



Müjdat KARAGÜLMEZ

Dr.Öğr. Üyesi, Millî Savunma Üniversitesi/ Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu, Beşerî ve Sosyal Bilimler Bölüm Başkanlığı, İzmir/Türkiye  
Assistant Professor, Millî Savunma University, Air NCO Higher Vocational School, İzmir, Türkiye



eposta: [mujdat.karagulmez@hotmail.com](mailto:mujdat.karagulmez@hotmail.com)



<https://orcid.org/0000-0002-9169-7004>



<https://ror.org/010t24d82>

**Atıf/Citation:** Karagülmez, Müjdat. 2023. “Doğu Kapisında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ve İstanbul Günleri (1913). *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 11 (35) 875-905 <https://doi.org/10.33692/avrasyad.1241391>

Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü /Article Types:	Araştırma Makalesi/Dissertation Summary
Geliş Tarihi /Received:	21.02.2023
Kabul Tarihi/Accepted:	13.05.2023
Yayın Tarihi/Published:	20.06.2023

## “DOĞU KAPISINDA” MACAR HAVACI OSZKÁR ASBÓTH’UN OSMANLI HAVACILIĞINI GELİŞTİRME PROJESİ VE İSTANBUL GÜNLERİ (1913)

### Öz

Osmanlı Devleti, uçakların tarih sahnesine çıktıkları ilk andan itibaren bu hava araçlarına aşina olmuştur. İstanbul’da 1909 yılında yapılan uçuş gösterileri ile Osmanlı halkı ilk defa bu deneyimi yaşamıştır. Avrupalı devletler, uçakların askerî anlamda önemini kısa sürede kavramış ve 1909 yılından itibaren uçakları ordu envanterine almışlardır. Osmanlı Devleti’nin bu dönemde uçaklara ilgisi artmış ve Mahmut Şevket Paşa’nın 12 Ocak 1910 tarihinde Harbiye Nazırı olmasından sonra bu alanda teşkilatlanmaya gidilmiştir. Trablusg Savaşı’nda İtalyan ordusu ilk kez bir uçağı savaş unsuru olarak Osmanlı Devleti’ne karşı kullanması sonrasında Osmanlı hava gücünün gerekliliği bir kez daha ortaya çıkmıştır. Nitekim Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu malî durum, uçak satın alınmasında birtakım sorunlar yaratmıştır. Bağış kampanyaları ile ilk Osmanlı uçakları alınmış ve Avrupa’ya pilotaj eğitimine gönderilen subayların yurda dönmesiyle bu alanda önemli bir atılım sağlanmıştır. Balkan Savaşları Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahiptir. Bu savaşta, Osmanlı Devleti ilk kez bir savaşta uçak kullanmıştır. Savaşın ilk safhasında Türk havacıları yetersiz kalırken savaşın ikinci safhasında önemli keşif ve gözetleme hareketleri icra etmişlerdir.

Savaş devam ederken Macar havacı Oszkár Asbóth’un, Osmanlı havacılığını geliştirmek amacıyla şahsi bir proje başvurusu olmuştur. İstanbul’daki Ganz şirketi müdürü Frigyes Tóbiás ile irtibata geçen Asbóth, Osmanlı Harbiye Nazırlığı ile onun aracılığıyla temas kurmuştur. Asbóth’un Tóbiás aracılığıyla Harbiye Nazırlığına gönderdiği projesi oldukça beğenilmiştir. Bunun üzerine Asbóth, müzakereleri yürütmek amacıyla 13 Ağustos 1913’te İstanbul’a gelmiştir. Asbóth, Harbiye Nazırlığında çeşitli müzakereler yürütmüş ve müzakereler boyunca Tayyare Mektebinin kurulması, uçak fabrikasının kurulması gibi çeşitli konularda projesini Osmanlı mercilerine iletmiştir. Onun projesi, Osmanlı Harbiye Nazırlığı tarafından çok beğenilmiş ve ön protokoller imzalanmıştır. Nitekim





bu gelişmelerden haberi olan Fransızların devreye girmesiyle Asbóth'un projesi beklemeye alınmış ve Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması nedeniyle de iptal edilmiştir.

Bu çalışmada, Macaristan'da ve Avrupa'da helikopterin mucidi olarak tanınan Oszkár Asbóth'un Osmanlı havacılığı için geliştirdiği projesi aktarılacaktır. Asbóth'un Harbiye Nazırlığının yapmış olduğu görüşmeleri ve İstanbul günleri bizzat onun hatıratı ışığında ele alınacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Askerî Havacılık, Havacılığın Doğuşu, Osmanlı İmparatorluğu, Türk Hava Kuvvetleri, Macar, Oszkár Asbóth

## **"AT THE EAST GATE" HUNGARIAN AVIATION OSZKÁR ASBÓTH'S OTTOMAN AVIATION DEVELOPMENT PROJECT AND ISTANBUL DAYS (1913)**

### **Abstract**

The Ottoman Empire was familiar with these aircraft from the very first moment they appeared on the stage of history. With the air shows held in Istanbul in 1909, the Ottoman people had this experience for the first time. European states realized the military importance of airplanes in a short time and they have taken airplanes into their army inventory since 1909. The Ottoman Empire's interest in airplanes increased in this period and after Mahmut Şevket Pasha became the Minister of War on January 12, 1910, an organization was made in this area. After the Italian army used an airplane for the first time against the Ottoman Empire as a combat element in the Tripoli War, the necessity of Ottoman air power emerged once again. As a matter of fact, the financial situation of the Ottoman Empire caused some troubles in the purchase of aircraft. The first Ottoman planes were purchased with the donation campaigns and an important breakthrough was achieved in this area with the return of the officers who were sent to Europe for pilot training. The Balkan Wars have an important place in the history of Turkish aviation. In this war, the Ottoman Empire used aircraft for the first time in a war. While Turkish aviators were inadequate in the first phase of the war, they carried out important reconnaissance and surveillance operations in the second phase of the war.

While the war was going on, Hungarian aviator Oszkár Asbóth had a personal project application to improve Ottoman aviation. Contacting Frigyes Tóbiás, the director of the Ganz company in Istanbul, Asbóth contacted the Ottoman Ministry of War through him. Asbóth's project which he sent to the Ministry of War through Tóbiás was highly appreciated. Thereupon, Asbóth came to Istanbul on 13 August 1913 to conduct the negotiations. Asbóth conducted various negotiations at the Ministry of War and conveyed his project to the Ottoman authorities on various issues such as the establishment of the aircraft school and the establishment of the aircraft factory during the negotiations. His project was highly appreciated by the Ottoman Ministry of War and preliminary protocols were signed. As a matter of fact, Asbóth's project was put on hold with the intervention of the French who were aware of these developments and was cancelled due to the outbreak of the First World War.

In this study, the project developed for Ottoman aviation by Oszkár Asbóth who is known as the inventor of the helicopter in Hungary and Europe will be conveyed. Asbóth's





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ... meetings with the Ministry of War and his Istanbul days will be discussed in the light of his memoirs.

**Keywords:** Military Aviation, Birth of Aviation, Ottoman Empire, Turkish Air Force, Hungarian, Oszkár Asbóth

## Giriş

İnsanların uçmaya olan ilgisi çok eskiye dayanmaktadır. Tarihin farklı dönemlerinde ve farklı coğrafyalarda uçuş denemesi olarak kabul edilen çeşitli girişimler var olmuştur. Uçuş denemelerinin pek çoğu başlarda başarısız girişimlerden ibaret olsa da bu girişimler ilerleyen dönemlerde yapılacak yeni uçuş denemelerinin öncüleri olması nedeniyle önem taşımaktadır.

Avrupa’da ortaya çıkan Aydınlanma Çağı ve devamındaki Sanayi Devrimi, havacılık tarihinde yeni bir dönemin başlangıcını teşkil eder. Teknolojik gelişmelerin hız kazandığı bu süreçte uçuş denemelerinin sayısında artış gözlemlenmiştir. Neticede insanoğlunun yüzyıllardır hayalini kurduğu ilk başarılı uçuş denemesi, 5 Haziran 1783’de Fransız Montgolfier kardeşler tarafından balon uçuşları ile elde edilmiştir (Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 1950: 9; Köksal 2021: 185). İnsanoğlunun balonlar ile başlayan başarılı uçuş serüveni teknolojik alandaki hızlı değişimlerle yerini uçaklara bırakmıştır. Uçaklarla ilgili çalışmalar 18. yüzyılın sonlarında ve özellikle 19. yüzyıl boyunca, onlarca bilim adamının bu alanda araştırmalar yürütmesiyle hız kazanmıştır. Yapılan araştırmalar neticesinde ağır bir uçağın başarılı bir şekilde uçabilmesi için teknik olasılıklar araştırılmaya başlanmıştır. Bu alanda çalışmalar yürüten Fransız Navier, havada ağır bir uçağın uçabilmesi için bir motora gereksinim duyulduğunu savunan ilk isimlerden biri olmuştur. Ancak o dönemde henüz bir uçak motorunun var olmaması nedeniyle Navier’in fikirleri farklı bilim insanları tarafından araştırılmaya devam edilmiştir (Tayhani 2001: 161).

Bu araştırmalarda kuşların kanat çırpışları örnek alınırken farklı metodlar kullanılarak bir uçak tasarımı meydana getirilmeye çalışılmıştır. İngiliz araştırmacı George Cayley, uçak yapımına yeni bir boyut kazandırmış ve 1796-1855 yılları arasında çok sayıda tayyare projesi geliştirmiştir. Cayley, çalışmalarından elde ettiği tecrübeye göre bir tayyarenin uçabilmesi için kanatların yeterli olmadığını görmüş ve başarılı bir uçuş için farklı bir kuvvete ihtiyaç duyulduğunu anlamıştır. Yine bu dönemde, Jean De Lowrier 1863-1865 yılları arasında çeşitli araştırmalar yürütmüş ve tayyare, tepkili motor ve füze dinamik olarak adlandırdığı projelerle adından söz ettirmiştir. Fransız Victor Tanin ise 1878’de sıkıştırılmış hava ile çalışan 300 gram ağırlığında bir tayyare moturu geliştirerek yerden 1,5 metre yükselerek uçmayı başarmıştır (Yalçın 2016: 191-192).

Fransız mühendis Clement Ader, çalışmaları neticesinde 9 Ekim 1890 yılında “Eole” ismini verdiği uçağıyla 25-30 metre yerde sürüklendikten sonra uçmayı başarmış, 1897’de ise





buharlı bir motorla çalışan uçağıyla bir uçuş gerçekleştirmiştir. 1895'te de İngiliz Hiram Maxim 300 beygir gücünde çalışan buharlı bir motor geliştirerek uçuş denemesi yapmıştır. Bu yıllarda, İngiltere, Avustralya ve Amerika gibi ülkelerde çok sayıda araştırmacı tarafından ağır hava araçlarının uçurulması ile ilgili çok sayıda deneme yapılmaya devam etmiştir (Tayhani 2001: 162-163). Alman Otto Lilienthal, havacılık tarihinde önemli bir gelişmeye imza atarak ağır bir hava aracı sayılabilecek planör ile başarılı bir uçuş gerçekleştirmiştir. Lilienthal, rüzgarın hava aracına etkisinin bilinmesinin önemine vurgu yapmış ve buna göre araçların yapılmasının gerekli olduğunu vurgulamıştır (Duran 2021: 5-6). Lilienthal'ın başarılı olan uçuş denemeleri sonrasında pek çok bilim adamı farklı planörlerle denemeler yapmaya devam etmiştir. Onun çalışmaları, yakın zamanda Wright Kardeşlerin<sup>1</sup> ilk kez başarılı uçuş denemesi yapmalarına da büyük katkı sağlamıştır (Yalçın 2016: 192).

Havacılık alanında yapılan uzun çalışmaların neticesinde ilk gerçek uçuş Wright Kardeşler tarafından yapılmıştır. 1896 yılından itibaren planörle çok sayıda uçuş denemesi yapan Wright Kardeşler, 1903 yılında, 12 metre kanat uzunluğuna sahip ve 12 beygir gücündeki bir motorla 335 kg. ağırlığındaki bir uçağı uçurmayı başarmıştır. İlk uçuş denemesinde 12 saniye havada kalan uçak, sonraki denemelerde 13, 15, 59 saniye havada kalmış ve uçağın ilk denemelerden hemen sonra 59 saniyeye ulaşması, havacılığın süratle olan ilişkisini göstermesi yönüyle önem arz etmiştir (Yalçın 2019: 5-6). Wright Kardeşlerin uçakla başarılı bir uçuş gerçekleştirmesi dünya havacılığının seyrini baştan sona değiştirmiş ve bu alanda çığır açan yeniliklerin de önünü açmıştır. Başarılı uçuş sonrasında birçok ülkede birbiri ardına çeşitli denemeler ve uçak fabrikaları açılmaya başlanmıştır (Tayhani 2001: 163).

Wright Kardeşlerin başarısı, yalnız Amerika'da değil Avrupa'da da bu alandaki gelişmeleri tetiklemiştir. Kısa zaman içinde Avrupa'da uçak fabrikaları kurulmuş ve çok sayıda uçak üretilmeye başlanmıştır. Fransa uçak üretiminde başı çeken öncül ülkelerden birisi olmuştur. Nitekim uçakları askerî bir savaş unsuru olarak envanterine ilk alan 1909'da Amerikalılar olmuştur. Osmanlı Devleti de dünyada havacılıkla ilgili meydana gelen gelişmeleri yakından takip etmiştir. 20 Aralık 1909 tarihinde Osmanlı Askerî Komisyonu havacılığın gelecekteki önemini kavramış ve Osmanlı Devleti'nin bu gelişmeler dışında kalmaması için bir rapor hazırlamıştır. Rapora göre, havacılığın yakın gelecekte önemini anlaşılacağı ve bu nedenle tedbirler alınmasının gerekli olduğu vurgulanmıştır (Kural 1974: 2). Bu gelişmeler yaşanırken, 1910 yılında Fransa öncülüğünde gerçekleştirilen Picardie Manevraları'na Osmanlı askerî heyeti de katılmış ve Mustafa Kemal Paşa'nın da yer aldığı heyet, uçağın askerî anlamda keşif ve gözetlemedeki önemini bizzat tecrübe etmiştir. İtalyanların, 1911 yılında başlayan Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı ordusuna karşı uçakları kullanması, Osmanlı hava gücünün kurulması yönündeki gerekliliği bir kez daha ortaya

<sup>1</sup> Wright Kardeşlerin havacılık alanındaki çalışmaları hakkında detaylı bilgi için bkz. McCullough, David. 2016. *Wright Kardeşler*. çev. Ceylan Uşaki Erali. İstanbul: Lemur Yayınevi.





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ... çıkarmıştır. Bu gelişmeler neticesinde, 1 Haziran 1911’de havacılık faaliyetlerini icra etmek ve tayyarecilik alanındaki faaliyetleri yürütmek amacıyla Kıtaatı Fenniye Müfettişliğinin önerisi ve Erkânı Harbiye Dairesinin uygun görmesi üzerine bir komisyonun kurulmasına karar verilmiştir. Komisyonun kurulmasından sonra, 28 Haziran tarihinde Avrupa’ya pilotaj eğitimine gönderilmek üzere bir sınav gerçekleştirilmiş ve sınavdan başarılı olan ilk Türk pilotları Fransa’ya eğitime gönderilmiştir (Kurt ve Korkmaz 2018: 211-219). Bu pilotlar, Balkan Savaşları’nın çıkması nedeniyle eğitimlerini tam olarak tamamlayamadan ülkelerine dönmek zorunda kalmışlardır. Yine 1912 yılında ilk Osmanlı uçakları ordu envanterine katılmış ve havacılığı geliştirmek amacıyla görevlendirilen Yarbay Süreyya İlmen Avrupa seyahatine çıkmıştır (Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 1950: 14-16). Havacılığın kuruluş döneminde uçak satın alınması ve havacılıkla ilgili teşkilatlanmayı hızlandırmak amacıyla önemli bir bütçeye ihtiyaç duyulmuştur. Dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Osmanlı Maliyesinde yeterli bütçenin olmayışı nedeniyle gerekli olan paranın bağışlar yoluyla toplanmasına karar vererek “Tayyare İanesi” kapmanyaları düzenlemiştir. Bu kapmanyalara ilk olarak Padişah, Mahmut Şevket Paşa ve çok sayıda subay destek olmuştur. 14 Mart 1912’de yayımlanan bir genelge ile de “Tayyare İanesi” kampanyası tüm ordu mensuplarına duyurulmuş (Kurt 2013: 302-303). Yine bu dönemde, Donanma-i Osman-i Muavenet-i Milliye Cemiyeti’ne bir yazı yapılarak, cemiyetin havacılık alanında da faaliyetlerde bulunması uygun görülmüş ve uçak temin etmek için ihtiyaç duyulan paranın bir kısmı bu cemiyet aracılığıyla sağlanmıştır (Yalçın 2010: 195).

Balkan Savaşları’nda ilk kez ordu envanterinde uçak kullanan Osmanlı Devleti, savaş döneminde ve savaş sonrasında hava gücünü geliştirmek amacıyla yabancı uzmanlardan yararlanma yoluna gitmiştir. Bu alanda yetişmiş tecrübeli eleman eksikliği nedeniyle yabancılardan istifade edilmek istenmiştir. Balkan Savaşları devam ederken Osmanlı havacılığını geliştirmek amacıyla İstanbul’a davet edilen isimlerden birisi, ilerleyen yıllarda Avrupa’da helikopterin mucidi olarak tanınacak olan Macar havacı Oszkár Asbóth olmuştur. İstanbul’a davet edilen Asbóth, hazırlamış olduğu projesini İstanbul’a gelerek Osmanlı askerî makamlarına sunmuştur. İstanbul’da kaldığı sürece Osmanlı Harbiye Nazırlığında pek çok isimle tanışan ve Türk kültürünü de yakından tanıma fırsatı bulan Asbóth, projesinin ön protokollerini imzalayarak İstanbul’dan ayrılmış ve ülkesine dönmüştür. Ancak Fransızların araya girmesiyle Asbóth’un projesi Osmanlı Harbiye Nazırlığı tarafından askıya alınmıştır (Hazai 1995: 491-495). Asbóth’un projesinin kabul edilmemesinden sonra Fransız havacı De Goys Mazeyraç, Osmanlı havacılığını geliştirmek üzere 1914 yılının Ağustos ayında İstanbul’a gelmiş ve Yeşilköy Hava Okulu’nun müdürü olarak görev almıştır. De Goys, görev aldığı süre boyunca Osmanlı havacılarının kıyafetlerinde bazı değişiklikler yapmış ve düzenlemeyle birlikte kalpak üzerinde ay yıldız brove takılmıştır. Osmanlı havacılarının kullandığı üniforma ve pantolon zırhına kırmızı şerit yerleştirilmiştir. De Goys, Birinci Dünya Savaşı’nda





Fransa'nın Osmanlı Devleti'ne karşı savaştan İtilaf Devletleri grubunda yer almasından dolayı ülkesine geri dönmek zorunda kalmıştır (Yalçın 2021:160).

Bu çalışmada, Oszkár Asbóth'un Osmanlı havacılığını geliştirmek amacıyla sunmuş olduğu projesinden ve Osmanlı havacılığının 1913 yılı itibarıyla genel durumundan bahsedilmiştir. Osmanlı havacılığının kuruluşu üzerine ülkemizde azımsanmayacak sayıda çalışma vardır. Nitekim Oszkár Asbóth'un projesi üzerine çok az bilgi mevcuttur. Bu açıdan değerlendirildiğinde bu çalışmanın, Asbóth'un 1956 yılında yayınlanan hatıratı temelinde alanına katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Böylece Osmanlı hava gücünün kuruluş evresine dair yeni bilgilere ulaşılması hedeflenmiştir.

### 1. Osmanlı Havacılığının Kuruluş Yılları

Türklerde havacılık tarihi çok eskilere kadar uzanmaktadır. Diğer milletlerde olduğu gibi Türklerde de uçmaya duyulan ilgi ve merakın, tarihin farklı dönemlerinde çeşitli uçuş denemeleri yapılmasına neden olduğu görülür. Bunun bilinen ilk örneği, İmam Cevherî<sup>2</sup> tarafından 1002 yılında Orta Asya'da Nişabur şehrinde gerçekleştirilmiştir. Büyük bir dil bilgini, matematikçi ve fizikçi olan İmam Cevherî, kuşların hareketlerini örnek alarak bir kanat yardımıyla uçmayı denemiştir. Nişabur'daki Ulu Cami'nin tepesinden atlayarak uçuş denemesini gerçekleştirmiş, ancak biraz süzöldükten sonra yere düşerek hayatını kaybetmiştir (Bıyıkoğlu 1190: 32). Uçuş denemesi yaparken hayatını kaybetmesi nedeniyle ilk Türk hava şehidi olarak kabul edilmiştir. İmam Cevherî'den sonra Türklerde uçuş denemeleri yapılmaya devam etmiştir. Doğulu Siracettin, 1159'da İstanbul'da kanat takarak kendini hipodromun yüksek bir bölgesinden aşağıya bırakmıştır. Bu deneme de başarılı olamazken, Doğulu Siracettin hayatını kaybetmiştir. Bu isimlerin yanında IV. Murat döneminde iki uçuş denemesi meydana gelmiştir. Bunlardan birinde, Hezârfen Ahmet Çelebi, kendi icat ettiği kanatlarla Galata Kulesi'nden atlayarak Boğazın karşısına kadar süzülerek uçmayı başarmış ve Üsküdar Doğancılar'a ulaşmıştır. Diğer bir uçuş denemesinde ise Lâgari Hasan Çelebi, 70 kiloluk bir barutun itme gücüyle desteklenmiş olan roket mekanizmasını sırtına geçirerek havalanmıştır. Lâgari Hasan Çelebi, havaya uçuşundan sonra kendi imal ettiği bir paraşüt ile inmeyi başarırken bu iki girişim IV. Murat tarafından ödüllendirilmiştir. 19. yüzyıla gelirken bazı uçuş denemeleri de görülür. Örneğin, Trabzon'un Of kasabasında yaşana Veli Dreko ve Ahmet Hoca kanat takarak uçmayı denemişlerdir. Yine 1861'de İstanbul yaşayan Bebekli Atif Bey'in kanatlar vesilesiyle uçmayı denediği bilinir (Yalçın 2021: 156-157).

18. yüzyıla gelindiğinde dünyada balon uçuşları yaygınlaşmaya başlamıştır. Dünya genelinde balon uçuşlarının yaygınlaşması ile Osman Devleti'ne gelerek uçuş gösterisi yapan çok sayıda yabancı isim olmuştur. Balonla uçan ilk Türk isim ise Polonya elçiliği sırasında

<sup>2</sup> İmam Cevheri hakkında bkz. Kılıç, Hulusi. 1993. "Cevherî İsmail Bin Hammad". ss. 459 içinde *TDV İslam Ansiklopedisi*. C. 7. İstanbul: TDV Yayınları.





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ... Fransız Blanchard’la Varşova’da uçuş denemesi yapan İbrahim Paşa’dır. Türkiye’de gerçekleşen ilk balon uçuşu ise 1758’de İranlı bir fizikçi tarafından yapılmıştır (Tayhani 2001: 157). Sultan I. Abdülhamit (1774-1789), bu uçuş gösterisi sonrasında balonu Ayasofya’ya astırarak halkın havacılık alanındaki gelişmelerden haberdar olmasını istemiştir. Bu gelişmelere bakıldığında Osmanlı Devleti’nin havacılıkla ilgili gelişmeleri yakından takip ettiği görülse de balonculuk alanında önemli bir adım atılmamış, Osmanlı coğrafyasında yapılan balon uçuşları gösteri uçuşlarının ötesine geçememiştir (Yalçın 2021: 150).

Wright Kardeşlerin 1903 yılında gerçekleştirdiği ilk başarılı uçuştan sonra havacılık tarihinde önemli bir değişim yaşanmıştır. Amerika’da başlayan başarılı uçuşlar kısa zaman içinde Avrupa’ya da yayılmıştır (Bıyıkoglu 1990: 33). 1909 yılında Fransız pilot Louis Bleriot’un başarılı uçuşları neticesinde havacılık ve uçak yapım faaliyetleri hız kazanmıştır. Uçak üreticileri, üretimini yaptıkları uçakların tanıtımı yapmak ve üretilen hava araçlarını pazarlamak amacıyla çeşitli ülkelere giderek uçuş gösterileri yapmıştır. Osmanlı coğrafyası da aynı yıl ilk kez uçaklarla yapılan uçuş gösterilerine sahne olmuştur. Fransız havacılar Baron De Catters ve Louis Bleriot, Mahmut Şevket Paşa’nın girişimleri neticesinde İstanbul’da bir uçuş gösterisi yapmak amacıyla davet edilmiştir. Baron De Catters’in 2 Aralık 1909 tarihindeki uçuş gösterisi, Türk semalarında gerçekleştirilen ilk tayyare uçuşu olması yönüyle önem taşımaktadır. Baron De Catters’in ardından 11 Aralık 1909’da bu kez ünlü Fransız pilot Louis Bleriot, askerî ve sivil erkanı ve on bin kişilik bir izleyici kitlesinin hazır bulunduğu topluluk önünde bir uçuş gösterisi yapmıştır. Bleriot’un gösteri uçuşunu gözlemlemek üzere Harbiye Nezaret-i Kıtaat-ı Fenniye ve Mevakı-i Müstahkeme Müfettişliği Umumiliğinden bir askerî heyet görevlendirilmiş ve bu heyet uçuş sonrasında 20 Aralık 1909 tarihinde bir rapor hazırlamıştır. Raporunda, havacılık alanında yakın zamanda önemli gelişmelerin yaşanacağı belirtilmiş ve uçakların çok geçmeden savaş meydanlarında kullanılabileceği ve Osmanlı Devleti’nin havacılık alanındaki gelişmeleri desteklemesi yazılmıştır. Söz konusu heyet tarafından, Bleriot’un uçuş gösterisi sonrasında ilk defa havacılıkla ilgili ayrıntılı bir raporun hazırlanması Harbiye Nazırlığının dünyadaki teknik gelişmeleri yakından takip ettiğinin göstergesi olmuştur. Söz konusu bu çalışmalar, Osmanlı Devleti’nde askerî havacılık alanında atılacak adımlara öncülük etmiş ve kuruluş sürecinde havacılığın istikametini belirlemiştir (Kurt ve Korkmaz 2018: 211-212).

20. yüzyılın başlarından itibaren dünya genelinde havacılığın hızlı gelişimi, Osmanlı yöneticilerinin bu alanda adımlar atmasında etkili olmuştur. Bu dönemde teknolojik ilerlemenin etkisiyle pek çok devlet hava unsurlarından oluşan yeni bir askerî birlik kurma yoluna gitmiştir. Amerika, uçak sanayindeki gelişmelerin akabinde 1909 yılında ilk defa ordu envanterine tayyareleri alırken, Almanya ve İtalya 1910, Osmanlı Devleti ile Rusya 1911 ve Avusturya 1912’de askerî havacılığı kurarak dünyadaki bu değişime ayak uydurmak istemiştir (Yalçın 2019: 8-9; Kara 2017: 195). Görüldüğü üzere Osmanlı Devleti, dünyada





havacılık alanındaki gelişmeler karşısında ordusunu modernize etmek istemiş ve gelişmiş ülkelerin süratle havacılığı ordu bünyesine dahil etmeleri nedeniyle havacılığın Osmanlı ordusunda da yer almasının gerekliliğini görmüştür (*Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri* 2009: 11).

Osmanlı Devleti'nde havacılık alanındaki gelişmelere öncülük eden en önemli isim hiç kuşkusuz 12 Ocak 1910 tarihinde Harbiye Nazırlığı görevine getirilen Mahmut Şevket Paşa olmuştur. Mahmut Şevket Paşa, havacılıkla ilgili gelişmeleri yakından takip etmiş ve havacılığın yakın gelecekte askerî anlamda mühim bir yerinin olacağını öngörmüştür. Harbiye Nazırlığı görevine gelmesinin ardından Fransa ordusu tarafından gerçekleştirilen Picardie Manevralarını takip etmek amacıyla bir heyet görevlendirmiştir. Bu heyet içerisinde, Üçüncü Ordu Kurmay Başkanı Ali Rıza Paşa, Binbaşı Selâhattin, Paris Askerî Ataşesi Kurmay Binbaşı Ali Fethi (OKYAR) Bey ve Üçüncü Ordu Talimgâhı Komutanlığında görevli Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Bey'ler de yer almıştır. Bu manevralarda ilk kez tatbiki manada 14 uçağın kullanılması, hava araçlarının keşif ve gözetleme faaliyeti icrasındaki önemini bir kez daha kanıtlamış ve büyük devletler art arda ordu envanterlerine uçakları almaya başlamıştır. Bu manevralara katılan Osmanlı heyetinin hazırladığı rapor, Osmanlı havacılığının kurulması yönündeki girişimleri hızlandırmış ve hava unsurlarının gerekliliğini bir kez daha kanıtlamıştır (Kurt ve Korkmaz 2018: 213; Yalçın 2021: 153; Kara 2017: 194).

Mahmut Şevket Paşa, 5 Şubat 1911'de Paris ve Berlin'deki askerî ataşelere bir yazı göndererek pilotluk eğitimi konusunun ve ücretinin araştırılmasını istemiştir. Osmanlı Erkân-ı Harbiye Dairesi, bu adımın akabinde 13 Şubat 1911'de bir yazı yayımlayarak her ordudan Avrupa'ya pilotaj eğitimi için gönderilecek adayların belirlenmesi için ikişer subayın seçilmesini istemiştir. Seçilecek subaylarda, havacılık konusunda istekli olmaları, yabancı dil bilmeleri ve cesaretli olmaları gibi niteliklerin arandığı belirtilmiştir. Erkân-ı Harbiye Dairesinin 28 Mayıs 1911 tarihli yazısında, tayyarecilik alanında yurt dışında eğitim almak amacıyla 7 subayın başvuru yaptığı bildirilmiştir. Osmanlı havacılığını teşkil etmek için girişimlerin yaşandığı bu gelişmelerin ardından, 1 Haziran 1911 tarihinde havacılık faaliyetlerini icra etmek ve tayyarecilik alanındaki faaliyetleri yürütmek amacıyla Kıtaatı Fenniye Müfettişliğinin önerisi ve Erkânı Harbiye Dairesinin uygun görmesi üzerine bir komisyonun kurulmasına karar verilmiştir. Komisyonun başkanı, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi 2'nci Şubesinde görevli Kurmay Yarıbay İsmail Bey olmuş ve komisyonun amacının, tayyarecilik ile ilgili faaliyetleri yürütmek, Avrupa'ya pilotaj eğitimine gönderilecek personelin seçimini yapmak ve lisan bilgilerini anlamak olarak belirlenmiştir. Osmanlı askerî havacılığının temeli olarak kabul edilen komisyonun kuruluşuyla ilgili kararın ardından, Erkânı Harbiye Dairesi İkinci Şubesi tarafından 3, 6 ve 20 Haziran 1911 tarihlerinde Birinci, İkinci ve Beşinci Kolordu Komutanlıklarına gönderilen yazılardan pilotaj eğitimine gönderilecek istekli aday personelin, 28 Haziran 1911 tarihinde planlanan sınava katılmaları istenmiştir. 13 Şubat tarihli yazıdan yaklaşık 4 ay sonra yapılan sınav sonucunda, Süvari







“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ...  
Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev) 92 puanla birinci, İstihkâm Üsteğmen Yusuf Kenan Bey ise 91 puanla ikinci olarak dereceye girmiş ve Avrupa’ya pilotaj eğitimi için gitmeye hak kazanmıştır. Kurmay Yarbay İsmail Bey başkanlığında 1 Haziran 1911’de kurulan komisyonun tarihi, aynı zamanda 1960 yılında Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluş tarihi olarak da kabul edilmiştir (Kurt ve Korkmaz 2018: 215-220; Yalçın 2016: 198; Tayhani 2001: 158; *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914* 1950: 14). Bu dönemde ayrıca Mahmut Şevket Paşa, havacılıkla ilgili gelişmeleri takip etmesi ve bir hava gücü oluşturulması için Kurmay Yarbay Süreyya İlmen’i görevlendirmiştir. Süreyya İlmen, göreve getirilmesinden hemen sonra Osmanlı havacılığının teşkilatlanması için pek çok girişimde bulunacak ve onun döneminde Türk havacılığı önemli bir ilerleme kat edecektir (*Türk Havacılık Tarihi 1912-1914* 1950: 14; *Cumhuriyetimizin 75. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri* 1998: 186).

Avrupa’ya giden Türk subaylarının uçuş eğitimleri devam ederken eğitim sonrasında yurda dönecek bu subayların pilotluk becerilerini kaybetmemesi için iki uçağın satın alınması düşünülmüştür. Ancak Osmanlı havacılığının kuruluş dönemine rastlayan ve uçak satın alınması için girişimlerin sürdüğü bir sırada 29 Eylül 1911 tarihinde Trablusgarp Savaşı patlak vermiştir. İtalyanlar, Akdeniz’de çıkarları olduğunu ileri sürmüşler ve Kuzey Afrika’nın da İtalyan hayat sahası içinde yer alan bir öneminin olduğuna vurgu yapmışlardı. Bu amaçlarını gerçekleştirmek için de Osmanlı Devleti’ne nota verip henüz resmen savaşın başlamadığı 27 Eylül tarihinde Trablusgarp önlerine gelerek 30 Eylül’de şehri ablukaya aldıklarını duyurmuşlardır (Güngör 2020: 342-343). İtalyanlar, Osmanlı Devleti’nin Kuzey Afrika’daki son toprak parçası olan Trablusgarp’ı sömürgeleştirmek amacıyla başlattığı bu savaşta, ordu envanterinde yer alan tayyareleri askerî bir unsur olarak Osmanlı’ya karşı kullanılmıştır. Böylece tayyarelerin Osmanlı-İtalyan savaşında kullanılmasıyla havacılık tarihinde yeni bir dönem başlamış ve tayyareler ilk defa bir savaşta fiili olarak görev almıştır. İtalyan havacılar, Osmanlı birliklerine karşı keşif-gözetleme, gece uçuşu, hava bombardımanı ve topçu yönlendirme gibi farklı görevler icra etmişler, yine havadan bildiriler atarak Trablusgarp halkını etkilemeye çalışmışlardır. Osmanlı birlikleri, İtalyan hava harekâtlarına karşı ilk hava savunma piyade ateşi görevini icra ederken aynı zamanda ilk hava savunma topçu atışı yöntemiyle havacılık tarihindeki yerini almıştır (Kurt 2020: 243; Yalçın 2016: 199). Bu bilgilere bakıldığında, askerî havacılık alanındaki pek çok ilkin Osmanlı Devleti ve İtalya arasındaki Trablusgarp Savaşı’nda gerçekleşmiş olduğu görülür (*Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri* 2009: 9) Ayrıca havacılık tarihinde ilk hava savunmasını Osmanlı Devleti’nin yaptığı yargısına varmak da mümkündür (Yalçın 2019: 24).

Trablusgarp Savaşı’nda ilk kez hava unsurlarının ordu birlikleri dahilinde kullanılması ve Avrupa devletlerinin ordularında tayyarelerin görev almaya başlanması, Osmanlı Devleti’nde hava gücünün kuruluş sürecini hızlandırdığı ve itici bir güç olduğu söylenebilir.





Osmanlı Devleti'nde malî yetersizliğin hava gücünün kuruluş sürecini olumsuz etkilediği görülse de çağdaşı olan devletlerle aynı dönemde teşkilatlanmaya gittiği görülür.

Bu gelişmeler yaşanırken, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın 17 Şubat 1912 tarihinde Sadaret'e gönderdiği yazısında, Balkan devletlerinin havacılık teşkilatı oluşturma ve havacılık okulu açma girişimlerinin var olduğunu belirterek Trablusgarp Savaşı'nda havacılığın ordular için büyük önem arz ettiğinin açıkça görüldüğünü ifade etmiştir (Kurt ve Korkmaz 2018: 223). Mahmut Şevket Paşa ayrıca, havacılığın giderek öneminin arttığını bu dönemde Osmanlı ordusunda bir havacılık okulunun açılmasının büyük önem taşıdığını belirtmiştir. Bu arada, Fransa'ya gönderilen Yüzbaşı Fesa Bey ve Teğmen Yusuf Kenan uçuş eğitimini başarıyla bitirerek yurda dönüş yapmışlardır. Fesa Bey, Fransızların 780'inci, Türk ordusunun da 1 nolu brövesini alarak Türk havacılığının ilk pilotu olmuştur (Kurt ve Korkmaz 2018: 223; *Cumhuriyetimizin 75. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri* 1998: 186). 12 Mart 1912 tarihinde ise Fransa'dan sipariş verilen biri iki kişilik askerî uçak, diğeri ise tek kişilik eğitim uçağı olan iki uçak bizzat Yüzbaşı Fesa Bey ve Teğmen Yusuf Kenan tarafından teslim alınmıştır. Sipariş verilen iki kişilik ilk Deperdussin uçağına "Osmanlı" adı verilmiş ve böylece Türk havacılığının ilk uçağı envantere girmiştir. Yine 20 Nisan 1912 tarihinde REP firması ile yapılan anlaşma gereği 2 REP uçağı İngiliz pilot Gordon Bell ve yanındaki iki makinist eşliğinde İstanbul'a getirilmiştir. Bu uçaklardan birinin ismine, Padişah Mehmet Reşat tarafından bağışlanan para ile alınması nedeniyle onun isteği neticesinde "Ordu" adı verilmiştir (Kurt 2010: 52; Yalçın 2021: 153-154; Kurt ve Korkmaz 2018: 231-232). Sultan Mehmet Reşat'ın tahta çıkış yıldönümü münasebetiyle Yeşilköy'de bir merasim hazırlığı yapılırken İngiliz Pilot Gordon Bell ve iki makinist REP uçağıyla Yeşilköy'de bir deneme uçuşu yapmıştır. Bu tarih, ilk Türk uçağının gökyüzünde semayla buluştuğı tarih olarak kayda geçmiştir. Bu uçuş sonrasında Mahmut Şevket Paşa, Yeşilköy'e bir ziyaret gerçekleştirmiş ve ilk Türk pilotları Yüzbaşı Fesa Bey Deperdussin ve Teğmen Yusuf Kenan Prens Celâleddin adlı uçakla bir uçuş denemesi yapmıştır. Bu uçuşlar, ilk Türk pilotlarının ilk Türk uçaklarıyla uçuş denemesi yapması bakımından tarihi bir önem arz etmektedir. Osmanlı havacılığının kuruluş çalışmaları bu dönemde hız kazanmıştır. Havacılık teşkilatının kurulmasına büyük önem veren Mahmut Şevket Paşa'nın talimatı ile 6 Mayıs 1912'de Kurmay Yarbay Süreyya İlmen bir heyet eşliğinde Avrupa'ya gönderilmiş ve ona, Avrupa'daki askerî gelişmeleri ve havacılık alanındaki yenilikleri bizzat yerinde incelemesi görevi verilmiştir. Heyetin bu gezisi Avrupa'da incelemelere giden ilk heyet olma özelliği de taşımaktadır. Bu dönemin diğer önemli gelişmesi hiç kuşkusuz kuruluş çalışmalarına daha önce başlanan ve İstanbul Yeşilköy'de 3 Temmuz 1912 kurulan Tayyare Mektebi'nin eğitim faaliyetlerine başlamış olmasıdır (Kurt ve Korkmaz 2018: 234-236; *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914* 1950: 15-17; *Cumhuriyetimizin 75. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri* 1998: 187).

Osmanlı havacılığında önemli gelişmelerin yaşandığı bu süreçte Trablusgarp Savaşı devam etmekteydi. Trablusgarp Savaşı'nın devam etmekte olduğunu fırsat bilen Balkan





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ... ülkeleri 1 Ekim 1912’de (Yunanistan, Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ) kendi aralarında bir ittifak antlaşması yapmıştır. Bu antlaşmadan önce Balkanlar’daki gelişmelerden haberdar olan Osmanlı Devleti ise Balkan devletlerinden bir hafta önce 24 Eylül’de seferberlik ilan etmiştir. Balkanlar’da savaşın ayak seslerinin duyulduğu bu dönemde Osmanlı Devleti’ne karşı ilk savaş ilan eden devlet 8 Ekim 1912’de Karadağ olmuş ve Karadağ’ın hemen ardından diğer Balkan devletleri de Osmanlı Devleti’ne nota vererek savaşa katılmıştır (Küçük 1992: 24). Savaşın başlarından itibaren Osmanlı havacılığı adına önemli ilkler yaşanmıştır. Trablusgarp Savaşı’nda hava kuvvetleri unsurları ordu birliklerince kullanılamazken Balkan Savaşları’nda Türk pilotları ilk kez Türk uçaklarıyla hava hareketleri düzenlemiştir. Savaşa katılan Balkan devletlerinin bünyesinde 20 civarında uçak mevcutken (Yalçın 2022: 80), Osmanlı Devleti’nin hava gücü toplamda 10 muharip uçak ve 4 eğitim uçağından oluşmaktaydı. Hava gücü bünyesinde, eğitimlerini yurt dışında tamamlamış 6 pilot mevcutken savaşın başlamasından sonra İngiltere’deki eğitimleri tamamlayıp yurda dönen 6 pilotla birlikte bu sayı 12’ye ulaşmıştır (Kurt 2010: 54). Savaşın ilk safhasında hava birliklerinin düşman hava gücü karşısında zayıf kaldığı görülürken savaşın ikinci safhasında Türk havacılarının oldukça mühim görevler icra ettikleri görülmektedir. Türk havacılarının bu savaştaki asıl katkısı keşif ve gözetleme harekâtı icrası şeklinde olmuştur. Özellikle Çatalca’daki askerî hareketlerin icrasında havacıların önemli katkıları olmuştur (*Türk Havacılık Tarihi 1912-1914* 1950: 80-95; Bıyıkoglu 1990: 34).

Balkan Savaşları’nda ilk kez görev alan Türk pilotları yukarıda belirtildiği üzere savaşın ikinci safhasında üstün cesaretleri ve kişisel çabalarıyla üstlenmiş oldukları görevleri başarılı şekilde icra etmeye devam etmişlerdir. Savaşın bu evresinde giderek deneyim sahibi olan Türk pilotları, icra ettiği keşif ve gözetleme hareketlerinde daha verimli sonuçlar elde etmeye başlamıştır (Tayhani 2001: 159). Türk havacılığının ilk kez fiili olarak bir savaşta görev alması yönüyle önem taşıyan Balkan Savaşları, dünya havacılık tarihinde savaşan iki tarafın da uçak kullandığı ilk savaş olma özelliği de taşımaktadır (Kurt 2010: 56).

## 2. Oszkár Asbóth’un İstanbul’a Davet Edilmesi ve Osmanlı Havacılığına Dair Projesi

### 2.1. Oszkár Asbóth’un Hayatı

Oszkár Asbóth, Macaristan’ın en önemli havacılarından biri olarak kabul edilmektedir. Erken yaşta başladığı havacılık çalışmalarının neticesinde sadece Macaristan’da değil Avrupa’da da ünlenen Asbóth, helikopterin mucidi olarak ünlenmiştir.

Oszkár Asbóth, 31 Mart 1891’de Arad vilayetine bağlı Pankota’da doğmuştur. Ortaokulu Arad’da tamamlamıştır (*A Magyar Életrajzi Lexikon* 1967: 58). Macar özgürlük mücadelesi (1848) ile tanınan Lajos ailesinin soyundan gelmektedir. Arad’da ortaokulu bitirdikten sonra erken yaşlarda havacılığa ilgi duymaya başlayan Asbóth, helikopter ile ilgili araştırmalara başlamış ve Birinci Dünya Savaşı öncesinde Viyana Ordu Komutanlığına





üzerinde çalışmış olduğu bir model göndermiştir. Bu model büyük bir ilgi toplamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi üzerine İmparatorluk ve Krallık bünyesindeki uçak birliklerinin Fishhamend'deki deneme tesislerine gönderilmiştir. Asbóth çok geçmeden buradaki becerisiyle Pervane Deneme Enstitüsü'nün yönetimiyle görevlendirilmiştir ki bu kurum döneminde tek olma özelliği taşımaktadır. Asbóth, Fishhamend'deki görevi boyunca, pervanelerin çalışma prensibi ve oluşumu hakkında 1.500'e yakın deneme yapmış ve yine bu dönemde pervanelerin tasarımını yaparak patent alma başarısını göstermiştir. Onun öncülüğünde üretilen pervaneler Birinci Dünya Savaşı devam ederken kullanılmaya başlanmıştır. Hiç kuşkusuz Asbóth, çağının en vasıflı pervane üreticilerinden biri olarak kabul edilmekteydi. Helikopter problemiyle ilgilenmeye ilk kez Fishhamend'deki günlerinde başlamıştır. Buradaki çalışmaları sırasında, Vilmos Zurovecz tarafından helikopter ve uçuş alanında oluşturulan dört kişilik mühendis grubunun içinde yer almış (Bödök 2002: 95-96) ve deneysel pervanelerle mükemmel sonuçlar elde etmiştir (*A Magyar Életrajzi Lexikon* 1967: 58).

Asbóth, 1918'de Monarşinin en büyük uçak fabrikası himayesinde pervanelerin seri üretimi için ayrı bir atölye kurmuştur. Birinci Dünya Savaşı sonunda bu fabrikanın kapatılmasından sonra, "Asbóth A.O. Repüló Gépgyar'ı (Asbóth A.O. Uçak Fabrikası)" kurmuş ve burada uçak pervaneleri ve gemi pervaneleri imalatına başlamıştır. 20'li yılların ortalarından itibaren birkaç yıl boyunca kendi çizdiği pervane ve kumanda düzeylerinde helikopter üzerinde denemeler yapmış ve "AH 1" adını verdiği helikopterle, 28 Eylül 1928'de pilot István Hosszú ile birlikte havalanarak uçmayı başarmıştır. Onun helikopterle başarılı bir uçuş yapması, Göttingen Aerodinamikai Intézet (Göttingen Aerodinamik Enstitüsü) tarafından doğrulanarak tescillenmiştir. Asbóth, bu uçuş ile dünya havacılığında büyük bir yankı uyandırmış ve başarılı uçuş denemesi sonrasında helikopteri mükemmelleştirmiştir (Bödök 2002: 96-97).

Çalışmalarına devam eden Asbóth, yeni model helikopterlerle başarılı uçuşlar yapmaya devam etmiştir. Onun araştırmaları sayesinde, daha önce çözülemez bir sorun olarak görülen helikopter araştırmalarına yeni bir ivme kazandırılmıştır. Deneylerinin öncü rolü ve önemi uluslararası literatür tarafından da kabul edilmiştir. 1954 yılında, Paris Uluslararası Havacılık Federasyonu F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale Paris F. A. I.) tarafından Asbóth'a Paul Tissandier diploması verilmiş, aynı yıl Macar Havacılık Derneği (Magyar Repüló Szövetség) tarafından onur belgesi verilmiş ve 1955 yılında ise Makine Mühendisleri Derneği (a Gépipari Tudományos Egyesület) tarafından diplomayla ödüllendirilerek çeşitli ulusal ve uluslararası kuruluşlar tarafından ödüllere layık görülmüştür. Asbóth, 27 Şubat 1960 yılında hayatını kaybetmiştir (*A magyar Életrajzi Lexikon* 1967: 58).





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ...

## 2.2. Oszkár Asbóth’un İstanbul’a Gelişi ve Osmanlı Havacılık Projesi

Oszkár Asbóth’un Türk havacılığına dair projesi Balkan Savaşları’nın ikinci safhasına rastlamaktadır. Asbóth, uluslararası havacılığın gelişmekte olduğu bu süreçte Balkan Savaşları’na katılan tarafların havacılık faaliyetlerini ve savaş tekniklerini tam anlamıyla uygulayamadığını gördüğünü söyleyerek Osmanlı havacılığını geliştirmek amacıyla bir proje sunmak istemiştir. Asbóth, Türk makamları ile olan ilk temasını 1956 yılında yayınlanan hatıratı “Az Első Helikopter (İlk Helikopter)”de şu şekilde bahsetmektedir (Asbóth 1956: 87):

“Uykusuz gecelerin birinde şöyle bir fikir belirmişti: Türk askerî stratejisine uçakları da dâhil etmek gerekiyordu. Sürekli meydan muharebesinde geçen savaşlar boyunca çağın ruhuyla hareket etmediği için tarihin bu geri kalmışlığı kaldırmayacağını, yok olacağını Osmanlı Devleti de fark etmişti. Sultanın, Sadrazamın, Paşaların her şeyden soyutlanmış saraylarının etrafında bir yenilik rüzgârları esiyordu. Reformlar üzerine konuşulmaya başlanmıştı. Türklerin gazetelerden okuduğum kadarıyla bir aşırı taraftan diğerine geçtiğini, muhafazakâr geri kalmışlıktan yenilikçi uygulamalara geçiş yaptığını okumuştum. Ama nereden başlayabilirdim? Harbiye Vekiline, Başkomutana, “Sadrazama” hele hele Sultana, mektup yazmanın bir anlamı yoktu. İstanbul’da bu işlere girmeye yatkın duran bir Macar şirketiyle, daha doğrusu orada bulunan şubesi ile temasta bulunmak gerekiyordu.”

Asbóth’un bahsettiği üzere Osmanlı havacılığı için bir proje sunma fikri ilk olarak kendisinden gelmiştir. Bu teşebbüs için, resmi veya uluslararası kanallar yerine özel bir şahıs olarak Osmanlı makamlarına bir başvuruda bulunmuş ve bu başvurusu için İstanbul’da faaliyet gösteren ve tanınan bir yabancı şirket olan Ganz firmasının İstanbul Şube Müdürü Frigyes Tóbiás ile irtibata geçmiştir (Hazai 1995: 492). Asbóth, Ganz firması müdürüyle nasıl irtibata geçtiğini şu sözlerle ifade etmiştir (Asbóth 1956: 87-88):

“Geçenlerde Ganz şirketinin Türkiye’de bir elektrik dağıtım merkezini faaliyete geçirdiğini okumuştum. Budapeşte’deki Ganz şubesine Türk temsilciliğinin adresini vermeleri için yazdım. Posta yoluyla aldığım cevapta şöyle yazıyordu: İstanbul’da, Grand rue de Pera’da temsilciliğimiz değil, şubemiz bulunmaktadır. Şubenin müdürü Frigyes Tóbiás bir mühendisti. Ben şubeye değil de Tóbiás’a yazmıştım. Şirketimiz, Macar Aero İşletmeleri adına resmî temaslarda bulunmaya ve temsilciliğimizi almaya razı olup olmadığını sordum. Razıysa gereken yerlerde temasta bulunmasını ve orada savunma açısından aviyoniğe karşı bir ilginin olup olmadığını sormasını istedim. Tóbiás’ın mesajı eksiksiz ve beklenmedik kısa bir sürede ulaşmıştı. Osmanlı İmparatorluğu, bölgesindeki işlerimizi almaya





razydı. Türklerin muhafazakârlığından, Fransızları çok sevmesinden dolayı Ganz'ın orada faaliyete geçişinin kolay gerçekleşmediğini bildirmişti. En büyük elektronik şirketlerini Ganz'ın inşa ettiğini bildirmişti. Tóbiás resmî mercilerle, bakanlıklarla direkt bağlantı halinde olmuş, hükümet etrafında da kendisine ciddi bir itibar edinmişti. Hava araçları ilgisini makine mühendisliğinden daha çok çekmişti."

Asbóth, ilk teması sonrasında proje önerisini Ganz şirketinin İstanbul şube müdürü Tóbiás'a göndermiş ve Tóbiás makamını da kullanarak Osmanlı Harbiye Nazırlığı ile birtakım görüşmeler yürütmüştür. Osmanlı Harbiye Nazırlığı, ilk görüşmeler sonrasında Macaristan Ganz şirketinden projenin esaslarını anlatmaları için bir muhtıra çağrısında bulunmuştur. Tóbiás, Asbóth'a yazdığı mektubunda, Türkiye pazarı olasılığının bu muhtıraya bağlı olduğu vurgusunda bulunmuş ve konu hakkında bilgisi olmayanların bilgilendirilmesinin gerektiğini vurgulayarak kendisine gönderilmesini istediği yazının anlaşılabilir olması talebinde bulunmuştur. Asbóth, gerekli hazırlıkları yapmasının ardından projesinin ön taslağını Tóbiás'a iletmiştir. Bunun üzerine Tóbiás, öncelikle yüksek rütbeli bir müdürle görüşmüş, müdürün isteği doğrultusunda uçuşun savunmada ne gibi bir önemi olduğu konusunda ilgilileri bilgilendirmiştir. Nihayetinde de sunumunu neredeyse elli kişilik yüksek rütbeli, çeşitli eğitimler almış subayların önünde yeniden yapmasını istemişlerdir. Tóbiás, Osmanlı Devleti'ndeki yetkili makamların isteği üzerine Asbóth'tan projesine dair bütçe, plan vb. konularda bilgiler göndermesini istemiştir. Tóbiás'ın girişimleri sonrasında Asbóth'un proje önerisi Osmanlı Harbiye Nazırlığı tarafından büyük bir ilgi ile karşılanmış ve Asbóth 2 Temmuz 1913'te kaleme alınan bir yazıyla İstanbul'a davet edilmiştir.<sup>3</sup> Asbóth hatıratında, proje önerisini gönderdikten sonraki gelişmeleri şu şekilde aktarmıştır (Asbóth 1956: 88-89):

"Bunun basit bir konu olmadığı kesindi, ama ilginçti. Üstünde iki hafta çalıştım. Bir pilot okulu, uçak ve uçak motoru tamiri atölyesinden söz ediyorduk. Tamir atölyesinde daha sonra uçak yapımını da plana dâhil etmiştim. Uçağın şekillenmesiyle, organize edilmesiyle, temel parçalarla ve makine için hammaddelerin ve mobilyaların donatılmasıyla ayrı ayrı, detaylıca ilgilenmiştim. Farklı donanımlı farklı amaçlar için en iyi düzeyde, test edilmiş, yabancı uçaklarla ilgilendim. Tóbiás'ın muhtırayı posta yoluyla imzalamasının ardından ondan haftalarca haber alamadım. Sonunda İstanbul'dan Fransızca bir telgraf gelmişti: "Memorandum acceptee lettre suit (Muhtıra kabul mektubu şu şekildedir)."

<sup>3</sup> Davet yazısının tercümesi şu şekildedir: "Macar birinci tayyare fabrikası direktörü namına Dersaadet Ganz anonim elektrik şirketi direktörü Mösyö Tóbiás cevaplarına. Tayyare Mektebi ve fabrikası hakkındaki teklifatın müzakeresine devam edilmek üzere şehri halin 6'ncı cumartesi günü öğleden sonra saat 1'de Müfettişi Umumiğine teşrifleri mütemennadır." Bkz. Asbóth, Oszkár. 1956. *Az Első Helikopter (İlk Helikopter)*. Budapest: Népszava.





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ...

Tóbiás’ın mektubuna öylesine çok sevinmiştim. Girişte bu büyük ihtiyatla ve alan bilgisiyle hazırlanmış çalışma için tebrik ediyor, bilhassa da hızlıca hazır ettiğimiz için. (Parantez içinde bu çalışmada kaç kişi olduğumuzu sormuştu. Belki de yalnız hazırladığımı söylesem inanmazdı. Temize çekmeyi de ben hazırlamıştım.) Binbaşı Nazım Bey, Savunma Bakanlığı teknik birimi müdürü – daha birçok birim müdürü adına- törensel bir şekilde Tóbiás’ı bu şahane çalışma için kutlamışlardı. Müsteşar, onun adına da teşekkür etmesi için ayrıca tembihlemişti ve bu muhtıranın iyi ilişkilerin ilk adımı olmasını umuyordu. Bu muhtırayı bazı birimlerin incelemesinin ardından Harbiye Nazırı İzzet Paşa’ya sunacaklardı.”

Asbóth’un projesinin Harbiye Nazırlığı’nda dikkat çektiği bu sürecin öncesinde ve sonrasında Osmanlı Devleti’nde bir takım önemli gelişmeler de yaşanmıştır. 3 Aralık 1912 yılında imzalanan ateşkes antlaşması ile Balkan Savaşları’nın tarafları arasında savaş kısa süreliğine durmuştur. Ateşkesin halen yürürlükte olduğu bir dönemde 23 Ocak 1913’de Bab-ı Âli baskını ile dönemin Harbiye Nazırı Nazım Paşa öldürülmüş, yerine ikinci defa Mahmut Şevket Paşa Harbiye Nazırı olarak atanmıştır. Birinci Balkan Savaşı ise 30 Mayıs 1913’de Osmanlı Devleti ile Balkan Devletleri arasında imzalanan antlaşmalar neticesinde sona ermiştir. Bu sürecin bir diğer önemli gelişmesi ise 11 Haziran 1913’te Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’nın bir suikast sonrasında öldürülmesi olmuştur. Mahmut Şevket Paşa’nın yerine Harbiye Nazırlığı görevine İzzet Paşa getirilmiştir. Aynı dönemde Osmanlı’dan alınan Makedonya’nın paylaşılması meselesindeki anlaşmazlıklar nedeniyle Balkan Devletleri arasında 29 Haziran 1913’de İkinci Balkan Savaşı patlak vermiştir. Osmanlı Devleti, Balkan Devletleri’nin kendi aralarındaki savaştan faydalanarak Edirne’yi Bulgarlardan geri almış ve Çatalca-Gelibolu hattının da güvenliğini sağlamıştır. Osmanlı havacıları ise ilkinde kıyasla İkinci Balkan Savaşı’nda önemli görevler üstlenmiş, keşif ve gözetmele faaliyetleri ile önemli bilgiler elde etmişlerdir (*Havacılık Tarihinde Türkler* 1971: 138-139; Karacagil 2013: 121-123; Yalçın 2019: 32-33).

Asbóth’un projesi böyle bir karışık döneme rastlasa da Tóbiás, projeye ilgili olumlu gelişmeler yaşandığını ve süreç ile ilgili olarak Asbóth’a sabırlı olması gerektiğini söylemiştir. Ayrıca, süreci hızlandıracağını ancak hızlı bir çözüm beklememeleri gerektiğini de eklemiştir (Asbóth 1956: 89-90). Asbóth hazırlıklarının ardından, Macar hükümetince istenen muvafakatnameyi imzalayarak Osmanlı Harbiye Nazırlığının davetine icap etmek üzere İstanbul’a doğru yola çıkmıştır. Asbóth, İstanbul’a gelmeden önce ise kendisine Tóbiás tarafından bazı telkinlerde bulunulmuştur. Asbóth, İstanbul’a olan yolculuğu öncesinde yaşadıklarını ise şu şekilde aktarmıştır (Asbóth 1956: 91-93):

“Rüya mıydı bu? Tóbiás, para meselelerinde Osmanlı İmparatorluğu’nun çok büyük bir denetim altında olduğuna dikkat çekmemi istedi. Elbette askerî savunmayla ilgili bir mesele olan hava





savunmasının büyük devlet güçleri tarafından denetlenme altına girip girmeyeceği muallaktı, ama devlet güçlerinin bunu sonradan denetim altına alacaklarıysa kesindi. Mademki Harbiye Nazırlığı bu yeni savunma sistemine yeni bir özellik atfettiğinden ötürü yetkili mercilerin her türlü zorluk çıkaracağından korkuluyordu ve Tóbiás'a altını çize çize, bu işin en güvenli şekilde yapılmasını emri verdiler. Tóbiás, bir an önce seyahat tarihimi onunla paylaşmamı istedi. Balkan Savaşı henüz bitmemişti. Macaristan savaşın direkt komşusu olmuştu. Temeşvar 8. Kolorduya bağlı Arad'da "seferberlik" ilan edilmişti. Savaş durumunda benim de asker olmam lâzımdı ve bu yüzden teorik olarak yurt dışına seyahat edemezdim. Pasaport başvurumu yetkili devlet dairesinde alaya aldılar. Zorla da olsa işlemi içişlerine iletmelerini sağlamıştım. Budapeşte'de Ponitius Platus'a kadar koşturarak alabilmişim pasaportumu.

Pasaportumda şu açıklama yer alıyordu: "Pasaportun çıkartılması İçişleri Bakanlığı 122 146/1913. Sayılı kararnamesiyle, Millî Savunma Bakanlığının mutabakatı ile onaylanmıştır. – 4 Ağustos 1913, Arad.- Nándor Greén, Emniyet Müdürü." Bu, bir yıl boyunca Avrupa'da herhangi bir yere uçmamı sağlayacak olan sihirli kitap ellerimdeydi artık. (O zaman henüz vize gerekmiyordu). Babamın arkadaşları Budapeşte'de pasaportumun iznini hızlandırırken ben de Türkiye'ye yapacağım bu bilimsel gezinin teminatıyla kafa patlatıyordum. Türkiye'de ne kadar süre kalacağım hakkında hiçbir fikrim yoktu. O dönemlerde Arad Spor Kulübü'nde amatör antrenör olarak çalışıyordum. Aviyonikle ilgili çalışmalarına büyük ilgi besleyen Avukat Dr. Ármin Gara'yla burada tanışmıştım. Bana şunu sordu:

-Türkiye'de ticaretten ve sözleşme anlayan tanıdığınız güvenilir bir hukukçu tanıdığınız var mı?

-Yok. Tóbiás mühendislik yapan bir müdür.

-Peki, sizin yanınızda bir avukat arkadaşın da size, en azından teorik meseleler devam ederken eşlik etmesine ne dersiniz?

-Doktor Bey, ben kendi masraflarımı bile zar zor bir araya getirdim! Bir kişiyi daha...

-Lütfen bekleyin, diye sözümü kesti. –Bildiğiniz üzere evlilik arifesindeyim, önümüzdeki hafta evleneceğim. Bazı toplulukların ve bazı firmaların işleriyle ben ilgileniyorum, yakınlarda ölen patronumun vekâletliğini yaptığım sıralarda para mı yoksa hediye mi alayım diye sordu. Ben parayı tercih ettim ve epey güzel bir miktar aldım. Gelinimiz dayalı döşeli daireyi aldığından, bu parayı son kuruşuna kadar balayı gezisine harcamaya karar verdik. Pasaportumuz da var. İstanbul'dan, Bin Bir Gece masallarının







“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ... göbeğinden daha romantik başka bir yer düşünülebilir mi? Güzelce bir oturup sadece işle olan kısmı değil, seyahatle olan kısımları bile en ince ayrıntılarına kadar konuştuk.”

Avukat olan Gara, balayını geçirmek üzere İstanbul’da bulunduğu günlerde projenin hazırlanması sırasında Asbóth’a önemli yardımlarda bulunacaktır. Asbóth, tanıştığı avukat ile birlikte 13 Ağustos 1913’te Köstence’den vapurla yola çıkarak İstanbul’a ulaşmıştır (Hazai 1995: 493). Vapurun İstanbul’a ulaşması sonrasında Asbóth, ilk izlenimlerini şu sözlerle ifade etmiştir (Asbóth 1956: 94):

“Gece yarısında hareket eden gemi ertesi gün, tepelerini-dağlarını koyu yeşil selvi ormanlarının kapladığı Boğaziçi’ne ulaşmıştık. Buydu işte o boğaz, uluslararası tartışmaya konu olan şey! Karadeniz, Rus denizinin anahtarı, Türk askerî gücüyle doluydu. Bizse hiç asker görmemiştik...Böylesi daha iyiydi... Bu iki yandan da uzanan koyu yeşil selvi ormanının görüntüsü ve denizin içimizde oluşturduğu derin hissiyatı hiçbir şey bozmadı. Su öylesine karanlıktı ki karşıdan nadiren gelen gemiler suda doğal olmayan bir beyazlık bırakıyor gibiydi. Buharlı Rumen gemimiz 13 Ağustos’ta İstanbul’un Galata Limanı’na demir attı. Gemi köprüsünde uzun, zayıfça, kahverengi bıyıklı bir adam bekliyordu: Tóbiás. Yanında da Harbiye Nazırlığından birkaç subay, Hasan Cemal Bey ve bir binbaşıyla. Avukatımla gelmem üzerlerinde büyük bir etki bırakmıştı”.

Asbóth’u, yazdığı üzere İstanbul’da Tóbiás ve Osmanlı Harbiye Nazırlığından bazı subaylar karşılaşmıştır. Asbóth daha sonra kendi deyimiyle, “*şehrin ana hatlarından birinde, Pera’da, görkemli, tamamen modern, Batı Avrupa tarzında, çalışanlarının çoğunun İsviçreli olduğu ve birkaç hafta önce açılan bir otele*” yerleşmiştir. Bir gün sonra Asbóth, avukatı olarak yanında bulunan Gara ve Tóbiás ile faytona binerek Harbiye Nazırlığına doğru yola çıkmıştır. Bu yol boyunca gördükleri ve duyduklarına karşı Asbóth, “Doğu kapısı” bizi ufak tefek binlerce tuhafıyla bir günde şaşkına uğratmayı başarmıştı” diyecektir. Tóbiás, Asbóth’a Türk yetkililer ile görüşmeden önce bazı tavsiyelerde bulunur:

“Kafanla evet işareti yaparsan, o burada hayır demek. Kafanı olumsuzca sallarsan o evet demek! Çağırma işareti yaparsan bu git demek, elinle git işareti yaparsan da yakınıma gel demek...Türlere özgü bir şapka olan fesi en yüksek sıcaklıklarda dahi, hatta odada devlet dairesinde bile takmıştı. Tuhafıkların ardı arkası kesilmiyordu.”

Asbóth ve Tóbiás Harbiye Nazırlığına ulaştıktan sonra Asbóth belki de hayatı boyunca unatamayacağı o ilk dakikaları şu şekilde açıklamıştır (Asbóth 1956: 95-97):

“Harbiye Nazırlığının kapı girişinde kartvizitlerimizi teslim ettik. Hemen Binbaşı Nazım Bey’e yönlendirdiler. Yapılı, iriyarı bir adamdı.





Yanımıza gelip bizi kibarca o Türklere özgü selamlama hareketleriyle karşıladı. Sağ el parmaklarıyla ağzına, alnına hafifçe dokunup kafasını hafifçe eğerek yeleşinin üstüne dokundu. Bu özel, kibar selamlamayı böyle kibarca, nazikçe öyle herkes yapamamıştı. Tóbiás, evet güzel yapıyordu ama ben... Bundan konuşmasak daha iyi! Oturalı henüz çok olmamıştı ki bir zorunluluk, Türk kahvesini getirdiler. Fakat bunu sadece büyük harflerle yazmak lâzımdı: SADE TÜRK KAHVESİ. Çünkü böylesi bir kahveyi yalnızca Türkiye’de bulmak mümkündü. Bu başka bir deneyimdi... Bunun yanında da TÜRK SİGARASI ikram ediliyordu, o da büyük harflerle tabii. Şair olsaydım her ikisine de dizeler yazardım. Parıldayan büyük harflerle. Çünkü bizim kahve ve sigara diye içtiğimiz bunların yanında parodi kalıyordu. Şube müdürü Nazım Bey’in odasında başka birçok subayın çalışma masası bulunuyordu. Başka şube müdürleri de konuşmaya dâhil olmuşlardı. Hepsinde de Fransız subaylarına benzer uniformalar vardı. Sohbetimizi, buna sohbet de denemezdi ya, çünkü Tóbiás tercüme ediyordu. Giriş konuşmasında avukatımın işi yüzünden bir hafta içinde geri döneceğinden en azından temel meseleleri bu zaman içinde konuşmak istediğini bildirdi. Bu konuşmanın ardından büyük bir sessizlik oldu, sadece kafalar hareket ediyordu. Bir subay diğerine bakıyor, fikrimce yüzlerinde hafif bir şaşırma hâli vardı. Sanki bu insanlar Ayda yaşıyormuş demek istercesine bir halleri vardı. Sonunda Nâzım Bey bu sıkıcı sessizliği bozdu. Önce baş çavuşlara yeni bir kahve daha getirmelerini söyledi, ardından bir sürü sigara ikram etti ve sigarayı esaslıca tanıttı. Sonra da temennimizi yerine getirmek için çabalayacaklarını söyledi. Şubelerin yapması gereken işlemlerle ilgili prosedürlerin işleyiş biçimini anlattı. Bundan da açıkça anlaşıyordu ki onlardan istediğim şeyler onları zorlu bir göreve sokmuştu. Yeni kahve ve sigara ikramının ardından işi hızlandırmak için takipçisi olacağını söyledi. Sonraki gün öğeden sonra saat 10’da tekrar ziyaret etmemizi istedi. Meseleyi her açıdan güvenilir bir şekilde ilerletmemizi de istedi. Tóbiás bu hızlı ilerlemeyi Türk işleyişine göre olağanüstü olarak tanımladı. Buna rağmen meselenin hızlı ilerleyeceğine dair yine de bel bağlamamamızı söyledi. Çünkü Müslümanların en büyük bayramlarından biri olan biri olan Ramazan orucu dönemi hazırlıkları başlıyordu.”

Harbiye Nazırlığındaki ilk görüşmenin ardından Tóbiás, Asbóth ve Gara’yı Pera Oteli’nin olduğu caddenin başındaki çok katlı Ganz şubesinde ağırlamıştır. Tóbiás, binaya girer girmez binanın kapıcısından Türk kahvesi ister. Asbóth için bu anlarda çok ilginç diyaloglar yaşanmıştır (Asbóth 1956: 97):

“- İki şekerli, bir sade. Türkiye’de her kapıcının en temel görevi kahve yapmaktır. Kapıyı korumak ikinci işti.





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ...

-Gece gündüz kapıcı kulübelerinde kahve yapıldığını göreceksiniz siz de dedi Tóbiás. İster ofise olsun eve olsun misafir ya da müşteri geldiğinde derhal sade kahve getirilir. Misafirin girişte kapıcıya önceden çayı şekerli mi orta mı sade mi istediğini bildirmesi aşırı bir nezaket göstergesi sayılır. Misafirlik süresince kapıcı ara ara kahve getirmeye devam eder. Kahveyi geri göndermek kırıcı bir davranış olarak bulunur.

-O halde insanlar çok fazla kahve içiyor olmalılar- dedi Gara şaşırarak. Bu kadar kahveyi nasıl içebiliyorlar?

-Alışkanlık –dedi Tóbiás. Gördüğünüz gibi fincanlar yüksük kadar bir şey. Bir günde 40-50 bardağa kadar içilmeye alışmak mümkün...

-Kahvenin yanına küçük kaşık koymamaları ilginç, dedi.

-Evet, öyle Türkler kahveyi süzmüyor, o yüzden direkt içmemek lazım. Bunu söylemeye bile gerek duymazlar, kaynar derecede servis edilir ve telvesi dibine çökmesi için biraz beklenir. Sadece çökünce içilir.”

Tóbiás’ın odasında Türk kahveleri içilirken sohbet esnasında havacılık projesi için atılacak adımlar detaylıca konuşulmuştur. Asbóth, İstanbul’da kaldığı ilk hafta boyunca çevreyi tanıma fırsatı bulmuş ve sokak manzaralarını ilgiyle ve şaşkınlıkla izlenmiştir (Asbóth 1956: 97-99). Harbiye Nazırlığında üç müzakerede daha bulunmuştur. Bu sürede, proje meselesini tek bir planda toplamıştır. Bu muhtıra temelinde, Harbiye Nazırlığı, pilotluk okulunu ve buna bağlı uçak tamirat ve motor tamirat atölyesini kuracaktır. Pilot okulunda, yıldan yıla sayısı artmak kaydıyla pilot yetiştirmek, eğitim için artan sayıda ihtiyaç duyulan uçakların yurt dışından teminatını sağlamak, gerekli tamirat veya parça değişimini sağlamak gibi işlerin yapılması öngörülmüştür. Yabancı uçak tiplerini belirleme işiyle bakanlık ilgilenecektir. Muhtıraya göre, belirlenen tarih aralığında inşa edilecek bütün binaların planıyla ve giderleriyle Asbóth ilgilenecektir. Asbóth’un görevi bütün cihazları, aletleri, malzemeleri ve diğer bütün gerekli eşyaların teminatını sağlamak ve bütçeyi ayarlamak olacaktır. Havaalanı için uygun alanı bakanlık sunacak ve bir yıllık ücreti Türk parasına göre belirleyecekti. Kurumların ve tahsis edilen araç gereçlerin ücretlerini ise Nazırlık halledecek ve işleri yapan firmaya direkt ücretini ödeyecekti. Binalar, donatım, kurulum gibi işlerde Nazırlık kendini yetiştirecek, Asbóth sembolik ücret karşılığı çalışacaktı. Amortisman, yıpranma-aşınma gibi konularda başka bir anlaşma gerekiyordu (Asbóth 1956: 99-101).

Nazırlık bir yıl boyunca inşa işlerini Asbóth’un yönlendirmesiyle yaptırtacak, Asbóth öz sermayesiyle kurumun bağımsız olarak yöneteceği anonim şirketleri oluşturacaktı. İmzalar atılana kadar şirket, pilot yetiştirme ve diğer işlerle ilgili kısımlar için ne kadar fatura çıkaracağını kararlaştırılacaktı. Kurumun işleyişine göre, başlangıçtan bir yıl sonraya kadar şirketin bütün elemanları yabancı uyruklu olabilirlerdi ama bir yılın sonunda –anlaşılan sayılarda- yıldan yıla azaltılması ve yerlerine Türk vatandaşı personelin istihdam edilmesi





gerekiyordu. Her türden fizikî ya da beyin işçisi alımı için Nazırlığın onayı gerekmekteydi. Sözleşmenin uzunluğu elli seneydi. Osmanlı Devleti yönetimi, bu süre içinde yapılan çalışmaları yalnızca Türk fabrikasında sürdürülebilirdi. Şirket kurulana kadar Asbóth'a işi, ya da kurum kurulana kadar Nazırlıkta imzalar atılana kadar miktarı kararlaştırılacak ayrı bir telif ücreti ödeme emri verilecekti. Şirket yabancı çalışanlarla kurulabilir fakat hükümet müdürlüğe ve teftiş kuruluna birer kişiyi delege olarak gönderebilirdi. Şirketin ana çalışanlarının %49'unun Türk olabileceği yazıldı. Sözleşmenin feshi durumunda hükümet bütün şirket hisselerini günlük borsa kuruna göre almakla yükümlüydü. Her türden problemde, önceden belirlenen mahkeme karar verebilirdi. Bu, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu konsolosluk mahkemesinden bir kişiden, Osmanlı Harbiye Nazırlığından bir görevliden ve onlar tarafından seçilen sözleşmenin ilgili kısmında yazılan devlet vatandaşlarından olmayan kişilerden oluşuyordu. Sözleşme, iki tarafın da sözlü ve yazılı olarak üzerinde anlaştığı hususlarda harikulâde bir hızla bir haftada Asbóth ve ona yardım eden Avukat Gara tarafından hazırlanıp Nâzım Bey'in önüne sunulmuştur. Nâzım Bey ilk planda, birkaç küçük hatanın haricinde ciddi bir düzelme gerektiren hata bulmamıştır. Geriye sadece rakamlarla ilgili kısımları kararlaştırmak, planlanan kısımların üzerinde çalışmak kalmıştır (Asbóth 1956: 99-101).

Harbiye Nazırlığında gerçekleşen görüşmelerden kısa süre sonra Gara ülkesine dönmüş ve Asbóth projenin resmileşmesini beklerken İstanbul'da kalmaya devam etmiştir. Bu arada Nazım Bey, Ramazan Bayramı'nın bitişinden sonra Asbóth ve Tóbiás'ı Yeşilköy'de inşa edilen havaalanı bölgesinde çevreyi incelemek üzere davet etmiştir. Gemi yolculuğu sonrasında Yeşilköy'e ulaşılmıştır. Asbóth'un bölge hakkında ilk izlenimi şöyledir (Asbóth 1956: 111-112):

“Arazi uygun gözüküyor. Çimenlerle kaplı düz bir alan. Uzak bir mesafeden, Türk-Rus Savaşı'nı bitiren Yeşilköy Antlaşması'nın anısına dikilen büyük beyaz bir mermer sütun gözüküyor. Arazinin tek güzel kusuru, neredeyse sürekli esen rüzgardı. Ama bu bir engel değildi, kendimi teskin ettim. Uçuşun gelişmesi ve hızın artması, bu rahatsız edici durumun üstesinden gelir. 1913'te ortalama 80 kilometre olan hız yıldan yıla artacaktır. 100 kilometre zaten ufukta. 150-200 kilometrelik bir uçuş hızına ulaşmak da uzak bir zaman meselesi değil. Saniyede 30-50 metre hızla giden bir uçağın kalkış ve inişinde fırtınalı rüzgarlar aşılmaz bir engel değildir. Beaufort tablosuna göre, bir fırtınanın rüzgar hızı saniyede 21,5 metredir. Arazinin düzenlenmesine veya planlanmasına gerek yoktu. Hatta hemen havaalanı olarak kullanılabilir, sadece çimlerin biçilmesi veya kesilmesi gerekiyor. Hemen yanında deniz, demiryolu hattı var.”

Nazım Bey, Asbóth'un sözlerinden memnun kalmıştı. Asbóth, Tóbiás ile birlikte bu fırsatı değerlendirdiklerini ve konu üzerinde anlaşma sağlamak için bakanlığın sorumlu





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ... liderlerini yoğun bir kuşatma altına aldıklarını belirtmiştir. Nitekim Asbóth, İstanbul’daki müzakerelerin yavaşlığından şikayet etmeye başladığı bir dönemde protokolün ve tüm müzakere materyalinin imzalandığı büyük gün gelmiştir. Hazırlıkların ardından Harbiye Nazırlığında projenin ön protokoller imzalanmıştır (Hazai 1995: 494-495). Sadece Harbiye Nazırının imzası eksik kalmıştır. Asbóth’a, bu tür sözleşmelerin Harbiye Nazırı tarafından ancak bir veya iki ay içinde, tüm idari adımlardan (kayıt, giriş, çıkış, dosyalama, noter tasdik) geçmişerse imzalayabileceği söylenmiştir. Nazım Bey ise imzanın formaliteden olacağını söylemiştir. Ön protokollerin imzasından sonra Asbóth, Tóbias ile Tokatlıyan Oteli’nin özel salonunda Nazırlığın yönetici subaylarına küçük çaplı bir yemek tertip etmenin uygun olacağını konuşmuştur. Hazırlığın ardından Asbóth ve Tóbias simokin giymiş ve Türk misafirleri en elegan Türk modasına göre giyinmişlerdir; ceket, çizgili pantolon, parlak sarı ayakkabı, kırmızı örgü kravat. Yemekte Nazım Bey ve Asbóth söz alıp bir konuşma yapmış ve Asbóth konuşmasına Türkçe “Efendim” ile başlayarak devamında Macarca misafirleri selamlamıştır. Tóbias, Asbóth’un sözlerini Türkçeye tercüme etmiştir. Asbóth, tertip edilen yemek sonrasında ön protokollerin Peşte’deki temasları için ülkesine geri dönmüştür. Asbóth, Macaristan’daki Aradi Gazetesi’nin editörü Bolgár’dan bir mektup almış ve mektupta Asbóth’un Türk Harbiye Nazırlığı ile bir anlaşma yapmak üzere olduğu bilgisini edindiklerini ve bununla ilgili kendilerine bir yazı göndermelerini istemiştir. Asbóth, gizli tutulmasına özen gösterdiği İstanbul temasları hakkında Macar basınında böyle bir haberin yayınlanmasından ve hatta bu haberin yabancı basında da haber olabileceğinden oldukça çekinmiştir (Asbóth 1956: 114-118).

Asbóth, can sıkıcı bu gelişmenin ardından, Arad’dan şahsına gelen kalın bir ekspres mektupla karşılaşmıştır. Asbóth’un annesi, Arad Gazetesi’nin o günkü sayısından bir sayfa göndermiştir. Gazetede, “Oszkár Asbóth yabancı imtiyazı alamadı” şeklinde bir haber yayınlanır. Gazete daha sonra Osmanlı İmparatorluğu Harbiye Nazırlığının, soğuk bir kibarlıkla hiçbir yerde herhangi bir tavizden haberi olmadığını bildirdiğini iletmiştir. Asbóth bu haber üzerine, hemen ertesi gün Arad Gazetesi’ne bir yazı yazmış ve yazının düzeltilmesini istemiştir. Gazeteye, İstanbul’da herhangi bir imtiyaz aldım ya da almadım şeklinde bir açıklama yapmadığını belirtmiştir. Asbóth, daha önce kendisine bildirildiği üzere İstanbul’daki havacılık projesinin gizli kalmasını istemekteydi. Ancak tam da bu gelişmelerin yaşandığı bir sırada, Fransız pilotları Paris’ten İstanbul’a uzun bir uçuş gerçekleştirmiştir. Asbóth, bu haber hakkında şunları aktarmıştır (Asbóth 1956: 121-123):

“Bir gün, dünyanın havacılıktaki yıldızlarından birinin Paris’ten İstanbul’a uçacağını okudum. Bu haberi ilginç buldum. Çünkü o döneme kadar yapılmamış bir uçuşla ilgili olarak gazetelerin bu haberi öncesinde duyurması gerekirdi. Bu beklenmedik uçuşu ilginç buldum. Diğer gün ikinci bir Fransız’ın Paris’ten havalanarak İstanbul’da Yeşilköy’e iniş yaptığını okudum. Bundan gerçekten hoşlanmadım.





Birkaç gün sonra üçüncü bir Fransız uçağı merkeze indi. Macar gazeteleri de bu uçuş hakkında haber yaparak böyle bir uygunsuz bir savaş döneminde üç Fransız pilotun büyük bir ödül varmışçasına ne için bu uçuşu yaptıklarını yazdı. Sonunda Tóbias'ın mektubu geldi. Olan oldu, dış istihbarat servisi Yeşilköy planını ve anlaşmanın detaylarını servis etti. Fransız büyükelçiliğı, imtiyazın verilmesini yalnızca etkili müdahalenin engelleyebileceğini gördü. Böylece Fransız İmparatorluğu'nun mekanizması, Asbóth'a karşı harekete geçti. Bu eyleme Fransız Areo Kulübü'nü de dahil ettiler çünkü Fransız elçisi bir şekilde daha efektif acil bir adım atmıştı. Fransa ile İstanbul arasında 2300 km.lik bir mesafe vardı ve bu uzun mesafeyi daha önce kimse uçmamıştı."

Bahsi geçen uzun mesafeli uçuş planı, Balkan Savaşları'ndan sonra Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu ile olan ilişkilerini takviye etmek amacıyla "üç kıta arasında" şeklinde nitelenen ve Paris-İstanbul-Kahire'yi kapsayan uzun bir hava seyahatini nitelemektedir. Bu uzun seyahat için Fransızların ünlü pilotları Daucourt, Marc Bonnier ve Vedrines istekli olmuşlardı. Paris-İstanbul arası 2390 km., İstanbul-Kahire arasındaki mesafe 2500 km. idi (*Havacılık Tarihinde Türkler* 1971: 145). Paris'ten havalanan Fransız pilotlar farklı tarihlerde İstanbul'a ulaşmıştır. Başarılı gerçekleşen uçuşların ardından Fransız elçisi ve 3 askerî ataşe ve Fransız pilotlarla birlikte İstanbul'da Harbiye Nazırlığına gitmiştir. Fransız elçisi, Harbiye Nazırı ile olan görüşmesinde, büyük güçlerin yeni imtiyazlar üzerinde kontrol hakkı sağlayan kapitülasyon antlaşmalarına atıfta bulunmuştur. Fransız elçisi, Harbiye Nazırına bir Avusturya-Macaristan vatandaşına Türk pilot okulu ve uçak fabrikası kurulması için imtiyaz veya menfaat vermek istendiğı bilgisini aldığını söylemiş, ancak büyük güçlerin rızası olmadan böyle bir imtiyazın verilemeyeceğini ifade etmiştir. Fransız elçisi ayrıca Harbiye Nazırı ile olan konuşmasında, kapitülasyon antlaşmalarının Osmanlı yetkililerince ihlal edilmesinin olumsuz sonuçları olabileceğini söylemiş ve Paris'ten gelen üç Fransız pilotunun başarılı uçuşunun, Fransa'nın pilotaj eğitimiyle ve uçak fabrikasıyla başka hiçbir ülkenin yarışmaya giremeyeceğini kanıtladığını söylemiştir. Fransız elçisi son olarak, Harbiye Nazırının da buna göre hareket etmesini dilediğini açıklamıştır. Fransızların bu girişimlerinden sonra Asbóth'un projesi rafa kaldırılmıştır. Resmi antlaşmanın imzalanması beklenirken Asbóth'un projesinin sonuçlanmamasının nedeni olarak Fransa'nın İstanbul elçisinin devreye girerek böyle bir projenin Fransızlara verilmesi konusundaki telkinleri gösterilebilir. Dönem incelendiğinde Fransızların havacılıkta Avrupa'da önemli bir konumda oldukları aşikârdır ve Osmanlı Devleti'nin Fransız firmaları ile daha önce yapılan antlaşmalar da Asbóth'un teklifinin kabul edilmemesindeki diğer önemli etkenler olarak ortaya çıktığı söylenebilir (Hazai 1995: 495). Zira Fransız havacılarının, Birinci Dünya Savaşı başlamadan önce Osmanlı havacılığının başına geçmesi, Asbóth'un projesinin resmîyete dökülememesinin nedenini bir kez daha kanıtlar niteliktedir.





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ...

Asbóth’un Harbiye Nazırlığına sunduğu projesiyle ilgili var olan en önemli kaynağın 1956 yılında yayınlanan hatıratı “Az Első Helikopter (İlk Helikopter)” olduğunu söylemek doğru olacaktır. Ancak yerli kaynaklarda da Asbóth’un projesiyle ilgili bilgiler mevcuttur. Örneğin, Ajun Kurter tarafından yazılan “Türk Hava Kuvvetleri Tarihi” serisinin 1’inci cildinde bu projeye dair önemli bilgiler yer almaktadır. Buna göre, 1913 yılının Ekim ayı sonlarında bir uçak fabrikasının kurulması için çalışma başlatıldığı ve bir Macar şirketinin İstanbul’da uçak fabrikası kurmak için müracaat edip bir teklifte bulunduğu yazılmıştır. Hiç kuşkusuz bu şirket Ganz şirkettir. Ayrıca Başkomutanlık Karargahının Harbiye Nazırlığına 24 Ekim’de yazdığı bir yazıda, bu teklife olumlu yaklaşıldığı ve resmi sözleşmenin imzalanması aşamasına gelindiği belirtilmiştir. 30 Ekim’de ise sözleşme taslağının hazırlandığı ve tasarıdaki önemli maddelerin hangileri olduğu belirtilmiştir. Sözleşme taslağının gerçekleşmesi durumunda, İstanbul’da büyük ve modern bir havacılık kompleksinin kazanılacağı öngörülürken 2 Kasım’da taslak metni imzaya hazır hale gelmiştir. Taslak metin için İmalat-ı Harbiye Müdürlüğünden bir mütalaa istenmiştir. İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü kendi görüşlerini içeren yazıyı göndermiş ve bununla birlikte sözleşme taslağı tekrar Müfettiş-i Umumiliğe gönderilerek İmalat-ı Harbiye Müdürlüğünün görüşlerini de içeren yeni bir taslak metin hazırlanması istenmiştir. İmzaya hazır hale gelen yeni taslak metine, kurşun kalemle “bu teklif kabul edilmemiş ve bu iş de yapılmamıştır” yazısı eklenmiştir. Ancak bu yazıyı yazan kişi veya kuruluşun adı metne eklenmemiştir. Kurter’in çalışmasında, benzer bir yazının 24 Şubat 1914’de Harbiye Nazırlığından Paris Ataşemillerliğine gönderildiği ve tayyare mektebi ve projelerinin ileri bir tarihte ele alınmak üzere ertelendiği yazılmıştır. Mart ayı içerisinde Avrupa’ya bir heyetin gönderileceği ve bu heyetin incelemesinden sonra karar verilmek istendiği için bu girişimin de durdurulduğu yazılmıştır (Kurter 2009: 188-190). Osman Yalçın da “Türk Hava Harp Sanayii Tarihi” adlı eserinde bu konuya atıf yapmıştır (Yalçın 2019: 18). Yine Fethi Kural tarafından 1974’de neşredilen ve Asbóth’un projesi hususunda sonraki çalışmalara kaynaklık edecek olan “Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Belgeleri (1909-1913)” adlı çalışmada uçak fabrikası projesi hakkında bilgiler mevcuttur. Kural’ın çalışmasında, Osmanlı arşiv belgeleri temelinde Asbóth ile yapılan görüşmeler neticesinde hazırlanan protokolün maddelerini sıralanmıştır. Ayrıca Harbiye Nezaretine gönderilen bir yazıda, 29 Ocak 1912’de Josef Porşeron isminde bir Rus’un İstanbul’da uçak fabrikası ve havacılık okulu açmak için bir teşebbüste bulunduğu bildirilmiştir (Kural 1974: 324-328). Hazai ise, “Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Türk Havacılığına Ait Bir Projesi” adlı çalışmasında Asbóth’un projesi hakkında özet bir çalışma yayınlamıştır (Hazai 1995: 491-495).

## Sonuç

İnsanoğlunun yüzyıllar boyunca uçmaya olan özlemi Wright Kardeşlerin 1903’te yapmış olduğu başarılı uçuş denemesinden sonra gerçeğe dönüşmüştür. Birçok ülke,





havacılık tarihinde bir devrim niteliği taşıyan bu gelişmeden sonra uçakları bir savaş unsuru olarak kullanmaya başlamıştır. Amerika, Fransa, Avusturya, İtalya ve Almanya gibi ülkeler, uçakların muharebe sırasındaki önemini erkenden kavramış ve uçakları ordu envanterlerine eklemişlerdir. Osmanlı Devleti de çağdaşları olan devletlerle birlikte havacılık alanındaki gelişmelerin önemini erken bir dönemde anlamış ve dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa öncülüğünde hava gücü oluşturma girişimlerine başlamıştır. Mahmut Şevket Paşa'nın girişimleriyle Louis Bleriot ve Baron De Catters gibi ünlü Fransız pilotlar İstanbul'a davet edilmiş ve bu pilotların uçuş gösterileri sonrasında 20 Aralık 1909 tarihinde ayrıntılı bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor, Osmanlı Devleti'nin havacılık alanındaki gelişmeleri önemseydiğini ve desteklediğini belirten ilk ayrıntılı rapor olma özelliğini taşıırken Harbiye Nazırlığının havacılık alanındaki teknik gelişmeleri yakından takip ettiğinin göstergesi olmuştur. Osmanlı Devleti'nde bu tarihten itibaren havacılıkla ilgili incelemelerin arttığı gözlemlenir.

1910 yılında Fransa'da gerçekleştirilen Picardie Manevralarına katılan Osmanlı askeri heyeti, havacılığın önemini bizzat tatbik etmiştir. Mahmut Şevket Paşa, 5 Şubat 1911'de Paris ve Berlin'deki askerî ataşelere gönderdiği yazıda, pilotluk eğitimi konusunun ve ücretinin araştırılmasını isteyerek Osmanlı hava gücünün kurulması yönünde girişimlere başlamıştır. Ayrıca Ordu Komutanlıklarına yazılar göndererek Avrupa'ya pilotaj eğitimine gönderilmek üzere istekli personelin seçilmesi hususunda çalışmalar yürütmüştür. Osmanlı havacılığını teşkil etmek için yapılan bu girişimlerin ardından, 1 Haziran 1911 tarihinde havacılık faaliyetlerini icra etmek ve tayyarecilik alanındaki faaliyetleri yürütmek amacıyla Kıtaatı Fenniye Müfettişliğinin önerisi ve Erkânı Harbiye Dairesinin uygun görmesi üzerine bir komisyonun kurulmasına karar verilmiştir. Bu komisyonun yapmış olduğu sınav sonucunda başarılı olan pilotlar Avrupa'ya pilotaj eğitime gönderilmiştir. Avrupa'ya pilotaj eğitime gönderilen ilk Türk pilotlarının ardından Osmanlı havacılığını teşkilatlandırma girişimleri hız kazanmıştır. Havacılıkla ilgili gelişmeleri bizzat yerinde incelemek üzere Avrupa'ya heyetler gönderilmiş ve ilerleyen süreçte Osmanlı havacılığının ilk uçakları envantere katılmıştır. Ancak Osmanlı havacılığının ilk uçaklarının satın alınmasında Padişah ve çok sayıda askerin de destek verdiği bağış kampanyaları etkili olmuştur. Bunun nedeni ise hiç kuşkusuz Osmanlı'nın mali açıdan yetersiz oluşudur. Mali anlamdaki yetersizlik, erken bir dönemde havacılığın önemini kavrayan Osmanlı Devleti'nin, çağdaşlarına kıyasla neden geri kaldığının da açık bir göstergesi olacaktır. Bu sırada İtalyanlar, Osmanlı havacılığının kuruluş yıllarına rastlayan bir dönemde uçakları ilk kez savaş unsuru olarak Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı Devleti'ne karşı kullanmışlardır. Osmanlı Devleti bu savaşta uçakları savaş unsuru olarak kullanamasa da dünya havacılık tarihinde ilk hava savunma hareketini icra etmiştir. Osmanlı Devleti, ilk kez Balkan Savaşları'nda uçakları harp sahasında kullanmaya başlamış ve Balkan Savaşları, Türk pilotlarının ilk kez uçak kullandığı bir savaş olarak tarihe geçmiştir.

Balkan Savaşları devam ederken Macaristan'da helikopterin mucidi olarak tanınacak olan Oszkár Asbóth, Osmanlı havacılığını geliştirmek amacıyla şahsi bir girişimle Osmanlı







“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ... Harbiye Nazırlığına bir proje sunmuştur. Ganz firmasının İstanbul Şube Müdürü Frigyes Tóbiás aracılığıyla Harbiye Nazırlığına sunulan bu proje, Osmanlı yetkili makamları tarafından olumlu karşılanmış ve Asbóth’un projesi büyük ilgi görmüştür. Bu gelişmeler sonrasında Asbóth, 2 Temmuz 1913 tarihinde Harbiye Nazırlığına tarafından İstanbul’a davet edilmiştir. Davetin ardından gerekli hazırlığını yapan Asbóth, 13 Ağustos 1913 tarihinde Köstence’den vapurla yola çıkarak İstanbul’a varmıştır. İstanbul’da gelmesi sonrasında Harbiye Nazırlığında çeşitli müzakereler yürüten Asbóth, Osmanlı havacılığının ihtiyaç duyduğu tayyare maktebi, uçak fabrikası ve uçuş alanı gibi önemli başlıklarda hazırladığı projelerini sunmuş ve bu proje kabul görerek taraflar arasında ön protokol imzalanmıştır. Ön protokollerin imzalanması sonrasında projenin resmileşmesi için sadece Harbiye Nazırının imzası eksik kalmıştır. Asbóth, resmi imzaların atılmasının beklendiği bir dönemde, Tokatlıyan Özel Salonunda Osmanlı Harbiye Nazırlığının yönetici subaylarına bir yemek tertip etmiştir. Asbóth daha sonra projenin Budapeşte’deki evrak işleri nedeniyle ülkesine geri dönerek resmi imzaların atılmasını beklemeye başlamıştır. Asbóth’un Macaristan’a dönmesinin ardından bazı önemli gelişmeler yaşanmıştır. Fransa’nın 3 ünlü pilotu, Fransa’nın Osmanlı İmparatorluğu ile olan ilişkilerini takviye etmek amacıyla kıtalararası olarak tabir edilen ve Paris-İstanbul-Kahire’yi kapsayan uzun bir hava seyahatine çıkmıştır.

Asbóth’un projesinden haberi olan İstanbul’daki Fransız elçisi, İstanbul’a ulaşan Fransız pilotları ve 3 askerî ataşe ile birlikte, Asbóth’un projesiyle ilgili resmi antlaşmanın imzalanmasına günler kala Osmanlı Harbiye Nazırlığını ziyaret etmiştir. Bu açıdan bakıldığında, Fransız elçisinin Harbiye Nazırlığını ziyaret ettiği dönem manidardır. Bu ziyaretin asıl amacının, Asbóth’un projesini engelleyerek, olası bir projenin Fransızlara verilmesini sağlamak olduğu anlaşılmaktadır. Fransız elçisinin, Asbóth’un projesi için resmi imzanın an meselesi olduğu bir dönemde, Paris’ten İstanbul’a başarılı bir uçuş gerçekleştiren 3 pilotu yanına alması bu fikri destekler niteliktedir. Bununla birlikte Fransız elçisi, Harbiye Nazırı ile görüşmesinde, Osmanlı Devleti tarafından Fransa’nın da içinde bulunduğu büyük güçlere verilen imtiyazları hatırlatarak yeni imtiyazlar üzerinde büyük güçlerin kontrol hakkı olduğu antlaşmaya atıfta bulunmuştur. Ayrıca Asbóth’un projesine atıf yaparak büyük güçlerin rızası olmadan böyle bir imtiyazın verilemeyeceğini ifade etmiştir. Fransız elçisinin Harbiye Nazırlığındaki görüşmesi sonrasında Asbóth’un projesi askıya alınmıştır. Buradan da anlaşılacağı üzere, helikopterin mucidi ve dönemin en önemli havacılarından biri olacak Asbóth’un geniş kapsamlı projesi Fransızların baskıları ve araya girmeleri nedeniyle kabul edilmemiştir. Fransız havacıları, yakın dönem sonra Osmanlı havacılığının başına geçecek fakat Birinci Dünya Savaşı’nın çıkması nedeniyle de Fransız havacılar ülkesine dönmek zorunda kalacaktır.





## Kaynakça

- “Asbóth Oszkár”. 1967. *A Magyar Életrajzi Lexikon (Macar Biyografi Ansiklopedisi)*, Első Kötét A-K. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Asbóth, Oszkár. 1956. *Az Első Helikopter (İlk Helikopter)*. Budapest: Népszava.
- Bıyıkoğlu, Nadir. 1990. “Türklerde Havacılık”. *Türk Yurdu*: 32.
- Bödök, Zsigmond. 2002. “Oszkár Asbóth (1891-1960)”. *A Magyar Feltalálók Repülés Történetében (Havacılık Tarihinde Macar Mücütler)*. Budapest: Nap Kiadó.
- Cumhuriyetimizin 75. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri*. 1998. Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Duran, Onur. 2021. “Osmanlı Havacılığının Kuruluş Çabaları (1911-1912)”. Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü. Tokat.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*. 2009. C.1. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Hazai, Georhe. 1995. “Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Türk Havacılığına Ait Bir Projesi”. *Çağımı Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*. Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar. İstanbul: İrcica Yayını.
- Kansu, Yavus, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna. *Havacılık Tarihinde Türkler 1*. 1971. Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müd.
- Kara, Ali Onur. 2017. “Kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı’na Türk Askeri Havacılığı”. *Türk Dünyası Araştırmaları* 117(231): 193-206.
- Karacagil, Kürşad. 2013. “Balkan Harbi’nde Türk Havacılığı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. Ankara: 111-123.
- Kılıç, Hulusi. 1993. “Cevherî İsmail Bin Hammad”. ss. 459 içinde *TDV İslam Ansiklopedisi*. C. 7. İstanbul: TDV Yayınları.
- Köksal, Orhan. 2021. “Osmanlı Devleti’nde Balon ve Tayyare Uçuşları (1789-1912)”. *Dr. Cezmi Karasu Armağani: Ustaya Saygı*. Ed. Kolutek, Mikail, Sarı, Çağhan, Köksal, Orhan. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Kural, Fethi. 1974. *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Belgeleri (1909-1913)*. Ankara: Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü Yay.
- Kurt, Deniz, Korkmaz, Erdal. 2018. “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”. *Savunma Bilimleri Dergisi* 17(2): 207-251.
- Kurt, Emin. 2020. “Trablusgarp Savaşı’nda İtalyan Hava Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşuna Etkisi”. *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, İstanbul: Milli Savunma Üniversitesi Yayınları.
- Kurt, Emin. 2010. “Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları 1909-1914”. *Hava Kuvvetleri Dergisi* (365):46-60.
- Kurt, Emin. 2013. “Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteđi: Bağış Uçaklar”. *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. Ankara: 302-317.
- Kurter, Ajun. 2009. *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*. C.1. İstanbul: Hava Kuvvetleri Komutanlığı.





- “Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ... Küçük, Cevdet. 1992. “Balkan Savaşı, Osmanlı Devleti ve Balkan Devletleri Arasında İki Safhada Yapılan Savaş (8 Ekim 1912-29 Eylül 1913)”. ss. 24 içinde *TDV İslam Ansiklopedisi*. C. 5. Ankara: TDV Yayınları.
- McCullough, David. 2016. *Wright Kardeşler*. çev. Ceylan Uşaki Erali. İstanbul: Lemur Yayınevi.
- Tayhani, İhsan. 2001. *Atatürk’ün Bağımsız Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*. Ankara: Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No: 1.
- Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Birinci Kitap*. 1950. Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi.
- Şahin, Güngör. 2020. “Trablusgarp Savaşı’ndan Millî Mücadele’ye Türk-İtalyan İlişkileri”. *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, İstanbul: Milli Savunma Üniversitesi Yayınları.
- Yalçın, Osman. 2010. “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Etkisi”. *Akademik Bakış*: 3(6):191-212.
- Yalçın, Osman. 2016. “Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşı’na Etkisi”. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* (59): 181-236.
- Yalçın, Osman. 2019. *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yalçın, Osman. 2021. “Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı”. *Bilig* (96): 147- 176.
- Yalçın, Osman. 2022. “Balkan Savaşları’nda Türk Hava Harekâtı”. *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi* (6): 65-105.





## EKLER

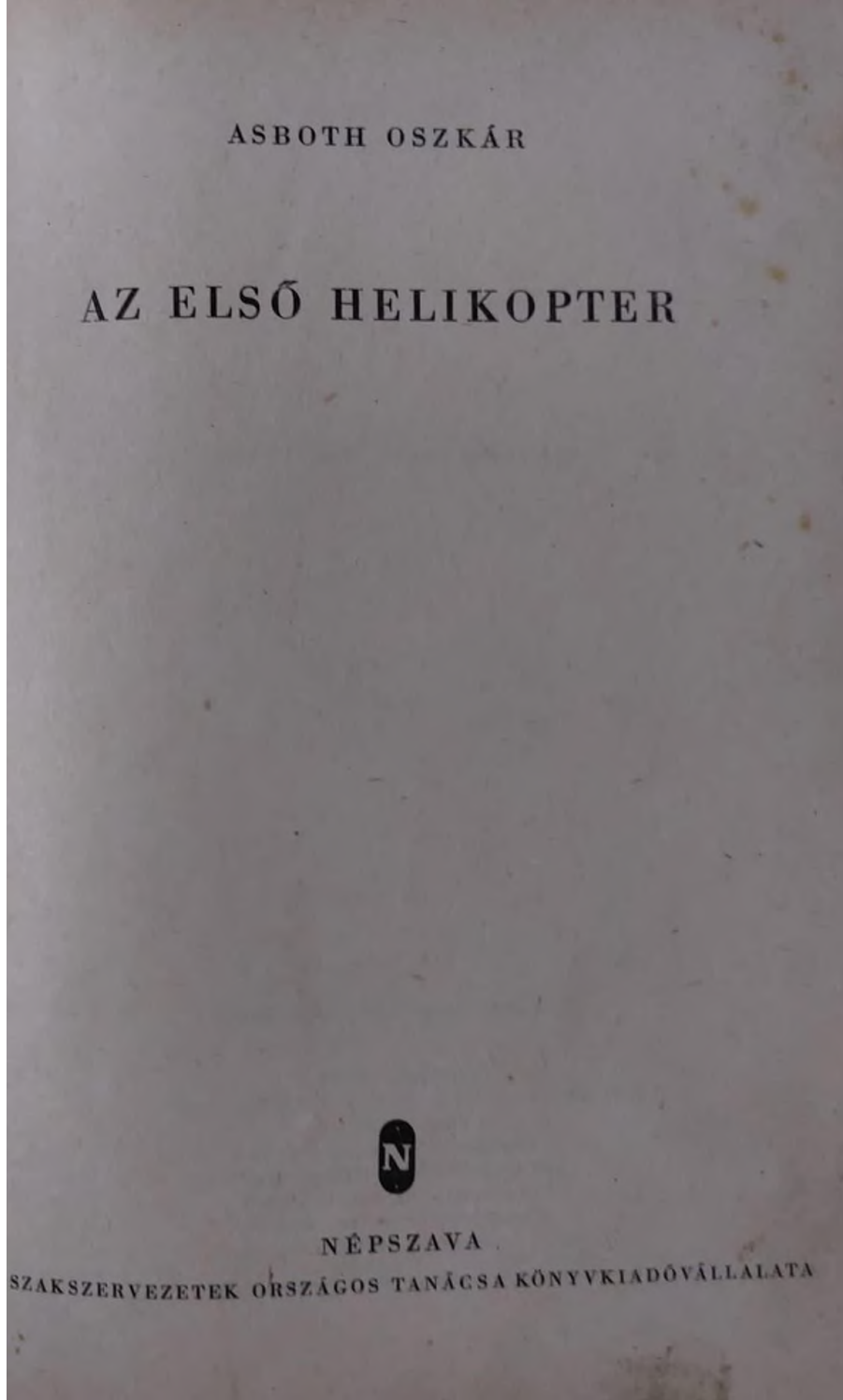
**EK-1 Oszkár Asbóth, kendi ürettiği pervane ile 100 LE Brandenburg uçağı önünde (Avusturya-Fischamend, 1918. Fortepan / Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum / Történeti Fényképek Gyűjteménye / Asbóth Oszkár gyűjteménye)**





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ...

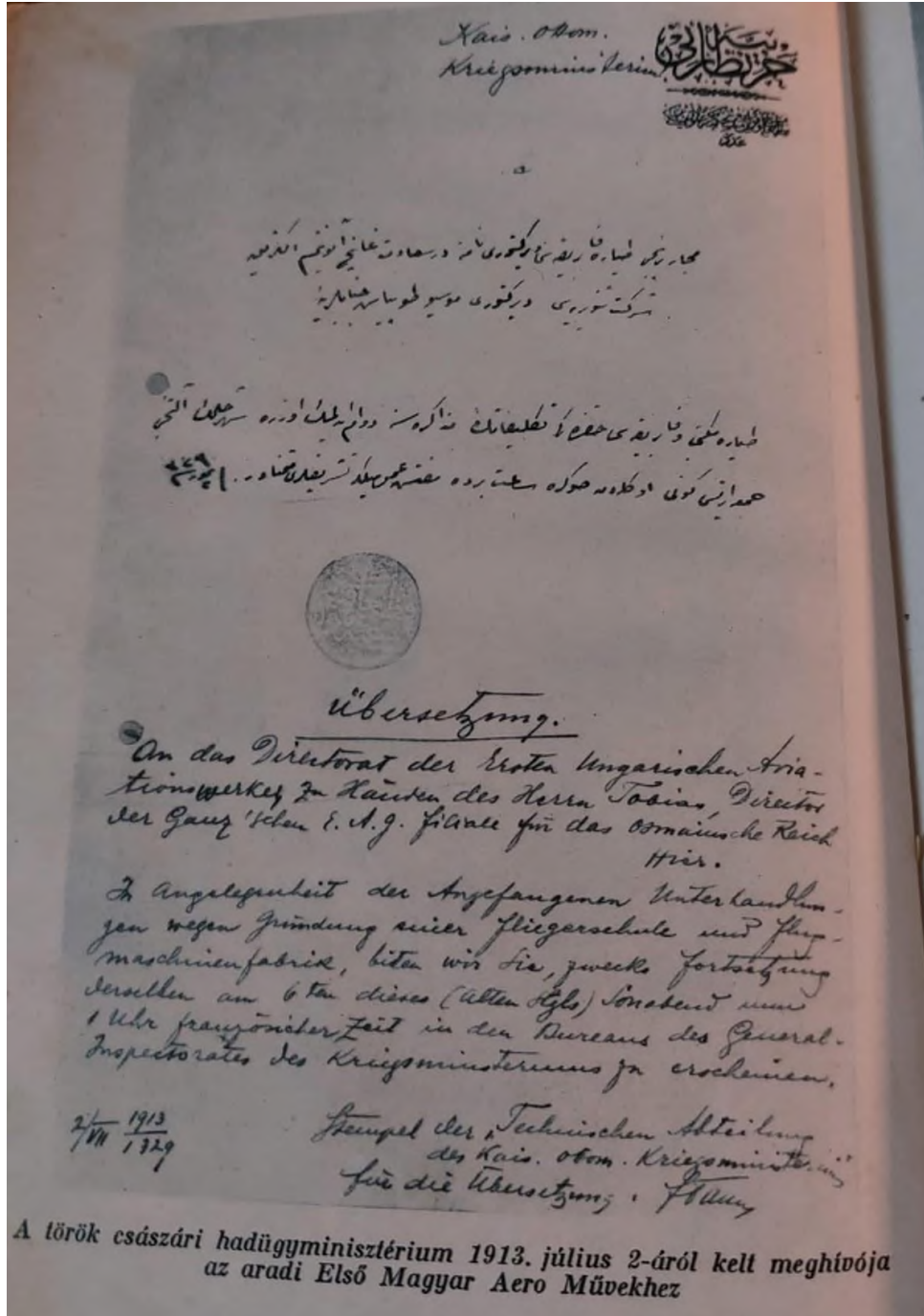
**EK-2 Oszkár Asbóth’un 1956 yılında yayınlanan hatıratının ilk sayfası (Asbóth, Oszkár. 1956. Az Első Helikopter (İlk Helikopter). Budapest: Népszava).**





EK-3 Osmanlı Harbiye Nazırlığı tarafından 2 Temmuz 1913'te kaleme alınan bir yazıyla Asbóth'un, proje önerisini müzakere etmek üzere İstanbul'a davet edilmesi hakkında.

(Asbóth, Oszkár. 1956. Az Első Helikopter (İlk Helikopter). Budapest: Népszava).





“Doğu Kapısında” Macar Havacı Oszkár Asbóth’un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ...  
EK-4 Oszkár Asbóth’un hatıratının 6’ncı bölümünde yer alan ve Osmanlı havacılık projesinden bahseden „Doğu Kapısında” adlı bölümün ilk sayfası (Asbóth, Oszkár. 1956. Az Első Helikopter (İlk Helikopter). Budapest: Népszava).

