

Araştırma Makalesi/Research Article

Osmaneli (Lefke) ve İlk Uçak Postası

Kadriye Topal Doğan*

(ORCID: 0000-0003-0812-8300)

Makale Gönderim Tarihi

18.06.2023

Makale Kabul Tarihi

27.06.2023

Atıf Bilgisi/Reference Information

Chicago: Topal Doğan, K., "Osmaneli (Lefke) ve İlk Uçak Postası", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/2 (Eylül 2023): 1923-1943.

APA: Topal Doğan, K. (2023). Osmaneli (Lefke) ve İlk Uçak Postası. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8 (2), 1923-1943.

Öz

Osmanlı Devleti'nin kıtalararası ilk uçuşunu gerçekleştirecek iki uçak 8 Şubat 1914 tarihinde İstanbul'dan İskenderiye'ye gitmek üzere havalandı. Uçaklardan biri aynı gün Lefke'ye indi ve 9 Şubat günü beraberinde bir miktar posta ile buradan ayrıldı. Bu şekilde taşınan mektuplar, Osmanlı Devleti'nde havayolu ile taşınan ilk posta oldu. Bu "ilk uçak postası" anısına daha sonra özel "ilk gün zarfı" basıldı. Söz konusu posta zarfında kullanılan pulun üzerinde Lefke ismi yazılıdır. Peki, bu ilk uçak postası neden Lefke'den kalktı? Bu çalışmada havayolu ile posta taşımacılığının ortaya çıkışına ve Osmanlı Devleti'nin uçak sahibi olma girişimlerine dair genel bir bilgi verildikten sonra dönemin gazeteleri ve ilgili literatür kullanılarak bu soruya cevap bulunmaya çalışılmıştır. Neticede bahsi geçen iki uçağın amaçları arasında posta taşımanın olmadığı, hatta Lefke'nin uçakların güzergahında dahi yer almadığı sonucuna varılmıştır. Osmanlı Devleti'nde ilk uçak postasının Lefke'den kalkmasının sebebi

* Dr. Arş. Gör., Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Türkiye, kadriye.topal@bilecik.edu.tr.

Ph.D., Res. Assist., Bilecik Şeyh Edebali University, Faculty of Humanities and Social Sciences, Department of History.

uçaklardan birinin arızalanarak Lefke'ye zorunlu iniş yapmak durumunda kalması ile ilişkilidir.

Anahtar Kelimeler: Osmaneli, Lefke, Uçak Postası, Pul, Prens Celaleddin.

Osmaneli (Lefke) and the First Airmail

Abstract

Two airplanes took off from İstanbul to Alexandria to perform the Ottoman Empire's first intercontinental flight on February 8, 1914. One of the planes landed in Lefke on the same day and departed from there on February 9 with a quantity of mail. The letters carried in this way became the first mail transported by air in the Ottoman Empire. In commemoration of this "first airmail", a special "first-day cover" was later printed. The name "Lefke" is written on the stamp used on this particular mail envelope. So, why did this first airmail take off from Lefke? After providing general information about the emergence of airmail transportation and the Ottoman Empire's attempts to own airplanes, this study aims to answer this question using newspapers from that period and relevant literature. In conclusion, it was determined that the objective of the mentioned two airplanes did not include carrying mail, and Lefke was not even on their flight route. The reason for the first airmail taking off from Lefke in the Ottoman Empire was related to one of the airplanes experiencing a malfunction and having to make a forced landing in Lefke.

Keywords: Osmaneli, Lefke, Airmail, Stamp, Prens Celaleddin.

Giriş

Dünyada hava taşımacılığı, ilk kullanılmaya başlandığı andan itibaren posta servisi ile yakından ilişkiliydi. Özel teşebbüs olarak uluslararası ilk hava postası, 7 Ocak 1785'te balon aracılığıyla İngiltere ile Fransa arasında taşındı.¹ Balonla yapılan ilk resmi taşımacılık ise 1 Temmuz 1859'da Amerika'da gerçekleştirildi.² Amerikalı Orville ve Wilbur Wright kardeşler tarafından 17 Aralık 1903'te Amerika'da motor gücüyle yapılan ilk uçuştan sonra pek çok mektup ve kartpostal bu yolla taşınmaya başladı. Ancak uçak yoluyla ilk resmi taşımacılık 18 Şubat

¹ Camille Allaz, *The History of Air Cargo and Airmail from the 18th Century*, Londra, 2004, s. 12.

² Richard B. Wetheril, "The First Official Air Mail", *Indiana Magazine of History*, 35/4 (1939), s. 392-393.

1911 tarihinde Hindistan'da gerçekleştirildi.³ İlk düzenli hava postası ise 9 Eylül 1911'den itibaren İngiltere'de taşınmaya başlandı.⁴

Osmanlı Devleti'nin uçak sahibi olma süreci de bu yıllara denk geldi. Nitekim Wright kardeşlerin uçuşundan sonra Avrupa'da da çeşitli uçuşlar yapıldı; fakat Fransız Louis Blériot'nun 25 Temmuz 1909 tarihinde Fransa'dan İngiltere'ye uçuşu tüm dünya basınında gündem oldu.⁵ Osmanlı Devleti de bu tarihten hemen sonra uçak sahibi olmak için girişimlerde bulundu. Hatta Belçikalı Baron Pierre de Caters ve Louis Blériot, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından İstanbul'a uçuş gösterisi yapmak üzere davet edildi.⁶ Osmanlı Devleti'nin yaptırmak istediği bu ilk uçuş gösterisi 2 Aralık 1909 tarihinde davetlilerden Baron Pierre de Caters tarafından çeşitli aksiliklere rağmen icra edildi.⁷ Caters'in uçuş denemesinden çok kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'nin diğer davetlisi Louis Blériot da İstanbul'a vardı.⁸ Blériot da 12 Aralık 1909'da İstanbul'da bir uçuş denemesi gerçekleştirdi; fakat Şişli civarında Tatavla'da kaza geçirip yaralandı.⁹

İstanbul'da binlerce izleyici tarafından takip edilen bu uçuşlar, her ne kadar aksilikler ve olumsuzluklar barındırsa da Osmanlı Devleti'nin havacılıkla ilgili girişimlerinin ilk basamağını oluşturması açısından önemliydi. Bu doğrultuda 1910 yılında Paris'te düzenlenen Uluslararası Havacılık Konferansı'na Osmanlı Devleti'nin Paris'teki askeri ataşesi Fethi Bey ve Paris'teki Osmanlı elçiliği birinci sekreteri Mukbil Bey gönderildi. Bu konferansta, havacılığın ilerleyen zamanlarda en etkili

³ Allaz, *a.g.e.*, s. 26.

⁴ Alfred Bonnici, "First Regular Airmail on 9th September 1911", *Journal of the Malta Philatelic Society*, 43/1 (2014), s. 28.

⁵ Gary Leiser, "The Dawn of Aviation in the Middle East: The First Flying Machines over İstanbul", *Bellefen*, 69/256 (2005), s. 945.

⁶ Osman Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 59 (2016), s. 197.

⁷ "Tayyâre Uçdu", *Tanin*, 3 Aralık 1909, s. 2; "L'ascension du Baron de Caters", *Le Moniteur Oriental*, 3 Aralık 1909, s. 2.

⁸ "La semaine aviatrice", *Le Moniteur Oriental*, 9 Aralık 1909, s. 1.

⁹ "L'essai d'aviation d'hier", *Le Moniteur Oriental*, 13 Aralık 1909, s. 1.

iletişim araçlarından birisi olacağı da değerlendirildi, posta ve yolcu taşımacılığında hangi şartlar altında kullanılabileceği konuşuldu.¹⁰

Osmanlı Devleti tarafından 1910 yılı sonunda pilot olarak eğitilmek üzere Avrupa'ya asker gönderilmesine karar verildi; fakat mali sıkıntılardan dolayı bu plan ertelendi. Çok geçmeden, askeri havacılığın öneminin farkına varan Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Haziran 1911'de balon ve uçak tedarik etmek, pilot yetiştirmek ve havacılık tesisleri kurmak üzere Süreyya Bey'i görevlendirdi. Bunun üzerine Harbiye Nezareti altında havacılık komisyonu kuruldu ve Temmuz 1911'de Fesa Bey ve Yusuf Kenan Bey pilotluk eğitimlerine katılmak üzere Fransa'daki Blériot uçuş okuluna gönderildi.¹¹

Fesa Bey ve Yusuf Kenan Bey, Fransa'daki eğitimlerini Mart 1912'de başarı ile tamamlayarak ülkeye döndü. Bu süreçte halktan toplanan bağışlar ile uçaklar satın alındı. REP¹² fabrikasından sipariş edilen uçaklardan birinin Sultan Mehmet Reşat'ın 27 Nisan 1912'deki cülus törenine yetişmesi talep edildi.¹³ Fesa Bey, teslim alınan uçak ile 26 Nisan 1912'de İstanbul üzerinde padişahın ve halkın huzurunda bir prova uçuşu yaptı ve bu sayede kendi toprakları üzerinde uçan ilk Türk pilot oldu.¹⁴

Yurtdışındaki eğitimler maliyetli olduğundan ve az kişiye ulaştığından 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy Uçuş Okulu (Ayastefanos Tayyâre Mektebi) açıldı ve Osmanlı Devleti kendi pilotlarını yetiştirmeye başladı. Okulun

¹⁰ *Conférence Internationale de Navigation Aérienne, Procès-Verbaux des Séances et Annexes*, Paris 18 Mayıs-20 Haziran 1910, Imprimerie Nationale, Paris 1910, s.7, 51, 71, 212.

¹¹ Leiser, a.g.m., s. 965-966; Osman Yalçın, "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", *Bilig*, 96 (2021), s. 153-156; Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu* (8-10 Şubat 2011), Genel Kurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, s. 34-35; Ercan Haytoğlu, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 14/28 (2018), s. 78.

¹² Bu uçak tipi adını sahibi Robert Esnault-Pelterie'den almıştır.

¹³ BOA. DH.İD. 19/61, 22 Rebiülahir 1330/10 Nisan 1912.

¹⁴ Cengiz Tatar, *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Basılmamış Doktora Tezi, Afyon 2018, s. 19.

ilk müdürü Mehmet Cemal Bey idi. Bu süreçte Türk havacılık çalışmalarında ciddi ilerlemeler kaydedildi. Eğitilen kişi sayısı arttı, hava filoları kuruldu, pilotlara aktif görevler verildi. Bu esnada Osmanlı ordusunda farklı ülke ve şirketlerden temin edilen 17 uçak ile eğitimini tamamlayan 18 pilot vardı. Bu 18 pilottan Fesa ve Yusuf Kenan Bey, Blériot uçuş okulunda; Salim, Fevzi, Nuri, Refik, Mithat, Şükrü, Salim ve Cemal Beyler REP fabrikasıyla yapılan antlaşma gereği Bucq uçuş okulunda; Fethi, Aziz, Saffet, Fazıl, Abdullah, Sabri ve Mehmet Ali Beyler Bristol uçuş okulunda eğitim almıştı.¹⁵

İlk Uçak Postası Muamması

Osmanlı Devleti'nin havacılık alanındaki bu sınırlı girişimleri devam ederken 1914 yılının ilk günlerinde bütün dünya Paris'ten Kahire'ye uçan Fransız pilotları konuşmaktaydı. Pierre Daucaurt, Jules Védrières, Marc Bonnier-Joseph Barnier tarafından gerçekleştirilen üç seferden sadece Jules Védrières'in idare ettiği uçak Kahire'ye varabilecek olsa da uçuşu de İstanbul'a birkaç gün içerisinde ulaşmıştı. Fransız pilotlar İstanbul'da çok büyük tezahüratlarla karşılandı.¹⁶ Bu doğrultuda "ne cür'et ve fedâkarlıkta ve ne de vukûf ve ihâtada" diğer medeni ülkelerdeki meslektaşlarından daha düşük seviyede bulunmayan Osmanlı pilotlarının da pekâlâ benzer bir uçuş gerçekleştirebileceği düşünüldü.¹⁷

Esasında Osmanlı pilotları henüz uzun mesafeli uçuşlar yapmamış olsalar da İstanbul-Edirne, Kırkkilise-İstanbul, İstanbul-Bursa güzergahlarında çeşitli uçuşlar yapmışlardı. Çok geçmeden Harbiye Nezareti tarafından İstanbul-İskenderiye arasında da bir sefer düzenlenmesi planlandı ve bu sefer ile ilgili haberler ilk andan itibaren gazetelerde yer aldı. Osmanlı Devleti'nin bu ilk kıtalararası uçuşu için

¹⁵ Süleyman Beyoğlu, "Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilatı", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 1 (1999), s. 141; Atilla Aydın, "The Ottoman Air Force Flight From İstanbul to Cairo in 1914", *Oriens*, 37 (2009), s. 125-126.

¹⁶ Osman Yalçın, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi", *Mediterranean Journal of Humanities*, 4/2 (2014), s. 340.

¹⁷ "İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi", *Tasvîr-i Efkâr*, 7 Şubat 1914, s. 3.

pilot olarak “cesaret ve vazife-şinâslıkları” ile ön plana çıkan Mülâzım-ı Evvel Nuri Bey ve Yüzbaşı Fethi Bey görevlendirildi.¹⁸



Resim 1

Tayyâreci zabitlerimiz yola çıkıyor

Sağdaki fotoğrafın altında: en muktedir ve cesûr tayyârecilerimizden
Yüzbaşı Fethi Bey

Soldaki fotoğrafın altında: Edirne’den ilk defa İstanbul’a gelmek sûretiyle
derece-i iktidârını ispât eden Mülâzım-ı Evvel Nuri Bey

“İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 6 Şubat 1914, s. 1.

Seferde Deperdussin sisteminde Prens Celaleddin ve Blériot sisteminde Muavenet-i Milliye adlı uçaklar kullanılacaktı. Bunlardan ilki ve çalışmaya konu olan postayı taşıyan Prens Celaleddin adlı uçağın Mısırlı Prens Celaleddin tarafından hediye edildiği yönünde rivayetler mevcuttur. Fakat bu iddiayı destekleyebilecek herhangi bir belge veya gazete haberine rastlanmamıştır. Hatta Mısırlı Prens Celaleddin’in kimliğine dair de bilgiye erişilememiştir. Uçak İstanbul’a 10 Temmuz 1912’de getirilmiş, İkinci Balkan Savaşı’nda keşif amaçlı kullanılmış, sonraki zamanlarda da birkaç defa arızalanmış ve onarılıp yeniden

¹⁸ Le Raid d’aviation Constantinople-Alexandrie, *Le Moniteur Oriental*, 6 Şubat 1914, s. 2; “İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 6 Şubat 1914, s. 1; Önder Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)*, İstanbul, 2013, s. 10.

uçabilir hale getirilmişti.¹⁹ İkinci uçak olan Muavenet-i Milliye'ye neden bu ismin verildiği de kesin olarak bilinmemektedir. Fakat kelime anlamından da anlaşılacağı üzere halkın yaptığı bağışlar ile alındığı için bu şekilde adlandırılmış olması muhtemeldir.²⁰ Seyahat esnasında rasıt olarak Fethi Bey'e Mülazım-ı Evvel Sadık Bey, Nuri Bey'e ise Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey eşlik edecekti. Muavenet-i Milliye'nin makinisti Sermakinist Yüzbaşı Murat Efendi, Prens Celaleddin'in makinisti ise Mülazım-ı Evvel Cemal Efendi idi.²¹



Resim 2

Dün azîmet eden tayyâreci zabıtlarımız ile refîkleri tayyâreci Nuri Bey tayyâreci Fethi Bey Nuri Bey'in refîki İsmail Hakkı Bey Fethi Bey'in refîki Sadık Bey

¹⁹ Emin Kurt, *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Başış ve Yardımlar (1911-1914)*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2018, s. 63-64.

²⁰ Kurt, a.g.t., s. 89.

²¹ "İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi", *Tasvîr-i Efkâr*, 6 Şubat 1914, s. 1; "Le raid d'aviation Constantinople-Alexandrie", *Le Moniteur Oriental*, 6 Şubat 1914, s. 2. Bu gazetelerde Nuri Bey'in rasıtı İsmail Hakkı Bey için 'Hafız Efendi' denilmiştir. Bu ifade muhtemelen seyahatle ilgili yazılı bilgi verilirken ismin yanlış yazılmasından kaynaklıdır.

“Osmanlı Tayyârecilerinin Dersaâdet-İskenderiye Seyâhati Dün Başladı”,
Tasvîr-i Efkâr, 9 Şubat 1914, s. 1.

Bu iki uçağın güzergahı İstanbul, Eskişehir, Afyonkarahisar, Konya, Ulukışla, Adana, Halep, Humus, Beyrut, Şam, Kudüs, El-Ariş, Port Said, Kahire, İskenderiye şeklinde olacaktı; ancak bu seferin ne kadar süreceğini başlangıçta tahmin etmek zordu. Dahiliye nezaretinden Mısır komiserliği vekaletine gönderilen 14 Şubat 1914 tarihli telgrafta verilen programa göre seyahatin 15 günde icra edileceği ifade edildi.²² Telgraf, seyahat başladıktan yaklaşık bir hafta sonra gönderilmesine rağmen söz konusu uçuşun süresinin 15 gün olarak tahmin edilmesi uçuşun gerçekten öngörülemediğinin kanıtıdır.

Gazete yazılarında daha gerçekçi bir yaklaşım sergilenmiş hava koşulları ve ansızın ortaya çıkabilecek motor arızaları göz önünde bulundurulmuştu. *Tasvîr-i Efkâr* gazetesi seyahat uzunluğunu 2370 km olarak vermiş ve seyahatin 25 gün sürebileceğini belirtmiştir. *Tanin* gazetesi ise seyahatin uzunluğunu 2702 km, süresini ise 17 gün olarak hesaplamış, fakat bazı şehirlerde pilotların şerefine ziyafetler tertip edileceğini düşünerek sürenin 20-25 günü bulabileceğini ifade etmiştir. Seyahat süresince olası bir motor arızası durumunda derhal müdahale edebilmek için Murat ve Cemal efendiler uçağı tren yolu ile takip edeceklerdi. Aslında mevsimden dolayı pilotların hava muhalefeti ile karşılaşma ihtimali oldukça yüksekti.²³

Osmanlı pilotlarının bu şartlarda dahi seferi gerçekleştirebilmesinin önemi şu görüşlerle ifade edildi:

“Tayyârecilerimiz cereyânât ve tebeddülât-ı havâ’iyyenin pek mü’essir olduğu bu zamanda yağmur ve kardan başka, hiçbir şeye ehemmiyet vermeyerek rüzgarlar ve cereyânlarla müsâra’a ederek bu uzun menzili kat’ etmek sûretiyle bütün âlem-i medeniyyete Osmanlı azim ve cesâretinden, Osmanlı fedâkârlığından bir numûne gösterecekler ve tayyârelerin yalnız bir mevsime mahsûs bir âlet olmadığını ve bi’l-akıs cür’et ve azim olduktan

²² BOA. DH. KMS. 15/2-3, 1 Şubat 1329/14 Şubat 1914; BOA. DH. KMS. 15/2-4, 29 Kanunisanı 1329/11 Şubat 1914.

²³ “İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 7 Şubat 1914, s. 3; “İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 8 Şubat 1914, s. 1; “Ayastefanos-İskenderiye Müsabaka-i Havâiyyesi”, *Tanin*, 7 Şubat 1914, s. 1.

sonra bunlardan her vakit istifâde eylemek mümkün bulunduğunu meydana koyacaklardır.”²⁴



Resim 3

Dersaadet-İskenderiye seyâhat-i havâiyye haritası

“Hatt-ı seyâhatin münkasım olduğu 14 merhale ile her merhalenin tûlü (uzunluğu) harita üzerinde yegân yegân gösterilmiştir.”

“İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 8 Şubat 1914, s.

1.

²⁴ “İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 7 Şubat 1914, s. 3.



Resim 4

Tayyâreci Fethi ve Nuri beylerin Pazar günü kat' ettikleri mesâfe ve vâsıl oldukları mahalleri gösterir harita

“Dersaadet-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 10 Şubat 1914, s. 1.

Hem Osmanlı hem de Avrupa tayyareciliği için oldukça önemli olduğu vurgulanan İstanbul-İskenderiye seyahati planlandığı şekilde 8 Şubat 1914'te başladı. Uçaklar havalanmadan önce bu anı kaçırmak istemeyen insanlar Ayastefanos karargahına doluştu. Devlet erkanından da Nafia Nazırı Cemal Paşa, Dahiliye Nazırı Talat Bey, Bahriye Nazırı Çürüksulu Mahmut Paşa ve Harbiye Nazırı Enver Paşa alana geldi. Ayrıca ilgili kurumların müdürleri de uçuş öncesi alanda hazır bulundu. Uçaklar sefere başlamadan önce birkaç gösteri uçuşu yapıldı, sonrasında Fethi ve Nuri Bey'e çiçek takdim edildi.

Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın emriyle ilk olarak saat 9:10'da pilot Nuri Bey ve rasıtı Hakkı Bey'in uçağı Prens Celaleddin hareket etti, iki

dakika sonra da Fethi Bey ve Sadık Bey'in uçağı Muavenet-i Milliye yola çıktı. Her iki uçağın da istikameti Eskişehir'di. Fakat *Tasvîr-i Efkâr* gazetesi muhbirine 1 saat 50 dakika sonra gelen telgrafa göre Fethi Bey, sisten dolayı Adapazarı'na inmek zorunda kalmıştı. Nuri Bey de aynı şekilde sisten etkilenmiş, yolunu şaşırdığı için de saat 1'de tayyare mektebine geri dönmüştü. Nuri Bey, sisin dağılmasını bekleyerek öğleden sonra yeniden havalandı. Fakat kötü hava şartlarından tekrar etkilenerek Eskişehir'e varamadan saat 2 buçukta İznik'e zorlu bir iniş gerçekleştirdi. Burada ahali tarafından coşkuyla karşılanan Nuri Bey, uçakta ufak bir tamirat yaptıktan sonra saat 3:40'ta yeniden Eskişehir'e doğru havalandı.²⁵

Tasvîr-i Efkâr gazetesi Lefke muhabiri İhsan Bey'in son dakika olarak bildirdiğine göre Nuri Bey hem arızanın tekrarlamasından endişelendiğinden hem de hava kararmaya başladığından saat 4 buçukta Lefke'ye inmişti.²⁶ Nuri Bey, Eskişehir'e vardktan sonra *Tasvîr-i Efkâr* gazetesi muhabiri ile yaptığı mülakatta Lefke'ye hangi sebeple indiklerini şu sözler ile ifade etti:²⁷

“İkinci defa olarak Ayastefanos'tan uçtuktan sonra kesif bir sis tabakası arasında yolumuza devam ediyorduk. Bu esnada makinede cüzî bir bozukluk his ettiğimiz cihetle İznik'e indik ve orada makineyi düzelttikten sonra tekrar tayerân ile Lefke'ye geldik.”

Geceyi Lefke'de geçiren Nuri Bey ve İsmail Hakkı Bey, bu sırada Bilecik halkından bir davet telgrafı aldı. Bu telgrafa göre Bilecik halkı eğer uçak Bilecik'e uğrarsa orduya “Ertuğrul” adında bir uçak alacaklarını vaat ediyordu. Nuri Bey böyle “asilâne” bir daveti geri çeviremeyeceğini belirterek telgrafa verdiği “hareket ediyorum” cevabı ile rotasını

²⁵ “Osmanlı Tayyârecilerinin Dersaadet-İskenderiye Seyahati Dün Başladı”, *Tasvîr-i Efkâr*, 9 Şubat 1914, s. 1; “Tayyârecilerimizin Hareketi”, *Tanin*, 9 Şubat 1914, s. 1; “Constantinople-Le Caire”, *Le Moniteur Oriental*, 9 Şubat 1914, s. 1.

²⁶ “Son Haberler, Hususi Telgraflarımız, İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 9 Şubat 1914, s. 4; “Dersaadet-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 10 Şubat 1914, s. 2; “Raid Constantinople-Alexandrie par des officiers aviateurs turcs”, *L'Aérophile*, 1 Mart 1914, s. 15.

²⁷ “Nuri Bey Eskişehirde”, *Tasvîr-i Efkâr*, 13 Şubat 1914, s. 1-2.

Bilecik'e çevirmeye karar verdi.²⁸ Nuri Bey'e uçağın pervanesi değiştirildikten sonra²⁹ 9 Şubat günü Lefke'den ayrılırken birini Bilecik, diğerini Eskişehir'de teslim etmek üzere iki adet posta verildi. Bu posta içerisinde *Tasvî-i Efkâr* gazetesine gönderilen bir mektup yer almaktaydı. Lefke posta ve telgraf müdürü, mektupta şu ifadeleri kullanmıştı: “Osmanlı tayyâreleriyle postahânemizden Bilecik ve Eskişehir postahânelerine ilk hava postası tesîs olunarak posta çıkarılmıştır efendilerim.”³⁰



Resim 5

“Seyâhat-i Havâiyye Şerefle, Muvaffakiyetle Devam Ediyor”, *Tasvî-i Efkâr*, 16 Şubat 1914, s. 1.
Bilecik vasıtasıyla

²⁸ “Dersaadet-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvî-i Efkâr*, 10 Şubat 1914, s. 1; “Nuri Bey Eskişehirde”, *Tasvî-i Efkâr*, 13 Şubat 1914, s. 2; “Tayyârelerimiz”, *Tanin*, 10 Şubat 1914, s. 1.

²⁹ “Prens Celaeddin Tayyâresi”, *Tasvî-i Efkâr*, 15 Şubat 1914, s. 2.

³⁰ “Seyâhat-i Havâiyye Şerefle, Muvaffakiyetle Devam Ediyor”, *Tasvî-i Efkâr*, 16 Şubat 1914, s. 1; Ferit Arı, “Osmanlı Devleti’nde İlk Hava Seyahati: İstanbul-Kahire-İskenderiye”, *Cappadocia Journal of History and Social Sciences*, 12 (2019), s. 152.

İstanbul'da Tasvîr-i Efkâr Cerîde-i muhteremesi idârehânesine
Bilecik 26.11.1330/12.2.1914
Lefke 19.11.1130/09.02.1914



Resim 6

İlk Gün Zarfı, Mehmet Kavak Koleksiyonu

Tasvîr-i Efkâr gazetesine gönderilen mektup sadece Lefke-Bilecik güzergahında hava yolu ile taşındı.³¹ Üzerindeki diğer puldan anlaşıldığı üzere 12 Şubat 1914'te Bilecik'ten İstanbul'a karadan gönderildi. İstanbul'a ulaştıktan sonra 16 Şubat 1914 tarihli *Tasvîr-i Efkâr* gazetesinde yayımlandı.³² Bu vesile ile gerçekleşen ilk uçak postasından sonra Osmanlı Devleti'nde ilk resmi hava taşımacılığı, Franco-Roumaine şirketi ile 1919 yılında imzalanan sözleşme ile başladı.³³

İstanbul'dan İskenderiye'ye gitmek üzere havalanan bu uçakların akıbeti ise planlandığı gibi olmadı. Nuri Bey'in komutasındaki Prens Celaleddin uçağı sık sık arızalandığı için Fethi Bey'in komutasındaki

³¹ 13 Mart 1914 tarihli *Le Rappel* gazetesinde Türk hükümetinin Halep-Bağdat arasında uçakla posta taşımayı planladığı ve bu posta hizmeti için gerekli uçakları temin etmek için Fransız şirketlerle temas kurdukları yönünde bir haber çıkmıştır. "La poste aérienne en Turquie", *Le Rappel*, 13 Mart 1914, s. 3.

³² Tanju Demir, *Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*, Ankara, 2005, s. 165.

³³ BOA. A.DVN.MKL.d 69/30; BOA. DH.İ.UM 16.5.1.46.11-12; Turhan Turgut, *Osmanlı İmparatorluğu Posta Tarihi Tarifeler ve Posta Yolları*, İstanbul, 2018, s. 654-655.

Muavenet-i Milliye uçağını bir hafta geriden takip etti. Muavenet-i Milliye, 27 Şubat 1914 günü Şam'dan Kudüs'e havalandıktan sonra düştü ve Fethi Bey ve rasıtı Sadık Bey şehit oldu.³⁴ Nuri Bey ve İsmail Hakkı Bey aynı gün Şam'a vardı ve arkadaşlarının Süleymaniye Camisi'ndeki cenazesine katıldı.³⁵ Bu esnada İstanbul-İskenderiye seyahati için yeni bir uçak daha hazırlandı. Ertuğrul isimli Blériot tipi bu uçak 6 Mart 1914'te seyahatine başladı.³⁶ Aynı gün Şam'dan Beyrut'a giden Prens Celaleddin ise 11 Mart 1914'te Yafa'da kalkış yaptıktan çok kısa bir süre sonra denize düştü, Nuri Bey yardım ulaşmadan boğularak şehit olurken rasıtı İsmail Hakkı Bey kurtarıldı.³⁷

Sonuç

İstanbul'dan İskenderiye'ye gitmek üzere yola çıkan Prens Celaleddin adlı uçağın Lefke'ye iniş amacı posta taşımakla doğrudan alakalı değildi. Normal şartlar altında Lefke, uçağın güzergahında dahi yoktu. Uçağın Lefke'ye inişi bir noktada talihle ilişkiliydi. Nuri Bey'in Eskişehir'de *Tasvîr-i Efkâr* muhabirine verdiği detaylı mülakatta posta taşıdığından bahsetmemiş olması aslında uçağın posta taşımak gibi bir amacının olmadığını kanıtı niteliğindedir. Seyahatin asıl amacı Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın da ifade ettiği üzere dünyaya "tayyâreciliğin yalnız Avrupa'ya mahsus olmadığını" göstermekti. Dolayısıyla İstanbul-İskenderiye seferini gerçekleştiren Prens Celaleddin adlı uçağın posta taşımak gibi bir misyonu yoktu. Fakat Lefke posta ve telgraf müdürünün bu temsili girişiminin tarihe not düşme mahiyeti taşıdığı söylenebilir. Neticede uçağın yola çıkış amacı posta taşımak olmasa da tüm bu detaylar Osmanlı Devleti'ndeki ilk uçak postasının Lefke'den havalandığı gerçeğini değiştirmemektedir.

³⁴ "Les héros de l'air", *Le Moniteur Oriental*, 28 Şubat 1914, s. 1; "Osmanlılığın İtilası İçin Vazife Uğrunda Şehid Olan İlk Kurbanlar", *Tanin*, 29 Şubat 1914.

³⁵ "Les obsèques de Féthy bey et de Sadik bey", *Le Moniteur Oriental*, 2 Mart 1914, s. 1.

³⁶ "Kahire Seyâhat-i Havâiyyesinin Üçüncü Yolcusu", *Tanin*, 4 Mart 1914, s. 1.

³⁷ "Yafa'da Yeni Bir Kaza-Tayyâre Denize Düşüyor", *Tanin*, 12 Mart 1914, s. 1.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA. A.DVN.MKL.d 69/30

BOA. DH.İ.UM 16.5.1.46.11-12

BOA. DH.İD. 19/61

BOA. DH. KMS. 15/2-3

BOA. DH. KMS. 15/2-4

Sürelî Yayınlar

“Raid Constantinople-Alexandrie par des officiers aviateurs turcs”, *L’Aérophile*, 1 Mart 1914.

“L’ascension du Baron de Caters”, *Le Moniteur Oriental*, 3 Aralık 1909.

“La semaine aviatrice”, *Le Moniteur Oriental*, 9 Aralık 1909.

“L’essai d’aviation d’hier”, *Le Moniteur Oriental*, 13 Aralık 1909.

“Le Raid d’aviation Constantinople-Alexandrie”, *Le Moniteur Oriental*, 6 Şubat 1914.

“Constantinople-Le Caire”, *Le Moniteur Oriental*, 9 Şubat 1914.

“Les héros de l’air”, *Le Moniteur Oriental*, 28 Şubat 1914.

“Les obsèques de Féthy bey et de Sadik bey”, *Le Moniteur Oriental*, 2 Mart 1914.

“La poste aérienne en Turquie”, *Le Rappel*, 13 Mart 1914.

“Tayyâre Uçdu”, *Tanin*, 3 Aralık 1909.

“Ayastefanos-İskenderiye Müsabaka-i Havâiyyesi”, *Tanin*, 7 Şubat 1914.

“Tayyârecilerimizin Hareketi”, *Tanin*, 9 Şubat 1914.

“Tayyârelerimiz”, *Tanin*, 10 Şubat 1914.

“Osmanlılığın İtilası İçin Vazife Uğrunda Şehid Olan İlk Kurbanlar”, *Tanin*, 29 Şubat 1914.

“Kahire Seyâhat-i Havâiyyesinin Üçüncü Yolcusu”, *Tanin*, 4 Mart 1914.

“Yafa’da Yeni Bir Kaza-Tayyâre Denize Düşüyor”, *Tanin*, 12 Mart 1914.

“İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 6 Şubat 1914.

“İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 7 Şubat 1914.

“İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 8 Şubat 1914.

“Osmanlı Tayyârecilerinin Dersaadet-İskenderiye Seyahati Dün Başladı”, *Tasvîr-i Efkâr*, 9 Şubat 1914.

“Son Haberler, Hususi Telgraflarımız, İstanbul-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 9 Şubat 1914.

“Dersaadet-İskenderiye Seyâhat-i Havâiyyesi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 10 Şubat 1914.

“Nuri Bey Eskişehirde”, *Tasvîr-i Efkâr*, 13 Şubat 1914.

“Prens Celaleddin Tayyâresi”, *Tasvîr-i Efkâr*, 15 Şubat 1914.

“Seyâhat-i Havâiyye Şerefle, Muvaffakiyetle Devam Ediyor”, *Tasvîr-i Efkâr*, 16 Şubat 1914.

Kitap ve Makaleler

Allaz, Camille, *The History of Air Cargo and Airmail from the 18th Century*, Londra 2004.

Arı, Ferit, “Osmanlı Devleti’nde İlk Hava Seyahati: İstanbul-Kahire-İskenderiye”, *Cappadocia Journal of History and Social Sciences*, 12 (2019), s. 146-158.

Aydın, Atilla, “The Ottoman Air Force Flight From İstanbul to Cairo in 1914”, *Oriens*, 37 (2009), s. 123-154.

Beyoğlu, Süleyman, “Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilatı”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 1 (1999), s. 139-150.

Bonnici, Alfred, “First Regular Airmail on 9th September 1911”, *Journal of the Malta Philatelic Society*, 43/1 (2014), s. 27-30.

Conférence Internationale de Navigation Aérienne, Procès-Verbaux des Séances et Annexes, Paris 18 Mayıs-20 Haziran 1910, Imprimerie Nationale, Paris 1910.

Demir, Tanju, *Türkiye’de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*, Ankara 2005.

Haytoğlu, Ercan, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)”, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 14/28 (2018), s. 75-109.

Kocatürk, Önder, *Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)*, İstanbul 2013.

Kurt, Emin, *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2018.

Leiser, Gary, “The Dawn of Aviation in the Middle East: The First Flying Machines over İstanbul”, *Bellesten*, 69/256 (2005), s. 937-1014.

Tatar, Cengiz, *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Basılmamış Doktora Tezi, Afyon 2018.

Turgut, Turhan, *Osmanlı İmparatorluğu Posta Tarihi Tarifeler ve Posta Yolları*, İstanbul 2018.

Türkmen, Zekeriya, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Genel Kurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, s. 28-56.

Wetheril, Richard B., "The First Official Air Mail", *Indiana Magazine of History*, 35/4 (1939), s. 390-399.

Yalçın, Osman, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi", *Mediterranean Journal of Humanities*, 4/2 (2014), s. 327-347.

Yalçın, Osman, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 59 (2016), s. 181-236.

Yalçın, Osman, "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", *Bilig*, 96 (2021), s. 147-176.

Extended Abstract

The first engine-powered flight in the world was accomplished by Orville and Wilbur Wright on December 17, 1903, in America. Following the Wright brothers' flight, various flights were conducted in Europe. However, French Louis Blériot's flight from France to England on July 25, 1909, became the agenda of the world press. Immediately after this date, the Ottoman Empire made attempts to own an airplane. Besides, Belgian Baron Pierre de Caters and French Louis Blériot were invited to İstanbul by Minister of War Mahmut Şevket Pasha to perform a flight demonstration.

These flights, followed by thousands of spectators in İstanbul, were important as the initial step of the Ottoman Empire's aviation-related endeavors, despite the misfortunes and challenges they faced. In this direction, in 1910, the Ottoman Empire sent its military attaché in Paris, Fethi Bey, and the first secretary of the Ottoman embassy in Paris, Mukbil Bey, to the International Aviation Conference held in Paris. At the conference, it was recognized that aviation would emerge as a highly efficient mean of transportation in the future. Discussions were held regarding the prerequisites for employing aviation for the purposes of mail and passenger transportation.

In late 1910, it was decided by the Ottoman Empire to send soldiers to Europe to be trained as pilots. However, due to financial difficulties, this plan was postponed. Soon after, Minister of War Mahmut Şevket Pasha, recognizing the importance of military aviation, assigned Süreyya Bey in June 1911 to procure balloons and airplanes, to train pilots, and to establish aviation facilities. Thereupon, an aviation commission was formed under the Ministry of War, and in July 1911, Fesa Bey and Yusuf Kenan Bey were sent to the Blériot Flight School in France to participate in pilot training.

Due to the high cost and limited accessibility of training abroad, the Yeşilköy (Ayastefanos) Aviation School was established on July 3, 1912, and the Ottoman Empire began training its own pilots. The school's first director was Mehmet Cemal Bey. Significant progress was made in Turkish aviation during this period. The number of trained people increased, air fleets were established, and pilots were given active duties.

While the Ottoman Empire's limited efforts in aviation continued, in the first days of 1914, the whole world was talking about French pilots flying from Paris to Cairo. Although of the three flights carried out by Pierre Daucaurt, Jules Védrines, and Marc Bonnier-Joseph Barnier, only Jules Védrines' would manage to reach Cairo all three pilots arrived in İstanbul within a few days. The French pilots were warmly welcomed in İstanbul with great excitement. In this regard, it was thought that the Ottoman officers, "who were not inferior in

terms of daring, sacrifice, knowledge, and comprehension compared to their counterparts in other countries in every sense”, could perform a similar flight.

Although Ottoman pilots had not yet made long-distance flights they had conducted several flights on routes such as İstanbul-Edirne, Kırkkilise-İstanbul, and İstanbul-Bursa. Soon after, the Ministry of War planned a flight between İstanbul and Alexandria, and news about this flight appeared in newspapers from the very beginning. For this first intercontinental flight of the Ottoman Empire, Nuri Bey and Fethi Bey, known for their courage and competence, were assigned as pilots.

During the flight, the Deperdussin-system plane, named Prens Celaleddin, and the Blériot-system plane, named Muavenet-i Milliye, would be used. There are hearsays that Prens Celaleddin which carried the mail, the subject of this study, was gifted by an Egyptian prince named Celaleddin. However, no supporting document or newspaper has been found to substantiate this claim. Even the identity of the Egyptian Prince Celaleddin could not be accessed. The plane was brought to İstanbul on July 10, 1912, utilized for reconnaissance purposes during the Second Balkan War, and experienced several breakdowns over time but was repaired and made airworthy again. The reason for naming the second plane Muavenet-i Milliye is also not definitely known. However, as inferred from its literal meaning, it is likely named so because it was acquired through donations from the public. During the flight, Fethi Bey would be accompanied by Sadık Bey as a navigator, while Nuri Bey by İsmail Hakkı Bey.

The planned route for these two planes was İstanbul, Eskişehir, Afyonkarahisar, Konya, Ulukışla, Adana, Aleppo, Homs, Beirut, Damascus, Jerusalem, El-Arish, Port Said, Cairo, Alexandria. However, it was initially difficult to predict how long this journey would take. It was stated in a telegram dated February 14, 1914, that the trip would be completed in 15 days. Although the telegram was sent approximately one week after the start of the journey, this estimation indicates that the flight was truly unpredictable.

Newspaper articles demonstrated a more realistic approach about the duration, considering weather conditions and the possibility of sudden engine failures. *Tasvîr-i Efkâr* provided the travel distance as 2370 km and stated that the journey could last 25 days. *Tanin* calculated the travel distance as 2702 km and the duration as 17 days, but mentioned that in some cities, banquets would be held in honour of the pilots, which could extend the duration to 20-25 days. In fact, due to the season, the likelihood of pilots encountering adverse weather conditions was quite high.

The İstanbul-Alexandria flight, which was emphasized to be of great importance for both Ottoman and European aviation, commenced as planned

on February 8, 1914. Both planes were headed towards Eskişehir. However, according to a telegram received by the reporter of *Tasvîr-i Efkâr* 1 hour and 50 minutes later, Fethi Bey had to land in Adapazarı due to the fog. Nuri Bey was also affected by the fog, and had to return to the aviation school at 1 pm. He waited for the fog to clear and took off again in the afternoon. However, he was once again affected by adverse weather conditions and made a challenging landing in İznik at 2:30 pm before he could reach Eskişehir. He was warmly welcomed by the locals there, and after making minor repairs to the plane, he took off again towards Eskişehir at 3:40 pm.

However, due to both concerns about the recurrence of the malfunction and the onset of darkness, Nuri Bey landed in Lefke at 4:30 pm. Nuri Bey and İsmail Hakkı Bey, who spent the night in Lefke, received an invitation telegram from Bilecik. According to the telegram, the people of Bilecik promised that if the plane visited Bilecik, they would provide the army with a plane named "Ertuğrul". Nuri Bey stated that he could not refuse such a "noble" invitation and decided to change his route to Bilecik. While leaving Lefke on February 9, Nuri Bey was given two mails, one to be delivered in Bilecik and the other in Eskişehir. One of these mails contained a letter sent to the center of *Tasvîr-i Efkâr* in İstanbul. The post and telegraph manager of Lefke used the following expressions in the letter: "*Osmanlı tayyâreleriyle postahaniemizden Bilecik ve Eskişehir postahanelerine ilk hava postası tesis olunarak posta çıkarılmıştır efendilerim.*"

The letter sent to *Tasvîr-i Efkâr* was only carried by air on the Lefke-Bilecik route. As indicated by the other stamp on it, it was sent from Bilecik to İstanbul by land on February 12, 1914. After reaching İstanbul, it was published in *Tasvîr-i Efkâr* dated February 16, 1914. Following this first airmail, the first official air transportation in the Ottoman Empire began with the contract signed with the Franco-Roumaine company in 1919.

The fate of these planes that took off from İstanbul to Alexandria did not go as planned. The Prens Celaleddin under Nuri Bey's command frequently experienced malfunctions, causing it to follow the Muavenet-i Milliye under Fethi Bey's command a week behind. On February 27, 1914, Muavenet-i Milliye took off from Damascus to Jerusalem but crashed, resulting in the martyrdom of Fethi and Sadık Bey. Nuri Bey and İsmail Hakkı Bey arrived in Damascus on the same day and attended the funerals of their friends at the Süleymaniye Mosque. Meanwhile, another plane was prepared for the İstanbul-Alexandria journey. Named Ertuğrul, this Blériot-system plane began its journey on March 6, 1914. Prens Celaleddin, which went to Beirut from Damascus on the same day, took off from Jaffa on March 11, 1914, but crashed into the sea shortly

after the take-off. Nuri Bey drowned and became martyr before help could reach him, İsmail Hakkı Bey was saved.

As seen, in this event known as the first airmail, the purpose of landing in Lefke of the plane named Prens Celaleddin, which was on its way from İstanbul to Alexandria, was not directly related to carrying mail. Under normal conditions, Lefke was not even on the route. The landing of the plane in Lefke was somewhat a matter of luck. The fact that Nuri Bey did not mention carrying mail in his detailed interview with the reporter of *Tasvîr-i Efkâr* in Eskişehir is actually a proof that the plane did not have a purpose like carrying mail. The main purpose of the journey, as expressed by Enver Pasha, was to show the world that "aviation is not related to Europe alone." Therefore, the plane named Prens Celaleddin, which carried out the İstanbul-Alexandria flight did not have a mission like carrying mail. However, it can be said that this representative initiative of the post and telegraph manager of Lefke had a commemorative nature in history. After all, although the purpose of the plane's departure was not to carry mail, all these details do not change the fact that the first airmail in the Ottoman Empire took off from Lefke.