu çıkarılabilirdi. İstanköy Adası'nda esir Hristo Kulyas'ın ifadesine göre 400 İtalyan askeri vardı. Bodrumlu Mihail'in ifadesine göre de 200: 300 İtalyan askeri vardı. Fakat 5'inci Ordu 400 rakamını mübalağalı bulmuştu. Bodrumlu Mihail, Sömbeki Adası'nda asker ve top mevcudunu bilmediğini fakat 50 kadar jandarma bulunduğunu tahminen söylemişti. Esir Mihail Panayot da 100 İtalyan askeri olduğunu ifade etmişti. İtilaf gemilerine gelince özellikle İzmir'de fazla faaliyet gösteriyorlardı. Önceki aylara göre daha fazla İtalyan bandırası gemi görülmüş, geçen aya nispetle Yunan gemisi azalmıştı. Esir Meis'li Panayot'un ifadesine göre Rodos Adası'nda, 5 bin İtalyan askeri bulunuyordu. Tayyare, telsiz telgraf ve çeşitli sınıflar mevcut idi.¹⁵⁹⁸ Ağustos ayında bir yandan adalardaki İtilaf kuvvetlerinin sayısı tespit edilmeye çalışılırken bir yandan da İngiliz tayyarelerinin aralıksız hücumlarının verdiği zayıtın tespiti ile tayyare takviyesine yönelik çalışmalar sürdürülüyordu.

1 Eylül 1917'de Harbiye Nezaretinden 5'inci Orduya gönderilen yazı bu konuyla ilgiliydi. İtilaf tayyareleriyle mücadele ile onları İzmir'den uzak tutacak bir surette tayyare bölükleri takviye edilene kadar 5'inci Ordudan talep edilen projektörlerin orduda bırakılmasının lüzumu ortaya çıkmıştı. Tayyarelerin takviyeleri için 2 haftaya kadar beklenmesi gerektiği bildiriliyordu.¹⁵⁹⁹ 2 Eylül saat 03.00'te bir İtilaf tayyaresi, Karaburun civarına düşmüş, tayyarenin kanadı kırılmış, pilot ve rasit esir edilmişti. Esirlerin alınacak ifadeleri ayrıca bildirilecekti.¹⁶⁰⁰ 3 Eylül saat 05.30'da Sisam Adası batısından gelen bir torpido, aynı istikametten gelen bir tayyarenin eşliğinde Dip Burnu civarına tesirsiz yetmiş altı mermi

¹⁵⁹⁸ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31(1)

¹⁵⁹⁹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-26

¹⁶⁰⁰ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 32-1, 32-3

atarak geldiği istikamete geri dönmüştü.¹⁶⁰¹ Aynı gün saat 14.45'te Midilli istikametinden gelen iki İtilaf tayyaresi, Orak Adası üzerinde dolaştıktan sonra geri dönmüştü.¹⁶⁰²

4/5 Eylül 1917 gecesi Midilli'ye gönderilen dört Türk-Alman tayyaresi, havanın muhalefeti ve ay ışığının azalmasından yalnız iki tayyare adaya ulaşabilmişti. Bu tayyareler Midilli Limanı'na sekiz ve tayyare mevkiine başarılı bir büyük bomba atmışlardı. Hava muhalefetine rağmen tayyareler hasarsız dönmüştü.¹⁶⁰³ 5 Eylül'de İzmir, Karaburun civarına inen tayyarenin Farman sisteminde İngiliz tayyaresi olduğu bildirildi. Rasıdın İngiliz Prens, pilotun ise Teğmen Kans olduğu bilgisi veriliyordu.¹⁶⁰⁴ B Filosu raporunda ise 2/3 Eylül gecesi Kösten'in doğusundaki Karaburun'a bir İngiliz tayyaresinin indiği her iki mürettebatın da esir alındığı bilgisi veriliyordu. Bu tayyarenin o gece Çanakkale'deki hedefleri bombalamak için Mondros'tan ayrılan ve Midilli'den duyulan Henri Farman olduğu belirtiliyordu. Pilot Asteğmen W.E. Foster, rasıt ise Asteğmen H. Burns'un esir alındığının varsayılması gerektiği bildiriliyordu.¹⁶⁰⁵ Türk askeri belgesinde esir edilen tayyareci adlarının tam olarak tespit edilmiş hali B Filosu raporuna göre ortaya çıkmış oluyordu.

5'inci Ordu Kumandanlığı, 7 Eylül tarihi itibarıyla İzmir'e yapılan tayyare taarruzu neticesinde ölen ve yaralananların tabiyeti ile hasar miktarının cinslerine göre bildirilmesini Karargâh-ı Umuminin emrine atfen 17'nci Kolordu Kumandanlığından istiyordu.¹⁶⁰⁶ 8 Eylül'de Sisam'a giden bir Türk-Alman tayyaresi Vati Limanı'nda bir kruvazör ve yirmi kadar kayık bulunduğunu, Vati civarında ordugâh bulunmadığını ve hangar mevcut olmadığını keşfetmiş ve limana iki bomba atmıştı.¹⁶⁰⁷

10 Eylül'de "B" ve "F" Filolarını desteklemek üzere 3 Camel Sopwith, Mondros'tan Thermi'ye gönderildi. Zira İzmir savunması için 10 ilave Alman tayyaresi getirtildiği haber verilmişti. 13 Eylül'de "B" ve "F" Filolarından birleşik bir filo teşkil edilerek İzmir'e bir baskın düzenlendi. İzmir halkı üzerindeki psikolojik baskıyı artırmak için 10 tayyareden

¹⁶⁰¹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 32-2

¹⁶⁰² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 33

¹⁶⁰³ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 34

¹⁶⁰⁴ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 34-1

¹⁶⁰⁵ AIR 1.2081 Part 2.117, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 16 September, 1917, Weekly Report of Operations No. 78, Thermi Air Station, s.3

¹⁶⁰⁶ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-75

¹⁶⁰⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 37

oluşan bir filo da saat 14.00'te yola çıktı. Bir tayyarede motor arıza geliştiğinden geri döndü. Kalan 9 tayyare, 4 bombardıman ve 5 keşif tayyaresiydi. Seçtikleri hedef tren istasyonunun hemen doğusunda bulunan pamuk ve un fabrikaları, depolar ve gaz ve diğer işyerleriydi. Bütün tayyareler bu bölgeye doğrudan isabet eden 12 ağır bomba attı. Raporda ciddi hasar verildiği yazıyordu.¹⁶⁰⁸ Türk kaynaklarında da 13 Eylül 1917 İzmir bombardımanını gerçekleştiren tayyare sayısı 9 olarak geçmektedir.

13 Eylül'de Midilli'den gelen 9 İtilaf tayyaresinden ikisi, Hacılar Limanı civarına tesirsiz dört bomba atarak dönmüştü. Diğer tayyare de İzmir üzerine gelmiş Darağacı civarına 12 bomba atmıştı. 1 erkek, 1 kadın yaralanmış ve 4 ev ile 1 dükkân harap olmuştu.¹⁶⁰⁹ 13 Eylül 1917 saat 17.30'da batı taraftan gelen yedi İtilaf tayyaresinin attığı bombalardan biri, Punta tamirhanesi yanına, biri gaz deposuna ve Darağacı taraflarına düşmüş ise de insanca bir zayıat olmamıştı. Yalnız bir marangozhanenin camlarının kırıldığı Muhafız Tabur Kumandanlığının raporuna atfen bildirilmişti.¹⁶¹⁰ 13 Eylül 1917'deki tayyare taarruzunda düşen bir bombanın tesiriyle camları kırılan projektöre, yedek camlar takılmış ve projektör faaliyete geçirilmişti.¹⁶¹¹

14 Eylül'de Hacıkır mevkii üzerinde görülen 2 İngiliz tayyaresinin attığı 4 bomba bir etki yaratmadı. Aynı gün 7 tayyareden oluşan bir filo İzmir'e yine hücum etti. Darağacı semti civarına attıkları 12 bombadan 4 ev ile 2 dükkân yıkıldı, 2 kişi de yaralanmıştı.¹⁶¹² İtilaf güçlerinin İzmir ve çevresine yaptığı taarruzlar sıklaşmış, yoğunluğunu artırmıştı.

17 Eylül'de "F" Filosunun tayyareleri Mondros'a doğru yola çıktı ve av tayyareleri muhtemel bir misillieme girişimini karşılamak üzere geride bırakıldı. Filo Midilli'de 166 saatlik 87 uçuş gerçekleştirdi. Bu, bombalama seferleri sırasında yaklaşık 13.000 mil uçuş demektir. Hedeflerin hepsinin Thermi'den uzaklığı 60 milden daha yakın değildi. Üstelik yolculuk deniz üzerinde ve Türk topraklarında yapılıyordu. Filonun tüm tayyareleri döner motorlu tayyarelerle donatılmış olup yalnızca bir tayyare kaybedilmişti. Bunun filo için özellikle de mühendisler için büyük bir itibar kaynağı olduğu belirtiliyordu. 18 Eylül'de düzenlenen tayyare keşfinin amacı casuslar tarafından bildirilen ve Edremit'in 25 mil

¹⁶⁰⁸ AIR 1.2081 Part 2.117, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 16 September, 1917, Weekly Report of Operations No. 78, Thermi Air Station, s.3

¹⁶⁰⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 42

¹⁶¹⁰ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-3

¹⁶¹¹ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-28

¹⁶¹² Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 144

doğusundaki madenlerin taşınması için kullanılan benzin depolarının bulunarak bombalanmasıydı. Ancak bu uçuş tamamlanamadı, Sopwith av tayyaresinin motoru bozulduğundan denize inmek zorunda kalındı, pilot ve rasit kurtarıldı. 20 Eylül'de bu noktaya tekrar keşif uçuşu yapıldı ve bu uçuş tamamlandı. Maden taşımak için kullanılan dekovil demiryolu kullanılmayan çimli bir hat gibi görünüyordu. Benzin depolarına dair hiçbir şey görülmemişti. Bu keşfe eşlik eden bombardıman tayyaresi dönüş yolunda bir zeytinyağı fabrikasına 4 bomba attı.¹⁶¹³ İtilaf "F" ve "B" filolarının faaliyetleri devam ederken, Türk makamları yapılan hava taarruzlarını raporlamaktaydı.

18 Eylül saat 13.00'te eşya yüklü bir nakliye gemisi Midilli'den batı istikametine gitmiş, saat 14.45'te Midilli'den Sarımsak yarımadası üzerine gelen iki İtilaf tayyaresi, tesirsiz üç bomba atmıştı.¹⁶¹⁴ Diğer taraftan 12'nci Tayyare Bölüğünün noksanları tamamlanmaya çalışılıyordu. 21 Eylül'de hesap memuru namzedi Ragıp Efendi'nin İzmir'deki 12'nci Tayyare Bölüğünün levazımıyla birlikte gitmesi emredilmişti.¹⁶¹⁵ Eylül sonu geldiğinde İzmir Tayyare Müfrezeleri Kumandanlığı, emrindeki tayyare bölüklerinin keşif hudutları ile vazifelerini yeniden organize etti. Artık 1917 Mayıs ayında teşkil hazırlıklarına başlayan 12'nci Tayyare Bölüğü, göreve hazır hale gelmeye başlamıştı.

25 Eylül 1917'de İzmir Tayyare Müfrezeleri Kumandanı Yüzbaşı Kettembeil, İzmir ve civarında görev yapan tayyare bölüklerinin keşif hudutlarını şöyle belirledi: Buna göre tayyare bölükleri, kuzeyde Edremit Körfezi'nin kuzey sahili ile batıda Sakız, Midilli, Sisam, Lipsi, Leros, Kalimnos, Nisiros, İstanköy, Tilos ve Rodos adalarının batı sahillerinden geçen hattın sorumluydu. Güneyde Rodos'un güney sahili ve doğuda Edremit Körfezi'nden Rodos adasına kadar olan Osmanlı sahilleriydi. Eğer Rodos adasının daha doğusunun keşfi gerekirse 5'inci Ordu Tayyare Müfrezeleri Kumandanlığı tarafından ayrıca emir verilecekti. Bu keşifleri, Seydiköy'deki 5'inci Tayyare Bölüğü ve Yenikale'deki 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü yerine getirecekti. Müfreze kumandanlığı tarafından emir verilmedikçe bölükler keşif yapmayacaktı. 1'inci Deniz ve 5'inci Tayyare Bölükleri harbin gerektirdiği vaziyete göre İtilaf tayyarelerine karşı kendi tayyarelerini korumak için 12'nci Harp Tayyare Bölüğü'nden bir tayyarenin refakatini istediklerinde, müfreze kumandanına telefonla bilgi verecek ve harp tayyaresinin bulunmasını istediği

¹⁶¹³ AIR 1.2081 Part 2.125, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 23 September, 1917, Weekly Report of Operations No. 79, Thermi Air Station, s.2-3

¹⁶¹⁴ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 47

¹⁶¹⁵ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-4

yer ve zaman bildirilecekti. Menemen'deki 12'nci Harp Tayyare Bölüğünün vazifesi, İzmir'in İtilaf tayyarelerine karşı müdafaası, Ayvalık, Soma, Akhisar, İzmir, Manisa, Aliağa hudutları dâhilinin İtilaf tayyarelerinin keşif ve bombardımanına karşı müdafaası, Müfreze Kumandanlığından verilecek emre göre adalar üzerinde keşif yapması ve keşif tayyarelerinin İtilaf tayyarelerine karşı müdafaasıydı.¹⁶¹⁶ Ancak 12'nci Tayyare Bölüğünün tayyare, edevat ve personelinin sevki işlemleri devam ediyordu.

25 Eylül 1917'de 12'nci Tayyare Bölüğünün İzmir'de yeni teşkil edildiği için tayyare ve edevatının Ayastafanos'ta vagonlara yüklenerek ve duba vasıtasıyla Haydarpaşa'ya nakil olunacağı ve Afyonkarahisar yoluyla sevk olunacağı belirtiliyordu. Bu gibi levazımın vapurla sevki mahzurlu görüldüğünden deniz yoluyla sevkiyat mümkün görülmemekteydi. Bu sevkியatta levazımın 3 bin kilodan ibaretti. Hesap memuru Ragıp Efendi ve beraberindeki 9 asker bu eşyaya refakat edecekti.¹⁶¹⁷ 12'nci Tayyare Bölüğü kadrosu gereği belirlenen erfrad henüz gelmemişti. 4 Ekim 1917'de Umuru Havaiye Müfettişliğinden bu efradın sevkının hızlandırılması isteniyordu. Bu kadrodakiler hesap memuru 1 asker, 2 Astsubay idi. 1 iaşe Astsubayı, 1 ambar memuru, 2 fotoğrafçı, 2 demirci, 1 terzi, 1 marangoz, 1 Astsubay saraç, 1 aşçı asker, 1 Astsubay nakliyecisi idi.¹⁶¹⁸

2 Ekim 1917 saat 08.20'de Sisam istikametinden gelen bir İtilaf deniz tayyaresi Dip Burnu üzerinde bir müddet dolaştıktan sonra aynı istikamete döndü.¹⁶¹⁹ "B" Filosu raporunda, 5 Ekim'de bir Bristol Scout bir Sopwith bombardıman tayyaresi ve bir Nieuport'un Mondros'a uçurulduğunu bildirdi. 4 "Camel" tayyaresi de paketlenerek gönderildi. Böylece Thermi istasyonunda, biri hasta listesinde olan 2 pilot ve her biri tamirde olan 2 adet 2 kişilik Sopwith tayyaresi ile 2 adet Sopwith bombardıman tayyaresi bırakıldı. Bu durum, istasyonda pilot ve tayyare sayısı az olması ve Thermi birliğinin daha acil öneme sahip işlerin yürütüldüğü diğer istasyonlar arasında dağıtılması nedeniyle gerekli hale gelmişti. Ayrıca Midilli, Kalonya'daki yeni hava meydanında çalışmalar hızla devam ediyordu. Bir tayyare deneme yaparak güvenli bir şekilde iniş yapmıştı.¹⁶²⁰ "B" Filosu, Thermi Hava Meydanı'ndaki tayyarelerin gerek Türk-Alman tayyareleri gerekse Türk

¹⁶¹⁶ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 24, 24a; Kapucu, 2020, a.g.m, s. 171

¹⁶¹⁷ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-5

¹⁶¹⁸ ATASE, BDH, K. 1424, D. 163, F. 39 (1)

¹⁶¹⁹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 59

¹⁶²⁰ AIR 1.2081 Part 2.142, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 October 1917, Weekly Report of Operations No. 81, Thermi Air Station, s.5

bataryaları tarafından çok fazla taciz ve tahribi dolayısıyla hava meydanı olarak Kalonya'yı düşünmüştü.

9 Ekim saat 06.30'da Midilli'deki tayyare hangarlarına karşı ateş açılmış ve ateş esnasında gelen bir İtilaf tayyaresi, tayyare topları tarafından uzaklaştırılmıştı. İkinci defa gelen bir tayyare de Sarımsak yarımadasına iki bomba atmak istemiş ise de Türk topçu ateşiyle uzaklaştırılmıştı.¹⁶²¹ Midilli'deki tayyare hangarlarının Türk bataryaları tarafından ateşine 10 Ekim saat 09.00'da başlanmıştı. Güneydeki hangarın İtilaf güçleri tarafından açıldığı ve içinde bulunan tayyarelerin uçmaya hazırlandığı görülmüştü. İtilaf tayyarelerinin uçmasını engellemek için Türk bataryası aynı hangarı ateş altına almıştı. Ateş sırasında mermilerin çoğu, tayyarelerin yakınına düşmüş ve bundan dolayı tayyareler kullanılamaz hale getirilmişti. Kuzeydeki hangardan saat 09.00'da bir tayyare çıkarmışlardı. Bu tayyare saat 09.05'te havalanarak Anadolu istikametine gelmiş ve saat 09.20'de zayıat vermeden Türk mevzilerinin sol gerisine iki bomba attıktan sonra Midilli'nin kuzeybatı istikametine uzaklaşmıştı. Midilli'deki tayyare hangarlarına saat 12.00'ye kadar 162 tane atış yapılmış ve 11 mermi tam isabet olmuştu. Hangarlara zarar verildiği ve içinde bulunan aletlerin kullanılamayacak bir hale getirildiği düşünülmekteydi. İtilaf Devletler'inin orada çalışamaz hale getirilmesi için öğleden sonra ve gece boyunca fasıllı tacizler icra edilecekti. Midilli'nin 20 km kuzeyindeki dağda telsiz telgraf istasyonu keşfedilmişti. Hesaba göre bu istasyon Türk tarafının en sol mesafesindeydi. Bu istasyonun tahribi için çalışılıyordu. Midilli kuzeyindeki iki hangar gece sökülerek alet ve edevatı yakında bulunan iskeleye nakledilmişti. Son kalan hangarı da sökmeye çalışan İtilaf güçlerinin çadırı ordugâhlarına karşı ve her harekâtını engellemek için 10 Ekim saat 07.00'de 47 çelik mermi danesiyle ateş altına alınmıştı. Saat 08.25'te bahsi geçen iskeleye karşı 20 çelik mermi ateş edildi.¹⁶²² Son hangarın sökülmesine çalışıldığı sırada hangar içinde bulunan tayyareler uçuşa yeltenmişlerse de atılan danelerin tesiriyle uçamayacak bir hale getirilmişlerdi. Ayrıca bir İtilaf tayyaresi, Ayvalık istikametine gelerek Türk mevzilerinin gerisine iki mermi atmıştı.¹⁶²³ Thermi Hava Meydanı'na karşı icra edilen 9 Ekim'de başlayan bu bombardımanın Tuz Burnu'ndan yapıldığı ve 11 Ekim sabahına kadar sürdüğü B Filosu raporunda da bahsedilmekteydi. Kalonya'da

¹⁶²¹ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 66-2, 66-3

¹⁶²² ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 67 (1:5)

¹⁶²³ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 70 (1)

hazırlanan hava meydanı için bir hangarın hazır olduğu, 2 tayyarenin oraya uçtuğu ve Midilli, Thermi'deki tüm depolar, bombalar ve benzin vs. kaldırıldığı bildirildi.¹⁶²⁴

Thermi'den taşınma sırasında HMS "Forward"dan gelen çalışma grupları aktif bir şekilde yardım etti. HMS "Lowestoft" ise Kalonya Hava İstasyonu'nun hazırlanması aşamasında yardımları oldu. Bir hafta içinde Kalonya'ya yerleşmeye hazır hale gelinmiş ve tüm hava servisi teçhizat ve personeli 16 Ekim'e kadar transfer edilmişti. Bu arada 14 Ekim'de Kalonya'dan bir tayyare, Çıplak (Gymno) Adası'ndaki gözetleme noktalarının orada birlik yoğunlaşması bildirmesi üzerine Tuz Burnu ve Ayvalık çevresindeki bölgeyi keşfetmek üzere gönderildi fakat herhangi bir Türk-Alman faaliyeti görülemedi.¹⁶²⁵ Ayvalık mıntıkasına iltica eden üç Müslüman çocuktan alınan ifadeye göre, icra edilen bombardımanda tayyare hangarlarında mevcut sekiz tayyareden yalnız ikisi uçup kurtulmuştu. Çocuklar kalan tayyareler, hangar ile subay dairesinin harap olduğunu bildirmişlerdi. O civardaki iki tayyare topundan birisinin namlusunun parçalandığı ve hangarların Kalonya'ya nakledildiğini bizzat gördüklerini ifade etmişlerdi.¹⁶²⁶ Midilli'deki tayyare hangarlarına icra edilen bu ateş baskını üzerine hangarlar başka mahallere nakil edilmekte olduğu görülmüştü. 12 Ekim saat 09.15'te Sisam tarafından geldiği görülen iki İtilaf tayyaresi Dip Burnu üzerinde dolaştıktan sonra dönmüştü.¹⁶²⁷

Ekim ayında 5'inci Tayyare Bölüğü de fazla bir uçuş faaliyeti icra edememişti. Zira bölüğün elinde yalnızca AK35 Albatros tayyaresi kalmış ve bu tayyare de kırık ve uçamaz hale gelmişti.¹⁶²⁸ Fakat İzmir'in İtilaf tayyarelerince bombardımanına devam ediliyordu. 12 Ekim 1917 saat 06.20'de İzmir'e gelen dokuz İtilaf tayyaresi ateş altına alınmasına rağmen çeşitli yerlere 15 bomba atarak birçok zarar vermişlerdi.¹⁶²⁹

1 Kasım 1917 saat 15.30'da Midilli'nin batı istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi Sarımsak yarımadasına iki bomba atmış ve bombalar denize düşmüştü. Tayyare Türk topçu ateşiyle uzaklaştırılmıştı. 2 Kasım'da Midilli'deki iskelede birçok amele efradı ile

¹⁶²⁴ AIR 1.2081 Part 2.148-149, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 15 Ocatober 1917, Weekly Report of Operations No. 82, Thermi Air Station, s.2-3

¹⁶²⁵ AIR 1.2081 Part 2.156, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 22 October 1917, Weekly Report of Operations No. 83, Kalloni Air Station, s.4

¹⁶²⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 78-2

¹⁶²⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 69-3

¹⁶²⁸ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), age., s. 207.

¹⁶²⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-1a

mavna ve şileplerin faaliyetinin, eski tayyare hangarlarının ağır kısımlarının taşınmasına yönelik olduğu düşünülmüştü. Bu mahaldeki ordugâhlara ve limandaki üç gemiye karşı Türk topçu ateşi icra edilmiş ve isabetler görülmüştü.¹⁶³⁰ 3 Kasım 1917 tarihi itibarıyla, 5'inci Tayyare Bölüğüne yazılan emre göre, "17'nci Kolordu Tayyare Zabıtlığı" ünvanı "İzmir Tayyare Grup Kumandanlığı" olarak değiştirilmişti. Yazışmaların buna göre yapılması istenmişti.¹⁶³¹

Kasım ayı başlarında, 5'inci Tayyare Bölüğüne uçuşlarını sürdürebilmek için AK74 numaralı Albatros C.III tayyaresi verildi. 12 Kasım'da¹⁶³² Pilot Teğmen Rayski ve Rasıt Üsteğmen Pfannenstiel bu tayyare ile Sakız adasına bir keşif uçuşuna çıktı. Bu sıralarda Pilot Üsteğmen Faller bölük kumandanlığını bırakmış ve yerine 1'inci Tayyare Bölüğünden Üsteğmen Pfannenstiel atanmıştı.¹⁶³³

13 Kasım 1917 saat 16.40'ta İzmir üzerine gelen yedi İtilaf tayyaresinin atmış oldukları on iki bombanın verdiği hasarlar, 17'inci Kolordu tarafından ertesi gün 5'inci Orduya gönderildi. Bu rapora göre, Punta-Darağacı yolunda İstimatyadi'nin un fabrikası karşısında Vasil Bacılan'ın dükkânına bomba isabet etmişti. Dükkân harap olduğu gibi Katerina Kosti isminde yetmiş yaşlarında bir kadın da ağır surette yaralanmış ve tedavi edilmek üzere Rum Hastanesine nakledilmişti. Bu mahalde bulunan gaz kumpanyasına yani sobalar ile gaz depoları arasına şimendifer raylarının üzerine bir bomba düşerek bir kısmını tahrip etmişti. Gaz kumpanyasının arkasında Yunan tebasından Yani Kundervili'nin hanesine bir bomba düşmüş ve bu hanenin bitişiğindeki Penanik'in hanesini tahrip ve o civarda bulunan projektörün ön camlarını kırmıştı. Gaz kumpanyasının arkasındaki boş arsaya bir bomba düşmüş ve hiçbir hasar meydana getirmemişti. Bu mahalde bulunan buz fabrikasının arka tarafına iki bomba düşerek hiçbir suretle hasar olmamıştı. Bir bomba bu fabrikanın arkasında denize düşmüştü. Yine bu mahalde bulunan Aydın demiryolu demirhanesinin arka tarafında Hacı Kirmil'in bahçesine bir bomba düşmüş, Tur Mariko'nun hanesini de tahrip etmişti. Bu demirhanenin arkasında Mösyö Karyeti'nin bahçesine de bir bomba düşmüş ancak bir hasar vermemişti. Aydın demiryolu marangozhanesi civarına da bir bomba düşerek yüz elli camı kırmış ve kapıları tahrip etmişti. Bu mahalde İstimatyadin'in fabrikası

¹⁶³⁰ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 86 (1,2)

¹⁶³¹ ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 29

¹⁶³² 12 Kasım'da Sakız Adası'na keşif uçuşunun icra edildiği bilgisi için Bkz. Kansu, Şensöz ve Öztuna, C 1, a.g.e., s. 310

¹⁶³³ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 207.

bitişindeki İngiliz tebasından Makarun'un fabrikası civarına bir bomba düşerek Panayot Derince, Yorgi Horsanlı ve Anderiko Kapasili'nin hanelerini tahrip etmişti. Bu mahalde iplik fabrikası civarında bahçeye bir bomba düştü. Bahçıvan Nikol elinden hafif surette yaralanmış ve bir beygir telef olmuştu.¹⁶³⁴ İzmir bombardımanı devam ederken Kalonya'da faaliyete geçen B Filosunun Kasım ayında çok aktif olmadığı görülüyordu. 20 Kasım'da Kalonya Limanı'nın fotoğraflanması dışında herhangi bir faaliyeti olmamıştı.¹⁶³⁵

Türk-Alman tarafında 21 Kasım'da Sisam adası keşfini yapan Pilot Üsteğmen Zekeriya Bey ile Rasit Üsteğmen Hüseyin Hüsnü Bey, 24 Kasım'da da Midilli adasına keşfe gitti. 30 Kasım'da ise Teğmen Rayski ile bölüğün yeni rasıtlarından Üsteğmen Gretzer Sisam Adası'nı keşfe çıktı. Burada 5'inci Tayyare Bölüğüne 5 adet yeni AEG C.IV tipi keşif tayyaresi Kasım ayı sonlarına doğru geldi. 2 Aralık'ta Teğmen Rayski bu tayyarelerden birini tecrübe ederken kaza geçirerek kırım yaptı. Bu tayyarenin daha sonraları tamir edildiği ve tekrar uçuşa verildiği anlaşılmaktaydı. Zira verilen 5 tayyare, 5'inci Tayyare Bölüğünde hizmete devam etmişti. 13 Aralık'ta Sisam Adası'na yapılan keşif uçuşunu Pilot Zekeriya ve Rasit Hüseyin Hüsnü Beyler gerçekleştirdi. Bütün bu uçuşlarda, Ege adalarında anormal bir vaziyet ve bir çıkarma hazırlığına dair herhangi bir kanıt rastlanmadı. Bölük, Seydiköy meydanında konuşlanmış olması yanında Tekirdağ, Muğla, Bandırma ve Söke'de hazırlanmış olan ara meydanlardan da yararlanmaktaydı. 1917 sonunda AK35 numaralı Albatros, kırık ve uçamaz durumda olduğundan tamir için İstanbul'a gönderilmesi bekleniyordu. AK74 numaralı tayyare ise 1'inci Tayyare Bölüğüne aktarılması planlanmıştı. 5'inci Tayyare Bölüğü'nün Aralık sonundaki durumu şöyleydi: Bölük Kumandanı Rasit Üsteğmen Pfannenstiel idi. Pilotlar; Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya, Teğmen Rayski ve Astsubay Drewes¹⁶³⁶ idi. Rasıtlar; Üsteğmen Mehmet Sabri, Üsteğmen Hüseyin Hüsnü, Üsteğmen Gretzer ve Teğmen Senecker idi. Tayyareler; AEG C.IV-AEG1 AEG5 AEG7 AEG15 AEG24 ile Albatros C.III – AK35 AK74 bulunuyordu.¹⁶³⁷

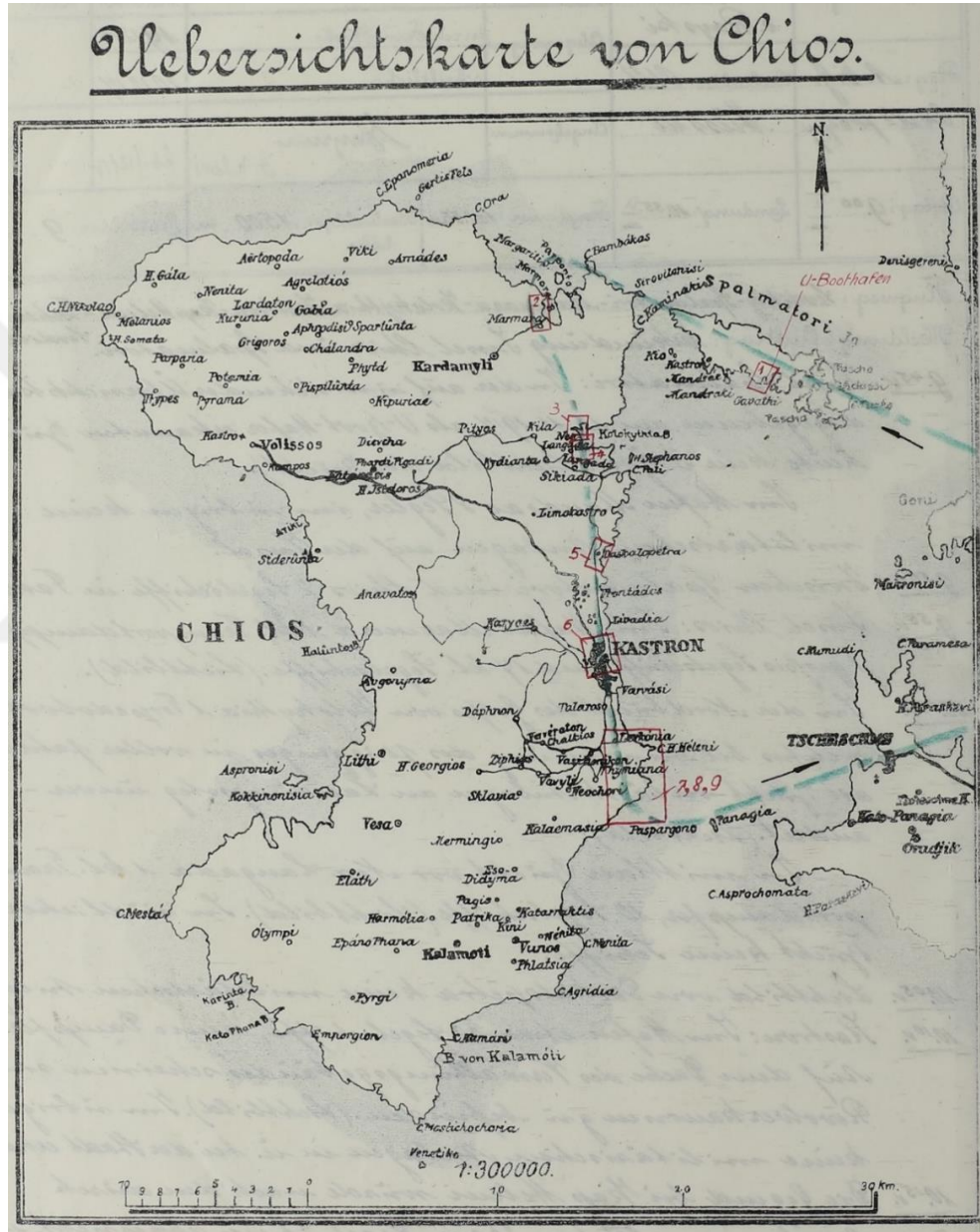
¹⁶³⁴ ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9

¹⁶³⁵ AIR 1.2081 Part 2.201, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 2 December 1917, Weekly Report of Operations No. 89, Kalloni Air Station, s.2

¹⁶³⁶ Alman tayyareci çavuş Drewes'in Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

¹⁶³⁷ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 208.

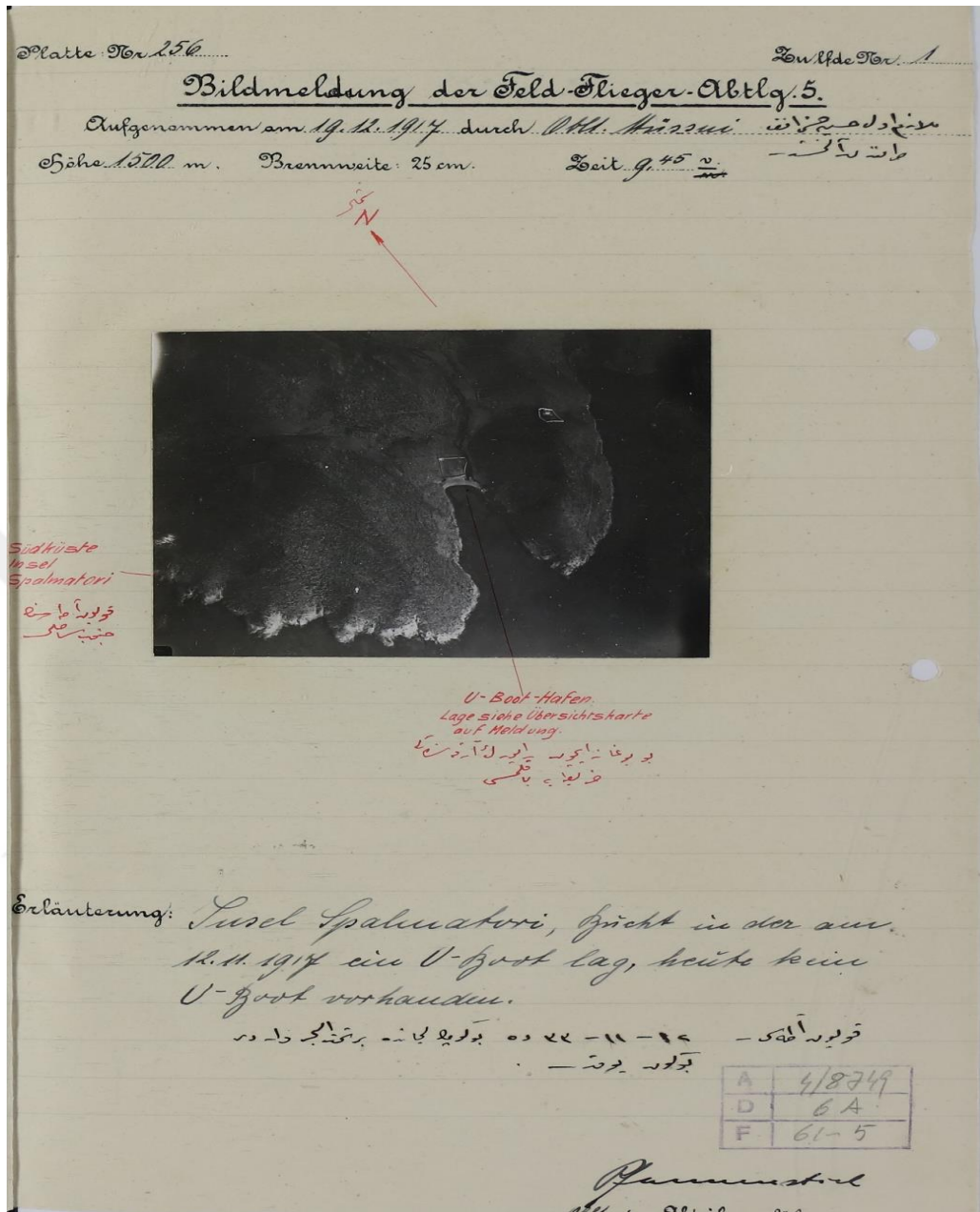
19 Aralık 1917'de 5'inci Tayyare Bölüğünden tayyareci Teğmen von Rayski, rasıt Üsteğmen Hüseyin Hüsnü Beyler, Seydiköy-Koyun Adası-Marmara Limanı, Kalokythia-Kastron güzergâhı takip edilerek AEG C IV tayyaresiyle, 1500 metre irtifada saat 09.00'da başlayan ve saat 10.55'te biten 1 saat 55 dakika süren Sakız Adası keşfini icra etti.¹⁶³⁸



Şekil 21. 19 Aralık 1917'de icra edilen Sakız Adası keşfini gösterir 1/300000 ölçekli kroki¹⁶³⁹

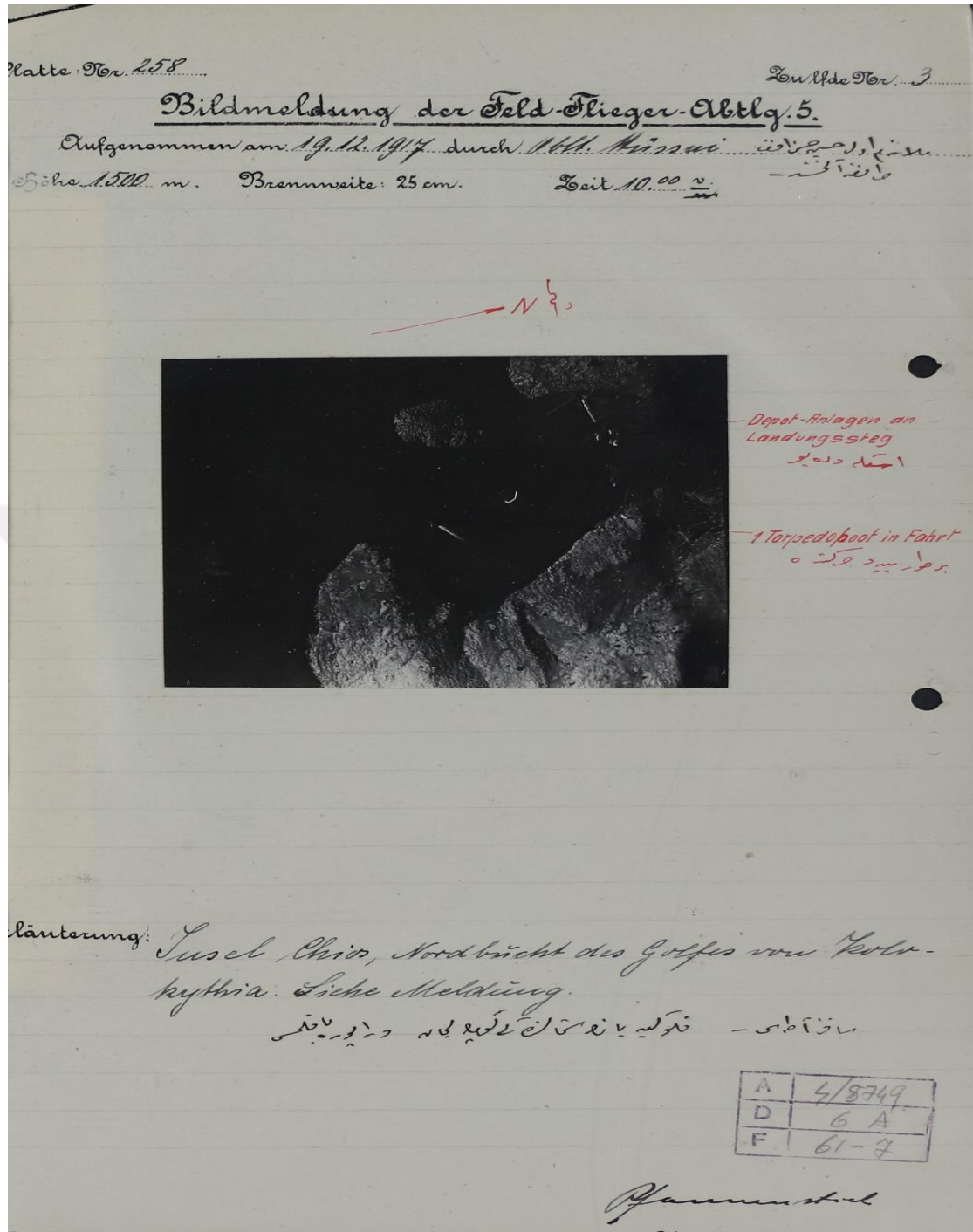
¹⁶³⁸ ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-2

¹⁶³⁹ ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-3



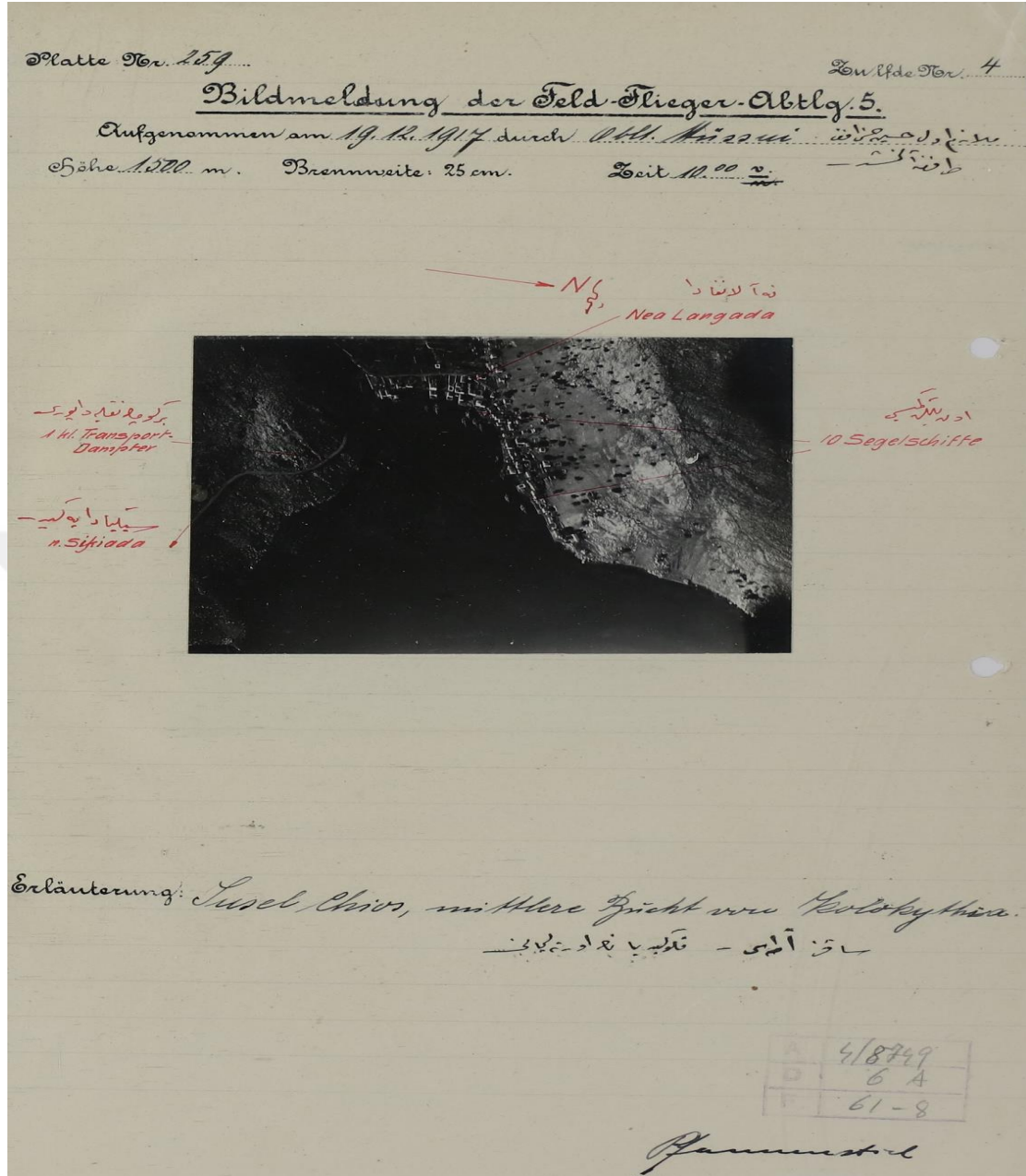
Fotoğraf 20. 19 Aralık 1917'de Koyun Adası'nın (Spalmatori) saat 09.45'te alınan fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında; saat 09.45'te Koyun adası keşfi sırasında alınan fotoğrafta, adanın güney sahili görünüyordu. Koyun Adası'nın daha önce yani 12 Kasım'da 1917'de alınan fotoğrafında küçük limanda görülen denizaltının, 19 Aralık'ta alınan fotoğrafta görülmediği notu düşülmüştü.¹⁶⁴⁰

¹⁶⁴⁰ ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-5



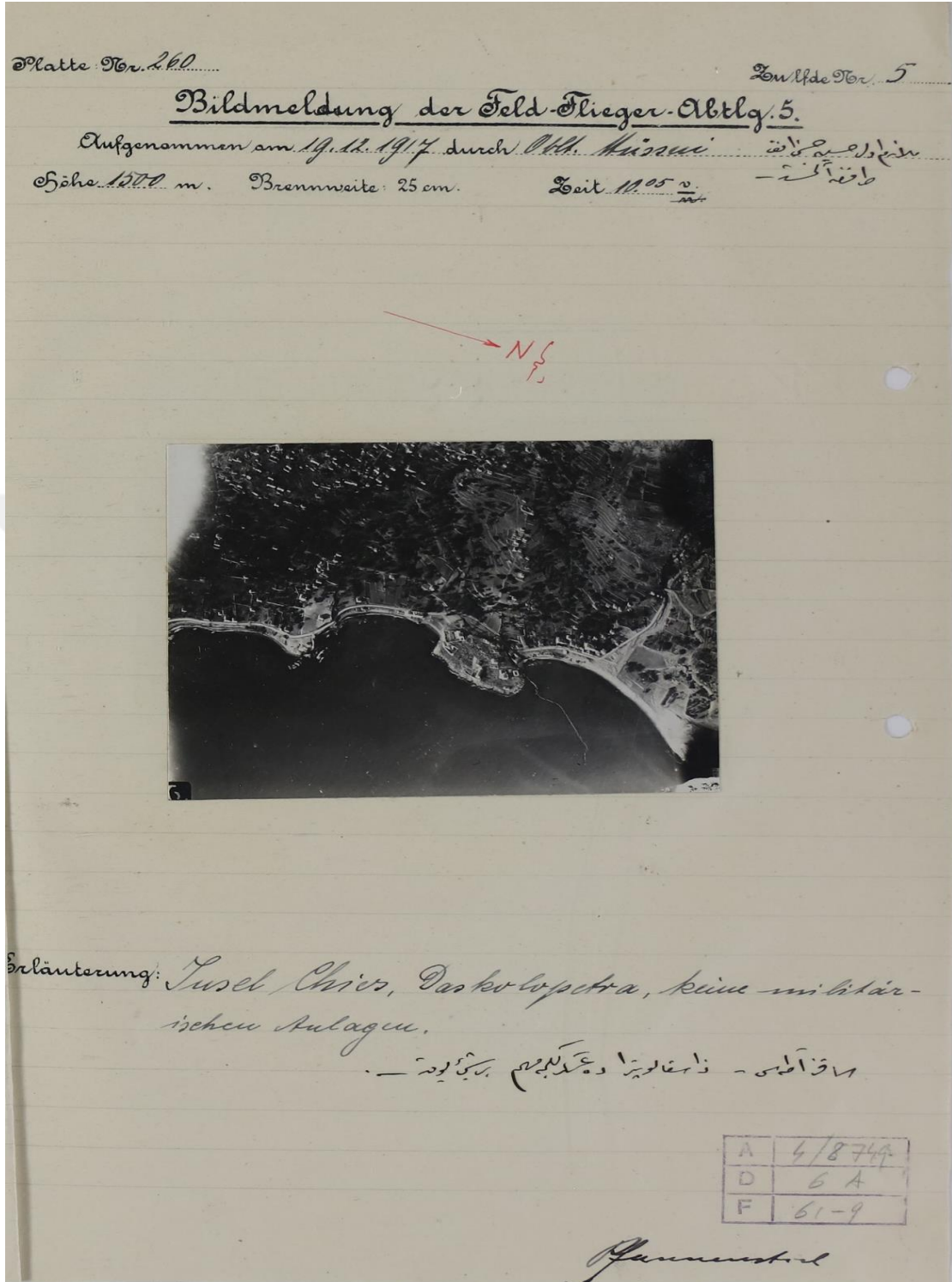
Fotoğraf 22. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası'nda, Kalokythia kuzeyindeki küçük limanın saat 10.00'da alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında, iskele ve depo olduğu, bir torpidonun hareket halinde olduğu belirtilmektedir. ¹⁶⁴²

1642 ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-7



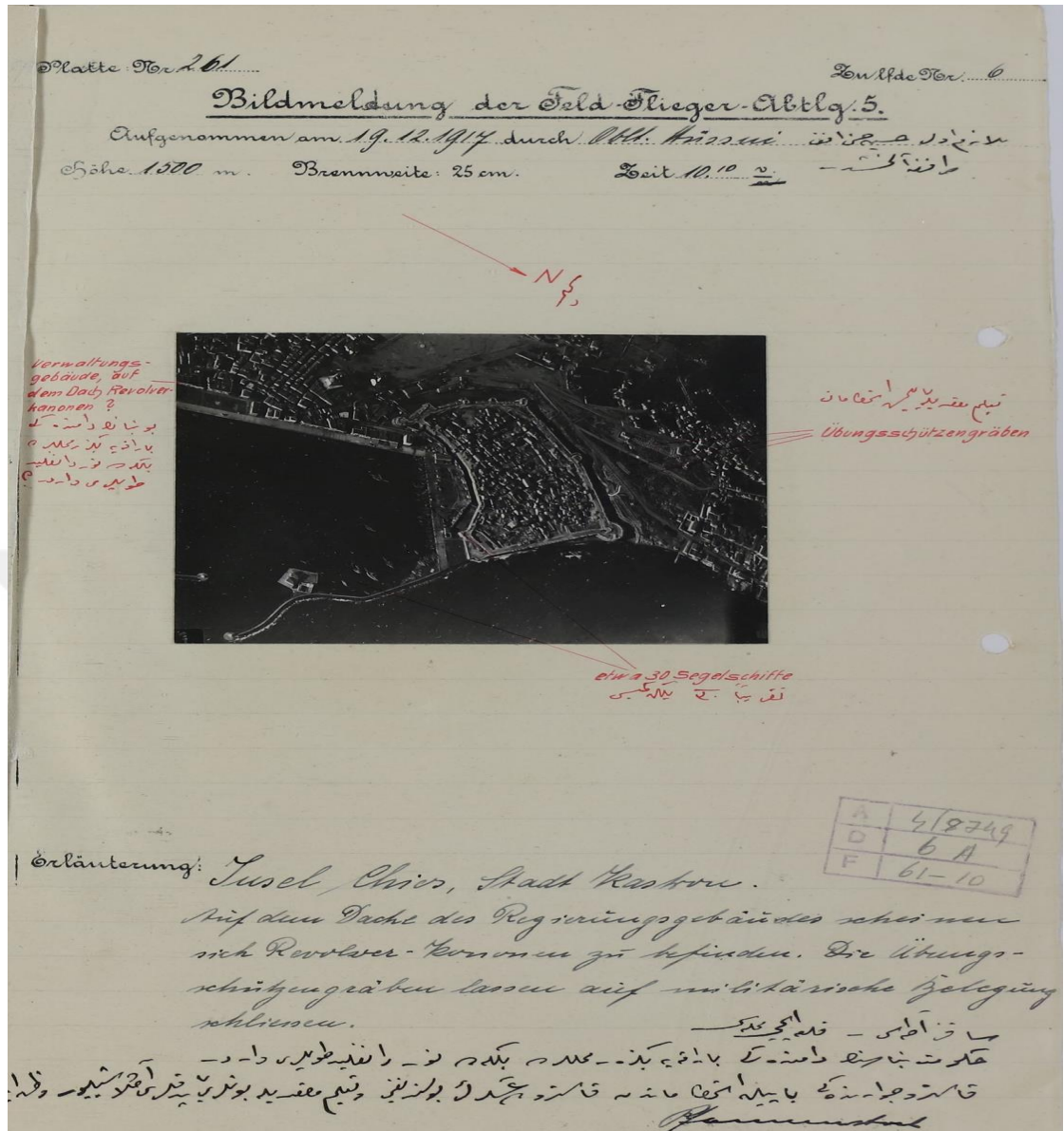
Fotoğraf 23. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası'nda Kalokythia'nın orta limanı Neo Langada'nın saat 10.00'da alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında, on yelken gemisi ve bir küçük nakliye vapuru görüldüğü belirtilmektedir.¹⁶⁴³

¹⁶⁴³ ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-8



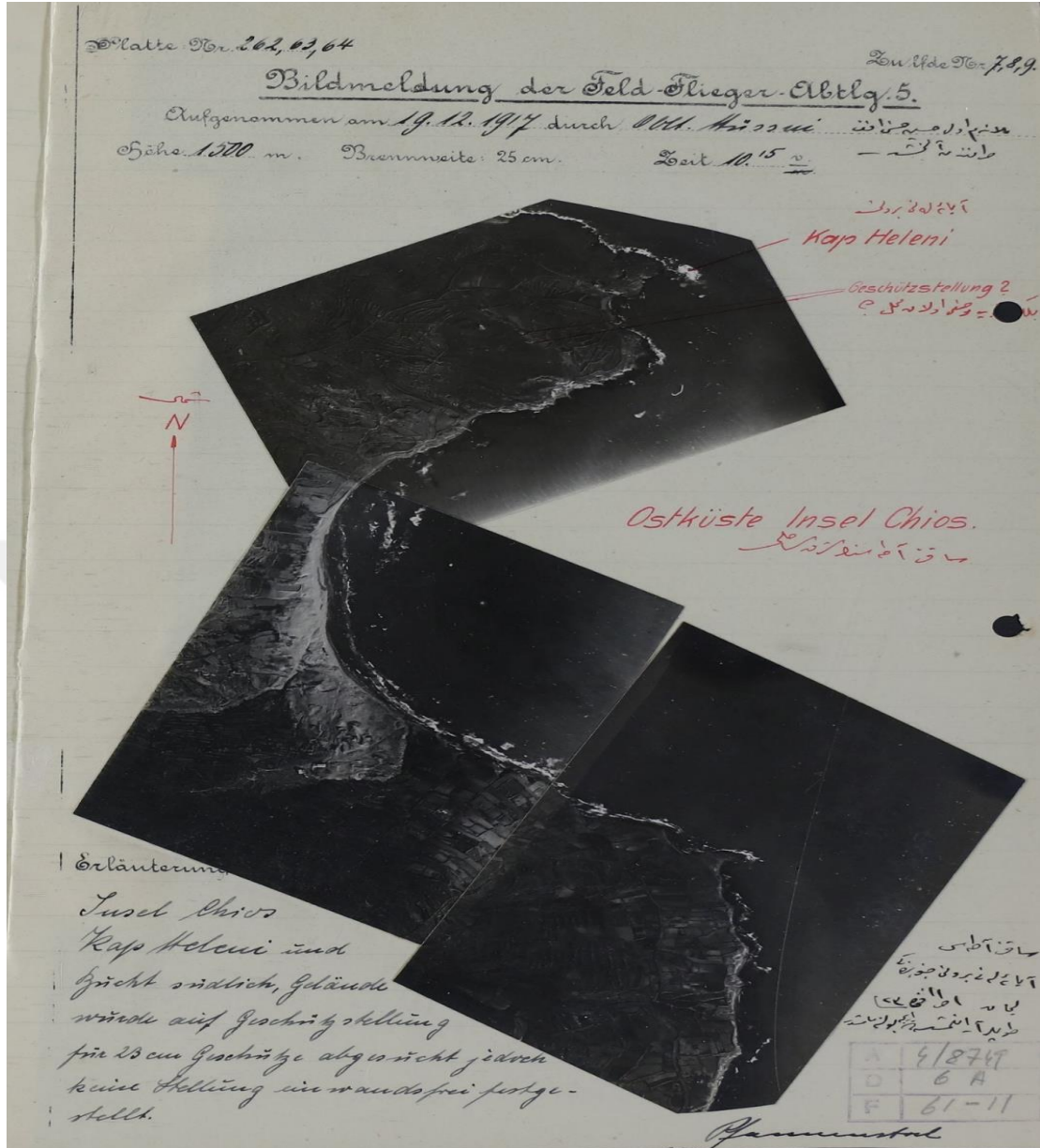
Fotoğraf 24. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası Daskalopetra'da askeri olarak bir şey olmadığını gösteren ve saat 10.05'te alınan hava fotoğrafıdır.¹⁶⁴⁴

¹⁶⁴⁴ ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-9



Fotoğraf 25. 19 Aralık 1917’de Sakız Adası Kale içi Mahallesi’nin saat 10.10’da alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında; yaklaşık 30 yelken gemisi, talim maksadıyla yapılmış istihkâmat bulunduğu bilgisi vardır. Ayrıca hükümet binasının damındaki barakaya benzer mahallerde Nordanfield topları olduğu, Kastron civarındaki yapılan istihkâmların karşısında askerin bulunmadığını ve talim maksadıyla bunları yaptıklarının anlaşıldığı belirtilmektedir.¹⁶⁴⁵

1645 ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-10

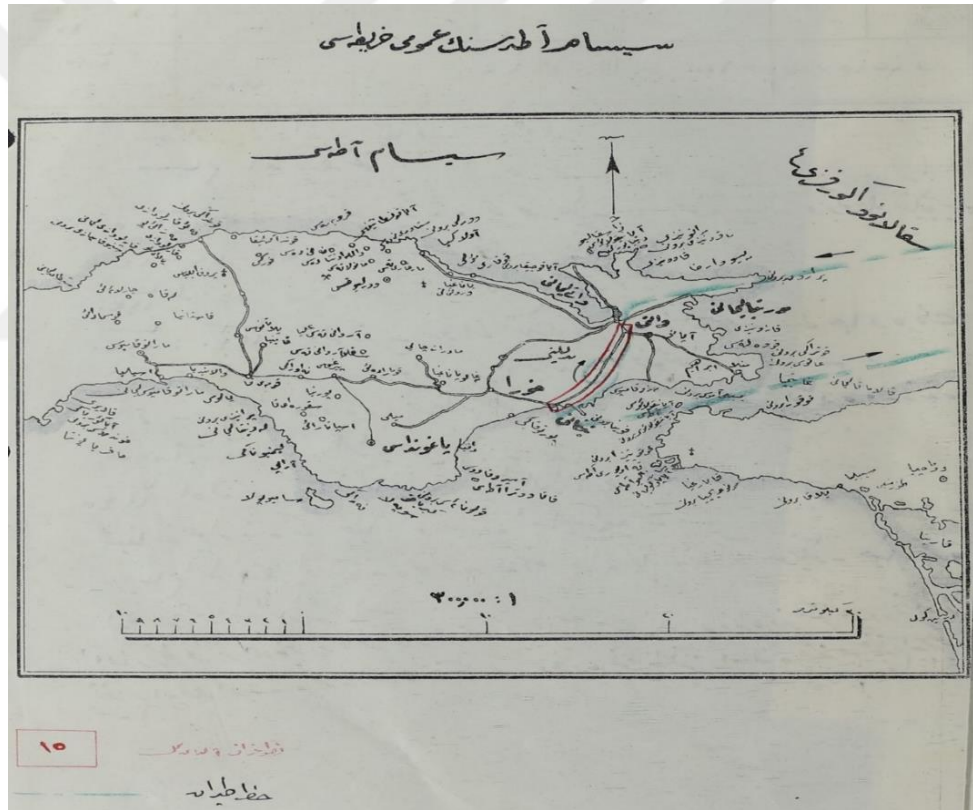


Fotoğraf 26. 19 Aralık 1917'de Sakız Adası'nın doğu sahilinin saat 10.15'te alınan hava fotoğrafıdır. Fotoğrafın açıklamasında, Agia Heleni Burnu güneyindeki liman etrafında 23 santimlik toplar aratılmış ise de bulunamadığı belirtilmiştir.¹⁶⁴⁶

21 Aralık 1917'de 5'inci Tayyare Bölüğü'nden tayyareci Teğmen von Rayski, rasıt Üsteğmen Hüseyin Hüsnü Beyler, AEG C IV tayyaresiyle Seydiköy- Vati- Tigani güzergâhı takip edilerek 1000 metre irtifada saat 10.45'te başlayan ve saat 12.15'te biten 1 saat 30 dakika süren Sisam Adası keşfini icra etti. Bu keşfe göre saat 11.25'te Vati

¹⁶⁴⁶ ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-11

Körfezi'nde bir monitör bir torpido ve bir küçük nakliye gemisi ve 13 Aralık tarihindeki kadar yelken gemileri görüldü. Saat 11.30'da Vati'de askeri olarak mühim bir şey görülmedi. Saat 11.30'dan 11.40'a kadar Vati ile Tigani arasındaki caddenin 1000 metre irtifadan uçularak 15 adet fotoğrafı alındı. Vati-Tigani Caddesi askeri harekâta çok elverişli görülüyordu. Bu cadde üzerinde çok az nakliyat vardı. Saat 11.45'te Tigani Limanı'nda 12 yelken gemisi bulunuyordu. Tigani civarındaki tayyare meydanı eskisi gibiydi. Sisam Adası'nın üzerinde dolaşıldığı müddetçe Vati Limanı'ndaki monitör, Türk-Alman tayyaresine çok fazla ateş etti. Alınan fotoğraflar sırasıyla bir kâğıt üzerinde birleştirildi. Bu fotoğraflar 5'inci Ordu Kumandanlığına takdim edilmek üzere gönderildi.¹⁶⁴⁷ Bu keşifte bahsi geçen hava fotoğraflarına ulaşılamadı ancak aşağıdaki harita keşif güzergâhını göstermesi açısından önemliydi.



Şekil 22. 21 Aralık 1917'de icra edilen Sisam Adası keşfini gösterir 1/300.000 ölçekli kroki¹⁶⁴⁸

¹⁶⁴⁷ ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61 (1); Bu keşfin Almanca belgesi Bkz. ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-3

¹⁶⁴⁸ ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-1; Bu keşfi gösterir Almanca Harita Bkz. ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-4

5'inci Tayyare Bölüğünün takdim edilen 23-29 Aralık 1917'de bir haftalık uçuş raporuna göre, 23 Aralık'ta İstanbul'dan gelen tayyare kanatlarının Gazi istasyonundan hangara nakliyle meşgul olunmuştu. 24 Aralık'ta hangar üzerinde tecrübe uçuşu yapıldı. 25 Aralık'ta havanın şiddetinden dolayı hiçbir faaliyet yapılamadı. 26 Aralık'ta yine hangar üzerinde tecrübe uçuşu yapıldı. Kıtaat kumandanı Schueler Bey bölümü teftiş etti. 27 Aralık'ta da havanın şiddetinden dolayı hiçbir faaliyet yapılamadı. 28 Aralık'ta efrada 12 saat izin verildi. 29 Aralık'ta ise tayyare ve bidonlara benzin koymakla uğraşıldı.¹⁶⁴⁹ 30 Aralık'ta tayyarelerin tamiri ile meşgul olundu. 31 Aralık'ta ise günlük hizmetler yürütüldü.¹⁶⁵⁰

12'nci Harp Tayyare Bölüğünün Aralık ayı sonundaki vaziyeti şöyleydi: Bölük Kumandanı Pilot Üsteğmen Neumann idi. Pilotu ise Teğmen Netso idi. Tayyare olarak Halberstadt D.V.-HK4 ile Albatros D.II - AK D1 bulunuyordu. Bu dönemde faaliyeti çok kısıtlı olan 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün imkânları iyice azalmıştı. 4 Aralık'ta 2 Numaralı Gotha WD2 tayyaresi bir kaza neticesinde kırılarak elden çıkmıştı. Bölük elinde kalan faal tek tayyare ile görev yapmaya çalışıyordu. 1'nci Deniz Tayyare Bölüğünün Aralık ayı sonundaki kuvve durumu ise şöyleydi: Deniz Pilot Yüzbaşı Osman Savmi Bey Bölük Kumandanı idi. Pilot olarak Deniz Üsteğmen Hüseyin İsmail Bey vardı. Rasit olarak da Deniz Üsteğmen Hüseyin Kamil, Deniz Yüzbaşı Ahmet Reşit ile Deniz Üsteğmen Hüseyin Abdülkadir vardı. Tayyareleri ise 5 Numaralı Gotha WD12 bulunuyordu.

3.2.5. 1918 Yılında İzmir ve Havalisi Kıyılarında Tarafların Hava Harekâtı

1917 senesinde Filistin Cephesi'ndeki muharebeler Osmanlı Devleti aleyhine neticelenmişti. Bu süreçte İtilaf Devletleri, adalardaki hava meydanlarından kaldırdıkları tayyarelerle Osmanlı Devleti'nin Ege sahillerini özellikle İzmir'i bombardıman ederek tehdit etmiş ve buralara bir çıkarma yapılacağı izlenimi yaratmaya çalışılmıştı. Filistin Cephesi'nde Üçüncü Gazze Muharebeleri ve 8 Aralık 1917'de Kudüs'ün elden çıkmasıyla başlayan süreçte, artık istedikleri sonucu elde eden İtilaf Devletleri, 1918 yılına daha rahat girmişlerdi.

¹⁶⁴⁹ ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1 (1)

¹⁶⁵⁰ ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-2, 1-3

5'inci Tayyare Bölüğünün 1 Ocak ile 5 Ocak 1918 tarihleri arasındaki haftalık faaliyet raporuna göre, günlük hizmetlerle uğraşıldığı ve hava muhalefeti dolayısıyla bir iş yapılamadığından efrada 12 saat izin verildiği bildiriliyordu.¹⁶⁵¹ 6 Ocak ile 12 Ocak tarihleri arasında bölük şu faaliyette bulundu: 6 Ocak'ta hangar üzerinde tecrübe uçuşu yapıldı. 7 Ocak'ta¹⁶⁵² bölüğün bir tayyaresi, Sisam keşfine gitmek istedi fakat motorun bozulmasından dolayı Develi ile Kıyas arasında bir yere inmişti. 8 Ocak'ta¹⁶⁵³ Üsteğmen Gretzer ve Teğmen Rayski, Sakız Adası'nı keşfe gitti. Fakat hava muhalefeti dolayısıyla keşif yapılamadan döndü. 9 Ocak'ta Develi ile Kıyas arasında inen tayyarenin Develi'den hangara taşınmasıyla meşgul olunmuştu. 10 Ocak'ta ise tüm gün yağmur yağdığından hiçbir şey yapılamamıştı. 11 Ocak'ta efrada 12 saat izin verildi. 12 Ocak'ta da yağmurlu havadan dolayı hiçbir şey yapılamamıştı.¹⁶⁵⁴

5'inci Tayyare Bölüğünün haftalık uçuş raporunda, 20 Ocak'ta bir tayyare Söke'ye gitmiş ve geri dönmüştü. 21 Ocak'ta hangar üzerinden tecrübe uçuşu yapılmıştı. Menemen'den bir tayyare Seydiköy'e gelmiş ve geri dönmüştü. 22 Ocak'ta AEG IV tayyaresi ile Teğmen Senecker ve Teğmen Rayski Sisam keşfine çıkmıştı. 1700 metre irtifada yapılan bu keşif 1 saat 20 dakika sürmüştü. 23 Ocak'ta iki tayyare Çanakkale'ye gitti. Bu ekipte Pilot Teğmen Rayski ile Pilot Üsteğmen Zekeriya, Rasit Üsteğmen Pfannenstiel ile Rasit Üsteğmen Sabri Efendiler bulunuyordu.¹⁶⁵⁵ Çünkü Çanakkale Nara Burnu'nda Yavuz karaya oturmuş ve gemi üzerinde düşman tayyareleriyle çetin hava muharebeleri yaşanmaktaydı. 5'inci Tayyare Bölüğü'nden de silahlı av tayyareleri Çanakkale'ye yardıma gönderildi. 2 adet A.E.G. C.IV tayyaresi Çanakkale'ye uçtu. Seydiköy'den 2 saatlik bir uçuşla Çanakkale Hava Meydanı'na ulaşıldı. Her iki AEG tayyaresi de saat 17.00'ye kadar, Çanakkale ve Nara Burnu arasında devriye uçuşu yaptı. Bu tayyareler 24 Ocak'ta da uçuşlarına devam etti. 26 Ocak günü akşamüzeri Yavuz yüzdürüldüğünden görev sona ermişti. 28 Ocak'ta Yavuz'u batırmak üzere göreve çıkan bir İngiliz denizaltı gemisi Çanakkale Boğazı'nda görülmüştü. 5'inci Tayyare Bölüğüne mensup tayyareler, Boğaz'da 1.5 saat karakol uçuşu yaptı.¹⁶⁵⁶ 29 Ocak'ta bu iki tayyare

¹⁶⁵¹ ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-2, 1-3

¹⁶⁵² Kurter 7 Ocak'ta Sisam keşfini Pilot Teğmen Rayski ve Rasit Teğmen Senecker'ın yaptığını belirtmektedir. Bkz. Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 32

¹⁶⁵³ Kurter 8 Ocak'taki Sakız Adası keşfini Pilot Astsubay Drewes ile Rasit Üsteğmen Gretzer'in yaptığını belirtmektedir.

¹⁶⁵⁴ ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-4, 1-5, 1-6

¹⁶⁵⁵ ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-7

¹⁶⁵⁶ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 32

Çanakkale'den döndü. 31 Ocak'ta Üsteğmen Gretzer ve Teğmen Rayski tarafından Sakız Adası keşfine çıkıldı. 2200 ila 2500 metre irtifada 1 saat 50 dakika süren bir keşif yapıldı.¹⁶⁵⁷ 18 Şubat tarihiyle 5'inci Tayyare Bölüğü Umuru Havaiye Müfettişliğinden 1918 senesi için iki adet yeni harp ceridesini süratle istiyordu.¹⁶⁵⁸ Zira Bölük faaliyetlerinin kayıt altına alınması askeri tarih yazımına kaynak teşkil edeceği için tayyareler kadar harp ceridesi de önemliydi.

5'inci Tayyare Bölüğü 1918 Ocak ayı başında AK35 numaralı Albatros C.III tayyaresini onarım için İstanbul'a gönderdi. Bu tayyare geri dönmeyerek, Tayyare Mektebi kadrosuna dâhil edildi. AK74 numaralı Albatros C.III ise, 1'inci Tayyare Bölüğüne gönderildi. 5'inci Tayyare Bölüğünde bu tayyarelerin yerine, 5 tane yeni A.E.G. C.IV tipi tayyareler görev yapmaktaydı.¹⁶⁵⁹ Bir belgeye göre 1918 Mart ayında 5'inci Tayyare Bölüğünde, 2 adet faal A.E.G. C.IV iki kişilik keşif tayyaresi vardı. Bunlar 160 beygirlik mercedes motora sahip olup önde ve arkada birer makineli tüfek vardı. 2 adet faal olmayan A.E.G. C.IV ise tamirdeydi. Bu iki kırık tayyareden bir tayyare vücuda getirilecekti.¹⁶⁶⁰ Belgede verilen bu bilgiler Keyüsk'te de aynı şekilde aktarılmaktaydı.¹⁶⁶¹ Kurter, 1917 Aralık ayına ait verdiği 5'inci Tayyare Bölük kuvvesinde, yeni gelen 5 adet AEG C.IV tipi keşif tayyaresinden birinin 2 Aralık'ta Teğmen Rayski tarafından tecrübe edilirken kaza geçirerek kırım yaptığını zaten belirtmişti. Kurter'e göre bu tayyare daha sonraları tamir edilmiş ve tekrar uçuşa verilmişti.¹⁶⁶² Bu bilgiler ışığında 5'inci Tayyare Bölüğü kuvvesinde 3 farklı kaynağa göre 4 ya da 5 adet AEG C.IV görünse de, bunların faal olanlarının sayısının 2 adet olduğu sonucu çıkmaktaydı.

B Filosu, artık Midilli'de Kalonya Hava Meydanı'ndan hizmet veriyordu. 12 Şubat 1918'de bir D.H.4 İstanbul'dan uzun bir keşif dönüşünde saat 12.15'te Kalonya'ya indi. Saat 13.30'da Midilli'den Mondros'a doğru hareket etti. 3 tayyare tarafından İzmir ve Urla açıklarında yapılan bir keşfin raporu da Midilli'den alındı. İzmir Körfezi'ndeki gemi trafiğinin normal olduğu bildirildi.¹⁶⁶³ 22 Şubat öğle vakti, B Filosuna ait Camel tayyareleri,

¹⁶⁵⁷ ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-8, 1-9

¹⁶⁵⁸ ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 2 (1)

¹⁶⁵⁹ Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt IV (1918 Yılı)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s. 31

¹⁶⁶⁰ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1a; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-14

¹⁶⁶¹ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 337*

¹⁶⁶² Kurter, *Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 208*.

¹⁶⁶³ AIR 1.2081 Part 2.278, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, Mudros, 17 February 1918, Weekly Report of Operations No. 100, Kalloni Air Station, s. 1

İstanbul'dan gelen uzun mesafe keşif tayyarelerini bulmak için gönderildi. Saat 13.00'te Midilli'den bu tayyarenin oraya inmediği bildirildi.¹⁶⁶⁴ 28 Şubat'ta B Filosu, Edremit Körfezi'nden Ayvalık Midilli kanalına ve güneyde Dikili'ye kadar Asya kıyısının keşfini gerçekleştirdi. Krommylo (Krommydonisi) Adası ve Tuz Burnu'nun fotoğrafları alındı.¹⁶⁶⁵ Türk tarafında 04 Mart 1918 saat 11.40'ta Midilli'den iki İtilaf tayyaresi gelerek İzmir Körfezi dâhilinde Foça-Arslanburun üzerinde dolaşarak keşifte bulunduğu bildirildi. 06 Mart 1918'de bir İtilaf tayyaresi Midilli'den gelerek saat 10.05'den saat 11.00'e kadar Dikili- Küçükbahçe-Ahurlu üzerinde dolaşmış, Sakız istikametinde gözden kaybolmuştu. 21 Mart saat 11.30'da üç İtilaf tayyaresi Foça istikametinden gelerek saat 14.30'da Punta-Sasallı- Seydiköy- Gaziemir civarında ve Urla-Foça üzerinde dolaşmışlardı. Saat 15.05'te Midilli istikametinde gözden kaybolmuşlardı. 24 Mart saat 11.30'da iki İtilaf tayyaresi Midilli'den gelerek Çeşme üzerinde dolaşmış ardından Midilli istikametinde gözden kaybolmuşlardı. 25 Mart'ta bir İtilaf tayyaresi Kastron üzerinde keşif tayyarelerimizden birinin takibine koyulmuş ve Çeşme'ye kadar gidildikten sonra Sakız'a dönmüştü.¹⁶⁶⁶ İtilaf güçlerinin tayyare faaliyetine karşılık İzmir Grubu tayyare bölükleri de keşif faaliyetlerine devam ediyordu.

12'nci Tayyare Bölüğü genel olarak Mart 1918'den itibaren faaliyet başladı.¹⁶⁶⁷ Gecikmenin sebebi de bu dönemde bölüğün elindeki tayyare ve pilot sayısının azlığıydı. Ayrıca tayyareleri performans açısından yetersizdi. Bölük Sasallı Hava Meydanının yanında Menemen'de hazırlanmış olan meydanı da kullanıyordu. 28 Şubat'ta 3 İngiliz tayyaresi, Ayvalık ve Dikili üzerine geldiğinde bölük, bu tayyareleri yakalayabilmek için uçtu fakat temas sağlayamadı. İzmir Körfezi üzerinde 4 Mart'ta uçuğu haber verilen İtilaf tayyarelerini karşılamak üzere Teğmen Netso, Sasallı meydanından havalandı. Menemen meydanından da Teğmen Klotz havalandı.¹⁶⁶⁸ Her ikisi de Seydiköy meydanına kadar gitti fakat bu tayyareleri göremedi.¹⁶⁶⁹

¹⁶⁶⁴ AIR 1.2081 Part 2.283, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, Mudros, 24 February 1918, Weekly Report of Operations No. 101, Kalloni Air Station, s. 1

¹⁶⁶⁵ AIR 1.2081 Part 2.307, Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 10 March 1918, Weekly Report of Operations No. 103, Kalloni Air Station, s. 1

¹⁶⁶⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6 (1)

¹⁶⁶⁷ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 329*

¹⁶⁶⁸ Alman tayyarecilerden Teğmen Klotz'un Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6a

¹⁶⁶⁹ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 35

İtilaf Devletleri ise 6 Mart'ta M.22'nin Sakız Adasının güneyinden kendisine ateş açıldığını ve silahı tespit etmek için bir tayyarenin gönderildiğini bildirdi.¹⁶⁷⁰ İzmir tayyare grubunda ise havaların kötü gitmesi yüzünden nadiren uçuşlar yapılmıştı. 5'inci Tayyare Bölüğünde mevcut bulunan tayyarelerden biri 10 Mart'ta Onbaşı Drewes ve 14 Mart'ta da diğeri Üsteğmen Zekeriya Efendiler tarafından yapılan uçuş neticesinde düştüğünden bölüğün tayyare mevcudu yarıya inmişti. Eldeki tayyareler de itina ile kullanılmaktaydı.¹⁶⁷¹

13 Mart 1918'de Rasit Rasit Üsteğmen Gretzer ile Tayyareci Rayski Efendi Sisam keşfi için her ne kadar uçmuşlarsa da hava muhalefetinden dolayı dönmüşlerdi. Bu arada 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanı Binbaşı Weyer Bey 5'inci Bölüğü teftiş etti. Tecrübe için tayyareci Üsteğmen Zekeriya ve Teğmen Rayski Efendileri uçurdu. Zekeriya Efendi iniş sırasında meydana olan uzaklığı sebebiyle tekrar gaz vermesi gerekiyordu. Fakat tayyare gaz almadığı için çok alçakta bulunan bir bağın içerisine inmeye mecbur oldu. Tekerlekler kütüğe takılarak tayyare ters dönerek yere çarptı ve tamir edilemeyecek surette kırıldı. Tayyareciye bir şey olmamıştı. 16 Mart 1918'de günlük işlerle uğraşıldı. 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığından 19 numaralı bir Alman tayyare gemisinin 17 Mart 1918'de 5'inci Ordu mıntikasından geçeceği bildirildi.¹⁶⁷²

5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanı Binbaşı Weyer ve İzmir Grup Kumandanı Binbaşı Kettembeil tarafından 17 Mart günü 12'nci Harp Tayyare Bölüğü denetlendi.¹⁶⁷³ 19 Mart'ta Üsteğmen Kettembeil ile Tayyareci Rayski, Sisam Adası'nın keşfine gitti. 21 Mart'ta tayyare hangarı üzerine tecrübe uçuşu yapılmıştı. Üç İtilaf tayyaresi hangar üzerine kadar gelerek biraz dolaştıktan sonra döndü. Rasit Üsteğmen Gretzer ile Rayski Efendiler bu tayyareleri takibe çalıştı. Bu arada Birinci Sabit Bölük Müfreze Kumandanı Üsteğmen Hidayet Efendi üç ay staj yapmak üzere Müfettişlik emrine 5'inci Tayyare Bölüğüne geçici olarak geldi.¹⁶⁷⁴

¹⁶⁷⁰ AIR 1.2081 Part 2.307, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, Mudros, 10 March 1918, Weekly Report of Operations No. 103, Kalloni Air Station, s. 1

¹⁶⁷¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28a; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-3, 6-6, 6-7

¹⁶⁷² ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1

¹⁶⁷³ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e.,s. 329*; Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)), a.g.e., s. 35*

¹⁶⁷⁴ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1

Midilli Kalonya'daki B Filosunun 24-30 Mart haftasına ait raporuna göre, hafta boyunca bir keşif 2 refakat uçuşu ve H.M.S Forward için ateş yönlendirme uçuşu gerçekleştirilmişti. 20 Mart'ta İzmir ve Urla'ya keşif uçuşu yapılmıştı. Gemi seferlerinin normal olduğu görüldü. İzmir Körfezi'nde ağır uçaksavar ateşleri açılmıştı.¹⁶⁷⁵ Ayrıca "B" Filosu tarafından 21 Mart'ta Sakız'a olası bir baskınla ilgili olarak Urla ve İzmir'in gemi trafiğinin keşfi yapıldı. Eski Foça'nın kuzeyindeki küçük burunda birkaç siper hattı görüldü. Hacı Liman'da kuzeybatıya bakan bir yol ile birbirine bağlı dört top mevzii gözlemlendi. Kıyıya yarım mil daha yakın yerde çukur vardı. 22 kişi İzmir-Menemen yolunda İzmir'e doğru yürüyordu. Yenikale'deki deniz tayyare üssü ve hangarın muhtemelen işgal edildiği gözlenmişti.¹⁶⁷⁶

5'inci Tayyare Bölüğü, 24 Mart'ta günlük işlerle ve Antalya'ya gidecek müfrezenin hazırlıklarıyla uğraştı. Meis Adası'nın keşfi için Nazilli ve Antalya'da bir iniş meydanı hazırlamak ve gerekli benzin alet ve edevatı götürmek üzere Hidayet Efendi memur edildi. Müfreze bir subay, iki makinist, iki Alman Astsubayı ile bir çavuş ve sekiz askerden oluşuyordu. Antalya için bir tayyare çadırı da vardı. Bu eşyalar ve efrad hazırlandı ve 24 Mart'ta Gaziemir'den vagonlara bindirildi. Müfreze 24/25 Mart gece yarısı Gaziemir'den tren ile hareket etti. 25 Mart 1918'de rasit Üsteğmen Sabri ve tayyareci Teğmen Rayski, Sakız Adası'nın keşfine gitti ve salimen döndü. Rayski döndükten sonra, hangar üzerinde bir defa tecrübe uçuşu yaptı. Rayski, tecrübe uçuşunu 26 Mart'ta da tekrarladı. 27, 28 ve 29 Mart'ta hava yağmurlu olduğundan bir faaliyet yapılamamıştı.¹⁶⁷⁷ 27 Mart gecesi çıkan fırtınada Sasallı meydanındaki hangar çadırlarından biri de harap oldu ve diğeri ise yırtılmak suretiyle hasara uğradı.¹⁶⁷⁸

12'nci Harp Tayyare Bölüğünün Mart ayı sonundaki durumu şöyleydi: Bölük Sasallı ve Menemen meydanlarını kullanıyordu. Pilot Üsteğmen Neumann Bölük Kumandanıydı. Pilotlar Teğmen Netso ve Teğmen Klotz idi. Tayyareleri ise Albatros D.II – AKD1, Halberstadt D.V¹⁶⁷⁹ – HK4 vardı.¹⁶⁸⁰ Kurter bölükte mevcut tayyarelerden birinin Albatros

¹⁶⁷⁵ AIR 1.2081/ 002, 007, Headquarters RNAS British Aegean Squadron, 24 March 1918, Weekly Report of Operations No. 105, Kalloni Air Station, s. 1

¹⁶⁷⁶ AIR 1.2081/ 019,020, Headquarters RNAS British Aegean Squadron, 31 March 1918, Weekly Report of Operations No. 106, Kalloni Air Station, s. 1-2

¹⁶⁷⁷ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-7a

¹⁶⁷⁸ Keyüsk, *1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 329*; Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 35

¹⁶⁷⁹ Halberstadt D.V tayyaresi, 120 beygirlik mercedes motorlu ve motora sabit iki makineli tüfeklidir. Bkz. ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-14; ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1a

¹⁶⁸⁰ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 35

D.II olduğunu belirtse de, 160 beygirlik ve iki makineli tüfekli 1 adet Albatros tayyaresini D. II¹⁶⁸¹ ve D.III¹⁶⁸² olarak veren iki ayrı belge mevcuttur. Keyüsk de 1 adet Albatros tayyaresinin D.III olduğunu belirtmektedir.¹⁶⁸³

1'inci Deniz Tayyare Bölüğü, İzmir, Yenikale'de konuşlanmıştı. Artık adalar keşfine çıkmıyor sadece İzmir Körfezi'ndeki mayın arama çalışmalarına katılıyordu. Kurter, bölükte uçabilir vaziyette sadece bir Gotha WD12 tipi tayyare olduğunu belirtiyordu.¹⁶⁸⁴ Ancak bir belgeye göre 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünde 160 beygirlik mercedes motorlu 1 adet Gotha C.I. ve 160 beygirlik mercedes motorlu 1 adet Gotha C.II. bulunuyor ve bunlar da yalnız keşifte kullanılıyordu. Bir de makineli tüfek mevcuttu.¹⁶⁸⁵ Keyüsk'te de aynı bilgilere rastlanmaktaydı.¹⁶⁸⁶

Bölük Kumandanı Pilot Yüzbaşı Savmi Bey bölükten ayrılarak görevli olarak Almanya'ya gitmişti. Karadeniz Ereğli'sinden 1 Hansa Brandenburg NW tayyaresi 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü'ne verildi. Mart ayı sonunda 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün durumu şöyleydi: Bölük Kumandan Vekili Rasit Deniz Yüzbaşı Ahmet Reşit idi. Pilot, Deniz Üsteğmen İsmail Hüseyin Bey'di. Rasit, Deniz Teğmen Fahrettin Naci idi. Tayyareler ise Gotha WD12 – İzmir No.5 (Fabrika No.804) ve Hansa Brandenburg NW – Ereğli No.1 (Fabrika No.781) idi.¹⁶⁸⁷

Son günlerdeki fırtınalardan 12'nci Tayyare Bölüğü ile 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünden bir tayyare çadırı ve İngilizlerden kalan büyük bir tayyare hangar çadırı yıkılarak yırtılmıştı. Bu sebeple 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü mevcut tayyareleri sökerek Yenikale dâhilindeki bodrumlardan birine nakletmişti. 12'nci Tayyare Bölüğünde tamirde bulunan tayyare trenle Seydiköy'e götürülmüştü. Bu bölük için hangar çadırı mevcut değilse, tahtadan portatif hangar inşası teklif ediliyordu. Mümkün olmadığı takdirde ise hangar çadırlarının gönderilmesi isteniyordu. 5'inci Ordu Kumandanlığından Sisam, Kos, Chios (Sakız) ve Rodos adalarının batı taraflarının tekrar keşifleri talep edildi. Halbûki adaların keşfi için kuvvetli ve süratli deniz tayyaresine ihtiyaç vardı. Bu keşif isteği, kara tayyareleri

¹⁶⁸¹ ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-14

¹⁶⁸² ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1a

¹⁶⁸³ Keyüsk, 1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 337

¹⁶⁸⁴ Kurter, Cilt IV (1918 Yılı), a.g.e., s. 35-36

¹⁶⁸⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1a; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-14

¹⁶⁸⁶ Keyüsk, 1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 337

¹⁶⁸⁷ Kurter, Cilt IV (1918 Yılı), a.g.e., s. 36

ile yapılamazdı. 5'inci Tayyare Bölüğünde üç aydan beri kullanılmakta olan AEG tayyarelerinin tamiratlarında kullanılmak üzere bir adet kaynak makinasına ihtiyaç vardı.¹⁶⁸⁸

12'nci Tayyare Bölüğü'nde Mart ayı zarfında yalnız bir tayyareci ile bir tayyare mevcut olduğundan pek az faaliyet gösterilmişti. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünde eski sistem iki tayyare mevcut ise de bunların seyir süratleri olmadığından keşif için dahi kullanılamamıştı. Mart ayı içinde 5'inci Tayyare Bölüğünde sekiz¹⁶⁸⁹ ve 12'nci Tayyare Bölüğünde dört¹⁶⁹⁰ görev uçuşu yapılmıştı. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü'nde uçuş yapılamamıştı. İzmir Grubu'nda yapılan keşifler neticesine göre, Midilli Adası istisna olmak şartıyla, Sisam Adası ve İzmir'in kuzey mıntıkasında İtilaf güçlerinin faaliyetinde büyük bir değişiklik yoktu. Mart ayı içinde keşiflere nazaran İtilaf gemilerindeki faaliyet oldukça fazla olduğu gibi Sakız Adası'ndaki liman ve körfezlerde gerek harp ve gerek nakliye gemileri sayısı artmıştı. Kastro'nun kuzeyinde askere mahsus kargir binalarda ordugâh mevcut olduğu, buranın civarında görülen askerlerin faaliyetinden anlaşılmıştı. Sisam Adası'nın casus vasıtasıyla elde edilen malumatından adada asker mevcut olduğu söylenmiş ise de adanın her tarafı tayyareler tarafından keşfedilmiş ve adada dikkat çeken askeri yığınak görülememişti. Limanlarda ise her zamanki gibi az miktarda gemi mevcuttu. Sahilde fazla miktarda karakol vazifesi yapmak üzere motorbotlar görülmüştü.¹⁶⁹¹

5'inci Tayyare Bölüğü'nde Mart ayı raporuna göre, tayyareci askeri Mayer ve Şubert izinli olarak Almanya'ya gitmişti. 12'nci Tayyare Bölüğünde Teğmen Netso, Müfettişlik emrine gönderilmişti. Onbaşı Hambel izinli olarak Almanya'ya gitmişti. Tayyareci asker, Mamaher, Ayvalık'ta bulunan uçuş istinad noktasını Çanakkale Grubuna teslim ederek bölüğe dönmüştü. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünden Deniz Yüzbaşı Kamil ve Teğmen Hüseyin Efendiler İstanbul'a gitmişlerdi. Teğmen Kenan ve Naci Efendiler bölüğe rasıt

¹⁶⁸⁸ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-9, 6-10, 6-11

¹⁶⁸⁹ 5'inci Tayyare Bölüğünün sekiz uçuşu: 3 ve 10 Mart'ta Sakız'a, 13 ve 19 Mart'ta Samos Adasına, 25 Mart'ta Sakız'a keşif uçuşu yapıldı. 4 ve 21 Mart'ta İzmir hava savunması için uçuş yapıldı. 11 Mart'ta ise Menemen- Seydiköy'e seyahat uçuşu yapıldı. Bkz. ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-4

¹⁶⁹⁰ 12'nci Tayyare Bölüğünün dört uçuşu: 4, 21 ve 24 Mart'ta İzmir müdafaası için uçuş yapıldı. 12 Mart'ta Seydiköy-Menemen arasında seyahat uçuşu yapıldı. ATASE, BDH, K. 1431, D.199, F. 6-4

¹⁶⁹¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28a; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-3, 6-6, 6-7

olarak gelmişlerdi.¹⁶⁹² Ege adalarındaki hava meydanlarında üslenerek hava faaliyetlerine devam eden İtilaf tayyarelerinin İzmir ve civarına icra ettikleri hava hücumları giderek azalmaya başlamıştı. Sadece varlıklarını hissettirmek adına ara sıra birkaç tayyare göndererek keşif yaptırıyorlardı.¹⁶⁹³

12'nci Tayyare Bölüğü'nün elinde Nisan ayı başında, uçabilir vaziyette tek bir tayyare vardı. Ancak 2 Nisan'daki uçuş denemesinde motor arızası yaptığından mecburi iniş yaparak kırım geçirdi. Bu vaziyette Bölüğün elinde tayyaresi kalmadığından İzmir Grup Kumandanlığına rapor verildi ve talimat beklendi. Grup Kumandanlığı, bölüğün diğer tayyaresinin yani HK4 Halberstadt'ın tamir edilmesini emretti ve tayyare 5 Nisan'da Seydiköy'e gönderildi. Artık uçuş yapılamayacağından, Teğmen Klotz'da 5'inci Bölüğe verilmişti. Dolayısıyla Nisan ayında uçuş yapamayan bölüğün tamamen Menemen'de konuşlanması karara bağlandı. Ancak meydanın noksanları olduğu gibi tayyare hangarlarının da yapılması gerekiyordu.¹⁶⁹⁴ Menemen civarındaki tayyare hangarı inşası için 328680 kuruş, Kolordunun 1918 senesi tahsisatından sarfıyla inşasına Harbiye Nezareti izin vermişti. Bina ile bir hangar ve bir de efrad koğuşunun bir an evvel inşası gerekiyordu.¹⁶⁹⁵ 5'inci ve 12'nci Tayyare Bölükleri bir taraftan keşiflere devam ederken diğer taraftan personel değişikliği ve tayyare arızalarıyla uğraşıyordu. 17'nci Kolordu Kumandanlığı da Adalardaki İtilaf tayyare ve gemi hareketliliğine dair raporlar veriyordu.

01 Nisan 1918 saat 10.10'da Midilli istikametinden Cunda üzerine gelen bir İtilaf tayyaresi bir müddet dolaştıktan sonra tekrar Midilli istikametine döndü. Saat 15.20'de eşya yüklü bir İngiliz nakliye vapuru Yera Körfezi'ne geldi.¹⁶⁹⁶ 02 Nisan 1918 saat 13.40'ta yüklü bir nakliye vapuru Midilli'den güney istikametine gitmişti. Bu gemi, saat 15.30'dan saat 17.25'e kadar iki tayyare tarassuduyla İstiakidi ve civarına tesirsiz yetmiş mermi atmış ve Sisam istikametine gitmişti. Aynı zamanda tayyareler tarafından makineli tüfek ateşi icra edildi. Türk bataryalarının ateş harici menziline olan bu gemiye karşılık verilemedi. 03 Nisan 1918 saat 07.00'de Sisam istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi Kuşadası ve Selçuk üzerinde dolaştı ve Türk topçu ateşiyle geldiği istikamete uzaklaştırıldı.¹⁶⁹⁷

¹⁶⁹² ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-12

¹⁶⁹³ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 86

¹⁶⁹⁴ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 88

¹⁶⁹⁵ ATASE, BDH, K. 1424, D. 163, F. 95a

¹⁶⁹⁶ ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-1

¹⁶⁹⁷ ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-2

Midilli'de Kalonya Hava Meydanı'ndaki "B" Filosu raporuna göre, 1 ve 2 Nisan'da monitörler tarafından Bianco Burnu'ndaki silah mevzilerine saldırılar yapıldığı bildirildi. Bu saldırılar sırasında her iki günde refakatli tayyare keşifleri yapılarak bu mevzilere bomba atıldığı ve isabetler gözlemlendiği görüldü.¹⁶⁹⁸

02 Nisan 1918 saat 13.20'de kuzey istikametinden gelen biri kara diğeri deniz olmak üzere iki İtilaf tayyaresi İstiakidi Burnu, Reis Dere, Urla, Kara Reis, Çolak Burnu üzerinden Midilli istikametine gitmişti. Bu tayyarelere Türk topçuları tarafından bir şarapnel atılmıştı. Öğleden sonra güneşin batışına kadar bir monitörün Eleni Burnu önünde bulunduğu ve Kalonya Körfezi'nden çıkan bir torpil arama gemisinin de Kalonya Körfezi açıklarında seyrettiği görülmüştü. Saat 18.00'de bir torpido Kalokythia Limanı'ndan Midilli istikametine gitmişti.¹⁶⁹⁹ 04 Nisan 1918 saat 10.00'da bir monitör Kalokythia Limanı'ndan kuzey istikametine ve saat 11.25'te de bir torpido Karlovasi'den Vati'ye, saat 12.30'da bir torpil arama gemisi Yera Körfezi'nden batıya, Saat 13.00'de bir torpido Kalokythia Limanı'ndan batıya, saat 15.35'de bir torpido Vati'den Karlovasi istikametlerine gitmişti.¹⁷⁰⁰

05 Nisan 1918 saat 11.24'te ve saat 13.30'da Midilli'den Cunda ve Çıplak adalarına gelen iki İtilaf tayyaresi Türk topçu ateşiyle istikametini değiştirmişti. Saat 13.20'de bir İngiliz tarassud gemisi Midilli'den kuzeye, saat 16.15'te güneybatıdan gelen bir tarassud gemisi de Yera Körfezi açıklarında bir müddet seyirden sonra batıya gitmişti.¹⁷⁰¹

10 Nisan 1918 saat 06.00'da bir Fransız vapuru Yera Körfezi'nden ve bir İngiliz tarassud gemisi de Midilli'den batı istikametine gitti. Saat 08.35'te bir torpido Karlovasi istikametinden Vati Limanı'na saat 09.00'da ise bir monitör Kalokythia Limanı'ndan kuzey istikametine, saat 14.20'de bir tarassud gemisi kuzeyden Midilli'ye, saat 16.25'te Vati'den Karlovasi istikametine gitmişlerdi. Saat 10.35'te Sisam istikametinden gelen bir İtilaf tayyaresi bir müddet Kuşadası üzerinde dolaştıktan sonra geldiği istikamete döndü. 11 Nisan saat 07.30'da bir torpil arama gemisi Yera Körfezi'nden Midilli'ye gitti. Aynı gün öğleden önce Sisam Adası üzerinde dolaşan bir Türk-Alman tayyaresi tarafından Vati

¹⁶⁹⁸ AIR 1.2081/ 031, Headquarters RNAS British Aegean Squadron, 7 April 1918, Weekly Report of Operations No. 107, Kalloni Air Station, s. 2

¹⁶⁹⁹ ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-3

¹⁷⁰⁰ ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-4

¹⁷⁰¹ ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-5

Limanı'nda bir kruvazörün bulunduğu ve adanın batı tarafıyla Sisam şehri yanında tayyare meydanı olduğu zannedilen mahalde bir değişiklik olmadığı görülmüştü.¹⁷⁰² Nisan ayı ortalarında İtilaf Devletleri'nin Ege'deki gemi ve tayyare trafiği sürerken diğer tarafta 12'nci ve 5'inci Tayyare Bölükleri de hava faaliyetlerine devam ediyordu.

12'nci Tayyare Bölüğü tarafından geçici görevle 5'inci Tayyare Bölüğüne gönderilen Teğmen Klotz, 12 Nisan'da geçici görevine başladı. Teğmen Klotz ve Rasit Üsteğmen Hüseyin Hüsnü, Sisam Adası'na bir keşif uçuşu yaptı. 13 Nisan'da Antalya'dan dönmüş olan pilot Rayski ile Rasit Hüseyin Hüsnü Bey İstanköy Adası'nı keşfe gitti. 26 Nisan'da Padişahın tahta çıkış günü olarak kutlandığından her tarafta törenler düzenleniyordu. 5'inci Tayyare Bölüğünden iki tayyare ise İzmir'de icra edilen geçit töreni için gösteri uçuşları yaptı. 28 Nisan'da Teğmen Klotz ve Hüseyin Hüsnü Bey'ler Sakız Adası keşfine çıktı. 29 Nisan'da Pilot Teğmen von Rayski, 1'inci Tayyare Bölüğünden gönderilen ve uçuşa hazır hale getirilen Albatros B.I tayyaresiyle gece uçuş denemesi yaparak başarılı oldu. 5'inci Tayyare Bölüğüne Mayıs başında yeni bir pilot atandı. Pilot Teğmen Aichler (Aikler)¹⁷⁰³ 4 Mayıs'ta Rasit Hüseyin Hüsnü Bey ile beraber Psara Adası'nı keşfe çıktı.¹⁷⁰⁴

03 Mayıs saat 11.00'de ise bir torpido ve muhribi kuzeyden Kalokythia Limanı'na geldi. 04 Mayıs öğleden önce Pasas Adası¹⁷⁰⁵ üzerinde uçan bir Türk-Alman tayyaresi tarafından adanın doğusundaki fenerin batı sahilinde üç bina ve ortasında da altı çadırın bulunduğu görülmüştü. Tayyare mevkii ve tahkimat görülememişti.¹⁷⁰⁶ Bu sırada 12'nci Bölükten tamir için gönderilen ve 5'inci Bölük'te bulunan 16/2319 fabrika numaralı Halberstadt tayyaresinin tamiri son bulmuş ve 12'nci Bölüğe gönderilmişti. Bölük 7 Mayıs'tan itibaren uçuş faaliyetine başlamıştı. 9 Mayıs 1918'de 12'nci Tayyare Bölüğünün makinistleriyle tayyare hangar efradı ve tayyare edevatı Grup Kumandanlığının emriyle Menemen'de yeni seçilen tayyare meydanına¹⁷⁰⁷ nakil olundu.

¹⁷⁰² ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-10

¹⁷⁰³ Alman tayyarecilerden Teğmen Aichler'in (Aikler) Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6a

¹⁷⁰⁴ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 86

¹⁷⁰⁵ Belgede "Paşa Adası" olarak yazılmış olsa da İzmir ve civarında uçuş yapan tayyarelerimizin keşif güzergâhı düşünüldüğünde, Yunanistan'ın hemen alt ucunda yer alan Elafonisos yani Paşa Adası'na o dönem için uçuş yapmaları mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla Sakız Adasına yakın Koyun adasının hemen doğusunda yer alan ve İzmir'e yakın olan Pasas Adası olması muhtemel görünmektedir.

¹⁷⁰⁶ ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-33

¹⁷⁰⁷ Meydan yerinin Menemen'in batısında, Gediz nehrinin meydana getirdiği alüvyal düzlük üzerinde günümüzdeki Kaklıç meydanı civarı olduğu bilgisi için Bkz. Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 88

Tayyare Meydanının yakınında bulunan hanelerden dört adedi alınarak biri tayyareci subaylara, diğeri Alman makinistlerine tahsis edilmiş, biri de motor tamirhanesi diğeri de efrad mutfağı olarak yapılmıştı.¹⁷⁰⁸

12 Mayıs 1918 öğleden sonra çift satırlı meçhul bir tayyarenin, Midilli istikametinden İzmir üzerine geldiği bildirildi.¹⁷⁰⁹ 12 Mayıs'ta 1'inci Tayyare Bölüğünden Teğmen Schlegel ve rasit Üsteğmen Unroch da Seydiköy Hava Meydanına indi. Midilli Adası'nın keşfini icra eden tayyareciler, dönerken 3 İngiliz tayyaresi tarafından takip edildi. Bu yüzden Ayvalık üzerindeyken tekrar İzmir'e yönelerek Seydiköy'e iniş yaptı. Burada 2 gün kaldıktan sonra Galata Hava Meydanına döndü. Bu arada 5'inci Tayyare Bölüğündeki geçici vazifesi son bulan Teğmen Klotz, 13 Mayıs'ta Bölükten ayrıldı¹⁷¹⁰

12 Mayıs saat 09.25'te eşya yüklü bir nakliye vapuru batıdan Yera Körfezi'ne, saat 11.00'de bir tarassud gemisi Midilli'den batıya doğru seyretti. Saat 16.00'da bir torpido Vati Limanı'ndan Sakız'a, saat 19.00'da bir nakliye vapuru Midilli açıklarından Sakız Adası batı istikametlerine, saat 19.00'de bir nakliye vapuru da kuzeyden Kalokythia Limanı'na gitmişlerdi. 13 Mayıs saat 05.45'te bir nakliye vapuru Sisam istikametinden Sakız Adası batı istikametine gitti. 13 Mayıs öğleden önce Sakız istikametinde uçan bir Türk-Alman tayyaresi keşif neticesine göre, Koyun Adası'nda 9, Marmara Limanı'nda 30, Sakız Limanı'nda 50, Kalokythia Limanı'nda 29 yelkenli ve bir kruvazör, Koyun Adası ile Sakız arasında hareket halinde 3 yelkenli bulunduğu görülmüştü. Pasas Adası feneri yanında küçük bir hafriyat yapılmıştı.¹⁷¹¹

Teğmen Klotz 19 Mayıs'ta 12'nci Tayyare Bölüğüne katıldı. Aynı gün Grup Kumandanlığının emriyle, kullanımdan düşen 16/902 fabrika numaralı Albatros harp tayyaresinin motorundan başka diğer kısımları da İstanbul'a gönderildi. Bölükte tecrübe uçuşları kapsamında, bir tayyare 24 Mayıs saat 19.10'da tayyare meydanı üzerinde uçarak 15 dakika sonra meydana iniş yapmıştı. 25 Mayıs'ta saat 07.00'de uçup 13 dakika sonra meydana inmişti. 27 Mayıs saat 06.00'da uçarak 15 dakika sonra meydana indi. 28 Mayıs'ta saat 07.00'de uçarak 10 dakika sonra meydana salimen indi. 29 Mayıs saat 10.20'de uçup 10 dakika sonra iniş yaptı. Akşam saat 18.00'de uçup 15 dakika sonra

¹⁷⁰⁸ ATASE, BDH, K. 1424, D. 163, F. 95, 95a

¹⁷⁰⁹ ATASE, BDH, K. 1424, D. 163, F. 95

¹⁷¹⁰ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 86-87

¹⁷¹¹ ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-42

meydana indi. 12'nci Tayyare Bölüğünde bomba atış uçuşu, harp uçuşu, seyahat uçuşu olmamıştı. Karada denizde ve genel uçuşta gözetleme neticesi yoktu.¹⁷¹² Bu uçuşların tamir edilerek 12'nci Tayyare Bölüğüne kazandırılan Halberstadt tayyaresiyle yapıldığı anlaşılıyordu.

5 Haziran 1918'de bazı karargâh subaylarının rasıt eğitimi almak üzere 5'inci Tayyare Bölüğüne katıldığı görüldü. Bu subaylar, Kurmay Binbaşı Halis ile birlikte Üsteğmen Necmettin ve Rusya'dan iltica etmiş olan Yüzbaşı Hüseyin İskender Beylerdi. İngiliz tayyarelerinin 16 Haziran'da Kösten Adası'nı bombaladığı duyuldu. AEG5 tayyaresi ile hemen havalanan Pilot Teğmen Aichler ile Rasıt Yüzbaşı Hüseyin İskender Bey, bir temas sağlayamadı ve bir süre devriye gezdikten sonra Seydiköy'e döndü. 12'nci Tayyare Bölüğü'nden Teğmen Netso da HK4 Halberstadt ile derhal havalansa da temas sağlayamadığından saat 08:30'da Menemen Hava Meydanı'na geri döndü. 17 Haziran'da 5'inci Tayyare Bölüğünün iki tayyaresi Midilli Adası'na bir bombardıman hücumu yaparken 12'inci Tayyare Bölüğü yine HK4 Halberstadt ile koruma sağladı. 5'inci Tayyare Bölüğü, 17 Haziran'da ikili kol halinde Sakız Adası'na keşif uçuşu yaptı. AEG5 tayyaresinde Pilot Teğmen Aichler ve Rasıt Binbaşı Halis görev aldı. AEG24 tayyaresinde ise Pilot Teğmen Rayski ve Rasıt Üsteğmen Gretzer uçtu.¹⁷¹³

İtilaf Devletleri'nin Anadolu kıyılarını abluka altına alma faaliyetleri Haziran 1918'de de devam ediyordu. 15 Haziran'da bir Türk destroyerinin İzmir Körfezi'ndeki Kösten'de demirlediğine dair rapor alınmıştı. Buna yanıt olarak 16 Haziran'da iki D.H.4 tayyaresi, Limni'den ayrıldı. Körfezi, Urla'ya kadar inceledi fakat anormal bir durum göremedi. 12 Haziran'da bir Türk-Alman tayyaresinin, Midilli kasabası üzerinde yüksekten uçtuğu görüldü. Bir taraftan da Haziran ortalarında Kalonya'daki depoların taşınması tamamlanmıştı.¹⁷¹⁴

Türk tarafında 17 Haziran saat 07.00'de bir nakliye gemisi, saat 08.25'te de yüklü bir nakliye vapuru kuzeyden Kalokythia Limanı'na, saat 09.30'da bir torpido Karlovasi istikametinden Vati'ye, saat 12.25'te hafif bir kruvazör, saat 12.35'te bir nakliye vapuru Vati'den Karlovasi istikametine gitmişlerdi. 18 Haziran'da Sisam'a giden bir Türk-Alman

¹⁷¹² ATASE, BDH, K. 1424, D. 163, F. 95a

¹⁷¹³ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 87

¹⁷¹⁴ AIR 1.2081/ 115, Anti-Submarine Operations, Blockade on Turkish Coast, s. 2

tayyaresi tarafından Vati Limanı'nda bir kruvazör ve bir torpidonun bulunduğu görülmüş ve adada hiçbir değişiklik olmadığı anlaşılmıştı.¹⁷¹⁵ 20 Haziran'da Midilli Adası'na yine ikili kol halinde keşif-bombardıman uçuşu yapıldı. AEG5 ile Teğmen Aichler ve Üsteğmen Hüseyin Hüsnü, AEG24 tayyaresiyle de Teğmen Rayski ve Üsteğmen Gretzer uçtu. Tayyarelere yerden ateş açıldı ve sadece AEG5 tayyaresi kanadına isabet aldı fakat önemli bir hasar olmadı. O günkü uçuşa 12'nci Tayyare Bölüğünden bir av tayyaresi katılarak, koruma vazifesi gördü.¹⁷¹⁶

24 Haziran 1918'de Teğmen Rayski, 7084/17 numaralı AEG tayyaresi ile 1 saat 15 dakika tecrübe uçuşu yaptı. Yüzbaşı İskender ile tayyareci Aichler, 7062/17 numaralı tayyare ile Milas'a uçtu. Aydın ve Milas'a birer makinist ile üçer askerden oluşan iki müfreze hazırlandı. 24 Haziran itibariyle eşya ve müfrezenin istasyona nakliyle uğraşıldı.¹⁷¹⁷ Bu sıralarda 3'üncü Tayyare Bölüğünden Pilot Teğmen İbrahim Orhan Bey naklen atandı ve Haziran ayı içerisinde 5'inci Tayyare Bölüğünde vazifeye başladı.¹⁷¹⁸

25 Haziran saat 03.00'te Milas ve Aydın'a müfrezeler hareket etti. Tayyareci Orhan Bey, hangar üzerinde 45 dakika 7076/17 numaralı AEG tayyaresiyle tecrübe uçuşu yaptı. Teğmen Rayski de aynı gün ve 7084/17 numaralı AEG tayyare ile 45 dakika tecrübe uçuşu yaptı. 26 Haziran'da Teğmen Rayski, 7084/17 numaralı AEG tayyaresiyle yarım saat tecrübe uçuşu yaptı. Milas'ta olan 7062/17 numaralı tayyare de tayyareci Aichler marifetiyle geri döndü. 27 Haziran günü, Rasit adayı Üsteğmen Necmettin Bey'le Teğmen İbrahim Orhan Bey, 7076/17 numaralı AEG tayyaresiye Sakız ve Midilli adalarını keşfetti.¹⁷¹⁹ Kurter bu tayyarenin numarasını AEG15 olarak verdiğine göre, belgede verilen 7076/17 numaralı AEG'nin AEG15 olduğu anlaşılmaktadır.¹⁷²⁰

28 Haziran'da Teğmen Rayski 7062/17 numaralı AEG tayyaresiyle tecrübe uçuşu yaptı. 29 Haziran'da Pilot Asteğmen Aichler de aynı numaralı AEG tayyaresiyle Milas'ta bulunan Yüzbaşı İskender Bey'le birlikte İstanköy ve Rodos adalarını keşif için uçtu.

¹⁷¹⁵ ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-75

¹⁷¹⁶ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 87

¹⁷¹⁷ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-19a

¹⁷¹⁸ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 87

¹⁷¹⁹ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-19a

¹⁷²⁰ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 87

Tayyareci Teğmen Orhan Bey, Yüzbaşı Cemil ile birlikte 7076/17 numaralı AEG tayyaresiyle Menemen'e gitti ve akşamüstü geri döndü.¹⁷²¹

Kurter, tayyareci Aichler ile Yüzbaşı İskender'in 28 Haziran'da AEG5 tayyaresiyle Rodos ve İstanköy keşiflerini yaptıklarını belirtmektedir. Bu anlamda hem tarih hem de tayyare numarasının yanlış yazılmış olması muhtemeldir.¹⁷²² Kurter'e göre bu tayyareciler 3 gün sonra tekrar döndü. Bu dönemde adalar keşfini aksatmadan sürdürmeye çalışan 5'inci Tayyare Bölüğünün harekât alanı genişletilmiş ve az sayıda havacı personeli kalmıştı. Yaptıkları keşif uçuşlarının yorumlanması neticesinde adalarda hiçbir askeri yığınak ve anormal bir vaziyet olmadığı anlaşıldı. 5'inci Tayyare Bölüğünün Haziran ayı sonundaki kuvve durumu şöyleydi: Bölük Kumandanı Rasit Üsteğmen Pfannenstiel idi. Fakat bir ara Rasit Üsteğmen Gretzer'in vekâlet ettiği görüldü. Pilotları; Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya, Üsteğmen Emin Nihat, Teğmen İbrahim Orhan, Teğmen von Rayski ve Teğmen Aichler idi. Rasıtları ise Üsteğmen Mehmet Sabri, Üsteğmen Mehmet Nuri, Üsteğmen Ahmet Halit, Üsteğmen Hüseyin Hüsnü, Üsteğmen Gretzer vardı. Tayyareleri A.E.G.C.IV – AEG5 AEG15 AEG24 ile Albatros B.I – A13 A15 idi.¹⁷²³ Kurter AEG CIV tayyarelerinin AEG5 AEG15 AEG24 numaralı olduklarını belirtse de belgelerde 17 numaralı bir AEG C.IV tayyaresinin daha varlığı ortaya çıkmaktadır.

12'inci Tayyare Bölüğünün 1918 Haziran ayı sonundaki kuvvesi ise şöyleydi: Bölüğün yeri Menemen meydanı idi. Bölük Kumandan Vekili Nakliye Yüzbaşı Mustafa Bey'di. Pilotlar; Teğmen Netso ve Teğmen Klotz bulunuyordu. Tayyareler, Halberstadt D.V – HK4 idi. Kurter her ne kadar Teğmen Klotz'un geçici görevde olduğunu belirtse de 19 Mayıs itibarıyla bölüğü geri katıldığı için Haziran sonundaki kuvvede bu ibarenin olmaması gerekirdi. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğünün elinde ise faal tayyare yoktu. Yeni tayyare verilmesini bekleyen Bölüğün, biri kırık durumda olan iki tayyaresi sökülmüş halde Yenikale ambarlarında duruyordu. Bundan dolayı bölük bu dönemde harekât yapamamıştı. 22 Haziran'da yeni bir yapılanmaya gidilerek İzmir mıntıkasında "*Fırkai Bahriye*" yani "*Deniz Tümeni*" kuruldu. Bu teşkilatın bünyesinde İzmir ve civarındaki deniz kıtaatı ile Bahriye Nezaretine ait İzmir'de bulunan gemiler bulunmakla birlikte 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü de bu kuruluşa dâhil edilmişti. 17'inci Kolordudan gelen emirler, Fırkai Bahriye Kumandanlığından geçerek Bölüğe intikal edecekti. 1'inci Deniz Tayyare

¹⁷²¹ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-19a, 20a

¹⁷²² Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 87

¹⁷²³ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 87-88

Bölüğünün Haziran ayı sonunda kuvvesi şöyleydi: Bölük Kumandan Vekili Deniz Rasıt Yüzbaşı Ahmet Reşit Bey idi. Pilot, Deniz Üsteğmen Hüseyin İsmail Bey idi. Rasıt ise Teğmen Fahrettin Naci Bey idi. Bölük, uçamaz ve sökülmiş durumda iki adet tayyareye sahipti.¹⁷²⁴

1 Temmuz 1918'de Tayyareci Teğmen Orhan Bey, İzmir üzerinde 7076/17 numaralı tayyare ile bir tecrübe uçuşu yapmıştı. 2 Temmuz'da Rodos, İstanköy adalarının keşfi için Milas'ta bulunan 7062/17 numaralı tayyare ile Yüzbaşı İskender Bey, Tayyareci Aichler ile Seydiköy'e döndü. 7084/17 numaralı AEG tayyaresiyle Üsteğmen Gretzer, Teğmen Rayski Sakız Adası keşfi için uçarak geri döndü. 3 Temmuz'da Teğmen Rayski, yine 7084/17 numaralı AEG tayyaresiyle 45 dakikalık bir tecrübe uçuşu yaptı. 7062/17 numaralı AEG tayyaresiyle Teğmen Rayski ve Tayyareci Aichler, 35 dakikalık bir uçuşla İzmir'in fotoğraflarını aldı. 4 Temmuz'da 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanı Binbaşı Weyer Bey, Tayyareci Başçavuş Dobberstein ile birlikte uçarak 5'inci Tayyare Bölük istasyonuna indi. Tayyareci Aichler Bey, rasıt Üsteğmen Hüseyin Hüsnü ile beraber İzmir üzerinde 30 dakikalık bir uçuş yapmıştı. 7062/17 numaralı AEG tayyaresiyle tayyareci Aichler Bey, 28 dakika süren bir tecrübe uçuşu yaptı. 5 Temmuz'da tayyareci Aichler Bey, 7062/17 numaralı AEG tayyaresiyle 1 saat süren bir tecrübe uçuşu yaptı. Binbaşı Halis Bey, Çanakkale'den gelen tayyare ile tayyareci Başçavuş Dobberstein ile beraber Çanakkale'ye uçtu ve geri döndü. 6 Temmuz'da 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanı Binbaşı Weyer Bey, tayyareci Rayski Bey'le beraber, 7084/17 Numaralı AEG tayyaresiyle Bandırma'ya uçarak gitti. 7 Temmuz'da tayyareci Aichler Bey, başmakini West Bey, 7062/17 Numaralı AEG tayyaresiyle Menemen'e uçtu. Bandırma'da bulunan tayyareci Rayski Bey, Çanakkale'ye uçarak gitti ve orada Binbaşı Halis Bey ile 7084/17 Numaralı AEG tayyareyle Seydiköyü'ne döndü. 8 Temmuz'da Tayyareci Aichler Bey, 7062/17 numaralı AEG tayyaresiyle başmakini West Bey'le birlikte Menemen'den döndü. Aynı gün Üsteğmen Hüseyin Hüsnü Bey, tayyareci Teğmen Orhan'la birlikte 7076/17 Numaralı AEG tayyaresiyle Sakız Adası keşfine gitti fakat ada bulutla kapalı olduğundan geri dönüldü.¹⁷²⁵ Zira Sakız adasının doğu sahilindeki Yunan top bataryaları ile Çeşme yarımadası ateş tehdidi altındaydı. Kurter bu keşif uçuşunun amacının bu top mevzilerinin fotoğraflarını çekmek olduğunu belirtiyordu. Ancak bulutlar nedeniyle bu vazife yerine getirilememişti.¹⁷²⁶

¹⁷²⁴ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 89-90

¹⁷²⁵ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-20a, 1-21a

¹⁷²⁶ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 166

9 Temmuz 1918'de bayram münasebetiyle efrada izin verildi. İzmir ve Çanakkale Grup Kumandanlıklarının lağiv edildiği, İzmir Tayyare Grup Kumandanlığından bildirildi. 10 Temmuz'da hangar üzerinde tayyareci Aichler Bey tarafından 7062 numaralı AEG tayyaresiyle 12 dakikalık tecrübe uçuşu yapıldı. 11 Temmuz'da tayyareci Rayski, 7084/17 numaralı ve tayyareci Aichler Bey de 7062/17 numaralı AEG tayyareleriyle hangar üzerinde 15'er dakikalık tecrübe uçuşu yaptı. 12 Temmuz'da Binbaşı Halis Bey ile Üsteğmen Necmeddin Bey, rasit olarak tayyareci Aichler Bey'le 7062/17 numaralı AEG tayyaresiyle Menemen'den uçtu ve akşamüstü geri döndü.¹⁷²⁷ 8 Temmuz'da Sakız adasının doğu sahilindeki Yunan top bataryalarının yerini tespit maksadıyla yapılması planlanan keşif yoğun bulutlar yüzünden yapılamadı. Bu keşif 13 Temmuz'da tekrarlandı.

Tayyareci İhtiyat Teğmen Orhan Bey, Rasit Üsteğmen Hüseyin Hüsnü ile 13 Temmuz 1918 tarihinde Sakız Adası'ndaki topçu mevziinin fotoğrafını aldıkları esnada¹⁷²⁸ topçu ateşi ile tayyare sakatlanmış ve Sakız Adası'na mecburi iniş yapmakta iken ikinci bir top mermisi isabetiyle tayyarenin kanadı kopmuş ve tayyare denize düşmüştü. Teğmen Orhan tayyareye bağlı olduğundan denizde boğularak şehit olmuştu. Teğmen Orhan'ın şehadetiyle Osmanlı tayyareciliği önemli bir uzvunu ve kıymetli bir gencini kaybetmiş oldu.¹⁷²⁹ Bu tayyare 6-7 metre su derinliği olan yerde batmıştı. Rasit Hüseyin Hüsnü Bey, tayyareye bağlı değildi ve su yüzeyine çıkarak kurtuldu. Bu esnada adadan bir Yunan motoru gelerek onu sudan çıkardı ve esir alarak adaya götürdü. Tayyareci Teğmen İbrahim Orhan Bey ise, tayyareci iskemlesine bağlıydı ve kayışlarını çözmeye uğraştı fakat başaramadı ve boğularak şehit oldu. Yunanlar tayyarenin enkazını sudan çıkardı. Şehit İbrahim Orhan Bey adada Kara Ali Paşa'nın mezarının yanı başına gömüldü. 14 Temmuzda, Pilot Teğmen Rayski, AEG24 numaralı tayyare ile Seydiköy'den Sakız Adası'na, bir gün önce keşfe çıkan ve geri dönmeyen tayyare ile havacıları araştırmak üzere uçtu. Keşif sırasında AEG15'in enkazının sudan çıkartıldığını ve karaya çekildiğini gördü. Tayyarenin düşmüş olduğu anlaşılmıştı. 5'inci Tayyare Bölüğü bir tayyaresini ve iki havacısını kaybetmişti. Böylece elinde faal durumda yalnızca 2 tayyare kalmıştı.¹⁷³⁰

¹⁷²⁷ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-21a

¹⁷²⁸ Yaklaşık 800 metre irtifada iken Sakız'dan açılan dört mermiden sonuncusunun tesiriyle adanın güneyindeki Eleni Burnu'nun 2 mil güneyinde saat 09.30'da denize düşürüldüğü ve bu esnada Sakız'dan hareket eden motor, tayyarenin düşürüldüğü mahale giderek muhtemelen tayyareci ve rasıdı olarak döndüğü, tayyare enkazının deniz üzerinde görüldüğü bildirildi. Bkz. ATASE, BDH, K. 191, D. 808, F. 25-1

¹⁷²⁹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 33

¹⁷³⁰ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 166-168

Bunlar da 2 adet 160 beygirlik mercedes motorlu ve iki makineli tüfeği ile A.E.G. C. IV. keşif tayyaresiydi.¹⁷³¹

Bu arada Türk askeri havacılık teşkilatında bir değişiklik meydana geldi. Bu durum 21 Temmuz 1918'de 5'inci Ordu Tayyare Kıtataına bildirilen bu değişikliğe göre, Umuru Havaiye Müfettişliği, Kuva-i Havaiye Umum Müfettişliği olarak değiştirilmişti. Kıtataat emrindeki tayyare bölük, rasıdat-ı havaiyye ve tayyare topçu kumandanlıkları bu müfettişliğe bağlanmıştı.¹⁷³² Ağustos ayında da keşifler 5'inci Bölükte 2 tayyare ile devam ediyordu.

13 Ağustos 1918'de Pilot Teğmen Aichler ve 5'inci Tayyare Bölüğüne rasit olarak yeni atanan Üsteğmen İbrahim Nafiz Bey'ler Midilli Adası'na uçtu ve adaya bildiri atıldı. 29 Ağustos'ta Pilot Teğmen Aichler ile Rasit Üsteğmen Pfannenstiel AEG5 tayyaresiyle Sisam Adası'na uçtu. Fakat dönüş sırasında motor arızası meydana geldi ve Bafa gölü civarına mecburi iniş yaparken tayyare kırılarak elden çıktı. 5'inci Tayyare Bölüğünün elinde, yalnızca AEG24 numaralı tayyare kalmıştı. Albatros B.I tipindeki A15 numaralı tayyare ise silah olmadığı ve performansı düşük olmasından eğitim ve irtibat vazifesinde kullanılabilmekteydi.¹⁷³³

12'nci Tayyare Bölüğünün uçuşları ise bu dönemde iyice azalmıştı. Menemen Hava Meydanında konuşlanan bölükte, bir tek Halberstadt D.V tipi av tayyaresi ve Pilot Teğmen Netso ile Teğmen Klotz bulunuyordu. Bölük Kumandanlığına nakliye subayı Yüzbaşı Mustafa Bey vekâlet ediyordu. HK4 numaralı Halberstadt D.V ise devamlı arıza çıkardığından İngiliz tayyarelerine karşı önleme vazifesi yapması veya 5'inci Tayyare Bölüğüne mensup tayyareleri himaye etmesi mümkün görünmüyordu. Tek çıkar yol, bölüğün yeni av tayyareleri ve havacı personelle takviyesi idi. Üstelik Bölük kumandanına da ihtiyaç vardı Ancak bütün bu noksanlar yüzünden 12'nci Tayyare Bölüğünün faaliyetinin durdurulmasına karar verildi. Halberstadt D.V–HK4 tayyaresi de Ağustos ayı içerisinde Ayastefanos Tayyare Mektebine gönderildi. Bu tayyare meydan uçuşlarında kullanılacaktı. Pilot Teğmen Netso da başka bir bölükte vazife aldığından, bölükten ayrıldı. Teğmen Klotz ise 6'ncı Harp Tayyare Bölüğünde vazife aldı. 12'nci Harp Tayyare

¹⁷³¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4a

¹⁷³² ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 41

¹⁷³³ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 168

Bölüğünün Ağustos 1918 itibariyle faaliyetleri sona erdiğinden fiilen harekâtını sona erdirmiş bulunuyordu.¹⁷³⁴

5'inci Tayyare Kıtaatı Kumandanlığı Ağustos 1918'deki faaliyetlerine dair raporda bu konuya şu şekilde açıklık getiriyordu: “12'nci Tayyare Bölüğünde bulunan Halberstad D.V. tayyaresi, cephede vazife yapamayacağından meydan uçuşlarında kullanılmak üzere İstanbul'a gönderilmiştir. Bu sebeple bu bölükte hiçbir tayyare kalmadığından İzmir Muharebat-ı Havaiyye Kumandanlığı son tayyaresini de bu suretle elinden çıkarmış bulunuyor.”¹⁷³⁵ 5'inci Tayyare Kıtaatı Kumandanlığının Ağustos ayındaki bir aylık uçuş miktarı şöyleydi: 5'inci Tayyare Bölüğü üç keşif uçuşu ve dört intikal uçuşu yapmıştı. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğüne iki yeni Gotha tayyaresi verilmiş ve bölük İzmir Körfezi dâhilinde torpil aramak için uçuş yapmıştı. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü bir kere keşif uçuşu yapmıştı.¹⁷³⁶ 1'inci Deniz Tayyare Bölüğüne yeni gelen 2 adet tayyare, 160 beygirlik Gotha deniz tayyaresiydi.¹⁷³⁷

Eylül ayı başında Rasit Teğmen Celal Bey de bölüğe yeni atanarak göreve başladı. Albatros B.I tipindeki A15 numaralı tayyare ise, 1'inci Tayyare Bölüğüne gönderilmişti.¹⁷³⁸ 5'inci Tayyare Bölüğünde 2 Eylül'de rasit Teğmen Celal Bey, tayyareci Aichler ile birlikte Sisam keşfine gitti. 3 Eylül'de Teğmen Aichler, kendi tayyaresiyle hangar üzerinde 35 dakikalık talim uçuşu yaptı. 4 Eylül'de günlük işlerle meşgul olundu. 5 Eylül'de Binbaşı Gretz Bey ile tayyareci Üsteğmen Kopp,¹⁷³⁹ Ayastefanos'tan uçarak Seydiköy'e geldi. 6 Eylül'de Binbaşı Gretz Bey ile tayyareci Üsteğmen Kopp, İstanbul'dan getirdikleri tayyare ile Balat Ovası'ndaki eski eserlerle bilinen mahalleri gezmek üzere uçtular fakat iniş sırasında tekerlek ve pervanesi kırılmıştı. Binbaşı Gretz, 8 Eylül'de tamir edilen tayyaresiyle Balat'tan uçarak geri döndü. 10 Eylül'de her ikisi de tayyareleriyle İstanbul'a döndü.¹⁷⁴⁰

¹⁷³⁴ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 169-170

¹⁷³⁵ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3

¹⁷³⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3

¹⁷³⁷ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4a

¹⁷³⁸ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 168

¹⁷³⁹ Alman tayyarecilerden Kopp'un, Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

¹⁷⁴⁰ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 17, F. 2

Bu arada 13 Temmuz 1918'de Sakız Adası'nın keşfi esnasında tayyarenin düşmesi neticesinde pilot Teğmen Orhan şehit olmasıyla sonuçlanan hadisede rasit Üsteğmen Hüseyin Hüsnü Bey ise esir alınmıştı. Üsteğmen Hüseyin Hüsnü Bey, 12/13 Eylül 1918 gecesi Sakız'dan firar ederek Çeşme'ye gelmişti. Bu durum 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığından Kuvayı Havaiye Müfettişliğine bildirildi.¹⁷⁴¹ 5'inci Tayyare Bölük Kumandanlığı ceridesinde, Sakız Adası'na düşerek İtilaf güçlerine esir olan Üsteğmen Hüseyin Hüsnü Bey'in bir gün önce gece tedarik ettiği bir kayığa binerek tek başına kürek çekerek Sakız'dan firar ettiği ve Çeşme civarındaki bir çiftliğe çıktığı ve 15 Eylül'de Bölüğe geldiği ifade ediliyordu. 16 Eylül'de tayyareci Aichler, 7084/17 numaralı AEG tayyaresiyle 25 dakikalık bir talim uçuşu yapmıştı. 17 Eylül'de bayram münasebetiyle efradın bir kısmına izin verilmişti. 18 Eylül'de tayyareci Aicler ile rasit Teğmen Celal Bey, Sakız Adası keşfi için uçtu fakat hava bulutlu ve kapalı olduğun geri dönüldü. 19 Eylül'de aynı ekip 7084 numaralı AEG tayyaresiyle Sakız Adası'na tekrar uçtu. Bu keşfi 200-800 metre irtifadan gerçekleştirdi. 23 Eylül'de Üsteğmen Nafiz Bey ile tayyareci Aichler, 7084 numaralı AEG tayyaresiyle Midilli Adası, Ayvalık ve civarında bulunan Türk topçu mevzilerinin fotoğraflarını almak üzere 1700 metre irtifadan uçtu. 25 Eylül'de İstanbul'dan motorsuz olarak 7108/17 numaralı bir tayyare geldi. Efrad bu tayyareyi hangara nakil etmişti. Tayyarenin faal hale gelmesi bir haftayı bulabilirdi.¹⁷⁴²

Kurter, bu yeni gelen tayyarenin numarasını ve motorsuz olduğunu doğru tespit etmişti. Fakat Eylül ayı başında verildiğini belirtse de yukarıdaki belgeye göre, 25 Eylül'de verildiği anlaşılıyordu. Bu tayyareye Alman askeri numarası verildiğini, 9 Ağustos'ta verilen 14 tayyareden biri olduğunu ve motorsuz olmasından dolayı Türk askeri numarası almamış olduğunu belirtiyordu.¹⁷⁴³ 27 Eylül'de rasit Teğmen Celal Bey ve tayyareci Aichler, 7084/17 numaralı tayyare ile Sakız Adası keşfine çıktı. Keşif 800 metre irtifada 2 saat devam etti. 29 Eylül'de ise rasit Teğmen Nafiz Bey ile tayyareci Aichler aynı numaralı tayyare ile Midilli Adasını keşfetti.¹⁷⁴⁴ 5'inci Tayyare Bölüğü Eylül ayı sonunda şu vaziyette idi: Bölük Kumandanı Rasit Üsteğmen Pfannenstiel'di. Pilotlar; Üsteğmen Emin Nihat, Üsteğmen Zekeriya, Teğmen Rayski, Teğmen Aichler idi. Rasitler; Yüzbaşı Hüseyin İskender, Üsteğmen Mehmet Nuri, Üsteğmen Mehmet Sabri, Üsteğmen İbrahim Nafiz, Teğmen Mehmet Celal, 1 Alman başmakinist, 4 Alman ve 4 Türk makinist vardı.

¹⁷⁴¹ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3a

¹⁷⁴² ATASE, BDH, K. 1451, D. H 17, F. 2-1a

¹⁷⁴³ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 168

¹⁷⁴⁴ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 17, F. 2-1a

Tayyareleri, A.E.G. C.IV – AEG24 7108, Bafa gölü civarında inişte kırılan AEG5 tayyaresi bölüğe getirilmiş fakat kırık olduğundan uçabilir durumda değildi.¹⁷⁴⁵

1'inci Deniz Tayyare Bölüğüne yeni gelen tayyarelerden sonra, uçuş faaliyetine yeniden başlayan bölüğün esas görevi, İzmir Körfezi içerisinde mayın arama olup Güzelyalı'dan harekât yapmaktaydı. Eylül ayı sonunda Bölük şu vaziyette idi: Bölük Kumandan Vekili Rasit Deniz Yüzbaşı Ahmet Reşit Bey idi. Pilotlar; Deniz Yüzbaşı İsmail Hüseyin, Deniz Yüzbaşı Ahmet Ali Bey'lerdi. Rasit olarak Deniz Teğmen Fahrettin Naci Bey vardı. Makinist, Astsubay İsmail Hakkı Bey'di. Tayyareleri ise 2 adet Gotha WD13 idi.¹⁷⁴⁶

1 ve 2 Ekim'de 5'inci Tayyare Bölüğü, günlük işlerle meşgul olmuştu. 3 Ekim'de iki İtilaf tayyaresinin Midilli'den kalkarak Menemen, Manisa ve İzmir üzerinde dolaştığı görüldü. Bunu takip etmek üzere tayyareci Aichler ve makinist Mayer Bey'ler 1 saat 30 dakika bir tayyare ile uçtu. 5 Ekim'de Teğmen Celal Bey ve tayyareci Aichler, Sisam Adası'nı keşif için uçtu. Tayyareci Aichler Bey hangar üzerinde tecrübe uçuşu yaptı. 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 Ekim günlerinde de tecrübe uçuşları yapıldı ve günlük işlerle meşgul olundu. 14 Ekim'de Rasit Üsteğmen Pfannenstiel ve 15 Ekim'de rasit Üsteğmen Nafiz ile tayyareci Aichler Sisam Adası keşfi için uçtu. 16 Ekim'de Rasit Üsteğmen Pfannenstiel ve tayyareci Aichler, 7108/17 numaralı tayyare ile Midilli keşfine gitti. Teğmen Rayski de 7084/17 numaralı tayyare ile Çanakkale'ye uçtu. Teğmen Rayski, 5'inci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanı Kettembeil'in emriyle Çanakkale'de istihdam edildi. Rasit Teğmen Celal Bey ile tayyareci Aichler 7062/17 numaralı tayyare ile Seydiköy ve İzmir üzerinde tecrübe uçuşu yaptı.¹⁷⁴⁷

3.3. MUĞLA VE ANTALYA HAVALİSİ KIYILARINDAKİ HAVA HAREKÂTI VE ALINAN SAVUNMA TEDBİRLERİ

Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı Devleti'nin savaştığı cepheler; Kafkasya (Doğu), Çanakkale, Irak, İran, Avrupa Cepheleri, Yemen ve Hicaz, Libya, Sina-Filistin-Suriye

¹⁷⁴⁵ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 169

¹⁷⁴⁶ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 171

¹⁷⁴⁷ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 17, F. 2-2a

Cepheleri idi.¹⁷⁴⁸ Osmanlı Devleti donanmasının büyük kısmını İstanbul ve Karadeniz sahillerinin güvenliğini korumak için Boğazlar ve Karadeniz'e sevk etmişti. Akdeniz ve Ege kıyılarının güvenliği amacıyla yeterli miktarda donanma sevk edilememesi, kıyı yerleşim yerlerini Birleşik Donanma ve tayyarelerinin taarruzlarına açık hale getirmişti. Üstelik İngiltere, Fransa ve Rusya hükümetleri, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında yaşayan ahaliden ileri gelenlerin tutuklanıp üs olarak kullandıkları adalara götürme kararı almışlardı. Bundan sonra Karadeniz'den Hopa'ya kadar olan kıyı ve sahillerdeki yerleşim yerleri bombardıman edilerek deniz taşıtlarına el konulmuştu. Karaya çıkarılan Rum eşkıyasına ve askere de çapulculuk yaptırılarak çok sayıda sivilin mal ve eşyası yağmalanarak katledilmişti. İtilaf Devletleri saldırı düzenleyecekleri noktaları belirlerken, bölge Rumlarının ve asker kaçacağı olup İtilaf Devletleri'nin üs olarak kullandığı adalara kaçan Türklerin işbirliğinin sağlanacağı yerlere dikkat ediyorlardı. Bu bölgelerin mutasarrıflıklarından Dâhiliye Nezaretine çeşitli tarihlerde gönderilen raporlarda, sahil kesimlerindeki adalara sığınmış Türk asker kaçaklarının kimlikleri, casusluk faaliyetleri ve bu esnada ele geçirilenlerin ifadeleri, hedefledikleri sivil ve askeri noktalara dair bilgiler verilmişti. Hatta sahil kesimlerindeki Rumların memleketin iç kesimlerine nakli isteğinde bulunulmuştu.¹⁷⁴⁹ Osmanlı sahillerinden Muğla ve Antalya kıyıları da gerek ekonomik gerek stratejik konumları itibarıyla harbin başından itibaren kendisini bu hareketliliğin içinde bulmuştu.

26 Nisan 1915'teki Londra Antlaşması ile İtalya, İtilaf Devletleri'nin yanında yer almış ve Mayıs ayında doğrudan İtalya'nın saldırıya geçeceği yönünde çeşitli istihbaratlar gelmişti.¹⁷⁵⁰ Nitekim İtalya 23 Mayıs 1915'te Avusturya-Macaristan'a harp ilan etmişti.¹⁷⁵¹ Bu tarihten sonra Anadolu sahillerindeki İngiliz ve Fransız gemilerinin ablukasına İtalyanlar da katılmıştı.

İtilaf Devletleri'nin bu bombardıman ve baskın faaliyetlerine, onlara destek veren Rum eşkıyası da katılıyordu. Birlikte büyük çaplı tahribatlar meydana getirerek yağma ve talan icra ediyorlardı. Bu saldırılar sırasında çok miktarda deniz aracı batırılarak bunların

¹⁷⁴⁸ İsmet Görgülü, *On Yıllık Harbin Kadrosu 1912-1922: Balkan-Birinci Dünya ve istiklâl Harbi*, (2. bs), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014. s. 64; Güvenbaş, a.g.e, *Hava Fotoğrafçılığı*, s. 137.

¹⁷⁴⁹ Temel, (2009), a.g.m., s. 118-119

¹⁷⁵⁰ Ozan Can Akpınar, "Birinci Dünya Savaşı'nda Fransız Gemilerinin Antalya Sahillerine Yönelik Taarruzları" *Yakın Dönem Tarih Araştırmaları Dergisi*, 43, 115-116, 2023.

¹⁷⁵¹ Besbelli, a.g.e., s. 645

içerisindeki ürün ve mallara el konulmuştu. Ayrıca hane ve resmî binalar yakılarak kullanılamaz duruma getirilmiş, çok sayıda öldürölme ve kaçırılma olayları görölmuş ve bu olaylar kayıtlara geçmişti.¹⁷⁵²

Muğla ve Antalya havalisindeki bu saldırılardan bazılarına gelince; 12 Mayıs 1915'te iki bacalı bir torpido Gökova Körfezi'ne gelmiş ve Marmaris'in Söğüt ve Gelibolu Limanlarında keşif yapmıştı. Bir Fransız kruvazörü de Fethiye Gazhanesi ve askeri deposunu bombalamıştı. 25 Mayıs'ta Köyceğiz'in Karaağaç Köyü'nü bombardıman eden bir düşman gemisi, 6 ev ile 1 adet kayığı tahrip etmişti. 26 Mayıs'ta Birleşik Donanma Bodrum'u bombardıman etmiş 1 cami tamamen, kız okulu ve kale ise kısmen tahrip olmuştu. Meydana gelen silahlı çatışmada, düşmandan ikisi subay olmak üzere 20 kişi vefat etmiş ve 1 yaralı esir kayıp verdirilmişti. Aynı gün sahildeki halkın dâhile sevk edildiği, birçok boş binanın tahrip edildiği, ayrıca kalenin bombardımanında 3 askerin hafif surette yaralandığı bildirilmişti.¹⁷⁵³

18 Haziran'da, daha çok Meis adası civarında gözetleme yapan Jeanne d'Arc'ın Alanya'nın iki mil açığında görölldüğü, Antalya'ya gelerek şehrin bir ucundan diğer ucuna geçtiği, yaklaşık yarım saat limanı teftiş ettikten sonra tekrar batı tarafa doğru gittiği bildiriliyordu. Fransız gemilerinin esas odaklandıkları nokta Antalya'nın batı sahilleri olup özellikle Kaş ve Meis adası civarlarıydı. 21 Haziran sabahı iki direkli dört bacalı Fransız kruvazörü Andifli civarındaki Bucak'a gelmişti. Önce Andifli limanına giren bu kruvazör, daha sonra Yunanların işgal ettiği Meis adasının kuzeyindeki Apanpanya Manastırı'nı bombardıman ederek tahrip etmişti. Fransız gemilerinin icra ettiği gözetleme ve saldırı şeklindeki faaliyetleri Haziran 1915 tarihinden itibaren artmıştı. 25 Haziran 1915'te Antalya Mutasarrıfı Sabur Bey'in Dâhiliye Nezaretine çektiği telgraf, Rodos'taki İngiliz ve Fransız konsoloslarının bir beyanname neşrettikleri bilgisini veriyordu. Bu beyannameye göre, Anadolu'nun Haziran başından itibaren abluka edildiği, Anadolu sahillerinin bombardıman edileceği ve bu sahillere girecek olan gemilerin yakalanacakları ve Marmaris'ten Alanya'ya kadar olan sahil kesiminde altı ve dört bacalı iki Fransız zırhlısının görevlendirildiği şeklinde yer alan ifadeler tedirginliğe neden olmuştu.¹⁷⁵⁴ Bu

¹⁷⁵² Suat Akgöl, 1. Dünya Savaşı'nda Antalya Kıyı Muharebeleri ve Bir Türk Subayının Başarıları, A. Kaymak, S. Eren, S. Nurdan, K. Günay, M. Özler (Haz.), XIX. Türk Tarih Kongresi: 3-7 Ekim 2022-Ankara: Kongreye Sunulan Bildiriler (III. Cilt- III Kısım) Osmanlı Tarihi (s.1917-1941), Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2024, s.1920

¹⁷⁵³ Temel, (2009), a.g.m., s. 122

¹⁷⁵⁴ Akpınar, a.g.m., s. 119.

zırhlıların Paris II ve Alexandra adlı Fransız gemileri olup bunlara bir müddet sonra İtalyan gemileri de katılmıştı. 1915 ve 1916'da yoğunluk kazanan Birleşik Donanma ve tayyare saldırılarından önce kıyı kesimlerindeki koy ve körfezler keşfedilmiş ve hedef alınan noktalara saldırılar düzenlenmişti.¹⁷⁵⁵

Antalya ilk defa 6 Temmuz 1915'te Fransızlara ait Paris II ve Alexandra harp gemileri tarafından bombalandı. Bu bombardımanda Gurebâ Hastanesi ve postane önemli zararlar gördü. Paris II gemisi 7 Temmuz 1915'te bir çiftlik ile belediyeye ait gazhaneyi bombardıman etti.¹⁷⁵⁶ 5 Kasım'da Marmaris'in Aziziye Köyü, Sarnıçağzı mevkiine Rum eşkiyası çıkmış ve 4 askerden ibaret olan devriye kolunu pusuya düşürmüştü. Bu sırada 1 kişi şehit, 2 kişi yaralanmış ve 1 kadın da vefat etmişti.¹⁷⁵⁷

1916 yılı başında Çanakkale Cephesi kapandığı zaman bu cephedeki İngiliz ve Fransız donanmasına ait bazı gemiler Doğu Akdeniz mıntikasına sevk edildi. Bu harp gemileri Antalya kıyı ve limanları başta olmak üzere birçok bölgeyi abluka altına aldı. 1916 senesinin ikinci yarısından itibaren de bu harp gemileri, Antalya kıyılarında dolaşmaya ve attıkları top gülleleri ile Antalya kıyılarındaki birçok fabrika, bina ve hanenin yanarak yıkılmasına yol açtığı gibi, psikolojik olarak korkuya neden olup göçlerin yaşanmasına, dahası bu baskı ve abluka yüzünden bölgede kıtlık yaşanmasına sebep oldu. Diğer taraftan kıyılarda küçük taşımacılıkla uğraşan yelkenli ve tekneler ile Türk deniz araçlarına yaptıkları top atışlarıyla halkın iâşe ve erzak ihtiyaçlarına mani olmaya çalışmışlardı. Bundan dolayı Harbiye Nezareti, bazı tedbirler almaya başladı. Merkezi İzmir olmak üzere, Akdeniz mıntikası savunma planı oluşturuldu. İzmir Müstahkem Mevki Kumandanlığı, İzmir ve havalisinin savunulmasıyla vazifelendirildi. Kara bölgelerinin savunulması için de 56'ncı ve 57'nci Tümenler oluşturuldu. Bunlar İzmir Müstahkem Mevkiine bağlı birimlerle, 17'nci Kolorduya bağlandı. 57'nci Tümen Aydın'da, 56'nci Tümen de İzmir'deydi. Ayvalık'tan itibaren Güllük Limanı'na kadar olan kıyı kesimi, 56'nci Tümenin savunacağı bölgeydi. Güllük Limanı'ndan Antalya'ya kadar olan kesim ise 57'nci Tümenin sorumluluğuna verildi. Antalya'da 57'nci Tümen'e bağlı, 135'inci Piyade Alay karargâhı bulunuyordu. Merkezde 1'inci Tabur, Kaş mıntikasında 2'nci Tabur vardı. 3'üncü Tabur ise kıyı savunması vazifesini kısmen merkezde ve kısmen de Finike'de

¹⁷⁵⁵ Temel, (2009), a.g.m., s. 120.

¹⁷⁵⁶ Kerim Sarıçelik, "Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin İtilaf Devletleri'ne Karşı Anadolu'nun Akdeniz Kıyılarında Aldığı Bazı Tedbirler" *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 21, 177, 2007.

¹⁷⁵⁷ Temel, (2009), a.g.m., s. 122

yerine getiriyordu. Bu savunma vaziyeti, harbin sonuna kadar böylece konumunu muhafaza etti.¹⁷⁵⁸

14 Ocak 1916'da bir Fransız kruvazörü Antalya merkeze yakın olan Konyaaltı mevkiindeki bir çiftliği bombalayarak ateşe verdi. Şehir merkezinde bulunan gazhaneyi de topa tuttu ve tahrip etti. 25 Ocak 1916'da iki İtilaf kruvazörü himayesinde gelen Rum çeteleri kayıkla Marmaris'in Reşadiye Nahiyesi Çiftlik mevkiine çıktığında sahil muhafızları ile aralarında çıkan çatışmada bir muhafız göğsünden yaralanmıştı. 26 Ocak'ta Kaş'ın merkezi topa tutuldu ve karaya çıkarılan Fransız askerleriyle birlikte kalabalık sayıdaki Rum eşkiyası¹⁷⁵⁹ da kasabayı tahrip ederek tüm resmî görevliler ile bazı sivilleri de aileleriyle birlikte esir alarak götürdü. 5 Şubat'ta ise bir İtilaf torpidosu Güllük Limanı'na gelmiş ve altmıştan fazla attığı mermi sonucu ahaliden 3 kişi yaralanmıştı. 6 Şubat 1916'da Kalimnos Adası istikametinden gelen ve Gümüşlük İskelesi'ne yanaşan bir düşman tarassud gemisinin attığı 200 mermiden Rüşmât Dairesi tamamen, 1 cami ve 2 hane kısmen harap olmuştu. 8 Mart'ta Tekirova, iki Fransız kruvazörü tarafından bombalandı. Fransızların desteği ile 19 Mart'ta Meis'ten gelen bir Rum eşkiya çetesi, Demre-Kale Köyü'nü bastı. Bu baskında yağma yapılarak 4 asker ve halktan 7 kişiyi esir alıp yanlarında götürüldü. 21 Nisan'da bir Fransız kruvazörü yine aynı bölgede Üçağz-Gökkaya mevkiindeki iskeleyi bombaladı.¹⁷⁶⁰ Muğla-Antalya Havalisi Kumandanlığından gelen 13 Mayıs 1916 tarihli şifre yazıda, 10 Mayıs 1916 gecesi ufak bir sandal ile Rodos'tan firar edip Marmaris'in Kadirga Limanı'na çıkan Mermerli Salih oğlu Hasan adlı şahsın verdiği ifadeye yer veriliyordu. Buna göre adada açlık ve sefaletin son derece fazla olduğu, İslam ahalisinin daima tazyik edilerek hor görüldüğünü bildiriyordu. Salih oğlu Hasan, eşkiya tarafından Marmaris'ten tutulup Rodos'a gönderilenler arasında dayısı Halil oğlu Hasan'ın da bulunduğunu ve üç Müslümanın elleri bağlı olarak Fransız vapuruna bindirilerek meçhul bir semte gönderildiğini belirtmişti. Adada askeri karargâh İpsiti mevkiindeydi ve tahminen iki tabur asker ile iki yüz kadar mekari bulunmaktaydı. Mendirek üzerinde yedi buçukluk iki top ile otuz kadar askeri olup diğer topların Rodos'a çekilmiş bulunduğu zannediliyordu. 9 Mayıs

¹⁷⁵⁸ Akgül a.g.m., s.1919

¹⁷⁵⁹ Bu Rum çetesi, Fransız askeri elbisesi giymişler ve Kaş'ın doğusunda bulunan Bayındır mıntıkasına çıkarılmışlardı. Kaş'ın kuzeyini kuşatan bu çete, şehri ateşe tuttu. Fransız gemileri de bir taraftan şehri bombardıman etti. Bu baskında askeler zor durumda kaldığından müdafaa imkânı bulamadılar ve teslim olmuşlardı. Mevki Kumandanı Yüzbaşı Osman Bey'in de içlerinde olduğu sivil asker ve halktan 115 kişiyi esir alarak götürmüşler ve Kaş bu çete tarafından yağmalanmıştı. Bkz. Sarıçelik, a.g.m., s 178.

¹⁷⁶⁰ Temel, (2009), a.g.m., s. 123, 127-128

1916'da bir Türk-Alman tayyaresi Anadolu tarafından gelerek Kabahatli Ahmet ve Mercan Tepesi mevkillerine Musevi Mahallesine bombalar atmış, beş asker üç Musevi yaralanmış ve bazı hanelerin hasara uğradığı görülmüştü. Bu tayyare geldiği istikamete dönerek girmişti.¹⁷⁶¹

Fethiye kasabası da ara sıra İtilaf tayyareleri tarafından bombardıman edilmekte olduğundan mahalli mahkemesiyle evrakının sahilden iki saat mesafede bulunan Kaya Nahiyesi merkezine naklinin gerektiği Menteşe Müdde-i Umumiliğinin malumatına atfen Adliye Nezaretinden bildirilmişti. Dâhiliye Nazırı Talat Paşa, 17 Mayıs 1916 tarihi itibarıyla Başkumandanlık Vekâletine bu konudaki düşünceleri ve ne emir vereceklerini soruyordu.¹⁷⁶² Dâhiliye Nezaretine yazılan 25 Mayıs 1916 tarihli cevap yazıda, İtilaf tayyarelerinin son zamanlarda bölgede her yerde dolaştıklarını, bu durumun Fethiye Kasabasının mahalli mahkemesiyle evrakının dâhile naklini gerektirmeyeceği kanaatinde olduğu bildirildi.¹⁷⁶³ 22 Mayıs'ta üç Fransız harp gemisi tarafından Finike yoğun bir şekilde bombalandı. 28 Mayıs'ta ise Kaş yine bir düşman torpidosu tarafından topa tutuldu. 27 Ağustos'ta 3 harp gemisi Antalya merkezdeki muhtelif noktalar ile Lara, Değirmenönü ve eski Antalya'yı yoğun bir şekilde bombaladı.¹⁷⁶⁴ 27 Ağustos'ta gerçekleştiği bildirilen bu hadise, 6 Eylül 1916'da Mutasarrıf Vekili Reşid Bey tarafından Dâhiliye Nezareti'ne bir telgrafla bildirildi. Buna göre saat 06.30'da üç gemi Lara önüne gelmiş, bu gemilerden birisinden kalkan Fransız tayyaresi Lara üzerinde dolaşmış ve Değirmenönü'ne üç bomba atmıştı. Daha sonra bu gemiler, Manavgat istikametine giderken seyirleri esnasında eski Antalya'ya bir bomba atmışlardı.¹⁷⁶⁵

16 Eylül 1916'de İngiltere ve İtalya harp gemilerinin himayesinde Marmaris'in Fenaket Köyü'ne¹⁷⁶⁶ çıkarılan asker ve eşkiya tarafından 18 kişi şehit edilmiş ve 7 kişi yaralanmıştı. Yapılan yağma sırasında 135 öküz, 19 merkep, 3 koyun ile yerli Rumlardan

¹⁷⁶¹ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 16-3

¹⁷⁶² ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 25

¹⁷⁶³ ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 25-2,25-3

¹⁷⁶⁴ Temel, (2009), a.g.m., s. 130; Akgül, a.g.m., s. 1922

¹⁷⁶⁵ Akpınar, a.g.m., s. 128.

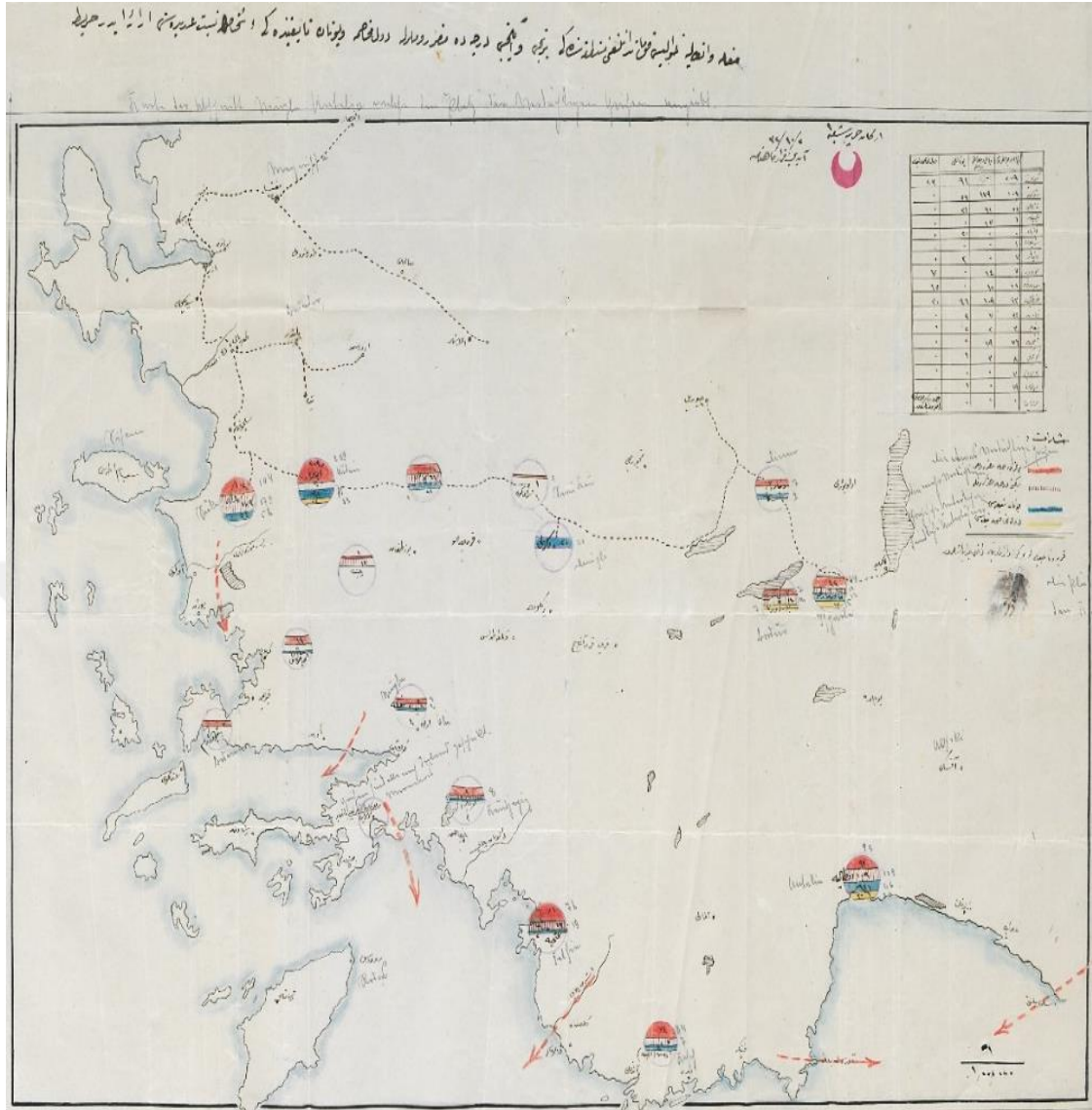
¹⁷⁶⁶ Başka bir belgede olayın geçtiği yer adı "Finike" olarak verilmekle birlikte olayın içeriğinin aynı olduğu görülmüyordu. Ancak Marmaris'e bağlı Fenaket Köyü'nün varlığı ve hasar cetvelinin buna göre çıkarılmasından bu yerin "Fenaket Köyü" olduğu anlaşılmaktadır. "16 Eylül 1916 sabahı Finike sahiline eşkiya çıktığı, iki yüz kadar mahalli efradın yetişmesine rağmen Kapıbükü'nde yüz otuz öküzle on dokuz merkep ve üç koyunu vapurlarına bindirmeye muvaffak olarak çekildikleri anlaşıldı. Askerde zayıat yoktu fakat İslam ahaliden beş kadın on üç erkek şehit ve yedi yaralı vardı. Rumlardan üç erkekle on üç kadın eşkiya ile beraber vapurlarla kaçmışlardı." Bkz. ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-9

3 erkek ve 13 kadını yanlarına alarak götürmüşlerdi. Bu saldırılar üzerine Menteşe Mutasarrıflığı, yerli Rumların sahillerde ikamet etmelerinin sakıncalı olduğunu belirten 19 Eylül tarihli bir tahriratı Dâhiliye Nezaretine göndermişti. Devam günlerdeki yazışmalarda eşkıyanın yol açtığı zarar ve ziyana dair şehit ve yaralı ailelerine ödenmesi lazım olan tazminat miktarının tespit edilerek bildirilmesi 9 Kasım 1916 tarihiyle istenmişti. Yapılan çalışmalar neticesinde hasarın 52.850 kuruş olduğu tespit edilmiş ve şehit isimlerini belirten bir cetvelle birlikte 23 Aralık 1916'da Dâhiliye Nezaretine bildirilmişti.¹⁷⁶⁷ Osmanlı kıyı kesimleri İtilaf tayyare ve gemilerinin icra ettiği bombardımanların yanı sıra İzmir, Muğla ve Antalya ve havalisindeki muzır Rumlar ile muhasım ve Yunan tabiiyetindeki şahısların da zararlı eşkıyalık ve casusluk faaliyetlerinden etkileniyordu. Bu şahısların adedinin tespiti, ilgili makamları harekete geçirmişti.

İtilaf Devletleri, sahilleri kontrol altında tutmak ve muhtemel bir çıkarma harekâtı için tayyarelerle yaptıkları keşiflerden ve casusluk faaliyetlerinden sağlamaya çalıştıkları istihbarat bilgilerine ihtiyaç duyuyorlardı. Bunun için kullandıkları casuslar, Osmanlı tebaasından olup bölgeyi iyi tanıyan gayrimüslimlerdi. İngilizlerin Kıbrıs Adası'ndaki istihbarat birimi emrinde çalışan ve Osmanlı sahillerinin çeşitli mahallerine mensup kimseler de bulunuyordu. Bu kişiler, İngilizler tarafından istihbarat toplamak için vapurlarla karaya çıkarılıyor ve sahil yerleşimlerindeki diğer başka casuslarla irtibat sağlıyorlardı. Fransızlar da istihbarat toplamak amacıyla bölgeyi iyi bilen yerli casuslar kullanıyordu. Kaş baskınından sonra yaptırılan tahkikatta, İtilaf Devletleri tarafından Kaş'ın askerî vaziyetiyle ilgili bilgilerin elde edildiği tespit edilmişti. Fransızlara bu istihbaratı veren şahıs ise Hristof adındaki Osmanlı tebaasından olan bir gayrimüslimdi.¹⁷⁶⁸

¹⁷⁶⁷ Mehmet Temel, "1916 Yılında İtilâf Devletleri Savaş Gemileri Tarafından Ege ve Akdeniz Sahillerindeki Bazı Yerleşim Merkezlerine Çıkarılan Asker ve Rum Eşkiasının Yolaçtığı Zararlar", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1/1, 87-88, 1998; Temel, (2009), a.g.m., s.123

¹⁷⁶⁸ Sarıçelik, a.g.m., s. 179.



Şekil 23. Muğla ve Antalya Havalisi Kumandanlığı Mintikasındaki Birinci ve İkinci Derecede Muzırr Rumlarla Muhasım Devletler ve Yunan Tabiiyetindeki Şahısların Adedini Gösterir 1/100.000 Ölçekli Kroki, 15 Aralık 1916'da Muğla ve Antalya Havalisi Kumandanlığı tarafından 5'inci Ordu Kumandanlığına gönderildi.¹⁷⁶⁹

Antalya sahillerinde İtilaf Devletleri'nin icra ettiği bu saldırılar, aslında bölge halkının psikolojik olarak direncini kırmak için yapılıyordu. Şartlar uygun olduğu takdirde, Antalya mintikasından bir kara çıkarması yapılacağı düşünülüyordu. İtilaf Devletleri tarafından Antalya mintikasında gerçekleştirilen yoğun askeri hareketliliğe artık müdahale etme gereği duyan Osmanlı Devleti ve Almanya, Meis Adası'na askerî bir çıkarma harekâtı

¹⁷⁶⁹ ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 3(1)

yaparak baskınla ele geçirilmesine karar verdi. Zira bu ada İngiliz, Fransız ve İtalyan kuvvetlerinin üssü durumundaydı. Bu çıkarma harekâtı için merkezi İzmir’de olan 17’nci Kolordu ile merkezi Aydın’da olan 57’nci Tümen görevlendirildi. 57’nci Tümen bazı birlikleriyle kumandanlarını bu harekâtta görevlendirdi. Baskın harekâtında ilk olarak top ateşi açılacak ve bir çıkarma kuvvetinin yardımıyla adanın ele geçirilmesi sağlanacaktı.¹⁷⁷⁰

Topçu Teğmen Mustafa Ertuğrul Bey’in kendisinin de görev aldığı bu çıkarma harekâtında, dağ bataryasıyla birlikte Kaş’a kadar nasıl intikal ettiğine, 1935 yılında Askeri Mecmuada yayınlanan anılarında değinmektedir. Buna göre, 3 Aralık 1916’da Aydın’da iken yeni temin edilen Erhart dağ toplarının tecrübelerini yapmıştı. 8 Aralık’ta meçhul bir yere hareket için hazırlık emrini aldı. Bu emir, 5’inci Ordu Kumandanı Liman Von Sanders’in gizli emriyle Akdeniz sahilleri için tehlike teşkil eden Meis Adası’nın bir baskınla ele geçirilerek tahkim edilmesi idi. 10 Aralık’ta trenle Denizli’ye yollanan batarya efradı ve subayları merak içindeydi. Denizli’de bir gün kaldıktan sonra Garbi Karaağaç (Acıpayam)-Elmalı yolunu takip ederek 23 Aralık 1916’da Kaş’a gelmişlerdi.¹⁷⁷¹

Teğmen Mustafa Ertuğrul Bey, Kaş’a ulaştıktan sonra, Kaş Mıntıka Kumandanı Cemal Bey’den, yapılacaklar hakkında malumat almıştı. Bu harekâtta, İzmir’de bulunan 15’lik sahra seri obüs bataryası ile Mustafa Ertuğrul Bey’in emrindeki dağ bataryası, Binbaşı Şule (Schueler)¹⁷⁷² idaresinde bir Alman tayyaresi ve Jandarma Muhiddin Bey idaresindeki 120 kişilik bir mürettep piyade bölüğü görevlendirilmişti. Bu baskın harekâtının kumandası ise Alman ihtiyat mülazımı Ezelberk’e (Hasselberger)¹⁷⁷³ verilmiş fakat diğer yüksek rütbeli birçok Alman subayı, ihtiyat mülazım Hasselberger’in emri altına girmekten rahatsız olmuştu. Teğmen Mustafa Ertuğrul Bey, Alman Müfreze Kumandanı Hasselberger’ten aldığı emir üzerine Bayındır Burnu’ndaki açık mevzie

¹⁷⁷⁰ Akgül, a.g.m., s. 1922-1923

¹⁷⁷¹ Mustafa Ertuğrul Aker, “Büyük Harbde Küçük Bataryam: İngiliz, Fransız Muavin Kruvazörlerini Nasıl Batırdı?”, *Askeri Mecmua*, 98, 712, 1935; Erdal Korkmaz, “Dünyada İlk Uçak Gemisi Batıran Topçu Zabiti Mustafa Ertuğrul Aker ve Anıları Üzerinden Bir Değerlendirme” *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 36, 128, 2024.

¹⁷⁷² Alman rasıtlardan “Binbaşı Şule” olarak okunduğu gibi yazılan rasıtın “Binbaşı Schueler” olduğu düşünülmektedir. Osmanlı Türkçesi yazılışı için Bkz. ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-4, 2-6

¹⁷⁷³ Mustafa Ertuğrul, a.g.m., s.712 ve Korkmaz, (2024), a.g.m.,s. 129’da “Ezelberk” olarak geçen Alman ihtiyat mülazımının adı Ozan Can Akpınar tarafından “Hasselberger” olarak tespit edilmiştir. Bkz. Akpınar, a.g.m., s. 134.

konuslandı. 1 Ocak 1917'de her iki batarya mevziye yerleşti. Bu mevziin bulunduğu alan çok sarp ve dağlıktı ve bu yüzden toplar, asker sırtında güçlkle bölgeye nakledilmişti. Bir Alman subayının inadından dolayı 600 atımlık obüs batarya cephanesi, mevziin 150 metre gerisindeki bir tepe üzerinde bulunan iki gözlü toprak bir dam içine topluca yerleştirildi. Tüm bu tertibat sonrasında baskın harekâtı şöyle planlandı: 10 gün sonra eğer hava müsait olursa Antalya'dan getirilerek Faktora Limanı'nda gizlenen sekiz yelkenli kayığa mürettep bölük bindirilecek ve sabaha karşı Meis Adası'na sevk edilecekti. Bu bölük güneş doğarken her iki bataryanın yani Teğmen Mustafa Ertuğrul idaresindeki dağ bataryası ve gerideki bir gizli mevzide konuşlanmış obüs bataryasının ateş himayesinde adaya çıkarak kasabayı işgal edecekti. Ancak Teğmen Mustafa Ertuğrul Bey, bu planın tatbik olunamayacağı kanaatinde olmakla birlikte adanın askeri vaziyetinin tespit ve sonuçları hesap edilmeden, üstelik sarp kayalıklar arasında konuşlanmış olan düşmanın üzerine tahta gemilerle gitmenin tehlikesinden dolayı, böyle bir harekâtın akamete uğrayarak başarısız olacağı kanaatindeydi. O önceden adanın durumunun tespit edilip gizli bir çıkarmayla bir bölgenin elde edilmesinden sonra böyle bir harekâta başarı şansı olabileceğini düşünmüştü. Ancak bu görüşü kabul edilmediği gibi İtilaf güçlerinin Bayındır Burnu'ndaki askeri hareketliliği zaten sezmiş olduğu anlaşıyordu. Teğmen Mustafa Ertuğrul Bey, 3 Ocak 1917 saat: 09.00'da, İngilizlerin Ben My Chree kruvazörü ile Fransızların Paris II kruvazörü ve iki İngiliz torpido muhribi Meis Limanı'na gelerek demirlediğini ifade ediyordu. Bu vaziyet üzerine Mustafa Ertuğrul Bey, Topçu Kumandanı Alman Binbaşı Şmitkolbo ile görüşüp ona bir teklifte bulundu. Buna göre, düşmanla arada dört buçuk km mesafe vardı. Bu gemilerin her iki topçu bataryasının ateş menziline olduğu anlamına geliyordu. Günlerden Pazar olması sebebiyle gemi bacalarının üstünün kapatıldığı bütün bahriyelilerin karaya çıktığı görülmüyordu. Böyle bir fırsattan yararlanarak baskın ateşiyle büyük kruvazörün yani Ben My Chree'yi batırabileceklerini belirtti. Alman Binbaşı Şmitkolbo, bu teklifi uygun bularak kabul ettikten sonra vaziyeti bir de Obüs Batarya Kumandanı Binbaşı İdman'a açtı ve onun da onayı alınarak bir plan hazırlandı. Hazırlanan plana göre, gizli mevzide bulunan obüs bataryası, ani bir grup ateşiyle büyük kruvazörü batıracaktı. Mustafa Ertuğrul Bey'in açıkta bulunan bataryası da bahriyelilerin gemiye geri dönüşünü önleyecek ve limandan çıkacak torpidoları ateş altına alacaktı. Hızla harekete geçildi ve vaziyet Binbaşı Şmitkolbo tarafından telefonla Müfreze Kumandanı Hasselberger'e anlatılmaya çalışılırken telefon görüşmesi kesildiğinden kararın tatbikine çalışıldı. 3 Ocak 1917'de¹⁷⁷⁴

¹⁷⁷⁴ Ben My Chree'nin batırıldığı tarih, bazı kaynaklarda 9 Ocak 1917 olarak geçmektedir. Bkz. Akgül, a.g.m., s. 1927; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s.22

Türk bataryaları saat 13.25'te ani bir topçu ateşine başladı. Bu ateş neticesinde üzerinde dört tayyare bulunan İngiliz tayyare gemisi Ben My Chree batırılmıştı. "Birinci Meis Baskını" olarak geçen bu hadisede bir İngiliz muhribi saf dışı kalacak şekilde sakatlandı. 200'e yakın yelkenli gemi ve sandal yakıldı. Gazhane, telsiz binası ve birçok bina tahrip edilerek düşman bataryası susturuldu. Bu baskında bir Türk askeri ağır yaralandıktan sonra hastanede vefat etti. Altı yüz küsür atım mermi sarf edildi ve beş yüz küsür obüs hartucu ise yandı.¹⁷⁷⁵ 2650 tonluk Ben My Chree gemisinin battığı bu hadisede İngiliz Deniz Kumandanlığından gelen açıklamada bir teğmen ile dört kişinin yaralandığı bilgisi verildi.¹⁷⁷⁶

Bu harekâtın baskın şeklinde olduğu, G.H. Hughes'in satırlarından da anlaşılıyordu. Olay günü geminin iskele tarafında patlama duyulduğunda uyuyanlar uyandırılmış, kitap okuyanlar kitaplarını bırakmıştı. Hatta gerçekten bir şeyler yapan ve onaran bir kişi ise iğneyi başparmağına batırmıştı. İlk izlenim, havadan bir saldırı olduğu yönündeydi ve bir şekilde Türklerin bir yerlerden deniz tayyareleri veya kara araçlarıyla saldırdığı yönündeydi. Ancak ilk patlamayı hızla bir diğeri izlediğinde geminin yakınındaki suya düşmesiyle oluşan sıçramadan, havadan saldırılmadığı aksine geminin anakaradan topçu ateşiyle vurulduğu ortaya çıkmıştı. Türk toplarının konumunu tespit etmişlerdi. Liman girişine bakan adanın kuzeydoğu tepelerinde olduğunu görmüşlerdi. İlk düşünceleri, deniz tayyarelerini dışarı çıkarıp havadan bir saldırıyla misilleme yapmak oldu. Fakat üçüncü atış, ikinci ve ilk atışın hemen ardından geldi ve bu fikir daha düşünülmeden neredeyse tamamen reddedilmek zorunda kalındı. Çünkü üçüncü atış hangara girerek onu ateşe verdi. Türk topçularının mesafeyi tam isabetle bulduğu görülüyordu. Diğer vuruşlar da hızlı bir şekilde birbirini izlemişti. Ben-my-Chree'nin topları derhal mevzilendirilmişti. Ancak Türklerin tepelerin yüksekliğinin sağladığı büyük avantajla 8.000 yarıdan ateş ettiği görüldü ve geminin topları herhangi bir doğrulukla hiçbir şey yapamadı. Dümeni parçalanan geminin filikası tamamen imha oldu ve mermiler motor dairesini yaşanmaz hale getirdi ve geminin her yeri sürekli olarak vuruluyordu. Bütün bunlar çok kısa birkaç dakika içinde gerçekleşti ve köprüden birbirini kısa aralıklarla takip eden üç emir, olayların hızlı ilerleyişini gösteriyordu. İlk olarak, bir hava saldırısı varsayımıyla "savaş mevzilerine"; ardından "ateş mevzilerine"; ve son olarak "gemiye terk edin" emri geldi. Büyük bir hız ve soğukkanlılıkla bu emirlerin her birine sırayla uyulmuştu. Ancak topçu mürettebatının toplarını bırakıp yangın söndürme

¹⁷⁷⁵ Mustafa Ertuğrul, a.g.m., s.712-718; Korkmaz, (2024), a.g.m.,s. 129-132.

¹⁷⁷⁶ Akpınar, a.g.m., s.134

ekiplerindeki yerlerini alması üzüntü vericiydi. Yangın söndürülemeyecek kadar yayılmıştı ve ikinci emir ne kadar çabuk yerine getirilse de, üçüncü emir çoktan kaçınılmaz görünmüştü. Mürettebatın çoğu motorlu botlar ve kurtarma sandallarıyla, geri kalanı yüzerek ayrılmıştı.¹⁷⁷⁷ 13 Ocak 1917 tarihli *Chronicling America* Gazetesi bu hadiseyi haber yapmıştı. Bu habere göre, Akdeniz’de Küçük Asya anakarasının açıklarında, Rodos Adası’nın doğusunda bulunan ve Türkçe adı Meis olan Castellorizo Adası’nın limanı’nda Ben-Mey- Chree deniz tayyare gemisinin Türk topçu ateşiyle batırıldığı belirtiliyordu.¹⁷⁷⁸

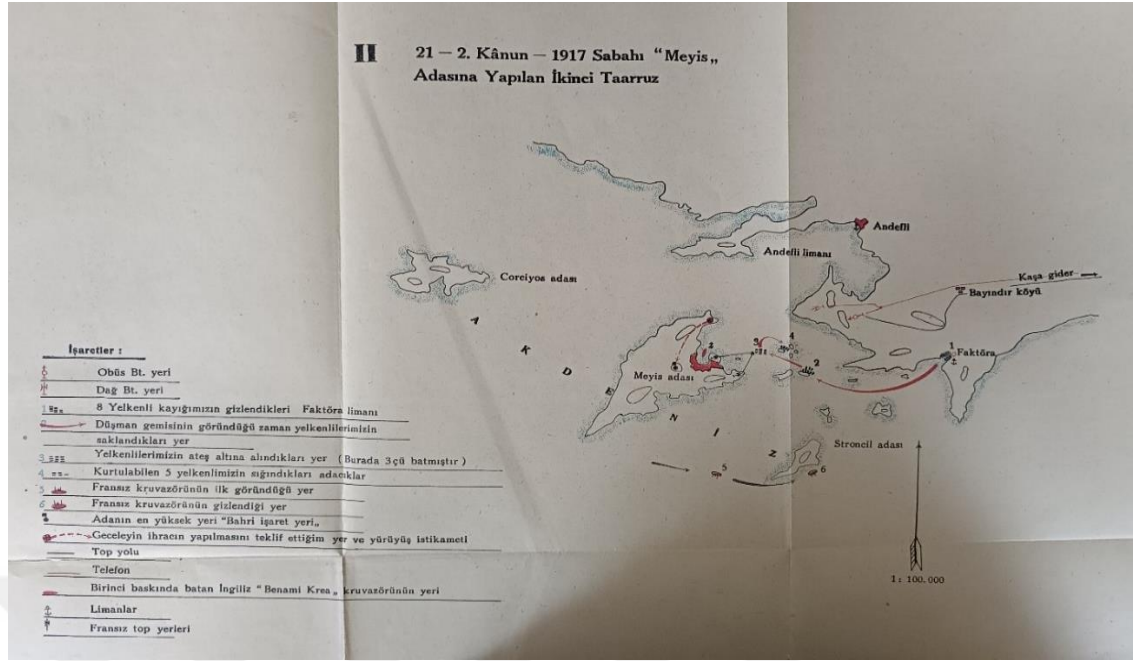
5’inci Ordu Kumandanı Liman von Sanders, adayı işgal etmek istiyordu. Hasselberger’in başarısızlıkla neticelenecek olan planına göre bir harekât yapılacaktı. Buna göre 21 Ocak 1917’de Mürettep Bölük Faktore’deki yelkenli gemilere binecek, sabah 04.00’te adanın hemen önünde bulunacak surette yola çıkılacaktı. Yelkenliler Meis Adası’na yaklaştıklarında bir mukabeleyle karşılaşacak olurlarsa bataryalar, bu yelkenli gemileri himaye edecekti. Mustafa Ertuğrul Bey bu taarruz planının modası geçmiş olduğunu belirterek uygun bulmadı. Adanın kuzey burnuna geceden piyade bölüğünün çıkarak adanın en hâkim noktasının ele geçirilmesini önerdi. Fakat yetkililer, bu önerisini kabul etmedi. Saat 05.30’da sekiz yelkenli gemi, Meis Adası’na doğru hareket etti. Bu esnada Paris II Kruvazörü görüldü ve boru sesleri işitildi. Bu esnada Demre’de bulunan Türk-Alman tayyaresi havalandı fakat ada üzerinde iken şiddetli makineli tüfek ateşiyle karşılaştı. Tayyare kruvazör üzerine dört bomba attı ancak bombaları isabet ettiremeyince Demre’ye dönmek zorunda kaldı. Kruvazörü gören gemiler, küçük adacıkların arkasına sığındı ve ileriye gidemedi. Fakat Hasselberger, yelkenlileri ileri sürdü. Fransız bataryasının tam 800 metre önüne gelen gemiler, bu noktada ateş altına alındı. Bu hadise sonunda üç yelkenli battı, beş yelkenli gemi ise adacıklara sığındı. Bu esnada açılan top ateşiyle, Fransız topları susturuldu ve adacıklara sığınmış olan 86 asker kurtarıldı, 36 şehit verildi.¹⁷⁷⁹ “İkinci Meis Baskını” adıyla anılan bu baskından sonra Mustafa Ertuğrul Bey ve bataryası Mart 1917’ye kadar aynı mevzide kaldı. 57’inci Tümen emrine giren batarya, Antalya’da vazife almış ve 14 Nisan 1917’de Antalya’ya varmıştı.¹⁷⁸⁰

¹⁷⁷⁷ G.E. Hughes, *Above and Beyond Palestine: An Account of the Work of the East Indies and Egypt Seaplane Squadron 1916-1918*, London: Ernest Benn Limited, 1930, s. 137-139.

¹⁷⁷⁸ Turks Get British Cruiser, Vessel of Juno Type Destroyer by Gunfire, *The Sun*, 13 January 1917, s. 2.

¹⁷⁷⁹ Mustafa Ertuğrul, a.g.m., s.719-721

¹⁷⁸⁰ Korkmaz, (2024), a.g.m.,s. 133.



Şekil 25. 21 Ocak 1917 sabahı Meis Adası'na yapılan ikinci taarruzu gösterir 1/100.000 ölçekli kroki¹⁷⁸³

8 Ağustos 1917 saat 21.00'de Meis Adası'nda istikameti anlaşılamayan fasıllı beş top ateşi işitildi.¹⁷⁸⁴ 17 Ağustos 1917'de 5'inci Ordu İstihbarat Şubesi tarafından, Meis Adası'nın vaziyeti hakkında Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesine arz edilen bilgiye göre Meis Adası'nda Fransızlar, Cezairliler ve Ermenilerden oluşan 6-8 top ve bin kişilik bir kuvvetin bulunduğu esir ifadesinden anlaşılmış, ara sıra top atışı yapıldığı görülmüştü. İcra edilen gözetlemelerde ise bu adada bir fevkaladelik olduğu hissediliyordu.¹⁷⁸⁵ 21 Ağustos 1917 tarihli rapora göre adadaki top ve asker miktarına dair aynı bilgi veriliyordu. Ermeni efradının ayırıcı özelliği başlarındaki siyah sarıktı. Bunların aralarında Türkçe konuşan vardı. Meis Adası hiçbir zaman İtalyanların işgaline geçmemiş daima Fransızların işgalinde olmuştu.¹⁷⁸⁶ Meis Adası'nda bulunduğu belirtilen kuvvetin doğru olduğu bildiriliyordu.¹⁷⁸⁷ 1917 senesi Ağustos ayı zarfında 5'inci Ordu mıntıkası karşısındaki adalarda bulunan İtilaf kuvvetleriyle Osmanlı Devleti sahillerinde dolaşan harp gemileri hakkında bir takım istihbarat bilgileri toplanmıştı. Meis Adası'nın Fransızların işgali altında olduğu kesin olarak anlaşılmıştı. Esir Meis'li Panayot'un

¹⁷⁸³ Mustafa Ertuğrul, a.g.m., II Numaralı Pafta

¹⁷⁸⁴ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 8-2

¹⁷⁸⁵ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 15, 17-4

¹⁷⁸⁶ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-6 (7:9)

¹⁷⁸⁷ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-12

ifadesine göre, Fransız, Afrikalı ve Ermenilerden oluşan bir tabur kadar [1000 kişi] vardı. Nikiti mevkiinde bir top, Avlonya'da iki büyük top, Avlonya sırtlarında bir büyük, Ayayorgi civarında bir küçük top, Limanari mevkiinde bir küçük top kasaba civarındaki kilisede, Kastro civarında adedi bilinmeyen top bulunduğu görülmüştü. Askerin Ayayorgi, Kastrelli ve Ayazyada mevkiinde bulundukları ve büyük kısmının Kastrelli mevkiinde olduğu anlaşılmıştı. Kasabanın doğu tarafında da birçok asker vardı. Buna göre mevcut 1000 kişinin bu dört mahale taksim edildiği ve kasabanın doğusuyla Kastrelli'de daha çok ve diğer mahallerde daha az miktarda asker bulunduğu anlaşıyordu.¹⁷⁸⁸

Meis'in olduğu kadar Antalya'nın da gözetim altında bulundurulması gerekiyordu. Zira Alexandra ve Paris II adlı Fransız gemileri Agva (Çamyuva) Limanı'na gelmiş ve bir yelkenli gemiyi yağmalayarak batırmıştı. Ayrıca suyla çalışan dört büyük un fabrikasının yıkımına neden olmuşlardı. İki direkli bir bacalı gemi tarafından 22 Ekim'de Aksu'ya atılan top mermilerinden bir kişi vefat etmişti. Bu geminin saat 05.30'da Antalya'ya attığı mermilerden dolayı da iki kadın hafif surette yaralanmıştı. Mersin-İzmir arasındaki sahilleri kuşatmaya devam eden Fransız gemilerinden biri, Agva'daki karakola erzak getiren yelkenli bir kayığı batırarak Agva'yı topa tutmuştu. Bunun üzerine Mustafa Ertuğrul Bey, bu gemilere önlem almak üzere Agva'ya getirtildi. Kendisine verilen talimat, bataryası ve emrine verilen birliği ile Kemer'de düşman gemilerini batırmaktı.¹⁷⁸⁹

Antalya'dan 5 Aralık 1917'de hareket ederek 7 Aralık'ta Agva güneyindeki hâkim buruna bataryasını yerleştirerek 2 gün zarfında buradaki tahkimatını tamamladı. Yaptığı plan gereği, bir yelkenli geminin içine malzeme koyarak bir faaliyet varmış izlenimi yarattı. İskele yakınındaki tepeye gömdüğü siperlere piyade takımını yerleştirdi. Amaç bu yelkenliyi gören düşman gemilerinin hareket etmesi ve bu yelkenli üzerine gelen gemileri ateş altına almaktı.¹³ Aralık 1917 saat 11.30'da Paris II ve Alexandre gemilerinin, mevziin 6 km önünden geçtiği görüldü. Paris II ile arada 800 metre mesafe varken batarya atışlarını bu gemiye yöneltti. 18 dakika süren 145 atımdan¹⁷⁹⁰ 110'u isabet ederek Paris II batırıldı. 52 mürettebattan 16 adedi esir¹⁷⁹¹ alındı. Esirlerin hepsine iyi muamele yapıldı ve bakımları sağlandı. Harp bitince de memleketlerine gönderildi. Paris

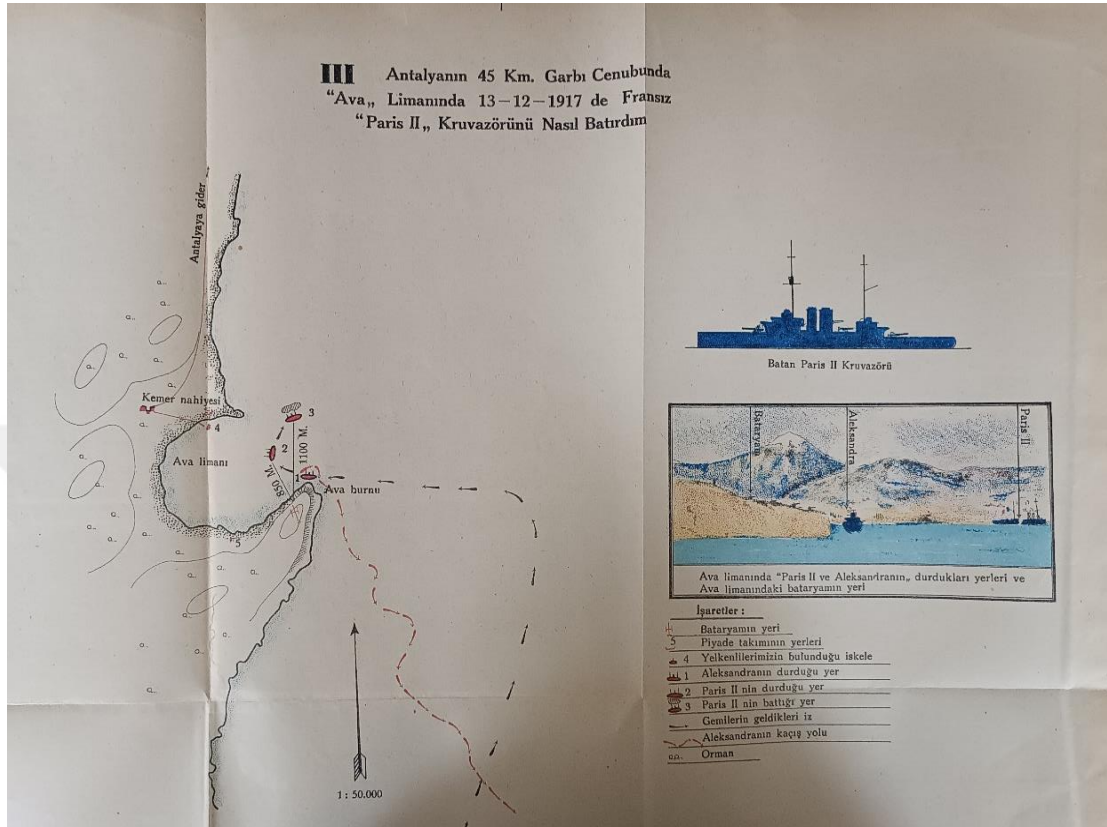
¹⁷⁸⁸ ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-1

¹⁷⁸⁹ Akpınar, a.g.m., s.135-136.

¹⁷⁹⁰ Yapılan atım sayısının 160 olduğu bilgisi için Bkz. Korkmaz, (2024), a.g.m.,s. 134

¹⁷⁹¹ Esir sayısının 20 kişi olduğu, 13'ü ağır yaralı olmak üzere 19 kişinin karaya çıktığına dair malumat için Bkz. Akpınar, a.g.m., s.130; Korkmaz, (2024), a.g.m.,s. 136

II'nin batırılmasından sonra Mustafa Ertuğrul Bey bataryasıyla beraber 15 Aralık 1917'de Antalya'ya döndü.¹⁷⁹²



Şekil 26. Antalya'nın 45 km güneybatısında "Agva" Limanı'nda 13 Aralık 1917'de Fransız Paris II Kruvazörünün nasıl batırıldığını gösterir 1/50.000 ölçekli kroki ¹⁷⁹³

Alexandra ve Paris II adlı gemilere yapılan ateş neticesinde Paris II batırılmış ve Alexandra ise kaçmayı başarmıştı. Fakat Alexandra, bu defa Agva'ya çok yaklaşmadan seyretmekte ve yakaladığı kayıkları yağmalayarak batırmaktaydı.¹⁷⁹⁴ Agva açıklarına geliyor ve topçu menzilinden daha uzaklıktan Agva Burnu'na ateş ediyordu. Bu mevzii aşan top mermileri, Agva'daki hanelere çarpıyor ve ahaliye zarar veriyordu. Antalya sahillerindeki yerleşim yerlerini vurmakla görevlendirilmiş Alexandra gemisi, liman ve denizde seyreden yelkenlileri de vuruyordu. Amaç Antalya kıyılarının ablukaya alınması ve halkın direnme gücünün kırılmasıydı. Ancak bu süreçte kıtlık zor yaşam koşulları ve hastalıklar baş göstermişti. Bu durumdan rahatsız olan 57'nci Tümen kumandanı Şefik

¹⁷⁹² Mustafa Ertuğrul, a.g.m., s.722-727; Akgül, a.g.m., s. 1931-1932

¹⁷⁹³ Mustafa Ertuğrul, a.g.m., III Numaralı Pafta

¹⁷⁹⁴ Akpınar, a.g.m., s.137

Bey, İstihkâm Bölük Kumandanı Üsteğmen İbrahim Bey ve Mustafa Ertuğrul Bey'in de içinde olduğu bir plan hazırladı. Plana göre içerisine dinamit yerleştirilen ve portakal sandıkları olan yelkenli bir gemi, Mustafa Ertuğrul Bey'in bataryasının 2-3 km uzağındaki bir noktaya bırakılacaktı. Bu dinamit bir top fünyesi ve bir tel aracılığıyla çekilerek ateşlenebilecekti. İyi yüzme bilen 2 asker İtilaf gemisinin yaklaştığını görünce kaçacak ve başka bir sandala atlayacaktı. Bir haftalık beklemeden sonra 8 Mart 1918 saat 09.10'da Alexandre gemisi gelerek yelkenliye yaklaşık 4 km mesafede ateşe başladı fakat isabet olmadı ve geldiği yöne geri döndü. Saat 14.00'te geri geldi. Mürettebatı tekneyi ele geçirmeye ve içindeki portakal sandıklarını gemilerine taşımaya çalıştıkları esnada son sandık taşınırken kurulan düzeneğin harekete geçmesiyle dinamitler patladı. Bu patlama neticesinde Alexandre gemisi hasar aldı ve battı. Mürettebatından büyük bir kısım esir edildi. Kemer'de iki Fransız gemisi batırıldığından diğer İtilaf gemileri de bundan etkilenerek dikkatli ve uzaktan seyretmeye başladı. Böylece top atışlarıyla bölgeyi ablukaya alamayacaklarını anlamışlardı.¹⁷⁹⁵

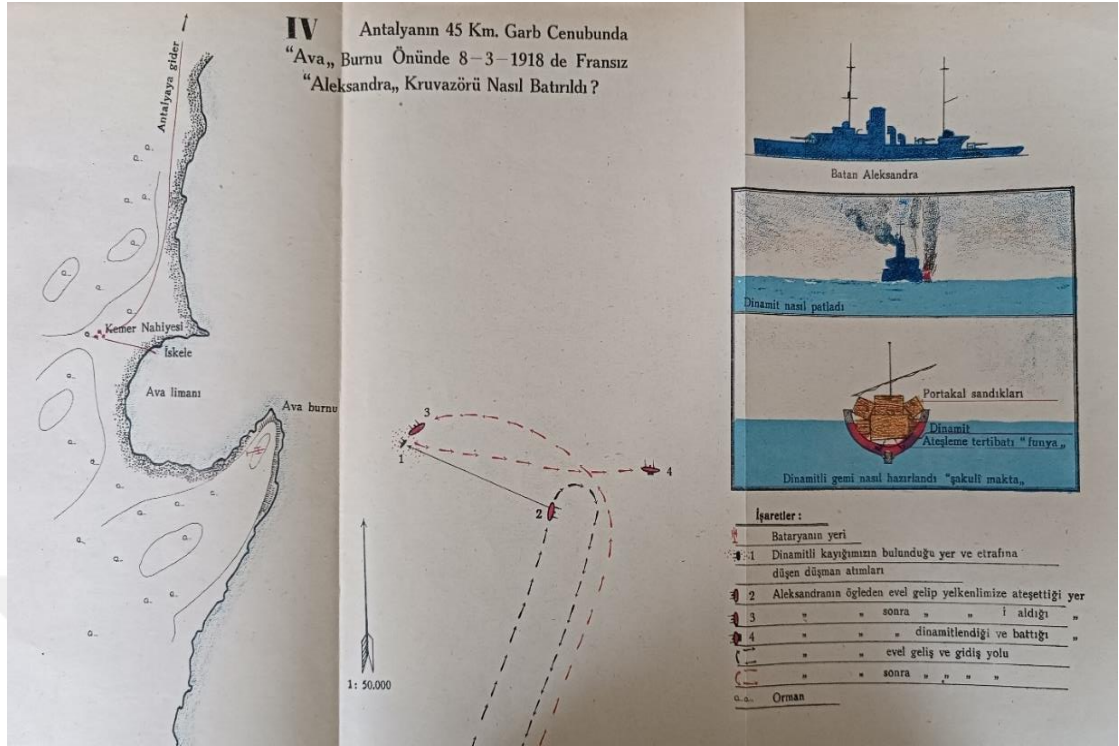
5'inci Ordu Kumandanı, havaların müsait olduğu takdirde İzmir Tayyare Grubuna kendi mıntıkasının güneyinde keşifler yapması için emir vermişti. Meis Adası'nın keşfi için 24 Mart'ta 1918 Nazilli ve Antalya istinad noktalarına nakliyat icrasına başlanmıştı. Kuşadası ve Rodos'un keşifleri için de sevk ve idare açısından Muğla ve Milas'ın istinad noktaları yapılması düşünülüyordu.¹⁷⁹⁶

5'inci Tayyare Bölüğü, 24 Mart 1918'de günlük işlerle ve Antalya'ya gidecek müfrezenin hazırlıklarıyla uğraştı. Meis Adası'nın keşfi için Nazilli ve Antalya'da bir iniş meydana hazırlamak ve icap eden benzin alet ve edevatı götürmek üzere Hidayet Efendi memur edildi. Müfreze bir subay, iki makinist, iki Alman Astsubayı ile bir çavuş ve sekiz askerden oluşuyordu. Antalya için bir tayyare çadırı da vardı. Bu eşyalar ve efrad hazırlandı ve 24 Mart'ta Gaziemir'den vagonlara bindirildi. Müfreze 24/25 Mart gece yarısı Gaziemir'den tren ile hareket etti.¹⁷⁹⁷

¹⁷⁹⁵ Mustafa Ertuğrul, a.g.m., s.728-733; Akgül, a.g.m., s. 1932-1933; Korkmaz, (2024), a.g.m.,s. 137-138

¹⁷⁹⁶ ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1; ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-8

¹⁷⁹⁷ ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-7a



Şekil 27. Antalya'nın 45 km güneybatısında "Agva" Burnu önünde 8 Mart 1918'de Fransız Alexandre Kruvazörünün nasıl batırıldığını gösterir 1/50.000 ölçekli kroki¹⁷⁹⁸

3 Nisan 1918'de Pilot Teğmen Rayski ve Rasit Üsteğmen Gretzer tarafından Sakız Adası'nın keşfi gerçekleştirildi. 6 Nisan'da ise aynı ekip, Nazilli'de bulunan yardımcı meydana uçuş yaparak buradan ikmal yaptı ve sonra Antalya'ya gitti. 10 Nisan 1918'e kadar Antalya meydanından güneydoğu Ege adaları ve Anadolu sahilleri boyunca keşif uçuşları yapıldı.¹⁷⁹⁹ Nitekim bu uçuşların amacı adalardaki İtilaf gemi, tayyare ve askeri yığınak hareketliliğinin tespit edilmesi idi. Bir taraftan da Anadolu sahillerine yakın adalardan topçu ateşi tacizi yapılmıyordu. 05 Temmuz 1918'de saat 20.00'de Kaş mıntıkasında Meis Adası karşısındaki Türk topçu mevziine bu adadaki düşman topçusu tarafından yirmi bir obüs mermi atılmış ise de tesiri olmamış ve karşılık bulmuştu.¹⁸⁰⁰ Antalya ve çevresine Mustafa Ertuğrul'un askerî dehası ve yeteneği damga vurmuştu. Art arda gelen İtilaf Devletleri'nin gemi kayıpları sonrası bölge biraz olsun nefes almıştı.

¹⁷⁹⁸ Mustafa Ertuğrul, a.g.m., IV Numaralı Pafta

¹⁷⁹⁹ Kurter, *Cilt IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s.86.

¹⁸⁰⁰ ATASE, BDH, K. 191, D. 808, F. 20-4 (5,6)

4. BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ VE KIYILARINDAKİ HAVA HAREKÂTI

1914-1918

4.1. KIBRIS ADASI'NIN İTİLAFA DEVLETLERİ AÇISINDAN ÖNEMİ

Kıbrıs'ın Osmanlı hâkimiyetinden fiilen çıkmasında rol oynayan en önemli faktör, İngiltere'nin XIX. Yüzyıl başından itibaren Doğu Akdeniz, Asya, Ortadoğu ve Hindistan'da gittikçe artan bir şekilde menfaatlara sahip olmasıydı. Ancak Rus tehdidi de tehlike yaratmaktaydı. İngiltere Doğu politikasının temel ilkesini, Rusların güneye inmelerine karşı bir bariyer teşkil edebilecek olan Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumak olarak belirlemişti. Diğer yandan da Doğu Akdeniz'de doğrudan hâkim olabileceği bir üs arayışı içinde olan İngiltere için Kıbrıs en uygun ada durumundaydı. Süveyş Kanalı'nın 1869'da tamamlanması sayesinde Hindistan'a giden bir yol açılmış oluyordu. 1875'te Kanal Şirketi'nin hisselerinin çoğu İngilizler tarafından satın alınmıştı. Böylece Doğu Akdeniz'in ve Süveyş Kanalı'nın güvenliğinin sağlanması amacıyla bölgede askeri güç bulundurabilecekleri bir üs elde edilmesi de kaçınılmaz olmuştu. Bundan sonra İngiltere daha önceden göz koyduğu Kıbrıs'a sahip olmak için fırsat aramaya başladı.¹⁸⁰¹ Emperyalizmin blokları oluşturduğu XIX. yüzyılda zaman, Büyük Devletlerin güç dengesi oynadıkları tiyatro sahnesi konumundaki Osmanlı Devleti aleyhine işleyecekti.

1876'dan itibaren korkunç bir şekilde başlayan emperyalizm,¹⁸⁰² Osmanlı Devleti'nin hızlı bir şekilde dağılmaya başladığı dönemin açılışı olan 1877-1878 Osmanlı Rus Harbi'ne denk gelmişti.¹⁸⁰³ Halk arasında "93 Seferi" olarak anılan¹⁸⁰⁴ bu harbin sonunda 3 Mart 1878'de imzalanan Ayastefanos Anlaşmasıyla, Rusların Balkanlarda ve Osmanlı topraklarında elde ettiği nüfuzdan telaşa kapılan İngilizler, Avusturya ile birlikte İstanbul'a

¹⁸⁰¹ Nuri Çevikel, *Osmanlı İdaresi Altında Kıbrıs'ın Siyasi, Sosyal ve İktisadî Tarihi (1571-1878)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ankara, 1994, s. 83-84.

¹⁸⁰² Sina Akşin, *Kısa 20. Yüzyıl Tarihi*, (7.bs), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020, s. 18.

¹⁸⁰³ Necdet Hayta, Togay Seçkin Birbudak, *Balkan Savaşlarında Edirne*, 2. (b.s), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2016, s.2.

¹⁸⁰⁴ Hikmet Süer, *1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi Balkan Cephesi*, (2.bs), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı, 2004, s. 13.

bir donanma sevk eder ve Rusları anlaşma şartlarını Berlin’de tekrar görüşmeye zorlar.¹⁸⁰⁵ Rusya başlangıçta Berlin Kongresi’nin toplanmasına taraftar görünmedi ancak hiçbir Avrupa devleti Rusya’nın Adriyatik ve Ege denizlerine kadar inmesini istemediği için bunu kabul etmek zorunda kaldı.¹⁸⁰⁶ Bu arada İngiltere, Osmanlı Devleti’nin içine düştüğü durumu fırsata çevirerek Kıbrıs hakkındaki planlarını gerçekleştirmek üzere Layard’a gizli bir şekilde anlaşma yapılmasının sağlanmasını ve gerekirse tehdit kullanılmasını da bildirdi.¹⁸⁰⁷ İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Salisbury, Kıbrıs’a yerleşme teşebbüsünün başlatılması için 10 Mayıs 1878’de İstanbul Büyükelçisi Layard’a talimat vermişti. Sadrazam Rüştü Paşa 23 Mayıs’ta ile görüşen Layard, İngiltere tarafından Ayastefanos Anlaşması’nın yok sayılarak Türkiye’nin lehine bir anlaşma hazırlanacağını ifade etti. Ayrıca Rusya’nın Ardahan, Kars ve Batum dışında başka bir yeri işgale kalkışması durumunda İngiltere’nin buna mani olacağını belirten Layard, bunların karşılığı olarak Doğu’da Hristiyanlar için ıslahat yapılmasını ve Kıbrıs Adası’nın idaresinin İngiltere’ye verilmesini istedi.¹⁸⁰⁸

23 Mayıs’ta Bab-ı Âli’ye bu anlaşmanın 48 saat içinde yapılması konusunda verilen ultimatom Layard tarafından bildirildi. Bab-ı Âli Kıbrıs’ın İngiltere’ye devri meselesinde adanın ne kadar süre İngilizlerde kalacağını belirlenmesini istemişti. Ancak Layard’ın Berlin Kongresi’nin toplanmayacağı ve diğer Avrupa ülkelerinin de Osmanlı üzerine yürüyecekleri tehdidine karşı Osmanlı Devleti, İngilizleri de karşısına almamak için istenildiği şekilde bir “Savunma Anlaşması” ya da “Kıbrıs Konvansiyonu”nu 4 Haziran 1878’de imzalamayı kabul etti. Böylece Kıbrıs Adası İngiltere’ye kiralanmış oluyordu. 1 Temmuz 1878 tarihli ek antlaşma ile Kıbrıs gelirlerinden artan gelir yıllık olarak Bâb-ı Âli’ye ödenecekti. Ayrıca Rusya’nın işgal ettiği Kars ve Doğu Anadolu’daki diğer toprakları iade etmesi halinde 4 Haziran 1878 Konvansiyonu sona ererek İngiltere Kıbrıs’tan çekilecekti.¹⁸⁰⁹ Savunma Antlaşması ile Kıbrıs’ın İngiltere tarafından kontrol edilmesi ve yönetilmesi kabul edilmiş oluyordu. İngiltere ise savaş sırasında Rusya’nın işgal ettiği Kars, Ardahan vilayetleri ile diğer topraklar teslim olununcaya kadar Rus

¹⁸⁰⁵ Çevikel, a.g.t., s. 85.

¹⁸⁰⁶ Ali İhsan Gencer, Berlin Antlaşması, *İslâm Ansiklopedisi*, (C.5, 516-517), 1992, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.

¹⁸⁰⁷ Çevikel, a.g.t., s. 85

¹⁸⁰⁸ Nejla Günay, “Kıbrıs’ın İngiliz İdaresine Bırakılması ve Bunun Anadolu’da Çıkan Ermeni Olaylarına Etkisi”, *Gazi Akademik Bakış*, 1/1, 116-117, 2007.

¹⁸⁰⁹ Çevikel, a.g.t., s. 86.

tecavüzlerine karşı Osmanlı Devleti'ni destekleyecekti.¹⁸¹⁰ İngiltere kendi çıkarlarının peşinde iken, Büyük Devletler bu sıralarda devam eden Berlin Kongresi'nde kendi menfaatleri için uğraşıyordu.

Nitekim 13 Temmuz 1878'de imzalanan Berlin Antlaşması sonucunda birçok açıdan müşkül vaziyete düşen Osmanlı Devleti, Balkanlarda ve Kafkasya'da büyük miktarda toprak kaybetti. Osmanlı toprakları, büyük devletlerin mücadele alanı haline geldi. Başta İngiltere'nin Hindistan'daki çıkarları olmak üzere, Rusya'nın sıcak denizlere, güneye inme siyaseti bütün dengeleri altüst ediyordu. Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü savunma politikasını terk eden İngiltere'nin yerini bu tarihten sonra Almanya doldurdu ve Osmanlı-Almanya yakınlaşması bu tarihlerde başladı.¹⁸¹¹ Almanya dışında Büyük Devletler Osmanlı Devletinden birer ülke koparmış ve özellikle Afrika'da dünyanın parsellenmemiş yerlerini paylaşmışlardı.¹⁸¹² İngiliz kuvvetleri 22 Temmuz 1878'de Kıbrıs Adası'na çıktıklarında 308 yıllık Osmanlı idaresi fiilen sona ermişti.¹⁸¹³ Kıbrıs'ı alarak Süveyş Kanalı'nı kontrol eden ve 1882'de Mısır'ı işgal ederek Akdeniz'in her iki kapısına hâkim olan İngilizler,¹⁸¹⁴ muhtelif zamanlarda Rusya ve Fransa donanmalarını perişan ederek Akdeniz'de kesin bir hâkimiyet tesis ettiler.¹⁸¹⁵

Kıbrıs, ticari açıdan değerli olduğu gibi Mısır ve Suriye sahillerine yakınlığı, Hindistan yolu üzerinde oluşu ile denizcilik ve askeri açısından da oldukça önemliydi. Cebelitarık ve Malta'yı elinde tutan İngiltere açısından, Akdeniz'in bir İngiliz gölü olmasının sağlanması açısından da değerliydi. Diğer taraftan da İngiliz ticaretinin muhafazası için Süveyş Kanalı'na en yakın ada konumundaydı. Kıbrıs ayrıca Hindistan'a giden ikinci yolun da güvenliğini tam anlamıyla sağlayabilirdi. Kıbrıs, Mısır ve Süveyş Kanalı meselelerinin aslında bir bütün olduğunu düşünen İngiltere, Rusya'nın yayılmasına engel olmak için Kıbrıs'ı mecburen aldıklarını ve amaçlarının Rusya'yı durdurmak olduğunu bahane ediyordu.¹⁸¹⁶ İngiltere'ye Akdeniz'de tehdit olabilecek tek güç Fransa idi. Bu

¹⁸¹⁰ Celal Şar, *British Policy Towards Cyprus and the Cyprus Question 1878-2005*, Master's Thesis, Bilkent University Department of International Relations, Ankara, 2005, s. 5-6.

¹⁸¹¹ Güzin Çaykiran, *Erzurum, Van, Bitlis Vilayetlerinde Ermeni-Kürt İlişkileri (1908-1920)*, (1. bs), Hece Yayınları, Ankara, 2021, s. 3.

¹⁸¹² Akşin, a.g.e., s. 18

¹⁸¹³ Çevikel, a.g.t., s. 86.

¹⁸¹⁴ Bargut, 1946, a.g.e., s. 7.

¹⁸¹⁵ Kaymakam Ertuğrul, a.g.e., s. 117.

¹⁸¹⁶ Durmuş Akalın, Cemil Çelik, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti" *Turkish Studies*, 7/3, 30, 2012.

yüzden Kıbrıs'ı işgalden önce iki taraf Dışışleri Bakanları arasındaki yazışmalarda, işgalin Rusların yayılmasına tedbir amacıyla yapıldığı ve Fransa'nın çıkarlarını tehdit edecek İskenderun gibi bir yer yerine Kıbrıs'ın tercih edildiği bildirilmişti. Hatta İngiltere Dışışleri Bakanı Lord Salisbury, Fransız Dışışleri Bakanı Waddington'a Tunus'u almasını teklif etmişti.¹⁸¹⁷

Fakat kısa süre sonra kaynak ve hammadde açısından zengin sayılmayan ve endüstrisi olmayan Kıbrıs, 1882'de Mısır'ın da alınmasıyla İngilizlerin nazarında askeri ve stratejik önemini kaybetti. İngiltere'nin bu tarihten sonraki esas amacı adanın bölgede etkili olabilecek düşman bir devletin eline geçmemesi ve bunun engellenmesiydi.¹⁸¹⁸ Zira bu dönemde 1881'de Fransızlar da Tunus'u işgal etmiş ve bölgedeki Arap isyanları Süveyş Kanalı'nı ve İngiliz nüfuzunu tehdit etmeye başlamıştı. İngiltere böylece Hindistan'ın yollarının güvenliği için Kıbrıs limanları yerine Mısır'daki İskenderiye Limanı'nı kullanmayı tercih etti. Kıbrıs artık İngiltere için alternatif stratejik bir ada işlevi görecekti.¹⁸¹⁹ Lord Beaconsfield'in muhafazakâr hükümetinin 1878'de Bab-ı Âli'den Kıbrıs'ı işgal etme ve yönetme hakkını stratejik amaçlarla talep etmesine ve almasına rağmen, Kıbrıs en başından beri 'önemsiz bir mülkiyet' sayılmıştı. Bu durum, Birinci Dünya Savaşı başladığında burayı Yunanistan'a bırakma çabalarına da yansdı.¹⁸²⁰ İngiltere için Kıbrıs'ın alınması, sömürge yarışında Akdeniz'e hâkimiyet açısından önemliydi fakat Mısır'ın da alınmasıyla bir süre için geri planda kalacaktı. Ne var ki Büyük Devletler arasındaki planlar, savaş öncesinde gizli kapılar ardında netleşmeye başlayacaktı.

Akdeniz bölgesi ve özellikle Doğu Akdeniz, savaş dışında gibi görünse de başta İngiltere ve Fransa olmak üzere İtilaf güçlerinin geleceğe yönelik stratejik planları dâhilindeydi. Savaş sürecinde tamamen çıkar çatışmalarına bağlı olarak bir takım gizli anlaşmaların içine giren ve birbirlerine karşı beş farklı anlaşma yapan İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya'nın planları Rusya'daki ihtilâl sonrası ortaya çıkacaktı. Özellikle Ortadoğu konusunda müthiş bir mücadeleye girişmiş olan İngiltere ve Fransa aynı saflardaydı.

¹⁸¹⁷ Akalın, Çelik, a.g.m., s. 32.

¹⁸¹⁸ Cihat Göktepe, Tuba Ünlü Bilgiç, "İngiliz Güvenlik ve Dış Politikasında Kıbrıs (1945-1974)", *Bilig*, 68, 142-143, 2014.

¹⁸¹⁹ Gürhan Yellice, "1878'den 1931'e Kıbrıs'ta Enosis Talepleri ve İngiltere'nin Yaklaşımı" *ÇTTAD*, XII/24, 16, 2012

¹⁸²⁰ Andrekos Varnava, "British Military Intellegigence in Cyprus during the Great War", *War in History*, 19(3), 354, 2012.

Almanya ise 5 B (Berlin, Belgrad, Boğaziçi, Bağdat ve Bombay) planına uygun bir şekilde savaştaki yerini almıştı. Bu planın arkasında ABD de bulunmaktaydı.¹⁸²¹ Türk Genelkurmayı Hint Ordusunun Kasım 1914'te İran Körfezi'ndeki İngiliz petrol çıkarlarını korumak için Şattülarap'a kuvvet çıkarma planlarından haberdar olmuştu. İngilizlerin ilk planı sadece Anglo-İran Petrol İşletmelerinin bulunduğu Abadan Adası'nın ve Basra'nın takviyeli bir piyade tugayı ile işgalini öngörüyordu.¹⁸²² Zengin petrol yatakları, maden kaynakları olan Ortadoğu topraklarının paylaşılma mücadelesinde İngiltere ve Fransa'nın geleneksel siyaseti, sömürgelerini ve azınlıkları maşa olarak kullanmaktı. Bu ülkeler Ermeniler üzerinde yoğunlaşmıştı. Akdeniz'de suların ısınması gerek Anadolu'da gerekse dünyanın farklı bölgelerindeki Ermenilerin Fransa'nın ince siyasetine uygun bir şekilde Kıbrıs'ta toplanmalarına ve Fransa adına savaşa girecek olan Ermeni Doğu Lejyonu'nun faaliyete geçmesine yol açacaktı. Üstelik Çanakkale'ye yapılacak çıkarma harekâtı öncesinde İskenderun bölgesine yapılması planlanan bir harekâtı da bölgenin daha da ısınmasına sebep olur. Yine İngiltere tarafından Çanakkale'de esir edilen esirlerin Kıbrıs Adası'na getirilmesiyle de Akdeniz'de askeri faaliyet yoğunlaşır. Bu durum Osmanlı idaresini de harekete geçirir ve Doğu Akdeniz ve Kıbrıs'ı da içine alan bölgede keşif ve istihbarat faaliyetleri artar.¹⁸²³ Birinci Dünya Harbi'nin başlamasıyla Kıbrıs'ın önemi tekrardan artar. Ayrıca stratejik konumu, Sina-Filistin ve Suriye Cephelerine yakınlığı münasebetiyle İngiliz ve Fransızlar tarafından bir üs olarak kullanılacaktı. Bundan dolayı Osmanlı Devleti komuta kademesi, Fransız Ermeni Lejyon ve İngiliz esir kampının mevcudiyeti ile İskenderun, Adana ve Mersin'e bir çıkarma olasılığı ve Doğu Akdeniz'de istihbarat toplama üssü haline gelmesinden dolayı Kıbrıs Adası'nın keşfini zorunlu görecekti.

4.2. KIBRIS ADASI'NIN KEŞFİNİ ZORUNLU KILAN DİNAMİKLER

Osmanlı Devleti'ni savaşa dâhil eden olay, 29 Ekim 1914'te Amiral Souchon komutasındaki Türk donanmasına bağlı savaş gemilerinin Karadeniz'de Sivastopol, Novorossisk, Odesa limanlarını bombardıman ederek, bir Fransız ve iki Rus gemisini

¹⁸²¹ Ulvi Keser, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu [8-10 Şubat 2011, İstanbul], Asuman Kanat (Editör), *Birinci Dünya Savaşı Sürecinde Akdeniz ve Kıbrıs Bölgesinde Türk Havacılık Faaliyeti* (160-187), Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013. s.160.

¹⁸²² Edward J. Erickson, *Ordered To Die, A History of the Ottoman Army in the First World War*, London: Greenwood Press, 2001, s.96.

¹⁸²³ Keser, (2013), a.g.m., s. 160-161.

batırmasıydı. 1 Kasım'da 1914'te Rus birlikleri Doğubeyazıt'ın kuzeyinden sınırı geçmiş, İngilizler de aynı gün Akabe'yi bombalamışlardı.¹⁸²⁴

3 Kasım 1914'te de Fransız ve İngiliz donanmaları, Çanakkale Boğazı'nın girişini bombardıman etmişti.¹⁸²⁵ Aslında Ağustos 1914'ten sonra bir deniz bölgesi veya harekât alanı olarak Akdeniz'le ve özellikle onun İngiliz-Fransız ittifakı ve ilişkisine bakıldığında, Kıbrıs suları da dahil olmak üzere İtilaf Yüksek Kumandanlığı, savaşın başladığı andan itibaren İngilizlerin değil, Fransızların elindeydi. Nitekim 'Akdeniz İngiliz Başkumandanlığı' görevi bu süre için derhal askıya alındı. Fransız savaş gemileri güneydeki Akdeniz limanlarına doğru ilerlerken, Akdeniz'den gelen İngiliz savaş gemileri Kanal ve Kuzey Denizi'nde yoğunlaşmıştı.¹⁸²⁶ Osmanlı toprakları ve deniz bölgeleri artık her taraftan tehdit altındaydı. Savaşın ilerleyen zamanlarında açılan cepheler, Osmanlı Devleti'nin aleyhine olduğu kadar elinde Kıbrıs ve Mısır gibi stratejik topraklar olan İngiltere'nin elini güçlendiriyordu.

O dönemde Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında toprak bakımından ilişkili durumda olan Kıbrıs ve Mısır vardı. 2 Kasım'da Mısır'daki İngiliz Kumandanı General Maxwell burada sıkıyönetim ilan eder. İngiltere 1914'ün sonbaharında artık Mısır'ın nazari sahibi olan Osmanlı Devletiyle ve Almanya ile savaş durumundaydı. Mısır'ın belirsiz durumunu ortadan kaldırmak isteyen İngiltere, burayı kesin olarak imparatorluğuna katma girişimleri kapsamında Fransa ve Rusya'dan rıza istedi. Bunun karşılığında Fransa, Fas üzerinde Fransız himayesinin tanınmasını, Ruslar da İstanbul ve Boğazlar sorununun kendilerinin isteğine göre çözülmesini istediler.¹⁸²⁷

Kıbrıs, Mısır'dan farklı olarak Sömürge Dairesi tarafından yönetiliyordu (Gladstone hükümeti 1880'de Kıbrıs'ı Dışişleri'nden Sömürge Dairesi'ne devretti) ve sonuç olarak Kıbrıs'taki memurları savunma ve güvenlikten sorumluydu ve yüksek komiser aynı zamanda başkumandan olarak da görev yapıyordu. Temmuz 1914'ün sonunda savaşın başlayacağını tahmin eden Kıbrıs Yüksek Komiseri, Hamilton Goold-Adams bir savunma

¹⁸²⁴ I. *Dünya Savaşında Osmanlı Cepheleri*, İstanbul: Askerî Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığı Yayınları, 2006, s. 32.

¹⁸²⁵ Koral, Önal, Atakan, v.d., a.g.e., s. 9; Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi Cilt III 1914-1918 Genel Savaşı, 1. Kısım Savaşın Başından 1914-1915 Kışına Kadar*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1953, s. 316.

¹⁸²⁶ Robert Holland, "Cyprus and the Great War of 1914-18", *The Round Table*, 108(3), 229, 2019.

¹⁸²⁷ Bayur, a.g.e., s. 404-405.

komitesi¹⁸²⁸ kurdu. Komitenin Sekreterliğine 1911'den itibaren Gool-Adams'ın özel sekreteri olarak görev yapmış olan Harry Lukach getirilmişti. 1 Ağustos'ta Gool-Adams, sömürge sekreteri Lewis Harcourt'a telgraf çekerek sıkıyönetim ilan edeceğini ve İngiliz birlikleri ve yalnızca İngiliz tebaası tarafından desteklenen liman yetkililerinin düşman gemilerini alıkoyacağını söyledi. Harcourt, düşman gemilerinin İngiliz olsun ya da olmasın tüm güçlerini kullanarak malzeme elde etmesinin engellenmesi gerektiğini söyledi. 3 Ağustos 1914'te Kıbrıs'taki savunma komitesi, Kasım 1907'den bu yana Larnaka bölge komiseri olan Clarence Francis Berkeley Wodehouse'un baş sansürü yönetiminde (Harcourt'un talimatı üzerine) telgraf sansürü başlattı. Daha sonra sansür tüm posta malzemelerine ve gazetelere yayıldı. Birkaç hafta içinde, adanın yönetiminin getirdiği stres nedeniyle hastalanan Gool-Adams'ın yerine Binbaşı Sir John Clauson getirildi.¹⁸²⁹

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Almanya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğuna katılması, İngiltere'nin 5 Kasım 1914'te tek taraflı olarak Kıbrıs'ı resmen ilhak etmesine sebep oldu.¹⁸³⁰ Aynı zamanda Mısır'ı da düşman bölgesi olarak ilhak etti. Bu durum, Kıbrıs'ın Büyük Savaş'taki rolünü çarpıcı biçimde değiştiriyordu. O ana kadar savaş Kıbrıs Adası'nın yakınında değildi ama artık savaşın tam ortasındaydı ve yasal olarak Osmanlı değil Britanya toprağıydı.¹⁸³¹ Ancak tek taraflı bu ilhak kararının devletlerarası hukukta yeri yoktu bu yüzden Kıbrıs Adası 1914'ten sonra da Osmanlı toprağı olmaya devam etmişti.¹⁸³²

Birinci Dünya Harbi'nin ilk on sekiz ayında Kıbrıs, Osmanlı Devleti'nin Kasım 1914'te Merkezi Güçler tarafında savaşa girmesine ve bunun sonucunda adanın İngilizler tarafından ilhak edilmesine rağmen durgun kalmıştı. İngiliz Hükûmeti, Kıbrıs'ı İtilaf Devletleri safında savaşa girmesi karşılığında Ekim 1915'te Yunanistan'a da

¹⁸²⁸ Yüksek Komiser, Ağustos 1914'ün başlarında Savunma Konseyi'ni topladığında, küçük İngiliz garnizonu (başlangıçta yaklaşık 200 yüz asker) ve adadaki siyasi koşullar (kısmen yerel halkın silahlandırılmasına yönelik itirazlarla ilgili) göz önüne alındığında, genel bir savunma planı tasarlama niyetinin olmadığını açıkladı. 1914 ile 1918 yılları arasında Kıbrıs'ın idaresine ilişkin özel bir askeri düzenleme veya savaş planı yoktu. Bkz. Holland, agm., s.231; Mehmet Erkan Kılıçoğlu, "Birinci Dünya Savaşı ve Kıbrıs" *FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 21, 221, 2023.

¹⁸²⁹ Varnava (2012), a.g.m., s. 355-356.

¹⁸³⁰ Şar, a.g.t.,s. 6.

¹⁸³¹ Varnava (2012), a.g.m., s. 355-356.

¹⁸³² Bekir Bozkurt, *İngiltere'nin Kıbrıs Adası'nı İlhak Süreci*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı İslam Tarihi Bölümü, Ankara, 2005, s. 88-90.

veremeyince, İngilizler ve Fransızlar odaklarını Selanik ve Filistin arasında bölüştürdükçe Kıbrıs'ın rolü değişti.¹⁸³³ Kıbrıs'ın Osmanlı Devletinin Doğu Akdeniz sahillerindeki stratejik noktalara yakınlığı, İtilaf güçleri tarafından etkili bir şekilde kullanılacaktı.

İtilaf Devletleri, savaş başladığında Osmanlı Devleti'ni parçalamak ve topraklarını sömürgeleştirmek istiyordu. Bunun en etkili yolu Anadolu'ya çıkarma yapılmasıydı ve iki önemli stratejik nokta vardı. Bunlardan birisi, askeri kaynakların kontrol altına alınabilmesi için Çanakkale bölgesi, diğeri ise Türk ulaşım hatlarının en yakın yeri olan İskenderun Körfezi'ydı.¹⁸³⁴ İskenderun, hem bir liman şehri hem de Osmanlı Devleti'nin Suriye ve Irak topraklarına geçişi sağlayan demiryolu için kilit bir noktada olmasından dolayı hayati öneme sahipti. Bu yönüyle harp arifesinde sadece Fransa ve İngiltere açısından değil; Almanya için de stratejik bir yer olarak görülüyordu. Berlin'de 15 Şubat 1914'de gerçekleştirilen Fransız- Alman antlaşması bağlamında İskenderun'un doğrudan doğruya Halep'e ve Halep'i Meskene yolu ile Irak'ta bir noktaya Bağdat demiryolu ile bağlama düşüncesinde olduğunu Almanya zaten açıklamıştı.¹⁸³⁵

Mısır'daki İngiliz kuvvetleri Kumandanı General Maxwell, Londra'ya bir telgraf göndermiş ve Osmanlı Devleti'nin parçalanması için yapılması gereken en kolay ve neticesi en iyi askeri harekâtın, İskenderun Körfezi'ne çıkarma¹⁸³⁶ yapılması olduğunu ve Ermenilerin de hemen kendilerine katılacağını belirtmişti. Ancak Churchill, İskenderun Körfezi'ne çıkarma yapılmasını faydalı görmemiş ve çıkarmanın Çanakkale bölgesine yapılmasında ısrar etmişti. Ancak Fransa'nın Akdeniz Filo Kumandanlığı, Osmanlı ordusunun Ortadoğu'dan çıkarılabilmesi için Halep-Hatay hattının başlangıç noktası olan Samandağ İskenderun bölgesine mutlaka çıkarma yapılması gerektiğini savunuyordu. Hatta İskenderun bölgesini altı defa bombardıman etmişler ve askeri harekât planlarını çıkarma ihtimaline göre yapmışlardı. Fransız askeri yetkililer, Anadolu'nun güney

¹⁸³³ Andrekos Varnava, *Famagusta during the Great War: From Backwater to Bustling*, Michael J.K. Walsh (Ed.), *City of Empires Ottoman and British Famagusta*, (91-111), Cambridge Scholars Publishing, 2015, s.96.

¹⁸³⁴ Halil Aytakin, *Kıbrıs'ta Monarga (Boğaztepe) Ermeni Lejyonu Kampı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000, s.17.

¹⁸³⁵ Ümmü Gülsüm Polat, "1.Dünya Savaşı'nda Müttefiklerin (İngiltere-Fransa) İskenderun Çıkarması Planı ve İkinci Çanakkale Korkusu", *Gazi Akademik Bakış*, 7/14, 2014, s.25.

¹⁸³⁶ Ancak İngiliz ve Fransız askeri yetkililer arasında fayda-zarar ekseninde yapılan müzakereler sırasında itirazlar olmuş ve askeri güçlülere değinilmişti. Neticede bu çıkarma fikrinden vazgeçilmişti. Bkz. Polat, a.g.m.s.39-44.

kesimine olası bir çıkarmanın başarılı olmasında bölgedeki Ermenileri etken görüyordu. Toros, Çukurova tünelleri ve Suriye askeri açıdan stratejik yerlerdi. Buraların işgali ve sonrasında kontrolü için eğitilmiş Ermenilere ihtiyaç vardı. Bunun yolu ise fanatik olan Ermeni gençleri kamplarda eğitmektir.¹⁸³⁷ 1878'den 1915'e kadar Ermeniler, Anadolu'nun çeşitli yerlerinde birçok olaylar çıkarmışlardı. Bu olaylarda uğradıkları başarısızlığın nedeni olarak Ermeni komitecilerinin yeteri kadar savaş eğitimi almamalarından kaynaklandığına inanılıyordu.¹⁸³⁸

Kıbrıs, Ermeni komiteleri açısından önemli bir yer haline gelmişti. Taşnak Komitesinin Mısır, İskenderiye ve Kıbrıs'ta da şubeleri bulunmaktaydı. Aynı zamanda Ermeni isyanlarında kullanılan silahların Anadolu'ya sevk edildiği yer durumundaydı. Amerika ve Avrupa'da toplanan paralarla alınan bu silahlar deniz yoluyla Osmanlı topraklarına sokuluyordu. Mısır ve Kıbrıs Adası'ndaki komite üyeleri bu silahları depo ediyor ve buralardan İskenderun, Adana ve Mersin sahillerine götürülerek isyan bölgelerine ulaştırılıyordu.¹⁸³⁹ Öteden beri isyan faaliyetinde bulunan Ermeniler fırsat bekledikleri gibi İtilaf Devletleri de Osmanlı topraklarında kendi menfaatlerine göre tasarrufta bulunuyordu.

İtilaf Devletlerinin aralarında yaptıkları gizli anlaşmalarda, İskenderun gündeme gelmişti. 1915'de İngiltere ve Fransa, Çanakkale'yi geçmeye çalışıyordu. Çarlık Rusya da boğazların elden gideceği düşüncesiyle İngiltere ve Fransa'ya baskı yapıyordu. Rusya, İstanbul Boğazı'nın batı kıyısı, Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı ve Güney Trakya'nın kendine verilmesini istiyordu. Bu isteğin kabul edilmesi durumunda İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı topraklarında yapacağı diğer planları kabul edeceğini bildirmişti. 14 Mart 1915'te Fransa, Rusya'nın isteklerini İskenderun Körfezi ve Toroslar, Kilikya dâhil olmak üzere Suriye'nin kendisine bırakılması halinde onaylayacağını bildirdi. Bu teklif gerek Rusya gerekse İngiltere tarafından kabul edildi. Fransa, Çukurova'ya hâkim olduktan sonra Ermenileri maşa olarak kullanmayı planlıyordu. Askeri harekât sırasında Ermenilere yer verilecek ve Çukurova idari yönden Ermenileştirilecekti.¹⁸⁴⁰ 23 Mart 1915'te Sir Edward Grey'e gönderilen mektup, Ermenilerin Adana ve civarına gönüllü sevk için hazırlık yapmakla uğraştıklarına dair Amerika'daki Ulusal Ermeni Komitesi

¹⁸³⁷ Aytekin, a.g.e., s.18.

¹⁸³⁸ Aytekin, a.g.e., s.24.

¹⁸³⁹ Günay, a.g.m., s.121.

¹⁸⁴⁰ Naim Ürkmez, *Doğu Akdeniz'de Bir Liman Kenti: İskenderun (1914:1919)*, (1.bs), Ankara: Pegem Akademi, 2016, s. 19.

başkanı Miran Seraslan tarafından gönderilmişti. Bu mektuba göre, o bölgedeki Ermenilerin isyana kalkışacağı ve böylece Toroslardan Akdeniz'e kadar bir harp bölgesinin oluşturulacağına değinilmişti. 1915-1916 yıllarında Ruslar Erzurum, Van ve Bitlis'i işgal ettiğinden İngiltere ve Fransa endişeye kapılmış ve işgal ettikleri yerleri paylaşmaya karar vermişlerdi. 26 Nisan 1916'da imzaladıkları Sykes-Picot antlaşmasıyla Fransa Suriye'nin sahil kesimleri ile Adana ve civarının tamamını, İngiltere ise Bağdat'tan başlayarak Basra Körfezi'ne kadar güney Irak ve Filistin'de Akka ve Hayfa Limanlarını almıştı.¹⁸⁴¹ Ayrıca İngilizler, Fransa'nın rızası olmadan Kıbrıs'ı üçüncü bir ülkeye teslim etmeme sözü verdi. Kıbrıs, bir anda Osmanlı İmparatorluğu'na karşı ve Balkanlar'daki savaşın yürütülmesinde önemli hale geldi.¹⁸⁴²

Kıbrıs Adası, Fransa ve İngiltere tarafından Çanakkale'ye yapılacak bir çıkarma harekâtında üs olarak kullanılması da düşünülmüştü. Ayrıca İngiltere savaşla ilgili olarak burada bir esir kampı açma girişiminde bulundu. Bununla ilgili olarak sıkıyönetim uygulamalarına da başladı. İngilizler, adanın yeraltı ve yer üstü kaynaklarını çok iyi biliyordu. Mağusa'da gözlerden uzak, denize kıyısı olan bir bölgede, yeraltı su kaynakları açısından verimli, Karaolos adı verilen bölgede esir kampı açtı.¹⁸⁴³ Burası eski Mağusa'nın 2 km kuzeybatısında yer almakta ve günümüzde "Karakol Mahallesi" olarak adlandırılmaktaydı.¹⁸⁴⁴ İngiliz yönetimi, Osmanlı esirleri için Mağusa'yı rastgele seçmemişti. Çünkü Mağusa Kıbrıslı Müslüman nüfusun, İngiliz yönetimi için sorun yaratacak kadar az olduğu bir yerdirdi.¹⁸⁴⁵ 1916 Eylül ayında, sayıları 2 bin civarındaki Türk esirleri iki ayrı vapur kfilesi halinde, on gün ara ile İngiliz harp gemilerinin refakatinde Mağusa Limanına getirilmişlerdi. Çanakkale ve Süveyş harekâtında esir edilen Türk esirleri, sıra halinde ve süngülü İngiliz askerlerinin kontrolleri altında yaya olarak Tren İstasyonu-Liman-Mağusa Kapısı-Karpaz Yoluyla Karakol bölgesine götürülmüşler ve daha önce hazırlanan Türk Esir Kampına yerleştirilmişlerdi.¹⁸⁴⁶ Fransa'nın Ermenilerle ilgili planı da bir taraftan işliyordu.

¹⁸⁴¹ Güzin Çaykırın, "Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusundaki Ermeni Askerler ile Rus ve Fransız Ordularındaki Ermeni Gönüllü Birlikleri (1914-1921)" *Ermeni Araştırmaları*, 70, 126, 2021.

¹⁸⁴² Varnava (2015), a.g.e, s. 96.

¹⁸⁴³ Ulvi Keser, "Kıbrıs'ta Çanakkale Savaş Esirleri ve Savaş Döneminde Adada Yaşananlar, Gallipoli Campaigns: Turkish Pows in Cyprus", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 5 (5), 3-4, 2007; Ulvi Keser, "Kıbrıs'ta Çanakkale, Çanakkale'de Kıbrıs ve Bilinmeyenler Üzerine Bir Bakış", *Motif Akademi Halk Bilimi Dergisi*, Temmuz-Aralık/2, 45, 2013, s. 45.

¹⁸⁴⁴ Danny Goldman, "Famagusta's Historic Detention and Refugee Camps" *JCS Journal of Cyprus Studies*, *Kıbrıs Araştırmaları Dergisi*, 11(28/29), 33, 2005.

¹⁸⁴⁵ Çetiner, a.g.m., s. 356.

¹⁸⁴⁶ 1914-1918 Cihan Savaşı Kıbrıs İngiliz Esir Kamplarında Ölen ve Mağusa'da Toprağa Verilen Şehitlerimiz, Ahmed Sami (Derl.), 1964.

Mağusa'nın Monarga bölgesinde kurulacak Fransız Ermeni kampı da İngiltere'ye ait askeri garnizonla aynı sınırlar içindeydi. İngiliz esir kampıyla Fransız kamplarının aynı eğitim alanından istifade ediyordu. Ermeni kamplarını açmakla görevli Albay Louis Romieu 4 Eylül 1916'da Kıbrıs'a gitmiş ve kamp yeri olarak Mağusa'ya bağlı bugün Boğaztepe olarak bilinen Monarga'yı seçmişti.¹⁸⁴⁷ Burada kurulmasının bir sebebi de Anadolu'daki Ermeni isyanlarında kullanılacak olan silahlar, Mağusa-Dörtöl güzergâhıyla gönderiliyor olmasıydı. Denizyolu ve demiryolu ulaşım imkânının olması, askeri çıkartmaya elverişli olması, bölgenin doğusunda deniz ve diğer taraflarının da Rum köyleriyle çevrili ve güvenli olması, bölgenin sahil topları ile donatılmış olması ve en önemlisi İngilizlere ait esir kamp alanı içerisinde kolayca kamufle edilebilmesi başlıca sebepler arasındaydı.¹⁸⁴⁸ İtilaf Devletleriyle harp halinde olan Osmanlı ordularının arkadan vurulması ve bir bölümünün de iç mücadeleye yönlendirilmesi için Ermenilerden yararlanılması fikri, Ermeni Lejyon kamplarının açılmasının temel nedenlerinden biriydi.¹⁸⁴⁹ İngiltere'nin izni ve lojistik desteğinin alındı ve ardından Monarga, Dokuzevler bölgesi ve Lefkoşa'da toplam 3 Ermeni kampı faaliyete geçti.¹⁸⁵⁰

İngilizler Ermeni Lejyon kampının Monarga'da kurulmasını şu yönlerden istemişti: Birincisi, Almanya'ya ait denizaltılar, Karpaz bölgesindeki kıyı Türk köylerinden su ve yiyecek ikmal yapıyordu. Alman askerleri ile Kıbrıs Türk işbirliğine mani olunamıyordu. İkincisi, Mağusa Türk esir kampından kaçan Türk askerleri Ayhanda Köyü'nde saklanıyor ve sonra Akanthou Köyü'ne gidiyordu. Oradan da teknelerle Anadolu'ya kaçıyorlardı. Son olarak İngiliz askeri hastanelerinde tedavi amaçlı kullanılan "Mandragora" otunun düzenli olarak toplanması gerekiyordu.¹⁸⁵¹

Ermeni Lejyon kamplarına asker temini ise şu kanallardan sağlanmıştı: İngiliz askeri eğitim kampından devralınan Ermeniler, Musa Dağı Ermenileri¹⁸⁵² arasından seçilenler,

¹⁸⁴⁷ Keser, a.g.m., s. 5.

¹⁸⁴⁸ Keser, a.g.m., s. 7-8.

¹⁸⁴⁹ Aytekin, a.g.e., s.17.

¹⁸⁵⁰ Keser, a.g.m., s. 5-6.

¹⁸⁵¹ Aytekin, a.g.e., s.62-63.

¹⁸⁵² Musa Dağı Ermenileri: Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'ne girmesini fırsat bilen Ermeni Komitçileri, Anadolu'nun hemen hemen her tarafında terör eylemlerine giriştiler. Osmanlı ordusunu arkadan vurarak içte oyalamaya çalıştılar. Ermenilerin bu silahlı eylemleri, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü ve hukuk düzenini yıkmaya yönelikti. Osmanlı Hükümetinin 27 Mayıs 1915'te yürürlüğe koyduğu "Sevk ve İskân Kanunu" ile casusluk ve ihaneti görülenlerin savaş bölgelerinden uzak yerlere gönderilmesi kararlaştırıldı. Sevk ve İskân Kanunu kararına

Fransız ve İngiliz askerleri arasından seçilen Ermeniler, Türkler dışında kalan Kıbrıslı gençlerin kampa alınması yoluyla temin edilenlerdi.¹⁸⁵³ İngiliz idaresi kamp yakınlarında dolaşmayı, sahile çıkmayı yasaklarken, özellikle esir kampının bulunduğu Karakol mıntıkasında ve Mağusa'da fotoğraf çekmeyi ve malzemesini bulundurmaya da İngiliz askerleri dâhil olmak üzere yasaklamıştı. Savaş sonuna kadar da fotoğraf çekmek ve fotoğraf malzemesi bulundurmaya yasaklayan İngilizler, herkesin bu yasağa uymasını sağladı.¹⁸⁵⁴ Ancak savaş sırasında Türk-Alman tayyarelerinin çekeceği hava fotoğraflarını engelleyemeyeceklerdi.

Kıbrıs Adası İtilaf Devletleri için askeri istihbarat üssü olarak da kullanılacaktı. Bu sürece genel olarak bakıldığında Şubat 1915'te Atina'da kurulan İngiliz Gizli Servis'in Yakın Doğu şubesi, özellikle yaklaşan Çanakkale Boğazı operasyonlarıyla ilgili olarak Osmanlı İmparatorluğu hakkında siyasi, askeri ve ekonomik bilgi toplamakla görevlendirilmişti. Kamuoyunda İngiliz Mülteci Komisyonu olarak anılan bu komisyon, resmi olarak Askeri Enformasyon Bürosu veya daha yaygın olarak, kurucusu Binbaşı Rhys Samson'un (eskiden Edirne'deki İngiliz konsolosu) anısına 'R Örgütü' olarak anılıyordu. Gizli Servis Bürosunun Dışişleri Bölümü'nün bir parçası olan R Örgütü, 1909'da kuruldu ve Ocak 1916'ya kadar Savaş Dairesi ile resmi bağlantıları olan Amiralliğe karşı sorumluydu. Gizli Servis operasyonları, Limni Adası'ndaki Mondros'ta bulunan ve Gelibolu'ya yönelik

gerek İtilaf devletleri gerekse Ermeniler tarafından tepkiler olmuştu. Antakya'nın Samandağ ilçesinde Musa Dağı köylerinde yaşayan Ermeniler de bunlar arasındaydı. Musa Dağı'nın yakınında yedi küçük köyde yaşayan Ermeniler silah ticareti yapmakta, Fransızlar ve asi Arap liderleri ile ilişki içindeydiler. Ayrıca İtilaf Devletlerinin bu bölgeye çıkarma yapacağına inandırılmışlardı. Osmanlı Hükümetinin bölgeyi terk ederek daha az zararlı ve güvenli olabilecek yerlere gitmeleri isteğine karşı gelerek Musa Dağı'na çekilmişler ve jandarma ile silahlı mücadeleye başlamışlardı. Türkler aleyhine gelişen olaylar üzerine bölgeye 41'inci Tümen'den iki alay ve bir topçu takımı gönderilerek bölge kuşatılır. Ermenilerin erzakları tükenir ve 4200 Ermeni bölgeyi terk eder. Musa Dağı Ermenilerine, Fransız ve İngiliz gemilerinden Victor Hugo, Elele, Hanry Quatre ve Hanry Fastersine Louis gemileri yardım eder ve bunlar kaçırılarak Kıbrıs Adası'nın Gazi Mağusa Limanı'na getirilirler. Buradan Beyrut'a gidileceği söylenmesine rağmen gemiler Limasol Limanı'na demir atarlar. Musa Dağı Ermenilerinin Limasol bölgesine yerleşeceği duyulunca Türk ve Rumların tepkisi ve Kıbrıs Adası'nın güvenliğini gerekçe gösteren valinin girişimleriyle tekrar gemilere binerler. Vaad edilen Ermeni yurdunu aramak üzere Akdeniz'e açılırlar. Port Said Limanı yakınında bulunan askeri tesislerin bir bölümüne geçici olarak yerleştirilirler. Ermenilerin sayımları yapılır ve bunların 500'ünden silahlı güç olarak yararlanılabileceği tespit edilir. Musa Dağı'ndan getirilen Ermenilerin Mısır topraklarında kalması İngiliz ve Fransız askeri temsilcilerince masraflı bulunur. Neticede Ermenilere yurt aranmasından vazgeçilerek Kıbrıs Adası'nda askeri amaçlı Ermeni kampı kurulması kararlaştırılır. Bkz. Aytekin, a.g.e., s.27, 30(31-33), 37-38. Ayrıca Bkz. Salahi Sonyel, *The Great War and The Tragedy of Anatolia (Turks and Armenians in The Maelstrom of Major Powers)*, Ankara: Turkish Historical Society Printing House, 2000, ss.133-136.

¹⁸⁵³ Aytekin, a.g.e., s.69-72.

¹⁸⁵⁴ Keser, a.g.m., s. 21.

eylemi amaçlayan Akdeniz Seferi Kuvvetleri ve Balkanlar'daki faaliyetlerle sınırlıydı. Mısır'daki askeri istihbarat, Levant'taki, yani Suriye ve Filistin kıyılarındaki istihbarattan sorumluydu. 1916'nın başlarında Kahire Askeri İstihbaratının sorumlulukları, İtilaf Devletlerinin Gelibolu'daki başarısız çıkarmalarının ardından Yunanistan'ın öneminin azalması nedeniyle İskenderiye'ye taşınan Gizli Servis'e devredildi; ancak, İngiliz yanlısı Yunan siyasetçi Eleftherios Venizelos'un, Alman yanlısı Kral I. Konstantin'in Yunanistan'ın tarafsızlığı konusunda ısrar etmesi nedeniyle Selanik'te bir şube merkezi muhafaza edilmişti. Yeni servise Doğu Akdeniz Özel İstihbarat Bürosu (EMSIB) adı verildi. Bu yeniden yapılanma, Gizli Servis Bürosu'nun Savaş Dairesi'ne bağlı yeni Askeri İstihbarat Müdürlüğü'ne devredilmesiyle Londra'daki değişikliklerle aynı zamana denk geldi. 1916'da Kıbrıs Anadolu, Suriye, Filistin ve Mısır'a göre konumu nedeniyle İtilaf askeri istihbaratı için değerli hale geldi. Ancak İngilizler, Aralık 1915 ve Mart 1916'da Akdeniz'deki Fransız, İngiliz ve İtalyan deniz devriye bölgelerinin sınırlarını çizen toplantılarda adanın Fransız alanında olması gerektiği konusunda anlaşmışlardı. İngiliz ve Fransız deniz ve askeri istihbaratı, Mart 1916 konferansının ardından Doğu Akdeniz'de iyi çalıştı ve savaşın başarılı bir şekilde sürdürülmesi için çok önemli olan insani ve elektronik istihbaratı geliştirdi. Kıbrıs birdenbire insani ve elektronik istihbarat üssü olarak değerli bir üs haline gelmişti, ancak Alman ve Avusturya-Macaristan denizaltıları ve tayyareleri, sadakatsiz Kıbrıslılar ve zayıf sivil-asker ilişkileri askeri istihbarat operasyonları için sorun teşkil ediyordu.¹⁸⁵⁵ Kıbrıs'ın keşfedilmesini gerektiren sebeplere değinirken İngilizlerin Kıbrıs'ın birçok kaynağından yararlandığını unutmamak gerekiyordu.

Kıbrıs, Birinci Dünya Harbi cephelerinden birisi değildi fakat Mısır, Çanakkale ve Makedonya dâhil savaşın ana merkezlerine yakındı. Bu yüzden Kıbrıs, İngiliz ordusuna yiyecek ve birtakım askeri ihtiyaçları karşılamak için kullanılabilirdi. Nitekim Kıbrıslı katırcılar, 1916'da İngiliz ordusunda görev yapmak üzere Makedonya Cephesine katılarak "Makedon Katır Kolordusu" olarak anıldı.¹⁸⁵⁶

¹⁸⁵⁵ Varnava (2012), a.g.m., s.356-357.

¹⁸⁵⁶ Nur Çetiner, "The Identity Conflict of the Cypriots The Cypriot Mule Corps in the First World War", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi: The Journal of International Social Research*, 10/52, 353,2017.

4.3. KIBRIS ADASI'NIN 1915 VE 1916'DAKİ HAVA KEŞİFLERİ

Bilindiği üzere Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı Devleti, Çanakkale, Kafkas (Doğu), Avrupa Cepheleri, Irak, İran, Libya, Yemen ve Hicaz, Filistin-Sina-Suriye cephelerinde savaştı.¹⁸⁵⁷ Ancak konumuz açısından Filistin cephesinin açılmasının sebepleri büyük bir önem arz etmekteydi. Almanlar, İngiliz kuvvetlerini tespit etmek için Türkleri Mısır'a taarruza sevk etmeyi ve Batı cephesinde yüklerini hafifletmeyi düşünüyordu. Enver Paşa ise Sarıkamış'taki yenilgisinin unutulması amacıyla Mısır'ın geri alınmasını hızlandırmak istiyordu. Böylece İtilaf Devletlerinin Çanakkale'ye taarruzunun durdurulacağı, Suriye'ye bir çıkarma yapılmasının önleneyeceği, Sudan ve Kuzey Afrika'nın ayaklanarak Türklere katılacağı düşüncesiyle Kanal (Mısır) harekâtı hazırlıkları başlamıştı. Kanal harekâtı için 8'inci ve 12'nci Kolordu ile Hicaz Bağımsız Tümeni ve yöresel gönüllülerden oluşan birliklerle 4'üncü Ordu kurulmuştu.¹⁸⁵⁸ Bu harekâtı sevk ve idare etmesi için 4'üncü Ordu Kumandanlığına 14 Kasım 1914'te Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa getirilmişti.¹⁸⁵⁹ Kanal Harekâtı görevi ise 8'inci Kolorduya verilmişti. Kumandanı Miralay Mersinli Cemal Bey olup kurmay başkanı, Alman Islah Heyetine memur olan Kurmay Yarbay von Kress'di.¹⁸⁶⁰ Cemal Paşa, 4 Aralık 1914'te Şam'a hareket ederek hazırlıklara geçer fakat vaziyet icabı harekât 1915'e kalacaktı.¹⁸⁶¹ Yapılan taarruz planına göre, tek bir kolordunun Sina'yı geçerek Süveyş Kanalı'nı orta noktası olan İsmailiye'de kesmesi öngörüldü. 4'üncü Ordu'nun diğer Kolorduları Sina-Filistin'de kalacak uzun ve saldırıya açık olan Akdeniz kıyı hattını koruyacaktı.¹⁸⁶² İngiliz ve Fransız harp gemileri ve Rusların Askold kruvazörü, Kasım 1914 başından itibaren Gazze-İskenderun kıyılarında harekâta bulunarak çeşitleri yerleri zaman zaman topa tutuyordu.¹⁸⁶³ Türk ordusunun Mısır Seferi için Sina-Suriye-Filistin cephelerinde tertiplenmesi ve buralarda icra edilecek muharebelere hazırlanması elbette ki Doğu Akdeniz kıyı hattının korunmasını gündeme

¹⁸⁵⁷ İsmet Görgülü, *On Yıllık Harbin Kadrosu 1912-1922: Balkan-Birinci Dünya ve istiklâl Harbi*, (2. bs), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014. s. 64.

¹⁸⁵⁸ Göymen, a.g.e., s. 28-29.

¹⁸⁵⁹ Yahya Okçu, Hilmi Üstünsoy, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, IV. Cilt 1. Kısım Sina-Filistin Cephesi, Harbin Başlangıcından İkinci Gazze Muharebeleri Sonuna Kadar, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1979, s.134.

¹⁸⁶⁰ Cemal Paşa, *Hatıralar: İttihat ve Terakki I. Dünya Savaşı Anıları*, Alpay Kabacalı (Yay. Haz.), (5. bs.), İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2010, s.164.

¹⁸⁶¹ Koral, Önal, Atakan, v.d., a.g.e., s. 159.

¹⁸⁶² Edward J. Erickson, *Ordered To Die, A History of the Ottoman Army in the First World War*, London: Greenwood Press, 2001, s. 69.

¹⁸⁶³ Saim Besbelli, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII nci Cilt Deniz Harekâtı*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1976, s. 115.

getirmişti. Özellikle İskenderun, Adana, Mersin gibi stratejik noktalar ile İngiltere'nin savaş başlayınca ilhak ettiği Kıbrıs önem kazanmıştı.

4'üncü Ordu bölgesinin kıyılarına bakıldığında, Silifke'den Süveyş Kanalına kadar İskenderun Körfezi (hariç) girinti ve çıkıntısı olmayan düz bir kıyı idi. İskenderun Körfezi çıkarmaya müsaitti ancak Amanos (Nur) dağları savunmaya çok elverişli ve çıkarmayı engelleyici durumdaydı. Yumurtalık, Mersin Limanı ve İskenderun Körfezi içinde çıkarma yönünden Payas özel bir önem arz ediyordu. Mersin Limanı bölgesine yapılan stratejik bir çıkarmanın hedefi, Tarsus-Gülek boğazı üzerinden Pozantı idi. Payas bölgesine yapılacak çıkarmanın hedefi ise, Kısık Boğazı üzerinden Toprakkale'ydi. Lazkiye Limanı ise Trablusşam çıkarmaya kısmen müsait ve tahkimli idi. Cebeli Lübnan'da Resüşşafe, Batrun, Cebeliye, Beyrut, Sayda ve Sur ile Filistin (dahil), Akka Körfezi çıkarmaya elverişliydi.¹⁸⁶⁴ 4'üncü Ordu'nun Anadolu ile irtibatı ise demiryolları ile yapılmakta olup İskenderun'a yakın geçen Adana'daki kısmı bu yolun en önemli kısmıydı. Bu bölge iyi bir çıkarma bölgesi olan İskenderun Körfezi'ne çok yakındı. Başkumandanlık, Adana ve İskenderun bölgesine önem atfetmekte olup İtilaf güçlerinin İskenderun'a bir çıkarma yapacağı istihbaratını alıyordu.¹⁸⁶⁵ Başkumandanlığın aldığı istihbarat doğrudu.

Gerçekten de İngiltere Savaş Bakanı Kitchener, Çanakkale Boğazı'na yapılacak bir çıkarma ile eş zamanlı olarak İskenderun'a 5000 kişilik bir kuvvet sevk edilerek işgal etmeyi düşünmüştü. Zira İskenderun, Çanakkale'ye kıyasla az bir kuvvetle zapt edilecek daha önemli bir nokta idi. Ayrıca İskenderun'da sağlam bir mevzi elde edildiği takdirde Irak ve Mısır üzerinde hâkimiyet sağlanırdı. Eğer Çanakkale tahkimatlarının geçilemeyeceği anlaşılırsa buradaki harekâta bir aldatma süsü verilerek asıl çıkarmanın İskenderun'a yapılmak istendiği intibai verilebilirdi. Böylece İngiltere'nin Çanakkale Cephesi'nde yenilgiye uğradığı gibi bir itibar zedelenmesinin önü alınmış olurdu. İngilizlerin İskenderun'a çıkarma yapmak istemesinin diğer bir sebebi de Mısır'a büyük çapta bir saldırı ihtimalini ortadan kaldırmaktı. Mısır Umum Kumandanı General John Maxwell de istihbarat biriminden aldığı bilgiye dayanarak en kolay ve neticesi en faydalı hareketin, İskenderun'a yapılacak bir çıkarma olduğu fikrindeydi. Bu çıkarma hareketi ile Türklerin demiryolu hattına hayati bir darbe vurulmuş olacaktı. İskenderun civarındaki

¹⁸⁶⁴ Okçu, Üstünsoy, a.g.e.,s.67.

¹⁸⁶⁵ Göymen, a.g.e., s. 207.

Ermenilerin de İngilizlerle derhal işbirliğine gireceğini belirten Maxwell, böylece az kuvvetle hızlı bir başarı sağlanacağını Londra'ya 4 Aralık 1914'te bildirdi.¹⁸⁶⁶

Lord Kitchener ile Sir J. Maxwell ile Türkiye'nin Suriye ile iletişimine karşı bazı eylemlerde bulunma olasılığını tartıştı. Bu sırada, savaş sırasında birden fazla kez ortaya çıkacak bir proje olan İskenderun Körfezi'ndeki bir saptırma, bazı ön hazırlıklar yapıldıktan sonra ilk kez düşünüldü ve reddedildi. İskenderun'un bu dönemdeki önemi haritaya ilk bakışta anlaşılmıyordu. Çünkü Amanos Dağları'nın batısından bu şehre giden demiryolu hattı çıkmaz bir sokaktı. Bu ara hat, stratejik nedenlerle değiştirilen Bağdat Demiryolu'nun başlangıçta planlanan rotasını temsil ediyordu. Türkiye hala büyük bir orduydı, ancak artık büyük bir deniz gücü değildi ve İskenderun Körfezi kıyısını takip eden hat denizden ilginç bir şekilde savunmasızdı. Bu nedenle, demiryolu Amanos üzerinden ve ardından İslahiye üzerinden Halep'e taşınmıştı. Maxwell'e göre, Refah, Yafa, Akka, Beyrut gibi diğer tüm yerler Türk ulaştırma hatlarından çok uzaktı. Bu çıkarma ile aynı zamanda Alman çıkarları da çok ağır bir şekilde vurulacaktı.¹⁸⁶⁷ İskenderun'a çıkarma projesinin konuşulduğu dönemde taraflar, Kanal/Mısır Seferi hazırlıklarını tamamlamaya çalışıyordu.

Mısır Seferi için 8'inci Kolordu Süveyş Kanalı'nı geçecek yaklaşık 13.000 kişilik bir öncü kuvvet toplamıştı.¹⁸⁶⁸ 1914 yılında seferi kuvvetlerle iş birliği yapacak dört tayyareli bir Türk hava birliğinin Birüssebi'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Ancak birlik henüz gönderilememişti. İngiliz hava gücü ise 18 tayyare ve tayyare ana gemilerinden oluşuyordu.¹⁸⁶⁹ İngilizler Mısır'da, Hindistan'dan iki tümen ile Avustralya ve Yeni Zelanda birliklerinden olmak üzere 70.000 asker toplanmıştı, ancak Hint birimlerinde yalnızca 30.000 asker eğitilmiş ve sıraya konmuştu. Mısır ve Sudanlılardan oluşan Mısır Ordusu Sudan'da konuşlandırılmıştı.¹⁸⁷⁰

¹⁸⁶⁶ Ürkmez, a.g.e., s. 50-51.

¹⁸⁶⁷ George Macmunn, Cyril Falls, *Military Operations; Egypt&Palestine, From The Outbreak Of War With Germany To June 1917*, London: His Majesty's Stationery Office, 1928, s.20.

¹⁸⁶⁸ Erickson, a.g.e., s.100

¹⁸⁶⁹ Göymen, a.g.e., s. 29.

¹⁸⁷⁰ David L Bullock, *Swift As Eagles The Victory of The Royal Air Force In Palestine, 1914-1918*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kansas State University, Manhattan, Kansas, 1995, s.47-48.

29 Ekim 1914'te Sitapur'daki Hindistan Uçuş Okulu'nun eski kumandanı Yüzbaşı S.D.Massy'ye¹⁸⁷¹, İngiltere'nin Farnborough kentinden Mısır'a bir tayyare filosuyla gitmesi emredildi. Massy'nin mürettebatı iki ast subay ve otuz altı yer personeli, iki Maurice Farman 1913 tipi Longhorn tayyaresi ve bir Maurice Farman 1914 tipi Shorthorn ve şu nakliye araçları yer alıyordu: bir motor tamir kamyonu, iki Crossley hafif bot, bir römork ve iki motosiklet. Personel ve ekipmanlar İngiltere'de aşamalı olarak bir araya geldi ve 4 Kasım'da Avonmouth Docks'tan yola çıktı ve 17 Kasım'da Mısır'ın İskenderiye kentinde karaya çıktı. Massy'nin filosu Mısır'a vardığında Süveyş Kanalı'nın coğrafi merkezi olan ve tüm savunma bölgesi boyunca keşif yapılabilen İsmailiye'ye¹⁸⁷² 20 Kasım'da ulaşmıştı. Daha sonradan filoya 5 tayyare daha katılacaktı.¹⁸⁷³

İngiltere'den ayrılırken Massy'ye, Türk havacılık teşkilatı hakkında, en azından yola çıktığı sırada bilinenlerin tümü hakkında istihbarat verilmişti. Fransa'dan ithal edilen yaklaşık altı tayyarenin hizmette olduğuna inanılıyordu: ikisi Akdeniz kıyısındaki İzmir'de, biri Çanakkale Boğazı'nda ve üçü İstanbul yakınlarındaki Ayastefanos (Yeşiköy) havaalanında olup Bleriot, Deperdussin ve Morane'nin satın alınmasının idaresini denetlemek üzere Haziran ayından itibaren bir Fransız subayının görevlendirildiği öğrenilmişti. 27 Kasım 1914'te İlk hava keşfi yapıldı. Bundan sonra Türk-Alman taarruzuna kadar, Kanal'ın 45 mil doğusunda düzenli olarak keşifler yapıldı. Kantara ve Süveyş, Katya ve Sina'da iniş alanları kuruldu. Bu iniş alanlarına benzin depolandı. Böylece İsmailiye'deki havaalanına bağlı tayyareler uzun keşifler de yapabilecekti. Filo Kasım ve Aralık aylarında güçlendirildi. İngiltere Hükümetindeki yetkililer, Kahire'deki bir İtalyan firmasına ait iki Henri Farman tayyaresinin satışını onaylamıştı. Çünkü Massy, gelişinden kısa bir süre sonra biraz daha az gelişmiş makineleri kendi tesisine ekleyebildi. Ardından Aralık ayında, Sitapur'daki Hindistan Tayyare Okulu'ndan iki Maurice Farman tayyaresi ve bir B.E.2a tipi tayyare ile bir mühendis ve birkaç tamirci bölgeye ulaştı. Fakat bu tayyarelerin motoru yoktu. Aralık ayında İngiltere'den üç pilot, yanlarında iki Renault motorunu Mısır'a getirdi.¹⁸⁷⁴

¹⁸⁷¹ Kaptan S. D.Massy; 1913'ün sonlarından itibaren Sitapur'daki Hindistan Tayyare Okulu'nun kumandasını yürütüyordu. Bkz .Jones, Vol V., a.g.e.,s 160.

¹⁸⁷² Bullock, a.g.t., s. 48-49.

¹⁸⁷³ İsmet Üzen, *Birinci Dünya Savaşında Kanal Seferleri (1915-1916)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, İstanbul, 2007, s. 209.

¹⁸⁷⁴ Bullock, a.g.t., s. 50-51.

Foudre tayyare gemisi de 30 Kasım 1914'te Port Said'e beş deniz tayyaresi bıraktı, ilaveten beş deniz tayyaresi de Aralık sonunda Port Said'e gelecekti. Bu sırada ele geçirilen iki Alman ticaret gemisi tayyare taşıyıcısına çevrildi. Aenne Rickmers ve Rabenfels isimindeki bu gemiler ikişer Nieuport deniz tayyaresi taşıyabiliyordu.¹⁸⁷⁵ Uzun uçuşlarda İngiliz tayyareleri yetersizdi ve Fransız deniz tayyareleri ise Kasım ayında, J. Maxwell'in kumandasında Port Sait'teki Aenne Rickmers'da¹⁸⁷⁶ yedi taneydi. Bunlar Port Sait'te iyi performans sergiliyorlardı. Fransız havacılar karaya zorla inen deniz tayyaresinin pilot ve rasıt için neredeyse bir ölüm anlamına geldiğini biliyorlardı. Yine de dikkat çekici keşif uçuşları gerçekleştirmişlerdi. Havacılar tarafından elde edilen istihbarat ve ajan raporlarından, saldırının çok fazla gecikmeyeceği, merkez Sina'dan geleceği kesinleşmişti.¹⁸⁷⁷ İtilaf işbirliğinin bir göstergesi olarak pilotlar Fransız, rasıtlar ise İngilizdi. Bu deniz tayyareleri, Sina Yarımadası'nın Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz kıyılarına nakledildi, vinç yardımıyla şamandıralar yardımıyla havalanarak suya indirildi, ardından deniz tayyareleri Yarımada'nın üzerinde uçuşlar gerçekleştirdi. Ayrıca, Aenne Rickmers'ın Kumandanı Yüzbaşı L. B. Weldon, ek görevlerinden birinin, hava keşiflerinden elde edilen bilgileri desteklemek için düşman hatlarının arkasına casus yerleştirmek ve karaya çıkarmak olduğunu keşfetti. Weldon, geri dönen tayyare mürettebatına görevleri neticesinde elde edilen bilgiyi verme pratiği yaptı ve ardından bilgiyi kablosuz olarak Maxwell'in Mısır'daki Genel Karargâhına şifreli olarak ilette. Bu sayede Aralık 1914 ve Ocak 1915 boyunca Türklerin askeri güçlerini Sina-Filistin sınırı yakınındaki Birüssebi'de yoğunlaştırdıkları belirlendi.¹⁸⁷⁸

Öte yandan Amiral Peirse'ye, Türklerin erzak sevkiyatını durdurmak amacıyla Suriye limanlarını, özellikle İskenderun, Beyrut ve Hayfa'yı işgal etmek için hafif kruvazörler kullanması talimatı verildi. Aralık 1914'ün başlarında *Doris* ve Rusların *Askold* gemisi hazır bulunduruyordu. *Askold*, Hayfa açıklarında bir Alman gemisinin yolunu ustalıkla keserken, *Doris* ayın sonuna doğru bir dizi olağanüstü maceraya atıldı.¹⁸⁷⁹

¹⁸⁷⁵ de Broglio, "Footnote To A Sideshow", s.99.

¹⁸⁷⁶ "Aenne Rickmers" gemisi HMS Anne, Birinci Dünya Harbi boyunca "Aenne" adıyla savaş sırasında kullanılmış ve Kraliyet Donanması'nın deniz tayyaresi taşıyıcısıydı. Yakalanan Alman yük gemisi Aenne Rickmers'den dönüştürülen geminin iki tayyaresi, 1915-1917'de Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz'de havadan keşif, gözlem ve bombalama vazifeleri gerçekleştirdi. Bkz. L.B. Weldon, *"Hard lying" Eastern Mediterranean 1914-1919*, Londra: Herbert Jenkins Ltd., 1925

¹⁸⁷⁷ Macmunn, Falls, a.g.e., s. 28-29.

¹⁸⁷⁸ Bullock, a.g.t., s. 52-53.

¹⁸⁷⁹ Macmunn, Falls, a.g.e., s. 22

Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilen ilk istihbarat çalışması özel amaçlıydı. Yüzbaşı Frank Larken komutasındaki HMS Doris, Süveyş Kanalı'na yapılacak bir saldırı için Anadolu'dan Mısır'a Osmanlı birliklerinin hareketini engellemek amacıyla Mersin-Adana ve İskenderun-Toprakkale demiryollarını rahatsız etme görevini üstlenmişti. Harry Lukach (Kıbrıs Yüksek Komiseri Hamilton Goold-Adams'ın sekreteri), görevi gizlice Mersin'in doğusunda karaya çıkıp 3 mil içeriye doğru yol almak ve oksiasetilen teçhizatıyla Mersin-Adana demiryolu üzerindeki Osmanlı demiryolu köprüsünün kirişlerini yakmak olan bir görev gücü oluşturdu. İstihbarat eksikliği, çıkarma ekibine ateş açılması anlamına geliyordu, bu da sürpriz bir çıkarma ihtimalini ortadan kaldırıyordu. Bunun yerine köprü, HMS Doris'in 152 mm'lik beş topundan çıkan 70 mermiyle vuruldu. Lukach'ın HMS Doris'te görev yaptığı üç hafta boyunca, İskenderun Körfezi ve Ayas Körfezi'ndeki çeşitli çıkarma gruplarına ve Trablus'tan yaklaşık bir mil uzaktaki küçük Ruad (Arwad) adası açıklarındaki bir çıkarma grubuna katıldı.¹⁸⁸⁰

George Macmunn ve Cyril Falls'ın Sina ve Mısır'daki askeri harekâtı aldığı eserde, Aralık 1914'te gerçekleşen bu istihbarat hareketlerine yer verilmişti. 13 Aralık'ta Doris, El Ariş'te toprak mevzileri bombalayarak bir birlik çıkarmıştı. Daha sonra Sayda'da, kıyı boyunca ve iç kesimlerde Şam'a doğru uzanan telgraf tellerini kesen bir birlik daha çıkardı. Ancak en dikkate değer başarısı, İskenderun Körfezi'nde köprüleri havaya uçuran, trenleri raydan çıkaran, telgraf hatlarını kesen birlikleri çıkarmasıydı. Sonunda İskenderun'da, istasyonun bombardımanı tehdidi altında, Türkleri iki lokomotifini havaya uçurmaya zorladı ve bu amaçla onlara pamuk barutu ödünç verdi. Bu baskınlar, savaşın gerekçesiyle haklı gösterilse de, Türklerin ellerindeki İtilaf tebaasına karşı misilleme tehdidi nedeniyle daha sonra durduruldu.¹⁸⁸¹

Kanal Harekâtında Sina-Filistin cephesini desteklemek üzere dört tayyareden oluşan bir Türk Tayyare Bölüğü tahsis edilmişti. Ditmar adında bir Alman hava subayının emrine verilen bu bölüğe tayyareci Üsteğmen Fazıl atanmıştı. 4'üncü Ordu emrine verilen bu tayyarelerden biri uçuş esnasında arıza yaptığından mecburi iniş sırasında kırılmıştı. Diğer tayyareler de harap şekilde olduklarından vazife yapamamışlar ve bu cephe tayyaresiz kalmıştı.¹⁸⁸² Harp süresince Filistin Cephesi'nde birçok tayyare bölüğü vazife

¹⁸⁸⁰ Varnava (2012), a.g.m., s. 356.

¹⁸⁸¹ Macmunn, Falls, a.g.e., s. 22

¹⁸⁸² Keyüsk, a.g.e., Cilt I, İkinci Kitap, s. 84-85; Selahattin Karatamu, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III. Cilt 6'ncı Kısım (1908-1920)*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1971, s. 499.

yaptı. Bunlar 3'üncü, 4'üncü ve 14'üncü Tayyare Bölükleri ile Alman Paşa Bölükleri olarak adlandırılan 6 tayyare bölüğünden oluşmaktaydı.¹⁸⁸³ Kasım 1914'ten Şubat 1915'e kadar Süveyş Kanalı'nın savunulması sırasında, Kraliyet Hava Kolordusu (RFC), İtilaf Fransız deniz tayyarelerinden oluşan bir filoyla birlikte, Türk-Alman kuvvetlerinin hareketleri hakkında sürekli olarak zamanında havadan raporlar sağladı.¹⁸⁸⁴

Öte yandan Çanakkale'de, İtilaf Devletlerinin 18 Mart 1915 yenilgisinden sonra 25 Nisan'da başladıkları çıkarma sonrasında; İngilizler Gelibolu'da Kirte-Arıburnu-Seddülbahir bölgelerine, Fransızlar da Anadolu kısmında Kumkale'ye çıkarma yapmışlardı. İtilaf çıkarma kuvvetleriyle karada icra edilen muharebelerde kanlı savaşlar meydana geliyordu.¹⁸⁸⁵ Bu süreçte Ağustos 1915'ten itibaren Mısır'dan Sisam'a kadar olan tüm Osmanlı kıyı ve limanları, İngiliz ve Fransız donanmalarının sıkı deniz ablukasına maruz kaldı. İtilaf güçlerinin harp gemileri ve deniz tayyare ana gemileri tarafından yapılan bu abluka yüzünden Doğu Akdeniz'de gemi yoğunluğu artmıştı.¹⁸⁸⁶ Doğu Akdeniz Özel İstihbarat Bürosu EMSIB, Ağustos 1915'te Fransız zırhlı kruvazörü Jeanne d'Arc'tan gelen ve Jauréguiberry zırhlısı tarafından desteklenen bir kuvvetin Ruad'ı işgal etmesinden sonra genişleyen Fransız deniz istihbaratıyla işbirliğinin kolaylaştırdığı ajanların çıkarılması ve geri getirilmesiyle görevlendirildi. Ruad halkı Kıbrıs'a tahliye edildi ve ada, Teğmen Albert Trabaud komutasındaki askeri garnizonla ileri bir Fransız istihbarat üssü haline geldi. İngiliz ve Fransız işbirliği, Suriye ve Kilikya kıyılarında insani ve elektronik istihbarat, karşı casusluk ve yıkıma odaklandı.¹⁸⁸⁷

Alman istihbaratından, İngilizlerin Adana ve İskenderun bölgesine bir çıkarma hazırlığı yaptığını dair haberler alınıyordu. Bu yüzden Umuru Havaiye Müfettişliği tarafından iki tayyareden oluşan bir müfreze oluşturulmuş ve Pilot Üsteğmen Mithat Nuri Bey kumandasında Alman Pilot Roeder ve iki Alman makinist Adana'ya gönderilmişti. Bu Tayyare Müfrezesi Kıbrıs'ta herhangi bir İtilaf faaliyeti olup olmadığını tespit ederek bilgi verecekti. Trenle Pozantı'ya getirilen müfreze tayyareleri, Toros Dağlarını arabalarla indirilmişti. 23 Aralık 1915'te Tarsus yakınındaki Gülek'te faaliyete başlayan bu müfreze

¹⁸⁸³ Osman Yalçın, "Filistin Cephesi Türk Hava Harekâtı", *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 55, 557-558, 2016, s. 557.

¹⁸⁸⁴ Bullock, a.g.t., s. 26.

¹⁸⁸⁵ Okçu, Üstünsoy, a.g.e., s.333.

¹⁸⁸⁶ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-II (1914-1916)*, (3. bs), İstanbul: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s. 256.

¹⁸⁸⁷ Varnava (2012), a.g.m., s. 357-358.

4'üncü Tayyare Bölüğünün nüvesini teşkil edecekti.¹⁸⁸⁸ Ancak çok acele teşkil edildiğinden tayyare malzeme ve avadanlığı noksandı. Ayrıca bakım, hizmet ve emniyet erleri de oldukça azdı.¹⁸⁸⁹ Bölüğün ilk uçuşları tayyare meydanının uygun olmaması ve civardaki birliklerin meydana yakın ordugâh kurmalarından dolayı kaza ve kırımlar yaşanmıştı.¹⁸⁹⁰ Gülek'teki bölgenin bataklık olmasından dolayı müfreze ilk olarak Tarsus'a, oradan da Adana'ya nakledildi. 2 Ocak 1916'da 4'üncü Ordu Kumandanı ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından Adana Mıntıka Kumandanlığına gönderilen yazı ile Kıbrıs Adası üzerinde bir an önce keşiflerin başlaması için tayyare alanı ve hangarının süratle ikmal olunması ve tayyarelerin uçuşa hazır hâle getirilmesi istenmişti.¹⁸⁹¹

Bu sıralarda Çanakkale muharebelerinde kanlı savaşlar sonucunda Boğaz'ı geçemeyeceklerini anlayan İtilaf Devletleri, 10 Ocak 1916'da Çanakkale'yi tamamen boşaltmışlardı.¹⁸⁹² Bazı birliklerini Selanik'ten çekerek Mısır'da toplamaya başlayan¹⁸⁹³ İngilizler, Mısır'da bir yandan da hava kuvvetini takviye ediyordu.

Kasım 1915'te Yarbay W.G.H Salmond kumandasındaki 5'inci Kanat, tüm tayyare işbirliği sorumluluğunu üzerine almak üzere İngiltere'den Mısır'a gelmişti. Bu kanat, 14 ve 17 Numaralı Filolardan ve "X" Tayyare Parkından oluşuyordu. Kanat karargâhı ve filolar bir hava meydanının yapıldığı Heliopolis'te toplanırken "X" Tayyare Parkı, Heliopolis ve Kahire arasında Abbassia'da İsviçre'ye ait eski bir dökümhaneyi devir almıştı. 14 Numaralı Filo'nun "A" Uçuşu, 24 Mart 1915'ten beri 30 Numaralı Filo olarak bilinen İsmailiye'deki ilk müfrezenin yerini almak üzere 23 Kasım'da gönderildi. Mezopotamya'da 30 Numaralı Filonun bir parçası olarak orada zaten faaliyet göstermekte olan iki uçuşa katıldı.¹⁸⁹⁴

¹⁸⁸⁸ Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922 Cilt I*, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2020, s. 285-286; Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916 Cilt 1*, İkinci Kitap, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951, s.212-213; Ulvi Keser, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu* [8-10 Şubat 2011,İstanbul], Asuman Kanat (Editör), *Birinci Dünya Savaşı Sürecinde Akdeniz ve Kıbrıs Bölgesinde Türk Havacılık Faaliyeti* (160-187), Ankara: Ayrıntı Basımevi, 2013. s.170-172.

¹⁸⁸⁹ Göymen, a.g.e., s.124.

¹⁸⁹⁰ Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi*, Cilt I, İkinci Kitap, age.,s. 215.

¹⁸⁹¹ Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 287.

¹⁸⁹² Okçu, Üstünsoy, a.g.e.,s.333.

¹⁸⁹³ Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 257.

¹⁸⁹⁴ Jones, VOL V., a.g.e., s. 165-166.

Mısır merkezli RFC, bombardıman harekâta devam etti ve 1916 baharında Alman Paşa I hava birliklerinin gelişiyile birlikte karşı harekâta maruz kaldı. Üstelik bahar ayı, bundan böyle Mısır Filistin harekâtının bir özelliği olarak kalacak olan hava üstünlüğü düellolarının ilkinin başlattı. RFC tarafından uzun menzilli keşif, fotoğrafçılık ve tayyarelerle dost topçular arasındaki kablosuz çalışmalarda da sınırlı ilerlemeler kaydedildi. Deniz tayyareleri, istihbarat toplamak amacıyla Doğu Akdeniz kıyı şeridinde uçuşlarına devam etti.¹⁸⁹⁵

Türk tarafında 28 Ocak'ta Üsteğmen Mithat Bey R18 ile yaptığı uçuşun dönüşünde tayyareyi kırmıştı. 3 Şubat'ta da Adana üzerinde uçan İngiliz tayyareleri, istasyonu bombardıman etmişlerdi.¹⁸⁹⁶ R18 numaralı Rumpler'in onarımı orada mümkün olmadığından İstanbul'a gönderilmişti. Bu tayyare yerine müfreze R12 numaralı Rumpler B.I verilmişti.¹⁸⁹⁷ 6 Şubat 1916 tarihinde müfreze Adana'da göreve başladı.¹⁸⁹⁸ İki adet 100 beygirlik Rumpler tayyaresinden oluşan bölük, Adana İstasyonu civarında seçilen mahalle yerleşerek sahiller üzerinde Mersin ve İskenderun arasında gözetleme yapmaya başladı.¹⁸⁹⁹ 14 Şubat'ta Röder'in yaptığı uçuşta, 20 dakikada 600-700 metreden fazla irtifaya çıkamamıştı, zira pervaneleri daha fazla yükselmeye uygun değildi.¹⁹⁰⁰ 4'üncü Tayyare Bölüğü'nün Adana'da faaliyete başladığı dönemde Filistin Cephesi'nde İkinci Kanal harekâtı hazırlıkları devam ediyordu.

2 Ocak 1916'da kolordu yetkisiyle Birinci Kuvve-i Seferiye Kumandanlığı kuruldu ve Kumandanlığına Albay Kress von Kressenstein atanmıştı. 1916'da Akdeniz Bölge, Mısır ve Doğu Sahiller Kumandanlıklarından oluşan Mısır'daki İngiliz Kuvvetleri Kumandanlığı da 19 Mart 1916'da birleşerek Mısır Kuvve-i Seferiyesi adını almış ve kumandanlığına General A. Murray getirilmişti. Şubat 1916'da Türk kuvvetleri ile beraber hizmet vermek üzere Alman Paşa Bölükleri kurulmuştu. Filistin'de 4'üncü Ordu emrinde bulunan 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğünde 12 tayyareci, 10 rasıt ve 12 adet de tayyare bulunuyordu. İngilizlerin kuvveti ise; toplamda 8 tümen, bir kısım deniz tayyareleri ve 12-15 kara tayyaresi tahsis edilmişti. Kuvvet bakımından İngilizler, Türklere göre üstün

¹⁸⁹⁵ Bullock, a.g.t., s. 88-89.

¹⁸⁹⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, age., s. 254.

¹⁸⁹⁷ Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 259.

¹⁸⁹⁸ Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi, I. Cilt, İkinci Kitap, a.g.e., s. 216; Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 258-259; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 287

¹⁸⁹⁹ ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 2-63

¹⁹⁰⁰ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 254.

durumdaydı. RFC, güneyde Port Süveyş ile kuzeyde Kantara yakınındaki Kanal sahilinde yeni hava meydanları kurdu. Şubat 1916'da Yarbay W.G.H Salmond, 5'inci Kanat merkezini İsmailiye'ye konuşlandırdı. 14'üncü Filo Kantara'ya, 17'nci Filo'yu da Süveyş'e yerleştirdi. Avustralya Hava Kolordusundan 1'inci Filo da Mısır'a gönderildi. Bu filo Royal Flying Corps'un emri altında vazifelendirildi.¹⁹⁰¹ Sina-Filistin Cephesi'nde iki tarafın kara ve hava kuvvetleri yeni bir harekâta göre yapılandırılırken denizaltı hücumuyla Fransız *Amiral Charner* kruvazörünün batırılması Doğu Akdeniz'de bazı adalara İtilaf deniz tayyarelerinin konuşlanmasına yol açmıştı.

Beyrut Limanı açıklarında Alman denizaltısı tarafından 8 Şubat 1916'da Fransız kruvazörü *Amiral Charner* torpido hücumuyla batırıldı. Bunun üzerine Port Said, Suriye, İskenderiye açıklarında bulunan Ruad adası ve Meis adasında İngiliz ve Fransız deniz tayyareleri üstlenerek denizaltı gözetleme ve karakol uçuşları yapmaya başladı.¹⁹⁰² Port Said'de 1916 yılı Ocak ayında kurulmuş olan deniz tayyare filosu bünyesinde bulunan Fransız deniz tayyareleri de Nisan ayı içerisinde bu filodan ayrıldılar. NIEUPORT 6H tipinde olan Fransız deniz tayyareleri, Yunanistan'ın Kefalonya adasındaki Argostoli üssünde konuşlanmış olan Fransız deniz tayyare birliğine katıldı. Port Said'deki filoda artık sadece İngiliz deniz tayyareleri görev yapıyordu.¹⁹⁰³

Mart 1916'nın başlarında Askeri İstihbarat Direktörü General G.M.W. MacDonogh, Kıbrıs Yüksek Komiseri Clauson'a Kıbrıslı ajanların 'değersiz' olduğundan şikayet etti. MacDonogh, değerlendirmesiyle ilgili herhangi bir açıklama yapmamasına rağmen, bazı Kıbrıslı ajanlar güvenilmezdi veya iyi iş çıkarma konusunda yetersizdi. Clauson'un bu konuda yapabileceği pek bir şey yoktu ama Mağusa'da bir üs ve kabloşuz telgraf kurarak Fransızlarla iletişimi geliştirmek için harekete geçti. İşbirliğinin güçlendirilmesi kapsamında, Mart 1916'da İngiliz ve Fransız amiraller, İtalyan temsilciler ve her üç milletten istihbarat görevlilerinin katıldığı toplantıda, Doğu Akdeniz'de istihbarata karşı ortak bir örgütlenme yapılmasına karar verildi.¹⁹⁰⁴ İtilaf Güçleri bir taraftan hava kuvvetlerini etkili bir şekilde kullanmak için filoları yeni üslere konuşlandırırken diğer taraftan da ortak bir istihbarat örgütlenmesi kararı almışlardı. Türkler ise Doğu Akdeniz'deki askeri hareketliliği tespit edebilmek için Kıbrıs keşfine odaklanmışlardı.

¹⁹⁰¹ Güvenbaş, a.g.e, 2021,s. 154-157.

¹⁹⁰² Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 256-257

¹⁹⁰³ Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 301.

¹⁹⁰⁴ Varnava (2012), a.g.m., s. 358.

Adana Tayyare Müfrezesi Mart ayı sonundan itibaren, R2 ve R12 numaralı tayyareleriyle Silifke meydanından yapacağı Kıbrıs adası keşif uçuşlarına hazırlanıyordu. Teğmen Röder, Mart ayında müfrezeden ayrılmıştı. 4'üncü Tayyare Bölüğü adını alan bu müfrezenin kumandanlığını Üsteğmen Mithat Nuri Bey yapmaya başlamıştı.¹⁹⁰⁵ Rumpler B.I tayyarelerinin hızları düşük olduğu için Kıbrıs'a kadar uçuş yapmaları sorun teşkil ediyordu. Bu yüzden ara meydan olarak Silifke seçildi ve 8 Nisan'da Mithat Nuri Bey ve rasıtı Başçavuş Drewes, R2 Rumpler'le Silifke'ye gitti.¹⁹⁰⁶ Silifke meydanında, ertesi günkü Kıbrıs adası uçuşunun hazırlıkları yapıldı. Fakat Pazar günü hava uçuşa uygun olmadığından uçulamadı. 10 Nisan Pazartesi günü hava açtı. Kümüls bulutlarından oluşan parçalı bulutlu bir gökyüzü ortaya çıktı. Rüzgâr güneyden esmekteydi.¹⁹⁰⁷ 10 Nisan 1916'da Kıbrıs Adası'na Silifke'den icra edilen ve Üsteğmen. Mithat Bey tarafından gerçekleştirilen keşif uçuşunda şu bilgiler elde edildi:

"R2 numaralı Rumpler tayyaresi ile sabah 07.30'da Silifke hava meydanından havalanarak başlayan 1 saatlik uçuş sonrası Kıbrıs Adası kıyılarına ulaşıldı. Andreas Burnu'nun 40 km. kadar batısındaki koyda, bir düşman muhribi görüldü. Bu koyun gerisindeki sırt üzerindeki bir köyden tayyareye ateş edildi ancak etkili olmadı. Daha sonra Mağusa Limanı'na yönelen tayyare limanda sadece bir yelkenli gemi gördü. Lefkoşa üzerinde uçulurken 300 metreye kadar inildi. Burada önemli bir duruma rastlanmadı. Girne Limanı'nda da 2 posta gemisi ile iki yelkenli vardı. Liman ve şehrin fotoğrafları çekildi ve dönüşe geçildi. Dana Adası'nın batısında bir düşman karakol gemisi görüldü. Bu gemi tayyareyi görünce Kıbrıs'a doğru yöneldi. Bu arada tayyare güçlü bir türbülansa kapıldı. Bu yüzden irtifa kaybedilirken rasıtın gözlüğü, dürbünü ve fotoğraf makinası ve bombalar tayyareden fırladı. Pilot Mithat Bey tayyareyi güçlükle bulabildiği bir düzlüğe indirdi."¹⁹⁰⁸

Böylece Kıbrıs Adası'na ilk keşif uçuşu tamamlanmış oldu. Bu keşif uçuşuna ait fotoğrafların olmayışı türbülans sırasında fotoğraf makinasının tayyareden düşmüş olmasıdır.

Kıbrıs Adası keşfinde adada her hangi bir askeri hazırlığa rastlanmamıştı. Bu durum Osmanlı Başkumandanlık Karargâhında bir rahatlama yaratmıştı fakat Kıbrıs Adası keşif uçuşlarının devam etmesi kararı alınmıştı. Bu sıralarda, İngilizler de Doğu Akdeniz'de

¹⁹⁰⁵ Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 259-260.

¹⁹⁰⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 254.

¹⁹⁰⁷ Kurter, Cilt II, a.g.e., s.316-317.

¹⁹⁰⁸ Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi, I. Cilt, İkinci Kitap, a.g.e.,s. 217-218; Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 317; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 254.

abluka ve bombardıman harekâtı sürdürmekteydiler. Gemilerle icra ettikleri bu harekâtın yanı sıra tayyare gemilerini de kıyıya yaklaştırarak keşif ve bombardıman harekâtı da düzenliyorlardı. 27 Nisan'da İskenderun körfezinde uçuş yapan bir İngiliz deniz tayyaresi, piyade ateşi ile denize mecburi iniş yaptırılmıştı. Ancak bir İngiliz gemisi, uçuş ekibini alarak götürmüştü.¹⁹⁰⁹ İngilizlerin Sina-Filistin ve Irak'ta sürdürdüğü muharebelerde İskenderun'a bir çıkarma yapılacağı yönünde Türklerin dikkatini Kıbrıs'a çekmeye çalışmakta olduğu görülüyordu.

Bu durumu Varnava eserinde şöyle dile getiriyordu: *"İngilizler, düşmana iki kez blöf yaptılar. Nisan 1916'da Murray, Osmanlı birliklerini Transkafkasya'dan¹⁹¹⁰ uzaklaştırmak umuduyla Alexandretta (İskenderun) yakınlarında bir yönlendirme düzenledi ve böylece Kıbrıs'a bir piyade taburu gönderildi. Burada 100 bin kişilik bir kamp oluşturuldu ve erzak için araştırmalar yapıldı. Deniz tayyareleri de Suriye kıyılarında uçarak düşman gücü ve uygun bir iniş yeri hakkında bilgi isteyen beyannameler attı."*¹⁹¹¹ Zira General Townshend komutasındaki İngiliz kuvvetleri, 4 ay 23 gün süren kuşatma sonunda¹⁹¹² 29 Nisan 1916'da Türklere teslim olmuştu.¹⁹¹³ Nisan 1916'da Alman ve Avusturya-Macaristan yardımları da gelmeye başlamıştı. Bunlar Alman tayyareleri ve Avusturya-Macaristan obüs bataryaları şeklindeydi. Tayyareler hemen keşfe çıkarılarak kanal boyundaki İngiliz mevzilerini gözlemlemişlerdi.¹⁹¹⁴

Haziran 1916'da EMSIB yöneticisi Binbaşı Rhys Samson, Mezopotamya arkeoloğu Leonard Woolley'i Kilikya ve Kuzey Suriye'de istihbarat toplamanın genişletilmesinde Fransız deniz istihbaratıyla birlikte çalışmak üzere, İskenderun-Kilikya bölgesi içinde ve çevresinde yeni bir casusluk ağı kurmak ve denizaltı karşıtı istihbarat yürütmek için Kıbrıs'a gönderdi. Woolley, Kaptan Lewen Weldon'la birlikte insan kaynakları ve karşı istihbarattan sorumlu istasyon kurmak için Nisan 1915'te Port Said'e gelmişti. Eskiden

¹⁹⁰⁹ Kurter, Cilt II, a.g.e., s.318.

¹⁹¹⁰ Kuzeyde Büyük Kafkas Dağları, doğuda Hazar Denizi, güneyde İran, batıda Türkiye ve Karadeniz arasında kalan bölgeye Transkafkasya denmektedir. Bkz. Ahmet Sapmaz, *Rusya'nın Transkafkasya Politikası ve Türkiye'ye Etkileri*, Ankara: Ötüken, 2007, s. 21; Türk-Kafkas sınırındaki harplerin tarihi için Ayrıca Bkz. W.E.D. Allen, Paul Muratoff, *Kafkas Harekâtı: 1828:1921 Türk-Kafkas Sınırındaki Harplerin Tarihi*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1966.

¹⁹¹¹ Varnava (2015), a.g.e, s. 107.

¹⁹¹² Kütü'l Amare Kuşatması ve Zaferi, *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, 137, I-II, 2016

¹⁹¹³ Erickson, a.g.e., s.151; Kütü'l Amare Kuşatması ve Zaferi, *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, 137, 214-215, 2016; Kadir Kon, "Kut'ül Amare Zaferinde Alman Faktörü: Birinci Dünya Savaşı'ndaki Türk-Alman İttifakının Irak Cephesi'ndeki Yansımaları", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 15/29, 110, 2019.

¹⁹¹⁴ Erickson, a.g.e., s.153.

Mısır Harita Dairesi'nin subayıydı. Woolley, arkeolojik çalışmalarından dolayı bölgeye aşina olduğundan yeni görevine çok uygundu. Böylece Kıbrıs, Port Said'le birleşerek Doğu Akdeniz'deki iki istihbarat toplama üssünü oluşturdu; Port Said Filistin'i ve güney Suriye'yi, Kıbrıs ise kuzey Suriye ve Kilikya'yı kapsıyordu. Woolley ve halefi Richard Hadkinson, Kıbrıs'ta bulunan ve düşmanın potansiyel denizaltı buluşma noktalarını araştırmak için kullandıkları beş Fransız römorkörünü kontrol ediyordu. Üstelik Sykes-Picot anlaşması imzalandıktan sonra Ağustos 1916'da İngilizler, Kilikya'da Osmanlılara saldırmak amacıyla Fransızların Albay Romieu komutasında Kıbrıs'ta Karpaz yarımadasının eteklerinde Monarga'da Ermeni gönüllüler için bir eğitim üssü kurmasını kabul etti. İngilizler bu Fransız projesi için kendi topraklarını sağlamlaştırmakla kalmadı aynı zamanda Mezopotamya ve Mısır'dan da Ermenileri kampa gönderdiler.¹⁹¹⁵

Öte yandan Sina-Filistin Cephesi'nde, 4-5 Ağustos 1916'daki İkinci Kanal Harekâtı sırasında Osmanlı ordusu, Mısır Sefer Kuvveti'nin 30 bin askeri karşısında yenilerek geri çekildi. Bu yenilgi, Sina Çölü'nü kapsayan harekât bölgesi açısından dönüm noktası oldu. 1915'de Sina Çölü'nü işgal eden Osmanlı ordusu, bölgeyi boşaltarak saldırı konumundan savunma konumuna geçti.¹⁹¹⁶ Türk kuvvetleri çekilirken birçok muharebeler verdi. Birinci Kuvve-i Seferiye 14 Ağustos 1916'da Elariş'e ulaştı.¹⁹¹⁷ Edmund Dane'e göre;

“İkinci Sina teşebbüsünün püskürtülmesinin ardından Süveyş Kanalı savunmasına karşı başka bir Türk-Alman teşebbüsü gerçekleşmedi. Yine de düşman kıyıdağı Elariş'i elinde tutuyordu. Onun dezavantajı her zamanki gibi denize hâkim olmamaktı. İstanbul ile Elariş arasındaki Türk iletişim hattının uzunluğu 1300 milden fazlaydı. Almanlar ve Türkler İzmir'den hatta İskenderiye'den deniz yoluyla asker ve malzeme gönderebilselerdi Mısır'a karşı projeleri müthiş bir hal alırdı. Ancak deniz onlara kapalı olduğundan başlangıçta İstanbul'dan Pozantı'ya 700 mil uzunluğunda tek hatlı bir demiryoluyla malzeme iletmek zorunda kaldılar ve Kilikya Toroslarının kuzey ve iç kesimlerindeki Pozantı'da bu geniş sıradağları delmeyi amaçlayan tünel de henüz tamamlanmamıştı. Bu yüzden her ton malzemenin boşaltılması veya dar hatlı kamyonlara ya da motorlu kamyonlara taşınması ve sıradağın güneyindeki demiryoluna yeniden yüklenmesi gerekiyordu. Amanos'ta yüz mil ötede başka bir dağ kütlesi, başka bir tamamlanmamış tünel ve bir başka buna benzer aktarma daha vardı. Bu rota yalnızca Filistin'deki Türk-Alman

¹⁹¹⁵ Varnava (2012), a.g.m., s. 358.

¹⁹¹⁶ Nuri Karakaş, “Sina Filistin Cephesi'nde Britanya Ordusu: Teşkilat ve Kadro” *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVIII/1, 162, 2013.

¹⁹¹⁷ Göymen, a.g.e., s. 116.

kuvvetlerine hizmet etmek zorunda değildi aynı zamanda Mezopotamya ve Arabistan'daki kuvvetlerin taleplerini de karşılamak zorundaydı.”¹⁹¹⁸

Dane'nin bu yorumu aslında yalnız Sina-Filistin Cephesi için değil diğer cephelerin vaziyetini ortaya koyması açısından yerinde bir tespit olduğu belirtilmelidir. Akdeniz'e hâkimiyet meselesinde Birinci Dünya Harbi öncesinde başlayan mücadelede İngilizler, Doğu Akdeniz'de Mısır ve Kıbrıs gibi önemli stratejik noktaları çoktan elde etmiş durumdaydı. Bu nedenle Doğu Akdeniz'e civar cephelerde cereyan eden muharebeler Kıbrıs'ın da hep gündemde olmasına sebep oldu. İtilaf güçleri sacayağı misali Doğu Akdeniz, mücavir cepheler ve Kıbrıs üçgeninde gidip gelen manevralar ve istihbaratlarla askeri bir strateji uygulamışlardı. Osmanlı Başkumandanlığı da keza cepheler, Doğu Akdeniz kıyıları ve Kıbrıs arasındaki ilişkiyi iyi değerlendirerek elden geldiği ölçüde Kıbrıs'a keşiflere devam etmişti. Ancak kara, deniz ve hava kuvvetlerini etkin şekilde kullanan İtilaf güçlerine göre, daha geride kalıyordu. Öyle ki Alman yardımları olmadan hava kuvvetleri özelinde bakıldığında teknolojik açıdan da gerideydi.

Nitekim 10 Ağustos 1916 günü Mersin açıklarına yaklaşan kalabalık bir İtilaf filosu, beklenen çıkarma harekâtının başlamakta olduğuna dair endişe yarattı. 4'üncü Tayyare Bölüğü, filonun durumunu anlamak için bir tayyare kaldırdı.¹⁹¹⁹ 10 Ağustos 1916'da Tayyareci Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey ile Rasit Üsteğmen Hüseyin Bican tarafından Mersin açıklarında yapılan hava keşfinde; Fransa Bahriyesine mensup fakat sistemi keşfedilemeyen bir harp gemisi ile iki torpido ve yedi nakliye gemisinden oluşan bir kuvvet görüldü. Bölgede, karaya asker ihracında kullanılan balıkçı gemileri de tespit edildi. Mersin ile Kıbrıs arasındaki bölgede herhangi bir gemiye rastlanmadı. Bu keşif sırasında harp ve nakliye gemileri ile torpidolara bombalar atılmıştı.¹⁹²⁰ Ajun Kurter ve Kansu-Şensöz-Öztuna bu filonun, Kıbrıs Adası yönünde bölgeyi terk ederek uzaklaştığını ifade ediyorlardı. Ajun Kurter, *“İtilaf güçlerine ait bu filonun Mersin önlerine gelişinin buraya bir çıkarma yapılacağı kuşkusunu yaratarak, Adana ve İskenderun bölgesindeki kuvvetlerin cepheye gönderilmeyerek orada tutulmaya devam ettirilmesini sağlamak olabileceğini”* belirtiyordu.¹⁹²¹

¹⁹¹⁸ Edmund Dane, *British Campaigns in the Nearer East 1914-1918 From the Outbreak of War with Turkey to the Armistice, Vol II The Tide of Victory*, London, Newyork, Toronto: Hodder and Stoughton, 1919, s. 68-69.

¹⁹¹⁹ Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 370.

¹⁹²⁰ Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 288.

¹⁹²¹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, age., s. 256; Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 370

14 Ağustos 1916'da Kıbrıs Adası üzerinde hava keşfi yapılması istenmişti. Tayyareci Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey ile Rasit Üsteğmen Hüseyin Bican Efendi tarafından Rumpler tayyaresi ile çıkılan keşifte; Larnaka Limanı'nda on beş küçük gemi görüldü. Bu gemilerin Mersin önünde harp gemileri refakatinde bulunan, karaya asker naklinde kullanılan balıkçı gemileri olduğu tespit edildi. Keşif sırasında doğudan batıya doğru giden bir şilep Larnaka'nın 8-10 mil açığında belirlendi. Lefkoşe, Larnaka, Famagusta (Mağusa) şehirlerinde askerî bir yığınak veya gizlenmeye dair hiçbir emare görülmemişti. Mağusa Limanı'nda sekiz yelken gemisi tespit edildi. Tayyarenin dönüşü sırasında herhangi bir hareketliliğe rastlanmamış, bölgenin fotoğrafları alınarak geri dönülmüştü.¹⁹²² Türkler Kıbrıs keşifleriyle adada İngiliz birliklerinin yığınağını ararken İngilizler de Akdeniz'deki denizaltıların faaliyeti konusunda dikkat kesilmişlerdi.

Ağustos 1916'da, Malta'daki Kıdemli İngiliz Deniz Subayı Amiral Sir Arthur Limpus, Akdeniz'deki deniz subaylarını, önemli ölçüde artan denizaltı faaliyeti hakkında hızlı bir şekilde rapor vermeleri için uyarmıştı. Onlara göre düşman muhtemelen İngiliz birliklerinin yığınağını arıyordu.¹⁹²³

14 Ağustos 1916 tarihine kadar Kıbrıs'a yapılan hava keşiflerinde; Lefkoşe, Larnaka ve Mağusa civarında her hangi bir askerî faaliyete rastlanmamıştı. Ayrıca bölgede askerî bir hazırlığın olmadığı tespit edilmesine rağmen Başkumandanlık Vekâleti bölgedeki hava keşif faaliyetlerinin devam etmesini istemişti. 1916 yılı sonuna doğru 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Mithat Nuri Bey'in Irak'ta bulunan 2'nci Tayyare Bölüğüne atanması üzerine yerine 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı olarak Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey atandı. Ayrıca, Teğmen Fuat (Çakır) ve Sivil Pilot Behçet Bey de Bölüğe tayin oldu.¹⁹²⁴ Kıbrıs Adası'na yapılan uçuşlarda askeri hazırlık görülmemesi, Başkumandanlık karargâhını bir nebze rahatlatmıştı. Fakat Kıbrıs Adası'na keşif uçuşlarının sürdürülmesine karar verildi. Zira İngilizler, Doğu Akdeniz'de abluka ve bombardımanlarına devam etmekteydi.¹⁹²⁵

27 Ağustos'ta da İngiliz Ben-my-Chree tayyare ana gemisi Osmanlı güney kıyılarına yaklaştı. Bu gemiden indirilen 3 adet deniz tayyaresi, Ceyhan Nehri üzerindeki demiryolu

¹⁹²² Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 288; Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 256

¹⁹²³ Varnava (2015) a.g.e., s. 107.

¹⁹²⁴ Göymen, a.g.e., s.124; Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 288-289.

¹⁹²⁵ Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 318.

köprüsünü bombardıman etmekle vazifelendirilmişti. Bu köprünün tahribi durumunda Osmanlı ordusunun Suriye, Irak, Hicaz ve Filistin'deki birliklerinin ikmali büyük bir darbe almış olacaktı. Ancak atılan bombaların köprüyü tahrip edemediği ve sonuçsuz kaldığı görüldü.¹⁹²⁶

19 Ekim 1916 tarihinde 4'üncü Ordu tarafından Başkumandanlığa gönderilen yazıda, Bölüğün tayyarelerinin gittikçe azaldığı ve personelinin de atanma ve sağlık sorunlarıyla vazife yapacak durumda olmadığından bahsediliyordu.¹⁹²⁷ 1 Aralık 1916'da 4'üncü Ordu Kumandanı Cemal Paşa, Kıbrıs Adası'nda 4 İngiliz tümeniyle Fransız ve İtalyan kuvvetlerinin olup olmadığı konusunda acilen bilgi istiyordu.¹⁹²⁸ Kıbrıs Adası'nda İtilaf Güçlerinin askeri yığınak yapıp yapmadığı Filistin Cephesi'ndeki harekât açısından oldukça önemliydi.

Neticede 1916 ortalarından Ekim 1917'ye kadar Kıbrıs ve çevresinde önemli bir denizaltı (çoğunlukla Alman) ve özellikle Mağusa'nın üzerinde tayyare faaliyeti vardı. Bunun sebebi, 3 Ağustos 1916'da Romani Muharebesiyle başlayan ve Kasım 1917'de 3'üncü Gazze Muharebesiyle sona eren Ortadoğu'da artan askeri faaliyetten kaynaklanıyordu. İttifak Devletleri, muhtemel olarak İngiliz birliklerinin yığınaklarını arıyorlardı.¹⁹²⁹

4.4. KIBRIS ADASI'NIN 1917'DEKİ HAVA KEŞİFLERİ

İkinci Kanal harekâtı sonrası Osmanlı ordusunun geri çekilerek Sina Çölü'nü boşaltması, harekât alanının Filistin'e genişlemesine sebep olmuş ve Osmanlı güney sahillerinin stratejik noktalarına çıkarma olasılığını daha da artmıştı. İskenderun körfezi ve Çukurova kıyılarına bir düşman çıkarma harekâtı gelişmesi durumunda kıyıya yakın geçmekte olan demiryolu hattı, kolaylıkla düşman tarafından ele geçirilebilecekti. Toros tünelleri henüz tamamlanmamıştı buna rağmen bu demiryolu hattı, Anadolu ile Suriye-Filistin, Hicaz ve Irak cepheleri arasındaki tek ulaşım ve ikmal yoluydu. Bu cephelerde muharebe eden Osmanlı 4'üncü ve 6'ncı Orduları ile Güneydoğu Anadolu'da bulunan 2'nci Ordu'nun tüm ikmali, bu demiryolu ile sağlanıyordu. Her hangi bir çıkarmaya zamanında müdahale edebilmek için bölgede kuvvet bulundurulduğu gibi Doğu Akdeniz'in havadan devamlı

¹⁹²⁶ Kurter, Cilt II, a.g.e., s. 370.

¹⁹²⁷ Göymen, a.g.e., s.124; Kurter, Cilt II, a.g.e., 419-420.

¹⁹²⁸ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1

¹⁹²⁹ Varnava (2015) a.g.e., s. 107.

olarak keşif ve gözetlenmesi de büyük önem taşıyordu. İngilizler ajanları vasıtasıyla, çıkarma olasılığı haberleri yaymak suretiyle de Osmanlı Başkumandanlığının bu bölgede devamlı olarak kuvvet bulundurmasını sağlamaya çalışıyorlardı. Kıbrıs Adası'nın, çıkarma kuvveti toplanma ve ikmal merkezi olacağı varsayılarak, adaya devamlı keşif uçuşları yapılması istenmekteydi.¹⁹³⁰ Zira bu keşiflerin icra edilmesini zorunlu kılan birçok sebep vardı.

1917'nin başında Mısır Seferi Kuvvetleri (EEF) operasyonlarını Filistin'e genişletmeye hazırlanıyordu ve bu nedenle doğru, ayrıntılı ve güncel istihbarata ihtiyaç duyuyordu. Fakat bu istihbaratı elde etmede birçok çok engel vardı. Güvenilir ve iyi ajanlar bulmak zordu. Ayrıca sürekli onarıma ihtiyaç duyan tek bir geminin bakımını yaparken ve Port Said ile Kıbrıs ve Suriye ile Filistin kıyılarındaki varış noktaları arasında seyrederken zaman kaybediliyordu. 1917'nin ortalarında Veresis römorkörü satın alındı. Aenne Rickmers'ın kumandanı Yüzbaşı L.B. Weldon Ekim 1917'de Port Said'de Smith'in yerini alarak burada Managem gemisini işletti, Teğmen H.C. Slater ise Veresis gemisini Kıbrıs'tan işletti. Nisan 1915'te Gelibolu'ya çıkarma yapmak üzere filo kumandanı olarak atanan ve şimdi Mısır ve Doğu Hint Adalarının yeni başkumandanı olan Koramiral Rosslyn Wemyss, başka bir gemi istiyordu. Aylarca Amirallik'i zorlamış ve sonunda HMS Devaney'i elde etmişti. Bu gemi 1000 mil seyir menziline ve 150 mil kablolu menzile sahip olduğundan Kıbrıs, Ruad ve Port Said'deki herhangi bir açık deniz noktasından iletişim kurabileceği anlamına geliyordu. HMS Devaney, Nisan 1918'de Veresis römorkörünün yerini aldı ve Managem gemisiyle birlikte, Eylül 1918'de EMSIB Genelkurmay İstihbaratı ile birleştirilene kadar EMSIB'in iki istihbarat gemisinden biri olarak faaliyet gösterdi.¹⁹³¹ EMSIB'in istihbarat gemileri Doğu Akdeniz'de faaliyetlerini sürdürürken bir yandan da istihbarat toplama üsleri ve dinlenme istasyonları alt yapısı oluşturulmaya çalışıldı.

EMSIB yöneticisi Binbaşı Rhys Samson tarafından Kıbrıs'a gönderilen Mezopotamya arkeoloğu Leonard Woolley, Kilikya ve Kuzey Suriye'de istihbarat toplamanın genişletilmesiyle görevlendirilmişti. Kıbrıs, Port Sait'le birleşerek Doğu Akdeniz'deki iki istihbarat toplama üssünü oluşturdu. Woolley, Mersin Körfezi'nin batısındaki Dana Adası'na (Provencal Adası) iki ajan bıraktıktan sonra, çıkarma ajanlarının yerlerini

¹⁹³⁰ Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 62-63.

¹⁹³¹ Varnava (2012), a.g.m., s. 359.

seçmek ve Osmanlı kıyı savunması hakkındaki bilgileri doğrulamak için İskenderun Körfezi'ne çıkmayı planladı. Ancak Fransız mayın tarlalarının konumundan habersizdi. Lord Rosebery'nin sahip olduğu Zaida adlı motorlu yatı, İskenderun Körfezi'ndeki Fransız deniz mayın tarlalarında kaybetti. Amirallik, bir ordu subayı ve bir geminin kumandanı olan Woolley'in istihbarat subayı olarak Fransız deniz istihbaratıyla irtibat kurmasına kızmıştı. Bu yüzden Port Sait'de yerine daha önce Anadolu'da konsolos yardımcısı olan Yüzbaşı Ian M. Smith, Kıbrıs'ta ise Teğmen Richard Hadkinson getirildi. Kıbrıs'ta irtibat görevlisi olarak ayrı bir deniz istihbarat subayı atandı. 1917 ortalarında Teğmen H.C. Slater, Hadkinson'un yerini aldı ve Ekim 1917'de Weldon, Yüzbaşı Ian M. Smith'in yerini aldı.¹⁹³²

Kıbrıs Yüksek Komiseri Clauson, Kıbrıs'ın 1916'dan itibaren istihbarat altyapısında önemli bir rol oynadığına dair bir rapor hazırlamıştı. Yerel istihbaratın düşmanla iletişimini engellemek, örneğin petrolün düşmana geçmesini engellemek için çalıştığını açıklamıştı. Kıbrıs, Küçük Asya ve Suriye'den istihbarat elde etmek için Mağusa'da konuşlanmış istihbarat personeliyle İngiliz kruvazörlerinin, Fransız silahlı yardımcı birliklerinin, İngiliz yatlarının ve Kıbrıslı motor ve balıkçı teknelerinin ajanları taşıdığı bir üs konumundaydı. Üç kablosuz telgraf istasyonu vardı. Birincisi Gazimağusa'da bir İngiliz donanması, esas olarak Ruad'la askeri istihbarat iletişimi ve ara sıra Mısır'la iletişim için kullanılıyordu. İkincisi Larnaka'da bulunan ve sıradan mesajların iletilmesi için değil de gizli istihbarat amacıyla Levant'taki diğer istasyonlarla birlikte çalışan bir İngiliz ordusuydu. Üçüncüsü ise Clauson'un hakkında çok az şey bildiği, düşman denizaltı faaliyetlerini tespit etmeye çalışan Limasol'da bulunan bir Fransız donanmasıydı. 1916 yılı başında Osmanlı'nın Anadolu ve Suriye'nin çeşitli yerlerinden yayın yaptığını öğrenen İngiliz ve Fransızlar, Mart ayında Mısır'da karadan dinleme sistemi kurulmasına karar vermişlerdi. Bir sinyal memuru olan Yüzbaşı Hugh Lefroy'a, Özel Kablosuz Bölüm (SWS) adı verilen yaklaşık 15 kişilik ekibiyle birlikte, başlangıçta iki dinleme ve D/F¹⁹³³ istasyonu kurması ve işletmesi emredilmişti. Bunun birisi Selanik'te Balkanlar'ı, diğeri Kahire'de Suriye'yi hedef alıyordu. 1916'nın başlarında Mısır'a gelen Kraliyet Mühendislerinde Binbaşı E.W.B. Gill'e, D/F istasyonu kuracak bir yer bulması için Kahire'ye gitmesi emredilmişti. O sadece mükemmel yeri bulduğunu değil, aynı zamanda devasa bir direğin, Giza'daki büyük piramidin zaten yerinde olduğunu bildirmişti. Binbaşı Gill'in amiri olan İrlandalı

¹⁹³² Varnava (2012), a.g.m., s. 358-359.

¹⁹³³ Radyogonyometri, telsiz kestirmesi veya DF; verici bir telsiz istasyonunun doğrultusunu ve yerini bulmadır. Bkz. <https://tr.unionpedia.org/i/Radyogonyometri>, Erişim Tarihi, 01 Ocak 2024.

Binbaşı Triode, daha sonra onu Larnaka'da dört direkli bir D/F istasyonu kurması için Kıbrıs'a gönderdi. Çünkü Anadolu ve Kuzey Suriye'yi daha başarılı bir şekilde kapsamayı hedefliyordu. Ayrıca Osmanlı birliklerinin Kafkasya'ya veya Mısır'a yeniden konuşlandırılmasının önüne geçen olası bir İngiliz çıkarmasına karşılık veren Osmanlı kuvvetlerinin Kuzey Suriye'deki askeri trafiğini derhal durdurdu. Daha sonra biri Kıbrıs'ta, diğeri Mısır'da olmak üzere iki istasyon daha kuruldu. Sonuç olarak, Almanların ön cepheden uzaklaştırılması, düşmanın Sina'dan genel olarak çekilmesi ve Osmanlı'nın Filistin'i takviye etmesi hakkında önemli bilgiler ele geçirildi. 1917 yılına gelindiğinde istasyonlar iş yüküne yetişemeyince personel sayısının 96'ya çıkarılmasına, Selanik'te yeni bir D/F istasyonu kurulmasına ve denizaltıların transmisionları aracılığıyla takip edilmesi için Limasol'da bir Fransız D/F istasyonu açılmasına karar verildi.¹⁹³⁴ Doğu Akdeniz'de İtilaf güçleri hem istihbarat gemileri kullanarak hem de istihbarat toplama üsleri kurarak ve dinlenme istasyonları alt yapısı oluşturarak Türk-Almanlar hakkında istihbarat elde etmeye çalışıyordu. Bir yandan da aldatma amaçlı sahte istihbarat yayıyorlardı. İtilaf Devletlerinin kurduğu bu istihbarat şebekesi, Kıbrıs'ta askeri bir yığınak başladığı zannını verdirerek İskenderun ve civarına bir çıkarma yapılacağına dikkat çektiyordu.

Ocak 1917'de Kıbrıs'ta 4 İngiliz tümeni, birkaç Fransız sömürge alayının ve İtalyan kıtaatının bulundurulacağı hakkında Karargâh-ı Umumiden bir malumat gelmişti. Bu malumata istinaden 4 Şubat 1917'de 4'üncü Ordu Kumandanı Ahmed Cemal Paşa bütün vasıtalarla müracaat edilerek acilen tahkikat yapılmasını emretti. Tayyare keşfinin de derhal ve devamlı icra edilmesi gerektiğini belirten Cemal Paşa, Adana havalisinin devamlı gözetim altında bulundurulması gerektiğini ve casus hizmetleri için para sarfına mezun olduğunu bildirdi. 12'nci Kolordu Kumandanı bu emir üzerine tayyarelerden birisinin derhal Silifke'ye gitmesini emretti. Kıbrıs üzerinde keşif yapacak Silifke'de bulunacak tayyare, müfreze kumandanının kararıyla ara sıra değiştirilecekti. Silifke'de uçuş için benzin ve bir tamirat şubesi ve her ne lazımsa birer kısım bulundurulmasını ve hemen bugünden temin edilmesini ve tümenlere tebliğini istedi. Tayyare keşfinden istenen vazife, Kıbrıs limanlarında çok gemi olup olmadığı, hangi limanlarda olduğunun tespiti idi. Ayrıca büyük ordugâhların mevcudiyeti ile denizde nakil vapurlarının seyrüseferi ve bunların istikametlerinin tayini idi.¹⁹³⁵ Bu emir 12'nci Kolordu tarafından

¹⁹³⁴ Varnava (2012), a.g.m., s. 360-361.

¹⁹³⁵ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1(1)

23'üncü, 41'inci, 44'üncü Tümenler ile Silifke Mevki Kumandanlığına şifre ile Tayyare Bölük Kumandanlığına da tezkere ile bildirildi.¹⁹³⁶

4'üncü Ordunun 4 Şubat 1917'de istediği Kıbrıs keşfi, 9 Şubat 1917'de 4'üncü Tayyare Bölüğü tarafından icra edilmişti. Rasit Yüzbaşı Mehmed Efendi ve sivil tayyareci Behçet Efendi'nin kullandıkları 12 numaralı Rumpler tayyaresi, saat 06.40'ta Silifke'den Kıbrıs'a gitmiş ve saat 11.05'te dönmüştü. Yapılan keşif sırasında Aganto, Trikomo, Salama, Famagusta, Larnaka, Kiti, Lefkoşa ve Vatili mevki ve limanları keşfedilmiş ve buralarda askeri yığınak ve hazırlığa dair eser görülmediği gibi limanlarda harp ve nakliye gemisi de görülmemişti. Bu keşif sırasında alınan fotoğrafların takdim edileceği not düşünülmüştü. 12'nci Kolordu, bu keşif neticesini 4'üncü Ordu Kumandanlığına iletmışti.¹⁹³⁷

11 Şubat 1917'de 4'üncü Ordu Kumandanı Ahmed Cemal Paşa tarafından 12'nci Kolordu Kumandanlığına, Kıbrıs Adası üzerinde tayyare keşiflerine devam edilerek adanın batı kısmıyla güney limanlarının da keşif edilmesi emri verilmişti.¹⁹³⁸ Kolordu, bu emri Silifke Mevki ve Adana'da Tayyare Bölük Kumandanlıklarına ileterek, bu emrin oradaki tayyare rasıdına tebliğ ile keşif neticesinin peyder pey bildirmesini istedi.¹⁹³⁹ 14 Şubat 1917'de Cemal Paşa, 11 Şubat'taki şifreye ek olarak Kıbrıs Adası'nda 4 İngiliz tümeniyle Fransız ve İtalyan kuvvetlerinin olup olmadığı konusunda acilen bilgi istiyordu.¹⁹⁴⁰ 18 Şubat 1917 tarihinde ise Sivil Pilot Behçet ile Üsteğmen Hüseyin Bican Beyler Kıbrıs Adası keşfi için havalandı. Ancak kalkıştan yirmi yedi dakika sonra motor havada durduğundan havacılar Silifke sahiline inmeye mecbur oldu.¹⁹⁴¹ Kıbrıs Adası'nda İtilaf Güçlerinin askeri yığınak yapıp yapmadığı Filistin Cephesi'ndeki harekât açısından Türkler için oldukça önemliydi. Diğer taraftan İtilaf Devletleri, Doğu Akdeniz'de Osmanlı kıyılarına yerleştirdikleri casuslar vasıtasıyla Türk-Alman birliklerinin hareketleri hakkında bilgi elde etmeye çalışıyorlardı.

İnsan istihbaratı toplama, çeşitli dini ve etnik kökenlerden gelen casusların kullanılmasını içeriyordu. Orta Doğu'da faaliyet gösteren en ünlü 'casus çetesi' NİLİ (Netzakh Yisrael

¹⁹³⁶ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1-2(3)

¹⁹³⁷ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F. 3-2

¹⁹³⁸ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1-6

¹⁹³⁹ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1-7

¹⁹⁴⁰ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1

¹⁹⁴¹ ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 2-88

LoYishaker, 'İsrail'in sonsuzluğu/ebedi olanı yalan söylemeyecek')¹⁹⁴² grubuydu. 1916'nın tamamı için İtilaf Devletlerinin NİLİ ile hiçbir teması yoktu, ancak 1916'da istihbarat toplama yapılarını arttırdıktan sonra Şubat 1917'de yeniden temas kurdular ve grup sekiz ay sonra açığa çıkana kadar bu temas devam etti. Suriye istihbaratı ve Kıbrıs istasyonu, tüm Osmanlı demiryolu kavşaklarında (Adana, Halep, Muslamia, Humus, Rayak, Şam ve Afula) en az bir ajan ve kıyı boyunca Mersin Lazkiye, Trablus, Beyrut ve Tire'de kurye olarak görev yapan çeşitli yerleşik ajanlar bulundurmaya çalıştı. Fransız deniz istihbaratı ve kablosuz istihbaratının çalışmaları ile birlikte Osmanlı ve Alman birliklerinin hareketleri hakkında çok önemli bilgiler elde edildi.¹⁹⁴³ Gerek casuslar gerekse istihbarat istasyonlarının faaliyetleri Osmanlı Başkumandanlığını teyakkuzda bulunmaya sevk etmiş olmalı ki Kıbrıs keşfi talep edilmişti.

Ancak 4'üncü Tayyare Bölüğü'ndeki Albatros tayyaresinin benzin deposu ufak olduğundan bu iş için uygun olmadığı, keşif yapmaya elverişli bir tayyarenin süratle gönderilmesini 6-7 Mart 1917'de Hava İşleri Müfettişliğinden isteyen Bölük Kumandanı Üsteğmen Bican Efendi, Bölükte tamir edilemeyen ve kullanılmayan Rumpler tayyaresiyle boş benzin bidonlarının da memuruyla birlikte Silifke'den yola çıkarıldığını bildiriyordu.¹⁹⁴⁴ 8 Mart'ta bu yazıya verilen cevapta; 4'üncü Tayyare Bölüğüne istenen benzin deposunun tedarik edilmek üzere olduğu ancak elde tayyare olmadığı, Almanya'dan geldiğinde derhal yeni bir tayyare gönderileceği yazıyordu.¹⁹⁴⁵

12'nci Kolordu 12 Mart 1917'de, İtilaf Devletlerine mensup küçük tarassut gemilerinin iki ay aradan sonra bir iki günden beri sahillerde görünmeye başladığını bildiriyordu. Kıbrıs'ın keşfine bu sırada daha fazla lüzum görüleceğinden uzun müddet uçuş yapabilir iki tayyarenin süratle getirtilmesine müsaade buyurulmasını 4'üncü Ordu Kumandanlığından istiyordu.¹⁹⁴⁶ 19 Mart'ta 4'üncü Tayyare Bölüğüne bir Albatros

¹⁹⁴² Nili örgütü: NİLİ, Birinci Dünya Harbi esnasında 1915 ile 1917 yılları arasında Filistin'de Osmanlı İmparatorluğu'na karşı mücadelesinde Birleşik Krallık'a yardım eden bir Yahudi casusluk ağıydı. NİLİ, "İsrail'in Ebedî Olanı Yalan Söylemeyecek" manasına gelen İbranice "Netzah Yisrael Lo Yeşaker" ifadesinin kısaltmasıdır. James Srodes'in *Filistin'deki Casuslar* kitabında açıklandığı gibi, İngiliz Ulusal Arşivlerinde 1920'de yanlış dosyalanmış bir muhtıraya göre, İngiliz hükûmeti NİLİ kod adını "A Organizasyonu" olarak adlandırdı. Bkz. Vikipedi Özgür Ansiklopedi, Erişim Tarihi: 10/12/2023, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Nili_\(%C3%B6rg%C3%BCt\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Nili_(%C3%B6rg%C3%BCt))

¹⁹⁴³ Varnava (2012), a.g.m., s. 359-360

¹⁹⁴⁴ ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3

¹⁹⁴⁵ ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3-1

¹⁹⁴⁶ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1-8

tayyaresinin gönderildiği bilgisi verildi.¹⁹⁴⁷ Ancak ne Rumpler, ne de gönderilen Albatros tayyareleri uzun süre keşfi gerektiren Kıbrıs keşfini yapmaya muktedir görülmemekteydi.

Bu durum 20 Mart 1917'de 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı tarafından alınan emir üzerine elde bulunan tayyareler hakkında Müfettişliğe, verdiği bilgiden anlaşıyordu. Bu yazıya göre; Kıbrıs Adası'nda adanın güney ve batı limanlarında mütemadiyen keşifler yapılması, raporların peyderpey gönderilmesi 4'üncü Ordu emrine atfen 12'nci Kolordudan istenmekteydi. Ancak Kıbrıs Adası'nda bir defa keşif yapmış olan 12 numaralı Rumpler tayyaresinin ikinci defa keşfe giderken motoru havadayken durmuş ve deniz kenarında bir mahale inmeye mecbur olmuştu. Yapılan muayenede silindirlerden biri yanmıştı. Tamir edilemeyecek ve kullanılamayacak bir halde olduğu anlaşılan tayyarenin kanat ve kuyruk kısmı da kırık ve köhne olduğundan, bu tayyare memuruyla birlikte İstanbul'a sevk edilmişti. 140 litre benzin deposu olan 18 numaralı Albatros tayyaresi de üç buçuk saat havada kalabiliyordu. Emir ve talep olunan Kıbrıs keşfi ise beş - beş buçuk hatta altı saat devam edeceği için Bölükte Kıbrıs Adası'nda keşif yapmaya muktedir tayyare bulunmadığı bildiriliyordu. Bölük Kumandanı Bican Efendi, Albatros tayyaresinin yerine Kıbrıs Adası'nda keşfe elverişli başka bir tayyare gönderilmesini istiyordu.¹⁹⁴⁸

20 Mart 1917 tarihinde 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Üsteğmen Bican Efendi'nin, Kıbrıs Adası'na yapılacak keşiflerin nasıl ve nerede yapılması, hangi tayyare tipinin kullanılması gerektiği ve bu keşifler için kullanılacak tayyarelerin nasıl ve nerede muhafaza edileceğine dair görüşlerini bildirdiği ve Hava İşleri Müfettişliğine sunduğu rapor şu bilgileri kapsamaktadır:

“Düşman Kıbrıs Adası'na istinad ederek gemilerini sahillerimize hâkim bir vaziyette bulunduruyordu. Bu gemiler dolaşmakta ve ara sıra sahillerde bazı noktaları bombardıman etmektedir. Bu gemilerin yanında bir de tayyare gemileri bulunmakta olup 6 tayyareyi ihtiva ettiği tahmin ediliyordu. Bu havalide düşman tayyarelerinin uçuşlarından bunların savaş tayyaresi olduğu neticesi çıkıyordu. İskenderun'dan Alanya'ya kadar sahillerin muhafazası ve müdafaa emri 12'inci Kolorduya verilmişti. Bu kolordunun bir tümeni İskenderun civarında, bir tümeni İskenderun Körfezi'nin kuzey tarafı olan Toprakkale'de, diğer üçüncü bir tümeni de Tarsus ve Mersin arasında tabiye edilmişti. Mersin'den Alanya'ya kadar uzanan sahilde Jandarma Sahil Tarassut birlikleri tarafından muhafaza edilmekteydi. 12'nci Kolordunun

¹⁹⁴⁷ ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 5

¹⁹⁴⁸ ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3-2

emrinde bir de 4'üncü Tayyare Bölüğü bulunmakta olup keşif vazifesi verilmiştir. Düşman bu havalıye ihraç ve taarruz teşebbüsünde bulunacak olursa önce Kıbrıs Adası'nı kendisi için hareket üssü yapacaktır. Bu adada askeri yığınak ve hazırlıklar yaptıktan sonra sahillerimize ihraç ve taarruz edeceğini bekliyorum. Buna göre düşmanın bu hareketini vaktinden önce keşfetmek tayyare bölüğüne düşen yegâne vazifedir. Kıbrıs Adası'nda tayyare ile keşifler yaptığımdan adayı yakından gördüm. Bu adada düşmanın askeri yığınak ve hazırlığına en müsait yer güney ve batı limanlarıdır. Açık ve sissiz havada adanın kuzey sahilleri görülmekte olduğundan düşmanın askeri yığınak ve hazırlık yapamayacağını tahmin ediyorum. Adanın güney limanlarından askeri yığınak ve hazırlığa en müsait olanlar Mağusa, Larnaka, Limasol Limanları olup batıda ise Gazi Baf'dır (Kouklia). Mağusa, Larnaka Limanlarıyla Lefkoşa şehri üzerinden geçerek keşifler yapan tayyaremizin uçuş müddetinin 4 saat 50 dakika devam ettiğini rasıdı olduğum için bizzat yazıp hesap ettim. Tayyarenin meydan üzerinde irtifa alması için sarf ettiği zaman bu hesaba dâhildir. Silifke'den Limasol Limanı'na gidip gelmek asgari 4 buçuk saat azami 5 saat 20 dakikadır. Gazi Baf Limanı'na (Kouklia) Limanı'na gidip gelmek asgari 5, azami 6 saat devam edecektir. Adanın batı tarafındaki Troodos Dağı'nın yüksekliği 2 bin metre tahmin edilmektedir. Bu dağı aşacak olan tayyarenin 3 bin metre irtifa ile gitmesi lazım veya sahilden dolaşması gerekmektedir. Bu vazifeye memur olan tayyarelerimizin ne durumda ve ne kudrette olması gerektiği bilinmektedir. Bu bölgelerin keşiflerinde en müsait olan deniz tayyareleridir. Deniz tayyaremizin Kıbrıs Adası'na yakın bir limandan uçuş yapması gerekmektedir. Silifke'den geçip denize ulaşan Göksu Irmağı ufak deniz araçlarının seyrüseferine müsait derecede büyüktür. Irmağın denize kavuşma yerinden uçan deniz tayyaresi Kıbrıs'ta keşif yapıp yine buraya yakın denize indikten sonra deniz üzerinde dönerek ırmağa girebilir.”¹⁹⁴⁹

Üsteğmen Bican Efendi, deniz tayyarelerinin Kıbrıs Adası'nın keşfi için daha uygun olduğuna ve bu tayyarelerin istasyon olarak kullanacağı yer olarak Göksu Irmağı'nın denize ulaşan ağır kısmına dikkat çekmektedir. Kıbrıs keşfi için deniz tayyaresine olan ihtiyacın makamlar arası yazışmalarla Başkumandanlığa da iletildiği anlaşılmaktadır.

4'üncü Ordu, Kıbrıs'ın keşfi sırasında kara tayyareleriyle gidiş ve dönüşte meydana gelebilecek arızalardan denize inmenin mümkün olamayacağını belirterek Silifke'ye bir deniz tayyare birliği verilmesini Başkumandanlığa teklif etti. Ancak Başkumandanlık elde deniz tayyaresi olmadığını ileri sürerek keşiflerin kara tayyareleriyle yapılmasını emretti. Kara tayyareleri ise keşif yapamayacak durumdaydı.¹⁹⁵⁰ 28 Mart'ta 4'üncü Tayyare Bölüğü'ne bir adet 160'lık Albatros tayyaresi ile üç adet edevat sandığının Haydarpaşa'dan hareket ettirildiği bilgisi verilirken hemen memur edilecek bir subay veya bir makinistin de kâfi askerle Pozantı'ya sevk edilerek tayyarenin nakli hususunun temin

¹⁹⁴⁹ ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 6 (1:2)

¹⁹⁵⁰ Göymen, a.g.e., s. 208; Kurter, Cilt III (1917 Yılı), a.g.e., s. 63.

edilmesi isteniyordu.¹⁹⁵¹ Bölük yeni bir tayyareye kavuşmuştu fakat Kıbrıs Adası'na yapılmakta olan keşif uçuşları bakımından bir değişiklik olmayacaktı. Zira Albatros B.I tipi tayyarelerin harekât yarıçapları Kıbrıs Adası'na keşif yapmak için kâfi değildi.¹⁹⁵² Bu tayyare Mayıs ayında Silifke'ye ulaşacaktı.

Bu arada Bican Efendi'nin raporuna istinaden, Göksu Irmağı'nın bir deniz tayyaresinin giriş ve çıkışı için, derinlik ve genişlik bakımından ne dereceye kadar müsait olduğu, ırmağın denize kavuştuğu yerden ne kadar dâhilde tayyarenin düşman ateşinden korunaklı bir halde bulunacağı, arazinin vaziyeti, ırmağın akış sürati hakkında tetkik ve keşiflerde bulunularak görüş bildirilmesi 22 Nisan 1917 tarihli yazıyla istendi. Ayrıca 4'üncü Tayyare Bölüğü için ihtiyaca uygun bir tayyarenin gönderilmiş olduğu belirtilerek bu tayyare ile bulunulan mevkiden Kıbrıs'ın keşfine imkân olacağından ayrıca bir istasyon seçilmesine lüzum olmadığı bildirilmişti.¹⁹⁵³ Nitekim İstanbul'dan Nisan ayı sonlarında, yeni bir tayyare gönderildi. Adana'ya gelerek, bölüğe katılan bu tayyare AK51 numaralı ALBATROS C.III'dü.¹⁹⁵⁴ 4'üncü Bölük Kıbrıs keşfini çok önemsemekle birlikte eldeki tayyarelerin motor kapasiteleri, benzin ve malzeme noksanını da göz önünde bulundurmaktaydı. Buna rağmen keşif için denemeler yapılıyordu.

Bu sıralarda Filistin Cephesi'nde ise 1'inci ve 2'nci Gazze Muharebeleri sonrası İngilizler ağır kayıplar vererek geri çekilmek zorunda kalmışlardı. İngilizler, Birüssebi ve Gazze'yi ele geçirmek üzere hazırlık dönemine girmişlerdi.¹⁹⁵⁵ Hazırlıkların istihbarat toplama alanında da sürdürüldüğünü belirten Varnava, makalesinde Birinci Gazze Muharebeleri esnasında İngilizlerin ele geçirdiği mesajın bu muharebeyi yöneten subayın Kahire'den müdahale istemediği için değerlendirilemediğini şu satırlarla vurgulamıştır:

“Kablosuz telgraf, savaş sırasında istihbarat toplamada da hayati önem taşıyordu. Kaynak açısından çok daha azını gerektirmesi ve insan istihbaratı toplamaya göre daha az risk içermesi nedeniyle aynı zamanda daha güvenilirirdi. Ancak Osmanlı ve Mısır'da ilkel bir durumda olması nedeniyle Doğu Akdeniz'de kullanımı ve değeri sınırlıydı. İngiliz donanması, Yakın

¹⁹⁵¹ ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 5-1

¹⁹⁵² Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 64.

¹⁹⁵³ ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 6-7

¹⁹⁵⁴ Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 122.

¹⁹⁵⁵ Kamil Önalp, Hilmi Üstünsoy, Kamuran Dengiz, Şükrü Erkal, Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Sina-Filistin Cephesi IV. Cilt 2 nci Kısım *İkinci Gazze Muharebesi Sonundan Mondros Mütarekesine Kadar Yapılan Harekât (21 Nisan 1917-30 Ekim 1918)*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1986, s.2.

*Doğu'daki askeri iletişimin dinlenmesini ilk kez 1916'nın başlarında kurumsallaştırdı ve öncelikle, İtilaf Devletlerinin deniz ve ticari trafiğini tehdit eden düşman deniz birimlerinin hareketleriyle ilgileniyordu. İngiliz, Fransız ve İtalyan deniz işbirliği, 1917'de 15, 1918'de ise 40'tan fazla istasyonla tüm Akdeniz'i kapsayan kapsamlı bir önleme ve takip sistemi oluşturdu. Bu gelişme, kablosuz teknolojiye, özellikle de dinleyicinin alınan sinyallerin yönünü alarak vericinin konumunu belirlemesine olanak tanıyan yön bulucuların (D/F) kullanımındaki gelişmeyi hızlandırdı. Ancak teknolojiye, personele ve becerilere sahip olmak, kumandanların buna göre hareket edebilmesi için bilginin ön saflara ulaşacağı anlamına gelmiyordu. 1917'nin başlarında, Gazze'deki ilk savaş sırasında Kıbrıs istihbaratı bir düşman mesajını ele geçirdi ve onu deşifre edilmesi için Kahire'ye gönderdi. İtilaf Devletlerinin kasabaya yönelik ateşinin devam etmesi halinde Osmanlı ve Alman kuvvetlerinin Gazze'yi boşaltmak zorunda kalacağı belirtiliyordu. Mesaj hızla saldırıyı yöneten subay memuruna iletildi, ancak o mesajı almadı çünkü Kahire'den müdahale istemediği için kendisine ulaşan mesajlara genel bir yasak koymuştu. 26 Mart 1917'de saldırıyı durdurdu ve düşman savaşı kazandı.*¹⁹⁵⁶

3'üncü Gazze muharebelerine hazırlık sırasında da Türklerin aldatılması yollarına başvurmuşlardı. Türklere, Kıbrıs'ta Suriye'nin kuzey kıyısına hatta İskenderun Körfezi'ne çıkarma yapılacağı zannını verdirmek için, adada ordugâh yerleri hazırlanmış, garnizonlarda faaliyet var gibi gösterilmeye çalışılmıştı. Diğer taraftan telsizle sahte haberler yayılarak, adada bir ikmal merkezi vücuda getirilmesine karar verildiği hakkında da aslı olmayan yalan haberler yayılmıştı.¹⁹⁵⁷ Kıbrıs keşfi hem bu haberlerin doğruluğu açısından hem de İngilizlerin Gazze'yi ele geçirmek üzere yaptıkları hazırlıklarda üzerinde önemle durulması gereken bir mevki idi.

6 Mayıs 1917'de 4'üncü Tayyare Bölüğünden pilot Fuat Salim Efendi ve rasıt Hüseyin Bican Efendi tarafından 18 numaralı tayyare ile motor tecrübesi için 5 dakika uçtu.¹⁹⁵⁸ 7 Mayıs 1917'de Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesi Müdürü Seyfi Bey, son aldıkları haberde İtilaf Devletlerinin Kıbrıs Adası'nda yeni yığınak için hareket üssü yapmağa karar verdiklerini duymuştu. Bu hareketin araştırılmasını ve ada ile münasebet tesisinin emredildiğini Adana ve Havalisi Kumandanı Remzi Paşa'ya bildiriyordu. Tayyare Müfrezesine sık sık keşif yapması hakkında talimat verilmişti. Tezkereyi takdim eden iki Kıbrıslı namuslu ve güvenilir şahıs, bu iş için gösterilecek her hareket şekline hazır olduklarını beyan etmişlerdi. Kendilerine İstihbarat Şubesi'nden kesin talimat verilmemiş ancak bu husus mahalli emir komutaya verilmişti. Şube Müdürü, bunlardan birinin

¹⁹⁵⁶ Varnava (2012), a.g.m., s. 360-361.

¹⁹⁵⁷ Önalp, Üstünsoy., a.g.e, s. 46.

¹⁹⁵⁸ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1

tayyaremizle adanın keşfinde bulunmasının faydalı neticeler verebileceğini belirtiyordu. Öteden beri denizci olan Tilkinin Mehmed'in ufak tonda bir kayıkla adaya geçmeyi ve ondan sonra fırsata göre yine dönmeyi düşündüğünü ilave den Şube Müdürü, dönmeye muvaffak olamazlarsa diğer arkadaşının topladığı malumatı İsviçre'de bir adrese gizli yazı ile göndereceğini ve bu adresin mahallinden sorulduğunu, telgrafla cevap alınca arz edeceğini ve bu şahıslara şimdilik on beşer lira verdiklerini ifade ediyordu. Adana ve Havalisi Kumandanı Remzi Paşa'dan daha lüzum olursa emir bekleyen Şube Müdürü, neticeden malumat verilmesini istiyordu.¹⁹⁵⁹

Bu arada 12 Mayıs 1917'de rasit teğmen Bican Efendi tarafından verilen raporda, deniz tayyaresinin yerleşmesi ve düşman ateşinden korunması için uygun yer tespitinden bahsedilmekle birlikte Göksu Irmağı'ndan istifade edilebileceği fakat konunun mütehassısına havale olunarak keşif ettirilmesi isteniyordu.¹⁹⁶⁰ 17 Mayıs 1917'de 202 numaralı tayyare, rasit makinist İsmail Efendi ile Sivil pilot Behçet Efendi tarafından Gülek'ten Silifke'ye nakil edildi.¹⁹⁶¹ 18-19 Mayıs 1917'de Gülek hangarındaki Albatros harp tayyaresi pilot Behçet Efendi tarafından Silifke'ye getirilmişti. Ulukışla'dan uçup da Adana'da duraklayacak tayyareler için gerekli benzin ve yağın Halep deposundan aldırılması için gerekli yerlere emir verilmesi isteniyordu.¹⁹⁶²

22 Mayıs 1917'de 12'nci Kolordu 1'inci Şube tarafından Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesine yazılan rapor, 7- 8 Mayıs tarihli tezkerelere verilen cevaptı. Buna göre, gerek Adana ve gerekse Suriye havalisi için İtilafçıların yegâne hareket üssünü teşkil eden Kıbrıs Adası yığınağı hakkında malumat elde edebilmek maksadıyla Kolorduca şimdiye kadar muhtelif vasıtalarla müracaat edilmiş ve bu önemli vazife her an Kolordunun dikkatinden kaçmamıştı. Tayyare Müfrezesinin Adana'ya geliş tarihi olan 1916 başından bu ana kadar mevcut tayyarelerin pek eski sistemde bulunmasına rağmen üç defa tayyare ile keşif icra edilerek muhtelif mevkilerin fotoğrafları alınmış ve neticede yığınağa dair hiçbir delil ve iz görülmemişti. Daha sonra son sistem ve yeni olmak üzere gelen tayyare ile havalar müsait olur olmaz keşiflere devam olunacağı bildiriliyordu. Bundan iki ay önce Kıbrıs'ı iyi tanıyan ve hayatını balıkçılıkla geçiren ve güvenilir üç kişi gönderilmişti. Fakat kendilerinden şimdiye kadar dönen olmadığı için bu suretle daha bir

¹⁹⁵⁹ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-5

¹⁹⁶⁰ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-1

¹⁹⁶¹ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-9

¹⁹⁶² ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3-3

malumat elde edilememişti. İkinci bir posta da 17 Mayıs'ta yola çıkmıştı. Bunlar da güvenilir olmakla beraber Kıbrıs'a dair tam malumat sahibi ve aynı zamanda birisi İngiliz vapurlarında uzun müddet hizmet etmiş adamlardı. Bunlar vasıtasıyla malumat elde edildiği takdirde derhal bildirilecekti. Bu defada bu maksatla Şubece seçilerek Adana'ya gönderilen iki Kıbrıslı ile tarafsız görüşülmüş ve bunlar içinde icap eden hazırlıklara başlanılmıştı. Her türlü tertibat ve noksanın ikmalini müteakip bunlar da yola çıkarılacaktı.¹⁹⁶³ 29 Mayıs tarihinde 12'nci Kolordu 1'nci Şube, gönderilen bu birinci ve ikinci posta muhbirlerle dair aynı malumatı Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesi ve 4'üncü Ordu Kumandanlığına iletiyordu.¹⁹⁶⁴ İtilaf casus istihbaratına karşı Kıbrıs'ta olup bitenler hakkında bilgi toplamak üzere Osmanlı casusları gönderilmişti. Bu ikinci posta, tekneyle Girne'ye kadar gidebilmişti. Buradaki Türklerle konuşmuşlar ve bunlardan alınan bilgilere göre;

"Kıbrıs adasında herhangi bir çıkarma hazırlığı yoktu. Askeri kuvvet olarak; Lefkoşa'da 2 tabur, adanın güneyindeki Tuzla iskelesinde 2 tabur ve Magosa'da da 1 tabur kadar İngiliz piyadesi bulunuyordu. Limasol, Mağusa ve Tuzla iskelesinde, birer küçük karakol gemisi barınmaktaydı. İngilizler ada halkının bir kısmını, Rum ve Türk ayırımı yapmadan, silahaltına almışlardı. Bunlara kıyı koruma görevi verilmişti. Adada yiyecek sıkıntısı baş göstermişti. Bu yüzden, evlerde bulunan tüm yiyecek maddeleri, keçi boynuzu da dahil olmak üzere, toplattırılmıştı. Hasat mevsimi yaklaştığından, sıkıntı biraz hafiflemişse de gene de halk yeterince yiyecek bulamamaktaydı. İngiliz hükümet yetkilileri ada halkına, Kudüs, Yafa, Gazze ve Trablusşam gibi Osmanlı şehirlerinin İngilizlerin eline geçtiğini ilan etmişlerdi. 3 ay önce Taşucu'ndan gönderilen 3 kişilik istihbarat ekibi, İngilizler tarafından yakalanmıştı ve adadaki esir kampında tutulmaktaydı."¹⁹⁶⁵

Ajun Kurter'in *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt III*, adlı eserinde 17 ve 23 Mayıs günlerinde Kıbrıs Adası keşfi için uçulduğu ve adada herhangi bir değişiklik olmadığı belirtilse de¹⁹⁶⁶ 21 Mayıs'ta 202 numaralı tayyare ile motor tecrübesi yapılmış ve 23 Mayıs'ta ise Kıbrıs keşfi için hareket edilmişti. Fakat havanın sisli ve bulutlu olmasından dolayı geri dönlüğü bilgisine rastlandı.¹⁹⁶⁷ Bu arada 30 Mayıs'ta da 18 numaralı tayyare ile motor muayenesi yapılarak yerde 15 dakika çalıştırılmıştı. 1 Haziran'da 202 ve 18 numaralı tayyareler yine motor tecrübesi için 20 dakika kadar uçmuşlardı.¹⁹⁶⁸ Motor tecrübesi uçuşları yanında 28 Mayıs'ta bir de Kıbrıs keşfi gerçekleştirilmişti.

¹⁹⁶³ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-2(3:4)

¹⁹⁶⁴ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-15(16)

¹⁹⁶⁵ Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 122.

¹⁹⁶⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 320; Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 122.

¹⁹⁶⁷ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-10

¹⁹⁶⁸ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-16

28 Mayıs 1917 tarihli bu keşfe göre; Larnaka Limanı'nda 3 adet yelken gemisiyle limanın büyük iskelesine yanaşmış bir halde duran 8 adet ufak kayık bulunmaktaydı. Liman ve kasabada her hangi bir toplanma ve askeri hazırlık görülmemiştir. Mağusa Limanı'nda 6 adet yelken gemisi ve 9 adet ufak kayık olmakla birlikte limanda başka bir şey yoktu. Burada da hazırlık olarak bir şey görülmemiştir. Gidiş ve dönüşte harp ve nakliye gemisine rastlanmamıştır. Gerek sahil ve gerekse içerisinde düşman ordugâhı yoktu. Larnaka ve Mağusa Limanlarında fotoğraf çekilmişti. 3 saat 5 dakika süren keşifte, uçuş istikametini gösteren bir de kroki takdim edilmişti.¹⁹⁶⁹ Bu keşif raporu hemen aynı gün 12'nci Kolorduya¹⁹⁷⁰ 29 Mayıs'ta ise 4'üncü Ordu ve Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesi'ne arz edilmişti.¹⁹⁷¹ 28 Mayıs 1917'de 3 saat 5 dakika süren keşifte Kıbrıs Adası'nın güney limanları dolaşıldı.¹⁹⁷² Göymen'in eserinde, Mayıs 1917'de 160 beygirlik mercedes motorlu bir Albatros C. II keşif tayyaresi verildiği ve 16 Haziran 1917'de Kıbrıs adası dolaylarında hava keşifleri başladığı bilgisi mevcuttu.¹⁹⁷³ Mazlum Keyüsk de Mayıs ayında verilen tayyarenin Albatros C II keşif tayyaresi olduğunu ifade ediliyordu.¹⁹⁷⁴ Kurt-Korkmaz'ın eserinde de Mayıs 1917'de bölgeye verilen tayyarenin deniz keşif tayyaresi Albatros C.II olduğu belirtilmiş ve bu tayyarenin 16 Haziran 1917'de Kıbrıs keşfine başladığını söyleyerek, Göymen'le aynı yorumu paylaşmışlardı. Ancak her ne kadar "deniz keşif tayyaresi Albatros C.II" verildiği ifade edilse¹⁹⁷⁵ de 4'üncü Tayyare Bölüğünün Haziran-Temmuz-Ağustos aylarına ait kuvvesine göre 1 adet faal durumda 160'lık Mercedes motorlu Albatros C.III. keşif tayyaresi ile 1 adet faal durumda 100'lük Mercedes motorlu Albatros B tayyaresi bulunuyordu.¹⁹⁷⁶ 16 Haziran'da başladığı belirtilen Kıbrıs keşfi, aslında yeni gelen Albatros tayyaresiyle yapılmaya başlanan keşifti. Zira 12 numaralı RUMPLER tayyaresiyle 9 Şubat'ta zaten Kıbrıs'a keşifler başlamıştı.

Kansu-Şensöz-Öztuna'nın eserine bakılacak olursa 16 Haziran'da AK51'ile Kıbrıs'ın keşfedildiği bilgisi mevcut iken¹⁹⁷⁷ Kurter'in eserinde 4'üncü Tayyare Bölüğü

¹⁹⁶⁹ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-5, 1-7; BDH, K. 4208, D.31, F.1-20

¹⁹⁷⁰ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-17

¹⁹⁷¹ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-15

¹⁹⁷² ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-8

¹⁹⁷³ Göymen, a.g.e, s. 208.

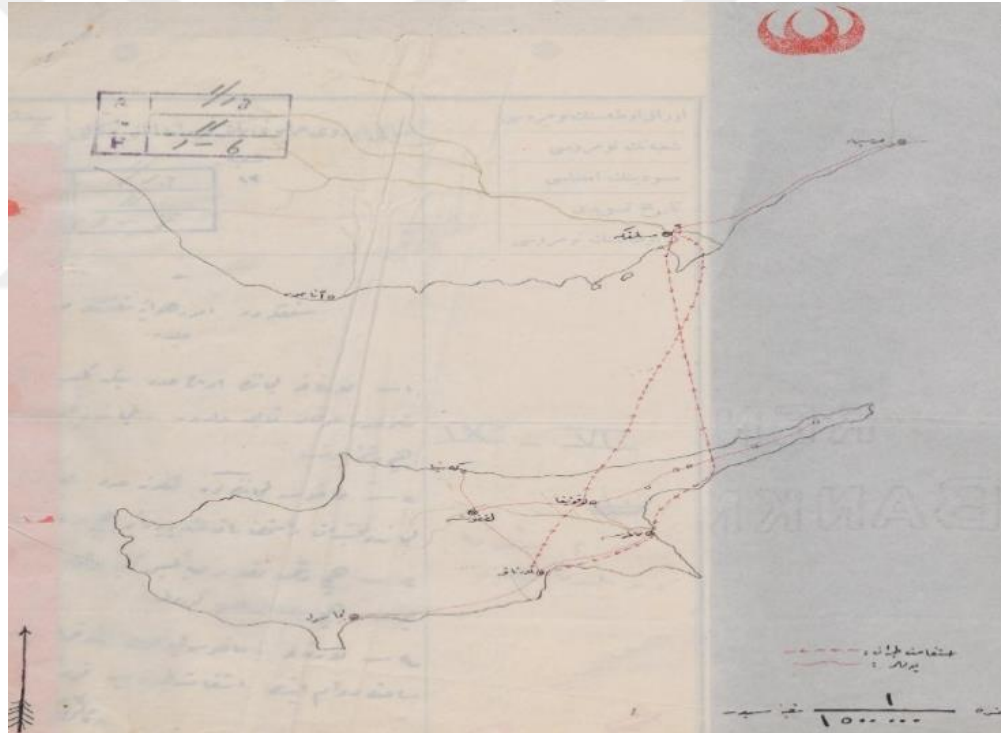
¹⁹⁷⁴ Keyüsk, Cilt 2, İkinci Kitap, a.g.e., s. 183.

¹⁹⁷⁵ Kurt,Korkmaz, a.g.e., s. 290

¹⁹⁷⁶ ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 2-88

¹⁹⁷⁷ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 320

kuvvesinde verilen tayyare tiplerinde de farklılık göze çarpmaktadır. Bu kuvveye göre Albatros B.I - A18 ile Albatros C.III - AK51 bilgisi veriliyordu.¹⁹⁷⁸ Bu durumda Bölüğe Mayıs 1917'de verilen tayyare, Albatros C.II değil Albatros C.III'dü. Nitekim 4'üncü Tayyare Bölüğünün Eylül ayına ait kuvvesinde de 1 adet faal durumda 160'lık Albatros C IV ile 100'lük Albatros B. tayyaresi bulunuyordu.¹⁹⁷⁹ Türk kara tayyareleriyle yapılmaya çalışılan keşiflerin tatmin etmediği Ekim ortalarında bildirilecek ve¹⁹⁸⁰ Kıbrıs keşfi için Silifke'de 4'üncü Tayyare Bölüğüne yardıma Yıldırım Ordular Grubu'na bağlı 302'inci Tayyare Bölüğü vazifelendirilecekti. Bu bölüğü değiştirmek için de Boğazlar Umum Kumandanlığından iki deniz tayyaresi gönderilecekti.¹⁹⁸¹ Dolayısıyla deniz tayyaresinin Mayıs 1917'de verilmiş olması mümkün görünmemektedir. Netice olarak Bölüğe gönderilen tayyare tipleri ile 1917'de icra edilmeye başlandığı ifade edilen Kıbrıs keşiflerinin tarihinde teyide muhtaç bazı tutarsızlıklar görülmektedir.



Şekil 28. Silifke'den Kıbrıs'a uçuş istikametini ve yollarını gösterir 1/1500000 ölçekli kroki.¹⁹⁸²

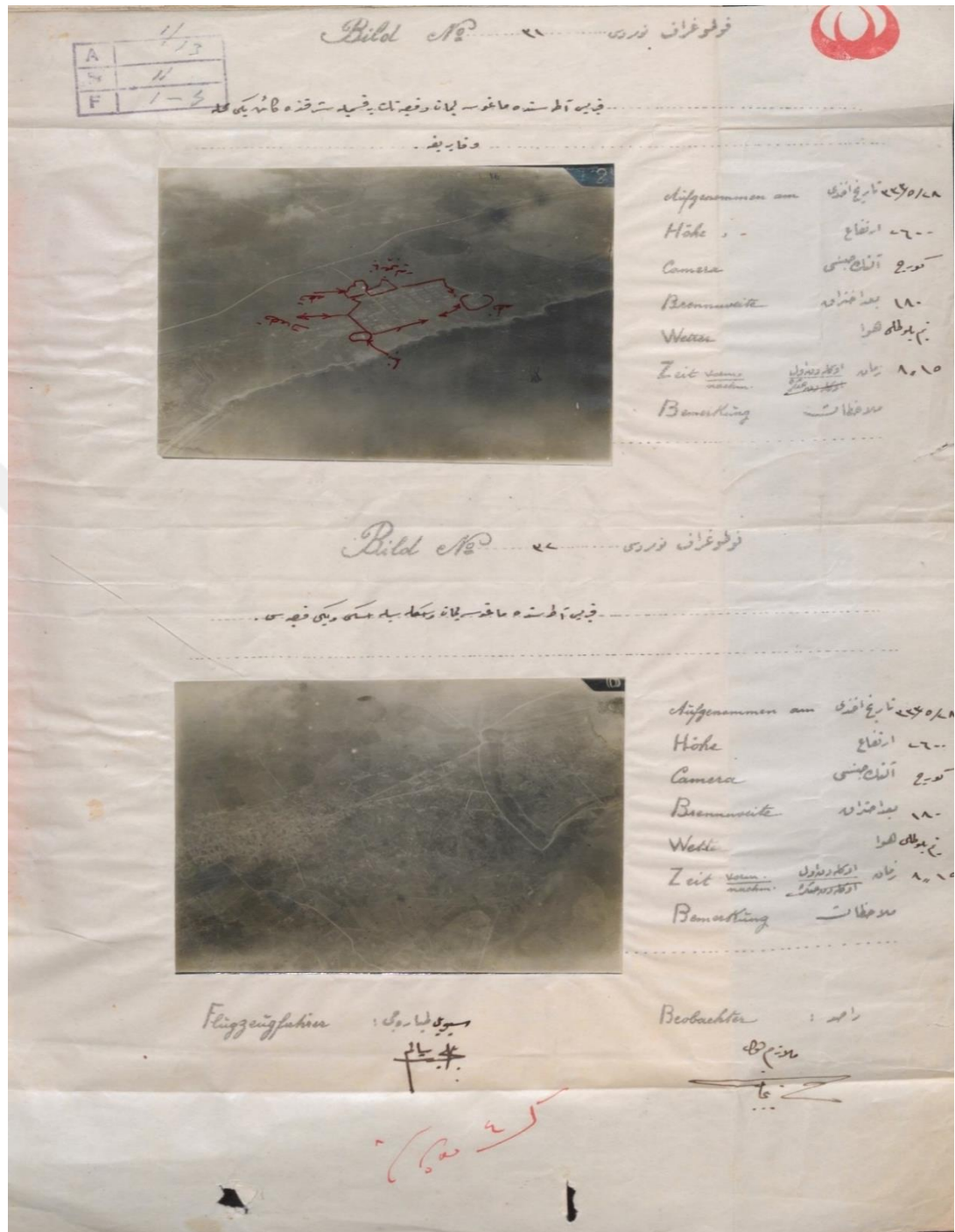
¹⁹⁷⁸ Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 123.

¹⁹⁷⁹ ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 2-88

¹⁹⁸⁰ Göymen, a.g.e., s. 209.

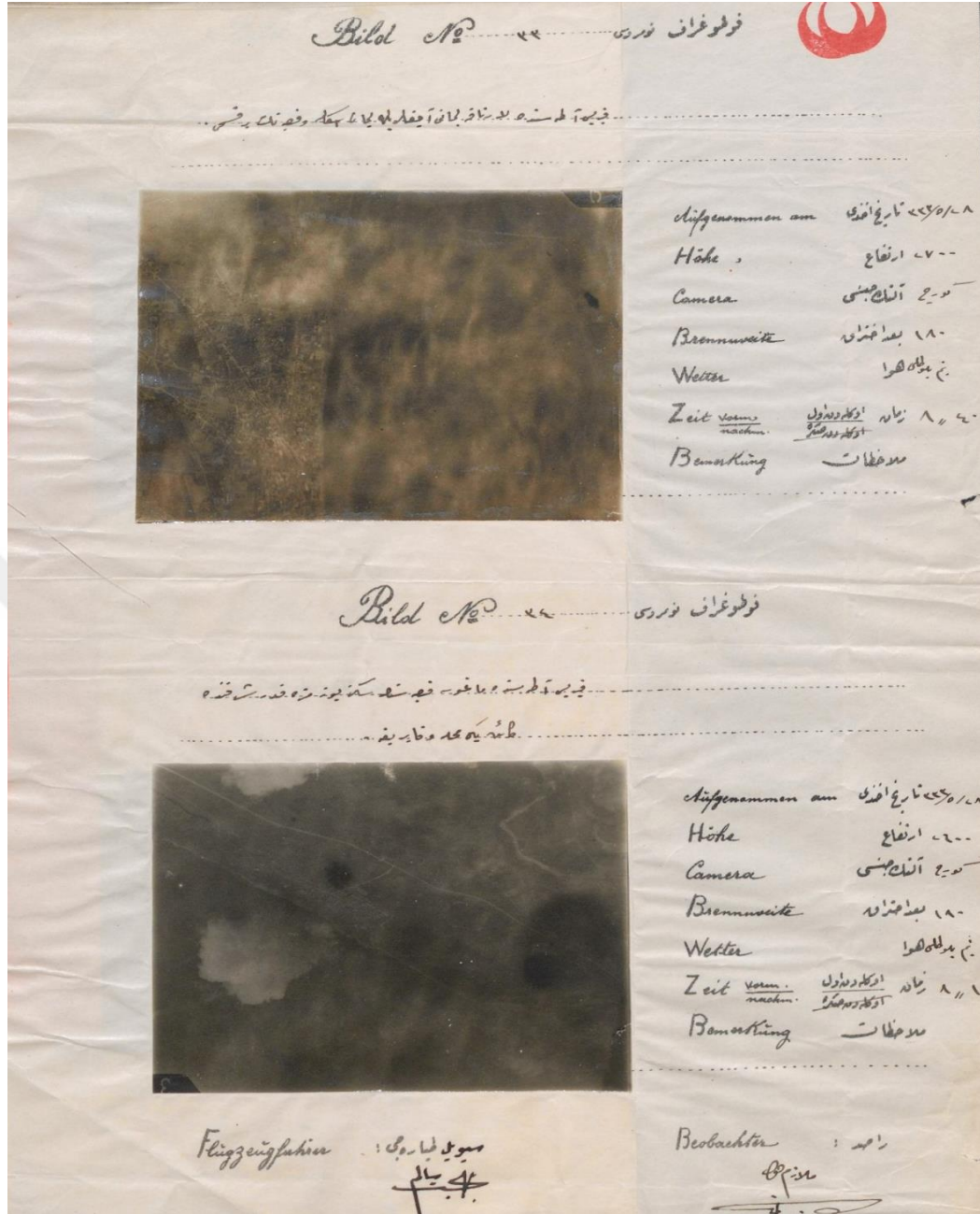
¹⁹⁸¹ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-23

¹⁹⁸² ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-6; ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-19



Fotoğraf 27. 28 Mayıs 1917’de Kıbrıs Adası’nda Mağusa Liman ve kasabasının bir kısmıyla doğusunda bulunan mahalle ve fabrika ile Kıbrıs Adası’nda Mağusa Liman ve iskelesiyle eski ve yeni kasabayı gösterir hava fotoğrafları¹⁹⁸³

1983 ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-4

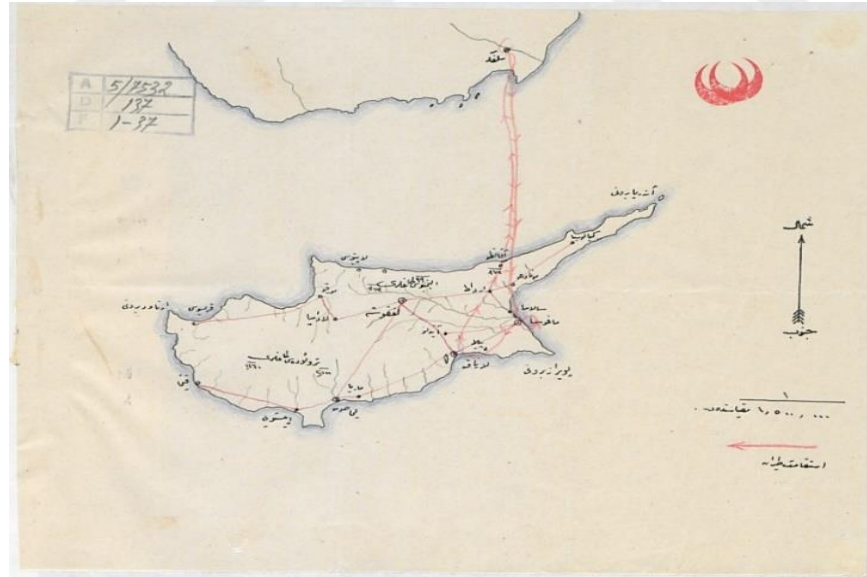


Fotoğraf 28. 28 Mayıs 1917'de Kıbrıs Adası'nda Larnaka Liman açıklarıyla, Liman İskele ve Kasabanın bir kısmı ile Kıbrıs Adası'nda Mağusa Kasabasının 800 metre kadar doğusunda bulunan yeni mahalle ve fabrikayı gösterir hava fotoğrafları¹⁹⁸⁴

¹⁹⁸⁴ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-3; 28 Mayıs'ta yapılan bu uçuş sırasında çekilen hava fotoğraflarında, siyah-beyaz olması ve kameradan ya da havanın durumundan kaynaklı olması muhtemel olan görüntü kalitesizliği söz konusudur. Ancak görüntü çok net olmasa bile tarihi kaynak değeri açısından 28 Mayıs 1917'de Kıbrıs'a bir keşif düzenlendiğini ortaya koyması bakımından oldukça önemlidir. Zira bu fotoğraflarda tarih, hava durumu, rasit ve pilot, kamera cinsi, yükseklik gibi bilgiler bulunmaktadır.

4'üncü Ordu Kumandanı Cemal Paşa tarafından 12'inci Kolordu Kumandanlığına 12 Haziran tarihli yazı ise zaten yapılmakta olan Kıbrıs keşfinin sıklaştırılmasını istemekteydi. Buna göre; Fransa ve İngiltere'nin Batı Cephesi'nde uğradıkları başarısızlığa mukabele etmek üzere dikkatlerini Suriye'nin istilasına yöneltecekleri, hazırlıkta bulundukları ve uygun bir zamanda Suriye sahillerine ihraç hareketinde bulunmak üzere İskenderiye ve Kıbrıs'ta önemli kuvvetler toplamakta oldukları İsviçre'den gelen bir kişinin beyanatından öğrenilmişti. Buna göre 12'nci Kolordu Kıbrıs'ı tayyare ve sair vasıtalarla keşfedecek ve 22'nci Kolordu ise İskenderiye'ye ait haberin doğruluğunu araştıracaktı.¹⁹⁸⁵ Bu emir üzerine 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Bican Efendi, hava şartları müsait oldukça Kıbrıs keşfinin yapılacağını 14 Haziran'da Kolorduya bildirdi.¹⁹⁸⁶

16 Haziran 1917'de yapılan ve 2 saat 50 dakika süren uçuşta, Mağusa Limanı'nda 4 adet büyük 6 adet küçük yelken gemisi bulunduğu, limanda başka bir şey görülmediği bildirildi. Ayrıca Larnaka Limanı'nda 6 adet yelken gemisi vardı. Sahil ve dâhilinde askeri yığınağa dair bir faaliyet yoktu. Gidiş ve dönüşte hiç bir gemiye rastlanmamıştı.¹⁹⁸⁷ Bu keşfin de rapor ve krokisi ile hava fotoğrafı mevcuttur.



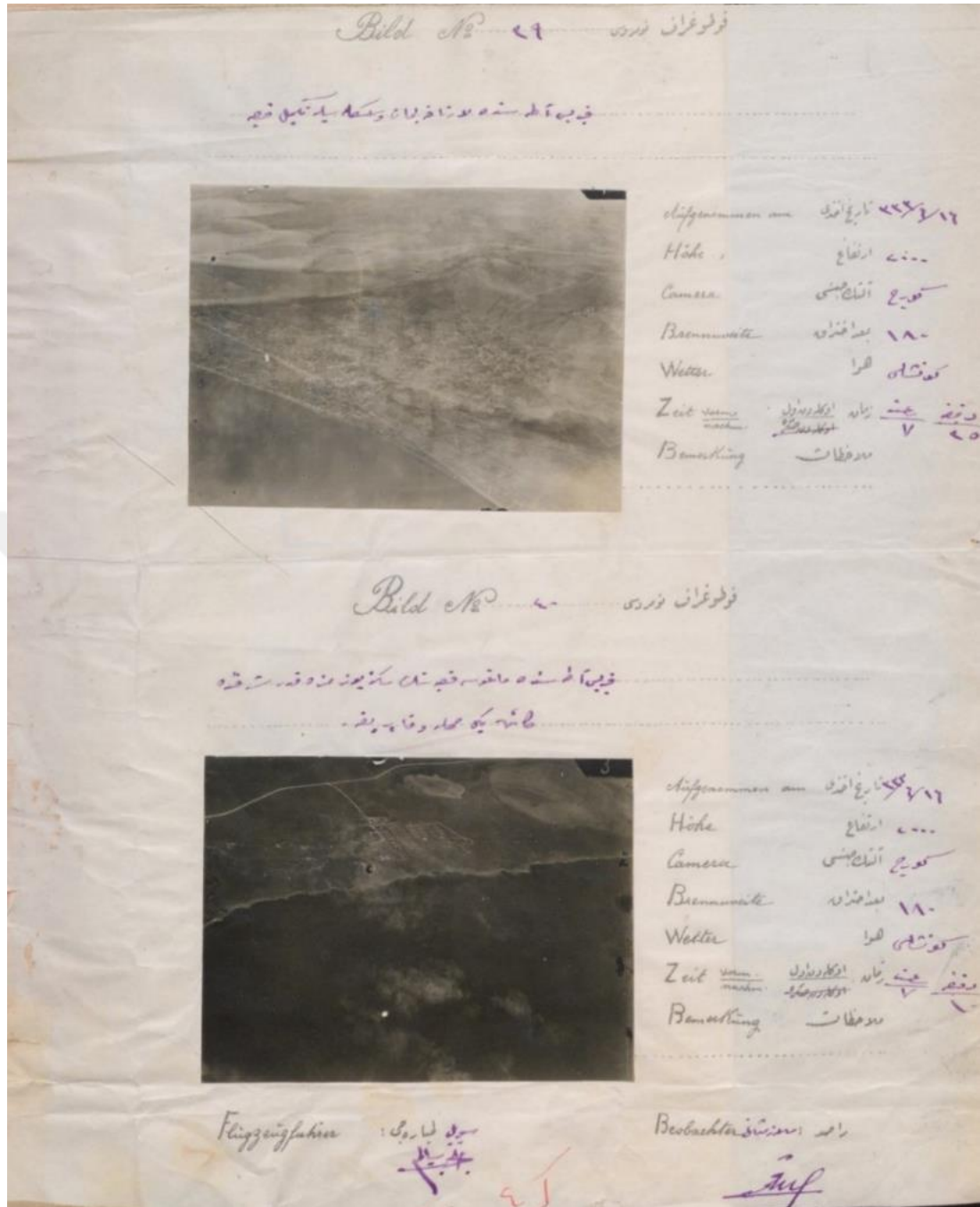
Şekil 29. 16 Haziran 1917'de yapılan keşfin krokisi¹⁹⁸⁸

¹⁹⁸⁵ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-25.

¹⁹⁸⁶ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-27.

¹⁹⁸⁷ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-29, 1-31,1-36

¹⁹⁸⁸ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-37



Fotoğraf 29. 16 Haziran 1917'de Kıbrıs Adası'nda Larnaka Liman ve İskelesiyle tüm Kasaba ile Kıbrıs Adası'nda Mağusa Kasabasının 800 metre kadar doğusunda bulunan yeni mahalle ve fabrikayı gösterir hava fotoğrafları¹⁹⁸⁹

¹⁹⁸⁹ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-14; İhsan Göymen'in eserinde s. 208'de 16 Haziran 1917'de başladığı belirtilen Kıbrıs Adası civarındaki hava keşfine ait hava fotoğrafında da yine tarih, yükseklik, rasıt ve pilot vb. benzer bilgiler bulunmakta olup görüntü kalitesi 28 Mayıs 1917 tarihli keşfe göre bir nebze daha iyidir.

Kıbrıs keşifleri kara tayyareleriyle sürdürülürken, deniz tayyarelerine uygun bir yer arama konusunda, Göksu Irmağı'nın tetkik edilmesi talebine istinaden, ırmak hakkında bilgilerin toplandığını ve 10 Haziran 1917 tarihli krokiyle sunulduğunu anlamaktayız.



Şekil 30. 1/80000 ölçeğinde krokidir. Hatıra: Silifke'den geçen Göksu Irmağı, Kâğıthane Deresi'nden büyüktür. Silifke'den güney deniz tarafı ova olduğundan ırmakın akış sürati saniyede azami 0.50 asgari 0.30 santimetre tahmin edilmiştir. En geniş yeri 100 metre, en dar yeri ise 20 metre tahmin edilmiştir. Suyun derinliği tahminen azami 2.5, asgari 1 metredir.¹⁹⁹⁰

¹⁹⁹⁰ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-2

Öte yandan Bağdat, Gazze Muharebeleri öncesinde İngilizler tarafından işgal edilmiş ve bu durum Türk-Alman itibarının azalmasına, İngiliz etkisinin bölgede artmasına sebep olmuştu. Bundan dolayı Halep'te 24 Haziran 1917'de 7'nci Ordunun kurulmasına, Irak'taki 6'ncı Ordu ile bu yeni kurulan ordunun "Yıldırım Ordular Grubu" adıyla birleştirilmesine karar verilerek kumandasına General Falkenhayn atanmıştı. Yıldırım Ordular Grubu'nun ana hedefi Bağdat'ın geri alınmasıydı.¹⁹⁹¹ 28 Haziran 1917'de Mısır Kuvve-i Seferiye Kumandanlığına da General Sir Edmund Allenby getirilmişti.¹⁹⁹² Kraliyet Hava Kolordusu'nun havacıları yeni Başkumandanlarından kesinlikle etkilenmişler ve onu takdir etmişlerdi. Filo Çavuşu C.R. King, 14 Nolu Filonun ve tüm Mısır Seferi Kuvvetleri'nin (EEF) General Allenby'nin gelişiyile "yenilenmiş" hissettiğini belirtmişti. 3 Mayıs 1917'de 1 Nolu Avustralya Filosunun kumandasını devralan Yüzbaşı R.W. Williams ise daha spesifik bir değerlendirme yapmıştı. General Allenby'in yaptığı ilk şey, 1 Nolu Filo dâhil tüm birimleri ziyaret etmek olmuştu. Kasırga gibi olan Allenby, iri bir adam ve kumandan görünümündeydi ve bir anda güven yaratıyordu. General Allenby, yeni kumandanlığını inceledikten sonra Savaş Dairesi'ne, RFC'den iki filo daha veya bir piyade tümeni sağlanana kadar hareket etmeyeceğini söylediği duyulmuştu. Yüzbaşı R.W. Williams'a göre, herhangi bir ordu kumandanının diğer birimlerle karşılaştırıldığında RFC'nin değeri hakkında görüş bildirdiği ilk kez duyulmuştu.¹⁹⁹³

Allenby, üç Kraliyet Hava Kolordu filosu daha talep ederek toplam sayısını beşe çıkardı, böylece her bir kolorduya bir tanesi, biri genel merkeze bağlanabilecek ve biri de hava savaşlarında uzmanlaşabilecekti. Nitekim Allenby beşinci RFC filosunu Şubat 1918'e kadar alamayacaktı. Bununla birlikte, Savaş Dairesi, No. 111 (harp tayyaresi) ve No. 113 (kolordu filosu olarak) olmak üzere iki yeni filo oluşturmak için gerekli ekipmanın personelin Mısır'da yetiştirilmesinin yakında sağlanacağı konusunda anlaştı. Ayrıca Ağustos ayında 21'inci (uçurtma) Balon Bölüğünün 49'uncu ve 50'nci Bölümleri gelmişti.¹⁹⁹⁴

Bu sıralarda Alman istihbaratı İskenderun'a kesinlikle İtilaf güçlerinin çıkarma yapacağını bildirmekteydi. Bu istihbaratın doğruluğu konusunda 4'üncü Ordu, hava keşifleri yapılmasında ısrarlıydı. Öte yandan İngilizler, Gazze-Birüssebi hattına taarruz için

¹⁹⁹¹ Güvenbaş, a.g.e., s. 204-205.

¹⁹⁹² Önalp, Üstünsoy, Dengiz, Erkal, a.g.e., s. 40.

¹⁹⁹³ Bullock, a.g.t., s. 262-263.

¹⁹⁹⁴ Bullock, a.g.t., s. 266.

hazırlıklarını yapmıştı. Bu yüzden Halep'te toplanan Yıldırım Ordularının nerede kullanılacağı konusunda acil karar verilmesi gerekliydi. Muhtelif cephelerde çok zayıt veren Türk ordusunun ihtiyatları azalmıştı. Yeni kurulmuş olan bu kuvvet de Osmanlı Devleti'nin son ihtiyatı olduğundan Filistin'in istilasının durdurulması bu kuvvetlere bağlıydı.¹⁹⁹⁵ Kıbrıs Adası'nda herhangi bir askeri yığınak olup olmadığı konusu, Filistin Cephesini doğrudan ilgilendiren İskenderun ve civarına çıkarma yapılmasını da gündemde tutmaktaydı. Bu yüzden Adaya dair sürekli askeri istihbarat edinme lüzumunu ortaya çıkarmaktaydı. Ancak kara tayyareleriyle yapılan keşiflerde hala motor sıkıntısı yaşanıyordu. Örneğin 24 ve 28 Haziran'da da motor tecrübesi yapılmış ve tayyareler yerde çalıştırılmıştı.¹⁹⁹⁶ 1 Temmuz 1917'de Kıbrıs Adası'na yapılan keşif sırasında motorda hissedilen düzensizlik neticesinde uçuş yarıda kesilerek dönmek zorunda kalındı. 2 Temmuz'daki keşifte ise havanın kötü olması sebebiyle dönüldü. 5 Temmuz'da Kıbrıs Adası'nın güney limanları keşif edildi.¹⁹⁹⁷

4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Bican Efendi 5 Temmuz'da öğleden önce icra edilen keşfin raporunu 12'nci Kolordu Kumandanlığına sundu. Bu rapora göre; Lefkoşa şehrinde askeri yığınak hazırlığına dair hiçbir şey yoktu. Larnaka Limanı'nda büyük iskeleye yanaşmış bir halde duran on adet yelken gemisiyle mavna vardı ve bundan başka limanda üç adet yelken gemisi durmaktaydı. İtilaf ordugâhında askeri faaliyet yoktu. Mağusa Limanı'nda ara sıra sahilimizde dolaşan bir adet gemi ile sekiz adet yelken gemisi vardı. Başka bir şey yoktu. Düşman ordugâhıyla askeri yığınak hazırlığına dair hiçbir şey yoktu. Girne Limanında beş yelken gemisiyle altı adet ufak kayık vardı. Mağusa Limanı'nın tahminen dört kilometre doğusunda ve adanın güney sahilinde yol kenarında birkaç bina, bir ufak iskele bulunan mevkide dört adet büyük yelken gemisi vardı. Diğer mevkilerde düşman ordugâhı, askeri hazırlığa dair hiçbir şey yoktu. Gidiş ve dönüş esnasında deniz üstünde düşman gemilerine tesadüf edilmedi. Lefkoşa şehriyle Girne, Larnaka, Mağusa Limanlarının çeşitli mevkilerinde fotoğraflar alınmıştı. Uçuş süresi 3 saat olup rapor, kroki fotoğraflar postaya teslim kılınacağı bildiriliyordu.¹⁹⁹⁸ 5 Temmuz'daki bu keşif, 202 numaralı Albatros Harp Tayyaresiyle pilot olarak sivil tayyareci Behçet, rasit olarak da Üsteğmen Hüseyin Bican Efendi tarafından icra edilmişti.¹⁹⁹⁹

¹⁹⁹⁵ Göymen, a.g.e., s. 208.

¹⁹⁹⁶ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-17

¹⁹⁹⁷ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-21

¹⁹⁹⁸ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-44(45)

¹⁹⁹⁹ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-51

Bir tayyare ana gemisinden 15 Temmuz'da uçurulan 4 Fransız deniz tayyaresi, Adana'da Meteoroloji İstasyonu ve civarına bomba attı. Ancak bir hasara ve insan kaybına sebep olamadı.²⁰⁰⁰ 4'üncü Tayyare Bölüğü, hava muharebesi olması durumunda olaya ait raporlar ile düşürülen düşman tayyarelerinin resimlerinin de seri olarak Hava İşleri Müfettişliğine gönderileceğini 18 Temmuz 1917 tarihiyle bildiriyordu.²⁰⁰¹ 12 ve 13 Ağustos'ta motor tecrübesi için kısa uçuşlar yapılmış ve bir uçuşta motorun sökülmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştı.²⁰⁰² 19, 23 ve 25 Ağustos 1917'de 18 numaralı tayyarenin motoru sökülmüş, 202 numaralı 160'lık tayyarenin ise saati bozulmuştu.²⁰⁰³ Bu arada 1917 Temmuz ve Ağustos ayları içinde Yıldırım Ordular Kumandanlığına av, keşif ve bombardıman göreviyle dört tayyare bölüğü tahsis edildi. Bunda 300'üncü Tayyare Bölüğü örnek alınmış ve bölüklere sırasıyla 301 (Remle'de), 302 (Elsafir'de), 303 (Ettine'de), 304 (Irakülmünşiye'de) numaraları verilmişti.²⁰⁰⁴ Bullock'a göre, 301 (avcı) ve 302, 303 ve 304'üncü (keşif) Bölüklerinden oluşuyordu.²⁰⁰⁵

5 Eylül 1917'de motorun temizlenmesinden sonra 5 dakika yapılabilen tecrübe uçuşunda 100'lük Albatros tayyaresi 70 metre yükseklikte yan inmiş ve pilotu arızalı mahale inmeğe mecbur olduğundan tayyare hasar almıştı. Tayyarenin tamiri Silifke'de yapılmaktaydı.²⁰⁰⁶ 19 Eylül'de 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Bican Efendi, hava müsait olduğu vakit Kıbrıs Adası'nda bir defa keşif icra edilmesinin istendiğini, bu konuda müsaade olup olmadığını 12'nci Kolorduya sormaktaydı.²⁰⁰⁷ Kolordudan 25 Eylül'de gelen cevapta, 4'üncü Tayyare Bölüğü için ikinci bir harp tayyaresinin gelmekte olduğu, bu tayyarenin geldiği zaman keşif için bazı talimat verileceği, bundan dolayı şimdilik bölüğün hareketinin ertelenmesi bildirildi.²⁰⁰⁸ Bu arada Eylül sonuna doğru ordu teşkilatında değişiklik yapıldığından Kıbrıs'a hava keşfinin icra edilmesi Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanlığı tarafından istenecekti. Zira 26 Eylül 1917'de 4'üncü Ordu lağv

²⁰⁰⁰ Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 182.

²⁰⁰¹ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-18

²⁰⁰² ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-20

²⁰⁰³ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-24

²⁰⁰⁴ Göymen a.g.e., s. 200-201.

²⁰⁰⁵ Bullock, a.g.t., s. 320.

²⁰⁰⁶ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-23

²⁰⁰⁷ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-65

²⁰⁰⁸ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-66

edilmişti. Cemal Paşa Filistin, Suriye, Yemen ve Hicaz'daki kıtaların kumandanlığını "Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanlığı" adı altında yürütecekti.²⁰⁰⁹

Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanlığı 28 Eylül'de, Suriye sahiline çıkarılmak üzere Kıbrıs'ta kıtaat hazırlanmakta olduğunu işitmiş ve derhal Kıbrıs üzerine hava keşfi icra ettirilmesini 12'nci Kolordu Kumandanlığından istemişti.²⁰¹⁰ Bu yazıya verilen cevapta, havaların müsait olmamasına rağmen 1 Eylül 1917 saat 06.00'da Kıbrıs üzerinde keşifte bulunmak üzere tayyare hareket ettirildiği, 45 dakika kadar uçuştan sonra yarı mesafede benzin deposunda bir delik açılması üzerine dönmek zorunda kalındığı, havanın ilk müsaadesinde tekrar hareket ettirilerek mutlaka malumat sağlamaya çalışılacağı bildirildi.²⁰¹¹ Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanlığı 29 Eylül'de ise Tayyare Müfrezesinde kaç tayyare bulunduğunu ve bu tayyarelerin hepsinin Kıbrıs üzerinde keşif yapacak halde olup olmadığı hakkında 12'nci Kolordudan malumat beklediğini bildirdi.²⁰¹² 30 Eylül'de verilen cevap'ta, 4'üncü Tayyare Bölüğü'nde bir adet 160'lık harp tayyaresi bulunduğu ve Kıbrıs üzerinde yapılan keşiflerin bu tayyare ile icra edilmekte olduğu belirtiliyordu. Bölükte diğer bir tayyare daha varsa da bununla uzak mesafe keşif icrası mümkün değildi. Bu bölüm için ikinci bir harp tayyaresi, İstanbul'da stajda bulunan ve stajını tamamlayan Teğmen Murat Efendi'ye teslim edilerek yola çıkarılmıştı. Ancak daha sonra Haydarpaşa'da meydana gelen infilaktan dolayı tayyarenin dört gün müddetle hareketinin ertelendiği Umuru Havaiye Müfettişliğinden bildirilmişti. Bu tayyarenin Haydarpaşa'dan gönderilip gönderilmediğinin bildirilmesi hakkında mükerreren yapılan tebligata da henüz bir cevap verilmediği bildiriliyordu.²⁰¹³

Muhtelif kaynaklardan alınan malumata göre Kıbrıs Adası'nda Suriye ve Filistin sahiline çıkarılmak üzere İtalyan ve Fransızlardan oluşan bir kuvvet hazırlanmakta olduğu ve ihraç teşebbüsünün muhtemelen Ekim 1917 ortasında Sina Cephesine karadan yapılacak genel taarruz ile aynı zamanda icra edileceği işitilmişti. Suriye ve Batı Arabistan Umum Kumandanlığı tarafından 30 Eylül 1917'de bu haber 8'nci ve 12'nci Kolordu Kumandanlıklarına ve Kudüs Menzil Müfettişliğine yazılmıştı.²⁰¹⁴ 30 Eylül'de 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Bican Efendi, 12'nci Kolordu Kumandanlığına,

²⁰⁰⁹ Önalp, Üstünsoy, Dengiz, Erkal, a.g.e., s.114.

²⁰¹⁰ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-67

²⁰¹¹ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-68

²⁰¹² ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-79

²⁰¹³ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-80

²⁰¹⁴ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-72

Kıbrıs'a tayyare keşfi için geceden hazırlıkta bulunulduğu ancak hava muhalefeti olduğu ve tayyarenin başında havanın müsait olması için beklenildiği, tayyare, rasit ve tayyarecinin de hazır olduğu bildirildi. Ancak uçuş mümkün olmamış ve havanın ilk müsaadesinde derhal hareket edilerek malumat verileceği bildirilmişti.²⁰¹⁵

Ekim 1917 geldiğinde 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanlığına rasit Üsteğmen Mazlum (Keyüsk) Bey'in atandığını görüyoruz. Alman istihbarat elemanlarından alınan istihbaratta, İngiliz ve Fransız kuvvetlerinden oluşan bir çıkarma kuvvetinin Kıbrıs Adası'nda yığınak yaptığı bilgisi veriliyordu. Buna göre Bölüğe Kıbrıs Adası'na keşif uçuşu yapması emri verildi.²⁰¹⁶

1 Ekim 1917 saat 06.00'da havanın cüzi muhalefeti dikkate alınmayarak tayyareci Suchin ve Rasit Üsteğmen Bican Efendiler Kıbrıs'a tayyare ile hareket etmişti. 45 dakika uçuştan sonra tahminen yarı yolda deniz üzerinde tayyarenin benzin saati bozulması, benzin deposunda bir delik açılması hissini verdiğinden mecburen dönmüştü. Zira yüksek irtifada rüzgâr daha fazla olduğu için tayyarenin sürati kesilmekteydi. Havanın ilk müsaadesinde hemen hareket edilerek malumat verileceği 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Bican Efendi tarafından 12'nci Kolorduya bildirildi.²⁰¹⁷ 4 Ekim 1917 tarihli yazıda Mazlum Bey 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanlığını teslim aldığını belirtiyor ve Bölüğe Kıbrıs'ın keşfi vazifesi verildiğini ancak bu vazifenin kara tayyareleriyle değil de deniz tayyareleriyle yapılması gerektiğini şöyle izah ediyordu:

*"Kıbrıs'a yapılan keşif uçuşu mesafesi asgari 350 km olup yarısından fazlası deniz üzerinde yapılmaktadır. Elde mevcut tayyarelerin kara tayyareleri olması sebebiyle 350 km'lik keşif karada bile uzun keşif sayılmaktadır. Tayyare motorları havada durduğu defalarca görülmüştür. Deniz üzerinde motor duracak olursa tayyare batacak ve pilot ve rasıtları boğulacaktır. Bana göre, bu vazifenin kara tayyareleriyle yapılması zordur. Denizle gökyüzü arasında ölüme mahkûm bir tayyarecinin ümitsizlik halini düşünün. Halbûki bir tayyareci ölümü hiç bir zaman aklına getirmez. Bu vazife ancak deniz tayyarelerinin üstesinden gelebileceği bir vazifedir. Bunun için buraya deniz tayyaresi gönderilmesini ve 4'üncü Tayyare Bölüğümün bu vazifeden af buyurularak karada faaliyet edecek düşmanın keşfine veyahut sahil tarassuduna memur edilmesini önemle rica ederim."*²⁰¹⁸

²⁰¹⁵ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-73(74)

²⁰¹⁶ Kurter, Cilt III, a.g.e., 241.

²⁰¹⁷ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-75 (76)

²⁰¹⁸ ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3-4; ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-83

Üsteğmen Mazlum Bey, 4 Ekim'deki başka bir yazıda, rüzgarın devam ettiğini, havanın müsait olmayışından dolayı uçuş icra edilemediğini ve havanın ilk müsaadesinde bizzat kendisinin uçuşu icra ederek keşif yapacağını bildiriyordu. Ayrıca 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanlığı vazifesini teslim aldığını ve Adana'daki bölük eşyasıyla harcırah ve tahsisat ilmümuhaberini almak için eski Bölük Kumandanı Bican Efendi'nin bölükten ayrılarak Adana'ya gelmesi için 12'nci Kolordu Kumandanlığından izin istiyordu.²⁰¹⁹ Mazlum Bey'in kara tayyarelerinin Kıbrıs keşfi için mahzurlarını anlatan yazısı 12'nci Kolorduca bir şikâyet gibi algılanmış olsa gerek ki şu cevabın verildiğini görüyoruz: *"Selefiniz aynı tayyare ile müteaddit defalar Kıbrıs üzerine keşiflerde bulunmuştur. Daha henüz işe başlamadan bu suretle tereddüt göstermek hiçbir suretle muvafık olamaz. Dolayısıyla yarın mutlaka Kıbrıs'a karşı keşif icrasıyla neticesinin acilen bildirilmesi istenilmektedir. Selefiniz Bican Efendi'yi Adana'ya gönderiniz."*²⁰²⁰

5 Ekim 1917'de rasıt Teğmen Sıtkı ile Astsubay Suchin, 202 numaralı 160'lık Albatros harp tayyaresiyle Kıbrıs Adasını keşfe çıktılar. Bu keşfe göre; Adanın doğusunda Mağusa Limanı'nda sekiz adet büyük yelkenli gemi ile on beş adet yelkenli gemi ve bir de bir bacalı ufak bir adet gambot görülmüştü. Bu gemiler hareketsizdiler. Limanda ve şehir dâhilinde ve haricinde yığınağa dair hiç bir faaliyet yoktu. Güneyde Larnaka limanında yalnız üç adet yelkenli gemiden başka bir şey olmadığı gibi şehir dâhilinde ve haricinde dikkat çekici bir şey görülmemişti. Lefkoşa şehri dâhilinde ve haricinde, gerekse yollar üzerinde dahi yığınağa ait kesinlikle hiç bir şey görülmemiş ve Kıbrıs'ın güneydoğu ve kuzey denizlerinde askeri faaliyete dair hiç bir gemi görülmediği bildirilmişti.²⁰²¹

4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Mazlum Bey 5 Ekim'de 12'nci Kolorduyu, emredilen keşfin başarıyla icra edildiği, rapor ve krokisinin postada olduğu hususunda bilgilendirdi. Mazlum Bey, Kıbrıs'a icra edilen keşfi hakkında Kolordu Kumandanına şifahen maruzatta bulunmak ve Adana'daki bölük eşyalarını Bican Efendi'den teslim almak üzere hava müsait olduğunda Pazar günü uçarak Adana'ya geleceği için ateş edilmemesi hususuna emir verilmesini istiyordu.²⁰²² 12'nci Kolordu bu talebe istinaden, bazı hususlar için Silifke'de bulunan tayyarelerden birinin hava müsait olduğunda 7 Ekim 1917 Pazar

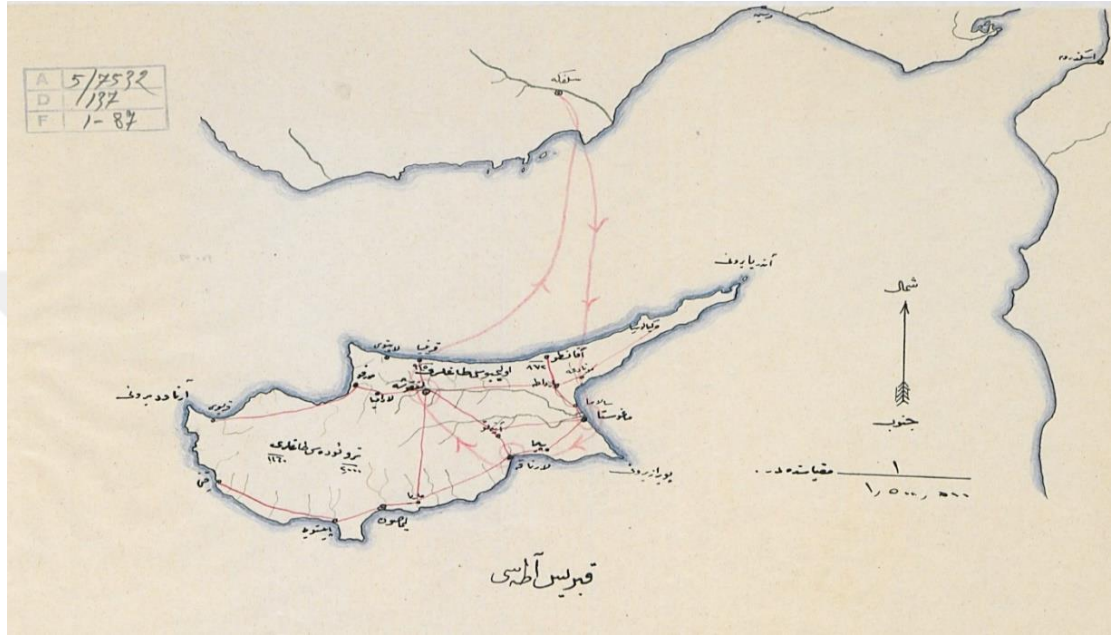
²⁰¹⁹ ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-84

²⁰²⁰ ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-85

²⁰²¹ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-25 (26); ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-86

²⁰²² ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-90

günü uçarak Adana'ya geleceğini, kesinlikle ateş edilmemesi için gerekli yerlere derhal emir verilmesi gerektiğini 6 Ekim 1917'de telefonla bildirdi. Bu emir 23'üncü Tümen, Adana Jandarma Alay, Adana Merkez, Adana Talimgâh Taburu, Seyhan Köprü Muhafazasına memur Topçu Takım Kumandanlıkları ile Adana Askeri Hat Komiserliğine yazılmıştı.²⁰²³



Şekil 31. 5 Ekim 1917'de icra edilen Kıbrıs keşfinin krokisidir.²⁰²⁴

Mazlum Bey, 12'nci Kolorduya 6 Ekim'de bir yazı daha gönderdi. Adana'ya uçuştan vazgeçmek mecburiyetinde kalınmıştı. Mazlum Bey, motorda görülen bazı ufak arızalar motorun uzun müddet temizlenmeden çalıştığını gösterdiğini, 20 saatten fazla bir müddet temizlenmeden çalışan bu motor ile uçmanın fenne uygun olmadığını sebep olarak gösteriyordu. Şifahen malumat arz etmek, bölüğün Adana'daki eşyasını teslim almak ve burnundan ameliyat olmak üzere Bican Efendi ile beraber Adana'ya gelmesine müsaade edilmesini istiyordu.²⁰²⁵ 7 Ekim'de bu yazıyı 12'nci Kolordu şu cevabı verdi:

*"1- Sizin her gün mazeret dile getirmanız bir işten kaçtığınızı ve her gün vazife yapmak hususunda bir tereddüt içinde bulunduğunuzu gösteriyor.
2-Vaziyet uzun uzadıya mütalaatta bulunmaya haberleşmeler ile vakit geçirmeye müsait değildir. Motor derhal temizlenmeli ve verilecek ilk emirde*

²⁰²³ ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-89

²⁰²⁴ ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-87

²⁰²⁵ ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-94

harekete hazır bir halde bulunmalıdır. Bu hususta vakit kaybedilmesini hiçbir suretle kabul edemem. Sizin de şu hallerinizi gördükçe şimdiye kadar pek büyük cesaret ve fedakârlıkla hareket eden seleflerinizi gibi muvaffakiyetinizi ümit ederim.

3-Şu sırada sizin oradan ayrılarak Bican Efendi ile buraya gelmenizi muvafık görüyorum. Buradaki eşyayı teslim almak için bölüğünüzden birisini memur edebilirsiniz. Burnunuzun ameliyatını bugünlerde İstanbul'dan hareket edecek olan tayyareci Fuad Efendinin mevziinde icra ettirirsiniz.

4-Son zamanlarda icra ettiğiniz keşifler hakkında şifahen vereceğiniz izahatı açık şifre ile bildiriniz ve kroki ile raporda ilk vasıta ile gönderiniz.

5-Daha sonra Kıbrıs'a karşı yapılacak keşiflerde özellikle aşağıdaki noktaların nazar-ı dikkate alınmasını isterim.

a) *Adanın kuzey semaları dahil olduğu halde Mağusa, Larnaka, Limasol Limanları üzerinde uçuş yapılmalı, limanlarda mevcut gemilerin cinsi ve miktarı hakkında malumat edinilmesi.*

b) *Limanlardaki nakliyat faaliyeti mevcut ise asker midir, yoksa levazım ve erzaka ait nakliyat mıdır? Mümkün olduğu kadar anlamaya çalışılması*

c) *Limanlara yaklaşan vapurlar hangi istikametten gelmekte ve limanlardan ayrılan vapurlar hangi yöne hareket etmektedir. Bu yönlerin de nazar-ı dikkatten uzak tutulmaması.*

d) *Kıbrıs'ın merkezini teşkil eden Lefkoşa üzerinde de uçuş icrasıyla burada da ne gibi faaliyet mevcut olduğunun anlaşılması, zaman ve ahval müsait olduğu takdirde belli başlı kasaba ve limanların mutlaka fotoğraflarının alınması lazımdır.*²⁰²⁶

Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanı Ahmed Cemal Paşa, Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesi'nin elde ettiği istihbaratı, 12'nci Kolordu Kumandanlığına 7 Ekim'de bildirmişti. Buna göre Fransa, İngiltere'nin planına tevfi kan Suriye sahilinde teşebbüse girişmek üzere bir seferi kuvvet gönderilmesine izin vermişti. Bu da kuvvetli bir İtalyan ve Fransız seferi kuvveti olmak üzere uygun görülmüş ve bu kuvvet Suriye sahilinde İskenderun Körfezi'ne taarruz etmek üzere Kıbrıs'ta yığınak yapmaktaydı. Ahmed Cemal Paşa bu istihbarat üzerine casus ve tayyare keşfine devam edilmesini istiyordu.²⁰²⁷ 12'nci Kolordu bu isteği 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanlığına 8 Ekim'de ilettiler. Bölüğün daha önce bildirdiği motor temizliğinin seri olarak yapılmasını ve bunu müteakip Kıbrıs keşfinin derhal icra edilmesini istedi.²⁰²⁸ Kolordu 10 Ekim'de, motora ait temizliğin tamamlanıp tamamlanmadığını ve Kıbrıs keşfinin ne zaman icra edileceğini Bölüğe sormaktaydı. Bu hususta kesinlikle vakit kaybedilmemesini ve Bölüğün günlük hareketinden Kolorduya malumat verilmesini istedi.²⁰²⁹

²⁰²⁶ ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-91(92-93)

²⁰²⁷ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-96

²⁰²⁸ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-95

²⁰²⁹ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-98

Türkler tarafından, İtilaf Kuvvetlerinin maksadı çeşitli kanallardan yapılan istihbarat ve keşiflerle öğrenilmeye çalışılırken, İngilizler de hava keşif ve istihbaratlarla Yıldırım Ordularının Halep civarında toplanmakta olduğunu öğrenmişti. Yıldırım Ordular Grubunun toplanmasını engellemeye çalışan İtilaf Güçleri, Seyhan ve Ceyhan nehirleri üzerindeki iki büyük demiryolu köprüsünü ve Adana İstasyonunu havadan bombalamıştı. 9 Ekim 1917'de iki torpido, bir yardımcı kruvazör ve bir tayyare ana gemisinden oluşan filo, İskenderun Körfezi'ne geldi ve gemiden iki tayyare uçurdu. Ceyhan Köprüsü bombardıman edildiği sırada bu tayyarelerden biri topçu ateşi sayesinde düşürüldü ve tayyaredeki ekip esir edildi. Bu akınlara karşı Türk kara tayyareleriyle yapılmaya çalışılan keşifler tatmin etmiyordu.²⁰³⁰ 11 Ekim 1917'de güney istikametinden gelen bir Fransız deniz tayyaresi demiryolu istasyonu civarına üç bomba bıraktığı, Adana Meteoroloji Şubesi tarafından bildirildi.²⁰³¹

İtilaf güçleri Suriye ve Filistin cephelerinde devam eden muharebeleri kendi lehlerine çevirmek amacıyla, bu cephelere demiryolu vasıtasıyla yapılan her türlü askeri sevkiyat ve ikmali engellemek yoluna da başvuruyorlardı. Türk Komuta kademesi de karşı atak olarak İtilaf Güçlerinin yine bu cephelere asker, cephane ve mühimmat sevkiyat ve ikmalinin olup olmadığını ortaya çıkarmak için üs olarak kullanan Kıbrıs Adası'nı keşfe devam ettiriyorlardı. Diğer taraftan Kıbrıs keşfi için takviye olarak 302'nci Tayyare Bölüğü ile iki deniz tayyaresi gönderilmesi ve bu deniz tayyarelerine ait tayyare meydanı seçilmesi gündemdeydi.

Silifke'de Tayyare Bölüğünü takviye etmek üzere Yıldırım Ordular Grubu'na bağlı 302'nci Tayyare Bölüğü'nün Silifke'ye geleceği 11 Ekim 1917 tarihiyle bildiriliyordu. Daha sonra bu tayyareleri değiştirmek üzere Boğazlar Umum Kumandanlığından iki deniz tayyaresi gönderilecekti. Deniz tayyare meydanı için daha sonra emir verileceği ve Yıldırım Ordular Grubu'ndan gelecek tayyarelerin bulunacakları süre boyunca 12'nci Kolordu emrinde olacağı belirtildi.²⁰³² Cemal Paşa'nın 12'nci Kolordu'ya 11 Ekim'de gönderdiği başka bir yazıda; gönderilecek deniz tayyarelerine ait tayyare meydanının Ağa Limanı veyahut Mersin'de olacağı, bu iki mahalden hangisinin daha uygun olacağının yerinde tetkik edilerek bildirilmesi isteniyordu. Bu tayyare meydanı için 1 subay komutasında 20 askerlik bir müfreze tertip edilecekti. Silahlı Türk askerinden olmak üzere bu müfrezenin

²⁰³⁰ Göymen, a.g.e., s. 209.

²⁰³¹ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-27

²⁰³² ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-23

tüm teçhizat, çadır, karavana ve her şeyin muntazam bir şekilde hazır edilerek, 12'nci Kolordu Kumandanı tarafından bizzat teftiş edilmesi isteniyordu. Bu müfrezenin bir haftaya kadar Gülek'te hazır olacağı da ilave ediliyordu.²⁰³³

12'nci Kolordu'ya verilen bu emir üzerine, 23'üncü Tümen bölgesi dahilinde bulunan deniz tayyareleri için iki mahalden (Ağa Limanı, Mersin) hangisinin daha uygun olacağı hakkında derhal tetkikat yapılması 12 Ekim 1917 tarihiyle Tümeden istendi.²⁰³⁴ 12 Ekim'de 12'nci Kolordu, İtilaf Devletlerinin Kıbrıs'taki yığınağı ve hazırlıkları hakkında muhtelif kaynaklardan mütemadiyen malumat gelmekte olduğunu 4'üncü Tayyare Bölüğüne bildirdi. Bölüğün motora ait temizliğini bile bildirmediğini ifade eden Kolordu, derhal Kıbrıs'a uçuş icra ederek tarih saat ve hareket hakkında Kolorduya malumat verilmesini emrediyordu.²⁰³⁵

13 Ekim'de 4'üncü Tayyare Bölüğü, Kolorduya açıklama içeren raporunu gönderdi. Buna göre, motorun on beş günde temizleneceğine dair ayın on birinci günü iki telgrafla malumat arz edildiği ve Fuad Efendi'nin tayyaresi ile daha çabuk keşfe gidilmesi mümkün olduğundan onunda seri olarak getirtilmesine başvurulduğu bildiriliyordu. Bölük Kumandanı Mazlum Bey, Kıbrıs'a keşif vazifesinin ertelenmesinin kendisinin uçmak istemediğinden veya vazifeden kaçtığından kaynaklanmadığını, mümkün olabilen her bir şeyi yapmağa çalıştığını ve bizzat hangarda motorun temizlenmesine nezaret ettiğini ifade ediyordu. Ayrıca Fuad Efendi'ye seri olarak tayyareyi hazırlayıp gelmesi için telgraf çekmişti. Dört güne kadar buraya geleceğini ve gelir gelmez Kıbrıs'a uçulacağını belirtiyordu. Mazlum Bey, mecburiyet dolayısıyla meydana gelen gecikmeden dolayı vatan için her zaman iftiharla can verecek olan kendisinin vazifesizlikle itham edilmemesini ve yeni geldiği bölükte tayyareyi faaliyete getirmek için mümkün olan her bir şeyi yapmaya canı yürekten çalışıldığını inanılmasını Kolordu Kumandanlığından rica ediyordu.²⁰³⁶ 15 Ekim 1917'de Hanyunus civarındaki bir hava muharebesi sırasında Türk filosundan ayrılan bir tayyarenin geri dönmediği ve ne olduğu hakkında bir malumat alınamadığı, 17 Ekim'de Adana civarında yapılan tayyare keşfinde bir teşebbüs alameti olmadığı Von Falkenhayn tarafından bildiriliyordu.²⁰³⁷

²⁰³³ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-24

²⁰³⁴ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-25

²⁰³⁵ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-97

²⁰³⁶ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-99

²⁰³⁷ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-28

18 Ekim'de Mersin'de 302'nci Tayyare Bölüğüne 12'nci Kolordu tarafından yazılan şifre şöyleydi:

“1-Mersin’de kalması Umum Kumandanlıkça muvafık görülen ve gelecek olan deniz tayyarelerinin gelişine kadar müfrezenizle Mersin civarında ve halen bulunduğunuz mahalde ikametiniz muvafık görülmüştür.

2-Bir adet telefon makinesinin derhal müfrezeniz emrine verilmesi 23’üncü Tümen Kumandanlığına emir olunmuştur. Haberleşme ile getirtilmesini hızlandırarak bu makine ile mükemmelen muhabereyi temin ediniz.

3-Suriye veya Filistin’de teşebbüsat maksadıyla toplanan Fransız ve İtalyan kıtaatının Kıbrıs’ta yığınak yaptığı ve ihraç harekâtının Sina Cephesi’nde vuku bulacak taarruzla birlikte icra edilmek üzere Ekim’de vuku bulacağı istihbar edilmiştir.

4-Motorunun temizlenmesi henüz ikmal edilmemiş olan Silifke’deki 4’üncü Tayyare Bölüğü ile Kıbrıs’a karşı keşif yapılması daha bir müddet erteleneceğinden askeri yığının derecesi ve sıhhati anlaşılmak üzere nihayet birkaç saat zarfında hazırlıklarınızı ikmal ederek derhal Kıbrıs’a karşı uçuş icra ediniz.

5-Bu uçuş ile daha sonra icra edeceğiniz uçuşlarda özellikle aşağıdaki noktaların icra ve tatbiki ve bunların tamamen nazar-ı dikkate alınması lazımdır:

a-Adana’nın kuzey tarafı da dahil olduğu halde Mağusa, Larnaka, Limasol Limanları üzerinde uçuş icra ederek bu limanlarda mevcut gemilerin cins ve miktarı neviyle miktarı,

b-Limanlardaki faaliyet derecesi ve eğer nakliyat varsa asker midir? yoksa erzak ve saire ye ait midir?

c-Limanlara gelen gemiler hangi istikametten gelmekte ve bunlardan ayrılanlar hangi yöne gitmektedirler. Bu yönlerin de nazar-ı dikkate alınması

d-Bundan başka Kıbrıs’ın merkezini teşkil eden Leşkoşa kasabası üzerinde de uçuş icra edilerek burada da faaliyet mevcut ise derecesi ve bu liman ve kasabalarda çadırılı ordugâh vesaire gibi ordugâhlar tesis edilmişse bunlar nerede ve ne miktardadır. Bunların da nazar-ı dikkate alınması

e-Bu liman ve kasabalardan belli başlı olanlarla lüzum görülenlerin derhal fotoğrafları alınarak üçer nüshasının seri olarak Kolorduya gönderilmesi lazımdır.

6-Şu suretle derhal Kıbrıs’a keşif icrasıyla dönüşte keşif neticenizi harp telgrafıyla ve mevki kumandanlığı şifresiyle Kolorduya bildiriniz.”²⁰³⁸

12'nci Kolorduya ulaşan istihbaratın gerçekten de Türkleri aldatmak amacıyla yayıldığı Varnava'nın eserindeki şu satırlardan da anlaşılmaktadır: *“Ekim 1917’de General Allenby’nin Birüssebi’ye karşı hazırladığı planıyla bağlantılı olarak da bir blöf (aldatma) yapmak için benzer çabalar gösterildi.”²⁰³⁹*

²⁰³⁸ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-112 (113-114)

²⁰³⁹ Varnava (2015) a.g.e., s. 107.

Jones'in eserinde saldırı harekâtının hazırlanmakta olduğunu Türklerden gizlemenin imkânsız olduğunu ve asıl saldırının Gazze'de gerçekleşeceğine inandırmak için son ana kadar her türlü çabanın gösterilmesi gerektiğine değinmişti. Bu yüzden Türk Başkumandanlığını Suriye'nin kuzey kıyısına Kıbrıs'tan çıkarma yapılacağına inandırmak için adada kamp alanları belirlenmişti. Garnizona mümkün olduğu kadar fazla faaliyet göstermesi talimatı verildi. Aynı zamanda yerel müteahhitlerden büyük ölçekli tayin sağlanması konusunda soruşturmalar yapıldı. Ayrıca sahte kablosuz mesajlar gönderildi ve Kıbrıs'ın gizli harekât için bir üs olarak kullanılacağına dair gizlice raporlar dağıtıldı. Fakat Kıbrıs'taki faaliyetler ve söylentiler hakkında Türk Başkumandanlığı haber alınca adayı keşif için 17 Ekim'de bir Alman tayyaresi gönderdi. Gözlemci, büyük birliklerin kabulü için etkili bir hazırlık yapılmadığı konusunda ikna edici bir rapor getirmişti. Jones'in basit bir hilenin beklenenin ötesinde başarıya ulaştığını belirttiği şu satırlar Bullock'un da değindiği Sırt çantası hilesi ile örtüşmektedir:

*"Bir kurmay subay, Ekim ayı başlarında küçük bir refakatçi ile birlikte sözde keşif amacıyla tarafsız bölgeye doğru yola çıktı. Grup, ateş açan Türk süvari devriyesinin yoluna çıktı. Bunun üzerine kurmay subay yaralı gibi davrandı ve Türklerin yakın takibine girerek, atının taze kanıyla lekelenmiş sırt çantasını aceleyle düşürdü. Sırt çantasında belgeler ve kişisel makaleler vardı. Bunların arasında İngiliz Genel Karargâhında düzenlenen bir konferansa ilişkin sahte bir rapor vardı. Bu raporda asıl saldırının Gazze'ye, Birüssebi'ye karşı atlı birlikler tarafından yan kanat harekâtıyla yapılacağı ve Gazze'nin kuzeyine de çıkarma girişiminde bulunulacağı belirtildi. Belgeler o kadar akıllıca hazırlanmıştı ki, o zamandan beri teyit edildiği üzere Türk personel hemen aldatılmıştı. Daha sonra Birüssebi bölgesindeki hendeklerdeki çalışmaların önemli ölçüde azaldığı, Türk sağındaki faaliyetlerin ise arttığı fark edildi. Her ne kadar Türkler daha sonra Gazze'nin ana saldırı cephesi olacağı görüşüne şüphe düşürecek bilgiler almışsa da, bu fikir çoktan sabitlenmiş ve yeni bilgiler dikkate alınmamıştı."*²⁰⁴⁰

Bullock da eserinde, Ekim 1917'de Üçüncü Gazze Muharebesi öncesinde Türklere karşı yapılan aldatmacayı şu satırlarla dile getirmişti:

"Aldatma en büyük ustalığı gerektiriyordu: Almanlar ve Türkler asıl darbenin bir kez daha Gazze'ye yapılacağına ikna edilmek zorundaydı. Bu amaçla Allenby, Bulfin'den"²⁰⁴¹ Gazze'ye karşı mümkün olduğu kadar büyük bir

²⁰⁴⁰ Jones, VOL V., a.g.e., s. 234-235.

²⁰⁴¹ General Sir Edward S. Bulfin, Mısır Seferi Kuvvetlerine bağlı 21'inci Kolordunun Kumandanıdır. Bkz.

Önalp, Üstünsoy, Dengiz, Erkal, a.g.e., s.29; Birinci Dünya Savaşı sırasında İngiliz Ordusu'na bağlı 21'inci Kolordu, Korgeneral Edward Bulfin'in komutası altında Ağustos 1917'de Filistin'de kuruldu. Mısır Seferi Kuvvetlerinin (EEF) bir parçasını oluşturdu ve Sina ve

gösteri düzenlemesini ve Mısır'daki kıdemli deniz subayı Tuğamiral T. Jackson'dan da şehri ve doğrudan kuzeye giden iletişim hatlarını bombalayarak Bulfin'i deniz toplarıyla desteklemesini istedi. Bu pratik düşünceler bir dizi hileyle desteklendi. Saldırıdan önceki son duraklardaki birlik hareketleri geceleri yapılırken, Mısır Seferi Kuvvetleri (EEF) askerleri gündüzleri siper altında saklanmak için her türlü çabayı gösteriyordu. İngilizlerin, düşmanı Kıbrıs'tan amfibi çıkarma yapılacağına ikna etmeye yönelik ayrıntılı çabası, 17 Ekim'de adada olağandışı bir faaliyetin gerçekleşmediğini tespit eden bir Alman keşif tayayresi tarafından engellendi. Ancak "Haversack Ruse"²⁰⁴² olarak bilinen nispeten basit bir numara harikalar yarattı. İstihbarat memuru Richard Meinertzhagen²⁰⁴³, Birüssebi'ye yapılacak bir saldırının ilerleyen Türk devriyesi karşısında "kaybolmasının" imkânsız olduğunu vurgulayan sahte ve basit bir şekilde şifrelenmiş belgeler hazırladı. Birkaç gün içinde, Çöl Atlı Birliklerine değerli evrakların kurtarılması için ek olarak sahte "emirler" verildi ve bunlar da uygun bir şekilde "kayboldu". Savaşın sonra Türk Genelkurmay Başkanlığı kendilerinin ve Alman İtilaf Devletlerinin tamamen ele geçirildiğini itiraf etti."²⁰⁴⁴

Bullock'un 17 Ekim olarak kaydettiği Kıbrıs keşfi muhtemelen 12'nci Kolordunun, Suriye ve Garbi Arabistan Umum Kumandanlığına 19 Ekim'de arz ettiği keşifti. Mersin'deki 302'nci Tayyare Bölüğü tarafından icra edilen bu keşif neticesine göre, Kıbrıs Adası mıntıkaya taksim edilmek suretiyle keşif edilmişti. Mevcut tayyarelerden biri Mersin'den kalkarak Famagusta, Larnaka, Limasol limanlarını dolaştıktan sonra Lefkoşa üzerinden Mersin'e dönmüştü. Uçuş esnasında Famagusta Limanı'nda otuz kadar yelkenli gemi ve kasaba civarında küçük bir ordugâh ve birkaç batarya, Larnaka Limanı'nda birkaç yelkenli Limasol'da on-onbeş kadar yelkenli gemi ile bir kruvazör görülmüş ve bu limanların ayrı ayrı fotoğrafları alınmıştı. Diğer tayyare aynı zamanda yine Mersin'den Famagusta'ya uçmuş ve o sırada buradan Lefkoşa'ya hareket eden treni takiben

Filistin harekâtında görev yaptı. [https://en.wikipedia.org/wiki/XXI_Corps_\(United_Kingdom\)](https://en.wikipedia.org/wiki/XXI_Corps_(United_Kingdom)): Erişim Tarihi: 22 Aralık 2023

²⁰⁴² *Haversack Ruse (Sırt çantası hilesi)*: Mısır Seferi Kuvvetleri Genel Karargâhı Askeri İstihbarat Başkanı Albay Richard Meinertzhagen tarafından tasarlanan bu plan, Eylül ayında General Allenby tarafından coşkuyla onaylandı. Plan, görünüşte bir keşif görevinde olan bir kurmay subayın, devriye gezen Türk askerleri tarafından kovalanmayı, yaralı numarası yapmayı ve yeni atının kanına bulanmış sırt çantasını bırakmasını gerektiriyordu. Sırt çantasının içindekiler, Türkleri asıl saldırının yine Gazze'ye yapılacağına ve Birüssebi'ye yönelik hazırlıkların sadece bir aldatmaca olduğuna inandırmak için kandırmayı amaçlıyordu. Bkz. Harold E. Rough, *Gazze'deki Sırt Çantası Hilesi Arabistanlı Lawrence'ı Bile Etkiledi*. <https://warfarehistorynetwork.com/the-haversack-ruse-in-gaza-impressed-even-lawrence-of-arabia/>, Erişim Tarihi: 21 Aralık 2023

²⁰⁴³ *Richard Meinertzhagen*: Meinertzhagen Albay Richard Meinertzhagen, (3 Mart 1878 - 17 Haziran 1967) bir İngiliz askeri, istihbarat subayı ve kuş bilimciydi. Afrika'dan Orta Doğu'ya uzanan başarılı bir askeri kariyeri vardı. Ekim 1917'de, Birinci Dünya Savaşı'nın Sina ve Filistin Harekatı sırasında, Sırt Çantası Hilesi'ni yaratması ve yürütmesiyle tanındı, ancak bu konuya katılımı o zamandan beri yalanlandı. https://en.wikipedia.org/wiki/Richard_Meinertzhagen Erişim Tarihi: 21 Aralık 2023

²⁰⁴⁴ Bullock, a.g.t., s. 281-282.

Lefkoşa'ya ve buradan da batı istikametinde uçuşa devam ederek Morfou'ya gelmişti. Morfou'dan güneye doğru istikamet değiştirerek Kıbrıs'ın en iyi yaylası olan Tróodos mevkiine kadar gitmiş ve sonra Lefkoşa üzerinden geçerek Mersin'e dönmüştü. Uçuş sırasında bu mevkilerde faaliyet ve yığınağa dair hiçbir emare görülmemiş ve Morfou mevkiinin ayrıca fotoğrafı alınmıştı. Bu Tayyare Müfrezesi kumandanı yukarıda verilen bu malumatı bizzat Adana'ya gelerek şifahi olarak bildirilmişti. Kendisinden bu hususta yazılı bir rapor talep edilmiş ise de Mersin'de bulunduğu müddetçe Yıldırım Grubu emrinde bulunduğu ve raporlarını doğrudan bu Grup Kumandanlığına vereceğinden bahsederek rapor vermekten imtina ve ancak komşu bir kıta olmak itibarıyla Kolorduya da keşif neticesinden malumat verebileceğini beyan etmişti. Emir gereği Kolordu mıntikasında bulundukları müddetçe gerek keşif vazifesinin gayet seri ve kolay olarak tertip ve tanzimi gerekse keşif neticesine dair olan raporların bir an evvel sağlanması nokta-i nazarından Kıbrıs ile en fazla alakadar olan 12'nci Kolordu emrinde bulunduklarının kendilerine kesin bir şekilde emir ve tebliğ edilmesi isteniyordu.²⁰⁴⁵ Üçüncü Gazze Muharebesi hazırlıklarının sıkı bir şekilde sürdürüldüğü dönemde, Kıbrıs keşfinin neticesine dair rapor sunma noktasında, tayyare bölükleri ve kumandanlıklar arasında birtakım görev ve sorumluluk alanı karmaşası mevcuttu. Bu durumun Alman Paşa Tayyare Bölüklerinin Sina-Filistin Cephesine gelişiyi ortaya çıktığı görülmektedir.

Göymen eserinde *"21 Ekim 1917'de Hava Kuvvetleri Müfettişliğinin Mersin'e bir Alman Deniz Tayyare Bölüğü gönderdiğini"*²⁰⁴⁶ belirtmektedir. Bu konudaki yazışmaların 11 Ekim'de başladığı düşünülürse ve belge içerisinde tayyarelerin bir haftaya kadar Gülek'te olacağı bilgisinden hareketle 21 Ekim tarihinin doğru olduğu düşünülebilir.

Nitekim Ahmed Cemal Paşa, deniz tayyarelerinin 22 Ekim 1917'de Haydarpaşa'dan hareket ettiğini, ulaştıklarında 302'nci Tayyare Bölüğü'nün döneceğini, deniz tayyarelerinin merkezi olarak seçilen yerin bildirilmesini istemekteydi.²⁰⁴⁷ 302'inci Tayyare Bölüğü deniz tayyareleri gelene kadar keşif vazifelerine devam ediyordu.

25 Ekim 1917'de Mersin'de bulunan 302'nci Tayyare Bölüğü tarafından Kıbrıs'a karşı icra edilen keşif neticesine dair tanzim kılınan ve 28 Ekim'de Kolorduya ulaşan rapor,

²⁰⁴⁵ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-119 (120-121)

²⁰⁴⁶ Göymen, a.g.e., s. 209; Kurt-Korkmaz, a.g.e., s. 292

²⁰⁴⁷ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-35

Suriye ve Garbi Arabistan Umum Kumandanlığına takdim edildi. Bu müfreze mensup bir tayyare saat 06.50'de Mersin'den kalkarak Yalusa-Monarga- Famagusta- Larnaka- Limasol- Tróodos- Lefkoşa- Davlos mevkillerinden geçtikten sonra saat 11.20'de Mersin'e dönmüştü. Bu keşfe göre, Monarga kuzeyinden Andreas Burnu'na kadara hiçbir faaliyet yoktu. Yalnız Monarga'nın kuzey ve güneyinde olmak üzere iki ordugâh görülmüş ve güneydeki ordugâhın etrafında talim için hendekler açılmıştı. Bundan sonra takip edilen cadde üzerinde de yedi büyük yirmi üç küçük baraka ve yirmi üç çadır görülmüştü. Limanda da iki küçük gemi vardı. Önceki raporda Famagusta kuzeyinde mevcut olduğu bildirilen barakalı ordugâhın bir arazi dalgası olduğunu ve etraftaki kum tepeliklerinin bir ordugâh şeklini gösterdiği anlaşılmıştı. Yalnız Famagusta'daki fabrikanın batısında yirmi dört büyük, kırk dört küçük konik çadırdan ibaret olmak üzere yeni bir çadırli ordugâh görülmüştü. Limanda evvelce mevcut olduğu bildirilen gemilerden başka daha iki vapur vardı. Larnaka, Limasol Limanlarında önceki bilgilere nazaran hiçbir değişiklik olmadığı, Lefkoşa ve Famagusta arasında hiçbir tren hareketi görülmeyişi bildirilmişti.²⁰⁴⁸ Varnava, 25 Ekim'de icra edilen bu keşiften çıkarılacak iki sonuca yer vermektedir:

“Osmanlıların yönettiği Alman tayyareleri, Karaolos'taki Fransız Ermeni Lejyonu ve Osmanlı Savaş esirleri kampını fotoğrafladı. 25 Ekim 1917'de atılan bombalardan Osmanlı Savaş esir kampının yakınındaki telsiz istasyonu hattını kesti. Ortaya iki sonuç çıkmaktaydı. Birincisi, İtilaf Devletlerinin bir taarruz için Mağusa'nın coğrafi konumunu kullanması konusunda İttifak Devletleri endişeliydi. İkincisi ise İngiliz istihbarat yetkilileri, düşmanın havadan ve denizden bilgi edinmesini engellemek için mücadele ediyordu.”²⁰⁴⁹

Nitekim 3'üncü Gazze Muharebeleri öncesindeki döneme rast gelen bu yönlendirme istihbaratı ve buna istinaden yaptırılan Kıbrıs keşfi, Varnava'nın da işaret ettiği gibi her iki taraf için muharebe öncesi hazırlıkların bir parçasıydı.

25 Ekim 1917 tarihinde 23'üncü Tümen Kumandanlığına gönderilen yazıda, iki deniz tayyaresinin Pozantı'dan hareket ettiği, bunların yerine ulaştığında geçici olarak Kolordu emrinde olan Yıldırım'a mensup diğer iki harp tayyaresinin kendi ordusuna iltihak edeceği, gelecek deniz tayyarelerinin bulunacakları mahallin şimdilik Mersin olduğu bildiriliyordu. Deniz tayyarelerini Mersin'e götürmek üzere muktedir bir astsubay veya subay komutasında 20 silahlı Türk askerinden ibaret bir müfreze, Tümen tarafından

²⁰⁴⁸ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-128 (129)

²⁰⁴⁹ Varnava (2015) a.g.e., s. 107.

Gülek'te hazırlanacak ve tayyareleri Mersin'deki mahalline sevk edecekti. Tayyarelerin salimen Mersin'e ulaştığının ve yeni müfrezenin kıtasına iltihakının bildirilmesi de ayrıca istenmişti.²⁰⁵⁰ 26 Ekim 1917 tarihinde Karapınar'a geldiği ve sevk olunduğu bildirilen iki deniz tayyaresini²⁰⁵¹ muhafaza ve nakil edecek müfrezenin vaktinde mahallinde hazırlanması istenmektedir.²⁰⁵² Bu müfrezenin kadrosunu oluşturacak olan 1 astsubay ile 20 asker ise 27 Ekim'de Gülek'ten sevk edilmişti.²⁰⁵³ 28 Ekim'de 12'nci Kolordu, Adana'ya gelecek iki deniz tayyaresinin Kelebek'e ulaşma tarihi ile Kelebek'ten hareketinin bildirilmesini Kelebek Sevk Memurluğundan istiyordu.²⁰⁵⁴ Kolordu emrine verilen Alman Deniz Tayyare Müfrezesinin Tarsus'a geldiği ve bunların menzil vasıtasıyla derhal Mersin'e gönderilmesi hususu 23'üncü Tümen Kumandanlığına önemle tebliğ edilmişti. Seri olarak mahallerine gönderilmeleri istenen bu tayyarelerin menzil vasıtasıyla Mersin'e nakilleri için Tümen Kumandanı tarafından müracaat vukuunda gerekli nakil vasıtasının derhal verilmek üzere gerekli yerlere emir verilerek bildirilmesi Adana Menzil Mıntıka Müfettişliğinden 30 Ekim 1917'de isteniyordu.²⁰⁵⁵ Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanı Ahmed Cemal Paşa da 31 Ekim 1917'de Adana sahili için deniz tayyarelerinin 22 Ekim'de Haydarpaşa'dan hareket ettiğini, bu deniz tayyarelerinin ulaşması ve vazifeyi teslim almalarını müteakip 302'nci Tayyare Bölüğünün döneceğini bildirdi. Deniz tayyarelerinin merkezi olarak neresinin seçildiği konusunda 12'nci Kolordu Kumandanlığının malumat vermesini istiyordu.²⁰⁵⁶

4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Mazlum Bey'den gelen 28 Ekim 1917 tarihli şifreye göre 202 numaralı harp tayyaresinin temizliğinin sona erdiği bildiriliyordu. 28 Ekim sabahı tayyareci Fuad ve rasıt Mazlum Efendilerle Kıbrıs'a keşif icra edilmişti. Ancak Kıbrıs'ın üstü çok bulutlu olduğundan keşif icra edilememiş ve ertesi gün tekrar keşif yapılacağı bildirilmişti.²⁰⁵⁷

²⁰⁵⁰ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-29(30)

²⁰⁵¹ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-31

²⁰⁵² ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-32

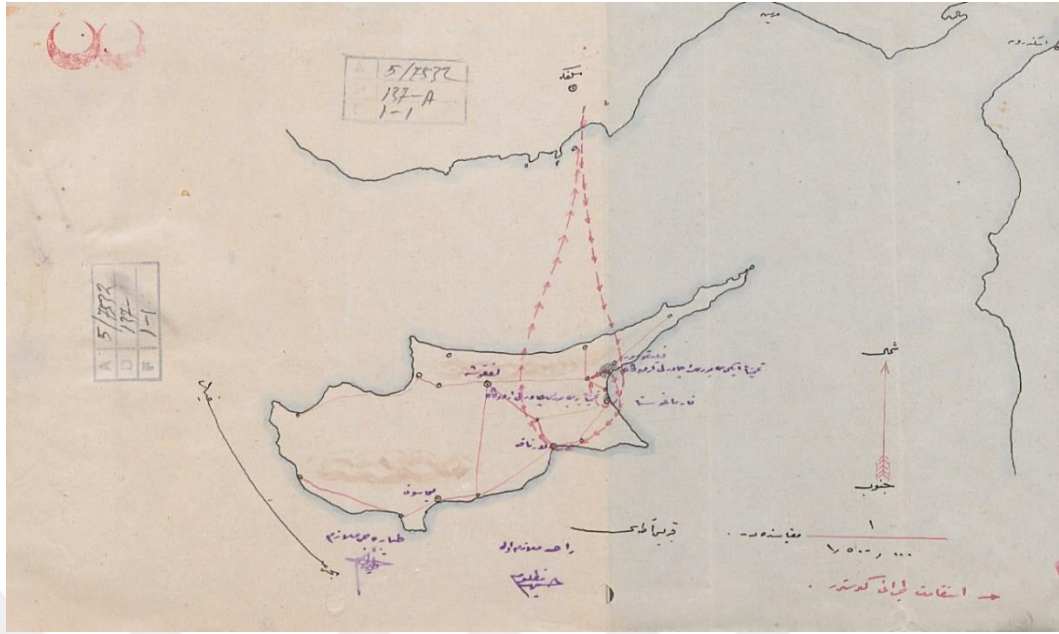
²⁰⁵³ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-33

²⁰⁵⁴ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-34

²⁰⁵⁵ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.10

²⁰⁵⁶ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-35

²⁰⁵⁷ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-31



Şekil 32. 31 Ekim 1917'de yapılan Kıbrıs keşfinin krokisidir.²⁰⁵⁸

31 Ekim 1917'de 4'üncü Tayyare Bölüğünde rasit olarak Hüseyin Mazlum Efendi, pilot olarak Teğmen Fuad Salim Efendi tarafından 202 numaralı Albatros harp tayyaresiyle saat 11.30'da başlayıp saat 14.30'da tamamlanan Kıbrıs keşfi şöyleydi: Famagusta'nın 25 km kadar kuzeyinde ve Trikomo köyü ile deniz arasında, esir çadırları olması muhtemel birkaç gurup halinde konik çadır ile bazı zeminliklerde tahminen iki tabur kadar bir kuvvet mevcut olduğu görülmüştü. Famagusta Limanı'nda birbirine pek sık bir halde 30 kadar yelkenli kayık durmaktaydı. Bu limandan on kadar yelkenli geminin hareket etmekte olduğu görülmüştü. Fabrikaların batısında tahminen kırk kadar çadırlı iki baraka bir ordugâh vardı. Larnaka Limanı'nın üstü yoğun bulutla örtülmüş olsa da bulutların aralığından liman görülmüş ve hareket halinde hiçbir gemi vs. tesadüf edilmemişti. Krokide gösterilen uçuş hattı üstünde ve civarında bunlardan başka yığınağa ait kıta ve ordugâh görülmemiş, yollarda hiçbir harp faaliyetine tesadüf edilmediği gibi denizlerde de nakliye gemisi görülmemişti.²⁰⁵⁹ Bu keşif raporu ile krokisinden iki nüsha ve alınan fotoğrafların 12'nci Kolordu Kumandanlığına takdim kılındığı²⁰⁶⁰ belirtilse de 31 Ekim 1917 tarihine ait hava fotoğrafı bulunamamıştı.

²⁰⁵⁸ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-1

²⁰⁵⁹ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-36; ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-3; ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-15

²⁰⁶⁰ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1

Bu sıralarda 5-6 ay süren hazırlık döneminden sonra Akdeniz'deki donanmalarının desteğiyle 31 Ekim 1917'de taarruza geçen İngilizler, Gazze ve Birüssebi'yi ele geçirerek, bölgedeki Türk birliklerini kuzeye atmışlardı.²⁰⁶¹ Bir taraftan da 4'üncü Tayyare Bölüğü'ne Dera'ya intikal ederek 8'inci Kolordu Kumandanlığı emrine girmesi tebliğ edildi. Silifke'den Tarsus'a kadar Menzil Müfettişliğinin temin ettiği kamyonlarla taşınarak orada trene bindirilecekti. Bu tebliğden sonra da Kıbrıs Adası keşiflerine bir süre daha devam edildi.²⁰⁶² 4'üncü Tayyare Bölüğü, Filistin Cephesi'ne intikal hazırlıkları yaparken bir Alman deniz tayyare birliği bölgeye gelerek Mersin'de konuşlandı. Sablatnig SF.5 ve Friedrichshafen 33 tipinde deniz tayyareleri bulunan bu birliğin esas görevi Kıbrıs adası keşfiydi. Bir taraftan da İskenderun körfezine kadar olan deniz kesiminde, karakol uçuşları yapıyordu.²⁰⁶³ Mazlum Keyüsk de Ekim ayının son günlerinde bir Alman deniz tayyare bölüğünün Mersin'e gelerek sahilin keşif ve gözetlemesi ile Kıbrıs Adası'nın keşif ve kontrol vazifesini 4'üncü Tayyare Bölüğünden teslim aldığı bilgisini veriyordu.²⁰⁶⁴

1 Kasım 1917'de pilot Teğmen Fuat ve rasıt Üsteğmen Mazlum Efendiler Kıbrıs'ı keşfetmişler ve herhangi askeri yığınağa dair bir faaliyet görememişlerdi.²⁰⁶⁵ 3 Kasım 1917'de Mersin'de 302'nci Tayyare Bölüğü tarafından icra edilen keşif Adana'da 12'nci Kolordu Kumandanlığına bildirildi. Tayyareci İhtiyat Mülazım-ı Sanisi Gunala İle rasıt Mülazım-ı Sani Hansin tarafından saat 06.00'dan saat 11.00'e kadar süren keşfin uçuş istikameti, Mersin-Yalusa-Monarga-Famagusta-Larnaka- Limasol- Lania- Tróodos-Taani- Lefke- Morfou- Vasilia idi. Andreas Burnu kuzey sahilinde Davlos'a kadar hiçbir hareket yoktu. Monarga'da kuzeydeki ordugâhtaki çadırların 25 Ekim 1917 tarihine göre 11 çadır fazlaşmıştı. Güneydeki ordugâhta değişiklik yoktu. Bu ordugâh yakınında bir atış mahali vardı. Larnaka Tuzlası civarında hiçbir değişiklik yoktu. Limasol Limanında 7 büyük 8 küçük gemi vardı. Kıbrıs'ın güneydoğu ve güneybatı sahili boyunca hareket eden birkaç yelkenli dışında başka hiç hareket görülmedi. Limasol kuzeyinde (Ayaatnaşi batısındaki ordugâhta) da değişiklik yoktu. Tróodos Dağı üzerinde ve zirvesinde ordugâh yoktu. Morfou-Lefke hattı iyice görülmüş ve yaklaşık Lefke'nin 4 km batısındaki nihayet istasyonunun fotoğrafı alınmıştı. Hat Morfou'dan Nikita üzerinden Pentalia'ya ve oradan da 3 km kadar güneye devam etmekteydi. Bu nihayet istasyonundan güneye kadar deniz

²⁰⁶¹ Önalp, Üstünsoy, Dengiz, Erkal, a.g.e., s.2.

²⁰⁶² Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 244

²⁰⁶³ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt- IV (1918 Yılı)*, (3. bs.), İstanbul: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s.67.

²⁰⁶⁴ Keyüsk, a.g.e., Cilt II, İkinci Kitap, s. 195

²⁰⁶⁵ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-32

kenarındaki birkaç binaya kadar bir tel hattı uzatılmıştı. Morfou- Nikosia arasında hiçbir tren hareketi yoktu. Morfou ve kuzey sahilinde ve Asilya'da hiçbir gemi görülmemişti.²⁰⁶⁶ Bu arada Filistin Cephesi'nde 6/7 Kasım 1917 gecesi Gazze'yi terk eden Türkler, kuzeye çekilince Gazze İngilizlerin eline geçmişti.²⁰⁶⁷ Bir taraftan da Kıbrıs keşifleri icra ettirilmişti. Zira artık Filistin Cephesi'nde vaziyet tehlikeli hale gelmişti.

1257 numaralı deniz tayyaresinin 10 Kasım 1917'de icra ettiği keşif 12'nci Kolordu Kumandanlığına bildirildi. Tayyareci Stratos ve Rasit Philips'in icra ettiği bu keşif saat 07.15'te başlamış, güneybatı Kıbrıs'ta Saat 09.15'te Girne'ye ulaşılmıştı. 2500 metre irtifadan Lefkoşa-Larnaka-Famagusta-Monarga üzerlerinde uçulmuştu. Girne Limanı'nda beş küçük yelken gemisi görülmüştü. Saat 09.20'de Lefkoşa'ya varmıştı. Saat 09.28'de Lefkoşa'nın güneybatısında kırmızı renkli bir barakalı ordugâh görülmüştü. Saat 09.55'te Larnaka'ya ulaşılmış ve limanın boş olduğu, liman haricinde ise demir atmak üzere iki yelken gemisi görülmüştü. Saat 10.30'da Famagusta'ya ulaşılmış ve büyük süratle güneye doğru bir vapurun hareket ettiği görülmüştü. Liman açığında bir vapur limanda birçok yelken gemileri görülmüştü. Saat 10.38'de Monarga'ya ulaşıldığı zaman ne şimendifer hattında ne de yollarda bir şey görülmemişti. Denizde de Famagusta'dan hareket eden vapurdan başka bir şey görülmemişti. Tayyareye karşı silah veya tayyare ile bir harekette bulunmamışlardı. Kıbrıs'ta büyük bir askeri yığınağa delalet edecek bir alamet ve iz görülmedi. Benzinin bitmesinden dolayı tayyare sahilde bir Osmanlı postası civarına saat 11.50'de inmeğe mecbur oldu. Bir Türk askeri Silifke'deki tayyare müfrezesinden benzin getirtmek ve Silifke telgrafhanesinden inişin telgrafla Mersin'e bildirilmesi için gönderildi. Akşam bizzat rasit dahi Silifke'ye giderek benzin getirilmişti. Toplam 270 litre benzin sarf edilmişti. Tayyare ertesi gün saat 06.00'da hareket ederek saat 06.50'de Mersin'e ulaştı. Tayyarenin inmeğe mecbur olduğu sırada alınan fotoğraf camları sahile sık inişte deniz suyundan ıslanarak bozulmuştu.²⁰⁶⁸

12'nci Kolordu tarafından 11 Kasım 1917'de Adana Jandarma Alay, 23'üncü Tümen ve Karataş Sahil Bölük Kumandanlıklarına bir telgraf geldi. Buna göre, 12 Kasım 1917 günü saat 06.00'da Adana'dan Seyhan Nehri dâhilinde hareket edecek bir motorlu sandalın denize çıkararak ve sahili takiben Mersin'e gideceği bilgisi veriliyordu. Sandal gül renginde

²⁰⁶⁶ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-8, 1-13

²⁰⁶⁷ Göymen., a.g.e., 203.

²⁰⁶⁸ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-35(36); 1-74(74a)

boyalı ve içinde bir Alman deniz Binbaşısı ile birkaç askeri olacaktı. Sahil tarassut postalarının en seri vasıta ile bilgilendirilerek bir yanlışlığa meydan verilmemesi isteniyordu.²⁰⁶⁹ 12 Kasım 1917'de 4'üncü Tayyare Bölük Kumandanı Mazlum Efendi tarafından verilen rapor; Ağustos ayından Ekim ayı dâhil yapılan tecrübe ve vazife uçuşları hakkında bilgi veriyordu. Buna göre; Ağustos ayında bir tecrübe uçuşu, Eylül ayında 90 dakika devam etmek üzere beş tecrübe uçuşu yapılmıştı. Ekim ayında dördü vazife ve ikisi tecrübe olmak üzere altı uçuş yapılmıştı. Vazife uçuşları sekiz saat otuz dakika devam etmişti. Tecrübe uçuşları bir saat devam etmişti. 202 numaralı harp tayyaresi faaliyet halindeydi.²⁰⁷⁰ 13 Kasım 1917'de 202 numaralı 160'lık Albatros tayyaresiyle yaklaşık 4 saat süren Kıbrıs keşfine rasit Üsteğmen Sıtkı ile Pilot Astsubay Suchin çıkarak şu malumatı verdiler:

*"Kıbrıs'ın doğu sahiline yakın Trikomo köyü güneyinde iki tabur kadar muntazam olmayan çadırlı ordugâh görülmüştür. Famagusta'nın kuzeyindeki fabrikanın gerisindeki yolun iki tarafında bir tabur kadar muntazam büyük ve küçük çadırlar vardır. Famagusta Limanı'nda iki direkli bir bacalı büyük bir şilep ile 40 kadar büyük ve küçük yelkenli gemiler ile bir ufak bir ganbot vardı. Bu gemilerin hepsi hareketsizdi. Şehir dahili ve haricinde faaliyet adına bir şey görülmemişti. Larnaka Limanı'nda ise büyük iskelenin iki tarafında üç-dört yelkenli gemiden başka bir şey görülmedi. Lefkoşa'da şehir dahili ve haricinde ve yolların üzerinde yığınağa ait hiç bir emare yoktu. Gerek açık denizlerde gerekse sahillerde yığınağa ait hiç bir emareye rastlanmadı."*²⁰⁷¹
Bu keşfin hava fotoğrafı Fotoğraf 30'dadır. Fakat görüntü siyah-beyaz olmakla beraber çok net değildir.

13 Kasım'da yapılan ve Kıbrıs keşfinde herhangi bir askeri yığınağa rastlanmadığı bildirilen bu keşfin rapor ve fotoğraflarının iletileceği Bölük Kumandanı Mazlum Bey tarafından 14 Kasım 1917'de bildirildi ve²⁰⁷² 12'nci Kolordu Kumandanlığına bu tayyare raporu gönderildi.²⁰⁷³

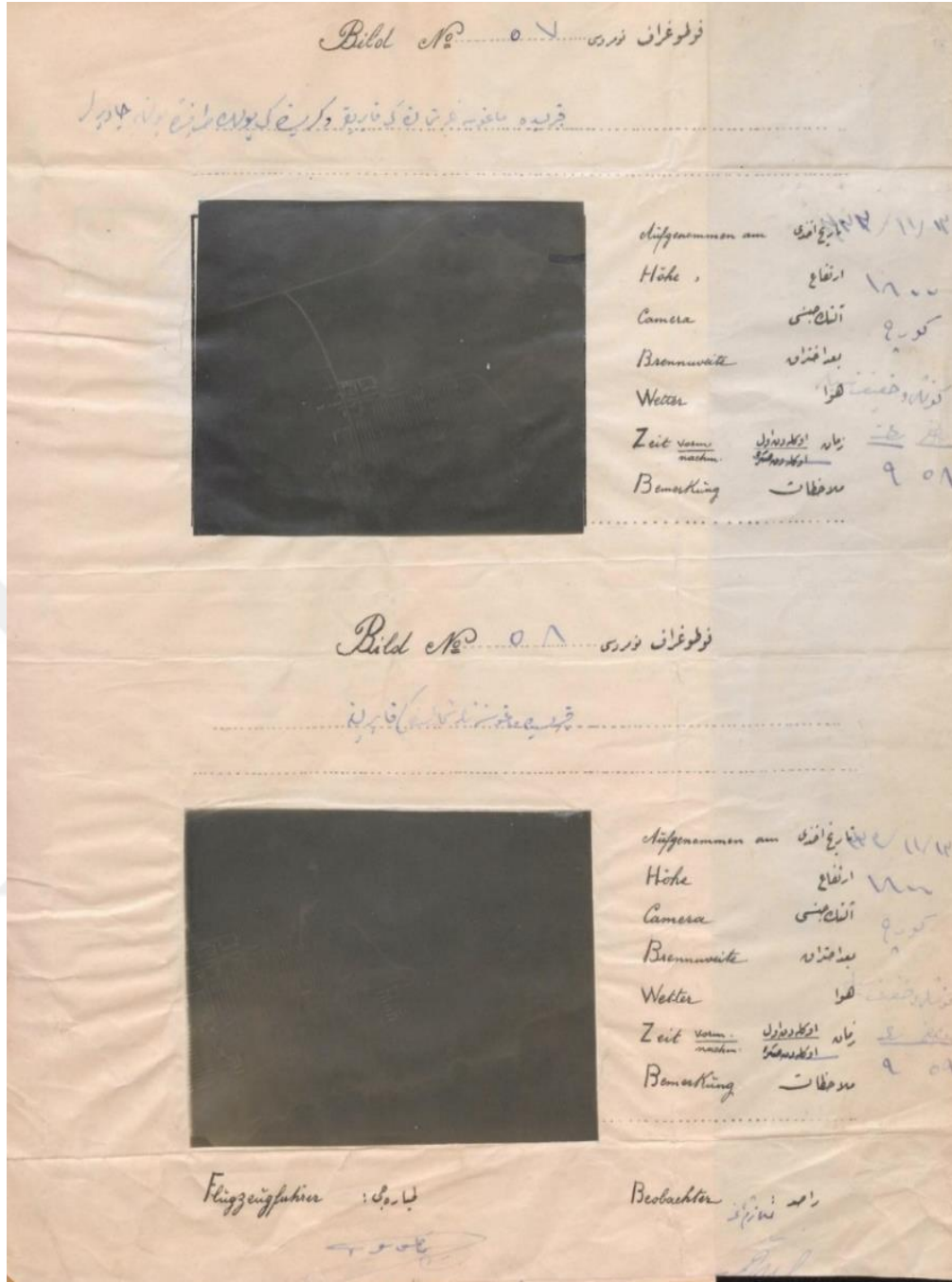
²⁰⁶⁹ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.10-4

²⁰⁷⁰ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-37

²⁰⁷¹ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-41; ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-41(42)

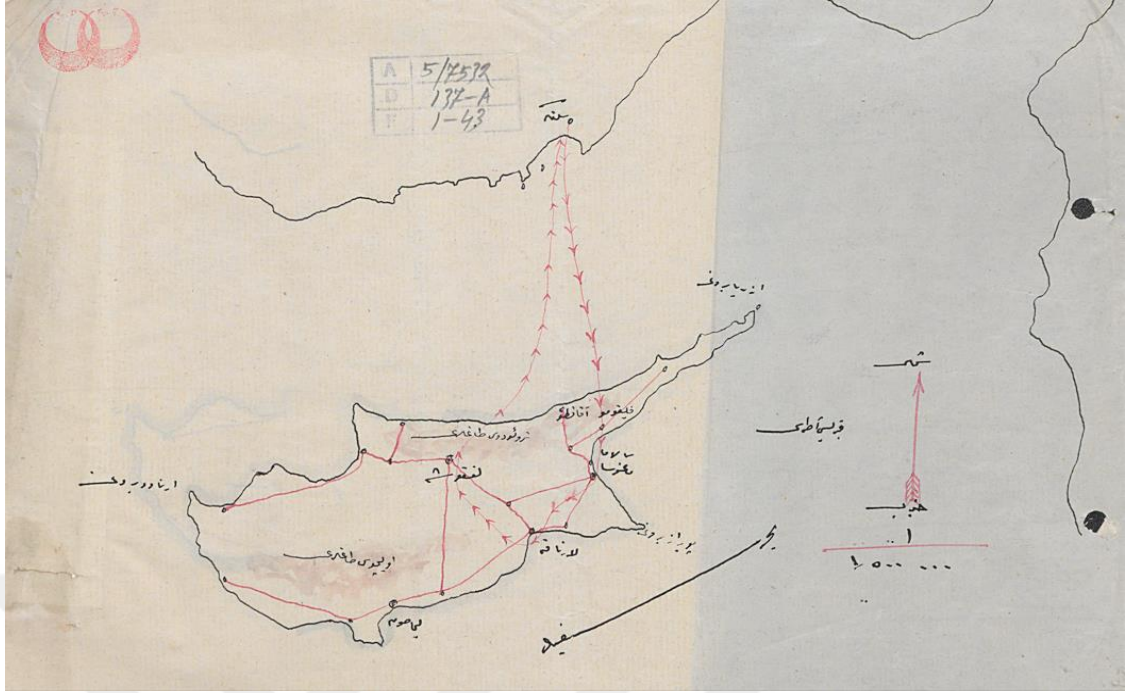
²⁰⁷² ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-42

²⁰⁷³ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-29



Fotoğraf 30. Kıbrıs'ta Mağusa'nın kuzeyindeki fabrika ve gerisindeki yolun iki tarafında bulunan çadırlar ile Kıbrıs'ta Mağusa'nın kuzeyindeki fabrikayı gösterir 13 Kasım 1917 tarihli hava fotoğrafı²⁰⁷⁴

²⁰⁷⁴ ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-39 (40)



Şekil 33. 13 Kasım 1917'de Kıbrıs'a icra edilen keşfin 1/500.000 ölçekli krokisidir.²⁰⁷⁵

Silifke'deki 4'üncü Tayyare Bölüğü'nün derhal güneye sevkı Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanlığından emredilmişti. Bundan dolayı Tayyare Bölüğüne ait eşyaların Silifke'den Karacailyas'a nakli için Alman Otomobil Kolları Kumandanlığı maiyetindeki otomobil kollarından üç adet otomobilin ayrılarak bu mahale sevk edilmesi 23 Kasım'da isteniyordu. Bölüğe ait bu eşyaların nakli temin edildiği takdirde 12'nci Kolordunun çok memnun kalacağı Mersin'de Alman Otomobil Kolları Kumandanlığına bildirildi.²⁰⁷⁶

12'nci Kolordu Kumandanlığı tarafından Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanlığına 12 Kasım 1917'de gönderilen yazıyla, deniz tayyareleri için istasyon yeri olarak Silifke bölgesinde Ağa Limanı'nın seçildiği bildiriliyordu. Ayrıca deniz müfrezesine ait malzeme, 11 Kasım'dan itibaren Mersin'den Silifke'ye nakledilmeye başlanmıştı. Tayyarelerle giden bir Alman deniz binbaşı tarafından Adana'ya getirilen ve her türlü noksanı tamamlanarak 12 Kasım saat 09.00'da deniz yoluyla Mersin'e ve Mersin'den Ağa Limanı'na (Taşucu, Liman Kalesi)²⁰⁷⁷ gitmek üzere Seyhan Nehri üzerinden harekete başlayan bir motorbotun bu limana ulaşmasıyla orada bir istasyon

²⁰⁷⁵ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-43

²⁰⁷⁶ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-28

²⁰⁷⁷ Taşucu, Liman Kalesi (Ağa Limanı)

mahali teşkil edildikten sonra uçarak döneceği bildirildi. 302'nci Tayyare Bölüğü de bu mıntıkeye ait vazifesini Mersin Deniz Tayyare Müfrezesine devir ve teslim ederek 9 Kasım 1917 sabahı uçarak Halep'e gitmişti.²⁰⁷⁸ 12'nci Kolordu emrine verilen bu deniz tayyareleri için bir tayyare istasyonu hazır ediliyordu. Bu istasyon hazır edilene kadar Mersin'de bulunmakta olan tayyarelerin Mersin'de manevra ile uğraşmaları 19 Kasım tarihli yazıyla istenmişti.²⁰⁷⁹ Ağa Limanı'nın istasyon yapılınca kadar Mersin'de manevra yapılacağı bildirilirken ve şimdiye kadar yalnız bir deniz tayyaresi hazır edildiği, bu deniz tayyaresinin uçarken Alman deniz tayyaresi olduğunu gösteren işaret yapılması da belirtilmekteydi.²⁰⁸⁰ 18 Kasım'da bildirildiğine göre Mersin'deki Deniz Tayyare Müfrezesi üç güne kadar tümüyle Ağa Limanı'na nakil ile orada istasyon tesis edecekti. Bu müfrenzin erzak işinin Silifke Menzil Nokta Kumandanlığından temin edilmesi isteniyordu.²⁰⁸¹

Mersin Deniz Tayyare Müfrezesine mensup 1257 numaralı tayyare 23 Kasım 1917'de, Mersin önünden hareket halinde bulunan bir İtilaf muavin kruvazörünün uzaklaştırılması vazifesiyle iki defa keşfe çıkmıştı. 170 litre benzin ve ihtiyat deposu 25 litre yağ 1 makineli tüfek, 5 ila 10 kiloluk 4 adet bomba yüklüydü. Tayyareci Stratos ve rasit Mülazım Philips'in kullandığı bu tayyarenin ilk uçuşu saat 09.08'de başladı ve saat 09.50'de bitti. İkinci uçuşu ise saat 09.55'te başlayıp saat 10.45'te neticelendi. İtilaf karakol gemisi saat 09.00'dan birkaç dakika önce tayyare istasyonun yaklaşık 3 mil açığında görüldü. 8 ila 9 yüz metre irtifadan bomba ve makineli tüfekle taarruz edildi. Karakol gemisi, balıkçı gemisi sisteminde tahminen 700 ton büyüklüğünde tek bacalı ve çift direkli idi. Gemi sahile güneybatıdan 1200:1500 metreye kadar yaklaştı. Gemide bayrak yoktu ve tayyare sis sebebiyle denize indirildi. İkinci uçuşta 2 bomba atıldı, birinci bomba 30 metre kadar geminin sol ilerisine ikincisi 30 metre kadar sağına düştü. Sonra atılan iki bombadan bir bomba 80 metre sola düştü ve diğeri görülemedi. Tayyare meydanına dönerek yeniden 5 bomba alındı ve tekrar taarruz edildi. Bu defa da iki bomba atıldı. Bunların birincisi yaklaşık 150, ikincisi 50 metre sola düştü. Kalan üç bomba biri 80 metre sola, diğeri iki bomba da birlikte atıldı. Bunlardan biri 80 metre kadar sağa ileri diğeri 50 metre kadar soluna düştü ancak isabet görülmedi. İlk tayyarenin taarruzunda bombaların bitmesi üzerine düşman gemisi makineli tüfek ateşine alınmıştı. İtilaf gemisi baş ve nihayetindeki

²⁰⁷⁸ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.10-6(7)

²⁰⁷⁹ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F. 10-3

²⁰⁸⁰ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-13

²⁰⁸¹ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-18

iki top ile ve geminin orta yerindeki makineli tüfekle ateş ediyor ve devamlı istikamet değiştirerek bomba taarruzundan kurtulmaya çalışıyordu.²⁰⁸²



Die Friedrichshafen 33 L mit der Nr. 1257 wird an Land gezogen
(via Dr. Norbert Schwake)

Fotoğraf 31. 1257 Numaralı Friedrichshafen FF 33L tipi bir deniz tayyaresi sudan karaya çekiliyor. (Dr. Norbert Schwake aracılığıyla)²⁰⁸³

23 Kasım 1917'de 1255 numaralı tayyare de Mersin önünden hareket halinde bulunan bir düşman muavin kruvazörünün uzaklaştırılması vazifesiyle keşfe çıkmıştı. 170 litre benzin 25 kilo yağ, 10 kiloluk 3 adet ve 5 kiloluk 4 adet bomba yüklüydü. Tayyareci Lokof ve rasit Hopenfyr'in kullandığı bu tayyare saat 10.25'te uçtu ve saat 12.05'de indi. Mersin'den üç mil açıkta kuzeybatı istikametine hareket halinde bir düşman karakol gemisine 700 metre irtifadan mevcut yedi bomba ile taarruz edildi. Bombalar geminin yakınlarına düştü. 10 kiloluk ilk bomba vapurun yaklaşık 100 metre ilerisine, ikinci bomba yaklaşık gemiden 30 metre sağa üçüncü bomba dümenden 60 metre kadar geriye ve her biri 5'er kiloluk, dördüncü ve beşinci bombalar birlikte atıldı. Bunlardan biri yaklaşık geminin 100 metre sağına düştü. Diğerleri görülmedi. Altıncı ve yedinci bombalar aynı şekilde 5'er kiloluk birlikte atıldı ve gemiden 50 ve 100 metre solda düştüler. Bu arada gemi şiddetli makineli tüfek ateşi altına alındı. Mermiler iyi isabet ettiğinden düşman gemisi devamlı istikamet değiştirerek kendisini kurtarmak istiyordu. Gemiden bir top ve bir makineli tüfekle mukabele edilerek tayyareye ateş edilmiş ve tayyare birden çok

²⁰⁸² ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-83 (83a)

²⁰⁸³ Hans Werner Neulan, *Die Adler des Kaisers im Orient 1915-1919 Unser Freund der Feind*, Aachen: Helios Verlas und Buchvertriebsgesellschaft, 2016, s. 142-143.

makineli tüfek mermisi isabeti almıştı. Bu İtilaf karakol gemisi 2 direkli ve 1 bacalı balıkçı gemisi sisteminde idi. Muharebe süresince hiçbir bayrak çekmedi ve mensup olduğu hükümet ayırt edilemedi. Öğleden önce saat 12.00'ye doğru muharebe kesildi ve gemi güneybatı istikametine yollandı.²⁰⁸⁴

27 Kasım 1917'de Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinden 1255 numaralı tayyare, Mersin önünden bir İtilaf muavin kruvazörünün uzaklaştırılması vazifesiyle havalandı. 65 litre benzin 23 kilo yağ, beş kiloluk 10 adet bomba yüklüydü. Tayyareci Lokof ve rasıt Hopenfyr'ın kullandığı tayyare, saat 10.30'dan 11.25'e kadar uçuş yaptı. Saat 12.37'de tekrar havalanan 1255 numaralı tayyare saat 12.37'den havalanarak saat 12.48'e kadar uçuş yaptı. Öğleden önce yaklaşık saat 10.00'da bir İtilaf muavin kruvazörü güneyden Mersin istikametine gelmişti. 1000 metre yükseklikle geminin üzerine uçuldu ve mitralyöz ve bomba ile taarruz edildi fakat isabet olmadı. Gemi istikameti güneybatıya dönmüştü. Gemi tayyareye top ve makineli tüfekle karşılık verdi. Benzin bittiği için tayyare sahilden yaklaşık 200 metreye inmeğe mecbur oldu. İtilaf gemisi hemen seyir hattını değiştirdi ve tayyareyi ateş altına aldı. Tayyareye bir zarar olmadı. Muavin kruvazörü yaklaşık 600 tonluk ve 2 direk 1 bacalı tahminen 3 top ve 2 makineli tüfekli idi.²⁰⁸⁵



Fotoğraf 32. Küçük bir Alman Deniz Tayyare Müfrezesi, liman kenti Mersin'den Doğu Akdeniz'in bir bölümünü kontrol ediyordu. (Dr. Norbert Schwake aracılığıyla) ²⁰⁸⁶

²⁰⁸⁴ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-80(80a)

²⁰⁸⁵ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-48

²⁰⁸⁶ Neulan, age.,s. 142-143.

28 Kasım 1917'de Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinden 1257 numaralı tayyaresi, Kıbrıs keşfi için uçtu. 170 litre esas deposu, 30 litre yedek deposu 75 litre ihtiyat depo benzin ve 25 litre yağ yükü vardı. Tayyare içinde yarı yolda el tulumasıyla yedek benzinin esas depoya doldurulması mecburiyeti olmuştu. Tayyareci Ştotes ve rasit Hopenfyr'in kullandığı tayyare saat 06.35'te havalandı ve Taşlıca'ya saat 10.25'te indi. Saat 12.35'te tayyare tekrar uçtu ve Mersin'den saat 13.35'te döndü. İstikamet güneydoğu Kıbrıs'a idi ve Akanthou'dan itibaren Ada uçarak kat olunmuştu. Hareket halindeyken hiçbir şimendifer treni, İstasyonlarda ve iskelelerde araba görülmemişti. Larnaka'ya doğru uçuşa devam edilmişti. Burada da önemli bir şey görülmedi. Famagusta'da daha önce arz edilen esir ordugâhı ve etrafındaki çadırlar vardı. Limanda 1 muavin kruvazör (2 baca ve 2 direkli) yaklaşık bin tonluk bu gemi tentelerle örtülmüştü. Diğer bir ufak gemi (yaklaşık 600 tonluk balıkçı gemisi tipi) ve birçok yelkenli ve mavnalar vardı. Burada tayyareye ateş edildi. Şarapnel dumanları görülüyor fakat infilak sesleri çok güzel işitiliyordu. Burada birçok fotoğraflar alındı. Monarga karşısında bir vapur (tahminen balıkçı gemisi gibi) vardı. Kıbrıs üzerinde hiçbir askeri yığınak görülmemişti. Denizde vapur geliş gidişi olmayıp, keşfin biterken kuzeye doğru uçuldu ve Taşlıca'da 1255 numaralı tayyareden benzin alınarak Mersin'e dönüldü.²⁰⁸⁷

28 Kasım 1917'de Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinden 1255 numaralı tayyaresi de Kıbrıs'tan dönen tayyareye benzin ve yağ götürmek ve Taşlıca'ya tayyare istasyonunun naklinin mümkün olup olmadığını tayin etmek vazifesiyle uçtu. Tayyarenin 170 litre ve ayrıca ihtiyat deposu ile 30 litrelik bir teneke benzin ve yarım teneke yağ yükü vardı. Tayyareci Lokof ve rasit Mülazım-ı Sani Philips'in kullandığı tayyare saat 10.08'de uçtu ve saat 11.03'te indi. Tayyare dönüş için saat 12.38'de havalandı ve saat 13.30'da indi. Kıbrıs'tan dönen bu tayyareye gerekli levazım verildi. Tayyare çadırlarını Taşlıca'ya kurmak imkânsız görülmüştü. Çünkü arazi ve sahil denize karşı tamamen açıktı.²⁰⁸⁸ 29 Kasım'da Mersin Mevki Kumandanlığı şifresiyle Mersin'de Deniz Tayyare Müfrezesi Kumandanlığına ulaşan yazıda; on beş günden beri Kıbrıs keşiflerine dair raporun gelmediği, haftada bir defa olsun Kıbrıs'a karşı keşif icra edilerek neticesinin Kolorduya bildirilmesi gerektiği vurgulandı.²⁰⁸⁹

²⁰⁸⁷ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-52(53)

²⁰⁸⁸ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-55

²⁰⁸⁹ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-1

30 Kasım 1917'de Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinden 1257 numaralı tayyare Mersin önünden 2 İtilaf muavin kruvazörünün uzaklaştırılması vazifesiyle uçtu. Tayyareci Ştrotes ve rasıt Hopenfyr'in kullandığı tayyare saat 10.00'da havalandı ve saat 12.07'de indi. Sabah saat 10.00 raddelerinde 2 İtilaf muavin kruvazörü güneyden Mersin açıklarında görülmüştü. Tayyare her birine ikişer bomba atarak taarruz etti. Bombalar yakınlarına düştü ve gemiler güneybatı istikametine Kıbrıs'a yollandı. Fakat saat 12.00 raddelerinde tekrar geri dönerek tayyareyi şarapnel ateşi altına aldılar. Her iki İtilaf gemisi altışar yüz tonluk balıkçı gemisi sisteminde olup birer bacalı ikişer direkli İngiliz gemisi idiler.²⁰⁹⁰ Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinin keşifleri devam ederken cephe hattında, Türklerin Gazze'yi terk etmesinden sonra Kasım ayının ortalarında Türk birlikleri Yafa ve Kudüs hattına çekildi. Fakat İngiliz taarruzları devam ettiğinden 8 Aralık 1917'de Kudüs düşmüştü.²⁰⁹¹

Mersin'deki Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından 11 Aralık 1917 günü Kıbrıs'a karşı icra kılınan keşif neticesinde elde edilen ve 14 Aralık'ta Kolorduya gelen rapor, Suriye ve Garbî Arabistan Umum Kumandanlığına takdim edildi. Bu müfrezeye mensup tayyarelerden birisi 11 Aralık saat 07.00'de Mersin'den kalkarak Lefkoşa, Larnaka, Limasol, Athanasios mevkilerinden geçmiş, buradan sonra benzinin azalmasından dolayı motorda arıza meydana gelmesi üzerine Silifke mıntıkasındaki Taşucu Limanı'na dönmeye mecbur olmuştu. Lefkoşa kasabasında askeri faaliyetten eser olmadığı gibi Larnaka ve Limasol limalarında da önceki raporda arz olunan yelkenli gemilerden başka bir şey görülmemişti. Limasol kuzeyindeki Athanasios ordugâhında da değişiklik yoktu. Arıza dolayısıyla tam olarak yapılamayan keşfin havalar uygun olduğunda ikinci bir tayyare gönderilmek suretiyle tamamlanacağı bildiriliyordu.²⁰⁹² 1255 numaralı tayyare ile 11 Aralık'ta icra edilen bu keşiften sonra 12 Aralık gecesi Taşucu'nda geçirildi. Saat 06.50'de Taşucu'ndan uçarak saat 07.55'de Mersin'e ulaştı. Kız Kalesi civarında iki İtilaf gemisi demir atıp yatmaktaydı. Daha sonra Mersin'e doğru hareket eden bu gemiler, saat 10.00'da Mersin önünde görüldü. Tayyare çadırı denizin yanından kaldırılarak gizli bir mahalle konulduğundan üzerlerine taarruz ettirilmedi. Bir müddet gözetlemeden sonra saat 12.30'da kuzeydoğuya doğru gittikleri bildirildi.²⁰⁹³

²⁰⁹⁰ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-57

²⁰⁹¹ Güvenbaş, a.g.e., s. 213.

²⁰⁹² ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-61(62)

²⁰⁹³ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-65

12'nci Kolordu mintikasının kapsadığı sahil kısmının bazı noktalarında keşifte bulunmak üzere İtilaf tayyarelerinin dolaştığı 22 Aralık 1917'de Mersin Deniz Tayyare Müfrezesine bildirildi. Müfrezesi tarafından gerek sahil boyunca gerekse Kıbrıs'a karşı icra edilecek keşiflerde kıtaat tarafından bir yanlışlığa meydan verilmemesi için hareketten önce hem Kolorduya hem de civarda bulunan kıtaat ile Tarsus'taki Tümen Kumandanlığına malumat verilmesi isteniyordu.²⁰⁹⁴ 4'üncü Tayyare Bölüğü, İskenderun'a bir çıkarma ihtimaline karşı yaptığı keşiflerle bu önemli görevi yerine getirmiş ve Kıbrıs'ta İtilaf çıkarma kuvveti olmadığını tespit etmişti. Bu bilgiler daha sonrasında 302'nci Tayyare Bölüğü tarafından da doğrulanmıştı.²⁰⁹⁵ 4'üncü Tayyare Bölüğü'nün verilen emir doğrultusunda Silifke'den Dera'ya intikali uzun sürmüştü.²⁰⁹⁶ Bölük, 5 subay, 50 asker bir tayyare üç araba üç vagon eşyadan ibaret olarak 5 Aralık 1917'de Gülek'ten Rayak'a sevk edilmişti.²⁰⁹⁷ 11 Aralık'ta Rayak'a, 23 Aralık 1917'de ise Dera'ya ulaşabilmişti.²⁰⁹⁸ Bu arada Kudüs'ün düşmesinden sonra İngiliz hücumları 13 Aralık'tan başlayarak 17 Aralık'a kadar sürdü. Türkler yeni yıla girerken yıpranmış durumdalar. Fakat batıda Akdeniz ile doğuda Ölü Deniz (Lut Gölü) arasında sağlam bir hat tutmayı başarmışlardı. Cemal Paşa'nın kuzeyde 8'inci ve 12'nci Kolorduları halen dört tümen ile Doğu Akdeniz sahillerini koruyorlardı. 1917 sona ermekte iken General Allenby'in taarruzları da son bulmuştu.²⁰⁹⁹

Mersin'deki Deniz Tayyare İstasyonu'nun Silifke'deki Ağa Limanı'na naklinin denizden yapılması için ahaliye ait olup limanda bulunan mavnalardan ikisinin geçici olarak Mersin Mevki Kumandanlığı emrine verilmesi 27 Aralık 1917'de isteniyordu.²¹⁰⁰ 31 Aralık'ta ise istenen bu iki mavnanın teslimi ve aldırılması için girişimde bulunulduğu belirtilmişti.²¹⁰¹ Kıbrıs keşfi için deniz tayyarelerinin gerekliliği konusunda verilen raporlar ve yapılan girişimler, 1917'nin son aylarında semere vermiş ve 2 deniz tayyaresi gönderilerek Mersin'e ulaşmıştı. Deniz tayyareleri için istasyon olarak Silifke'de Ağa Limanı seçilerek nakil işlemleri yapılmaya çalışıldı.

²⁰⁹⁴ ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-89

²⁰⁹⁵ Göymen, a.g.e., s. 208.

²⁰⁹⁶ Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 244.

²⁰⁹⁷ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-48

²⁰⁹⁸ Kurter, Cilt III, a.g.e., s. 244.

²⁰⁹⁹ Erickson, a.g.e.,s. 174.

²¹⁰⁰ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-53(54)

²¹⁰¹ ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-55

4.5. KIBRIS ADASI'NIN 1918'DEKİ HAVA KEŞİFLERİ

Birinci Dünya Savaşı'nda 1918 yılı, tarafların gerek askeri gerek sosyal ve ekonomik olarak sarsıntıya uğradığı, artık tükenme noktasına geldiği bir dönemdi. 3'üncü Gazze muharebeleri sonrasında başarı elde eden İngilizler, Türk ordusunu Filistin Cephesinde kuzeye çekilmeye mecbur etmişlerdi.

İngilizler Kudüs'ü ele geçirdikten sonra Türkleri kuzeye atarak İskenderun'a yapılacak bir çıkarma teşebbüsüyle Filistin Cephesi'ndeki harekâtını sonlandırmayı planlıyorlardı.²¹⁰² İngiliz ordularının başarı sağladığını gören Fransız askeri yetkililer de Monarga Ermeni Lejyon Kampında sıkı bir askeri disiplin ile eğittikleri Ermeni militanların bir bölümünü Filistin Cephesi'ne gönderdi.²¹⁰³ Albay Romieu komutasındaki bir Fransız askeri misyonu, Ermeni Lejyon Taburu'nun 4000 tüfeğe ulaşana kadar dünyanın birçok yerinden, hatta Amerika Birleşik Devletleri'nden Ermenileri getirtti. Üç tabur 1918'de General Allenby komutasında görev yapmıştı.²¹⁰⁴ Bu noktadan sonra İtilaf Güçlerinin vurucu darbeyle Türk ordusunu Filistin Cephesi'nden atma girişimleri ile karşı karşıya kalınmış ve İskenderun Körfezi'ne çıkarma ihtimali daha kuvvetli görülerek Kıbrıs Adası keşfi 1918'de de artarak devam ettirilmişti.

Mersin Alman Deniz Tayyare Müfrezesinin 1918'de de temel görevi Kıbrıs Adası keşfiydi. İskenderun Körfezi'nde ve Doğu Akdeniz'de karakol uçuşları da yapıyordu. Mersin'de konuşlanmış bulunan bu müfrezenin harekâtı hakkında Ajun Kurter'in Havacılık Tarihi Cilt- IV'te, fazla bilgi olmadığı belirtiliyordu. Ayrıca bu müfrezeyle ilgili Nisan- Mayıs 1918 aylarında 4 deniz tayyaresi bulunduğu, bunlardan genelde 3'ünün uçuşa hazır tutulduğu, Tayyarelerden 3'ünün Alman askeri numarasının 1255-1256-1258 olduğu, bu numaralara göre FRIEDRICHSHAFEN FF33-L tipinde oldukları edinilen bilgiler arasındaydı.²¹⁰⁵ Kurter'in verdiği bu bilgiler ışığında ve Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinin faaliyete geçtiği Kasım 1917 tarihindeki keşiflere bakıldığında 1255, 1257, 1258 numaralı tayyarelerin kullanıldığı görülmektedir.

²¹⁰² Önalp, Üstünsoy, Dengiz, Erkal, a.g.e., s.516-517.

²¹⁰³ Aytekin, a.g.e., s. 95.

²¹⁰⁴ Macmunn, Falls, a.g.e., s. 86

²¹⁰⁵ Kurter, *Cilt-IV (1918 Yılı)*, a.g.e., s. 129-130.

6 Ocak 1918'de iki İtilaf tarassut gemisi, Kıbrıs tarafından Mersin önlerine gelerek bir saat kadar bekledikten sonra İskenderun istikametinde seyretmişlerdi.²¹⁰⁶ 10 Ocak'ta Dana Adası'na bir İtilaf tarassut gemisi tarafından ihraç edildiği bildirilen efradın tekrar gemiye alınıp alınmadığının araştırılması 12 Ocak'ta 23'üncü Tümen'den isteniyordu.²¹⁰⁷ 14 Ocak'ta Silifke Mevki Kumandanlığının 23 'üncü Tümene ulaşan raporuna göre; 11 Ocak'tan sonra düşmanın adaya şahıs çıkarmadığı, adaya gelen vapurun sistemi ise her vakit Ada civarında dolaşan malum vapur olduğu bildiriliyordu. Bandırası görülememişti ve Mersin istikametine gittiği 11 Ocak 1918 tarihli telgrafta arz edilmişti. 11 Ocak'ta Adaya ihraç edilen şahısların ne ile ve ne tarafa işaret verdikleri görülmemişti. Bu yüzden Dana Adası'na bir subay kumandasında yeterli miktarda kuvvet sevk etmekten bir fayda sağlanamayacağı belirtiliyordu. Zira düşman ara sıra adaya çıkarılan birkaç şahsa odun kestirip vapura alarak beraberinde götürmek maksadındaydı.²¹⁰⁸

23'üncü Tümen Kumandanlığı bu konudaki araştırma neticesini 12'nci Kolordu Kumandanlığına 16 Ocak'ta bildirdi. Buna göre, Mersin'den Silifke'ye ve Kıbrıs istikametinden uçan tayyarelerin keşfi neticesine dair Mersin Kumandanlığından telefonla verilen 14 Ocak 1918 tarihli tayyare raporunun sekizinci maddesinde Ağa Limanı'na gelen bir İtilaf gemisinin orada karaya dört beş asker çıkararak araştırma yaptığı ve efradın tekrar döndüğü Taşucu Liman Reisinin ifadesine atfen bildiriliyordu. Halbuki Ağa Limanı'ndan karaya asker çıkarıldığı vaki değildi. Bu meselenin 10 Ocak 1918'de Dana Adası'na çıkan üç şahısla karıştırıldığı ve keyfiyetin o yolda düzeltilerek Tayyare Müfrezesi Kumandanlığına bildirilmesi cevaben yazılmıştı.²¹⁰⁹

16 Ocak'ta Yıldırım Ordular Grubu Kumandanlığına, karaya ihraç edilen şahıslar hakkında tahkikat yapıldığı ve şahısların tekrar gemiye döndükleri ve Dana Adası'nda düşmandan eser olmadığı bildirildi.²¹¹⁰ 23'üncü Tümen, Dana Adası'na müfreze gönderilerek keşif ve tetkik yapmasını Silifke Mevki Kumandanlığından tekrar istemişti. Daha önce bu ada keşfettirilmiş ve neticesi tümene arz olunmuştu. Yeniden keşif icrası tehlikeli olacağı ve Adada orman bulunmasından dolayı oraya birkaç şahsın kesim maksadıyla çıkarıldığı anlaşılmaktaydı. Bu şahısların orada bulunup bulunmadıklarını tarassut ile anlamak, Adanın genişliği, sarp ve orman olması ve uzaklığı sebebiyle

²¹⁰⁶ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 7 (8)

²¹⁰⁷ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-4

²¹⁰⁸ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-12

²¹⁰⁹ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-10

²¹¹⁰ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-9

mümkün olamayacağı Mevki Kumandanlığından 17 Ocak'ta 12'nci Kolorduya bildirildi.²¹¹¹

Dana Adası üzerinde araştırma yapmak üzere birçok kez tarassut gemisi tarafından şahıslar çıkarıldığı tahkikatlardan anlaşılmıştı. Ada civarındaki sahil tarassut müfrezelerinin teyakkuzda olmaları ve İtilaf Güçleri tarafından yapılacak her hareketin önlenmesi istenmişti.²¹¹² Bu durumda Mersin'deki Deniz Tayyare Müfrezesinin gerek Mersin'de gerekse Ağa Limanı'na nakilden sonra İtilaf Güçlerinin ani bir teşebbüsüne karşı muhafazası gerekmekteydi.²¹¹³ Osmanlı Devleti kıyılarına yakın yerlerden istihbarat toplamak isteyen İtilafçıların, gönderdikleri casuslarla girişimlerde bulundukları anlaşılıyordu. Osmanlı Devleti de bu istihbarat toplama işinde gerek casus gerekse hava keşifleriyle 1918'de faaliyet içindeydi.

41'inci Tümen Kumandanlığı tarafından 18 Ocak 1918'de 12'nci Kolordu Kumandanlığına saat 15.00'te bildirilen rapora göre, sabah saat 08.30'da Lazkiye liman açığından kuzey yönüne geçen iki direkli tek bacalı bandırasız bir tarassud gemisinin saat 11.00'de Süveydiye'den geçtiği ancak henüz İskenderun'dan görünmediği bildirilmişti.²¹¹⁴ 24'üncü Tümen de İskenderun istikametinde gitmekte olduğu arz edilen tarassud gemisinin saat 18.00'de Resülcezair istikametinden batıya gittiğini bildiriyordu.²¹¹⁵ 18 Ocak saat 14.00'te Mersin tarafından bir Alman tayyaresinin gelerek Ayas üzerinde uçtuğu,²¹¹⁶ İskenderun Körfezi'ne doğru gitmekte olduğu,²¹¹⁷ saat 15.00'te Mersin'e döndüğü belirtiliyordu.²¹¹⁸ Karataş Deniz Tarassud Müfrezesi, bildirilen Alman tayyaresinden başka yirmi dört saat zarfında vukuat olmadığını 12'nci Kolorduya bildirmişti.²¹¹⁹ Yine bu Müfreze 21 Ocak'ta saat 14.00'te, bir Alman tayyaresinin Mersin istikametinden gelip Karataş ve İskenderun Körfezi'nde tarassud yaparak İskenderun'a gittiğini bildirmişti.²¹²⁰

²¹¹¹ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-11

²¹¹² ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-13

²¹¹³ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-15

²¹¹⁴ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-2

²¹¹⁵ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-4

²¹¹⁶ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-5

²¹¹⁷ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-9

²¹¹⁸ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-6; ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-13

²¹¹⁹ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-14

²¹²⁰ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 33-5

12'nci Kolordu, 28 Ocak günü öğleden önce saat 08.00'de Kıbrıs istikametinden gelen bir İtilaf nakliye gemisinin Gilindire ve Taşucu tarafında bir müddet tarassudda bulunduktan sonra tekrar Kıbrıs istikametine gittiğini ve Kolordu mıntıkasında önemli başka bir olay olmadığını 28 Ocak'ta Yıldırım Ordular Grubu ve 4'üncü Ordu Kumandanlıklarına bildirdi.²¹²¹

1918 yılının başlarında Osmanlı ordusu kendinden daha üstün İngiliz ordusu ile çetin bir savaşa girmiş ve İngilizleri Akdeniz'le Şeria Nehri arasında durdurmayı başarmıştı. Fakat İngilizlerin genel ilerleyişi karşısında General Falkenhayn vazifesini bıraktı. 19 Şubat 1918'de yerine Yıldırım Orduları Grubu Kumandanlığına Liman von Sanders getirilmişti. Kumandayı devralan Liman von Sanders, bölgedeki kara birliklerini yeniden teşkilatlandırdı. Buna göre hava birlikleri de yeniden vazifelendirilmişti. Samah'ta bulunan 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğü ve Cenin'deki 303'üncü Paşa Tayyare Bölüğü 8'inci Ordu emrine verilmişti. Maan'daki 301'inci Paşa Tayyare Bölüğü ile Der'a'daki 304'üncü Paşa Tayyare Bölüğü de 7'nci Ordu emrine ve Katrana'daki 302'nci Paşa Tayyare Bölüğü de 4'üncü Ordu emrine verilmişti.²¹²² İtilaf Güçlerinin gerek kıyılarda gerekse cephelerdeki hareketliği, Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinin uçuşlarını İskenderun Körfezi ve Kıbrıs Adası'na daha çok yöneltmesine sebep oldu. Diğer taraftan kara ordusu için de bu keşifler tedbir ve önlem almak itibarıyla oldukça önemliydi. Bu yüzden 1258 numaralı tayyare ile Mart 1918'de birçok keşif icra edilmişti.

Adana'dan 12'nci Kolordu tarafından 2'nci Ordu Kumandanlığına sunulan rapor, 4 Mart 1918 tarihinde 1258 numaralı tayyare ile yapılan ve Ağa Limanı Tayyare Merkezi tarafından arz edilen sabah ve öğleden sonra yapılan keşfin neticesini içeriyordu. Bu keşifler Teğmen Franke ve tayyareci çavuşu Estrangil tarafından icra edilmişti. Keşfin istikameti Mersin ve Sirina ve Lefkoşa ve Agridya-Larnaka-Famagusta, Monarga, Taşucu, Mersin üzerinden Kıbrıs Adası idi. Giderken ve geri dönüldüğünde Taşucu'nda benzin doldurulmuştu. Sirina'da iki yelkenli gemi demirdeydi. Lefkoşa'daki kışlalar görünüşte yeni tesis olunmuş ve barakaların resimleri alınmıştı. Larnaka Limanı ardında demir üzerinde çok fazla kayık ve güverte üzerinde baraka yapılmış tahminen dört bin ton hacminde bir nakliye vapuru demirde idi. Tayyareden makineli tüfek ile taarruz edilmişti. Rıhtımda bulunan vapur demir çekmeye başlamıştı. Bir büyük motor bot sahilden vapura doğru geliyordu. Görünüşte vapurun kuvvetli mürettebatı var idi.

²¹²¹ ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 42

²¹²² Kurt, Korkmaz, a.g.e., s. 296.

Tayyareye karşı mukabeleler görülmemiştir. Vapur hareket eder etmez benzin Az kaldığından geri avdete mecbur olunmuştur. Famagusta'da bin ton hacminde bir vapur demirde durmaktaydı. Famagusta'daki barakalar ve Monarga'daki çadırların resimleri değişken değildi ve gözlem münasebeti fevkalade idi.²¹²³ 1258 numaralı tayyare ile yapılan bu keşifler sabah saat 08.50'de ve saat 14.00'te icra edilmiştir.²¹²⁴

Mersin Deniz Tayyare Müfrezesince 5 Mart'ta yapılan keşfe göre, 1258 numaralı tayyare saat 08.50'de Taşlıca üzerinden uçarak Lefkoşa-Akridya- Larnaka- Famagusta-Monarga üzerlerinden saat 14.55'te Mersin'e dönmüştü. Lefkoşa'nın kuzeybatısında bir talimhane ve manej mahali ile bir kışla ve doğuda 20 barakadan ibaret bir ordugâhın yeni tesis kılındığı anlaşılmış ve istasyonda bir hareket eseri görülmemiştir. Lefkoşa-Akridya-Larnaka hattı üzerinde bir şey görülemedi. Larnaka'dan takriben 2 deniz mili açıkta birçok sandal yüklü tahminen 400 tonluk bir nakliye vapuru mevcut olup bu vapura tayyare tarafından makineli tüfekle taarruz edilmişse de vapur bomba taarruzundan kurtulmak maksadıyla demir alarak doğu istikametine hareket etmişti. Famagusta Limanı'nda yaklaşık bin tonluk büyük bir vapur ve 20'den fazla mavnâ ve bir baraka ile harekette bulunan iki yelken gemisi görülmüş ve şehrin kuzeyindeki barakalı ordugâhla Monarga kuzeyindeki çadırlı ordugâhta değişiklik görülmemiştir. Şimdiye kadar yapılan keşifler esnasında alınan fotoğraflardan birer nüsha ayrıca takdim kılınacağı belirtiliyordu.²¹²⁵

2'nci Ordu Kumandanlığı 9 Mart 1918'de 12'nci Kolordudan, şimdiye kadar alınıp Kolorduda mevcut bulunan ve daha sonra alınacak olan tayyare keşif fotoğraflarının birer suretlerinin gönderilmesini istiyordu.²¹²⁶ 12'nci Kolordu, Mersin Tayyare Müfrezesinin 5 Mart 1918'de Kıbrıs'a karşı icra edilen keşfe ait 9 adet fotoğrafın takdim kılındığını 30 Mart itibarıyla 2'nci Orduya bildiriyordu.²¹²⁷

Mersin Deniz Tayyare Müfrezesince 20 Mart'ta icra edilen keşif neticesine göre; tayyarelerden biri Mersin'den uçarak Taşucu'na ve oradan da Sirina, Lefkoşa, Larnaka, Famagusta, Monarga üzerinden Taş ucuna dönmüştü. Sirina Limanı'nda iki ufak

²¹²³ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1(1)

²¹²⁴ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-3

²¹²⁵ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-4

²¹²⁶ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-2

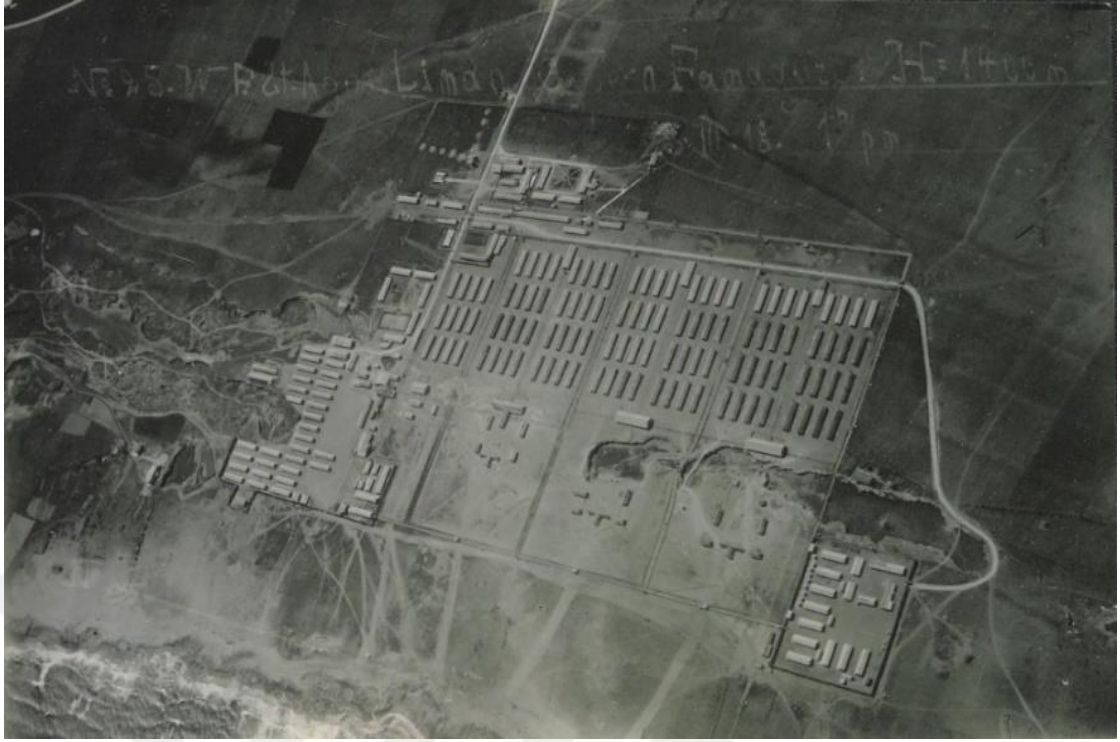
²¹²⁷ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-9

yelkenliden başka bir şey görülmemiştir. Lefkoşa şehrinden tayyare üzerine ateş edilmiş ise de hiçbir isabet meydana gelmemiştir. Batıdan beş vagonlu ve doğudan altı vagonlu birer şimendifer katarının hareket halinde olduğu görülmüştü. Larnaka'da iki ufak yelken gemisi ve bunların takriben 2 deniz mili doğusunda bir üçüncü yelkenli ile 3 mavna büyük iskelede ve sahilde de birçok sandallar görülmüştü. Famagusta Limanı'nda tahminen 1500 ila 3000 tonluk 3 adet vapur ve 12 ufak yelkenli ve mavna gözlenmiş ve şehrin güneybatısında 52 ufak çadırdan oluşan bir ordugâh vücuda getirilmişti. Monarga'nın güneyindeki çadırli ordugâhtan 8 çadır kaldırılmıştı. Bunlardan başka ne adada ne de denizde dikkate değer bir şey görülmediği Tayyare İstasyon Kumandanlığının malumatı üzerine bildiriliyordu.²¹²⁸ Bu keşif raporundaki Famagusta'da gözlenenlere dair kısım, Halep'te Baş Menzil Müfettişliği vasıtasıyla da 2'nci Ordu Kumandanlığına telgrafla bildirildi.²¹²⁹ 20 Mart tarihli bu keşif, daha sonra tanzim edilmiş haliyle 2'nci Ordu Kumandanlığına 7 Nisan tarihinde ulaşmıştı. 23 Mart'ta gönderilen raporla aynı malumatları içermekle birlikte bu raporun Monarga'ya dair maddesinde değişiklik bulunmaktaydı. *"Monarga güneyinde ordugâhta bir değişiklik yoktur. Monarga barakalı ordugâhı eski vaziyettedir. Evvelki raporda arz edilen Monarga fotoğrafında bildirilen l. c. b. a çadırli ordugâhlarında bir değişiklik yoktur. Yalnız c ve k çadırli ordugâhları civarında birer baraka inşa edilmiştir."*²¹³⁰ İki rapor arasında Monarga'daki çadırli ordugâha ait malumattaki farkın sebebinin, hava fotoğraflarının yorumlanmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Her ne kadar Monarga fotoğrafları elde mevcut olmasa da keşif raporu, bu tarz bir yorumu yapmaya olanak sağlamaktadır. Bu da gösterir ki hava fotoğrafı, keşif raporları ve yorumlama sayesinde isabetli malumatların kara ordusuna ulaşması sağlanmaktadır.

²¹²⁸ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-7(8); 1-3

²¹²⁹ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-5

²¹³⁰ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-12



Fotoğraf 33. Ağa Limanı Deniz Tayyare Müfrezesi, 20 Mart 1918 tarihli Kıbrıs'ın Gazimağusa (Famagusta) kasabasını gösteren hava fotoğrafı²¹³¹

2'nci Ordu Kumandanlığına Karargâh-ı Umumi Bahriye Erkân-ı Harbiyye Murahhas Zabitliği tarafından gelen 6 Nisan tarihli rapor, 3 Nisan 1918'de Kıbrıs'a icra edilen keşfin ayrıntısını içermekteydi. Buna göre, Girne'de iki ufak yelken gemisi vardı. Lefkoşa'da şüphe edilebilecek hiçbir şey yoktu. Demiryolunda hiç nakliyat yoktu. Larnaka'da iki mavnalı ve sahil boyunda birçok botlar vardı. Famagusta'da yaklaşık 100 tonluk bir vapur vardı. Tayyare üzerine şarapnellerle ateş edilmişti. Aynı zamanda birçok yelken gemileri ve mavnalar çadırli ordugâhta değişiklik yoktu. Famagusta-Monarga hattı üzerinde Famagusta istikametinde 19 otomobil Monarga çadırli ordugâhında değişiklik yoktu. Monarga Koyunda birçok yelken gemileri karşılaşmaktaydılar. Kıbrıs üzerinde ve denizde başka bir nakliyat görülmemişti. Tayyare hava dolayısıyla yolda aralıklı inmeye mecbur olduğundan rapor gecikmişti.²¹³²

²¹³¹ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F.1-53

²¹³² ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-10

12'nci Kolordu tarafından 15 Nisan 1918'de 2'nci Ordu Kumandanlığına sunulan raporda ise Mersin'de bulunan tayyarelerden biri tarafından 10 Nisan'da icra edilen keşif neticesini içeriyordu. Buna göre; Monarga'nın kuzey ve güney ordugâhlarında önemli bir değişiklik yoktu. Limanda demirli iki büyük yelken gemisi ve sahil yakınında demiryolu üzerinde dört vagon Famagusta'da bir telsiz telgraf istasyonu ve limanda yaklaşık 6000 tonluk bir gemi ve bir küçük tarassut gemisi 15 yelkenli ile birçok mavnalar görülmüştü. Famagusta'nın güneyindeki ordugâhta 100 çadır ve limanda birçok yelkenliler ve şimendifer istasyonunda altı vagon ve Lefkoşa Famagusta arasında 10 vagondan oluşan bir trenin Lefkoşa istikametinde seyretmekte olduğu görülmüştü. Monarga ve Morfou ve Sirina limanlarında ve deniz üzerinde önemli bir hareket görülmemiş olduğu bildiriliyordu.²¹³³

4 Haziran 1918'de Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinden 1767 numaralı tayyare ile yapılan Kıbrıs keşfinde, adada hiç bir hareket ve Lefkoşa demiryolu hattı üzerinde de hiç bir hareket görülmediği bildirildi.²¹³⁴ 13 Haziran'da Pilot Şchpringel ve rasit Meister'in kullandığı 1255 numaralı deniz tayyaresinin Mersin Körfezi'nde icra ettiği keşifte 4 tane sabit torpil görüldüğü bilgisi Mersin Deniz Tayyare İstasyonu Merkezi tarafından 12'nci Kolordu Kumandanlığına bildirildi. Bahriye Torpil Müfrezesi Kumandanlığına da mütalaa etmesi için 16 Hazirandan takdim edildi.²¹³⁵

17 Haziran 1918 tarihinde Pilot Robeşter ve rasit Schimit'in kullandığı 1762 numaralı deniz tayyaresi Kıbrıs Adası'nın keşfine çıkmıştı. Mersin Deniz Tayyare İstasyon Merkezi bu keşfi şöyle bildirdi: Kıbrıs Limanı'nda 2 adet yelkenli gemi, birçok küçük gemi görüldü. Larnaka'da yaklaşık 20 adet yelkenli ile birkaç tane kruvazör vardı. Lefkoşa İstasyonu'nda 9 vagon ve çadırlar ile Mağusa'da (Famagusta) birkaç yeni barakaların inşa edildiği görüldü. Famagusta Limanı'nda yaklaşık 5000 tonluk nakliye gemisi ve 20 adet gemi ile birçok mavna ve birkaç tane küçük gemi vardı. İstasyonda bir marşandiz katarı vardı. Monarga'da bir karakol gemisi uçağa 30 tane obüs atmıştı. Ateşin bitmesinden sonra tayyare çekilirken de 200 mitralyöz mermisi atıldı. Mofa, Lefkoşa, Mağusa (Famagusta) tren hatlarında faaliyet yoktu. Taşlı Dağ'da saat biri beş geçe hareket edilmiş çünkü motorda bir arıza olmuş ve inilmişti. Diğer bir motorun yardımıyla

²¹³³ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-13; 1-3

²¹³⁴ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-153

²¹³⁵ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-155

Mersin'e dönmüştü.²¹³⁶ Bu keşif raporunda Kıbrıs yakınında iki adet ve Larnaka'da yaklaşık 20 adet olarak görülen gemilerin "Schoner sistemli" ²¹³⁷ olmaları hususu 12'nci Kolordu Kumandanı Fahreddin Bey'in dikkatini çekmiş ve bunun ne demek olduğunu sorduğunda yelkenli gemiler anlamına geldiği cevabını almıştı. Larnaka'da birkaç kruvazör önemli ise de 23'üncü Tümen bunun telgraf hatası olduğunu ve adada kruvazör görülmediğini tayyarecilerin ifadesine atfen bildirmişti. Bu işin hakikaten hata ise müsebbiplerinin ortaya çıkarılmasını belirten Kolordu Kumandanı, tayyarecilerden tekrar sorduğunu ve henüz cevap alamadığını, onları tekrar uyararak neticesini arz ve hata yapanları cezalandıracağını 2'nci Ordu Kumandanlığına 17 Haziran 1918 tarihli şifreye cevap olarak bildiriyordu.²¹³⁸ Makamlar arasında raporların kıymetlendirilmesi hususunda problemler yaşanması kaçınılmazdı. Zira keşif icra eden tayyarecilerin Alman oluşu ve Türk komuta kademesiyle irtibatı, Ancak üst kumandanların bu konudaki hassasiyeti ve gerçek bilgiye ulaşma konusundaki azmi kayda değerdir. Ayrıca bu keşfe ait hava fotoğrafı tespit edilemedi.

12'nci Kolordu Kumandanlığına 17 Haziran 1918 tarihinde yazılan rapora göre, birkaç günden beri düşman tarassud gemilerinin özellikle 15'nci Kolordu sahilinde dikkate değer faaliyetleri görülmekteydi. Bunun tarafımızdan deniz yoluyla yapılmakta olan erzak nakliyatını men etmek maksadıyla olması muhtemelse de Kıbrıs vaziyeti uzun müddetten beri keşif ve tayin edilemediğinden Mersin'deki tayyarelerin kullanılabilir ise serian Kıbrıs üzerine bir keşif icra ettirilerek neticesinin bildirilmesi isteniyordu. Ayrıca eğer kullanılamaz durumdalar ise sebebiyle beraber ne zamana kadar vazife icra edebileceklerinin de bildirilmesi isteniyordu.²¹³⁹

3 Temmuz 1918'de 12'nci Kolordu Kumandanlığına yazılan raporda ise 17 Haziran tarihli tayyare keşif raporuna değiniyordu. Larnaka'da görülen kruvazörler hakkında 23'üncü Tümence tahkikat icra kılınmakta olduğu yazılı idi. Bu konu hakkında şimdiye kadar bir malumat alınmamış olduğundan tahkikat neticesinin bildirilmesi İstihbarat Şubesinde isteniyordu.²¹⁴⁰

²¹³⁶ ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-159, 1-159a

²¹³⁷ Schooner veya Schuner, asıl olarak iki direğe sahip bir yelkenli tekne olup, ön direği arka direğe daha küçük veya eşittir. Bkz. Erişim Tarihi: 22.05.2023; <https://educalingo.com/tr/dic-de/schoner>

²¹³⁸ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-15

²¹³⁹ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-16

²¹⁴⁰ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-17

12'nci Kolordu Kumandanı Fahreddin Bey tarafından 2'nci Ordu Kumandanlığına 5 Temmuz tarihi itibarıyla yazılan rapor, Tayyare Müfrezesinin Kolordu emrinde bulunmasına dairdi. Kıbrıs Adası'nda Larnaka'da kruvazör olmadığı ve bunun bir telgraf hatasından ileri geldiği anlaşılmıştı. Fahreddin Bey, Kolordu mıntıkasında ve kuruluşunda bulunan bir tayyare müfrezesinin doğrudan doğruya başka bir teşkilata merbut olması ve Kolordunun tesiri haricinde kalmasının her zaman müşkilat çıkarmakta ve emir ve komuta inzibatını ihlal etmekte olduğunu belirtmekteydi. Nitekim son rapor üzerine tayyare müfrezesinden uyarılara rağmen maalesef vaktiyle cevap alınamamıştı. Kolordu kayıtlarında Deniz Tayyare Müfrezesinin bağlılık derecesine dair açık ve kesin bir talimat mevcut olmadığından tabi olarak buna karşı icraat yapılamamaktaydı. Dolayısıyla Kıbrıs'taki düşman vaziyetiyle doğrudan doğruya alakadar Kolordu bulunduğundan Deniz Tayyare Müfrezesinin de doğrudan doğruya Kolordu ile münasebette bulunması ve önceki emirde raporlarını Kolorduya vermesi ve Kolordunun görüşü dâhilinde keşifler yapması mütalaa kılınmaktaydı. Fahreddin Bey, bu hususta açık bir talimat beklediğini belirtiyordu.²¹⁴¹

13 Temmuz 1918 tarihinde İstihbarat Şubesi tarafından Karargâh-ı Umumi Harekât Şubesi Müdürlüğüne gönderilen yazı; 17 Haziran'da Kıbrıs üzerindeki tayyare keşif raporuyla ilgiliydi. Bu raporda Larnaka'da birkaç kruvazörün bulunması dikkate değer görülmekle tahkikata başlanmış ve neticesinde adada kruvazör bulunmadığı ve bunun telgraf hatasından kaynaklandığı anlaşılmış ise de malumat verme ve açıklama ile çok zaman sarf edilmişti. 12'nci Kolordu mıntıkasında ve kuruluşunda bulunan bir Tayyare Müfrezesinin başka bir teşkilat ve emir komutaya bağlı olarak Kolordunun tesiri haricinde kalması her vakit müşkilat çıkarmakla beraber Kıbrıs'taki düşman vaziyetiyle doğrudan doğruya alakadar bulunan Kolordunun görüşü dâhilinde keşif yapılmasını da güçleştirmekte olduğundan Tayyare Müfrezesinin doğrudan doğruya Kolordu emrine bağlanmasının muvafık olduğu bildirilirken gereğinin icrası isteniyordu.²¹⁴² 12'nci Kolordu, Mersin Deniz Tayyare Müfrezesinin kendisine bağlanması gerektiği konusundaki ısrarının sebebini yazışmalar ile üstlerine aktarmıştı. Kolordunun bu konudaki dayanak noktası, makamlar arası yazışmalar ile zaman kaybedilmesinin yanında Kolordunun görüşü çerçevesinde keşif yapılmasının gerekliliğiydi. 12'nci

²¹⁴¹ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-18

²¹⁴² ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-19

Kolordunun bu görüşünün yanında Kıbrıs'a yapılan diğer istihbaratî keşiflerin üstlere bildirilmesi noktasında Türk-Alman subayları arasında ortaya sorunların çıktığı görülmekte ve konuyla ilgili yazışmalar yapılmaktaydı.

23'üncü Tümen Kumandanı Bahaeddin Bey, 13 Temmuz tarihiyle şu talepte bulunuyordu: Alman tayyare subayı, 12 Temmuz'da Kıbrıs sahilinden getirilen şahsı sorgulamak için vuku bulan talebe rağmen Mersin Mevki Kumandanlığına teslim etmemişti. Halep'teki kendi amirine yazdığından bahisle oradan müsaade olunursa verebileceğini söylemişti. Bahaeddin Bey, dün akşam Mersin'e bizzat ulaşarak bu meseleden haberdar olduğunda, zorla alarak hem ahaliye hem de yabancılara karşı bir sıkıntı yaratmamak için bir muamele yapılmadığını belirtiyordu. Yakalanan bu şahsın ne suretle yakalandığını öğrenmek üzere dün gece tayyare karargâhına giderek o vesile ile şahsı sorguya çektiğini belirten Bahaeddin Bey, bu sabah arz olunan tafsilatı elde etmişti. Süratle elde edilmesi gerekli malumatı bilmesi muhtemel bu gibi şahısların kumandanlığa teslimine Alman subaylarının mani olmaları, askerlik, emir ve komuta gereği uzlaşmaz bir vaziyette bulunmaları uygun değildi. Üstelik tayyare işleri ile dâhili ve fennî hizmetlerine ait olmayan bu gibi hususlarda Alman tayyare subayının askerliğe riayetkâr ve kumandaya itaatkâr bulunmasının sağlanmasına müsaade buyurulmasını istiyordu.²¹⁴³

12'nci Kolordu Kumandanı Fahreddin Bey, 13 Temmuz'daki yazısında, Mersin'deki Alman tayyarecileri hakkında 23'üncü Tümen Kumandanlığından alınan telgrafname suretine değiniyordu. 2'nci Orduya hitaben yazılan bu yazıda, konunun dikkate değer bir keyfiyet olduğu, önemsiz bir mesele ile kumandanlığın hoş olmayacak bir şekilde dikkatini çekmenin kendileri için de bir fayda sağlamayacağı belirtiliyordu. Ayrıca iki silah arkadaşı arasında tatsızlığa sebep olacağı ve bunun iki tarafa zarar vereceğinden durumun bu tayyarecilerin üstlerine 2'nci Ordu Kumandanlığı vasıtasınca anlatılması isteniyordu.²¹⁴⁴

12'nci Kolordu Kumandanı Fahreddin Bey 13 Temmuz itibarıyla 2'nci Ordu Kumandanlığına yazdığı raporda, 12 Temmuz 1918 günü Kıbrıs Adasına yapılan keşif esnasında tayyarelerden birinin adanın kuzey sahilinde ve sahilden yaklaşık 18 mil

²¹⁴³ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-21

²¹⁴⁴ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-20

mesafede bir küçük yelken gemisine tesadüf ettiğini belirtiyordu. Tayyare gemiyi durdurup yedeğine alarak Silifke'ye doğru bir müddet çekmiş ise de benzinin yetersizliği dolayısıyla gemiyi bırakarak içindeki üç İslam taifesinden yalnız Hüseyin ismindeki kaptanı tayyareye alarak Mersin'e getirmişti. Bugün her iki tayyare de uçarak bu yelken gemisini arayacaklardı. Kaptan Hüseyin'in sorgusu neticesinde Kıbrıs'ta yeni ve mühim bir havadis olmadığı anlaşılmış ve genel olarak şimdiye kadar elde edilen hususlar teyit edilmişti. Kaptan Hüseyin'den Kıbrıs Adası'nın genel ve askeri vaziyeti hakkında elde edilen malumatı içeren 23'üncü Tümen'den alınan rapor sureti bugün postaya verilmişti. Bu vazifede tayyarecinin taltif edilmesi için Muamelat-ı Zatiye Şube Müdürlüğünden bilgi alınarak 2'nci Şube Müdürlüğüne takdim edilmişti.²¹⁴⁵

12'nci Kolordu Kumandanlığı tarafından 2'nci Ordu Kumandanlığına 13 Temmuz 1918'de Adana'dan yazılan raporda, Kıbrıs sahilinden tayyare ile Mersin'e getirilen gemi kaptanı Hacı Kara Yusuf oğlu Hüseyin'in sorgulanmasına yer verilmiştir. Bu şahsın verdiği bilgilerden şu malumat elde edilmiştir:

“Mağusa kasabasında ve kasabanın hemen doğu çıkışındaki ağaçlıklar arasında bulunan ordugâhta 2 bin kadar İngiliz askeri mevcuttu. Bu askerler bir seneye yakın bir zamandan beri bulunmaktadır. Yalnız Mağusa kalesinin sahil cephesine denizaltılara ateş etmek üzere büyük çaplı sahil topu yerleştirildiği anlaşılmaktadır. Mağusa'nın kuzeyindeki Osmanlı Esir ordugâhı eskisi gibi yerindedir. Ancak esirlerin yarısı adadan başka bir mahale nakl edilmiştir. Bugün yalnız 3 bin kadar esir kalmıştır. Esirlerle beraber beş yüz kadar da muhafız İngiliz askeri vardır. Monarga mevkiinde öteden beri mevcut olan ordugâhta 4-5 bin kadar Ermeni askeri vardır. Bir miktar Fransız subay ve ast subayı bunlara öğretmenlik etmektedir. Bu Ermenilerin İskenderun, Dört Yol ve Süveydiye taraflarından getirildiğini daha önce Mersin'de yakalanan casus Selim²¹⁴⁶ söylemiştir. Mağusa'nın güneyinde Larnaka ve Limasol Limanlarından 40-50 jandarmadan başka asker yoktur. Lefkoşa'da dahi asker yoktur. Adanın Valisi mevsim münasebetiyle bugün Limasol'un kuzeybatısına tesadüf eden Olimpos Yaylası'nda ikamet etmektedir. Bu yaylada her vakit dört beş yüz kadar asker bulunur. Filistin Cephesi'nden gelen yaralı ve hasta İngiliz askerleri bu yaylaya sevk olunurlar. Kıbrıs'ın batı ve kuzeyindeki sahil kasabalarında dahi

²¹⁴⁵ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-23

²¹⁴⁶ Casus Selim Taraf: İngilizler tarafından küçük gözetleme gemisiyle Mersin'e getirilerek karaya çıkarken yakalanan casustur. Mersin-Tarsus mıntıkasında Selim'in arkadaşlarının sorgularından Kıbrıs'ta İngilizler tarafından casusluk teşkilatı oluşturulduğu anlaşılmıştı. Bu teşkilatın emrinde Osmanlı sahillerinin çeşitli bölgelerinde üyeleri bulunuyordu. İskenderun sahilinden Selim, Yunanlı Nikola Kalafatçı, Hacı ve Cida adlı kişiler de casusluk amacıyla Kıbrıs'tan düşman gözetleme vapurlarıyla İskenderun'a gelip gitmekteydi. Kıbrıs Casus Teşkilatı hizmetinde Kıbrıslı Hilla, ve Mersinli George Dergam adlı kişiler bulunuyordu. Bkz. Abdullah Lülecî, *I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Devleti'nde Casusluk Faaliyetleri (1914-1918)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, [Sakarya], 2014, s. 37.

*asker yoktur. Son aylar ve haftalar zarfında Kıbrıs'a ehemmiyetli miktarda asker gelmemiştir. Yalnız Mağusa'ya ara sıra vapurlar ile beşer yüz kadar çürük asker getirilip yerlerine Kıbrıs'dan katırcılık için para ile kayıt edilerek toplanan ikişer bin kişinin alınıp gönderildiği bilinmektedir. Adaya büyük harb gemilerinin de bu son senelerde geldiği görülmemiştir. Yalnız haftada bir defa Trablusşam tarafındaki adadan iki Fransız torpidosu gelip gitmektedir. Alman denizaltılarını vakitlice haber almak için adanın etrafına telefon hattı çekilmiştir. Adanın hiç bir tarafında düşman tayyaresi yoktur. Sahile yakın yelkenli gemilerle daima ticari nakliyat yapılmaktadır. Kıbrıs'taki İslamların daima Türklerin muvaffakiyyetine duacı bulundukları fırsat bulurlarsa bizim tarafa gelmek istedikleri ancak sıkı bir inzibat ve hafiye teşkilatından dolayı imkân bulamadıkları ve adada ekmeğin okkasının dört kuruş olduğu bildirilmektedir.*²¹⁴⁷

Bu ifadenin, Kaptan Hüseyin'in Mersin'de Alman tayyare subayları, tercüman ve bir de Osmanlı subayı tarafından alınan ifadesi olması muhtemeldi. Zira bunu devam eden yazışmalardan anlamak mümkündür.

İstihbarat Şubesi tarafından 16 Temmuz'da Karargâh-ı Umumi Bahriye Murahhaslığına yazılan yazı da yine 12 Temmuz 1918'de keşif için Kıbrıs'a gidip dönen Hüseyin ismindeki kaptanla ilgiliydi. Alman tayyare subayının beraberinde getirmeyi başardığı bu şahsı sorgulamak üzere vukubulan talebe rağmen Mersin Mevki Kumandanlığına teslim etmekten imtina ettiği anlaşılmıştı. Bu Alman tayyare subayının Karargâh-ı Umumi Bahriye Murahhaslığından müsaade aldıktan sonra şahsın tesliminin mümkün olabileceğini ifade etmesi, 23'üncü Tümen Kumandanlığının malumatından anlaşılmıştı. Kıbrıs Adası'nın gelen ve askeri vaziyeti hakkında süratle elde edilmesi gerekli önemli malumatı haiz olması muhtemel bu şahsın kumandanlığa teslim edilmesine mani olmaları ve askerlik ve emir ve komuta gereği uzlaşmaz bir vaziyette bulunmaları uygun olmadığından tayyare işleri ile iç ve fenni hizmetlerine ait olmayan bu gibi hususlarda Alman tayyare subayının askerliğe riayetkâr ve kumandaya itaatkâr bulunmasının sağlanmasına müsaade buyurulması isteniyordu.²¹⁴⁸

Mersin Deniz Tayyare Müfrezesine mensup tayyarelerden biri tarafından 23 Temmuz 1918 günü Kıbrıs Adası üzerinde icra kılınan keşif neticesi ise şöyleydi: Tayyare Sirina, Lefkoşa, Athienou, Larnaka, Livadya, Famagusta, Monarga, Nikolau üzerinde dolaşmıştı. Sirinya Limanında birçok mavnalar, Lefkoşa İstasyonu'nda birçok vagon görülmüş ve Lefkoşa şehrindeki vaziyette bir değişiklik olmadığı anlaşılmıştı. Larnaka'da

²¹⁴⁷ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F.1-26(27)

²¹⁴⁸ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-22

birçok küçük yelkenli gemilerle mavnalar görülmüştü. Bu şehirde bir değişiklik yoktu. Mağusa (Famagusta) Limanı'nda 3-4 bin ile 5-6 bin tonluk iki nakliye gemisiyle 12 küçük yelkenli ve birçok mavnalar vardı. Şehir civarındaki küçük çadır ve yaklaşık 140 barakalı ordugâhlarda yeni bir baraka vücuda getirilmişti. Bu kasabada başka bir değişiklik yoktu. Büyük baraka ordugâhlarında bir değişiklik yoktu. Lefkoşa'da istasyonda 3-4 vagon, Girne'de ise birkaç mavnalı ve yelkenli görülmüştü. Ada üzerinde muhtelif mevkihlerin alınan sekiz kıta fotoğrafları takdim kılınmıştı.²¹⁴⁹ 23 Temmuz'da yapılan hava keşfinde Larnaka haricindeki diğer şehirlerin hava fotoğrafı tespit edilememiştir.



Fotoğraf 34. 23 Temmuz 1918 tarihinde Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen ve Kıbrıs'ın Larnaka (Larnaca) kentini gösteren hava fotoğrafı²¹⁵⁰

23 Temmuz tarihli benzer malumatı içeren diğer bir belgede ise Mersin ile Kıbrıs arasında deniz üzerinde hiç bir gemiye tesadüf edilmediği belirtilmişti. Girne ve Mağusa limanları ile Mağusa'daki barakalı ordugâhın ve Lefkoşa İstasyonu'nun daha önce alınmış fotoğraflarının bulunduğu²¹⁵¹ bu belgeden anlaşılrsa da hava fotoğrafları tespit edilememiştir.

²¹⁴⁹ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-33; ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-41

²¹⁵⁰ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-45

²¹⁵¹ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-28

Lefkoşa'nın hava fotoğrafının çekildiği 3 Ağustos 1918 tarihinde saat 09.10'da 1761 numaralı tayyare ile pilot Robester ve rasit Smith tarafından icra edilen keşif raporu, Tayyare Merkezinden 2'nci Ordu Kumandanlığına verilen ve arz edilmişti. Bu keşfin istikameti, Mersin- Taşlıca'dan Siyeren [Seyirna civarında] Seyirna-Lefkoşa-Famagusta-Monarga-Saint Nikolaos idi. Bu rapora göre, istasyonda dört vagon görüldüğü ve başka bir değişiklik olmadığı bildiriliyordu. Mağusa'da (Famagusta) 5:6 ile 6:7 bin tonluk birer nakliye gemisi, istasyonda altı vagon ve limanda ise mavna ve yelkenliler görülmüştü. Girne'de (Cerinia) birkaç mavna ve yelkenli vardı. Boğaztepe'de (Monarga) birbirlerine yakın dört mahalde kurulmuş elli kadar çadırdan oluşan ordugâh görüldüğü bilgisine yer verilmiştir.²¹⁵² Fakat 3 Ağustos'ta Lefkoşa haricindeki diğer şehirlere yapılan keşfin hava fotoğrafı bulunamamıştır. Bu arada Kıbrıs keşfi sırasında yakalanan Hüseyin Kaptan'la ilgili yazışmalar Ağustos ayına gelindiğinde de devam ediyordu.



Fotoğraf 35. 3 Ağustos 1918 tarihli Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen ve Kıbrıs'ın Lefkoşa (Lefkosia) kentini gösteren hava fotoğrafı²¹⁵³

²¹⁵² ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-41; ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-36

²¹⁵³ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-48

12'nci Kolordu Kumandanı Fahreddin Bey 3 Ağustos 1918'de 2'nci Ordu Kumandanlığına yazdığı raporda yine 12 Temmuz'daki Kıbrıs keşfinden bahsediyordu. Bu keşifte, Kıbrıs sahillerinde bir kayık içinde yakalanan Kıbrıslı gemici Hacı Kara Yusuf oğlu Hüseyin Adana'ya getirtilerek karargâha götürülmüştü. Hüseyin'in yeniden zapt olunan ifadesi takdim edilmiş olup hakkında ne yolda bir muamele yapılması konusunda emri beklendiği bildiriliyordu.²¹⁵⁴ 12'nci Kolordu İstihbarat subayı Yüzbaşı Osman Bey tarafından 2 Ağustos 1918 tarihinde *Kıbrıs'ın Tuzla-Larnaka iskelesinden gemici Hacı Kara Yusuf oğlu Hüseyin'in yeniden zapt olunan ifadesi* şöyleydi:

"Bayramının üçüncü Cuma gününde Kıbrıs'ın Kalonya Limanı'ndan üç mil açıkta kayığımla ve iki taife ile Girne'ye gitmekte idim. Seyahat maksadım Girne'den ticari eşya yüklemek idi. Sabah saat 10.00'da Alman tayyaresi Kıbrıs üzerinden geldi. Bizi durdurdu. Yanımıza indi. Kayığı Osmanlı sahiline çekmek için tayyareye bağladı. Biraz çekti. Sonra durduk. Kayığı bıraktı ve kaptanını sordu. Ben kayık kaptanı idim. Beni tayyareye aldılar ve havalandık. Kayığım iki taife ile deniz üzerinde kaldı. Tayyare beni önce Silifke'ye sahile indirdi. Oradan tekrar uçtuk. Mersin'e geldi. Mersin'de karaya çıkardılar ve Alman tayyare subayları tercüman ile ifademi aldılar. O geceyi Alman tayyare karargâhında geçirdim. Bir de Osmanlı subayı çağırdılar. O da ifademi aldı. Ertesi günde yine Mersin'de kaldım. Pazar günü beni Mersin kumandanına teslim ettiler. İki gün de Mersin Kumandanlığında kaldım. Salı günü Tarsus'a 23'üncü Tümen Kumandanlığına gönderildim. Bana Tarsus'ta bir şey sormadılar. 15 gün Tarsus'ta Merkez Kumandanlığında nezaret altında bulundum ve sonra beni Adana'ya gönderdiler. Adada bir-iki bin İngiliz askeri Mağusa'da kale dışarısında şehrin doğusunda ağaçlık civarında çadırlardadır. Mağusa kuzeyinde iki saat mesafede boğazda ve Monarga Köyü'nde yine çadırlarda dört bin kadar Ermeni askeri var talim yapıyorlar. Osmanlı esirleri Mağusa'ya bir çeyrek mesafede kuzeyde barakalarda oturuyorlar. İki üç bin kişi kadardır. Barakaların etrafları tel örgüleri ile kapalıdır. Diğer limanlarda kırk elli kişilik İngiliz muhafız kuvvetleri vardır. Yalnız Mağusa Limanı'ndaki kalede denizaltılara karşı bir top var başka top görmedim. Mağusa ile Larnaka'da birer telsiz telgraf istasyonu var. Bunlar Mağusa'da asker çadırları yakınında ovada, Larnaka'da ise memleket haricinde bir tarladadır. Adadan asker alınmadı. Fakat gönüllü yazılan Rum ve Müslümanlar oldu. Bunları Selanik'e götürdüler. Adaya haftada yalnız bir defa Pazartesi günleri saat 14.00 ve 14.30 arasında İskenderiye'den Hidiviye'nin posta vapuru saat 14.30'da Mağusa'ya gelir. Salı sabah Mağusa'dan kalkar. Tuzla-Larnaka'ya hareket eder. Öğle üzeri Larnaka'ya vasil olur. Larnaka'dan kalkar gece Limasol'a varır. Bu vapur genellikle Limasol'dan Portsaid'e gider. Ayda bir defa da Ada'nın batısındaki Yafa Limanı'na uğrar. Adanın muhafızı harp gemileri Mağusa'da bulunur. Bunlar bazen 8 veya 10 küçük torpido ve küçük İngiliz ve Fransız yolcu gemilerdir. Bunlara ikişer top koydular. Karakol vapurları yaptılar. Bunlar ada etrafında gece gündüz devrederler ve karakol ifa ederler. Esas limanları Mağusa'dır. Diğer limanlarda durmazlar. Ada ucuzluktur. Osmanlı mecidiyeleri otuz kuruş hesabıyla ekmek okkası dört kuruşa, şeker on beş kuruşa, et on sekiz

²¹⁵⁴ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-30

*kuruşadır. Pirinç yedi buçuk kuruşa bulgur yedi buçuk kuruşadır. Kâğıt olarak Osmanlı parası yok. İngiliz banknotları var. İngilizlerin beş şilinden aşağı banknotları yoktur. (Bir çeyrek İngiliz lirası) Madeni bir şilin ve kûsûratı vardır. Bir şilin (9) kuruş Osmanlı parası kıymetindedir.”*²¹⁵⁵

Görüldüğü üzere Kıbrıs'ta İngiliz ve Ermeni askerinin mevcudiyeti, Mağusa'da Osmanlı esirlerinin alıkonulduğu esir kampının varlığı belgelerle de sabittir. Ancak Kaptan Hüseyin'in 12 Temmuz'daki Kıbrıs keşfinden sonraki gün alınan ilk ifadesi ile yeniden zapt olunan 2 Ağustos tarihli ifadesi arasında bazı farklar vardır. Mesela: Mağusa'nın kuzeyindeki Osmanlı Esir ordugâhındaki esirlerin yarısının adadan başka bir yere nakl edildiği ve yalnız 3 bin kadar esir kaldığı belirtilmesine rağmen 2 Ağustos'ta yeniden zapt olunan ifadede bu ibareye rastlanmamıştır. Ayrıca yine adada mevcut Ermeni askerinin *“İskenderun, Dört Yol ve Süveydiye taraflarından getirildiğini daha önce Mersin'de yakalanan casus Selim'in söylediği”* ibaresi yeni ifadede bulunmamaktadır. Yine Adanın Valisinin ikamet bilgisinde Olimpos Yaylası'nda ikamet ettiği, bu yaylada 400-500 kadar asker bulunduğu, Filistin Cephesi'nden gelen yaralı ve hasta İngiliz askerlerinin bu yaylaya sevk olunduğu, Kıbrıs'ın batı ve kuzeyindeki sahil kasabalarında da asker olmadığı, son aylar ve haftalar zarfında Kıbrıs'a ehemmiyetli miktarda asker gelmediği bilgisi verilirken sadece Mağusa'ya ara sıra vapurlar ile 500'er yüz kadar çürük asker getirilip yerlerine Kıbrıs'dan katırcılık için para ile kayıt edilerek toplanan ikişer bin kişinin alınıp gönderildiği, Adaya büyük harp gemilerinin de bu son senelerde gelmediği belirtilmektedir. Adanın hiç bir tarafında düşman tayyaresi yoktur. Kıbrıs'taki İslamların daima Türklerin muvaffakiyyeti için dua ettikleri, fırsat bulurlarsa bizim tarafa gelmek istedikleri fakat sıkı bir hafiye ve inzibat teşkilatından dolayı imkân bulamadıklarına yer verilmektedir. Fakat bu son malumatlar 2 Ağustos tarihli ifadede mevcut değildir. Özellikle İskenderun'a çıkarma ihtimalinin hep gündemde olduğu bir dönemde sadece ilk sorgu ifadesinde geçen *“haftada bir defa Trablusşam tarafındaki adadan iki Fransız torpidosu gelip gittiği”* hakkındaki malumatın göz ardı edildiği görülmektedir. Bunun yerine posta vapurundan ve adanın muhafızı Mağusa'da bulunan İngiliz ve Fransız küçük harp gemilerinden bahsedilmektedir. Netice itibarıyla Kaptan Hüseyin'in Kıbrıs keşfi sırasında yakalanması ve alınan ifadeleri hakkında makamlar arası süren yazışmaların ne kadar zaman aldığı ve alınan ifadeler arasında da farklar bulunmasından dolayı, bu tarz önemli askeri istihbaratın (rapor, şahıs ifadeleri, hava fotoğrafları vs.) gerek ifade alırken ve raporlarken gerekse kıymetlendirirken ne kadar önemli olduğu görülmektedir.

²¹⁵⁵ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-31

10 Ağustos 1918'de 12'nci Kolordu Kumandanlığına yazılan yazıyla, Kıbrıslı gemici Hacı Kara Yusuf oğlu Hüseyin'in Halep Ordu karargâhına gönderilmesine emir buyurulması isteniyordu.²¹⁵⁶ 12'nci Kolordu Kumandanı Fahreddin Bey tarafından 18 Ağustos'ta 2'nci Ordu Kumandanlığına yazılan raporda; Aynı gün Kıbrıs Adası üzerinde icra kılınan tayyare keşfinden bahsetmektedir. Adadaki düşman vaziyetinde bir değişiklik olmadığı ve ada üzerinde ve denizde askeri bir nakliyat yapılmadığı bildiriliyordu.²¹⁵⁷ Sonbahar yaklaştığında Kıbrıs Adası keşiflerinin ne kadar yerinde olduğu ortaya çıkacaktı.

12'nci Kolordu Kumandanı Fahreddin Bey 1 Eylül 1918'de 2'nci Ordu Kumandanlığına yazdığı raporda, Kolorduya mensup tayyare tarafından Kıbrıs Adası üzerinde yapılan keşif neticesinde alınan muhtelif mevkillerin fotoğraflarından birer nüshanın takdim kılındığını bildiriyordu.²¹⁵⁸ 6 Eylül itibariyle yine aynı makama son keşiflerden alınan fotoğraflardan birer nüshanın takdim edildiği bildiriliyordu.²¹⁵⁹

İngilizler havada, saha çapında sanal bir üstünlüğe sahipti. Bir Salem'de Tuğgeneral A.E. Borton komutasındaki Filistin Tugayı, 5. (Kolordu) Kanadı (No. 14, 113 ve 142 Filo) ve 40. (Ordu) Kanadından (No. 1 Avustralya, 111, 144) oluşuyordu. ve 145 Filo), her iki kanadın da merkezi Remle'de bulunmaktadır. 14 No'lu (Kavşak İstasyonu) 20'nci Kolordu'ya, 113 No'lu (Sarona) 21'inci Kolordu'ya ve 142 Nolu (Sarona) Çöl Atlı Kolordu'na atandı (Kudüs'teki Ürdün Vadisi Chaytor'un Gücü ile işbirliği yapan "C" Uçuşu hariç)). Nablus (Megiddo) harekâtı sırasında stratejik keşif ve saldırı operasyonları 40'ıncı kanada atandı (No. 1, 111 ve Ramleh'de No. 145 ve Kavşak İstasyonunda No. 144'ün tek operasyonel uçuşu). Mısır Seferi Kuvveti (EEF) topçuları ile işbirliği yapan 21 Nolu Balon Şirketi'nin merkezi Sarona'daydı.²¹⁶⁰ Eylül 1918'de İngilizler, yeniden teşkilatlanarak takviye ettikleri kuvvetlerle ve her türlü araç gereç ve ikmal maddeleri açısından iyi biçimde hazırlanmış olarak Nablus Meydan Muharebesine giriştiler.²¹⁶¹

²¹⁵⁶ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-32

²¹⁵⁷ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-34

²¹⁵⁸ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-35

²¹⁵⁹ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-39

²¹⁶⁰ Bullock, a.g.t., s. 422.

²¹⁶¹ Önalp, Üstünsoy, Dengiz, Erkal, a.g.e., s. 614.

19 Eylül'de Kraliyet Hava Kuvvetinin ilk baskınları telgraf, telefon ve önemli telsiz istasyonlarını hedef aldı. Tul Kerem'de bulunan 8'inci Ordu Karargâhı ile Nablus'taki 7'nci Ordu Karargâhının telefon irtibatı hedef alındı.²¹⁶² İngiliz tayyareleri tarafından Nablus'taki ordu, kolordu ve tümen karargâhları bombalanmıştı. Tayyarelerin alçaktan yaptığı hava hücumları oldukça etkiliydi.²¹⁶³ Yıldırım Ordu Grubunun yenilgiye uğramasından sonra, Halep kuzeyine kadar çekildiği görüldü. İngilizlerin takip harekâtı ise 21 Eylül'den itibaren 25 Ekim 1918'de Halep'in düşmesine kadar sürdü.²¹⁶⁴ Bu aşamada İskenderun'a bir çıkarma ihtimali daha da kuvvetleniyordu.

16 Eylül 1918'de Kıbrıs'ın Sirinya, Lefkoşa, Larnaka, Monarga ve Famagusta'ya icra edilen tayyare keşiflerinde hava fotoğrafları da alınmıştı. Sirina'da birçok küçük gemi görülmüş ve önceki keşfe göre bir değişiklik gözlenmemişti. Lefkoşa'da 8 çeşitli vagon ve 4 vagon dan oluşan bir tren görülmüş ve önceki keşfe göre değişiklik gözlenmemişti. Larnaka'da birçok yelkenli ve mavna görülmekle birlikte önceki keşfe göre değişiklik gözlenmemişti. Famagusta'da tarassud gemisi, 20:30 kadar mavna ve yelkenli ile barakalı ordugâhta değişiklik olmadığı bildiriliyordu. Ayrıca 5 bin tonluk bir nakliye gemisi, 2 torpido, 3 bin tonluk bir gemi, 3-4 bin tonluk iki nakliye ve bin beşyüz ila 2 bin tonluk bir nakliye ve küçük bir vapur görülmüştü. 3 Ağustos'ta yapılan daha önceki keşfe göre, bir tarassud 3 nakliye iki torpido, bir küçük vapur fazlaydı. Monarga'da Çadırılı ordugâh'ta bazı mahallerde çadırlar kaldırılmış bazı yerlerde buna mukabil fazlalık görülmüştü. Genel itibariyle çadır adedinden altı adet eksilmişti. 23 Eylül'de Monarga'da Çadırılı ordugâhta bir değişiklik yoktu. Ordugâhta 22 çadır dikilmişti. Köprü güneyinde değişiklik yoktu. Önceki keşiften farkı, bir tarassud gemisi, üç büyük nakliye bir küçük vapur iki torpido noksandı. 23 Eylül'de Famagusta'da 2500: 3000 tonluk bir nakliye, 2 tarassud gemisi, 1 yelkenli, 5 yelkenli, 1 yelkenli görülmüştü.²¹⁶⁵

12'nci Kolordu Kumandanı Fahreddin Bey tarafından 2'nci Ordu Kumandanlığına yazılan 7 Ekim 1918'de yazılan rapor; 22-23 Eylül 1918 tarihlerinde icra edilen Kıbrıs keşfine dair Mersin Tayyare İstasyonunun rapor tercümesiydi. Bu rapora göre, Kıbrıs Adası'nın kuzey sahili keşif edilmiş deniz üzerinde ve kuzey sahilinde bir şey görülmemişti. Yağmur ve fırtınadan dolayı keşfe devam edilememişti. Mersin, Haytaköy Boğazı üzerinden

²¹⁶² Bullock, agt., s. 451-452.

²¹⁶³ Göymen, a.g.e., s. 250.

²¹⁶⁴ Önalp, Üstünsoy, Dengiz, Erkal, a.g.e., s. 682.

²¹⁶⁵ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-42

uçulmuş bir şeye tesadüf edilmemişti. Monarga civarında ve Kuzey ordugâhında değişiklik yoktu. Famagusta Limanı'nda bir bacalı iki direkli 2500: 3000 ton hacminde bir nakliye gemisi, iki tarassud gemisi, iki yelkenli, iki direkli beş yelkenli 20: 30 adet yelkenli veya kayık, iki direkli yelkenli görülmüştü. Denizde ve batı sahilinde bir şey yoktu. Raporun altına düşülen notta, Bundan önceki fotoğraflar ile takdim edilen 110 numaralı Monarga ve 108 numaralı kuzey ordugâhını gösterir fotoğraflar arasında fark olup olmadığı soruluyordu. Aynı zamanda tetkik edilmesi isteniyordu.²¹⁶⁶ Bahsi geçen bu 108 ve 110 numaralı fotoğraflar tespit edilememiştir. Ancak raporda bu keşfe ait 108 ve 110 numaralı fotoğrafın alındığı anlaşılmaktadır.

12'nci Kolordudan yine 2'nci Orduya 7 Ekim 1918'de Kıbrıs'a uçan tayyarenin keşif raporu bildirildi. Buna göre; Famagusta Limanı'nda 2 büyük, 1 küçük nakliye gemisi ve 1 monitör vardı. Monitör tayyaremize ateş açmış ise de bir fayda sağlayamamıştı. Monarga ve Larnaka'da önceki gibi hiçbir şey yoktu.²¹⁶⁷ Bu malumat, Mersin Telsiz Telgraf İstasyonu tarafından aynı gün saat 17.00'de aynı içeriğe ilaveten "bir motorbot yelken gemisi" ibaresiyle 2'nci Orduya bildiriliyordu.²¹⁶⁸ Tayyare Kumandanı Yüzbaşı Dekret tarafından 2'nci Ordu Kumandanlığına 8 Ekim 1918'de bildirilen keşif raporları ise şöyleydi: saat 07.15'ten 09.05'e kadar Trablus ile Beyrut arasındaki sahilde hiçbir gemi görülmemişti.²¹⁶⁹ Yıldırım Ordu Grubu Kurmay Başkanı Sedat Bey tarafından 2'nci Ordu Kumandanlığına 10 Ekim saat 14.45'te gönderilen raporda; Halep İstasyonu'ndan yüklenen 4 tayyare topundan iki tanesinin Adana'ya nakledileceği ve 2'nci Ordu Kumandanlığı emrine verileceği bildiriliyordu. Diğer iki tayyare topu da Halep İstasyonunda tahliye edilecek ve Miralay Asım Bey emrine göre Halep İstasyonunu himaye etmek için tabiye edilecekti.²¹⁷⁰ Adana'ya gelecek olan iki tayyare topu, 12'nci Kolordu emrine verilmişti. Adana İstasyonu ile Seyhan Köprüsünü müdafaa edebilecek tarzda tabiye edilerek neticesinden Orduya malumat verilmesi 10 Ekim 1918 tarihli raporla 12'nci Kolordudan istenmişti. Bu raporun bir sureti de malumat olarak Topçu Müfettişliğine verilmişti.²¹⁷¹

²¹⁶⁶ ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-40

²¹⁶⁷ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-4

²¹⁶⁸ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-5

²¹⁶⁹ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-9

²¹⁷⁰ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-54

²¹⁷¹ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-56

11 Ekim 1918'de Liman von Sanders'in 2'nci Ordu Kumandanlığına gönderdiği yazıda; Sahil kısmının 12'nci ve 15'nci Kolordular arasında taksim edilmesi konusunda (Yıldırım Ordular) Grubunun hemfikir olduğunu bildiriyordu. Ancak Grup'ta mevcut malumattan bu gün Ceyhan ve Seyhan Nehirleri arasındaki sahil kısmında tarassud kıtaatı mevcut olmadığı anlaşıyordu. Sahilin bu kısmı ihraca müsait ise ovaya çıkacak bir bölük süvarinin heyecanlanması muhtemeldi. Bu sebeple bu kısımda dahi yoksa keşif ve tarassud postaları tesisinin emri gerekiyordu. Sahilde ve mevzide bulunan topların ekseriyetini mantelliler teşkil etmekteydi. İhraca karşı müdafaa kuvvetinin arttırılması için son defa ordu emrine verilen 39'uncu Alayın 15'lik bir ağır obüs bataryasıyla 10 santimetrelilik 264 numaralı bataryanın ve Asya Kolunda mevcut 10.5'luk bataryaların ihraca en müsait mıntikalarda mevzie girmemiş olsalar bile sahile yakın yerlerde ve tehdit olunan mıntıkaya hemen yetişecek şekilde elde bulundurulması gerekiyordu. En eski topların dahi koşulu olarak hareket kabiliyetine haiz olmalarının sağlanması gerekiyordu. Düşmanın ihraçta başarısı halinde daha gerideki mevzilerde harekâtını durdurmak için Toros şimendifer hattı ve caddelerini örtecek surette Adana batı ve güneybatısında Misis Dağı'nda Dört Yol ve Erzin civarında hazırlanmış mevziler ve tahkimat vücuda getirilmesinin temini rica ediliyordu.²¹⁷²

14 Ekim 1918 saat 07.00'de iki torpido bot ile bir harp gemisi İskenderun Körfezi'ne girip sahilin 8 km kadar mesafesinde bulunuyordu.²¹⁷³ Saat 08.00'de Arsuz önlerinde görülen üç gemi, İskenderun'a gelmiş ve saat 09.15'den itibaren şehri bombardıman etmişti. Saat 10.15'te bu gemilerin beyaz bayrak çekip bombardımanı keserek hükümetle mükaleme etmekte oldukları bilgisi Yıldırım Ordular Grubu Kurmay Başkanlığından 2'nci Orduya raporlanmıştı.²¹⁷⁴

14 Ekim öğleden önce İskenderun'a iki Fransız torpidosu gelerek yarım saat kadar şehri bombardıman etmişti. Bu hareketin bir gösteriş olması muhtemel olduğu, yapılan tayyare keşfine göre, bir İtilaf süvari bölüğünün Humus'tan kuzeye geçtiği Liman von Sanders tarafından bildiriliyordu. Bu harekât raporunda sahil bataryalarının nerede olursa olsun düşman ihracını beklemeyerek ateş mesafesine giren düşman gemilerine ateş etmeleri istenmekteydi. 14 Ekim'de Halep'ten 146'ncı Alman Alayının bir kısmı ile 10'uncu Depo Alayının 1'inci Taburu hareket etmiş ve 2'nci Ordu Makineli Tüfek Mektebi ile İstihkâm

²¹⁷² ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 9-4

²¹⁷³ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-19

²¹⁷⁴ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-22

Depo Bölüğü hareket edecekti. 15'inci Kolordu mıntikasına düşman tarafından bir teşebbüs vaki olduğu takdirde bu kıtaatı Toprakkale İstasyonu'nda trenden ihraç ederek, kullanabilir bir halde orduya derhal malumat verilmeliydi. 2'nci Orduya, 41'inci Tümen karargâhını ve geride bulunan kıtalarını İskenderun'a yaklaştırması ve Halep'teki Tayyare Müfrezesinin İskenderun'daki Deniz Gözetleme İstasyonu'yla irtibat kurarak düşman gemilerinin yaklaşmasını haber alınca tayyare uçurularak gemilerin bombardıman edilmesi emredildi.²¹⁷⁵

Fransız torpidolarının İskenderun'a bu kadar yanaştıkları halde topçunun neden ateş etmediğini soran ve topçu kumandanlarının divan-ı harbe gönderileceklerini bildiren Liman von Sanders, bir taraftan da İtilafçıların sahile sandal ile memur göndermesine müsaade edilip edilmediğinin Yıldırım Ordular Grubuna bildirilmesini 14 Ekim itibariyle 2'nci Ordudan istedi.²¹⁷⁶ 2'nci Ordu Kumandanı da bağlılarına, bundan sonra düşmanın mükâleme talebiyle sahile gönderdiği sandalların kabul edilmeyeceğini ve ateş mesafesine giren düşman gemisine ateş açılacağını emrediyordu. Ateş mesafesine giren düşman gemisine ateş açmayan batarya kumandanlarının divan-ı harbe verileceğini kıtaata bildirdi.²¹⁷⁷

Yıldırım Muhabere Kıtaatı Kumandanlığı, Binbaşı Mayer Bey'e 14 Ekim saat 11.00'de İskenderun'dan gelen ve yazılan raporu aktarıyordu. Buna göre; *"bu torpedo botlar Fransız torpedo botlarıdır. Ateşi kesmişlerdir. Türkler tarafından hiçbir mukabele olmamıştır. Torpedo botlardan birisi beyaz bayrak kaldırarak sahilin yüz metre mesafesinde duruyor. Bu torpedo bot bir sandal denize indirdi. Türk Liman Kumandanı şimdi müzakerede bulunmaktadır."*²¹⁷⁸ İskenderun'a 100 kadar mermi atarak bombardıman eden iki Fransız torpidosunun beyaz bayrak çekmeleri üzerine Liman Kumandanının düşmanla konuşmaya niyetlendiğini haber alan Liman von Sanders, her türlü konuşmayı yasaklamış ve ateş açılarak kesin cevap verilmesini 14 Ekim itibariyle 2'nci Ordu, 15'inci Kolordu ve 41'inci Tümene emretmişti.²¹⁷⁹

²¹⁷⁵ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16(1); 16-3

²¹⁷⁶ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-2

²¹⁷⁷ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-23

²¹⁷⁸ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-11

²¹⁷⁹ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-9

41'inci Tümen Kumandanı Hüseyin Hüsnü Bey, düşmanla yapılan konuşma hususunda 2'nci Orduya malumat verdi. Buna göre *“Düşmanın talep ettiği Mevki kumandanını göndermedim. Fransız Ordusunun yarın geleceğini söylemiş ve şehrin teslimini haber göndermiştir. Hiç bir cevap verilmedi. Münasip mesafe dâhiline girdiğinden ateşle cevap verileceği maruzdur.”*²¹⁸⁰ 41'inci Tümen Kumandanı, 15'inci Kolordu Kumandanlığını da bilgilendirmekteydi. Düşmanın sandal indirerek konuşma talep etmeleri üzerine Liman kumandanını gönderdiğini, Mevki kumandanının gemiye gelmesini ve korkmamasını söylediklerini, Mevki kumandanının hangi milletten olduğunu sorduklarını belirtiyordu. Tümen kumandanı bu taleplere cevap olarak Mevki kumandanı göndermemiş ve ne arzuları varsa mükaleme memuruna söylemelerini veyahut yazılı beyan etmelerini bildirmişti.²¹⁸¹

14 Ekim 1918'de 41'inci Fırkadan Yıldırım Grubu Kumandanlığına bildirildiğine göre, İtilaf gemileri eski hükümet konağına 59 mermi atmıştı. Bu harap bina biraz etkilenmişti. Başka yerlerde ve nüfusça zayıf yoktu. Gemiler saat 13.00'te Karataş istikametinde gitmişlerdi. İtilaf Devletlerinin muhtemel teşebbüslerine karşı uyanık bulunulması ve ateşle karşılaşılması hususunda 15'nci Kolorduya tekrar emir verilmişti.²¹⁸² Yıldırım Muhabere Kıtaatı Kumandanlığı tarafından Binbaşı Mayer Bey'e 14 Ekim saat 15.25'te gönderilen rapor; Torpido ve botların bir saat evvel körfezden çıktıklarını bildiren İskenderun Telsiz Telgraf İstasyonunun saat 14.35'te bildirdiği malumatı içeriyordu.²¹⁸³ İskenderun'un bombardımanı ve ardından gelişen olaylar, savaşın başından beri beklenen çıkarma ihtimalini kuvvetlendirmiş ve hava keşif faaliyetlerinde artışa sebep olmuştu.

Mersin Deniz Tayyare İstasyonu tarafından Binbaşı Mayer Bey'e gönderilen rapor; 14 Ekim 1918'de 1762 numaralı tayyare ile Karataş'ın 10 deniz mili güney doğusuna kadar Pilot: Lumyeler, Rasit Smith tarafından icra edilen keşif raporuydu. Bu rapora göre, bu noktanın 30 mil doğu mesafesinde iki düşman torpidobotunun durup ateş ettiği görülmüştü. Bunlardan başka üçüncü bir gemi daha görülmüş ise de bunun nasıl bir gemi olduğu fark edilememişti. Ateşin tesirleri görülmemişti. Karataş'ın 10 deniz mili doğusunda iki direkli bir geminin batırıldığı gözlenmişti.²¹⁸⁴

²¹⁸⁰ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-15

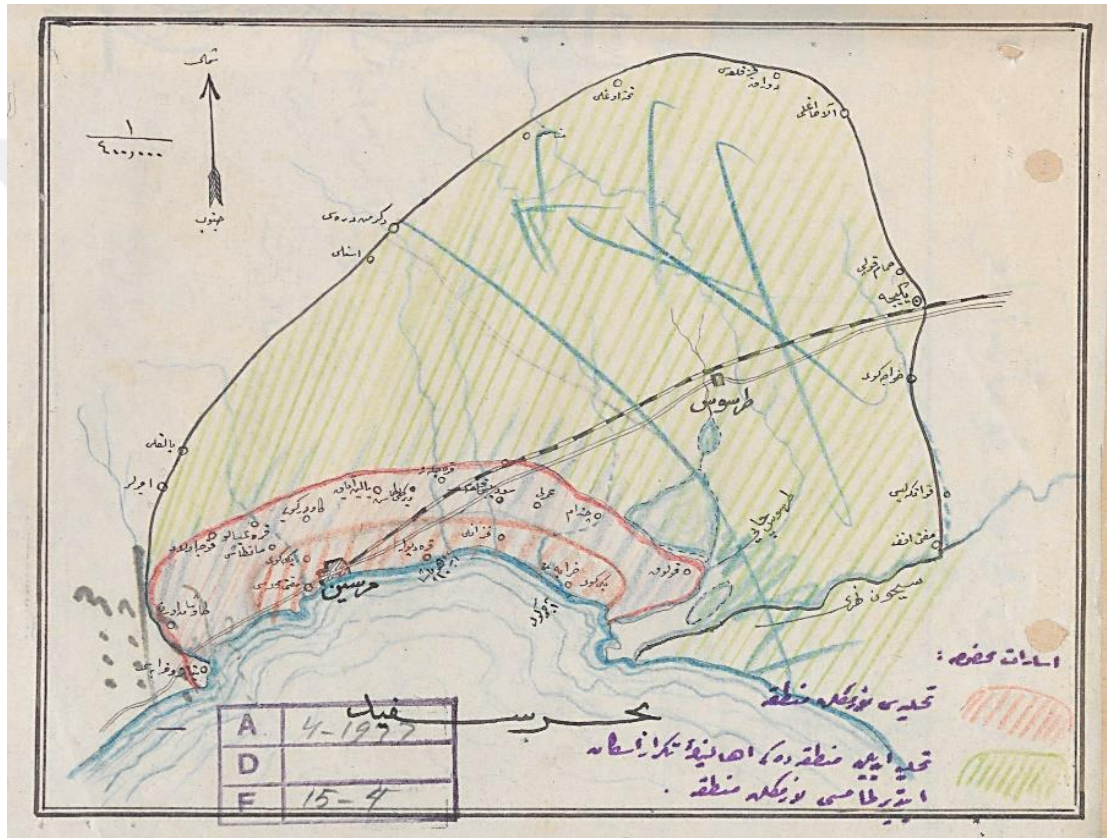
²¹⁸¹ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-20

²¹⁸² ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-10; 16-13

²¹⁸³ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 1-12

²¹⁸⁴ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 1-13

Aynı gün Adana Valiliğine İtilaf Güçlerinin Mersin ve İskenderun taraflarında bir ihraç teşebbüsünde bulunmasına ihtimal verilmekte olduğu bildirildi. Burada meydana gelecek muharebelerden orada ikamet edenlerin müteessir olacaklarından ahalinin gerideki şehir ve kasabalarda iskânları lazımdı. Bu suretle ahalinin zarar ve sefaletten korunması ve askeri harekâtın serbest olarak yapılması mümkündü. Bunun temin edilmesi isteniyordu.²¹⁸⁵ Aynı gün yapılan yazışmalar ardı ardına makamlar arasında dolaşmıştı.



Şekil 34. Mersin'in tahliyesi durumunda tahliye bölgesini gösterir krokidir.²¹⁸⁶

Kırmızı Alan: Tahliyesi lazım gelen mıntıka; Yeşil Alan: Tahliye edilen mıntıkadaki ahalinin tekrar iskân ettirilmemesi lazım gelen mıntıka

12'nci Kolordu tarafından 2'nci Ordu'ya gönderilen 14 Ekim tarihli yazıda; Mersin'e bir ihraç hareketi olması durumunda, sahillerde muharebe olacağı için ahalinin orada

²¹⁸⁵ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 2-129

²¹⁸⁶ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15-4

bulunmasının uygun olmadığından Mersin'in süratle tahliyesi isteniyordu.²¹⁸⁷ İskenderun ve Mersin'deki ahalinin tahliye edilerek içerilere gönderilmesinin hem askeri nakliyatı hem de ahalinin perişanlığına sebep olacağını ve maneviyat üzerinde de kötü tesir yapacak olan bu tahliyelerin uygun olmadığını 2'nci Orduya 16 Ekim tarihli yazıyla dile getiren Liman von Sanders, hükümet ve orduya ait kayıt ve evrakların sahillerde tehlikeli görülecek mevkiden içerilere gönderilmesini uygun görmekte ve casusluğa karşı başka tedbirler alınması gerektiğini vurguluyordu.²¹⁸⁸ Bunun üzerine 16 Ekim'de 2'nci Ordu tarafından Yıldırım Ordular Grubuna, ahalinin memleketin içerilerine nakil edilmeyecekleri ve sadece ateş menzil haricindeki köy ve kasabalara yerleştirilecekleri bildirildi.²¹⁸⁹ 2'nci Ordu bir taraftan da ordu mıntıkası tahkimatını ve tahliye bölgesini gösterir haritayı Yıldırım Grubu Kumandanlığına takdim etti.²¹⁹⁰

Diğer taraftan İskenderun ve çevresinin sadece çıkarma ihtimaline karşı değil düşman tayyarelerine karşı savunulması da gündeme gelmişti. 15 Ekim'de Adana Valiliğine 2'nci Ordu tarafından gönderilen rapor, şehir ve civarının tayyarelere karşı müdafaasına dairdi. Raporun içeriği şöyleydi:

*“Adana'ya gelen tayyarelerimize tek tük ateş açıldığı görüldü. Düşman tayyarelerine karşı müdafaası dahi tamamen Orduya ait bir iştir. Bugün olduğu gibi herkesin bilir bilmez ateş etmesi yanlışlıklar ve şehir dâhilinde inzibatsızlıklar meydana getireceğinden mahzurludur. Ahalinin hiçbir bahane ile silah ateş etmemesi hususunun ahaliye ilanını ve polis vasıtasıyla da menî lazımdır. Bir düşman tayyaresinin geldiğinde herkesin bulunduğu yerde ve dükkânının ve hanesinin içinde bulunması ile ancak ahaliye olan tesir ve tehlike bertaraf edilmiş olur. Bu hususun herkese ilan ve bildirilmesini rica ederim.”*²¹⁹¹

15 Ekim'de Adana'nın tayyarelere karşı müdafaasını 12'nci Kolordu tarafından tanzim ve temin edileceği 2'nci Ordu Kumandanlığı tarafından bildiriliyordu. Bunun için Adana Talimgâhından ve Makineli Tüfek Bölüğünde istifade edilmesi gerekiyordu. Bir piyade takımı ile bir makineli tüfek takımı her zaman düşman tayyarelerini ateşle karşılayabilecek şekilde bulundurulacaktı. Tayyare müdafaası için Kolorduca alınacak tertibat haricinde sivil ve asker şahısların tayyareye ateş açmaları yasaktı. Aksi takdirde bu hal şehir dâhilinde inzibatsızlık, kargaşalık ortaya çıkaracağı gibi bugün olduğu gibi

²¹⁸⁷ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15

²¹⁸⁸ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15-1

²¹⁸⁹ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15-2

²¹⁹⁰ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15-3

²¹⁹¹ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-182

kendi tayyarelerimize endaht edilmesini ve zarar verilmesine de sebep olabilirdi. Bu emir 12'nci Kolordu Kumandanlığı, Depo Alayı, Hat Komiserliği Menzil Müfettişliği ve Ordu Şubelerine tebliği edilmişti.²¹⁹² Öte yandan bu mıntıkada vazife yapan kara ordularının görev ve sorumluluk sahaları yeniden belirlenmekteydi. Zira ordu bir yandan çekiliyordu.

15 Ekim'de 2'nci Ordu tarafından Yıldırım Grubu Kumandanlığına yazılan yazıda; Toprakkale- İskenderun yolunun daha fazla emniyeti için önce 12'nci Kolordu emrine tertip edilmiş olan 147'nci Alay 1'inci Taburun 15'inci Kolordu emrine verildiği ve geldiğinde Toprakkale'ye çıkarılacağı bildiriliyordu. Düşmanın gerek İskenderun'dan ve gerekse daha kuzeyden Toprakkale istikametinde yapması düşünülen bir teşebbüsüne karşı bu istikameti kapayan Erzin Müfrezesini de gerektiğinde süratle takviye etmek üzere 44'üncü Tümen ihtiyatlarının hazır bulundurulması 12'nci Kolorduya emredilmişti.²¹⁹³ Ceyhan'a ihracı bildirilmiş olan 147'nci Alay 1'inci Taburun daha sonra 15'inci Kolordu emrine verildiği ve Toprakkale'ye çıkarılacağı bilgisi Adana Menzil Müfettişliği ile Adana Hat Komiserliğine de bildirilmişti.²¹⁹⁴

15 Ekim'de Yıldırım Ordu Grubu Kurmay Başkanlığından 2'nci Ordu Kumandanlığına saat 02.00'de gelen harp telgrafı, mıntika taksimatı ve müdafaa tertibatı hakkında Yıldırım Grubunun ordu ile hem fikir olduğunu, ancak 15'inci Kolordu hududunun daha batısına genişlemesinin ve Asya Kolunun diğer Alman teşkilatıyla takviyesinin münasip görüldüğünü bildiriyordu. Düşmanı mümkün olduğunca karaya çıkarmamak ve çıktığı takdirde de dâhile ilerletmemek için hazırlanmış mevzilerde karşılamak esası Yıldırım Grubunca da kabul edilmişti. Yalnız ihraç beklenmeyerek sahile yaklaşan her çeşit düşman gemisine karşı top cinsi ve mevziinin türü ne olursa olsun düşmanın her hareketinin her tür gemisinin ateşle karşılanması kesinlikle esas kabul edilmeliydi. Bazı yerlerdeki zayıf tarassud kıtaatı kuvvetli düşman karşısında geri çekilmeye mecbur kalırsa bunların gerilerde ve münasip mevzilerde bir müdafaa kuvveti olarak toplanmalarını temin için asıl müdafaa mevzileri ile sahil arasında ayrıca toplanma veya himaye mevzileri hazır edilmesi de gerekiyordu. Aksi halde sahilden çevrilen diğer kısımları hayli gerilerde bulunan müdafaa mevziinde toplanmaya Grup imkân görmemekteydi. Topçunun istihdamı hakkında ordunun fikrine Grup tamamıyla iştirak ediyor ve ordunun sahil bataryalarının koşulması hususundaki mesaisini özellikle takdir

²¹⁹² ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-183

²¹⁹³ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 16-6 (7:8)

²¹⁹⁴ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 16-8

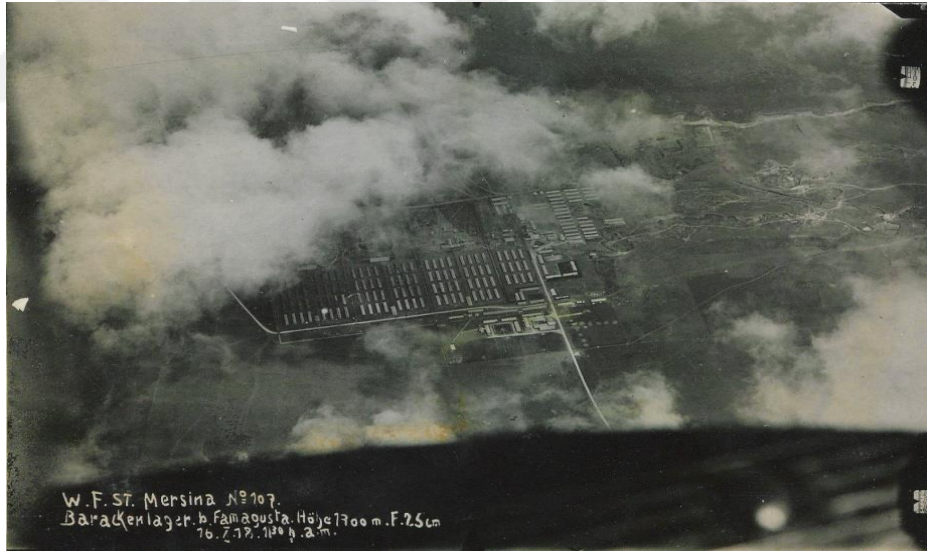
ediyordu. Ancak gerek topların ve gerek cephanenin sevk ve nakli ve tehdit olunan noktalara yetiştirilmesi gerekli vasıtaların tedarik ve teminiyle beraber yolların da ıslahına bağlıydı. Ordunun bu hususta çaba sarf edeceği ümit olunuyordu. Hazırlanmış mevzilere gelince: Dörtöl civarındaki güneye ve denize karşı olan mevzi ile Misis Dağı'ndaki mevziler ve Adana'nın batısındaki mevzi ile tamamen Grup hem fikirdi. Ancak Toros hattı ve caddelerini kapamak üzere tahkimi vazifesi Asya Koluna verilen mevziyi Grup geride bulmaktaydı. Bu hat Toros şimendifer hattının yarısını düşman tesiri altında bıraktığı gibi Adana-Mersin şimendifer hattını da tamamen düşman eline ve istifadesine bırakabiliirdi. Bunun için hemen Adana'nın batısından başlayarak Mersin'e doğru giden tepeler üzerinde Adana-Mersin hattını yakından ateş altında bulundurmak ve düşmana istifade ettirmeyecek ve aynı zamanda Toros hattını tamamen kapayacak bir mevziin tahkimine Grup taraftardı. Toprakkale istikametinin de bir mevziyle seddi nazar-ı dikkate alınmalıydı. Grup, İskenderun ve civarında bulunan kuvvetin azaltılmasını değil bilakis takviyesini arzu etmekteydi. Artçısı Hama civarında bulunan Grubun büyük kısmı Halep ve havalisinde ve kesin bir zaruret olmadıkça bu kuvvet geri alınmayacaktı. Bu kuvvetin maksadı bir mütareke veya bir anlaşma ihtimali karşısında bulunulduğu şu sırada sebepsiz bir karış vatan toprağını düşmana terk etmeyecekti. Bu kuvvet ister kuzeye ister kuzey batıya çekilsin İskenderun civarındaki kuvvetlerin vazifesi evvela bir yancı ve sonra artçılıktı. Burada yalnız tarassud postaları bırakılması bu maksat için yetersizdi. Bundan dolayı imkân oldukça bu kuvvetin takviyesi ordudan rica olunuyordu. 41'inci Tümenin gerektiğinde 7'nci Ordunun 24'üncü Tümeni tarafından takviye edilebilmesi için Grupça da bazı tedbirler alınmıştı. 41'inci Tümenin gerek şimdiki vaziyeti gerekse sonraki vazifesi, 7'nci Ordunun harekâtına bağlıydı. 7'nci Ordunun artçısı henüz Hama civarında ve Halep'teki kıtaatı henüz düzenlenmekte olduğundan kendisine ek olarak sahil müdafaası vazifesinin de verilmesini Grup henüz vakitsiz bulmaktaydı. 7'nci Ordu mecburiyet olmadıkça Halep havalisini terk etmeyecekti. Düşman tazyikiyle kuzeye atılırsa menzil hatlarıyla depolarla irtibatı muhafaza için kuzeybatı istikametini takip etmesi arzu ediliyordu. Bu halde Antep-Maraş istikameti çeşitli sınıflardan oluşan bir müfreze ile örtülecekti. 7'nci Ordunun kuzey istikametine atılması ancak Grup için arzu edilmeyen bir hal sayılıyordu.²¹⁹⁵

16 Ekim 1918'de 2'nci Ordu Kumandanlığı tarafından 15'nci Kolordu Kumandanlığına bildirilen rapor, 41'inci Tümenin hareket tarzı hakkında Yıldırım

²¹⁹⁵ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F.17(1)

Grubunun 15 Ekim'de 2'nci Orduya gönderdiği telgrafta geçen hususları içermekle birlikte 15'nci Kolordu mıntıkasının Ceyhan Nehrine kadar genişlemesi kararlaştırıldığına değiniyordu. Ayrıca mıntıkayı tanımış olmak üzere Kolordunun şimdiden mil ilavesi düşünülmüş mıntika ile de iştilal etmesi lazımdı. Kolordu mıntıkasındaki mühim yolların da her zaman için çeşitli sınıfların hareketine müsait olacak surette ıslahı ve özellikle mevcut yolların yağmurlu zamanlarda geçilemez bir hale gelecek kısmının tamiri lazımdı. Ancak bu sayede tehdit olunan noktalara yeterli kuvveti vaktinde yetiştirmek mümkün olabilecekti.²¹⁹⁶

15'inci Kolordu Kumandanı Ali Rıza Bey, 16 Ekim 1918'de 2'nci Ordu Kumandanlığına gönderdiği raporda; *"Sahil taburunun bu hazırlıklara başlangıçta iştirak eylemesi beklenmektedir diye sorulan suale Kolorduca verilen cevapta harp durumunun dikkate alınarak sahil taburunun gerektiğinde seri olarak toplanması için şimdiden mümkün mertebe toplu bir vaziyete çevrileceği ve yalnız en mühim noktaların tarassud altında bulundurulması suretinde emir verildiği"* bildiriliyordu.²¹⁹⁷



Fotoğraf 36. 16 Ekim 1918 tarihinde Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen, Kıbrıs'ın Gazimağusa (Famagusta) kasabasını gösteren hava fotoğrafı²¹⁹⁸

²¹⁹⁶ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-199 (199a)

²¹⁹⁷ ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-200

²¹⁹⁸ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-50

2'nci Ordu Kumandanı 16 Ekim'de bağlılarına, bundan sonra düşmanın mükâleme talebiyle sahile gönderdiği sandalların kabul edilmeyeceğini ve ateş mesafesine giren düşman gemisine ateş açılacağını emrediyordu. Ateş mesafesine giren düşman gemisine ateş açmayan batarya kumandanlarının divan-ı harbe verileceğini kıtaata bildirdi.²¹⁹⁹ Sahillere yaklaşacak düşman gemilerinin ateş menzile girince üzerlerine ateş edilmesi hakkındaki bu emir 17 Ekim'de 12'nci ve 15'inci Kolordulara izah edildi. Buna göre;

“Düşmanın mükâleme talebi veya sair gösteriş maksadıyla sahillerimize yaklaşacağı mevkiiler İskenderun, Mersin ve Ayas şehirleridir. Bu şehirler civarındaki mantelli infilad bataryalarından biri infilad vazifesi için işgal ettiği mevzilerin haricinde münasip bir noktada tabiye olunarak gösteriş maksadıyla şehre yaklaşacak olan düşman torpido veya gemisine ateş edecektir. Diğer infilad bataryalarıyla torpil hatlarını müdafaaya mahsus olan bataryalar hakiki ihraç vukuuna intizaren bu maksat için tabiye olundukları mevzileri düşmana vaktinden evvel keşif ettirmekten sakınacaklardır. Sahil müdafaasını takviye maksadıyla ileri sürülmüş ve sahile yaklaştırılmış koşulu bataryalar sahile yaklaşan düşman deniz vasıtalarına ateş edebilirler.”²²⁰⁰

17 Ekim 1918'de Kıbrıs'a uçan bir tayyarenin keşif raporu bildirildi. Saat 10.15'te Dört Yol istikametinden ve gayet yüksekte bir tayyarenin Adana istikametine gitmekte olduğu Ayas mıntıkası Kumandanlığının malumatına atfen bildiriliyordu.²²⁰¹ 2'nci Ordunun 17 Ekim'de Yıldırım Grubu Kumandanlığına gönderdiği cevap yazısı şu noktaları içeriyordu: 15'inci Kolordu karargâhının bu mıntıkaya yeni gelmiş olmasından dolayı mıntıkanın geçici olarak dar tutulduğu, ordunun da 15'nci Kolordu mıntıkasının Ceyhan Nehri'ne kadar genişlemesi fikrinde olup daha birkaç gün sonra bunun tatbiki kararlaştırılmıştı. Sahilde yalnız Mersin ile Ayas'ta ikişer toplu 10.5 santimetrelik birer bahriye bataryası ile muhtelif noktalara tabiye edilmiş mantelli çenberli bataryalar vardı. Bunlardan 10.5'luk bataryalar torpil hatlarının muhafazasına memur olup sahile pek yakın ve tamamıyla açıkta bulunuyordu. Çünkü bu bataryaların korunaklı ateş tertibatı henüz gelmemişti. Dolayısıyla gösteriş maksadıyla yaklaşan düşman gemilerine yapacakları ilk ateşte mevzileri keşif olunarak hakiki bir ihraca karşı kullanılmaya mahal kalmadan tahrip olunabilecekti. Mantelli ve çenberli bataryalar ise bir ihraç zamanında sahili infilad ateşine alacak şekilde tamamen korunaklı tabiye edilmiş olduğundan bunların da cephe ve mevzi değiştirerek tesir dairesi dâhiline giren düşman gemilerine ateş açmaları

²¹⁹⁹ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-23

²²⁰⁰ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 17-2a

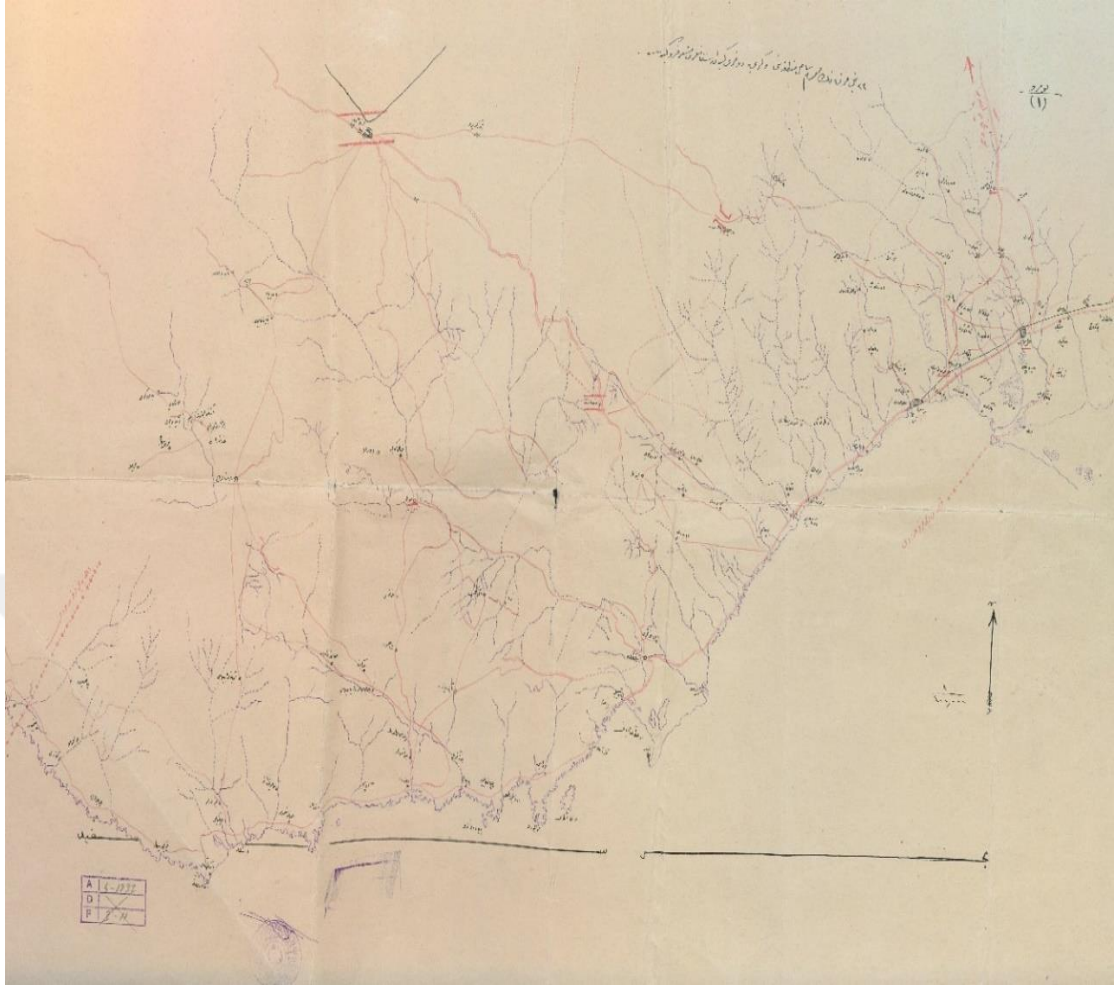
²²⁰¹ ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 1-16

kendilerini vakitsiz meydana çıkaracağından başka bir fayda temin edemeyeceklerdi. Zayıf olan topçu kuvvetinin hafif bir ihraç zamanına saklanması daha münasip görülmüştü. İhtiyat topçusu olan koşulu seri sahra obüs bataryaları da sınırlıydı. Bunların da şimdiden sahilin muhtelif mahallerine dağıtılması icabında tehdit olunacak bir mahale yeterli miktarda bir topçu kuvveti yetiştirmeyi müşkil kılacağından mahzurlu görülüyordu. İskenderun ve Mersin gibi mühim şehirler civarında infilad bataryalarından bir kaçını asıl mevzi haricinde bir mevkide tabiye ederek düşmanın gösteriş maksadıyla göndereceği gemiye karşı ateş ettirmeye tahsis edilmesi muvafık görülmüştü.²²⁰² 18 Ekim 1918'de 2'nci Ordunun emri şöyleydi:

“12'nci ve 15'inci Kolordular mıntıkları (şimendifer hat muhafazası da dâhil) arasındaki ara hattı 21 Ekim 1918 öğle saat 12.00'den itibaren Ceyhan Nehri'dir ve Ceyhan Nehri üzerinde kayık geçidi ve Misis Köprüsü ve şimendifer köprüsü 12'nci Kolorduya aittir. Bu tarihten itibaren 44'üncü Tümen, 15'inci Kolordu emrine geçecektir. 12'nci Kolordu, 44'üncü Tümeni şimdiki kuruluşu ile devredecektir. 15'inci Kolordunun Erzin Müfrezesini tabiye nokta-i nazarından Kolordu emrinde bulundurması münasip olur. 12'nci Kolordu emrinde Adana'nın güneyinde Ceyhan ve Seyhan arasındaki mıntika için Seyhan Grubu teşkil edilmiştir. Bu Grup, iki taburlu 10'uncu Depo Alayı ile Asya Kolu'ndan Adana'ya getirtilen Avusturya Kudretli Bataryası, 37'nci Süvari Bölüğü ve bir mitralyöz tüfek bölüğünden ibaret olacaktır. Karataş sahil mıntikası da bu grubun emrine verilecektir. Seyhan Grubunun Adana'nın güneyinde Tanrıverdi-Şahınağa civarlarında bulundurulması münasipdir. Müfrezenin vazifesi Ceyhan ve Seyhan nehirleri arasındaki mıntikadan vukubulacak düşman teşebbüslerini karşılamak veyahut mücavirindeki mıntikalara gerektiğinde nehirler üzerindeki kayık geçitlerinden istifade ederek seri yardımda bulunmak olacaktır. Seyhan Grubu Adana'nın güney ve güneydoğusundan gelen yolları örtmek üzere Kadri Bey Çiftliği, Ali Hoca sırtları, Camili, 145 hattında tahkimat yapacaktır. Seyhan Grubu Kumandanlığına kaimmakam Ali Lütfi Bey tayin olunmuştur. Grubun salahiyeti fırka salahiyetidir. Grubun iâşesini Kolordu ile Adana Menzil Müfettişliği karar verip tayin edecektir. Haftada bir gün bir haftalık erzakın mihmandara sevk edilerek depolanması münasiptir.”²²⁰³

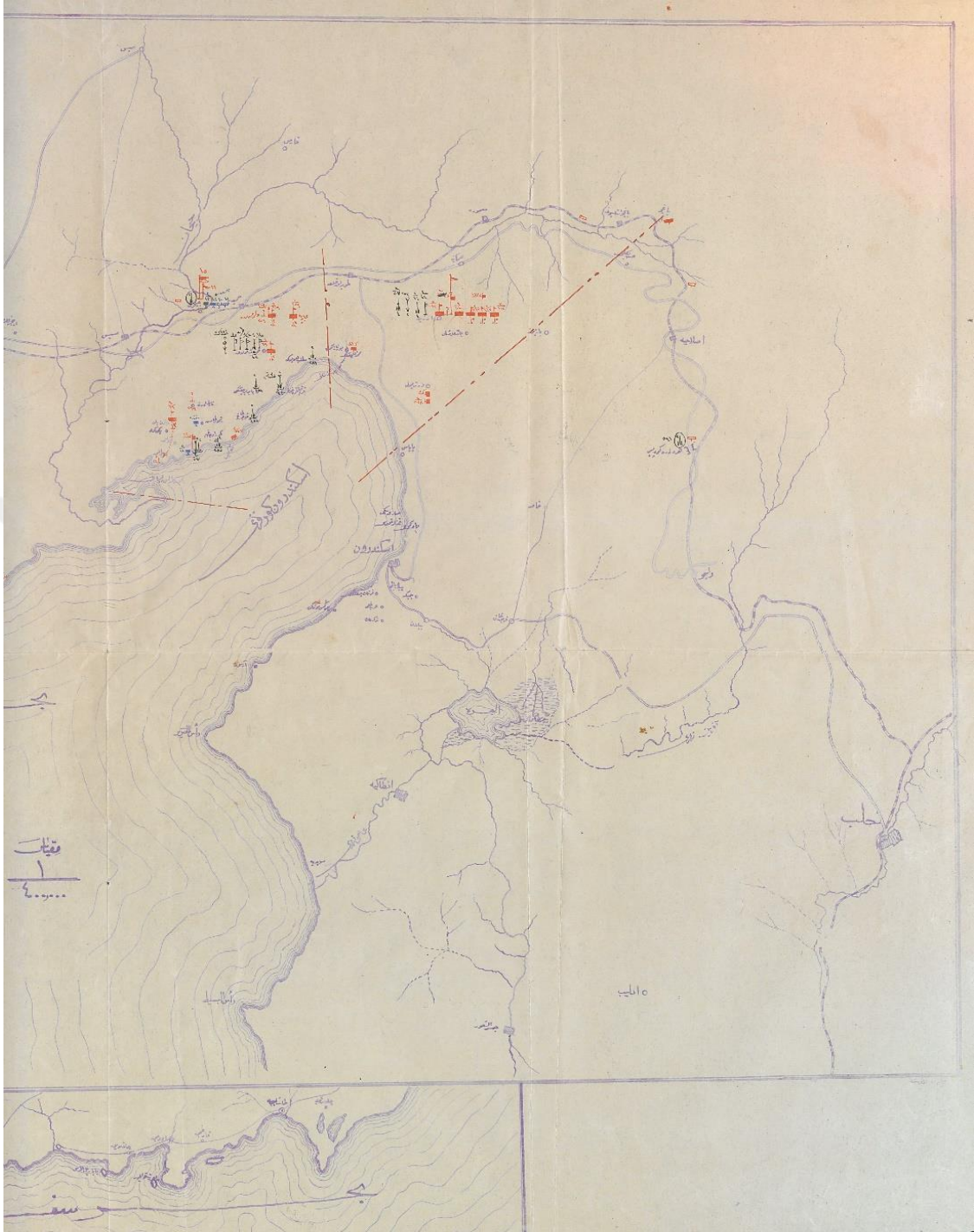
²²⁰² ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F.17-2; 17-2a

²²⁰³ ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F. 6; ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 12-3



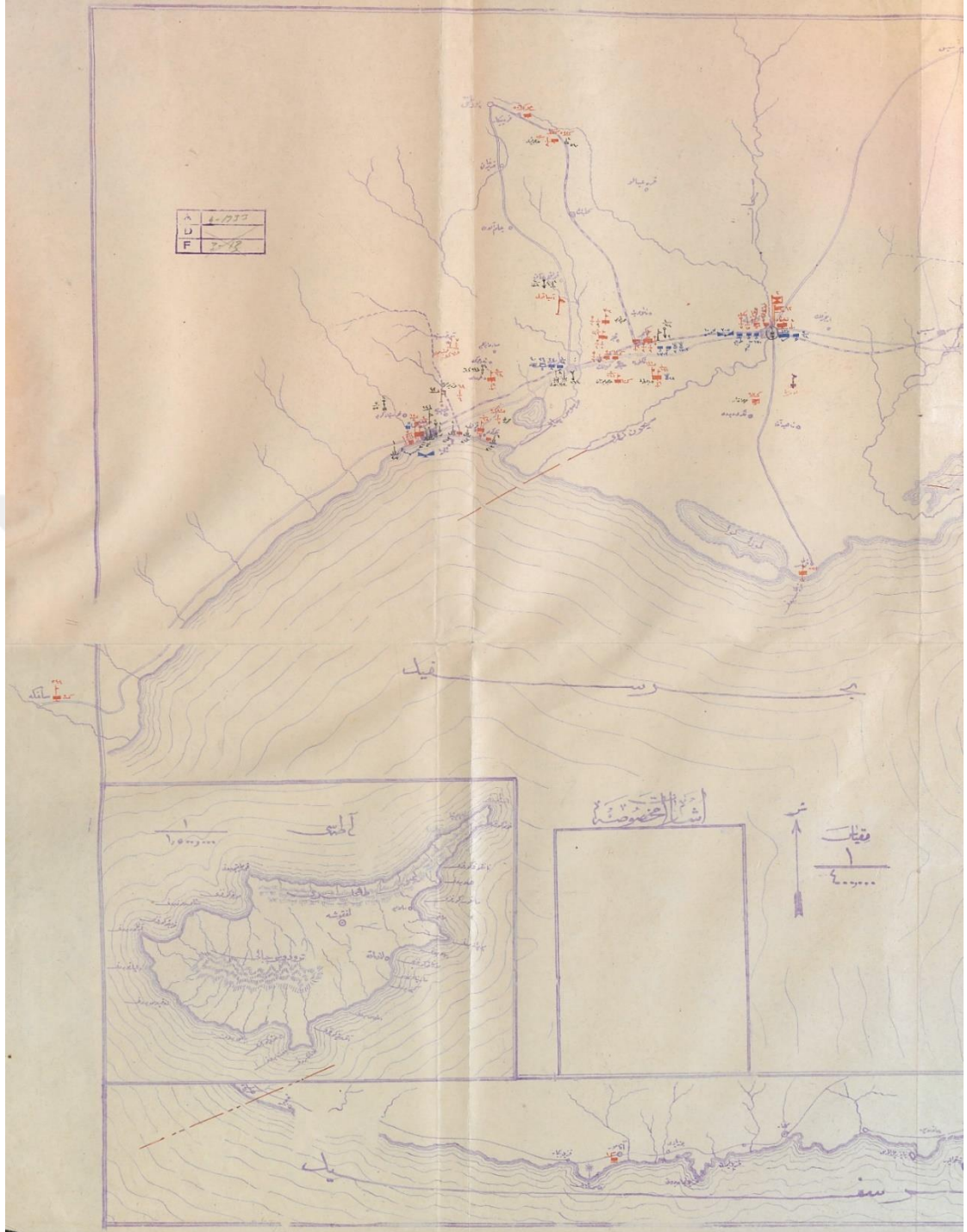
Şekil 35. 23'üncü Tümenin umum sahil mıntıkasını ve geriye doğru giden istikametleri gösterir krokidir ²²⁰⁴

²²⁰⁴ ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F.2-11



Şekil 36. 15'inci Kolordu Kumandanlığı mintıkasındaki kuvvetleri gösterir
krokidir²²⁰⁵

²²⁰⁵ ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F.2-12



Şekil 37. 12'nci Kolordu mıntıkasındaki kuvvetleri gösterir krokidir²²⁰⁶

²²⁰⁶ ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F.2-12a



Fotoğraf 37. 23 Ekim 1918'de Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen ve Kıbrıs'ın Girne (Cerinia) kentini gösteren hava fotoğrafı²²⁰⁷

7'nci Ordu Kumandanı Mustafa Kemal tarafından 25 Ekim 1918'de 2'nci Ordu Kumandanlığına gönderilen raporda, 23-24 Ekim 1918 gecesini Arsus civarında karaya çıkan İtilaf kuvvetinin yapmak istediği keşif teşebbüsünün uzaklaştırıldığını bildirmekteydi. Mustafa Kemal, İtilaf kuvvetinin yakınlarda 7'inci Orduya karşı ciddi bir teşebbüs yapacağını ve bunu ihraç ile birleştireceğini beklemekteydi. 7'nci Ordunun maksadının memleketin bir karış toprağını sebepsiz yere terk etmemekle beraber, üstün düşman karşısında orduyu kesin müdafaa için uygun bir mevzide toplamak olduğunu dile getiren Mustafa Kemal, ordunun genel istikametinin Katma-İslahiye olduğunu ifade etmişti. Kilis-Antep istikametinin de örtülmesi dikkate alınmıştı. Bu noktadan sonra ordu ve bağlılarının ne yapacağını belirleyen Mustafa Kemal, İskenderun sahiline asker ihracına mani olmak için tedbirler almıştı.²²⁰⁸ Kıbrıs'ın keşfi savaşın son aylarında bile devam ettirildi.

²²⁰⁷ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-46

²²⁰⁸ ATASE, BDH, K. 2710, D.346, F. 8(1)



Fotoğraf 38. 23 Ekim 1918 tarihinde Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen ve Kıbrıs'ın Boğaztepe (Monarga) kentini gösteren hava fotoğrafı²²⁰⁹



Fotoğraf 39. 23 Ekim 1918 tarihinde Mersin Deniz Tayyare Müfrezesi tarafından çekilen, Kıbrıs'ın Gazimağusa (Famagusta) kentini gösteren hava fotoğrafı²²¹⁰

²²⁰⁹ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-43

²²¹⁰ ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-51

12'nci Kolordu 29 Ekim 1918'de 2'nci Orduya, Kolordu mıntikasının muhafaza ve müdafaası hakkında Kolordunun görüşünü içeren bir rapor sundu. Buna göre;

“Kolordunun hal-i hazır sahil mıntıkası ihraç ve müdafaası açısından önemine göre dört kısma ayrılmıştı. a) Mersin-Yeniköy, b) Karataş Burnu-Türkmen Köy, c) Mersin-Tiyatır ve Harabesi, d) Silifke sahil kısmıdır. Bunlardan Mersin ve Karataş kısımları hem ihraca daha fazla müsait hem de düşmanın elde etmek isteyeceği hedefe ulaşmada en kısa ve en muntazam yolları ihtiva ettiğinden diğerlerine nazaran önemlidir. Mersin'in batı ve özellikle Silifke sahilleri sarp araziye ilaveten hedeften uzak olmak itibarıyla esaslı bir ihraç sahası olmak ihtimalinden uzak görülmektedir. Buna nazaran Kolordu elindeki cüzi kuvvetle belli başlı mühim tasavvur olunan ilk iki kısmı doğrudan doğruya sahil üzerinde müdafaaya ve ancak buna imkân kalmadığını his ettiği anda yavaş yavaş çekilerek geride hazır olunan müdafa mevzilerini işgale karar vermiştir. Bu mevziler Mersin mıntıkası için Evciköy, Sarı İbrahim sırtları ve Karataş mıntıkası için Kadri Bey Çiftliği-Yukarı Ana Beli – Çiftlikler hattıdır. Fakat sahilden çekilecek kıtaatın asıl mevzie muntazaman geri çekilmelerini temin maksadıyla arada hazır edilen istinad noktalarında da mukavemet hususu düşünülmüştür. Bu istinad noktalarını Mersin mıntıkası için Hırstıyan Köyü, Tırmıl tepe, Çakal Tepe, Türbe tepe, Homurlu ve Adanalıoğlu Köyü'nden ve Karataş mıntıkası için Çukur Kamış, Gökçeli, Mihmandar Köyleridir. Her halde bu iki kısımda sahil müdafaasına memur edilen kıtaatla yetinilmekte ve her ihtimale göre 23'üncü Tümen mıntıkasında Gudübes'de bir ihtiyat taburu ve Seyhan Müfrezesi mıntıkasında Yukarı Ana Beli'nde Seyhan Müfrezesinin büyük kısmı toplu bulundurulmaktadır. Yalnız süvari bölüğü Mihmandar Köyü'ne ileri sürülmüş vaziyette bulunmaktadır. Mersin'in batısına ve özellikle Silifke sahillerine düşmanın vukubulacak bir ihraç teşebbüsüne karşı Kolordu ihtiyatlarının doğrudan doğruya sahili takiben giden tek yoldan sevk ve bu sahil kısmının takviyesine imkân görülmemektedir. Buna mukabil düşmanın kolordu mıntikasının diğer kısmına ihraç vuku bulduğu müstesna sahillere münhasır kalmak şartıyla Kolordu ihtiyatlarının şimendiferle ve Karaman üzerinden sevk ve bu suretle Toros geçitlerinin sed edilmesi daha kolay düşünülmektedir. Herhalde bu mıntıkada büyük bir ihraç teşebbüsünün vukuu düşünülmemekle beraber vukuu halinde müşkil şartlar altında harbi kabul etmek mecburiyetinde kalacak Silifke Sahil Taburu mevcudunun muhtelif tedbirlerle takviyesi çaresi düşünülmüş ve bu konuda Silifke Mutasarrıfıyla, Mevki Kumandanlığına gerekli talimat verilmiştir. Mıntikanın büsbütün açık kalmış olan Yeniköy, Karataş sahil kısmı ise göl ve bataklıklarla örtülü bulunduğundan bu kısımda endişe edilmemektedir. Bununla beraber bu kısmın da müdafaası için Gudübes ve Yukarı Ana Beli'de toplu bulundurulan ihtiyat kuvvetlerinin istihdamı tasarlanmış ve teferruatlı arza ait kroki takdim kılınmıştır.”²²¹¹

2'nci Ordu Kumandanlığına Bahriye Müfrezeleri Kumandanlığı tarafından arz edilen raporda; 30 Ekim 1918'de Res'ül-Hinzır'dan görülen Fransa'nın iki tarassud gemisi ile

²²¹¹ ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F. 11-3(4)

iki muhribinin saat 08.00'e kadar oralarda dolaştığı ve saat 11.00'de muhribin liman önüne gelerek bir saat kadar tarassuttan sonra Arsus civarına giderek oralarda dolaşmakta oldukları bildiriliyordu. Limana geldikleri arz olunan denizaltının İskenderun Limanı'nda bulunduğu Liman reisi tarafından bildirilmekteydi.²²¹² 31 Ekim'de düşman gemilerinden eser görünmediği ve denizaltının İskenderun Limanı'ndan ayrıldığı bilgisi Liman Başkanlığından, Bahriye Müfrezeleri Kumandanlığına bildirilmişti.²²¹³



²²¹² ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F. 11-14

²²¹³ ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F. 11-20

SONUÇ

Harekâtın sevk ve idaresi ile tasarlanmasında en önemli araç bilgidir. Birinci Dünya Harbi'nde kara birlikleri düşman hakkında bilgi toplamak için sıklıkla süvari keşif kollarını kullanmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin ana kara parçasının üç tarafı da denizlerle çevriliydi ve harp boyunca her an çıkarma tehdidi ile karşı karşıyaydı. Bu anlamda İtilaf Devletleri'nin yaptığı en önemli deneme Çanakkale'nin serin sularına ve Gelibolu Yarımadası'na gömülmüştü. Bu sahillerin gözetlenmesi ve Osmanlı Devleti'ne komşu olan adalarda neler olup bittiğinin sürekli takip edilmesine ihtiyaç vardı. Akdeniz ve göbeğindeki Kıbrıs ise gerek jeopolitik konumu gerekse jeostratejik önemi dolayısıyla ayrı bir ehemmiyeti hak ediyordu. Ege adaları, Kıbrıs ve Doğu Akdeniz için hava keşifleri, buraları üs olarak kullanan İtilaf Devletleri'nin faaliyetlerinin yakından takip edilmesi açısından son derece önemliydi. Bölgenin jeostratejik önemi dolayısıyla Suriye-Filistin'den Balkanlar'a kadar uzanan geniş bir coğrafyayı etkiliyordu. Yüzölçümü olarak büyük bir alan kontrol altında tutulmalı ve yapılacak her harekât önceden haber alınmalıydı. Casuslar dışında bilgi alınabilecek tek araç hava keşifleriydi.

İtilaf Devletleri açısından da bölge oldukça önemliydi. Hem Osmanlı Devleti güçlü donanma ile abluka altında tutuluyor hem de her an çıkarma yapılacak görüntüsü verilerek Osmanlı Devleti'nin bu bölgelere askerî güç kaydırması sağlanıyordu. Kıbrıs ve Ege adalarının üs olarak kullanılması ile de lojistik anlamda bölgedeki harekâta büyük destek sağlanıyordu. Özellikle İngiltere Akdeniz ve çevresinde ittifak kurduğu ülkelerin dahi güçlenmesini istemiyor, sömürgeleri ile bağlantısı nedeniyle bu bölgeye ayrı bir önem veriyordu.

Gelişmekte olan havacılık ilk ciddi sınavını Birinci Dünya Harbi'nde vermekteydi. Her iki taraf açısından bakıldığında da çok etkili olamasa da hava bombardımanları ile yürütülen psikolojik harp ve beyannameler atılmak suretiyle yürütülen propaganda da hava faaliyetlerinin etkileri içerisindeydi. Çalışmanın en önemli özelliklerinden birisi ise gün gün bölgedeki havacılık faaliyetinin aktarılması, havacılık kadro ve teşkilatının her iki taraf için ayrıntılı olarak çıkarılmasıdır.

Hava harekâtı açısından bakıldığında önemli sonuçlar kendisini göstermektedir. Her cephenin kendine has bir ehemmiyeti olsa da Osmanlı Devleti açısından Çanakkale

Cephesi başlı başına önem arz etmekteydi. 19 Şubat 1915'te Boğaz'ı donanmasıyla zorlayan İngiltere, gemilerin yaptığı ateşi tayyareleri aracılığıyla yönlendirmeye çalışmıştı. Gemi toplarının ateş tanziminde tayyareler kullanılmaya çalışılsa da Birleşik donanma ile tayyarelerin çok uyum sağlayamadığı söylenebilir. Bu durum Ark Royal'in tayyarelerinin bu anlamdaki ilk örnek tayyareler olmasından da kaynaklanıyordu. Tayyarelerde kullanılan telsiz telgrafların da ilk örnekler olmasından dolayı oluşan arızalar ve kısa devreler yüzünden ateş yönlendirme görevi istenilen şekilde gerçekleştirilememişti. Telsiz telgraf sayısının az oluşu ve görev yapacak tayyare için bu cihazın sökülüp takılması da engeller arasındaydı. Ark Royal'in tayyarelerindeki telsiz sisteminin yetersiz ve ilkel oluşu da başarısızlıktaki sebepler arasındaydı. Genellikle kendisini ilk harp sahasında gösteren teknolojik gelişmelerin önemi yadsınamaz. Nicelikten ziyade niteliğin ne kadar önemli olduğu bu örnekte kendisini göstermektedir. 5 Mart'taki harekâta da ateş tanzimi yaptıran tayyare ile gemiler arasındaki iletişim frekansı, Türkler tarafından telsiz karıştırması yapılarak sekteye uğratılmış, bombardıman başarısız olmuş ve tabyalar susturulamamıştı. Bu telsiz karıştırması da elektronik harp uygulamalarının ilkleri arasındaydı.

Tayyarelere olan güvenin az olmasının teknolojik gelişmenin devam etmesi kadar, 18 Mart Boğaz Harbi'nde yaşandığı üzere, tayyare raporlarının yazımında ve kumandan tarafından yorumlanmasında dikkatsiz davranılmasının da etkisi olduğu söylenebilir. Birleşik Donanma'nın 18 Mart 1915'te Boğaz'ı zorlaması esnasında da Ark Royal'den her saat başı bir tayyare kaldırılarak, gemilere ateş yönlendirmesi yapılması planlanmıştı. Fakat en az sekiz uçuş yapılması beklenirken sadece iki uçuş gerçekleştirilebilmişti. Buna karşılık Türk-Alman tayyareleri sabah ve akşamüstü ikişer olmak üzere toplam dört uçuş gerçekleştirerek Birleşik Donanma'nın durumunu gözlemlemişti. Özellikle saat 08.00'de icra edilen ilk uçuşla Boğaz Harbi'nin başlamak üzere olduğu tespit edilerek gemilerin ilk ateş açtığı zamana kadar tabyalara hazırlanma fırsatı kazandırılmıştı. Birleşik Donanmanın yenilgisinin en büyük nedeni, Nusret Mayın Gemisi tarafından Erenköy Körfezi'ne dökülen mayınların görülememesidir. Bu olay, tayyare raporlarının yazımında ifadelere çok dikkat edilmesi ve doğru yorumlanması gerektiğine dair güzel bir örnektir. Tayyare raporlarının yazımında, ifade edilen kelimelerin çok dikkatli seçilmesi gerektiği üzerinde önemle durulmaktadır. Bu anlamda 18 Mart 1915 Boğaz Harbi'nde mayınların ve tayyarelerin oynadığı rol önemlidir. İtilaf Devletleri, başarısızlığın sebeplerini mayınların doğru tespit edilememesine ve tayyareler ile gemiler arasında yaşanan iletişim sorunlarına dayandırmıştı. Türk

tarafındaki kanaat ise İngiliz tayyarelerinin Boğaz'ın mayınlardan temizlendiğine dair rapor vermiş olmasıydı. Bu konu Türkçe literatürde de sıklıkla bu şekilde ifade edilmekteydi.

Ancak bu konu İngiltere'de tartışılmaya devam etti. Türk mayınlarını keşfetmek için havalanan İngiliz havacıların, tespit edebildiklerini rapor ederek bunları özel bir haritaya işaretleyip komuta kademesine ilettikleri anlaşıyordu. İngiliz havacılar her raporunda, herhangi bir yerde mayın görülememesinin, mayın olmadığı anlamına gelmediğini vurguladığı da havacıların ifadelerinden anlaşılmaktaydı. İngiliz havacılarından Harry Strain'in mayın bulunmayan bir bölge için "hiçbir şey gözlenmedi" ifadesi Komuta kademesi tarafından "mayın görülmedi" olarak değerlendirilmiş ya da Amiraller riski göze almıştı. Deniz imparatorluğu kuran ve üstün donanma gücü olan İngiltere'nin, deniz kuvvetlerinin başarısızlığını, rüştünü ispat etmemiş olan havacılara yüklemiş olabileceği de değerlendirilebilir.²²¹⁴

Harry Strain'in bu ifadeleri 1923 yılında verdiği görülmektedir. Bu anlamda kişilerin kendisini aklamaya yönelik olarak yazdığı hatırat veya yaptıkları röportajların da eleştirel bir göz ile incelenmesi daha uygun olacaktır. Literatürde ilk defa ifade edilen bu konu çok önemli olsa da ihtiyatlı yaklaşmak gerektiği unutulmamalıdır. Netice itibarıyla tayyarecilerin verdiği raporda geçen bilgiler, komuta kademesi tarafından bu şekilde değerlendirilmiştir. Bu da tayyarelere ve raporlarına daha az güvenilmesinden kaynaklanmış ve komuta kademesinin bilgileri değerlendirirken risk almasına sebep olmuştur. Türk-Alman tayyareleri harekâtın başlangıcını haber verip savunmaya zaman kazandırırken, İtilaf tayyarelerinin mayınlara yönelik raporu ve bunun yanlış değerlendirilmesi sonrası muharebenin seyri değişmiştir. Belki de bir Millet'in kaderinin tohumlarının atıldığı bu muharebeye, doğrusu ve yanlışıyla havacılar damga vurmuştur.

25 Nisan kara çıkarması öncesinde, Ark Royal tayyare gemisi, 3'üncü Filo, Fransız Deniz Tayyare Müfrezesi olmak üzere üç farklı birlik ve bir Manica balon gemisinden oluşan İtilaf hava gücüne karşılık Türk hava gücünde sadece 1'inci Tayyare Bölüğü vardı. İtilaf hava gücünün orantısız üstünlüğüne rağmen 1'inci Tayyare Bölüğü, çıkarma sabahında üç saatlik keşif uçuşu yapmıştır. Bu keşif, Saroz Körfezi'nden itibaren Boğaz'ın Anadolu

²²¹⁴ Kurt, "Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları", a.g.m., s. 205-208.

sahillerine kadar oldukça geniş bir sahada üç saatlik sürede gerçekleştirilmiştir. Rasit Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey, Boğaz girişinin iki yakası ile Arıburnu önünde 45 büyük nakliye gemisinin boşaltma yaptığını görmüştür. Ayrıca bunları koruyarak ateş yardımı yapan Birleşik Donanma'ya, yeni gelen iki Fransız zıhlısının katıldığını tespit etmiştir. Bu keşifle harp gemilerinin konumu tespit edilmiş, muharebenin karadan devam edeceği anlaşılmıştır. Ayrıca Saros Körfezi'ndeki İtilaf harekâtının sadece bir aldatmaca olduğu görüldüğü gibi çıkarmanın ağırlık merkezi de tespit edilmiştir. Çok önemli bilgiler içeren bu keşif raporu, Boğazlar Umum Kumandanlığı tarafından 5'inci Ordu Kumandanlığına vaktinde ulaştırılamasa da Türk tayyarecileri görevini yapmıştır.

Sınırlı sayıda tayyaresi bulunan tek bir bölükle çıkarmayı karşılayan Türk hava gücü, aslında İtilaf çıkarmasının ağırlık merkezinin yarımadanın güney yarısı olduğuna dair önemli bir tespit yapmıştır. Ancak bölüğün, bu tespiti değerlendirmesi gereken 5'inci Ordu Kumandanlığına doğrudan bağlı olmaması yüzünden önlem alınması gecikmiştir.

Çıkarma günü İtilaf hava gücünün üstünlüğüne rağmen Seddülbahir bölgesine çıkarmayı destekleyen 3'üncü Filo'nun ateş yönlendirme uçuşlarının bazılarında, gemilerin bu sinyalleri dikkate almadığı görülmüştür. Nitekim İtilaf Devletleri, çıkarma günü ilk hedeflerini ele geçirememiş ve harp boyunca da bunların uzağında kalmıştır. İtilaf tayyareleri çıkarma günü harbin seyrine etki etmeyen bir yoğunluk içerisinde olmuştur. Türk birlikleri intikallerini İtilaf güçlerine göstermemek için gece yapmış ve bu durum tayyareler tarafından tespit edilememiştir. General Hamilton'un yoğun çalışan kendi havacılarını "*yanlış istihbarat vermekle*" suçlayarak haksız olarak ilk çıkarmanın başarısızlığını onlara yüklemesi, tayyare ve raporlara olan güvenin az olduğunu bir kez daha gözler önüne sermektedir. 25 Nisan çıkarma günü yaşananlar da havacılığa karşı o dönem konjonktürünün hâlâ değişmediğini ortaya koymaktadır. İtilaf hava gücü ellerindeki imkânlar dâhilinde görevlerini yerine getirmiş ancak bu çabanın yarımadaadaki harekât üzerinde önemli bir etkisi olmamıştır. Müşterek harekâta kara, deniz ve hava kuvvetleri arasında olması gereken koordinasyonun olmadığı anlaşılmıştır.

25 Nisan'dan sonra kara muharebelerinin sürdüğü dönemde, her iki taraf hava gücü takviye almıştır. Ancak İtilaf hava gücünün Türk-Alman hava gücüne nispetle gerek nicelik ve nitelik gerekse teknolojik açılardan üstün olduğu görülmüştür. Ancak bu üstünlük, İtilaf Devletleri'ne muharebelerde avantaj sağlayacağı yerde, Çanakkale

Muharebelerinin başından çıkarma günü de dâhil pek işe yaramadığı ve bu harekâttan beklenen faydanın sağlanamadığını söylemek yanlış olmayacaktır. Aksine Türk-Alman hava gücünün yaptıkları keşif uçuşlarıyla verdikleri raporların isabetli ve muharebenin seyrine etki eden bir mahiyette olduğunu belirtmek gerekir. Ancak bu durumun Gelibolu'nun tahliyesi sırasında değiştiği görülecektir.

Anafartalar ve Arıburnu bölgesinin tahliyesi öncesi hava şartları kötüdür. Türk hava gücü onarım ve bakım ile tayyare montajı faaliyetleriyle uğraşmaktadır. Bu durum ilk tahliyenin Türkler tarafından fark edilmemesine sebep olmuştur. Çanakkale'de kara muharebeleri sürecinde görev alan Türk hava gücü sayıca yetersizdir. Seddülbahir'in tahliyesine yönelik hazırlıklar Alman Deniz Tayyare Birliği ve 1'inci Tayyare Bölüğünce tespit edilmiştir. Ancak havacıların getirdiği kanıtlara rağmen 5'inci Ordu Kumandanı Limon von Sanders ikna olmamıştır. Başkumandanlık Vekâletine geç ulaşan bu bilgiler değerlendirilemeden İtilaf askerlerinin Gelibolu'dan ayrıldığı anlaşılmıştır. Suvla ve Anzak'ın boşaltılmasından sonra Liman von Sanders, İngilizlerin en azından yarımada'nın ucunda kalabileceğini düşünmektedir. Sanders, bir kara saldırısı planlasa da İtilaf güçlerinin tamamen tahliyeyi planladığından habersizdir.

İtilaf Devletleri Gelibolu Yarımadası'nın tahliye edilmesine karar verdiği zaman, cephe hattında RNAS'a bağlı 2'nci ve 3'üncü Kanatlar, Hector, Ben-My-Chree ve Canning balon gemileri ile Fransız MF98(T) filosu vazife yapmıştır. Tahliyenin gizlenmesi için itilaf hava gücü tarafından yoğun bombardıman uçuşları yapılmıştır. İngiliz hava gücü ateş yönlendirme, bombardıman ve keşif vazifelerine devam edilmesi ve Türk tarafına İtilaf hava harekâtında bir azalma olmadığını hissettirmek istemiştir. Ayrıca tahliye edilecek cephe hatları üzerinde Türk tayyarelerinin keşif uçuşları yaparak tahliye hazırlıklarının farkına varmalarını önlemeye çalışmıştır.²²¹⁵ Tahliye sırasında İtilaf hava gücünün üstünlüğü, bu sefer iyi organize edilmiş ve hava gücünden beklenen fayda sağlanmıştır. Bunda, RNAS birliklerinin kara muharebeleri döneminde yeniden organize edilerek yeni gelen 2'nci Kanatla birlikte 3'üncü Kanadın Yarbay Frederick Sykes kumandasında birleştirilmesinin de etkisi olduğu söylenmelidir. İtilaf gemi ve tayyareleri tarafından yapılan bombardımanlarla tahliyenin iyi gizlendiği ve Türk-Almanların bu çekilmeden habersiz bırakıldığı görülmektedir. Bu sayede İtilaf Devletleri, Anafartalar ve Arıburnu

²²¹⁵ Kurt, "Yenilgiyi Gözlerden Saklamak", a.g.m., s.26, 42.

bölgesini 8-20 Aralık 1915'te, Seddülbahir bölgesini ise 28 Aralık 1915-9 Ocak 1916'da tahliye etmiştir.

Bundan sonraki süreçte Çanakkale Cephesi'ndeki muharebeler sonlanmış olsa da harp bitene kadar İtilaf Devletleri için bu bölge her daim önemini korumuştur. Gelibolu'nun tahliyesinden sonra dikkatleri çeken Kraliyet Donanması Ege ve Doğu Akdeniz'i ilgilendiren yeni bir teşkilatlanmaya girmiştir. Bu teşkilatta oluşturulan filo gemilerinin ve taşıdıkları deniz tayyarelerinin sayesinde Başkent dâhil Osmanlı kıyılarında, önemli birçok hedefin bombardıman edildiği görülmüştür. İzmir, Antalya, Mersin, Adana ve İskenderun'a bir çıkarma yapılacağı haberleri sürekli gündemde tutulmuştur. 1916 ve 1917 yıllarında Kuzey Ege'deki adalarda bulunan İtilaf hava gücünün, artık muharebe hatları üzerindeki keşif ve bombardıman uçuş zorunluluğu ortadan kalkmıştır. Bundan sonraki süreçte harbin sonuna kadar daha çok askerî, lojistik ve psikolojik yıkıma odaklanmıştır. Boğaz gözetlenmiş, Türk-Alman hava meydanları ve ordugâhları bombardıman edilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti ve ordusunun yardım ve destek almasını sağlayan ulaşım hattını kesmek üzere Berlin-Viyana-Sofya-İstanbul demiryolu hattının Trakya'daki kısmı ile bu demiryolunun Meriç Nehri üzerindeki köprülerine taarruzlar yapılmıştır. İstanbul ve civarındaki hedeflere hava saldırıları düzenlenerek maddi ve manevi birçok hasar verdirilmiştir. 14/15 Nisan 1916 gecesi Osmanlı Payitaht'ını ilk kez bombalayan tayyarelerin uçuş mesafesinin 340 mil olmasına rağmen 6 saat kadar havada kalabiliyor olmaları, İtilaf hava gücünün 1916 bahar aylarında teknolojik gelişiminin daha da artmaya başladığını göstermektedir. 9/10 Temmuz 1917 gecesi Handley Page uzun mesafe ağır bombardıman tayyaresiyle yaptırılan İstanbul bombardımanında hedeflerin rastgele değil bilinçli bir şekilde seçildiği görülmüştür. *Harbiye Nezareti*, *Yadigâr-ı Millet* ve *Numune-i Hamiyet* muhripleri isabetli atışlardan nasibini alarak birçok zayıatlar verdirilmesinden anlaşılmıştır. 27 Kasım 1917'de Gelibolu'daki un fabrika ve depolarına düzenlenen saldırı da yine hedeflere isabetli atışlar yapılmıştır. İtilaf hava gücü teknolojik olarak geliştikçe, verilen görevlerin isabetle yerine getirildiğini, Çanakkale Muharebelerinin başlangıcında tayyareye ve raporlarına karşı güvensizliğin, giderek kaybolmaya ve konjonktürün de değişmeye başladığını söylemek yanlış olmayacaktır. Türk-Alman tarafında ise Gelibolu'nun tahliyesinden sonraki yıllarda, başta İmroz Adası olmak üzere, keşifler ve karşı bombardıman faaliyetlerinin olduğu göze çarpmaktadır.

İmroz Baskını öncesi Alman Deniz Tayyare Birliğine mensup tayyareler İmroz adası ile Çanakkale Boğazı ağzı arasındaki deniz sahasında Çanakkale Boğazı'nın mayın haritasını çıkarmaya çalışmış ve tespit ettiği mayınları haritaya işaretlemiştir. Karaya oturmuş bir İngiliz gözetleme gemisinde bulunan bir harita harekâttan bir gün önce Donanmaya teslim edilmiştir. Bulunan harita üzerinde İngiliz mayın engellerini gösteren bazı hatlar görülmüştür. Bu harita bulunduktan sonra seyir güzergâhı bu hatlara göre değiştirilmiştir. Amiral Paschwitz, hava keşifleri neticesinde belirlenen işaretleri görmezden gelmiş ve Boğaz'dan çıkış için daha önce çizdiği güzergâhı değiştirmiştir. Bu durumda inceleme yapmak için harekâtın ertelenmesi gerekmektedir. Ancak mevcut mayın arama gemilerinin sınırlı olması ve İtilaf güçlerinin harekâttan haberdar olması muhtemel olduğundan Donanma Kumandanı harekâta devam kararı vermiştir.

Acele ile henüz üzerinde çalışılan bir haritaya göre seyir güzergâhının değiştirilmesi, Çanakkale Boğaz ağzının tamamen kapalı olduğunun anlaşılmasına rağmen bu harekâta devam kararının alınması, harekâtın akıbetinin nasıl sonlanacağını göstermesi açısından önemlidir. İngiliz haritası işaretli mayın hatlarını gösterse de “bilmesi gereken prensibi” gereği bu harita, sadece su kesimleri az gemilerin işine yarayabilecek bir haritadır. Böylece Yavuz'un güvenilir görünen noktada mayına çarpmasından işaretlerin derine dökülmüş mayınlara ait olmadığı tespit edilmiştir. Alman Tayyare Bölüğünün çıkarmış olduğu haritanın dikkate alınmaması ve ele geçirilen haritaya göre harekâtın yönlendirilmesi felaketi de beraberinde getirmiştir. Midilli'nin kaybı ve Yavuz'un ağır hasar alarak Nara önlerinde karaya oturmasıyla sonuçlanan harekât sonrası İtilaf güçlerinin ablukasını kıramamıştır. Selanik'e yapılacak baskın harekâtı da gerçekleştirilememiştir.

Yavuz'un Nara'da karaya oturmasından sonra İtilaf hava akınlarına karşı tayyarelerle olduğu kadar Anadolu ve Rumeli taraflarında konuşlandırılan tayyare takımlarıyla da etkin bir savunma yapılmıştır. Ayrıca gece yapılan hava hücumlarına karşı da projektörler etkin olarak kullanılmıştır. Bu harekâtın bilançosu İtilaf güçleri açısından daha hafiftir. Ancak Osmanlı Donanmasının bel kemiğini oluşturan Midilli'nin batarak ve Yavuz'un aldığı mayın hasarlarıyla harp dışı kalmasından dolayı Türkler, daha ağır bir bedelle karşı karşıya kalmıştır. Nitekim Amiral Paschwitz'in harekâtla sağlamaya çalıştığı hedeflerin hiçbirini elde edilememiştir.

İmroz Harekâtı sonrası Ege'de İngiliz hava filoları yeniden organize edilmiştir. Kraliyet Hava Kuvvetlerinin (RAF) teşkil edildiği 1 Nisan 1918'de Ege'deki hava birimleri de yeniden şekillenmiştir. Ege Grubu Limni'den Girit'e kadar bir dizi üstün oluşmaktadır. Yunan deniz hava servisinin bazı birimleri de Ege Grubunun bir parçası olarak harekâta katılmıştır. Ege Grubu'nun bombardıman tayyarelerinin hedefleri arasında Galata ve Nara Deniz Tayyare Meydanı ile Çanakkale, Bandırma'daki iskeledeki tren istasyonu ve depolar, haberleşme demiryolu hatlarındaki trenler ve istasyonlar, köprüler ve İstanbul'daki askeri hedefler bombalanmıştır. 1918 yılında yeni ve modern İngiliz av tayyareleri sahneye çıkmıştır. Türk-Alman tayyareleri, İngiliz tayyareleriyle defalarca karşılaşmış fakat mesafe ve hız farkı sebebiyle temas sağlayamamışlardır. İtilaf hava gücü istediği bölgeye taarruz ettikten sonra hava muharebesine girmeden üssüne dönmüştür. Temmuz 1918'de Ege Grubu filolarının hava keşif ve bombardıman faaliyetlerinde artış görülmüştür. Çanakkale'ye olduğu kadar İstanbul'a da hava saldırılarına devam ederek birçok hasarlar verdirilmiştir.

1915'te İzmir ve civarında tarafların hava harekâtı, Çanakkale Muharebeleriyle paralellik göstermektedir. İzmir'in İngiliz harp gemileri tarafından 5 Mart 1915'te icra edilen ve 9 Mart'a kadar süren İzmir bombardımanı ile İtilaf Devletleri Çanakkale Boğaz Harbi öncesi, tüm dikkatleri İzmir'e çekmeyi amaçlamıştır. Buraya bir çıkarma yapılacağı hissini vererek Çanakkale'deki Türk kuvvetlerinin bir kısmının İzmir'e kaydırılmasına çalışılmıştır. 27 Mayıs 1915'te Kösten Adası'nın Fransız ve İngiliz askerinden oluşan bir kuvvet tarafından ele geçirilmesi yine aynı amaçla yapılırken, burası İtilaf Devletleri için önemli bir üs olmuştur. Birinci Dünya Harbi boyunca İzmir ve çevresi yoğun bir bombardımana sahne olmuştur. Bölgeye yapılan harekât daha çok ekonomik ve psikolojik harp amaçlıdır. Haziran ve Temmuz 1915'te İzmir ve civarı bombardımanının genel hedefi demiryolu hattı, gaz deposu, limandaki akaryakıt tanklarıdır. 2 Haziran 1915'ten itibaren Çanakkale Boğazı'ndan Sakız Adası güneyine kadar olan kıyılar ablukaya alınmıştır. İtilaf Devletleri, 25 Ağustos 1915'te bu ablukayı Sisam adasından itibaren güney Ege güney Anadolu ve Filistin kıyıları yolu ile Mısır'a kadar uzatmıştır.

1916 Mart ayı başında Türk hava gücünün İzmir'e geldiğini görmekteyiz. Bu tarihten sonra Türk-Alman hava gücü de adalara keşiflerde bulunmuş, bombardımanlar gerçekleştirmiştir. 1916 yılında İzmir'e yapılan tayyare hücumlarının genel karakteristiği, şehrin stratejik önemli yerleri askeri hedefler ve tren istasyonuna yapılmakla birlikte daha çok halk üzerinde psikolojik etki yaratma gayreti güttüğü anlaşılmıştır. Sivil asker ayırımı

yapmadan İtilaf güçlerince İzmir ve çevresine yapılan hava harekâtı harbin bir gereği olarak açıklansa da savaş hukukunun açıkça ihlalidir. Yapılan hasarlara ilişkin olarak sürekli raporlar tutulmuştur. Raporun birisinde ifade edilen bombalamayla birlikte etrafa saçılan “demir misketler” olayın vahametinin çok daha büyük olduğunu göstermektedir. Tayyarelerin yapmış olduğu bombardımanlarla halkın ilk defa karşılaşması sebebiyle ahali üzerinde meydana getirdiği psikolojik etki de göz ardı edilmemelidir.

Bu anlamda 1916 yaz aylarında İzmir ve civarına tayyare hücumlarının artmasının sebeplerinden en önemlisi İngilizlerin İkinci Kanal harekâtına hazırlık amacı taşımasıdır. Bu sayede Osmanlı Başkumandanlığı ve ordularının dikkati sürekli kıyılara bir çıkarma yapılacağına yönelik gelen istihbaratlarla teyakkuzda tutulmaktadır. Ege’de ve Doğu Akdeniz’de İtilaf gemi ve tayyare hücumlarının genel karakteristiği bu minvalde gelişmektedir. Filistin Cephesindeki muharebelere paralel Osmanlı ordularının dikkati çekilmekte ya da Başkumandanlığın buralara kuvvet ayırması sağlanmaya çalışılmaktadır. 1916 Yılında İzmir ve civarında görev yapan 5’inci Tayyare Bölüğü ve ile 1’inci Deniz Tayyare Bölüğü, İtilaf tayyare hücumlarına karşı bir önlem olmaktan uzaktır. Bu bölükler, her ne kadar misilleme yaparak keşif ve bombardımanlar yapsalar da kullandıkları tayyarelerin performans ve kabiliyetleri İtilaf hava gücüne göre zayıftır. Sık sık yaşanan motor arızaları da faaliyeti daha da etkilemektedir. Haziran 1916 sonlarında buradaki tayyare bölüklerine takviye olarak Fokker tayyareleri gönderilmiştir. Ancak İtilaf hava gücü ise gerek nicelik gerekse nitelik olarak üstün durumdadır.

Diğer taraftan bombardımanlara engel olabilmek adına Haziran 1916’dan itibaren İzmir’deki bütün İngiliz ve Fransız tebaasının önde gelenlerinin, İngilizlerin bomba atmakta oldukları İslam mahallelerine yerleştirilmesi yolunda emirler verilmiştir. Bu tarihlerde Kösten Adası’nın Türkler tarafından kurtarılmasıyla birlikte, Midilli Thermi’den İzmir Körfezi üzerindeki stratejik noktalara, su üstündeki uçuş uzunluğunun 40 mil’den fazla olmasına sebep olmuştur. Bu yüzden Sakız Adası Talarous’da bir iniş alanı tesis edilmiştir.

1917 yılı başından itibaren Türk-Alman hava gücü adalara yapmış olduğu keşifleri sıklaştırmıştır. Sina-Filistin Cephesinde yoğunlaşan Birinci Gazze Muharebesi (26-27 Mart 1917) hazırlıkları dolayısıyla adalar da ayrı bir önem kazanmıştır. Bu dönemde Osmanlı kıyılarına bir çıkarma ihtimaline karşı bilgi alınmaya çalışılmaktadır. 1917’nin

başlarında yaptırılan keşiflerle adalarda önemli bir değişiklik ve herhangi bir askeri yığınak görülmediğinden İzmir'e karşı bir çıkarma harekâtının söz konusu olmadığı anlaşılmıştır. Öte yandan 1917 Nisan ayı başında 5'inci Tayyare Bölüğünün av tayyareleri bölükten ayrılarak 12'nci Harp Tayyare Bölüğü'nü teşkil etmiştir. İzmir ve civarının Fokker harp tayyareleriyle takviyesinin, İkinci Gazze Muharebesi (17-20 Nisan 1917) ile paralellik gösterdiğini söyleyebiliriz.

1917 ve 1918 yılında İzmir'e yapılan tayyare hücumlarının hedefinde yine askeri hedefler vardır. Bunlara ilaveten ekonomik değeri yüksek Soma kömür madenleri, İzmir'in tüm fabrika ve atölyelerinin bulunduğu Halkapınar, Darağaç, Punta gibi yerler vardır. Ayrıca Soma tren istasyonu ve Manisa demiryolu köprüsü de hedef olmuştur. Osmanlı ordu ve halkının iâşesini sağladığı Ayvalık ve Menemen taraflarındaki ekili tarlalar bile İtilaf hava gücü tarafından sık sık yangın bombalarıyla yakılmıştır. İzmir ve havalisi gerek askeri gerek ekonomik olarak gemi ve tayyare bombardımanlarıyla maddi ve psikolojik yıpratılmaya çalışılırken Antalya ve civarında da İtilaf gemilerinin hareketliği sürmektedir.

Osmanlı Devleti, donanmasının büyük kısmını İstanbul ve Karadeniz sahillerinin güvenliğini korumak için Boğazlar ve Karadeniz'e sevk etmiştir. Akdeniz ve Ege kıyılarının güvenliği amacıyla yeterli miktarda donanma sevk edilememesi, kıyı yerleşim yerlerini Birleşik Donanma ve tayyarelerinin taarruzlarına açık hale getirmiştir. İtalya'nın harbe dâhil olmasıyla birlikte, Anadolu sahillerindeki İngiliz ve Fransız gemilerinin ablukasına İtalyanlar da katılmıştır. Kıyılarda İtilaf güçleri eşkıyalarla beraber küçük çıkarmalar yapmakta, Müslüman halkın can ve malına kast etmektedir. Kıyılardan yapılan gemi bombardımanları da etkili olmaktadır. Muğla, Antalya ve çevresi kıyıları da sürekli taciz edilmektedir. Antalya'nın batı sahilleri, özellikle Kaş ve Meis Adası civarında harekât yoğunlaşmaktadır. 1916 senesinin ikinci yarısından itibaren İtilaf harp gemileri, Antalya kıyılarında dolaşmaya ve attıkları top gülleleri ile Antalya ve kıyılarındaki birçok fabrika, bina ve hanenin yanarak yıkılmasına yol açmaktadır. Ayrıca psikolojik olarak korkuya neden olup göçlerin yaşanmasına, dahası bu baskı ve abluka yüzünden bölgede kıtlık yaşanmasına sebep olmaktadır. Diğer taraftan kıyılarda küçük taşımacılıkla uğraşan yelkenli ve tekneler ile Türk deniz araçlarına yaptıkları top atışlarıyla halkın iâşe ve erzak ihtiyaçlarına da mani olmaya çalışmışlardır.

Harbiye Nezareti, merkezi İzmir olmak üzere Akdeniz bölgesi savunma planını oluşturmuştur. İzmir Müstahkem Mevki Kumandanlığı, İzmir ve çevresinin savunulmasıyla görevlendirilmiştir. Bu görevlendirme ile 57'nci Tümen Aydın'da, 56'ncı Tümen de İzmir'dedir. Kıyı savunması için bazı merkezlere de taburlar sevk edilmiştir. Bu savunma vaziyeti, harbin sonuna kadar böylece konumunu muhafaza etmiştir. İtilaf güçleri bölgede yürüttüğü gemi ve hava faaliyeti ile belirli bir gücü bölgeye çekmeyi başarmıştır.

İtilaf Devletleri tarafından Antalya mıntıkasında gerçekleştirilen yoğun askeri hareketliliğe artık müdahale etme gereği duyan Osmanlı Devleti ve Almanya, Meis Adası'na askerî bir çıkarma harekâtı yaparak baskınla ele geçirilmesine karar vermiştir. Ancak bu askeri hareketlilik İtilaf güçleri tarafından sezildiğinden, Meis Limanı'na demirleyen Ben My Chree, Paris II ve 2 İngiliz torpido muhribi hedef alınmıştır. Teğmen Mustafa Ertuğrul Bey'e bağlı batarya başarılı görevler yapmıştır. 3 Ocak 1917'de Türk bataryalarının açtığı ateş neticesinde üzerinde dört tayyare bulunan İngiliz tayyare gemisi Ben My Chree batırılmıştır. 200'e yakın yelkenli gemi ve sandal yakılmıştır. Gazhane, telsiz binası ve birçok bina tahrip edilerek İtilaf bataryası susturulmuştur. 13 Aralık 1917'de Paris II ve Alexandre gemilerine yapılan batarya atışları sonrası Paris II gemisi batırılmıştır. 8 Ocak 1918'de de Alexandre gemisi hasar alarak batmıştır ve mürettebatından büyük bir kısım esir edilmiştir. Kemer'de iki Fransız gemisi batırıldığından diğer İtilaf gemileri de bundan etkilenecek dikkatli ve kıydan uzaktan seyretmeye başlamıştır. Böylece top atışlarıyla bölgeyi ablukaya alamayacaklarını anlamışlardır. Bölgedeki İtilaf güçlerinin faaliyetinin pasifleşmesinde Teğmen Mustafa Ertuğrul Bey'e bağlı bataryanın büyük etkisi olmuştur. İtilaf saldırılarından Antalya ve havalisi kadar İskenderun ve Mersin de nasibini almıştır. Fakat buralardaki hareketlilik İngiltere idaresinde bir üs olarak kullanılan Kıbrıs'la ilişkilendirilmiştir.

Doğu Akdeniz'deki denizyollarını kontrol eden ve Ortadoğu'ya yapılması planlanan herhangi bir müdahalede bir üs durumunda olan Kıbrıs için devletler "batmayan tayyare gemisi" terimini kullanmıştır. Akdeniz'in her iki kapısına hâkim olan Kıbrıs, Akdeniz'de kesin bir hâkimiyet tesisi, Hindistan yollarının güvenliği, zengin petrol yatakları ve madenlere olan konumu ve Suriye ve Sina-Filistin Cephelerine olan yakınlığı, Ermeni Doğu Lejyonunun eğitimi ve esir kampları açısından önemli bir adadır. Çanakkale'ye yapılacak çıkarma harekâtı öncesinde İskenderun'a karşı bir çıkarma harekâtının gündeme gelmesi, taraflar için Kıbrıs'ın önemini daha da arttırmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'ni harekete geçirdiği gibi İtilaf tarafında Doğu Akdeniz ve Kıbrıs'ı da içine alan

bölgede keşif ve istihbarat faaliyetlerini arttırmış ve Kıbrıs, istihbarat toplama üssü haline gelmiştir. Doğu Akdeniz Özel İstihbarat Bürosu EMSİB ile Fransız istihbaratı işbirliği içinde Suriye ve Kilikya kıyılarında insani ve elektronik istihbarat, karşı casusluk faaliyetleri yürütmüştür. Osmanlı Başkumandanlığı da tüm bunlardan dolayı harp boyunca teyakkuzda kalarak Kıbrıs'ın tayyareler tarafından keşfine odaklanmıştır.

Zira Alman istihbaratı, İngilizlerin Adana ve İskenderun bölgesine bir çıkarma hazırlığı yaptığına dair haberler almıştır. Bu haberlere istinaden Umuru Havaiye Müfettişliği tarafından iki tayyareden oluşan bir müfreze oluşturulmuştur. 23 Aralık 1915'te Tarsus yakınında Gülek'te faaliyete başlayan bu müfreze 4'üncü Tayyare Bölüğünün çekirdeğini teşkil etmiştir. 1916 yılı başında 4'üncü Ordu Kumandanı ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından Kıbrıs üzerine bir an önce hava keşiflerinin yapılması istenmiştir. 6 Şubat 1916 tarihinde bu müfrezenin Adana'da göreve başladığı dönemde, Filistin Cephesi'nde İkinci Kanal harekâtı hazırlıkları devam ederken, Şubat 1916'da Türk kuvvetleri ile beraber hizmet vermek üzere Alman Paşa Bölükleri kurulmuştur.

Adana Tayyare Müfrezesi, Mart 1916 sonunda 4'üncü Tayyare Bölüğü adını almıştır. Ancak Bölükteki mevcut tayyarelerin hızları düşük olduğu için Kıbrıs'a kadar uçuş yapmaları sorun teşkil etmektedir. Bu yüzden ara meydan olarak Silifke seçilmiştir. 10 Nisan 1916'da Silifke'den Kıbrıs'a ilk keşif uçuşu gerçekleştirilmiştir. İngilizlerin Sina-Filistin ve Irak'ta sürdürdüğü muharebelerde İskenderun'a bir çıkarma yapılacağı yönünde Türklerin dikkati sürekli Kıbrıs'a çekilmeye çalışılmıştır.

Nitekim Akdeniz'e hâkimiyet meselesinde Birinci Dünya Harbi öncesinde başlayan mücadelede İngilizler, Doğu Akdeniz'de Mısır ve Kıbrıs gibi önemli stratejik noktaları çoktan elde etmiş durumdadır. Bu nedenle Doğu Akdeniz'e civar cephelerde cereyan eden muharebeler Kıbrıs'ın da hep gündemde olmasına sebep olmuştur. İtilaf güçleri sacayağı misali Doğu Akdeniz, mücavir cepheler ve Kıbrıs üçgeninde gidip gelen manevralar ve istihbaratlarla askeri bir strateji uygulamışlardır. Osmanlı Devleti Doğu Akdeniz kıyıları ve Kıbrıs arasındaki ilişkiyi iyi değerlendirerek elden geldiği ölçüde Kıbrıs'a keşiflere devam etmiştir. Ancak kara, deniz ve hava kuvvetlerini etkin şekilde kullanan İtilaf güçleri kadar etkin değildir. Üstelik Alman yardımlarına rağmen hava kuvvetleri özelinde teknolojik açıdan da geridedir. Harbin sonuna kadar bu bölgeye önem veren ve sürekli çıkarma tehdidini hisseden Osmanlı Devleti, Kıbrıs'a sürekli keşifler

yapmıştır. Ancak bu süreçte kara tayyarelerinin bu görev için uygun olmaması ve motor arızaları v.b. aksamalar da olmuştur. Buna paralel Kıbrıs keşif görevleri için deniz tayyaresi ihtiyacı, Bölük kumandanları tarafından sürekli dile getirilmiştir. Zira Kıbrıs'a keşif uçuşu mesafesi asgari 350 km olup yarısından fazlası deniz üzerinde yapılmaktadır. Türk kara tayyareleri Kıbrıs'ı keşfe uygun olmadığı için Ekim 1917 ortalarında Silifke'deki 4'üncü Tayyare Bölüğünün yardımına Yıldırım Ordular Grubu'na bağlı 302'inci Tayyare Bölüğü gönderilmiştir. Bu bölüğü değiştirmek için daha sonra Boğazlar Umum Kumandanlığından iki deniz tayyaresi gönderilecektir. Fakat 31 Ekim 1917'de taarruza geçen İngilizler, Gazze ve Birüssebi'yi ele geçirmiştir.

İtilaf kuvvetlerinin amacı çeşitli kanallardan yapılan istihbarat ve keşiflerle öğrenilmeye çalışılırken, İngilizler de hava keşif faaliyeti ve aldığı istihbaratla Yıldırım Ordularının Halep civarında toplanmakta olduğunu öğrenmiştir. Yıldırım Ordular Grubunun toplanmasını engellemeye çalışan İtilaf güçleri, Seyhan ve Ceyhan nehirleri üzerindeki iki büyük demiryolu köprüsünü ve Adana İstasyonunu havadan bombalamıştır. 6/7 Kasım 1917 gecesi Gazze'yi terk eden Türkler, kuzeye çekilince Gazze İngilizlerin eline geçmiştir. Bir taraftan Kıbrıs keşifleri icra ettirilmiştir. Filistin Cephesi'nde vaziyet tehlikeli bir hâle gelmişti. 4'üncü Tayyare Bölüğü, İskenderun'a bir çıkarma ihtimaline karşı yaptığı keşiflerle bu önemli görevi yerine getirmiş ve Kıbrıs'ta İtilaf çıkarma kuvveti olmadığını tespit etmiştir. Bu bilgiler daha sonrasında 302'inci Tayyare Bölüğü tarafından da doğrulanmıştır. Bu süreçte 4'üncü Tayyare Bölüğü, Filistin Cephesi'ne Dera'ya intikal hazırlıkları yaparken bir Alman deniz tayyare müfrezesi bölgeye gelerek Mersin'de konuşlanmış ve 1918 yılında faydalı keşifler icra etmiştir. Mersin Alman Deniz Tayyare Müfrezesinin bu dönemde çektiği hava fotoğrafları Kıbrıs keşiflerindeki görsel malzemeyi zenginleştirmiştir.

Birinci Dünya Harbi'nin başından sonuna kadar kara ordularının muharebelerine destek vermek amacıyla oradan oraya hareket eden tarafların hava gücünün bu süreçte, gerek teşkilat gerek teknolojik olarak bir evrim geçirdiği unutulmamalıdır. Genel hatlarıyla bakıldığında İtilaf Devletleri'nin hava gücünün çok daha güçlü olmasına karşın, Türk-Alman hava gücünün önemli bilgiler ve makro düzeyde fayda sağladığını belirtebiliriz. Harbin başında havacılara olan şüpheli yaklaşım, ilerleyen süreçte kendisini güvene bırakmıştır. Bu süreci, gerek tarafların havacılık teşkilatlarının gelişmesi, gerekse teknolojik olarak tayyarelerin keşiften av ve bombardıman tayyarelerine olan evrimin daha da hızlandığı söylenebilir. Nitekim bu evrim sırasında tayyarelerden sağlanan

faydanın daha fazla olduğu görülmektedir. Çünkü sadece keşifle başlayan tayyare serüveni, tarafların önemli stratejik şehir, demiryolu, köprü, büyük sanayi yerleşimleri vb. hedefleri bombardıman etmesiyle, muharebenin seyrine doğrudan olmasa da etki ederek fayda sağladığı görülmüştür.

Bu konuda İzmir bombardımanları örnek verilebilir. İzmir'in gerek Çanakkale cephesine olan yakınlığı gerekse ekonomik değeri dolayısıyla maruz kaldığı gemi ve tayyare bombardımanlarına karşı alınan savunma tedbirlerine bakıldığında, bu kıyıları korumak üzere konuşlandırılan kuvvet yapılanmasının arttığı anlaşılmaktadır. Bu tam da İtilaf Devletleri'nin istediği bir refleksdir. 23 Nisan 1916'da 5'inci Ordu tarafından verilen emirle, İzmir ve Havalisi Kumandanlığının sorumluluk alanlarında değişikliğe gidilerek Edremit'ten Alanya'ya kadar 4'üncü Kolordu, 17'nci Kolordu ile Muğla ve Antalya Havalisi Kumandanlığına arasında paylaştırılmıştır. İtilaf güçleri aslında, Edremit'ten Alanya'ya kadar olan sahaya kolordu seviyesindeki Türk kuvvetlerinin yerleştirilmesine vesile olarak başarı sağlamıştır. Aynı başarıyı, Sina-Filistin Cephesinde İkinci Kanal harekâtı hazırlıklarının devam ettiği dönemde, Osmanlı güney sahillerinin stratejik noktalarına çıkarma yapılacağı izlenimi vererek İskenderun ve Mersin konusunda da göstermiştir. Zira Gazze muharebeleri ve sonunda Kudüs'ün düşmesi ardından meydana geçen gelişmeler Türk kuvvetlerinin kuzeye atılmasına sebep olmuştur. Nitekim 1918 Ekim ayında Osmanlı güney sahil kısmının 12'nci ve 15'nci Kolordular arasında taksim edilmiştir. Bu gelişmeler olurken iki Fransız torpidosunun 14 Ekim 1918'de İskenderun'a gelerek bombardıman etmesi harbin başından itibaren dillendirilen çıkarma ihtimalini kuvvetlendirmiş ve hava keşif faaliyetlerinde artışa sebep olmuştur.

O dönem konjonktürüne göre, cephe harici bölgeler olan Ege ve Doğu Akdeniz'de görev yapan havacılar zorunlu iniş durumunda her an karaya inme şansı bulamamaktaydı. Deniz üzerinde uçuş yapan tayyare ve tayyareciler diğer cephelerde uçanlara göre daha fazla tehlikeye maruz kaldığı söylenebilir. Zira denizde uçuş yapan tayyareciler, ilk dönem tayyarelerdeki motor arızası yüzünden düştüklerinde doğrudan ölüm riskiyle karşı karşıyadır. Tayyare topları ve bataryalardan yapılan ateşler ile hava muharebesi de diğer risklerdir. 13 Temmuz 1918'de Sakız Adası keşfi sırasında tayyareci Teğmen İbrahim Orhan Bey'in ölümü buna örnek verilebilir. Teğmen Orhan Bey'in tayyaresi isabet alarak denize düşmüş, kendisi tayyareye bağlı olduğundan boğularak şehit olmuştur. İngiliz RNAS 2'nci Kanada mensup Henri Farman bombardıman tayyarelerinden biri, Çanakkale ve Nara noktaları arasındaki Deniz Tayyare İstasyonunu bombalamak için 6

Nisan 1916'da yola çıktı ve karşılaştığı Fokker tayyaresiyle yaptığı hava muharebesinde denize inmek zorunda kalacak kadar hasar almıştır. Pilot ve rasit yaralanmamış, bir destroyer tarafından alınmışlardır.

Birinci Dünya Harbi'nde Ege ve Doğu Akdeniz kıyılarında yürütülen hava harekâtı, bu kıyılara yakın cephelerdeki muharebelerin seyrini özellikle Çanakkale Muharebelerinde etkilemiştir. İtilaf hava gücü İzmir ve çevresinde de oldukça etkilidir. Diğer cephelerde ise yapılan keşifler ile alınan bilgiler ışığında harekât yönlendirilmiştir. Bu anlamda diğer cephelerde de doğrudan etkisi olmasa da tarafların hava gücünün etkinliği bölgeyi doğrudan etkilemiştir. İtilaf Devletleri Ege ve Doğu Akdeniz'de yürüttüğü deniz ve hava gücüyle Osmanlı Devleti'ni sürekli meşgul etmiş, Osmanlı Devleti Antalya ve çevresi ile İskenderun ve çevresinde kolordu seviyesinde birlik bulundurmak zorunda kalmıştır. Osmanlı hava gücü ise bu bölgede daha çok bilgi toplamak amacıyla faaliyet yürütmüş, komuta kademesinin karar almasında önemli bir rol oynamıştır. İtilaf Devletleri'nce Ege ve Doğu Akdeniz kıyılarına yapılan hava saldırıları psikolojik harekât ve propaganda açısından etkili olmuştur. Özellikle İzmir ve çevresinde çok daha etkili olmuş, ilk defa tayyare bombardımanına maruz kalan halk etkilenmiştir. Osmanlı Devleti'nin başkenti de bu psikolojik sonuçlardan nasibini almıştır. İzmir'in bombardımanına karşı Osmanlı komuta kademesinin aldığı tedbirlerden biri, büyük devletler tebasından olanların İslam mahallelerinin içerilerine nakli ve oralarda iskânlarının sağlanması yönündedir. Zira İzmir bombardımanlarında İtilaf tayyarelerinin verdikleri zayıatı belgelemek için cetveller de tutulmuştur.

İtilaf Devletleri'nin hava gücünün sahip olduğu teknoloji (tayyarelerin yüksek hız ve kapasiteleri gibi), hava muharebesine girmeden bombardıman görevini yerine getirme ve güvenle üsse geri dönme şansı sağlıyordu. İzmir ve Çanakkale'ye yapılan hava saldırılarında Osmanlı Devletine ait tayyare topçu ve bataryalarının etkili olduğunu söylemek gerekir. İtilaf hava gücüne ait tayyarelere rahat bir bombardıman yapma şansı verilmemiş, bazı tayyareler vurularak düşürülmüştür. Bu anlamda tayyarelere karşı Türk savunmasının etkili olduğunu da belirtmek gerekir.

Diğer askerî sınıflara göre çok daha riskli bir görevi olan havacıların Birinci Dünya Harbi boyunca Ege ve Doğu Akdeniz'de önemli görevler üstlendiğini ve bölgeyle ilişkili

cephelere önemli bilgiler sağlarken, bombardımanlarla katkı sağlamaya çalıştıkları görülmektedir.



KAYNAKÇA

1. ARŞİV BELGELERİ

1.1. Fransız Askeri Arşivi (Service Historique de la Défense)

Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-100045-20N27

Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-102126-20N27

Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-102925-20N27

Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-105034-20N27

Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-105051-20N27

Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-123314-20N28

Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-123314-20N28-5

Fransız Askeri Arşivi (SHD), GR-16N1205-1

1.2. İngiliz Ulusal Arşivi, (The National Archives, TNA)

ADM137/263,264, Air Service Headquarters Mudros 31 March 1916, Weekly Operations Report No: 2, HMS Ark Royal, Imbros, s. 1-2

ADM137/264-265, Air Service Headquarters Mudros, 31 March, 1916, Weekly Operations Report No.2, Mityline, s. 2-3.

ADM137/297,298,299, Headquarters RNAS, Mudros, 7 April 1916, Weekly Operations Report No: 3, s. 2-3.

ADM137/299-300, Headquarters, RNAS, Mudros, 7 April, 1916, Weekly Report of Operations No. 3, Mitylene, s. 3-4.

ADM137/317,318, Air Service Headquarters Mudros 14 April 1916, Weekly Operations Report No: 4, İmbros, s. 2

ADM137/319, Air Service Headquarters, Mudros, 14 April, 1916, Weekly Report of Operations No. 4, Mitylene, s. 3.

ADM137/332, 333, Air Service Headquarters Mudros 22 April 1916, Weekly Operations Report No: 5, İmbros, s. 2-3

ADM137/334, 335, Air Service Headquarters Mudros 22 April 1916, Weekly Operations Report No: 5, İmbros, s.4-5

ADM137/335, 336, Air Service Headquarters Mudros 22 April 1916, Weekly Operations Report No: 5, İmbros, s.5-6

ADM137/336, Air Service Headquarters, Mudros, 22 April, 1916, Weekly Report of Operations No. 5, Mitylene, s. 6

ADM137/365 050-051, Air Service Headquarters Mudros 6 May 1916, Weekly Operations Report No: 7, İmbros, s. 4-5

ADM137/365 049, Air Service Headquarters Mudros 6 May 1916, Weekly Operations Report No: 7, Mondros, s. 3

ADM137/365/051-052, Air Service Headquarters, Mudros, 6 May, 1916, Weekly Report of Operations No. 7, Mitylene, s. 5-6

ADM137/365 047, Air Service Headquarters Mudros 6 May 1916, Weekly Operations Report No: 7, Operation on the Bulgarian Coast, s. 1

ADM137/365 109, 110, Air Service Headquarters Mudros 12 May 1916, Weekly Operations Report No: 8, İmbros, s. 3-4

ADM137/365/110, Air Service Headquarters, Mudros, 12 May, 1916, Weekly Report of Operations No. 8, Mitylene, s. 4

ADM137/365 132, Air Service Headquarters Mudros 19 May 1916, Weekly Operations Report No: 9, İmbros, s.3

ADM137/365/132-133, Air Service Headquarters, Mudros, 19 May, 1916, Weekly Report of Operations No. 9, Mitylene, s. 3-4.

ADM137/365 168, Air Service Headquarters Mudros 26 May 1916, Weekly Operations Report No: 10, İmbros, s.4

ADM137/365/168-169, Air Service Headquarters, Mudros, 26 May, 1916, Weekly Report of Operations No. 10, Mitylene, s. 4-5.

ADM137/365 182,183, Air Service Headquarters Mudros 2 Haziran 1916, Weekly Operations Report No: 11, İmbros, s. 2-3

ADM137/365/183, Air Service Headquarters, Mudros, 2 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 11, Mitylene, s.3

ADM137/365 206, Air Service Headquarters Mudros 9 Haziran 1916, Weekly Operations Report No: 12, İmbros Air Station, s. 2-3.

ADM137/365/207, Air Service Headquarters, Mudros, 9 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 12, Thermi Air Station, Mitylene, s.3

ADM137/365 236, Air Service Headquarters Mudros 16 Haziran 1916, Weekly Operations Report No: 13, Thasos Air Station, s. 1

ADM137/365 237, Air Service Headquarters Mudros 16 Haziran 1916, Weekly Operations Report No: 13, İmbros Air Station, s. 2-3

ADM137/365/238-239, Air Service Headquarters, Mudros, 16 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 13, Thermi Air Station, Mitylene, s.3-4

ADM137/366/62-63, Air Service Headquarters, Mudros, 30 Haziran 1916, Weekly Report of Operations No. 15, Thermi Air Station, s.3-4

ADM137/366 98, Air Service Headquarters Mudros 7 July 1916, Weekly Operations Report No: 16, İmbros Air Station, s. 2

ADM137/366/100, Air Service Headquarters, Mudros, 7 July 1916, Weekly Report of Operations No. 16, Thermi Air Station, s.3

ADM137/366/130-131, Air Service Headquarters, Mudros, 14 July 1916, Weekly Report of Operations No. 17, Thermi Air Station, Mitylene, s.2-3

ADM137/366/171a, Air Service Headquarters, Mudros, 21 July 1916, Weekly Report of Operations No. 18, Thermi Air Station, Mitylene, s.2

ADM137/366/208, Air Service Headquarters, Mudros, 28 July 1916, Weekly Report of Operations No. 19, Thermi Air Station, s.2

ADM137/366/247, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 4 August 1916, Weekly Report of Operations No. 20, Thermi Air Station, s.2

ADM137/366,287, Naval Air Service Headquarters Mudros 18 August 1916, Weekly Operations Report No: 22, İmbros Air Station, s. 2

ADM137/366,287, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 18 August 1916, Weekly Report of Operations No. 22, Thermi Air Station, s. 2

ADM137/366,289, Enclosure "A" ... State & Disposition of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

ADM137/366, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 25 August 1916, Weekly Report of Operations No. 23, Thermi Air Station, s. 2

ADM137/366, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 1 September 1916, Weekly Report of Operations No. 24, Thermi Air Station, s. 4

ADM137/366, Naval Air Service Headquarters Mudros 1 September 1916, Weekly Operations Report No: 24, İmbros Air Station, s. 4

ADM137/366, Naval Air Service Headquarters Mudros 15 September 1916, Weekly Operations Report No: 26, İmbros Air Station, s. 3

ADM137/366, Naval Air Service Headquarters Mudros 22 September 1916, Weekly Operations Report No: 27, İmbros Air Station, s. 3

ADM137/366, Enclosure "A"... Disposition and State of Air Craft, İmbros Air Station "C" Flight, s. 1

ADM137/367/55, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 6 October 1916, Weekly Report of Operations No. 29, Thermi Air Station, s. 3

ADM137/367,117, Naval Air Service Headquarters Mudros, 13 October 1916, Weekly Operations Report No: 30, İmbros Air Station, s. 5

ADM137/367,117, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 13 October 1916, Weekly Report of Operations No. 30, Thermi Air Station, s. 5

ADM137/367,117, Naval Air Service Headquarters Mudros, 20 October 1916, Weekly Operations Report No: 31, İmbros Air Station, s. 4

ADM137/367,119, Enclosure "A" ... State & Disposition of Machines, Thermi Air Station, s. 1

ADM137/367,173, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 20 October 1916, Weekly Report of Operations No. 31, Thermi Air Station, s. 4

ADM137/367,290, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 2 November 1916, Weekly Report of Operations No. 33, Thermi Air Station, s. 3

ADM137/367,292, Enclosure "A" to Operation Report No.33, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

ADM137/367,330, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 10 November 1916, Weekly Report of Operations No. 34, Thermi Air Station, s. 3

ADM137/367,331, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 10 November 1916, Weekly Report of Operations No. 34, Thermi Air Station, s. 4

ADM137/367,333, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No.34, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

ADM137/367, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 17 November 1916, Weekly Report of Operations No. 35, Thermi Air Station, s. 2

ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 29 December 1916, Weekly Report of Operations No. 41, Thermi Air Station, s. 2

ADM137, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No.41, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

ADM137,Naval Air Service Headquarters, Mudros, 5 January 1917, Weekly Operations Report No: 42, İmbros Air Station, s.2-3.

ADM137,Naval Air Service Headquarters, Mudros, 5 January 1917, Weekly Operations Report No: 42, İmbros Air Station, s. 2-3.

ADM137, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No. 42, Disposition and State of Aircraft, İmbros Air Station "C" Flight, s. 1-2

ADM137, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No.42, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 12 January 1917, Weekly Report of Operations No. 43, Thermi Air Station, s.3

ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 19 January 1917, Weekly Report of Operations No. 44, Thermi Air Station, s.3

ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 26 January 1917, Weekly Report of Operations No. 45, Thermi Air Station, s.2

ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 2 February 1917, Weekly Operations Report No: 46, İmbros Air Station, s. 2-3

ADM137, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No. 46, Disposition and State of Air Craft, İmbros Air Station, s. 1.

ADM137, Enclosure "A" to Weekly Operation Report No.46, Disposition and State of Aircraft, Thermi Air Station, s. 1

ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 16 February 1917, Weekly Report of Operations No. 48, Thermi Air Station, s.3

ADM137, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 23 February 1917, Weekly Report of Operations No. 49, Thermi Air Station, s.3-4

ADM137/ Naval Air Service Headquarters, Mudros, 23 February 1917, Weekly Operations Report No: 49, İmbros Air Station, s.4.

AI R1. 2081, 307, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 2 March 1917, Weekly Report of Operations No. 50, Thermi Air Station, s.2

AI R1. 2081, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 9 March 1917, Weekly Operations Report No: 51, İmbros Air Station, s.4-5.

AI R1. 2081, 341,342, Naval Air Service Headquarters, Mudros, 16 March 1917, Weekly Report of Operations No. 52, Thermi Air Station, s.3-4

AI R1. 2081, Headquarters RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 23 March 1917, Weekly Report of Operations No. 53, Thermi Air Station, s.3-4

AI R1. 2081, 351, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 30 March 1917, Weekly Operations Report No: 54, İmbros Air Station, s. 5

AI R1. 2081, 357, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 6 April 1917, Weekly Operations Report No: 55, İmbros Air Station, s. 4.

AI R1. 2081, 356,357, Headquarters RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 6 April 1917, Weekly Report of Operations No. 55, Thermi Air Station, s.3-4

AI R1. 2081,365 Headquarters RNAS Eastern Mediterranean Station, 13 April 1917, Weekly Report of Operations No. 56, Thermi Air Station, s.3

AI R1. 2081, 366, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 April 1917, Weekly Operations Report No: 56, İmbros Air Station, s. 4.

AI R1. 2081, 373, Headquarters RNAS Eastern Mediterranean Station, 20 April 1917, Weekly Report of Operations No. 57, Thermi Air Station, s.3

AI R1. 2081, 374, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 20 April 1917, Weekly Operations Report No: 57, İmbros Air Station, s. 4

ADM137/392, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 4 May 1917, Weekly Operations Report No: 59, İmbros Air Station, s.4

ADM137/418, Headquarters, RNAS Eastern Mediterranean Station, Mudros, 11 May 1917, Weekly Operations Report No: 60, İmbros Air Station, s.4

ADM137/492, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 1 June 1917, Weekly Operations Report No: 63, Thermi Air Station, s. 2

ADM137/517,518, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 8 June 1917, Weekly Operations Report No: 64, Thermi Air Station, s. 2-3

ADM137/ 518, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 8 June 1917, Weekly Operations Report No: 64, İmbros Air Station, s.3

ADM137/548, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 15 June 1917, Weekly Operations Report No: 65, Thermi Air Station, s. 3

ADM137/548, 549, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 15 June 1917, Weekly Operations Report No: 65, İmbros Air Station, s.3-4

ADM137, 555, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 22 June 1917, Weekly Operations Report No: 66, Thermi Air Station, s. 2

ADM137, 561, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 30 June 1917, Weekly Operations Report No: 67, Thermi Air Station, s. 2

ADM137, 562, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 30 June 1917, Weekly Operations Report No: 67, İmbros Air Station, s. 3

ADM137, 565,566 RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 6 July 1917, Weekly Operations Report No: 68, s. 1-2

ADM137, 571, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 July 1917, Weekly Operations Report No: 69, İmbros Air Station, s.1

ADM137, 573 RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 July 1917, Weekly Operations Report No: 69, İmbros Air Station, s.3

ADM137, 574 RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 13 July 1917, Weekly Operations Report No: 69, Thermi Air Station, s. 4

ADM137, 579, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 20 July 1917, Weekly Operations Report No: 70, Thermi Air Station, s. 2

ADM137, 585, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 27 July 1917, Weekly Operations Report No: 71, Thermi Air Station, s. 2

ADM137, 591, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 3 August 1917, Weekly Operations Report No: 72, Thermi Air Station, s. 2

ADM137, 597, 598, RNAS Headquarters, Eastern Mediterranean Station, Mudros, 10 August 1917, Weekly Operations Report No: 73, Thermi Air Station, s. 2-3

ADM137, 602, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 17 August 1917, Weekly Report of Operations No. 74, Thermi Air Station, s.2

AIR 1.2081 Part 2.93, RNAS Headquarters Eastern Mediterranean Station, 24 August 1917, Weekly Report of Operations No. 75, Thermi Air Station, s.2

AIR 1.2081 Part 2.100, RNAS Headquarters British Aegean Squadron, Mudros, 31 August 1917, Weekly Report of Operations No. 76, Thermi Air Station, s.2

AIR1.2081, Part 2,101, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 31 August 1917, Weekly Operations Report No: 76, İmbros Air Station, s.3

AIR 1.2081 Part 2.107, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 September, 1917, Weekly Report of Operations No. 77, Thermi Air Station, s.2

AIR1.2081,Part 2,109, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 September,1917, Weekly Operations Report No: 77, İmbros Air Station, s.3

AIR 1.2081 Part 2.117, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 16 September, 1917, Weekly Report of Operations No. 78, Thermi Air Station, s.3

AIR1.2081, Part 2.126, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 23 September,1917, Weekly Operations Report No: 79, İmbros Air Station, s.3

AIR 1.2081 Part 2.125, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 23 September, 1917, Weekly Report of Operations No. 79, Thermi Air Station, s.2-3

AIR1.2081, Part 2.138, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 October 1917, Weekly Operations Report No: 81, İmbros Air Station, s.1

AIR 1.2081 Part 2.142, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 October 1917, Weekly Report of Operations No. 81, Thermi Air Station, s.5

AIR1.2081, Part 2.142, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 7 October 1917, Weekly Operations Report No: 81, İmbros Air Station, s.5

AIR1.2081, Part 2.149, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 15 October 1917, Weekly Operations Report No: 82, İmbros Air Station, s.3

AIR 1.2081 Part 2.148-149, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 15 October 1917, Weekly Report of Operations No. 82, Thermi Air Station, s.2-3

AIR 1.2081 Part 2.156, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 22 October 1917, Weekly Report of Operations No. 83, Kalloni Air Station, s.4

AİR1.2081, Part 2.157, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 22 October 1917, Weekly Operations Report No: 83, İmbros Air Station, s.5

AİR1.2081, Part 2.173, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 11 November 1917, Weekly Operations Report No: 86, Glikı Air Station, İmbros, s. 2

AIR 1.2081 Part 2.201, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 2 December 1917, Weekly Report of Operations No. 89, Kalloni Air Station, s.2

AİR1.2081, Part 2.202, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 2 December 1917, Weekly Operations Report No: 89, Glikı Air Station, İmbros, s.3

AİR1.2081, Part 2.211, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 9 December 1917, Weekly Operations Report No: 90, Glikı Air Station, İmbros, s.2

AİR1.2081, Part 2.230, RNAS Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 16 December 1917, Weekly Operations Report No: 91, Glikı Air Station, İmbros, s.2

AİR 1.2081/204/454.1, Part 2.256, Headquarters, RNAS, British Aegean Squadron, 26 Ocak 1918, No. S.52

AIR 1.2081 Part 2.278, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, Mudros, 17 February 1918, Weekly Report of Operations No. 100, Kalloni Air Station, s. 1

AIR 1.2081 Part 2.283, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, Mudros, 24 February 1918, Weekly Report of Operations No. 101, Kalloni Air Station, s. 1

AIR 1.2081 Part 2.307, Headquarters, British Aegean Squadron, Mudros, 10 March 1918, Weekly Report of Operations No. 103, Kalloni Air Station, s. 1

AİR 1.2081, Part 2. 308, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, 10 March 1918, Weekly Operation Report No. 103, s. 2

AİR 1.2081, /009, Headquarters RNAS, British Aegean Squadron, 24 March 1918, Weekly Operation Report No. 105, s. 2

AIR 1.2081/ 002, 007, Headquarters RNAS British Aegean Squadron, 24 March 1918, Weekly Report of Operations No. 105, Kalloni Air Station, s. 1

AIR 1.2081/ 019,020, Headquarters RNAS British Aegean Squadron, 31 March 1918, Weekly Report of Operations No. 106, Kalloni Air Station, s. 1-2

AIR 1.2081/ 031, Headquarters RNAS British Aegean Squadron, 7 April 1918, Weekly Report of Operations No. 107, Kalloni Air Station, s. 2

AİR 1.2081, /031, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 7 April 1918, Weekly Operation Report No. 107, s. 2

AIR 1.2081/ 040, 041,042,043, Headquarters RAF Mudros, 8 April 1918, s. 1-4

AIR 1.2081/ 044, 045

AIR 1.2081, /053, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 21 April 1918, Weekly Operation Report No. 109, s. 1

AIR 1.2081, /055, 056, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 28 April 1918, Weekly Operation Report No. 110, s. 1-2

AIR 1.2081/ 038, 039, Headquarters RAF British Aegean Squadron, Weekly Operations Report No. 108, 14 April 1918, s. 1-2

AIR 1.2081/057, 058, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 6 May 1918, Weekly Operation Report No. 111, s. 1-2

AIR 1.2081, /078, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 27 May 1918, Weekly Operation Report No. 114, s. 2

AIR 1.2081, /102, Headquarters RAF, British Aegean Squadron, 24 June 1918, Weekly Operation Report No. 118, s. 2

AIR 1.2081, /128, Headquarters RAF, Group Aegean, 9 July 1918, Weekly Operation Report No. 120, s. 1

AIR 1.2081, /134, Headquarters RAF, Group Aegean, 16 July 1918, Weekly Operation Report No. 121, s. 1

AIR 1.2081, /135, 136, RAF Headquarters Mudros, 8 July 1918, s. 1

AIR 1.2081, /148,RAF Headquarters Mudros, 27 July 1918, s. 1

AIR 1.2081, /151, Headquarters RAF, Group Aegean, 6 August 1918, Weekly Operation Report No. 124, s. 2

AIR 1.2081/ 215, Air Division Admiralty, 22 September 1918

AIR 1.2081/ 216, Air Division Admiralty, 23 September 1918

AIR 1.2081/ 222, 224, Headquarters, 62 WING Royal Air Force British Aegean Group, 2 October 1918, Weekly Operation Report No.7, s. 1, 3

AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations 6 2B402 Pergama; AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations Part 2.11 Pergama

AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations Part 2.10 Soma; AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations 1 2B428 Soma.

AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 8 Manissa Railway Bridge; AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, AIR 1.2081 Part 2.87

AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 10 Ref 2 BF 494; AIR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 11 Ref 2 BF 495

AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 9 Damaged Sopwith Bomber WOR 74
 AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, AIR 1.2081 Part 2.87

AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, 7 Halka Bounana workshops

AİR1.2081.204.454.1, RNAS Operations, AIR 1.2081 Part 2.87

AIR 1.2081 Part 2.95, "F" Squadron

AIR 1.2081/ 115, Anti-Submarine Operations, Blockade on Turkish Coast, s. 2

Air1 2099/207/20/7, s. 1, 2

Air1 2099/207/20/7, s. 5

Air1 2099/207/20/7, s. 6

Air 1 2099/207/20/7, s. 3

Air 1 2099/207/20/7, s.7

Air 1 2099/207/20/7, s. 8

Air 1 2099/207/20/7, s. 4-5, 9-10

AIR 2099/207/20/7, s.17

AIR 2099/207/20/7, s.18

Air1 361/15/228//50, IMG 3764

AIR1 361/15/228/50, RNAS Reports Eastern Med Jan-Dec 1915, s.52.

Air1 661/17/122/641 CO Ark Royal Report on Operations 11-4-1915 to 5-5-1915, IMG 3764

Air1 661/17/122/641 CO Ark Royal Report on Operations 11-4-1915 to 5-5-1915, IMG 3707

1.3. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi

ATASE, BDH, K. 18, D. 555, F. 4-6

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 10, 10a

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 10-2a

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 15

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 15-4

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 15-5(6)

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 16 (1)

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 16-3

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 16-4

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 20-1 (2)

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 25

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 25-2, 25-3

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-1

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-3

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-4

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-5

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-6 (7)

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-8

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-9

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-10

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 33-12

ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48 (1)
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-2
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-3 (4)
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-5
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-7
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-9, 48-10
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-12
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-13
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-13a
 ATASE, BDH, K. 22, D. 104, F. 48-17
 ATASE, BDH, K. 47, D. 218, F. 22 (1-3)
 ATASE, BDH, K. 47, D. 218, F. 26-1, 26-2
 ATASE, BDH, K. 47, D. 218, F. 30
 ATASE, BDH, K. 47, D. 218, F. 38 (1)
 ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 1(1)
 ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 1-2
 ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 2
 ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 3
 ATASE, BDH, K. 93, D. 474, F. 4
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 3
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 3-1(2)
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 3-3
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 4 (1)
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 4-3, 4-4
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 6-1 (2)
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 6-3
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 7-1
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 8-1, 8-2, 8-3
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 11
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 14
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 14-1
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 15
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 16-1
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 16-2
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-1
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-2
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-3
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-4
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-5
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-6, 17-8
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-7, 17-9
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 17-12
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 20 (1)
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 21 (1)
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 22
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 25
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31(1)
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-2
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-3
 ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-4

ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-5
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-6
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 31-7
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 32
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 32-1
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 32-2
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 32-3
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 33
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 34
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 34-1
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 37
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 39
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 42
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 44
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 45-3
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 45-4
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 47
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 49 (1)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 51 (1)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 52 (1)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 53 (1)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 56
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 56-1, 56-2
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 57-1, 57-2
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 58-2, 58-3
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 59 (1-5)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 66-2, 66-3
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 67 (1:5)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 69-3
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 70 (1)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 78-2
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 86 (1,2)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 88 (1,2)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 96 (1)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 97 (1), 99 (1)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 105
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 111
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 115 (1)
ATASE, BDH, K. 189, D. 802, F. 117 (1)
ATASE, BDH, K. 191, D. 808, F. 20-4 (5,6)
ATASE, BDH, K. 191, D. 808, F. 25-1
ATASE, BDH, K. 393, D. 1555, F. 30
ATASE, BDH, K. 393, D. 1555, F. 32 (1)
ATASE, BDH, K. 393, D. 1555, F. 37
ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2
ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-1
ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-2
ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-3
ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 2-8
ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 4 (1)
ATASE, BDH, K. 503, D. 1967, F. 14
ATASE, BDH, K. 1389, D. 282, F. 2-19

ATASE, BDH, K. 1401, D. 52, F. 1-42
ATASE, BDH, K. 1405, D. 70, F. 41
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-1
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-2
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-3
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-4
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-5
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-6
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-7
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-8
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-9
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-10
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-14
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-16
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-17
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-18
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-19
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-20
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-21
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-23
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-24
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-25
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-26
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-27
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-28
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-31
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-32
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-36
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-37
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-39 (40)
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-41
ATASE, BDH, K. 1408, D.81, F. 1-42
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3-1
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3-2
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3-3
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 3-4
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 5
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 5-1
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 6 (1:2)
ATASE, BDH, K. 1409, D.85, F. 6-7
ATASE, BDH, K. 1410, D. 89, F. 2 (1)
ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-4
ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-5
ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6

ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-6a
ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-7
ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-7a
ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-8
ATASE, BDH, K. 1412, D. 96, F. 2-9
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 1(1)
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-1
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-2
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-3
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-4
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 12-5
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 18
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 20 (1,2)
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 24, 24a
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 29
ATASE, BDH, K. 1422, D. 155, F. 41
ATASE, BDH, K. 1424, D. 163, F. 39 (1)
ATASE, BDH, K. 1424, D. 163, F. 95
ATASE, BDH, K. 1424, D. 163, F. 95a
ATASE, BDH, K. 1427, D. 178, F. 1 (1)
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6 (1)
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-2, 6-3
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-4
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-3, 6-6, 6-7
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-8
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-9, 6-10, 6-11
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-12
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-13
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-14
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 6-15
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 7 (1),
ATASE, BDH, K. 1431, D. 199, F. 8 (1)
ATASE, BDH, K. 1437, D. 228, F. 5-3, 5-4
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.1
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.2
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.3
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4-2
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4-4
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.4-4a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.6
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-1
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-2
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-17
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-18
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-19
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-19a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 6-20
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7-1
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7-2

ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.7-3
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 7-6
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 7-7
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 7-8
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-4
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-5
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-6
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 8-7
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.9
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.9-1
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.10
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-1
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-1a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-2a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 10-3
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-1
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-2
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-3
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 11-4
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.12
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 13-1
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 14
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 14a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F.19 (1)
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 26
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 26-1
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 26-2 (3)
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28 (1)
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-1a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-2a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-3a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-4a
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 28-5
ATASE, BDH, K. 1437, D. 232, F. 33
ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1 (1)
ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-2, 1-3
ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-4, 1-5, 1-6
ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-7
ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 1-8, 1-9
ATASE, BDH, K. 1438, D. 234, F. 2 (1)
ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 2-63
ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 2-88
ATASE, BDH, K. 1438, D. 237A, F. 15-7
ATASE, BDH, K. 1448, D. 280, F. 1-64
ATASE, BDH, K. 1448, D. 283, F. 8-1

ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1
ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-7a
ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-19a
ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-20a
ATASE, BDH, K. 1451, D. H 16, F. 1-21a
ATASE, BDH, K. 1451, D. H 17, F. 2
ATASE, BDH, K. 1451, D. H 17, F. 2-1a
ATASE, BDH, K. 1451, D. H 17, F. 2-2a
ATASE, BDH, K. 1452, D. 297, F. 50
ATASE, BDH, K. 1452, D. 297, F. 50
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1(1)
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-2
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-3
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-4
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-5
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-7(8)
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-9
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-10
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-13
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-12
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-15
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-16
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-17
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-18
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-19
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-20
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-21
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-22
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-23
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F.1-26
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F.1-27
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-28
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-30
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-31
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-32
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-33
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-34
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-35
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-36
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-39
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-40
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-41
ATASE, BDH, K. 2680, D. 210, F. 1-42
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-43
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-45
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-46
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-48
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-50
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F. 1-51
ATASE, BDH, K. 2680, D.210, F.1-53

ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-4
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-5
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-9
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-12
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-13
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 1-16
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-54
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-56
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 2-129
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-182
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-183
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-199 (199a)
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 2-200
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 9-4
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 12-3
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15-1
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15-2
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15-3
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 15-4
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16(1,2)
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-3
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 16-6 (7)
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 16-8
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-9
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-10; 16-13
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-11
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-15
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-20
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-19
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F. 16-22
 ATASE, BDH, K. 2701, D. 298, F. 16-23
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F.17(1)
 ATASE, BDH, K. 2701, D.298, F.17-2(2a)
 ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F.2-11
 ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F.2-12
 ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F.2-12a
 ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F. 6
 ATASE, BDH, K. 2710, D.346, F. 8(1)
 ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F. 11-3(4)
 ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F. 11-14
 ATASE, BDH, K. 2710, D. 346, F. 11-20
 ATASE, BDH, K. 3432, D. 2, F. 21-1
 ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-1
 ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-3
 ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-4
 ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-8
 ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-9
 ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-10
 ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-13
 ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-14

ATASE, BDH, K. 3448, D. 62, F. 3-17
ATASE, BDH, K. 3450, D. 69, F. 16
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1-2
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1-3
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 1-5
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 2
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 2-1
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 3(1)
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 11
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 14
ATASE, BDH, K. 3451, D. 71, F. 14-2
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61 (1)
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-2
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-3
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-4
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-5
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-6
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-7
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-8
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-9
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-10
ATASE, BDH, K. 3455, D. 87, F. 61-11
ATASE, BDH, K. 3455, D. 89, F. 30 (1)
ATASE, BDH, K. 3455, D. 89, F. 104
ATASE, BDH, K. 3455, D. 89, F. 153
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 1 (1)
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 1-2
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 1 -3
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5 (1-4)
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-6 (7)
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-8
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-9
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-11(12-13)
ATASE, BDH, K. 3462, D. 113, F. 5-17 (18)
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-3
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-8
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-9
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-13
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-16
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-20, 9-22, 9-23
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-25
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-26
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-28
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-31, 9-32
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-33
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-35, 9-36
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-38
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-39
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-42
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-44

ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-48
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-49
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-51, 9-53
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-55
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-57
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-58
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-60
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-61
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-63, 9-64
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-65, 9-65a
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-66
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-67
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-68
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-69
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-70, 9-71
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-73, 9-74
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-75
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-76
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-77
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-78 (79,80)
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-81
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-82
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-83
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-85
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-86
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-87, 9-89, 9-90
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-92
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-93
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-94
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-95
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-96
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-97
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-99
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-100
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-101
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-103
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-107
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-104
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-105
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-111
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-126
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-135
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-144
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-145
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-146
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-147
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-148
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-150
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-151
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-153
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-154
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-155

ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-156
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-157
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-158
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-160
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-161
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 9-162
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 10-7, 10-8
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 10-9, 10-10
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 10-11, 10-12, 10-13
ATASE, BDH, K. 3467, D. 127, F. 10-14, 10-15, 10-16
ATASE, BDH, K. 3516, D. 4, F. 4
ATASE, BDH, K. 3850, D. 79, F. 1-31
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-1
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-2(3:4)
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-15(16)
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-17
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-19(20)
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-25.
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-27.
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-29
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-31
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-36
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-37
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-44(45)
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-51
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-65
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-66
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-67
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-68
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-73(74)
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-75 (76)
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-79
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-80
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-72
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-83
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-84
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-85
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-86
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-87
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-89
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-90
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-91(92-93)
ATASE, BDH, K. 4208, D. 31, F. 1-94
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-95
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-96
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-97
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-98
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-99
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-112 (113-114)

ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-119 (120-121)
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F. 1-128 (129)
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-153
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-155
ATASE, BDH, K. 4208, D.31, F.1-159, 1-159a
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-1
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-3
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-8
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-13
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-15
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-29
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-35(36)
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-41(42)
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-43
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-48
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-52(53)
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-55
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-57
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-61(62)
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-65
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-74(74a)
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-80(80a)
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-83 (83a)
ATASE, BDH, K. 4213, D. 52, F. 1-89
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1(1)
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1-2(3)
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F. 3-2
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1-6
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1-7
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.1-8
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-23
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-24
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-25
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-35
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-29
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-30
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-31
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-32
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-33
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-34
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.7-35
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.10
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F. 10-3
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.10-4
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.10-6(7)
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-13
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-18
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-28
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-48
ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-53(54)

ATASE, BDH, K. 4215, D.58, F.11-55
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 7(8)
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-4
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-9
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-10
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-11
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-12
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-13
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 17-15
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-2
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-4
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-5
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-6
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-9
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-13
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 29-14
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 33-5
ATASE, BDH, K. 4217, D.66, F. 42
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-1
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-2
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-3
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-4
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-5
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-10
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-33
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-42
ATASE, BDH, K. 4470, D. 3, F. 1-75
ATASE, BDH, K. 4616, D. 33, F. 1-138
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 2-5
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 3-5
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 6-6
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 10-6
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 13-7
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 15-12
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 15-18
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-1
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-2
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-3
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 16-4
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17 (1), 17a
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-1 a
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 17-2
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 18
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 18-1
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 18-7
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-2
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-3
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 19-6
ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-3

ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-3a
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-4
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-5
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-6
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 20-7
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-1
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-2
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-5
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-6
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 21-9
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22a
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-1
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-3
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-4
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-5
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-9
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-10
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-11
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 179, F. 22-12
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-4
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-5
 ATASE, BDH, K. 4649, D. 180, F. 1-6
 ATASE, BDH, K. 4669, D. H-2, F.1-27
 ATASE, BDH, K. 4669, D. H-7, F.1-18

2. KİTAP, MAKALE, TEZ, BİLDİRİ

1. Dünya Savaşında Osmanlı Cepheleeri, İstanbul: Askerî Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığı Yayınları, 2006.

1914-1918 Cihan Savaşı Kıbrıs İngiliz Esir Kamplarında Ölen ve Mağusa'da Toprağa Verilen Şehitlerimiz, Ahmed Sami (Derl.), 1964.

Abulafia, David, *Büyük Deniz, Akdeniz'de İnsanlık Tarihi*, (Gül Çağalı Güven, Çev.), (1.bs), İstanbul: Alfa, 2012

Acar, Necmettin, "Petrol'ün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülsenkian'ın Rolü (1890-1928)". *Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (4), 1-32, 2013.

Acun, Ramazan, "Bilim, Bilgi Teknolojisi ve Türkiye", *Milli Kùltürler ve Kùreselleşme*, Konya, 1998, s.83-92.

Acun, Ramazan "Konjonktür, Tarih ve Tarihçi: Metot Vurgulu Bir Araştırma", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakùltesi Dergisi*, 32(1), 1-25, 2015

Ahmed Nihad, *Askerî Coğrafya 1341-1342 Tedrisatı Notları*, [Ankara]: Mekteb-i Harbiye Matbaası, 1341.

Ahmed Zeki Paşa, *Âlem-i İslâm'da Tayyarecilik: "Muyar" Abidesinin Resm-i İftitahında İrad Olunan Nutka Muhtevidir*, (Fuat, Mütercim), Matbaa-i Bahriye, 1328 (1912).

Akalın, Durmuş, Çelik, Cemil, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti" *Turkish Studies*, 7/3, 21-45, 2012.

Akbay, Cemal, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, I. Cilt, Osmanlı İmparatorluğunun Siyasî ve Askerî Hazırlıkları ve Harbe Giriş*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1970.

Aker, Mustafa Ertuğrul, "Büyük Harbde Küçük Bataryam: İngiliz, Fransız Muavin Kruvazörlerini Nasıl Batırdı?", *Askeri Mecmua*, 98, 711-735, 1935.

Akgöl, Suat, 1. Dünya Savaşı'nda Antalya Kıyı Muharebeleri ve Bir Türk Subayının Başarıları, A. Kaymak, S. Eren, S. Nurdan, K. Günay, M. Özler (Haz.), XIX. Türk Tarih Kongresi: 3-7 Ekim 2022-Ankara: Kongreye Sunulan Bildiriler (III. Cilt- III Kısım) Osmanlı Tarihi (s.1917-1941), Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2024.

Akkaya, Ayşe, *Geçmişden günümüze Ortadoğu'da petrol savaşları ve devlet sistemlerine etkileri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı Kamu Yönetimi Bilim Dalı, Konya. 2016.

Akpınar, Ozan Can, "Birinci Dünya Savaşı'nda Fransız Gemilerinin Antalya Sahillerine Yönelik Taarruzları" *Yakın Dönem Tarih Araştırmaları Dergisi*, 43, 111-142, 2023.

Akşin, Sina, *Kısa 20. Yüzyıl Tarihi*, (7. bs), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020.

Akşin, Sina, *Kısa Türkiye Tarihi*, (XXVII. bs), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020.

Allen, W.E.D., Muratoff, Paul. *Kafkas Harekâtı: 1828:1921 Türk-Kafkas Sınırındaki Harplerin Tarihi*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1966.

Arı, Kemal, *Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1997.

Armaoğlu, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1997.

Armaoğlu, Fahir H. *Siyasi Tarih (1789-1960)*, (3. bs.), Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasi Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1975.

Atabay, Mithat, "Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 13(18), 117-130, 2015.

Atılğan, Cem, "Dönem Fenn-i Harbi Açısından Bir Emrin Anatomisi: Hatt-ı Müdafaa Yoktur, Sath-ı Müdafaa Vardır. O Satih Bütün Vatandır..." *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 20 (34), 125-167, 2022.

Avcı, Cenk, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2009.

Aytekin, Halil, *Kıbrıs'ta Monarga (Boğaztepe) Ermeni Lejyonu Kampı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000.

Bakacak, Alper, "I. Dünya Savaşı'nda İzmir Bombardımanı (5-9 Mart 1915)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S.XIX, 5-27, 2019

Bargut, Şemsettin, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, [Ankara]: Dz.K.K. Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, 2000

Bargut, Şemsi. *Birinci ve İkinci Dünya Harplerinde Akdeniz*, [İstanbul]: Deniz Basımevi, 1946.

Başak, Ünsal, "Yunanca Kaynaklara Göre Yunan İsyanı'nın İlk Döneminde Yedi Ada", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 13/25, 241-271, 2023.

Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılâbı Tarihi Cilt III 1914-1918 Genel Savaşı, 1. Kısım Savaşın Başından 1914-1915 Kışına Kadar*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1953

Blackburn, Andy, *Blackburn Aircraft, AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, s. 85-86), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002

Berkuk, İsmail, *Mekteb-i Harbiye'de Tedris Edilmek Üzere Hazırlanmış Olan Tabiye Notları Cild I Cüz I*, [Ankara]: Mekteb-i Harbiye Natbaası, 1340.

Besbelli, Saim, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII. Cilt, Deniz Harekâtı*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1976.

Binbaşı İbrahim Kamil, "Tayyarecilik, Dün, Bu Gün, Yarın", Askeri Hava Mecmuası, 98, 16, 1932.

Binbaşı Nazmi Bey, Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922), Ahmet Esenkaya (Haz.), İzmir: Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, 2004.

Black, Jeremy, *Air Power: A Global History*, London: The Rowman & Littlefield Publishing Group Inc., 2015.

Bozkurt, Bekir, *İngiltere'nin Kıbrıs Adası'nı İlhak Süreci*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı İslam Tarihi Bölümü, Ankara, 2005.

Braudel, Fernand, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* (2. bs), Ankara: İmge Kitabevi, 1993.

Buchan, John, *A History Of The Great War, Volume I*, Boston&New York: Houghton Mifflin Company, 1923.

Buckley, John, *Air Power In The Age Of Total War*, UCL Press, London, 1999

Bullock, David L., *Swift As Eagles The Victory of The Royal Air Force İn Palestine, 1914- 1918*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kansas State University, Manhattan, Kansas, 1995.

Büyüктаşkın, Halet Almila Arda, Türkel, Elif, “Geçmişten Günümüze Gazometre Yapıları ve Dolmabahçe Gazometresi için Olası İşlevlendirme Önerileri” *TÜBA-KED*, 19, 55-74, 2019

Cemal Paşa, *Hatıralar: İttihat ve Terakki I. Dünya Savaşı Anıları*, Alpay Kabacalı (Yay. Haz.), (5. bs.), İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2010.

Clausewitz, Carl Von, *Harp Üzerine Birinci Cilt*, (H. Fahri Çeliker, Çev.), (2.bs.), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1991.

Cormack, Andrew, Cormack, Peter, *Brirish Air Forces 1914-18 (1)*, Martin Windrow (Ed.), London: Osprey Military, 2000.

Cowin, Hugh W., *Aviation Pioneers, Allied Aviation Of World War I: A Pictorial History of Allied Aviators And Aircraft Of The Great War*, Oxford UK: Osprey Aviation, 2000.

Creveld, Martin Van, *The Age Of Airpower*, New York: PublicAffairs, 2011.

Çakmak, Zafer, *Osmanlı Donanması'nın Son Savaşı: İmroz Baskını (20 Ocak 1918)*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2016.

Çalar, Hüseyin, *1. Dünya Savaşında İzmir'e Yapılan Saldırıları ve İzmir Savunması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2024

Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri, (02.08.1914 - 02.11.1914), C.I, Arzu Tunç, Nuri Bayrak, F. Gökçen Tokeşer (Yay.Haz.), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2019.

Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri, (03.11.1914 - 25.02.1915), C.II, Nurcan Aslan, Arzu Tunç, Nuri Bayrak, Melike Gürler, F. Gökçen Tokeşer (Yay.Haz.), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2019.

Çanakkale Savaşı Üzerine Bir İnceleme, İstanbul: Harp Akademileri Komutanlığı, 1999.

Çanakkale Şavaşı Anıtları ve Şehitlikleri, Zekeriya Türkmen, Ahmet Çalışkan, Fatma İlhan (Haz.), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2007.

Çaykiran, Güzin, "Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusundaki Ermeni Askerler ile Rus ve Fransız Ordularındaki Ermeni Gönüllü Birlikleri (1914-1921)" *Ermeni Araştırmaları*, 70, 107-140, 2021.

Çaykiran, Güzin, *Erzurum, Van, Bitlis Vilayetlerinde Ermeni-Kürt İlişkileri (1908-1920)*, (1. bs), Hece Yayınları, Ankara, 2021.

Çetin, İhsan, "Kentiçi Bir Çöküntü Örneği Kadifekale'den Mekân Sosyolojisi Denemesi", *Sosyoloji Dergisi*, 25, 53-80, 2011.

Çetiner, Nur, "The Identity Conflict of the Cypriots The Cypriot Mule Corps in the First World War", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi: The Journal of International Social Research*, 10/52, 352-365, 2017.

Çevikel, Nuri, *Osmanlı İdaresi Altında Kıbrıs'ın Siyasi, Sosyal ve İktisadî Tarihi (1571-1878)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ankara, 1994.

Dane, Edmund, *British Campaigns in the Nearer East 1914-1918 From the Outbreak of War with Turkey to the Armistice, Vol II The Tide of Victory*, London, Newyork, Toronto: Hodder and Stoughton, 1919.

de BROGLIO, Bernard, "Footnote To A Sideshow: The French Seaplane Squadron At The Dardanelles" *The '14 -'18 Journal, Australian Society of WW1 Aero Historians*, Volume 1, 2018, s.98-114.

de Broglio, Bernard, "Louis Garsonnin: Observations of a French pilot at the Dardanelles", *The '14 -'18 Journal, Australian Society of WW1 Aero Historians*, Volume 1, 2019.

Dokur, Aydın, "Birinci Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktası", *Hayat Tarih Mecmuası*, 2(12), 64-67. 1969.

Dolan, Hugh, *Gallipoli Air War: The Unknown Story of the Fight for the Skies Over Gallipoli*, Macmillan, Sydney, 2013

Dolan Hugh, *Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü, 36 Gün*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020.

Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Kasım Yargıcı, Çev.), (1. bs), İstanbul: Milliyet Yayınları, 1972.

Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi, Cevdet Küçük [Ed.], Cevdet Küçük, Feridun M. Emecen, İdris Bostan, İlhan Şahin, Vahdettin Engin, Mustafa Oğuz, Ömer İşbilir, Ali Fuat Örenç, Fehmi Yılmaz (Haz.), Ankara: Stratejik Araştırma ve Editörler Milli Komitesi, 2001

Emir, Ali Haydar, "İmroz Baskını 20 Ocak 1918", (Necdet Oruk Çev.), *Askeri Tarih Bülteni*, 53 (Ağustos 2002).

Ener, Ahmet Suat, *Süel Coğrafya: Süel Coğrafyaya Giriş, Trakya Cephesi, Ege ve Akdeniz Cephesi, Suriye Cephesi, Kafkasya ve İran Cephesi*, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1951.

Erat, Muhammet, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Hava Harekâtı", *Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri, 1911-1923*, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2015, s.81-96.

- Eraslan, Ebubekir, "İstikşaf, İstikşafat, İstikşafi, İstikşafi Görüşme", *Türk Dili*, 69 (827), 84-88, 2020.
- Erickson, Edward J., *Ordered To Die, A History of the Ottoman Army in the First World War*, London: Greenwood Press, 2001.
- Erkal, Şükrü, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi V Cilt Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'nci, 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914-9 Ocak 1916), 2 (b.s)*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2002.
- Erkal, Şükrü, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VI'ncı Cilt. Hicaz, Asir, Yemen Cepheleri ve Libya Harekâtı 1914-1918*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1978.
- Esenkaya, Ahmet, "Çanakkale Savaşı'nda Türk-Alman Birlikteliği", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, Bahar-Güz, 15-42, 2008.
- Esirgen, Seda Örsten, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara, 2010
- Fontenoy, Paul E., German Imperial Naval Air Service, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, s. 255-256), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.
- Fontenoy, Paul E., Samson, Charles R. (1883–1931), *AIR WARFARE An International Encyclopedia volume I, II*, (VOL. II, s. 553), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.
- Frank, Sam Hager, *American Air Service Observation In World War I*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, The University Of Florida, Ann Arbor, 1961.
- Gencer, Ali İhsan, Berlin Antlaşması, *İslâm Ansiklopedisi*, (C.5, 516-517), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1992

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Tarihi (1916-1998), Nurcan Fidan, Alev Keskin (Haz.), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1999.

Goldman, Danny, "Famagusta's Historic Detention and Refugee Camps" *JCS Journal of Cyprus Studies, Kıbrıs Araştırmaları Dergisi*, 11(28/29), 29-54, 2005.

Göktepe, Cihat, Ünlü Bilgiç, Tuba, "İngiliz Güvenlik ve Dış Politikasında Kıbrıs (1945-1974)", *Bilig*, 68, 141-168, 2014.

Görgülü, İsmet. *On Yıllık Harbin Kadrosu 1912-1922: Balkan-Birinci Dünya ve istiklâl Harbi*, (2. bs.), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014.

Göymen, İhsan, *Birinci Dünya Harbi IX ncu Cilt Türk Hava Harekâtı*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Daire Başkanlığı Yayınları, 1969.

Grattan, Robert F., *The Origins Of Air War, The Development of Military Air Strategy in World War 1*, London: Tauris Academic Studies, I.B.Tauris Publishers, 2009

Gray, Peter, Thetford Owen, *German Aircraft of the First World War*, 2.(bs), Newyork: Doubleday&Company, Inc, 1970.

Grey, C.G., *Jane's Fighting Aircraft of World War One*, New York: Military Ppress, 1990.

Guillaume de Syon, French Air Force, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II, (Vol I, s.237-238)*, Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Günay, Nejla, "Kıbrıs'ın İngiliz İdaresine Birakılması ve Bunun Anadolu'da Çıkan Ermeni Olaylarına Etkisi", 1/1, 115-126, 2007.

Güvenbaş, Sehernaz, Birinci Dünya Savaşı'nda Harp Tarihi Yazıcılığı ve Komutanların Dilinden Çanakkale Muharebeleri Örneği, *VI. Uluslararası Tarih Eğitimi Sempozyumu: (ISHE 2019) 10-12 Ekim 2019*, Bildiriler Kitabı, [761-791], 1. (b.s), Bolu: Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Yayınları, 2019.

Güvenbaş, Sehernaz, "Harp Tarihi Yazıcılığında Talimatnameler (1909-1928)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 41(71), 450-482, 2022.

Güvenbaş, Sehernaz, *Hava Fotoğrafçılığı, Birinci Dünya Harbi Filistin Cephesi ve İstiklâl Harbi Batı Cephesi, İstanbul: Yeditepe, 2021.*

Güvenbaş, Sehernaz, "İstihbarat Raporları Işığında Türk İstiklâl Harbi'nin Yunanistan'a Etkisi" *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 32, 121-176, 2020.

Güvenbaş, Sehernaz, Güvenbaş, Mesut, "Alman Topçu Binbaşı Lierau'nun Dilinden Kösten Adası'nın Kurtarılması" *Belgi Dergisi*, 21, 367-381, 2020.

"Harb Tayyareleri", *Türk Hava Mecmuası*, 17, 12-13, 1927.

Hanhan, Uluç, *Bir Zamanlar Uzunada*, (2. bs), İzmir: Meta Basım Matbaacılık, 2019

Hare, Paul R., *Aeroplanes of the Royal Aircraft Factory*, Ramsbury, Marlborough: The Crowood Press, 1999.

Hatip, Salih Murad, *Çanakkale Boğazı (Bahr-i Sefid Boğazı) Savunma Sistemi 1770-1918*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Ankara, 2013.

Hava Kuvvetlerinin Yüzüncü Yılında Hava Harp Okulu, İstanbul: Hava Harp Okulu Yayınları, 2011.

Hayta, Necdet, *1911'den Günümüze Ege Adaları Sorunu*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2015.

Hayta, Necdet, *Balkan Savaşlarının Diplomatik Boyutu ve Londra Büyükelçiler Konferansı (17 Aralık 1912-11 Ağustos 1913)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2008.

Hayta, Necdet, Birbudak, Togay Seçkin, *Balkan Savaşlarında Edirne*, (2. bs), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2016.

Higham, Robin, *Airpower in World War I, 1914–1918*, RAAF Aerospace Centre and Alan Stephens (Ed.), *The War in the Air 1914-1994*, (1-28), Alabama: Air University Press, 2001.

Holland, Robert, “Cyprus and the Great War of 1914-18”, *The Round Table*, 108(3), 229-240, 2019.

Holzhausen, Rudolf, *Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*, (Fahri Çeliker, Çev.), *Askeri Tarih Bülteni Eki*, 14, 13, 1982.

Hughes, G.E., *Above and Beyond Palestine: An Account of the Work of the East Indies and Egypt Seaplane Squadron 1916-1918*, London: Ernest Benn Limited, 1930.

Hüseyin, Lütfiye Hacı, Aslan, Erdal, “Birinci Dünya Savaşı Sırasında İzmir’de Beslenme Sorunu”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XX/41, 483-507, 2020

Jane, Fred T., *Fighting Ships*, (2. bs.), London: Sampson Low, Marston & Co., Ltd., 1914

Jones, H. A., *The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Vol.II*, Oxford: Clarendon Press, 1928.

Jones, H. A., *The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Vol.V*, Oxford: Clarendon Press, 1935.

Jones, H. A., *The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Vol.VI*, Oxford: Clarendon Press, 1937.

Kansu, Yavuz, Şensöz, Sermet ve Öztuna, Yılmaz, *Havacılık Tarihinde Türkler C.1*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971.

Kapucu, Davud, “ Çanakkale Zaferi’nden Sonra Batı Anadolu’da Havacılık Faaliyetleri (1915-198)” *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 37, 151-180, 2020.

Kapucu, Davud, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü Ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2019.

Karakaş, Nuri, "Sina Filistin Cephesi'nde Britanya Ordusu: Teşkilat ve Kadro" *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVIII/1, 151-173, 2013.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi V. Cilt, : Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)*, (10.bs), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2017.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi IX. Cilt*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1996

Karatamu, Selahattin, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III. Cilt 6'ncı Kısım (1908-1920)*, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1971

Karataşer, Büşra, "Babiâli'nin Amerikan Petrol Şirketi Standard Oil'e Bakışı" *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 13/2, 343-363, 2018.

Kaymakam Ertuğrul, *Akdeniz Hâkimiyeti ve Türkler*, İstanbul: Erkân-ı Harbiye Reisliği IX. Deniz Şubesi, 1933

Keser, Ulvi, "Kıbrıs'ta Çanakkale, Çanakkale'de Kıbrıs ve Bilinmeyenler Üzerine Bir Bakış", *Motif Akademi Halk Bilimi Dergisi*, Temmuz-Aralık/2, 43-51, 2013.

Keser, Ulvi, "Kıbrıs'ta Çanakkale Savaş Esirleri ve Savaş Döneminde Adada Yaşananlar, Gallipoli Campaigns: Turkish Pows in Cyprus", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Bahar, 2007, s.1-68.

Keser, Ulvi, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu [8-10 Şubat 2011, İstanbul], Asuman Kanat (Editör), *Birinci Dünya Savaşı Sürecinde Akdeniz ve Kıbrıs Bölgesinde Türk Havacılık Faaliyeti (160-187)*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 2013.

Kenneth Munson, *Aircraft Of World War I*, London: Ian Allan, [t.y].

Keyüsk, Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Cilt I, Birinci Kitap*, Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 1950.

Keyüsk, Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916 Cilt 1, İkinci Kitap*, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951.

Keyüsk, Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918 Cilt 2, İkinci Kitap*, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951.

Kıllıoğlu, Mehmet Erkan, "Birinci Dünya Savaşı ve Kıbrıs" *FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 21, 209-236, 2023.

Kon, Kadir, "Kut'ül Amare Zaferinde Alman Faktörü: Birinci Dünya Savaşı'ndaki Türk-Alman İttifakının Irak Cephesi'ndeki Yansımaları", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 15/29, 87-122, 2019.

Koral, Necmi, Önal, Remzi, Atakan, Rauf, Baycan, Nusret ve Selahattin Kızılırmak, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, X'ncü Cilt*, Ankara: ATASE Başkanlığı Yayınları, 1985.

Korkmaz, Erdal "Dünyada İlk Uçak Gemisi Batıran Topçu Zabiti Mustafa Ertuğrul Aker ve Anıları Üzerinden Bir Değerlendirme" *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 36, 121-149, 2024.

Korkmaz, Erdal, Çanakkale Muharebelerinde Karşıt Güçlerin Havacılık Faaliyetlerinin Analizi, *On Beşinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri (21-27 Mart 2015 – İstanbul)*, 100'üncü Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri, (141-172), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2017.

Kural, Fethi, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı (1909-1913)*, Ankara: Hv. Bas. ve Neş. Md. lüğü, 1974.

Kurt, Deniz, Korkmaz, Erdal, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922 Cilt I*, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2020.

Kurt, Emin, “Çanakkale Deniz Savaşı’nın Kapanmayan Hesabı: Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 20 (32), 193-213, 2022.

Kurt, Emin, “Çanakkale Savaşı’nda Bir Uçak Gemisi: Ark Royal (17 Şubat 1915-18 Mart 1915)”, *SAVSAD*, 32(2), 305-344, 2022.

Kurt, Emin, “Kan Denizine Yukarıdan bakmak: 25 Nisan Çıkarmasında İtilaf Hava Gücü Faaliyetleri” *TAD*, 42(73), 331-369, 2023.

Kurt, Emin, “Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale’de Uzakları Görme Çabası: Osmanlı’nın Havadan Keşif Gözetleme Harekâtı”, (73-103), Barış Borlat (Ed.), *105. Yılında Çanakkale Muharebelerine Bakış*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 2020.

Kurt, Emin, *Türk Hava Kuvvetleri’nin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2018.

Kurt, Emin, “Yenilgiyi Gözlerden Saklamak, Gelibolu’nun Tahliyesinde İngiliz Hava Gücü Faaliyetleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 22(35), 22-46, 2023.

Kurt, Emin, Güvenbaş, Mesut, *Birinci Dünya Savaşı’nda İstanbul’a Yapılan Hava Saldırıları*, (1. bs), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.

Kurt, Deniz, Pehlivan, Yavuz ve Korkmaz, Erdal, *Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri*, Ankara: Hava Basımevi, 2018

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt I (1910-1914)*, (3. bs.), Ankara: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt II (1914-1916)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt III (1917 Yılı)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt IV (1918 Yılı)*, (3. bs.), İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.

Kûtü'l Amare Kuşatması ve Zaferi, *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, 137, I-II, 2016

Kuva yı Havaiye Müfettişliği, *Tayyare Keşfi*, (Yzb. Ahmed Midhad, Çev.), Dersaadet: Askeri Matbaa, 1339.

Langdon-Davies, John, *Hava Hücumları ve Sinir Mukavemeti*, (Şekip Engineri, Çev.), İstanbul: Cumhuriyet Matbaası, 1941

Layman, R. D., *Naval Aviation in the First World War Its Impact and Influence*, Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1996.

Lisec, Eckhard, Alman ve Türk Hava Kuvvetleri İşbirliğinin Doğuşu, Peter Merklingshaus, Eckhard Lisec, Oğuz Meriç, Fritz Thomsen, Hakkı Arıs (Yay. Haz.), *Askerî Havacılıkta 100 Yıllık Türk/Alman İşbirliği* (31-46), Ankara: Mönch Media Tr Ltd, [t.y]

Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, (M. Şevki Yazman, Çev.) İstanbul: Burçak Yayınevi, 1968

Lüleci, Abdullah, *I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Devleti'nde Casusluk Faaliyetleri (1914-1918)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, [Sakarya], 2014.

Macmunn, George, Falls, Cyril, *Military Operations; Egypt&Palestine, From The Outbreak Of War With Germany To June 1917*, London: His Majesty's Stationery Office, 1928.

Marttin, Volkan, "Çanakkale Savaşları Sırasında İzmir'in Durumuna Dair", *Current Perspectives in Social Sciences*, 28(3), 316-327, 2024.

Maurer, Maurer, *The U.S. Air Service In World War I: Volume I, The Final Report and A Tactical History*, Washington: The Office of Air Force History Headquarters USAF, 1978.

Maurer, Maurer, *The U.S. Air Service In World War I: Volume II, Early Concepts of Military Aviation*, Washington: The Office of Air Force History Headquarters USAF, 1978.

Mellinger, George M., *Imperial Russian Air Service, AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol I, s. 317-318), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Midhat Nuri, *Vasâ'it-i Tayarân*, Dersaadet: (Matbaa-i Osmaniyye), 1330.

Ministère de la Guerre, État-Major de L'Armée-Service Historique, *Les Armées Françaises dans la Grande Guerre, Toem VIII - 1 Er Volume, Annexes -1 Er Volume*, Paris: Ministère de la Guerre, 1924.

Miralay Muzaffer, *Kuva yı Havaiye Rehberi*, İstanbul: Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Talim ve Terbiye Dairesi, 1926.

Miralay Şevki, *İstikşâfât-ı Askeriyye*, (3. bs.), İstanbul: Mekteb-i Fünûn-ı Harbiye-i Şâhâne Matbaası, 1320 (1904).

Morrow, John H., *The Great War In The Air Military Aviation from 1909 to 1921*, Tuscaloosa: The University of Alabama Press, 2009

Neulan, Hans Werner, *Die Adler des Kaisers im Orient 1915-1919 Unser Freund der Feind*, Aachen: Helios Verlas und Buchvertriebsgesellschaft, 2016.

Nikolajsen, Ole, *Turkish Military Air craft since 1912*, Scramble Dutch Aviation Society, 2005.

Oğuz, İbrahim, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e İzmir'in Sosyoekonomik Yapısı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul, 2019.

Okçu, Yahya, Üstünsoy, Hilmi, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, IV. Cilt 1. Kısım Sina-Filistin Cephesi, Harbin Başlangıcından İkinci Gazze Muharebeleri Sonuna Kadar*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1979.

Okuyucu, Oğuz, "Çanakkale Muharebeleri'nde Hava Harekâtı", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, 95'inci Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri ve Atatürk Özel Sayısı, 8/16, 267-300, 2010

Önalp, Kamil, Üstünsoy, Hilmi, Dengiz, Kamuran, Erkal, Şükrü, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Sina-Filistin Cephesi IV. Cilt 2 nci Kısım İkinci Gazze Muharebesi Sonundan Mondros Mütarekesine Kadar Yapılan Harekât (21 Nisan 1917-30 Ekim 1918)*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1986.

Özçelik, Mücahit, "Çanakkale Cephesi'nin Ardından Türk Basınına Yansıyanlar", Aykut Ertuğrul (Ed.), *100. Yılında Çanakkale Sempozyum Tebliğleri*, (1.b.s.), (217-234), İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, 2016.

Öztürk, İbrahim Hakkı, Bilimsel (Modern) Tarihten Parçalanmış (Postmodern) Tarihe, Ahmet Şimşek (Ed.), *Tarih Nasıl Yazılır? Tarihyazımı İçin Çağdaş Bir Metodoloji*, (39-66), İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2011.

Öztürk, Osman Metin, *Stratejik Açıdan Doğu Akdeniz ve Kıbrıs*, (1.bs), Ankara: Altinküre Yayınları, 2003.

Öztürk, Yücel, "Bir Mesleğin Evrilişi: Rasıtlık" *The Journal of Academic Social Science Studies*, 13(80), 481-497, 2020.

Pavelec, Sterling Michael, *Airpower Over Gallipoli 1915-1916*, Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2020.

- Polat, Ümmü Gülsüm, “1. Dünya Savaşı’nda Müttefiklerin (İngiltere-Fransa) İskenderun Çıkarması Planı ve İkinci Çanakkale Korkusu”, *Gazi Akademik Bakış*, 7/14, 21-47, 2014.
- Revol, İ. “1911-1912 Türk-İtalyan Harbi”, (Kadri Demirkaya, Çev.), *Askeri Mecmua*, 58,4-5,1940.
- Sapmaz, Ahmet, *Rusya’nın Transkafkasya Politikası ve Türkiye’ye Etkileri*, Ankara: Ötüken, 2007.
- Saral, Muhterem, Orhon, Alpaslan, Erkal, Şükrü, *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915) V. Cilt I. Kitap*, Hülya Toker (Güncelleyen), Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2012.
- Sarıçelik, Kerim, “Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Devleti’nin İtilaf Devletleri’ne Karşı Anadolu’nun Akdeniz Kıyılarında Aldığı Bazı Tedbirler” *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 21, 173-189, 2007
- Sarısaman, Sadık, I. Dünya Savaşı’nda Türk Cephelelerinde Psikolojik Harp. *Türkler Ansiklopedisi* (C. 13, ss.809-838), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002.
- Sadık Sarısaman, *Birinci Dünya Şavaşı’nda Türk Cephelelerinde Beyannamelerle Psikolojik Harp*, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1999.
- Saunders, Hilary St. George, *Per Ardua: The Rise of British Air Power 1911-1939*, London: Oxford Universty Press, 1944.
- Selahattin Adil Paşa, *Çanakkale Cephesinden Mektuplar-Hatıralar*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2007.
- Serno, Erich, *Osmanlı Hava Gücü, Birinci Dünya Savaşı’nda Hava Gücü Komutanının Raporu*, Emir Öngüner, Emin Kurt (Almanca aslından çeviren ve notlandıran), (1. bs), İstanbul: Kronik, 2022.

Sonyel, Salahi, *The Great War and The Tragedy of Anatolia (Turks and Armenians in The Maelstrom of Major Powers)*, Ankara: Turkish Historical Society Printing House, 2000.

Stephens, Alan, *The War in the Air 1914–1994*, Alabama: Air University Press, Maxwell Air Force Base, 2001.

Stokesbury, James L., *Short History of Air Power*, New York: William Morrow and Company, Inc., 1986.

Streckfuss, James, Albatros Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, 30-31), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Streckfuss, James, Austria-Hungary, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol I, s.50-51), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002,

Streckfuss, James, Balloons, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, s. 67-68), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Streckfuss, James, Fokker Aircraft (Early Years, World War I), *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, 227-228), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Streckfuss, James, German Air Service (Luftstreitkräfte, World War I). *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, s. 254), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002

Streckfuss, James, Halberstadt Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, 288), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Streckfuss, James, Handley Page Aircraft (Early Years/World War I), *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. I, s. 291), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Streckfuss, James, Royal Flying Corps (RFC)/Royal Naval Air Service (RNAS)/Royal Air Force (RAF), *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I-II*, (Vol II, 537-538), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Streckfuss, James, Rumpler Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. II, 543), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Streckfuss, James, Sopwith Aircraft, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol. II, s. 574-575), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002

Sumner, Ian, *German Air Forces 1914-18*, Newyork: Osprey Publishing, 2005

Sumner, Ian, *The Kings of the Air: French Airmen and Aces of the Great War*, South Yorkshire: Pen and Sword Aviation, 2015.

Süer, Hikmet, *1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi Balkan Cephesi*, (2.bs), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı, 2004.

Sürgevil Sabri, "Çanakkale Savaşları ve İzmir", *Askerî Tarih Bülteni*, 15/28, 91,1990.

Şahin, Güngör- Kıvam, Süfyan Kadir, "Askerî Harekâtın Evrimi ve İstihbarat, Gözetleme, Keşif Faaliyetlerinin Değişen Araçları", *SAVSAD*, 31(2), 263-286, 2021.

Şar, Celal, *British Policy Towards Cyprus and the Cyprus Question 1878-2005*, Master's Thesis, Bilkent University Department of International Relations, Ankara, 2005.

Şimşir, Bilal, *Ege Sorunu Belgeler I. Cilt (1912-1913)*, (2. bs), Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1989.

Tayyareciliğin Elif Besi, Ankara: Türk Tayyare Cemiyeti, 1927.

“Tayyarecilik Tarihi”, *Türk Hava Mecmuası*, 20, 21, 1927.

Temel, Mehmet, “İtilaf Devletleri’nin Osmanlı Kıyı Yerleşimlerine Yaptıkları Saldırıları ve Mütakabiliyet Esasına Göre Osmanlı Devleti’nin Aldığı Önlemler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 24/1, 117-150, 2009.

Temel, Mehmet, “1916 Yılında İtilâf Devletleri Savaş Gemileri Tarafından Ege ve Akdeniz Sahillerindeki Bazı Yerleşim Merkezlerine Çıkarılan Asker ve Rum Eşkıyasının Yolaçtığı Zararlar”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1/1, 77-90, 1998

Thetford, Owen, *British Naval Aircraft Since 1912*, Naval Institute Press, 1991.

Treadwell, Terry C., Wood, Alan C., *The First Air War, A Pictorial History 1914-1919*, (1.bs), London, Washington: Brassey’s, 1996.

Thomazi, A., *Çanakkale Deniz Savaşı*, Hüseyin Işık (Çev.), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1997.

Tunaboğlu, İskender, “Midilli’nin Sonunu Hazırlayan İmroz Harekâtı”, *Studies of the Ottoman Domain*, 3(4), 34-46, 2013.

Türk İstiklâl Harbi’ne Katılan Havacılar, C.II, Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, Zeynep Bayar (Haz.), Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2021.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X. Cilt, Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1985.

Türk-Yunan İlişkileri ve Megalo İdea, Hamdi Ertuna, Necati Ökse, Yücel Aktar (Yay. Haz.), Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 1985

Türkiye Açısından Doğu Akdeniz'in Stratejik Önemi, Ali Kocamanoğlu (Yay. Haz.), (1. bs.), İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005

Uçak Albümü 1912-2009, Hv.K. Basımevi, Ankara, 2009.

Uçarol, Rifat, *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)*, "y.y": "yay.y", 1988,

Ürkmez, Naim, *Doğu Akdeniz'de Bir Liman Kenti: İskenderun (1914:1919)*, (1. bs), Ankara: Pegem Akademi, 2016.

Üzen, İsmet, *Birinci Dünya Savaşında Kanal Seferleri (1915-1916)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, İstanbul, 2007.

Varnava, Andrekos, "British Military Intellegigence in Cyprus during the Great War", *War in History*, 19(3), 353-378, 2012.

Varnava, Andrekos, Famagusta during the Great War: From Backwater to Bustling, Michael J.K.Walsh (Edited by), *City of Empires Ottoman and British Famagusta*, (91-111), Cambridge Scholars Publishing, 2015.

Vellay, Charles, *Anadolu'nun İstikbali ve Akdeniz Meselesi*, Yusuf Ziya (Mütercim), İbrahim Hilmi (Tab ve Naşiri), Dersaadet: Kitabhâne-i İslâm ve Askerî, Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1329 (1913).

Watson Jr., George M., United States Air Force: Organizational History, *AIR WARFARE An International Encyclopedia Volume I, II*, (Vol II, s. 643-647), Walter J. Boyne (Edited), ABC@CLIO, Santa Barbara, California; Denver, Colorado; Oxford, England, 2002.

Weldon,. L.B. "*Hard lying*" *Eastern Mediterranean 1914-1919*, Londra: Herbert Jenkins Ltd., 1925.

Wolf, Klaus, *Gelibolu 1915 Birinci Dünya Harbi'nde Alman-Türk Askeri İttifakı*, (Eşref Bengi Özbilen, Çev.), İstanbul: İş Bankası kültür Yayınları, 2011.

Wyen, Adrian O.Van, *Naval Aviation in World War I*, Washington: Chief of Naval Operations, 1969.

Yalçın, Osman, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Hava Harekâtı", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 13(18), 349-383, 2015.

Yalçın, Osman, "Filistin Cephesi Türk Hava Harekâtı", *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 55, 557-558, 2016.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, (2.bs.), İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2016.

Yellice, Gürhan, "1878'den 1931'e Kıbrıs'ta Enosis Talepleri ve İngiltere'nin Yaklaşımı" *ÇTTAD*, XII/24, 13-26, 2012.

Yeşil, Fatih, *Trajik Zafer: Büyük Güçlerin Doğu Akdeniz'deki Siyasi ve Askeri Mücadelesi (1806-1807)*, 1 (b.s), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017

Yıldırım, Ali, Şimşek, Hasan, *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, (8.bs.), Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2011

Yılmaz, İbrahim Bülent, *Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, Ankara, 2019.

Zeyrek, Şerafettin, "Çanakkale Savaşlarında Hava Gücü ve Hava Savaşları", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 1, 134-148, 2003.

İnternet kaynakları ve Gazeteler

Canakkaletravel, Erişim Tarihi, 19 Nisan 2025,
<https://www.canakkaletravel.com/haber/goncasu-telsiz-istasyonu-haberlesme-muzesi-oluyor.html>

Educalingo, Erişim Tarihi: 22.05.2023; <https://educalingo.com/tr/dic-de/schoner>

Herkesiçinhavacılık, Erişim Tarihi: 12 Ekim 2024,
<https://herkesicinhavacilik.com/2021/07/27/>

Hürriyet, Erişim Tarihi: 12 Ekim 2024, <https://www.hurriyet.com.tr/egitim/periskop-nedir-ve-ne-ise-yarar-periskop-nasil-yapilir-ve-nerelerde-kullanilir-41816951>

Nişanyan Yeradları, Erişim Tarihi: 09 Ekim 2024,
<https://www.nisanyanyeradlari.com/?l=40.21557%2C25.83836&o=u>

Öcal, Celal “Birinci Dünya Savaşı’nda İzmir’i Savunan Gazi Kale: Yenikale” *Kent Yaşam*, 2020-11-09, Erişim Tarihi: 04 Şubat 2025.
<https://www.kentyasam.com.tr/2020/11/09/birinci-dunya-savasinda-izmiri-savunan-gazi-kale-yenikale/105515>

Tarih Dergi, Erişim Tarihi: 24 Kasım 2024, <https://tarihdergi.com/hedef-istanbul/>

Turks Get British Cruiser, Vessel of Juno Type Destroyer by Gunfire, *The Sun*, 13 January 1917, s. 2.

Unionpedia, Erişim Tarihi: 01 Ocak 2024, <https://tr.unionpedia.org/i/Radyogonyometri>,

Vikipedi Özgür Ansiklopedi, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023,
[https://tr.wikipedia.org/wiki/Nili_\(%C3%B6rg%C3%BCt\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Nili_(%C3%B6rg%C3%BCt))

Wikipedia, Erişim Tarihi: 03 Ekim 2024,
<https://tr.wikipedia.org/wiki/Ku%C5%9Fadas%C4%B1>

Wikipedia, Erişim Tarihi: 22 Aralık 2023,
[https://en.wikipedia.org/wiki/XXI_Corps_\(United_Kingdom\):](https://en.wikipedia.org/wiki/XXI_Corps_(United_Kingdom))

Wikipedia, Erişim Tarihi: 18 Nisan 2025,
https://en.wikipedia.org/wiki/Bessonneau_hangar

Warfarehistorynetwork, *Erişim Tarihi: 21 Aralık 2023,*
<https://warfarehistorynetwork.com/the-haversack-ruse-in-gaza-impressed-even-lawrence-of-arabia/>,

Wikipedia, Erişim Tarihi: 21 Aralık 2023, https://en.wikipedia.org/wiki/Richard_

Wikipedia, Erişim Tarihi: 26 Nisan 2025,
https://tr.wikipedia.org/wiki/Sak%C4%B1z_Bo%C4%9Faz%C4%B1

EK 1 ORJİNALLİK RAPORU

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-21
		Yayın Tarihi Date of Pub.	04.01.2023
	FRM-DR-21 Doktora Tezi Orjinallik Raporu <i>PhD Thesis Dissertation Originality Report</i>	Revizyon No Rev. No.	02
		Revizyon Tarihi Rev. Date	25.01.2024

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA
Tarih: 01/07/2025
Tez Başlığı (Türkçe): BİRİNCİ DÜNYA HARBİ'NDE EGE VE DOĞU AKDENİZ'DE HAVA HAREKATI
Tez Başlığı (Almanca/Fransızca):
Yukarıda başlığı verilen tezin a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 488 sayfalık kısmına ilişkin, 01/07/2025 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda işaretilenmiş filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orjinallik raporuna göre, tezin benzerlik oranı % 3 'tür.
Uygulanan filtrelemeler**: 1. ☐ Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç 2. ☒ Kaynakça hariç 3. ☐ Alıntılar hariç 4. ☒ Alıntılar dâhil 5. ☒ 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç
Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orjinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tezin herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumlarda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.
Gereğini saygılarımla arz ederim.
Sehemaz GÜVENBAŞ

Öğrenci Bilgileri	Ad-Soyad	Sehemaz GÜVENBAŞ	
	Öğrenci No	N19147829	
	Enstitü Anabilim Dalı	Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı	
	Programı	Doktora	
	Statüsü	Doktora ☐	Lisans Dersesi ile (Bütünleşik) Dr ☐

DANIŞMAN ONAYI

UYGUNDUR.
Prof. Dr. Ramazan ACUN

*Tez Almanca veya Fransızca yazılıyor ise bu kısımda tez başlığı Tez Yazım Dilinde yazılmalıdır.

**Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orjinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları ikinci bölüm madde (4)'te de belirtildiği üzere: Kaynakça hariç, Alıntılar hariç/dâhil, 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç (Limit match size to 5 words) filtreleme yapılmalıdır.

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-21
		Yayın Tarihi Date of Pub.	04.01.2023
	FRM-DR-21 Doktora Tezi Orjinallik Raporu <i>PhD Thesis Dissertation Originality Report</i>	Revizyon No Rev. No.	02
		Revizyon Tarihi Rev.Date	25.01.2024

TO HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
DEPARTMENT OF HISTORY

Date: 01/07/2025

Thesis Title (In English): AIR OPERATIONS IN THE AEGEAN AND EASTERN MEDITERRANEAN IN THE FIRST WORLD WAR

According to the originality report obtained by myself/my thesis advisor by using the Turnitin plagiarism detection software and by applying the filtering options checked below on 01/07/2025 for the total of 488 pages including the a) Title Page, b) Introduction, c) Main Chapters, and d) Conclusion sections of my thesis entitled above, the similarity index of my thesis is 3 %.

Filtering options applied**:

- ☐ Approval and Declaration sections excluded
- ☒ References cited excluded
- ☐ Quotes excluded
- ☒ Quotes Included
- ☒ Match size up to 5 words excluded

I hereby declare that I have carefully read Hacettepe University Graduate School of Social Sciences Guidelines for Obtaining and Using Thesis Originality Reports that according to the maximum similarity index values specified in the Guidelines, my thesis does not include any form of plagiarism; that in any future detection of possible infringement of the regulations I accept all legal responsibility; and that all the information I have provided is correct to the best of my knowledge.

I respectfully submit this for approval.

Sehemaz GÜVENBAŞ

Student Information	Name-Surname	Sehemaz GÜVENBAŞ	
	Student Number	N19147829	
	Department	Graduate School of Social Sciences Department of History	
	Programme	PhD	
	Status	PhD ☐	Combined MA/MSc-PhD ☐

SUPERVISOR'S APPROVAL

APPROVED
Prof. Dr. Ramazan ACUN

**As mentioned in the second part (article (4)/3) of the Thesis Dissertation Originality Report's Codes of Practice of Hacettepe University Graduate School of Social Sciences, filtering should be done as following: excluding reference, quotation excluded/included, Match size up to 5 words excluded.

EK 2 ETİK KURUL MUAFİYET FORMU (YA DA İZNI)

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-12
		Yayın Tarihi Date of Pub.	22.11.2023
	FRM-DR-12 Doktora Tezi Etik Kurul Muafiyeti Formu <i>Ethics Board Form for PhD Thesis</i>	Revizyon No Rev. No.	02
		Revizyon Tarihi Rev. Date	25.01.2024

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA	
Tarih: 01/07/2025	
Tez Başlığı... BİRİNCİ DÜNYA HARBI'NDE EGE VE DOĞU AKDENİZ'DE HAVA HAREKATI	
Tez Başlığı (Almanca/Fransızca)*:	
Yukarıda başlığı verilen tez çalışmam: 1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır. 2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmamasını gerektirmemektedir. 3. Beden bütünlüğüne veya ruh sağlığına müdahale içermemektedir. 4. Anket, ölçek (test), mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, görüşme gibi teknikler kullanılarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektiren nitel ya da nicel yaklaşımlarla yürütülen araştırma niteliğinde değildir. 5. Diğer kişi ve kurumlardan temin edilen veri kullanımını (kitap, belge vs.) gerektirmektedir. Ancak bu kullanım, diğer kişi ve kurumların izin verdiği ölçüde Kişisel Bilgilerin Korunması Kanuna riayet edilerek gerçekleştirilecektir.	
Hacettepe Üniversitesi Etik Kurulunun Yönergelerini inceledim ve bunlara göre çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kuruldan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.	
Gereğini saygılarımla arz ederim.	
Sehermaz GÜVENBAŞ	

Öğrenci Bilgileri	Ad-Soyad	Sehermaz GÜVENBAŞ		
	Öğrenci No	N19147829		
	Enstitü Anabilim Dalı	Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı		
	Programı	Doktora		
	Statüsü	Doktora ☐	Lisans Derecesi ile (Bütünleşik) Dr	☐

DANIŞMAN ONAYI

UYGUNDUR.

Prof. Dr. Ramazan ACUN

* Tez Almanca veya Fransızca yazılıyor ise bu kısımda tez başlığı Tez Yazım Dilinde yazılmalıdır.

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-12
		Yayın Tarihi Date of Pub.	22.11.2023
	FRM-DR-12 Doktora Tezi Etik Kurul Muafiyeti Formu <i>Ethics Board Form for PhD Thesis</i>	Revizyon No Rev. No.	02
		Revizyon Tarihi Rev. Date	25.01.2024

HACETTEPE UNIVERSITY GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES DEPARTMENT OF HISTORY
Date: 01/07/2025
Thesis Title (In English): AIR OPERATIONS IN THE AEGEAN AND EASTERN MEDITERRANEAN IN THE FIRST WORLD WAR My thesis work with the title given above: 1. Does not perform experimentation on people or animals. 2. Does not necessitate the use of biological material (blood, urine, biological fluids and samples, etc.). 3. Does not involve any interference of the body's integrity. 4. Is not a research conducted with qualitative or quantitative approaches that require data collection from the participants by using techniques such as survey, scale (test), interview, focus group work, observation, experiment, interview. 5. Requires the use of data (books, documents, etc.) obtained from other people and institutions. However, this use will be carried out in accordance with the Personal Information Protection Law to the extent permitted by other persons and institutions. I hereby declare that I reviewed the Directives of Ethics Boards of Hacettepe University and in regard to these directives it is not necessary to obtain permission from any Ethics Board in order to carry out my thesis study; I accept all legal responsibilities that may arise in any infringement of the directives and that the information I have given above is correct. I respectfully submit this for approval. Sehemaz GÜVENBAŞ

Student Information	Name-Surname	Sehemaz GÜVENBAŞ		
	Student Number	N19147829		
	Department	Graduate School of Social Sciences Department of History		
	Programme	PhD		
	Status	PhD ☐	Combined MA/MSc-PhD ☐	

SUPERVISOR'S APPROVAL

APPROVED
Prof. Dr. Ramazan ACUN