

FETH ve MEDENİYET

Madde ve Mananın Fethi

T.C. Eskişehir Valiliği Şehir ve Değer Araştırmaları Dergisi
Ekim 2021 - Yıl: 01 - Sayı: 04

ISSN: 2757-5306

*Gönülleri bağlayan
yolların kesiştiği şehir:*

Eskişehir



Eskişehir Muharip Hava Kuvveti Komutanlığı Arşivi

FETH ve MEDENİYET

Madde ve Mananın Fethi

T.C. Eskişehir Valiliği Şehir ve Değer Araştırmaları Dergisi
Ekim 2021 - Yıl: 01 - Sayı: 04

T.C. ESKİŞEHİR VALİLİĞİ ADINA SAHİBİ

Erol AYYILDIZ
Vali

DERGİ YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ

Mehmet KOCABIÇAKOĞLU
İl Basın ve Halkla İlişkiler Müdürü

BİLİM DANIŞMA KURULU

Prof. Dr. Osman KÖKSAL
Prof. Dr. Mehmet Erol ALTINSAPAN
Prof. Dr. Mehmet Mahur TULUM
Prof. Dr. Haşim ŞAHİN
Prof. Dr. Kemal YAKUT
Doç. Dr. Adem KOÇ
Dr. Öğretim Üyesi Hasan YILMAZYAŞAR
Dr. Cezmi KARASU

YAYIN KURULU

Şennur AZADE
Ahmet URFALI
Adem YEŞİL
Burcu COŞGUN OVALI
Ali Samet KARAKOÇ
Ceyda ER

YOL SAYISI EDİTÖRLERİ

Prof. Dr. Kemal YAKUT
Burcu COŞGUN OVALI

DÜZENLEME ve KAPAK TASARIMI

Burcu COŞGUN OVALI

TASHİH

Şaduman BAL

İLETİŞİM

Eskişehir Valiliği, ozelkalem@eskisehir.gov.tr / Tel: 0 222 214 2771

BASKI

Sistem Ofset, Ankara

FOTOĞRAFLAR

Eskişehir Valiliği Arşivi, Eskişehir Muharip Hava Kuvveti Komutanlığı Arşivi

Yayınlanan yazıların sorumluluğu imza sahiplerine aittir. Yazara telif ücreti ödenmez.

YAYIN TÜRÜ: 3 Aylık Yerel Süreli Yayın ISSN: 2757-5306

Gönülleri Bağlayan YOLLARIN KESİŞTİĞİ ŞEHİR

Eskişehir; tarih boyunca sadece yolları değil, gönülleri de bağlayan bir fetih medeniyetinin ana yollarının kesişme noktasıdır. Günümüzde de bu yöndeki önemini artırarak sürdürmektedir. Bugün tarihi İpek Yolu'nun canlandırılarak Pekin'den Londra'ya kadar kesintisiz bir ticaret yolu oluşturulmasını hedefleyen “Bir Kuşak Bir Yol” projesinde kilit ülke konumundaki Türkiye'nin en önemli kavşaklarından biri Eskişehir'dir. Yine şehrimiz; enerjinin “İpek Yolu” olan dev proje TANAP'ın ana istasyonlarından biri durumundadır.

Medeniyetlere ev sahipliği yapmış Eskişehir, kara yolu bakımından stratejik öneminin yanı sıra 19. yüzyıldan itibaren demir yollarının kesiştiği önemli bir merkez konumundadır. 1892'de bu müessesenin şehrimize uğraması: Eskişehir kültür ve tarihinde, bir trenin herhangi bir şehre uğramasından daha derin izler bırakmıştır. Ecdadımızın en sıkıntılı döneminde dahi güçlü bir irade ve doğru bir proje ile neler yapabileceğini ve başarabileceğini gösterdiği, demirden kollarıyla uzandığı yolların şanlı tarihini doğru okumak; geleceğimizi, rotamızı doğru çizmemizde hepimize ışık tutacağı inancındayız.

Demir yolunda olduğu gibi havacılık sektöründe de Eskişehir; köklü bir geçmişe,engin bir tecrübeye ve önemli bir birikime sahiptir. Şehrimizin var olan bu potansiyellerinin geleceğe taşınmasında, bir seferberlik ruhuyla çalışmalarımız sürerken aynı zamanda demir yolu ve havacılık tarihimize, tarihî kara yollarından da numuneler ilave ederek Fetih ve Medeniyet dergimizde bir kapı aralamak istedik.

Türkiye Cumhuriyeti Devletimiz: Miras aldığı medeniyetimiz ışığında, tarihî sorumluluğunun bilinciyle bugün; gerek büyük kalkınma hamleleri ile gerekse nüfuz ve itibarı ile ebediyete akan zaman içinde 2053 ve 2071 hedeflerine lider bir duruş ve büyük bir özgüvenle ilerlemektedir. Türkiye'nin ilk ağır sanayi işletmesine ev sahipliği yapan Eskişehir'de, ecdadımızın eski bir rüyası olan gönülleri bağlamayı hakikat kılmak için, geçmişin mirasını her sektör ve alanda geleceğe taşımayı hedefliyor; fetih medeniyetinin mensupları olarak -Yunus misali- gönülleri fethetmek ve birbirine bağlamak için yeni yollar, yöntemler, çareler keşfetmeye kararlılıkla devam ediyoruz. Nitekim “ömür” adı verilen gönül yolculuğunda Bizim Yunus'un “Dost'a gidenin yolu gönül içinden geçer” dizesi; emek, sabır, sebat gerektirdiğine inandığımız çalışmalarımızın gayesini veciz bir şekilde ortaya koymaktadır.

Bu vesileyle yolların, şehirlerin, kıtaların bağlanarak ecdadımızın rüyasının hakikat kılınmasında başta Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere Fetih ve Medeniyet dergimize yazı ile katkı sağlayan Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu'na ve bu yolda çalışan tüm devlet büyüklerimize şükranlarımı sunarım. Fetih ve Medeniyet'in yayınlanmasında emeği geçenlere; yazılarıyla katkı sunan tüm akademisyenlere, araştırmacılara teşekkürü borç bilir; derginin iyiliklere, güzelliklere kapı aralaması ümidiyle selam ve saygılar sunarım.

EROL AYYILDIZ
ESKİŞEHİR VALİSİ

İÇİNDEKİLER

EKİM 2021



06 “ÜLKEMİZİ 2023 HEDEFLERİNE ULAŞTIRMAK İÇİN
VAR GÜCÜMÜZLE ÇALIŞIYORUZ”
ADİL KARAIŞMAİLOĞLU

12 URAYSİM:
YERLİ VE MİLLÎ ÜRETİM ANLAYIŞININ VİZYON PROJESİ
FUAT ERDAL

18 DEMİR YOLLARI VE ESKİŞEHİR
VAHDETTİN ENGİN

40 RAYLARIN ALTINDA KALAN MAKÛS TARİH:
DEĞİŞEN ESKİŞEHİR
AYLA EFE

46 DEMİR YOLU KÜLTÜRÜ VE ESKİŞEHİR
CEZMİ KARASU

58 TÜRASAŞ DEVRİM ARABALARI MÜZESİ
EMİNE ASUHAN AKSAKAL

68 BİR ŞİMENDİFER DERGİSİ: DEMİRYOL
ASLIHAN AKSAKAL

SPORUN LOKOMOTİFİ: DEMİRSPOR
OSMAN BAHAİR CEMOĞLU

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE
ESKİŞEHİR'DE HAVACILIK
KEMAL YAKUT

1'İNCİ HAVA FABRİKA BAKIM MÜDÜRLÜĞÜ
NİZAMETTİN ARSLAN

BİRİNCİ ESKİŞEHİR TAYYARESİ
ORHAN KÖKSAL

TÜRK TAYYARE CEMİYETİ VE
HAVACILARIN KENTİ ESKİŞEHİR
MUSTAFA KILIÇ

ESKİŞEHİR HAVA HARP OKULUNUN AÇILIŞI VE
BAŞBAKAN'IN BİR FOTOĞRAFI
ORHAN KÖKSAL

MUHARİP HAVA KUVVETİ KOMUTANLIĞININ TARİHÇESİ
ERDAL KORKMAZ

78

82

98

104

112

122

130

142

150

170

180

190

ESKİŞEHİR ŞEHİTLİĞİNDE YATAN,
İSTİKLAL HARBI'NE KATILAN HAVACILAR
NİZAMETTİN ARSLAN

KIBRIS'A BİR YILDIZ DÜŞTÜ: CENGİZ TOPEL
EMİN KURT

HAVACILIK TARİHİMİZE
GÖSTERGE BİLİMİ AÇISINDAN BAKMAK
BURCU COŞGUN OVALI

İPEK YOLU TÜRKLERİN DE YOLCULUĞU
EKREM BORAZAN

ARKEOLOJİK VERİLER İŞİĞİNDE ESKİŞEHİR'DEN
(DORYLAION) GEÇEN ANTİK YOL GÜZERGAHLARI
YUSUF POLAT

ROMA EGEMENLİĞİNDEN ORTA ÇAĞ'A
ESKİŞEHİR (DORYLAION) VE ÇEVRESİNDEKİ
YOL AĞLARI
ONUR SADIK KARAKUŞ

GÖÇ, FETİH VE YERLEŞİM YOLLARININ KESİŞTİĞİ
EN STRATEJİK NOKTA:
“SULTAN-ÖNÜ”
HAKAN YILMAZ

HAC YOLU GÜZERGAHINDA ESKİŞEHİR
(XVII-XIX. YÜZYILLAR)
SELMA MANAZ

200

204

236





“ÜLKEMİZİ 2023 HEDEFLERİNE ULAŞTIRMAK İÇİN VAR GÜCÜMÜZLE ÇALIŞIYORUZ”

ADİL KARAİSMALOĞLU^{1*}

Selçukluların Haçlılara “Dur!” dediği, Osmanlı’nın Karacahisar’ı fethederek köklerini büyüüttüğü yerdir Eskişehir. Osmanlı-Rus Harbi sonrası muhacirlere yurtttur Eskişehir. Anadolu dört bir koldan işgal edildiğinde düşmanın her türlü zalimliğine şahit olan ancak ona teslim olmayarak Kurtuluş Savaşı’nı omuzlayan, zaferi tatmış bir şehirdir Eskişehir. O nedenle Eskişehir’in Türk milletinin gönlündeki yeri hiç şüphesiz başköşededir ve bu mukaddes şehre hizmet etmek boynumuzun borcudur.

Evliya Çelebi, Seyahatname’de Eskişehir için şöyle der: “*Halkı sevilen kimselerdir. Çuka ve çoğu akmişe giyerler. Şehrin dört çevresi gül bahçeleri, bağ ve bostan olup, tahılları bol ve zengin bir yerdir.*”

Evliya Çelebi’nin de aktardığı gibi Eskişehir, geçmişten günümüze güzelliği, zengin ve bereketli topraklarıyla anılan kıymetli bir şehrimiz. Yurdumuzun ortasında tarihiyle, kültürüyle, doğal güzellikleriyle, yürekli insanıyla tam bir Anadolu şehri olan Eskişehir Yunus Emre’ye, Nasreddin Hoca’ya, Aziz Mahmud Hüdayi ve Battal Gazi’ye ev sahipliği yaparak yiğitler diyarı olarak anılmayı hak etmiştir.

¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

Selçukluların Haçlılara “Dur!” dediği, Osmanlı’nın Karacahisar’ı fethederek köklerini büyüüttüğü yerdir Eskişehir. Osmanlı-Rus Harbi sonrası muhacirlere yurtttur Eskişehir. Anadolu dört bir koldan işgal edildiğinde düşmanın her türlü zalimliğine şahit olan ancak ona teslim olmayarak Kurtuluş Savaşı’nı omuzlayan, zaferi tatmış bir şehirdir Eskişehir. O nedenle Eskişehir’in Türk milletinin gönlündeki yeri hiç şüphesiz başköşededir ve bu mukaddes şehre hizmet etmek boynumuzun borcudur.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak sorumluluk alanımız ülkemizin ulaştırma ve altyapısını imar ve inşa etmektir. Türkiye gibi kıtaların buluşma noktasındaki bir ülkede, ulaşım ve altyapı sorunu yaşandığı takdirde ekonomik kalkınmasının sağlıklı olması, sosyoekonomik



Cumhurbaşkanımızın sıklıkla ifade ettiği gibi “Yol medeniyettir” yaklaşımından hareketle bölünmüş yol uzunluğumuzu 6.100 kilometreden 28.339 kilometreye çıkardık.

seviyesinin küresel rekabet düzeyine taşınması da mümkün olmaz. Çünkü ulaştırma ve haberleşme yatırımları doğrudan veya dolaylı şekilde hayatın her alanına etki eder. Ülke kalkınmamızın, refah artışıımızın; sosyal, kültürel ve ekonomik gelişmemizin yolu büyük oranda bu işlerden ve çok çalışmaktan geçiyor. Şöyle ki bir yere yol, hızlı tren hattı, havalimanı, liman yaparsanız oranın ulaşımını kolaylaştırırsınız; en önemlisi de ekonomik hayatını canlandırırırsınız. İnsanları dünyayla buluşturursunuz. Farklı kültürleri tanımlarını, bilgiye ulaşmalarını, ticaret yapmalarını ve karşılıklı etkileşimde bulunmalarını sağlarsınız. Tüm bunların neticesinde de oradaki insanların siyasal katılım düzeylerini artırmak suretiyle demokrasinin gelişimine katkı sunmuş olursunuz. Bu noktada AK Parti olarak, 2003 yılı sonrasında Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın liderliğinde çok büyük işlere imza attık. Son 19 yılda ülkemizin ulaşım ve iletişim altyapısına yaklaşık 1 trilyon 119 milyar lira yatırım yaptık. Türkiye’nin yıllardır süren ulaşım altyapısı problemini büyük ölçüde çözdük. Dünyanın gıptayla takip ettiği Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli, Çamlıca Kulesi, Marmaray, İstanbul Havalimanı; İzmir-İstanbul, Ankara-Niğde ve Kuzey Marmara Otoyolları gibi nice dev ulaştırma projelerini tamamladık ve vatandaşlarımızın hizmetine açtık.

Evliya Çelebi’nin de aktardığı gibi Eskişehir, geçmişten günümüze güzelliği, zengin ve bereketli topraklarıyla anılan kıymetli bir şehrimiz. Yurdumuzun ortasında tarihiyle, kültürüyle, doğal güzellikleriyle, yürekli insanıyla tam bir Anadolu şehri olan Eskişehir Yunus Emre’ye, Nasreddin Hoca’ya, Aziz Mahmud Hüdayi ve Battal Gazi’ye ev sahipliği yaparak yiğitler diyarı olarak anılmayı hak etmiştir.

Cumhurbaşkanımızın sıklıkla ifade ettiği gibi “Yol medeniyettir” yaklaşımından hareketle bölünmüş yol uzunluğumuzu 6.100 kilometreden 28.339 kilometreye çıkardık. Eski Türkiye’de sadece 6 ilimiz bölünmüş yollar ile birbirine bağlıydı, bugün 77 ili bölünmüş yollar ile birbirine bağladık. Bölünmüş yolların yapımına olduğu gibi tek yolların da fiziki ve geometrik standartlarının iyileştirilmesi çalışmalarına da ağırlık vererek 14.267 kilometre tek yol tamamladık. 1.714 kilometrelik otoyol uzunluğumuza ise 1.809 kilometre daha ekleyerek 3.523 kilometreye ulaştırdık. Geçit vermeyen dağları tünellerle, vadileri köprülerle aştık. 2003 öncesi 311 kilometre olan toplam köprü ve viyadük uzunluğumuzu 708 kilometreye çıkardık. 50 kilometre olan toplam tünel uzunluğumuzu ise 567 kilometre artırarak 617 kilometreye yükselttik.

Türk sivil havacılığında tarihî başarılarla imza atarak hava yolunu halkın yolu yaptık. Türkiye’yi havacılık sektöründe bir üst lige yükselten havalimanı yatırımlarını gerçekleştirdik. Atıl olan havalimanlarını Türk ekonomisine kazandırarak sivil havacılık sektörünün büyümesinin önünü açtık. 2003 yılında 26 olan havalimanı sayımızı 56’ya yükselttik. İç hatlarda 2 merkezden 26 noktaya yapılan uçuş hizmetimizi 7 merkezden 56 noktaya çıkardık. “Dünyada ulaşamayacağımız yer kalmayacak” dedik ve ne mutlu bize ki bu hedefimizi büyük oranda gerçekleştirdik. 50 ülkede 60 noktaya yapılan dış hat uçuşlarımızı ise 127 ülkede 329 noktaya yükselttik.

“Denizci millet, denizci ülke olma” ülküsünden hareketle denizcilik alanında da devrim niteliğinde gelişmeler kaydettik. 2003 yılında Türk Sahipli Deniz Ticareti Filosu 8,9 milyon DWT (Deadweight Ton) ile dünyada 17. sırada yer alırken Ocak 2021 itibarıyla 28,9 milyon DWT ile 15. sıraya çıkmıştır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen dış ticaret taşımaları 2003 yılında 149 milyon ton iken 2020 yılında 365,4 milyon tona yükseldi. 2003 yılında yaklaşık 2,5 milyon TEU olan limanlarımızda elleçlenen

konteyner miktarı, 2020 yılında 11,6 milyon TEU olarak gerçekleşti. Ülkemizin toplam dış ticareti içinde deniz yolunun değeri 2003 yılında 57 milyar dolar iken 2020 yılında 215,8 milyar dolara yükseldi.

2003-2021 yılları arasında ülke genelinde yaptığımız ulaşım ve haberleşme yatırımları içinde haberleşme sektörü, ayırdığımız 91,7 milyar liranın üzerinde yatırımla önemli bir yere sahiptir. Fiber hat uzunluğumuzu 88 bin kilometreden, 445 bin kilometreye ulaştırdık. Sabit genişbant abone sayımızı 17,4 milyona çıkardık. Sabit altyapılarda fiber abone sayımız 2010’da 154 bin iken bugün 4,3 milyona yükseldi. Mobil abone sayımız 2010’da 28 milyon iken bugün 84,6 milyonu aştı. Genişbantta abone sayısı 85,7 milyona ulaştı. Makinalar arası iletişim abone sayımız 2001’de 1 milyon 56 bin iken bugün 7 milyondur.

Eskişehir denince akla ilk gelen ulaşım yolu demir yollarıdır ve bu nedenle demir yollarını Eskişehir özelinde ele almak, demir yollarındaki başarılarımızdan bahsetmek istiyorum. Maalesef 2003 yılı öncesinde neredeyse yarım asır boyunca demiryollarının ihmal edildiğini, kara günler yaşadığını, tabiri caizse demiryollarına çivi çakılmadığını görüyoruz. Ancak bizim işimiz şikâyet etmek değil Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün ülküsü olan ana yurdumuzu demir ağlarla örmek!

Son 19 yıldır demir yolu ağıımızı geliştirmek ve güçlendirmek için ne yapılması gerekiyorsa onu yapıyoruz. Demir yollarını yalnızca bir hükûmet politikası olarak değil devletimizin diğer kurum ve kuruluşlarıyla, üniversitelerimizle, sivil toplum örgütlerimizle birlikte bir devlet politikası olarak ele alıyoruz. Nitekim 21-23 Ekim 2020 tarihleri arasında İstanbul’da düzenlediğimiz Türk Demiryolu Zirvesi’nde de aldığımız kararla Türkiye’de “demir yolu reformunu” başlatmamız bunun en önemli göstergelerinden biridir. Tarihi bir buçuk asır geriye kadar uzanan demir yollarımız Cumhuriyet kurulduktan sonra Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün başlattığı seferberlikle 1940’lı yıllara ka-

Milletimizin yarım asır boyunca hayalini kurarak beklediği yüksek hızlı tren hatlarını inşa ettik ve Türkiye’yi Avrupa’nın altıncı, dünyanın da sekizinci yüksek hızlı tren işletmecisi yaptık. 2009 yılında ülkemizde ilk Yüksek Hızlı Tren ile tanışan şehir Eskişehir oldu.



dar büyük bir gelişme kaydetti. Bunu takip eden yıllarda durma noktasına gelen demir yolu çalışmaları, 2003 yılından itibaren tekrar öncelikli sektörlerden biri olmuştur.

Ülkemizde son 19 yıldır bütün planlamalar akla gelebilecek her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da küresel eğilimler dikkate alınarak yapılmaktadır. Ulaşımda bölgesel ve uluslararası entegrasyon, ekonomik kalkınmanın dinamosu olarak görülmekte ve artan demir yolu yatırımları da bu dinamounun en önemli güç kaynaklarından biri olarak değerlendirilmektedir. Demir yolu yatırımları sadece ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Teknolojinin sektöre adapte edilmesi sayesinde konforu ve hızı artan demir yolu taşımacılığı seyahat tercihlerini de etkilemektedir. Dünyada yüksek hızlı tren sistemleri, ülkelerin gelişmişlik seviyelerinin ölçütü olarak kabul edilmektedir. Bu noktada 2003-2020 yılları arasında ülkemizde demir yolları ulaşım modunda ciddi yatırımlar, iyileştirme, yenileme ve kalkınma hamleleri gerçekleştirdik. Öncelikle 150 yıl boyunca neredeyse el değmeyen demir yollarının tamamını yenileyerek büyük bir başarıya imza attık. 2003 yılında 10.959 kilometre olan demir yolu uzunluğunu %17 artışla, 2020 yılı sonu itibarıyla 1.213 kilometresi yüksek hızlı, 11.590 kilometresi konvansiyonel olmak üzere toplam 12.803 kilometreye çıkardık. 2003 yılında 2.505 kilometre olan sinyalli hat uzunluğumuzu %172 artırarak 2020 yılı sonu itibarıyla

6.828 kilometreye, 2.082 kilometrelik elektrikli hat uzunluğumuzu ise %180 artırarak 5.828 kilometreye ulaştırdık.

Milletimizin yarım asır boyunca hayalini kurarak beklediği yüksek hızlı tren hatlarını inşa ettik ve Türkiye’yi Avrupa’nın altıncı, dünyanın da sekizinci yüksek hızlı tren işletmecisi yaptık. 2009 yılında ülkemizde ilk Yüksek Hızlı Tren ile tanışan şehir Eskişehir oldu. Eskişehir-Ankara YHT hattının ardından Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya, Konya-Eskişehir-İstanbul yüksek hızlı demir yolu hatlarını tamamlayarak hizmete açtık. Bugüne kadar 58 milyonun üzerinde yolcu, Yüksek Hızlı Tren ile seyahat etti. Tabii, Yüksek Hızlı Tren çalışmalarımızı burada noktalamadık. Yapımında sona geldiğimiz Ankara-Sivas Yüksek Hızlı demir yolu hattı inşasını tamamlamak için çalışmalarımızı yoğun şekilde sürdürüyoruz. Ayrıca Ankara-İzmir ve Ankara-Bursa güzergâhlarında da çalışmalarımız hızla devam ediyor.

Yine çok önemli bir proje olan Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattını hayata geçirerek Pekin’den Londra’ya uzanan Demir İpek Yolu’nu faaliyete geçirdik. Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan’ın oluşturduğu iş birliği temelinde hayata geçen Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattı üzerinde Bakü’den Kars’a ilk seferini yapan tren, dünya demir yolu taşımacılığına bambaşka bir yön verdi. 30 Ekim 2017’de faaliyetlerine başlayan bu hat, Asya ve Avrupa arasında demir yolu yük taşımacılığı alanında yeni bir çağ başlattı.

Ulaşımın tüm modlarını hesaba katarak bütünsel kalkınma odaklı mobilite, dijitalleşme ve lojistik dinamikleriyle şekillenen; yeni, etkin ve dünyayı coğrafyamıza entegre etmeyi hedefleyen iddialı bir hedefimiz var ve ona adım adım yaklaşıyoruz. Ülkemizin dört bir yanında olduğu gibi bu gelişim Eskişehir’de de devam ediyor.

İzlediğimiz proaktif politikalarla dünya demir yolu taşımacılığında kısa zamanda söz sahibi olan ülkemiz, bu hatla Pekin’den Londra’ya uzanan Orta Koridor’un ve Kazakistan’dan Türkiye’ye uzanan Demir İpek Yolu’nun en stratejik bağlantı noktası hâline geldi. Böylece Asya ile Avrupa arasındaki küresel ticaret ağları için yeni ve çok önemli bir alternatif de oluştu.

1894 yılında Anadolu-Bağdat demir yolu hattının inşası sırasında bakım ve onarım Atölyesi olarak kurulan ve bugün faaliyetlerine TÜRASAŞ çatısı altında devam eden TULOMSAŞ da hem Eskişehir’in hem de ülkemizin önde gelen sanayi kuruluşlarından biridir. Bu nedenle yerli ve milli demir yolu endüstrisinin ne denli önemli olduğunu Eskişehirli çok iyi bilirler. Bu noktada da demir yollarında bahsettiğim tüm başarıları yine aynı dönemde gelişen yerli ve milli demir yolu endüstrimiz ile âdeta taçlandırdık. Çankırı’da hızlı tren makasları, Sivas, Sakarya, Afyon, Konya ve Ankara’da hızlı tren traversleri, Erzincan’da ray bağlantı malzemeleri üreten tesisleri kurduk. Karabük, KARDEMİR’de yüksek hızlı tren rayları üretmeye başladık. Konvansiyonel yolcu vagonları, yük vagonları ve pulman vagon, yemekli vagon, jeneratör vagon, personel vagon gibi tüm vagon ihtiyaçlarımızı kendimiz sağladık. E 1000 Elektrikli Lokomotifi yüzde yüz yerli olarak ürettik. Yabancı ülkelerden aldığımız dizel hidrolik



Yurdumuzun kalbinde duran Eskişehir’i ulaşımın da kalbi yapmayı amaç edindik. Bu nedenle Eskişehir’i kara yolu ve demir yolundan sonra hava yoluyla da dünyaya bağladık. Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı pat sahaları geliştirmesini gerçekleştirdik ve havalimanımızı, büyük gövdeli uçakların emniyetli bir şekilde iniş kalkışı için uluslararası standartlara ulaştırdık. Eskişehir’e iletişim alanında da çağ atlattık. Fiber optik kablo uzunluğunu 1.611 kilometreden 7.266 kilometreye çıkardık.

tip yerine milli dizel elektrikli manevra lokomotifi üreterek bu alanda dışa bağımlılıktan kurtulduk. Yeni Nesil Dizel Elektrikli Lokomotif ve dizel tren seti üretimlerine de başladık. Ülkemizdeki raylı sistem araçlarının farklı bölümlerinin yapıldığı üç önemli şirket olan TULOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ’ı, 4 Mart 2020 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararı ile TÜRASAŞ çatısı altında birleştirerek ülkemizdeki raylı sistem üretim süreçlerinde yeni bir ivme ve sinerji yakaladık. TÜRASAŞ’ı Orta Doğu’nun en büyük raylı sistem araç üreti-

cisi hâline getirdik. TÜRASAŞ ile milli elektrikli tren setlerimizi de üretmeye başladık. Kısacası bir mozağin parçalarını birleştirircesine demir yollarımızı ayağa kaldırdık. Bundan sonra daha da ileri taşımak konusunda kararlıyız.

Görüldüğü üzere ulaşımın tüm modlarını hesaba katarak bütünsel kalkınma odaklı mobilite, dijitalleşme ve lojistik dinamikleriyle şekillenen; yeni, etkin ve dünyayı coğrafyamıza entegre etmeyi hedefleyen iddialı bir hedefimiz var ve ona adım adım yaklaşıyoruz. Ülkemizin dört bir yanında olduğu gibi bu gelişim Eskişehir’de de devam ediyor.

Son 19 senede Eskişehir’in ulaşım ve iletişim altyapısına yaklaşık 11 milyar 445 milyon lira yatırım yaptık. 2003 yılına kadar sadece 90 km bölünmüş yolu vardı 316 kilometreye çıkardık. Yollarının sadece 92 kilometresi BSK kaplamalı iken 238 kilometre daha BSK kaplama yaparak toplamda 330 kilometreye ulaştık. Ankara, Bolu, Bilecik, Kütahya ve Konya’ya yani tüm komşu illerine bölünmüş yollarla bağladık. Daha önce de belirttiğim gibi demir yolu denince akla ilk gelen kentimiz Eskişehir önce; Eskişehir-Ankara YHT hattı ile ülkemizde Yüksek Hızlı Tren ile tanışan ilk şehir oldu. Ardından 2014 yılında YHT sayesinde ekonominin başkenti İstanbul’a komşu oldu. Tabii demir yolu yatırımlarımızı sadece bu hatlarla sınırlı bırakmadık. Eskişehir-Kütahya-Balıkesir Sinyalizasyon ve Elektrifikasyon işlerini tamamladık. Ankara-Eskişehir GSMR sistemini kurduk. Eskişehir Gar Geçişini inşa ettik. Sazılar-İnönü

arası 172 kilometre demir yolu iyileştirilmesi gerçekleştirdik. Eskişehir-Ankara hattında 80 kilometre, Eskişehir-Kütahya-Balıkesir hattında 217 kilometre yol yenilemesi yaptık.

Yurdumuzun kalbinde duran Eskişehir’i ulaşımın da kalbi yapmayı amaç edindik. Bu nedenle Eskişehir’i kara yolu ve demir yolundan sonra hava yoluyla da dünyaya bağladık. Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı pat sahaları geliştirmesini gerçekleştirdik ve havalimanımızı, büyük gövdeli uçakların emniyetli bir şekilde iniş kalkışı için uluslararası standartlara ulaştırdık. Eskişehir’e iletişim alanında da çağ atlattık. Fiber optik kablo uzunluğunu 1.611 kilometreden 7.266 kilometreye çıkardık. Hızlı internet kullanıcısı âdeta yok iken bugün 937 bin üstünde hızlı internet abonesine ulaştık.

Eskişehir’in maneviyatını bağrında taşıdığı büyük gönül insanımız Yunus Emre bir beytinde “Ol imaret eylemez, sen viran olmadıkça...” diyor. Yani sen viran olmazsan, sen çabalamazsan, sen dertli olmazsan, sen pervane olup dönmezsen ortaya imaret de, imar da, eser de çıkmaz nasihatinde bulunuyor. Bizim siyaset anlayışımızın temelinde milletimizin derdiyle dertlenmek, vatanımızın aşkıyla yanmak var. Bizleri millete hizmetkâr eyleyen, yıllar boyunca da arkamızda eserler bırakmamızı sağlayan bu derttir; bu aşktır. Biz insanımızdan aldığımız güçle belirlediğimiz hedeflere ulaşmak için tüm çalışmalarımızı samimiyet ve özveriyle sürdürüyoruz. İdeoloji ve istismar siyaseti değil hizmet siyaseti yapıyoruz. Ülkemizi 2023 hedeflerine ulaştırmak için en ufak sapmaya dahi mahal vermemek için 7/24 hizmet esasına göre çalışıyoruz. “İnsanı yaşat ki devlet yaşasın” felsefesiyle hareket ediyoruz.

İnsanların hayatı tıpkı suya yazılan yazılar gibidir. Pek azı arkasında silinmeyecek izler bırakarak göçer giderler. Allah bize milletimizin duası ve desteği ile Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın liderliğinde hizmet etme imkânı tanıdı. Canıgönülden inanıyorum ki bizler de arkamızda millet tarafından hayırla yad edilecek eserler, silinmeyecek izler bırakacağız.



URAYSİM: YERLİ VE MİLLÎ ÜRETİM ANLAYIŞININ VİZYON PROJESİ

FUAT ERDAL^{1*}

URAYSİM projesi ile ülkemiz, demir yolu alanında bir AR-GE üssü olacak ve bu sayede yerli, yenilikçi ürün ve millî marka üretimini arttırarak ülkemizin uluslararası demir yolu endüstrisi pazarında daha rekabetçi bir konumda olmasını sağlayacaktır.

GİRİŞ

URAYSİM; Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın Eskişehir'den duyurduğu ve Türkiye'yi raylı sistemler alanında dünyanın sayılı merkezlerinden birisi hâline getirecek olan, ülkemizin yerli ve millî üretim modeli anlayışının vizyon projelerinden birisidir.

Bu proje ile öncelikle TCDD ve hafif raylı sistemleri kullanan kentlerimizin artan ihtiyaçları karşılanacak ve ülkemiz gerek demir yolu taşıtları gerekse de çeşitli bileşenlerini ihraç edilebilecek duruma gelecektir. Bunun yanı sıra burada yüksek hızlı trenlerin test ve sertifikasyonu için hiçbir Avrupa ülkesinde yer almayan araştırma geliştirme ve ileri teknoloji

hizmetleri de sunulacaktır. Böylece URAYSİM, ülkemizi raylı sistemler alanındaki uluslararası pazarın en önemli oyuncularından biri hâline getirecektir. Örneklerini sadece ABD, Almanya gibi ülkelerde gördüğümüz, uluslararası büyük şirketlerin ortaklık kurmak için yarıştığı URAYSİM; ülkemize raylı sistemler alanında çağ atlatmak bir projedir.

URAYSİM'in hayata geçmesiyle beraber demir yolu taşımacılığı alanında üretilecek raylı sistemler, çeken ve çekilen araçların uluslararası standartlarda test ve sertifikasyonu gerçekleştirilecektir. Ayrıca proje özellikle araştırma ve inovasyon için insan kaynağı yetiştirilmesi ve yüksek teknolojik altyapının geliştirilmesi konusunda raylı sistem sektörüne liderlik edecektir.

1 Prof. Dr, Anadolu Üniversitesi Rektörü

URAYSİM projesinin hayata geçirilmesi için yürütülen çalışmalar Anadolu Üniversitesi sorumluluğunda; Eskişehir Teknik Üniversitesi, TÜBİTAK, TCDD ve TÜRASAŞ'ın iş birliğinde yürütülmektedir.



Hayata geçirilmeye başlanan proje ile, ülkemiz ve çevre ülkelerin demir yolu endüstrisinin ürettiği raylı sistemler araçlarının kalite ve güvenilirlik düzeylerinin sürdürülebilmesi için gerekli olan sertifikalandırma sağlanacaktır. Bu yönüyle proje, ülkemiz demir yolu endüstrisinin uluslararası rekabet gücünü arttırarak ihracat fırsatları yaratacak ve bu alanda önemli bir istihdam olanağı oluşturacaktır.

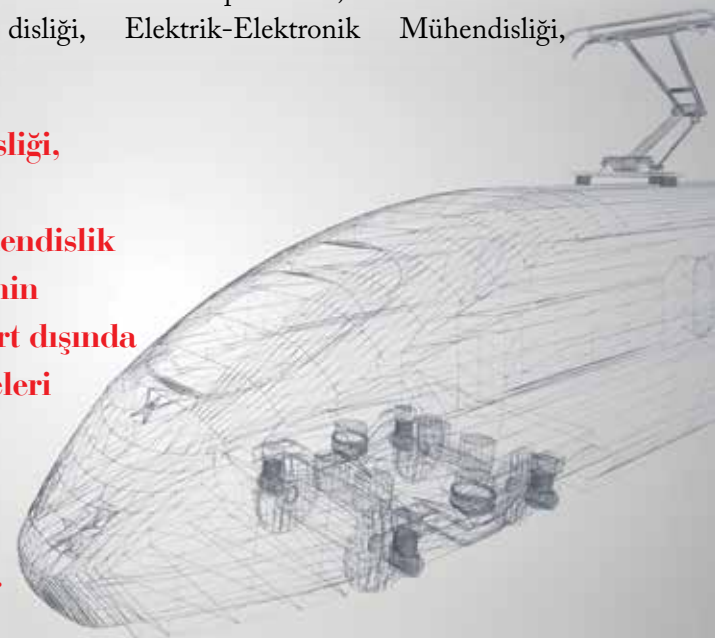
URAYSİM: Yerli ve Millî Üretim Anlayışının Vizyon Projesi

Ülkemizde demir yolu taşımacılığı açısından son dönemde hayata geçirilen en önemli proje olan Ulusal Raylı Sistemler Test ve Araştırma Merkezinin (URAYSİM) kurulması için üniversitemiz 2010 yılında, uzun süredir sür-

dürdüğü fizibilite çalışmalarını tamamlayarak Devlet Planlama Teşkilatına bir proje sunmuştur. URAYSİM projesi Ocak 2012'de Kalkınma Bakanlığı yatırım programında 2011K120210 proje numarasıyla yer almıştır. Haziran 2012'de projenin test yolları kamulaştırma işlerinin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Alt Yapı Yatırımlar Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilmesi için bir protokol imzalanmıştır. Proje 2021 Cumhurbaşkanlığı Yatırım Programı'nda da yer almıştır. URAYSİM projesinin hayata geçirilmesi için yürütülen çalışmalar Anadolu Üniversitesi sorumluluğunda; Eskişehir Teknik Üniversitesi, TÜBİTAK, TCDD ve TÜRASAŞ'ın iş birliğinde yürütülmektedir.

URAYSİM kapsamında, Makine Mühendisliği, Elektrik-Elektronik Mühendisliği,

URAYSİM kapsamında, Makine Mühendisliği, Elektrik-Elektronik Mühendisliği, İnşaat Mühendisliği başta olmak üzere tüm mühendislik bilim alanlarından 23 araştırma görevlisinin yüksek lisans ve doktora çalışmalarını yurt dışında "Raylı Sistemler" alanında gerçekleştirmeleri sağlanmıştır. Bu girişimler doğrultusunda URAYSİM'in ihtiyaç duyduğu üstün nitelikli ve uluslararası standartlarda yetişmiş insan kaynağı hazır durumdadır.





AR-GE binaları, idari birimler, sosyal tesisler ve test üniteleri hangarları için Alpu Belediyesi tarafından 700 dönümlük arazi URAYSİM'e tahsis edilmiş olup bu birimlerin yapımı tamamlanmış ve kullanıma hazır durumdadır. Bu yönüyle URAYSİM sadece tek başına bir test alanı ve laboratuvarı değil bölgesine ve insanına değer katan, bünyesinde pek çok birimi barındıran çok yönlü bir tesis olma özelliğine de sahiptir.

İnşaat Mühendisliği başta olmak üzere tüm mühendislik bilim alanlarından 23 araştırma görevlisinin yüksek lisans ve doktora çalışmalarını yurt dışında "Raylı Sistemler" alanında gerçekleştirmeleri sağlanmıştır. Bu girişimler doğrultusunda URAYSİM'in ihtiyaç duyduğu üstün nitelikli ve uluslararası standartlarda yetişmiş insan kaynağı hazır durumdadır.

AR-GE binaları, idari birimler, sosyal tesisler ve test üniteleri hangarları için Alpu Belediyesi tarafından 700 dönümlük arazi URAYSİM'e tahsis edilmiş olup bu birimlerin yapımı tamamlanmış ve kullanıma hazır durumdadır. Bu yönüyle URAYSİM sadece tek başına bir test alanı ve laboratuvarı değil bölgesine ve insanına değer katan, bünyesinde pek çok birimi barındıran çok yönlü bir tesis olma özelliğine de

sahiptir.

Alpu ilçesi sınırlarında yapımı planlanan test yolları güzergâhı için ilgili toplam 26 kamu kurum ve kuruluşlarıyla birlikte belediyelerden yazılı olarak görüş alınmıştır.

URAYSİM'in Ülkemiz İçin Önemi

URAYSİM tamamlandığında ülkemiz Avrupa'da 400 km/saat hızda seyreden Yüksek Hızlı Tren testlerinin yapılabileceği, 52,93 km uzunluğunda test yoluna sahip ilk ülke olacaktır. Bunun yanı sıra proje 180 km/saat hıza kadar çıkabilen konvansiyonel dizel ve elektrikli lokomotiflerin test edileceği, 23 km uzunluğunda test yolu ve 100 km/saat hıza kadar çıkabilen metro araçları ve 80 km/saat tramvay araçları testlerinin yapılabileceği 8 km ve 3,2 km uzun-

URAYSİM test ünitelerinin, test binalarının ve test yollarının tamamlanmasıyla ülkemizde TÜRASAŞ'ın ihtiyaçlarının karşılanması başta olmak üzere ulusal düzeyde tasarlanacak ve üretilecek raylı sistemler çeken ve çekilen araçlarının uluslararası standartlarda test ve sertifikasyonu gerçekleştirilebilecektir. Bu sayede gerek üretim gerekse test ve sertifikalandırma işlemleri ülkemizde gerçekleşecektir.

luğundaki test yollarına sahip olarak bu alanda önemli bir ilki gerçekleştirecektir.

Ülkemizde kısa vadede ihtiyaç duyulan raylı sistem araçlarının yurt dışı alımları ve kullanım süreçlerindeki bakım maliyetleri birlikte değerlendirildiğinde URAYSİM projesi ülkemiz için gelecekte oldukça önemli ekonomik kazanımlar sağlayacak, ülke dışına gidebilecek oldukça büyük bir döviz kaynağı yurt içerisinde kalacaktır.

URAYSİM test ünitelerinin, test binalarının ve test yollarının tamamlanmasıyla ülkemizde TÜRASAŞ'ın ihtiyaçlarının karşılanması başta olmak üzere ulusal düzeyde tasarlanacak ve üretilecek raylı sistemler çeken ve çekilen araçlarının uluslararası standartlarda test ve sertifikasyonu gerçekleştirilebilecektir. Bu sayede gerek üretim gerekse test ve sertifikalandırma işlemleri ülkemizde gerçekleşecektir.

URAYSİM projesi ile ülkemiz, demir yolu alanında bir AR-GE üssü olacak ve bu sayede yerli, yenilikçi ürün ve millî marka üretimini arttırarak ülkemizin uluslararası demir yolu endüstrisi pazarında daha rekabetçi bir konumda olmasını sağlayacaktır.

URAYSİM, eğitim, öğretim ve araştırma konularında üniversitelerle kurulacak iş birliği ile demir yolu taşımacılığı alanında çağın ge-

rektirdiği bilgi ve tecrübeyle donanmış personel ve araştırmacı yetiştirilmesine de büyük katkı sağlayacaktır.

URAYSİM'in Getireceği Kazanımlar

Bu proje kapsamında yapılacak AR-GE ve inovasyon çalışmaları ile maliyeti düşük, güvenilir ve daha yüksek kapasiteli raylı sistem araç ve bileşenlerin geliştirilmesi ve teknolojik ürün elde edilmesi, bilimsel ve teknik buluş potansiyelinin geliştirilmesi sağlanabilecektir. Yine mevcut ürünlerin kalite iyileştirme işlemleri yapılabilecektir. Bu sektörde yerli üretim teşvik ve tedarik edilecek, Türkiye dışındaki teknolojilerin transferi kolaylaşacaktır.

Çeken ve çekilen raylı sistem araç ve bileşenlerinin test ve sertifikasyonu bu merkezde yapılacak, böylelikle uluslararası sertifikalı ürünler ihraç edilebilecektir. Böylelikle uluslararası sertifikalandırmada söz sahibi olunacaktır.

Zamanla, raylı sistem araçları bileşenleri üretiminde uzmanlaşma sağlanacak, bu bölge ilgili sektörde bir üretim ve AR-GE üssü hâline gelecektir. Bu durum, beraberinde bir kümelenme meydana getirecek, yan sanayilerin oluşması ve gelişmesi ile önemli bir üretim ve istihdam merkezi olacaktır.



Bir AR-GE merkezi olması itibarıyla URAYSİM'de tasarım, üretim ve iyileştirme faaliyetlerinde çalışılan, eğitim alan ve uzmanlaşan personel ülkemiz için önemli bir insan gücü kaynağını oluşturacaktır.

URAYSİM Projesi Tamamlandığında Gerçekleştirilebilecek Testler

Bu proje tamamlandığında, hem laboratuvar hem de test yollarında aşağıda sıralanan testlerin tümü bu merkezde yapılabilecektir :

Demir Yolu Araçları ve Komponentlerinin Testleri

- Araç Gövdesi Statik Test Sistemi
- Tekerlek-Ray İlişkisi ve Deray Şartları Simülasyon Test Sistemi
- Araç Tartı Tekerlek Yüğü ve Gabari Ölçüm Sistemi
- Tampon Çarpışma Test Sistemi
- S- Şeklindeki Kurpta Eksenel Yük Etkisinde Aracın Deray Güvenlik Şartlarının Testi
- Boji Şasesi Yorulma Testi
- Bükülme, Burulma Sertliği ve Esneklik Test Sistemi
- Boji Döner Tablası Testi ve Boji Testleri

Ünitesi

- Tekerlek Takımı – Aks Yorulma Test Sistemi
- Burulmalı Hatta Tekerlek Kuvvetlerinin Ölçülme Sistemi
- Fren Performansı Test Sistemi
- Fren Kesme Tetiği ve Elektromanyetik Fren Test Sistemleri
- Çok Eksenli Komponent Test Yükleme Sistemi
- Otomatik ve Yarı Otomatik Kaplin Test Sistemi
- Çekme-İtme (Traction and Propulsion) Sistemi ve Elemanlarının Mekanik ve Elektriksel Test Sistemi
- Seyir Hâlindeki Araçların Dinamik Performansının İzlenmesi
- Pnömatik ve Hidrolik Test Sistemleri
- Sızdırmazlık Test Sistemi

Proje Kapsamında Planlanan Diğer Test Üniteleri

- Çarpışma Parçaları Test Üniteleri
- Model Analiz
- Tekerlek Takımı Kurulumu Test Sistemi
- Fren Silindir Test Sistemi

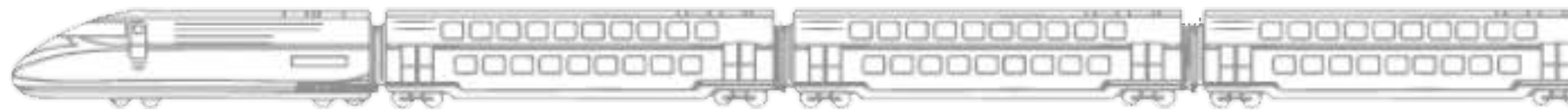
URAYSİM; AR-GE ve inovasyon çalışmaları, nitelikli ve uzmanlaşmış insan gücü yetiştirilmesi, standardizasyon, kalibrasyon ve sertifikasyon testleri ile giderek büyüyen ve gelişen raylı sistemler sektörüne büyük katkı sağlayacak; tıpkı savunma ve havacılık sektörleri gibi ülkemizin raylı sistemler sektöründe de lider bir ülke konumuna gelmesine destek verecektir.

- Teker Kayma Önleyici Sistemlerin Test Sistemi
- Sönümleyicilerin Dayanıklılık ve Karakterizasyonu
- Çevre Testleri
- Geometrik Kontrol Alanı
- Yangın Test Alanı
- Faraday Odası
- Cam/Pencere Mekanik Testleri
- Pantograf Test Sistemi
- Diskli Dinamik Pantograf Test Sistemi
- Statik Pantograf Test Sistemi
- Hibrit Pantograf Test Sistemi
- Bilgisayar Yazılımı
- EMC Test Sistemi
- EMC Açık Hava
- Yankısız Oda

Sonuç olarak URAYSİM; AR-GE ve inovasyon çalışmaları, nitelikli ve uzmanlaşmış insan gücü yetiştirilmesi, standardizasyon, kalibrasyon ve sertifikasyon testleri ile giderek büyüyen ve gelişen raylı sistemler sektörüne büyük katkı sağlayacak; tıpkı savunma ve havacılık sektörleri gibi ülkemizin raylı sistemler sektöründe de lider bir ülke konumuna gelmesine destek verecektir.

Kaynakça

- 2021 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı, Tedbir 389.8.
- T. C. Kalkınma Bakanlığı On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023, Raylı Sistem Araçlarında Yerli Üretim, 2018.
- Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümeleşmesi (ARUS), Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi, 2018.





DEMİR YOLLARI VE ESKİŞEHİR

VAHDETTİN ENGİN^{1*}

Times gazetesi, “Girişimin bütünü gösteriyor ki Türkler belli bir ideale erişmek için büyük engelleri aşmak yeteneğine sahiptirler.” değerlendirmesinde bulunmuştu.

Demir Yolunun Osmanlı Devleti’ne Girişi

Demir yolu 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren insanların hizmetine girmiş ve ulaşım getirdiği olağanüstü kolaylık ve sürat dolayısı ile kısa sürede benimsenerek yaygınlaşmaya başlamıştır.

Sanayi inkılabı süreci içinde süratli ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulması, demir yolu fikrinin de gelişmesine vesile olmuştur. Böylece XVIII. yüzyılın sonları ile XIX. yüzyılın başlarında, buhar gücü ile çalışan lokomotiflerin ve bunların çektiği vagonların demir raylar üzerinde hareket ettirilmesi denemelerine girişilmiştir. Başlangıçta çeşitli aksaklıklar ortaya çıkmakta, mesela raylar vagonların ağırlığını taşıyamamaktaydılar. Fakat zamanla güçlükler

giderilmiş ve bugünkü bildiğimiz manada demir yolu, ilk defa İngiliz mühendis George Stephenson tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede 1830 yılında Liverpool-Manchester arasında tren seferleri yapılmaya başlanmıştır.²

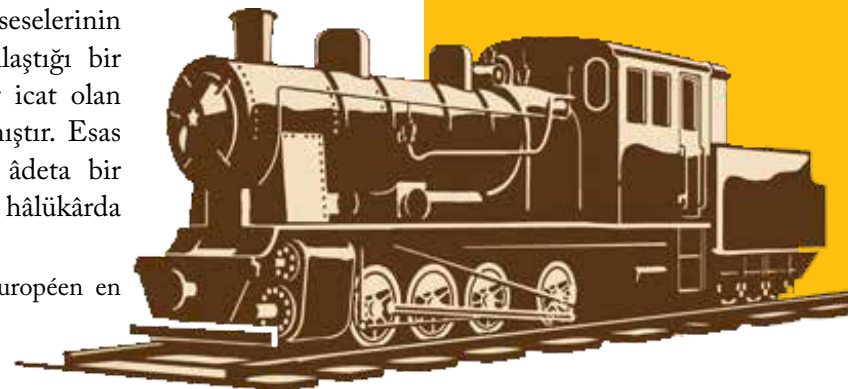
Avrupa ülkelerinde başlayan bu gelişmeler diğer dünya devletlerinin de ilgisini çekmiş, bu çerçevede Osmanlı Devleti de konu ile yakından ilgilenmeye başlamıştır. Bu sırada Osmanlı Devleti’nde Tanzimat Dönemi’nin yaşanıyor olması, diğer bir ifade ile Batı müesseselerinin ülkeye aktarılma çabalarının yoğunlaştığı bir süreçten geçilmesi, Batı kökenli bir icat olan demir yoluna ilgiyi daha da arttırmıştır. Esas itibarıyla da demir yolu ulaşımında âdeti bir devrim yarattığından kendisini her hâlükârda

1 Prof. Dr., Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi

2 J. Pecheux, La Naissance du Rail Européen en 1800-1850, Paris 1970, s. 38.



Sultan Abdülaziz (1861-1876) ise tren yolu hattının Topkapı Sarayı bahçesinden geçmesi söz konusu olduğunda “Memleketime demir yolu yapılıp da isterse sırtımdan geçsin, razıyım.” demek suretiyle demir yoluna verdiği büyük önemi göstermiş oluyordu.



kabul ettirmektedir. Dolayısı ile Osmanlı devlet adamlarının bu ilgilerini, elbette sadece Tanzimat prensipleri ile izah etmek mümkün değildir. Demir yolu ortaya çıktığı andan itibaren ulaştırma alanında tam anlamıyla bir ihtilal meydana getirmiş, mesafeleri büyük oranda kısaltmıştı. Eskiden kervanların günlerce ve aylarca süren seyahatleri, bir anda saatler seviyesine iniyordu. Dolayısı ile bu yönüyle demir yolu zaten kendini kabul ettiriyordu.

Osmanlı padişahları ve devlet adamları demir yoluna çok büyük ilgi gösterdiler. Sultan Abdülmecit (1839-1861) saray duvarına tren resmi asıyor ve özel doktoruna bu resmi göstererek “Ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur.” diyordu.³ Aynı padişah, 1855 yılında devlet adamlarına hitaben yaptığı bir konuşmada dış borç almamak için çok gayret gösterildiğini ama sonuçta buna mecbur kalındığını vurgulayarak artık borçların ödenmesi ve ülkenin kalkınması için demir yolları yapmanın bir zaruret hâline geldiğini ifade ediyordu.⁴ Halefi Sultan Abdülaziz (1861-1876) ise tren yolu hattının Topkapı Sarayı bahçesinden geçmesi söz konusu olduğunda “Memleketime demir yolu yapılıp da isterse sırtımdan geçsin, razıyım.” demek suretiyle demir yoluna verdiği büyük önemi göstermiş oluyordu.⁵ Yine dönemin önde gelen devlet adamlarından Fuat Paşa, özel sohbetlerinde hükûmetin vazgeçilmez görevinin demir yolu yapmak olduğunu, Avrupa ülkeleri kadar demir yoluna sahip olduğunda dünyanın önde gelen devletleri arasına girileceğini belirtiyordu. Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Nitekim benzer düşünceleri Âli ve Sadık Rifat Paşaların da dile getirdiğini görmekteyiz.

Osmanlı Devleti’nin demir yolu konusundaki kararlı tutumu Avrupa sermaye çevrelerini de harekete geçirmiştir. Fakat yabancı devletler ve şirketler ilk safhada belirli bir tereddüt içindedirler. Osmanlı coğrafyasında demir yolu inşası için yapacakları masrafin karşılığını alamayacakları inancındadırlar. Dolayısı ile büyük çaplı yatırımlara girmekten kaçınmışlardır. Bununla beraber demir yolunun

3 Mithat Sertoğlu, “Türkiye’de İlk Tren”, Demiryol, yıl 1964, sayı 456-457, s. 6.

4 Ahmed Cevdet Paşa, Ma’rûzât, yayına hazırlayan Yusuf Halaçoğlu, İstanbul 1980, s. 7.

5 Sait Toydemir, “Sirkeci Banliyösünün İnşası”, Demiryol, c. 23-25, s. 35.

getireceği ticari avantajları göz önünde bulunduran İngiltere, Osmanlı ülkesinde küçük çaplı bazı yatırımlara girmekten geri kalmamıştır. Bu çerçevede İngiltere, Batı Anadolu ve Balkanların tarım potansiyeli yüksek bölgelerinde, denizle bağlantılı demir yolu hatları yapabilmek için çeşitli dönemlerde Osmanlı Devleti'nden imtiyaz talep etmiştir. Söz konusu taleplerin Osmanlı devlet adamlarınca da uygun görülmesi üzerine gerekli imtiyazlar verilmiş ve İngiltere küçük çaplı bazı hatları inşa etmiştir. Buna göre 1856-1860 döneminde gerçekleştirilen 66 kilometrelik Köstence-Çernavoda Demir Yolu, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarında inşa edilen ilk demir yolu olmuştur. Bilahare 1863-1866 yılları arasında 224 kilometrelik Varna-Ruşçuk hattı yine İngiliz sermayesi ile gerçekleştirilmiştir.⁶ İngilizler aynı amaç doğrultusunda Anadolu topraklarındaki ilk hatlar olarak 1856-1866 yılları arasında 130 kilometrelik İzmir-Aydın ve 93 kilometrelik İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demir Yollarını yapmışlardır.⁷ Bu hatlar İzmir, Varna, Rusçuk gibi liman şehirlerinin hinterlandları ile olan irtibatını sağlamış ve bu suretle tarımsal ürünlerin limanlara taşınması konusunda önemli bir kolaylık sağlanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin kendi inisiyatifi ile gerçekleştirdiği ilk büyük çaplı hat Rumeli Demir Yolları olmuştur. Esas itibarıyla 1855 yılından itibaren bu hattı yapmaya çalışan devlet, ancak 1869 yılında Baron Hirsch adlı Yahudi bir bankere imtiyaz vermek suretiyle icraata geçebilmiştir. Osmanlı Devleti daha önceki başarısız teşebbüslerin de etkisi ile her türlü fedakârlığı göze alacak tarzda hareket etmiştir. Böyle olduğu içindir ki kurnaz bir insan olan

Baron Hirsch, fırsattan en iyi şekilde faydalanarak devleti ağır mali yükler altına sokan birçok oyuna girişmiş, mukavelelerdeki boşlukları değerlendirerek devlet hazinesini soyma derecesine varan maddi çıkarlar sağlamıştır. Rumeli Demir Yolları, İstanbul'dan başlamak üzere Edirne-Sofya-Belgrat istikametini takip ederek Avrupa hatları ile birleşecekti. Diğer bir hat ise Selanik'ten Bosna-Hersek'e kadar uzanacak, buradan Avusturya Demir Yolları ile bağlantı kuracaktı. Bu hatların birbirleri arasında bağlantıları olacağı gibi denizle bağlantı açısından bir kol Dedeağaç'a uzanacak, diğer bir kol ise Karadeniz sahilindeki Burgaz limanına gidecekti. Toplam uzunlukları 2.000 kilometreyi bulacak bu hatlar imtiyaz sahibi Baron Hirsch'in suistimalleri yüzünden bitirilememiş, sonradan yapılan çeşitli mukavele değişiklikleri ile 1.279 kilometre olarak tamamlanmış ve 1875 yılına kadar peyderpey hizmete girmiştir.⁸ Bu arada asıl hedeflerden biri olan Avrupa hatları ile bağlantı sağlanması da gerçekleştirilememiştir.⁹

Demir Yollarında Devletçilik Dönemi

Osmanlı Devleti'nin Baron Hirsch'le geçirmiş olduğu tecrübe, yabancı şirketlere olan güveni tabii olarak sarsmıştır. Bununla beraber ülkede demir yolu yapma ihtiyacı ve şevki devam etmektedir. Öyleyse 1850'lerin başında olduğu gibi, devlet kendi imkânlarını kullanma düşüncesine geri döner. Sultan Abdülaziz, 1871 yılında bir irade yayımlayarak ülkenin Asya topraklarını demir yolu ağı ile donatma kararlılığını belirtir. Gerçekleştirilmek istenen bu ağın ana hattını İstanbul-Bağdat Demir

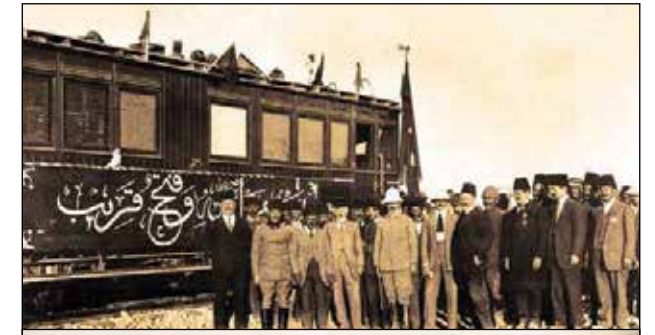
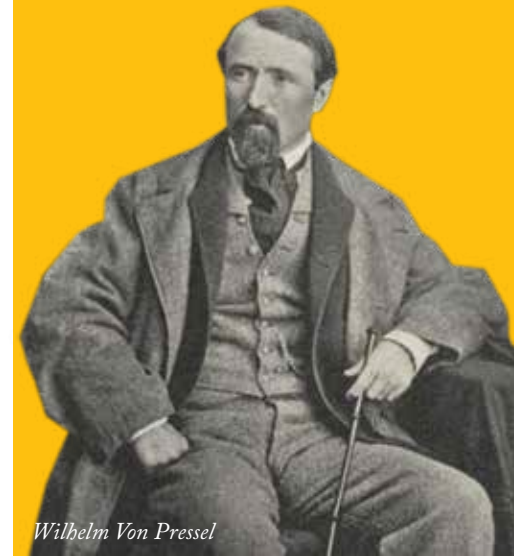
⁸ Vahdettin Engin, Rumeli Demiryolları, İstanbul 1993, s.108-124.

⁹ Söz konusu bağlantı 12 Ağustos 1888 tarihinde kurulabilmiş ve bu suretle ünlü Şark Ekspresi İstanbul ile büyük Avrupa şehirleri arasında işlemeye başlamıştır. bk. Engin, A.g.e., s. 188.

Sultan Abdülaziz, 1871 yılında bir irade yayımlayarak ülkenin Asya topraklarını demir yolu ağı ile donatma kararlılığını belirtir.

Gerçekleştirilmek istenen bu ağın ana hattını İstanbul-Bağdat Demir Yolu teşkil edecektir.

Teknik konularda bilgisine başvurulmak üzere Alman mühendis Wilhelm Von Pressel ülkeye getirilir. Pressel bir proje hazırlayarak İstanbul'dan başlayıp Bağdat ve Basra'ya ulaşacak, ayrıca çeşitli kollarla Akdeniz ve Karadeniz'e bağlantı kuracak demir yolları yapımını teklif etmiştir. Bu çerçevede içinde, ilk planda Haydarpaşa- İzmit ve Mudanya- Bursa arasında devlet imkânları ile demir yolu yapma çalışmaları başlamıştır.



Yolu teşkil edecektir.¹⁰ Teknik konularda bilgisine başvurulmak üzere Alman mühendis Wilhelm Von Pressel ülkeye getirilir. Pressel bir proje hazırlayarak İstanbul'dan başlayıp Bağdat ve Basra'ya ulaşacak, ayrıca çeşitli kollarla Akdeniz ve Karadeniz'e bağlantı kuracak demir yolları yapımını teklif etmiştir. Bu çerçevede içinde, ilk planda Haydarpaşa- İzmit ve Mudanya- Bursa arasında devlet imkânları ile demir yolu yapma çalışmaları başlamıştır.

1872 yılının Eylül ayına gelindiğinde ülkede işlemekte olan demir yollarının uzunluğu 788 kilometreye ulaşmıştır ve birçoğunun inşaatı da sürmektedir. O ana kadar demir yolları ile Nafia

¹⁰ Murat Özyüksel, Anadolu ve Bağdat Demiryolları, İstanbul 1988, s. 13-14.

II. Abdülhamid dış politikada ülkenin geleceğini ipotek altına alacak bir askerî ittifaktan kaçınıyordu. Belirlemiş olduğu tarafsız, bağlantısız ve bağımsız dış politika anlayışı çerçevesinde Almanya ile ticari ve iktisadi ilişkilerin sağlayacağı yararı görmüş ve demir yolu politikasını da buna göre oluşturmuştu.

Nezaretî'nin Turuk ve Maabir (Yollar ve Köprüler) Dairesi ilgilenmekteydi. Fakat demir yollarının çoğalmasa, bunlarla ilgili muamelelerin de artmasına sebep olmuş ve yeni bir idareye ihtiyaç baş göstermiştir. İşte bu ihtiyacın giderilmesi amacıyla, 24 Eylül 1872 tarihinde, Nafia Nezaretî bünyesinde, "Demiryollar İdaresi" adıyla yeni bir daire teşekkül ettirilmiştir.¹¹ Bu tarihten itibaren ülkedeki demir yolu yapımı ve işletmesi ile ilgili konuları artık bu daire takip edecektir.

1856-1875 yılları arasında demir yolları üzerinde önemle durulduğu hâlde beklenen netice alınamamıştır. Devletin demir yolu yapma gayretleri sermayesizlik sebebiyle akamete uğrarken yabancılara verilen imtiyazlar da şirket sahiplerinin aşırı kâr hırsından dolayı devleti zarara uğratmıştır. Bu dönemde demir yollarına verilen önemin bir göstergesi olarak alınan dış borçların yatırımlarda kullanılan %14'ünün hemen tamamının demir yollarına harcandığını¹² belirtmekte fayda vardır.

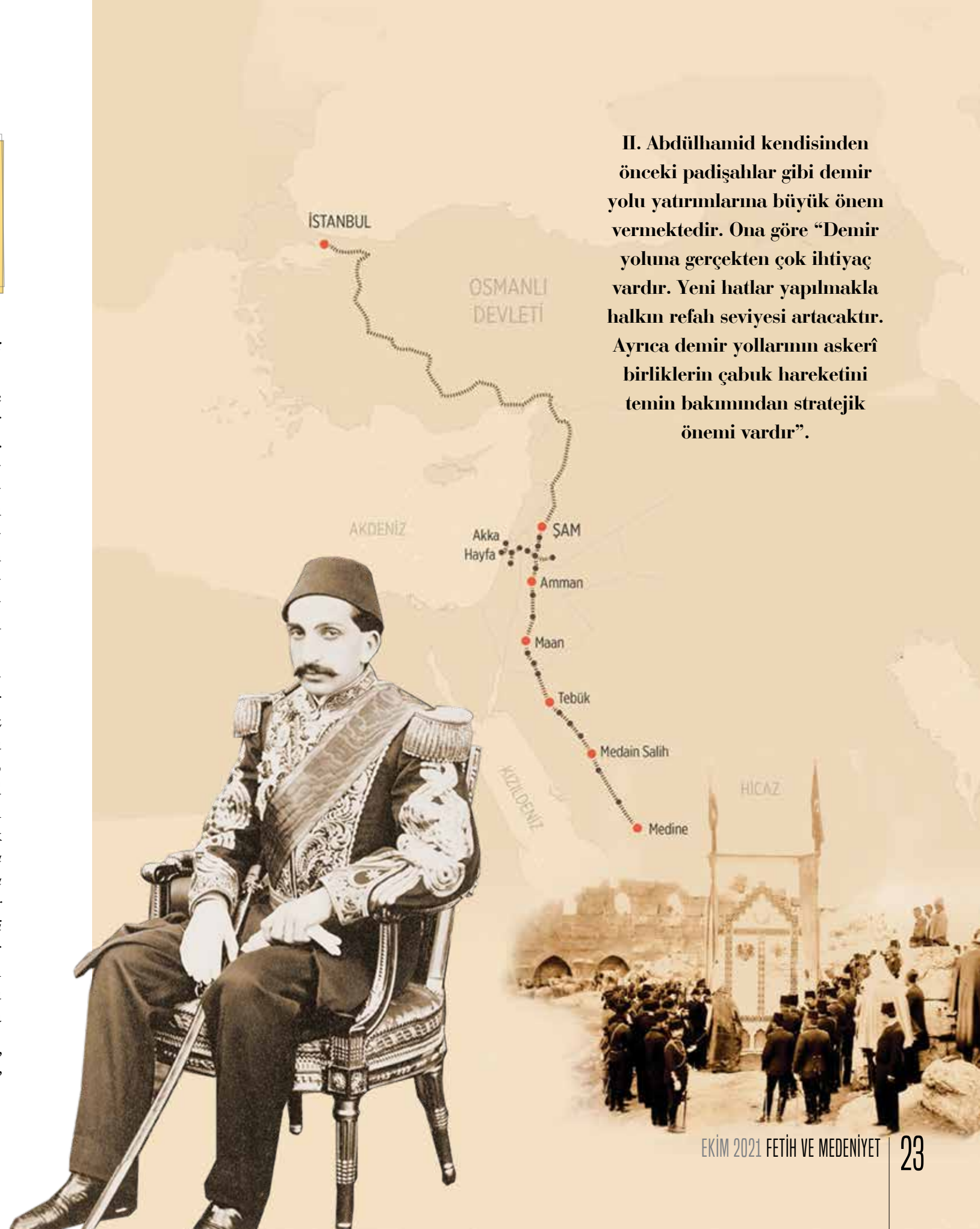
II. Abdülhamid Dönemi'nde Demir Yolları

1875 yılında baş gösteren mali buhran ve akabinde çıkan Osmanlı-Rus Savaşı, demir yolları yatırımlarını bir süre geri plana itmişti. 1881 yılına gelindiğinde borçlarını ödeyemeyeceğini ilan etmiş olan Osmanlı Devleti'nden alacaklarını koparmak maksadıyla yabancı devlet temsilcilerinden oluşan Düyun-ı Umumiye İdaresi kurulmuştur. Bu adım atılırken Osmanlı borçlarının yarısından çoğu silinmiştir. Kalan borçların ödenmesi için devlet gelirlerinin %25'lik bir kısmının kontrolü Düyun-ı Umumiye İdaresi'ne bırakılmıştır.¹³

Düyun-ı Umumiye'nin faaliyete geçmesinden sonra yabancı şirketler Osmanlı Demir Yolları ile tekrar ilgilenmeye ve çeşitli imtiyaz talepleri ile ortaya çıkmaya başlamışlardır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin başında 1876 yılında tahta çıkmış bulunan II. Abdülhamid vardır. II. Abdülhamid kendisinden önceki padişahlar gibi demir yolu yatırımlarına büyük önem vermektedir. Ona göre "Demir yoluna gerçekten çok ihtiyaç vardır. Yeni hatlar yapılmakla halkın refah seviyesi artacaktır. Ayrıca demir yollarının askerî birliklerin çabuk hareketini temin bakımından stratejik önemi vardır". Benzer düşünceye sahip olarak Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa da 1880 yılında hazırlamış olduğu geniş kapsamlı bir raporda demir yollarına

¹³ Düyun-ı Umumiye için bk. Donald C. Blaisdell, Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Kontrolü, çev. Hazım Atıf Kuyucak, İstanbul 1940.

II. Abdülhamid kendisinden önceki padişahlar gibi demir yolu yatırımlarına büyük önem vermektedir. Ona göre "Demir yoluna gerçekten çok ihtiyaç vardır. Yeni hatlar yapılmakla halkın refah seviyesi artacaktır. Ayrıca demir yollarının askerî birliklerin çabuk hareketini temin bakımından stratejik önemi vardır".



11 BOA, İMM, no.1808. Görüldüğü üzere günümüzün TCDD Genel Müdürlüğüne tekabül eden ilk resmî kuruluş 24 Eylül 1872 tarihli irade ile "Demiryollar İdaresi" adı altında teşekkül etmiştir. Dolayısı ile 24 Eylül TCDD teşkilatının kuruluş günü olarak kabul edilmelidir.

12 Ziya Karamursal, Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler, Ankara 1940, s. 100.

olan ihtiyacı vurgulamış ve bunun için Avrupa sermayesine gerek duyulduğunu belirtmiştir.¹⁴

Bu kapsamda gerçekleştirilen hamlelerle II. Abdülhamid döneminde demir yolu yapımının hız kazandığı görülmektedir. Verilen imtiyazlarda, Suriye ve Ege bölgesindeki bazı hatlar dışında, Almanların ağırlığı hissedilmektedir. Çünkü Osmanlı Devleti'ndeki siyasi konjonktürün ibresi Almanya'ya dönmüş bulunmaktadır. Sultan II. Abdülhamid, uygulamış olduğu politika gereği, ülkede Müslümanların yaşadıkları bölgeleri elinde tutmaya gayret ediyordu. Buna karşılık İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya ve İtalya gibi büyük devletlerin çeşitli şekillerde aynı bölgeleri hedef almaları yüzünden söz konusu devletlere karşı büyük bir güvensizlik oluşmuştu. Osmanlı toprakları üzerinde herhangi bir talebi olmayan tek büyük ülke Almanya gibi görünüyordu.¹⁵ Almanya ile ilişkiler geliştirilirken II. Abdülhamid dış politikada ülkenin geleceğini ipotek altına alacak bir askerî ittifaktan kaçınıyordu. Belirlemiş olduğu tarafsız, bağlantısız ve bağımsız dış politika anlayışı çerçevesinde Almanya ile ticari ve iktisadi ilişkilerin sağlayacağı yararı görmüş ve demir yolu politikasını da buna göre oluşturmuştu. Dolayısı ile yabancılara verilen demir yolu imtiyazlarında Almanya'ya öncelik tanınıyordu.

II. Abdülhamid Dönemi dış politika tercihleri doğrultusunda Anadolu ve Bağdat Demir Yolu imtiyazı, uzun süre milletlerarası tartışmalara sahne olduktan sonra, siyasi konjonktürün de etkisi ile Almanlara verilmiştir. Almanya

II. Wilhelm'in imparator olmasıyla 1888 yılından itibaren Bismark tarafından sürdürülen statükocu politikalarından vazgeçip "weltpolitik" adını verdiği yayılcı bir siyaset gütmeye başladı. Bunun en önemli nedeni Almanya'nın ham madde ve pazar bulma konusunda diğer Avrupa devletlerinin gerisinde kalmasıydı. Aynı dönemde Osmanlı Devleti açısından konuya yaklaşıldığında Almanya Osmanlı toprakları üzerinde henüz herhangi bir talebi olmayan tek Avrupalı büyük ülke konumunda idi. Bu gerekçeler iki ülke arasında yakınlaşmanın sebebi oldu. II. Abdülhamid Bağdat Demir Yolu imtiyazının İngilizlere verilmesi hâlinde Mısır-Suriye-Irak-Hindistan üzerinden çekilen bir hattın doğusundaki bölgenin Osmanlı Devleti'nden koparılacağına inanıyordu. Fransa'ya da Lübnan'daki emellerinden ve faaliyetlerinden dolayı kuşkuyla bakıyordu. Dolayısı ile imtiyazın Almanlara verilmesi en uygun yöntemdi. Kaldı ki Almanya bu hattı bütün Anadolu'dan geçirmek zorundaydı. Hâlbuki İngiltere ve Fransa'nın hattı sadece Doğu Akdeniz limanları ile Basra Körfezi arasında yapmayı tasarladıkları biliniyordu. Bu da II. Abdülhamid'in uygun bulduğu bir güzergâh değildi.

Sonuçta Almanlar öncelikle, Haydarpaşa'dan Ankara'ya uzanan Anadolu Demir Yolları imtiyazını aldılar. Bu amaçla bir süredir devam etmekte olan görüşmeler sonucu Wüttenbergsche Vereinsbank Müdürü Alfred Kaulla'ya 24 Eylül 1888 tarihli irade ile imtiyaz verildi. Kaulla bu projeyi tek başına gerçekleştirecek durumda değildi. Dolayısı ile Deutsche Bank Genel Müdürü George Siemens'le ile anlaşarak işe girişti. Böylece Sultan Abdülaziz'in 1871 yılında yapılmasını düşündüğü Bağdat hattının ilk adımları

atılmış oluyordu. 1871-1873 yılları arasında Haydarpaşa-İzmit Demir Yolu inşa edildiğinden şimdi İzmit-Ankara arası yapılacaktı. Bu amaçla Anadolu Demir Yolu Şirketi oluşturuldu. Şirket müdürlüğüne Otto von Kühlmann getirildi. İnşa süreci kapsamında 1890 yılında İzmit-Adapazarı hattı tamamlanmış; Siemens, Kaulla ve diğer Alman yöneticilerinin hazır bulunduğu açılış konuşmasında Nafia Nazırı Raif Paşa demir yolunun Almanlar tarafından Bağdat'a kadar uzatılması dileğinde bulunmuştu. Bizzat Padişah da hattın Bağdat'a uzaması için görüşmelere başlanması gerektiği kanaatinde idi. Diğer taraftan Kayzer Wilhelm de gelişmelerden memnundu. 1892 yılında Anadolu Demir Yolu Şirketi hattı Ankara'ya kadar tamamladı.¹⁶

Anadolu Demir Yolunun Eskişehir'e Katkısı

1894 yılında Alman şirketi Eskişehir'de bir demir yolu cer atölyesi inşa etmişti.¹⁷ Bu atölye ileriki yıllarda gittikçe önem kazanacak, esas itibarıyla Anadolu ve Bağdat hatlarının kavşak noktasını oluşturan Eskişehir'in bir demir yolu merkezi olmasını sağlayacaktır. Bu süreç içinde Anadolu ve Bağdat demir yollarının inşası ile hem Anadolu hem de Eskişehir'de büyük bir değişim meydana gelmiştir. Demir yolu sayesinde hem Anadolu'ya hem de Eskişehir'e farklı kültürler gelmiş ve buralarda yaşamaya başlamıştır. Böylece ekonomik ve kültürel olarak Eskişehir'in gelişmesinin ilk adımları atılmıştır. Eskişehir artık o tarihlerde önemi bilinmese de Türkiye'de ağır sanayinin gelişimine en

büyük katkısı sağlayacak kuruluşlardan birine ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Demir yolu bakım atölyesi ve demir yolu sayesinde Eskişehir'in yüzü değişmiş, yoğunluklu Fransız ve Ermeni kültürünün yanında Alman kültürü de yaşanmaya başlanmıştır.¹⁸

Demir yolu sonrasında Eskişehir'in kazandığı ivme ve değişim çok boyutlu olmuştur. Tarım, sanayi ve ticari yaşamda başlayan değişim, küçük bir kasaba mahiyetinde olan şehrin giderek büyümesi ve nüfusunun artması ile sonuçlanmıştır. Bu bağlamda tarımsal üretimin ticari amaçla kullanılması daha çok yaygınlaşmıştır. Çevre il ve ilçelerde üretilen tahıl vb. ürünlerin Eskişehir'de toplanması ve buradan demir yolu ile İstanbul'a ve Avrupa'ya taşınması, bölgede pazar için üretim yapılmasına yol açmıştır. Yetiştirilen ürünlerin cins ve verimliliği artarken, ilk kez patates ziraatı yapılmaya başlanmıştır. Nakliyat ücretlerinde önemli miktarlarda düşüş olmuştur. Eskiden Eskişehir'den İstanbul'a kervanla gönderilen bir ton buğday için 300 kuruş ödenirken artık 70 kuruş yeterli olmaya başlamıştır. Eskişehir'de demir yolunun gelişi ile başlayan süreçte Kırım, Kafkas ve Rumeli göçmenlerinin bölgeye yerleştirilmesi yanında Düyun-u Umumiye'nin köylüye kredi ve tohumluk ile modern araç gereç yardımı yapması da üretimin artmasında etkili olmuştur. Sadece kent merkezi değil demir yolu güzergâhı üzerinde bulunan ya da istasyonların bulunduğu köy ve kasabalar da bu değişim ve gelişim sürecine dâhil olmuşlardır.¹⁹

14 Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", TTK Belgeler, Sayı 9-12'den ayrı basım, Ankara, 1972.

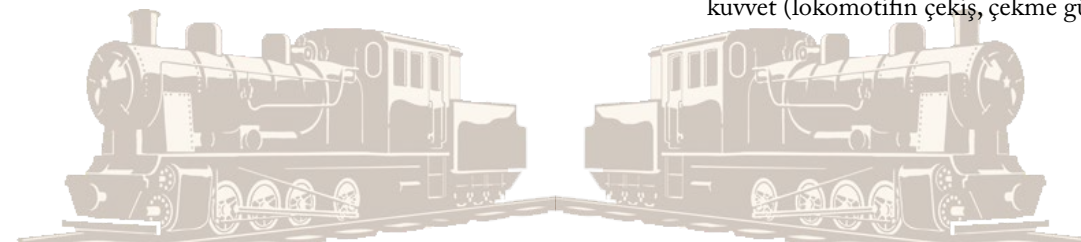
15 İlber Ortaylı, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, İstanbul, 1983, s. 38-39.

16 Özyüksel, A.g.e., s. 65-73.

17 CER, çeken-çekilen araçları tanımlamak için kullanılan teknik bir terimdir. Diğer bir ifade ile kuvvet (lokomotifin çekiş, çekme gücü) demektir.

18 Hasan Çiftçi-Ali Kıvrak, TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi) Toplumsal, Kurumsal ve Ekonomik Yaşamda Üstlendiği Öncü Rol ve Bunun Üzerine Tarihî Tanıklıklar, Yıl: 2009, s. 15.

19 Ayla Efe, "Rayların Altında Kalan Makûs Tarih: Değişen Eskişehir", Cumhuriyet Dönemi'nde Demiryolları Sempozyumu, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2010, s. 120-121.



Uluslararası Arenada Bağdat Demir Yolu Savaşı

II. Abdülhamid Anadolu Demir Yolu Şirketi'nin başarılı çalışmalarından duyduğu memnuniyeti Eskişehir-Konya hattının imtiyazını da bu şirkete vermekle göstermişti. Bu proje de zamanında tamamlanarak hat 1896 yılında işletmeye açıldı. 1896-1899 yılları arasında Anadolu Demir Yollarının Ankara'dan öteye devam etmesi konusunda ciddi bir adım atılamadı. Çünkü güzergâhın Kuzey Anadolu'dan geçişine Rusya karşı çıkıyordu. Güney hattı ise ekonomik yararları yanında askerî sakıncaları yüzünden II. Abdülhamid'i tereddüde düşürmüştü. Bununla birlikte Padişah Konya hattının Halep-Musul üzerinden Bağdat'a bağlanmasının imkân dâhilinde olup olmadığının araştırılması için Türk ve Alman uzmanlardan oluşan bir heyeti bölgeye gönderdi. II. Abdülhamid bu projenin bir an önce başlatılmasına büyük önem vermekteydi. 1887 Osmanlı-Yunan Savaşı esnasında İstanbul-Selanik Demir Yolunun çok işlevsel bir şekilde kullanılması, demir yolunun ticari avantajları yanında siyasi ve askerî faydalarını da açık bir şekilde ortaya koymuştu. Bağdat projesi ise zaman zaman sorunlar yaşanan bölgenin denetim altına alınabilmesini sağlayacaktı. Almanya da bu hattın kendileri tarafından yapılmasını bölgeye yönelik politik ve ekonomik emelleri sebebiyle istemekteydi. Ancak Deutsche Bank bu dev projenin mali sorumluluğunu tek başına taşımak istemiyordu. Genel Müdür Siemens, 1899 baharında İngiliz sermayesini projeye çekebilmek için Londra mali çevreleriyle temasa girişti fakat sonuç alamadı. Bu arada Fransızlar da alternatif bir proje geliştirmekte idiler. Siemens zorunlu olarak onlarla iş birliği yollarını aradı. Bağdat demir yolu işinde Fransızlarla ortak hareket edilmesi durumunda Anadolu Demir Yolu Şirketi'nin sermaye yapısı da değişecekti. Buna

göre Deutsche Bank ve ortaklarının ve Fransız sermaye gruplarının payları eşit şekilde, %40 olacaktı. Kalan %20 de Osmanlı yatırımcılarına teklif edilecekti. İleride diğer bir devlet, özellikle İngiltere, proje ile ilgilenip dâhil olma arzusunu belirtirse yeni katılımcıların payı mevcut ortaklardan oransal indirimler yapılmak suretiyle tespit edilecekti. Bu büyük proje Osmanlı hükûmetinde yoğun ve uzun tartışmalara konu oluyordu. II. Abdülhamid ise ağırlığını tamamıyla proje lehinde kullanıyordu. Sonuçta 23 Aralık 1899'da Konya-Bağdat Demir Yolunun yapımını ve Basra Körfezi'ne inecek şekilde inşa edilmesini hedefleyen bir ön mutabakat metni Nafia Nazırı Zihni Paşa ile Deutsche Bank Genel Müdürü Siemens arasında imzalandı.

Bu sürecin işlediği bir dönemde, Bağdat Demir Yolu ile yoğun bir çıkar bağlantısı olan İngiltere'de, konu parlamentoda tartışılıyordu. Bazı milletvekilleri Bağdat Demir Yolu projesinin ilerlediğinden söz ederek, İngiltere'nin Basra Körfezi'ndeki çıkarları dikkate alınarak Bağdat ile Körfez arasında bağlantı sağlayacak Basra hattının inşa hakkının İngilizlere verilmesi için girişimde bulunulması gerektiğini söylediler. Bu konuda İngilizler arasında fikir birliği yoktu. Sömürgeler Bakanı Joseph Chamberlain projeye bütünüyle karşı çıkıyordu. Buna karşılık Başbakan Balfour, tek başına Almanya yerine uluslararası sermaye tarafından yapılması hâlinde Bağdat Demir Yoluna karşı çıkılmaması gerektiğini savunuyordu. İleride İngiltere'nin de katılımı ile zaten Almanların etkinliği önlenbilirdi. Ancak bu olumlu yaklaşım fazla uzun sürmemiş ve İngiltere aleyhte tavrını devam ettirmiştir. Esas itibarıyla İngiltere Almanya'nın büyüyen askerî gücünden çekiniyor ve bu ülkeye güç katacak yeni yatırımların gerçekleşmesine sıcak bakmıyordu. Uluslararası arenada Bağdat Demir Yolu projesine en fazla karşı çıkan ülke ise Rusya idi. Her ne kadar Osmanlı Devleti

Padişah Konya hattının Halep-Musul üzerinden Bağdat'a bağlanmasının imkân dâhilinde olup olmadığının araştırılması için Türk ve Alman uzmanlardan oluşan bir heyeti bölgeye gönderdi. II. Abdülhamid bu projenin bir an önce başlatılmasına büyük önem vermekteydi.

daha önce düşünülen hattın Ankara'dan itibaren kuzeyden devam etmesi görüşünden vazgeçmişse de Rusya tatmin olmamıştı. Konya üzerinden Bağdat'a ulaşılmasına da karşı çıkıyordu. İşte her ülkenin kendi çıkarlarını ön planda tutarak tavır belirlediği ve tehditler savurduğu bu uluslararası arenada Rusya'nın da tatmin edilmesi gerekiyordu. Nitekim 1900 yılında Osmanlı Devleti ile Rusya aralarında bir belge imzalandılar. Buna göre Osmanlı Devleti Rusya dışında veya Çar'ın onaylayacağı diğer şirketler haricinde hiçbir girişimciye Kuzey Anadolu'da demir yolu inşa etme izni vermeyecekti. Bu suretle Rusya'nın muhalefeti önlenmiş oluyordu.

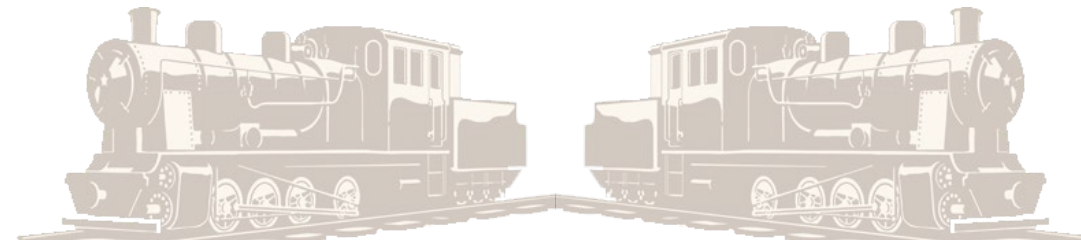
İşte bu tür uluslararası rekabet ortamında her ülkeye belirli tavizler verilerek Bağdat hattının mukavelesinin yapılabilme aşamasına gelindi. İngiltere'nin Mısır'daki askerî varlığını arttırmasına göz yumuldu. Fransa'ya ise İzmir-Kasaba hattının Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatılması imtiyazı verilince bu iki ülkenin Bağdat hattına karşı çıkışı da önlenmiş oldu. Bundan sonra Almanlarla imtiyaz mukaveleleri yapıldı. Bu anlaşmaların yapımı karışık birçok safhanın aşılmasından sonra gerçekleşti.

Süreç devam ederken II. Abdülhamid imtiyazı Almanlara verme taraftarı olmakla beraber ihtiyatı da elden bırakmıyordu. Demir yolu yapılacaktı ama bu durum Almanların Türkiye üzerinde nüfuzunun artmasına yol açmamalıydı. II. Abdülhamid bir başka konuda da ihtiyatlı idi. Mecbur kalındığı için şirketlere birtakım ekonomik imtiyazlar tanınıyordu. Ama onların müstemlekeci

tutumları söz konusu olduğunda hassasiyet göstermek gerekiyordu. Bu hususu teyit edici bir örnek olarak II. Abdülhamid'in ecnebi şirketlerin demir yolu güzergâhı üzerinde lüzumundan fazla arazi istimlak etmemeleri hususunda hükûmete yapmış olduğu uyarıyı gösterebiliriz. Padişah; söz konusu arazilere yabancıların yerleştirilmelerinin ihtimal dâhilinde bulunduğunu, bu gelişmenin önlenmesi gerektiğini hükûmete bildirmiş ve lüzumlu tedbirlerin alınmasını istemişti. II. Abdülhamid, Bağdat Demir Yolu sözleşmesine eklettiği gizli bir madde ile yabancı devlet vatandaşlarının demir yolu boyunca iskâna teşvik edilmelerini yasakladı.²⁰ Padişah bu arazileri yabancılar yasaklarken bir başka uygulama daha yapıyor ve Balkanlardan göçmen olarak gelen Müslümanları buralara yerleştirme politikasını hayata geçiriyordu. İşte bütün bu sürtüşme ortamında ve çıkarların kollanması için gerçekleşen tartışmaların nihayetinde, 5 Mart 1903 tarihinde kesin imtiyaz anlaşması yapıldı.

Bağdat Demir Yolu imtiyazının Almanlara verilmesi Osmanlı ticaret ve sanayi çevreleri ile kamuoyunda sevinçle karşılandı. Osmanlı tüccar ve sanayicilerini bünyesinde toplayan Der-saadet Ticaret ve Sanayi Odası, Bağdat Demir Yolu inşaatının Almanlara verildiği haberini gazetesi vasıtasıyla okuyucularına duyurdu. Osmanlı ülkesinde ticaret, ziraat ve sanayinin ilerlemesini hiçbir zaman nazarlarından uzak tutmayan Padişah Hazretlerinin Bağdat hattının

²⁰ Özyüksel, A.g.e., s. 195-207.



Bağdat Demir Yolu, Hicaz Demir Yolu ile birlikte düşünüldüğünde Anadolu, Arabistan ve bilhassa Irak bölgesinin siyasi ve ekonomik kaderini Osmanlı Devleti lehine değiştirmeye namzet bir projeydi. Bunun yanı sıra demir yolu; bölgesel ve uluslararası ticaret ve nakliyatın gelişmesi, ihracatın yükselmesi, şehirleşme sürecinin hızlanması, atıl kaynakların değerlendirilmesi, merkez-çevre bütünleşmesinin güçlenmesi ve belki hepsinden de önemlisi, Osmanlı Devleti'nin Ortadoğu'da inisiyatif alabilecek güçlü bir konuma gelmesini sağlayacaktı.

inşasına izin veren iradesinin, Osmanlı tebaası için bir "lutf-ı mahsûs" olduğunu ifade etti.

Ticaret Odası, Bağdat Demir Yolu İmtiyaz Şartnamesinin diğerlerine göre farklı olduğunu belirterek hazinenin Osmanlı halkının yararlarına olan bütün hükümleri imtiyaz sözleşmesine koydurduğunu, güzergâhta bulunan yerleşim yerlerinin gelecekte sağlayacakları gelişmelerin de gözden uzak tutulmadığını söylüyordu. Önceki demir yolu sözleşmelerinde mevcut olmayan birçok faydalı hüküm Bağdat Demir Yolu şartnamesinde vardı. Buna göre bir ülkede nakliyat ne kadar çabuk ve ucuza yapılırsa o ülkede ziraat, ticaret ve sanayi hızla gelişirdi. Hızlı ve ucuz nakliyat ticari büyümenin en önemli vasıtalarıydı. Bağdat Demir Yolu sayesinde Suriye bölgesi, Halep, Musul, Bağdat ve Basra vilayetlerinin ipekli mensucatu ve diğer ürünleri ihraç edilecek; böylelikle ülke sanayii de gelişecekti. Bu bakımdan şartnamede Bağdat hattında çalışacak trenlerin hızının saatte 75 km olarak tespit edilmesi ve sürat trenlerinin gece ve gündüz kesintisiz çalışmalarının öngörülmesi yerinde bir düşünceydi. Bağdat Demir Yolu, Osmanlı başkentini Hint Okyanusu ile doğrudan doğruya temasa geçirecek büyük bir ulaşım projesiydi. Bu hattın yapımından elde edilecek faydaların sayılması mümkün değildi. Bağdat hattı sayesinde hâlihazırda iş bulamayan birçok insana istihdam imkânları sağlanacak, Musul ve Di-

yarbakır taraflarında nakil araçları yokluğundan dolayı işletilemeyen kömür ve gaz madenleri aktif ve kullanılabilir hâle getirilecekti. Hazinenin tarımsal ürünlerden aldığı aşar vergisi ile diğer vergi gelirleri artacak, ticari ilişkiler gelişecek ve böylece bölgeler zenginleşecekti. Bağdat Demir Yolu'nun devreye girmesiyle metruk arazilerin bile ekonomiye kazandırılması sağlanacaktı. İnşaat sözleşmesinin imzalanmasından sonra Avrupa borsalarındaki Osmanlı hisse senetleri ve tahvillerinin birdenbire değer kazanması, Bağdat Demir Yolu projesinin Batı'da ne derece önemli bir iktisadi yatırım olarak görüldüğünün bir başka işaretiydi. Gerçekten de Bağdat Demir Yolu, Hicaz Demir Yolu ile birlikte düşünüldüğünde Anadolu, Arabistan ve bilhassa Irak bölgesinin siyasi ve ekonomik kaderini Osmanlı Devleti lehine değiştirmeye namzet bir projeydi. Bunun yanı sıra demir yolu; bölgesel ve uluslararası ticaret ve nakliyatın gelişmesi, ihracatın yükselmesi, şehirleşme sürecinin hızlanması, atıl kaynakların değerlendirilmesi, merkez-çevre bütünleşmesinin güçlenmesi ve belki hepsinden de önemlisi, Osmanlı Devleti'nin Ortadoğu'da inisiyatif alabilecek güçlü bir konuma gelmesini sağlayacaktı.²¹

İmtiyazın verilmesinden hemen sonra

21 Ufuk Gülsoy, "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, 2012, s. 301-302.

Hicaz demir yolu, dünya Müslümanlarının emperyalist güçlere karşı direniş ve dayanışmasının bir sembolü olmuştur. II. Abdülhamid, İttihad-ı İslam fikrini pekiştirecek bir proje olarak 1900 yılında Hamidiye-Hicaz demir yolunun yapılması konusundaki iradesini yayınlamıştır. Buna göre demir yolu Müslümanlarca finanse edilecek, Müslüman mühendislerce gerçekleştirilecek, mukaddes beldeleri ziyaret edecek hacıların hizmetine sunulacak ve bütün İslam âleminin gurur kaynağı olacaktır.

Konya'dan başlamak üzere arazi yapısı müsait olan 200 kilometrelik Konya-Bulgurlu hattı çabucak inşa edildi. Fakat uzun bir süre çalışmalara ara verilmek zorunda kalındıktan sonra 1914 yılında bazı noksanlarla da olsa inşaat tamamlandı. Özellikle Pozanti'dan sonra Toroslari aşacak tünelin yapılamamış olması direkt bir bağlantıyı engellemişti. İkinci bir kesinti de Amanos Dağlarının aşılammış olmasından dolayı meydana geliyordu. Bağdat Demir Yolu tamamlanabilen hatları ile şu şekilde idi: Konya-Ulukışla 291 km; Durak-Mamure 115 km; Toprakkale-İskenderun 59 km; İslahiye-Resulayn 453 km; Bağdat-Samarra 119 km.²²

Bağdat Demir Yolu Doğu'ya doğru nüfuzunu yaymaya çalışan Almanya ile İngiltere arasında, sonucu I. Dünya Savaşı'na varacak olan amansız rekabetin başlıca sebeplerinden biri oldu. Kendilerini Osmanlı mirasının tabii varisleri olarak gören büyük devletler, Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne destek vermesini kabullenemediler. Anadolu-Bağdat Demir Yolu projelerinin ortaya atıldığı günden itibaren Osmanlı Devleti'ne önemli politik ve ekonomik faydalar sağladığı bir gerçektir. Nitekim hattın askeri amaçlarla kullanılmasının yanı sıra Anadolu hububatının İstanbul'a ve diğer liman kentlerine taşınarak devlet

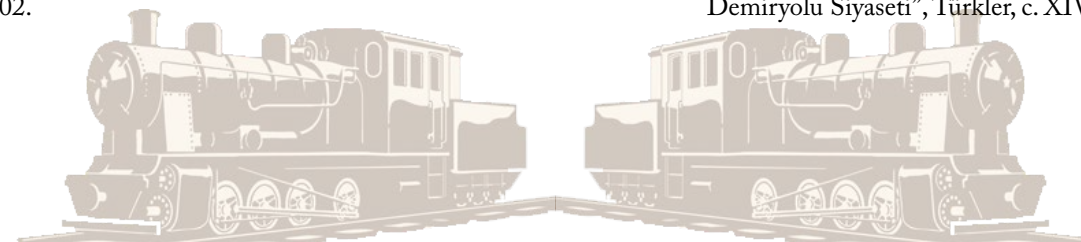
22 Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", Türkler, c. XIV, s. 467.

merkezinin ve önemli şehirlerin artık eskisi gibi Rus ve Bulgar buğdayına muhtaç olmaktan kurtarılmasında ve hat boyunca yerleştirilen yüz binlerce muhacirin Anadolu'nun demografik yapısında olduğu gibi ekonomisinde de önemli roller oynadığı söylenebilir. I. Dünya Savaşı'nın Osmanlı Devleti aleyhine sonuçlanmış olması, hattın inşasından beklenen çok yönlü ve uzun vadeli faydalarının ortaya çıkmasını engelleyen en temel faktör olmuştur.²³

Hamidiye-Hicaz Demir Yolu

Sultan II. Abdülhamid döneminde çok önemsenmesi gereken bir faaliyet olarak Hamidiye Hicaz Demir Yolunu da kaydetmek gerekir. Hicaz Demir Yolu, dünya Müslümanlarının emperyalist güçlere karşı direniş ve dayanışmasının bir sembolü olmuştur. II. Abdülhamid, İttihad-ı İslam fikrini pekiştirecek bir proje olarak 1900 yılında Hamidiye-Hicaz Demir Yolunun yapılması konusundaki iradesini yayınlamıştır. Buna göre demir yolu Müslümanlarca finanse edilecek, Müslüman mühendislerce gerçekleştirilecek, mukaddes beldeleri ziyaret edecek hacıların hizmetine sunulacak ve bütün İslam âleminin gurur kaynağı olacaktır.

23 Ufuk Gülsoy, A.g.m., s. 304.



1891 yılında Cidde Evkaf Müdürü Ahmet İzzet Efendi Babiâli'ye gönderdiği bir raporda Şam'dan başlayarak Medine'ye kadar uzanacak bir demir yolu hattı yapıldığı takdirde Hicaz'a yönelecek dış saldırıların ve bölgede çıkabilecek isyanların önlenmesinin kolaylaşacağını belirtmiş, aynı zamanda hac yolculuklarının da daha kolay ve güvenli olarak yapılabileceğini ifade etmişti. Bu öneri II. Abdülhamid tarafından dikkate değer bulundu ve bu hattın yapılabilirliği konusunda uzmanların görüşüne başvuruldu.

1891 yılında Cidde Evkaf Müdürü Ahmet İzzet Efendi Babiâli'ye gönderdiği bir raporda Şam'dan başlayarak Medine'ye kadar uzanacak bir demir yolu hattı yapıldığı takdirde Hicaz'a yönelecek dış saldırıların ve bölgede çıkabilecek isyanların önlenmesinin kolaylaşacağını belirtmiş, aynı zamanda hac yolculuklarının da daha kolay ve güvenli olarak yapılabileceğini ifade etmişti. Bu öneri II. Abdülhamid tarafından dikkate değer bulundu ve bu hattın yapılabilirliği konusunda uzmanların görüşüne başvuruldu. Gerçekten de Hicaz bölgesine demir yolu yapılması çok faydalı bulunmuştu.

Hicaz Demir Yolunun yapılması düşünülürken birkaç amaç güdülmüştü. Bunlar askerî, siyasi ve dinî amaçlardı. Her şeyden önce demir yolu bölgeye asker sevkiyatını hızlandıracağından muhtemel ayaklanmalara ve dışarıdan yapılacak saldırılara karşı savunma rolü üstlenecekti. Askerî etkinliğin artması bölgedeki Osmanlı otoritesini de olumlu yönde etkileyecekti. Sadece savaş zamanlarında değil normal hâllerde de Hicaz ve Yemen'e asker ve mühimmat sevkiyatı demir yoluyla yapılacak, böylece İngiltere'nin kontrolündeki Süveyş Kanalı'na duyulan ihtiyaç ortadan kalkacaktı. Demir yolu bölgeye canlılık getirecek, mal naklinin ve ticaretin kolaylaşması sayesinde insanların hayat standardı yükselecek, bayındırlık faaliyetleri ilerledikçe de birbirleriyle öteden beri düşman

olan bedevi aşiretleri aralarındaki sürtüşmelere son vereceklerdi. Demir yolu hattı boyunca yeni yerleşim yerleri meydana geleceğinden göçebe kabileler yerleşme ve çalışma imkânına kavuşacaklardı. Bölgede varlığı bilinen petrol madeninin işletilmesi de demir yolu sayesinde mümkün olabilecekti. Bu düşünceler ön planda olmakla beraber kamuoyuna yapılan açıklamalarda projenin dinî yönü daha fazla vurgulanmıştır. Özellikle hattın hac yolculuğunu kolaylaştırma amacıyla yapılacağı en çok üzerinde durulan konu olmuştur. Esas itibarıyla işin bu yönü de önemlidir. Çünkü bir deve saatte üç kilometre yol yapabiliyordu ve günde 12 saat gidildiğinde katedilen mesafe ancak 36 kilometre oluyordu. Hâlbuki tren bir saatte 36 kilometre gidebiliyordu. Bu hat sayesinde hac yolculuğu çok kısalacaktı.

Bütün bu avantajlar II. Abdülhamid'de, Hicaz Demir Yolunun hayata geçirilmesinin zaruri olduğu kanaatini uyandırdı. Dolayısıyla II. Abdülhamid 2 Mayıs 1900 tarihinde yayınladığı bir irade ile inşaatın başlamasını emretti. 1 Eylül 1900 tarihinden itibaren ise inşaat çalışmaları başladı. Hamidiye-Hicaz Demir Yolu adı verilen hat tamamen yerli kaynaklarla ve büyük oranda da yerli mühendis ve işçiler tarafından inşa edilecekti. Aslında böyle büyük bir projenin Türkler tarafından gerçekleştirilebileceğine Avrupalılar pek inanmıyorlardı. Bölgeden başkentlerine rapor

Demir yolu inşaatında 17 Türk, 12 Alman, 5 İtalyan, 5 Fransız, 2 Avusturyalı, bir Belçikalı ve bir Rum olmak üzere 43 mühendis çalışıyordu. İnşaat ilerledikçe Avrupalı mühendislerin sayısı azalırken Osmanlı mühendislerinin sayısı arttı ve edindikleri tecrübe sayesinde kutsal topraklardaki inşaat tamamen Müslüman mühendisler tarafından gerçekleştirildi. İşçiler büyük oranda askerî birliklerden sağlandı. Böylece iş gücü maliyeti önemli oranda düşürüldü.

gönderen konsolosların raporları kendilerine göre haklı nedenlere de dayanıyordu. Çünkü Türklerde para yoktu. Demir yolu inşaatını gerçekleştirecek teknik kadrolar mevcut değildi. İşletmecilikte tecrübeli değillerdi. Hatta Şam'daki İngiliz Konsolosu Türklerin demir yolu yapamayacağı konusunda o kadar emindi ki gelişmeleri "Ülkenin mali durumu karşısında o derece inanılmaz buldum ki rapor etmeyi bile lüzumsuz gördüm." şeklinde değerlendirecekti. Bütün bu argümanları öne süren Avrupalılar Osmanlı Devleti'nin, Batı tekniği ve sermayesine başvurmadan Hamidiye-Hicaz Demir Yolu inşaatına girişilmesini alaycı bir tavırla karşılamışlar ve gelişmeleri beklemeye başlamışlardı.

Hattın maliyeti için öngörülen rakam 4 milyon Osmanlı lirası idi. Gerçekten de sık sık bütçe açıkları veren Osmanlı maliyesinin bu miktarı karşılama imkânı yoktu. Fakat büyük bir kararlılıkla işe girişilmişti. Gerekirse böyle kutsal bir proje için dünya Müslümanları da harekete geçirilecek ve toplanacak bağışlarla inşaata destek olunacaktı. Bu amaçla bir yardım komisyonu oluşturuldu. II. Abdülhamid burada da öncülük yaptı. 50 bin lira gibi önemli bir miktarı bağış olarak verdi.



Dünya Müslümanlarına projenin bir Osmanlı projesi değil dünya Müslümanlarının ortak eseri olduğu hatırlatıldı. Yurt dışındaki Osmanlı temsilcileri, İslam ülkelerindeki resmî, sivil birçok kişi kampanyaya destek verdi. Hindistan, Mısır, Rusya, Fas Müslümanları, Endonezya, Singapur, Güney Afrika, Tunus, Cezayir, Avrupa ve Amerika'daki İslam cemiyetleri bağışlarda bulundu. Fas Emiri, İran Şahı, Buhara Emiri yardım kervanına bizzat katıldılar.

Yardım komisyonu ülke genelinde örgütlendi. Bu şekilde en yüksek mülki amirden muhtarlar ve imamlara kadar herkes iş birliği içinde gönüllü çalıştı. Toplanan paralar merkeze gönderildi. Padişah onayı olmadan hiçbir harcama yapılamıyor, bütün işlemler şeffaflıkla hallediliyordu. Bağış yapanlara madalya verilerek teşvik yapıldı. Ayrıca gazetelerde Hicaz Demir Yolu köşeleri açılarak bağışta bulunan herkesin isimleri listeler hâlinde sıralandı. İnşaatin her safhasında kamuoyu, yapılan harcamalar hakkında bilgilendirilmişti.

Dünya Müslümanlarına projenin bir Osmanlı projesi değil dünya Müslümanlarının ortak eseri olduğu hatırlatıldı. Yurt dışındaki Osmanlı temsilcileri, İslam ülkelerindeki resmî, sivil birçok kişi kampanyaya destek verdi. Hindistan, Mısır, Rusya, Fas Müslümanları, Endonezya, Singapur, Güney Afrika, Tunus, Cezayir, Avrupa ve Amerika'daki İslam cemiyetleri bağışlarda bulundu. Fas Emiri, İran Şahı, Buhara Emiri yardım kervanına bizzat katıldılar.

Tek başına bağışlarla hattın tamamlanması mümkün olmadığından devlet memurlarının maaşlarından kesinti yapıldı. Resmî evrak ve kayıtlarda Hicaz Demir Yolu vergisi alındı. Hatıra pulları çıkarıldı. Kurban derileri toplanarak geliri demir yolu masraflarına harcandı. Bu arada tamamlanarak işletmeye açılan ilk kısım hatlarından elde edilen hasılat da diğer kısımların yapımında kullanıldı.

Demir yolu inşaatında 17 Türk, 12 Alman, 5 İtalyan, 5 Fransız, 2 Avusturyalı, bir Belçikalı ve bir Rum olmak üzere 43 mühendis çalışıyordu. İnşaat ilerledikçe Avrupalı mühendislerin sayısı azalırken Osmanlı mühendislerinin sayısı arttı ve edindikleri tecrübe sayesinde kutsal topraklardaki inşaat tamamen Müslüman mühendisler tarafından gerçekleştirildi. İşçiler büyük oranda askerî birliklerden sağlandı. Böylece iş gücü maliyeti önemli oranda düşürüldü.

Demir yolu inşaatı Şam-Der'a arasında başladı ve 1903'te Amman'a, 1904'te Maan'a ulaşıldı. Sultan II. Abdülhamid, İslam dünyasının dikkatini çekmek için Maan'da yapılacak açılış töreninin çok görkemli olmasını istemişti. Bunun için Evkaf Nazırı Turhan Paşa başkanlığında yüksek rütbeli memur ve subaylardan oluşan İstanbul'dan özel bir heyet deniz yolu ile bölgeye gitti. Ayrıca arzu eden çok sayıda misafirin törene katılmalarına izin verilmişti. Yolculuk için İzmir Kruvazörü tahsis edilmişti. İstanbul'dan başlayan yolculuk âdeta bir zafer yürüyüşüne benziyordu. Daha gemi demir alırken Hicaz Demir Yolunun İslam dünyası için taşıdığı büyük önem hemen anlaşılıyordu. Boğaziçi ve Marmara Denizi sahilleri, gemi bandosunun çaldığı Hamidiye Marşı'nın nağmelerini dinleyen ve heyet mensupları ile gemi mürettebatının "Padişahım Çok Yaşa!" avazlarına heyecanla katılan insanlarla dolu idi. Geminin önünden

Toplam 1464 kilometre olan Hamidiye-Hicaz Demir Yolu 1 Eylül 1908 tarihinde yapılan bir törenle hizmete açıldı. Yapımda bağışların katkısı gerçekten önemli idi. Ama her şeye rağmen bağışlar toplam maliyetin üçte birini karşılamış, üçte iki maliyet yine devlet imkânları kullanılarak sağlanmıştı. Bu arada yurt dışı bağışlar da önemli olmakla beraber bunların toplam bağışlara oranı %10 civarında olmuştu.

geçtiği karakollar tüfekle selam verip saygı duruşunda bulunuyorlardı. Çanakkale Boğazı ve Akdeniz Kıyılarındaki şehirler ve köyler gibi Ege Adalarında yaşayanlar da şenlik süslemeleri yapmışlardı. Geminin yanaştığı Beyrut'ta binlerce insan heyeti karşılama için rıhtıma akın etmişti. Halkın coşkun tezahüratı ve Padişah'a yaptıkları dualar arasında önce Rayak'a, oradan da Şam'a gidildi. Hicaz Demir Yolunun inşasından duyulan sevinç gösterileri Şam'da zirveye çıkmıştı. Heyet 31 Ağustos 1904 tarihinde yine törenlerle Şam'dan yola çıkıp Maan'a ulaştı. Tören istasyona vardığında Hamidiye Marşı coşku ile okundu. Sonrasında görkemli bir tören gerçekleşti. Bütün konuşmacılar Hicaz Demir Yolunun İslam âlemine ve ülkeye sağlayacağı yararlardan söz ettiler. Padişah'a dualar ettiler. Kurbanlar kesildi. Misafirlere sunulan bir ziyafet ile tören sona erdi.²⁴

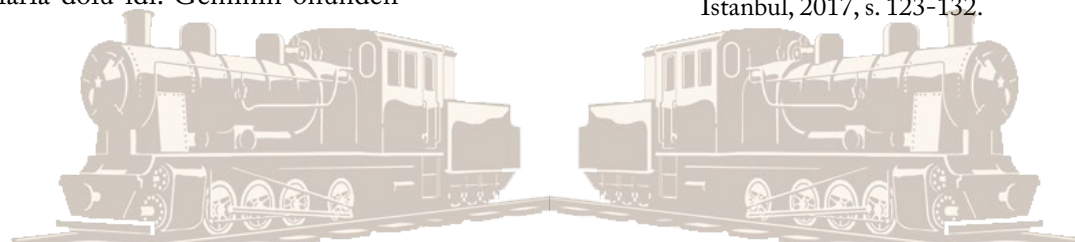
Hamidiye-Hicaz Demir Yolunun lokomotif, vagon, ray ve çelik travers gibi önemli makine ve malzemeleri Almanya, Belçika ve Amerika'dan sağlandı. Bazı yolcu vagonları Tersane-i Âmire'de yapıldı. 1,05 metre, yani dar hat olarak inşa edilen demir yolu aşırı sıcaklar, kuraklık, su sıkıntısı, bedevilerin engellemeleri gibi olumsuz şartlara rağmen kısa sayılabilecek bir sürede tamamlandı. 1908 yılında Medine'ye ulaşılmıştı. Toplam 1464 kilometre olan Hamidiye-Hicaz Demir

Yolu 1 Eylül 1908 tarihinde yapılan bir törenle hizmete açıldı. Artan bedevi saldırıları yüzünden hat Mekke'ye kadar uzatılmadı. Hattın maliyeti öngörülenden de daha az olmuştu. Toplam 3 milyon 66 lira ile hattın yapımı tamamlandı. Develerle 40 gün süren Şam-Medine güzergâhı trenle 72 saate indi. Yapımda bağışların katkısı gerçekten önemli idi. Ama her şeye rağmen bağışlar toplam maliyetin üçte birini karşılamış, üçte iki maliyet yine devlet imkânları kullanılarak sağlanmıştı. Bu arada yurt dışı bağışlar da önemli olmakla beraber bunların toplam bağışlara oranı %10 civarında olmuştu.

Hamidiye-Hicaz Demir Yolu'nun yapılması devletin otoritesini arttırdı. Aynı zamanda Avrupalılar Türklerin neleri başarabileceğini görmüş oldular. Times gazetesi bu konuda, "Girişimin bütünü gösteriyor ki Türkler belli bir ideale erişmek için büyük engelleri aşmak yeteneğine sahiptirler." değerlendirmesinde bulunmuştu. Başlangıçta sadece askerî-siyasi ve propaganda açılarından olayı değerlendiren Batılı çevreler, inşaat tamamlanınca iktisat-teknik-terakki açılarından son derece başarılı bir örneğin karşılarında bulunduğunu fark etmişlerdi. Avrupa'nın kendi ölçüleri içinde dahi küçümsenemeyecek olan başarı, Osmanlı Devleti için büyük önem taşıyordu. Öyle ki proje, Avrupalıların Türkler demir yolu yapmayı başaramaz şeklinde ön yargılı düşüncelerinin yıkılmasını sağlamıştı.²⁵

24 Auler Paşa, Hicaz Demiryolu İnşa edilirken-I Şam-Maan Hattı, çeviri Eşref Bengi Özbilen, İstanbul, 2017, s. 123-132.

25 Hicaz demiryolu için bk. Ufuk Gülsoy, Hicaz Demiryolu, İstanbul, 1994.



Hicaz Demir Yolu, yabancı sermaye tarafından yapılan veya işletilen diğer hatlarda istihdam edilmeyen Mühendishane çıkışlı pek çok mühendisin de ilk tecrübe ve yetiştirme yeri oldu; böylece ileride Cumhuriyet Demir Yollarının yapımı aşamasında gerekecek bilgi ve deneyim birikiminin temeli atıldı ve azımsanmayacak kadar çok teknik eleman yetişti. Osmanlı Devleti'nin Ortadoğu'da ve İslam âleminde prestijini son derece arttıran Hamidiye-Hicaz Demir Yolu birçok başka uygulama gibi Ortadoğu'daki son Osmanlı politikalarının bir yansıması oldu. Ama ne yazık ki 1908'de tamamlanan bu büyük eser 1918'de Osmanlı Devleti'nin elinden çıktı.

II. Abdülhamid Dönemi'nde İnşa Edilen Diğer Demir Yolu Hatları

II. Abdülhamid Dönemi'nde Ortadoğu bölgesinde yapılan demir yolları sadece Hicaz ve Bağdat'la sınırlı kalmamıştı. Aynı dönemde bugünkü Suriye ve Lübnan coğrafyası ile Anadolu ve Balkanlarda yeni hatlar inşa edilip insanların hizmetine sunuldu. Buna göre II. Abdülhamid döneminde yapılan diğer demir yolu hatları şunlardı:

Suriye hatları: Yafa-Kudüs 87 kilometre, 1889-1892 yılları arası. Beyrut-Şam-Müzeyrib 258 kilometre, 1892-1894 yılları arası. Riyad-Halep 332 kilometre, 1900-1906 yılları arası. Trablusşam-Humus 102 kilometre 1909-1911 yılları arası.

Anadolu hatları: İzmit-Ankara, 1888-1890 yılları arasında 486 kilometre olarak yapıldı. Eskişehir-Konya, 445 kilometre, 1893-1896 yılları arası inşa edildi. Arifiye-Adapazarı, 1899 yılında yapılmış olup 9 kilometre uzunluğunda idi. Mudanya-Bursa, 41 kilometre 1891-1892 yılları arası inşa edildi.

İzmir-Aydın temdit hatları: Aydın-Dinar-Eğridir 342 kilometre, 1879-1912 yılları arası. Tire-Ödemiş-Çivril 137 kilometre, 1883-1911 yılları arası.

İzmir-Kasaba (Turgutlu) temdit hatları: Kasaba-Alaşehir 76 kilometre, 1885-1886 yılları arası. Manisa-Soma 92 kilometre, 1888-1890 yılları arası. Alaşehir-Afyon 252 kilometre, 1894-1896 yılları arası. Soma-Bandırma 184 kilometre, 1888-1890 yılları arası.

Balkan hatları: Selanik-Manastır hattı 219 kilometre, 1890-1894 yılları arası; Selanik-İstanbul iltisak hattı 510 kilometre, 1892-1896 yılları arası.

Mersin-Adana hattı: 67 kilometre, 1884-1886 yılları arası (Daha sonra Almanlar tarafından satın alınmıştır).²⁶

Osmanlı Dönemi Demir Yolları Hakkında Genel Değerlendirme

Osmanlı Devleti demir yoluna büyük önem vermekle birlikte sermayesizlik ve teknik yetersizlik gibi iki handikapı aşamamıştır. Bundan dolayı yabancı şirketlerin kâr hırslarını ve kilometre garantisini arttırmak için demir yolu güzergâhına uzun kıvrımlar çizdirmek şeklindeki kanuni yolsuzluklarına göz yummak zorunda kalmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin demir yolu politikasını bir bütün içinde değerlendirdiğimizde artılarının eksilerinden fazla olduğunu görürüz. Her şeyden önce çağın teknolojik gelişmelerinden geri kalmamak için olağanüstü gayret ve fedakârlık gösterilmiştir. Yabancı şirketlere birçok taviz verildiği doğrudur. Ama netice itibarıyla ülkede demir yolu yapılmış olmaktadır ve devlet de bundan kazançlı çıkmaktadır.

Bir örnek vermek gerekirse 1889-1911 yılları arasında yabancı şirketlere 194 milyon kuruş kilometre garantisi ödendiği hâlde, aynı devrede aşar tahsilatının 254 milyon kuruşa yükselmesi sebebiyle devletin 60 milyon kuruşluk bir menfaat sağladığı görülmektedir. Yine benzer şekilde demir yolunun geçtiği

²⁶ Vahdettin Engin, Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid, İstanbul, 2018, s. 247.

Ankara'da bulunan 20. Kolordu Komutanlığı, 25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Konya-Ulukışla ve Eskişehir-Bilecik hatlarını kendi koruması ve gözetimi altına aldığını duyurdu. Böylece işgal bölgesi dışında kalan hatların işletmesi Türk idaresine geçmiş oluyordu. Öncelikle ihmal edilmiş bir hâlde bulunan bu hatların her biri için bir komisyon kuruldu ve başlarına askerî müfettiş olarak Vasfi Bey atandı. Demir yolları hatları askerî müfettişliğinin merkezi Eskişehir olarak belirlenmişti.

bölgelerde zirai üretim iki misli civarında artmıştır.²⁷ Görüldüğü üzere Sultan Hamid'in demir yolu politikası birkaç yönden ülke yararına sonuçlar meydana getirmiştir. Bir taraftan demir yolu sayesinde ulaşım kolaylığı sağlanırken diğer taraftan üretici, malını başka bölgelere rahatça gönderebileceğini görerek daha fazla üretim yapmıştır. Bunun getirisi ise üretim artışı ve toplumun refah düzeyinin yükselmesi olarak karşımıza çıkmaktadır ki II. Abdülhamid'in en başarılı uygulamaları arasında yer alan hususlardan biri de demir yolu politikasıdır.²⁸

Mütareke Döneminde Demir Yolları

Birinci Dünya Savaşı'nı sona erdiren 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesi neticesi Anadolu'nun işgal edildiği yıllarda yabancıların işlettiği Batı Anadolu'daki bazı demir yolu hatları ile bağ kesilmişti. Hâlbuki Milli Mücadele için demir yolu nakliyatı son derece önemliydi. Bu sebeple Ankara'da bulunan 20. Kolordu Komutanlığı, 25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Konya-Ulukışla ve Eskişehir-Bilecik hatlarını kendi koruması ve gözetimi altına aldığını duyurdu. Böylece işgal bölgesi dışında kalan hatların işletmesi Türk idaresine geçmiş oluyordu. Öncelikle

²⁷ Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara 1970, s. 153.

²⁸ Engin, A.g.e., s. 247-248.

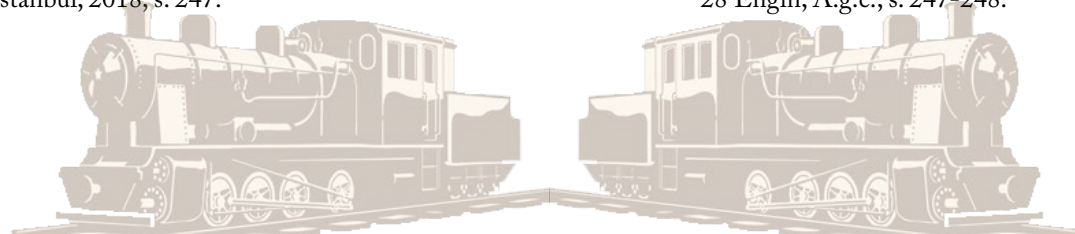
ihmal edilmiş bir hâlde bulunan bu hatların her biri için bir komisyon kurularak başlarına askerî müfettiş olarak Vasfi Bey atandı. Demir yolları hatları askerî müfettişliğinin merkezi Eskişehir olarak belirlenmişti.²⁹ Temmuz 1920'den itibaren Behiç (Erkin) Bey Anadolu Demir Yolları İşletme Umum Müdürlüğüne getirildi.

Behiç Erkin teknik imkânların sınırlı olduğu ve nitelikli personel sıkıntısının çekildiği o zor yılları anılarında şöyle anlatmaktadır: "6 Temmuz'da Mustafa Kemal Paşa'yı ve İsmet Bey'i Ziraat Mektebinde ziyaret ettim. Genelkurmay Başkanı İsmet Bey bana Genelkurmay İkinci Reisliğini teklif etti. Düşünmek için müsaade istedim. 10 Temmuz'da İsmail Fazıl Paşa'yı ziyaret ettim. O da bana Anadolu Demir Yolları İşletme Müdürlüğünü teklif etti. Anadolu'nun İstanbul ile fiilen alakası kesilmiş olduğu için hat başsız kalmıştı. Bu vaziyette Ankara hükümeti bir karar ile hattın idaresini ele almıştı. Bir müddet istirahat ihtiyacım vardı fakat vaziyet buna müsait değildi. Derhal işe başlamam lazımdı. Bu iki teklifi Mustafa Kemal Paşa'ya anlattım ve 'Hangisini kabul edeyim?' dedim. Paşa, 'Demir yolları çok mühimdir' diyerek bu vazifeyi kabul etmemi tavsiye etti. Demir Yolları İşletme Müdüriyeti merkezi Eskişehir olacağından Ankara'dan ayrılmam gerekti."³⁰

Behiç Bey 15 Temmuz'da Eskişehir'e

²⁹ Suavi Aydın, A.g.m., s. 64.

³⁰ Behiç Erkin, Hatırat 1876-1958, Ankara, 2010, s.191-192.





Behiç Erkin

Behiç Bey 15 Temmuz'da Eskişehir'e vardığını, ertesi gün çalışmaya başladığını, personeli toplayarak nasıl çalışılacağı hakkında malumat verdiğini, onların da yaşadıkları sıkıntıları anlattığından söz ediyor. Buna göre memurların bir kısmı gayrimüslim olup korku içinde bulunuyorlar ve bu yüzden çalışamıyorlardı. Şimdi müdürlüğe bir subayın gelmesi onları daha da korkutmuştu. Behiç Bey cephe komutanı Ali Fuat Paşa'yı ziyaret ederek vaziyeti anlattı. Demir yolu memurlarına karışılmaması gerektiğini belirtti. Behiç Bey Eskişehir'e geldiğinde her şeyin karmaşık olduğu bir ortam bulduğunu ama zamanla işleri yoluna koyduğunu da anlatıyor

vardığını, ertesi gün çalışmaya başladığını, personeli toplayarak nasıl çalışılacağı hakkında malumat verdiğini, onların da yaşadıkları sıkıntıları anlattığından söz ediyor. Buna göre memurların bir kısmı gayrimüslim olup korku içinde bulunuyorlar ve bu yüzden çalışamıyorlardı. Şimdi müdürlüğe bir subayın gelmesi onları daha da korkutmuştu. Behiç Bey cephe komutanı Ali Fuat Paşa'yı ziyaret ederek vaziyeti anlattı. Demir yolu memurlarına karışılmaması gerektiğini belirtti. Behiç Bey Eskişehir'e geldiğinde her şeyin karmaşık olduğu bir ortam bulduğunu ama zamanla işleri yoluna koyduğunu da anlatıyor.³¹

Bu arada Batı Anadolu'da Yunanlılara karşı verilen Millî Mücadele devam ediyordu. 6 Ocak 1921 tarihinde Yunanlılar askerî harekâta başlamışlar ve Eskişehir'i işgal etmeyi planlamışlardı. 7 Ocak'ta Yunan uçakları Eskişehir istasyonunu bombaladılar. Bir bomba da emtia-i ticariye anbarı önüne, diğer bir bomba da içinde cephanelerin bulunduğu bir caminin yanına düşmüş ise de zarar vermemişti. Yunanlılar Türk kuvvetlerinin direnişi üzerine 11 Ocak'ta geri çekilmek zorunda kaldılar. (I. İnönü Zaferi)

24 Şubat 1921'de Behiç Bey Umum Müdürlük görevinden ayrıldı. Yunanlılar 23 Mart 1921'de yeni bir taarruz başlattılar. 25-26 Mart günleri Yunan uçakları yine Eskişehir istasyonunu bombaladılar. Bununla birlikte Eskişehir'e giremediler. Yunan kuvvetleri çok sayıda zayıat vererek 31 Mart'ta geri çekildiler. (II. İnönü Zaferi)

12 Haziran 1921'de Yunan uçakları Eskişehir istasyonunu bombaladılar ve havadan beyanname attılar. Aynı bombalamalar 29 ve 30 Haziran'da da oldu. 10 Temmuz'da başlayan Kütahya-Eskişehir Savaşları neticesi 20 Temmuz'da Yunanlılar Eskişehir'i işgal ettiler. Yunanlılar Eskişehir'e girince ele geçirdikleri malzeme ve personel ile demir yollarını

31 Behiç Erkin, A.g.e., s.194-195.

işletmeye başlamışlardı. Eskişehir 2 Eylül 1922 tarihine kadar Yunan işgalinde kaldı. 26 Ağustos'ta başlayan Büyük Taarruz neticesi Batı Anadolu işgalcilerden kurtarıldığı gibi 2 Eylül'de Eskişehir bir daha el değiştirmemek üzere geri alındı. Eskişehir giderek yeni Türkiye'de çağdaş teknolojiye girişin başlangıcı olarak tarıma dayalı ekonomiden teknolojiye dayalı ekonomiye doğru ilk adımların atılmasına sahne oldu.³² 24 Ekim 1922'de Eskişehir-Afyon hattı işletmeye açıldı. 23 Kasım'da Eskişehir-Ankara hattı işletmeye açıldı. 24 Şubat 1923 tarihinde umum müdürlük Konya'da kalmak üzere hareket, yol, cer ve muhasebat daireleri Eskişehir'e nakledildi.

Atatürk Türkiye'sinde Demir Yolları ve Eskişehir

Demir yolları Millî Mücadele'nin kazanılması aşamasında önemli bir rol üstlenmişti. Nitekim Atatürk 1 Mart 1923 tarihinde Meclis'te yaptığı konuşmada demir yollarının önemine değinecektir: “Efendiler, bayındırlık işlerimizin en mühim aksamını şimendiferler teşkil etmektedir. Bu konuda maruzatta bulunmadan evvel, düşman tahribatından ve malzeme noksanından mütevellit her türlü müşkülata rağmen şimendiferlerimizin orduya ve memleketin iktisadi hayatına ifa ettikleri ve etmekte oldukları hizmetleri şükranla yâd eylerim. Bütün uzunluğu yedi yüz elli kilometrelik bir saha içinde bulunan Gebze-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Yenice Demir Yollarının düşman tarafından zarara uğratılan yirmiyi aşkın büyük köprüsü ile ikişer, üçer yerinden atılarak 150 kilometrelik demir yolunda yapılan hasar oldukça kısa bir sürede onararak yol genel ulaşımına açılmış olup çeşitli bölgelerdeki onarım gerektiren çalışmalar sürdürülmektedir. Önemli bir sayıda düşman tarafından tahrip edilen hareketli araç ve gerecin eksikliklerinin giderilmesi ve trenlerin istenen düzgün bir çalışma düzeyine kavuşturulmasına

32 Zafer Koylu, “Cer Atelyeleri”, Eskişehir Ticaret Odası, Temmuz, 2018, s. 49.

çalışılmaktadır. Memuru, çalışanları ve işlemleri ile tümüyle Türk ve Türkçe olan demir yolu işletmemiz hem kuruluş ve hem de işlemler konusunda yakın bir gelecekte daha çok gelişmiş olacaktır.

Her ülkenin hayat damarlarını oluşturan demir yollarını bizde de genişleterek Anadolu'ya uzatmak ve bilinen yönlerde ana hatları kurarak işletmek üzere başvuran ilgililer ile bu konu ile görevli Bakanlık arasında görüşmeler yapılmış ve sonuç olarak taraflarca uyuşma sağlanmış ve kararlaştırılan konuları ve hükümleri kapsayan sözleşme ve eklerini içeren taslak, yüce Meclis'imize sunulmuştur.

Demir yolu ve limanlar ve buna benzeyen ihtiyaçlarımız arasında bulunan büyük kuruluşların yeniden yapılması ve işletilmeleri konusundaki siyasetimiz, şimdiki ve gelecekte oluşacak kanunlarımızı uymak ve bu konularda kabul ettiğimiz millî prensiplere uygunluk sağlamak şartları ile, başvuracak yabancı sermayeleri memnuniyetle kabul etmektir. Mevcut kuruluşların sözleşme ve şartnamelerine karşılıklı olarak uymak gerek bu kuruluşların gerek ülkemizin yararı için gereklidir.”³³

Atatürk'ün gösterdiği bu hedef doğrultusunda Cumhuriyet'le beraber demir yollarına önem verilerek 1923-1939 döneminde yılda ortalama 185 kilometre demir yolu inşaatı gerçekleştirilerek 2.971 kilometre yeni hat yapılmıştır. Bunun yanında mevcut hatların millileştirilmesi çabalarına hız verilmiş, 1928'den itibaren yabancı şirketlerin ellerindeki hatların satın alınmasına başlanmıştır. Bunun neticesi olarak 3.840 kilometre demir yolu millileştirilmiştir. 1950 yılına gelindiğinde Türkiye'de 3.579'u yeni yapılan, 3840 kilometresi ise yabancı şirketlerden satın alınan demir yolu mevcuttur.³⁴

1923-1950 Dönemi'nde uygulanan demir yolu politikası büyük ölçüde hedeflerine ulaşmıştır. Yeni inşa edilen demir yolları ile ülkenin savunması daha kolay hâle gelmiş,

33 Millet Meclisi Tutanak Dergisi, D. 1, C. 28, 1 Mart 1923, s. 2.

34 İsmail Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Ankara, 2001, s. 194-195

1923-1950 Dönemi'nde uygulanan demir yolu politikası büyük ölçüde hedeflerine ulaşmıştır. Yeni inşa edilen demir yolları ile ülkenin savunması daha kolay hâle gelmiş, maden bölgelerine ulaşılarak ülkenin ham madde kaynaklarının işletilmesi mümkün olabilmektedir. İç ve Doğu Anadolu bölgeleri demir yolu sayesinde Akdeniz ve Karadeniz Limanlarına açılmıştır. Böylece bölgeler arasında iktisadi bütünlük sağlanmıştır.

maden bölgelerine ulaşılarak ülkenin ham madde kaynaklarının işletilmesi mümkün olabilmektedir. İç ve Doğu Anadolu bölgeleri demir yolu sayesinde Akdeniz ve Karadeniz Limanlarına açılmıştır. Böylece bölgeler arasında iktisadi bütünlük sağlanmıştır. Ürettiği ürünleri ucuz bir şekilde başka bölgelere gönderme imkânına kavuşan üretici daha fazla üretme çabası içine girmiştir. Diğer taraftan indirimli tarifeler sanayinin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Demir yolunun ucuz fiyatla toplu taşımacılığa elverişli olması halkı daha fazla seyahat etmeye sevk etmiş, bu durumda sosyal ve kültürel kaynaşma sağlamıştır.³⁵

Bu dönemde Eskişehir'in demir yolu merkezi olma niteliği de hız kazanacaktır. 1925 yılından itibaren yapılan yatırımlarla Eskişehir cer atölyesine montaj, kazanhane, tekerlek tornahanesi ve muhtelif marangozhane kısımlarının eklenmesiyle 1928 yılında cer atölyesi bir fabrika hâlini almıştır.³⁶

1932 yılında Atatürk Eskişehir'e bir şeker fabrikası yapılmasını ister. Sonraki gelişmeler çerçevesinde dönemin İktisat Vekili Celal Bayar, Türkiye'nin sanayi alanında kalkınmasını Avrupalıların istemediklerini, Atatürk'ün de bunun farkında olduğunu belirterek şöyle bir olay anlatıyor: "Bütün bunları ben Atatürk'e anlatırdım. Takip ederdi. Mesela Eskişehir'e giderken treni durdurdu. Nerede kuracaksınız

*şeker fabrikasını?' dedi. 'Her şey hazır. Yerini tespit edeceğim.' dedim. Haydi beraber çalışalım, dedi. Benim tasavvur ettiğim yer ucuz arsalar bulmaktı. Onlar da şehrin dışında oluyor tabii. Kafamda Kızılay'ın yerlerini hazırlamıştım. Muthiş de bir soğuk vardı. Sıfırın altında 1 veya 2 derece. Her yeri dolaştı. Fabrikanın şimdiki yerini gösterdi. Bu yeri ben de biliyordum. Fakat arsa ve yer bakımından daha fazla para vermek lazımdı geliyordu. Bundan dolayı oraya karar verememiştim. Bana şunu söyledi: 'Buraya kuralım bu fabrikayı. Şimendifer güzergâhıdır. Milletimiz gidip gelirken görür, manevi kuvvetleri yükselir.'*³⁷ Atatürk'ün bu duyarlılığı da gösteriyor ki, demir yolları aynı zamanda toplum için motivasyon kaynağı da olabiliyordu.

Eskişehir'de demir yolu personeline sağlık hizmetleri vermek amacıyla 1934 yılında bir hastane açılmıştır. Demir yolu ağının genişlemesi ile ihtiyaç duyulan personeli yetiştirmek için 1940 yılında Eskişehir'de çırak mektebi açılmış, bu mektep 450 mezun vermiş, 1947 yılında kapanmıştır. Bu tarz kurslardan daha fazla verim almak amacıyla 1950 yılında Eskişehir'de Kurslar Müdürlüğü kurulmuştur.³⁸

Cumhuriyet'in kurulması yolunda gösterdiği yararlılıkları, Cumhuriyet kurulduktan sonra da sürdüren Eskişehir Cer Atölyesi; başta Almanya, Belçika, İsveç ve Çekoslovakya'dan karşılanan demir yolu ile ilgili malzemenin üretimine geçebilecek duruma gelebilmek için hamle

üstüne hamleler yapmaya başlamıştır. Eskişehir Cer Atölyesi'nde 1925'ten 1928 yılına kadar kazanhane, çarkhane, marangozhane, demir yolu makası, kantar ve yol emniyeti ile ilgili malzemeler üretecek birimler hizmete girmiş ve dışa bağımlılık biraz olsun azaltılmıştır. Bu dönemde 3-4 lokomotif ve 30 adet yolcu ve yük vagonu tamiri yapılabilecek bir kapasiteye ulaşmıştır.³⁹

Cer atölyesi, ilk işçi sendikasının kurulduğu işletmelerdendir aynı zamanda. Eskişehir Cer Atölyesi sadece ray döşeme, çelik köprü, vagon ve lokomotif onarımı ile yetinmemiş; Cumhuriyet'in gelişiminde önemli pek çok tesisin kuruluşunda da büyük pay sahibi olmuştur.⁴⁰

İkinci Dünya Savaşı sürecinde seferberlik ilan edilince Cer Atölyesi'nin yetişmiş işçileri de askere alınmıştır. Bu durum üretimi olumsuz etkilediği gibi Eskişehir'in durgunlaşmasına da neden olmuştur. Bununla birlikte Eskişehir Cer Atölyesi, üzerine düşeni yapmaya devam etmiştir. Askere alınan işçilerin yerine kısa dönemlik kurslarla yenileri alınmış, geride kalan uzman işçiler hem öğretmenlik yapmış hem de o güne kadar yapılamayan projeleri hayata geçirmişlerdir. Yetersiz teknolojik altyapıya rağmen daha önce atölyede üretilmeyen yeni parçalar ve takımlar üretilmiştir. Ayrıca açılan Kaynak Evi'nde dünya standartlarında kaynakçı yetiştirmeye başlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı sona erince seferberlik kaldırılmış, geriye gelen işçiler ile birlikte üretim kapasitesi iyice artmış ve her ne kadar ismi atölye olsa da âdeta bir fabrika gibi çalışmaya başlamıştır. Bu dönemde atölyenin artan enerji ihtiyacını karşılamak için bir elektrik santrali kurulmuş, bu santral sayesinde Eskişehir'in bazı bölgelerine elektrik verilmiştir. 1957 yılında Ankara Gençlik Parkı için Mehmetçik ve Efe adlı iki küçük, tamamen

yerli lokomotif yapılmıştır.⁴¹ 1958 yılında Eskişehir Cer Atölyesi, Eskişehir Demiryolu Fabrikası olarak yeniden organize edilmiştir. Aynı yıl tamamı Türk yapımı ilk lokomotif olan "Karakurt" Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda üretilmiştir.⁴²

1961 yılında, bu fabrikanın atölyesinde tasarlanıp hayat bulan ve Türk mühendislik birikiminin geldiği noktayı tüm dünyaya gösteren başka bir olay gerçekleşmiş, ilk Türk Otomobili "Devrim" üretilmiştir. Bu gelişme, Türk mühendis ve ustalarının kendilerine imkân tanırsa neleri başarabileceği ve yaratabileceğinin en önemli bir göstergesidir. Fabrikada 1967'de ilk dizel manevra lokomotifi üretilmiştir. 1970'te ise dizel-elektrikli lokomotife geçilirken adı Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS) olmuştur. 1970'te yapılan Motor Döküm ve Kimyasal İşlemler Fabrikalarına 1971'de Bakım ve Yardımcı Üretim, Elektrik, Dişli Takım ve Kalıp Fabrikaları eklenmiştir. Fabrika teknolojik değişime de ayak uydurmaya çabalamaktadır. 1976'da dizel lokomotif üretiminde yerli üretimin payı %77'lere çıkmıştır. 1984'te General Motors ile dizel elektrikli lokomotif üretimi için lisans anlaşması yapılmış ve üç yıl içinde 7 General Motors lisanslı lokomotif üretilmiştir. 1986'da fabrika Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) ismini almıştır.⁴³ TÜLOMSAŞ Genel Müdürlüğü, 2020 yılı itibarıyla TÜRASAŞ (Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi) Eskişehir Bölge Müdürlüğü ismini alarak⁴⁴ hâlihazırda gerek Eskişehir gerekse ülke ekonomisine katkı yapmaya devam etmektedir.

35 Yıldırım, A.g.e., s.195-196.

36 İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikasının Oluşumu ve Uygulaması", Kebikeç, Yıl 2001, Sayı 11, s. 152.

37 Abdi İpekçi, İnönü Atatürk'ü Anlatıyor, Ankara, 2013, s. 142.

38 Yıldırım, A.g.e. s. 190-191.

39 Hasan Çiftçi-Ali Kıvrak, TÜLOMSAŞ, s. 17.

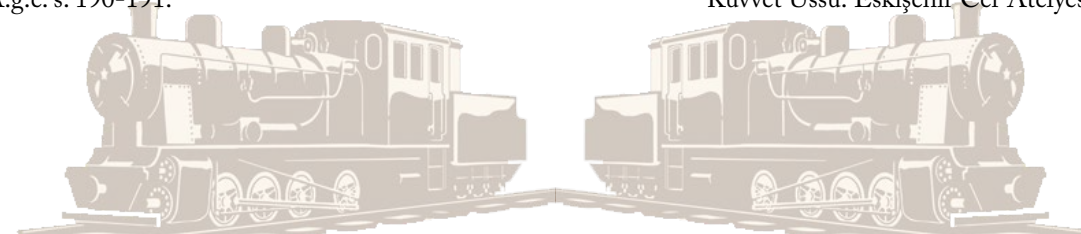
40 Mahmut Kiper, "Cumhuriyet Demiryolunun Kuvvet Üssü: Eskişehir Cer Atölyesi", s. 24.

41 Hasan Çiftçi-Ali Kıvrak, TÜLOMSAŞ, s. 21.

42 Hasan Çiftçi- Ali Kıvrak, TÜLOMSAŞ, s. 22.

43 Zafer Koylu, "Cer Atölyeleri", Eskişehir Ticaret Odası, Temmuz 2018, s. 49.

44 <https://www.turasas.gov.tr/eskisehir-bolge-mudurlugu-tarihcesi> (Erişim Tarihi: 24/08/2021).





RAYLARIN ALTINDA KALAN MAKÛS TARİH: DEĞİŞEN ESKİŞEHİR

AYLA EFE^{1*}

Demir yolu sonrasında kentin kazandığı ivme ve değişim çok boyutlu olmuştur. Tarım, sanayi ve ticari yaşamda başlayan değişim, “küçük ve bakımsız bir kasaba” olarak nitelendirilen ve bölgeyi ziyaret eden seyyahlar tarafından ekonomik geri kalmışlığa işaret edilen Eskişehir’e “ticari organizatör” rolü kazandırmıştır.

Fabrikalardan sonra Sanayi Devrimi’nin en büyük simgesi olan demir yolu ulaştırma devrim yaratmıştır. Sunduğu hızlı, güvenilir taşıma olanakları sayesinde insan ve eşyaların hareketliliği artmış, maliyet düşmüştür. “Zaman”, “mekân” ve “uzaklık” kavramlarının insan zihnindeki anlamı değişmiştir. Denilebilir ki dünyada başka herhangi bir teknolojik gelişme, bir yandan emperyalizm yayılmasına hizmet ederken bir yandan insan ve kent yaşamını değiştirmede demir yolu kadar etkili olmamıştır.

1 Anadolu Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

Bu yazı Atatürk Araştırma Merkezinin 2008 yılında düzenlediği Cumhuriyet Dönemi’nde Demiryolları Sempozyumu’na sunulan ve 2010’da Atatürk Araştırma Merkezi tarafından basılan bildiri metninin gözden geçirilmiş hâlidir.

Demir yolunun insan ve kent yaşamına getirdiği değişimin en güzel örneklerinden birisi, Eskişehir’de yaşanmıştır. 19. yüzyıl sonunda demir yolunun Eskişehir’e ulaşması sayesinde kent, çağdaşlaşma sürecine dâhil olmuştur. Bunun kadar önemli olan bir diğer gelişme de kentin demir yolu ile özdeşleşmesi ve demir yolunun “Eskişehir kent kimliği”nin oluşmasında asli unsur hâline dönüşmesidir. Öyle ki dönemin resmî belgelerinde “Demir yolu güzergâhında bulunan Eskişehir” ibaresi yerini bulduğu gibi Cumhuriyet Dönemi romanlarında (Refik Halit Karay-Üç Mumlu Şamdan, Adalet Ağa-oğlu-Fikrimin İnce Gülü gibi) Eskişehir demir yolu ile özdeşleştirilerek anlatılmıştır. Dolayısıyla makûs tarihimizin yenildiği coğrafya üzerinde kurulu olan Eskişehir’in kendi tarihsel sürecinde demir yolu çok önemlidir. Bundan dolayıdır ki Eskişehir’in makûs tarihinin demir yolu ile değiştiğini söylemek yanlış değildir. Üs-



telik bu süreç sadece Osmanlı’dan Cumhuriyet’e değil hızlı tren çalışmalarının gündemde olduğu bu günlerde de kendisini hissettirmiştir.

Eskişehir, üç yol ağızı denilen demir yolu hatlarının kavşak noktasında bulunan bir kenttir. Anadolu demir yolu hatlarının iki önemli hat yolu, Eskişehir kent merkezinde birleşir. Birinci hat yolu, İstanbul-Ankara hattıdır. Bu hat yolunun ilk kısmı (İstanbul-İzmit) 1871-73 yılları arasında devlet tarafından yapılmıştır. Hat yolunun İzmit’ten başlayıp Eskişehir üzerinden Ankara’ya uzanan kısmı ise yap-işlet-devret modeli kapsamında inşa edilmiştir. Süreç, 4 Ekim 1888 tarihinde demir yolu yapım ve işletme imtiyazının Alman Deutsche Bank önderliğindeki bir konsorsiyuma verilmesi ile başlamıştır. Daha sonra Deutsche Bank’a verilen tüm hak ve imtiyazlar 11 Şubat 1888 tarihinde kurulan Anadolu-Osmanlı Demiryolu Şirketine devredilmiş, 23 Mart 1889 tarihinde de Alman-Fransız ortak yapım şirketi kurulmuştur. Bu şirketin altında taşeron firmalar çalışmıştır. Bunların 5’i Fransız, 5’i İtalyan 1’i İsveç, 1’i Rus 1’i Türk’tür. Ayrıca hükümetin denetiminde Ankara ve İzmit İnşa Komisyonları da oluşturulmuştur.

Makûs tarihimizin yenildiği coğrafya üzerinde kurulu olan Eskişehir’in kendi tarihsel sürecinde demir yolu çok önemlidir. Bundan dolayıdır ki Eskişehir’in makûs tarihinin demir yolu ile değiştiğini söylemek yanlış değildir. Üstelik bu süreç sadece Osmanlı’dan Cumhuriyet’e değil hızlı tren çalışmalarının gündemde olduğu bu günlerde de kendisini hissettirmiştir.

Demir yolu şirketinin “finans ve iş gücü” de tıpkı yapım şirketi gibi uluslararası nitelik taşımıştır. Özellikle demir yolu yapımında çalışan kalifiye elemanların büyük çoğunluğunu İtalyan ve Dalmaçyalılar oluşturmuştur. İstihdam edilen teknik elemanların neredeyse tamamı Almanlardan, amelelerin tamamı ise yerli halktandır. Şüphesiz bu durum, bilinçli bir tercihin ürünüdür. Zira demir yolu yapımında tecrübeleri olmayan Almanlar “pratik bir çözüm yöntemi” olarak demir yolu yapımında tecrübeli ve bilgili elemanları kullanmışlardır.

Almanlar demiryolu yapımında gerçekten başarılı olmuşlardır. Nisan 1889 yılında İzmit’ten başlayan inşaat ile -sadece 2,5 aylık bir gecikme dışında- mukavele ve şartnamenin koşullarını yerine getirmişlerdir. Eskişehir-Ankara hat yolunun öncelikle İnönü-Alpu kısmı işletmeye açılmıştır. Daha sonra da Sarıköy-Polatlı kısmı tamamlanmıştır. İlk tren sesi, Eskişehir’de 19 Haziran 1892 tarihinde, Ankara’da ise 27 Kasım 1892’de duyulmuştur. 486 kilometrelik İzmit-Ankara hat yolunun toplam maliyeti 475 milyon kuruştur.

Eskişehir’de demir yolunun gelişi ile başlayan tarımsal üretimde Kırım, Kafkas ve Rumeli göçmenlerinin bölgeye yerleştirilmesi yanında demir yolu şirketi ile organik bağları bulunan Düyûn-ı Umûmiyye’nin köylüye kredi ve tohumluk ile modern araç gereç yardımı yapması da etkili olmuştur.

Eskişehir’deki ikinci hat yolu, Eskişehir-Konya hattıdır. Bu hat yolunu “hububat hattı” olarak gören Almanlar taşımacılıkta bir devrim başlatacaklarına inanmışlardır. Hat yolunun imtiyazı 15 Şubat 1893 tarihinde verilmiştir. 13.725 frank olarak kabul edilen kilometre güvencesinin teminatı için Trabzon ve Gümüşhane sancaklarının aşar gelirleri karşılık gösterilmiştir.

Yapım şirketi, diğer hat yolundan farklı olarak sadece Alman Hollzman firmasından oluşurken çimento-demir vb. işler; 5’i Fransız, 5’i İtalyan ve 1’er İsveç, Rus, İngiliz ve Türk uyruklu 19 kişiden oluşan müteahhitler tarafından üstlenilmiştir. Teknik ve denetim elemanlarının tümü Alman’dır. İşçiler arasında ise İtalyan, Karadağlı ve Dalmaçyalıların ağırlıklı olduğu yabancılar çalıştırılmıştır.

İnşaat, Eylül 1893’te Eskişehir’den başlamıştır. 77 kilometre olan Eskişehir-Kütahya (Alayunt) kısmının toprak tesviyesi, kolera salgını nedeniyle zaman zaman ara verilmek durumunda kalırsa da 1894’te tamamlanmıştır. Tüm hat yolu ise sözleşmede belirtilen tarihte (20 Temmuz 1896 günü) bitirilmiştir. Hat yolunun toplam maliyeti 445 milyon kuruştur.

Demir yolu hatlarının yapımının tamamlanıp işletmeye açılması ile birlikte Eskişehir’den İstanbul’a 15 saatte (posta tatarları bu mesafeyi 53 saatte alıyorlardı), Ankara’ya 10, Konya’ya 14 saatte ulaşmak mümkün hâle gelmiştir. Ancak İstanbul’dan Ankara’ya ve Konya’ya 2 günde

ulaşmak mümkündü. Çünkü trenler geceleri çalışmıyor, yolcular da Eskişehir’de kalıyorlardı.

Trenlerin Eskişehir’de gece kalıp gündüz hareket etmeleri görünürde çok önemli bir değişimi başlatmıştır. Gidip gelen yolcuların ve demir yolu çalışanlarının gündelik ihtiyaçlarını kentte karşılamaları, sosyal ve ticari hayata bir canlılık kazandırmıştır.

Demir yolu sonrasında kentin kazandığı ivme ve değişim çok boyutlu olmuştur. Tarım, sanayi ve ticari yaşamda başlayan değişim, “küçük ve bakımsız bir kasaba” olarak nitelendirilen ve bölgeyi ziyaret eden seyyahlar tarafından ekonomik geri kalmışlığına işaret edilen Eskişehir’e “ticari organizatör” rolü kazandırmıştır. Bunun ilk işareti, ticarileşen tarımsal üretimde kendisini göstermiştir. Demir yolu sonrası hat güzergâhındaki arazi fiyatları artmıştır. Tarlanın dönümü 50 franktan 120 franka, dut bahçesinin değeri 180 franktan 400 franka yükselmiş. Beraberinde tahıl fiyatları yükselişe geçmiş. Özellikle buğdayın kilosu 4-5 kuruştan yaklaşık %140 artışla 11-12 kuruşa yükselmiştir. Aynı şekilde yetiştirilen ürünlerin cins ve verimliliği artarken ilk kez patates ziraatı yapılmaya başlanmıştır. Nakliyat ücretlerinde önemli miktarlarda düşüş olmuştur. Eskiden Eskişehir’den İstanbul’a kervanla gönderilen 1 ton buğday için 300 kuruş ödenirken artık 70 kuruş yeterli olmaya başlamıştır. Dolayısıyla çevre il ve ilçelerde üretilen tahıl vb. ürünler de Eskişehir’de toplanmaya ve buradan demir yolu ile İstanbul’a ve Avrupa’ya taşınmaya başlamıştır.

Eskişehir’de demir yolunun gelişi ile başlayan tarımsal üretimde Kırım, Kafkas ve Rumeli göçmenlerinin bölgeye yerleştirilmesi yanında demir yolu şirketi ile organik bağları bulunan Düyûn-ı Umûmiyye’nin köylüye kredi ve tohumluk ile modern araç gereç yardımı yapması da etkili olmuştur.

Demir yolu sonrasında Eskişehir’de başlayan değişim sadece ticari ve tarımsal üretimin artması şeklinde yaşanmamıştır. Bunun dışında Eskişehir’in sosyal ve kültürel yapısında da demir yolu öncesine göre çok önemli farklılıklar

oluşmaya başlamıştır. Örneğin kentin nüfusu hızla artmış, etnik ve kültürel yaşamda farklılıklar ortaya çıkmıştır. Bu değişimde gerek demir yolu çalışanları gerekse muhacirin iskânının birbirlerini sebep-sonuç bağlamında etkilemeleri belirleyici olmuştur. Aşağıdaki tabloda, demir yolu sonrası Eskişehir nüfusunda yaşanan “nitel ve nitel değişim” kadın ve erkeklerin ilk defa birlikte sayıldığı 1881/82-93 genel nüfus sayımı verileri, Hüdavendigâr Vilayet Salnamesinin (HVS) 1893-98 yıllarına ait kayıtlarıyla birlikte verilmiştir.

Tablo: 1893-1898 Yılları Arasında Eskişehir Nüfusu

<i>Eskişehir</i>		<i>1881/82-93</i>	<i>HVS1311</i>	<i>HVS 1312 HVS 1314</i>		<i>HVS 1315</i>
<i>Kaza</i>		<i>Genel Sayımı</i>	<i>1893-94</i>	<i>1894-95</i>	<i>1895-97</i>	<i>1897-98</i>
İslam	E	28608	29414	29500	30642	31967
İslam	K	26470	28006	28334	30300	30740
Rum	E	512	512	531	546	550
Rum	K	308	308	315	328	331
Ermeni	E	604	604	608	593	594
Ermeni	K	568	568	570	571	576
Katolik	E	108	108	108	108	108
Katolik	K	81	81	81	81	81
Protestan	E	—	—	—	—	—
Protestan	K	—	—	—	—	—
Bulgar	E	3	3	3	3	3
Bulgar	K	—	—	—	—	—
Yahudi	E	40	40	40	39	39
Yahudi	K	12	12	13	14	14
Kıpti	E	—	—	—	3	3
Kıpti	K	—	—	—	—	—
Yabancı	E	76	875	70	76	76
Yabancı	K	5	407	5	5	5
Toplam	E	29951	31556	30866	32007	33337
Toplam	K	28444	29382	29368	31299	31747
Genel toplam		58395	60938	60234	63306	65084

İstasyonda Eskişehir-Kütahya hat yolunun yapımında çalışan yabancılar için yeni otel, lokanta vb. mekânlar faaliyete başlamıştır. Ayrıca Alman Okulu açılmıştır. İlk Haydarpaşa'da açılan bu okul, demir yolu çalışanların çocuklarına ve bazı gayr-i Müslimlerin çocuklarına eğitim vermiştir. Bunun yanında Fransız rahip ve rahibelerin yönetiminde bulunan misyoner okulu da aynı yıllarda Eskişehir'de eğitim-öğretim faaliyetini sürdürmüştür.

Göçmen iskânı ve demir yolu sonrasında yapılan yeni mekânlar sayesinde kentin fiziki dokusu değişmeye başlamıştır. İlk yerleşim yeri olan Odunpazarı'ndan istasyona doğru yeni mahalleler oluşmaya başlamıştır. Zamanla istasyonun kuzeyine de yeni yerleşim alanı yayılmaya başlamıştır. Fiziksel dokudaki değişim sadece kent merkezinde değil demir yolu güzergâhı üzerinde bulunan ya da istasyonların bulunduğu köy ve kasabalarda yaşanmıştır.

Eskişehir'de demir yoluyla başlayan gelişim ve değişim sürecinin en önemli göstergelerinden birisi de şüphesiz 1894 yılında açılan “cer atölyesi”dir. Vagonların bakım ve onarımının yapıldığı bu atölyede, Ankara ve Konya demir yolu hatlarının bakım teçhizatı ile İstanbul ve Ankara'dan gelen lokomotifler için depo vardır. 420 işçinin çalıştığı bu atölyede çalışanların 98'i Türk'tür. Bakım ve onarım atölyesinin varlığı, kentte iş kültürünün (işe gidip gelme ve vardiya usulünü yerleştirmesi açısından) gelişmesine katkı sağlamıştır. Diğer yandan kazanılan deneyim ve bilgi bu atölye ve çalışanlarının Kurtuluş Savaşı'nda silah mermi yapım/onarımında önemli hizmetleri yerine getirmelerine yol açmıştır. Bu bağlamda cephe gerisinin önemli kahramanlarından birisi de cer atölyesi çalışanları olmuştur. Sanayi tarihimizin önemli yapı taşlarından birisi olan bu atölye, Cumhuriyet Dönemi'nde Eskişehir'e yapılan devlet yatırımlarının da te-

melini oluşturmuştur.

Eskişehir'de demir yolu ile başlayan değişim sürecinin bir başka boyutu da idari yapıya yansımıştır. Şöyle ki Hüdavendigar Eyaleti Kütahya sancağına bağlı bir kaza olan Eskişehir'in Ankara ve İstanbul ile direkt demir yolu bağlantısının olması, Eskişehir'i Kütahya'ya nazaran daha canlı bir kent hâline dönüştürmüştür. Hatta Eskişehir'in Kütahya ile olan bağlantısının sona erdirilip zaten demir yolu ile doğudan bağlantısı olduğu Ankara'ya bağlanması yönünde teklif götürülmüştür. Şûrâ-yı Devlet'te yapılan görüşmelerde Eskişehir'in Kütahya ve Bilecik sancak merkezlerine 3-4 saat mesafede olan yerleşim yerlerinin Ankara ile bağlantısının güçleşeceği nedeniyle bu teklif kabul edilmemiştir. Eskişehir'in demir yolu ile kazandığı bu ivme, 1915'te “bağımsız mutasarrıflık” hâline getirilmesinde ve Ankara'ya bağlı olan Sivrihisar ve Mihaliççık kazalarının Eskişehir'e bağlanmasında etkili olmuştur.

Dolayısıyla Eskişehir, içinden demir yolu geçen kent ayrıcalığını yaşamıştır. Bununla birlikte demir yolu yapım ve işletmesine dair hatırlanması gereken birkaç husus daha vardır:

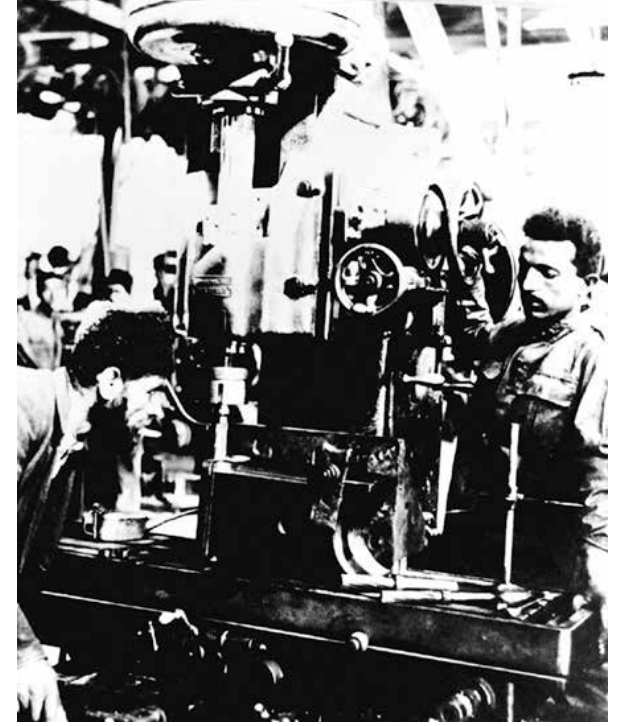
1. Almanlar, ekonomik ve siyasi amaçlarla Osmanlı ülkesinde demir yolu yapmak iste-



Eskişehir'in demir yolu ile kazandığı bu ivme, 1915'te “bağımsız mutasarrıflık” hâline getirilmesinde ve Ankara'ya bağlı olan Sivrihisar ve Mihaliççık kazalarının Eskişehir'e bağlanmasında etkili olmuştur.

Eskişehir'de demir yoluyla başlayan gelişim ve değişim sürecinin en önemli göstergelerinden birisi de şüphesiz 1894 yılında açılan “cer atölyesi”dir.

Vagonların bakım ve onarımının yapıldığı bu atölyede, Ankara ve Konya demir yolu hatlarının bakım teçhizatı ile İstanbul ve Ankara'dan gelen lokomotifler için depo vardır. 420 işçinin çalıştığı bu atölyede çalışanların 98'i Türk'tür.



mişlerdir. Ve de demiryolu inşasında, eskimeye yüz tutmuş bir teknoloji kullansalar da başarılı olmuşlardır. Ancak ne taşımada hedefledikleri devrimi başlatmışlar ne de artan nüfusları için kolonizasyon alanı yaratabilmişlerdir. Yine de Almanlar bu hat yolunun yapım ve işletmesinden hiç zarar etmemişlerdir. Zira devlet, kilometre başına belirli bir geliri karşılamayı garanti etmiş ve “kilometre güvencesi” olarak demir yolu hat yolunun geçtiği vilayetlerin aşar gelirini teminat olarak göstermiştir. Nitekim gerek bu tanınan güvence gerekse imtiyaz sözleşmesinin demir yolu için “iki hat yolu genişlikte arazi tahsisi” ve hattın iki tarafında yirmişer kilometrelik bir alanda taş ocakları açma ve maden arama yetkisinin tanınmış olması, Anadolu'nun ortasında imtiyaz sahibine (Almanlara) ait bir koridorun oluşması anlamına gelmiştir. Üstelik 99 yıllığına verilen bu yetkiler, Bağdat demiryolu imtiyazı ile 14 yıl daha uzatılmıştır.

2. İstasyonun Mondros Mütarekesi'yle başlayan ve 23 Mart 1919'a kadar süren İngiliz işgal günlerinin ortaya çıkardığı bir başka gerçeklik, demir yolu-kent-kalifiye eleman çizgisindeki tarihsel bağlantıyı ortaya çıkarmaktadır. Şöyle ki İngilizler geri çekilirken beraberlerinde 13 lokomotif, 200'den fazla vagonu ve en önemlisi de birazı yabancı uyruklu, çoğu azınlıklardan oluşan çalışanları ve kasada bulunan o dönemde önemli bir meblağ olan 20 bin lirayı alıp gö-

türmüşlerdir. Geride sadece Gelirler Müfettişi Rum Ayanidis Efendi, Fabrika Müdür Yardımcısı Yunan Kalora Efendi, Hareket Müfettişi Rum Harikos Efendi kalmıştır. Milli Mücadele günlerinde demir yolu yönetimi, sıkı denetim ve gözetim altında bu kişilerin işlerini sürdürmelerine izin vermek durumunda kalmıştır. Herhâlde Yunan ordusuna karşı koyduğumuz savunma cephesinin gerisinde ulaşım araçlarının Yunanlı veya onlara eğilimli kimseler idaresinde bulunması dünyanın hiçbir tarafında görülmemiştir. Fakat bu durum hem bir zorunluluğun ifadesiydi hem de demir yolu şirketlerinin planlı bir politikasının ürünüydü. Çünkü işletmecilik ve teknik bilgilerden anlayan yetişmiş Türk elemanımız hemen hemen hiç yoktu. Hatta Eskişehir, Ankara ve Konya yerel gazetelerinde demir yolu memuru alınacağı yönünde ilanlar çıksa bile olumlu sonuç alınamamıştı. Dolayısıyla demir yollarının devletleştirilmesi, Cumhuriyet'in önemli kazanımlarından birisidir. 1924'ten itibaren başlayan süreç, 1928'de uluslararası konjonktürün de yardımıyla Eskişehir demir yolunun da dâhil olduğu Anadolu hatlarının devletleştirilmesi ile sonuçlanmıştır. Akabinde de demir yolu çıraklık okulu Eskişehir'de açılmıştır. Dünden bugüne Eskişehir “demir yolunun merkezi” olmayı devam ettirdiği gibi “demir yolu eğitiminin de merkezi” olmayı sürdürmektedir.



DEMİR YOLU KÜLTÜRÜ VE ESKİŞEHİR

CEZMİ KARASU^{1*}

Demir yolu dünya ölçeğinde bir “medeniyet yayıcı” unsur hâline gelirken aynı zamanda demir yollarına ilişkin evrensel ölçekte de bir terminoloji oluşmasına yol açmıştır.

Elinizdeki dergide demir yollarına, demir yolunun memleketimize ve şehrimize gelişine, demir yolunun Eskişehir için önemine ilişkin yazılar görüyorsunuz. Bu yazı 1970-1994 yılları arasında 24 yıl demir yolu fabrikasında çalışmış olmanın ardından üniversitede tarihçi akademisyen olarak çalışmanın sağladığı perspektif ile kaleme alınmıştır. Bazı görsellerde de görüleceği üzere bu satırların yazarı Eskişehir'deki demir yolu ile elde edilen birikim ve kültüre sadece tanıklık etmekle kalmamış, o kültür unsurlarının şehir ile bütünleşmesine zaman zaman katkılar da sağlamıştır. O nedenle okuduğunuz yazıya gözlem ve anılarla bezeli tespitlerin ve bilgi kırıntılarının hâkim olduğu gözlemlenecektir.

¹ Dr.

ŞİMENDİFER

Bu kelime yanlış olarak “tren” anlamında kullanılır. Oysa Fransızca aslı “Chemin de Fer” olan sözcüğün tam karşılığı demir yoludur. Demir yolları Endüstri Devrimi'nin bir ürünü olarak gelişmiş, 19. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren ortaya çıkarak olağanüstü bir gelişme ve yayılma göstermiştir.

Yirminci yüzyılın ortalarına kadar (bizim de tercih ettiğimiz) uluslararası dil Fransızca olduğundan bizdeki demir yolu terminolojisi ve buna dayalı kültür esasen Fransızcaya dayanır. Demir yollarımızın bazı hatlarının İngilizler, bazı hatlarının Almanlar tarafından döşenmiş olması bu durumu değiştirmemiştir.

Bütün hikâyenin başlangıcı aslında -aşağıda fotoğrafı bulunan- buhar gücü ile çalışan bir makinedir. Bu makine tezgâhlara uygulanınca



Basit Buhar Makinası
(Makine İstanbul Rahmi Koç Müzesindedir)

Endüstri Devrimi adı verilen olağanüstü büyük ölçeklerde üretimin yapıldığı sanayileşme süreci başlamıştır.

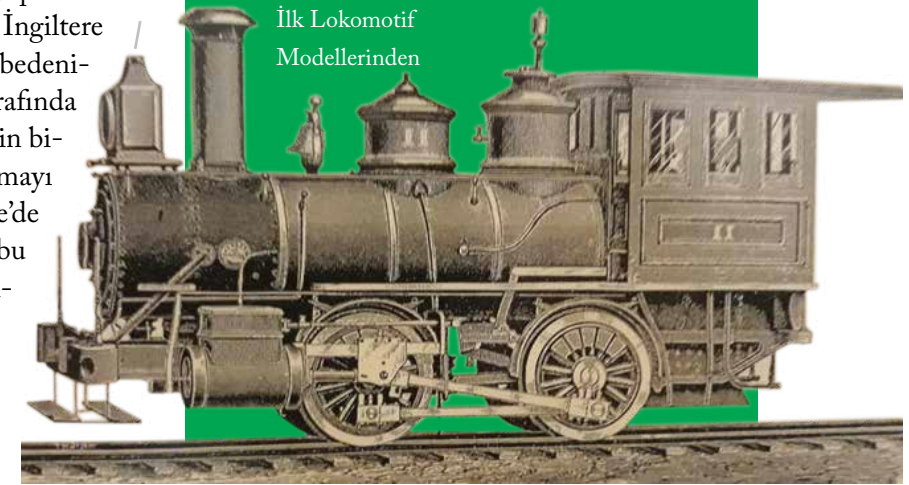
19. yüzyılın ortalarından itibaren artık buhar ve buharlı makine Batılı toplumların hayatına egemen olmaya başlamıştır.

Buhar makineleri bir yandan fabrikalarda ve tezgâhlarda kullanılıyor ve böylelikle el işçiliğine oranla çok daha büyük ölçekte standart kalitede ve ucuz mal üretiliyordu. Fabrikaların daha çok üretim yapmaları, fabrika sahiplerinin daha fazla kâr elde etmeleri için iş gücünden en fazla oranda yararlanılmaya çalışılıyordu. Endüstri Devrimi'nin bu ilk evresinde işçiler erkek-kadın-çocuk iş gücü ayrımı yapılmaksızın günde on beş saati bulan sürelerle ve tatil yapmadan çalıştırılıyordu. Özellikle Fransa ve İngiltere için durum tam anlamıyla “insan bedeninin sömürüsü” idi. Fabrikaların etrafında oluşturulan işçi evleri aslında işçilerin biraz dinlenip işe dönmelerini sağlamayı amaçlıyordu. Bugün bile İngiltere'de büyük oranda varlığını sürdüren bu sıra sıra “Victorian” mimari ile yapılmış evler o dönemin hatıralarıdır.

Endüstri Devrimi diğer yandan ulaşım da çığır açtı. Buhar makinesinin kara taşıtlarına uy-



İlk Otomobil Modellerinden
(Stuttgart Mercedes Benz Müzesi)



İlk Lokomotif
Modellerinden



St. Petersburg Garı



Paris Gare du Nord (Kuzey Garı)

Dönemin bir İngiliz politikacısı “Eğer Londra’ya bir saldırı olursa oturur konuşuruz ancak Hindistan’a bir saldırı olursa derhal savaş açarız.” diyor. Bombay İstasyonu işte bu sözlerin anlamının mimariyle ifade edilmiş hâli gibi duruyor.



Mumbai (Hindistan/Bombay) Garı



Londra St. Pancras Garı



Amsterdam Merkez Garı

gulanması ile ilk trenler ve ilk otomobiller ortaya çıkmaya başladı. Başlangıçta çalışma prensipleri aynı olan bu makinelerden birisi raylar üzerinde, diğeri kara yolunda gidecek şekilde dizayn edilmişlerdi. Ancak dönemin kitlesel mal ve insan naklini önceleyen ihtiyaçları nedeniyle demir yolu araçları daha hızlı bir gelişim gösterdi. Akaryakıtlı çalışan içten patlamalı motorların kullanılmaya başlanması ile otomobil tasarım ve kullanımı özellikle I. Dünya Savaşı’ndan sonra bambaşka bir yönde ve olağanüstü devinime ulaştı.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demir yolu artık kıta Avrupa’sını saran bir yol şebekesi hâlini almaya başladı. Demir yolu ile bir yandan Endüstri Devrimi’nin malları ülkelerin en ücra köşelerine kadar götürülüyor, diğeryandan fabrikalar için gerekli iş gücü ve ham maddeler endüstri bölgelerine taşınıyordu.

Yeni endüstriyel mallar kısa zamanda Avrupa pazarını doyurunca Batı Avrupa ülkeleri yeni pazarlar arama gayretine giriştiler. Kıta dışında yeni koloniler (sömürgeler) oluşturdular. Bu kolonilere mallarını satarken kolonilerin ham

maddelerini ve insan gücünü kendileri için kullandılar.

Endüstrinin siyasetin gücü ile birleşmesi demir yollarına “medeniyet yayıcılık” gibi “kutsal” bir anlam yüklenmesine yol açtı. Ülkeler kendi siyasal güçlerini göstermek amacıyla görkemli istasyon binaları inşa ettiler. Öyle ki 19. yüzyılın ikinci yarısında bu görkemli tren istasyonlarına “Buhar Katedralleri” denmeye başlandı. Bunlardan birkaçının fotoğrafını aşağıya alalım:

Aşağıdaki iki resmi özellikle birlikte veriyoruz. İkisi de İngiliz yapımı olan bu iki istasyon binasından birisi Londra’daki St.Pancras Garı’dır. Diğeri ise II. Dünya Savaşı sonuna kadar İngiliz kolonisi olan Hindistan’daki Bombay (bugünkü adıyla Mumbai) İstasyonu’dur. Bu ikinci istasyonun İngiltere’deki tren garlarından mimari olarak pek de geri kalmamasının iki nedeni vardır: Birincisi, kolonide “üzerinde güneş batmayan imparatorluk” gücünü temsil etmesidir. Diğeri ise İngiltere için Hindistan’ın önemini ortaya koymaktır. Bu dönemin bir İngiliz politikacısı “Eğer Londra’ya bir saldırı olursa oturur konuşuruz ancak Hindistan’a bir saldırı olursa derhal savaş açarız.” diyor. Bombay İstasyonu işte bu sözlerin anlamının mimariyle ifade edilmiş hâli gibi duruyor.

BİZDEKİ DURUM NEDİR?

Öncelikle belirtmemiz gerekiyor ki ülkemizde inşa edilen ilk demir yolu hatlarında içerik ve anlam farklılıkları vardır.



Boğazköy (Cerna Voda) Tren istasyonu

İlk demir yolu hatlarının inşa imtiyazları İngiliz ve Fransız şirketlerine verilmiştir. Rumeli’de ve Batı Anadolu Bölgesi’nde döşenen ilk hatlar tamamen ticari amaçlarla gerçekleştirilmiştir. Mesela İngilizler İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazını 1856 senesinde aldıkları zaman İzmir’de yaklaşık iki bin İngiliz acentası bulunuyordu. İngilizler İzmir’e getirilecek malların iç bölgelere pazarlanması amacıyla söz konusu hattın inşasına talip olmuşlardı. Daha sonra da Kuzey Ege hatlarını inşa eden Fransızların amacı da ticaretin arttırılması idi.

İzmir-Aydın hattı ile aynı senede 1856’da (şimdi Romanya sınırları içinde kalmış olan) Boğazköy-Köstence hattının inşa imtiyazını elde eden İngilizlerin amacı yine ticaretti ve hiçbir sınırlarının bulunmadığı Tuna Nehri ticaretinden pay almak istiyorlardı. Söz yeri gelmişken dikkatlerinize bir fotoğraf sunmak istiyorum. Bu resimdeki bina 1860 yılında tamamlanarak hizmete giren Boğazköy (şimdiki adı Cerna Voda) Tren İstasyonu’dur. Boğazköy-Köstence hattındaki Mecidiye (şimdi Medgidia) İstasyonu yıkılarak yerine daha geniş bir istasyon yapıldı. Köstence (şimdi Constanța) İstasyonu da yıkılarak iki kilometre kadar daha gerideki geniş bir alana taşındı. Bu küçük ve şirin istasyon binası Osmanlı mülkünde hizmete giren en kıdemli istasyon binası olarak boynu bükük varlığını sürdürmektedir. Çünkü Tuna üzerindeki bağlantı köprüsü kapatılmış olduğundan daha ileriye taşınan hattın kenarına yeni istasyon yapılmıştır. Haydarpaşa’dan elli yıl daha kıdemli olan bu bina ise başka bir işlevle Tuna’nın kenarında ayakta durmaktadır.

Yukarıda ilk demir yolu hatlarının farklı amaçlarla yapıldığına temas etmiş ve İngilizlerle Fransızların inşa ettikleri ilk hatların ticari gayelerine temas etmiştik. İngilizlerle Fransızlar 1853-1856 Kırım Savaşı’nda Osmanlı Devleti’nin yanında Rusya’ya karşı ittifak hâlinde savaşa girdiler. Bu iki endüstri devletinin Osmanlı Devleti’nin yanındaki pozisyonları 1869 senesinde Süveyş Kanalı’nın açılmasına kadar

devam etti. Bundan sonra Osmanlı pazarından daha verimli kolonilere -özellikle Afrika ve Uzak Doğu'da olanlara- daha kolay ulaşmak amacıyla ilgilerini Süveyş Kanalı bölgesine yoğunlaştırdılar. Bu ilgiye doksan yıl kadar sonra ancak Cemal Abdülnasır, yaptığı devletleştirme ile son verebildi.

Osmanlı Devleti, Rusya ile başbaşa kalmayın felaketini 1877-1878 yıllarındaki savaşta (93 Harbi olarak bilinir) bütün Tuna'yı ve Tuna etrafındaki toprakları kaybederek yaşadı. Hemen arkasından 1880'lerde Avrupa'da yeni yükselen bir güç olarak Almanya ile sıkı ilişkiler geliştirdi. Bu ilişkilerin belkemiğini Berlin-Bağdat Demir Yolu projesi meydana getiriyordu. Dönemindeki bu olağanüstü proje aynı zamanda Avrupa'yı kuzeyden güneye bir eksen gibi bölüyordu. Bu öyle bir eksen idi ki hattın üzerindeki devletler Almanya- Avusturya/Macaristan-Bulgaristan ve Osmanlı Devleti aynı ittifak içinde Birinci Dünya Savaşı'na katıldılar ve bu blok Mihver (Eksen) olarak adlandırıldı. Şu hâlde Almanya ile inşa edilen demir yolu hatları ticari olmaktan daha çok stratejik bir anlam taşıyordu.

Şunu çok rahatlıkla söyleyebiliriz ki demir yolu kültürümüz Fransızca terminoloji ile ancak Alman yaklaşımı ile şekillenmiştir. Aslında Osmanlı sultanlarının siyasi yakınlıkları ile de bu

durum kolaylıkla anlaşılabilir. Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz Dönemlerindeki İngilizlere ve Fransızlara politik yakınlık, beraberinde bu ülkelerle yapılan demir yolu projelerini getirmiştir. Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde ise Almanlarla stratejik ortaklığın meyvesi olarak Berlin-Bağdat Demir Yolu projesi hayat bulmuştur. Sultan II. Abdülhamid buna ek olarak bir demir yolu projesini de yerli imkânlarla gerçekleştirmeye çalışmıştır. Bu proje Hicaz Demir Yolu hattıdır ve tam da sultanın izlediği "İslam dünyasını bir arada tutmak" stratejisinin vücut bulmuş hâlidir. Ne yazık ki araya giren savaşlar nedeniyle bu proje sadece Hicaz'daki askerlerimizin tahliyesi içinde ilk ve son kez kullanılmıştır.

Şu ana kadar yazdıklarımız demir yolu kültürüne ilişkin bazı unsurlara dair bir girizgâh niteliğinde idi. Aşağıdaki resimler Sirkeci ve Haydarpaşa Tren Garlarına aittir. Bu iki tren garı da çok stratejik mevkilere sahiptirler. Sirkeci Avrupa'nın sonu, Haydarpaşa ise Asya'nın başlangıcıdır. Belki de Asya'nın önemini vurgulamak üzere Haydarpaşa daha görkemli yapılmıştır.



Sirkeci Tren Garı

1950'lerde Yapılan Gar



Eskişehir'in İlk Garı



GAR VEYA İSTASYON

Dikkatinizi çekmiş olabilir, şimdiye kadar bazen "istasyon" bazen de "gar" sözcüklerini kullandık. İstasyon İngilizce "Station"dan, gar ise Fransızca "Gare" sözcüğünden dilimize girmiştir. Yazımızın başında demir yollarımızı Almanlar yapmış olsa da terminoloji Fransızcadan geçmiştir, demiştik. Nitekim Almanca tren istasyonu anlamındaki "bahnhof" sözcüğünü yurttaşlarımız Almanya'ya gidince görmüşlerdir. Gar bizde hem trenler için hem de otobüsler için "otogar" şeklinde kullanılmaktadır. Ancak yukarıda verdiğimiz Sirkeci ve Haydarpaşa dışında mimari bakımdan anıtsal gar binalarına rastlanmaz. Belki İzmir Basmane gar binasını listeye ekleyebiliriz. Hem Osmanlı Devleti döneminde hem de Türkiye Cumhuriyeti'nde demir yolu yapımına önem verilmiş olsa da gar binaları mimarisinde anıtsallıktan daha ziyade işlevselliğin ön planda tutulduğuna tanık oluruz. Özellikle Atatürk Dönemi'nde demir yollarına çok iddialı biçimde ağırlık verilmiş olsa da artık anıtsal nitelikli gar binalarını görmeyiz. Belki de demir yollarının bizdeki işlevinin Endüstri Devrimi'nin şartlarına pek benzemeyişi bu durumda etkili olmuştur.



Günümüzdeki Eskişehir YHT Garı



Basmane Garı

Hem Osmanlı Devleti döneminde hem de Türkiye Cumhuriyeti'nde demir yolu yapımına önem verilmiş olsa da gar binaları mimarisinde anıtsallıktan daha ziyade işlevselliğin ön planda tutulduğuna tanık oluruz.

Haydarpaşa Tren Garı



DEMİR YOLU TERKİNOLOJİSİNE İLİŞKİN BAZI NOTLAR

Demir yolu dünya ölçeğinde bir “medeniyet yayıcı” unsur hâline gelirken aynı zamanda demir yollarına ilişkin evrensel ölçekte de bir terminoloji oluşmasına yol açmıştır. Demir yolu araç, bina ve çalışanlarına ilişkin bu terminoloji daha önce değindiğimiz üzere Fransızca kökenli kelimelerle oluşmuştur. Şunu da hemen ifade edelim ki her iki dilin Latince kökenli olması nedeniyle verdiğimiz sözcüklere yakın imlâda İngilizce karşılıkları veya benzerleri de bulunmaktadır. Demir yolu ve gar sözcüklerine değinmiştik. Şimdi diğerlerine de bakalım:

Tren: Bu kelime teknik olarak çeken ve çekilen araçlardan oluşan bir diziyi ifade etmektedir. Çeken ve çekilen demir yolu araçları için daha sonra ülkemizde “cer” kelimesi de kullanılmaya başlanmıştır ki “Cer Atölyesi” bahsinde buna temas edeceğiz.

Lokomotif: Bu da Fransızcadan geçen bir sözcüktür ve çeken araçları ifade etmektedir. Lokomotif imalatı teknolojideki ilk ağır sanayi oluşumudur. On binlerce parçanın birleştirilmesi ile meydana gelen dev bir makine söz konusudur. Günümüzde lokomotif üretimi için yaygın bir yan sanayi ağına ihtiyaç duyulmaktadır. Oysa buharlı lokomotifler çoğunlukla tek bir fabrikada üretilen parçalarla montaj hattından çıkabilmekte idi.

Vagon: Vagonlar yük ve insan taşıma amaçlı olarak ayrı ayrı dizayn edilmişlerdir. Günümüzde artık yük ve yolcu vagonlarından oluşan ayrı tren dizileri (katarlar) düzenlenmektedir. Yakın zamanlara kadar yük ve yolcu vagonları aynı katarlarda bulunuyordu. Vagon kelimesinin de

Fransızcadan geçmiş olduğunu ekleyelim. Yük vagonları ilk dönemlerde kuru yük amaçlı yapılıırken daha sonraları hayvan, tahıl, akaryakıt hatta likit gaz taşıyacak şekilde özel tasarlanmaya başlanmıştır.

Yolcu vagonları başlangıçta küçük kapasiteli ahşap koltuklu idiler. 19. yüzyılın sonlarında ve özellikle 20. yüzyılda değişik türden yolcu vagonları yapıldı. Büyük kapasiteli ve daha konforlu vagonlar yapılıncaya önce mevki ayırımı yapıldı. Vagonlar kompartmanlara (bu kelime de Fransızcadan) ayrıldı. Daha geniş ve rahat, deri koltuklu vagonlar birinci mevki olarak tanımlandı. Bu vagonların kompartmanlarında altı koltuk bulunuyordu. İkinci mevki vagonlarında ise yolcu sayısı sekize çıkıyordu. Üçüncü mevki vagonların kompartmanları ahşap koltuklu ve sekiz yolculu oluyordu.

Bundan sonra daha farklı dizayn edilen vagonlar çıktı. İlk farklı ve konforlu dizayn, yataklı vagon idi. Bir kompartmanda bir veya iki kişinin kaldığı yataklı odalar şeklinde düzenlenen bu vagonlar elit yolculara, özellikle uzun seyahatlerde hizmet veriyordu.

Yataklı vagonların bulunduğu uzun yolculuklar için yemekli vagonlar da yapılmaya başlandı. Bu vagonlar yolculara trenden inmeden uzun ve ev konforunda seyahat imkânı veriyordu. Elit yolcular ve çok uzun mesafeler için özel trenler de sefere konuldu. Sadece yataklı ve yemekli vagonlardan oluşan bu trenlerin en ünlüsü kuşkusuz Paris-İstanbul seferi yapan Şark Ekspresi’dir. (Orient Express)

Günümüzde benzer konseptteki trenlerin en ünlüsü Moskova-Vladivostok arasındaki 9.200 kilometrelik hatta sefer yapan Trans-Sibirya

Ekspresi’dir. Bizde ise son yıllarda Ankara-Kars arasında yolculuk yapan Doğu Ekspresi aynı konseptte hizmet vermektedir.

Yolcu vagonlarına daha sonra kuşetli vagonlar yapıldı. Bu vagonların kompartman koltukları yatağa dönüşecek şekilde dizayn edilmişti. Bir sıra oturulan koltuklar, birer sıra arka yaslanmalıklar kaldırılıp askıya alınarak dört yatak ekleniyordu. Yataklı vagon ile dizayn farkları vardı. Fransızca *couchette* kelimesinden geçmiştir.

Yolcu vagon kategorilerinde son olarak pulman vagonlardan söz edelim. Tasarımcısı George Pulmann’ın adını taşıyan bu vagonlarda kompartman yoktur, onun yerine otobüs düzeyine benzer açık bir vagon tasarımı vardır. Günümüzde de en yaygın olarak kullanılan vagon içi düzeni budur.

Vagon bahsinin sonunda özel vagonlardan söz etmemiz gerekir. Özellikle önemli kişiler, devlet adamları için özel tasarlanan bu vagonlar hava yolu yaygınlaşmaya kadar çok özel kişilere hizmet etmişler ve pek çok tarihî olaya tanıklık etmişlerdir. Bilinen iki örneği aşağıya alıyorum. Soldaki Sultan Abdülaziz’in Rahmi Koç Müzesi’nde bulunan özel saltanat vagonu, sağdaki ise Atatürk’ün yurt içi gezilerini yaptığı ünlü Beyaz Vagon’dur.

Depo: Genellikle garlara yakın lokomotiflerin küçük onarım ve bakımlarının yapılarak servise hazırlandığı yerlerdir. Fransızca depot kelimesinden gelir. Küçük ölçekli olanları koridor (Almanca ile halle) şeklindedir. Merkezî yerlerdeki büyük depolar ise aynı anda çok sayıda lokomotif alacak şekilde dairesel bir yapıya sahiptir. Şimdi artık hizmetten kaldırılan Eskişehir Lokomotif Deposu da dairesel yapıda idi.

Bekleme Salonu: Bekleme salonu kültürü de demir yolu ile yaygınlaşmıştır. Küçük istasyonlarda büyükçe bir orta salon ortaklaşa olarak kullanılırken merkezî istasyonlarda her mevki yolcu için ayrı salon bulunurdu. Mevki konusu yukarıda vagon bahsinde anlatılmıştır.

Buvet: Kelime bu hâliyle biraz yabancı gelebilir. 1970’lere kadar bu ibare istasyonlardaki

büfelerin üzerinde yer almıştır. Evet, kelimenin anlamı büfedir ve kelime yine Fransızcadan geçmiştir. Yolculuklar için yiyecek maddelerinin satıldığı büfeler de hayatımıza demir yolu ile giren unsurlardandır.

Demir Yolcular: Endüstri Devrimi sonrasındaki modern zamanlarda demir yolu en öncü sektör olduğu gibi demir yolculuk da ayrıcalıklı bir çalışma alanı gibi görünmüştür. Bu nedenle askerlerden sonra özel üniforması olan bir grup olarak demir yolcular bu ayrıcalığı yaşadılar, yaşıyorlar. Bu durum demir yolculuğu iş aidiyeti en yüksek alan hâline getirdi. Şunu rahatlıkla söyleyebiliriz ki emekli bile olsalar demir yolcuların işleriyle ve iş arkadaşlarıyla ilişkileri pek kesilmez.

Demir yolcuların resmî kıyafetleri olduğu gibi konumlarını ve iş pozisyonlarını gösteren apoletleri kıyafetlerinin yakalarında taşırlar.



TCDD Hareket Personeli Tarafından Kullanılan Apoletler

Şeftren: Bir tren katarının kalkışından varış noktasına kadar tren, yolcu ve yük güvenliğinden sorumlu görevlidir. Yolcu olsun yük treni olsun şeftren lokomotifin hemen arkasındaki vagon- da, özel olarak oluşturulmuş küçük dairesinde oturur; görevlilere talimatlarını buradan verirdi. Avrupa’daki ilk örneklerinde gerektiğinde yerel güvenlik kuvvetleriyle iş birliği ve nikâh kıyma yetkisi de olan bir memur idi. Bu kelime de Fransızcadan geçmiştir.



Özel saltanat vagonu



Beyaz Vagon

Makinist: Lokomotifi kullanan kişidir. Buharlı lokomotiflerde ocağa kömür atan ateşçi de bulunurdu. Teknolojiler değişse de aynı konum, önemini kaybetmeden sürdürülmektedir



Gardfren: Fransızcadan geçen ve tren muhafızı anlamında bir kelimedir. Gardfren günümüzün gelişen teknolojisi ile artık var olmayan bir memurdur. Görev yaptığı zamanlarda trenin en yalnız adamı idi. Tren katarının en sonundaki vagonun küçük kulübesinde görev yapardı. Katarın bütünlük içinde varış noktasına ulaşmasından sorumlu idi. Yalnız olarak görev yapmasının yanında sıcak-soğuk her türlü şartta görev yapan, deyim yerindeyse en “çilekeş” memur gardfren idi.

19. yüzyılın sonlarındaki Amerikan vahşi batısında çok sık yaşanan soygunlara karşı önlem olarak gardfrenlerin yerini silahlı muhafızlar almıştır.



Gardfren kulübesi

Gişe: Fransızca *guichet* kelimesinden gelir. Gişe geleneği de insanoğlunun sosyal hayatına demir yollarının armağanıdır. Eski demir yolu mevkilerine göre basılmış pek çok biletin yer aldığı bilet dolabına sahipti. Gişe memuru buradan gidilecek yer, mevki ve indirim durumuna göre ayrı ayrı basılmış biletlerden alır ve günün damgasını vururdu. Aşağıdaki fotoğrafta bilet dolabı ve önündeki yeşil renkli soğuk damga aletini görüyorsunuz. Damga aletindeki gün ve numaralar her gün ayarlanırdı. Bu aletin bilette açtığı yuvarlak deliği ve soğuk damgayı taşımayan bilet geçersiz sayılırdı.

Kondüktör: Fransızcadan geçmiş bir memuriyet daha... Gişelerden alınan biletleri trende kontrol eden memurdur. Sanal biletle binilen trenlerde artık rastlanmayan kondüktör elindeki küçük pense ile bileti delerdi. Biletteki bu ikinci delik genellikle yıldız veya daha başka stilize şekillerde olurdu. Böylelikle biletin o yolculuk için geçerli olduğu ve yolculuğun sonunda geçersiz hâle geleceği onaylanmış olurdu.



Hareket Memuru: Demir yolu terminolojisi içinde Türkçe olarak yerleşmiş nadir görevlilerden birisidir. Görevi trenin harekete hazır olmasını denetlemek ve hazırlıklar bittikten sonra elindeki bir tarafı “dur” anlamında kırmızı, diğer tarafı “kalk” anlamında yeşil yuvarlak ve gece için ortası ışıklı hareket aparatı ile işareti verir. Tren istasyona geldiğinde duracak ise durdurma işi de hareket memurunun üzerindedir. Trenin istasyondan ayrılmasından sonra ise hareket memuru trenin hareketini bir sonraki istasyona bildirmekle yükümlüdür.

Manevracı: Demir yolunun en ağır işlerini yapan emekçilerdendir. İş tren katarlarını bozmak ve dizmektir. Eskişehir demir yollarının kavşak noktasında olduğundan Türkiye’nin her yönünden trenler gelir ve giderler. Ana hareket noktalarından, mesela Haydarpaşa’dan kalkan bir yük treninin her bir vagonu aynı varış istasyonuna gitmeyebilir. Bu durumda bu katarların bozulması ve varış istikametlerine göre yeniden bağlanmaları gerekir. Bu işlemin sorumluluğu manevracı ile manevra makinistinin üzerindedir. Manevracı, makinist ile gün ışığında işaretleşerek gece ise ışıkla haberleşir. İş gereği her gün defalarca yük trenlerinin tamponları arasına girer, kancaları bağlar, ayırır.

TÜLOMSAŞ yaptığı ilk yerli manevra lokomotifine “Yunus Emre” adını vererek Eskişehir’in önemli özelliklerinden ikisini bir araya getirmiş oldu. TÜLOMSAŞ manevra lokomotif imalatına yepyeni ve çağdaş bir yaklaşım getirdi. Son yerli tasarım imalatı ise elektrikli bir manevra lokomotifidir.

Misafirhane/Yatakhane: Demir yolu sisteminin olmazsa olmaz unsurlarından birisidir. Ana hatlarda görev yapan demir yolu çalışanları çalışma saatleri bitince vardıkları şehrin istasyonuna yakın bir konaklama merkezinde dinlenirlerdi. Bu konaklama yeri büyüklüğüne göre misafirhane veya yatakhane adını alırdı. Bu tesisleri kullanarak Edirne’den Kars’a, Denizli’den Diyarbakır’a Türkiye’nin pek çok yerini gezme imkânı bulmuş birisi olarak şunu söyleyebilirim ki bu tesisler aynı zamanda kurum aidiyetini yükselten unsurlardan birisidir.

Ve Bu Memurların Eğitimi: Memleketin her yerine büyük emeklerle “medeniyet” unsurlarını götürecek demir yolları çalışanlarının iyi bir eğitim almaları gerektiği kuşku götürmez bir gerçektir. Türkiye demir yollarının en stratejik noktasında bulunan Eskişehir; demir yolları çalışanlarının eğitimi için de ayrıcalıklı bir yere sahiptir. Yukarıda ayrı ayrı sayılan demir yolu çalışanlarının temel ve meslek içi eğitimleri Eskişehir İstasyon Meydanı’nda bulunan eğitim merkezinde yapılmaktadır.

TÜLOMSAŞ yaptığı ilk yerli manevra lokomotifine “Yunus Emre” adını vererek Eskişehir’in önemli özelliklerinden ikisini bir araya getirmiş oldu.



Yunus Emre Manevra Lokomotifi

Şehrimizde Demir Yolu Kültürü İzleri

Giriş bölümünde Almanların gerçekleştirdiği hattın stratejik anlamı vurgulanmıştı. Bu hattın İngilizler ve Fransızlar tarafından Batı Anadolu ve Kuzey Ege’de inşa ettikleri hatlar Eskişehir’de birleştirildi. Böylelikle Eskişehir çok stratejik bir konum elde etti. Almanlar tarafından 1894 senesinde Eskişehir’de kurulan Cer Atölyesi demir yollarımızdaki bütün demir yolları araçlarının bakım ve onarımını gerçekleştirecekti. Böylelikle Eskişehir demir yolları için kritik ve kilit bir konum elde etmişti. Kuruluş-taki adını 1958 yılına kadar koruyan kadar Cer Atölyesi Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyet’e intikal eden tek ağır sanayi tesisi idi.

Kumpanya: Fabrika sırasıyla Cer Atölyesi (1894-1958)-Eskişehir Demiryolu Fabrikası (EDF)(1958-1970)- Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS) (1970-1986)- Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) (1986-2020) ve son olarak 2020 yılında Türkiye Raylı Sistem Araçları A.Ş. (TÜRASAŞ) Eskişehir Bölge Müdürlüğü adıyla

la organize edildi. Ancak devamlılığı öne çıkarmak adına fabrika için yirminci yüzyıl sonlarına kadar Eskişehir’de kullanılan adı yani “kumpanya”yı başlığa koyduk. Kumpanya gerek fabrikayı gerekse demir yolu ve fabrika kültürünü en iyi temsil eden kavram gibi görünmektedir.

Hemen belirtmek gerekir ki fabrikaya, fabrikanın fiziki yapılaşmasına, organizasyonuna ilişkin bilgiler değişik mecralarda bulunuyor. O nedenle burada farklı bazı notlara yer verilecektir. Fabrikanın çeşitli türden lokomotif ve motor; kuru yük, tahıl, akaryakıt, konteyner vagonları; köprü ve diğer imalatları bu yazının doğrudan konusu değildir.

Giriş bölümünde verdiğimiz bir konuyu tekrar hatırlamamız gerekiyor. Demir yolu terminolojimiz Fransızcadan geçmiştir. Fabrika Almanlar tarafından yapılmış olduğundan çalışma sistemi Almanlara daha yakındır. Daha sonra bazı küçük eklemeler yapılmış olsa da fabrikadaki bugüne kadar gelen fiziki yapılaşma 1970’lerde tamamlanmıştır. Fabrikada Almanlar zamanında yapılmış bazı taş binalar hâlen ayaktaadır.

Cer Atölyesi döneminin sonlarında ve EDF döneminin başlarında tamiratın yanında imalat faaliyetleri başlamıştır. Bu ilk dönemdeki yapılarda Alman fabrikalarındaki isimlendirmenin Türkçeleri tercih edilmiştir. Demirhane, boruhane, haddehane, sustahane, dökümhane, modelhane, resimhane, boyahane, kazanhane, boruhane, marangozhane, tornahane, tekerlek tornahanesi gibi... Daha sonra bunlara kayna-kevi, asetilenevi, oksijenevi gibi yerler eklendi. İş yerinin yuva ve ev ile özdeşleştirilmesi kuşkusuz iş yeri aidiyetini pekiştiren önemli unsurlardandır. Yukarıda zaten demir yolculuğun iş yeri aidiyeti yüksek sektörlerden olduğunu söylemiştik.

Bu aidiyet çalışanların kurumsal dayanışmasına da yansımıştır. Demir yolu çalışanlarının örgütleri Türkiye’deki en köklü ve öncü organizasyonlar olarak karşımıza çıkarlar. Mesela Eskişehir Demiryol İşçileri Sendikası hem demir yolu işçilerinin hem de Türk-İş’in kurucu öncülerindendir. Yine Demiryol İşçilerinin Tüketim Kooperatifi (kuruluşu 1981) üyeleri

için kömür ve diğer ihtiyaç maddelerinin temini ile başlamış ve bugün bir marketler zincirine dönüşmüştür. Hem işçilerin hem memurların emekli dernekleri kendi alanlarındaki en faal organizasyonlardır.

Hastahane: Yukarıda fabrikanın Alman tipi örgütlenmesinden söz etmiştik. Endüstri Devrimi İngiltere, Fransa gibi memleketlerde insan bedeninin alabildiğine sömürülmesi anlamına gelirken Almanlar çalışanların kişi ve çevre şartlarına daha duyarlı bir anlayış gerçekleştirmişlerdir. Daha sonra 3-8 olarak ifadesini bulacak bu anlayış ile emekçilerin sekiz saat çalışması, sekiz saat uyuması ve sekiz saat sosyalleşmesi, çalışanlara haftalık ve yıllık tatil uygulaması ve fazla mesai ödemesi, sağlık hizmetleri Almanların başlattığı uygulamalardır.

Eskişehir böyle bir anlayış ile çalışma düzenine diğer şehirlerimizden daha önce tanık olmuştur. Bugün fabrika ana girişinin karşısında istasyona giden yolda görülen ve daha küçük olan bina ilk yapılan tam teşekküllü hastanedir. Daha büyük ve fabrika tarafındaki bina ise daha sonra yapılan binadır. Bugün işlevleri değişmiş olsa da 2000’lere kadar demir yolculara hizmet veren hastaneler demir yolcular için çok önemli bir ayrıcalık idi.

Spor Salonu: Elinizdeki dergide demir yolunun sporu teşvik eden yönüne ve parlak spor tarihine ilişkin bir yazı bulunuyor. Burada sadece çalışanların beden sağlığına önem veren bir sanayi organizasyonuna dikkat çekmek amacıyla konuya değiniyoruz. Bugün bile pek çok spor kulübünün bağımsız spor salonunun olmadığı dikkate alınırsa bu yapılaşmanın ne derecede kıymetli olduğu daha kolay anlaşılabilir.

Bisiklet Garajı: 1990’lı yıllara kadar kumpanyanın şehir trafiği açısından önemli bir tarafı vardı. Fabrikada çalışan işçilerin çoğu ulaşımını bisiklet ile yapardı. Bugün ana giriş kapısında saat kulesinin yanındaki otopark bisiklet garajı idi. Aynı şekilde Osmangazi Mahallesi tarafındaki yol giriş kapısında da bisiklet garajı bulunuyordu. Akşam paydos saatinde ise binlerce kumpanyalı, bisikletleri ile şehir trafiğine karışırdı.



Bisikletlilerin Çıkışı TRT’de

İşbaşı ve Paydos Sireni (Boru): Kumpanyanın Eskişehir sosyal hayatında yer etmiş olan unsurlarından birisi de işbaşı ve paydos saatlerinde çalan sirenidir. Fabrikanın buhar üretim santralinde buharın bir boruya püskürtülmesiyle elde ses; fabrikanın sabah işbaşı, öğlen arası ve akşam saatlerinde şehrin her tarafından duyulacak şekilde öterdi. Halk arasında kısaca “boru” olarak bilinen siren ayrıca Ramazan ayında iftar saatini de haber verirdi. Pek çok şehirde iftar topunun işlevini Eskişehir’de fabrikanın sireni diğer bir deyişle “boru”su yerine getirirdi. Bu siren son kez öttüğü 1996 yılına kadar Eskişehir’in saat ayarı olmuştu.

Sosyal ve Kültürel Etkinlikler Üzerine: Kumpanya’da spor etkinliklerinin yanında sosyal faaliyetlere ve çalışanların sosyalleşmesine ayrı bir önem verilirdi. Bu amaçla fabrikanın hemen yanında bugün düğün salonu olarak kullanılmakta olan “toplantı evi” inşa edilmişti. Burası her gün öğlen aralarında ve mesai saati sonrasında çalışanların sosyalleşmesi için önemli bir mekân idi. Aynı zamanda çalışanların ve çalışan yakınlarının da düğünlerinin yapıldığı salonun 1980’lere kadar özel orkestrası vardı. Bunun dışında toplu yemekler ve çeşitli eğlenceler Toplantı Evi’nde yapılırdı.

1980’li yılların sonunda fabrikanın (o zaman TÜLOMSAŞ) Halkla İlişkiler Birimi öncülüğünde çok yoğun sosyal ve kültürel faaliyetlere girişildi. Aslında o dönemde bir sanayi kuruluşundan pek de beklenmeyen bu etkinlikler hem çalışanlar üzerinde hem de şehir kamuoyunda çok olumlu izler bıraktı. Genel Müdür başta olmak üzere tüm çalışanların katıldığı aylık toplu yemekler, çalışanlara ve çalışan çocuklarına yönelik yarışmalar, sergiler ve geziler düzenlendi; TÜLOMSAŞ bülteni adıyla dergi çıkarıldı. Faaliyetler bir süre sonra fabrika dışına taşdı, şehir merkezinde karma sanat sergileri

düzenlendi, resim yarışmaları için Türkiye’nin saygın akademisyenlerinden oluşan jüriler kuruldu. Yeşeren adıyla amatör sanatçı çalışanlarda bir sanat grubu meydana çıktı ki o gruptan bazı sanatçılar hâlen ressam olarak faaliyetlerini sürdürüyorlar.

23 Nisanlarda Türkiye’nin her yöresinden toplanan demir yolcu çocukları için festivaller yapıldı. Çalışanların ve çocuklarının çevre duyarlılıklarını geliştirmede önemli etkinlikler gerçekleştirildi. Sadece bir örneği dikkatlerinize sunmak isterim: 1991 yılı UNESCO tarafından “Yunus Emre Sevgi Yılı” ilan edilmişti. Bu kapsamda TÜLOMSAŞ çalışanlarının çocukları için bir program gerçekleştirildi. Programa göre Yunus Emre türbesi ziyaret edilecek ve çocuklar meyve şeklinde kesilmiş ahşap plakalar üzerine Yunus Emre ve sevgi resimleri yapacaklardı. Daha sonra bu resimler Eskişehir Gar Binasının büyük salonunda sergilenecekti. Sergileme için salonun ortasındaki tarife panosunun üzerine yerleştirilmek üzere metal konstrüksiyon şeklinde hazırlanan sevgi ağacını bu satırların yazarı iki günde kaynakla imal etti. Sergi şehir kamuoyunda ve istasyonu kullanan yolcular arasında yoğun ilgi görmüştü.

Bir Hakkı Yenmiş Saat Kulesi: Kumpanya giriş kapısındaki saat kulesinden söz ediyoruz. Bu kule; fabrikanın ve Eskişehir’in Cer Atölyesi zamanından bugüne kadar geçirdiği bütün günlerin, saatlerin ve dakikaların tanığıdır. Ancak en büyük tarama motorlarında ön sıralarda çıkmaz. Dilerseniz en bilinen tarama motorunun görsellerine girerek “Eskişehir’in saat kuleleri” yazın, ne demek istediğimi anlayacaksınız. Sivrihisar ve hat boyuna yeni konulan saat kulelerini bir yana bırakın; İzmir, Amasya, Tokat, Çanakkale gibi şehirlerdeki saat kulelerinden sonra ancak kendisine yer bulabiliyor.





TÜRASAS DEVRİM ARABALARI MÜZESİ

EMİNE ASUHAN AKSAKAL^{1*}

Devrim; %80 yerlilik oranı, çoğu parçanın elde üretimi ve tasarım orijinallliği düşünüldüğünde kuşkusuz Türkiye'nin ve Eskişehir'in en önemli değerlerinden biridir.

Devrim; %80 yerlilik oranı, çoğu parçanın elde üretimi ve tasarım orijinallliği düşünüldüğünde kuşkusuz Türkiye'nin ve Eskişehir'in en önemli değerlerinden biridir.

Devrim Otomobili, 1961 yılında "Özel Proje" adı ile dört adet üretilen Türkiye'nin ilk yerli otomobildir. O günkü adıyla Eskişehir Cer Atölyesi'nde yapımı tamamlanmış, 1961 yılında 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı törenlerine yetiştirilmiştir. Türk otomotiv sanayisinde yaratacağı etki düşünülerek ismi "Devrim" konmuş, bilinenin aksine proje tören sonrasında da devam etmiştir. %80 yerlilik oranı, çoğu parçanın elde üretimi ve tasarım orijinallliği düşünüldüğünde kuşkusuz Türkiye'nin ve Eskişehir'in en önemli değerlerinden biridir. Popüler kültürde de kendine yer edinen Devrim

¹ Gebze Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Öğrencisi

Arabaları, 2008 yılında beyaz perdeye taşınmıştır. Ayrıca 2019'da yerli araba lansmanında kendine yer bularak hafızalardaki yerini korumuştur. Günümüze sadece bir adet bej renkli otomobil ulaşmasından dolayı dünyada tek olma özelliğini taşımaktadır. Bu tek araba, 2018 yılına değin TÜRASAS bahçesinde sergilenmiş, Nisan 2018'de kurulan müzenin bahçesinde yerini almıştır. Söz konusu yazı, Devrim Arabaları Müzesi'nin tasarım ekibinin başında bulunan Dr. Cezmi Karasu ve ekibiyle görüşmeler neticesinde oluşturulmuştur. Müzenin tasarım süreci tasarım ekibinden dinlenmiş ve içerik oluşturulmuştur.

Otomobilin hikâyesi, fabrikada çalışanların sıra dışılığını ortaya çıkarmaktadır. Dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in talebi üzerine otomobil yapılıp yapılamayacağı tartışma konusu olmuştur. 1961'in Mayıs ayında düzenlenen otomotiv kongresinde

otomobilin yapılabilmesine dair öngörüler ortaya çıkmış, genel kanaat ise yapılamayacağı yönünde olmuştur. Bu kanaatin aksine Eskişehir Demiryolları Fabrikası Müdürü otomobilin yapılabileceğini söylemiştir. Müzenin tasarımcısı Karasu'nun ifadeleri bu özgüveni açıklar niteliktedir: *"Burada imkânsız öğretilmez, her türlü zorluğun üstesinden gelme öğretilir. Fabrikanın duvarları içerisinde yapamam sözünü duymanız kolay değildir."* Proje için diğer demir yolu fabrikalarında çalışanların da katıldığı bir ekip oluşturulmuş ve 1961 yılının Haziran ayı başında ekip çalışmalara başlamıştır. Başlangıcından itibaren gizli bir proje olan Devrim, yukarıda da belirtildiği üzere "Özel Proje" olarak anılmaktadır. Projenin başında ise asker kökenli TCDD Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu bulunmaktadır. Ekipteki diğer bireyler ise şifahi olarak görevlendirilmiştir. Küçük sanayideki bazı ustalar da çalışma sürecine katılmışlardır. Etüt çalışmaları tamamlandıktan sonra Cumhuriyet Bayramı'na 90 gün kala atölyede işe başlamışlardır. Bu hususta bir problem ortaya çıkmıştır: Mühendislerin çoğunun hiç otomobil kullanmamaları ve otomobil hakkında bilgiye sahip olmamaları işlerini daha da zorlaştırmıştır. Tahsis edilen atölyede araba üretimine uygun araç gereç bulunmayışı, kaporta donanımı için gereken büyük preslerin olmayışı da ilk üretimin zorluklarından



Görsel 1- Çırak Okulu Atölyesi'nde Öğrenciler Karakurt Maketiyle (Soldan Sağa: Ramiz Ağıç, Alaaddin Köybaşı, Mustafa Ünlü, Mustafa Kemal Mete, Nezir Yıldız, Cezmi Karasu)





Görsel 2-Yerli Malı Devrim Otomobilleri, Eskişehir, 1961.
(TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi Arşivi)

olmuştur. İlerleyen süreçte küçük bir maket yapılmış, daha sonra büyük ölçekte betondan bir maket meydana getirilmiştir. Betonun üzerine büyük saha vinçleriyle gerdirmeye yöntemiyle kaportalar yapılmıştır. Motorun içindeki pistonlar Sivas'ta bulunan fabrikada dökülmüştür. Motor blokunun bir araya getirilmesi işlemi de Ankara'da tamamlanmıştır. Kalorifer aksamı, radyatör ve far gibi otomobil parçaları dışardan alınmıştır. Ancak Devrim buna rağmen kendi çağdaşları içerisinde ise çok yüksek bir yerlilik oranına sahiptir. Parçalar birbirleriyle uyumlu hâle getirilmeye çalışılırken işin sonuna doğru, o dönemde olmayan bazı uygulamalar da düşünülmüştür. Ayarlı direksiyon önerisinde bulunulmuş ancak bu uygulama daha sonraki modellere bırakılmıştır. İlerleyen aşamalarla birlikte her grup, kendi ürünlerini atölyeye getirmiş ve monte işlemi tamamlanmıştır. "Tecrübe Eskişehir" plakasıyla yol testlerine başlanmış, arabanın uyumlulukları test edilmiştir. Toplamda dört tane üretilen Devrim Arabası'nın iki tanesi Ankara'ya götürülmüştür. Dört arabaya da farklı büyüklüklerde ve beygir güçlerine sahip on adet motor üretilmiştir. Motorlardan sonuncusunun ise kurulması düşünülen otomotiv fabrikasında kamyonetler için kullanılması

düşünülmüştür. Siyah Devrim yolda stop etmiş ve Gürsel diğer arabayla hipodroma doğru gitmiştir. Arabanın toplam maliyeti 900 bin liradır ve 27 bin lira artmıştır. Bugün elde bulunan Devrim Otomobili çalışır ve orijinalinden daha iyi durumdadır.

Uzun yıllar TÜLOMSAŞ'ta çalışmış olan Dr. Cezmi Karasu, 2017 yılının Eylül ayında dönemin fabrika Genel Müdürü Hayri Avcı'dan bir davet almış ve müzenin 10 yıldır tamamlanamaması üzerine tasarım görevini üstlenmiştir. Kendisi bu hususu şöyle ifade etmektedir: *"TÜLOMSAŞ Genel Müdürü Hayri Avcı'nın gayretiyle gerçekleşti. Yaklaşık 10 yıldır müze yapma isteği 2018 Nisan ayında neticelendi. Kapalı mekânların tasarımı fabrikada çalışan bana ve öğrencilerime büyük bir şeref olarak uygun görüldü. Elimizden geldiği sürece bu hikâyeyi doğru anlatmaya çalıştık."* Ekip özellikle işe ilk başladığında elde yeteri kadar belge olmadığından bahsetmektedir. Ancak Emin Bozoğlu'nun



Görsel 4-Zata Mahsus, Ulaştırma Bakanlığına
Gönderilen Belge (Emin Bozoğlu Özel Arşivi)



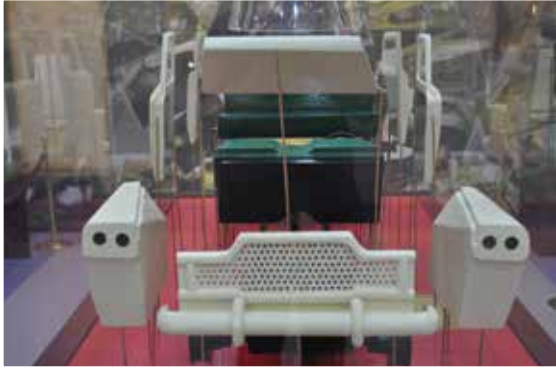
Bir başka önemli
obje olarak Mareşal
Fevzi Çakmak'ın
fabrikada
kullandığı dolap ve
sandalye karşımıza
çıkarmaktadır. 1920
tarihli Alman yemek
masasının yanında
sergilenmektedirler.



arşivinde bulunan belgeler temin edilmiş ve çalışmalar hız kazanmıştır. Fabrika içi koordinasyonu ise Basın Halkla İlişkiler Müdürü Özgür Uysal sağlamıştır. Müzenin yapım sürecinde sağlanan koordinasyon neticesinde işler daha da kolaylaşmıştır. İlk olarak binanın içinde bulunan malzemeler çıkartılmış, bazı duvarlar Karasu'nun isteği üzerine kırılmıştır. Müzenin inşaat ve tasarım aşaması sürerken, sanal tasarım ekibinde bulunan Mehmet Baki Çağlar ve Meliha Çevik duvar tasarımlarını ve hediye eşya bölümünde satılacak hediyelikleri tasarlamıştır. Zemin için TCDD renkleri uygun görülmüştür. Müzenin bir bölümü fabrikanın hikâyesini aktarırken geri kalan üç salon Devrim Arabaları'na ayrılmıştır. Fabrikanın hikâyesinin aktarıldığı bölümde bulunan küçük bir odaya demir yolunda kullanılan malzemeler yerleştirilmiş ve bir de markiz konmuştur. Fabrika bölümünde ise Kıbrıs Barış Harekâtı'nda fabrikada üretilen TRA-100 Roketatarı göze çarpmaktadır. Duvarlar çeşitli fotoğraflarla ve fabrikanın antika saatleri ile süslenmiştir. Ayrıca yine duvarda fabrikayı ziyaret eden devlet adamlarının fotoğrafları da yer almaktadır. Bir başka önemli obje olarak Mareşal Fevzi Çakmak'ın fabrikada kullandığı dolap ve sandalye karşımıza çıkmaktadır. 1920 tarihli Alman yemek

Müzenin bir bölümü fabrikanın hikâyesini aktarırken geri kalan üç salon Devrim Arabaları'na ayrılmıştır. Fabrikanın hikâyesinin aktarıldığı odada bulunan küçük bir odaya demir yolunda kullanılan malzemeler yerleştirilmiş ve bir de markiz konmuştur. Fabrika bölümünde ise Kıbrıs Barış Harekâtı'nda fabrikada üretilen TRA-100 Roketatarı göze çarpmaktadır.





Görsel 5-Cezmi Karasu Tarafından Yapılan Devrim Otomobili Maketi



Görsel 6-Devrim Otomobili'nin İlk Kireç Taşı Maketi (TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi Arşivi), Obje Müzede Sergilenmektedir.

masasının yanında sergilenmektedirler. Bir diğer duvarda, “Parlayan Yıldızlarımız” adlı tasarım bulunmakta, bu tasarımda fabrikadan yetişmiş önemli isimlere yer verilmektedir. Odanın tam ortasında 1918 tarihli bir damacana ve tren motorunun maketi bulunmaktadır. Ayrıca yerli demir yolu araçlarının maketleri de raylı köprü üzerinde sergilenmektedir.

Devrim Arabaları bölümünün ilk odasının duvarında Devrim’in ve muadillerinin kıyasını aktaran bir tasarım görülmektedir. 1961 yılında fotoğraflanan Devrim ve Opel marka araba tasarımının tam ortasında bulunmakta; diğer taraflarda yerlilik oranları karşılaştırılmaktadır. Sağ tarafında ise far globları bir vitrinde sergilenmektedir. Müzenin Tasarım Uygulamacısı Orhan Köksal globların hikâyesini şöyle aktarmaktadır: “*Far globları dendiğinde basit bir şey gibi algılanıyor. Türkiye’de üretilmeyen parçalar bunlar. Hikâyeyi araştırırken hikâye içinde hikâyelerin olduğunu bize bu globlar gösterdi. Yeni kahramanlar ortaya çıkardı. Öyle ki elimizde bulunan bir belgede globları yapan firmanın adresi ve sahibi Vahap Ayabakan’ın ismi bulunmakta. İstanbul’da aileye ulaştık. Hikâyeyi özel kılan Vahap Bey’in bu işten ‘Vatan vazifesi’ diyerek tek kuruş almaması. Bu hikâyeyi belgesiyle birlikte olduğu gibi aktardık.*” Benzer bir olay

ise jantlarda karşımıza çıkmaktadır. Yardımcı Tasarım Uygulamacı Büşra Karatepe jantları şöyle aktarıyor: “*Jantlar da globlar gibi özel bir hikâye barındırıyor. Eskişehir Jant Sanayisinde Ahmet Musubeyli tarafından yapılmış ve yine karşılığında bir şey istenmemiş. Müzeye son gelen objelerden biri bu jant kalıpları. O yüzden çok değerli.*”

Yan odada ise müzeye orijinallik katan ve hikâyenin ne kadar özel olduğunu gösteren bir maket bulunmakta. Karasu’nun fabrikada edindiği tecrübeler neticesinde marangozhanede kendi yaptığı, Devrim’in her bir parçasını detaylandıran bu maket, Karasu’ya göre “*El yapımı bir arabanın müzesinde maket de el yapımı*” olmalıydı. Ona göre bu husus, aracın yapımında gösterilen öz verinin yanında çok küçük bir şeydi. Bu oda aracın parçalarına ayrılmıştır. Mehmet Baki Çağlar’ın aracın bütün donanımını fotoğrafladığı görüntüler duvar tasarımında bulunmaktadır. Hemen yanında fabrikada üretilen bütün parçaların listesi, yan duvarlarda ise aracın parçalarının fotoğrafları vardır. Milimetrik ölçümlerde kullanılan bir kumpasın, ustasının elinde olduğu fotoğraf dikkat çekmektedir. Çünkü hemen yan odada bulunan vitrinin içerisinde o kumpas sergilenmektedir. Ayrıca aracın yapımında kullanılan pergel takımlarıyla fotoğrafların

çekildiği makineler bu vitrindedir. Vitrinin karşısı dijital kısımdır ve burada araçla ilgili videolara yer verilmektedir. Bu son odanın duvar fotoğrafları, arabanın son aşamasını aktarmaktadır. Yani, 1961 yılının Ekim ayı fotoğrafların zamanıdır.

Koridorda ise Karasu tarafından hazırlanan motor blokunun teknik çizimi mevcuttur. Hemen yanında yer alan torna tezgâhı, Devrim Arabaları’nın üretiminde kullanılmıştır. Duvarlarda eski vagonlarda kullanılan askılıklar mevcuttur ve bu askılıklar müzeye otantik bir hava katmaktadır. Koridorda bulunan bir parça; müzenin en kıymetlilerinden biri durumundadır. Yukarıda bahsi geçen küçük maket burada sergilenmektedir. Küçük bir bölümde ise dönemin gazete haberleriyle ilk etüt çalışmasının fotoğrafı yer almakta, hemen yanında ise zengin bir kütüphane mevcuttur. Kütüphanede Demiryol dergilerinin birçok sayısı araştırmacıları beklemektedir. Girişte güvenliğin bulunduğu yerde ise tasarımcı kütüğü yer almaktadır. Müzenin resmi hüviyet kazanmasından sonra resmi logosu da görseldeki gibi olmuştur. Köksal logo tasarımını şöyle



Görsel 7-Devrim Arabaları Müzesi Tasarımcı Kütüğü



Görsel 8-TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi Logosu

aktarır: “*Logonun dört adet Devrim Otomobilini ve hikâyeyi çok sade ihtiva etmesi gerekiyordu. Yapıldığı dönemdeki önemini de yansıtmaması gerekiyordu. Böyle bir logo oluşturduk. Beyaz ve siyah devrimin yarım görüntüleri, beyaz ve siyah parantezlerde solda ve sağda bulunuyor. Beyaz parantez, 1961 yılında Türk otomotiv sanayisinin beyaz Devrim Otomobili’yle başladığını; siyah parantez, siyah Devrim Otomobili’yle rafa kaldırıldığını anlatıyor.*”

Bahçede, bir camekânda elde bulunan tek Devrim Otomobili sergilenmektedir. Hemen arkasında bir markiz bulunmakta ve içine girilebilmektedir. Otomobilin hemen çaprazında ise Türkiye’nin ilk yerli lokomotifçiği “Mehmetçik”; tam karşısında fabrika arazisini kapsayan, 1970’lerde yapılmış bir maket bulunmaktadır. Dış duvara ise Demir Yollarının Babası Behiç Erkin’e dair bilgiler verilen bir tasarım yerleştirilmiştir. Tam yanına, Türkiye’nin demir yolları haritasına yer verilmiş ve demir yollarındaki gelişim gözler önüne serilmiştir. Aynı duvarda Mustafa Kemal Atatürk’ün seyahatlerinde kullandığı beyaz vagonun temsili hâli bulunmaktadır.

Devrim Arabaları Müzesini, kurulduğu 2018’den bu yana 350 bin kişi ziyaret etmiştir. Turistik gezilerin ilk durağı Devrim Arabası olmaktadır. Eskişehir’in en büyük değerlerinden biri olan Devrim’in müzesini Eskişehir’e kazandıran Karasu ve ekibine, müzeyi büyütmeyi hedefleyen TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğüne teşekkürü bir borç biliriz.



Devrim Arabaları Müzesini, kurulduğu 2018'den bu yana 350 bin kişi ziyaret etmiştir. Turistik gezilerin ilk durağı Devrim Arabası olmaktadır.



Devrim Arabaları Müzesi Envanter Listesi:

ENVANTER KAYDI	NUMARA	ETİKET YAZISI
TCDD No:102 Hassas Terazi (Çekeri 50 Gr.)	TM 0001	Hassas Terazi (Çekeri 50 Gr.)
Robot Germany Marka Fotoğraf Makinası	TM 0002	Robot Germany Marka Fotoğraf Makinası
Siemens Marka Çevirmeli Telefon	TM 0003	Siemens Telefon
Tcdd De 24000'lik Lokomotif Maketi	TM 0004	24000'lik Lokomotif
Demiryolu Köprüsü Maketi	TM 0005	Demiryolu Köprüsü Maketi
Demiryolu Köprüsü Maketi	TM 0006	(Tek İsimlik Yeterli)
Yerli İmalat Buharlı Lokomotif Maketi	TM 0007	Yerli İmalat İlk Buharlı Lokomotif-Karakurt
Devrim Otomobili Orijinal Kireç Taşı Maketi (1961)	DM 0001	Devrim Otomobili Orijinal Kireç Taşı Maketi (1961)
Devrim Otomobili Ahşap Kalıp Maketi	DM 0002	Devrim Otomobili Ahşap Kalıp Maketi
Devrim Otomobili Orijinal Bagaj Kapağı İskeleti	DM 0021	Devrim Otomobili Orijinal Bagaj Kapağı İskeleti
YOLCU VAGON ASKILIK (2 Li)	DM 0022	
YOLCU VAGON ASKILIK (3 Lü)	DM 0023	
YOLCU VAGON ASKILIK (4 Lü)	DM 0024	
Tülomsaş (Loko Tasarım) Yeşil Duvar Saati	DM 0025	
Ahşap Üstlü Metal Telefon Sehpası	DM 0026	
Siyah Renkli Çevirmeli Telefon	DM 0027	
Devrim Otomobili Tekli Lamba	DM 0028	Tekli Lamba
Devrim Otomobili Tekli Lamba	DM 0029	
Devrim Otomobili Stop Lambası Kalıbı	DM 0030	Stop Lambası Kalıbı
Devrim Otomobili Sinyal Lambası Kapağı	DM 0031	Sinyal Lambası Kapağı
3'lü Sinyal Lambası Glop Kalıbı	DM 0032	3'lü Sinyal Lambası Glop Kalıbı
3'lü Sinyal Lambası Glop Kalıbı	DM 0033	
3'lü Sinyal Lambası Kalıbı	DM 0034	3'lü Sinyal Lambası Kalıbı
3'lü Sinyal Lambası	DM 0035	3'lü Sinyal Lambası
3'lü Sinyal Lambası	DM0036	
Beyaz Far Kalıbı (Yuvarlak)	DM 0037	Beyaz Far Kalıbı (Yuvarlak)
Beyaz Far Kalıbı (Üçgen)	DM 0038	Beyaz Far Kalıbı (Üçgen)
L Polyester Sport	DM 0039	L Polyester Sportlar
L Polyester Sport	DM 0040	
Devrim Otomobili Motor Bloğu	DM 0041	Motor Bloğu
Devrim Otomobili Krank Mili	DM 0042	Krank Mili
Devrim Otomobili Motor Kapağı	DM 0043	Motor Kapağı

Devrim Otomobili Vites Kutusu	DM 0044	Vites Kutusu
Devrim Otomobili Diferansiyeli	DM 0045	Diferansiyel
Devrim Otomobili Debriyaj Kutusu	DM 0046	Debriyaj
Devrim Otomobili Diferansiyel Kapağı	DM 0047	Diferansiyel Kapağı
Devrim Otomobili Şaft Kapağı	DM 0048	Şaft Kapağı
Devrim Otomobili Motor Dişlisi	DM 0049	Motor Dişlisi
Devrim Otomobili Motor Bloğu Ahşap Döküm Kalıbı (İki Parçaya Ayrılıyor)	DM 0050	Ahşap Motor Kalıbı
Klasik Teknik Resim Masası	DM 0051	
Motor Bloğu Çizimleri	DM 0052	
Atatürk Maskı (Döküm)	DM 0053	
Devrim Otomobili İzometrik Resmi (95x 110 Cm. Ahşap Çerçevesi) Çizen: Cezmi Karasu	DM 0054	Devrim Otomobili İzometrik Resmi Çizen: Cezmi Karasu
Torna Tezgahı	DM 0055	
İşçi Önlüğü	DM 0056	
İşçi Önlüğü	DM 0057	
De 24000'lik Lokomotif Motor Maketi	DM 0058	De 24000 Lokomotif Motoru
De 33000'lik Lokomotif Motor Maketi	DM 0059	De 33000 Lokomotif Motoru
Gaz Lambası (Orta Boy)	DM 0060	Gaz Lambası (Orta Boy)
Gaz Lambası (Küçük Boy)	DM 0061	Gaz Lambası (Küçük Boy)
Tcdd Elms Alüminyum Döküm Küllük	DM 0062	Döküm Küllük
Tcdd Ahşap Kürsü	DM 0063	
Piyano	DM 0064	
Deri Piyano İskemlesi	DM 0065	
Kırmızı Berjer Koltuk	DM 0066	
Kırmızı Berjer Koltuk	DM 0067	
Duvar Saati (Siyah)	DM 0068	
Demiryolu Feneri (Yeşil)	DM 0069	
Demiryolu Feneri (Yeşil)	DM 0070	
Demiryolu Feneri (Yeşil)	DM 0071	
Ahşap Saplı Küçük Fener (Siyah)	DM 0072	
ÇEVİRMELİ TELEFON (9Fgtist5a Numaralı)	DM 0073	
Borazan	DM 0074	Borazan
Pürmüz (Kırmızı)	DM 0075	Pürmüz
İtfaiyeci Başlığı	DM 0076	İtfaiyeci Başlığı
Yuvarlak Buharlı Lokomotif Feneri	DM 0077	Buharlı Lokomotif Feneri
Makas Feneri (Kare-Kırmızı Camlı)	DM 0078	Makas Feneri
Yol Damacanası	DM 0079	Yol Damacanası

Kıbrıs Barış Harekatında Kullanılan Füze	DM 0080	Tülomsaş'ta Üretilen Füze (Kıbrıs Barış Harekatında Kullanıldı)
Tülomsaş'ta Üretilen Füze Kuyruğu (Kıbrıs Barış Harekatında Kullanıldı)	DM 0081	Tülomsaş'ta Üretilen Füze Kuyruğu (Kıbrıs Barış Harekatında Kullanıldı)
Schutz Marka Telefon	DM 0003	Schutz Telefon
Remington Marka Daktilo	DM 0004	Remington Daktilo
Facit Hesap Makinası	DM 0005	Facit Hesap Makinası
Lambalı Radyo	DM 0006	Lambalı Radyo
Gaz Lambalı Fener	DM 0007	Gaz Lambalı Fener
Alman Yemek Masası (1921)	DM 0008	Alman Yemek Masası (1921)
Sandalye (Mareşal Fevzi Çakmak Tarafından Kullanılmıştır)	DM 0009	Sandalye(Mareşalfevzi Çakmak Tarafından Kullanılmıştır)
Dolap (Mareşal Fevzi Çakmak Tarafından Kullanılmıştır)	DM 0010	Dolap (Mareşal Fevzi Çakmak Tarafından Kullanılmıştır)
Schweitzer Marka Kumpas	DM 0011	Schweitzer Kumpas
Rotring Marka Rapido Yazı-Çizgi Kalem Seti	DM 0012	Rotring Rapido Yazı-Çizgi Kalem Seti
Richter Marka Pergel Seti (Kırmızı)	DM 0013	Richter Pergel Seti
Richter Marka Pergel Seti (Mavi)	DM 0014	Richter Pergel Seti (Mavi)
L.S. Starrett Co. Marka Kumpas	DM 0015	L.S. Starrett Co. Kumpas
Richter Marka Büyük Pergel Takımı	DM 0016	Richter Büyük Pergel Takımı
Standartgraph Marka Yazı Şablonu Takımı	DM 0017	Standartgraph Yazı Şablonu Takımı
Leica Fotoğraf Makinası	DM 0018	Leica Fotoğraf Makinası
Leica Fotoğraf Makinası Lensi	DM 0019	Leica Fotoğra Makinası Lensi
Mamiya Marka Fotoğraf Makinası C3 Model	DM 0020	Mamiya Fotoğraf Makinası

Yararlanılan Kaynaklar

Aşık, Süleyman. Devrim Arabaları, Kopernik Kitap, 2020.

Emin Bozoğlu Özel Arşivi.

Şimşek, Muhittin. Yarım Kalan Devrim Rüyası, Alfa Yay., 2017.

TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi Arşivi.

Büşra Karatepe ile 04.09.2021 tarihli görüşme.

Dr. Cezmi Karasu ile 04.09.2021 tarihli görüşme.

Mehmet Baki Çağlar ile 04.09.2021 tarihli görüşme.

Meliha Çevik ile 04.09.2021 tarihli görüşme.

Orhan Köksal ile 04.09.2021 tarihli görüşme.



BİR ŞİMENDİFER DERGİSİ: DEMİRYOL

ASLIHAN AKSAKAL^{1*}

Dönemin demir yolu haberlerinin birinci kaynağı konumunda olduğu derginin içeriğinden anlaşılmaktadır. Beşinci sayıda “Millî Şimendüfercilik İktisâdiyatında Mühim Bir Hâdise” ana başlığıyla yer alan haberde Eskişehir Atölyesi’yle alakalı bilgiler verilmektedir.

Giriş: “Demiryollar Mecmuası”ndan “Demiryol”a

Demiryol dergisi 1 Mart 1925’te ilk sayısını çıkartmış, yayın hayatına yetmiş üç sene boyunca devam etmiş, Türkiye Devlet Demiryollarının yayın organı vasfına sahip olmuş uzun soluklu bir dergidir. Derginin ilk yayımlandığında ismi “Demiryollar Mecmuası”dır, ilerleyen yıllarda öz Türkçecilik cereyanına bağlı olarak derginin adı “Demiryollar Dergisi” olarak değiştirilmiştir. 1946-1951 yılları arasında derginin içeriğiyle alakalı tartışmalar yaşanmış,² bu tartışmalar yönetimin değişiklik kararları almasına sebebiyet

vermiş, derginin adı kısaltılarak “Demiryol” olmuştur.³ Demiryolları mecmuasının fikir babası Behiç Erkin’dir.⁴ Behiç Erkin bu düşüncesinin tohumlarını Selanik yıllarında atmış,⁵ Birinci Dünya Savaşı esnasında kaleme aldığı “Demiryolunun Askerlik Nokta-i Nazarından Tarihi, İstimali ve Teşkilatı” eseri ile de düşüncesini perçinlemiştir.⁶ 1920’de Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürü olduğunda ise Türk Demiryolları çalışanları için bir dergi çıkarma kararını almıştır. 1925 yılında çıkan Demiryol-

3 H. İbrahim Uçak, «Demiryolları Mecmuası ve Demiryolcu Dergileri», Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, No: 11/2001, s. 271. Makaleyi kaleme alan Halil İbrahim Uçak, Demiryol dergisinin son sorumlu müdürüdür.
4 Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürü.
5 Uçak, A.g.m., s. 253.
6 bk. Ziya Gürel, Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2011, s. 9.

ları mecmuasının ilk sorumlu müdürlüğüne Erkin’in isteği üzerine bir Servet-i Fünûncu⁷ olan Safveti Ziya getirilmiştir.⁸ Safveti Ziya mecmuanın ilk sayısına “İfade-i Meram” başlıklı bir ön söz yazarak mecmuanın ulaşmak istediği emeli, ne içerikte ve nasıl bir dergi olacağını, ne tür bir güzergâh izleneceğini belirtmiştir.⁹

“Asrımızda şümendüferciliğin mazhar olduğu harikulâde terakkiyet ile ifade ettiği cihanşümül ebemmiyete ve alelhusus demiryollarının bir memleketin iktisadi hayatında en mütekâmil ve en müessir bir âmili terakki ve inkişâf olmasına binaen, bu şube-i ilmin terakkiyat-ı mütemadiyesi hakkında idaremiz memurin ve müstahdemini tenvîr ile malûmat ve ihtisaslarının tevsiine hadim olmak ve bu meyanda bütün meslekdaşlarımızı da medeniyet-i hâziranın pek vâsi olan ilim ve irfan hazinelerinden hisse-yâb eylemek maksadıyla, bugünden itibaren ‘Demiryollar Mecmuası’ namıyla Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi tarafından fennî ve mesleki aylık bir Mecmua neşrine ibtidâr edilmiştir.

Mecmuanın heyet-i tahririyesini Anadolu Bağdat Demiryolları fennî heyetlerine mensup mütehasıs zevat teşkil edecek ve şümendüferciliğin akşam-ı muhtelifesine ait el sine-i ecnebiyede intişar edip müntesibi mesleki alâkadar eyleyen en mühim ve en faydalı fennî makaleden ve ilmî eserler müntehab bir heyet tarafından lisanımıza nakledilecektir.”

7 Servet-i Fünûn veya Edebiyat-ı Cedide ağdalı bir dili, aşırı santimentalizmi içeren bir estetik anlayışın buluşturduğu Halid Ziya (Uşaklıgil), Tevfik Fikret gibi isimlerden oluşan; 1896-1901 tarihleri arasında bir topluluk hüviyetinde faal olarak yayınlar yapan, yayınları yaptığı derginin ismini alan Türk edebiyatının topluluklarından biridir. Detaylı bilgi için bk. Öztürk Emiroğlu, Türkiye’de Edebiyat Toplulukları, Kesit Yayınları, İstanbul, 2019, s. 56-66.

8 Uçak, A.g.m., s. 262.

9 Demiryol Dergisi, “1 Mart 1925 Yılında Yayınlanan İlk Demiryol Dergisinin Ön Sözü”, Mart 1983, S. 686, s. 4; Demiryolları Mecmuası, “İfade-i Meram”, 1 Mart 1341, S. 1, s. 1.



Görsel 1: Demiryolları Mecmuasının İlk Sayısının Önsözü; Demiryolları Mecmuası, “İfade-i Meram”, 1 Mart 1341, S. 1, s. 1

Demiryol dergisi 1928 Harf İnkılabı’ndan üç sene önce, 1 Mart 1925’te, yayın hayatına atılmış aylık dergidir. Derginin üç sene boyunca yayımlanan sayıları Osmanlı Türkçesinin harf sistemiyle oluşturulmuştur. Derginin üçüncü sayısı; demir yolu sistemleriyle ilgili bilgilerle donatılırken, tayyareden çekilmiş bir fotoğrafa da yer verilerek demir yolu fabrikaları tanıtılmıştır.¹⁰ Harf İnkılabı’na değin ağdalı bir Türkçe ile

10 Demiryolları Mecmuası, “Fabrika, Atelye ve Ameliyathânelerin Tayyâre ile Alınmış Manzaryı Umûmiyesi”, 1 Mayıs 1341, S. 3.

Hem demiryolu tarihimiz açısından önemli bir hadiseyi anmak hem de “Demiryollarının Babası” Behiç (Erkin) Bey için Eskişehir’de 1925’te kurulan zafer takı üstünde “gâye-i âmâl”, ulaşmak istenilen hedef, demiryolu vizyonumuz bir cümle ile özetlenmiştir: “Memleketi demirle örülmüş görmek en büyük azmimizdir.”

yayın hayatına devam eden mecmua, ilk sene çıkardığı yayınlarda teknik detaylara fazlasıyla değinmiştir. Dönemin demir yolu ağlarını da kaleme aldığı ve elzem görülen şehirlerin hatlarıyla ilgili bilgiler verdiği görülmektedir.¹¹ Ayrıca dördüncü sayının kapağında yer alan bir trenin tünelden geçmeden evvel yayınlanan görüntüsü ise ülkedeki demir yolu inşaat çalışmalarını gözler önüne sermektedir.¹² Dönemin demir yolu haberlerinin birinci kaynağı konusunda olduğu derginin içeriğinden anlaşılmaktadır. Beşinci sayıda “Millî Şimendüfercilik İktisâdiyatında Mühim Bir Hâdise” ana başlığıyla yer alan haberde Eskişehir Atölyesi’yle alakalı bilgiler verilmektedir. Haberin devamında “Eskişehir Atelyesinin Terakkîyat-ı Hâzıraya Tevfikân Tevsi’i” başlığı bulunmaktadır. Yazıda yangına uğrayarak hasar gören Eskişehir fabrikasının tadilatında nasıl bir yol izlendiğinden bahsedilmiş; Türk işçilerine dönemin tekniğine en uygun imalathaneler yapıldığı belirtilecek tadilatla geliştirilen imalathanelerin millî şimendüfercilığe sağlayacağı katkılar anlatılmıştır. Yazıya derginin fikir babası Behiç (Erkin) Bey’in de yer aldığı bir görsel konulmuş, ayrıca tadilat esnasında yapılan yenilikler yazıda ayrıntılarıyla verilmiştir.¹³

11 Demiryolları Mecmuası, “Ankara-Kayseri-Sivas Demiryollarımıza Bir Nazar”, 1 Haziran 1341, S. 4, s. 98.

12 Demiryolları Mecmuası, 1 Haziran 1341, S. 4, s. 97.

13 Demiryolları Mecmuası, “Eskişehir Atölyesinin Terakkîyat-ı Hâzıraya Tevfikân Tevsi’i”, 1 Temmuz 1341, S. 5, s. 130-132.

“Bu münâsebetle bu nüshamızda Eskişehir Atelyelerinde tevsi dolayısıyla yapılan ta’dilât hakkında şimdilik muhtasar bazı malûmât î’tâ edeceğiz: Anadolu demiryollarının ibtidâ-i inşâsında tesis edilen Eskişehir Fabrikası, 1322 senesinde yangına uğrayıp tadilen tevsi edilen vagonhânesinden sarfinazar mühimce hiçbir tadilât görmediği için fabrikanın bilhassa lokomotif tamirhânesi ‘asrî bir atelye olmakdan pek uzak ve tesisât-ı mihânikiyesi pek noksân idi. İki seneden beri torna makineleriyle diğer dest-gâhlar adedinin tezyidi, demirhâneye birkaç ocak ve dökümhâneye yeni bir kısım ilâvesi sûretiyle atelyenin istihsâlâtını yükseltmek çârelerine tevessül edilmiş ve ancak bundan on on beş sene evvelki ihtiyacı üretecek bir cesâmet ve teşkilâtta olan lokomotif, kazan ve tandır dâireleriyle tornahânenin, hattın ihtiyâcât-ı hâzıra ve müstakbesine tevâfuk edecek bir tarzda tadilen ve tevsiyen inşâsına başlanmıştır.”

Görsel 2’de Behiç (Erkin) Bey’in de yer aldığı fotoğraf “Millî Şimendüferciliğin Tâk-ı Zaferi ve Gâye-i Âmâlî Önünde” açıklamasıyla verilmiştir. “Tâk-ı zafer” “tarihî bir hadiseyi, zaferi anmak veya gelecek olan büyük bir kimseyi karşılamak için kurulan kemerli yapı”¹⁴ demektir. Hem demiryolu tarihimiz açısından önemli bir hadiseyi anmak hem de “Demiryollarının Babası” Behiç (Erkin) Bey için Eskişehir’de 1925’te kurulan zafer takı üstünde “gâye-i âmâl”, ulaşmak istenilen hedef, demiryolu vizyonumuz bir cüm-

14 Ferit Devellioğlu, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, 20. Baskı, Aydın Kitabevi, Ankara, 2003, s. 1024.



Görsel 2: Millî Şimendüferciliğin Tâk-ı Zaferi ve Gâye-i Âmâlî Önünde

Sağdan Sola: Meclis-i İdare Azâsından Hakkı Bey, Eskişehir Vâlisi Nihâd Bey, Nâfia Vekâleti Demiryollar Müdür-i Umûmisi Ziyâ Bey, Anadolu-Bağdâd Demiryolları Müdür-i Umûmisi Behiç Bey, Yol Dâiresi Reisi Rifat Bey, Dördüncü Kolordu Kumandanı Emin Paşa, Umûr-ı Ceriyye Reisi Tevfik Bey, Meclis-i İdare Azâsından İhsân Nâmık Bey, Nâfia Vekâleti Kalem-i Mahsûs Müdürü Server Bey, Müdüriyyet-i ‘Umûmiyye Kalem-i Mahsûs Müdürü Hayri Bey.

(Demiryolları Mecmuası, 1 Temmuz 1341, s. 131.)



Görsel 3: Başbakan İsmet Bey'in Demiryolları Mecmuasına Mektubu, Demiryolları Mecmuası, 1 Teşrin-i Sâni 1341, s. 254.

le ile özetlenmiştir: “Memleketi demirle örülmüş görmek en büyük azmimizdir.”

Altıncı sayı, demir yolu envanter aksamındaki önemli bir değişikliğe atfedilerek başlamaktadır. Demir yollarında kullanılan trenlerin fren sistemlerin tartışıldığı giriş yazısında Riggenbach fren sistemine geçişin sebepleri aktarılmıştır. Bu sayıda görüldüğü üzere teknik konular detaylarıyla irdelenmiştir.¹⁵ Demiryolları mecmuası; dönemin demir yolu hatlarıyla, teknik detaylarıyla ve işleyişiyle alakalı yazılar yayınlarlarken “Başvekil İsmet” imzalı bir mektup almış ve Başbakan İsmet (İnönü) Bey bir de fotoğrafını göndermiştir. Kasım sayısının kapağında mektuba yer verilmiş, bir sonraki

15 Demiryolları Mecmuası, “Yeni Lokomotifler Ne İçin Riggenbach Freni ile Techiz Edildi?”, 1 Ağustos 1341, S. 6, s. 153.

sayfada da Başbakan’ın fotoğrafı görülmüştür. Mektubun içeriği şöyledir:¹⁶

“Azizim Behiç Beyefendi,

Demiryolları Mecmuası’nı hararetle tebrik ederim. Böyle bir mecmua müteşebbislerini mesbuk olan azim ve irfanına mebzul bir saha-yı intişar olunduğu hâlde, yalnız demir yolları için faaliyet-i fikriye medari değil, fenni ve iktisadi tesirâtıyla de mühim bir âmil-i medeniyet olabiliyor. Demiryolları Mecmuası’nı sabırsızlıkla bekleyeceğiz. Tekrar tekrar tebrik ederim efendim.

Başvekil İsmet.”

1928’de gerçekleştirilen Harf İnkılabı ile yeni bir alfabeye geçilmiştir.¹⁷ Uzun yüzyıllardır kullanılan bir yazı sisteminin değiştirilmesi yayın hayatında ister istemez bir durgunluğa yol açmıştır. Seslerin işareti olan yeni harflerin öğrenilmesi, baskı makinelerinin yeni alfabeye göre ayarlanması, yeniliğinden kaynaklı yerleşmemiş yazım kuralları gibi hususlarda zamana ihtiyacı olan yayıncılardan idare edemeyenler olmuştur. Yeni sisteme adapte olmakta geciken dergiler bir daha yayın dünyasında gözükmeyerek tutunamamış, kapanmıştır. Demiryol dergisi ise bahsettiğimiz olumsuz durumlardan etkilenmeyerek 10 Kasım 1928’de yeni harflerle yayımına devam etmiştir.

Demiryolları mecmuası kurulduğu 1925 yılından 1934 yılına kadar İstanbul Haydarpaşa

16 Demiryolları Mecmuası, 1 Teşrin-i Sâni 1341, S. 9, s. 254-255.

17 Gazi Mustafa Kemal Atatürk bir kurul toplanması gerektiği kararını almış, yeni alfabe düzenlemesini sağlamıştır. Yakup Kadri (Karaosmanoğlu), Falih Rıfkı (Atay), Ahmet Rasim gibi isimlerden oluşan Dil Encümeni Türkçenin sekiz vokali ve yirmi bir konsonantına uygun bir alfabe sistemi oluşturmuşlardır. Detaylı bilgi için bk. Zeynep Korkmaz, “Harf Devrimi”, Türk Dili Üzerine Araştırmalar III, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2007, s. 381-388. Ayrıca bk. Zeynep Korkmaz, “Atatürk ve Yazı Devrimi Üzerine”, Türk Dili Üzerine Araştırmalar III, s. 389-395.

merkezli olarak çıkmıştır, 1934’te ise Ankara’ya geçmiştir.¹⁸ Aylık dergi olan Demiryolları dergisi 1942’de yaşanan kâğıt buhranı yüzünden üç ayda bir çıkmış; 1992’de yıl boyu çıkmamış, 1993’te ise devam etmiştir.¹⁹ Demiryol belirtilen durumlar haricinde yetmiş üç sene, sekiz yüz küsur sayı boyunca yayımını sürdürmüştür.

Derginin 1998 yılında yayın hayatına son vermesinin sebebi Ahmet Lütfi Balamir²⁰ tarafından, dönemin TCDD Genel Müdürü’ne yazdığı mektupta “Kapatılmasını gerektiren sebebin basım ve maliyetinin ağırlığından ileri geldiği veya ekonomik prensipler sonucu olduğu rivayet edilmişse de dergiyi reklam gelirlerinin karşıladığı da biliniyordu. Konu bugüne kadar açıklanmamış, meçhul kalmıştır.”²¹ şeklinde sitemle açıklanmıştır. Yetmiş üç sene boyunca çıkan derginin yayımının sonlanmasının TCDD çalışanlarında oluşturduğu hüznün, derginin TCDD personeline ihtiva ettiği anlam Balamir’in yazdığı 20 Ocak 2000 tarihli aynı mektupta en net hâliyle görülmektedir.²²

“Demiryolları işletici kesim başta (Yol), (Cer), (Hareket) aktif ünitelerinden oluşur. Öteki üniteler yardımcı yan kuruluşlardır. Ülke genelinde yüzlerce istasyon ve garlarda, şube ve kısım şefliklerinde, lokomotif depolarıyla sundurmalarında, revizörlüklerle, sinyalizasyon birimlerinde trenlerin selamete sevk ve yönlendirilmesinde, buralarda on ikişer saat nöbetle çalışan üniformalı tüm personel, acaba bilir misiniz, gecelerin zulmetinde uyku bastırıldığında, göz kapaklarının kapanmaması pahasına benlikleriyle mücadele ederken o anda oyalanacakları tek çare ve çözüm; kapattığınız Demiryol dergilerini okumak, okumak, yine okumaktır.

Zira gazete ve benzeri yayınları almaya zaten güçleri yetmez. (...)

18 Uçak, A.g.m., s. 269.

19 A.g.m., s. 270, 273.

20 Emekli TCDD müfettişi.

21 A.g.m., s. 252.

22 A.g.m., s. 252-253.

Dergilerde demiryolcuların hatıraları, şiirler, yaşanmış hikâyeler, sosyal içerikli haberler, güzel güzergâh fotoğrafları, Genel Müdürlük aktivite ve yenilikleri, dünya demir yollarından yansımalar, daha da güzeli Türk’ün kurtarıcısı büyük önderimiz ATATÜRK’e olan sevgilerin yazıya dökülen tezahürlerini görürsünüz; spor, müzik olaylarını; sağlık öğütlerini okuyabilirsiniz.”

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nın ilk kuşak müfettişlerinden olan, emekliliğini yaşadığı mesleğine samimi bir sevgiyle bağlanan A. Lütfi Balamir’in yukarıda bir kısmı verilen mektubu gösteriyor ki Demiryol dergisi, demir yolu camiasının takdirini kazanmış; gayesine ulaşmış değerli bir dergidir.

Yayın serüveni özetlenen Demiryol’un, TÜRASAŞ (Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi) Eskişehir Bölge Müdürlüğü Devrim Arabaları Müzesi’nde bulunan 684 ve 686. sayıları tarafımızdan incelenerek bulguların bazılarına yer verilmiş, müze envanterinde bulunan Demiryol dergilerinin tam listesi tarafımızdan hazırlanarak çalışmanın sonuna ilave edilmiştir.

Demiryol, Sayı: 684²³

Ocak 1983’e ait sayının kapağındaki fotoğraf, kış sayısına yakışır niteliktedir. Siyah beyaz fotoğrafta karla kaplı, tünele uzanan demir yolu ve demir yolunun çevresinde onu karlardan arındıran elleri kürekli insanlar göze çarpar. Otuz altı sayfadan meydana gelen 684. sayı, baştaki ve sondaki reklam sayfaları numaralandırmaya dâhil edilmediğinden kendi bünyesinde otuzuncu sayfaya kadar numaralandırılmıştır. İlk ve son sayfalarda bulunan reklamlar bankalara ve bir sigorta şirketine aittir. Birinci sayfa içindekiler kısmını oluşturmakta, sayfada “Demiryol” başlığının altındaki *Aylık Mesleki Dergi* ibaresi derginin içeriğini özetlemektedir.

23 Demiryol Dergisi, Ocak 1983, S. 684.

Dergide “Atamalar” başlığı altında TCDD bünyesinde atanan görevlilerin fotoğrafları yanında biyografileri yayımlanmıştır. “*Ekonomi-Demiryolu*” başlığını taşıyan bir yazı ile dünya ekonomisinin gidişatıyla alakalı araştırmalara değinilerek Türkiye’de yapılması planlanan demir yolu hatlarının fizibiliteleriyle ilgili bilgiler verilmiştir. Bir sonraki yazı “*Kış Yolculuğu*” başlığında, okuyanı Sivas-Erzurum arası karla kaplı yörelere götüren bir demir yolu yolculuğunu anlatır. Ardından “*Elektronik Röle*” başlıklı teknik içerikli bir yazı gelmektedir. On üçüncü sayfaya “*Sağlık*” ana başlığı altında hareketin sağlığa olumlu etkisini anlatan bir yazı konulmuştur. Ardından konutlarda enerji tasarrufunun nasıl sağlanacağıyla ilgili önerilerden oluşan DSİ Bülteni yer almaktadır. İlerleyen sayfalarda turizm ve Türk demir yollarının ilişkisini anlatan bir yazı görülür, ardından reklamcılığı tanımlayan bir yazı gelir. Bu metinlerin ardın-

dan “*TCDD Eskişehir Hastanesi’nde Konferans Düzenledi*” başlıklı bir haber yazısı vardır. Bir sonraki yazı ise Türkiye’deki garların, TCDD’ye ait resmî binaların, özellikle Ankara 2. İşletme Başmüdürlüğü binasının mimari özelliklerinden bahseden akademik bir yazıdır. Bu akademik yazıdan sonra “*Eğitim*” ana başlığı altında TCDD bünyesindeki kurslara katılıp kursları başarıyla tamamlayan kursiyerlerin isimlerinin sıralandığı görülür. Bir diğer ana başlık “*Dünya Ulaştırmasından Haberler*”dir. Burada Doğu Almanya, Belçika, İspanya, Fransa, Japonya ve Hollanda’daki demir yollarında yapılan yeniliklerin anlatıldığı bir yazıyla karşılaşılır. “*Spor*” başlığı altında yazılanlar ise ülkede spor alanında yaşanan gelişmelerdir. Son sayfalarda yer alan reklamlardan önce “*Güzel Sözlerden Seçmeler*” başlığı atılmış, bazı meşhurların özlü sözleri derlenerek okuyucuya sunulmuştur.

Derginin pek çok sayısı TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü ile irtibata geçilerek TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi’nde görülebilir. Ayrıca, Millî Kütüphane’nin dijital arşivinde telif yılını aşmış sayıları ulaşılabilir durumdadır.

Demiryol, Sayı: 686²⁴

İlk sayısı Mart 1925’te çıkan Demiryol, bu sayı kapağında 58. yılını kutlamaktadır. Sayıda Railway Gazette International’ın teşekkür mektubu yayımlanmış, ardından derginin yıl dönümü hakkında okuyucuya seslenilmiştir. Yukarıya bir kısmını aldığımız Safveti Ziya’nın kaleminden dökülen “*İfade-i Meram*”, derginin yıl dönümüne özel neşredilmiş; Osmanlı Türkçesiyle çıkan ilk sayının kapağı beşinci sayfada yer almıştır. Ayrıca 1925’ten bu yana Demiryol’un sorumlu müdürleri liste hâlinde verilmiştir. Yine dergide takdirname alan personeller takdir edilmekte, personellerin isimleri ve hangi görevde bulundukları yazmaktadır. Dergide ayrıca Anadolu Üniversitesi iş birliğiyle Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi’nde yapılan “*Üretimde Verimlilik*” konulu seminerin haberi yer almaktadır.

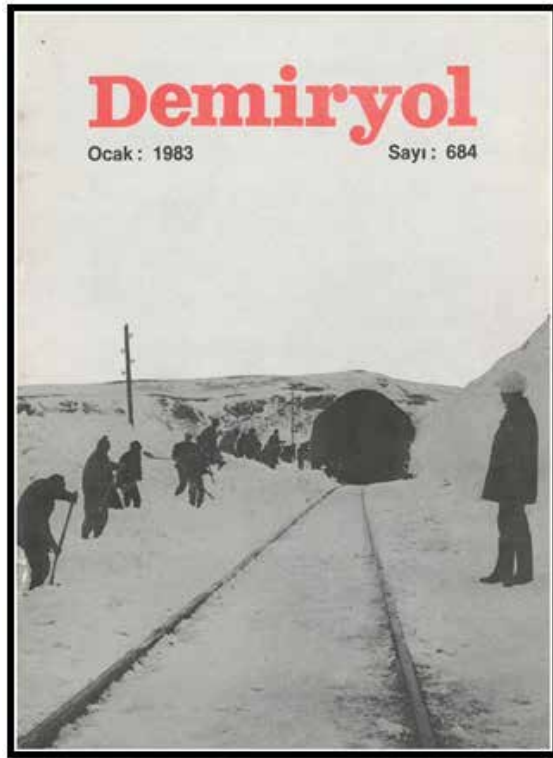
Sonuç

1925’ten 1998’e kadar TCDD’nin yayın organı olan Demiryol dergisi, TCDD personelinin gönlünü kazanmış, yetmiş üç yıllık yayın hayatında ülkede ve dünyada şahit olduğu olaylara sayfalarında yer vermiş, neredeyse üç çeyrek asır nefes almış bir dergidir. Dergide akademik, teknik, mesleki, edebî yazılar yanında okuyucunun genel kültürüne katkı sağlayacak metinler de yayımlanmıştır. İncelediğimiz iki sayıda belirli bir yazar kadrosu olmadığı, uygun görülen yazıların dergide yayımlandığı ve herkesin dergiye yazı yollayabildiği görülmüştür. Ayrıca yine

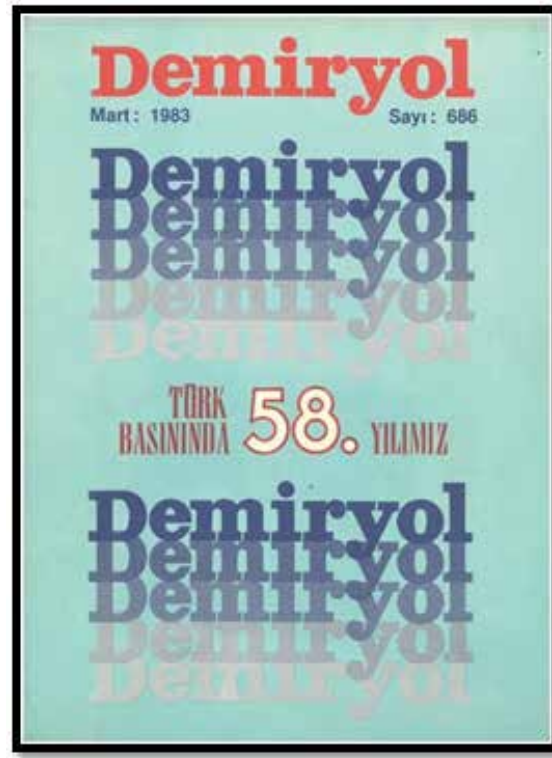
incelenen sayılardaki yazıların hepsinin memleket, okuyucuya bir yarar sağlamaya çalıştığı görülür. Edebî olarak nitelendirilebilecek yazılarda bile okuyucuyu bilgilendirme çabası sezilir. Derginin pek çok sayısı TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü ile irtibata geçilerek TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi’nde görülebilir. Ayrıca, Millî Kütüphane’nin dijital arşivinde telif yılını aşmış sayıları ulaşılabilir durumdadır.

TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi’nde Bulunan Demiryol Dergilerinin Listesi

YIL	SAYI NO./AY
1961	422-423 Mart-Nisan, 424-425 Mayıs-Haziran
1962	432-433 Ocak-Şubat, 436-437 Mayıs-Haziran
1963	446-447 Mart-Nisan, 448-449 Mayıs-Haziran
1967	499 Ağustos
1968	506 Mart
1969	516 Ocak, 520 Mayıs, 527 Aralık
1970	529 Şubat, 539 Aralık



Görsel 4: Demiryol Dergisinin Kapağı, 684. Sayı



Görsel 5: Demiryol Dergisi, 686 Sayı

24 Demiryol Dergisi, Mart 1983, S. 686.

1971	540 Ocak, 541 Şubat, 543 Nisan, 544 Mayıs, 546 Temmuz, 547 Ağustos 548 Eylül, 549 Ekim, 550 Kasım, 551 Aralık
1972	552 Ocak, 553 Şubat, 554 Mart, 555 Nisan, 556 Mayıs, 557 Haziran, 558 Temmuz, 559 Ağustos, 560 Eylül, 561 Ekim, 562 Kasım, 563 Aralık
1973	564 Ocak, 566 Mart, 567 Nisan, 568 Mayıs, 569 Haziran, 570 Temmuz, 571 Ağustos, 572 Eylül, 574 Kasım, 575 Aralık
1974	576 Ocak, 577 Şubat, 578 Mart, 579 Nisan, 580 Mayıs, 581 Haziran, 582 Temmuz, 583 Ağustos, 584 Eylül, 585 Ekim, 586 Kasım, 587 Aralık
1975	588 Ocak, 589 Şubat, 590 Mart, 591 Nisan, 592 Mayıs, 593 Haziran, 594 Temmuz, 595 Ağustos, 596 Eylül, 597 Ekim, 598 Kasım, 599 Aralık
1976	600 Ocak, 601 Şubat, 602 Mart, 603 Nisan, 604 Mayıs, 605 Haziran, 606 Temmuz, 608 Eylül, 609 Ekim, 610 Kasım, 611 Aralık
1977	612 Ocak, 613 Şubat, 614 Mart, 615 Nisan, 616 Mayıs, 617 Haziran, 618 Temmuz, 619 Ağustos, 620 Eylül, 621 Ekim, 622 Kasım, 623 Aralık
1978	624 Ocak, 625 Şubat, 626 Mart, 627 Nisan, 628 Mayıs, 629 Haziran, 630 Temmuz, 631 Ağustos, 632 Eylül, 633 Ekim, 635 Aralık
1979	637 Şubat, 638 Mart, 639 Nisan, 640 Mayıs, 641 Haziran, 642 Temmuz, 643 Ağustos, 644 Eylül, 645 Ekim, 646 Kasım, 647 Aralık
1980	648 Ocak, 649 Şubat, 650 Mart, 651 Nisan, 652 Mayıs, 653 Haziran, 654 Temmuz, 655 Ağustos, 656 Eylül, 657 Ekim, 658 Kasım, 659 Aralık
1981	660 Ocak, 661 Şubat, 662 Mart, 663 Nisan, 664 Mayıs, 665 Haziran, 666 Temmuz, 667 Ağustos, 668 Eylül, 669 Ekim, 670 Kasım, 671 Aralık
1982	672 Ocak, 673 Şubat, 674 Mart, 675 Nisan, 676 Mayıs, 677 Haziran, 678 Temmuz, 679 Ağustos, 680 Eylül, 681 Ekim, 582 Kasım, 683 Aralık

1983	684 Ocak, 685 Şubat, 686 Mart, 687 Nisan, 688 Mayıs, 689 Haziran, 690 Temmuz, 691 Ağustos, 692 Eylül, 693 Ekim, 695 Aralık
1984	696 Ocak, 697 Şubat, 698 Mart, 699 Nisan, 700 Mayıs, 701 Haziran, 702 Temmuz, 703 Ağustos, 704 Eylül, 705 Ekim, 706 Kasım, 707 Aralık
1985	708 Ocak, 709 Şubat, 710 Mart, 711 Nisan, 712 Mayıs, 713 Haziran, 714 Temmuz, 715 Ağustos, 716 Eylül, 717 Ekim, 718 Kasım, 719 Aralık
1986	720 Ocak, 721 Şubat, 722 Mart, 723 Nisan, 725 Haziran, 726 Temmuz, 727 Ağustos, 728 Eylül, 729 Ekim, 730 Kasım, 731 Aralık
1987	732-733 Ocak-Şubat, 734 Mart, 735 Nisan, 736 Mayıs, 737 Haziran, 738 Temmuz, 739 Ağustos, 740 Eylül, 741-742 Ekim-Kasım, 743 Aralık
1988	744-745 Ocak-Şubat, 747 Nisan

Kaynakça

- Demiryol Dergisi, Ocak 1983, S. 684.
Demiryol Dergisi, Şubat 1983, S. 685.
Demiryol Dergisi, Mart 1983, S. 686.
Demiryolları Mecmuası, 1 Mart 1341, S. 1.
Demiryolları Mecmuası, 1 Mayıs 1341, S. 3.
Demiryolları Mecmuası, 1 Haziran 1341, S. 4.
Demiryolları Mecmuası, 1 Temmuz 1341, S. 5.
Demiryolları Mecmuası, 1 Ağustos 1341, S. 6.
Demiryolları Mecmuası, 1 Teşrin-i Sâni 1341, S. 9.
Devellioğlu, Ferit, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, 20. Baskı, Aydın Kitabevi, Ankara, 2003.
Uçak, H. İbrahim, "Demiryolları Mecmuası ve Demiryolcu Dergileri", Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, No: 11/2001, ss. 251-277.



Atatürk'ün Hava Mektebi Komutanlığı Ziyareti, Eskişehir 9 Haziran 1936



Eskişehir 21 Haziran 1934



SPORUN LOKOMOTİFİ: DEMİRSPOR

OSMAN BAHADIR CEMOĞLU^{1*}

1930 yılında Anadolu'nun bozkırında kurulan bu kulüp Eskişehir'de bütün sporların lokomotifi oldu.

Fabrikanın Kuruluşu: 1894

Şehrimizin en büyük sanayi kuruluşlarının başında gelen ve bugünkü adı TÜRASAŞ olan dev sanayi tesisinin tarihi çok eskilere dayanır. 1894 yılında İstanbul-Bağdat demir yolu hattında çalışacak buharlı lokomotiflerin bakım ve onarımları için küçük bir atölye olarak kuruldu.

Sanayinin dünyadaki hızlı gelişimine seyirci kalamayan bu kuruluş özellikle Cumhuriyet'in ilanından sonra kendisini sürekli yenilemiş ve Türkiye'de birçok ilke imza atarak önemli bir kuruluş hâline gelmiştir.

¹Spor Yazarı-Gazeteci



Demirspor'un Kuruluşu: 1930

Cumhuriyet'in ilanından tam 7 yıl sonra Şaban Daga'nın Başkanlığında, Mehmet Mütevellî, Kemal Baydan, Tarık Kışınbay ve Sait Ataman gibi isimlerin büyük çabalarıyla 30 Ağustos 1930 Cumartesi günü Eskişehir Demirspor Kulübü resmen kurulur. Ve Türkiye'nin ilk Demirspor Kulübü olarak sonraki yıllarda kurulacak olan onlarca Demirspor'a da rol model olur. Demirspor; Eskişehir'de ata sporu olan güreş ve Anadolu'da giderek yaygınlaşmakta olan futbolun yanı sıra atletizm, halter, bisiklet, eskrim, voleybol ve basketbol gibi sporların da lokomotifi oldu.

İstanbul Saltanatına Son Veren İlk Anadolu Kulübü

Kurulur kurulmaz büyük başarılar yakalayan Demirspor özellikle dünya çapında güreşçiler yetiştirmesinin yanı sıra futbolda da büyük patlama yaparak kuruluşunun henüz 10. yılında Türkiye şampiyonluğunu kazandı ve İstanbul saltanatına son veren ilk Anadolu kulübü oldu.

1939-1940 sezonunda Anadolu Grup Birincisi olarak Millî Küme Birincisi Fenerbahçe ile final maçında 21 Eylül 1940 Cumartesi günü Ankara 19 Mayıs Stadyumu'nda karşı karşıya geldi. Maçın 0-0 sonuçlanması üzerine bir gün sonra, 22 Eylül 1940 Pazar günü tekrar oynanan maçı İsmail Çınar ve İskender Gürpınar'ın 2 golüyle 3-1 kazanan Demirspor 1939-1940 Türkiye Futbol şampiyonu olarak adını tarihe yazdırdı.

Kurulur kurulmaz büyük başarılar yakalayan Demirspor özellikle dünya çapında güreşçiler yetiştirmesinin yanı sıra futbolda da büyük patlama yaparak kuruluşunun henüz 10. yılında Türkiye şampiyonluğunu kazandı ve İstanbul saltanatına son veren ilk Anadolu kulübü oldu.

Türkiye'nin ilk Demirspor Kulübü olarak sonraki yıllarda kurulacak olan onlarca Demirspor'a da rol model olur. Demirspor; Eskişehir'de ata sporu olan güreş ve Anadolu'da giderek yaygınlaşmakta olan futbolun yanı sıra atletizm, halter, bisiklet, eskrim, voleybol ve basketbol gibi sporların da lokomotifi oldu.



1940 yılında Eskişehir Demirspor - Fenerbahçe maçının oynadığı tarihi futbol topu.

Şampiyonluk Şildini Saraçoğlu Verdi

Final maçı 3-1 Demirspor'un galibiyetiyle sonuçlanmış ve sıra şampiyonluk şildinin verilmesine gelmiştir. Tahminleri alt üst eden Demirsporlu futbolcular sevinç içinde seremoniyi beklemektedir. Protokol tribününden ağır adımlarla inen dönemin Hariciye Vekili (Dışişleri Bakanı) ve sonraki yıllarda Başbakanlık ve TBMM Başkanlığı yapan, yine Fenerbahçe Spor Kulübü'ne 16 yıl boyunca Başkanlık yapan Şükrü Saraçoğlu şampiyonluk şildini Demirspor Kaptanı Mennan Yalın'a verir.



Şükrü Saraçoğlu Şampiyonluk Şildini
Demirspor Kaptanı Mennan Yalın'a Verirken

Sportif faaliyetlerini hâlâ amatörce sürdürmeye devam eden Demirspor, 91 yıllık başarılarının sergilendiği: Ülkemizdeki birçok kulübe nasip olmayan oldukça zengin bir müzeye sahiptir.

Bütün Sporların Lokomotifi Oldu

Cumhuriyetin ilk yıllarından günümüze kadar 91 yıldır Eskişehir ve ülke sporuna büyük hizmetler veren Demirspor, hemen her branşta oldukça önemli sporcular yetiştirdi. Bu kulübün forması altında spora damga vuran millî futbolcular, dünya ve olimpiyat şampiyonu olan güreşçiler, millî halterciler, millî eskrimciler, millî bisikletçiler, atletler, basketbolcular ülke sporuna yıllarca hizmet etti. Sportif faaliyetlerini hâlâ amatörce sürdürmeye devam eden Demirspor 91 yıllık başarılarının sergilendiği ülkemizdeki birçok kulübe nasip olmayan oldukça zengin bir müzeye sahiptir.

İz Bırakan Bazı Sporcular

Çeşitli spor branşlarında büyük başarılar yakalayan ve Türk spor tarihine adını altın harflerle yazdıran sporculardan bazıları şunlardır:

Futbol: Abdülkadir Arun, Basri Dirimlili, Fehmi Sağinoğlu, Tevfik Kutlay, Yüksel Özbek, Nihat Atacan, Rasim Kara, Süreyya Özkefe.

Güreş: 1948 Londra Olimpiyatları ve 1951 Helsinki Dünya Şampiyonası'nda 57 kiloda altın madalya alan Nasuh Akar, 1960 Roma Olimpiyatları'nda 52 kiloda altın madalya alan Ahmet Bilek, 1950 Stockholm Dünya Şampiyonası'nda gümüş madalya alan Ali Özdemir.

Eskrim: Osman Zeki Özden, Muzaffer Çilekar, Abdullah Yalçınkaya, Nuri Savaşkan, Mustafa Köksal, Akın Özden, Hakan Özden.

Halter: Kemal Başkır, İsmail Gülal, Ahmet Gülal, Mücahit Yağcı.

Bisiklet: Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turnuvaları birincisi Osman Pak.

Basketbol: Bir maçta attığı 161 sayılık rekoru hâlâ kıramamış olan millî basketbolcu Orhan Calba.



1939-1940 Türkiye Futbol Şampiyonu Olan Demirspor'un Kadrosu

Ayaktakiler: (Soldan Sağa) Fahri Adanır, Celal Esem, Mennan Yalın, Nuri Kuran, İsmail Çınar, Zeynel Karagöz, Ahmet Dizeroğlu

Oturanlar: (Soldan Sağa) İskender Gürpınar, İbrahim Yanartaş, Abdülkadir Arun, Murat Babayiğit



Demirspor'un Şampiyon Olmuş Güreş Takımı

Ayaktakiler: (Soldan Sağa) Ali Merdoğan, Reşat Güler, Ali Özdemir, Nasuh Akar, M. Ali Aslan, Cemal Songül, Memduh Ertek, Sadettin Dadaylı

Oturanlar: (Soldan Sağa) Gaffar Yavuz, Suha Korma, Tevfik Uysal, Ahmet Bilek



ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE ESKİŞEHİR'DE HAVACILIK

KEMAL YAKUT^{1*}

**“Tayyarecilik; fen, sanat, cesaret ve izzet-i nefis meselesidir.
Türk’ün fitratında bunlar esasen saklı idi.”**

Türkiye’de Askerî Havacılığın Kurulması

Türkiye’de¹ askerî havacılık, Batılı ülkelerle aşağı yukarı aynı tarihte başladı. Havacılıkla ilgili kaynaklarda dünyada modern havacılığın Amerikalı Orville ve Wilbur Wright kardeşlerin ilk motorlu uçağı 17 Aralık 1903’te havalandırmasıyla başladığı belirtilmektedir. Bu olağanüstü başarıdan sonra uçak denemeleri başta Fransa olmak üzere diğer Avrupa ülkelerinde de yapılmaya başlandı. Denemelerin başarılı olması ve Louis Bleriot adında bir Fransız’ın 25 Temmuz 1909’da uçakla Manş Denizi’ni geçmesi havacılık sektörünü dünya kamuoyunun gündemine oturttu. Bu tarihten sonra uçaklar hızla geliştirilerek askerî keşif aracı olarak kullanılmaya başlandı.

1 Prof. Dr., Anadolu Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

Havacılık sektöründeki bu gelişmeler, Osmanlı basını tarafından büyük bir ilgiyle izlendi ve Türk kamuoyuna aktarıldı. Özellikle Baron de Catters adında Belçikalı bir amatör havacının 1909 yılının Ağustos ayında İstanbul’a gelerek gösteri yapmak istemesi halkı heyecanlandırdı. Baron’un uçuş izni almak için o tarihlerde Hareket Ordusu Komutanı olarak İstanbul’da bulunan Mahmut Şevket Paşa’yla görüşmesi Türk askerî havacılığı için bir dönüm noktası oldu. Zira Mahmut Şevket Paşa bu görüşmeden sonra Avrupa ordularında keşif işlerinde kullanılmaya başlanan uçakların Osmanlı ordusunda kullanılıp kullanılmayacağını araştırmaya başladı.²

Mahmut Şevket Paşa’nın askerî havacılığa ilişkin ilgisi, uçağıyla havadan Manş’ı geçen

Havacılık sektöründeki bu gelişmeler, Osmanlı basını tarafından büyük bir ilgiyle izlendi ve Türk kamuoyuna aktarıldı. Özellikle Baron de Catters adında Belçikalı bir amatör havacının 1909 yılının Ağustos ayında İstanbul’a gelerek gösteri yapmak istemesi halkı heyecanlandırdı. Baron’un uçuş izni almak için o tarihlerde Hareket Ordusu Komutanı olarak İstanbul’da bulunan Mahmut Şevket Paşa’yla görüşmesi Türk askerî havacılığı için bir dönüm noktası oldu.

Fransız pilotu Bleriot’un İstanbul’da gösteri yapmasıyla arttı. Mahmut Şevket Paşa’nın isteğiyle Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi Kıtaat-ı Fenniye Şubesi’nde görevli bir binbaşı ve üç kolağası, 20 Aralık 1909’da uçaklar hakkında ayrıntılı bir rapor hazırladı.³ Bu raporda yakın zamanda uçakların savaş meydanlarında kullanılabileceği belirtildi ve Osmanlı ordusunun da bu araçtan yararlanması gerektiği dile getirildi. Ayrıca raporda ekonomik maliyeti yüksek olan bu teknolojik ürünün alınması için hükûmetin halkın yardımlarına başvurması gerektiği üzerinde de duruldu.⁴ Bunun üzerine konuyla öteden beri ilgilenen Mahmut Şevket Paşa, Harbiye Nazırlığına getirildikten kısa bir süre sonra Meclis-i Vükelâ’ya (Bakanlar Kurulu) bir layiha sunarak Osmanlı Ordusu’nda da askerî havacılığın kurulmasını istemiştir. Ayrıca Avrupa’ya askerî ateşe olarak gönderilmiş olan Fethi (Okyar) ve Enver Beyler de havacılıkla ilgili raporlar hazırlamışlardır. Fethi Bey, Paris’ten gönderdiği raporda Fransa’nın Picardie askerî manevralarında uçak kullandığını ve başarılı olduğunu yazdı. Bu nedenle Osmanlı ordusunda da uçağın kullanılması amacıyla ilk anda iki subayın uçuş eğitimi için Fransa’ya gönderilmesini ve Bleriot, R.E.P. ve Deperdessin marka

3 Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Havacılığı Belgeleri (1909-1913), Ankara: 1975, s. 9, Uçak sözcüğü ilk kez bu raporda kullanılmıştır. Bkz. Rifat Uçarol, Tarihî Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987), İstanbul: 1988, s. 21.

4 Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Havacılığı Belgeleri, s. 7-9.

uçaklardan satın alınmasını önerdi.⁵ Enver Bey ise gönderdiği raporda Almanya’daki askerî balonculuk çalışmaları hakkında bilgi verdi.⁶ Bu süreçte Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa 1910 yılının ilk aylarında balon alımı için Avrupa’ya bir inceleme kurulu, Paris’te toplanan uluslararası havacılık konferansına da temsilci gönderdi.⁷

Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi Başkanlığı süvari yüzbaşı Fesa ve istihkâm müla-zımı Kenan Bey’i 1911 yılının Temmuz ayında Fransa’daki Bleriot Tayyare Mektebine gönderdi.⁸ Erkân-ı Harbiye Umumiye Dairesi Başkanlığı İkinci Şubesi’nde görevli Kaymakam Süreyya Bey’i de Osmanlı ordusunda ilk havacılık teşkilatını kurmakla görevlendirdi.⁹ Süreyya Bey, Türkiye’de havacılığın kurulması ve geliştirilmesinde çaba göstererek kısa sürede büyük mesafe alınmasını sağladı. İlk iş olarak Osmanlı ordusunda havacılık hakkında fazla bilgi bulunmaması nedeniyle Paris, Berlin ve Viyana ataşemiliterlerine yazılar yazarak havacılığa ilişkin yapılan yayınların gönderilmesini istedi. Ayrıca

5 Fethi Bey’in gönderdiği raporun tam metni için bk. Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Havacılığı Belgeleri, s. 21-22.

6 Rifat Uçarol, Tarihî Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987), İstanbul: 1988, s. 21.

7 Uçarol, A.g.e., s. 21.

8 Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), Birinci Kitap, Eskişehir: 1950, s.14; Süreyya İlmen, Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi (Hatıralarım), Birinci Kitap, İstanbul: 1947, s. 19.

9 İlmen, A.g.e., s. 19.

Törenlerde gösteri uçuşu yapacak uçak, 26 Nisan 1912’de pilot Gordon Bell yönetiminde İstanbul’a getirildi ve ertesi gün Hürriyet-i Ebediye Tepesi’nde Padişah Mehmet Reşat’ın da bulunduğu kalabalık bir kitle önünde havalandırıldı. Böylece bu gösteriyle tarihte ilk Türk uçağı kullanılmış oldu.

kısa bir incelemeden sonra İstanbul’da bir tayyare mektebi ile bir tayyare merkezinin kurulmasının zorunlu olduğunu Harbiye Nezareti’ne bildirdi. Ancak bu öneri parasal sıkıntılar nedeniyle kabul edilmedi.¹⁰ Kaymakam Süreyya Bey, okul olmaksızın çalışmaların bir sonuç vermediği inancındaydı. Bu nedenle Harbiye Nezareti nezdinde girişimlerini yoğunlaştırdı ve en sonunda bir Tayyare Mektebinin açılması için büyük bir ödenek aldı.¹¹

Havacılık çalışmalarının organize edilmesi için Harbiye Nezareti Kıttaat-ı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişi Umumiliğine bağlı bir “Tayyare Komisyonu” kuruldu. Komisyon’un başkanlığına Kaymakam Süreyya Bey; üyeliklerine ise Kaymakam Refik, Binbaşı Mehmet Ali, Binbaşı Sıtkı ve Binbaşı Ahmet Zeki Beyler getirilmişlerdir.¹² Tayyare Komisyonunun ilk çalışması Ayastefanos’ta (Yeşilköy) bir tayyare mektebinin kurulmasıdır. Tayyare ianesi adıyla halktan toplanan bağışlarla tayyare mektebi inşaatının önemli bir bölümü tamamlandı, bağışın bir miktarıyla da Fransız R.E.P. fabrikasıyla yapılan sözleşme uyarınca uçaklar satın alındı. Satın alınan ilk uçağın 27 Nisan 1912 tarihindeki cülüs törenlerinde uçurulması istendi. Nitekim törenlerde gösteri uçuşu yapacak uçak, 26 Nisan 1912’de pilot Gordon Bell

yönetiminde İstanbul’a getirildi ve ertesi gün Hürriyet-i Ebediye Tepesi’nde Padişah Mehmet Reşat’ın da bulunduğu kalabalık bir kitle önünde havalandırıldı.¹³ Böylece bu gösteriyle tarihte ilk Türk uçağı kullanılmış oldu.

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 7 Mayıs 1912’de Kaymakam Süreyya Bey’in başkanlığında bir grup subayı incelemelerde bulunmak üzere Avrupa’ya gönderdi. Heyetin bu gezide elde ettiği bilgi ve deneyim Türk askerî havacılığına yön verdi. Heyet, 5 Temmuz 1912’de yurda döndükten sonra Ayastefanos’ta yapımına başlanmış olan Tayyare Mektebi ve Tayyare Merkezinin inşaatının tamamlanmasına yardımcı oldu. Nitekim Tayyare Mektebi ve tesisleri 1912 yılının Temmuz ayı sonlarında faaliyete geçirildi.

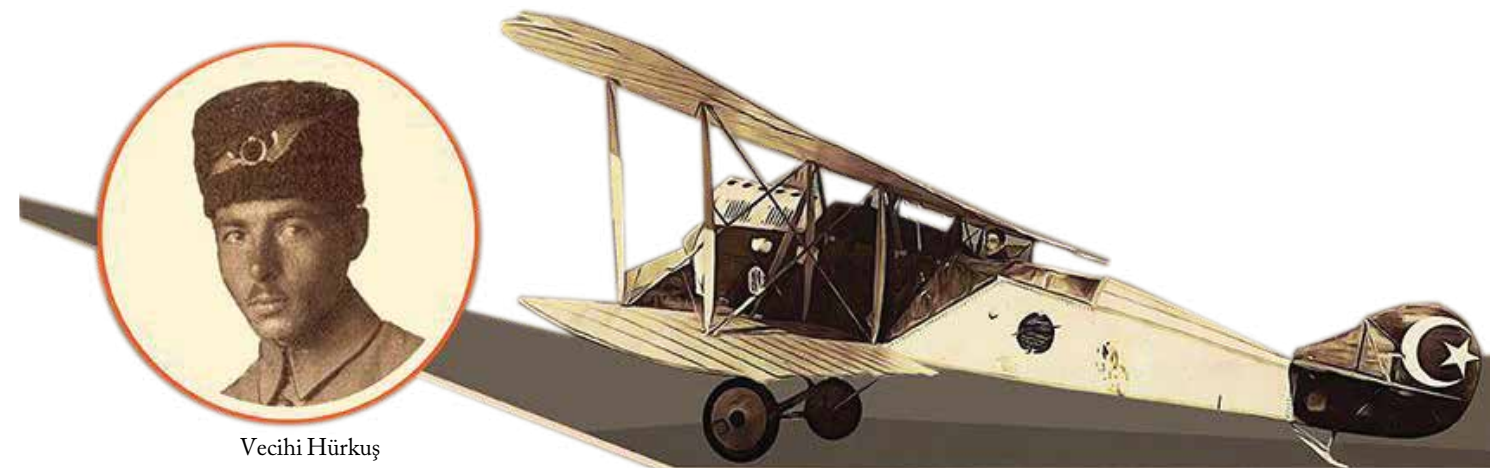
Türk havacıları, Osmanlı-İtalya Savaşı’nda ve Balkan Savaşları’nda önemli görevler üstlendi.¹⁴ Birinci Dünya Savaşı sırasında ordudaki uçak sayısı 450’ye kadar yükselmiştir.

Kurtuluş Savaşı’nda Eskişehir’de Havacılık

TBMM Hükûmeti’nin Kurtuluş Savaşı sırasında kendine ait bir hava kuvveti oluşturmak için yoğun bir çaba harcadığı bilinmektedir. Müdafaa-ı Milliye Vekâletinin 13 Haziran 1920 tarihli yazısıyla Konya Tayyare İstasyonu’nun yanı sıra Eskişehir ve Erzincan’da da tayyare istasyonları kuruldu. Eskişehir’de kurulan Bi-

13 Türk Havacılık Tarihi, C. 1, s. 15; İlmen, A.g.e., s. 31 vd.

14 Türk Havacılık Tarihi, C.I, s. 73 vd.; İlmen, A.g.e., s. 114 vd.



Vecihi Hürkuş

Türk havacılığının efsane isimlerinden biri olan Vecihi Bey, 10 Ocak 1921 tarihli uçuşunda düşman saflarına bomba atmak ve makineli tüfek ile ateş edebilmek için alçaktan uçuş yapmış fakat isabet aldığı için zorunlu bir iniş gerçekleştirmek zorunda kalmıştı.

rinci Sınıf Tayyare İstasyonu’ydü. Burada Birinci Tayyare Bölüğü konuşlandırılmıştı.¹⁵ Öyle anlaşıyor ki Eskişehir işgal edilmeye kadar ulusal güçlerin sahip olduğu hava gücünün en önemli merkezlerinden biri olmuştu. Uçaklar daha çok Yunan kuvvetlerine yönelik keşif uçuşları yapma ve beyanname dağıtma işinde kullanılmıştır.

Birinci İnönü Savaşı sırasında güçlü bir hava gücüne sahip olunmamakla birlikte, Birinci Tayyare Bölüğü’ne ait Muttalıp Meydanı’nda faal olan bir av (Albatros D.III) ve bir keşif tayyaresi (AEG-C. IV) keşif uçuşları ve bombardıman için havalandırılmıştır. Türk havacılığının efsane isimlerinden biri olan Vecihi Bey, 10 Ocak 1921 tarihli uçuşunda düşman safla-

15 Y. Doğan Çetinkaya, “Kurtuluş Savaşı Başında Hava Gücü Oluşturma Çabaları ve İlk Hava Harekât Görevleri”, Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011), Ankara:2013, s. s.206; Kemal Yakut, Modern Eskişehir’in Doğuşu (1923-1938), Kebikeç Yayınları, Ankara: 2015, s. 251-252.

İkinci İnönü Savaşı sırasında da Vecihi Bey yaptığı keşif uçuşlarıyla ve Bursa yönünden ilerleyen Yunan güçlerine bomba atmasıyla büyük yararlılıklar göstermişti.

rına bomba atmak ve makineli tüfek ile ateş edebilmek için alçaktan uçuş yapmış fakat isabet aldığı için zorunlu bir iniş gerçekleştirmek zorunda kalmıştı. İniş yaptığı alan iki cephe arasında olduğu için uçağını yakarak Türk ordusunun hattına sığınmıştı.¹⁶

Türk askerî havacılığının kurumsal gelişmesinde önemli olan adımlardan biri de savaş sırasında Eskişehir’de Kuva-yı Havaiye Müdüriyetinin kurulmasıdır. Cer Atelyesi’nin bir bölümü tayyarelerin tamiri için ayrıldı.

İkinci İnönü Savaşı sırasında da Vecihi Bey yaptığı keşif uçuşlarıyla ve Bursa yönünden ilerleyen Yunan güçlerine bomba atmasıyla büyük yararlılıklar göstermişti. Kütahya-Eskişehir Savaşlarından önce Mayıs 1921’de Eskişehir’in işgal riski taşıması nedeniyle Kuva-yı Havaiye Müdüriyet-i Umumiyesi tayyare fabrikası ve depoları Polatlı’ya taşındı. Temmuz ayının ortalarında da Ankara’ya nakledildi.¹⁷

16 Doğançaya, A.g.m., s. 212.

17 Doğançaya, A.g.m., s. 215.



Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1924'te TBMM'nin yeni yasama yılını açış konuşmasında, "Müdafaa-ı memleketten bahsederken âlem-i askerîde mühim ve müessir bir âmil mahiyetinde bulunan Kuva-yı Havaiye'ye Meclis-i Âlinin bilhassa alakasını ve dikkatini isticlâb ederim." diyerek etkin bir hava gücünün oluşturulması için otoritelere mesaj vermiştir.

Türk Kurtuluş Savaşı sırasında, diğer bazı kent ve kasabalarda olduğu gibi Sivrihisar'da da halk, topladığı 4 bin lirayı askerî otoritelere teslim ederek "Sivrihisar" adlı uçağın alınmasını sağlamıştı.

Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Eskişehir'de Havacılık¹⁸

Cumhuriyet Dönemi'nde dünyadaki havacılık alanında meydana gelen gelişmelere paralel adımlar atılmaya çalışıldı. Özellikle iki dünya savaşı arasında askerî havacılık teknolojisinde büyük bir sıçrama yaşanması, ateş ve saldırı gücü yüksek uçak modellerinin yapılması dikkatle izlendi. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk,

18 Bu bölüm (Kemal Yakut, Modern Eskişehir'in Doğuşu (1923-1938), Kebikeç Yayınları, Ankara: 2015, s. 252-256) alınmıştır.

1 Kasım 1924'te TBMM'nin yeni yasama yılını açış konuşmasında, "*Müdafaa-ı memleketten bahsederken âlem-i askerîde mühim ve müessir bir âmil mahiyetinde bulunan Kuva-yı Havaiye'ye Meclis-i Âlinin bilhassa alakasını ve dikkatini isticlâb ederim.*"¹⁹ diyerek etkin bir hava gücünün oluşturulması için otoritelere mesaj vermiştir. O tarihlerde Kuva-yı Havaiye Müfettişi olan Kurmay Albay Muzaffer (Ergüder) Bey'e göre etkili bir hava gücünün oluşturulması için 25 milyon liraya ihtiyaç vardı.²⁰ Genç Cumhuriyet'in ekonomik durumunun zayıf olması bu harcamayı olanaksız kılıyordu.

Mustafa Kemal Atatürk'ün 1 Kasım 1924'te

19 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C. I-III, (1906-1908), s. 334.

20 Muzaffer Ergüder, Havacılık Anıları (1922-1930), (Haz: H. İbrahim Fırtına), Ankara: Türk Hava Kurumu, 2009, s. 63-64.

Meclis'in yeni yasama yılını açış konuşmasında yetkililerin dikkatini çekmesinden birkaç ay sonra, 16 Şubat 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu. Cemiyet'in temel amacı, Türkiye'de havacılığın askerî, iktisadi, siyasi ve sosyal önemini halka anlatmak ve havacılığa gerekli olan insan ve malzemeyi sağlamaktı.²¹ Cemiyet, Atatürk'ün himayesinde, İsmet İnönü'nün ise fahri başkanlığında oluşturulmuştu. Bolu Mebusu Cevat Abbas Gürer başkanıydı.²²

Türk Tayyare Cemiyeti Eskişehir Şubesi Kuruluyor

Tayyare Cemiyeti, ülke çapında etkili bir propaganda yaparak, halktan bağış toplamış ve yeni uçakların alınmasını sağlamıştı. Tayyare Cemiyeti'nin Eskişehir'de de şubesi açılmış ve bağışlar toplanmaya başlanmıştı.

Tayyare Cemiyetinin Eskişehir, Kütahya ve Afyon şubelerine mensup 45 delege 24 Haziran 1926'da Eskişehir'de ortak bir kongre düzenlemişlerdir. Ayrıca Tayyare Cemiyeti Merkez-i Umumisi adına Kastamonu Milletvekili Ali Nazmi, Afyon Milletvekili İzzet Ulvi ve Eskişehir Milletvekili Emin Beyler de kongreye katılmışlardır. Kongrede Tayyare Cemiyetine daha fazla gelir sağlamak için köylerde bilumum mahsulattan %1, koyun ve keçiden 5, sığırdan 10 ve deveden 20 kuruş alınması kararlaştırıldı. Ayrıca kent merkezinde de tayyare ianesi için tüm vergilerden kuruş cinsinden %20 alınması kongreye katılanlarca benimsendi.²³ Rejimle uyumlu olan ve rejimin istekleri doğrultusunda kamuoyu

21 Demo Ahmet Aslan, "Tayyare Cemiyeti'nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları", Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 14, S. 3, (Eylül 2014), s. 142.

22 Aslan, A.g.m., s. 141.

23 "Eskişehir Tayyare Kongresi", Hâkimiyet-i Milliye, 28 Haziran 1926, No: 1784, s. 3. Aslında bu kararlar daha önce Tayyare Cemiyeti İzmir Şubesi tarafından alınmıştı.

Tayyare Cemiyetinin Eskişehir, Kütahya ve Afyon şubelerine mensup 45 delege 24 Haziran 1926'da Eskişehir'de ortak bir kongre düzenlemişlerdir. Ayrıca Tayyare Cemiyeti Merkez-i Umumisi adına Kastamonu Milletvekili Ali Nazmi, Afyon Milletvekili İzzet Ulvi ve Eskişehir Milletvekili Emin Beyler de kongreye katılmışlardır.



Türk Tayyare Cemiyeti
Eskişehir Şubesine Mahsus Makbuz

oluşturmaya çaba gösteren Hâkimiyet-i Milliye gazetesi, halkın bu kararlardan çok memnuniyet duyduğunu belirtmişti.²⁴

Eskişehir yeni dönemde de havacılığın en önemli merkezlerinden biri olma özelliğini sürdürdü. 1925'te İzmir Halkapınar Tayyare Tairhanesi'nin bir bölümü Eskişehir'e nakledildi. Eskişehir uçak istasyonu statüsüne getirilmişti. Uçuş Grup Komutanlığı ise 6, 7, 9. ve daha sonra kurulan 10. Bölüklerden oluşturulmuştu.

24 A.g.g.

Bu birim Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrinde çalışmalarını sürdürmüştü. Eskişehir'deki hava birliklerinin ihtiyaçlarını karşılayacaktı. Ertesi yıl bağımsız bir bina yapılmış, Monte ve Tayyare Atölyeleri açılmıştı.²⁵

Türkiye'nin uçak imal etme projesinde akla gelen ilk kentlerden biri Eskişehir'dir. Hükûmet uçak imal etmek için Alman Junkers Flugzeugwerke Aktiengesellschaft (Junkers Uçak Fabrikası Anonim Şirketi) ile 15 Ağustos 1925'te bir antlaşma yapmıştır. Bu süreçte, 7 Eylül 1925'te Bakanlar Kurulu kararıyla Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur. İki şirketin ortaklığıyla uçak üretilecekti. TOMTAŞ'ın sermayesi 3.000.361 liraydı. Millî Müdafaa Vekâleti, şirket hissesinin %51'ine, Junker Şirketi de %49'una sahipti.²⁶

TOMTAŞ ve Alman Junkers şirketi arasında gerçekleştirilen iş birliği sonucunda, 1926'da Eskişehir ve Kayseri'de tayyare fabrikaları inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Kayseri'deki fabrika uçak imalatını, Eskişehir'deki ise uçakların bakım ve onarımlarını gerçekleştirecekti.²⁷

Bu gelişmelerden anlaşıldığı kadarıyla Eskişehir'de hem hava birlikleri konuşlandırılacaktı hem de uçakların bakım ve tamiri yapılacaktı.

Kuva-yı Havaiye Müfettişliği, 1924'te uçak hangarlarının yapılması için Muttalip yakınlarındaki 8.819 dönüm arazinin istimlak edilmesini Dördüncü Kol Ordu Kumandanlığı aracılığıyla Müdafaa-ı Milliye Vekâletine bildirmiştir. Bakanlar Kurulu söz konusu arazinin istimlak edilmesine 17 Eylül 1925'te karar vermiştir.²⁸ İki hangarın ve bir atelyenin yapılması için Alman-

ya'daki Bresit(?) fabrikasından 200 ton araç gereç sipariş edilmiş ve Bakanlar Kurulu 14 Ekim 1925 tarihli Kararname ile söz konusu araç gereçlerin gümrük vergisinden muaf olmasını kararlaştırmıştır.²⁹

Eskişehirli Uçak Satın Alıyor

Türk Tayyare Cemiyetinin Eskişehir Şubesi havacılığın askerî, ekonomik, siyasi ve sosyal önemini halka anlatmakla işe başladı. Uçak alınması için kampanya başlattı. Öğrencisinden esnafa şehrin tüm kesimleri bağışta bulundu. Abdülkadirzade Manifaturacı Mehmet Şükrü ve Tüccardan Tüfenkcizade Faruk Beyler ellişer lira bağışta bulunmuşlardı.³⁰ Turan Numune Mektebi öğrencilerinden Abdullah Cevdet'in 10 lira, Mal Hatun Mektebi öğrencisi Remziye Hanım'ın 5 lira vermesi dikkat çekici bulunmuştu.³¹ Çifteler Harası ve çevre köylerden toplanan nakdi ve aynı bağışlar Cemiyet yetkililerine teslim edilmişti. Çifteler nahiyesi Müdürü Sabri Bey ve nahiye eşrafı bu bağışın öncülüğünü yapmışlardı. Hâkimiyet-i Milliye gazetesi, Yunanlılar tarafından yakılan ve malları gasbedilen bu köylülerin vatanperverane davranışının tüm köylülere örnek olacağını belirtmiştir.³²

Çabalar, 1926 yılının sonlarında meyvesini verdi ve toplanan bağışlarla bir uçak alındı. Uçağa "Eskişehir" adı verildi. 12 Kasım 1926'da şehrin tüm sivil ve askerî bürokrasisi ile on binlerce Eskişehirli'nin katıldığı görkemli bir törenle uçağın teslimi yapıldı.

Cumhuriyet gazetesi 13 Kasım 1926 tarihli

29 BCA, 30.18.1.1.16.65.14.

30 "Eskişehir'de Tayyare Teberruâtına İştirak Edenler", Cumhuriyet, 6 Temmuz 1341 (1925), No: 415, s. 1.

31 "Eskişehir'de Hamiyetli İki Çocuk", Cumhuriyet, 13 Temmuz 1341 (1925), No: 422, s. 1.

32 "Eskişehir'de Tayyare Cemiyeti'ne Yeni Yardımlar", Hâkimiyet-i Milliye, 6 Teşrin-i Evvel 1341 (1925), No:1545, s. 2.

Çabalar, 1926 yılının sonlarında meyvesini verdi ve toplanan bağışlarla bir uçak alındı. Uçağa "Eskişehir" adı verildi. 12 Kasım 1926'da şehrin tüm sivil ve askerî bürokrasisi ile on binlerce Eskişehirlinin katıldığı görkemli bir törenle uçağın teslimi yapıldı.

sayısında tören gününün haberini şöyle vermiştir: "Eskişehir tayyaresinin tevsim (isim verme) merasimi dün fevkalade tezahüratla Eskişehir Tayyare Meydanı'nda yapıldı. Merasimde Temyiz Mahkemesi reis ve azaları, başmüddeiumumi (başsavcı) Nihat Bey, kumandan Emin Paşa, Vali Cemil Bey ile aileleri; erkân ve vilayet memurları ve on binlerce halk hazır bulunuyorlardı. Evvela sancağa selam rasimesi (töreni) icra edildi. Tayyare Cemiyeti reisi Şekerci Kâmil Bey bir nutuk irad ederek halkı tebrik etti, havalarına sahip olmayan milletlerin hudutlarının bekçisiz olacağını söyledi. Büyük yolun rehberi Gazi'ye şükranlarını yükseletti. Bundan sonra Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer Bey, sevinçli ve pek heyecanlı bir nutukla Eskişehirli bize hediye ettiği tayyare, avcı tayyaresidir. Bu tayyare hâkimiyetimizi ufuklarımızda gezdirecektir. Tayyarelerini bazı milletler kiralık adamlarla gezdiriyorlar. Tayyarelerimizi aziz evlatlarımız kuvvet ve kudret ile semalarımızda gezdirmektedir." Bundan sonra Muzaffer Bey, her yerde feyizli işaretleriyle yürünülen Büyük Gazi'yi ve arkadaşlarını selamladı. Eskişehir Tayyare Cemiyeti Reisi, Eskişehirli hediyeçilerinden dolayı arkadaşları namına teşekkür etti. Eskişehir tayyaresinin ismi, 26 bahtiyar şehirden birinin ismidir. Eskişehir tayyaresi Eskişehirli bizzat uçuşmaya başladı. Alkış ufukları tuttu. Diğer filolarımız da uçuşlar yaptılar. Velhasıl Eskişehirli

bugün çok bahtiyar anlarını yaşadılar. Hamiyetli şehirlerimizin isimlerine izafeten alınan tayyareler meydana sıralarıyla görünüyordular. Bir numero-lu tayyare Karaağaçlıların, 9 numarolu Adapazarlılarındı. Elhasıl bugün tayyare meydanı emsalsiz bir hamiyet meydanı olmuştur. Eskişehir tayyaresi pilotu Ferruh Bey'e bir altın saat hediye edilerek merasime nihayet verildi. Hava Kuvvetlerimize mensup kumandan ve zabıtların (subayların) nezaket ve kudretleri halkımızın göğüslerini kabartacak bir hâledir."³³

Sivrihisarlılar İkinci Uçağı Alıyorlar

Sivrihisarlılar, Kurtuluş Savaşı sırasında aldıkları uçağın gururunu yaşamışlardı. Yurtsever Sivrihisarlılar, Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki heyecan dolu günlere de ortak oldular. Aralarında topladıkları 35 bin lirayı Tayyare Cemiyeti'ne teslim ederek ikinci bir uçağın satın alınmasını sağladılar. Uçağa "Sivrihisar-2" adı verildi. 2 Aralık 1927'de binlerce kişinin katıldığı bir tören düzenlendi. Eskişehir'de Sakarya gazetesi tören gününü okuyucularına şöyle duyurdu: "Perşembe günü (1 Aralık) saat on beşte iki tayyare ufukta görünmüş ve fedakâr halk kitlesinin yaşa nidaları arasında yere inmiş, biri tekrar havalandı, Sivrihisarlılarımıza ait olanı da orada kalmıştır. Gece belediye tarafından pilot İshak ve Râsıd Tekin Beyler şerefine bir ziyafet ve şehrin kendi mamulatından iki Günyüzü kilimi hediye edilmiş, ertesi Cuma günü saat on beşte de şube reisinin (Tayyare Cemiyeti) belliğ bir nutku

33 "Yeni Tayyarelerimiz: Eskişehir Tayyaresi", Cumhuriyet, 13 Teşrin-i Sani 1926, No: 903.

Sivrihisarlılar, Kurtuluş Savaşı sırasında aldıkları uçağın gururunu yaşamışlardı. Yurtsever Sivrihisarlılar, Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki heyecan dolu günlere de ortak oldular. Aralarında topladıkları 35 bin lirayı Tayyare Cemiyeti'ne teslim ederek ikinci bir uçağın satın alınmasını sağladılar. Uçağa "Sivrihisar-2" adı verildi. 2 Aralık 1927'de binlerce kişinin katıldığı bir tören düzenlendi.



İsmet Tayyaresi

ile merasime başlanmıştır. (...) Sonra Kaymakam Rıza Bey Efendi tayyarenin kurdelasını kesmiştir. Ve merasime ihtiyarı, genci, kadını ve erkeği ile bütün kasaba iştirak etmiş; kendi hamiyyet ve teberruâtın bu nadide eserini mefharla temaşa eylemişlerdir. Bundan sonra tayyare şehir ve civar köyler üzerinde bir cevalân yapmış, Eskişehir'e müteveccihen hareket etmiştir.³⁴

Sivrihisar'da yaşayanların bağış yoluyla ikinci uçağı satın almaları yörede büyük bir övünç kaynağı olmuştur.

Eskişehir'in havacılık merkezi hâline gelmesi ve çok sayıda personelin kentte yaşamaya başlamasından dolayı daha önce İstanbul'da açılmış olan Tayyare Kulübünün bir şubesinin Eskişehir'de de açılması için çalışmalar yürütüldü. Şubenin açılması için Milletvekili Ali Ulvi Bey ve Kuva-yı Havaiye Müfettişi (1927'den sonra Hava Kuvvetleri Müfettişi) Muzaffer Paşa'dan destek istendi. Tayyare Kulübünün "maksad-ı teşekkülü tayyareciler arasındaki tesanüd ve aşinalığın tezyid ve takviyesi, tayyarecilere yardım, mesleğin ehemmiyeti ve kıymeti amehî bir tarzda herkese izah ve ibrâğ etmek ve Türk tayyareciliği-

34 "Sivrihisar Tayyare Tevsim Merasimi", Eskişehir'de Sakarya, 5 Kanun-ı Evvel 1927, No: 99.

nin terakki ve tealisine sarf-ı mesai eylemektir.³⁵ Genel kanı, Eskişehir'in böyle bir kuruma çok fazla ihtiyaç duyduğu yönündeydi.

Hava Kuvvetlerinin kurumsal yapısında 1928 yılında değişiklik yapılması üzerine Eskişehir'de bulunan Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağve-dilmiştir. Ankara'da Millî Müdafaa Vekâletine bağlı Hava Müsteşarlığı kurulmuştur. Hava birlikleri taburlar hâlinde yeniden yapılandırıldı. Bu arada Uçuş Grup ve İstasyon Komutanlıkları da kaldırıldı. Yerlerine tayyare taburları kuruldu. Eskişehir'deki 1. Tabur'a 6, 7, 8, 9, ve 10. Bölükler bağlandı. Bir yıl sonra da Eskişehir'de bulunan Hava Uçuş Okulu Müdürlüğü lağve-dilmiş, yerine üç bölükten oluşan Uçuş Eğitim Tabur Komutanlığı oluşturulmuştur.³⁶

Eskişehir'de havacılık faaliyetleri 1930'lar-da artarak devam etti ve havacılık; kenti canlandıran, geliştiren temel etkenlerden biri oldu.

35 "Tayyare Kulübü Açılarak", Eskişehir'de Sakarya, 21 Teşrin-i Sani 1927, No: 97, s. 1.

36 Yalçın, A.g.e., s. 88-89; Mustafa Gökhan Erdemli, Düünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011, s. 42.

Fransa'dan davet edilen uzmanlar tarafından idarî yapıda değişiklikler gerçekleştirildi. Tayyare meydanı ve hava deposu gibi birimler Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası adı altında yeniden yapılandırıldı.³⁷ Bakanlar Kurulu 17 Ağustos 1931 tarihinde çıkardığı kararname ile Avrupa'dan ithal edilen bazı tayyare ve motor parçalarının Eskişehir Tayyare Tamirhanesi'ne yeni makineler alınarak burada üretilmesinin daha uygun olacağını kararlaştırdı.³⁸ Tayyare meydanı daha da geliştirildi ve Muttalıp yakınlarındaki 2 bin dönümlük arazi Bakanlar Kurulunun 20 Eylül 1931 tarihli Kararnamesi ile istimlak edildi.³⁹

Türk Tayyare Cemiyeti adına Fransa'da mühendislik eğitimi almış olan Selahattin Reşit Alan, idealisttir. Türkiye'de uçak yapılabileceğini kanıtlama niyetindedir. Bu amaçla Millî Müdafaa Vekâleti adına 1930'da çalışmaya başladığı Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası'nda MMV-I (Millî Müdafaa Vekâleti- I) kodu ile eğitim ve keşif uçağı projesi hazırlamıştır. Fabrikanın marangoz atölyesi ustabaşlarından Mehmet Bey ile birlikte küçük bir ekip oluşturmuş ve yapmaya niyetlendiği uçağın prototipini üretmek için çalışmaya başlamıştır. Selahattin Reşat Alan'ın 1931-1932 yıllarında Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası'nda ürettiği MMV-I Tayyaresinin motoru 300 beygir gücündeydi. ABD'den Prat-Whitney ve Hamilton fabrikasından satın alınmıştı. Diğer parçaları Eskişehir ve Kayseri'deki uçak fabrikalarında üretilmişti. Deneme uçuşları Ekim 1932'de başarıyla gerçekleştiril-

37 Yalçın, A.g.e., s. 328.

38 BCA, 30.18.1.2.22.59.14.

39 BCA, 30.18.1.2.23.65.20.



Eskişehir Uçuş Okulu-K.7 Tayyare Makinisti Mehmet (Yıl-14 Teşrin-i Sani 1926)

mişti. Tayyarenin üzerine "Kağnıdan doğan güneş" yazısı yazılmıştı. Bu da "Türk mühendislerinin vatanın göbeğinde en yüksek tekniği kuracaklarının bir remzi" olarak değerlendirilmişti.⁴⁰ Fakat Selahattin Alan, Millî Müdafaa Vekâletinden gerekli ilgi ve desteği göremediği için bu projesi tamamlanamamıştır. O da Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası'ndan istifa eder ve Türk havacılık tarihinin cesur figürlerinden biri olan Nuri Demirağ'ın fabrikasında çalışmaya başlar.⁴¹

Eskişehir, havacılık açısından çok yönlü bir kentti. Bir yandan uçak prototipi imal edilirken öte yandan ise hava kuvvetlerinde kurumsal değişikliklerinin merkezi durumundaydı. Eskişehir, 13 Temmuz 1932'de oluşturulan hava alay teşkilatında Birinci Hava Alayı'nın merkezi oldu. Tıp eğitimlerini Fransa'da tamamlayan doktorlar, 1935'te ülkeye döndükten sonra Eskişehir'de Hava Sıhhi Muayene Merkezi'ni açmışlardır.⁴²

Mustafa Kemal Atatürk, iki dünya savaşı arasında havacılık teknolojisinin hızlı bir biçimde geliştiğinin farkındaydı. Türkiye'de de Hava Kuvvetlerinin eğitim, teknoloji ve ateş gücü açısından ilerlemesi için talimatlar verdiği bir gerçektir. Cumhuriyet'in ilanından sonra önemli bir mesafe de alınmıştı. İran Şahı Rıza Pehlevi'nin uzun süren Türkiye ziyaretinde 21

40 "Eskişehir'de Mükemmel Bir Mektep Tayyaresi Yapıldı", Hakimiyet-i Milliye, 9 Birinci Teşrin 1932, No: 4036, s. 1; "Türk Tipi Tayyareler", Cumhuriyet, 20 Teşrin-i Evvel 1932, No: 3038, s. 1; Yavuz, A.g.e., s. 84; Yalçın, A.g.e., s. 226-227.

41 Yavuz, A.g.e., s. 84-85.

42 Yalçın, A.g.e., s. 90; 94.

İran Şahı Rıza Pehlevi'nin uzun süren Türkiye ziyaretinde 21 Haziran 1934'te Eskişehir Tayyare Alay Karargâhı da ziyaret edilmişti. Bu gezi biraz da propaganda amaçlıydı ve Cumhuriyet'in kısa sürede nasıl geliştiği komşu ülkenin liderine gösterilmek isteniyordu. Atatürk'ün de bizzat eşlik ettiği bu gezi, Eskişehir açısından da önemli bir andı.

Haziran 1934'te Eskişehir Tayyare Alay Karargâhı da ziyaret edilmişti. Bu gezi biraz da propaganda amaçlıydı ve Cumhuriyet'in kısa sürede nasıl geliştiği komşu ülkenin liderine gösterilmek isteniyordu. Atatürk'ün de bizzat eşlik ettiği bu gezi, Eskişehir açısından da önemli bir andı. Hakimiyet-i Milliye gazetesi kentteki karşılamayı şu şekilde okuyucularına duyurdu: “İran Şahı Hz. ile Gazi Hz., Başvekil İsmet Paşa ve diğer zevat bu sabah saat 8.45'te Eskişehir'e teşrif ettiler. Aziz misafirlerimizi garda askerî bir kıta selamladı. İstasyon meydanında binlerce halk toplanmıştı. Şehir Türk, İran bayraklarıyla süslenmişti. Kıymetli misafirler halkın coşkun tezahürleri arasında otomobillerine binerek hava meydanını teşrif ettiler. Meydanda 50 tayyaremiz uçuş yaptı.”⁴³

Atatürk'ü ve İran Şahı Rıza Pehlevi'yi üst düzey sivil ve askerî erkân karşılamıştı. Tayyare Karargâhı'nda ise pilotlar uçaklarla çeşitli manevralar ve akrobasi hareketlerinde bulunmuşlardı: “Bunu takiben bombardıman ve avcı tayyarelerimizin iştirak ettikleri bir alay uçuşu yapılmıştır. Bu uçuşu Şahinşah Hazretlerine takdim edilen tayyarenin uçuşu ve yaptığı harekât takip eylemiştir. Alâhazreti Hümayun ve Reis-i Cümhur Hazretleri karargâhın muhtelif şubelerini ve yeni yapılan kısımlarını gezdikten sonra doğruca istasyona avdet buyurmuşlar ve 12'de Afyon'a hareket etmişlerdir.”⁴⁴

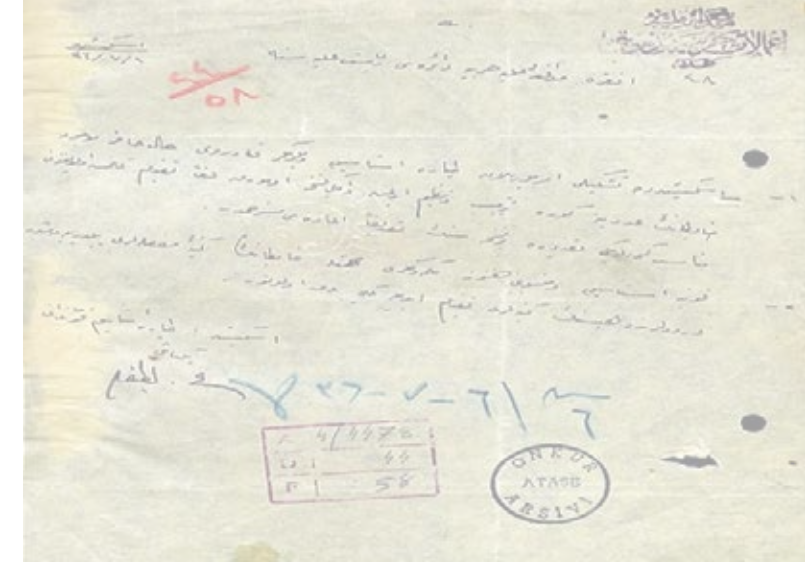
43 “Şahinşah ve Gazi Hz. Eskişehir'de”, Hâkimiyet-i Milliye, 22 Haziran 1934, No: 4638, s. 1-2.

44 “Büyük Misafirimiz Tayyare Filolarımızın Manevralarını Seyrettiler”, Hâkimiyet-i Milliye, 22 Haziran 1934, No: 4638, s. 2.



Atatürk, Eskişehir Hava Okulunda, İran Şahı Pehlevi, İnönü ve askeri heyet ile birlikte. Eskişehir, 21 Haziran 1934

KONUyla İLGİLİ BİRKAÇ BELGE



ESKİŞEHİR TAYYARE İSTASYONU'NUN KURULUŞU SONRASI (1 TEMMUZ 1920)

Müdafaa-i Milliye

İmalat-ı Harbiye Müdüriyeti

Numro 48

Eskişehir

1 / 7 / 36

Ankara Müdafaa-i Milliye Harbiye Dairesi Riyaset-i Aliyesine

1- Eskişehir'de teşkili emir buyrulan tayyare istasyonu ve bölükleri kadrosu hâlihazır mevcut zabitanın adedine göre tertib ve tanzim edilmiş ve iki nüsha olarak leffen takdim kılınmış olduğundan, münasib görüldüğü takdirde bir nüshasının ta'difen iadesi müsterhamdır.

2- Konya istasyonu ve mensûbîni henüz gelecekleri cihetle zabitanın künye-i mufassalaları (detaylı bilgileri) bildirilememiştir. Vürudlarında hepsinin künyeleri takdim idileceği arz olunur.

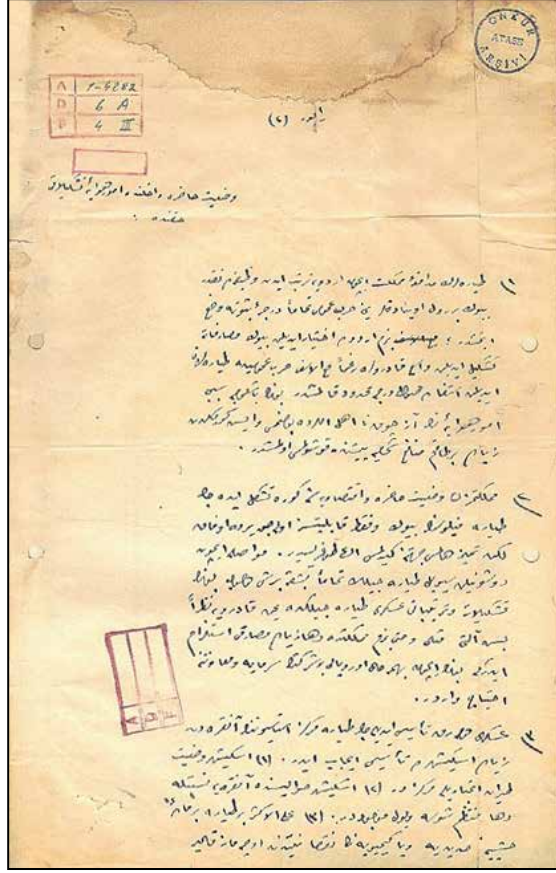
Eskişehir Tayyare İstasyonu Kumandanı

Binbaşı

Latif

6. şube / 6 - 7 - 36

**UMÛR-U HAVÂİYE TEŞKİLATI
(26 OCAK 1921)**



Vaziyet-i hâzıra dâhilinde umur-u havaiye teşkilatı hakkında:

1- Tayyarelerin müdafaa-i memleket için orduya tertib iden vazifede ne kadar büyük bir rol oynadıkları yeni harb-i umumi tamamen derece-i bütüne vaz'ı itmişdir. Bizim orduda ihtiyar idilen büyük masarifata teşkil idilen vası' kadrolara rağmen maalesef harb-i umumiyede tayyarelerden idilen istifade son derece mahdud kalmıştır. Bunun başlıca sebebi umur-u havaiyenin az çok nâ-ehil ellerde bulunması ve iş görmekten ziyade bir takım menafi' şahsiye peşinde koşulması olmuştur.

2- Memleketimizin vaziyet-i hâzıra ve iktisadiyesine göre teşkil edecek tayyare filosunun büyük ve fakat kabiliyetsiz olacak yerde ufak lakin temiz halis cihetine gidilmesi en doğrusudur. Muvasala için düşünülen sivil tayyarecilik tamamen başka bir şey olup bunun teşkilat ve tertibatı askeri tayyarecilikden aynı kadroya nazaran beş altı misli ve hatta bizim memleketde daha ziyade masarafa istilzam itdiği bunun için behemahal Avrupalı bir şirketin sermaye ve muavenetine ihtiyac vardır.

3- Askeri olarak tesis idilecek tayyare merkezi istasyonunun Ankara'dan ziyade **Eskişehir**'de tesisi icab ıder. (1) **Eskişehir vaziyeti tayran itibariyle merkezdir.** (2) **Eskişehir havalisinde Ankara'ya nisbetle daha muntazam şose ve yol mevcuddur.** (3) Alel ekser bir tayyare bir madde-i haşiyesine? veya ... noksanıyetinden uçamaz kalır.

Hâlbuki Eskişehir'de ...

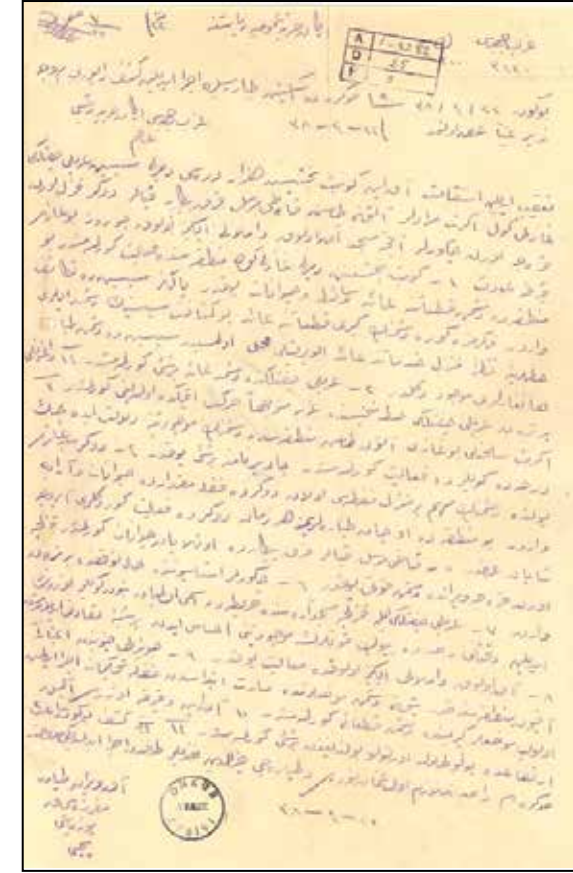
olmak itibariyle her dürlü malzeme Ankara'ya nazaran daha suhûletle tedarik olunur.

4- Almanya'da tahsil itmiş olan tayyare makinistlerimizin ekserisi, Avrupa makinistleri derecesinde muktedir olup mütarekeden sonra şark nakliyatı havaiye şirketinde çalışan makinistlerden Fransız makinistlere ders virenler de bulunmuştur. Mahaza el'an Dersaadet'de tayyare şirketinde, İngiliz müesseselerinde veya hususi motorlarda çalışan bu makinistlerden birçoğunun, birkaç güne kadar Anadolu'ya iltihak ideceklerini bildiğim gibi diğerlerinin müteakiben geleceklerinden eminim.

5- Dersaadet'de bulunduğum esnada ... tayyare heyetine aid tayyarelerin satun alınması mevzu bahs oluyordu. Hâlbuki mezkûr tayyareler harb-i umumiye hidmet itmiş ve birçok tamirat görmüş, Selanik ordusu parkından getirilen tayyarelerdir. Bu tayyarelerin Yunanlılara satılması dahi mevzu bahis olduğunu biliyorum. Mahaza bu tayyareler bir müddet için kullanılabilirler velakin bunları temiz ve kabiliyetli bir filo teşkil idilsin diye kabul idilemeyeceğini arz eylerim efendim.

26 kanunisani 337

Sabık Tayyare İstasyonu Fen Şubesi Müdürü
Mülazım-ı Evvel
İmza



ESKİŞEHİR TAYYARESİYLE İCRA EDİLEN KEŞİF RAPORU
(22 NİSAN 1922)

Garb Cebhesi
3120/300

Erkân-ı Harbiye Umûmiye Riyâsetine

Bugün 22/ 4 /(13)38 saat 02.00 (muhtemelen saat 14.00 olmalı) sonra da Eskişehir Tayyaresiyle icrâ idilen keşif raporu ber-vech zîr 'atıyen arz olunur.

Garb Cebhesi Erkân-ı Harbiye Reisi
Asım

Ta'kib idilen istikâmet: Ak İn, Kümbet, Bahşâyiş, Hezar Deresi, Demirli, Sipsin, Arabalı Çiftliği, Gazlı Göl, Eğret, Muradlar, Altuntaş, Kadı Mürsel, Kırkpınar, Kabalar, Döğer, Kızılviran, Karacaviran, Çöğürler, Akça Mescid, Akoluk, Damlalı, İkizoluk, Çörec Boğazı, Kırka 'avdet:

1- İkizoluk, Bahşâyiş, Demirli, Gazlıgöl mıntıkasında fa'aliyet görülmemiştir. Bu mıntıkada düşman kıt'atına aid vesâit ve hayvânât yoktur. Yalnız Sipsinde tekâsüf (*bir noktada toplanma, yoğunlaşma*) vardır. Fikrimize göre düşmanın geri kıt'atına aid bu tekasüf Sipsin'de düşman tayyare hangarları mevcut değildir.

2- Arabalı Çiftliğinde düşmana aid bir şey görülmemiştir. 14 vagonlu bir tren Arabalı Çiftliği hattısinde garba müteveccihen hareket itmekde olduğu görülmüştür.

3- Eğret, Sahanlı Boğazı, Altuntaş mıntıkasında düşmanın mevcûdiyetine delâlet idecek derecede köylerde fa'aliyet görülmemiştir. Çadır nâmına bir şey yoktur.

4- Döğer-Seyidgazi yolunda düşmanın mühim bir menzil noktası olan Döğer'de fazla miktarda hayvânât ve araba vardır. Bu mıntıkada uçan tayyarelerimizin her zaman Döğer'de fa'aliyet gördükleri ayrıca şâyân-ı arzıdır.

5- Kadı Mürsel-Kabalar-Kırkpınar'da otlayan hayvânât görülmüştür. Kızılcaviran-Karacaviran'da düşman kuvveti yoktur.

6- Çöğürler istasyonunda hâlâ tevkifte (*bekleyen*) bir tren vardır.

7- Arabalı Çiftliği ile Kızılca Mescid arasında haritada ismi olmayan bütün köyler üzerinde dikkatli rasıda büyük kuvvetlerin mevcûdiyetini ehas iden (*uyanık*) bir şeye tesâdüf idilememiştir.

8- Akoluk-Damlalı-İkizoluk'da fa'aliyet yoktur.

9- Cevizli cenûbinden i'tibâren Afyon mıntıkasına kadar bütün düşman mevzilerinde Mart ibtidasından fazla tahkimât icrâ edilmiş olub mevziler gerisinde düşman kıt'atı görülmemiştir.

10- Ak İn ve Kırka üzeri alçak irtifa'da bulutlarla örtülü bulunduğundan bir şey görülemedi.

11- İşbu keşif bugün saat 02.00 sonra da Rasıd Mülâzım-ı Evvel Osman Nuri ve Tayyareci Hayreddin Efendiler tarafından icrâ idildiği ma'ruzdur.

Akviran Tayyare
Müfrezesi Komutanı
Yüzbaşı
Yahya

MUTTALIP KÖYÜ ARAZİSİNİN İSTİMLAK EDİLMESİ
20 EYLÜL 1931

T. C. BAŞVEKÂLET MUAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ Şube : ... Sayı : 11758	KARARNAME
Eskişehir vilâyeti dahilinde muttalıp köyü civarında Tayyare meydanı olarak B.E.H. Reisiince intihap edilip Millî Müdafî Vekâletince istimlak edilmek istenilen iki bin dönüme yakın arazinin vilâyetçe istimlakine imkânı kanunî olmadığından; Menafii umumiye için istimlak kararnamesinin muaddel birinci maddesine tevfiқан istimlakî ; Dahiliye Vekâletinin 12/9/93I tarih ve 155/22 numaralı tezkeresiyle yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 20/9/93I tarihli iqtisamında tasvip ve kabul olunmuştur . 20/9/93I REİSİCUMHUR <i>Gazi M. Kemal</i>	
Bz. V. <i>İsmet</i> Da. V. <i>S. İsmet</i> M. V. <i>İsmet</i>	Ad. V. V. <i>İsmet</i> Ha. V. <i>S. İsmet</i> Na. V. <i>S. İsmet</i> R. V. V. <i>S. İsmet</i> M. M. V. <i>S. İsmet</i> S. I. M. V. <i>S. İsmet</i>



1'İNCİ HAVA FABRİKA BAKIM MÜDÜRLÜĞÜ

NİZAMETTİN ARSLAN^{1*}

“Eskişehir gerek coğrafi vaziyeti gerekse bünyesinde bir fabrikayı bulundurması sebebiyle Anadolu’nun en şayan-ı tercih bir tayyare merkezidir.”

1 . Hava Fabrika Bakım Müdürlüğünün tarihi 1920 yılına kadar gider. Havacılık teşkilatımız Birinci Dünya Savaşı boyunca müttefikimiz Almanların hâkimiyetinde idi. Savaş mağlubiyetle sonuçlanıp Almanlar ülkelerine döndü. Mondros mütarekesinin imzalanmasından sonra, Osmanlı cephelerinde bulunan tayyare bölükleri ve malzemeleri Anadolu içlerindeki şehirlere taşınmıştır. Filistin cephesindeki uçaklar kurtarılamamış fakat Almanların Paşa Tayyare bölüklerinden kalanları, Adana ve Mersin’den sonra Konya’da, Irak cephesinden gelenler Elazığ ve Erzincan’da, Çanakkale ve Uzunköprü’de bulunan uçak ve malzeme ise İstanbul’da toplanmıştır.² Almanların ellerindeki

on iki uçaklı filoyu götüremediklerinden tahrip etmeye karar verdikleri haberi alınmıştır. Bu haber üzerine gerekli tedbirler alınarak tayyarelerin on biri tahrip edilmeden kurtararak bir hayli zorluklarla Konya’ya getirilmiştir.³

Türkiye Büyük Millet Meclisinin açılmasından sonra düzenli ve disiplinli orduların kurulması esas kabul edilmiştir. Bu esas doğrultusunda Millî Müdafaa Vekâletinin 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı yazısı üzerine Kuva-yı Havaiye Şubesi adı altında Havacılık Teşkilatı kurulmuştur.⁴ Anadolu’daki Hava Teşkilatı biri Erzincan, diğeri Eskişehir’de olmak üzere iki tayyare istasyonundan ibarettir. Eskişehir tayyare istasyonu 1. sınıf olacak ve aynı zamanda bünyesinde okul ve fabrika da bulunacaktır. Konya’da bulunan tayyareler de buraya nakle-

1 Uçak Yapısal Onarım Teknisyeni, Araştırmacı-Yazar

2 D. Kurt-E. Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020, Cilt 1, s. 356.

3 D. Kurt-E. Korkmaz, A.g.e., s. 396.

4 ATESE Arşivi İSH 675.12.18.

Eskişehir Tayyare Tamirhanesinde Selahattin Reşit Alan Tarafından Tasarlanan Selahattin-1 Tayyaresi.



dilecektir. Erzincan’daki ise 2. sınıf istasyon olacak bünyesinde bir bakım atölyesi bulunacaktır. Eskişehir gerek coğrafi vaziyeti gerekse bünyesinde bir fabrikayı bulundurması sebebiyle Anadolu’nun en şayan-ı tercih bir tayyare merkezidir.⁵

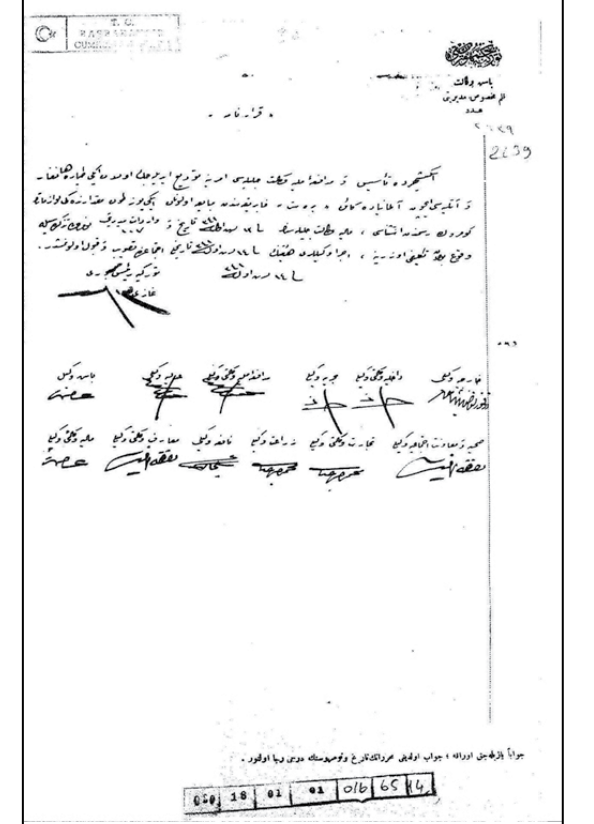
Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşundan sonra da Eskişehir havacılık merkezi olarak kullanılmıştır. Eskişehir’de bulunan birliklerdeki uçak ve diğer araçların onarımı için ayrı bir tesise ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle Müdafaa-i Milliye Vekâletinin hangar yapmak için 8819 dönüm arazinin satın alınarak kamulaştırılması teklifi, Bakanlar Kurulunun 17 Eylül 1924 tarihli oturumunda kabul edilirken 1. Hava Bakım Fabrika Müdürlüğünün temelleri de atılmış olur.⁶ İlk etapta iki adet olarak yapılacak hangarların 200 ton civarında olan malzemeleri Almanya’dan getirilir.⁷ Bu hangarlardan biri Monte Atölyesi, diğeri Tayyare Atölyesi adını almakla beraber her ikisinde de demirci, marangoz tezgâhları ve büro odaları da kurulmuştur. 1926 yılında hangar sayısı altıya çıkmıştır.⁸ Bakım

5 ATASE Arşivi, İSH 675.12.1.

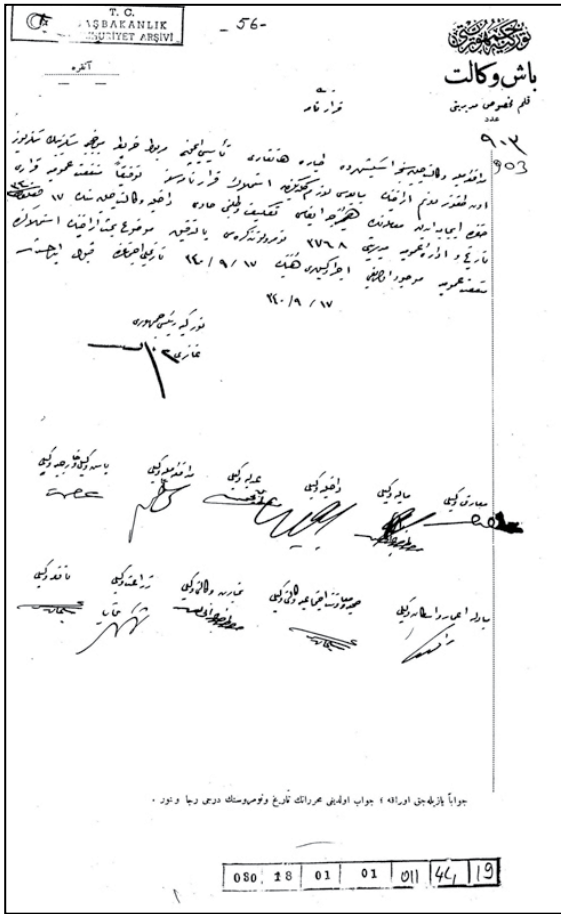
6 Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, BCA 11.44.19.

7 BCA 16.55.14.

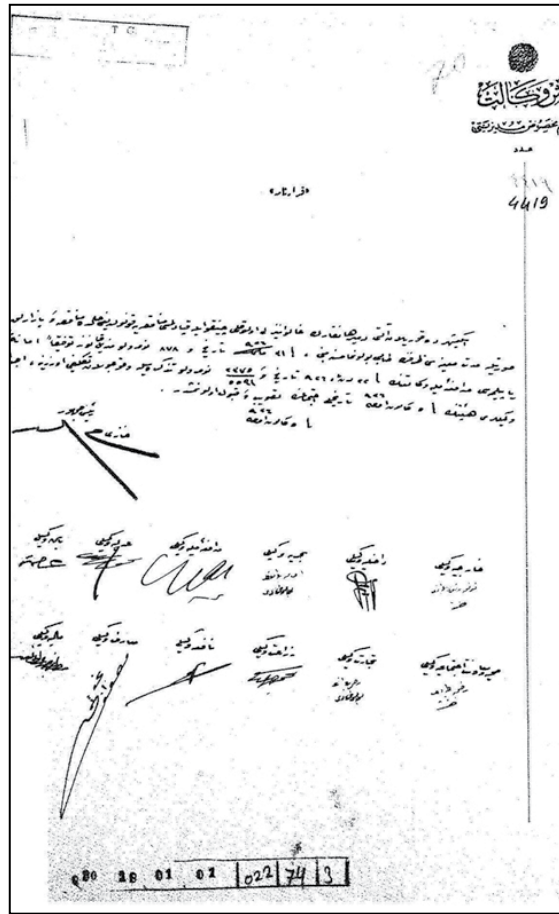
8 BCA 22.74.003.



İnşa Edilecek İki Hangar İçin Almanya’dan Alınacak Malzemeden Gümrük Vergisi Alınmaması İle Bakanlar Kurulu Kararı. (14 Kasım 1924)



Eskişehir'de Tayyare Hangarı Yapmak İçin Sekiz Bin Sekiz Yüz On Dokuz Dönüm Arazinin Satın Alınması İle İlgili Bakanlar Kurulu Kararı (17 Eylül 1924)



Eskişehir'de Kurulan Altı Adet Demir Hangarın Oluklu Çinko İle Kapatılması İşinin Emanet Usulü İle Yapılmasına Dair İcra Vekilleri Kararı (5 Aralık 1926)

hangarlarının genişletilmesi ve meydan yapımı için Muttalıp köyüne ait olan bu araziden 2000 dönüm yer daha 1931 yılında yine Bakanlar Kurulu Kararı ile kamulaştırılmıştır.⁹

Hangar yapımından sonra İzmir-Halkapınar Tayyare Tamirhanesinden bir bölüm ayrılarak Eskişehir'e gönderilmiştir. Bu bakım ekibi, meydanın bir köşesine kurulan ufak bir hangarda çalışmaya başlamıştır. "Eskişehir Tayyare Tamirhanesi" ismi verilen bu birim Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrinde müstakil olarak çalışmaktaydı. 1928 yılında Hava Kuvvetleri

9 BCA 23.65.20.

Müfettişliği lağvedilince müessese yeni teşkil edilen 1'inci Tayyare Taburu Kuruluşuna girmiş ve 1'inci Tayyare Taburu Tamirhanesi adını almıştır. Fakat bu tamirhane yalnız 1'inci Tayyare Taburunun uçaklarını onarmakla yetinmeyip kırım miktarı daha çok olan Eskişehir'de üslenmiş olan hava birliklerinin uçaklarıyla da ilgilenmiştir. Bu ilave işler 1'inci Tayyare Tabur Karargâhının yükünü artırmıştır. Bu nedenle 1'inci Tayyare Taburu Tamirhanesi 1930 yılında, Hava Müsteşarlığı emrine alınarak müstakil hâle getirilmiştir.¹⁰

10 D. Kurt-Y. Pehlivan-E. Korkmaz, Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçele-

1926 yılında Türk Tayyare Cemiyetinin; tayyare mühendisi ve pilot olarak yetişmesi için yurt dışına (Fransa) gönderdiği öğrencilerden Selahattin Reşit Alan, 1931 yılında mühendislik ve pilotluk eğitimini tamamlayarak yurda döner. Mecburi hizmeti karşılığı olarak görev yeri "Eskişehir Tayyare Tamirhanesi" olur. Burada görev yaparken Selahattin-1 isimli askeri tayyarenin tasarımını tamamlar.

Bu sırada yurt dışından (Fransa) getirilen uzmanlarla birlikte çalışılmış¹¹ ve hatta burası Hava Okulunun teknoloji dersleri için de tatbikat yeri hâline getirilmiştir. Elde mevcut makinelere ilaveten yeni makine ve teçhizatlar alınarak Avrupa'dan getirilen bazı tayyare ve motor parçalarının tamirhanede imalatı yapılmaya başlanmıştır.¹² Aynı dönemde Eskişehir Hava Deposu ve Eskişehir ile meydan arasındaki ulaşımı sağlayan Dekovil Müfrezesini¹³ de bünyesi-

ri, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2018, s. 488.

11 BCA 36.34.17; 36.39.06; 38.59.06.

12 BCA 22.59.14; 28.32.02.

13 1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı'nda Alman Henschel & Son firmasından 1928 yılında satın alınarak hizmete verilen 1918 yılı yapımı dekovil, fabrika personelinin taşınmasında kullanılmıştır. Toplamda 4 adet lokomotif ve 20 vagon bulunuyordu. Fabrika içerisinden mesai bitiminde işçileri alıp kalkan dekovil, Işıklar Mahallesi'ne kadar gidiyordu. Sabah da buradan (Işıklar Mah.) alıyor ve fabrikaya getiriyordu. Yenidoğan, Gündoğdu, Emek gibi dekovil hattının dışındaki mahallelerde oturan personel dekovilden istifade edemiyordu. Biz Emek Mahallesi'nde oturduğumuz için yürüyerek gidip geliyorduk. Çarşıya gideceğimiz zamanlar binerdik. Işıklar Mahallesi ile fabrika arasında sadece Şeker Fabrikası yanında bir durak vardı. Bu durak Kel Bahri Durağı olarak biliniyordu. Durağa ismini veren Bahri Bey fabrikada Maliye Bölümü'nde çalışıyordu. Gökmeşan Mahallesi'nde oturduğu için dekovil burada iyice yavaşlıyor, Bahri Bey de aşağı atlayarak iniyor ve evine gidiyordu. Gidiş gelişlerde askerler (inzibat erler) önce çevre yolundaki trafiği kesip durduruyor, ardından dekovil hareket ediyordu. 1988 yılında servis otobüsleri hizmete girince dekovil kullanımdan kaldırıldı.

ne alan birlik, Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası adıyla bağımsız olarak çalışmaya başlamıştır. Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası bağımsız bir yapıya kavuştuktan sonra iş sahası yalnız Eskişehir'deki birliklerle sınırlı kalmayarak batıdaki birliklerin onarımları da sorumluluklarına verilmiştir.

1926 yılında Türk Tayyare Cemiyetinin; tayyare mühendisi ve pilot olarak yetişmesi için yurt dışına (Fransa) gönderdiği öğrencilerden Selahattin Reşit Alan, 1931 yılında mühendislik ve pilotluk eğitimini tamamlayarak yurda döner. Mecburi hizmeti karşılığı olarak görev yeri "Eskişehir Tayyare Tamirhanesi" olur. Burada görev yaparken Selahattin-1 isimli askeri tayyarenin tasarımını tamamlar. Selahattin-1 tasarımına dayalı "Milî Müdafaa Vekâleti 1" (MMV-1) tayyaresini ikinci Türk askeri tayyaresi prototipi olarak gerçekleştirmiş, ancak üretim için destek bulamadığı için mecburi hizmetinden sonra istifa etmiştir.¹⁴

Günden güne büyüyüp yayılan, iş hacmi artan Eskişehir Tayyare Tamirhanesi, 1942 yılında bütün hava birliklerinin birçok malzeme ve araçlarının onarımı ve ikmali ile de sorumlu olmaya başlayınca Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi Genel Müdürlüğü adını alarak Hava Müsteşarlığına bağlanmıştır. 1945 yılında ise İkmal Bakım Merkezi Hava Kuvvetleri Komutanlığı kuruluşuna girmiştir. 1956 yılında F-84G,

14 Can Erel, Türkiye'de Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar, Kokpitten Bakış Dergisi, İstanbul 2014, sayı 31, s. 47-49.



İlk millî uçak modernizasyonu olma özelliği taşıyan Işık Projesi ile RF-4E keşif uçaklarının kullanım ömürlerinin artırılması için gerekli yapısal iyileştirmeler, elektronik harp sistemleri, telsiz ve seyrüsefer sistemlerinin yenilenmesi gerçekleştirilmiştir.

F-86 ve T-33 bakım atölyeleri teşekkül edilmiş ve tesislerin genişletilmesine başlanmıştır. 1967 yılında Jet Motor Revizyon Tesisleri hizmete açılmıştır.

Karargâhı, Teknoloji ve Üretim Başkanlığı ve ona bağlı üretim müdürlükleri, Destek Tabur Komutanlığı ve Sosyal Tesislerin konuşlandığı fabrika bölgesi 700.000 m² açık, 150.000 m² kapalı alana sahiptir. Muttalip Yerleşkesi ise 433.000 m² açık, 8.000 m² kapalı alana sahiptir.

1975 yılından itibaren *Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı* adını almıştır. Bu yıllar 1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığının yeni tesislerinin hamle yılları olmuştur. Sabit jet motor bremzesi ve aksesuar revizyon atölyeleri açılmıştır. Yeni imalat atölyeleri 1978'de, TYNE motor bremzesi 1979'da işletmeye alınmıştır. 1979 yılında F-4 uçağıyla başlayan ilk kapsamlı Fabrika Seviyesi Bakım ve Tamir faaliyetini 1980'li yıllarda diğer uçaklar için benzer kabiliyetlerin kazanılması izlemiştir. 80'li yıllarda başlatılan REMO II Projesi ile kabiliyet ve kapasiteyi artırmak üzere teşkilat ve kadro düzenlenmesinin yanı sıra teçhizat ve tesis ihtiyaçları belirlenerek yurt dışından temin edilmiştir. Bu proje ile elektromekanik, pnömatik, hidrolik, elektrik aksesuarları revizyonu, baskılı devrelerin otomatik test programlarının hazırlanması, uçak yapısal parça imalatı, petek malzemeli sandviç yapılar onarım ve imalatı, plastik parçacık püskürtülerek boya sökümü ka-

biliyeti kazanılması ve tip II-B düzeyinde hassas ölçü aletleri laboratuvarı kurulması gerçekleştirilmiştir. Bu proje kapsamında ayrıca üretim planlama ve kontrol faaliyetlerinin otomasyonu da gerçekleştirilmiştir.

1990'lı yıllara gelindiğinde 1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı 3.000 personeli ile yılda 100 adet çeşitli tip ve modeldeki uçağın fabrika seviyesi bakımını yapmaktadır. Ayrıca 300 adet uçak motor yenilemesi, 40.000 adet tamirlik ünite onarımı, 8.000 adet hassas ölçü aleti kalibresi, 500.000 adede ulaşan uçak motor ve yer destek teçhizatı ile sistemlerine ait yedek parça ve takım imalatı, 300 adet yer destek teçhizatı, elektrojen grubu motorlu araç ve iş makinesi yenilemesini sahip olduğu TS-EN-ISO-9001, NATO AQAP-110 belgeleriyle uluslararası standartlarda yapma imkânına ulaşmıştır.

1992 yılında ulaştığı bu kabiliyetlere ilk F110 motorunun revizyonu da dâhil edilmiştir. 1997 yılından itibaren uçakların modernizasyon faaliyetlerine başlanmıştır. Bu faaliyetler kapsamında F-5 2000 Modernizasyon projesi ile uçakların aviyonik ve yapısal sistemleri, F-4E modernizasyonunda aviyonik konfigürasyon yenileme ve yapısal iyileştirmeler, T-37, T-38 Yapısal Yenileme Projeleri ile uçakların kritik yapısal bölgelerinde yenilemelerle uçakların kullanım ömrü uzatılırken kabiliyetleri artırılmıştır. İlk millî uçak modernizasyonu

Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterindeki jet uçağı ve motorlarının her türlü bakım, onarım ve ikmal sorumluluğunu, temel görev olarak yerine getiren 1'inci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü emin adımlarla yürümekte olup sürekli gelişmeye ve ilerlemeye devam etmektedir.

olma özelliği taşıyan Işık Projesi ile RF-4E keşif uçaklarının kullanım ömürlerinin artırılması için gerekli yapısal iyileştirmeler, elektronik harp sistemleri, telsiz ve seyrüsefer sistemlerinin yenilenmesi gerçekleştirilmiştir.

TÜBİTAK SAGE tarafından geliştirilen DEMET bombasının F-4E/2020 uçaklarına entegrasyonu ve sertifikasyonu başarıyla sağlanmıştır. 2006 yılında başlatılan Atılım Jet Motor Bremze Projesi ile tasarım imalat ve kurulum faaliyetleri tamamen fabrika imkânlarıyla gerçekleştirilen ilk millî jet motor bremzesi üretimi kabiliyeti kazanılmıştır. 2008 yılında BOEING ve RAYTHEON firmaları ile ortak yürütülen çalışmada AIM-9X, JDAM ve JSOW mühimmatlarının PO-III Modernizasyonu öncesi F-16 uçaklarına erken entegrasyonu başarıyla tamamlanmıştır.

2010-2016 yılları arasında NF-5 uçaklarının akrotim uçaklarına dönüşümü, F-16 PO-III Modernizasyonu T-38 uçaklarının aviyonik modernizasyonu, F-16 Blok-30 uçaklarında Aviyonik İyileştirme Projesi gerçekleştirilmiştir. 2017 yılında Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca her yıl düzenlenen Verimlilik Haftası etkinlikleri kapsamında 1'inci HBFM "F-16 Blok-30 Aviyonik İyileştirme Projesi" ile kamu kategorisinde ikincilik ödülü alınmıştır.

ASELSAN tarafından tedarik edilen TARP DB-110 EO/IR Keşif Podunun envanterde bulunan F-16C/D Blok-30TM uçaklarında kullanılmak üzere entegrasyonu ve sertifikasyonu ile ASELSAN tarafından geliştirilen millî hedefle-

me podu F-16 PO-III ve IV uçaklarına entegrasyonu ve sertifikasyonu gerçekleştirilmiştir.

1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı 9 Kasım 2016 tarihli 6756 sayılı kanun ile Millî Savunma Bakanlığının yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğüne bağlanmıştır. 9 Mart 2017 tarihinde 1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı olan ismi **1'inci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü** olarak değiştirilmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterindeki jet uçağı ve motorlarının her türlü bakım, onarım ve ikmal sorumluluğunu, temel görev olarak yerine getiren 1'inci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü emin adımlarla yürümekte olup sürekli gelişmeye ve ilerlemeye devam etmektedir.

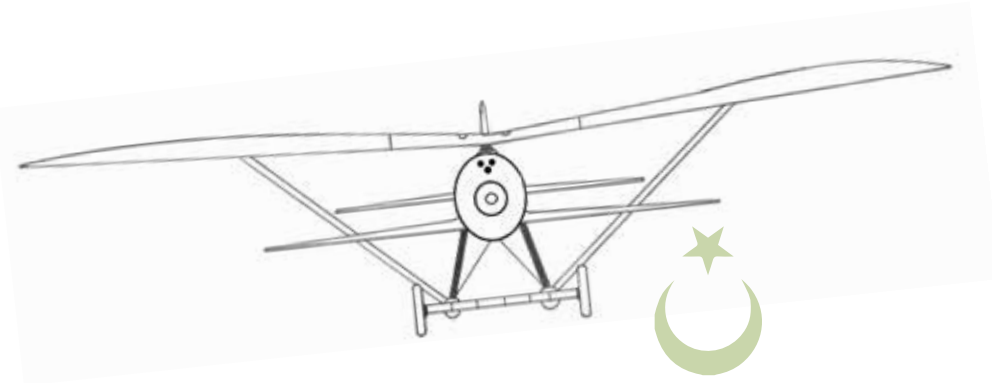
Kaynakça

ATESE Arşivi İSH 675.12.18; İSH 675.12.1 Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, BCA 11.44.19; 16.55.14;22.74.003; 23.65.20; 36.34.17; 36.39.06; 38.59.06; 22.59.14; 28.32.02.

Erel, Can, Türkiye'de Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar, Kokpitten Bakış Dergisi, İstanbul 2014, sayı 31.

Kurt, D.- Pehlivan, Y.-Korkmaz, E., Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2018.

Kurt, Deniz- Korkmaz, Erdal, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020.



BİRİNCİ ESKİŞEHİR TAYYARESİ

ORHAN KÖKSAL^{1*}

Eskişehir Tayyaresi'ne isim konma töreni, diğer satın alınan tayyarelerden farklı olarak aralık ayında düzenlenmiştir. 24 Aralık 1926 tarihinde, Cuma günü saat 11.00'de düzenlenecek olan tören için tayyare meydanına çadırlar kurulmuş, halkın katılımı için otobüsler tahsis edilmiştir.

Millî Mücadele'de Türk ordusu, etkin muharip hava gücü kullanımının etkilerini istihbarat raporlarında görmüştü. Hava gücü temin çabaları Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra hızlanmıştı. Bu kazanıma değin envanterde bulunan az sayıda tayyarenin teknik sorunları makinistlerin yaratıcılıklarıyla çözülmüştü. Tayyarenin kanat ve gövdelerini kaplayan keten bezler yerine kaput bezleri ve kundura çivileri kullanılmıştı. Tayyare kanatlarına sürülen *emayit* adlı malzemenin olmayışı, Eskişehir Şimendöfer imalathanelerinde² bulunan makinist ve ustaları harekete geçirmiş, yumurta ve patatesten yeni bir akışkan

madde elde edilmişti.³ Akaryakıt ise Rusya ve İtalya'dan temin edilerek hayvanlarla ve arabalarla cepheye taşınmıştı.⁴

Büyük Taarruz'a hazırlık aşamasında, İtalya'dan temin edilen 20 adet Spad XIII av tayyaresi, Türk hava gücü envanterinin ana unsuru olmuştu.⁵ Spad tayyarelerinin kullanıma hazır hâle gelmesi güçlükle gerçekleşmiş; tayyare-

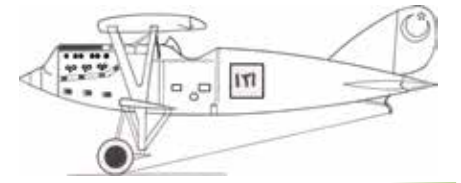
3 Süreyya İlmen, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1947, s. 10.

4 Türk İstiklâl Harbi V. Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1964, s. 196.

5 Özlem Yıldız, "İstiklâl Savaşı'nda İtalya'dan Alınan Uçaklar ve Bunların Savaştaki İşlevi", Türk Hava Kuvvetleri'nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013. s. 225; Avni Okar, Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2018, s. 84.

1 Yüksek Lisans Öğrencisi, Yeditepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, orhan-koksal00@gmail.com

2 Bahsi geçen imalathaneler, TÜRASAŞ (Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş.) Eskişehir Bölge Müdürlüğü adıyla aktif olan fabrikadır.



Envanterde bulunan az sayıda tayyarenin teknik sorunları makinistlerin yaratıcılıklarıyla çözülmüştü. Tayyarenin kanat ve gövdelerini kaplayan keten bezler yerine kaput bezleri ve kundura çivileri kullanılmıştı. Tayyare kanatlarına sürülen emayit adlı malzemenin olmayışı, Eskişehir Şimendöfer imalathanelerinde bulunan makinist ve ustaları harekete geçirmiş, yumurta ve patatesten yeni bir akışkan madde elde edilmişti. Akaryakıt ise Rusya ve İtalya'dan temin edilerek hayvanlarla ve arabalarla cepheye taşınmıştı.

nin orijinal donanımında bulunan makineli tüfeklerin olmayışı Türk havacıları yeni arayışlara itmişti. Fransız mahreçli tayyarelere, Alman makineli tüfekler monte edilmiş ve ortaya yeni bir sorun çıkmıştı. Motor dişlileriyle senkronizasyon sorunu yaşayan tayyarelerin makineli tüfekleri kendi pervanelerini vurmuştu. Bu sorun da nispeten aşılabilmiş, dönemin Türk havacılarının anılarına yansımıştı.⁶ Büyük Taarruz'a hazırlık aşamasında Türk yığınaklarının, Yunan keşif uçuşlarından gizlenmesi adına taarruz uçuşları gerçekleştiren bu av tayyareleri, gizliliğin korunmasında görev almışlardı.⁷

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolda büyük bir adım olan Başkumandanlık Meydan Muharebesi'nin nihai zaferinde; havacılar verilen ehemmiyetin ve hava araçları teknolojisinin dönemin şartlarına uygun hâle getirilmesinin izleri görülür. Başkumandan Mustafa Kemal Paşa'nın dünyadaki ilk askerî havacılık tatbikatı Picardie Manevraları'na katılması ile birlikte ilk kez Trablusgarp Harbi'nde muharip hava gücünün, Balkan Harbi'nde karşılıklı iki ordunun tayyare ve Cihan Harbi'nde üç savaş unsurunun koordineli kullanımına tanıklık

6 A.g.e., s. 88; Oktay Verel, İstikbâl Göklerin Gökler Bizimdir 1, Türk Hava Kurumu Yay., İstanbul 1985, s. 509.

7 Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler 2, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2006, s. 60.

etmiş olması bu ehemmiyeti arttırmıştır. Nitekim Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra yurt savunması için önemli bir unsur olan hava gücünün gelişimine özen gösterilmiştir, çeşitli sanayi kuruluşlarının ve bu kuruluşlara bir çatı görevi görecektir olan Türk Tayyare Cemiyeti (T. Ta.C.) teşkil edilmiştir. Cemiyetin ilk sinyalleri, Mustafa Kemal Paşa'nın hava kuvvetlerinin önemine değinişinde görülmektedir: "...Müdâfaa-i memlekette bahsederken âlem-i askeride mühim ve müessir bir âmil mâhiyetinde bulunan kuvvâ-yi havaiyyeye meclis-i alinin bilhassa alâkasını ve dikkatini isticlâp ederim..."⁸ Türk ordusunun tayyare ihtiyacını vurgulayan Paşa, yeni teknolojilerin Türkiye'ye gelmesini istemekteydi. Dönemin Millî Müdâfaa Vekili Recep (Peker) Bey'de Millî Mücadele döneminde yaşanan sorunların tekrarlanmaması gerekliliğini ortaya koymaktaydı.⁹

Bolu Mebusu Cevat Abbas (Gürer) Bey'in 1924 yılında sunduğu bir layiha ile cemiyetin kuruluşu gündeme gelmiş, 16 Şubat 1925 tarihinde cemiyet resmen kurulmuş ve 15 Mart 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti Nizâm-nâme-i Esâsî'si TBMM'de kabul edilmiştir. Tüzüğü esasını, 1919 yılında kurulan Türkiye Münâkâlat-ı Havaiyye Cemiyetinin nizamnamesi oluş-

8 TBMM Zabıt Ceridesi, X/2, 1.11.1340, s. 2.

9 Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s. 117, 119.

turmuştur. Cemiyetin kurucu başkanı Cevat Abbas Bey olmuştur.¹⁰

Cemiyetin kuruluşundan iki ay sonra Ankara'da toplanan Türk Ocaklarının genel kurultayına Bolu Türk Ocağını temsilen katılan Cevat Abbas Bey yaptığı konuşmasında özetle sıhhiye faaliyetlerinden bahsettikten sonra emperyalist devletlerin hava gücüne verdiği önemden bahsetmiştir. Yurdun her yanının tayyare ile korunması gerekliliğinin üzerinde durarak Türkiye'nin tayyare ve tayyareciliğe kayıtsız kalmamasının elzem olduğunu vurgulamıştır. Türk Ocaklarının, Türk Tayyare Cemiyetine destek vermesini rica ederek konuşmasını tamamlamıştır.¹¹

Cemiyetin kuruluş amacı Mustafa Kemal Paşa tarafından belirlenmiştir. Türkiye'de havacılık sanayisinin teşkili başlıca hedef olmuştur. Sivil, sportif ve turistik faaliyetlerle havacılığın askerî, ekonomik, sosyal ve siyasi önemini halka göstermek ve uçan bir Türk gençliği yaratmak amaçlanmıştır.¹²

Türk Tayyare Cemiyetinin ilk tüzüğünün ikinci maddesi, Mustafa Kemal Paşa'nın belirlediği amaçları esas almıştır.¹³ 1926 tarihli ikinci tüzüğünün üçüncü maddesinde ise cemiyetin hükûmete bağlı ve maksadına ulaşmak için لازم gelen bütün önlemleri alabilme yetkisi olduğu vurgulanmıştır.¹⁴

10 Deniz Kurt-Yavuz Pehlivan-Erdal Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), C. 2, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2020, s. 50.

11 Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl, Der. Turgut Gürer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 297-299.

12 Kurt vd., A.g.e., s. 51

13 Mahmut Akdoğan, Türk Tayyare Cemiyeti, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1993, s. 30.

14 Türk Tayyâre Cemiyeti Nizâmname-i Esâsîsi, Hâkimiyet-i Milliye Matbaası, Ankara 1926, s. 2.

İlk tüzüğün ön sözünü kaleme alan Başkan Cevat Bey'in şu satırları ise cemiyetin amacına vurgu yapmaktadır:¹⁵ *“Reis-i Cumbur Gazi Mustafa Kemal Paşa hazretlerinin himaye-i sayelerinde teşkil eden ve İsmet Paşa hazretlerinin fabri riyaşetleri altında bulunan Türk Tayyare Cemiyeti, memleketimizde tayyareciliğin askerî, iktisadî, fennî ve sımai sahalarda tekâmül ve terakîsi gayesini istihdaf eden, bu gayeye doğru atılacak hatveleri teşvik ve tanzim etmek isteyen millî bir teşekküldür. Bunun içindir ki cemiyetin teşkil haberi, vatanın her sınıf halkı tarafından umumi bir alaka ve memnuniyetle karşılanmıştır. Binaenaleyh; Türk gençliğinin, bu zamandaki hamleleriyle alakadar olan fertleri ve müesseselerini, Türk Tayyare Cemiyeti, kendi sinesinde hududu dâhilinde göreceğinden emindir.”*

Kısa bir zamanda ülkenin çoğu şehir ve kasabasında şubelerini ihdas eden cemiyetin gelir kaynakları arasında tayyare pulu, el ve duvar ilanları imtiyazı, her sigara paketi için bir sigara farkı ücreti, Uşak Şeker Fabrikasının ilk mahsulü, eski pulların devri, üye aidatları, tutkallı makbuz, kira gelirleri, iştiraklerin gelirleri, faiz gelirleri, askerî terhis çizelgelerinin ücret karşılığı satılması, kartpostallar, evlenme beyan kâğıtları, Mustafa Kemal Paşa'nın Nutuk'unun gelirleri gelmekteydi. Ayrıca Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun ve keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif hakları da Türk Tayyare Cemiyetine devredilmişti.¹⁶

Cemiyetin en önemli gelir kaynakları fitre, zekât ve kurban derileriydi. Bu konuda titiz bir çalışma yürüten hükûmet bir kanun

15 Türk Tayyâre Cemiyeti Nizâmname-i Esâsîsi, Ankara Matbaası, 1341, Mukaddime; Orhan Köksal, “Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluş Amacı ve İlk Faaliyetleri”, Anıtkabir Dergisi, S. 81, Nisan 2021, s. 24.

16 Hakan Uzun, “Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları Üzerine: Fitre, Zekât ve Kurban Derileri Üzerine”, ÇTTAD, VI/15, Güz 2017, s. 167; Kurt vd., A.g.e., s. 52-53.

çıkarmış ve kurban derilerinin cemiyetin toplamasına karar vermiştir. Konuyla alakalı afişler bastırılmıştır. Kurban toplama konusunda Diyanet İşleri Başkanlığı ile iş birliği yapılarak müftü ve vaizlerden destek istenmiştir.¹⁷

Eskişehir Halkının Bağışlarıyla Satın Alınan Birinci Eskişehir Tayyaresi

Türk Tayyare Cemiyetinin diğer önemli gelir kaynağı olarak halktan toplanan bağışlar ön plana çıkmaktadır. Bu bağışlar; halkın havacılığa olan ilgisinin artmasını sağlıyor ve bu konuda halkı bilinçlendiriyordu. Türk savunma sanayisini Avrupa'yla yarışır hâle getirmek, yurt savunmasında etkili bir hava gücü envanteri oluşturmak ve dönemin en yeni harp unsurunu halka tanıtmak amacıyla toplanan bu bağışlar Cevat Abbas Bey'in bulduğu bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Şehirler arasında rekabet oluşturup bağış oranını yükseltmek amaçlanarak cemiyete 10.000 TL bağış yapan her şehir, kasaba ve köyün kendi adında bir tayyaresi olacaktır. Bu pratik çözüm neticesinde ilk tayyare Ceyhanlılar tarafından alınmış ve *Ceyhan* adı ile envantere dâhil edilmiştir.¹⁸ 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın yanında kutlanan Tayyare Bayramı ile yürütülen propaganda dâhilinde birçok şehir ve kasaba Türk ordusuna tayyare bağışında bulunmuştur. Bu hususta öne çıkan şehir Adana olmuş ve toplam bağış 220 bin TL'yi geçmiştir.¹⁹ Bağışları teşvik etmek amacıyla Mustafa Kemal Paşa tarafından 10.000 TL cemiyete bağışlanmıştır.²⁰ Tayyare satın almak için toplanan bağışlar cemiyetin tüzüğünde de belirtilmiştir:²¹

17 Uzun, A.g.e., s. 170.

18Atatürk'ün Yaveri..., s. 304-305.

19 Demo Ahmet Aslan, “Tayyare Cemiyeti'nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 14, S. 3, s. 141-143.

20 Yalçın, A.g.e., s. 137.

21 ...Nizâmname-i Esâsîsi, 1926, s. 10-11.

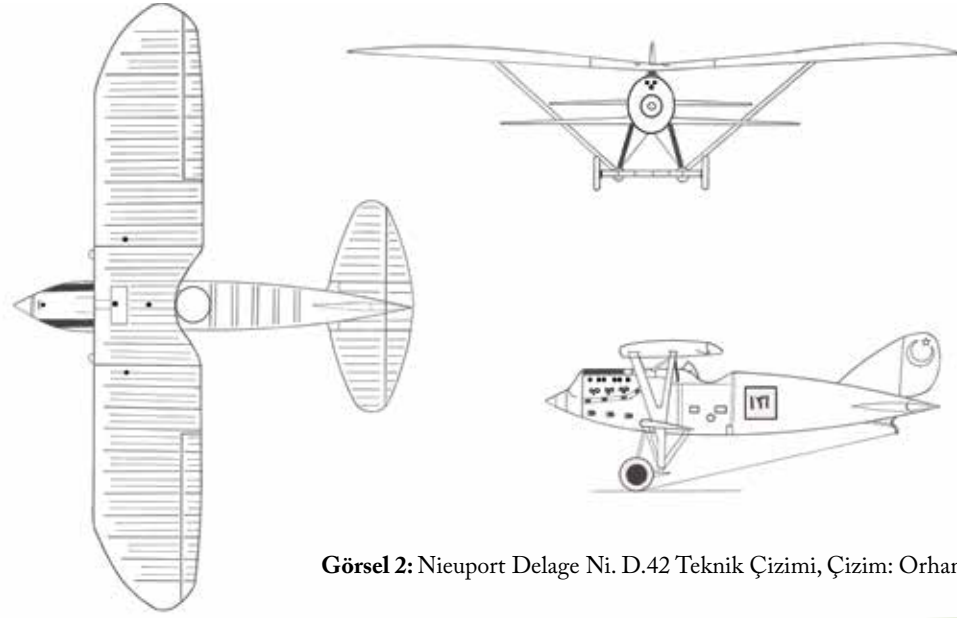


Görsel 1: *Türk Hava Mecmuası'na Yanışan Haber: Türk Hava Mecmuası, “Tayyârelerimizin İsim Konma Merâsimi”, 1 Kânûnusânî 1927, S. 15, s. 6.*

“Madde 19: En fazla teberruatta bulunan memleket, aile, zat ve şirketlerin isimleri merkezî heyet-i idare kararıyla bir tayyareye veya müesseseye izafe olunur.

Madde 20: Cemiyetin bankası Türkiye İş Bankası olup şubesi mevcut olan mahallerde mezkûr banka; şubesi bulunmayan mahallerde Ziraat Bankası'dır. Banka bulunmayan yerlerde toplanan paralar postayla ve havale suretiyle merkeze gönderilir.”

Halktan toplanan bağışlar neticesinde satın alınan tayyareler için 30 Ağustos'ta törenler düzenleniyor, söz konusu şehir veya kasabadan bu törenlere katılım sağlanıyordu. Bu doğrultuda başlatılan *“Hava Gücünü Güçlendirme Kampanyası”* çeşitli illerde ve kasabalarda devamlılığını gösteriyordu. İlk olarak satın alınan Ceyhan Tayyaresi dışında, 1926 yılında yapılan bağışlarda bir artış görülmüştür. Bu sene isim verilen tayyare sayısı; Akhisar, Balıkesir, 2. Kolordu, Diyarbakır, Edremit, Kemalpaşa, Konya, Mersin, Uşak, Ankara, Bergama,



Görsel 2: Nieuport Delage Ni. D.42 Teknik Çizimi, Çizim: Orhan Köksal

Büyük Taarruz için ehemmiyet taşıyan Spad XIII av tayıyarelerinin yerine av tayıyaresi satın almak için yarışma ve ihale düzenlenmiştir. İhaleyi Avrupalı müteşebbisler önemli görmüş, Fransız ve Alman firmaları ihaleye katılmışlardır. Üç ayrı tipte tayıyare Eskişehir’e getirilerek deneme uçuşları yapılmıştır.

Bursa, Edirne, İzmir, Keşan, Manisa, Ödemiş, Uzunköprü, Düzce, Adapazarı, İstanbul, Kayseri, Bafra, Garbı Karaağaç, Kırşehir ve Eskişehir ile birlikte 26 olarak tarihe geçmiştir.²²

Yukarıda bahsi geçen, Büyük Taarruz için ehemmiyet taşıyan Spad XIII av tayıyarelerinin yerine av tayıyaresi satın almak için yarışma ve ihale düzenlenmiştir. İhaleyi Avrupalı müteşebbisler önemli görmüş, Fransız ve Alman firmaları ihaleye katılmışlardır. Üç ayrı tipte tayıyare Eskişehir’e getirilerek deneme uçuşları yapılmıştır. Tayıyarelerin işlevlerinin yeterli bir şekilde incelenmesi için bu modellerden iki adet Dewoitine, üç adet Spad, iki adet de Nieuport Delage 42 satın alınmış;²³ 131 seri numaralı Nieuport’a Türk Hava mecmuasına göre “Birinci Eskişehir Tayıyaresi” adı verilmiştir.²⁴

22 Gönüllerden Göklere, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2005, s. 2, 5.

23 Kaymaklı, A.g.e., s. 169, 171.

24 Türk Hava Mecmuası, “Tayıyarelerimizin İsim Konma Merâsimi”, 1 Kânûnusânî 1927, S. 15, s. 6.

Eskişehir Tayıyaresi’ne isim konma töreni, diğer satın alınan tayıyarelerden farklı olarak aralık ayında düzenlenmiştir. 24 Aralık 1926 tarihinde, Cuma günü saat 11.00’de düzenlenecek olan tören için tayıyare meydanına çadırlar kurulmuş, halkın katılımı için otobüsler tahsis edilmiştir. Kendi imkânlarıyla da gelenler olmuş, törende bando da düşünülmüştür. Yoğun bir kalabalığın iştirak ettiği törene şehir protokolü de katılmış, törenin sonunda bir de nutuk irad edilmiştir.²⁵

Hispano-Suzia tipi tek motora sahip, 580 beygir gücünde olan, saatteki hızı 255 kilometreye ulaşabilen tek kişilik Nieuport Delage 42 tayıyareleri elverişli bulunmayarak Eskişehir Meydanı’nda konuşlu Tatbikat Bölüğü’nde görev yapmışlardır.²⁶

25 Aynı yer; Sivrihisar halkının bağışlarıyla satın alınan tayıyareler de mevcuttur. Detay için bk. Kemal Yakut, Modern Eskişehir’in Doğuşu (1923-1938), Kebikeç Yayınları, Eskişehir 2015, s. 254.

26 Uçak Albümü 1911-2009, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 73.

“Tayıyarelerimizin İsim Konma Merasimi

Geçen Cuma günü “Eskişehir”imiz yine çok heyecanlı bir bayram gününü idrak etti:

Yüksek ve azimli hamiyetinden doğan “Birinci Eskişehir Tayıyaresi” isim konma merasimi yapıldı.

Daha sabahtan kıymetli Eskişehir evlatları arabalar, otomobiller, otobüslerle tayıyare meydanına şitâba başlamışlar, yaya gidenler de merasime tatlı simasıyla iştirak etmek ister gibi parlayan güneşin ılık ziyaları altında yollara dökülmüşlerdi.

İstasyonda Tayıyare Cemiyeti tarafından ihzar ettirilen tören daha saat sekizden itibaren dolmaya başlamış, herkes pürneşe yekdiğeriyle görüşüyor, törenin hareket vaktini bekliyordu.

Tayıyare meydanı cidden güzel bir intizam ile meslek aşkının verdiği bir incelikle tanzim ve tezyin edilmişti.

Muazzam çadırlar kurulmuş yüzlerce tayıyareden mürekkep saflar ihzar olunmuş ve “Eskişehir Tayıyaresi” ismi beyaz bir kumaşla mestur olarak ortada bir vaz-ı ihtişam almıştı.

Bu en son sistem ve en mükemmel bir avcı tayıyaresi idi. Süratle, müthiş manevra kabiliyetiyle temayüz eden bu tayıyarenin “Eskişehir namını” alması hamiyetli ahalimizi çok iftihar ettirdi.

Meydan sabahın sekizinden itibaren gelmeye başlayan kadın ve erkek halkla dolmaya başlamış, ihzar edilen çadırlarda maaile vali ve kumandan paşa, mahkeme-i temyiz-i aza ve rüesası, erkân-ı hükûmet-i adliye ve askeriye ile ümera ve zabitan ile Halk Fırkası, Baro, Himaye-i Etfal, Ticaret Odası azası bulunuyordu. Çadırların civarı, tayıyare safının arkası, tayıyare safına ‘amûd iki dıl’ mektepler ve ahali tarafından pek kesif olarak tutulmuştu.

Tayıyare Müfettiş-i Umumiyesi ve Erkân-ı Harbiye reisi beyefendiler teşrifata memur edilen zabitan vasıtasıyla yerleri gösterilen misafirleri karşıyorlardı.

Nihâyet törenle gelen halk da önlerinde bando muzıka olduğu hâlde merasim mahalline muvasalat ettiler. Kuvâ-yı Havaiye Müfettişliği törenin tevakkuf mahallinden itibaren merasim mahalline kadar hanımları nakletmek üzere iki otobüs tayin eylemişti.



Görsel 3: Nieuport Delage 42, Uçak Albümü, s. 73

Merasim saati olan on birde Eskişehir tayyaresinin bulunduğu mahallin karşısına toplanıldı ve şanlı al sancağımız selam duran kıta-yı aske-riye ve muazzam halk kitlesinin hürmet ve muhabbeti karşısında nazlı nazlı gönderine çekildi.

Sancak merasiminden sonra Tayyare Cemiyeti Reisi Kâmil Bey, tayyaremizin üstüne çıkarak gür sesiyle, güzel bir nutuk irad etti.

Hava kuvvetlerinin inkişafını istiyorsanız Türk Tayyare Cemiyetine yardım ediniz.”

Kaynakça

Akdoğan, Mahmut, Türk Tayyare Cemiyeti, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1993.

Aslan, Demo Ahmet, “Tayyare Cemiyeti’nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 14, S. 3, ss. 141-150.

Atatürk’ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl, Der. Turgut Gürer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

Gönüllerden Göklere, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2005.

İlmen, Süreyya, Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947.

Kaymaklı, Hulusi, Havacılık Tarihinde Türkler 2, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006.

Köksal, Orhan, “Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluş Amacı ve İlk Faaliyetleri”, Anıtkabir Dergisi, S. 81, Nisan 2021, ss. 23-26.

Kurt, Deniz-Pehlivan, Yavuz- Korkmaz, Erdal, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi

1923-1951), C. 2, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020.

Okar, Avni, Türkiye’de Tayyarecilik 1910-1924, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 2018.

TBMM Zabıt Ceridesi, X/2, 1.11.1340.

Türk Hava Mecmuası, “Tayyârelerimizin İsim Konma Merâsimi”, 1 Kânûnusânî 1927, S. 15.

Türk İstiklâl Harbi V. Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1964.

Türk Tayyâre Cemiyeti Nizâmname-i Esâsi, Ankara Matbaası, 1341.

Türk Tayyâre Cemiyeti Nizâmname-i Esâsi, Hâkimiyet-i Milliye Matbaası, Ankara, 1926.

Uçak Albümü 1911-2009, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009.

Uzun, Hakan, “Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları Üzerine: “Fitre, Zekât ve Kurban Derileri” Üzerine”, ÇTTAD, VI/15, Güz 2017, ss. 161-176.

Verel, Oktay, İstikbâl Göklerin Gökler Bizimdir 1, Türk Hava Kurumu Yay., İstanbul, 1985.

_____. İstikbâl Göklerin Gökler Bizimdir II, Türk Hava Kurumu Yay., İstanbul, 1985.

Yakut, Kemal, Modern Eskişehir’in Doğuşu (1923-1938), Kebikeç Yayınları, Eskişehir, 2015.

Yalçın, Osman, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013.

Yıldız, Özlem, “İstiklal Savaşı’nda İtalya’dan Alınan Uçaklar ve Bunların Savaştaki İşlevi”, Türk Hava Kuvvetleri’nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, ss. 220-228.



THK İnönü Havacılık Eğitim Merkezi, Eskişehir

TÜRK TAYYARE CEMİYETİ VE HAVACILARIN KENTİ ESKİŞEHİR

MUSTAFA KILIÇ^{1*}

Mart 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti Eskişehir Şubesi çok kısa sürede organize olarak cemiyetin çağrılarına destek vermiştir. Üyelerinin artması ile doğru orantılı olarak halkın yardımları, Eskişehir’i Türk Tayyare Cemiyetinin öncü şubelerden biri hâline getirmiştir.

Kâğıttan uçaklar uçururken sokaklarında, üstümüzden demir kuşlar geçirdi en gürültülü hâlleri ile. Eskişehir’de çocuk olmak böyle bir şeydi. Gece köşe başındaki sohbetler; döner dolaşır, en çok hangi uçağın güçlü olduğuna gelirdi Ömerağa Mahallesi gençleri arasında. Kadınlar kendi günlerinde falancanın kızı mavi üniformalı ile nişanlanmış konuşurdu. Babalarımız ise şehit düşen pilotun yasını paylaşırdı kendi aralarında. Boşuna denilmemiştir “Eskişehir, havacıların şehridir.” diye.

Kurtuluş Savaşı’nda düşman tayyareleri tarafından birçok kez bombalanmış, ateş açılmış bir şehirdir Eskişehir. Sivil halktan çok şehit verilmiştir. Tayyarelerin savaşlardaki önemini ve gücünü kötü deneyimlerle öğrenmiştir. Düşma-

nın şehir üzerinde pervasızca dolaşan onlarca uçağına karşın, uçan birkaç Türk tayyaresi onları kahramanca püskürtmüştür.

Türk Tayyare Cemiyetinin Merkezi ve Kuruluş Gayesi²

Cemiyet’in Merkezi: “*Reisicumhur hazretlerinin himaye-i âliyeleri (yüksek himayeleri) ve İsmet Paşa hazretlerinin riyâset-i fabriyeleri (fahri başkanlığı) ile müşerref bulunan ‘Türk Tayyare Cemiyeti’ 16 Şubat 1341 (1925) tarihinde Ankara’da tesis edilmiş olup merkez-i umumisi ve merkez heyet idaresi ve merci’-i kanunisi merkez-i hükûmet olan Ankara’dır.*” şeklinde belirlenmiştir.

2 Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi (Türk Tayyare Cemiyeti Tüzüğü) madde-1, Ankara İktisat Matbaası, 1341 (1925), Ankara.

1 Havacılık Tarihi Araştırmacısı-Yazar, sontayyareci@gmail.com



Resim 1: Hamam yolu Caddesi’nde 30 Ağustos Zafer Bayramının 7. Yıl Dönümü Münasebetiyle Türk Tayyare Cemiyeti Eskişehir Şubesi Önünde Kurulmuş Tak

Cemiyetin Gayesi: “*Türkiye’de tayyareciliğin askerî, iktisadi, içtimai ve siyasi ehemmiyetini tanıtmak ve bu maksatla tayyareciliğe lüzumu olan eşhas ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde tayyareciliğin aşkını tenemmiye etmektir.*” şeklinde açıklanmaktadır.

Cemiyetin ilk tüzüğünde fahri başkan, idare heyeti tarafından talep edildiği takdirde genel kurula ve merkezî idare heyetine (yönetim kurulu) başkanlık edebilmektedir. Türk Tayyare Cemiyetinin başkanı “Türk Tayyare Cemi-

yeti Reisi” adıyla anılmaktadır.

Türk Tayyare Cemiyetinin kurucu heyeti 26 milletvekilinin yanı sıra 8 kişi de sivillerden oluşmuştur. Eskişehir Milletvekili Emin Bey de hem Genel Merkezin kurulmasında hem de Eskişehir Tayyare Cemiyetinin Mart 1925’te kuruluşunun gerçekleşmesinde büyük emek vermiştir. Kesin olmamakla birlikte Emin Bey’in Eskişehir’deki dükkânı Tayyare Cemiyetinin ilk şube binası olarak kullanılmıştır.

Türk Tayyare Cemiyeti Eskişehir Şubesinin uzun yıllar kullanılan ikinci binası, bugün de şehrin işlek bir caddesi olan Hamam yolu üzerindedir. Üç katlı beyaz binanın ikinci katı cemiyet yönetimi için kiralanmıştır. Alt katında dükkân ve üst katında ise zamanın ünlü göz doktoru Fuat Cemal Bey’in muayenehanesi bulunmaktadır.

Mart 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti Eskişehir Şubesi çok kısa sürede organize olarak cemiyetin çağrılarına destek vermiştir. Üyelerinin artması ile doğru orantılı olarak halkın yardımları, Eskişehir’i Türk Tayyare Cemiyetinin öncü şubelerden biri hâline getirmiştir.

Türk Tayyare Cemiyeti Eskişehir Şubesinin uzun yıllar kullanılan ikinci binası (Resim 1 ve 7), bugün de şehrin işlek bir caddesi olan Hamam yolu üzerindedir. Üç katlı beyaz binanın ikinci katı cemiyet yönetimi için kiralanmıştır. Alt katında dükkân ve üst katında ise zamanın ünlü göz doktoru Fuat Cemal Bey’in muayenehanesi bulunmaktadır.

Türk Tayyare Cemiyetinin Sesi Tarihine Sesidir

Türk Tayyare Cemiyeti, halktan yardım toplamak için çeşitli bildiriler hazırlamış ve halka dağıtmıştır. Bu bildirilerde tayyarenin bir milletin hayatındaki önemi veciz ifadelerle anlatılmaya çalışılmış, milletin her ferdinin gücü nisbetinde -gönüllülük esasına dayalı- maddi yardım etmesi yönünde teşvik edici açıklamalarda bulunulmuştur. Mesela bir bildiride (Resim 2) tayyareler çağın afetlerinin en büyüğü olarak nitelendirilmiştir. Zira göklere hâkimdir ve savaş zamanında başımıza yıldırımlar yağdıran, kıyametler koparan bir silahtır. Bu hususta Avrupa’nın örnek gösterildiği bildiride cemiyete üyelik teşvik edilmektedir. Yine yapılan yardımların miktarı değil, gönüllülük ön plana çıkarılmıştır. Önemli diğer husus, yardımların yerine ulaşacağı hususunda vurgu yapılmasıdır. Bildirinin tam metni ise şöyledir:

Aziz Vatandaş,

Göklere hâkim olan tayyareler, asrî afetlerin en büyüğüdür. Harb zamanında başımıza yıldırımların yağdırıldığını ve kıyametin koparıldığını görmemek için Tayyare Cemiyetine müzâhir ol (yardım et)!. Şimdiden aza yazıl!. Avrupa’da tayyare cemiyetlerinin aza adedi milyonlara çıkmıştır. Gönünden kopan beş gurusun bile zayâ’a uğramayacağını (kaybolmayacağını) cemiyet tekeffül etmiş (kefâlet etmiş, kefil olmuş), ve taht-ı emniyete (güvence altına) almıştır.

“Ne ekersen onu biçersin” darbimeselini (atasözünü) unutma!

Türk Tayyare Cemiyetinin sesi tarihin sesidir.

[Servetinin derecesi ne olursa olsun, vereceğin paranın miktarı için kimse seni muâheze edemez. (tenkit edemez)]

En Zayıf Günlerde Kahramanca Fedakârlıklar Yaratan Aziz Türk Milleti!

Başka bir bildiri (Resim 3) metninde “başınızın üstünde dolaşan, kalplerinizi iftihar ve gururla kabartan bu tayyareler” ifadesinden bildirilerin uçakla atıldığı anlaşılmaktadır. Türk semalarının böyle daha binlerce tayyareye muhtaç olduğu vurgulanmaktadır. Aziz Türk milletinin savaşlarla dolu yakın dönem hafızasını tazeleyen “acı tecrübeler” ifadesinin kullanıldığı bildiride tayyare, “kuvvet” ile özdeşleştirilmiştir. “Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Rize Mebusu Fuad” imzasını taşıyan bildiri “Yeryüzünde yaşamak hakkı yalnız kuvvetli olanlarındır.” diyerek yapılan bağışların hayati öneminden bahsetmektedir. Diğer önemli husus ise bağışların yerine ulaştığı, “bu tayyarelerin cemiyete verilmiş paralardan doğduğu” vurgulanmış, yardımlar hususunda güven telkin edilmiştir.” Bildiri tam metni şöyledir:



Resim 2: Türk Tayyare Cemiyetinin Bir Bildirisi, 27 Mart 1928

“Kardeşler!

Başınızın üstünde dolaşan, kalplerinizi iftihar ve gururla kabartan bu tayyareler, Türk Tayyare Cemiyetine vermiş olduğunuz paralardan doğmuştur. Unutmayınız ki Türk semaları böyle daha binlerce tayyareye muhtaçtır.

En Zayıf Günlerde Kahramanca Fedakârlıklar Yaratan Aziz Türk Milleti!

Acı tecrübelerle öğrendik ki: Yer yüzünde yaşamak hakkı yalnız kuvvetli olanlarındır. Bugün vereceğin beş on kuruş yarın hem hayatını hem servetini hem hürriyetini kurtaracaktır. Sen bu hakikati görüyorsun ve eminiz ki gücün yettiği kadar fedakârlığa devam edeceksin. Türk Tayyare Cemiyeti bu iman ile muhterem Türk milletini şükran ve minnet hisleriyle selamlar.

Türk Tayyare Cemiyeti Reisi
Rize Mebusu
Fuad
Hâkimiyeti Milliye Matbaası”



Resim 3: Türk Tayyare Cemiyeti Reisi İmzasını Taşıyan Bir Bildiri

Bağış Kumbarası

Türk Tayyare Cemiyeti, Türk havacılığının gelişmesi için hızla faaliyetlerine başlamış ve sayısız uçak üreterek Hava Kuvvetlerine bağışlamıştır.³ Bu çalışmalarda kullanılmak üzere bağış toplamak için kullanılan metal kumbaralar da tıpkı bildiriler gibi havacılık tarihimizin yadigarlarındandır. (Resim 4)



Resim 4: Türk Tayyare Cemiyetinin Gelir Toplama Faaliyetlerinde Kullanılan Bir Kumbara

“Yuvanız Şen Olsun”

Ankara Bağ Evi’ni gezerken rastladığım ve duvara çerçevelenerek asılmış hâlde bulunan “Yuvanız Şen Olsun” sertifikasına da bu kapsamda değinilmelidir.

Türk Tayyare Cemiyeti’ne (T.Ta.C.) gelir getirici birçok faaliyetler bulunmaktadır. Antetli kâğıtlar, noter, soyadı, sağlık, asker terhis belgesi vb. birçok basılı kâğıt boş hâlde satılmaktaydı. Buradan elde edilen küçük miktarlar da cemiyete gelir olmaktadır. İşte bu gelirlerden olan, çok çarpıcı bir örnek daha vardı: Evlilik cüzdanları. Tayyare Cemiyetinin hazırlattığı deri kaplı evlilik cüzdanlarının iç sayfalarının tam ortasında tayyare resmi var. Bu çizim tayyare, T. Ta.C. alametifarikası (logosu) olarak birçok yerde kullanılmaktaydı. Evlenenler satın aldıkları

cüzdanları için küçük miktar para vermekteydiler. İşte tam bu sırada evlenecek çiftlere sertifika niteliğinde, Cemiyet logolu süslenmiş hatıra belgeler veriliyordu. (Resim 5) Kadının ve erkeğin resimlerinin yapıştırıldığı belgenin üstünde “Tayyare Cemiyetine muavenet mukaddes vatan hizmettir.” cümlesi, altında ise “Yuvanız şen olsun” temennisi yer alıyor.

Türk Tayyare Cemiyetinin bağış uçak kampanyası kapsamında yapılan çağrılara ilk cevap veren ilerden biri de Eskişehir olmuştur. İl ve ilçelerin kendi adını taşıyacağı uçak için para toplayacaktır. Alınan uçaklara, alan il veya ilçede törenle ad konma merasimi yapılacaktır. Eskişehirli 1926 yılında bir adet Fransız Breguet-19 uçağı alarak hava kuvvetlerine bağışlarlar.



Resim 5: “Yuvanız Şen Olsun” Belgesi

3 https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti (Erişim Tarihi: 24/08/2021).



Resim 6: Eskişehir Uçağı, 21 Temmuz 1933

Eskişehirliilerin aldığı ikinci Breguet-19 uçağının ad konma merasimi de 21 Temmuz 1933 tarihinde tayyare alayında yapılır. Törende Albay Salim İlkuçan bir konuşma yaparak Eskişehirliilere teşekkürlerini sunar. (Resim 6)

Bu arada bağışlarda madalya alan isimleri ve haklarında ulaşılan bilgileri aşağıya not düşelim:⁴

- Seyitgazi Veli Beyzade, Mustafa Bey, 29 Mart 1931, Bronz Madalya.
- Ahmet Efendi oğlu Durmuş Efendi, 30 Mayıs 1931 250 lira, Altın Madalya.
- Arifiye Mah. Halim Karaman oğlu Cemal Bey, 15 Haziran 1934, Altın Madalya.

Ey Ulusun Ünlü Kartalları, Yolunuz Açık Olsun!

Eskişehir'in havacılık vizyonunu göstermesi bakımından 5 Şubat 1935 tarihli Sakarya gazetesinde yayınlanan ve gazetenin başyazarına ait ifadeler (Resim 8) dikkate değerdir. Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluşunun onuncu yıl

⁴ Mustafa Kılıç, THK Kronolojisi (THK Dizinseli), Sonçağ Yayınları, Ankara, 2021.

dönümünde kaleme alınan bu yazıda "Türk Tayyare Cemiyeti"nin başarılı bir kurum olduğu belirtmekle birlikte misyonunun devam edeceğini "muvaaffakiyetleri bitmiş bir kurum değildir" ifadesini kullanarak vurgulamıştır. Yeni bir kalkınmanın hızlanma noktası olarak gördüğü havacılığın on yıl önce körpe bir ülkü iken şimdi yurdumuzun cennetleşen güzelliği göklerden görülmekte, sınırlardaki yiğit bekçilerimize göklerden selamlar serpilmektedir.



Resim 7: Türk Tayyare Cemiyeti Eskişehir Şubesinin İkinci Binası ve Çalışanları, 1928



Resim 8: 5 Şubat 1935, Eskişehir Sakarya Gazetesi

Vecihi Hürkuş ve Yüksek Planör Kampı

3 Mayıs 1935 yılında Ankara Etimesgut/Türkkuşu açılışında üç adet tek motorlu eğitim uçağı ile birlikte çeşitli tipte dört adet planörde Rusya'dan hediye olarak Türkiye'ye gönderilmişti. Ayrıca Hava Kuvvetlerinden bir adet Caudron-59 uçağı ile pilot Vecihi Hürkuş'un kendine ait Vecihi-14 uçağı da eğitimlerde kullanılmak üzere hazır durumdaydı. Ankara'da yapılan nazari ve yer eğitimlerinden sonra amortisörle yapılan kalkışlar ile 150-200 metrelik düz uçuşlar sonrası planör A brövesi alınmaktaydı. Ancak sürekli amortisörle yapılan kısa uçuşlar, yeterli eğitim verilmesine imkân sağlamıyordu. Amortisörler Rusya'dan getirilmiş, başlangıç eğitiminde planörlerin bağlanarak havalanmasını sağlayan lastik (kaçuk) malzemelerdi. İleri eğitimlerde kullanılmalarıyla çok kısa sürede yıpranmaya başlamışlardı. B brövesi eğitimlerinde uçakların arkasına bağlanarak (Römork) yapılan uçuşlarda ise uçaktan ayrıldıktan sonra yapılan süzülüşler ile uçuş süresi 10 dakikayı geçmiyordu. Böylesi uçuş eğitimleri de uçakların çok uça-



Resim 9: Vecihi Hürkuş İnönü'de

Vecihi Hürkuş ile birlikte aramalara katılan Rus uzman Anokhin aramayı Merzifon'a kadar uzatmıştı. Harita üzerinde yapılan çalışmalarda isteğe cevap verebilecek doğal oluşumlar tek tek incelemeye alındı. Bunlar sırasıyla Polath, Sivrihisar, Aziziye ve Afyon'du. Sonuç yine olumsuzdu. THK'nın başpilotu Vecihi Hürkuş Eskişehir'e kadar uzayan aramalarda birdenbire Kurtuluş Savaşı'nda yaptığı uçuşları hatırladı. Büyük zafer kazandığımız İnönü Savaşları'nda havada birçok kez düşmanla karşı karşıya kaldığında bölgenin meteorolojik koşullarını kullanarak nasıl başarılı olduğunu Anokhin'e anlatınca aradıkları yeri bulduklarına karar verdiler: Eskişehir, İnönü.

sını gerektirdiğinden hem masraflı hem de yorucu idi. Rus uzmanların isteği doğrultusunda yelken (yamaçlara vuran rüzgârın kaldırma gücüyle yapılan uçuşlar) ve termik (hava sıcaklığının yarattığı kaldırma gücüyle yapılan) uçuşlara imkân veren yer arayışı başlamıştı. Ankara civarındaki bölgelerde hem yerden hem de havadan yapılan aramalarda uygun yer bulunamamıştı.

Vecihi Hürkuş ile birlikte aramalara katılan Rus uzman Anokhin aramayı Merzifon'a kadar uzatmıştı. Harita üzerinde yapılan çalışmalarda isteğe cevap verebilecek doğal oluşumlar tek tek incelemeye alındı. Bunlar sırasıyla Polath, Sivrihisar, Aziziye ve Afyon'du. Sonuç yine olumsuzdu. THK'nın başpilotu Vecihi Hürkuş Eskişehir'e kadar uzayan aramalarda birdenbire Kurtuluş Savaşı'nda yaptığı uçuşları hatırladı. Büyük zafer kazandığımız İnönü Savaşları'nda havada birçok kez düşmanla karşı karşıya kaldığında bölgenin meteorolojik koşullarını kullanarak nasıl başarılı olduğunu Anokhin'e anlatınca aradıkları yeri bulduklarına karar verdiler: Eskişehir, İnönü. Eskişehir'den batıya uzanan uzun vadinin güney sırtları Uludağ'a kadar yavaşça yükselen bir yapı sunmaktaydı. 200 ila 400 metre yükseklikleri bulunan bu

uzunca sırtların kuzey yönünde dik yamaçlar ve genişçe ovalar yer almakta, bu da planör inişleri için mükemmel alanlar yaratmaktaydı. Ayrıca tepelerin üzerlerinde planör inişlerinin yapılabileceği uygun düzlüklerde mevcuttu. İnönü köyüne yakın bir yere inerek köylülerle sohbet eden Hürkuş ve Anokhin yörenin rüzgâr durumunu öğrenmek istiyorlardı. Köylüler mayıs başında başlayarak eylül sonuna kadar esen kuzey rüzgârlarından bahsediyorlardı. Güçlü kuzey rüzgârları yelken uçuşları için mükemmeldi. Aranılan bütün özelliklere sahip planör uçuş sahasının bulunması THK Genel Merkezinde de sevinç yaratır. Bütün bu gelişmelerin planör uçuşları ile test edilmesi gerekiyordu. Kara yolu ile taşınan bir planör tepeden havalanarak 15 dakika havada kaldıktan sonra yere iner. Artık Eskişehir-Inönü (Resim 9 ve 10) planörcülüğün merkezi olarak seçilmiş oluyordu.⁵

İnönü'de 10 Temmuz 1936 tarihinde Yüksek Planör Kampı açılmıştır. Bu vesileyle kampın 1936 yılındaki ilk başarılarına değinelim:

⁵ Oktay Verel, İstikbal Göklerin-Gökler Bizimdir 1-2 Cilt, THK Yayınları, İstanbul, 1985, s. 20.

14 TEMMUZ 1936: Türkiye İlk Planör Rekoru. Türkkuşu Yüksek Planör Öğretmeni Rus Sergey Anokhin, PS-2 tekâmül planörü ile Eskişehir/İnönü'de 3 saat 10 dakika havada kalarak ilk Türkiye rekorunu kırmıştır.

15 TEMMUZ 1936: Türkiye'nin Baş Tayyarecisi ve Türkkuşu Öğretmeni Pilot Vecihi Hürkuş, PS-2 tekâmül planörü ile Eskişehir/İnönü'de 5 saat 45 dakika havada kalarak Türkiye rekorunu kıran ilk Türk pilot olmuştur.

8 AĞUSTOS 1936: Türkkuşu Öğretmen Yardımcısı pilot Tefik Aytan, G-9 planörü ile Eskişehir/ İnönü'de 7 saat 35 dakika havada kalarak rekor kırmıştır.

16 AĞUSTOS 1936: İnönü Yüksek Planör Kampında rekor kırıldı. Planör Öğretmeni Ferit Orbay, Ş-5 planörü ile tek başına 9 saat 49 dakika havada kalarak Türkiye rekorunu kırmıştır.



Resim 10: İnönü Yüksek Planör Kampı, 1938

Bibliyografya

Havacılık ve Spor Dergisi, THK Yayını, Tüm Sayılar, Ankara.

Hürkuş, Vecihi, Bir Tayyarecinin Anıları, Yapı Kredi Yayınları-1407. İstanbul, 2000.

Gürer, Cevat Abbas, Atatürk'ün Zengin Tarihinden Birkaç Yaprak, Halk Basımevi, İstanbul, 1939.

Kılıç, Mustafa, Son Tayyareci, Sonçağ Yayınları, Ankara, 2018.

Kılıç, Mustafa, THK Kronolojisi (THK Dizinli), Sonçağ Yayınları, Ankara, 2021.

Türk Hava Kurumu Tüzüğü ve Madalya Tüzüğü, 9. Kurultay 8-Haziran 1945 Tarihli Toplantısı, Kışecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. İstanbul, 1945.

Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi (Türk Tayyare Cemiyeti Tüzüğü) Ankara İktisat Matbaası, 1341 (1925), Ankara.

Verel, Oktay, İstikbal Göklerin-Gökler Bizimdir 1-2 Cilt, THK Yayınları, İstanbul, 1985.

https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti (Erişim Tarihi: 24/08/2021).



ESKİŞEHİR HAVA HARP OKULUNUN AÇILIŞI VE BAŞBAKAN'IN BİR FOTOĞRAFI

ORHAN KÖKSAL^{1*}

“Hazarda (barışta) ve seferde (savaşta); karada, denizde ve havada; her zaman ve her yerde milletime ve Cumhuriyet’ime doğruluk ve muhabbetle hizmet, kanunlara ve nizamla ve amirlerime itaat edeceğime; askerlik namusu ve Türk uğrunda seve seve canımı feda edeceğime namusum üzerine ant içerim.”

Türk askerî havacılığının ilk okulu; 1912 yılında Yeşilköy’de tesis edilen Tayyare Mektebidir.² Mektep Mütareke Dönemi’nde kapanmış; 17 Eylül 1922 tarihinde İzmir Seydiköy’de yeniden teşkilatlanana kadar Eskişehir, Adana ve Konya’da uçucu eğitimlerine devam etmiştir. Bu teşekkülün ardından okulun kapasitesi arttırılmış ve yabancı eğitimciler getirilmiştir.³ 1925 yılında tayyare bölükleri ve hava okulu Eskişehir’e intikal etmiş,

23 Nisan 1926’da teknik personel ihtiyacını temin için Yeşilköy’de “Tayyare Makinist Mektebi” açılmıştır. 1928 yılında “Yeşilköy Hava Gedikli Küçük Zabit Makinist Mektebi” adını alan mektep, 1929 yılında iki yıl eğitim veren bir okul hâline getirilmiştir.⁴ 1931 yılına gelindiğinde ise mektebin adı “Yeşilköy Hava Makinist Okulu”na çevrilerek 1935 yılında Eskişehir’e taşınmıştır.⁵ 1937 yılında Harp Akademileri Komutanlığı bünyesinde Hava Harp Akade-

1 Yüksek Lisans Öğrencisi, Yeditepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, orhankokal00@gmail.com

2 Mustafa Yeni, “Hava Kuvvetleri”, Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918, Ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yay., İstanbul, 2017, s. 238.

3 Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları (1922-1930), Yay. Haz.: H. İbrahim Fırtına, Kırmızı- zikedi Yay., İstanbul, 2018, s. 58-59.

4 Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1952-2020, C. III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2020, s. 35-36; Avni Okar, Türkiye’de Tayyarecilik (1910-1914), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 110.

5 Osman Yalçın, “Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okullarına Geçiş Süreci”, Gazi Akademik Bakış Dergisi, C. 9, S. 17, Ankara, 2015, s. 239.



mi kurulmuş, İngiliz eğitimciler görev almaya başlamıştır. İlerleyen süreçte İkinci Dünya Savaşı’nın da etkisiyle altı yıllık uzun pilot eğitim programı önce beş, ardından dört yıla indirilmiş; İngiltere’ye 300 civarında subay eğitime gönderilmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 1947 yılında Hava Okulu ve Hava Makinist Astsubay Okulunu birleştirerek “Hava Okullar Komutanlığı” ismi ile yeniden teşkilatlandırmıştır. 1948 yılında Hava Okulunda sadece pilotaj eğitimi verilmeye başlanmıştır. Takibinde Türk hava gücünün jet uçaklarıyla donatılmaya başlanmasıyla ABD’ye öğrenci gönderilmiştir.⁶

Hava Uçuş Okulunun subay kaynağını Kara ve Deniz Harp Okulu mezunlarının oluşturması; pilot adaylarında aranan şartlarda sorunlar yaratıyor ve adaylar kara ve deniz kuvvetleri temelli oluyordu. Bu hususun verimsizliğini ortadan kaldırmak amacıyla askerî ve sivil lise mezunlarından havacılığa hevesli gençlerin belirli muayenelerden geçtikten sonra Harp Okulu tahsillerini Hava Kuvvetlerinde yapmalarının daha faydalı olacağı üzerinde durulmuştur. Ni-

6 Kurt vd., A.g.e., s. 36-37; Yalçın, A.g.m., s. 241.

1928 yılında “Yeşilköy Hava Gedikli Küçük Zabit Makinist Mektebi” adını alan mektep, 1929 yılında iki yıl eğitim veren bir okul hâline getirilmiştir. 1931 yılına gelindiğinde ise mektebin adı “Yeşilköy Hava Makinist Okulu”na çevrilerek 1935 yılında Eskişehir’e taşınmıştır.

tekim bu doğrultuda Eskişehir’de Hava Harp Okulu açılması kararlaştırılmış ve okul 1 Ekim 1951 tarihinde 58 öğrenci ile eğitime açılmıştır. Okul Komutanı olarak Kur. Alb. Gavsi Uçagök atanmıştır. Diğer komuta kademesi şöyledir: Kurmay Başkanı olarak Kur. Yb. Şeref Urul, Eğitim Amiri olarak Hv. Yb. Baki Gegin, Destek Grup Başkanı olarak Hv. Yb. Reşat Ersel ve Öğrenci Grup Başkanı olarak Kd. Yzb. Necdet Doğançay. Hava Harp Okuluna kabul edilecek öğrencilerde aranan esaslar ise şöyle belirlenmiştir: Lise olgunluk sınavını vermiş olmak, lise mezunları için 22, üniversite mezunları için 25,

Hava Uçuş Okulunun subay kaynağını Kara ve Deniz Harp Okulu mezunlarını oluşturma; pilot adaylarında aranan şartlarda sorunlar yaratıyor ve adaylar kara ve deniz kuvvetleri temelli oluyordu. Bu hususun verimsizliğini ortadan kaldırmak amacıyla askerî ve sivil lise mezunlarından havacılığa hevesli gençlerin belirli muayenelerden geçtikten sonra Harp Okulu tahsillerini Hava Kuvvetlerinde yapmalarının daha faydalı olacağı üzerinde durulmuştur. Nitekim bu doğrultuda Eskişehir’de Hava Harp Okulu açılması kararlaştırılmış ve okul 1 Ekim 1951 tarihinde 58 öğrenci ile eğitime açılmıştır.

üniversiteden eğitimi terk ederek gelenler için 23 yaşını bitirmemiş olmak, uçucular için Eskişehir Hava Sağlık Muayene Kurulundan ve mahalli askerî hastanelerden sağlam raporu almak.⁷

Hava Harp Okulunun Eskişehir’de yapılacak açılış töreni için saat 10.30-13.00 arası belirlenmiş; törene devlet büyükleri, milletvekilleri, Türk ve yabancı basın, askerî ve sivil yüksek tahsil kurumları, komutan, rektör, dekan, öğretmen ve öğrenci gruplarının katılacakları belirtilmiştir. Törenin amaçları ise şu maddeler hâlinde aktarılmıştır:⁸

“1. Okulun açılışını kabil olduğu kadar geniş halk kitlelerine duyurmak.

2. Hava Harp Okulumuz için propaganda yapmak.

3. Devlet büyüklerine, milletvekillerine, halkımıza havacılığı ve hava kuvvetlerimizi tanıtmak.

4. Kuvvet gösterisi yapmak.”

Tören programı ise şu şekilde düzenlenmiştir:⁹

“1. Okulda büyükleri ve misafirleri karşılama.

2. Okul Komutanı’nın söylevi.

3. Hava Kuvvetleri Komutanı’nın söylevi.

4. Genelkurmay Başkanı’nın söylevi.

5. Millî Savunma Bakanı’nın söylevi.

6. Yerde geçit resmi.

7. Okulun bir plana göre gezilmesi.

8. Hava gösterisi.

9. Hava geçit resmi.

10. Uçuşa başlayan yeni sınıfın eğitime başlama gösterisi.

11. Davetlilerin uğurlanması.”

Okulun açılış törenine Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Başbakan Adnan Menderes, TBMM Başkanı Refik Koraltan, Millî Savunma Bakanı Hulusi Köymen, Genelkurmay Başkanı Org. Nuri Yamut, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı Ekrem Hayri Üstündağ, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu, Aydın Milletvekili Dr. Namık Gedik ve Amerikan Yardım Grubu Başkanı General Arnold katılmıştır. Törende Başbakan Adnan Menderes şu konuşmayı yapmıştır:¹⁰

10 A.g.e., s. 37-38; Başbakan Adnan Menderes’in Eskişehir’de geçirdiği günler için bk. Çağhan Sarı, Eskişehir’de Siyasi Hayat (1946-1960), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Ana Bilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019, s. 75; Son Posta, “Menderes Hava Harp Okulunda Bir Nutuk Söyledi”, 2 Ekim 1951, No.: 5637; Kudret, “Türk hava kartallarının şanlı yuvası Hava Harp okulu açıldı”, 2 Ekim 1951, s. 1; Cumhuriyet, “Hava Harb Okulumuz Dün Eskişehir’de Açıldı”, 2 Ekim 1951, s. 1.



Türk milleti, ordusu için hiçbir fedakârlıktan çekinmemiştir. Ancak deruhte ettiği mesuliyet ve vazifenin ehemmiyet ve azameti ile uygun olarak ordumuzun hakkını aşması lazımdır. Bunun manası; Türk ordusunun silah, vasıta, talim ve terbiye bakımından bugünün şartlarına uygun bir seviyeye ulaştırılması demektir.

Hava Harp Okulu’nun açılması münasebetiyle burada yer almış bulunan muhterem topluluğu sevgi ve hürmetle selamlarım. Burada konuşurken aynı zamanda büyük ve şanlı Türk ordusunun manevi huzurunda bulunduğumu hissederek büyük bir heyecan ve bahtiyarlık duymaktayım.

Türk ordusu tarih boyunca şeref destanları yaratmış olan ve büyük Türk milletinin cevherini temsil ve özünü teşkil eden büyük, kutsi bir varlıktır. Türk ordusu memleketimizin hudutlarını teminat altında bulundurmanın, yurdun istiklal ve hürriyetini koruyabilmenin yegâne amilidir. Ordusunu sevmeyen, ona karşı en derin hürmet beslemeyen bir Türk olamaz. Bir vazifeli olmak hasebiyle Türk ordusuna karşı ayrıca alaka ve mesuliyetlerin bulunduğu şüphesizdir. Türk milleti, ordusu için hiçbir fedakârlıktan çekinmemiştir. Ancak deruhte ettiği mesuliyet ve vazifenin ehemmiyet ve azameti ile uygun olarak ordumuzun hakkını aşması lazımdır. Bunun manası; Türk ordusunun silah, vasıta, talim ve terbiye bakımından bugünün şartlarına uygun bir seviyeye ulaştırılması demektir. Bu münasebetle şimdiye kadar büyük dostumuz Amerikan milletinin yapmakta olduğu değerli yardımları huzurunuzda anmaktan memnurluk duymaktayım. Büyük milletimizin tek başına da kalsa ve mütecaviz ne kadar kuvvetli de olsa istiklal ve hürriyetini kayıtsız ve şartsız müdafaa etmek azminin hiç kimsenin tereddüdüne mahal vermeyecek açıklıkla göstermesi; ordumuzun, milletimizin bu azim ve kararına uygun bir siyaset takip olunması sayesinde ki bugünkü insanlık ideallerini, milletlerin istiklallerini ve dünya barışına müdafaa maksadıyla kurulmuş olan Atlantik Pakti’na girmek üzere bulunuyoruz.

Diğer milletlerin manevi kalkınmasında ordularına karşı besledikleri itimadın ehemmiyeti çok büyüktür. Ordularına güvenmeyen ve ona layık olduğu hürmeti beslemeyen memleketlerin hâli, içtimai bir inhilaldir. Dünyanın bütün ileri milletlerinin insanlık hak ve hürriyet davasını müdafaa etmek için kurdukları teşkilata girmek üzere bulunuyoruz, demiştim. Memleketimiz, bu suretle hukuki abdi teminata ve askerî müeyyidelere sahip olacaktır. Bunun maddi ve manevi ehemmiyetini şimdi de kimse hiçbir surette küçültemez. Ancak şurası da muhakkaktır ki Atlantik Pakti’na dâhil olmamızla dünya sulhunun kurulması ve insanlık hak ve hürriyetleriyle milletlerin istiklallerini müdafaa davası bir kat daha kuvvetlenmiş olacaktır.

Adnan Menderes



Eskişehir Hava Harp Okulunun Açılış Töreninde North American B-26 Uçağı Önünde Konuşmasını İrat Eden Adnan Menderes'in Bir Fotoğrafı (Fotoğrafın Orijinali: Orhan Köksal Koleksiyonu)

Dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Korg. Muzaffer Gökseven'in konuşması şöyledir:¹¹

"Bugün Hava Harp Okulunun ilk mensupları olmak şerefini taşıyan bu asil ruhlu Türk çocukları tarih boyunca eşsiz menkıbeler yaratan ve bugün dahi dünyanın takdir ve hayranlığını kazanmak suretiyle Kore'de cesaret gösteren kahramanların evlatları, kardeşleri olmanın heyecanı ve gururu içindedirler.

Memleket hizmetlerinde üzerlerine düşecek en ağır vazifeleri başarabilmek için onların bu ocakta ileri bir teknik bilgi, kuvvetli bir disiplin ve sağlam bir bünyenin sahibi olarak yetişeceklerine ve okul komutan, idareci ve öğretmenlerinin de bu gaye için emeklerini esirgemeyeceklerine inanmakta olduğumuzu söylemeyi zevkli bir vazife adderim. Bizim havacılık anlayışımız geniştir ve şümullüdür. Bu anlayışı büyük Atatürk'ün şu sözleriyle ifade etmek isterim: Türkiye'nin istikbalinin emniyeti göklerde. Bu hedefe milletçe hep beraber ve emin adımlarla ilerleyeceğiz. Hava Harp Okulumuzun aziz vatanımıza, büyük milletimize layık ve yüksek tahsil müessesesi olmasını candan temenni ederim."

Millî Savunma Bakanı Hulusi Köymen ise şu konuşmayı yapmıştır:¹²

"Sayın misafirlerimiz, dünya motor ve uçak sanayiinde hızla inkişaf eden bir tekâmüle şahit olmaktadır. Buna muvazi olarak çok kısa zaman içinde keşif ve icat edilen ve yapacağı tahribat akıllara hayret ve dehşet salan yeni silahların da ancak uçaklarla kullanılabilmesi mümkün bulunuyor.

Bu şartlar içinde vukua gelecek herhangi bir savaşta havacılığın oynayacağı rolün ehemmiyeti her türlü izahtan varestedir. Hiç olmazsa birkaç nesil boyunca olsun dünya sulhunü mümkün kılacak temel prensipleri bulmakta ve bunların tatbikini temin edecek teşkilatı kurmakta beşeriyetin gösterdiği aciz devam ettikçe, hürriyet ve istiklali

11 Kurt vd., A.g.e., s. 38-39.

12 A.g.e., s. 39-40.

hayatlarının ayrılmaz bir unsuru sayan milletler için her gün yeni bir tekâmüle erişen silah ve vasıtalarla mücehhez müdafaa tertipleri almak zaruri olacaktır. Bu tertipler arasında hava kuvvetlerinin mühim bir mevki işgal edeceğinde şüphe yoktur.

Bu düşüncelerle mülhem olarak havacılığımızı teknik tekâmülün seyrini takip edecek bir olgunluk seviyesinde bulundurmak maksadıyla mevcut müesseseye ilâveten burada bir hava okulu tesisi kararlaştırılmış ve bugün kıymetli huzurunuzla okulun açılışı sağlanmıştır. Burada tatbik edilecek ders programları ve takip olunacak çalışma metodlarıyla uçakları kendi uzvîyetlerinin bir parçası imiş gibi maharet ve muvaffakiyetle kullanacak sağlam irâdeli, geniş bilgili genç pilotlar yetişecektir.

Bu okulun açılış töreninde esirgemediğiniz şerefi huzurunuz, bu teşebbüse millî müdafaaamızın verdiği ehemmiyeti değerlendirmiş gerek öğreticiler ve gerekse öğrenciler için tükenmez bir şevk ve gayret kaynağı olmuştur. Mana ve ehemmiyetine gereken ehemmiyetle takdir ettiğimiz çok kıymetli alakanızdan dolayı hepinize teşekkürlerimi sunmakla şerefli bir vazife yapmış olmanın bahtiyarlığı içinde hepinizi hürmetle selamlarım. Öğreticiler ve öğrencilere de muvaffakiyetler dilerim."

Açılış töreninde T-11 uçakları geçit resmini gerçekleştirmiş, T-6 uçakları da gösteri uçuşunda bulunmuşlardır. Ayrıca Hava Harp Okulu öğrencileri ant içmişler ve şu sözleri haykırılmışlardır:¹³

"Hazarda (barışta) ve seferde (savaşta); karada, denizde ve havada; her zaman ve her yerde millete ve Cumhuriyet'ime doğruluk ve muhabbetle hizmet, kanunlara ve nizamla ve amirlerime itaat edeceğime; askerlik namusunu ve Türk uğrunda seve seve canımı feda edeceğime namusum üzerine ant içerim."

Hava Harp Okulunun eğitim uçuşlarında Magister ve Harward (T-6) uçakları kullanılır.

13 A.g.e., s. 40, 500-501.



mış; bu uçuşlar Temmuz ve Ağustos aylarında yapılmıştır. Öğrenciler, nazari ve temel dersleri gördükleri birinci sınıfı bitirdikten sonra 45 gün kamp yapmak üzere İnönü Kampı'na gönderilmişlerdir. C Brövesi seviyesinde yapılan planör eğitiminin ardından öğrencilerin paraşütle atlamaları sağlanmıştır. Bu eğitimi başarı ile tamamlayıp askerî liseden gelen öğrenciler Eskişehir'de uçuşa tâbi tutulmuşlardır. Uçuшта başarı sağlayanların kayıtları yapılmış, "1" numara ile kayıt yaptıran öğrenci Sadi Ercan olmuştur.¹⁴ Eskişehir'de 30 Ağustos 1954 tarihinde son grup eğitimlerini tamamlamış, Hava Harp Okulu 1954 yılında İzmir'e taşınmıştır.¹⁵

Kaynakça

Adnan Menderes'in Fotoğrafı: Orhan Köksal Koleksiyonu.

Cumhuriyet, "Hava Harb Okulumuz Dün Eskişehirde Açıldı", 2 Ekim 1951.

Kaymaklı, Hulusi. Havacılık Tarihinde Türkler 4, Hv.K.K.lığı Gensek.lığı Tarihçe Şubesi Yayınları, Ankara, 2005.

Kudret, "Türk Hava Kartallarının Şanlı Yu-

¹⁴ Kaymaklı, A.g.e., s. 100.

¹⁵ Yalçın, A.g.m., s. 243.

vası Hava Harp Okulu Açıldı", 2 Ekim 1951.

Kurt, Deniz, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz. Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1952-2020, C. III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2020.

Okar, Avni. Türkiye'de Tayyarecilik (1910-1914), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004.

Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları (1922-1930), Yay. Haz.: H. İbrahim Fırına, Kırmızıkeci Yay., İstanbul, 2018.

Sarı, Çağhan. Eskişehir'de Siyasi Hayat (1946-1960), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Ana Bilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2019.

Son Posta, "Menderes Hava Harp Okulunda Bir Nutuk Söyledi", 2 Ekim 1951.

Yalçın, Osman. "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okullarına Geçiş Süreci", Gazi Akademik Bakış Dergisi, C. 9, S. 17, Ankara, 2015, ss. 229-260.

Yeni, Mustafa. "Hava Kuvvetleri", Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918, Ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yay., İstanbul, 2017.



Eskişehir 9 Haziran 1936



Eskişehir 9 Haziran 1936



MUHARİP HAVA KUVVETİ KOMUTANLIĞININ TARİHÇESİ

ERDAL KORKMAZ^{1*}

Muharip Hava Kuvveti Komutanlığının kuruluşu ile Türk Hava Kuvvetleri daha etkin bir yapı ve niteliğe ulaştırılmak istenmiştir. Böylece XXI. yüzyılın harp ortamında gerekli olan emir-komuta zincirini sağlıklı ve daha işler bir hâle getirmek hedeflenmiştir.

Giriş

Endüstri Devrimi'nin havacılık sektörüne uygulanması ile ilk motorlu uçak havada yerini almıştır. Uçaklar zamanla ordu envanterine dâhil edilmiş, böylece askerî literatüre yeni bir sınıf katılmıştır. Bu yeni hava aracı dünyada olduğu kadar Osmanlı ülkesinde de ilgi ile takip edilmiş ve merak konusu olmuştur. Bunun üzerine Osmanlı devlet adamlarının girişimi ile yurt dışındaki askerî ataşeler marifetiyle uçaklar ve özelliklerine ilişkin ilk bilgiler elde edilmiştir.²

1 Tarih Uzmanı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktorant, erdalkorkmaz.01@gmail.com

2 Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)", Savunma Bilimleri Dergisi, Cilt: 17, Sayı: 2, Kasım 2018, s. 207-251.

Havacılık alanındaki gelişmelerin hız kazandığı bir dönemde 12 Ocak 1910'da kurulan İbrahim Hakkı Paşa kabinesinde Harbiye Nazırlığına getirilen Mahmut Şevket Paşa'nın girişimciliği ve ileri görüşlülüğü, havacılık konusunun daha bir ehemmiyetle araştırılarak gündeme gelmesine etki etmiştir.³ Osmanlı Devleti'nin havacılık alanındaki gelişmeleri yakından takip etmeye başladığı bir dönemde 17-21 Eylül 1910'da Fransız ordusu tarafından Picardie bölgesinde büyük bir askerî tatbikat icra edilmiştir. Bu tatbikata Osmanlı Devleti adına; Paris Askerî Ataşesi Erkân-ı Harp Binbaşı Ali Fethi (Okyar), Binbaşı Selahattin ve Üçüncü Ordu Subay Talimgâhı Komutanlığında görevli

3 Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri, Hava Basımevi, Ankara, 2018, s. 3.

Osmanlı Erkân-ı Harbiye Dairesi tarafından 13 Şubat 1911'de bir genelge yayımlanmıştır. Bu genelgede; aralarından Avrupa'da tayyarecilik eğitimine gönderilecek adayları seçmek üzere 1'inci, 2'nci ve 3'üncü Ordu Komutanlıklarından ikişer subayın belirlenmesi istenmiştir. Pilotaj eğitimine gönderilecek subayların Fransızca bilen, tayyarecilik öğrenmeye hevesli, sağlıklı, cesaretli ve tabiye bilgisine sahip olması aranan nitelikler olarak sayılmıştır.

Erkân-ı Harp Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Beyler katılım sağlamıştır.⁴

Picardie'deki manevralar sırasında 14 uçak ile 4 adet kumanda edilebilir balon ilk kez askerî bir tatbikatta kullanılmıştır.⁵ Bu durum; savaşa dair strateji, taktik ve konseptin değişime uğrayabileceği yönünde bir anlayışı beraberinde getirmiştir. Özellikle uçakların uzakları görme ve buna bağlı olarak satır güçlerinin stratejisini belirleme konusundaki yetenekleri, onun harbin vazgeçilmez bir parçası hâline geleceğini göstermiştir.

Aynı dönemde ABD, Fransa ve İtalya'nın tayyareleri ordu envanterine dâhil etmesi ve konunun artık Osmanlı Devleti için hem hâkimiyet hem de güvenlik meselesi hâline gelmesi üzerine havacılık alanındaki çalışmalara reaksiyon gösterilmiştir. Bu kapsamda birkaç personelin pilotaj eğitimi için yurt dışına gönderilmesi ve tayyare alımına ağırlık verilmesi kararlaştırılmıştır.

Fransa'da düzenlenen Picardie Manevraları'ndan sonra birçok ülke, havacılık teşkilatını kurmaya başlamıştır. Bu durum birçok ülkenin askerî pilot yetiştirmek için Avrupa'ya personel göndermesine etki etmiştir. İlgili gelişmeler üzerine Osmanlı Erkân-ı Harbiye Dairesi ta-

rafından 13 Şubat 1911'de bir genelge yayımlanmıştır.⁶ Bu genelgede; aralarından Avrupa'da tayyarecilik eğitimine gönderilecek adayları seçmek üzere 1'inci, 2'nci ve 3'üncü Ordu Komutanlıklarından ikişer subayın belirlenmesi istenmiştir.⁷ Pilotaj eğitimine gönderilecek subayların Fransızca bilen, tayyarecilik öğrenmeye hevesli, sağlıklı, cesaretli ve tabiye bilgisine sahip olması aranan nitelikler olarak sayılmıştır. İlgili nitelikleri barındıran teğmen ve yüzbaşı rütbesindeki iki kişinin ordu komutanlıkları tarafından seçildikten sonra, Erkân-ı Harbiye Dairesi tarafından yapılacak bir sınav yoluyla Avrupa'ya pilotaj eğitimine gönderilmesi planlanmıştır.⁸ İlgili emir, Osmanlı ordusunun Avrupa'ya pilotaj eğitimine personel gönderileceğini ilan ettiği ilk belge olmuştur.

Erkân-ı Harbiye Dairesi tarafından 28 Mayıs 1911'de yayımlanan yazıyla tayyarecilik tahsili için Avrupa'ya gönderilmek üzere 7 subayın müracaat ettiği, bunlardan lisan bilenlerin tercih olunacağı ve başvuran personelden tayyareciliğe yetenekleri olup olmadığının anlaşılması ve motorlarla ilgili bilgilerinin ölçülmesi için müsabaka imtihanlarının kimler tarafından, ne suretle tertip edilmesi lazım geleceğinin tespiti konusunda Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğinin görevlendirildiği ifade edilmiştir.⁹

4 Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914), Cilt: 1, Hava Basımevi, Ankara, 2009, s. 43.

5 Fatih Özkurt, Gazi Mustafa Kemal Askeri Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2017, s. 42.

6 MSB Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı (ATASE) Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-7.

7 ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-23.

8 ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-7.

9 ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-10.

1 Haziran 1911'de Avrupa'ya gönderilecek personelin seçimi ve tayyarecilik faaliyetlerini yürütmek amacıyla Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğinin önerisi ve Erkân-ı Harbiye Dairesinin uygun görmesi üzerine bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır.¹⁰ 1 Haziran 1911 tarihinde teşkili kararlaştırılan Tayyarecilik Komisyonu, günümüzde Türk Hava Kuvvetlerinin ilk teşkilatı olarak kabul edilmiştir.¹¹ Bu Komisyon, Erkân-ı Harbiye Dairesi 2'nci Şube'de görevli Erkân-ı Harp Yarbay İsmail Bey başkanlığında kurulmuştur.¹²

Erkân-ı Harp Yarbay İsmail Bey başkanlığındaki komisyon; Kıtaat-ı Fenniye Şubesi Azasından Binbaşı Ali, Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliği Projektör Müfettişi Binbaşı Ali Rıza, Elektrik ve Projektör Öğretmeni Mehmed Şevki ve Elektrik ve Projektör Öğretmeni Vekili İbrahim Fahri Beylerden oluşmuştur. Bu komisyonun 28 Haziran 1911'de yaptığı sınavda, 92 puan alan Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev) ile 91 puan alan İstihkâm Üsteğmen Yusuf Kenan Beyler Avrupa'da eğitim almaya hak kazanmıştır.¹³ Sağlık raporlarının alınması sonrasında, daha önce Almanya'ya da personel gönderilmesi kararına rağmen Fransa'da uçak teknolojisinin diğer ülkelerden ileride olması ve eğitim maliyetinin daha düşük olması gibi nedenlerle, her iki aday 9 Temmuz 1911'de Fransa'daki Bleriot Tayyare Fabrikasının Uçuş Okuluna gönderilmiştir.¹⁴

Avrupa'ya pilotaj öğrenimi için personel gönderildiği bir dönemde, İtalya'nın saldırısı ile 29 Eylül 1911'de Trablusgarp Harbi başlamıştır. Bu harp sırasında dünya tarihinde ilk kez tayyareler, savaş aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Böylece tayyarelerin muharebe sahasında kullanılmasının yarattığı etkiler, Osmanlı Harbiye Nezareti tarafından bizzat

1 Haziran 1911'de Avrupa'ya gönderilecek personelin seçimi ve tayyarecilik faaliyetlerini yürütmek amacıyla Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğini n önerisi ve Erkân-ı Harbiye Dairesinin uygun görmesi üzerine bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır. 1 Haziran 1911 tarihinde teşkili kararlaştırılan Tayyarecilik Komisyonu, günümüzde Türk Hava Kuvvetlerinin ilk teşkilatı olarak kabul edilmiştir.



Yeşilköy Tayyare Mektep ve Merkezi, İstanbul

tecrübe edilerek değerlendirilmiştir. Neticede bu süreç, tayyare alımı ve bunların muhafazası için yer konularının daha yoğun bir şekilde gündeme gelmesine yol açmıştır.¹⁵

Osmanlı ordusuna mensup Fesa ve Yusuf Kenan Beylerin Fransa'da eğitime başladığı sırada, 2 adet tayyarenin tedarik edilmesi kesinlik kazanmıştır. Erkân-ı Harbiye Dairesi, Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğine 7 Ekim 1911'de gönderdiği yazı ile tayyare satın alma işlemlerinin başlatılması için Paris Sefareti ile iletişim kurulmasını istemiştir. Bu kapsamda başlatılan işlemler sonucunda Paris Sefaretine tayyare alımı konusu resmî olarak bildirilmiştir. Paris Askeri Ataşesi Binbaşı Ali Fethi Bey, İtalyanlara karşı savaşmak amacıyla Trablusgarp'ta bulunduğu için yerine vekâlet eden Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey'in girişimleri ile tayyare satın alma işlemleri yürütülmüştür. Neticede Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey'in faaliyetleri sonucunda Deperdussin model 2 adet tayyare satın alınmıştır.¹⁶

Bu sırada Avrupa'ya gönderilen personelin yaptığı kaza kırımlar sonrasında İstanbul'da bir Hava Okulu açılması kararlaştırılmıştır. Hava Okulunun açılması konusunda devlet kurumları arasında yapılan yazışmaların sonucunda 17 Mart 1912 tarihli Osmanlı Bakanlar Kurulu Toplantısında tayyarecilik konusunda Avrupa'ya personel gönderilerek eğitim aldırılrsa bile evvela bir genel merkeze ihtiyaç olduğu; bu merkezde mükemmel bir tayyare parkı, imalathane, tamirhane ve ihtiyaç olan diğer binaların yanı sıra bir mektebin de açılması gerektiği belirtilmiştir. Neticede böyle bir merkez ve mektep tesisi için Harbiye Nezareti'ne 40.000 liranın tahsis edilmesi kararlaştırılmıştır.¹⁷ İlgili karar sonrasında yapılan çalışmalarla 3 Temmuz 1912'de İstanbul

Yeşilköy'de Hava Mektep ve Merkezi açılmıştır. Böylece Osmanlı ordusu, kendi havacı personelinin yetiştirme imkân ve kabiliyetine kavuşmuştur.¹⁸

Aynı dönemde Balkan Harbi başlamıştır. Bu savaş sırasında Türk havacılar ilk hava harp görevlerine çıkmış ve satih güçlerine keşif-gözetleme ile istihbarat desteği vermiştir.¹⁹ Ardından başlayan Birinci Dünya Harbi'ne Osmanlı Devleti altı uçak ile girmiştir. Havacılık alanındaki bu eksiklik üzerine Osmanlı Devleti'nin müttefiki Almanya'dan sağlanan pilot, teknik personel ve uçaklar ile hava harp görevleri icra edilmiştir. Bu kapsamda Almanya'dan 450 civarında uçak getirilerek ülkenin çeşitli cephelerinde kurulan on yedi tayyare bölüğünde görevlendirilmiştir.²⁰

Osmanlı Devleti, müttefiklerinin savaştan çekilmesi üzerine 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'ni imzalayarak harp durumuna son vermiştir. Bu durum Osmanlı ülkesinin işgaline zemin hazırlamıştır.²¹ İşgaller, Türk milletinin Mustafa Kemal (Atatürk) Paşa önderliğinde birleşerek bağımsızlık mücadelesi vermesine yol açmıştır.²² Bu durum Eskişehir'in de içerisinde bulunduğu Anadolu'da büyük bir mücadelenin verilmesine etki etmiştir. İlgili dönem içeri-

18 Rifat Uçarol, Hava Harp Okulu Tarihçesi, Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 1974, s. 19-20.

19 Kürşat Karacagil, "Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı", Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.111-123.

20 Emin Kurt, Mesut Güvenbaş, Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 5-45.

21 Davud Kapucu, Erdal Korkmaz, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askeri Hava Seyahatleri (1909-1939), Karakum Yayınevi, Ankara, 2020, s. 71.

22 Necdet Aysal, "Kurtuluş Savaşı'nda Bir Kadın Örgütü: Sivas Anadolu Kadınları Müdafaa-i Vatan Cemiyeti: Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın", Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın, C. II, Editör: Prof. Dr. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2016, s. 941-964.

10 ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-15.

11Emin Kurt, "Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları (1909-1914)", Hava Kuvvetleri Dergisi, Hava Basımevi, Sayı: 365, Ankara, 2010, s. 50.

12 ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-22.

13 ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-22.

14 ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-25.

15 Stuart Kline, Türk Havacılık Kronolojisi, Dönence Yayınevi, İstanbul, 2002, s. 56-58.

16 Kurter, A.g.e., s. 74.

17 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BOA, M.V.001162.00083.001.



1'inci Tugay Yerleşkesi, Eskişehir

sinde Eskişehir, Konya ile birlikte havacılığın merkezlerinden biri olarak uçakların bakım ve onarımının yapıldığı, tayyare bölüklerinin teşkil edildiği ve en önemlisi havacıların konuşlandığı bir yer olmuştur. Neticede havacıların da gayret ve desteği ile Türk İstiklal Harbi kazanılmıştır.²³

Gazi Mustafa Kemal Paşa önderliğinde İstiklal Harbi'nin kazanılmasından sonra havacılık adına yeni adımlar atılmıştır. Bu kapsamda Türk Hava Kurumu, Türkkuşu, Kayseri'de TOMTAŞ Uçak Fabrikası ve Devlet Hava Yolları kurulmuştur. İlave olarak 1928'de Hava Müsteşarlığının kurulması ile hava birliklerinin reorganizasyonuna yönelik adımlar gerçekleştirilmiştir.²⁴

23 Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harakât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt-II, Hava Basımevi, Ankara, 2020, s. 475-476.

24 Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, A.g.e., Cilt-II, s. 1-10.

Atatürk döneminde atılan adımlarla büyüyen ve gelişen Türk Hava Kuvvetleri, 23 Ocak 1944 tarihinde müstakil bir kuvvet komutanlığı hâlini almıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığının kuruluşundan sonra ilk komutan olarak 27 Ocak 1944'te Tümgeneral Zeki Doğan atanmıştır.²⁵ Hava Kuvvetleri Komutanlığının kuruluşundan sonra teşkilatlanma çalışmaları hızlanmış, yeni birlik ve kurumlar ile çağın şartlarına uygun teşkiller oluşturulmuştur. Bu kapsamda Muharip Hava Kuvveti Komutanlığının tarihine ışık tutmak için bu süreçte teşkil edilen kuvvetlerin tarihini ortaya koymak gerekmektedir. Bu çalışmada 1'inci Hava Kuvvet Komutanlığı, 2'nci Hava Kuvvet Komutanlığı ve 3'üncü Hava Kuvvet Komutanlığı ile bu birliklerin Muharip Hava Kuvveti Komutanlığına dönüşüm sürecine değinilmiştir.

25 Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, A.g.e., Cilt-II, s. 332-339.



TBMM Başkanı Mustafa Kemal Batı Cephesi'nde denetlemelerde bulunurken, Eskişehir 4 Aralık 1920

1. 1'inci Hava Kuvvet Komutanlığı

İstiklal Harbi döneminde TBMM'nin emri ile 13 Haziran 1920'de kurulan Eskişehir Hava İstasyonu'nun iki av ve iki keşif uçağından oluşan 1'inci Tayyare Bölüğü Eskişehir'de Batı Cephesi Komutanlığı emrinde, 2'nci Bölüğü Uşak'ta 12'nci Kolordu emrinde teşkil edilmiştir. Batı Cephesi Komutanlığına bağlı olarak görev yapan Eskişehir Hava İstasyonu 1'inci Tayyare Bölüğü'nün 1920 yılındaki kadro ve kuruluşu; Yüzbaşı Muhsin (Alpagot), Sivil Pilot Behçet, Pilot Hayrettin, Pilot Fehmi (Küçük), Rasıt Yüzbaşı Kenan, Rasıt Teğmen Sırrı, Rasıt Teğmen Sıtkı (Tanman) olmak üzere 5 personel ve 3 adet Albatros D-3 AV, 2 adet AEG keşif uçağından oluşmuştur.²⁶

1925 yılından itibaren Eskişehir'de sabitleşen Hava İstasyonu iki bölükten meydana geliyordu. Hava İstasyonu'nun ilk komutanı Binbaşı Resmî (Tufan) Bey olmuştur. 1926 yılında İstanbul/Yeşilköy'den 1'inci Tayyare Bölüğü'nün de dâhil olmasıyla Eskişehir Hava İstasyonu'nun bölük

26 Yaşar Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hava Basımevi, Ankara, 1981, s. 41.

**Batı Cephesi
Komutanlığına bağlı
olarak görev yapan
Eskişehir Hava İstasyonu
1'inci Tayyare Bölüğü'nün
1920 yılındaki kadro ve
kuruluşu; Yüzbaşı Muhsin
(Alpagot), Sivil Pilot
Behçet, Pilot Hayrettin,
Pilot Fehmi (Küçük),
Rasıt Yüzbaşı Kenan,
Rasıt Teğmen Sırrı, Rasıt
Teğmen Sıtkı (Tanman)
olmak üzere 5 personel ve
3 adet Albatros D-3 AV, 2
adet AEG keşif uçağından
oluşturmuştur.**



Eskişehir Tayyare Alayı, 1934

sayısı dörde çıkmış ve adı 1'inci Tayyare Taburu olarak değiştirilmiş, 1932 yılında ise alay seviyesine çıkarılarak adı 1'inci Tayyare Alayı olmuştur. Türk Hava Kuvvetleri 1939 yılına kadar alaylar ve müstakil taburlar hâlinde görev yapmıştır.²⁷

1939 yılında Türk hava sahası doğu ve batı olmak üzere iki bölgeye ayrılmış, her iki bölgede de birer tugay komutanlığı teşkil edilmek suretiyle alaylar ve taburlar bu komutanlıklara bağlanmış, böylece 1'inci Taktik Hava Kuvveti Komutanlığının temeli atılmıştır. Dönem içerisinde hava birlikleri harekât ve eğitim yönünden Genelkurmay Başkanlığına, lojistik ve personel ikmalî yönünden ise Millî Savunma Bakanlığına bağlı hareket etmişlerdir.²⁸

27 Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi (1952-2020), Cilt-III, Hava Basımevi, Ankara, 2020, s. 7-10.

28 Hava Kuvvetleri Dergisi, Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı, Sayı 338, Ankara, 2000, s. 91.

Aynı dönem içerisinde tayyare personel sayısının artmasına ilave olarak dört hava tuğgeneralliğine malik olan Hava Kuvvetlerinin taktik sevk ve idaresini kolaylaştırmak amacı ile teşkilatının değişmesi ve sorumluluğunun dağıtılması gerekmiştir. Genelkurmay Başkanlığı bu mülahazaya dayanarak 22 Mayıs 1939 tarihli emriyle muharip hava birliklerini bölge esasına göre iki tugaya bölmüştür. Böylece hava tugayları teşkil edilmiştir. Bunlardan karargâhı Eskişehir'de bulunan 1'inci Hava Tugay Komutanlığı, kuruluşuna 1'inci Bombardıman Tayyare Alayı ile Diyarbakır'daki 2'nci Bombardıman Tayyare Alayı dâhil edilmiştir. 1939 yılında İkinci Dünya Harbi'nin başlaması nedeniyle Türk Silahlı Kuvvetleri seferî duruma geçmiştir. Türkiye savaşa fiilen girmemekle beraber askerî durum gereği tugay kuruluşundaki muharip birlikler sık sık yer değiştirmiştir. Bu kapsamda, 12 Haziran 1939'da Kütahya'da teşkil edilmiş bulunan 4'üncü Av Tayyare Alayı 1'inci Tugay kuruluşuna girmiştir. Buna mukabil 2'nci Tay-

yare Alayı tugay kuruluşundan çıkarak Genelkurmay Başkanlığı emrinde müstakil bir vaziyet almıştır. 24 Temmuz 1939'da tugay kuruluşuna daha önce müstakil olan Martin uçakları ile mücehhez 9'uncu Bombardıman Taburu girmiş ve Eskişehir'de üslenmiştir. Fakat bu tabur da Eskişehir'de fazla kalmayarak kuruluştan çıkmış, müstakil bir vaziyet alıp 31 Ağustos 1939'da Çorlu'ya intikal etmiştir.

5 Haziran 1939'da 2'nci Tayyare Alayı tekrar 1'inci Tugay kuruluşuna girmiş; böylece 1940 yılına girerken 1'inci Hava Tugayı, 1'inci ve 2'nci Bombardıman Alayları ile 4'üncü Av Alayı'na komuta eder bir vaziyet kazanmıştır. 1942 yılında Tugay kuruluşuna yeniden teşkil edilen 103'üncü Av-Keşif Grubu da dâhil edilmiştir. Ayrıca Tugayın lojistik desteğini sağlamak maksadıyla merkezi Eskişehir'de bulunan 1'inci Hava Mıntika Depo Amirliği, Tugay emrine verilmiştir. Dört havacı tuğgeneralin tümgeneralliğe yükselmeleri söz konusu olunca tugay yetkileri 1943 yılında tümen yetkisine çıkarılmıştır. Böylece hava tugayları tümen seviyesine yükselterek "*Hava Tümeni*" ismini almıştır. Bu kapsamda 1'inci Hava Tugayı'nın adı Genelkurmay Başkanlığının 16 Ağustos 1943 tarihli emirleri ile 1'inci Hava Tümeni olmuştur. Bu arada Eskişehir'de bulunan tayyare tamir fabrikası da 1'inci Hava Tümeni'ne bağlanmıştır. 1947 yılında 3'üncü Hava Tümeni'nin teşkili dolayısıyla 2'nci ve 4'üncü Tayyare Alayları 1'inci Hava Tümeni kuruluşundan çıkarılmıştır.²⁹ Eskişehir'de üslenmiş bulunan 1'inci Hava Tümeni Karargâhının Kütahya'ya intikali emredilmiştir. Bu emir kapsamında 7 Şubat 1948 tarihinde 1'inci Hava Tümeni Karargâhı Kütahya'ya intikal etmiştir.

Daha önceden ifade edildiği gibi 23 Mart 1951'den itibaren tümenler için "*kuvvet*" deyiiminin kullanılması emri kapsamında 1952 yılında 1'inci Hava Tümeninin adı 1'inci Hava

29 Kurt, Pehlivan, Korkmaz, A.g.e., s. 8.

Kuvveti adını almış ve kuruluşuna 1'inci, 6'ncı ve 9'uncu Jet Tayyareleri Üsleri dâhil edilmiştir. 1'inci Hava Kuvveti, Haziran 1962'de kolordu seviyesine yükselterek 1'inci Hava Kuvveti Komutanlığı adını almış ve Hava Kuvvetleri'nin önemli muharip teşkilatlarından biri hâline gelmiştir. 1963 itibarıyla 1'inci Hava Kuvveti kuruluşunda 1'inci, 3'üncü, 4'üncü, 6'ncı ve 9'uncu Jet Üsleri ile 15'inci Füze Üssü ve ayrıca 114'üncü Taktik Jet Keşif Filosu yer almıştır. 28 Mart 1972 tarihinde ise Genelkurmay Başkanlığı tarafından alınan kararla kolordu seviyesindeki 1'inci Hava Kuvveti Komutanlığı ismine "*taktik*" kelimesi eklenerek birliğin adı "*1'inci Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı*" olarak değiştirilmiştir.³⁰

2. 2'nci Hava Kuvvet Komutanlığı

İkinci Dünya Harbi'nin devam ettiği bir dönemde Genelkurmay Başkanlığının 16 Ağustos 1943 tarih ve 2992 sayılı emri ile hava birliklerinde tugay teşkilatından tümen teşkilatına geçilmişti. Bu kapsamda İzmir'deki 2'nci Hava Tugay Komutanlığının ismi 2'nci Hava Tümen Komutanlığına dönüşmüş, Tuğgeneral Celal Yakal da 2'nci Hava Tümen Komutanı olarak atanmıştır. Söz konusu emirde tümen irtibat kıtalarının uçaklar geldikçe teşkil edileceği, malzemesi geldikçe de oto taburlarının teşkil edileceği belirtilmiş, tugay muhabere takımlarının ise muhabere bölükleri seviyesine çıkarılacağı ifade edilmiştir. 1945 yılında 2'nci Hava Tümeni'nin kuruluşunda İzmir'deki 3'üncü Uçak Alayı, Bursa'daki 5'inci Uçak Alayı, İzmir'deki 6'ncı Uçak Alayı, Balıkesir'deki 102'nci Keşif Grubu ve 105'inci Keşif torpido Bombardıman Grubu yer almıştır. 1945 yılı içerisinde 2'nci Hava Tümeni Komutanlığına Tümgeneral Celal Yakal'ın yerine, Tümgeneral Fevzi Uçaner atanmıştır.

30 Kurt, Pehlivan, Korkmaz, A.g.e., s. 10.

12 Nisan 1949 tarihinde Millî Savunma Bakanlığı tarafından alınan 10581 sayılı kararla 1944 yılında Kara Kuvvetleri birliği olan Hava Savunma Genel Komutanlığı, 4 Nisan 1949 tarihinden geçerli olmak üzere Hava Kuvvetleri Komutanlığı kuruluşuna dâhil edilmiştir. 2'nci Hava Tümeni, 12 Mayıs 1950 tarihinde İzmir'den Balıkesir'e intikal ettirilerek bu tarihten itibaren Balıkesir'de faaliyetlerine devam etmiştir. Bu dönemde 2'nci Hava Tümen Komutanlığı görevi, Tümgeneral Seyfettin Turagay tarafından icra edilmiştir. 1952 yılında Genelkurmay Başkanlığının emri doğrultusunda 1'inci Hava Tümeninde olduğu gibi 2'nci Hava Tümeninin de ismi değiştirilerek "2'nci Hava Kuvveti Komutanlığı" adını almıştır. Haziran 1953 tarihinde, Hava Kuvvetleri başlısı olan Hava Savunma Genel Komutanlığının ismi Hava Savunma Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. Bu dönemde kolordu seviyesindeki Hava Savunma Komutanlığı teşkilat yapısı içerisinde Eskişehir'de konuşlu 1'inci Kontrol Grup Komutanlığı, Ankara'da konuşlu 2'nci Kontrol Grup Komutanlığı ve Malatya'da konuşlu bulunan 3'üncü Kontrol Grup Komutanlığı yer almakta idi. Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından 1952'den itibaren Kuvvet Komutanlığı bünyesinde başlatılan modernizasyon kapsamında 17 Haziran 1953 tarihinde Balıkesir'de faaliyet gösteren 2'nci Hava Kuvvet Komutanlığı görülen lüzum üzerine lağvedilmiştir. Lağvedilen bu birliğin karargâhı, Ankara'daki Hava Savunma Komutanlığı Karargâhının nüvesine dâhil edilmiştir. Alınan karar kapsamında 2'nci Hava Kuvvet birlikleri 1'inci Hava Kuvvet Komutanlığına bağlanmıştır.³¹

9 Ağustos 1955 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı aldığı kararla Hava Savunma Komutanlığının adını, 2'nci Hava Kuvveti

Komutanlığı olarak değiştirmiştir.³² Bu kararın alınmasında, aynı yıl içinde NATO ile yapılan protokol ile Türkiye'nin hava savunma sorumluluğunun 6'ncı ATAF Komutanlığına verilmesi etkili olmuştur. Alınan karar kapsamında Hava Savunma Komutanlığı harekât alanında faaliyette bulunacak birliklerin NATO'ya tahsis edilmeleri üzerine Hava Savunma Komutanlığı lağvedilerek Ankara Etimesgut'ta 2'nci Hava Kuvvet Komutanlığı kurulmuştur.³³ Fakat Ankara'da teşkil edilen 2'nci Hava Kuvvet Komutanlığının ömrü çok uzun olmamış, Millî Savunma Bakanlığının 26 Haziran 1961 tarihli onayı ile 2'nci Hava Kuvveti Komutanlığının lağvı emredilmiş ve bu kapsamda yürütülen çalışmalar neticesinde 2'nci Hava Kuvveti Komutanlığı 2 Ağustos 1961 tarihinden itibaren lağvedilmiştir.³⁴

3. 3'üncü Hava Kuvvet Komutanlığı

Hava Kuvvetleri Komutanlığının unsurlarından biri olan "3'üncü Hava Kuvvet Komutanlığı", Genelkurmay Başkanlığının 4 Nisan 1947 tarihli ve 73364 sayılı emriyle "3'üncü Hava Tümeni" adı altında 8 Mayıs 1947'de Erzincan'da teşkil edilmiştir. 2'nci (Diyarbakır), 4'üncü (Merzifon) ve 8'inci (Erzincan) Tayyare Alayları, 3'üncü Mıntıka Depo Amirliği ve Malatya Uçak Tamir Fabrikası 3'üncü Tümenin emrine verilmiştir. Ayrıca tümenin bağlı birlikleri; B-26 İnvader, MK-6 Mosquito, MK-9 Spitfire, Baltimore ve Thunderbolt tipi uçakları ile teçhiz edilmiştir. Tümenin ilk komutanı, 30 Ağustos 1947 tarihinde Tuğgeneral rütbesine terfi edecek olan 1'inci Tayyare Alay Komutanı Pilot Kurmay Albay Asım Uçar olmuştur. Albay Asım Uçar bu görevi vekâleten 5 Mayıs 1947 tarihinden 30 Ağustos 1947'ye kadar sürdürmüştür.

32 Kurt, Pehlivan, Korkmaz, A.g.e., s. 10.

33 Kaymaklı, A.g.e., s. 148-149.

34 Kurt, Pehlivan, Korkmaz, A.g.e., s. 10.

3'üncü Hava Tümeni'nin kurulmasında; Doğu Anadolu'da konuşlu bulunan Kara Kuvvetleri birlikleri ile iş birliği yapmak maksadıyla bölgeye intikal ettirilmiş bulunan Hava Kuvvetleri Komutanlığı başlısı birliklerinin harekât ve eğitim bakımından tek bir komuta altında toplayarak emir-komuta birliğini sağlamak amaçlanmıştır. Ayrıca 3'üncü Hava Tümeni ile mevcut üç keşif grubunun bir av ve diğeri bombardıman olmak üzere iki tayyare alayı hâline getirilmesi hedeflenmiştir. Diyarbakır'da daha önceden Makinist Okulu emrindeki 30 Yataklı Hava Hastanesi de 3'üncü Hava Tümeni emrine verilmiştir. 31 Mart 1951 tarihinden itibaren "3'üncü Hava Kuvveti" olarak ismi değiştirilen bu tümenin karargâhı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından 31 Mayıs 1952 tarihinde çıkarılan bir emirle ilk kurulduğu yerleşke olan Erzincan'dan 16 Haziran 1952 tarihinde Diyarbakır'a intikal ettirilmiştir. Karargâh olarak 2'nci Tayyare Alayı'nın lağvedilmesi ile boşalan tesis ve binalara yerleşmiştir.

1966 yılında 3'üncü Hava Kuvveti Komutanlığı, tamamlanan yeni karargâh binasına taşınmıştır. 28 Mart 1972 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı tarafından alınan kararla kolordu seviyesindeki 3'üncü Hava Kuvvet Komutanlığı, 2'nci Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı adını almıştır. Genelkurmay Başkanlığının emri üzerine Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından çıkarılan 4 Nisan 1972 tarihli yazı ile teşkilat değişikliği birliklere bildirilmiştir. İlgili dönemde 2'nci Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı bünyesinde 5, 7 ve 8'inci Ana Jet Üs Komutanlıkları görev yapmıştır.³⁵

4. Muharip Hava Kuvveti Komutanlığına Dönüşüm Süreci

Türk Hava Kuvvetleri 1939 yılına kadar alaylar ve müstakil taburlar hâlinde görev yap-

mıştır. Aynı yıl içinde Türk hava sahası doğu ve batı olmak üzere iki bölgeye ayrılmış, her iki bölgede de birer tugay komutanlığı teşkil etmek suretiyle alaylar ve taburlar bu komutanlıklara bağlanmış, böylelikle Muharip Hava Kuvvet Komutanlığının temeli atılmıştır.³⁶

28 Mart 1972 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı tarafından alınan kararla kolordu seviyesindeki 1'inci Hava Kuvveti Komutanlığı ismine "taktik" kelimesi eklenerek birliğin adı 1'inci Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı adını almıştır. Bu sırada aynı emirle kolordu seviyesindeki 3'üncü Hava Kuvveti Komutanlığı, 2'nci Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı adını almıştır. Böylece Türk hava sahası ilgili kuvvet komutanlıkları tarafından korunmaya başlanmıştır. 14 Ekim 2003 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Taktik Hava Kuvveti Komutanlıklarının isimlerinin Hava Kuvvet Komutanlığı olarak değiştirilmesine yönelik bir talep Genelkurmay Başkanlığına arz edilmiştir. İlgili talep Genelkurmay Başkanlığı tarafından 5 Aralık 2003 tarihinde gönderilen yazı ile onaylanmıştır. Bu kapsamda alınan kararla 11 Aralık 2003 tarihinden itibaren 1'inci Taktik Hava Kuvveti Komutanlığının unvanı, 1'inci Hava Kuvvet Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. 2'nci Taktik Hava Kuvveti Komutanlığının unvanı da 2'nci Hava Kuvvet Komutanlığı olmuştur.

Genelkurmay Başkanlığının 20 Temmuz 2012 tarihli emri gereği; Hava Kuvvetleri Komutanlığının ana muharip unsurları olan 1'inci ve 2'nci Hava Kuvveti Komutanlıklarının görev ve sorumluluklarının tek bir komutanlık çatısı altında toplanması ve gelecekte sahip olunacak hava ve füze savunma imkân ve kabiliyetlerini de dikkate alarak uzayı da kapsayacak şekilde hava ve füze savunmasını bir merkezden sevk ve idare edecek ve bağlantı yetkisini kullanacak, bünyesinde kara ve deniz koordinasyon ünitele-

36 Hava Kuvvetleri Dergisi, Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı, Sayı 338, Ankara, 2000, s. 91.

Müstakil bir kuvvet hâlini aldıktan sonra Hava Kuvvetleri Komutanlığı, tarihî süreç içerisinde duyulan ihtiyaçlar ekseninde bazı teşkillerini söndürmüş, bazılarını da yeniden kurarak kendisine verilen görev ve sorumlulukları yerine getirmiştir.

ri de bulunan ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın ana muharip unsurlarını tek bir komutanlık çatısı altında toplayan “*Muharip Hava Kuvveti Komutanlığı*” kuruluş çalışmalarına başlanmıştır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı olarak tüm muharip birliklerin tek bir komutanlık çatısı altında toplanması çalışması ile 1'inci ve 2'nci Hava Kuvvet Komutanlıkları kadroları, kuruluşları söndürülmeden Muharip Hava Kuvvet ve Hava Füze Savunma Komutanlığına aktarılmıştır. Ardından Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 3 Şubat 2014 tarihli emri ile Muharip Hava Kuvveti Komutanlığının kurulması emredilmiş, bünyesine Muharip Hava Kuvveti ve Hava Füze Savunma Komutan Yardımcılığı ve Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezleri Komutanlığı, Hava Savunma Komutanlığı, 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 ve 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlıkları ile 10'uncu Tanker Üs Komutanlığı ve 14'üncü İUS Komutanlığı bağlanmıştır. Bu emir doğrultusunda yapılan hazırlıklar sonucunda Muharip Hava Kuvveti ve Hava Füze Savunma Komutanlığı 5 Ağustos 2014 tarihinde faaliyetine başlamıştır.

18 Nisan 2016 tarihinde Genelkurmay Başkanlığının emri ile Muharip Hava Kuvveti ve Hava Füze Savunma Komutanlığı ismi Muharip Hava Kuvveti Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. Bu düzenlemenin 2016 yılında yapılması öngörülen Yüksek Askerî Şura Toplantısı sonrasında uygulamaya gireceği belirtilmiştir. 2016 yılı Temmuz ayında yapılan Yüksek Askerî Şura Toplantısı sonrasında, 5 Ağustos 2016 tarihinden itibaren Muharip Hava Kuvveti ve Hava Füze Savunma Komutanlığı unvanı Muharip

Hava Kuvveti Komutanlığı olarak kullanılmaya başlanmıştır.³⁷

Sonuç

1911 yılında temelleri atılan Türk Hava Kuvvetleri zamanla teşkilatlanarak bugünkü seviyesine ulaşmıştır. Bu süreçte Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün attığı adımlarla şekillenen hava teşkilatı, 1944 yılında müstakil ve bağımsız bir hüviyet ve kimlik kazanmıştır.

Müstakil bir kuvvet hâlini aldıktan sonra Hava Kuvvetleri Komutanlığı, tarihî süreç içerisinde duyulan ihtiyaçlar ekseninde bazı teşkillerini söndürmüş, bazılarını da yeniden kurarak kendisine verilen görev ve sorumlulukları yerine getirmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığının ana muharip unsurlarını bir çatı altında toplayan Muharip Hava Kuvveti Komutanlığı da ihtiyaçlar neticesinde 2016 yılında kurulmuş ve görev-sorumluluklarını yerine getirmiş ve getirmeye devam eden hüviyeti ile ön plana çıkmıştır.

Muharip Hava Kuvveti Komutanlığının kuruluşu ile Türk Hava Kuvvetleri daha etkin bir yapı ve niteliğe ulaştırılmak istenmiştir. Böylece XXI. yüzyılın harp ortamında gerekli olan emir-komuta zincirini sağlıklı ve daha işler bir hâle getirmek hedeflenmiştir.

³⁷ Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri, Hava Basımevi, Ankara, 2018, s. 91-98.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri:

MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (ATASE) Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-7.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-23.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-7.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-10.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-15.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-22.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-22.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-25.

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BOA, M.V.001162.00083.001.

Kitap ve Makaleler:

Aysal Necdet, “Kurtuluş Savaşı’nda Bir Kadının Örgütü: Sivas Anadolu Kadınları Müdafaa-i Vatan Cemiyeti: Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın”, Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın, C. II, Editör: Prof. Dr. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2016.

Hava Kuvvetleri Dergisi, Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı, Sayı 338, Ankara, 2000.

Kapucu Davud, Korkmaz Erdal, Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939), Karakum Yayınevi, Ankara, 2020.

Karacagil Kürşat, “Balkan Harbi’nde Türk Havacılığı”, Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013.

Kaymaklı Hulusi, Havacılık Tarihinde Türkler, Cilt 4, Hava Basımevi, 2005.

Kurt Deniz, Korkmaz Erdal, “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”, Savunma Bilimleri Dergisi, Cilt: 17, Sayı: 2, Kasım 2018.

Kurt Deniz, Pehlivan Yavuz, Korkmaz, Erdal Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt-II, Hava Basımevi, Ankara, 2020.

Kurt Deniz, Pehlivan Yavuz, Korkmaz Erdal, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi (1952-2020), Cilt-III, Hava Basımevi, Ankara, 2020.

Kurt Deniz, Pehlivan Yavuz, Korkmaz Erdal, Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri, Hava Basımevi, Ankara, 2018.

Kurt Deniz, Pehlivan Yavuz, Korkmaz Erdal, Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri, Hava Basımevi, Ankara, 2018.

Kurt Emin, “Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları (1909-1914)”, Hava Kuvvetleri Dergisi, Hava Basımevi, Sayı: 365, Ankara, 2010.

Kurt Emin, Güvenbaş Mesut, Birinci Dünya Savaşı’nda İstanbul’a Yapılan Hava Saldırıları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

Kurter Ajun, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914), Cilt: 1, Hava Basımevi, Ankara, 2009.

Özdemir Yaşar, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hava Basımevi, Ankara, 1981.

Özkurt Fatih, Gazi Mustafa Kemal Askerî Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2017.

Stuart Kline, Türk Havacılık Kronolojisi, Dönence Yayınevi, İstanbul, 2002.

Uçarol Rifat, Hava Harp Okulu Tarihçesi, Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 1974.



ESKİŞEHİR ŞEHİTLİĞİNDE YATAN, İSTİKLAL HARBİ'NE KATILAN HAVACILAR

NİZAMETTİN ARSLAN^{1*}

Havacılar da bu mücadele içinde bir hayli şehit vermiş ve İstiklal Savaşı'nda kendilerine özel bir yer edinmişlerdir.

Türk milleti hürriyet ve istiklaline düşkün bir millet olup hiçbir zaman esareti kabul etmemiştir. Tarih boyunca bağımsızlığını, vatanını ve bayrağını korumak uğruna çok zor imtihanlardan geçmiş, en ağır şartlar altında bile sahip olduğu değerlerinden asla taviz vermemiştir. Bağımsız ve özgür yaşama iradesini hep devam ettirmiştir. Binlerce yıllık Türk tarihinin hafızalara kazınan en zor dönemlerinden biri de hiç şüphe yok ki İstiklal Savaşı yılları olmuştur.

Birinci Cihan Savaşı'ndan mağlup ayrılmanın ardından imzalanan Mondros Antlaşması sonucu İtilaf Devletleri ülkemizin stratejik noktalarını işgal etmişlerdir. Bu işgale karşı asker-sivil millet olarak bir mücadele başlatılmıştır. Çok zor şartlar altında yapılan mücadele zaferle sonuçlanmıştır. Tabi ki bu amansız mü-

cadelede sayısı on binlere hatta yüz binlere varan vatan evladı canını feda etmiş, şehit olmuştur. Havacılar da bu mücadele içinde bir hayli şehit vermiş ve İstiklal Savaşı'nda kendilerine özel bir yer edinmişlerdir. Anadolu insanı da vatan için canlarını feda eden kahramanlar için şehitlikler düzenlemiştir. Eskişehir'de de bu kahramanlara bir vefa borcu olarak şehitlik kurulmuştur.

Eskişehir Şehitliği 1921 yılında kurulmuş olup inşaatı 1945 yılında Millî Savunma Bakanlığı tarafından yaptırılmıştır. 25 Mart 1921 tarihinde İstiklal Savaşı sırasında Eskişehir Cephesinde Fokker tayyaresinden düşerek şehit olan Üsteğmen Ahmed Fehmi Bey (D.Y 1894) Hava Şehitliğinde yatmakta olup ilk hava şehitlerimizdendir. Hava şehitliğimizin içinde bulunan anıt, 2003 yılında inşa edilmiştir. 1974 yılına kadar sadece hava şehitlerinin yatmakta olduğu şehitliğe, 1974'ten sonra diğer sebeplerle şehit

İstiklal Savaşı sırasında Eskişehir Cephesinde Fokker tayyaresinden düşerek şehit olan Üsteğmen Ahmed Fehmi Bey Eskişehir'deki ilk hava şehididir. Eskişehir şehitliği onun defnedilmesiyle kurulmuştur.



Fokker tayyaresi

olan Türk Silahlı Kuvvetleri personeli de defnedilmeye başlanmıştır. Vişnelik Hava Şehitliğinin kapasitesi dikkate alınarak hâlihazırda hava şehitlerinin haricindeki şehitlerimiz Eskişehir-Ankara kara yolu 11. kilometresi üzerindeki Kanlıpınar Şehitliği'ne defnedilmektedir.²

Merhum Ömer Fethi Türker ile 2009 yılında yaptığımız bir sohbet esnasında *"İlk şehitlik Alanönü Mahallesi'nde cezaevinin karşısındaki eski Belediye İtfaiyesi'nin bulunduğu yerdedi. Ben 5-6 yaşlarımda idim. Vişnelik'teki şehitlik yapılırca buradan kamyonlarla toprak ve kemik götürdüklerini gördüm."*³ demişti. Bahsedilen yer günümüzde, Eskişehir Adliye Sarayı karşısındaki Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kültür Sanat ve Kongre Merkezi'nin bulunduğu yerdir.

İstiklal Harbine katılmış havacıların bazılarının kabirleri Eskişehir Şehitliği'nde bulunmaktadır. Mezar taşlarında bulunan isimlerle kaynaklarda geçen isimler arasında farklılık görülecektir. Mezar taşına genellikle kısa isimler veya tek isimler yazılmış veya harf hataları yapılmış olsa da şehit oldukları tarihler doğrudur. Mesela Kurmay Kıdemli Yüzbaşı İsmail Kâni'nin mezar taşına kısaca Kr.Yzb. Kâmi yazılmış. Biz kayıtlardaki bilgileri esas aldık. Vatan için, millet için gözlerini kırpmadan canlarını feda eden tüm şehitlerimizi hassaten konumuz olması hasebiyle hava şehitlerimizi rahmetle yâd ediyoruz.

² Şehitlik giriş kapısı üzerinde bulunan tanıtıcı levha.

³ Ömer Fethi Türker, 1937 doğumlu, Alanönü Karapınar Mahallesi sakinlerinden. İlkokul mezunu, emekli. 06.07.2014 tarihinde vefat etmiştir. Bu vesileyle kendisini rahmetle yâd ediyoruz.

Merhum Ömer Fethi Türker ile 2009 yılında yaptığımız bir sohbet esnasında "İlk şehitlik Alanönü Mahallesi'nde cezaevinin karşısındaki eski Belediye İtfaiyesi'nin bulunduğu yerdedi. Ben 5-6 yaşlarımda idim. Vişnelik'teki şehitlik yapılırca buradan kamyonlarla toprak ve kemik götürdüklerini gördüm." demişti. Bahsedilen yer günümüzde, Eskişehir Adliye Sarayı karşısındaki Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kültür Sanat ve Kongre Merkezi'nin bulunduğu yerdir.

¹ Araştırmacı-Yazar



AHMET FEHMI

Üsteğmen
1330-H-45

1894 yılında Yemen’de doğmuştur. Recep Hilmi Bey’in oğludur. 1911 yılında Harp Okuluna girmiş ve 1914’te mezun olmuştur. 1915’te Hava sınıfına geçmiş ve 1916’da Almanya’da havacılık eğitimi görmüştür. İstiklal Harbi’nde Üsteğmen rütbesiyle Batı Cephesi Eskişehir Tayyare İstasyonu Uçuş Heyeti’nde pilot olarak görev yapmış ve İnönü Muharebelerine katılmıştır. Eskişehir Tayyare İstasyonu Uçuş Heyeti’nde görevli iken Eskişehir Cephesi’nde cephe uçuşu esnasında 25.03.1921 tarihinde uçağının düşmesi sonucunda şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.⁴ Ahmet Fehmi Bey Eskişehir’deki ilk hava şehididir. Şehitliğe defnedilen ilk kişidir. Eskişehir şehitliği onun defnedilmesiyle kurulmuştur. Kayıtlarda rütbesi üsteğmen olarak kayıtlı ancak mezar taşına Yüzbaşı Fehmi olarak yazılmıştır.

4 Deniz Kurt-Yavuz Pehlivan-Erdal Korkmaz-Zeynep Bayar, İstiklal Harbine Katılan Havaacılar, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2021, Cilt 1, s. 98.

ARİF ŞEVKİ

Yüzbaşı
Hv.1333-P-196

Yüzbaşı Arif Şevki 1899 yılında İstanbul’da doğmuştur. Hacı Mehmet Şevki Bey’in oğludur. 1915’te subay adayı olarak Talimgâha girmiş, 1916’da Subay nasbedilmiştir. Birinci Dünya Harbi’ne katılmış, 1918’de Filistin Cephesi’nde İngilizlere esir düşmüş ve 1920’de esaretten dönmüştür. El-Cezire Komutanlığı emrinde Diyarbakır İnzibat Subaylığı, Elazığ’da teşkil edilen 14’üncü Alay Makineli Tüfek Bölük Komutanlığı görevlerinde bulunmuş ve İstiklal Madalyalarıyla taltif edilmiştir. 1923’te Hava sınıfına geçmiş, İzmir Hava Okulunda eğitimi müteakip Askerî Tayyareci olmuştur. Eskişehir 9’uncu Tayyare Bölüğü Uçuş Heyeti’nde ve Yüzbaşı rütbesinde iken 30.01.1928’de görev uçuşunda uçağı düşmüş ve şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.⁵

5 Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., s. 132.



GALİP FERHİ

Yüzbaşı
Pv.1337-P-196

Yüzbaşı Galip Ferhi 1903 yılında Prizren’de doğmuştur. Zülfikâr Bey’in oğludur. 1920’de Ankara Subay Adayları Talimgâhına girmiş ve 1921’de subay nasbedilmiştir. Yzb. Galip FERHİ 1921-1923 yılları arasında asteğmen ve teğmen rütbeleriyle 2’nci Fırka 6’ncı Alay, Çankırı 7’nci Depo Alayı, 3’üncü Bölük Takım Komutanlığı, Kastamonu 5’inci Depo Alayı 8’inci Bölük Komutanı Vekilliği, 2’nci Tümen 6’ncı Alay 7’nci Bölük Takım Komutanlığında görev yapmıştır. 1925’te hava sınıfına geçmiştir. İzmir ve Eskişehir Hava Okullarında eğitimini müteakip Askerî Tayyareci olmuştur. Eskişehir 1’inci Tayyare Alayı 42’nci Bölük Uçuş Heyeti’nde ve Yüzbaşı rütbesinde iken 05.12.1932’de Eskişehir’de görev uçuşunda uçağı düşmüş ve şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.⁶

6 Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., s. 192.

İLHAMİ SUNKAR

Yüzbaşı
1338-H-49

Yüzbaşı İlhami Sunkar 1903 yılında İstanbul-Üsküdar’da doğmuştur. Mustafa Bey’in oğludur. 1921’de Ankara Subay Adayları Talimgâhına girmiş ve 1923’te mezun olmuştur. İstiklal Harbi’nde 1923 yılında Asteğmen ve Teğmen rütbeleriyle 57’nci Tümen 176’ncı Alay 3’üncü ve 4’üncü Bölük Takım Komutanlığı görevlerinde bulunmuştur. İstiklal Madalyası ile taltif edilmiştir. 1924’te Hava sınıfına geçerek İzmir Hava Okulunda ve Fransa’da eğitim görerek askerî tayyareci olmuştur. Eskişehir 9’uncu Tayyare Taburu 55’inci Tayyare Bölük Komutanı ve Yüzbaşı rütbesinde iken 28/29 Haziran 1938’de gece uçuşunda Eskişehir’de uçağı düşmüş ve şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.⁷

7 Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. II, s. 23.



İSMAİL HAKKI UÇKAN

Pilot Kıdemli Başçavuş
1335-L-6

Pilot Kıdemli Başçavuş İsmail Hakkı Uçkan 1897 yılında İstanbul Teşvikiye’de doğmuştur. Ahmet Efendi’nin oğludur. İlk öğrenimini Nişantaşı Teşvikiye Taş Mektebinde tamamlamıştır. 8 Ağustos 1915 tarihinde İstanbul Piyade Küçük Zabit Mektebi’ne girmiştir. Buradan 15 Eylül 1919 tarihinde Kıdemli Çavuş rütbesiyle orduya katılmıştır. 1 Ocak 1921 tarihinde İstanbul Hükûmeti emrindeki ordudan firar ederek İnebolu yolu ile Millî Mücadele saflarına katılmıştır. İstiklal Harbi’nin sonuna kadar Garp Cephesi 2’nci Ordu 6’ncı Kolordu 11’inci Fırka’nın Hücüm Taburlarından olan 12’nci Hudut Taburu 3’üncü Bölük’te görev yapmıştır. Bu tabur ile 26 Ağustos 1922 tarihinde Büyük Taarruz’a katılmıştır. 6 Ağustos 1924’te terhis olmuştur. Küçük Zabit Kanunnamesinin ilgili hükmü gereğince 20 Aralık 1925 tarihinde tekrar orduya katılmıştır. Hava sınıfına geçerek 1 Haziran 1926 tarihinde 3’üncü Dönem Pilot Kursu’na başlamıştır. 27 Temmuz 1927 tarihinde pilot olarak 1’inci Tayyare Taburu 1’inci Bölüğe, 2 Ağustos 1930’da Tatbikat Bölüğü’ne atanmıştır. 24 Mart 1939 tarihinde İstiklal Madalyası ile taltif edilmiştir. İsmail Hakkı Uçkan; Tğm. Hami Çağlar ile birlikte 25-26 Temmuz 1940 tarihlerinde yapılan gece uçuşunda şehit olmuşlardır. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.⁸

⁸ Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. II, s. 42.



İSMAİL KÂNI

Kurmay Kıdemli Yüzbaşı
Hv.1332-P-250

Yüzbaşı İsmail Kâni 1898 yılında İstanbul’da doğmuştur. Mehmet Bey’in oğludur. 1915’te Talimgâha girmiş Talimgâhı bitirdikten sonra subay adayı olarak Kıtaya verilmiştir. Kıtada iken aynı yılın sonunda subay nasbedilmiştir. Birinci Dünya Harbi’ne iştirak etmiş, bu harpte Filistin Cephesi’nde geri harekâta 1918’de İngilizlere esir düşmüştür. 1920’de esaretten geri dönmüştür. İstiklal Harbi’nde 1921-1923 yıllarında Teğmen ve Üsteğmen rütbeleri ile 24’üncü Tümen 30’uncu Alay 4’üncü Bölük Komutanlığı, 11’inci Tümen Hücüm Taburu 4’üncü Bölük Komutanlığı görevlerinde bulunmuştur. İkinci İnönü, Kütahya, Eskişehir, Sakarya, Başkomutanlık Muharebelerine katılmıştır. Harp Madalyası, Alman Demir Salip Madalyası, Mafevk Madalya, Gümüş Liyakat Madalyası ve İstiklal Madalyası ile taltif edilmiş ve takdirname almıştır. 1930 yılında Ağrı Harekâtına katılmıştır. Hava Okulu başlangıç Uçuş Bölük Komutanı ve Kurmay Kıdemli Yüzbaşı iken 25.08.1931’de Eskişehir’de görev uçuşunda uçağı düşerek şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.⁹ Mezar taşına ismi Kâmi olarak yazılmıştır.

⁹ Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. II, s. 44.



MEHMET TARIK BEY

Üsteğmen
1923-H-1052

Üsteğmen Mehmet Tarık 1903 yılında İstanbul’da doğmuştur. Nihat Bey’in oğludur. 1919’da Deniz Harp Okulu’na girmiş ve 1921’de mezun olmuştur. İstiklal Harbi’nde 1921-1923 yıllarında teğmen ve üsteğmen rütbeleri ile Samsun Deniz Müfreze Komutanlığı emrinde, Amasra Tayyare İstasyonu’nda, İstanbul Kurslar Müdürlüğü ile Trabzon Deniz Nakliye Komutanlığı emrinde ve Preveze Mektep Gemisi’nde görevde bulunmuştur. Pontus Rum Harekâtı’na katılmış ve Trabzon-Batum Limanları arasında Millî Kuvvetlere silah ve cephane nakliyatı hizmetlerinde bulunmuştur. İstiklal Madalyası ile taltif edilmiş ve ayrıca takdirname almıştır. 1924’te hava sınıfına geçerek İzmir Hava Okulu’nda eğitimini müteakip askerî tayyareci olmuştur. Eskişehir Tayyare İstasyonu 9’uncu Tayyare Bölüğü Uçuş Heyeti’nde ve üsteğmen rütbesindeyken 19.03.1927 tarihinde görev uçuşunda şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.¹⁰ Mezar taşına ismi Tarık Nihat olarak yazılmıştır.

¹⁰ Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. II, s. 141.

MEHMET ZEKİ BEY

Üsteğmen
1340-H-24

1902 yılında Bolu’da doğmuştur. Mehmet Necip Bey’in oğludur. İstiklal Harbi’nde, Konya Askerî Lisesi öğrencisi iken 1920 yılında Konya ve Bozkır İsyanlarının bastırılmasında görev almıştır. Bu hizmetlerinden ötürü İstiklal Madalyası ile ödüllendirilmiştir. 1922 yılında Ankara Subay Adayları Talimgâhına girmiştir. Ancak İstiklal Harbi’nin sona ermesiyle Talimgâhın lağvedilmesinden sonra 1923 yılında İstanbul’da yeniden açılan Harp Okulunda öğrenimine devam etmiştir. 1924 yılında Harp Okulundan mezun olmuş ve Cumhuriyet Dönemi Harp Okulunun ilk mezunlarından biri olarak orduya katılmıştır. 1925 yılında kendi isteği ile hava sınıfına geçmiş ve İzmir Hava Okulunda eğitimini müteakip askerî tayyareci olmuştur. Hava Okulu 3’üncü Tayyare Tatbikat Bölüğü Uçuş Heyeti’nde görevli olduğu sırada 20.03.1929 tarihinde bir görev uçuşunda Eskişehir’e dönerken inişte uçağı düşmüş ve şehit olmuştur. Kabri, Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.¹¹

¹¹ Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. II, s. 149.



MUAMMER FEVZİ BEY

Pilot Çavuş
1922-L-2

Başçavuş Muammer Fevzi 1902 yılında Edirne’de doğmuştur. İlköğrenimini Ayşe Kadın İbtidaisinde, ortaöğrenimini Mekteb-i Sultaniye’de tamamlamıştır. 18 Şubat 1918 tarihinde İstanbul Piyade Küçük Zabit Mektebine girmiştir. 4 yıl öğrenimden sonra 15 Temmuz 1922 tarihinde mezun olarak Kıdemli Çavuşluğa nasbedilmiştir. İstanbul’dan İstimbol ile İzmit’e kaçarak Millî Mücadele saflarına katılmıştır. İlk olarak Geyve, Kocaeli Grup Komutanlığı emrine girmiş; burada Akcapınar’da 8’inci Hücum Taburu 4’üncü Makineli Tüfek Bölüğü 3’üncü Takım Komutanlığına atanmıştır. Bandırma Kapıdağ Taarruzu’nda yaralanmıştır. İstiklal Harbi’nin bitimini müteakip Bursa’da bulunan hücum taburlarında görevli iken bu taburların seyyar jandarma taburları hâline dönüştürülmesi üzerine taburuyla beraber önce Gemlik’e, oradan Trakya Ereğli’sine gitmiştir. 11 Ocak 1925 tarihinde Başçavuşluğa yükselerek 1’inci Alay 3’üncü Tabur 1’inci Bölük’te 1 sene görev yaptıktan sonra Tayyarecilığa geçmiş, 1 Mayıs 1926 tarihinde Tayyare Mektebine katılmıştır. 1927 yılında Eskişehir 1’inci Tabur 2’nci Tayyare Bölüğü’ne atanmıştır. 29 Ağustos 1928 tarihindeki bir görev uçuşunda Muttalıp civarında şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.¹²

12 Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. II, s. 166.



MÜKERREM MEHMETOĞLU

Sivil Pilot
1956-925

Sivil Pilot Mükerrer 1897 yılında İstanbul’da doğmuştur. 14 Eylül 1912 tarihinde girdiği İstanbul Küçük Zabit Mektebinde öğrenci iken tayyareci olmak üzere seçilmiş ve 1914-1915 döneminde pilotaj kursuna katılmak için Yeşilköy Tayyare Mektebine gönderilmiştir. 4 Ekim 1915’te Tayyare Mektebini bitiren Mükerrer Efendi, 1917 yılı başında atandığı Musul’daki 6’ncı Ordu 18’inci Kolordu Tayyare Bölüğü ile Tayyare kıtalarında Küçük Zabit rütbesiyle hizmet yapmıştır. 8 ay orduda tayyare ile postacılık hizmetinde bulunmuştur. Şubat 1918’de Kuva-yı Hava-iye Müfettişliğince Batum Mevki Müstahkem 16’nci Tayyare Bölüğü’ne atanmıştır. Mütareke şartları gereğince uçağının İngilizlerin eline geçmesi ihtimali üzerine Bölük Komutanı Rasit Yüzbaşı Rasim Bey’le beraber Batum’dan Trabzon’a gelerek uçağını Türk toprağına bırakarak İstanbul’a dönmüştür. Millî Mücadele’ye katılmak için 25 Şubat 1921’de İstanbul’dan firar ederek Anadolu’ya geçmiştir. 22 Mart 1921’de Kuva-yı Hava-iye Müdüriyetinde istihdam edilmek üzere Garp Cephesi’ne atanmıştır. Hava Mektebi Eğitim Taburu Hazırlama Bölüğü’nün tatbikat ve pilotaj devresinin yaklaşması dolayısıyla bölüklere kol uçuşu yaptırılması esnasında Sivil Pilot Halim CANKO’nun uçağının Mükerrer Efendi’nin uçağına çarpması sonucu 02.04.1933 tarihinde şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.¹³

13 Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. II, s. 216.



NAMIK ALTINBARAN

Binbaşı
1340-H-7

Binbaşı Namık Altınbaran 1901 yılında İstanbul’da doğmuştur. Kuleli Askeri Lisesinde öğrenimde iken İstanbul’un işgali üzerine 1920 yılında okuldan kaçarak Anadolu’ya geçmiş ve İnebolu’daki Milli Kuvvetlere katılmıştır. Bilahare 1922 yılında Ankara Subay Adayları Talimgâhında eğitime alınmış, İstiklal Harbi’nden sonra 1923 yılında İstanbul’da yeniden açılan Harp Okulunda öğrenimine devam etmiştir. 1924 yılında Harp Okulundan mezun olmuş (Cumhuriyet Dönemi’nin ilk Harp Okulu mezunlarından biri olarak) ve 2’nci Kolordu Komutanlığı emrine atanmıştır. 1925 yılında kendi isteğiyle hava sınıfına geçmiş ve İzmir Hava Okulunda eğitim görmüştür. 1944 yılına kadar Hava Kuvvetlerinin çeşitli birlik ve kurumlarında görev yapmış ve Eskişehir’de 05.04.1944 tarihinde bir görev uçuşunda uçağı düşmüş ve şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.¹⁴

14 Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. II, s. 220.



ZEKERİYA VASFİ UÇAK

Binbaşı
Hv.1333-P-352

Binbaşı Zekeriya Vasfi Uçak, 1898 yılında Van’da doğmuştur. 1915’te Erzincan Lisesini bitirmiş, 1916’da Subay Adayı olarak Talimgâha girmiş ve aynı yıl Kıtaya çıkmıştır. İstiklal Harbi’nde 1919-1923 yıllarında teğmen ve üsteğmen rütbeleri ile 12’nci Tümen 35’inci Alay 2’nci Tabur Emir Subaylığı, aynı Alay’ın 2’nci Bölük Takım Komutanlığı ve 3’üncü Bölük Takım Komutan Vekilliği görevlerinde bulunmuş; Doğu ve Batı Cephesleri Muharebelerine katılmış ve Batı Cephesi’nde yaralanmıştır. 1923 yılında kendi isteği ile hava sınıfına geçmiş, İzmir Hava Okulu ve Fransa’da havacılık eğitimi görerek pilot olmuştur. Harp Okulunda öğrenimini tamamladıktan sonra 8’inci ve 7’nci Tayyare Bölükleri uçuş ekiplerinde görev yapmıştır. Bilahare Hava Müsteşarlığı 2’nci Şubesinde görevliyken, 27.10.1934 tarihinde yaptığı bir görev uçuşunda uçağın motorları durmuş ve şehit olmuştur. Kabri Eskişehir Hava Şehitliği’ndedir.¹⁵

15 Kurt-Pehlivan-Korkmaz-Bayar, A.g.e., C. III, s. 88.



KIBRIS'A BİR YILDIZ DÜŞTÜ: CENGİZ TOPEL

EMİN KURT^{1*}

İsmi Türkiye’de ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde 607 yere verilen Cengiz Topel kimdir? Nasıl şehit olmuştur ve 1938’de Atatürk’ün cenaze töreninden sonra, 1964’te İstanbulluların gördüğü ikinci büyük cenaze töreni ile vatan toprağına emanet edilecek kadar Türkiye’yi ve İstanbul’u yeise boğan nedir?

Türk halkı tarafından yanlış bilinenin aksine Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında değil 1964 yılında icra edilen ve dönemin başkanı İsmet İnönü tarafından “*Sınırlı Polisiye Hava Harekâtı*” olarak isimlendirilen harekât sırasında şehit oldu.

İsmi Türkiye’de ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde 607 yere verilen Cengiz Topel kimdir? Nasıl şehit olmuştur ve 1938’de Atatürk’ün cenaze töreninden sonra, 1964’te İstanbulluların gördüğü ikinci büyük cenaze töreni ile vatan toprağına emanet edilecek kadar Türkiye’yi ve İstanbul’u yeise boğan nedir?

1 Dr. (E) Hv.Alb., MSÜ Misafir Öğretim Görevlisi, eminkurt1971@gmail.com

Bu makale “Emin Kurt, Kıbrıs Şehidi Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı, Hv.K.K.lığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şube Müdürlüğü’nün 33 Numaralı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009” adlı eserden özetlenmiştir.



ÇOCUKLUĞU

Cengiz Topel, aslen Trabzon Ofu bir babanın üçüncü çocuğu olarak İzmit’te dünyaya geldi. Babası tütün eksperliği yapan İsmail Hakkı Bey, annesi Mebuse Hanım’dır. Baba İsmail Hakkı Bey, uzun yıllar İngiliz esaretinde kaldıktan sonra yurda dönerek tütün eksperliğine başladı. İlk tayin yeri olan Gönen’de İsmail Hakkı Bey’in kızı Mebuse ile evlendi. İlk çocukları olan Mürüvvet, 1928 yılında Gönen’de dünyaya geldi. İsmail Hakkı Bey’in şark hizmetini yaptığı Bitlis’te ikinci çocukları olan Turgut 1932’de dünyaya gelecektir. Bitlis’ten İzmit’e tayin olduktan sonra üçüncü çocukları olan Cengiz, hüznü gözlerini dünyaya açar. Bundan sora ikinci şark hizmeti olarak gittiği Muş’ta son çocukları Oğuz 1938’de aileye katılır. İsmail Hakkı Bey, mide rahatsızlığı yaşadığından sıhhi nedenle ilk önce Bandırma’ya daha sonra da eşinin memleketi olan Gönen’e tayin olur. İsmail Hakkı Bey, 1943 yılında İstanbul’da tedavi olduğu hastanede vefat eder.

Anne Mebuse Hanım, uzun yıllar yalnız yaşadıkdan sonra Cengiz’in Merzifon’a tayin olması ile onunla birlikte oturmaya başlar. Cengiz Topel’in şehadetinden sonra küçük oğlu Oğuz ile oturmaya başlayan anne Mebuse Hanım, oğlu Oğuz’un 1978 yılında vefatından iki ay sonra hayata veda etti. Abla Mürüvvet Uğur (Topel) 1991 yılında, uzun yıllar Almanya’da mühendis olarak çalışan ağabeyi Turgut Topel ise 4 Mart 2001 tarihinde aramızdan ayrıldı.



1940’lı Yıllarda Topel Ailesi, Soldan Sağa: Turgut, Oğuz, Mürüvvet, Baba İsmail Hakkı, Cengiz, Anne Mebuse. (Turgut TOPEL Özel Albümünden)



Cengiz Topel’in 1948 Yılında Çektirdiği Vesikalık Fotoğrafı (Turgut Topel Özel Albümünden)

Cengiz Topel’in çocukluk yılları babasının memuriyeti nedeniyle Anadolu’nun çeşitli şehirlerinde geçmiştir. Çocukluk yılları İzmit, Muş, Şanlıurfa’da geçen Cengiz Topel 1941 yılında Bandırma İkinci İlkokulunda öğrenim hayatına başlar. Bu yılın sonunda babasının Gönen’e tayin olması ile Gönen Ömer Seyfettin İlkokuluna kaydı alınır. Cengiz Topel, ilkokul iki ve üçüncü sınıfları bu okulda okur.

Cengiz Topel, 1943 yılında babasını kaybeder. Artık babasız kalmış, ne yapacağını bilmeyen dört kardeşten biridir. Avrupa’da devam eden savaş her yönü ile Türkiye’yi ve babadan kalma emekli aylığı ile geçinmeye çalışan Topel ailesini de olumsuz yönde etkiler. Sonunda aile, İstanbul’da oturan akrabalarının yardımıyla Kadıköy Hasanpaşa’ya yerleşir.

Topel ailesinin İstanbul’a taşınmasından sonra, Turgut, Cengiz ve Oğuz öğrenimlerine devam eder. Cengiz Topel, Yeldeğirmeni semtinde bulunan Özdemiroğlu

İlkokuluna kayıt olur. 4 ve 5. sınıfları bu okulda okuyarak 1946 yılında ilköğrenimini tamamlar.

Cengiz Topel, aynı yıl Yeldeğirmeni İkinci Ortaokuluna kayıt olarak ortaöğrenimine başlar. Ortaokul birinci sınıfta samimi arkadaşlarının arasına Davut Orhun ve Suat Söylerkaya da katılır. Bu yıllarda Cengiz Topel'in en büyük zevki yüzmek ve balık tutmaktır. Yüzme zevkini kardeşleri ile birlikte giderirken, balık avı için samimi arkadaşlarını tercih etmektedir. Kurbağalidere'den toplanan solucanlar ve toplu iğneden yapılmış oltalara takılarak balık avına gidilmektedir. Ortaokul yılları hakkında samimi arkadaşı Davut Orhun, şunları anlatmaktadır:

“... Yeldeğirmeni Ortaokulunda Cengiz ile aynı sınıftaydık. Ders durumu oldukça iyi olan ve öğretmenleri tarafından sevilen bir öğrenciydi. Hatta matematik öğretmenimizin girişimiyle başarısız öğrencilere ders verirdi.”

Davut Orhun ve Sıtkı Sunday Örün'ün anlattıkları gibi Cengiz Topel, okul yıllarında sessiz ve sakin bir öğrencidir. Matematik dersi vermesi başarılı bir öğrenci olduğunu kanıtlar niteliktedir. Cengiz Topel, orta öğrenimini Yeldeğirmeni İkinci Ortaokulu'nda tamamlamıştır.

Askerlik Hayatı Başlıyor: Kuleli Askerli Lisesi

Ortaokulu bitirdikten sonra çevredeki en yakın okul olan Haydarpaşa Lisesinde birinci sınıfa başlar. Fakat sürekli olarak kalbinde askerî liseye girme arzusu vardır. Bu arzusunu samimi arkadaşlarına da aşılar. Bundan sonrasını Davut Orhun şu şekilde anlatmıştır:

“... Lise birinci sınıfa başladığımızda, Cengiz devamlı olarak askerî liseyi anlatmaya ve sınavlarına girmekten bahsetmeye başladı. Sonunda Cengiz'in ısrarlarına dayanamayıp askerî lise sınavlarına girdik. Şimdi hatırlayamadığım bir sebepten dolayı Cengiz elendi. Sıtkı ve Suat da elenince ben tek başıma Kuleli Askerî Lisesine girdim. Hâlbuki benim askerliğe hiçbir ilgim yoktu ve Cengiz'in ısrarlarıyla sınava girmiştım. Ama Cengiz askerî liseye girmeyi çok istiyordu. Bir yıl daha bekleyip sınavı ikinci kez girdi ve bu sefer kazandı. Bir şans eseri olarak yine aynı sınıfa düştük. Cengiz'den bir yıl sonra Suat da kazanarak Bursa Işıklar Askerî Lisesi'ne gitti. Son sınıfta iken Sıtkı da kazandı ve bizim sınıfa geldi.”

Kuleli Askerî Lisesi'ne son sınıfta giren Sıtkı Sunday Örün, Cengiz Topel'in askerî lise hayatına ait şu gözlemlerini aktarmıştır:

“...Kuleli'ye son sınıfta girdiğimde, Cengiz'i ve Davut'u aynı sınıfta bulmanın mutluluğunu yaşadım. Cengiz, 'kayd-ı kabul'lüğü daha önce atlatmıştı... Kuleli'nin toprak göbeği, özellikle kuru fasulyeli, pilavlı ve yoğurtlu öğle yemeklerinden sonra yumuşak bir yastık olurdu bizlere. O yıl, boğazdan buz dağları geçti. Dumlupınar Denizathısı battı. İstanbul'un Fethi'nin 500. yıl dönümünü kutladık. Beraber sevindik, beraber üzüldük. Ne sevincimiz ne de üzüntümüz çok büyük oldu. Cengiz'in babasını küçük yaşta kaybetmesi, onu sıkıntıya alıştırmıştı. Kuleli'nin aşırı disiplinli hayatı bize zor gelmezdi. Sınıfımızın hep en sessizi Cengiz olmuştur. Çoğu zaman yalnız kalmak isterdi.”

Cengiz Topel her ne kadar okul bitirme için yapılan Olgunluk Sınavını ilk seferinde verememiş olsa da, aslında ders durumunun iyi olduğunu arkadaşlarının anlattıklarından ve Kuleli Askerî Lisesi diploma notlarından anlamaktayız. Cengiz Topel, 16 Eylül 1953 tarihinde Kuleli Askerî Lisesinden mezun oldu.

Kara Harp Okulu Öğrenimi

Cengiz Topel, Kara Harp Okulunda öğrenimine 1 Ekim 1953 tarihinde başlar ve 1840 yaka numarası ile 5. Bölük'e kayıt olur. Cengiz Topel ve samimi arkadaşlarından Davut Orhun, 5. Bölük'te “Piyade” sınıfına ayrılırken diğer samimi arkadaşı Sıtkı Sunday Örün 6. Bölük'te “istihkâm” sınıfına ayrılır. Bölük ve sınıf ayrımına rağmen üç arkadaş her boş zamanlarında, yine onların deyimiyle, baş başa ve beraberlerdir. Konuşma konuları genellikle Türkiye'dir. Bu dost



Cengiz Topel, Kara Harp Okulunda Bir Tören Öncesinde (Turgut Topel Özel Albümünden)

“... Bazen sabaha kadar oturur, Türkiye'yi kurtarırdık; konuyu Cengiz ortaya atar, bizler konuşurduk. Heyecanlanınca bizleri yine o yatıştırırdı. Cengiz her zaman sakin ve efendi idi. Konuşmalarımızın tartışmaya dönüşmesini Cengiz önlerdi...”



Cengiz Topel (Solda, Mataradan Su İçen) Kara Harp Okulunda Eğitim İstirahatinde Arkadaşları ile Birlikte (Şahin Tanrıyapısı Özel Albümünden)



Cengiz Topel, Kulesi Askeri Lisesi Öğrencisi İken (Turgut Topel Özel Albümünden)



Cengiz Topel (Ayakta Solda), Kuleli Askerli Lisesi Yıllarında Arkadaşları İle Birlikte (Davut Orhun Özel Albümünden)

sohbetlerini Sıtkı Sunday Örün şunları anlatmaktadır:

“... Bazen sabaha kadar oturur, Türkiye’yi kur-tarırdık; konuyu Cengiz ortaya atar, bizler konu-şurduk. Heyecanlanınca bizleri yine o yatıştırırdı. Cengiz her zaman sakin ve efendi idi. Konuşma-larımızın tartışmaya dönüşmesini Cengiz önler-di...”

Bu sözlerden anlaşıldığı gibi Türkiye’nin NATO’ya yeni girdiği, Kore’ye asker gön-derdiği, Kıbrıs Sorunu ile resmen ilgilenmeye başladığı yıllarda Cengiz Topel, Türkiye ve çev-resinde gelişen olaylara karşı hassas ve duyar-lıdır. Arkadaşları arasındaki sohbet ortamların-da benzeri konular sohbet ve tartışma konusu olmaktadır. Bu da bize her Türk vatandaşı ve subayı gibi Cengiz Topel’in de ülkesini ve ül-kesinin çıkarlarını koruyup, düşündüğünün bir kanıtı niteliğindedir.

Cengiz Topel’in Kara Harp Okulu’nda eği-tim gördüğü yıllarda İngilizce eğitimi A ve B kuru olmak üzere iki ayrı seviyede uygulan-mıştır. Cengiz Topel, İngilizce bilgi seviyele-ri daha yüksek olan öğrencilerin devam ettiği A kuruna, 4. Bölükten 1602 yaka numaralı Abdullah Şevki Öztekin’in sıra arkadaşı olarak devam etmiştir.

1955 yılının Ağustos ayında mezun olan 25 asteğmen Hava Kuvvetlerine katılmak için müracaat eder. 25 asteğmenin içinde Cengiz Topel ve üç arkadaşı da bulunur. Dilekçelerin kabulünden sonra yapılan sağlık muayenesinde iki arkadaşları sıhhi sebeplerle uçuş muayene-sini kazanamaz ise de Cengiz Topel ve Davut Orhun sağlık muayenesini geçerek Hava Kuv-vetleri Komutanlığına katılmaya hak kazanırlar.

Yapılan sağlık muayenesi sonucunda Hava Kuvvetleri Komutanlığına katılmaya hak ka-zanan Cengiz Topel’in hayatı değişir. Cengiz Topel, 30 Ağustos 1955 tarihinde, asteğmen rütbesi ve 1955-19 sicil numarası ile Kara Harp Okulundan mezun oldu.

Gökyüzünde Yeni Bir Hayat: Pilot Eğitimi

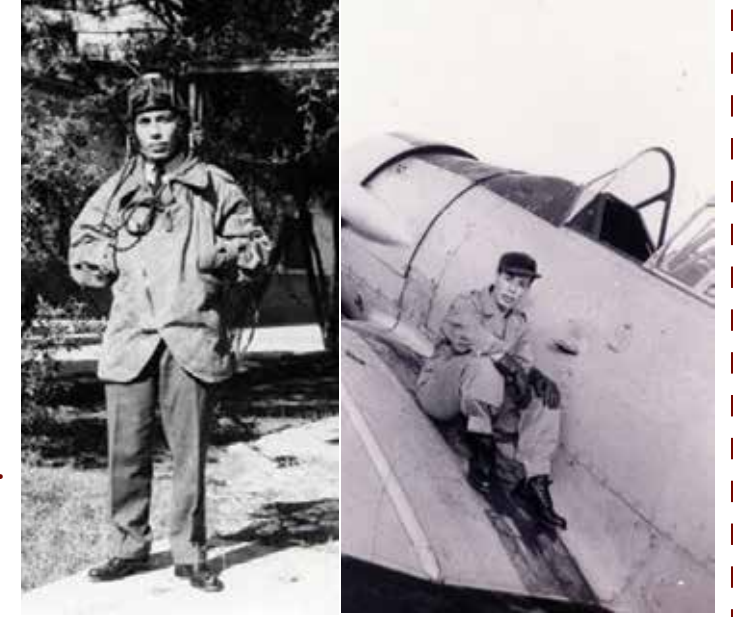
1952 yılında Türkiye’nin NATO’ya girme-sinden sonra NATO yardımları kapsamında ABD ve Kanada tarafından Türk pilotlarına pilotaj eğitimi verilmeye başlandı. Bu ülkeler-de eğitim alacak Türk pilot adaylarının yurt dışı eğitimlerine başlamadan önce yurt dışı eğitimlerinde yaşanabilecek kırım oranlarının azaltılması ve uçuş melekesi kazandırılması için Gaziemir’de kısa bir uçuş eğitimi almaları ka-rarlaştırıldı. Miles Magister uçakları ile 10 uçuş civarında uçuş eğitiminden sonra pilot adayı tarafından yalnız uçuş yapılır. 10 uçuş civarın-da T-6 uçağı ile uçuş eğitimi sonrasında Türki-ye’deki eğitim tamamlanmış olur.

25 Eylül 1955 tarihinde Hava Kuvvetle-ri Komutanlığına katılış yapan Cengiz Topel, Gaziemir Uçuş Okulunda havacılıkla ilgili ilk nazari derslerini almaya başlar. Başlangıç eği-timinde öğretmenliğini Pilot Astsubay Nejat Şen yapmaktadır. Posta olarak adlandırılan aynı öğretmenin diğer öğrencileri ise Davut Orhun ve Ziya Ertuğ’dur. Cengiz Topel bir pilot adayı olarak ilk uçuşunu, 5 Ekim 1955 tarihinde ger-çekleştirir.



Cengiz Topel (Ok İşareti İle Gösterilen), Kanada Tekâmül Pilotaj Eğitiminde T-33 Uçağı Önünde, Diğer NATO Ülkesi Pilotlar İle Birlikte (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

Pilot adayları Kanada’ya 15-20 kişilik gruplar hâlinde gönderilmiştir. Bu gruplar uçuş eğitimlerini tamamladıktan sonra eğitimi bitirme derecesine göre grubun birinci ve ikincileri ayrılarak F-86 eğitimi için Chatham’a gönderilirdi. Cengiz Topel de F-86 eğitimi için Chatham’a gönderilmiştir. Bu durum bize Cengiz Topel’in beraber uçuş eğitimine başladığı grubun en iyilerinden biri olduğunu göstermektedir.



Gaziemir’de Uçuş Kıyafeti ile (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

Cengiz Topel, Kanada’da T-6 Eğitim Uçağında (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

01 Ocak 1956 tarihinde Kanada’ya ayak ba-san Cengiz Topel, ilk önce İngilizce kursuna katılır. 6 ay süreli İngilizce kursu London-On-torio da 21 Ocak 1956 tarihinde başlar ve 23 Ağustos 1956 tarihinde son bulur. Bu kurs sü-resince birçok NATO ülkesinden gelen uçuş öğrencileri ile birlikte çift kişilik ranzaların bu-lunduğu yaklaşık 30 kişilik misafirhane koğu-şlarında kalınır. Büyük bir şehir olan London’da Kanada’nın yaşam tarzı tanınır ve hafta sonları çoğunlukla yakın olan Niagara şelalelerinde değerlendirilir. Cengiz Topel bu kurs sonucun-da ileri seviye bir İngilizce bilgisine sahip olur. Lisan kursuna devam ettiği dönemde Kanada Amatör Otomobil Ehliyeti alır. 21 Ocak 1955 tarihinde ise asteğmen rütbesindeki altı aylık süresini dolduran Cengiz Topel, teğmen rüt-besine terfi etti.

Lisan Kursu bitiminden sonra temel pilotaj eğitimi Mosejaw-Saskat’a gerçekleştirilir. T-6 uçakları ile gerçekleştirilen bu eğitim yaklaşık

olarak dokuz ay sürer ve 180 sorti civarında uçuş eğitimini kapsar. Mosejaw oldukça so-ğuk iklime sahip bir kasabadır. Şehirde eğle-nebilecek iki birahane, bir dans kulübü ve dört tane kafeterya mevcuttur. Türkiye’den uçuş eğitimi için gelen havacılar Subay Kulübünde eğlenmeyi tercih ederler.

London’da kalınan 30 kişilik koğuşlardan sonra burada iki kişilik misafirhane odalarında kalınmaya başlanır. Mosejaw bölgesinin soğuk iklimi nedeniyle uçakların çalıştırılması ve yağ inceltme işlemi hangar içinde yapıldı. Bütün bu olumsuz iklim şartlarına rağmen hava mu-halefeti nedeniyle uçuşların kesilmesi ise ender karşılaşılan bir durumdu. Cengiz Topel, temel pilotaj eğitimi başarı ile bitirerek 31 Mayıs 1957 tarihinde mezun olur.

Tekâmül uçuş eğitimi, Gimli şehrinde Ka-nada Kraliyet Hava Kuvvetlerinin Winipeg Hava Üssünde T-33 uçakları ile yapılmaktadır.

Gimli bir göl kenarına kurulmuş sıcak iklim sahip bir kasabadır. Cengiz Topel, ilk jet uçuşunu 25 Haziran 1957 tarihinde yapar ve yaklaşık olarak üç ay devam eden eğitim sonrasında, 13 Eylül 1957 tarihinde eğitimi başarı ile tamamlayarak pilot olur. Pilot brövesini burada yapılan törende takar.

Pilot adayları Kanada'ya 15-20 kişilik gruplar hâlinde gönderilmiştir. Bu gruplar uçuş eğitimlerini tamamladıktan sonra eğitimi bitirme derecesine göre grubun birinci ve ikincileri ayrılarak F-86 eğitimi için Chatham'a gönderilirdi. Cengiz Topel de F-86 eğitimi için Chatham'a gönderilmiştir. Bu durum bize Cengiz Topel'in beraber uçuş eğitimine başladığı grubun en iyilerinden biri olduğunu göstermektedir. 12 Eylül 1957 tarihinde başladığı F-86 kursunu Kasım 1957 tarihinde başarı ile bitirir.

F-86 eğitiminin bitiminden sonra 14 Kasım 1957 tarihinde Ottawa'dan ayrılan Cengiz Topel 25 Kasım 1957 tarihinde yurda döner, vatan özlemi artık bitmiştir. Ocak 1955 tarihinden Kasım 1957 tarihine kadar geçen 20 aylık Kanada eğitim döneminde lisan kursu, T-6 uçağı ile başlangıç pilotaj eğitimi, T-33 uçağı ile tekâmül pilotaj eğitimi ve F-86 uçağı ile av eğitimi almıştır. T-6 uçağı ile 181,35 saat, T-33 uçağı ile 83,15 saat ve F-86 uçağı ile 25 saat uçuş yaparak tüm eğitimleri başarı ile tamamlamış ve pilot olmuştur.

Cengiz Topel, F-86 Av Uçağı İle Gerçekleştirdiği Bir Uçuş Sonrasında
(Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



İlk Görev Yeri:

143. Filo Komutanlığı, Merzifon

Kanada uçuş eğitimi dönüşünde 6 Ocak 1958 tarihinde 44. Uçuş Grup Komutanlığına bağlı 143. Filo Komutanlığına (Merzifon) tayin olur. Bu tayin onun ilk aktif filo hizmetinin başlangıcıdır.

Gerek 44. Uçuş Grup Komutanlığı gerekse 143. Filo Komutanlığı tam anlamıyla uçucu ve sportmen personelin toplandığı bir birlik durumundaydı. 143. Filo personeli uçuş yönünden hareketli bir yaşam sürmüştür. Olanca hızıyla süren uçuş faaliyetleri yanında, sık sık alarm verilerek ve tatbikatlar yapılarak istenmeyen bir savaş için hazırlık yapılmıştır. Gökyüzünün çelik kartalları barışta şafak bekçiliği yapıyorlardı.

Merzifon'un sosyal ve kültürel imkânsızlıkları içinde kendilerine yeni olanaklar yaratmaya çalışıyorlardı. Uçuşlardan arta kalan sınırlı boş zamanlar filo binası önündeki boş arazide futbol oynanarak değerlendirilirdi. Futbol takımının değişmeyen oyuncularından birisi olan Cengiz Topel, özellikle sol açık olarak oynadığı zamanlarda iyi oyunlar çıkarmaktaydı. 44. Uçuş Grup Komutanlığı bünyesinde kurulan Hava Gücü Takımı'nda da görev almıştı.

1959 yılında teğmenlik rütbesinde üç yıllık bekleme süresini dolduran Cengiz Topel, 30 Ağustos tarihi ile üsteğmenlik rütbesine terfi etti. 1961 yılına gelindiğinde Cengiz Topel üç yıllık şark hizmetini tamamlamış bulunuyordu. 1961 yılında doldurduğu atanma dilekçesinde Ankara ve Eskişehir garnizonlarına atama isteğinde bulunur. Sıralı amirleri tarafından da onaylanan atanma istek dilekçesi neticesinde o yıl tayini gerçekleşir ve 1. Ana Jet Üs Komutanlığı (Eskişehir), 112. Filo Komutanlığına tayin olur. Böylece annesi ile birlikte yaşadığı Merzifon yaşantısı son bulur.

İkinci Görev Yeri:

112. Filo Komutanlığı, Eskişehir

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk hava üslerinden biri olan Eskişehir'de konuşlu 1. Tayyare Alayı, 1952 yılında F-86 jet uçakları ile teçhiz edildi ve adı değiştirilerek 1. Ana Jet Üs Komutanlığı adını aldı. 1958 yılı sonlarında ise F-100 uçaklarının konuşlandırılmasına başlandı. 1961 yılına gelindiğinde 1. Ana Jet Üs Komutanlığında bulunan 111. Filo Komutanlığı harbe hazır ve NATO'ya bağlı bir "Darbe Filosu" iken, 112. Filo Komutanlığı Hava Kuvvetlerinde isim yapmış, pilotluk yeteneğini ispatlamış seçme pilotlardan yeni teşkil ediliyordu.

20 Ağustos 1961 tarihinde 112. Filo Komutanlığına katılış yapan Cengiz Topel, ilk birliği olan 143. Filo Komutanlığında F-86 uçakları ile uçtuğu için 112. Filo'da F-100 uçaklarında intibak eğitimine alındı ve eğitim Binbaşı Hasan Basri Yurdakul öğretmenliğinde uygulandı. Öğretmeni Cengiz Topel'in yeni uçak tipindeki öğrenciliğini şu sözlerle hatırlıyor:

"... Yeni uçağı nazari olarak tanımada gayet istekli ve yeterli idi. Bilhassa havaya çıkıldığında gayet dikkatli ve gösterilen hareketleri eksiksiz yapmada ehliyetli olduğunu hemen anladım. Uçuşta tutuk değil bilakis rahat ve yetenekli idi. İntibak eğitimi safhasını eksiksiz tamamladıktan sonra, harbe hazırlık eğitimine başladı. Hiçbir güçlüklerle karşılaşmadan kısa zamanda harbe hazır oldu..."

F-100 uçağında intibak ve harbe hazırlık eğitimlerini başarı ile bitiren Cengiz Topel F-100 uçağında her an harekât görevi yapabilecek bilgi ve yeteneğe sahip, harbe hazır bir pilot olmuştur.

Eskişehir'e tayin olduktan sonra Dilek Mahallesi, Dilek Sokak 41 numarada bir ev



Cengiz Topel (Oturular Sol Baştan İkinci), 112. Filo Personeli İle Birlikte F-100 Uçağı Önünde
(Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk hava üslerinden biri olan Eskişehir'de konuşlu 1. Tayyare Alayı, 1952 yılında F-86 jet uçakları ile teçhiz edildi ve adı değiştirilerek 1. Ana Jet Üs Komutanlığı adını aldı.



Cengiz Topel (Ortada), F-100 Uçağı İle Bir Görev Uçuşu Öncesinde Diğer Pilotlarla Briefing Anında
(Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

kiralayan Cengiz Topel, Merzifon'da olduğu gibi burada da annesi ile oturmaya devam etti. Anne-oğul Eskişehir'de de büyük bir anlayış ve dayanışma içinde yaşadı. 112. Filo Komutanlığının yoğun uçuş faaliyetleri içinde Cengiz Topel'in de birçok arkadaşı gibi zaman bulamadığı bir konu vardı: evlilik.



Mebuse Hanım, Üç Oğluyla Birlikte Mutlu Günlerinde
(Turgut Topel Özel Albümünden)

1963 Aralık ayından itibaren artan Kıbrıs Olayları nedeniyle 1'inci Ana Jet Üs Komutanlığı olası bir Kıbrıs Harekâtı için hazırlıkları arttırmaya başlar. 08 Ağustos 1964 sabahı Cengiz Topel annesinin elini öpüp, hayır dualarını aldıktan sonra evden ayrılır.

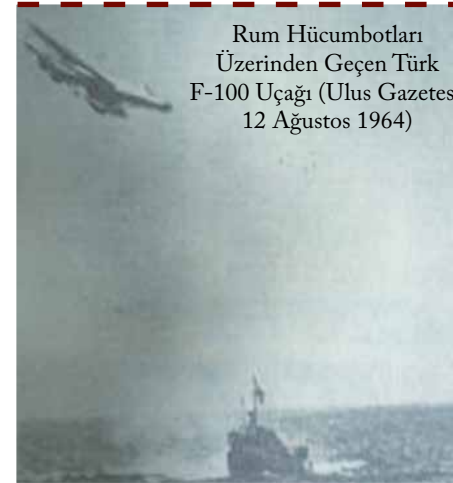
1963 yılının 30 Ağustos'unda üsteğmen rütbesindeki hizmet süresini doldurarak yüzbaşı rütbesine terfi eder. Ayrıca bu yıllarda sinüzit hastalığı oldukça ilerlemiş durumdadır. Çektiği baş ağrısı nedeniyle yüzünün buruş buruş olmadığı uçuş sayısı parmakla gösterilecek kadar azdır. Bu şartlar altında bir süre uçuştan alınarak tedaviye alınır ve kendisine Eskişehir Orduevi'nde görev verilir. Bu dönemde kendisini ziyarete gelen ağabeyi Turgut Topel'in *"Uçuştan ayrıl, yeterince uçtun, bırak biraz da gençler uçsun."* tavsiyesini *"Uçuş benim her şeyim. Uçmadan yapamam."* sözleri ile reddeder. Bir süre sonra çok sevdiği uçuş hayatına geri döner.

Kıbrıs Türkü'nün Var Olma Savaşı: Erenköy

Erenköy, Kıbrıs'ın kuzeybatısında uzanır. Son derece engebeli ve vahşi coğrafyanın tam ortasında, son derece yoksul insanların yaşadığı "Dilirga" bölgesinin Yeşilirmak'tan sonra ikinci büyük köyüdür. Eski adı "Kokkina"dır. Kokkina; bölgede yetişen kırmızı alıçların Kıbrıs Rum lehçesindeki adıdır. Türkler bu adı kendi dillerinde "Koççina" olarak ifade ederler. Köye yeni ve Türkçe adı, 1958 yılı sonrasında gerçekleştirilen Türkçe standartlaştırma faaliyetleri sırasında verilir. Türkçe ad konması gündeme geldiğinde 1958 yılında büyük güçlükler ile başlayan silah nakliyatının anısını yaşatmak için ilk önceleri "Kartal" ismi verilmesi düşünülürse de köyün amaçları doğrultusunda büyük zorluklar atlatarak amacına ermesini temsil etmesi gayesiyle "Erenköy" adı verilir. Erenköy bulunduğu bölgeye ise "Dilirga" adı verilmektedir. Erenköy Türkler tarafından Dilirga bölgesinin bir sembolü olarak görülmekte ve özdeşleşmektedir.

Erenköy'ü önemli yapan, Erenköy'den Mansurağa'ya dek uzanan üç kilometrelik bir sahil şeridinin bulunmasıdır. Stratejik önemi büyüktür, zira hayati önemi olan kıyı yoluna hâkimdir. Kıbrıs'ta Türklerin elinde olan denize açılan yegâne yer ve Türkiye ile tek bağlantı kapısı ve nefes borusudur. Türkiye'de eğitilen Kıbrıslı üniversite öğrencilerinin, vatan savunması için adaya giriş noktası ve Türkiye'den Türk Mukavemet Teşkilatına (TMT) gönderilen s Sayı ve silahça üstün Rum kuvvetlerine karşı direnemeyen Türk Mücahitleri ve yöre halkı, adım adım çekilerek 7 Ağustos 1964 gecesi Erenköy'de toplanır. Türk'ün Kıbrıs'taki ilk kalesi olan Erenköy, son kale olmak üzeredir. Saldırgan Rumları uyarmak, Erenköy'de direnen Türk soydaşlarımıza destek vermek için 7 Ağustos günü Erenköy üzerinde, Eskişehir'den kalkan Türk Hava Kuvvetleri uçakları tarafından uyarı uçuşu yapılır. Bu sırada denizden bulunan hücumbotların yanına da uyarı ateşi açılır.

8 Ağustos sabahı, Türkiye'nin haklı müdahalesinden çekinen ve bir an önce Erenköy'ü ele geçirip, oradaki Türkleri imha etmek isteyen Rumlar saldırılarını şiddetlendirir. Türk Mücahitlerin son mermileri



Rum Hücumbotları
Üzerinden Geçen Türk
F-100 Uçağı (Ulus Gazetesi,
12 Ağustos 1964)



Türk Uçakları Tarafından Vurulan
Rum Faethon Hücumbotu

kendilerine ayırdığı, yöre köylü kadınlarının Rumların eline geçmemek için denizde boğulmayı planladığı, ümitlerin kırıldığı, beklentilerin söndüğü, hayatın âdeta durduğu, süngünün düştüğü, Mücahitlerin ve Erenköy halkının en ümitsiz anında *"Kuzey Yıldızı"* Mücahitlere gülümser. Tarih, 08 Ağustos 1964 Cumartesi, saat 16.30'dur. Korkunç bir çatırtı ve müthiş bir gürültü Erenköy semalarını sarar. Türk jetleri Erenköy üzerindedir. Her şey birden değişir, gökyüzü ışıldar, puslu güneşin haleleri kaybolur, mağaralardaki halk sevinçle dışarıya fırlar, bir yandan ağlarken diğer yandan ölümden kurtulmanın sevinci içinde oynarlar. Mücahitler ise mevzilerinde ayağa kalkmış sevinç ve heyecan içinde birbirlerine sarılmış ağlamaktadır. Kuzeyden gelen iki Türk uçağı Erenköy üzerinde alçaktan uçarak körfezdeki Rum hücumbotlarının üzerinden geçer ancak ateş açmazlar. Buna karşılık Rum hücumbotlarından Türk Hava Kuvveti uçaklarına uçaksavar ateşi açılır. Uçaklar kuzeye, Türkiye'ye doğru uzaklaşır.

Türk uçaklarının bölgeden uzaklaşmasından sonra Rum ateşi şiddetini artırır. 1963 Aralık ayında Lefkoşa'ya yapılan uyarı uçuşundan ders almayan Rumlar saldırılarını artırır. Bütün tüfeklerini, havanlarını, tepkisiz toplarını seferber ederler. Erenköy'ün içine, dağlara, tepelere mücahidin üstüne yağmur gibi mermi yağar. Önceden dakikada bin mermi düşerken o da-

kikadan sonra dakikada iki bin mermi düşmeye başlar.

Nihayet Kuzey Yıldızı denizin üstünden tekrar görünür. Göklerden gelen uçak sesleri yerdeki silah seslerini bastırır. Mücahit mevzilerine serilen beyaz bezlerin ilerisine Rum mevzilerine dalış yapan uçaklar filolar hâlinde Mücahitlerin yardımına koşarlar. Uçaklardan atılan roketler ikindi güneşi altında ışıltı ışıltı parlar, bu ışıltı tüm Erenköy'e umut olur, hayat verir. Erenköy halkı ve Mücahitler bir kez daha sevinçle havaya fırlarken uçakları gururla seyreder. Türk uçaklarının sürekli saldırıları karşısında Rum mevzilerinden siyah dumanlar yükselir. 1922 yılında Yunanlıların İzmir'de denize dökülüşünün intikamı olarak Türklerin Erenköy'de denize dökülüşünü seyretmeye gelen sivil Rumlar hemen dağılır. Türk uçaklarının bombardımanı akşam hava kararana dek sürer. 08 Ağustos 1964 Türkiye'nin antlaşmalardan doğan haklarını kullanarak Kıbrıs Türkünü katliamdan kurtarmak için ilk müdahalesi olarak tarihe geçer.

Türk Hava Kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen bombardıman sonrasında Rum birliklerinde büyük moral bozukluğu yaşanır. Poşiammo istikametinden Erenköy'e ilerlemekte olan Rum birliği bozguna uğrayarak geri çekilir, Faethon isimli Rum hücumbotu batırılır. Erenköy kurtulmuştur.

Bir Kahramanın Son Uçuşu

08 Ağustos 1964 saat 04.30 Eskişehir Orduevi'nden koşar adımlarla çıkan bir Pilot Üsteğmen kendisini beklemekte olan 112. Filo aracına yönelir. Kendisine duyduğu sevgiden dolayı her zaman "Komitan" diye hitap ettiği Yüzbaşı Cengiz Topel, "Haydi gidelim!" sözleriyle Üsteğmeni karşılar. Bu Üsteğmen, Cengiz Topel'in son uçuşunda onun görev kolunda yer alacaktır.

Filoya ulaşıldıktan sonra uçuş tulumları giyilerek günlük brifing için hazırlanırlar. Günlük brifing saat 07.00 civarında, Kıbrıs'ta yaşanan sıra dışı olaylara rağmen alışılmış şekilde başlar. İlerleyen dakikalarda pilotlara görev kolları ve hedefleri bildirilir. Kıbrıs'ta yaşanmakta olan çatışmalar ve bir gün önce Türk Hava Kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen uyarı uçuşu sonrasında Yunanistan'ın gerginliği tırmandırarak bir Türk-Yunan savaşına dönüştürmesi olasılığına karşı önlemler planlanır. İlk saldıran taraf olmadan, kendisini ve ulusunu koruyarak, muhtemel bir saldırıya süratle, şiddetle ve misliyle karşılık vermek üzere hazırlanılır.

Brifing sonrasında görevlendirilen kollar hedef profillerini hazırlarken uçaklara da mühimmat yüklemesi yapılır. Daha sonra istihbarat subayları tarafından pilotlara hedef bölgelerine göre özel istihbarat brifingi verilir. Tüm hazırlıklar yapıldıktan ve tüm önlemler alındıktan sonra gerilmiş ve hedefe yönlendirilmiş bir ok gibi beklemeye geçilir. Bu sırada 1. Hava Kuvveti Komutanı, 1. Hava Kuvveti Kurmay Başkanı, 1. Hava Üs Komutanı ve Uçuş Grup Komutanı Grup Komutanı birlikte 112. Filo'ya gelerek Gemikonağı bölgesindeki Rum gemilerine yapılacak ikinci dalga hava taarruzu için pilot seçimi yaparlar. Seçilen bu dörtlü kolun pilotları öğleden sonra saat 17.00 civarında



Uzun Yıllar Türk Hava Kuvvetlerinin Vurucu Gücünü Oluşturan F-100D Uçakları, Kol Uçuşu Sırasında (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

brifinge alınıp ve brifing yine 1. Hava Kuvveti Komutanı tarafından verilir. Dörtlü kolun liderliği Yüzbaşı Cengiz Topel'e verilir.

Ayrıca dört uçaktan oluşan görev koluna beşinci bir uçak eklenir ve kalkış sırasında herhangi bir uçağın kalkışı iptal etmesi durumunda, kalkış yapamayan uçağın yerini alması planlanır. Yüzbaşı Cengiz Topel liderliğindeki dört uçaktan oluşan kolun görevi; Gemikonağı Limanı'nda bulunan ve karaya mühimmat çıkaran nakliye gemisini batırarak Erenköy'e Rumların takviye göndermesini önlemek ve tespit edilen uçaksavar mevzilerine makineli top taarruzu yapmak olarak tebliğ edilir. Bölgede bulunan BM tesislerine ve araçlarına ateş açılmaması ise özellikle belirtilir. Gövde altında 500 librelilik² bomba ve makineli top yükü ile sabahtan bu yana hazır bekleyen uçaklar planlanır. Cengiz Topel liderliğindeki kol 18.30-19.00 civarında Eskişehir'den kalkış yapar. Koldaki tüm uçakların başarıyla kalkışından sonra beş numara olarak piste giren yedek uçak geriye döner.

Eskişehir kalkışından sonra Kaş'a yöne-

² Libre; 0,45359237 kilograma karşılık gelen İngiliz ağırlık birimi. Havacılıkta ağırlık birimi olarak kullanılır.

İlk saldıran taraf olmadan, kendisini ve ulusunu koruyarak, muhtemel bir saldırıya süratle, şiddetle ve misliyle karşılık vermek üzere hazırlanılır.

nağı Limanı'nı olası bir Türk çıkarmasında kullanılması ihtimaline karşı büyük ölçüde silahlandırmışlar ve çok sayıda uçaksavar ile desteklemişlerdir.

Hedef olan nakliye gemisi ile göz teması sağlandıktan sonra telsizden "Bir çekti" ikazını veren Cengiz Topel'i, "İki çekti", "Üç çekti" ve "Dört çekti" ikazları takip eder. Bu ikazlar dört çelik kartalın avlarına dalışlarının ifadesidir. F-100D uçağının atış özelliğine uygun olarak 8.000 fite tırmanılır ve bu irtifadan 40'lik dalış açısı ile bomba bırakma irtifası olan 3.500 fite kadar dalışa geçilir. Soldan iskeleye yanaşmış olan gemi reflektörde büyürken karada konuşlu Rum uçaksavar toplarının karagülleri uçaklar etrafında açmaya başlar.

"Dört numara" olarak isimlendirilen dördüncü uçaktaki pilot; bir parlama gördüğünde telsizden Cengiz Topel'e seslenerek "Helal olsun Komitan vurdun!" der.

Akdeniz üzerinde Malatya 7. Ana Jet Üs Komutanlığından kalkıp Erenköy'e gitmekte olan başka bir uçuş kolunun telsiz kulaklıklarından şu sesler yankılanır:

-Cengiz Yüzbaşım! Uçağından dumanlar çıkıyor atla!... (3 Numara)

-

- Yüzbaşım! Cayır cayır yanıyorsun atla !... (3 Numara)

- Tamam atladi!... (Muhtemelen 2 numara)

- Paraşütü açıldı!... (Muhtemelen Ütgm. 3 numara)"

len kol, 20.000 fite³ tırmanır. F-100 uçağının normal uçuş sürati olan 360 Knot⁴ ile uçulur. Kaş üzerine gelindiğinde kol atış hazırlıklarına başlayarak sağa kademeye geçer, adada bulunan İngiliz radarları tarafından tespit edilmemek ve İngiliz av uçaklarının önlemesine maruz kalmamak için deniz seviyesine alçalır. Kol, Toros Dağları'ndan Akdeniz'in mavi sularına doğru alçalırken telsiz kulaklıklarından pilotlarca bilinen bir ses duyulur; "Tık, Tık". Bu ses Gemikonağı Limanı'ndaki taarruz görevini bitirip Eskişehir'e dönmekte 1. Ana Jet Üssüne ait başka bir uçak kolunun başarı dileklerini iletmektedir. Cengiz Topel tarafından aynı şekilde iki kez telsiz düğmesine basılarak cevap verilir.

Yzb. Cengiz Topel liderliğindeki kol, akşam alacakaranlıkta hedef bölgesine ulaşır. Ortalık tam anlamıyla mahşer gününü andırmaktadır. Her yerde patlayan uçaksavar mermilerinin kara dumanları, Rum gemilerinden yükselen kara dumanlara karışmaktadır. Pilotların hiç şahit olmadıkları büyüklükte muazzam bir uçaksavar ateşi vardır. Rumlar Gemiko-

³ Fit (Feet); 30,48 cm'ye karşılık gelen İngiliz uzunluk birimi. Havacılıkta irtifa birimi olarak kullanılır. ⁴ Knot; saatte deniz mili cinsinden sürat birimi. 1 Knot = 1,852 km/s. 360 Knot yaklaşık olarak 660 km/s'e karşılık gelmektedir.

Nasıl Şehit Edildi?

Cengiz Topel'in uçağı yara alır ve kendisi paraşüt ile atlamak zorunda kalır. Uçağının yara alması ile ilgili olarak iki varsayım öne sürülmektedir: Birinci varsayıma göre Cengiz Topel'in hedef aldığı gemiye dalışı esnasında emniyetli bomba bırakma irtifasının altına inmesi veya bombasını bıraktıktan sonra bombanın hedefle buluşup buluşmadığını görme düşüncesi ile çekişe başlamayıp emniyetli irtifanın altına inmiş olabileceğidir. Sonuç olarak emniyetli irtifanın altına inmesi nedeni ile attığı bombanın parça tesiri ile kendi uçağının yaralandığı öne sürülmektedir. Eğer Cengiz Topel emniyetli irtifanın altına inmiş ise bunun hedef aldığı gemiye isabet sağlamak istemesinden kaynaklanmış olması muhtemeldir. İkinci varsayım ise dalış, bombayı bırakış ve yükseliş anında gemilerden veya karadan açılan uçaksavar ateşi ile vurulduğudur. Cengiz Topel'in görev kolundan hayatta kalan son pilot, en arkada ve olaylara en uzak pilot olmasına rağmen büyük bir patlama gördüğünü belirtmesi tam isabet kaydeden büyük kalibreli bir uçaksavar top mermisine kanıt niteliktedir. Harekât boyunca görev alan tüm pilotların belirttikleri gibi bölgede yoğun bir uçaksavar ateşinin bulunması ve hem karadan hem de denizden hücumbotlar ve hatta şileplerden bile uçaksavar ateşi açıldığı bilinmektedir. Tüm bunlar ışığında Cengiz Topel'in uçağının yerden açılan uçaksavar ateşi ile vurulduğu ağırlık kazanmaktadır.

Cengiz Topel paraşüt ile atladıktan sonra Lefke, Gaziveren, Elye ve Çamlıköy Türk yerleşim yerleri arasında kalan Peristeronari Rum köyünün yakınından geçen bir asfalt yola iner. Bazı kaynaklarda yere indiği zaman bir ayağının kırıldığı ve çene kemiğinin zedelendiği ifadeleri yer almasına rağmen doğrulanmamıştır. Cengiz Topel'in yere inişinden sonraki durumu hakkında başka bir pilot şunları aktarmıştır:

İşte Otopsi Raporu: Pilotumuzu işkence ile öldürmüşler

14 Ağustos 1964 Tarihli Hürriyet Gazetesi

Cengiz Topel, yere indikten sonra Lefke yönünde koşmaya başlar ve silahı ile kendisini koruyarak mermisi bitene kadar kimseyi yanına yaklaştırmaz. Elinde tabancası ile zeytin ağaçları arasında koşarken çekilen fotoğrafları Kıbrıs Rum gazetelerinde yayımlandığı iddia edilmektedir. Kısa bir süre sonra ise cip ile gelen üç Rum tarafından yakalanır.

"1974 yılından sonra Kıbrıs'a gittiğim zaman Cengiz'in olayına tanık olan Mücahitler ile tanıştım. Bana Cengiz'in yere indikten sonra cebinden bir şeyler çıkarıp yaktığını söylediler. Bunlar muhtemelen bir gün önce hazırlanan hedef bilgileri ve haritalardı. Yani Cengiz yere indiği zaman sağlam ve doğruyu ayırt edecek kadar kendinde idi..."

Cengiz Topel, yere indikten sonra Lefke yönünde koşmaya başlar ve silahı ile kendisini koruyarak mermisi bitene kadar kimseyi yanına yaklaştırmaz. Elinde tabancası ile zeytin ağaçları arasında koşarken çekilen fotoğrafları Kıbrıs Rum gazetelerinde yayımlandığı iddia edilmektedir. Kısa bir süre sonra ise cip ile gelen üç Rum tarafından yakalanır.



Cengiz Topel'in Naaşının 11 Ağustos 1964 günü saat 22.00 civarında Lefkoşe Türk Genel Hastanesi'nde Kıbrıs Türk Alayı Askerlerince Karşılması (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Cengiz Topel'in Naaşının Lefkoşe Türk Genel Hastanesi'ne Alınışı (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

Cengiz Topel'in yakalandıktan sonra başına gelenler konusunda birçok varsayımlar ortaya atılmıştır. Bu varsayımlardan başlıcaları şunlardır:

1. Bir varsayıma göre Cengiz Topel, Cengizköy (Peristeronari) yakınlarında yakalandıktan sonra Güzelyurt'a götürülür. Şehrin girişinde, 500 kadar Rum askeri ve Grivas'ın adamları tarafından araç durdurulur ve Cengiz Topel araçtan indirilir. Elleri kelepçeli olduğu hâlde hemen orada konuşturulmak istenir. Cengiz Topel'in suskunluğunu, atılan dipçik darbeleri ile çözemezler, sinirlenirler ve arkadan üç el ateş

Cengiz Topel yakalandıktan sonra ilk olarak o tarihlerde Orta Doğu'nun en iyi hastanelerinden birisi olan Pendaya Hastanesi'ne götürülür.

Burada görev yapmakta olan İngiliz Doktor Tailor'dan, Cengiz Topel'in ağır yaralı olduğuna dair rapor almak istenir. Doktor Tailor, Rum kuvvetlerinin istediği raporu vermemesi üzerine Kıbrıs'ı derhal terk etmesi konusunda uyarılır ve kendisi o gece Kıbrıs'tan ayrılır.

ederek onu yaralarlar. Ancak Cengiz Topel'den daha çok bilgi almak isteyen Rum liderlerinin olaya el atmaları ile Topel, Lefkoşe Rum Hastanesi'ne kaldırılarak orada ameliyat edilir.

2. Başka bir varsayıma göre ise Cengiz Topel yakalandıktan sonra ilk olarak o tarihlerde Orta Doğu'nun en iyi hastanelerinden birisi olan Pendaya Hastanesi'ne götürülür.⁵ Burada görev yapmakta olan İngiliz Doktor Tailor'dan, Cengiz Topel'in ağır yaralı olduğuna dair rapor almak istenir. Doktor Tailor, Rum kuvvetlerinin istediği raporu vermemesi üzerine Kıbrıs'ı derhal terk etmesi konusunda uyarılır ve kendisi o gece Kıbrıs'tan ayrılır. Cengiz Topel daha sonra Güzelyurt Rum Manastırı'na götürülür.⁶ Burada kendisinden harekât hakkında bilgi vermesi ve radyoya çıkıp Türkiye aleyhinde konuşma yapması isteklerini reddeder. Her zaman Türklüğünün değerini

⁵ Bu hastane günümüzde Cengiz Topel Hastanesi adıyla hizmet vermeye devam etmektedir.

⁶ Bu manastır günümüzde Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığına bağlı bir birliğin karargâhı olarak kullanılmakta ve bina içinde Cengiz Topel'e işkence yapılan oda müze olarak muhafaza edilmektedir.

Lefkoşe Rum Genel Hastanesi'nde Cengiz Topel'e otopsi yapıldı. Otopside "İşkence" belgelenirken Rum kesiminde de özensiz bir otopsi yapıldığı anlaşıldı. BM Barış Gücü'nde görevli Danimarka Askerî Birliği doktorlarından Binbaşı Kristensen Peter ve Teğmen Sorensen, Lefkoşe Rum Genel Hastanesi'nde yapılan otopside hazır bulunmalarına karşılık raporu imzalamadı.

bilen ve emsalsiz bir vatan sevgisine sahip olan Cengiz Topel bu istekleri reddederken bir an bile tereddüde düşmemiştir. Sonuç ise dünyanın en adi ve en canî ikna yöntemidir: İşkence.

3. Bir diğer varsayıma göre Cengiz Topel, vurularak şehit edildikten sonra vücudunda tahribat yapıldığıdır. Bu varsayıma göre Cengiz Topel, Rum Hastanesi'nde şehit olduğunda vücut olarak sağlamdır.

4. Yabancı kaynaklara göre ise Cengiz Topel'in ağır yaralı olmasına rağmen canlı olarak yere inmeyi başardığı, Yzb. Calenterides ve Ütgm. Tsertos tarafından yakalandığı ve kaldırıldığı hastanede vefat ettiği bilgileri yer almaktadır. Ayrıca vücudu üzerinde bir Danimarkalı doktor ve ekibi tarafından otopsi yapıldığı fakat raporları birbiri ile çelişkili olduğu bilgileri yer almaktadır.

Gerek işkence görerek şehit edilmiş olsun -ki gerçeğe en yakın olanı budur- gerekse şehit olduktan sonra vücudunda tahribat yapılmış olsun, yapılanlar insanlık ölçülerine sığmamaktadır.

09 Ağustos 1964 günü Kıbrıs BM Barış Gücü Komutanı General Timayya Rum Hastanesi'nde Cengiz Topel'i ziyaret edeceğini ve Türkiye'nin bir istediğinin olup olmadığını sormuş ve kendisinden pilotumuzun sağlık durumu hakkında bilgi vermesi istenmiştir. Ancak General Timayya'nın ziyaretinin gerçekleşip gerçekleşmediğine dair bilgi edinilememiştir.

Bütün bunlardan sonra Cengiz Topel'in Lefkoşe Rum Hastanesi'ne götürüldüğü bilin-

mektedir. Rumlar Cengiz Topel'in 09 Ağustos akşamı vefat ettiğini duyurmuştur. Başka kaynaklarda ise Cengiz Topel'in Rum Hastanesi'ne getirilişinden üç gün sonra yani 10 Ağustos günü saat 15.45 civarında vefat ettiği yazılmaktadır.

Cengiz Topel'in naaşı, 11 Ağustos 1964 günü saat 22.00 civarında, Mr. Boisser ve Mr. Andre tarafından Lefkoşe Rum Genel Hastanesi'nden alınarak bir tabut içinde ve çıplak olarak Lefkoşe Türk Genel Hastanesi'ne getirildi.

Lefkoşe Rum Genel Hastanesi'nde Cengiz Topel'e otopsi yapıldı. Otopside "İşkence" belgelenirken Rum kesiminde de özensiz bir otopsi yapıldığı anlaşıldı. BM Barış Gücü'nde görevli Danimarka Askerî Birliği doktorlarından Binbaşı Kristensen Peter ve Teğmen Sorensen, Lefkoşe Rum Genel Hastanesi'nde yapılan otopside hazır bulunmalarına karşılık raporu imzalamadı.

Lefkoşa Türk Genel Hastanesi'nde yapılan otopsi raporu incelendiğinde sağ göz kapağında morluk ve göz beyazı altında kanlanma olduğu, boynun bütün sağ yanını kapsayan çürük ve ciltte sıyrık, bütün sağ omuz ve kürek kemiği sahasını kapsayan çürük, sağ kolun 1/3 üst dış kısmında 0,5 cm çapında kenarları iltihaplı cilt tespit edilmiştir. Tüm bu darbe belirtilerinin Cengiz Topel hayatta iken yapıldığı vurgulanmıştır. Sağ kürek kemiğinin alt yarısı parçalanmıştır. Sağdan 6 ila 8. kaburga kemiklerinin arka uçları kırıktır. Çeşitli istikametlerden atılmış dört kurşun yarası vardır. Sırtının sağ tara-

finda 11. kaburga kemiği hizasında ve sırtın sol tarafında ise sekizinci kaburga kemiği üzerinde bel kemiğinden 2 cm uzaklıkta iki kurşun yarası mevcuttur. Sırtında bulunan kurşunlar arkadan öne, yukarıdan aşağı istikamete atılmıştır. Sol bacağına ise yine yakın mesafeden atılan iki kurşun yarası mevcuttur. Bu kurşunlar yine arkadan öne fakat aşağıdan yukarıya atılmıştır. Sağ kolunda ise nedeni anlaşılamayan 0,5 cm çapında bir delik mevcuttur. Tüm bu bulguların ışığı altında Cengiz Topel'in götürüldüğü yerde işkenceye maruz kaldığı; önce dövüldüğü, boynunda ve kürek kemiğindeki yaraların bu sırada oluştuğu; sağ kolunda 0,5 cm çapındaki deliğin de işkence amaçlı yapıldığı değerlendirilmiştir. Sırtındaki ve bacaklarındaki kurşun yaralarının muhtemelen Cengiz Topel yüz üstü yatarken çeşitli istikametlerden ateş edilerek meydana geldiği değerlendirilmiştir. Tüm darp izlerinin vücudunun sağ tarafında olması nedeni ile bu işkencelerinde yerde yatarken yapılmış olması muhtemeldir. Cengiz Topel'i şehit eden ise sırtından girerek akciğerlerini parçalayan iki kurşun olmuştur. Yaşatılması için ameliyata alındığı ve bir cerrahi operasyona tabi tutulduğu otopsi raporundan anlaşılmaktadır. Şehadetinden sonra ise Lefkoşa Rum Hastanesi'nde otopsi yapılmıştır. Bu otopside gerekli özen gösterilmemiş ve çuval gibi dikilmiş ve otopside çıkartılan beyni göğüs boşluğuna konmuştur. Lefkoşa Rum Hastanesi'nde yapılan otopsinin gerekçesi tam olarak anlaşılamamıştır. Şehidimizin ölüm nedeninin belirlenmesine yönelik olabileceği gibi işkence izlerinin köreltilmesine yönelik de olabilir.

Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından Cengiz Topel'in 09 Ağustos 1964 Pazar günü vefat ettiği duyurulmuştur. Bu açıklamanın doğruluğu tartışmalıdır. Görgü tanığı açıklamalarından Cengiz Topel'in 10 Ağustos gecesi veya 11 Ağustos günü erken saatlerde vefat ettiği değerlendirilmektedir.

Lefkoşa'da Yapılan Cenaze Töreni

Rumlar Cengiz Topel'in naaşını vermeden önce bazı şartlar öne sürerler; bunlardan birisi özellikle Lefkoşa'da cenaze töreni yapılmamasıdır. Eğer Lefkoşa'da bir cenaze töreni yapılırsa Rumlar İngiliz Hava Üssü Agrotur'a giden yolda Cengiz Topel'in naaşını tekrar geri alacakları tehdidinde bulunurlar. Bu tehdidi dikkate alan Türk Hükümeti BM ile temas kurarak naaşın bir helikopter ile Türkiye'ye getirilmesini sağlar.

12 Ağustos günü Lefkoşa Türk Genel Hastanesi'nin önünde mahşeri bir kalabalık beklemektedir. Hepsinin gözü yaşlı, hepsinin yüreği yaralıdır. Yıllar yılı birçok şehidini uğurlamış olan Kıbrıs Türk Halkı, Anavatan'dan gelen bu üç yıldızlı şehidini uğurlamaya ve ona karşı son görevini yapmaya hazırlanmaktadır.

Saat 14.30'da şehidimizin al bayrağa sarılı tabutu doktorların omuzlarında hastaneden çıkarılır. O ana kadar güçlükle tutulan gözyaşları ve hıçkırıklar birden boşalır. Ağlayanların "Oğlum bizi bırakıp nerelere gidiyorsun?" ağıtlarını her yerden duymak mümkündür. Cengiz Topel'in naaşı bu ortam içerisinde Mehmetçik ve Mücahitlerin arasından halk temsilcilerinin omuzları üzerinden geçer ve kortejin önündeki yerini alır.



Lefkoşa'da Yapılan Cenaze Törenine Kıbrıs Türk Halkı Büyük Bir Katılım Gerçekleştirdi (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Lefkoşa'da Yapılan Cenaze Törenine Kıbrıs Türk Halkı Büyük Bir Katılım Gerçekleştirdi (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Cengiz Topel'in Naaşını, Adana'da BM'ye Ait Helikopterden Silah Arkadaşlarının Omuzlarında İndirilirken (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Cengiz Topel'in Naaşını Ankara'da Yapılan Törende Taşıyan Top Arabası ve Başında Yalın Kılıç Saygı Nöbeti Tutan Bir Kurtuluş Savaşı Gazisi (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

Kortejin önünde iri yapılı bir Mehmetçik tarafından Türk Hava Kuvvetlerinin forsu taşınmaktadır. Onun arkasında sağında ve solunda; bir Mücahit ve bir izci kız tarafından şehit mezarlarından alınan Kıbrıs toprağı kırmızı atlas torbalar içinde taşınmaktadır. Şehidimizi örtecek ana vatan toprağının içinde bir miktar da Kıbrıs toprağı olsun istenmektedir. Hemen onların arkasında boynunu bükmüş çiçekleriyle Kıbrıs Türk halkı tarafından gönderilen çelenkler gelmektedir. Mücahit ve Mehmetçiklerin arasında, insanlığın ve Türklüğün en nadide çiçeği gelmektedir ağır ağır.

Ağır adımlarla ilerleyen kortej; Atatürk Alanı, Dikilitaş, Girne Meydanı ve Atatürk Anıtı'nı geçer ve Şehitler Anıtı önünde durur. Naaşın katabalk üzerine bırakılmasından sonra iki dakikalık saygı duruşu yapılır. Kıbrıs Türk Alayından genç bir subayın yaptığı konuşma ile yaşlı gözlerden bir gözyaşı seli daha boşanır. Bu konuşmayı bir Mücahit ve bir izcinin konuşmaları takip eder. Türklüğün şerefine leke sürdürmeyeceğine ve bu kanlı adada insanca yaşamak için mücadele edeceğine yemin ederler.

Naaş, buradan dikkatle alınarak Lefkoşe Türk Lisesine getirilir. Okul bahçesinde hazır bekleyen BM helikopterine naaş ile birlikte Kıbrıs toprağı ve birkaç çelenk bırakılabilir. Artan motor sesi bile halkın hıçkırıklarını bastıramaz. Helikopter, Beşparmak Dağları üzerinde yükselirken iki İngiliz uçağı ona refakat eder. Bu nöbet Akdeniz üzerinde Türk jetlerine, Cengiz Topel'in silah arkadaşlarına devredilir.

12 Ağustos 1964 saat 17.30'da Cengiz Topel'i taşıyan helikopter İncirlik Hava Üssü'ne iniş yapar. 08 Ağustos günü kendi çelik kanatları üzerinde vatanından ayrılan Cengiz Topel, arkadaşlarının omuzları üzerinde vatan topraklarına döner. Küçük ama içli bir törenden sonra Cengiz Topel Türk Hava Kuvvetlerine ait ETİ-63 numaralı C-47 uçağına bindirilerek 17.45'te Ankara'ya uğurlanır. Yolda kendisine yine Türk jetleri eşlik eder.

ETİ-63 saat 19.14'te Etimesgut Meydanı'na iniş yapar. Başta Milli Savunma Bakanı İlhami Sancar olmak üzere Kuvvet Komutanları ve yüksek rütbeli subaylardan oluşan bir heyet tarafından karşılanır. Yapılan küçük törenden sonra geceyi geçireceğı Gülhane Askerî Hastanesi'ne uğurlanır.

08 Ağustos akşamı Cengiz Topel'in düşüşü haberinin alınmasından sonra oğlu ile birlikte oturmakta olan anne Mebuse Hanım, 1. Hava Üs Komutanlığının yardımıyla İstanbul'da akrabalarının yanına gönderilir. Yüreğı yanık anne 13 Ağustos gününe kadar oğlunun akıbetinden habersizdir. Anne, hâlâ oğlunun Rumların elinde esir olduğunu bilmektedir. Oğlunun şehadet haberi; evdeki radyonun bozulması, mahalleye gazete satıcılarının sokulmaması ve eve taziye amacıyla gelenlerin uyarılması ile anneden gizlenmektedir. Ancak 13 Ağustos günü gerçeğin anneye bildirilmesi gerekliliğı duyulur. Çünkü ertesi gün 14 Ağustos'ta İstanbul'da cenaze töreni yapılacaktır.

Almanya'da bulunan ağabey Turgut Topel ile abla Mürüvvet Hanım yurda dönme hazırlıkları içindedirler. Çünkü Ağustos ayı içinde ağabey Turgut Bey'in düğünü yapılacaktır. Turgut Topel, yanında ablası Mürüvvet Hanım ve kayınvalidesi olduğu hâlde Almanya'dan yola çıkar. Bulgaristan'a geldiklerinde Kıbrıs'a yapılan hava harekâtını ve bir pilotun şehit olduğu haberini duyarlar. Turgut Bey habere çok üzülmesine rağmen şehit olan pilotun kardeşi olabileceğini aklına bile getirmez çünkü ona göre "Eskişehir Kıbrıs'a çok uzaktır". İstanbul'a kadar içlerinde belirsiz, sehipsiz bir sıkıntı ile gelirler. Acı gerçeğı Kadıköy'deki evlerine ulaştıkları zaman öğrenirler. Hemen Sultanahmet'te akrabalarının yanında bulunan annelerine giderler. Oğlunun şehadet haberini yeni öğrenmiş olan annelerini Kur'an okurken bulurlar.

Ankara'da Yapılan Cenaze Töreni

14 Ağustos 1964 günü düzenlenen törenden sonra Cengiz Topel'in naaşı, Gülhane Tıp Akademisi'nden arkadaşlarının omuzlarında çıkartılarak Hava Kuvvetleri Komutanlığına kadar bu şekilde götürülür. Saat 10.20'de yapılan saygı duruşu ile başlayan törenden sonra top arabasına yerleştirilir. Kortej Genelkurmay Başkanlığı ve Sıhhiye'den geçtikten sonra orduvi önünde naaş bir ambulansa bindirilir. Cengiz Topel'in naaşı Etimesgut Havaalanı'na geldiğinde alanda iki uçak hazır beklemektedir. Cengiz Topel'i taşıyan ETİ-38 kuyruk numaralı C-47 uçağı; saat 12.00'de havalanırken Hava Kuvvetleri Komutanı'nı taşıyan uçak saat 12.05'te İstanbul'a doğru havalanır.

Cengiz Topel'i taşıyan ETİ-38 numaralı C-47 uçağı saat 13.35'te havaalanına iniş yapar. Yapılan kısa bir karşılama töreninden sonra bir ambulans ile Kasımpaşa Deniz Hastanesi'ne gönderilir.



Sultanahmet Camisinde Cenaze Namazı Kılınırken (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

İstanbul'da Yapılan Cenaze Töreni

14 Ağustos 1964 günü Sultanahmet Camii'nin önünde mahşerî bir kalabalık vardır. Meydan 600'den fazla çelenk ve yüz binlerce İstanbullu tarafından kuşatılmış durumdadır. Musalla taşının üzerinde yatan Cengiz Topel'in başında milisler ve silah arkadaşları tarafından nöbet tutulmaktadır. Sultanahmet Camii'nin on altı şerefesine çıkan on altı müezzin tarafından okunan ikindi ezanı ve ikindi namazından sonra cenaze namazı kılınır.

Öylesine mahşerî bir kalabalık vardır ki naaşın camiden çıkarılıp kortejin önüne getirilmesi mümkün olmaz. Evlerinden, işlerinden koşup gelmiş yüz binlerce İstanbullu tabuta dokunmaya, ona yakın olmaya, onu sinesine basmaya çalışır. Diyebiliriz ki bu tören, Ata'sından sonra İstanbul'un gördüğü en büyük cenaze törenidir. Cengiz Topel'in naaşı kortejin önündeki top arabasına ancak saat 17.53'te getirilebilir.

Bandonun çaldığı matem marşı ile yürüyüşe geçen kortej, yolu her iki tarafında toplanmış olan halkın hıçkırıkları arasında saat 18.30'da Çarşıkapı'ya ulaşır. Burada top arabasından alınan Cengiz Topel'in naaşı bir cenaze arabasına yerleştirilir. Çarşıkapı'dan arabalarla hareket eden kortej Ordu ve Vatan Caddesi güzergâhını takip ederek saat 19.05'te Edirnekapı Şehitliği'ne ulaşır. Edirnekapı Şehitliği'nde hazır bulunan binlerce kişinin gözyaşları arasında Cengiz Topel'in naaşı ebedî istirahatgâhına indirilir. Bir hava teğmeninin heyecanlı konuşmasını diğer konuşmalar takip eder. Bir manga tarafından havaya üç el saygı atışı yapılır. Fakat defin işlemi bir türlü gerçekleşmez, 8 hafız tarafından okunan dualar uzayıp gider.



İstanbul'da Yapılan Törende Anne Mebuse Topel, Abla Mürüvvet Topel, Hv.K.K. İrfan Tansel İle Birlikte (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Cenaze Törenine Katılan İstanbul Halkı (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)



Anne Mebuse Hanım, Oğlunun Kabri Başında Kur'an Okurken (Emin Kurt Özel Koleksiyonu)

Öylesine mahşerî bir kalabalık vardır ki naaşın camiden çıkarılıp kortejin önüne getirilmesi mümkün olmaz. Evlerinden, işlerinden koşup gelmiş yüz binlerce İstanbullu tabuta dokunmaya, ona yakın olmaya, onu sinesine basmaya çalışır. Diyebiliriz ki bu tören, Ata'sından sonra İstanbul'un gördüğü en büyük cenaze törenidir. Cengiz Topel'in naaşı kortejin önündeki top arabasına ancak saat 17.53'te getirilebilir.

Tarih sayfalarında adı yazılmaya başladığı günden beri, vatani uğruna can verip nam alan Türk milleti, bugüne kadar verdiği şehitlerine bir yenisini eklemiştir. Bu şehit onun şanlı tarihinin elbette son şehidi olmayacaktır. Türk milleti Cengiz Topel'in vücudunu vatan toprağına verirken hatırasını ve acısını da kalbine gömecektir.

Ancak çok geç saatlerde defin işlemi tamamlanabilir ve cenazeye katılanlar ancak gece 20.00 civarında ayrılabilirler.

Tarih sayfalarında adı yazılmaya başladığı günden beri, vatani uğruna can verip nam alan Türk milleti, bugüne kadar verdiği şehitlerine bir yenisini eklemiştir. Bu şehit onun şanlı tarihinin elbette son şehidi olmayacaktır. Türk milleti Cengiz Topel'in vücudunu vatan toprağına verirken hatırasını ve acısını da kalbine gömecektir.

Yüzbaşı Cengiz Topel, zaferleri ve mazisi insanlık tarihi ile başlayan kahraman Türk ordusunun, en genç katılımcısı olan Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının bir ferdi olarak aldığı görevi başarmasının azim ve kararlılığı ile son görevine çıkmıştır. Uçağının isabet almasından sonra savunmasız olmasına rağmen ve uluslararası antlaşmalara uyulmaksızın işkence ile şehit edilmiştir. İsmi çok sayıda okul, mahalle, cadde ve sokağına verilen Cengiz Topel, Türk milletinin kalbinde yaşamaya devam etmektedir. Ruhu şad olsun.



HAVACILIK TARİHİMİZE GÖSTERGE BİLİMİ AÇISINDAN BAKMAK

BURCU COŞGUN OVALI^{1*}

Kurumsal kimlikleri yansıtan amblem ve logoların kültürel anlamlarına dair çalışmalar; bir milletin millî ruh, ideoloji ve yüzyılları aşan hedeflerini nesilden nesile aktaran köprü olacaktır.

1. GİRİŞ

G eçmişten günümüze insanoğlunun kendini anlatmak için ihtiyaç duyduğu görsel simgeler, semboller aynı zamanda kültürün önemli bir parçasıdır. İnsanın görsel hafıza kodları olan sembollerle bir milletin düşünce ve inanışlarının nesilden nesile aktarılması sağlanır.

Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük'te “Bir şeyi belirtmeye yarayan şey, belirti, im, işaret”² anlamına gelen gösterge kavramı aslında sesler, davranışlar, duygu, düşünce, giyim tarzı gibi hayatın içerisinde sürekli etkileşim içerisinde olunan veya yaşamsal bildirilerde bulunan öğelerdir. Eski Yunancada “gösterge, işaret”

1* Grafik Tasarımcısı, Eskişehir Valiliği Özel Kalem Müdürlüğü

2 <https://sozluk.gov.tr>

demek olan gösterge kavramı, “kendi dışında bir şeyi temsil eden ve dolayısıyla bu temsil ettiği şeyin yerini alabilecek nitelikte olan her çeşit biçim, nesne, olgu vb.”³ anlamına gelmektedir. Gösterge için kısaca kendisi o şey olmadığı hâlde, o şeyi çağrıştırarak iletişim sağlayan ve bir başka şeyi temsil eden her şey, diyebiliriz.⁴ Yani kendinden başka bir şeye gönderme yapan eylemler ya da yapılarıdır. Kelimeye daha geniş bir açıdan bakıldığında insanların birbirleriyle anlaşmak için kullandıkları doğal diller, jestler, sağır-dilsiz alfabesi, görüntüler, trafik işaretleri, reklam afişleri, bir ülkedeki ulaşım yollarının yapısı, bir mimarlık düzenlemesi; kısacası

3 Mehmet Rifat, XX. Yüzyılda Dilbilim ve Göstergebilim Kuramları 1. Tarihçe ve Eleştirel Düşünceler, YKY., İstanbul, 1998, s. 113.

4 V.D. Günay-A.F. Parsa, Görsel göstergebilim: İmgenin Adlandırılması, Es Yayınları, İstanbul, 2012, s. 9.

Amblem ve logo, kurumsal kimliğin temelini oluşturmaktadır. Herhangi bir nesneyi belirlemeye yarayan özelliklerin bütününe kimlik denir. Kurum kimliği kuruluşun kendisinin nasıl algılandığını ifade ederken kurum hedef grubunun o kurumu soyut olarak nasıl algıladığının bir resmidir.

bildirişim amacı taşıyan taşımanın her anlamlı bütün çeşitli birimlerden oluşan bir dizgedir ve bu dizgelerin birimleri gösterge olarak adlandırılır.⁵

Gösterge bilimi Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük'te “İletişim amacıyla kullanılan her türlü gösterge dizgesinin yapısını, işleyişini inceleyen bilim, im bilimi, semiyoloji, semiyotik” anlamı yer almaktadır. Bu bağlamda temel ilgi alanının merkezine göstergeyi koyan, göstergeleri ve onların çalışma biçimlerini araştıran bilim dalıdır. Yani beş duyu organımızla algıladığımız bu dünyaya ait olan maddi olayları, var olanı inceleyen bilim dalıdır. Bir başka deyişle gösterge bilimi, işaretler bilimidir; iletişim için kullanılabilecek her şeyi inceler.

Gösterge bilimi incelemeleri açısından önem taşıyan bir dizi kavramlar vardır. “Gösteren” ve “gösterilen” gibi. 20. yüzyılın önemli sosyal bilimcilerinden birisi olan ve gösterge biliminin kurucuları arasında yer alan Roland Barthes'e göre “gösteren” anlatım düzlemini, “gösterilen” ise içerik düzlemini oluşturur. Gösterilen, fenomenin kendisi değil onun insan zihninde oluşturulan imgesidir; göstergeyi kullananın ondan anladığı şeydir. Gösteren ise imgenin aktarımı için kullanılan bir araçtır. Gösterge biliminin yöntemi anlatıların yapısal çözümlemesidir.⁶

5 Rifat, A.g.e. s. 111.

6 Semih Söğüt, Gösterge Bilimin Roland Barthes Yaklaşımıyla Analizi, TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; DOI: <http://dx.doi.org/10.15189/1308-8041>, Yıl: 2017; Cilt: 9/ Sonbahar, Sayı: 36, s. 409-413.

Bu çalışmada amacımız Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluşundan, Türk Tayyare Cemiyetinden günümüze uzanan çizgide amblem ve logoların göstergebilimsel açıdan analizini yaparak havacılık alanında kurumsal kimliğin arka planındaki kültür kodlarını tespit etmek, millî kültür ve hafızanın nesilden nesile aktarılmasına katkı sunmaktır.

Logo; bir ürünün, firmanın ya da hizmetin isminin, harf ve resimsel öğeler kullanılarak sembolleştirilmesidir. Amblemden farklı olarak ayırt edici özellikler yanında firmanın ismini de yansıtır.⁷ Logo; iki ya da daha fazla tipografik karakterin sözcük hâlinde okunacak biçimde bir araya getirilmesiyle oluşturulan ve bir ürün, kuruluş ya da hizmeti tanıtan marka ya da amblem özelliği taşıyan simgelerdir. Amblem ise kurum ve kuruluşlara kimlik kazandıran sözcük özelliği göstermeyen soyut, nesnel görüntüler ya da harflerle oluşan simgelerdir.⁸

Amblem ve logo, kurumsal kimliğin temelini oluşturmaktadır. Herhangi bir nesneyi belirlemeye yarayan özelliklerin bütününe kimlik denir.⁹ Kimlik, insanları kurum ve kuruluşları temsil eden bir göstergedir. Kurum kimliği bir işletmenin ne olduğunu, ne yaptığını ve nasıl yaptığını belirlemeye yöneliktir. “Kurum kimliği” denildiğinde akla ilk gelen

7 Sercan Cengizhan Hepbalıkcılar, Göstergebilim Doğrultusunda Avrupa ve Türkiye'deki Seçilmiş Spor Kulüplerinin Logo ve Amblemlerinin Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2014, s. 3.

8 Emre Becer, İletişim ve Grafik Tasarım, Dost Kitabevi yay., Ankara, 2018, s. 194.

9 <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 28/08/2021).

unsurlar; kuruluşun logosu, kullandığı renkler ve amblemi gibi öğeler olmaktadır. Kurum kimliği kuruluşun kendisinin nasıl algılandığını ifade ederken kurum hedef grubunun o kurumu soyut olarak nasıl algıladığının bir resmidir.¹⁰

2. YÖNTEM

Araştırma nitel olup tarama modelindedir. Çalışmamızda Osmanlı Dönemi'nden günümüze uzanan çizgide havacılığa dair kullanılan amblem ve logoların göstergebilimsel açıdan analizi yapılmıştır. Bu kapsamda Türk Hava Kuvvetlerinin logosu, Türk Hava Kurumunun resmî sitesinde “16 Şubat 1925'te Faaliyetlerine Başlayan Türk Tayyare Cemiyetinin Geçmişten Günümüze Kullanılan Tüm Amblemleri” alt başlığında yer alan 4 amblem ve ayrıca bir rozet; Türk Hava Yollarının logosu incelenmiştir. Araştırma Roland Barthes'in göstergebilimsel çözümleme yönetimi ekseninde ele alınmıştır. Bu bağlamda Roland Barthes'in ortaya koyduğu “düz anlam, yan anlam, mitler ve simgeler” kavramları ele alınmıştır. Barthes modelini iki ana eksene oturtmaktadır. Bunlar “birincil düzey ve ikincil düzey” olarak karşımıza çıkar. İkincil düzey anlamlandırmayı da “yan anlam, mitler ve simgeler” olarak ayırmıştır (Fiske, 2003). Düzanlam ve yananlam kavramları da göstergebilim incelemeleri açısından önem arz etmektedir. En yalın biçimiyle herhangi bir birim, ilk anlamının (düzanlam) dışında, bağlama ve ilişkilere göre başka ve yeni anlamlar (yananlam) da içerir demektir.¹¹ Gösterge bilimi çözümlemeleri için geliştirdiği modelde Roland Barthes, göstergeleri anlamlandırma aşamasında birinci düzey (düzanlam) ve ikinci

10 Ulufer Teker, Grafik Tasarım ve Reklam (Birinci Baskı), Yorum Sanat Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 1, 169.

11 Mehmet Rifat, Göstergebilimin ABC'si, 4. Baskı, Say Yayınları, İstanbul, 2014. s. 38.

düzey (üstdil) olarak bir ayırım yapmıştır. Sonrasında ikinci düzeyi yananlam, mitler ve simgeler olarak üçe ayırmıştır. Birinci düzey, göstergenin aşikâr olan anlamına gönderme yapar. Yananlam ise “göstergenin, kullanıcıların duygularıyla ya da heyecanlarıyla ve kültürel değerleriyle buluştuğunda meydana gelen etkileşimi betimlemektedir.”¹²

“Mit”, TDK Güncel Türkçe Sözlük'te “Geleneksel olarak yayılan veya toplumun hayal gücü etkisiyle biçim değiştiren alegorik bir anlatımı olan halk hikâyesi, mitos.”¹³ demektir. Mitlerin ilettiği mesajlar, bir tarihi de içerisine alır. Levi Strauss “Mitlerin kültürlerden bireylere, kodlanmış iletileri gönderdiğine ve çözümleyicinin görevinin ‘kodu açarak’ bu maskeli ya da gizli iletileri keşfetmek olduğuna inanır.”¹⁴ “Simge” ise TDK Güncel Türkçe Sözlük'te “Duyularla ifade edilemeyen bir şeyi belirten somut nesne veya işaret, alem, remiz, rumuz, timsal, sembol”¹⁵ anlamına gelmektedir. Simgeler ortak bir anlayışın simgeleri olduğu için var oldukları toplumlarda kültürel anlamları vardır.

İncelemeye alınan amblem ve logolar üzerinde bulunan göstergeler belirlenmiş ve bu göstergeler Roland Barthes'in göstergebilim çözümlemeleri için geliştirdiği kavramlar “düz anlam” ve “yananlam” üzerinden çözümlenmiş ve yorumlanmıştır.

12 Emir Bostancı, 2018 Yılı Mart Ayı İtibariyle Türkiye Büyük Millet Meclisinde Bulunan Siyasi Partilerin Logolarının, Göstergebilimsel Açıdan Analizi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2019, s. 43-44

13 <https://sozluk.gov.tr> (Erişim Tarihi: 27/08/2021).

14 Arthur Asa Berger, Kitle İletişiminde Çözümleme Yöntemleri, Çev. Murat Barkan, Uğur Demiray, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 1996, s. 120.

15 <https://sozluk.gov.tr> (Erişim Tarihi: 27/08/2021).

3. BULGULAR

3.1. Türk Hava Kuvvetleri



Osmanlı Dönemi'nde yurt dışına gönderilecek personelin seçimini yapmak ve havacılık işlerini yürütmek amacıyla 01 Haziran 1911 tarihinde bir tayyarecilik komisyonu kurulmuştur. İlgili komisyonun kuruluşu Türk Hava Kuvvetlerinin temelini oluşturmuştur.¹⁶

Türk Hava Kuvvetlerinin logosunda göklerin en güçlü kuşu kartal olduğundan bu sembol tercih edilmiştir. Bu logoda kullanılan kalkan formu güçlü savunmayı, mavi renk gökyüzünü ve gümüş renk ise sağlamlığı simgelediği varsayılmaktadır. “Türk Hava Kuvvetlerinin sembolü tek başlı Anadolu Selçuklu kartalı olarak tescil edilmiştir. Orta Asya Türk inancına göre insanlara gökyüzü ve yeryüzü yolculuklarında refakat eden koruyucu varlıklar kuş şeklindedir ve bunların başında da kartal gelmektedir. Bu kuşların arasında birçok ulusu etkileyen kartal, her yeri görebilmesi nedeniyle tanrısal bir anlam da ifade etmektedir.”¹⁷ Mavi renk ayrıca Türk mitolojisinde mutlak hakimiyetin sembolüdür.¹⁸

16 <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79> (Erişim Tarihi: 27/08/2021).

17 Sema Yozgat, Türk Mitolojisindeki Grafik Sembollerin Günümüz Logo Tasarımlarına Yansımaları: Kuş Figürü Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ordu, 2019, s. 134-135

18 Özge Mazlum, Rengin Kültürel Çağrışımları, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Aralık 2011, S. 31, s. 125- 138.

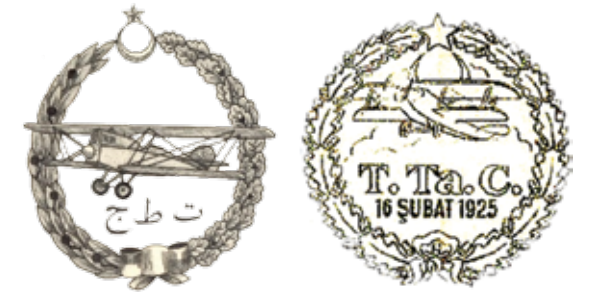
Türk Hava Kuvvetlerinin sembolü tek başlı Anadolu Selçuklu kartalı olarak tescil edilmiştir. Orta Asya Türk inancına göre insanlara gökyüzü ve yeryüzü yolculuklarında refakat eden koruyucu varlıklar kuş şeklindedir ve bunların başında da kartal gelmektedir.

Türk kültüründe millî bir sembol olan kartal ise milattan öncesinden itibaren Türk milletinin kutsal figürlerinden olmuştur. Eski Türklerdeki efsanevi kuşun (Karakuş), kartal cinsinden bir kuş türü olduğu düşünülmektedir. Karakuş güneş kuşu olarak bilinmektedir. Göktürk ve Uygur devirlerinde kartal ve diğer yırtıcı kuşlar hükümdar ya da beylerin timsali, koruyucu ruhun ve adaletin simgesidir ve gücü, kudreti ifade etmektedir.¹⁹

3.2. Türk Tayyare Cemiyeti

16 Şubat 1925'de kurulan Türk Tayyare Cemiyeti, Mustafa Kemal Atatürk'ün ellerinde şekillenmiş, Türk Havacılığının büyümesinin ve gelişmesinin temeli atılmıştır. 24 Mayıs 1935 tarihinde yapılan 6. Büyük Kongre'de, Türk Tayyare Cemiyeti, Türk Hava Kurumu ismini almıştır.²⁰

3.2.1. Amblemler



Kuruluşu Harf İnkılabı'ndan önce gerçekleştirilen Cemiyetin ilk logosundaki

19 Yaşar Çoruhlu, Türk Mitolojisinin Ana Hatları, Kabalcı Yay., İstanbul, 2012, s. 156.

20 https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti (Erişim Tarihi: 29/08/2021).



Türkler İslamiyet’i kabul etmeleriyle birlikte bayraklarında hilali İslam sembolü olarak kullanmışlardır. Hilal Arapça bir kelime olup hell “ortaya çıkmak, parlamak” fiil kökünden gelmektedir. Eski Türklere göre insanlara iyilik getiren, onları koruyan güçlü varlık demektir.

harfler Arap alfabesiyle Türk Tayyare Cemiyetinin ilk harfleri olan “te, tı, cim”den oluşmaktadır. Latin harfleriyle olan logoda ise kurumun ikinci kelimesinden iki harf, ilk ve son kelimesinden birer harf alınarak kısaltma yapılmıştır. Her iki tasarımda uçağın ve ay yıldızın konumlandırılmasında küçük farklılıklar olsa da amblemlerde kullanılan unsurlar hemen hemen aynıdır. Buna göre uçak figürü, ay yıldız ve kurdele fiyonguyla alttan birbiriyle birleştirilmiş zeytin ve meşe palamudu yer almaktadır. İkinci logoda gökyüzünün bir parçası olan bulut da yer almaktadır.

Amblemlerde yer alan ay yıldızın Türk mitolojisinde büyük önemi vardır. Türk mitolojisinde ay’ın insanoğlunu her zaman gözaltında tuttuğuna ve onları kötü yola sapmadan koruduğuna inanılmaktadır. Amblemlerde söz konusu olan, “ay”ın ilk dördün hâli olan hilaldir. Türkler İslamiyet’i kabul etmeleriyle birlikte bayraklarında hilali İslam sembolü olarak kullanmışlardır. Hilal Arapça bir kelime olup *hell* “ortaya çıkmak, parlamak” fiil kökünden gelmektedir. Eski Türklere göre insanlara iyilik getiren, onları koruyan güçlü varlık demektir. Çinlilerin, Romalıların, Türklerin, Pakistanlıların ve bazı Arap halklarının bayrağında sembolik olarak yer alan ay yıldız; eskiden Türklerde “kün-ay” şeklinde ifade edilmiştir. Göktürkler, Uygurlar, Hakani Türkleri dönemlerinde ve sonrasında hükümdarlık simgesi olarak da kullanılmıştır. Türklerde hâkimiyet ve bayrağın sembolü olan bu hilal ve yıldız kut inancına dayandırılmaktadır. Türk bayraklarında hilal

“gece güneşinin batıdan doğuya taşınmasını ve onun yeni bir güneş gibi doğmasını” ifade etmektedir. Hilal şeklini alan ayın, Zühre yıldızı denilen yıldızlar ile bir araya gelmesi, “hayır ve saadet alameti” olarak nitelendirilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti bayrağında da bulunan ay yıldız kutsal devletin istiklal, yani bağımsızlık sembolüdür.²¹ Yine yıldız; parıltının, ışığın, aydınlığın, umudun sembolüdür.²²

3.2.2. Türk Tayyare Cemiyeti Rozeti

Arap harfleriyle “Türk Tayyare Cemiyeti” yazan rozette güneş, kanat, uçak ve ay yıldız figürleri yer almakta; kırmızı renk ön plana çıkmaktadır.



Türk mitolojisinde saygı ön plandadır.²³ Hunlarda, Altay destanlarında ve Göktürklerde güneşe ve aya saygı gösterilmiştir. Güneşin de tıpkı ay gibi Türk mitolojisinde insanoğlunu her zaman gözaltında tuttuğuna ve onları kötü yola sapmadan koruduğuna inanılmaktadır. Oğuz Kağan Destanı’nda da Oğuz Kağan’ın “Gök çadırımız, güneş de bayrağımız olsun” demesi güneşe atfedilen değerle alakalıdır. Yukarıdaki mitolojik inanışlardaki ifadelerden de

21 Aysen Soysaldı-Ebru Çatalıkaya Gök, Türk Kumaşlarında Görülen Ay-Yıldız Motifi, Milli Folklor 126 (Yaz 2020): 136-152.

22 Yozgat, A.g.t., s. 69.

23 Yozgat, A.g.t., s. 58.

Eski Türk mitolojik düşünce sisteminde kuşlar güçlü pençeleri, doğal güzellikleri ve uçuş yeteneklerinden dolayı insandan üstün görülümüştür. Eski Türkler için bir koruyucu tılsım olarak görülen kuşlar mesela Dede Korkut hikayesinde “yırtıcı kuşun yavrusu” ifadesi, bir kimseyi övmek için kullanılmıştır.

anlaşılabacağı gibi güneş, ay ve yıldız Orta Asya’dan gelen sembolik anlamlara sahiptir.²⁴

Yine ilk siyasetnamemiz olan ve Yusuf Has Hacib’e ait Kutadgu Bilig adlı eserde “güneş”e atfedilen anlamlar yönetim geleneğimiz bakımından önemli anlamlar barındırmaktadır. Kutadgu Bilig’de anlatılan kişiler içerisinde en önemli kişi *Küntogdı*’dır. Kutadgu Bilig’de *Küntogdı* tipi anlatılırken hükümdar ve güneş arasında benzetme ilgisi kurulmuştur. Eserde *Küntogdı* tipinin gösterileni hem *hükümdar* hem de *güneştir*. Güneşin ve hükümdarın öne çıkan özellikleri ise *ışık ve adalet, parlaklık ve dürüstlük, sıcaklık ve erdem*dir. Hükümdar güneş gibi olmalıdır. Güneş her zaman parlaklığını ve bütünlüğünü muhafaza ederek en tepede bulunur, dünyadaki her şeyle aynı mesafededir, iyi-kötü, güzel-çirkin gibi herhangi bir ayırım yapmadan ısı ve ışık yayarak karanlıkları aydınlatır, bütün canlılar için bir yaşama ortamı sağlar.²⁵

Rozette yer alan kanat figürüne gelince diyebiliriz ki Orta Asya’dan itibaren Türkler, hayvan figürlerini çeşitli yüzeylere kahramanlık, güç, bereket, bağlılık gibi duyguları çağrıştırdığı için işlemişlerdir. Eski Türk mitolojik düşünce sisteminde kuşlar güçlü pençeleri, doğal güzellikleri ve uçuş yeteneklerinden dolayı insandan üstün görülümüştür. Eski Türkler için bir koruyucu tılsım olarak görülen kuşlar mesela Dede Korkut hikayesinde “yırtıcı kuşun yavrusu” ifadesi, bir kimseyi övmek için kullanılmıştır.²⁶

24 Soysaldı-Çatalıkaya Gök, A.g.m.

25 Ahmet Demirtaş, Kutadgu Bilig’deki Hükümdar Küntogdı Tipine Göstergebilimsel Açından Bir Yaklaşım Denemesi, TÜBAR-XV-/2004-Bahar.

26 Yozgat, A.g.t., s. 59, 60, 72, 78.



Kutadgu Bilig’de Küntogdı tipi anlatılırken hükümdar ve güneş arasında benzetme ilgisi kurulmuştur.

Eserde Küntogdı tipinin gösterileni hem hükümdar hem de güneştir. Güneşin ve hükümdarın öne çıkan özellikleri ise ışıık ve adalet, parlaklık ve dürüstlük, sıcaklık ve erdemdir.

Hükümdar güneş gibi olmalıdır. Güneş her zaman parlaklığını ve bütünlüğünü muhafaza ederek en tepede bulunur, dünyadaki her şeyle aynı mesafededir, iyi-kötü, güzel-çirkin gibi herhangi bir ayırım yapmadan ısı ve ışık yayarak karanlıkları aydınlatır, bütün canlılar için bir yaşama ortamı sağlar.



3.3. Türk Hava Kurumu

Tasarım olarak hemen hemen aynı özelliklere sahip logolarda uçak modelinin ikinci logoda güncellendiği, yine zemine mavi renk eklendiği görülmektedir. Tasarımlarda renkler bir konuda mesaj verebilir ve insan davranışları ve fizyolojisi üzerinde etkiler yaratabilir. Sanatta ifade aracı olma özelliğinin yanında insan düşüncesinin dışı vurulmasında da renklerden simgesel olarak faydalanılmıştır. Türk tarihine genel olarak baktığımızda kırmızının hem saltanatın hem de halkın çok sevdiği renklerden biri olduğunu söyleyebiliriz. Göktürkler, Uygurlar ve Moğollarda al kaftanın ve al damganın hakanlık sembolleri olarak kullanılmış; Karahanlı, Selçuklu hükümdarlarının bayrakları, tuğları, saltanat şemsiyeleri, otağları ve giydikleri çizmeler de hep kırmızı ve sarı renklerden oluşmuştur. Mavi rengin de Türk mitolojisinde önemli bir yeri vardır. Nitekim “Tangri Altaylar’da dağların üzerindeki mavi göklerin, mutlak hakimiyetin sembolüydü.” Ancak “mavi” ile özdeşleşen gökyüzü ve su insanlık tarihinde kutsal sayılmıştır. Mavi renk sonsuzluğu, türeyişi, emniyet ve huzuru telkin eder. Titreşimi zayıf bir renk olan mavi, açık tonlarıyla huzurlu bir ortam yaratırken koyu tonlarının kötülüklerden koruyucu bir etkiye sahip olduğuna inanılmaktadır. Sarı renk ise dünyanın merkezinin sembolüdür. Altın Ordu Devleti’nin adındaki “altın”ın sembolü de

sarıdır ve onun için bu devlet sarı renk ile ifade edilmiş, hatta başkentinin adı da bu anlamın tam bir ifadesidir.²⁷ Bu noktadan baktığımızda hakanlık sembolleri arasında bulunan kırmızı, bağımsızlığı; mavi renk ise mutlak hâkimiyeti simgelemekte, sarı ise güç merkezini ifade etmektedir.



TÜRK HAVA YOLLARI

3.4. Türk Hava Yolları

Türk Hava Yolları, 20 Mayıs 1933’te 5 uçak ve 30’dan az çalışanla başlayan yolculuğunda²⁸ günümüze kadar çeşitli logolar kullanılmıştır. Türk Hava Yolları, başlangıçta T.C. Devlet Hava Yolları adını taşımaktaydı. THY ismi 1956 yılında kabul edildi. 1959’da açılan bir yarışmayla THY bu kez yeni bir ambleme kavuştu. Amblemin tasarımcısı Mesut Manioğlu, sembol olarak bir yaban kazı figürü kullandı.²⁹



Mesut Manioğlu’nun 1959 yılında tasarladığı
THY Logosu

²⁷ Mazlum, A.g.m.

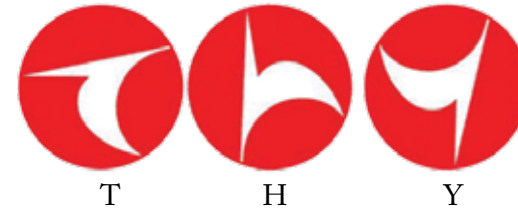
²⁸ <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda/hikayemiz/>

²⁹ Sıddık Durur, Cumhuriyet Sonrası Logo ve Amblemler, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015, s.57.

Birkaç değişiklikle günümüze kadar ulaşan bu logo, çok uzun süre ve yüksekten uçabilen yaban kazından yola çıkılarak tasarlanmıştır. Yaban kazı çoğu canlının nefes alamayacağı kadar yükseklerde uçabilen bu kuş ile havada en iyi uçuş kabiliyeti vurgulamaktadır.

Birkaç değişiklikle günümüze kadar ulaşan bu logo, çok uzun süre ve yüksekten uçabilen yaban kazından yola çıkılarak tasarlanmıştır. Çoğu canlının nefes alamayacağı kadar yükseklerde uçabilen bu kuş ile havada en iyi uçuş kabiliyeti vurgulamaktadır.³⁰

Yeni bir ambleme kavuşan THY’nin logosu siyah beyaz renklerden oluşmaktaydı. 1986 yılında THY amblemi sadeleştirildi. Bir sonraki evrede kırmızı zeminli daire içerisinde dışı kullanımıyla sembol ile modifiye edildi. Son olarak da THY yazı fontu daha doygun bir maviyle daha çağdaş bir kimlik kazandırılmış oldu. Diğer taraftan logo ile ilgili bir detay da şöyledir: Logo döndürdükçe T-H-Y harfleri ortaya çıkmaktadır.



Logoda kırmızıyla birlikte yer alan beyaz rengi de Türk kültür ve tarihinde sıkça kullanılmıştır. Beyaz renk kültürümüzde “aklık” temizliktir, arılıktır, yüceliktir, ululuktur. Askerî birliklerin içinde üst subay veya komutanların, kendilerini askerlerden ayırabilmeleri için, beyaz giydikleri bilinmektedir. Anadolu’daki beyaz at geleneği ise Alparslan’dan Fatih Sultan

³⁰ Yozgat, A.g.t., s. 51.

Beyaz renk kültürümüzde “aklık” temizliktir, arılıktır, yüceliktir, ululuktur. Askerî birliklerin içinde üst subay veya komutanların, kendilerini askerlerden ayırabilmeleri için, beyaz giydikleri bilinmektedir. Anadolu’daki beyaz at geleneği ise Alparslan’dan Fatih Sultan Mehmet’e kadar sürüp gitmiştir. Yine Hazreti Muhammed’in (SAV) kullandığı üç sancaktan (beyaz, yeşil ve siyah) birinin rengi olması dolayısıyla beyaz İslamiyet’le bağlantı kurulan renklerdenidir. Beyaz, kırmızı gibi devleti temsil etmiş bir hükümlanlık sembolüdür.

Mehmet’e kadar sürüp gitmiştir. Yine Hazreti Muhammed’in (SAV) kullandığı üç sancaktan (beyaz, yeşil ve siyah) birinin rengi olması dolayısıyla beyaz İslamiyet’le bağlantı kurulan renklerdenidir. Beyaz, kırmızı gibi devleti temsil etmiş bir hükümlanlık sembolüdür. Diğer taraftan masumiyet, zafer, barış, neşe, yücelik, teslimiyet, merhamet ve ölümsüzlüğün de simgesidir.³¹

Şimdiye kadar gösterge bilimi açıdan genel hatlarıyla ele aldığımız amblem ve logolarla ilgili çözümleme tablo hâlinde gösterilmiştir.

³¹ Mazlum, A.g.m.

Tablo 1: Amblem ve Logolarda Yer Alan Belli Başlı Göstergelerin Çözümlemesi

Düz Anlam	Yan Anlam
Kırmızı	Devleti temsil eden hükümlanlık, bağımsızlık sembolü
Beyaz	Devleti temsil eden hükümlanlık, bağımsızlık sembolü
Kuş; Yaban kazı	Çok yükseklerde uçuş kabiliyeti
Mavi	Mutlak hâkimiyet; sonsuzluk, türeyiş, emniyet ve huzur
Uçak	Gökyüzüne hâkimiyet
Ay Yıldız	Hilal: İslam sembolü. / Ay yıldız hükümdarlık simgesi; hâkimiyet ve bayrağın sembolü; kut inancı ve kutsal devletin istiklal, yani bağımsızlık sembolü
Güneş	Koruyan, gözeten; adalet, erdem; hükümdar
Kanat	Kahramanlık, güç, bereket, bağlılık; koruyucu tılsım olan kuşların gökyüzüne hakimiyetini simgeler.
Kartal	Güç, kudret; adalet, koruyucu ruh; hükümdarlık timsali

4. SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Havacılık tarihimize gösterge bilimi açısından baktığımız çalışmada havacılık alanında kurumsal kimliğin arka planında kültür kodlarına, millî kültür ve hafızasına dair önemli bulgulara ulaşılmıştır. Buna göre toplamda 8 göstergeyi ele aldığımız çalışmada Türk mitolojisinde ve yönetim geleneğinde hâkimiyetin, gücün, devletin simgeleri havacılığa dair göstergelerde yoğun olarak kullanıldığını tespit ettik. Söz konusu amblem ve logolarda hâkimiyet, adalet, bağımsızlık fikri ve devletin koruyuculuk vasfı kurumsal kimlik olarak gökyüzüne de taşınmıştır.

Köprülü; çeşitli devletlerin, dinî ve siyasi fırkaların kendilerine ait renk renk bayrakları olduğu gibi askerî, mülki ve ruhanî rütbe ve sınıfların da ayrı ayrı renkleri olduğunu

belirterek rengin kültürlere göre farklı anlamlar ifade ettiğini vurgulamıştır.³² Nitekim araştırmamızda sadece kullanılan figürlerde değil renklerde de aynı düşünce vurgulanmış; devleti temsil eden hükümlanlık, bağımsızlık sembolü olan beyaz ve kırmızı renk; mutlak hâkimiyeti simgeleyen mavi renk göstergelerde dikkati çekmektedir.

Kültürün önemli bir parçası olan simgelere, sembollere geçmişten günümüze insanoğlu kendini anlatmak için ihtiyaç duymuştur. Kurumsal kimlikleri yansıtan amblem ve logoların kültürel anlamlarına dair çalışmalar; bir milletin millî ruh, ideoloji ve yüzyılları aşan hedeflerini nesilden nesile aktaran köprü olacaktır.

³² Orhan F. Köprülü, Bayrak, TDV İslam Ansiklopedisi Cilt: 5, İstanbul, 1992, s. 247-254.

Kaynakça

Becer, Emre, İletişim ve Grafik Tasarım, Dost Kitabevi yay., Ankara, 2018, s. 194.

Berger, Arthur Asa, Kitle İletişiminde Çözümleme Yöntemleri, Çev. Murat Barkan, Uğur Demiray, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 1996, s. 120.

Bostancı, Emir, 2018 Yılı Mart Ayı İtibariyle Türkiye Büyük Millet Meclisinde Bulunan Siyasi Partilerin Logolarının, Göstergebilimsel Açından Analizi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2019, s. 43-44

Çoruhlu, Yaşar, Türk Mitolojisinin Ana Hatları, Kabalcı Yay., İstanbul, 2012, s. 156.

Demirtaş, Ahmet, Kutadgu Bilig'deki Hükümdar Kuntogdı Tipine Göstergebilimsel Açından Bir Yaklaşım Denemesi, TÜBAR-XV-/2004-Bahar.

Durur, Sıddık, Cumhuriyet Sonrası Logo ve Amblem, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015, s.57.

Günay V.D.- Parsa, A.F., Görsel göstergebilim: İmgenin Adlandırılması, Es Yayınları, İstanbul, 2012, s. 9.

Hepbalıkcılar, Sercan Cengizhan, Göstergebilim Doğrultusunda Avrupa ve Türkiye'deki Seçilmiş Spor Kulüplerinin Logo ve Amblemelerinin Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2014, s. 3.

Köprülü, Orhan F., Bayrak, TDV İslam Ansiklopedisi Cilt: 5, İstanbul, 1992, s. 247-254.

Mazlum, Özge, Rengin Kültürel Çağrışımları, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Aralık 2011, S. 31, s. 125-138.

Rifat, Mehmet, XX. Yüzyılda Dilbilim ve Göstergebilim Kuramları 1. Tarihçe ve Eleştirel Düşünceler, YKY., İstanbul, 1998, s. 113.

Rifat, Mehmet, Göstergebilimin ABC'si, 4. Baskı, Say Yayınları, İstanbul, 2014. s. 38.

Soysaldı, Aysen-Çatalkaya Gök, Ebru, Türk Kumaşlarında Görülen Ay-Yıldız Motifi, Milli Folklor 126 (Yaz 2020): 136-152.

Söğüt, Semih, Gösterge Bilimin Roland Barthes Yaklaşımıyla Analizi, TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi, ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; DOI: http://dx.doi.org/10.15189/1308-8041, Yıl: 2017; Cilt: 9/SONBAHAR, Sayı: 36, s. 409-413.

Teker, Ulufur, Grafik Tasarım ve Reklam (Birinci Baskı), Yorum Sanat Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 1, 169.

Yozgat, Sema, Türk Mitolojisindeki Grafik Sembollerin Günümüz Logo Tasarımlarına Yansımaları: Kuş Figürü Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ordu, 2019, s. 134-135

<https://www.hvkk.tsk.tr/>

<https://sozluk.gov.tr/>

<https://www.thk.org.tr>

<https://www.turkishairlines.com/>



İPEK YOLU TÜRKLERİN DE YOLCULUĞU

EKREM BORAZAN^{1*}

Yüzyıllardır İpek Yolu güzergâhından biraz uzak kalmış olan Eskişehir “Yeni İpek Yolu”, “Kuşak-Yol” projesinin önemli kentlerinden biri. Bakü-Tiflis-Kars demir yolu ve boğaz geçişinin tamamlanması ile hattın birkaç lojistik merkezinden biri olan Hasanbey Lojistik Merkezi 2014’ten beri hizmet sunuyor. Aynı şekilde “Enerjinin İpek Yolu” olan dev proje TANAP’ın enerji hattının ana istasyonlarından biri durumundaki Eskişehir yeni yüzyıla hazır...

Anadolu Üniversitesi Sinema ve TV Bölümü’nde 1980’lerin başında öğrenciyim. TRT televizyonu henüz tek kanal ve yayınlar siyah beyaz. Japon-Çin ortak yapımı “İpek Yolu” belgeseli yayınlanmaya başladı. Ancak evimizde henüz televizyon yok. Tek şansım var: Kahvehaneye gidip izlemek. Bazı bölümlerini kaçırsam da izlemeye çalıştım. Kumda yürüyen develerin ayak izleri ve aklımdan çıkmayan Kitaro Ki’nin müzikleri... Tok sesiyle belgeseli bize sevdiren rahmetli Sacit Onan... Yıllar sonra pek çok projede birlikte çalışma şansına eriştim. Uzun uzun o belgesel üzerine konuşmalarımız oldu. Belgeselden aklımda kalan görüntülerde çölde bulunan bir

¹ Yönetmen

şehir kalıntısı ve Erzurum Âşıklar Kahvehanesi’nde Âşık Murat Çobanoğlu ile Âşık Şeref Taşlıova’nın atışmaları hâlâ gözümün önünde. 1998’de Arif Aşçı’nın fotoğraf belgeseli olan “İpek Yolu’nda Son Kervan” çalışmasını da anmamız gerekiyor.

1983’te başlayan meslek hayatım Yeşilçam, TRT, Star TV, TGRT gibi televizyon kanallarında ve bağımsız çalışmalarla geçti. Emekli olduktan sonra Eskişehir’e yerleştim. İpek Yolu’nu çekmek hayallerimde kaldı, derken 2013 yılında yapılan bir telefon görüşmesi ile hayalim gerçeğe dönüştü. 2013 yılında Eskişehir, Türk Dünyası Kültür Başkenti etkinlikleri kapsamında çekilecek olan “Ata Yurttan Ana Yurda İpek Yolu” belgeselinin yönetmenliği teklif edil-



İpek Yolu sadece ticari ürünlerin taşındığı bir yol ve pazar değil kültürler, dinler, bilim ve sanat da bu yolun bir parçasıydı.

di. Sevinç mi desem, korku mu desem şaşkınlık içerisinde hazırlıklara başladım. Otuz yıllık hayal ve büyük sorumluluk.... Üstelik 4-5 ay gibi çok kısa bir zaman diliminde projenin teslim edilmesi isteniyor. Kafamda onlarca soru: İpek Yolu’nu nasıl anlatmalı, neleri anlatmalı? İpek Yolu nasıl bir yol; nereye, nasıl gider?

Öncelikle yapılmış İpek Yolu filmlerini gözden geçirdim. Şunu fark ettim ki yolun çok büyük bir bölümü Uygurlar, Kazaklar, Kırgızlar, Özbekler, Türkmenler, Göktürkler, Karahanlılar, Timurlular, Selçuklular ve Osmanlı topraklarından geçiyor. Ancak izlediğim filmlerde daha çok Çin, Kuzeyli halklar, Batı, Soğdlar, Persler, Bizans isimleri daha sık geçiyor. Öyleyse ben İpek Yolu’nda Türklerin izlerini takip etmeliydim. Ne anlatmalıyım, sorusunun cevabı da şu olmalıydı: İpek Yolu sadece ticari ürünlerin taşındığı bir yol ve pazar değil kültürler, dinler, bilim ve sanat da bu yolun bir parçasıydı. Ve belgesel ipeğin bulunduğu yer kabul edilen Xi’an’dan başlamalıydı.

Efsaneye göre çok eski zamanlarda Çin imparatoriçesi She Lying She sarayın bahçesinde gezinirken dut yaprakları arasında bir ipek kozası bulur. Kozadan iplik yapılabileceği anlar. İpek ve İpek Yolu’nun hikâyesi başlar. O günden sonra She Lying She de ipek ilahesi olarak anılmaya başlar. Çin bu değerli ürünü yüzyıllarca saklar. Ancak önce Japonya ve Hindistan’a, sonra da Bizans sarayına ulaşmasını engelleyemez. MS 551-552 iki Hristiyan keşiş Çin’den kaçırdıkları ipek böceklerini Bizans İmparatoru I. Justiniaus’a sunarlar. Kısa zaman içerisinde Konstantinapolis, Antakya, Beyrut, Sur ve Tebai şehirlerinde ipek üretilmeye ve Avrupa pazarlarında satılmaya başlar.

İpeğin bulunduğu Xi’an kenti doğal olarak İpek Yolu’nun da başlangıcı kabul ediliyor. Tarih boyunca çeşitli Çin hanedanlarına başkentlik yapan Xi’an günümüzde de kültür ve ticaret şehri olarak canlılığını devam ettiriyor. Şehir ülkemizde pek bilinmese de Nihal Atsız’ın “Kürşad”ını pek çok kişi bilir. Bozkurtların



700'lü yıllarda Müslüman tüccarlar Xi'an'a gelip gitmeye başlarlar. 742 yılında da Xi'an'a bir cami yaptırırlar. 13 bin m²lik külliye içerisinde Çin mimari tarzında yapılmış cami müze statüsünde olsa da ibadete açık.



Ölümü romanının ana karakteri Kürşad'ın başından geçen olaylar Xi'an sarayında yaşanır. Asıl adı Chieh-Shen -Shuai Göktürk hanedan ailesinin bir üyesidir. MS 639 yılında 40 arkadaşı ile Çin imparatoruna suikast düzenler ancak başarılı olamaz ve öldürülürler.

İpek Yolu'nda sadece ticari ürünler değil bilim, kültür, sanat ve dinler de taşınmış demiştik. 700'lü yıllarda Müslüman tüccarlar Xi'an'a gelip gitmeye başlarlar. 742 yılında da Xi'an'a bir cami yaptırırlar. 13 bin m²lik külliye içerisinde Çin mimari tarzında yapılmış cami müze statüsünde olsa da ibadete açık.

Kıt kaynaklar ve artık ürünler tarih boyunca elden ele aktarılmış ve ticarete dönüşmüş. Bu uğurda büyük mücadeleler olmuş, bilgiye ulaşmaya çalışılmış, yollar yapılmış, yeni yol-



MÖ 104 yılında imparator Wudi'ye bugün Özbekistan sınırları içinde yer alan Fergana'dan çok değerli "Kan Terleyen Atlar", Çinlilerin deyişiyle "Uçan Atlar" getirilmiş. İşte o, Türklerin "Kan Terleyen Atlar"ı bugün Wuwei şehrinin simgesi.

lar aranmış. Dünyanın en büyük nehirlerinden birisi olan Sarı Nehir, Lanzhou şehrini ikiye bölüyor. Halk basit sallarla ulaşımı sağlamaya çalışıyor. 1866'da Alman bir iş adamı ile demir bir köprü yapmak için görüşülür ancak gerçekleşmez. Köprü'nün yapımını 43 yıl sonra yine bir Alman şirketi gerçekleştirir. Bu yüzden halk arasında Zhangshan Köprüsü "Alman Köprüsü" olarak biliniyor. Aynı yıllarda Almanlar Anadolu topraklarında Bağdat demir yolu inşasına başlarlar. Ruslar kendi güvenlikleri açısından, İngilizler ise Hindistan-Mısır deniz ticaretine zarar vereceğini ileri sürerek engellemeye çalışırlar. Arka plandaki petrolden kimse söz etmez. 1903'te başlayan çalışma 1940 yılında ancak bitirilir.

Yolların en eski ve en hızlı ulaşım aracı atlardır. Türkler MÖ 3000'li yıllardan itibaren atı evcilleştirmişler ve onunla yaşar hâle gelmişler. Zaman içerisinde üzeniyi de icat ederek onu bir savaş aracına dönüştürmüşler ve Çin'in yüz yıllar boyu korkulu rüyası olmuşlar. Çinliler çö-

zümü belli ölçüde ata sahip çıkmakta bulmuşlar. MÖ 104 yılında imparator Wudi'ye bugün Özbekistan sınırları içinde yer alan Fergana'dan çok değerli "Kan Terleyen Atlar", Çinlilerin deyişiyle "Uçan Atlar" getirilmiş. İşte o, Türklerin "Kan Terleyen Atlar"ı bugün Wuwei şehrinin simgesi.

İpek Yolu'nda dinlerin de taşındığının bir başka somut örneği Ma-ti-si Budist Pagodası (tapınak). Budizm Hindistan'dan çıkarak Çin'e ve Asya içlerine yayılarak bazı Türk topluluklarınca benimsenmiş. Sarı Uygurlar da Budist inançlarını devam ettirenlerden.

İpek Yolu'nun gerçek anlamda başladığı yer Xi'an'ın batısında Dun-Huang'da (Yuemen Guang) Yeşim Taşı Geçidi'dir. Yeşim taşı Hotan'dan geldiği için bu isimle anılmaktadır. Han Hanedanlığı döneminde (MÖ 206-MS 220) batıya (Yeşim Taşı) ve güneye giden (Yang Geçidi) iki kapıdan birisidir. Çin Seddi üzerinde bulunan bu kapılar, kerpiçten yapılmış gümrük ve karakol binası olarak hizmet vermişlerdir.

Ortada Taklamakan Çölü, Kuzeybatıda Tanrı Dağları, güneyde Himalayalar ve Pamir Dağları ile çevrili. Çölün etrafını saran 6000-7000 metre yükseklikteki dağlardan inen suların kıyılarında Türk tarihinin ve İpek Yolu'nun kadim şehirleri yer alıyor.

Gansu Koridorundan çıkıp Yeşim Taşı Kapısı'nı arkamıza aldığımızda artık karşımızda Türkistan toprakları yayılıyor. Bugün Doğu Türkistan dediğimiz coğrafya, Çin hakimiyeti altında Uygurların yaşadığı topraklar... Ortada Taklamakan Çölü, Kuzeybatıda Tanrı Dağları, güneyde Himalayalar ve Pamir Dağları ile çevrili. Çölün etrafını saran 6000-7000 metre yükseklikteki dağlardan inen suların kıyılarında Türk tarihinin ve İpek Yolu'nun kadim şehirleri yer alıyor.

Bunlardan ilki Himalayalardan inen Yurungaş ve Karakaş nehirleri arasında kurulmuş olan Hotan. Her iki nehrin yatağından çıkarılan yeşim taşı tarih boyunca İpek Yolu'nun en çok aranan ürünlerinden birisi olmuş. Hotan ipek üretiminde söz sahibi bir kent. Halkın hâlâ önemli geçim kaynağı. İpek Yolu'nun yine önemli ürünlerinden birisi de kâğıttır. MÖ Çinliler tarafından bulunsa da Hotanlılar kâğıdı Uygurların bulduğunu söylüyorlar. İpek gibi kâğıt da dut ağacından elde ediliyor. İnce dut dallarının yaş kabukları dövülerek macun hâline getirilip su ile belirli oranda karıştırıldıktan sonra tabaka hâlinde kâğıt elde ediliyor. Bölgede Çin kâğıdı, Tibet kâğıdı ve Hotan kâğıdı gibi türleri bulunuyor.

Yarkand şehrindeyiz ve burası Uygur müziğinin son şeklinin verildiği yer. Amannisa Hanım Sultan Abdürreşid Han'ın (1563-1570) eşidir. Şair ve müzisyen olan Amannisa Hanım ve ünlü müzik adamı Kadirhan'ın çabaları ile Uygur 12 makam (mugam) müziği ve metinleri derlenip sistemleştirilmiş. Bu sistemleştirmenin altında Farabi ve İbn-i Sina'nın müzik üzerine



Hotan'da nehir yatağında yeşim taşı arayanlar

yaptığı çalışmaların payı büyüktür. Bizim müziğimizle de benzerlikler taşıyan mugamlar Rak, Çebbayat, Segah, Çehargah, Pencigah, Özhal, Acem, Uşşak, Bayat, Neva, Müşavirak ve Irak olarak adlandırılıyor.

Belgelele başlamadan önce araştırmalarım esnasında internette bir Uygur türküsüne rastladım. Sözleri Abdurehim Ötkür'e ait olan eseri Abdurehim Heyit icra ediyordu.

Seher görgen gibi gözüm sultanımı

Dedim sultan musen? O dedi yok yok

Gözleri yalkunlu(alevli) kolları kınalı

Dedim çolpan muse? O dedi yok yok

Benim Abdurehim Heyit'i bulup çekmem lazım, dedim. Biraz daha araştırınca bu dizele- rin Türk dünyasında bir kalıp ve yaygın bir söyleyiş olduğunu öğrendim. Öyle ki ilk örneğini Kaşgarlı Mahmut'ta buluyoruz.



Opal'da Kaşgarlı Mahmut türbesi

Aydum angar sevük (Dedim: Sevgilim)

Bizni tapa nelük (Bize nasıl geldin?)

Keçting yazı kerik (Ovaları nasıl geçtin?)

Kırlar ediz bedük (Tepeler yüksek, büyük.)

Aydı sening udu (Dedi: Senin için)

Emgek telim ıdu (Çok zahmetler çektim)

Yumşar katıg udu (Kati dağlar yumşadı)

Könglüm sanga yüğrük (Gönlüm sana yüğrük)

Xi'an'dan çıktıktan sonra en büyük Pazar ve kavşak noktası olan Kaşgar şehrindeyiz. Güneyde Hindistan'a ve batıda Rusya ve Avrupa'ya giden yollar burada buluşur. Hindistan'dan baharat, Rusya'dan gelen kürk, Bağdat'tan gelen kitap burada el değiştirir. Hâlâ bu böyle.

Otelimize yerleştikten sonra telefon kartı almak için bir pasaja giriyoruz. Yolbaşım (Uygur Türkçesinde rehber demek) konuşurken arkamdan genç bir delikanlı seslendi:

- Abi Türk müsünüz?

- Evet, sen nerede öğrendin Türkiye Türkçesini bu kadar düzgün konuşmayı?

- Dizilerden öğrendim. Türkiye'ye gitmeyi çok istiyorum.

Birden aklıma geliyor. Daha önce hiç kimseye sormadım.

- Abdurehim Heyit'i tanıyor musun, duydun mu?

- Tanıyorum abi.

- Benim onu bulmam lazım. Ben belge- sel çekiyorum.

- Babamın arkadaşı. Dur babama sora- yım.

Ertesi akşam Kaşgar Pazarı'nın ortasında ben "Uçraşkanda" karşılaşınca eserini görün- tülüyorum. Yürekten istemek bu olsa gerek.

Kaşgar denilince ilk akla gelen tabi ki Kaşgarlı Mahmut ve Türkçenin bayrağı Dîvânü Lugâtî't-Türk... İlk Türkçe sözlük... İlk siyasetname Kutadgu Bilig de burada yazıldı. Türk edebiyatının mesnevi tarzında kaleme alınmış ilk eseri aynı zamanda. Ese- rin sahibi 1019-1085 yılları arasında yaşa- dığı düşünülen Yusuf Has Hacip... Eserin bazı beyitleri şehir merkezindeki türbesinin duvarlarını süslüyor.

Kaşgarlı Mahmut'un türbesi ise şehre 40 km. mesafede Opal ilçesinde, öğrenciler yetiştirdiği medresesinin bahçesinde. Ese- rini 1072-1074 yıllarında Bağdat'ta yazmış ve Abbasi Halifesi Ebu'l Kasım Abdullah'a sunmuş. Kitaba bir de harita eklemiş ki bu harita da Türklerin çizdiği ilk dünya haritası ve Japonya'ya ilk kez bu haritada yer veril- miş. Eserin bilinen tek nüshası Ali Emiri tarafından İstanbul'da bir sahafta bulunmuş. Şimdi İstanbul Millet Kütüphanesi'nde mu- hafaza edilmekte.

Kutadgu Bilig'in ise üç ayrı nüshası bili- niyor: Herat nüshası ünlü tarihçi Hammer tarafından İstanbul'da bir sahaftan alınıp Viyana'ya götürülmüş. 2014 yılında Eskişe-

hir Valiliğinin katkılarıyla çok iyi bir tıpkıbasım yapılmış. Fergana nüshasını ünlü tarihçimiz Zeki Velidi Togan 1913'te Fergana'da özel bir koleksiyonda tespit eder fakat alamaz. Eser daha sonra Taşkent Esasi Kütüphanesi'ne alınmış. Kahire nüshası ise Mısır Millî Kütüphanesi'nde bulunmakta.

Doğu Türkistan'da yolculuğumuz bitmek üzere... Başkent Urumçi'deyiz. Ressam ve şair 78 yaşındaki Gazi Ahmed'in evine misafir oluyoruz. Nüfusu bir buçuk milyara yaklaşan Çin Ressamlar Birliği'nin 2. Başkanlığı'nı yapmış. Güzel Sanatlar Fakültesi hocalarından. İpek Yolu hakkında konuşuyoruz.

- Biz İpek Yolu'na "Sokak Yolu" deriz, dedi.
- Sokak sözcüğünü biz de kullanıyoruz, dedim.
- Biliyorum, o anlamda değil. Sokak, bizim buralarda bir ceylan türü (Tibet Antilobu). Yaz kış göç ederler. Sokakların göç yolları en güvenli yol olduğundan zamanla insanlar, tüccarlar da bu yollardan gelip gitmeye başlamış.

Nasreddin Hoca fıkralarını da resimleyen Gazi Ahmed'in en bilinen eserleri Kaşgarlı Mahmud, Yusuf Has Hacıp ve Ali Şîr Nevai portreleri. Ne yazık ki 2017'de aramızdan ayrıldı. Rahmetle analım.

Kaşgar'dan yola çıkıp batıya doğru giden kervanlara ulu Tanrı Dağları geçit vermez. Çin, Kazakistan ve Kırgızistan topraklarına yayılmış

6000-7000 metreleri bulan yükseklikleri aşmak kolay değil. Bu dağlar Kırgızistan'ın At-Başı ilçesi yakınlarında Taş-Rabat'tan aşılabiliyor. Taş-Rabat 3200 metre yükseklikte, bilinen en eski kervansaray. RESİM12

Kırgızistan'ın başkenti Bişkeke 80 km uzaklıkta İpek Yolu duraklarından Balasagun şehri yer alıyor. Müslümanlığı ilk kabul eden Karahanlıların 10. ve 11. yüzyıllarda başkentliğini yapmış. Şimdi şehirden geriye gözlemevi ve minare olarak kullanılmış Burana Kulesi ile etrafta yaygın olarak bulunan balballardan başka bir şey kalmamış. Bugün Tokmak adıyla bilinen Balasagun, Yusuf Has Hacıp'in doğum yeri.

Buradan kuzeye doğru devam eden İpek Yolu Rusya içlerine doğru uzanır. Biz yolumuza güneyden devam ederek İpek Yolu'nun kalbine, bugünkü Özbekistan topraklarına ve Horasan bölgesine uzanacağız. Buraya "İpek Yolu'nun Kalbi" dememizin sebebi ticaret yollarının burada kesişmesi; bilim, kültür ve sanatta altın bir çağın yakalanmış olmasıdır.

Fergana'yı Wu Wei'nin uçan atlarından hatırlıyoruz. 9. yüzyılda bu bölgede yetişen Türk astronom ve matematikçi Ferganî güneşin kendine özgü hareketleri olduğunu, dünyanın epliktik eğimini bilim dünyasına kazandırır. Batı bilim dünyasında Alfraganus adıyla tanınır, hatta Ay'da bulunan bir kratere Alfraganus adı verilir.

Fergana'dan Semerkand'a ulaştığımızda bizi



Registan Meydanı

yine bir matematikçi ve astronom olan Uluğ Bey karşılar. Timur'un torunu olan Uluğ Bey (1394-1449) bilim ve sanat düşkünüdür. Kendi adını taşıyan bir medrese ve gözlemevi yaptırır. Gözlemevinin yöneticisi ise Bursalı Kadızade Rumî'dir. Kadızade vefat edince yerine genç bilim adamı Ali Kuşçu yönetici olur.

Timur ve Uluğ Bey zamanında bilim ve sanat merkezi olan Semerkand Türk mimarlığının nadir örneklerini görebileceğimiz bir şehir. Registan Meydanı'nı çevreleyen Uluğ Bey, Şirdor ve Tilla-Kari Medreseleri bu örneklerden yalnızca üçü. Bu örnekleri âdeta bir açık hava müzesi dolaşır gibi Buhara ve Hive şehirlerinde de görüyoruz. Aslında bölgenin (Mavera-ünnehir ve Horasan) neden "İpek Yolu'nun Kalbi" olduğunu anlamak için bilimin ve kültürün ne kadar önemli olduğunu kabul etmemiz gerekiyor.

Başta Horasan Erenleri'nin piri olan Ahmed Yesevi ve felsefe, matematik, müzik gibi pek çok alanda eser vermiş Farabi (Alpharabius) Kazakistan'ın Çimkent bölgesinden... Büyük din adamları Buhari, Maturidi ve Nakşibendi Harezmetlerinin izleri hâlâ bu topraklarda. Bu topraklar, bir Harezmi yetiştirmese idi bugün bilgisayarlardan söz edemiyor olacaktık. Yine bu topraklarda doğup büyüyen ünlü tıp bilimcisi İbn-i Sina "Bilim ve sanat uyuşmadığı ülke-

yi terk eder." diyor. Bu söz bize tarih boyunca medeniyetlerin nerede düşüp nerede yükseldiğini de açıklıyor. Bilime, akla, İpek Yolu'na önem verildikçe kervanlar güven içinde seyahat etmiş; geçtikleri bölgeleri zenginleştirmişler. Buna dair Timur gibi, Uluğ Bey gibi, Hüseyin Baykara gibi örnekleri çoğaltabiliriz. Kaşgarlı Mahmud'dan sonra Türk dilinin en önemli şahsiyetlerinden olan ve Türkçenin Farsçadan daha yetkin bir dil olduğunu belirten Ali Şîr Nevai, eğitimini Hüseyin Baykara ile Timurlu Sarayı'nda tamamlamış.

Semerkand ve Buhara'dan sonra yol bizi Merv'e ulaştırır. Merv denince de Büyük Selçuklu Devleti akla gelir. Özellikle Nizâmülmülk'ün vezirliği döneminde ticaret, kültür ve sanatta büyük başarılarla imza atmışlar. Dokumacılık, oymacılık, seramik, minyatür, hat sanatında ve mimaride değerli eserler ortaya koymuşlar. Örneğin İpek Yolu'nun en somut göstergesi olan hanlar ve kervansaraylar Selçuklulara özgüdür, diyebiliriz.

Bugün İran sınırları içerisinde Hazar Denizi'nin güneyinden geçen İpek Yolu üzerinde Selçuklu Sultanları Tuğrul ve Çağrı Bey'lere başkentlik yapan Nişabur ve Rey kentleri yer alıyor. Yollar sadece kentleri değil gönülleri de birbirine bağlar. Burada doğan Ömer Hayyam ve Hacı Bektaş Veli ile gönül bağlarımızı kim



Taş Babat

inkâr edebilir? Anıt mezarı Nişabur'da bulunan meşhur mutasavvıf Feridüddin Attar ile Ali Şîr Nevaî'yi yollar birleştirmiş. Yine Hz. Mevlana babası ile Belh'ten Konya'ya doğru yola çıktıklarında Nişabur'da Attar'ın aktar dükkânına uğrarlar. Feridüddin Attar henüz çocuk yaşta olan Mevlana'ya "Esrarname" adlı kitabını hediye eder.

Günümüzde Tahran'ın bir mahallesi hâline gelen Rey'de Selçuklu Sultanı Tuğrul Bey'in anıt mezarı Tuğrul Kulesi yükseliyor. Zerdüş, Fahrettin Razi, Harun Reşid ve gökbilimci Abdurrahman-es Sufi Rey sokaklarında büyümüşler.



Feridüddin Attar Türbesi

İpek Yolu binyıllar boyunca bazen canlanmış bazen sönmeye yüz tutmuş fakat hep var olmuş. Abbasiler tarih sahnesinden silinince Bağdat önemini kaybetmiş, kervanlar yönünü Tebriz'e çevirmiş. Dönemin valisi bu fırsattan yararlanıp dünyanın en büyük kapalı çarşısını yaptırmış: Üstü Örtülü Bazar. Tebriz'i ikiye bölen Acı Çay, pazarı da ikiye bölmüş. İçinde 5500 dükkân, 40 farklı meslek grubu, 25 bedesten, 30 cami, 5 hamam ve 12 medrese barındırmakta. Çünkü bu pazara doğuda Semerkand ve Buhara'dan, güneyde Basra Körfezi (Hindistan yolu) ve İsfahan'dan; kuzeyde Rusya, Tiflis ve Bakü'den kervanlar geliyor. Batı yönü ise Anadolu, Küçük Asya, Bizans, İstanbul, Balkanlar ve Avrupa...

Kervanımız Anadolu topraklarına Van Çaldıran Ovası'ndan giriyor. 1524 Ağustos ayında iki Türk hükümdarı burada karşı karşıya gelir. Yavuz Sultan Selim savaşı kazanır. Şah İsmail savaşı kaybetse de deyişleri Şah Hatayi mahlasıyla kulaklarımızda çalınıp söyleniyor.

Gönül ne gezersin seyran yerinde
Âlemde her şeyin var olmayınca
Olura olmaza dost deyip gezme
Bir ahline bütün söz olmayınca

Van'dan Anadolu topraklarına giren İpek Yolu Erzurum üzerinden Trabzon'a ulaşır. Trabzon, Sinop deniz hattı ile İstanbul'a bağlanır. Erzurum, Sivas, Kayseri, Ankara, Bilecik, Bursa, İzmit, İzmit kara yoluyla İstanbul; Kayseri üzerinden Nevşehir, Konya, Afyon, Denizli Alanya, Antalya, İzmir Limanları ile Avrupa'ya bağlanır. Selçuklu Sultanı Alâeddin Keykubad topraklarını genişletmek ve İpek Yolu ticaretini elinde tutmak için Alâiye Kalesi'ni ve limanını fethettikten sonra kuzeyde Sinop'ta donanma inşa ettirir. Ardından Kırım'da bulunan Sudak Kalesi'ni ele geçirerek Akdeniz ve Karadeniz yoluyla Venedik ticaret yolunu da kontrolü altına alır.



Sudak kalesi Kırım

Selçuklular Anadolu içlerinde hanlar ve kervansaraylar inşa ederek ticarete ne kadar önem verdiklerini göstermişlerdir. Yapılan çalışmalarla 200 kadar han ve kervansaray tespit edilmiş. Güvenlik açısından kale gibi inşa edilen bu yapılar, yolcuların ve hayvanların dinlenebileceği odalar, salonlar, mescit, banyo, mutfak gibi mekânlar; doktor, nalbant, veteriner hizmetleri de sunuyordu. Yolcular üç gün din, dil, ırk farkı gözetilmeksizin hizmet alabiliyor, menziller arasında güvenle seyahat etmeleri sağlanıyordu.

İpek Yolu 1500'lü yıllardan sonra deniz yollarının ortaya çıkışıyla önemini kaybetmeye başlar. Antik çağlara adını altın harflerle yazdıran bu yol sanayi devrimi ve teknolojik gelişmeler sonucu iyice gözden düşse de hâlen ayakta ve yeniden şaşıalı günlerine dönmek için yollarını arıyor. Çin devlet başkanı Xi Jinping 2013 yılında Kazakistan'da "Yeni İpek Yolu" projesini açıkladı. Bu yolda enerji, kara, hava, deniz ve demir yolu taşımacılığının yanı sıra internet de var. "Kuşak Yol" da denilen proje beş ana güzergâhtan oluşmakta. Bu çerçevede bir demir yolu ve bir kara yolu ülkemiz sınırları içinden geçmekte.

Eskiden olduğu gibi bu yolların başlangıç noktası yine Xi'an. Tarihte olduğu gibi Anadolu, köprü görevini görüyor. Kara ve deniz boğaz geçişleri üstelik artık kesintisiz. 6 Kasım 2019'dan beri Xi'an'dan kalkan yük trenleri boğaz tüp geçişini kullanarak Avrupa'ya ulaşabiliyor.

Yüzyıllardır İpek Yolu güzergâhından biraz uzak kalmış olan Eskişehir "Yeni İpek Yolu", "Kuşak-Yol" projesinin önemli kentlerinden biri. Bakü-Tiflis-Kars demir yolu ve boğaz geçişinin tamamlanması ile hattın birkaç lojistik merkezinden biri olan Hasanbey Lojistik Merkezi 2014'ten beri hizmet sunuyor. Aynı şekilde "Enerjinin İpek Yolu" olan dev proje TANAP'ın enerji hattının ana istasyonlarından biri durumundaki Eskişehir yeni yüzyıla hazır...

Güvenlik açısından kale gibi inşa edilen bu yapılar, yolcuların ve hayvanların dinlenebileceği odalar, salonlar, mescit, banyo, mutfak gibi mekânlar; doktor, nalbant, veteriner hizmetleri de sunuyordu.



Sultan Hanı



ARKEOLOJİK VERİLER IŞIĞINDA ESKİŞEHİR'DEN (DORYLAION) GEÇEN ANTİK YOL GÜZERGÂHLARI

YUSUF POLAT^{1*}

Eskişehir, İç Anadolu Bölgesi'nin batıya açılan kapısı, doğu ile batıyı birleştiren ana yolların kesişim noktasıdır ve ilk çağlardan itibaren stratejik önemini daima korumuştur. Antik dönemlerden itibaren Anadolu'nun ticari, askerî, dinî güzergâhları arasında önemli bir konuma sahip olmuş ve olmaya da devam edecektir.

Günümüzden yaklaşık 10.000 yıl önce, son Buzul Çağı'nın sona ermesiyle Anadolu yaylası ılıman iklimin etkisi altına girmiş ve bu durum doğrudan bitki örtüsünü etkilemiştir. İnsanoğlu; Paleolitik Dönem boyunca yüzyıllardır geliştirmekte oldukları teknolojik birikimi ile birlikte, belli coğrafi bölgelerdeki geçici yerleşmeleri terk ederek Neolitik Dönem olarak adlandırılan dönemde mevsimlik ve uzun süreli yerleşme yerlerinde yaşamlarını sürdürmeye başlamıştır.² Gelişen teknoloji ve artan nüfus yoğunluğu ile birlikte farklı coğrafyalarda, farklı kültüre sahip insan

toplulukları ortaya çıkmış; böylelikle kültürler arası bilgi alışverişi, ticari ilişkiler ve kültürler arası anlaşmazlıklar artmıştır. İnsanoğlunun yerleşik düzene geçmesiyle birlikte köy ve kent olgusu ortaya çıkmıştır. Bunun sonucu olarak ülke kavramının ortaya çıkmasıyla jeopolitiğin önemi artmış ve yerleşmeler; jeolojik-jeomorfolojik yapı, coğrafi konum, mevki, siyasi durum, iklim, flora (ormanlık alanlar, tarım bölgeleri), yer üstü ve yer altı kaynakları (su kaynakları, maden yatakları), doğal yol güzergâhları vb. özellikler göz önünde bulundurularak oluşturulmuştur. Zamanla siyasi, askeri ve ekonomik yapı özellikleri bu tercihlerde belirleyici rol oynamıştır.³ Bu bağlamda günümüzde Eskişehir ilinin bulunduğu topraklar; İç Anadolu

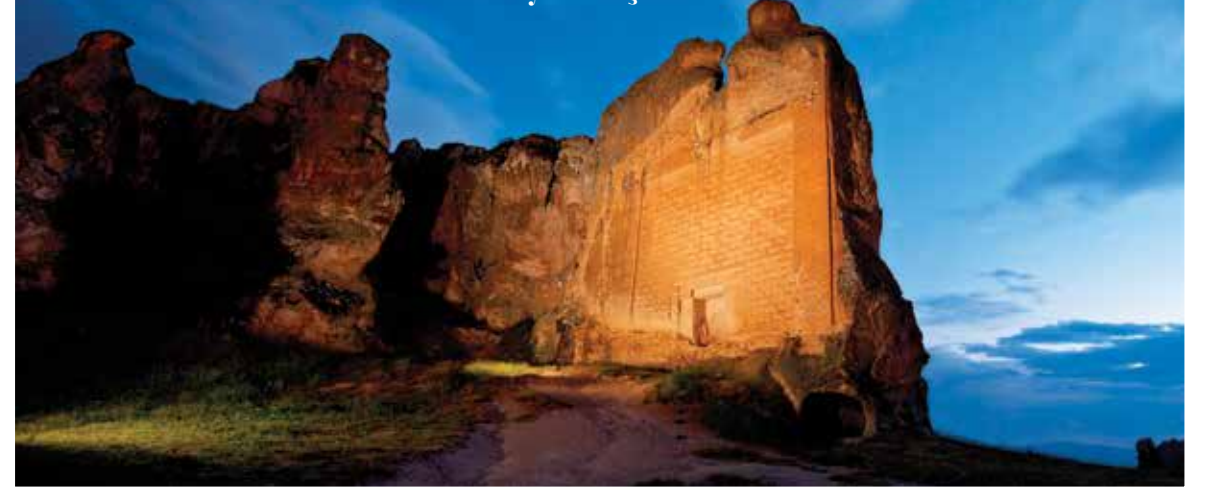
1 Doç. Dr., Anadolu Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, ypolat@anadolu.edu.tr

2 Buzul Çağı sonrası Anadolu'da iklim koşulları ve insanların yerleşik düzene geçişleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. McNeill W. H., (1994). Dünya Tarihi, (Çev: Alaaddin Şenel, İmge Kitabevi, Ankara, s. 23 vd.

3 Koçak Ö.-Sayın H., (2002). "Eski Çağ Tarihi Araştırmalarında Jeopolitiğin Yeri", AA, Sayı: XVI, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 337 vd.

Yazılıkaya Vadisi ile Friglerin başkenti olarak bilinen Gordion (Yassıhöyük) arasında olasılıkla bir yol güzergâhının varlığını düşünmek kaçınılmazdır.

Coğrafi alan göz önünde bulundurulduğunda, Başkent Gordion'dan Yazılıkaya/Midas Kale ve çevre vadilerdeki kale yerleşimlerine iki farklı yol hattıyla ulaşılabilir.



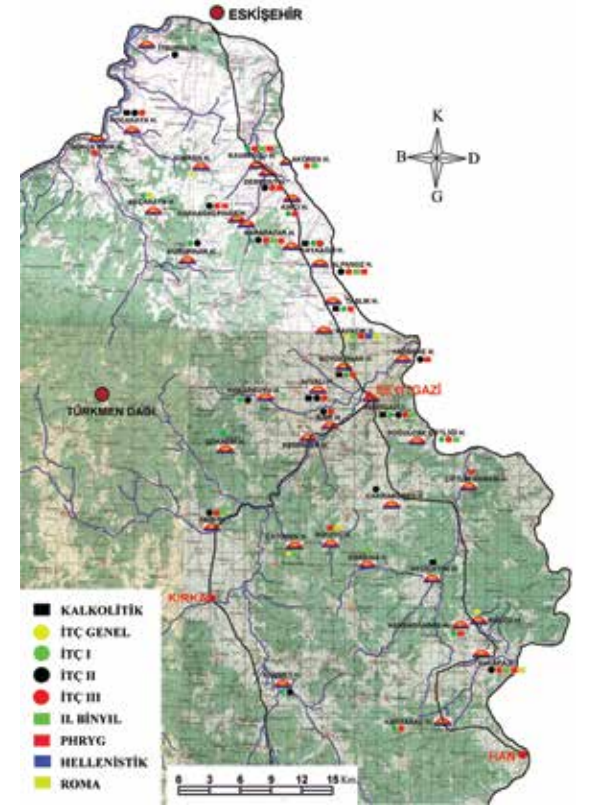
Fotoğraf 1: Yazılıkaya/Midas Frig Anıtı

Bölgesi'nin batıya açılan kapısı, doğu ile batıyı birleştiren ana yolların kesişim noktasıdır ve ilk çağlardan itibaren bu bölge stratejik önemini daima korumuştur.

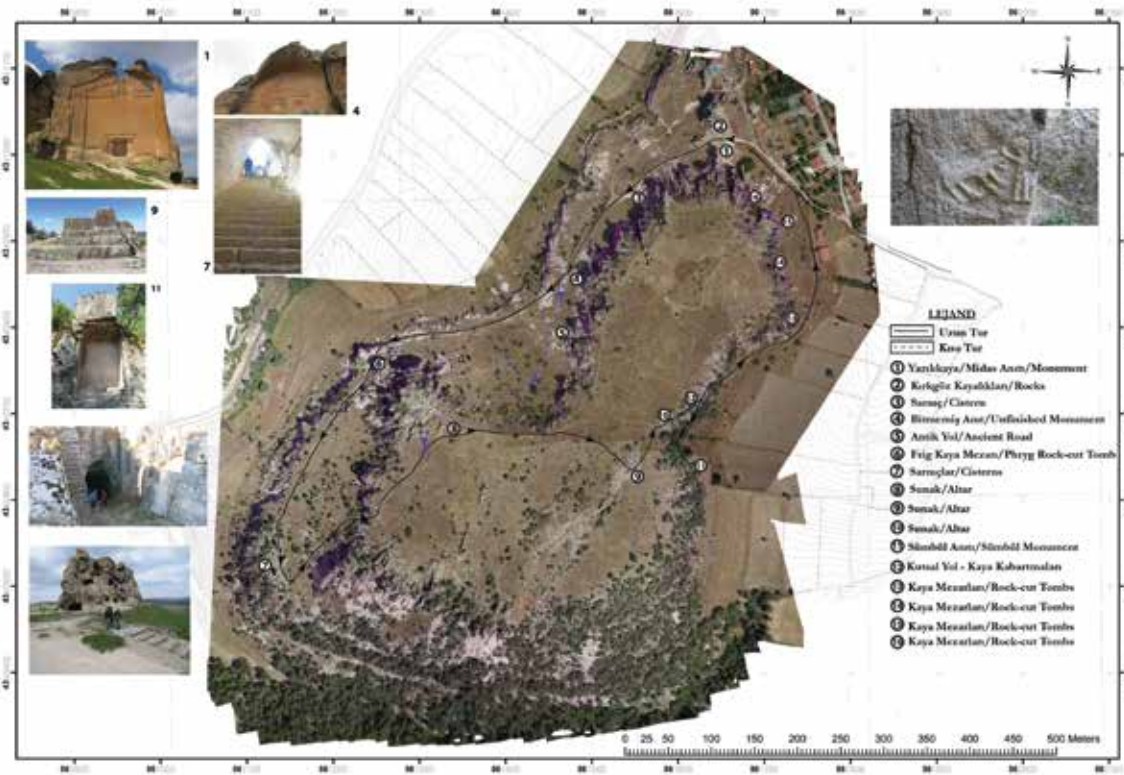
Bu makalede Antik Dönem'de Frigya Bölgesi olarak adlandırılan bölgede önemli bir kavşak noktası olan günümüz Eskişehir ili ve ilçelerinin sınırlarında yer alan yerleşimler, arkeolojik buluntular ve epigrafik kaynaklardan yola çıkarak belirtilen alandaki olası yol güzergâhları hakkında bilgiler verilmiştir.

Eskişehir ili ve ilçelerinde saptanan Kalkolitik Çağ ve Tunç Çağı'na⁴ tarihlenen yamaç ve höyük yerleşimleri, bölgenin yol ağı hakkında erken döneme dair önemli bilgiler sunmaktadır. Bu yerleşimlerin konumlandıkları yerler göz

4 Bölgelere göre farklılıklar göstermesine karşın genel olarak Anadolu için MÖ 5000-300 yılları arası Kalkolitik Çağ, MÖ 3000-1200 tarihleri ise Tunç Çağı olarak kabul görmektedir.



Harita 1: Eskişehir-Seyitgazi Arasında Bulunan Höyükler



Fotoğraf 2: Yazılıkaya/Midas Kenti ve Gezi Rotası

Eskişehir ili ve ilçelerinde saptanan Kalkolitik Çağ ve Tunç Çağı'na tarihlenen yamaç ve höyük yerleşimleri, bölgenin yol ağı hakkında erken döneme dair önemli bilgiler sunmaktadır. Bu yerleşimlerin konumlandıkları yerler göz önünde bulundurulduğunda özellikle Eskişehir ile Seyitgazi ilçesi arasındaki günümüz kara yolunun yakın çevresinde konumlandıkları görülmektedir.

önünde bulundurulduğunda özellikle Eskişehir ile Seyitgazi ilçesi arasındaki günümüz kara yolunun yakın çevresinde konumlandıkları görülmektedir. Bu güzergâhın oluşmasında olasılıkla, bahsi geçen alanın düzlük bir alan oluşu ve tarım yapmaya uygun arazilerin bulunması, yerleşim alanlarındaki sakinlerin birbirleri ile bu uygun yol ağıyla kolaylıkla iletişime geçebilmeleri önemli bir etkidir. Öyle ki Frig, Roma, Bizans ve Osmanlı Dönemlerinde kullanılan yol ağının günümüzde de küçük değişiklikler ile kullanılmış oluşu bu düşüncüyü desteklemektedir (Harita 1).

MÖ 2. binyılın sonlarından itibaren Bal-kanlardan Anadolu'ya birkaç akınlı göç ettiği düşünülen Frigler,⁵ MÖ 9. yüzyıldan itibaren Orta Anadolu'da siyasi bir güç olarak yerini almıştır. Ancak Friglerin siyasi ve kültürel açıdan en etkili oldukları alan, günümüzde büyük bir bölümü Yukarı Sakarya Vadisi'nde olmak üzere Eskişehir, Afyonkarahisar ve Kütahya illeri arasında kalan, klasik dönemde "Küçük Frigya" olarak adlandırılan Dağlık Frigya Bölgesi'dir.

5 Herodotos. VII, 73; Strabon. XII, 3.20; Plinius. V, 41.145; Stephanus Byzantinos. 186, 12.

Dağlık Frigya olarak adlandırılan bölge; savunma açısından avantajlı, engebeli arazi yapısına ve arazilerin etrafında tarıma elverişli geniş, verimli ovalara sahiptir. Dağlık Frigya'nın merkezinde ise Eskişehir sınırları içerisinde bulunan Yazılıkaya Vadisi ve bünyesinde bulundurduğu Frig dinsel anıtları bulunmaktadır. Yazılıkaya/Midas Kale, birçok uygarlığa ev sahipliği yapmış olmasına karşın Frig Dönemi'nde yoğun imar faaliyetine sahne olmuştur. Bugün görülen kült anıtlarının çoğu bu dönemde yapılmıştır (Fotoğraf 1-2).

Anıtsal ve küçük boyutlu pek çok dinsel anıtın bulunduğu bu yerleşim âdetâ bölgenin dinsel merkezi niteliğini taşımaktadır ve Yazılıkaya Vadisi ile Friglerin başkenti olarak bilinen Gordion (Yassihöyük) arasında olasılıkla bir yol güzergâhının varlığını düşünmek kaçınılmazdır. Coğrafi alan göz önünde bulundurulduğunda, Başkent Gordion'dan Yazılıkaya/Midas Kale ve çevre vadilerdeki kale yerleşimlerine iki farklı yol hattıyla ulaşılabilir. Antik dönem yerleşimleri göz önünde bulundurulduğunda birinci yol; Gordion (Yassihöyük)-Dindymos (Günyüzü)-Pessinus (Ballıhisar)-Çifteler-Yazılıkaya hattı, ikinci yol ise Gordion-Sivrihisar-Midai-on-Dorylaion-Nakoleia-Yazılıkaya/Midas Vadisi olmalıdır.

Pers Dönemi Anadolu'sunda iki önemli ana yol güzergâhı bulunmaktaydı. Bu güzergâhlardan en önemlisi Herodotos tarafından anlatılan "Kral Yolu" olarak nitelendirilen Sardes'ten Susa'ya kadar uzanan yol hattıdır. Diğer yol güzergâhı ise Yunan ve Roma Dönemi'ne ait olan güney yol hattıdır.⁶ Pers Kral Yolu'nun Antik dönem yazarlarından Herodotos'un anlatımıyla Anadolu güzergâhında yer alan Frigya Bölgesi'nin önemli kentlerinden olan Dorylaion (Eskişehir) ve çevre hattından geçen yol gü-

6 Ramsay W.M. (1960), Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, (Çeviren: Mihri Bektaş), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, s. 27.

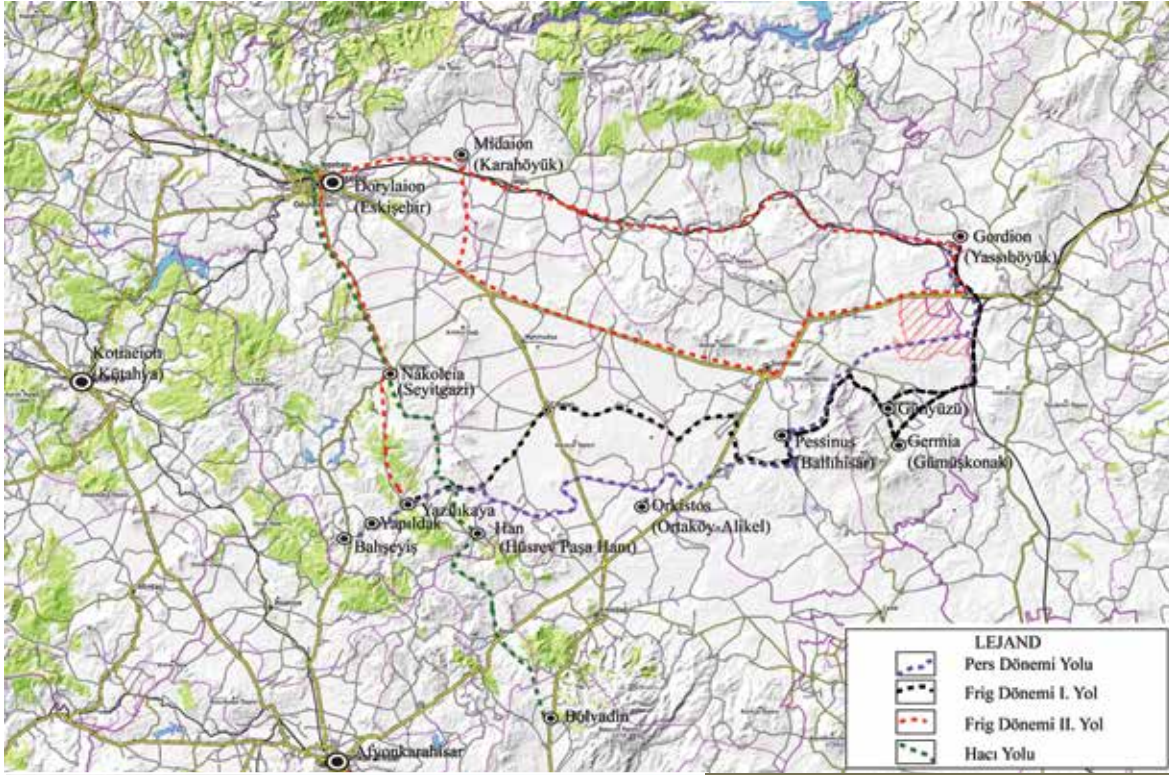
zergâh bilgisi, büyük bir ölçüde eksiktir.⁷ Küçük Asya'daki araştırmaları ile tanınan Arkeolog W.M. Ramsay ise Pers Kral Yolu'nun; Beyköy-Bahşeyiş-Yapıldak-Yazılıkaya/Midas Kenti'ne uğradığını buradan Orkistos'a (Ortaköy/Alikel) geçerek Pessinus'a (Ballıhisar) ulaştığını, Pessinus'tan da Gordion (Yassihöyük) tepelerini aşp devam ettiğini öne sürmüştür.⁸ Antik dönem yazılı kaynaklarında ise Sparta Kralı Agesilaos'un (M.Ö. 396-395) Küçük Asya'ya yaptığı seferlerde Frigya kentlerine indiğini, Frigya'da Aslanların Başları (Leonton Kephalaı) olarak adlandırılan korunaklı bir yere (muhtemelen bir kale) gelip buradan Gordion'a (Yassihöyük) geldiğini bildirir.⁹ Adı geçen Leonton Kephalaı'nın lokalizasyonu tartışmalı olsa da genel kanı Afyonkarahisar'da bir bölge olduğu doğrultusundadır.¹⁰ Bu da bize Afyonkarahisar ile Gordion arasında bir yol hattının olduğunu ve yolların Eskişehir veya çevresinden geçmesi gerektiğini düşündürmektedir. Bölgedeki antik yerleşimler göz önünde bulundurulduğunda bu yol hattının izlerini yüzeyde muhtelif konumlarda korunmuş olan ana kayaya açılmış antik

7 Herodotos. V.52.

8 Ramsay W.M., 1960, a.g.e., s. 31.

9 Hellenica Oxyrhynchia 20.21-34; Sekunda, N. (1991). "Achaemenid settlement in Caria, Lycia and Greater Phrygia". (Ed. A. Kuhrt, H. Sancisi-Weerdenburg), Achaemenid History, VI, Leiden, 83-143, s.130.

10 Hazırlanan bir çalışmada; Berndt S. (2019), "The Historical Geography of Phrygia: The Settlement of Leonton Kephalaı", Orbis Terrarum, Vol. 16, s. 23-53. Burada, Leonton Kephalaı'nın yerinin Yazılıkaya/Midas Kale olduğu ileri sürülmüş ve gerekçe olarak bölgede bulunan en büyük kalenin Midas Kale olduğu ve bu nedenle de lokalizasyonun bu kale olduğu önerilmiştir. Fakat Antik Dönem orduları genellikle ovalarda konaklıyorlardı ve büyük bir ordunun tamamının Midas Kale içerisinde ikamet ettirmek mümkün değildir. Aynı zamanda arkeolojik olarak herhangi bir veri olmamasından dolayı bu öneri şimdilik mümkün görünmemektedir. Oysaki aslan başlarını arkeolojik olarak gördüğümüz alan Köhnüş Vadisi'nde bulunan Frig eserleridir ve yoğun olarak aslan figürü kullanılmıştır. Yine Köhnüş Vadisi-Bayramaliler arasında bir ordunun yiyecek ve barınma ihtiyacını sağlayabilecek su kaynakları, tahl ve hayvancılık yapılabilecek geniş araziler bulunmaktadır.



Harita 2: Eskişehir ve İlçelerinden Geçen Yollar

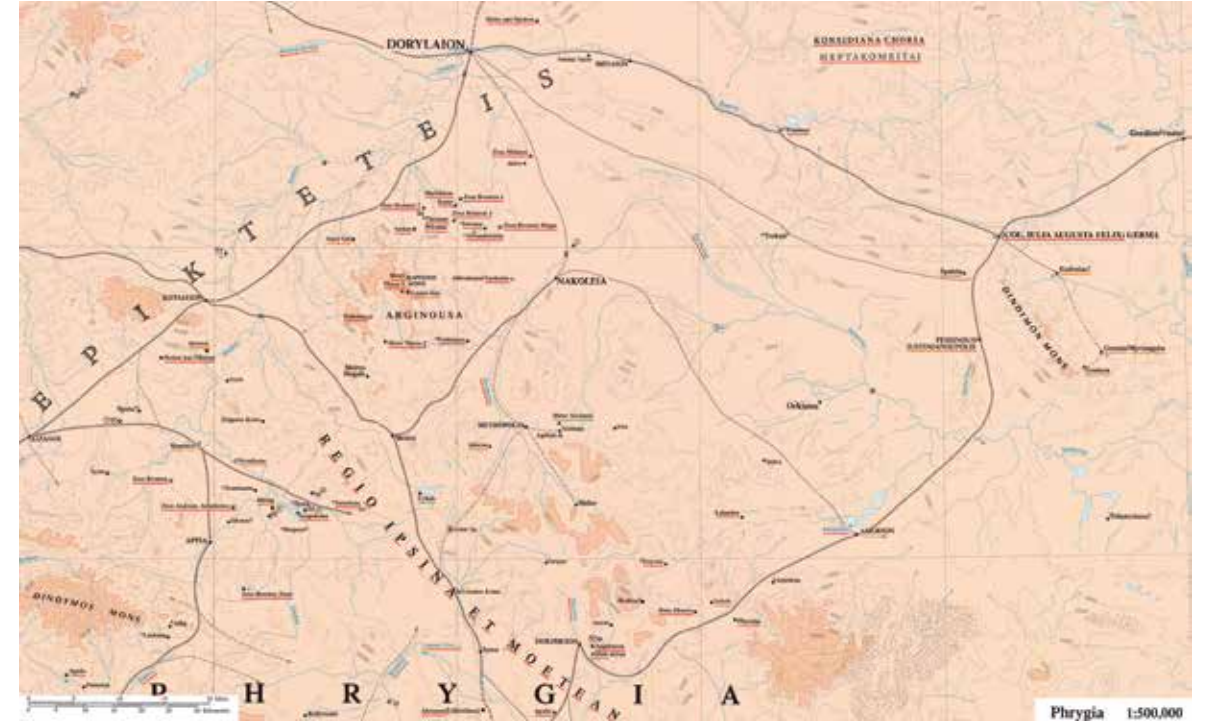


Fotoğraf 3: Yazılıkaya/Midas Kenti Antik Yol



Fotoğraf 4: Eskişehir, Seyitgazi, Çukurca Köyü, Doğanlı Kale'de Bulunan Antik Yol

Küçük Asya'da Roma İmparatorluk Dönemi (MÖ 33-MS 394) en önemli ordu ve uzun mesafe yollarından biri olan Dorylaion (Eskişehir), İmparatorluk Dönemi boyunca önemli bir lojistik trafik merkeziydi ve Frigya Bölgesi yönetiminde askerî ve ulaşım sistemlerinde belirleyici bir rol oynamaktaydı.



Harita 3: Dorylaion ve Çevresi Roma Dönemi Köy İsimleri (Talbert A.-Richard, J., (2000), Barrington Atlas of The Grek and Roman World Map by Map Directory, Volume: II, Princeton University Pres, Map 62)

yol kalıntılarından ve vadiler boyunca sıralanan antik dönem kale tipi yerleşimlerden takip etmek mümkündür (Fotoğraf 3-4).

Buna göre Afyonkarahisar-Bayramalılar-Yapıldak Vadisi-Kümbet Vadisi-Yazılıkaya Vadisi-Pessinus (Ballıhisar)-Dindymos (Günyüzü) ve Gordion'a bağlanan yollar da bir güzergâh oluşturmaktadır (Harita 2).

Küçük Asya'da Roma İmparatorluk Dönemi (MÖ 33-MS 394) en önemli ordu ve uzun mesafe yollarından biri olan Dorylaion (Eskişehir), İmparatorluk Dönemi boyunca önemli bir lojistik trafik merkeziydi¹¹ ve Frigya Bölgesi

yönetiminde askerî ve ulaşım sistemlerinde belirleyici bir rol oynamaktaydı.¹² Dorylaion'un konumunu belirlemede yardımcı olan bulgular ise mil taşlarıdır. Eskişehir sınırları içerisinde Aşağı Çağlan, Ballıhisar, Ertuğrul, Eskişehir Merkez, Kıravdan, Mecidiye, Muttalıp, Mülk, Seyitgazi ve Yakakayı arasında İmparatorluk Dönemi'ne tarihlendirilen mil taşları bulunmuştur¹³ (Harita 3).

12 Vitale M., (2015). "Imperial Phrygia: A "Procuratorial Province" Governed by liberti Augusti?", Philia 1, 33-45, s.40.

13 French D., (1981). Roman Roads in Asia Minor, Oxford, no: 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377. Mil taşları ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. French D., (1981), s. 140-144. Dorylaion ve çevresi Roma Dönemi köy isimleri için bakınız; Talbert A.-Richard, J., (2000), Barrington Atlas of The Grek and Roman World Map by Map Directory, Volume: II, Princeton University Pres, Map 62.

11 Ayrıntılı bilgi bk. İznik E. (2006). "Roma İmparatorluğu Döneminde Frigya Epiktetos Merkezlerinde Sosyopolitik, Sosyoekonomik ve Sosyokültürel Yapı", Anadolu üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Eskişehir.



Resim 5: Köprübaşı Roma Dönemi Köprüsü

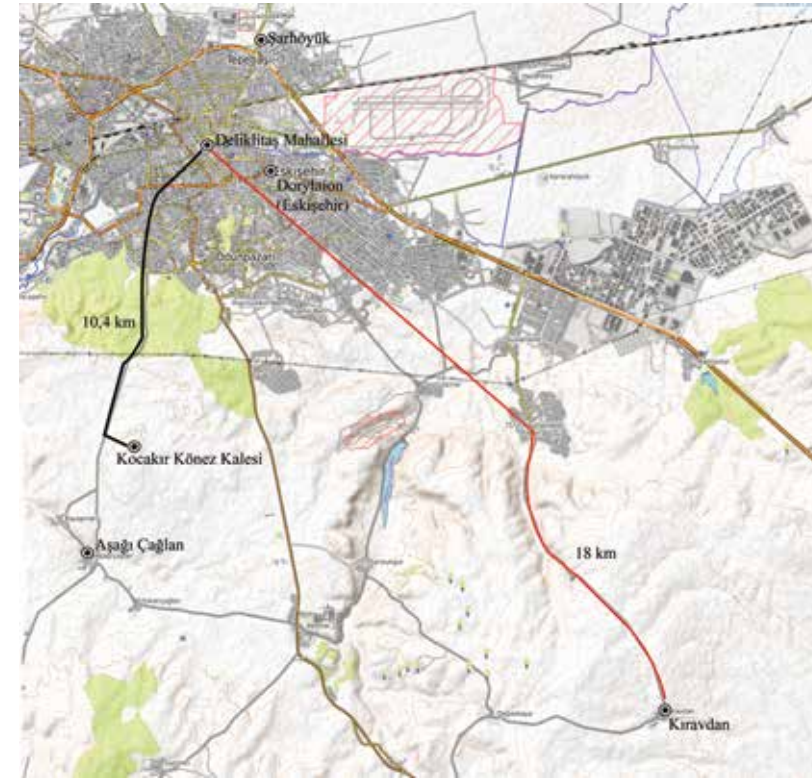
Eskişehir çevresinde bulunmuş olan iki adet in-situ mil taşı da bize Dorylaion'un lokalizasyonu için önemli bilgiler sunmaktadır

Ancak bu mil taşlarının da in-situ (orijinal yerinde) durumunda bulunmaları ile Dorylaion'un tam lokalizasyonu tespit edebilmek mümkündür. Eskişehir çevresinde bulunmuş olan iki adet in-situ mil taşı da bize Dorylaion'un lokalizasyonu için önemli bilgiler sunmaktadır (Fotoğraf 5).

Eskişehir, Odunpazarı ilçesine bağlı Kıravdan'da bulunan mil taşı; İmparator Trebonianus Gallus ile oğlu Veldumnianus Volusianus'un ortak konsüllük yılına, yani MS 252 yılına aittir. Mil taşı yazıtında; "İyi talihle! İmparator Trebonius Gallus Augustus ve Veldumnianus Volustianus Augustus'un sağlık ve zaferleri için. Dorylaion'dan on iki Roma mili" olarak belirtilmiştir¹⁴ (yaklaşık 18 km). Yine günümüzde Odunpazarı ilçesine bağlı olan Aşağı Çağlan Mahallesi'nin 2,10 km kuzeydoğusunda bulunan Kocakır Könez Kale-

si mevkiinde bulunan iki adet mil taşından sadece birinde mesafe kısmı okunabilmiştir. Ön yüzünde Latince yazılmış, İmparator Decius Dönemine (MS 249-251) ait yazıtın altında bir de Grekçe yazıt bulunmaktadır ve Dorylaion'dan olan uzaklığı göstermektedir. Latince yazılmış mil taşı üzerinde "İyi talihle! İmparator Caesar C. Messius Quintus Traianus Decius Augustus'un ve Herennia Etruscilla Augusta'nın sağlık ve zaferleri için. Dorylaion'dan-(Roma) mili" yazmaktadır. Aynı yazıtın altında yer alan Grekçe yazıtta "Senatör sınıfından konsül derecesindeki Claudius-Isinus'un askeri valiliği sırasında..." yazmaktadır. Aynı taş, İmparator Diokletianus ve Maximianus Dönemi'nde (MS 293-305) yeniden mil taşı olarak kullanılmış olup arka yüzde buna ilişkin Latince yazıt vardır. Mil taşı Dorylaion'dan yedi Roma mili uzaklık vermektedir. Bununla ilgili yazıtta "Efendilerimiz İmparator Valerius Diokletianus ve İmparator Maximianus, yenilmez Augustuslar için. Dorylaion'dan

14 French D., (1981). no: 372; S. F. Starr, "Mapping Ancient Roads in Anatolia", Archaeology, XVI, 1963, s. 165.



Harita 4: Roma Dönemi Mil Taşları Mesafeleri ve Olası Dorlaion'un Merkezi

Mil taşları üzerindeki mesafelerden de anlaşıldığı üzere Dorylaion'un merkezinin günümüz Odunpazarı ilçesi Deliklitaş Mahallesi, Sıcak Sular Sokağı civarlarında olduğu anlaşılmaktadır. Aslında bugün Eskişehir ili Şarhöyük Mahallesi'nde bulunan Höyük yerleşiminin de Dorylaion'nun bir parçası olduğu görülmektedir .

yedi Roma mili¹⁵ (yaklaşık 10,4 km) yazmaktadır. Mil taşları üzerindeki mesafelerden de anlaşıldığı üzere Dorylaion'un merkezinin günümüz Odunpazarı ilçesi Deliklitaş Mahallesi, Sıcak Sular Sokağı civarlarında olduğu anlaşılmaktadır. Aslında bugün Eskişehir ili Şarhöyük Mahallesi'nde bulunan Höyük yerleşiminin de Dorylaion'nun bir parçası olduğu görülmektedir (Harita 4).

Coğrafi konumundan dolayı Eskişehir'in de içinde bulunduğu Frigya Bölgesi farklı dönemlerde sürekli olarak el değiştirmiş ve bu coğrafya üzerinde farklı uygarlıklar arasında birçok savaş meydana gelmiştir. W.M. Ramsay,

15 French D., (1981). no: 366; Cox C.W.M.- Cameron A., (1937), Monumenta Asiae Minoris Antiqua 5: Monuments from Dorylaeum et Nacolea. Manchester, No: 2.

"Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası" adlı kitabında; "Asya ile Avrupa arasında bir köprü gibi uzanan Anadolu yarımadası, tarihinin başlangıcından beri doğu ile batının savaş meydanı olmuştur. Bu köprüden doğunun dini, sanatı, uygarlığı Yunanistan'a geçmiş; yine bu köprüden Yunan medeniyeti Makedonyalı İskender eliyle doğuyu ele geçirmek, Asya'yı da Hindistan'ın kalbine kadar değiştirmek üzere geri dönmüştür"¹⁶ diye bahsederek bölgenin önemini vurgulamıştır.

Frigya Bölgesi üzerinde egemenlik kurmak için yapılan mücadelelerin yanı sıra, her iki tarafı yüksek dağlarla çevrili ve bu dağlar arasındaki geçitler, vadiler, şehirleri ve ülkeleri birleştirmek için uygun yol ağının bulunması, ticari ve askeri olarak da bu bölgeyi önemli kılmıştır. Bölgede doğu ile batı arasındaki ilişkilerde başlıca iki

16 Ramsay W.M., 1960, s. 23.

yol aktif görünmektedir. Bunlardan biri, Frigya üzerinden Batı Anadolu'ya uzanan kara yoludur, ikinci yol ise güneyden geçmektedir.¹⁷

Bizans Dönemi'nde Başkent Konstantinopolis'i Suriye ve Filistin'e bağlayan ana yollar, hem ticari hem dinsel hem de askeri öneme sahiptir. Bölgenin bu önemli konumu, Orta Çağ'da da devam etmiştir ve Bizans Dönemi Frigyası, kuzeyinde Dorylaion (Eskişehir), doğusunda Amorium (Hisarköy) ve Polybotos (Bolvadin), batısında Maiandros (Menderes) ve Hermos (Gediz) ırmaklarının vadileri, güneyinde Sozopolis (Uluborlu), Laodikeia (Denizli-Ladik), Khonai (Honaz) kentleri arasındaki alanı kapsamıştır. Bu alanın büyük bir bölümü Anadolu platosuna aittir. Bu bölgenin yol bağlantıları, bereketli ovaları, geçitleri, askeri kilit noktalarını oluşturan kent ve kaleleri (Dorylaion, Amorium, Kotiaieion, Sublaion gibi.), Frigya'nın Orta Çağ'da Türkler ve Bizanslılar arasındaki stratejik önemini ortaya koymaktadır.¹⁸

Osmanlı Devleti'nde yollar, Anadolu ve Rumeli'de genel olarak sağ kol, orta kol ve sol kol olmak üzere üç ana güzergâh ile bunlara bağlı tali yollardan meydana gelmekteydi. Bu ana yollardan Anadolu sağ kol güzergâhı, Üsküdar-Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana-Antakya yolu ile Halep'e kadar uzanmaktaydı.¹⁹ Eskişehir; Söğüt'e dokuz saat uzaklıktaydı. Yağmuru bol bir yer olan Eskişehir'in akarsuyu, ılıca ve hamamı vardı.²⁰ Kaynaklarda Eskişehir'den Seyitgazi arasında herhangi bir durak olmadığı anlaşıyor. Günümüzde de bu hat üzerinde önemli bir yer-

leşim bulunmamaktadır. Sebebi ise bu hattı bir günde tamamlamalarıdır.

Osmanlı kaynaklarında da bölgedeki yerleşimlerden ve bu yerleşimlere olan mesafe ve yol güzergâhlarından kısıtlı da olsa bilgi sahibi olunabilmektedir. Örneğin yaya olarak Eskişehir'den Seyyid Battal Gazi'ye dokuz saat sürdüğü, Hüsrev Paşa yani günümüz Han ilçesinin Seyyid Battal Gazi'ye sekiz saat uzaklıkta olduğu bilgilerine ulaşılmaktadır.²¹ Osmanlı Dönemi doğu seferlerinde Eskişehir'den Seyitgazi ve üzerinden Akşehir'e giden yol kullanılmaktaydı. Yavuz Sultan Selim'in 1516 yılında Mısır üzerine yaptığı seferde ve dönüş yolunda, hatta Kanuni Sultan Süleyman'ın 1534 yılında ilk İran seferinde, Eskişehir'den geçen yolun iptal edildiği, bu dönemde Kütahya-Afyonkarahisar yolunun kullanılmaya başlandığı bilinmektedir. Muhtemelen bu yol güzergâhı değişikliğine bu dönemde ortaya çıkan isyanlar etken olmuş, böylece belirtilen askeri yol güzergâhı değiştirilerek daha güvenli olan diğer yol tercih edilmiştir. Tekrar kullanılmaya başlayan Eskişehir güzergâhı ve İznik'ten Yenişehir üzerinden Eskişehir'e, buradan da Seyitgazi ve Bolvadin üzerinden Akşehir'e ulaşıyordu.²² Bu askeri güzergâhlar aynı zamanda hac ve kervan yolu için de kullanılmaktaydı. Mehmed Edib'in anlatımına göre İstanbul'dan Mekte'ye giden hac yolculuğunun ilk bölümü olan Şam'a kadar olan güzergâh içerisinde;

5. Gün: Söğüt; 9 saat
6. Gün: Eskişehir; 10 saat
7. Gün: Eskişehir'de Konaklama
8. Gün: Seyitgazi'ye kadar; 9 saat
9. Gün: Hüsrev Paşa Hanı (Han); 9 saat
10. Gün: Bolvadin, 12 saat²³ olarak hesap-

21 Armağan A.L. (2000). s. 85.

22 Taeschner F., (2010), Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı (Çev. Nilüfer Epçeli), Bilge Kültür Sanat, s. 142.

23 Taeschner F., (2010), s. 147.



Dorylaion-Sarhöyük



Dorylaion Sikkesi MS 79-81
Bronz, İmparator Titus



Dorylaion Sikkesi MS 238-244
Bronz, İmparator Gorgion III

lanmış; Eskişehir ve iki ilçesinin bu güzergâhlar içerisinde yer aldığı belirtilmiştir.

Sonuç olarak Frigya Bölgesi'nin önemli bir kenti olan Dorylaion (Eskişehir) ve teritoryumunda çeşitli konumlarda Roma Dönemi'ne tarihlenen köprüler, mil taşları ve çeşitli uzunluklarda ana kaya üzerinde izleri takip edilebilen özgün yol bölümlerini takip etmek mümkündür. Mil taşları sayesinde arkeolojik olarak belgelenmiş olan sabit noktalar arasındaki yol güzergâhlarının normal şartlar altında yeniden çizilmesi gerekmektedir. Fakat *in-situ* durumda bulunmuş

olan mil taşlarının²⁴ sayıca az oluşu nedeniyle bölgedeki yol ağının saptanması güçleşmektedir. Eskişehir, İç Anadolu Bölgesi'nin batıya açılan kapısı, doğu ile batıyı birleştiren ana yolların kesişim noktasıdır ve ilk çağlardan itibaren stratejik önemini daima korumuştur. Antik dönemlerden itibaren Anadolu'nun ticari, askeri, dinî güzergâhları arasında önemli bir konuma sahip olmuş ve olmaya da devam edecektir.

24 French D., (1981), no: 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377. Mil taşları ile ilgili ayrıntılı bilgi için bakınız; French D., (1981), s. 140-144.

ROMA EGEMENLİĞİNDEN ORTA ÇAĞ'A ESKİŞEHİR (DORYLAION) VE ÇEVRESİNDEKİ YOL AĞLARI

ONUR SADIK KARAKUŞ^{1*}

I. Haçlı Seferi (1096-1099) sırasında Haçlı birliklerinin takip ettikleri güzergâhtan anlaşıldığı kadarıyla İznik kentine kadar Hristiyan Hacı Yolu'ndan gidilmiş fakat söz konusu yolun günümüzde Bolu il sınırlarına karşılık gelen kısmının oldukça dağlık ve engebeli bir arazi olması nedeniyle daha düzlük bir alan olan Dorylaion'a (Eskişehir'e) doğru gidildiği anlaşılmaktadır.

Dorylaion, Nakoleia, Pessinus, Colonia Germa, Midaeion vb. gibi farklı yapı ve kültürel dokulardaki kentlere ev sahipliği yapmış olan Eskişehir, Anadolu'nun merkezindeki konumuyla önemli bir geçiş noktası olarak dikkat çekmektedir. Roma öncesi çeşitli yolların varlığı bilinse de tüm Akdeniz kentleri gibi Eskişehir'deki yol ağlarının önemli bir bölümü Roma döneminde inşa edilmiştir. Roma İmparatorluğu açısından İmparatorluğu denetlemek ve kontrol altında tutmak için yol yapımı daima önem verilen bir uygulama olarak kalmış ve önceki dönemlere kıyasla yüz binlerce kilometrelik yollar inşa edilmiştir.

Roma dönemi ulaşım-yol ağı gibi konular incelenmek istendiğinde, bizlere bilgi veren en önemli arkeolojik ve epigrafik buluntular mil

1 Arş. Gör., Düzce Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, onurskarakus@gmail.com

taşı (*miliaria*) adı verilen, kentler arasındaki mesafeyi gösteren dairesel formlu kireç taşı, tüf taşı ya da mermerden yapılan yazıtlı sütunlardır. Yoldan geçenlere hem yol hem de dönemin yöneticilerine ilişkin bilgiler sunan mil taşlarının günümüzde şehirlerarası yollarda gördüğümüz yön-mesafe tabelalarıyla benzer işlevde olduğunu söylemek mümkündür. Bunların dışında kentler arasındaki güzergâhları gösteren haritalar (*itinerarium*) ve bazı edebî ve tarihsel kaynaklar da mevcuttur.

Roma egemenliğinde inşa edilen yollarda genellikle sefere çıkan orduların veya habercilerin ve tüccarların geceleri konaklaması için 30-35 kilometrelik aralıklarla inşa edilen konaklama istasyonları ve çeşitli durak noktaları bulunmaktaydı. Ayrıca İmparatorluk tarafından bu yollarda meydana gelmesi muhtemel soygun faaliyetlerini önlemek için atlı yol güvenlik birimleri de söz konusuydu.

Roma egemenliğinde inşa edilen yollarda genellikle sefere çıkan orduların veya habercilerin ve tüccarların geceleri konaklaması için 30-35 kilometrelik aralıklarla inşa edilen konaklama istasyonları ve çeşitli durak noktaları bulunmaktaydı. Ayrıca İmparatorluk tarafından bu yollarda meydana gelmesi muhtemel soygun faaliyetlerini önlemek için atlı yol güvenlik birimleri de söz konusuydu.



Fig. 1. Roma Yolu Görünümü (<https://novoscriptorium.com/> Anastasius Philoponus Albümü)

Ankara'daki Britanya Enstitüsü-BIAA'nın uzun yıllar yöneticiliğini yapmış olan Arkeolog David French'in (1933-2017) Anadolu yol ağlarına ilişkin, mil taşlarını temel alan ve uzun yıllar boyunca yürüttüğü çalışmaları oldukça önemlidir. Şu ana kadar ele geçirilen mil taşlarının buluntu noktalarına göre Eskişehir'in Roma İmparatorluk dönemi yol ağı güney-güneybatı ve doğu ekseninde oldukça gelişmiş iken kuzey ve batı istikametindeki yolların yeterince işlek olmadığı anlaşılmaktadır. Özellikle bölgenin kuzeyinden geçen "Hristiyan Hacı Yolu" olarak adlandırılan yol nedeniyle söz konusu güzergâhların işlek olmadığını söylemek mümkündür ki bölgenin dağlık bir arazide olması da yol bağlantılarını güçleştirmiş olmalıdır. Ayrıca söz konusu bölgelerin yeterince kentleşmediği, bu sebeple de yol ağının da zayıf olduğu da düşünülebilir.

Günümüzde Şarhöyük Mahallesi'nden kent merkezine kadarki sahayı egemenlik alanı olarak kabul ettiğimiz, bu yönüyle doğrudan Eskişehir ili merkezine konumlandırılan Dorylaion kenti ise Roma egemenliğinden Orta Çağ sonuna

kadar önemini koruyan bir kent olarak dikkat çekmektedir.² Pek çok yolun geçiş noktasında yer alan Dorylaion'dan geçen yollardan ilki Midaeion (Odunpazarı/ Karahöyük) üzerinden Romalılar tarafından kurulan koloni kenti Germa (Sivrihisar/ Babadat ve Nasreddin Hoca)'ya uzanan iç yoldur. Sivrihisar/Yakakayı'nda ele geçirilmiş olan epigrafik bir buluntu da söz konusu yolun MS 250-251 yıllarında dönemin ortak imparatorları Traianus Decius ve Herennia Etruscilla, (251 yılında geleceğin imparatorları olarak atanan Herennius ve Hostilianus'un da yazıta eklenmesinden hareketle) döneminde tadilat gördüğünü düşündürmektedir.³

Şehrin Roma dönemi merkezlerinden olması muhtemel Taşbaşı ve Hoşnudiye Mahalleleri yakınlarından da bir yol geçtiği bilinmektedir. *Monumenta Asiae Minoris Antiqua* adlı bilimsel

2 MAMA V, xi-xii; Dorylaion kenti ile ilgili olarak daha detaylı bilgiler için bk. E. İznik, "Eskiçağ'da Sessiz bir Anadolu Kenti: Dorylaeum", *Kebikeç* 15, 2003, ss. 65-76.

3 SEG 32: 1278; D. French, *Roman Roads&Milestones of Asia Minor- RRAM 3.5.*, Electronic Monograph 5, BIAA Press, 2014 s. 34-35.

projenin araştırma ekibi 1931 yılında Hoşnudiye Mahallesi'ndeki bir sokakta mil taşını tespit ederek fotoğraflamıştır.⁴ Bu bilgi bize günümüz şehir merkezinden de bir yolun geçtiğini göstermektedir ki günümüzde Çukur Çarşı'nın (eski Balıkçılar Çarşısı) yanındaki kemerli Roma köprüsünün de söz konusu yolla bağlantılı olduğu anlaşılmaktadır. Bu yolla bağlantılı olduğu düşünülen diğer mil taşları ise Odunpazarı ilçesi Aşağı Çağlan Mahallesi Kocakır mevkiinde ve 1884 yılında Muttalıp Mahallesi Orta Cami yakınlarında bulunmuştur.⁵ Söz konusu yolun Aizonai (Kütahya/Çavdarhisar)-Kotyaeion (Kütahya) ve Dorylaion kentlerinden geçen bir yol ağının parçası olduğu düşünülmektedir.⁶

İnönü-Esnemez'den ele geçirilen ve MS 293-324 yılları arasına tarihlendirilen çift dilli (Yunanca ve Latince) bir yazıt da Kotyaeion-Dorylaion arasındaki sınırı göstermesi açısından önemlidir.⁷ Bu mil taşının aynı zamanda Kotyaeion-Dorylaion-Prusa yolunun da bir parçasını gösterdiği düşünülmektedir. Öyle ki Bilecik ili Bozüyük ilçesinin Akpınar köyünün 2 km doğusunda yer alan Dübekli köyünde ele geçirilmiş olan bir mil taşı Eskişehir'de Bursa-Eskişehir yolunun varlığını kesinleştiren önemli bir arkeolojik buluntudur. MS. 293-305 yılları arasına tarihlendirilen yazıt bu yolun aynı zamanda Nikaia (İznik) kentine de ulaştığını göstermektedir.⁸

Orijinal olarak bir Roma haritasının kopyası olduğu düşünülen, 16. yüzyılda Konrad Peutinger tarafından yayınlanan Tabula Peutingeriana adlı güzergâh haritasında gösterildiği üzere Nikomedia (Kocaeli/İzmit), Nikaia, Agrillion'u

(=Gökçesu?/Bursa) geçerek Dorylaion'a ve oradan da güneye doğru uzanan bir başka iç yol da söz konusudur.⁹ Bu yolla ilişkili olduğu düşünülen bir ara yol Leukai (=Osmaneli [eski adıyla Lefke]) üzerinden Dorylaion'a uzanmaktadır ki gerek 1097 yılındaki I. Haçlı seferinde Haçlı orduları tarafından gerekse de 1116 yılında Bizans İmparatoru I. Aleksios'un Dorylaion üzerine bu yoldan ulaştığı düşünülmektedir.¹⁰ Lamounia'nın (=Bilecik/Bozüyük) da Dorylaion'a uzanan bu yol üzerinde kalan bir yol yerleşimi olduğu anlaşılmaktadır. Roma egemenliğinde yeterince işlek olmadığı düşünülen bu yolun zamanla ana güzergâhlardan birisi hâlini aldığı ve 10. yüzyıldan itibaren kesintisiz olarak kullanılarak günümüzdeki modern yolun da öncüsü olmuştur. I. Haçlı Seferi (1096-1099) sırasında Haçlı birliklerinin takip ettikleri güzergâhtan anlaşıldığı kadarıyla İznik kentine kadar Hristiyan Hacı Yolu'ndan gidilmiş fakat söz konusu yolun günümüzde Bolu il sınırlarına karşılık gelen kısmının oldukça dağlık ve engebeli bir arazi olması nedeniyle daha düzlük bir alan olan Dorylaion'a (Eskişehir'e) doğru gidildiği anlaşılmaktadır.¹¹ Bu yol ağının öğrenmemizi sağlayan mil taşları kabaca MS 200-300 aralığına tarihlendirilmektedir. Bu bilgi söz konusu yolun en azından Eskişehir kısmının oldukça işlek olduğunu, aynı zamanda çeşitli onarımlar veya iyileştirmeler geçirdiğini göstermektedir.¹²

Bunun yanında Phrygia'dan Bithynia ve Pontus'a (Doğu Marmara, Batı ve Doğu Karadeniz'in Antik Çağ'daki adlandırmaları) gitmek isteyenlerin kullandığı diğer yola ait izler

9 K. Belke, Tabula Imperii Byzantini 7 Phrygien und Pisidien-TIB, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Viyana, 1990, s. 141.

10 J. Lefort, "Les communications entre Constantinople et la Bithynie", Constantinople and its Hinterland, eds. C. Mango, G. Dagron, G. Greatrex, Variorum Press, Aldershot, Hampshire, s. 218

11 Anna Komnena'nın Alexiad adlı eserinde de Haçlı ordusunun söz konusu yolu kullanarak Dorylaion'a ulaştığı aktarılmaktadır. Bkz. Alexiad.III 18, 198.

12 French, ss. 160-164.



Fig. 3. Tabula Peutingeriana'ya Göre Phrygia Bölgesi Yolları

de günümüzde Eskişehir ve Bolu/Göynük sınırında yer alan Sarıcakaya ve Mihalgazi yakınlarındaki Bey Yayla, Yukarı Kınık ve Örencik köylerinde görülebilmektedir.¹³ Bu yolla Eski Çağ'da ve Orta Çağ'da Dorylaion'dan Prusias (Düzce)-Claudiopolis (Bolu) istikametinde kalan Batı Karadeniz kentlerine veya Sakarya Nehri'ni aşarak Sündiken Dağlarına doğru ulaşılabilirdiği anlaşılmaktadır.¹⁴

Mahmudiye'nin Mecidiye adlı köyünde bulunmuş olan bir başka mil taşı da Dorylaion'dan Ankyra'ya giden bir yolun varlığına ışık tutmaktadır.¹⁵ Trebonianus Gallus ve Volusianus'un ortak imparatorluk dönemine (251-253) tarihlendirilen bu yazıt da yine diğer yollarda olduğu gibi buranın da onarım gördüğünü düşündürmektedir.¹⁶ Güneyden Apameia'dan (Afyon/Dinar) başlayıp Eumenia (Afyon/Çivril-Dinar yolu/Işıklı Kasabası)-Sebaste (Uşak/Selçukler)-Appia (Kütahya/Pınarcık)-Nakolea (Seyitgazi)

ve Dorylaion'a uzanan bir de güney yolu söz konusudur.¹⁷ Itinerarium Antonini Augusti ya da Itinerarium Antoninianum (MS 3.yüzyıl) adlı durak noktalarının gösterildiği haritada da Dorylaion-Ankyra yolunun varlığı doğrulanmaktadır.¹⁸ Geç Antik Çağ ve Bizans egemenliğinde bölgede oldukça öne çıkan Amorion (Afyon/Emirdağ) kentiyle birlikte Dorylaion'dan Ikonion'a (Konya) kadar uzanan Bizans yolunun da olduğu düşünülmektedir.¹⁹ Bizans ve Arap coğrafyacıları da bu yolu doğrulamaktadır.

12. yüzyılın önemli tarihçilerinden Bizanslı Khoniates'in de "keçi ve sığır sürülerinin otla-
dığı, yemyeşil çayırları ve verimli ovaları olan" bir yerleşim yeri olarak tanımladığı²⁰ Dorylaion hemen her bölgeye uzanan yol ağları ile daima önemli bir geçiş noktası olmuştur. Roma egemenliğinde batıdaki kentlerle görece zayıf olan bağları Bizans egemenliğinde giderilmiş fakat böylesine kolay bağlantılara sahip olması ve sulak alanları nedeniyle de sürekli savaş ve işgal tehdidi yaşamasına neden olmuştur.

17 French, RRAM 3.5., ss. 130-135.

18 It. Ant. 202.

19 TIB 7, s.143.İbn Hurdazbih, Yollar ve Ülkeler Kitabı, çev. Murat Ağarı, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2008, ss. 88-100.

20 Khoniates.176.

13 S. Şahin, 1985, "1982 Yılında Bithynia, Paphlagonia ve Lykia'da Epigrafik ve Tarihi - Topografik Araştırmalar", I. Araştırma Sonuçları Toplantısı, T.C. Kültür Bakanlığı, Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü, İstanbul, s. 85.

14 TIB 7, s. 143.

15 IGRR 4, 534.

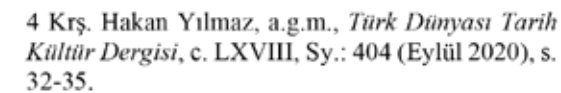
16 French, RRAM 3.5., s. 36.



Kaya Alp/Kayır Hân'ın “Gök Alp” ve “Gündüz Alp” adlarını taşıyan iki oğlu ve “Tuğrul/Er-Tuğrul” adını taşıyan torunu, Ahlat'a gelişlerinin üzerinden çok geçmeden Selçuklu Sultânı I. Alâeddîn'in Uç savaşlarına katılmak üzere Batı Anadolu serhaddine ulaşacak, burada fethettikleri “Sultan-önü” merkezli stratejik bölgeye yerleşerek, Oğuzlar'ın zamanla kalıcı en son vatanlarına dönüşecek olan Osmanlı cihân devletinin zeminini hazırlayacaklardı.

Horasan Sâîârî *Tuğrul*'un ölümünden sonra oğlu *Ebû Mansûr Seyfû'd-devle Emîr Kutluğ* (ö. 479/1086), tam on iki yıl Selçuklu Devleti'nin Hacc emirliğini yaparak Şîî Fâtîmî devletine karşı güçlü bir koruma kalkını oluşturmuş, Horasan ve Irak hacılarını Arap eşkiyâlarının zulmünden korumuş; ayrıca yol üzerindeki su kuyularını tâmir ettirip, Kûfe-Re'y taraflarında vâîlilik yaptığı dönemde³ inşâ

yapmasına atıfla رأی قتل خان “*Re’yi Kutlu Hân*” şeklinde kaydedilmiş; derkenarda yine aynı nisbe ile açılan biyografisinde ise: “*Re’yi Kutlu Hân: Bunlar İbâkâ-i ‘Osmâniyân’ın ecdâdudur, bunlar Âl-i Selçûk’la Tûrkistân’dan hürûc idüp, Hıorasân ve ‘Irâk... ve sâ’ir memâliki musahhar idüp...*” denilmiştir ki (*Silsile-nâme*, Süleymâniye Ktp. Hacı Mahmud Efendi, nr.: 4820, vr. 79^a), bu tasvir onu Horasan’ın yanı sıra Irak’ta da hâkim olması noktasında Seyfî’*d-devle Kutluğ Hân* ile tam olarak aynı noktada birleştirir.





Harita I. Osmanlılar'ın ilk atalarının Mâhân'dan Sultan-önü'ne dek uzanan iki yüz yıllık zaman dilimi içindeki göçleri, seferleri, yerleşim bölgeleri ve dinî-siyasî faaliyetlerini gösteren harita (419-619/1028-1222).

Tasarım ve düzenleme: Oktay Yılmaz

ilerleyerek, kavmiyle birlikte kadim akrabaları olan Ahlat Kayıları'nın yanına yerleşmişti⁵.

Yabgulu Oğuzlar'ın “*Horasan sâları*” ve “*Hân*”ları olarak beş kuşak boyunca, iki yüz yıla yakın bir süre Mâhân'da hüküm süren atalarının, Kaya Alp/Kayır Hân öncülüğünde Anadolu'ya göç edip Ahlat'a yerleşmeleri Harzemli Oğuzlar için bir son değil, aksine istikbâle yönelik yeni bir başlangıcın ilk adımı olacaktı. Hân'ın “*Gök Alp*” ve “*Gündüz Alp*” adlarını taşıyan iki oğlu ve “*Tuğrul/Er-Tuğrul*” adını taşıyan torunu, Ahlat'a gelişlerinin üzerinden çok geçmeden Selçuklu Sultânı I. Alâeddîn'in Uç savaşlarına katılmak üzere Batı Anadolu serhaddine ulaşacak, burada fethettikleri “*Sultan-önü*” merkezli stratejik bölgeye yerleşerek, Oğuzlar'ın zamanla kalıcı en son vatanlarına dönüşecek olan Osmanlı cihân devletinin zeminini hazırlayacaklardı.

5 Bu konuda ayrıntılı bilgi için, bk. Hakan Yılmaz, “Yeni Tarihî Bulgularda Osmanlı Ataları / Mâhân'da Hüküm Süren Son Ata: ‘Buka’ veya ‘Kızıl Boğa’ Hân”, *Türk Dünyası Tarih Kültür Dergisi*, c. LXVIII, Sy.: 405 (Ekim 2020), s. 52-59;

Kayır Hân-Oğulları'nın Akın ve Fetihlerinden Önce “Sultan-Önü”

Harzemli Oğuzlar'ın “Hân” âilesini temsil eden Osmanlı atalarının, asırlar boyunca devâm eden göç, fetih ve yerleşim yollarının kesiştiği ve Osmanlı kuruluş coğrafyasının fethi ile nihâyete eriştiği en stratejik nokta olan *Sultan-önü* (Eskişehir), milâttan önce 1200 yılından sonra Frigyalılar tarafından *Dorylaion* adıyla kurulan ve ardından bir süre Lidyalılar'ın, 546'dan itibaren Persler'in, 334'ten 323'e kadar Makedonya kralı Büyük İskender'in, 190 yılından sonra ise Romalılar'ın hâkim olduğu; tarihî İpek Yolu ve Roma'nın meşhur İmparatorluk Yolu'nun geçtiği güzergâh üzerinde bulunan, Anadolu'nun stratejik konumu itibâriyle en eski ve en önemli yerleşim merkezlerinden biriydi.

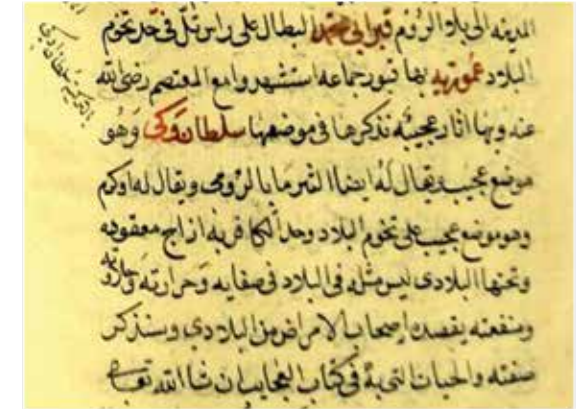
“Yeni Tarihî Bulgularda Osmanlı Ataları/3: Anadolu'ya Ayak Basan İlk Ata: ‘Şah-Melik Kaya Alp’ ya da ‘Kayır Hân’ (I)”, *a.g.d.*, Sy.: 406 (Kasım 2020), s. 52-57.

Arap İslâm ordularının İstanbul kuşatmaları sırasında; önce 86/708'de Mesleme bin ‘Ab-dü’l-Melik tarafından ve daha sonra 156 / 778 yılında Hasan bin Kahtabe tarafından iki kez askerî bir üs olarak kullanılan şehrin, bu ikinci kuşatma nedeniyle ismi, çağdaş Arap müel-lifi Belâzûrî tarafından Grekçe orijinal adı Δορύλαιον / *Dorylaion*'dan ilhamla: دروليه “*Dorüliyye*” şeklinde literatüre geçmiştir⁶. 27 Zî'l-ka'de 463/26 Ağustos 1071'de vukû bulan Malazgirt Meydan Muhârebesi'nden sonra, 468/1075'te Kutalmış-oğlu Süleymân Şâh önderliğindeki Türkmenler'in İznik'e kadar ilerlemelerine kıyasla, Eskişehir taraflarındaki ilk yerel fetihlerin de bu târihlerden itibaren başladığı tahmin edilebilir. Çağdaş batı kaynaklarına göre 30 Haziran 1097'de haçlı seferi sırasında karargâhını Eskişehir'de kuran Selçuklu Sultânı I. Kılıç-Arslan, ordusuyla büyük bir höyük (tepe) üzerine yerleşmiş, ancak haçlı ordusuna yardıma gelen dört yüz bin kişilik bir yardımcı kuvvet yüzünden ordusunu mecbûren geri çekmiş, bunu fırsat bilen Bizans da bölgeyi tekrar işgâl edip ele geçirmiştir.

XII. yüzyıl sonlarında bölgeyi ziyâret eden ünlü Arap seyyah ‘Alî bin Ebû Bekir el-Herevî (ö. 1215), Bizans egemenliğinden çıkıp tekrar Türk hâkimiyetine girmiş olan *Sulţân-önü* / *Eski-şehir* topraklarına 569/1173-74 yılı içinde gelmiş ve *el-İşârât ilâ Ma'rifeti'z-Ziyârât* adını taşıyan seyahat-nâmesine bölgenin o zamanki durumu hakkında önemli bilgiler içeren şu izlenimlerini kaydetmiştir:

6 Ahmed el-Belâzûrî, *Fütûhü'l-Büldân*, trc. M. Fayda, Ankara 1987, s. 236.

7 Ali bin Ebû Bekir el-Herevî, *Kitâbu'l-İşârât ilâ Ma'rifeti'z-Ziyârât*, Edirne Selimiye Ktp. Yzm. nr.: 542, vr. 23^b, st. 15-19. Herevî Arapça olan eserinde buranın Türkler arasında yaygın olan ismini imlâ etmekte zorlandığı için, “*Sulţân*” kelimesindeki “ن” (Nûn)'u, kelimeyi وگى سلطان “*Sulţân-evgi*” okutacak şekilde, yanlış bir biçimde “üstün” ile harekelenmiştir. Benzeri bir okuma hatâsı, eski nüsha metinlerindeki imlâ çeşitliliğini iyi bilmeyen günümüz araştırmacılarının telâffuzlarında da görülmektedir. Kuruluş devri Osmanlı coğrafyasını inceleyen yerli ve yabancı araştırmacılardan Prof.



Resim 3. Ünlü Arap seyyah Herevî'nin, XII. yüzyıl sonlarında Sultân-önü'nün “*Andlaşma ile belirlenmiş kâfir hudûdu*” olduğuna ışık tutan satırları. *Kitâbu'l-İşârât ilâ Ma'rifeti'z-Ziyârât*, Edirne Selimiye Ktp. Yzm. nr.: 542, vr. 23^b, st. 15-19.

سلطان وگى وهو موضع عجيب ويقال له ايضا الترم بالرومى ويقال له اوكرم وهو موضع عجيب على تخوم البلاد وحد الكافريه اراج معقوده وتحتها البلادى ليس مثله فى البلاد فى صفايه وحرارته وحلاوته ومنفعته يقصده اصحاب الامراض من البلادى .

“*Sulţân-önü*’ne gelince; o çok ‘acâ’ip bir mevzî’dir. Onun Rûm diliyle söyleniş ‘et-Termâ’ şeklinde olduğu gibi, aynı zamanda ona ‘Avigerm’ de denilir. O beldelerin aslı ve tohûmu olup, muhteşem bir konum ve andlaşma ile belirlenmiş kâfir hudûdudur. Hastalık şâhiplerinin kendi beldelerinden kalkıp gelerek şafâlar sürmesi, harâretini, halâvetini ve menfa’atini elde etmesi husûsunda beldeler arasında onun eşi ve benzeri yoktur.”⁷

Dr. Halil İnalçık, E. Zachariadou ve A. Gallotta, bazı Osmanlı kroniklerindeki سلطان یكى “*Sulţân-öyügi*” yazılışında “öyü” kelimesinin ilk harfindeki “ü” sesinin l “Elif” kullanılmadan, ن “Nûn”un üzerine ötre ile “ö / ü” sesi yüklenerek gösterildiğini anlayamadıkları için, harekeli metinlerdeki “ötre”yi ن “nûn”dan ي “ye”nin üzerine kaydırarak dâimâ یكى سلطان “*Sulţân-yüki*” şeklinde okumuşlardır. Bu yazım değişikliğinin kısmen telâffuz farkından doğduğu anlaşılmakla birlikte, ismin “*Sulţân*’ın bulunduğu taraf” anlamında kullanıldığına bakılarak, en azından “*Sulţân-önü*”ne daha yakın olan “*Sulţân-yönü*” şeklinde mânâlandırmak kuşkusuz daha doğru ve akla daha yatkın olurdu.



Resim 4. Batı Anadolu uçlarında Türkmenler'i örgütleyip imparator John Vatatzes'in önemli kale ve beldelerini fetheden Selçuklu sultanı Alâeddin Keykubâd'ın Alanya'da yer alan heykeli.

Herevî'nin seyâhat-nâmesine düştüğü bu kayıt, *Sultan-önü*'nün batı ucunun Kayır Hân ailesinden Gök Alp, Gündüz Alp ve genç bir alp/gâzî olan oğlu Er-Tuğrul'un katıldığı Türkmen-Bizans sınır savaşlarından yarım asır öncesine dek معقوده ازاج "Andlaşma ile belirlenmiş kâfir hudûdu" olarak kaldığına ışık tutar. Nitekim XIII. yüzyılın ilk çeyreğinde Eskişehir ile Seyitgazi (Νακόλεια / Nakoleia) arasına üç yüz bin çadırılık bir Türkmen kitlesinin yerleşmesi, bu sırada Selçuklu-Bizans ucunun tam olarak bu sınır hattı olduğunu ortaya koyar.

Gündüz Alp, Er-Tuğrul ve Gök Alp'in Sultan-önü Çevresi ve Karadeniz Sâhilindeki İlk Fetihleri (620-622/1223-1225)

Osmanlı kroniklerinde kuruluş coğrafyasına tekabül eden Sultan-önü (Eskişehir-Bilecik hattı'nın Sultan I. Alâeddin döneminde *Gündüz Alp*, *Gök Alp* ve *Er-Tuğrul Gâzî* tarafından fethedildiği konusu ortak fakat karmaşık rivâyetler ekseninde işlenmişse de, bu bilgilerin uzun bir süre mâhiyeti ve tarihi

8 Gryâsüddin M. H'ândmîr, *Târîh-i Hâbîbü's-Siyer fî Ahbâr-ı Efrâd-ı Beşer*, nşr.: Muhammed Debîr-i Siyâkî, III/3, Kitâb-fürûş-ı Hayyâm, Tahran 1362 /

açıdan gerçek olup-olmadığı tespit edilememiştir. Yapılan münferit son birkaç araştırmada nihâyet çağdaş İslâm, Bizans ve Latin kaynaklarında bölgede bir Türkmen-Bizans çatışmasının yaşandığını gösteren izlere rastlanmıştır; ancak bu kez de bunları Osmanlı rivâyetleri ile tenkid edip ilişkilendirecek nitelikli bilimsel bir sentez ortaya konulmamıştır.

Kroniklerde Osmanlılar'ın atalarının Mâhân'dan Anadolu'ya göç serüveninin, Cengiz Han istilâsına odaklı olarak 617/1220 yılı içinde gerçekleştiğine doğru olarak işaret edilmiş; ancak onların Ankara/Karacadağ civârına gelip *Sultan-önü* üzerinden Rumlar'a karşı başlattıkları akınların târihi hakkında, göçten kısa bir süre sonra gerçekleştiği dışında net hiçbir bilgi verilememiştir. Osmanlı tarafında bu konuya âit yegâne kronolojik veri, Yıldırım dönemi kroniklerinden birini kullanan İranlı müverrih Hvândmîr tarafından verilen: دو سال اوقات قرحنده فال بفرایال گزرانید "İki yıl uğurlu vakitlerde dolaşmaya devâm ettikten sonra, bir gün Sulţân Keykubâd'ın konakladığı nevhîye geldiler." bilgisinden ibârettir⁸. Buna göre Osmanlılar'ın ataları ve Mâhân Oğuzları'nın lideri "Kaya Alp" ya da "Kayır Hân"ın ahfâdî *Gündüz Alp*, *Gök Alp* ve *Tuğrul (Er-Tuğrul)*'un Sulţân Alâeddîn'in Bizans uç savaşlarına yardım için Ankara'ya gelişleri, Cengiz istilâsı sırasında Anadolu'ya göç ettikleri 617/1220 târihinden tam iki yıl sonra, 619/1222 yılı içinde gerçekleşmiştir.

Osmanlı rivâyetlerinin ayrıntılı tenkidi, bu uç akınları sırasında *Gündüz Alp* ve *Gök Alp*'in sâhil kenarlarında, torunu *Tuğrul (Er-Tuğrul)*'un ise Bithynia ve Frigya uçlarında Rumlar, Kıpçak Tatarları ve Ruslar'la çatıştıklarını ve onların bâzı stratejik kale ve beldelerini aldıklarını çözümlememizi sağlar. Bu rivâyetlerin tüm kroniklerdeki ortak sıralaması, Osmanlı coğrafyasındaki ilk fetihler dizisinin Kütahya'nın kuzey ucunda Doma-

1983, s. 487.

niç'ten başlayıp, doğusunda bulunan Karaca-hisar kalesi üzerinden devâm ettiği ve nihâyet her ikisinin kuzey yönünde bulunan Söğüt'ün fethi ile sona erdiğini ortaya koyar.

Nitekim İdris-i Bitlisî *Heşt Behişt*'inin ilk *Ketîbe*'sinde Karaca-hisâr'ın fethi öncesinde; شهر کوتاهیه وتوابع در آن ولا هنوز دار الحرب بود "Kütâhiyye şehri [ve tevâbi'i] henüz dârü'l-harb [iken]" Er-Tuğrul Gâzî'nin buradaki toprakların bir kısmını ele geçirdiğine işaret ederek: از ولایت کوتاهیه و غیرها هر روز کشوری می کشودند و آثار مردانگی وجلالت بمردان کار مینمودند وبسیاری از ساکنان مواضع ومزارع دار الحرب "Kütâhiyye ve gayrı iyâletlerden gün-be-gün şehirler feth ü teshîr ve merdânelük âşârını mücâhidân bir-birine tebşîr ve dârü'l-harb sükkânımuñ vâfir mezârî ü mevâzî'lerin" feth ettiklerini haber vermektedir⁹.

Rivâyetin Neşri'ye intikal eden versiyonunda ise, İdris'in "gayrı iyâletler" ifâdesiyle söz ettiği Karaca-hisâr kuşatmasının başlangıcından Tatar baskınına kadar yaşanan olaylardan şöyle söz edilmiştir:

"Er-Tuğrul Sulţân 'Alâ'e'd-dîn'e varup, gazâyâ tahrik idüp, Rûm leşkeriyle Sulţân 'Alâ'e'd-dîn gelüp Karaca-hisâr'ın üzerine düşdi. Ol vakt dahı vilâyet-i Kütâhiyye, kal'asıyla kefare elindeydi. Sulţân 'Alâ'e'd-dîn cânib-i cenûbın Er-Tuğrul'a tefvîz idüp, ittifâk ol tarafdan hayli ceng olup, kâfir bunalup Sulţân'dan şulh taleb itdiler. Sulţân

9 İdris-i Bitlisî, *Heşt Bihîşt*, I. Ketîbe, İÜ Ktp. TY, nr.: 225/1, vr. 14^a, st. 13-14; Abdü'l-Bâkî Sa'dî Efendi, *Heşt Behişt Tercemesi*, I. Ketîbe, Süleymâniye Ktp. Hamîdiye, nr.: 928, vr. 16^b.

10 Mehmed Neşri, *Ğihânnümâ: Die Altosmanische Chronik des Mevlânâ Mehemmed Neschrî*, Band I, T. Menzel nsh., nşr. F. Taeschner, Leipzig 1951, p. 22, st. 5-11. Daha önce Ahmedî'ye de kaynak olan, Yıldırım Bâyezîd'in ilk cülûs zamanlarında yazılmış mensur bir *Tevârîh* nüshasını kullanan Şük-rullâh-ı Amâsî, *Behcetü't-Tevârîh*'inde Sulţân'ın kuşatmayı Er-Tuğrul'a bıraktığı bu anlardan şöyle söz etmiştir: "عاجز شدند و صلح خواستند سلطان راضی بمی شد اغار کردند ، طرف جنوبی بارطغرل تعیین شده بود کافر ان طرف "Ehl-i İslâm -e'azze hümu'llâh- şubh u şâm kal'a-i Kâra-



Resim 5. Sultan-önü çevresinde Rumlar'la savaşıp 620-622/1223-1225 aralığında Domaniç, Karaca-hisâr ve Söğüt'ü fetheden Gündüz Alp oğlu Er-Tuğrul Gâzî. Kitâb-ı Silsile-nâme, VGM KTDBA, D. nr.: 1872, vr. 18^a.

Er-Tuğrul'a gâyet mu'tekid oldı, andan Sulţân şulhi kabûl itmeyüp: 'Elbette kal'ayı virtûñ!' dirken haber geldi ki: "...Tatâr nakz-ı 'ahd idüp, gelüp Eregli'yi gâret itdi!.. Sulţân 'Alâ'e'd-dîn fi'l-hâl göçüp, ba'zı leşker-ile Er-Tuğrul'u kal'a üzerinde koyup: 'Sa'y it! Feth ideydiñ, ola-mı?' diyüp, gidüp Tatâr[ı] dahı karşula[dı]."¹⁰

ca-hisâr'a irişüp harbe âğâz itmişlerdi. Kal'anun cenûbî cânibî Er-Tuğrul'a müte'ayyin olmuşıdı, kâfirler âciz olup âhir şulh itdilerdi ve Sulţân râzı olmamışdı." (Nûruosmâniye Ktp. nr.: 3059, vr. 159^b; Mustafa Fârisî, *Behcetü't-Tevârîh Tercemesi*, Süleymâniye Ktp. Hafid Efendi, nr.: 222, vr. 232^b). Fâtih dönemi müverrihlerinden Karamânî Mehmed Paşa da *Tevârîhü's-Selâfîni'l-'Osmâniyye* adlı Arapça târihçesinde aynı eserden naklen Karaca-hisâr'ın fethine şu kısa cümle ile giriş yapar: الملك المبرور المذكور حاصر القلعة الكافرية الموسومة بقراجه "Sonra, zikri geçen güzel Melik (Sulţân 'Alâ'e'd-dîn), 'Karaca-hisâr' diye adlandırılan kâfir kal'asını muhâşara etti ve cenûbî (güney) tarafını Emîr Er-Tuğrul'a tefvîz etti." (Karamânî Mehmed Paşa, *Tevârîhü's-Selâfîni'l-'Osmâniyye*, Süleymâniye

Karaca-hisar kuşatması başladıktan birkaç ay sonra Tatar'ın baskın yaptığı belirtilen bu arklı "Eregli"nin, günümüz araştırmacılarının birçoğunun sandıkları gibi *Konya Ereğli*'si değil, 619/1222'de başlayan Sudak Seferi sırasında yoğun çatışmalar yaşandığını çağdaş kaynaklardan tespit ettiğimiz *Karadeniz Ereğli*'si (Ἡράκλεια Ποντική / *Herakleia Pontika*) olduğunu; rivâyetteki "Tatâr"ların ise Sultân Alâ'eddîn'in "ceng" için "Sulţân-öyüğü"ne geldiği sırada, Gündüz Alp ve kardeşi Gök Alp müttefik kuvvetleri tarafından geri püskürtülen "deñizden çıkmış Tatar"lar olduğunu, Enverî'nin *Düstür-nâme*'sine Semerkandî'nin kayıp kroniğinden nazmen aktardığı şu dizelerinden öğreniyoruz:

"Çıkdı Sulţân'a deñizden çok Tatâr
Katı yaydan cümle çäküp ok atar
Pâdişâh getdi aña dirdi çeri
Gündüz Alp'i kığırur ol serveri
Anda hem Gök Alp irişdi bile
Vâr ümmiği bunlaruñ nuşret bula
Geldi Sulţân-öyüğü'ne cenge Şâh
Aldı destür iki kardaş fudı râh
Uğraşup varup Tatâr'ı başdılar
Başlarını at yenine aşdılar
Şınuban bahra girüp geldi Tatâr
Nice Tatâr'ı bular diri tutar..."¹¹

Yazıcı-zâde 'Alî *Selçuk-nâme*'sine eklediği önemli bir rivâyette, bu olayların 619/1222'de Selçuklular'ın Kuzey Karadeniz'de Kıpçak Tatarları'yla başlayan mücadeleleri ve onu izleyen Sudak Seferi ile, Batı-Orta Karadeniz havzasında İznik-Rum imparatoru John Dukas Vatatzes ve Trabzon Komnenleri'ne karşı eş zamanlı olarak yürütülen çatışmalar sırasında gerçekleştiğini açıkça belirterek şöyle der:

"Hüsâme'd-dîn Çobân Beg çeriyle geçüp,
kırudan Deşt'e varup, Kıpçağ'ı başıp, sıyup,



Resim 6. Gündüz Alp'in Güzelce-hisâr'ı fethinden altı ay önce, Er-Tuğrul'un 620/1223 yılı Haziran ayında kuşatıp 1225 yılı baharında fethettiği Karaca-hisâr kalesi kalıntılarının genel görünümü.

Suğdâk'ı feth idüp, Rûs'uñ harâcım aldıkdan
şoñra dâhı küffâr temerrüd idemediler. Tâ
Tâtâr fetretine degin Sulţân 'Alâ'e'd-dîn
çeriyle kend-özi Konya'dan Sulţân-öyüğü'ne
geldi, küffâr yağı olduğu sebebiyle ve Uc
şarafına teveccüh itdi. Tatâr geldiğün işidicek
kendü girü | döndi; Uc'ı Hüsâme'd-dîn-
oğlanları'na ve Kayı'dan Er-Tuğrul'a ve
Gündüz Alp ve Gök Alp'e işmarladı."¹²

H'ândmîr'in yukarıda verdiği târihi doğrulayacak şekilde, çağdaş Komnen müverrihi Lazaropulos'un Ποντική / *Pontus* sâhillerinde Selçuklu Uç Türkmenleri'yle Bizans-Kıpçak müttefik kuvvetleri ve Trabzon Rumlar'ı arasında 619/1222 yılında başladığını açıkça gösterdiği¹³, Sultan Alâeddîn'in Ankara Çubuk nehri üzerine inşâ ettirdiği Akköprü'nün kitâbesinden de tam olarak *في ربيع الآخر سنة تسع عشر* "619 yılı Rebî'u'l-âhîr'inde (1222 yılı Mayıs ayında)" başladığını tespit edebildiğimiz bu olaylar dizisinde, her iki rivâyette de Sultan Alâeddîn'in سلطان أيوگی / *Sulţân-*

öyüğü'ne gelişi ve Gündüz Alp'le Gök Alp'i Tatarlar'ın üzerine gönderişi Sudak Seferi'nin başladığı târihten daha sonra gösterilmiştir.

Nitekim Osman Gâzî adına yazılmış eski bir monografi olan *Târîh-i 'Osmân*'ın bize ulaşan mensur özetinde, Sultân Alâeddîn'in Rebî'u'l-âhîr 619/1222 yılı Mayıs ayında geldiği Bizans ucunda savaşa hazırlanırken sefer vaktinin geçip kış mevsiminin geldiğine, ordusunu bir sonraki yılın bahar ayına kadar *سلطان أيوگی / Sulţân-öñi*'nde beklettiğine, ne var ki bahar mevsimi gelip tam harekete geçeceği sırada, bu kez de Tatar'ın saldırdığı haberinin eriştiğine işâret edilerek şöyle denilmiştir:

"Sulţân 'Alâ'ü'd-dîn 'asker ile Konya'dan kalkup Burûsa'ya 'azm itdi, 'Sulţân-öñi' nâm menzile vardıkda bir nice gün tedbîr ü tedârük görince kış irişdi, ol yirde oturup kışladılar. Çün-ki yaz-bahâr oldı, Sulţân 'Alâ'ü'd-dîn merâm eyledi-ki 'Sulţân-öñi' nâm menzilden geçüp Burûsa'ı feth ide. Nâ-gâh ol-demde haber geldi-ki: 'Tatâr kavmi 'ahdi bozup

memleketi çapdı, nehb ü gârât eylediler!' diyü. Sulţân 'Alâ'ü'd-dîn bu haberi işitdikde kaçdı itdi-kim girü döne."¹⁴

Enverî, Yazıcı-zâde 'Alî ve özellikle *'Osmân Târîhi*'nde yer alan bu ortak bilgilerin bilimsel tenkidi, Sultân Alâeddîn'in 622 Rebî'ü'l-âhîr'i / 1222 yılı Mayıs'ında *Ankara-Sultan-önü* hâvâlisinde başlatmayı plânladığı savaşı, hazırlıkların gecikmesi ve şiddetli kış şartları nedeniyle bir sonraki yılın "yaz-bahâr"ına, yâni 1223 yılı Haziran ayına ertelediğini, *Sultan-önü* çevresi dâhil Batı Karadeniz'den *Bithynia*, *Frigya* ve *Mysia*'ya kadar uzanan alandaki tüm akın ve fetihlerin de doğal olarak bu târihten itibaren başladığını gösterir. Bu bir yıllık zaman zarfında Sultân Alâeddîn, 619 yılı Zî'l-ka'de ayı ortaları / 1222 yılı Aralık ayı sonlarında¹⁵ uç tarafındaki komutanlarının bir kısmını ordularıyla birlikte yanına çağırarak Καλόνορος / *Kālōnōrōs* (کالونيوروس : 'Alâ'iyye / Alanya) Seferi'ne çıkacak¹⁶, nihâyet iki ay sonra, Muharrem 620/

14 "'Osmân/Otmân Târîhi", mensur *Velâyet-nâme* içinde, Ankara Millî Ktp. Yzm. nr.: A.8597, vr. 145^a, st. 13-19; Yzm. nr.: A.2864, vr. 125^b, st. 7-14.

15 Niğdeli Kadı Ahmed, *el-Veledü's-Şefîk*, Süleymaniye Ktp. Fâtih, nr.: 4519, s. 295. İbn Bibî *el-Evâmirü'l-'Alâ'iyye*'sinde Sultan Alâeddîn *کالونيوروس / Kālōnōrōs* (Alanya) kalesinin önüne geldiği sırada *با انك زمستان بود هوا عنبر سان وابر كالور* "mevsim kış olduğu hâlde havânın 'anber koktuğunu, bulutun kâfûr yağdırdığını ve savaşın bu şekilde iki ay devâm ettiğini" söyler ki (*el-Evâmirü'l-'Alâ'iyye fî'l-Umûri'l-'Alâ'iyye*, Süleymaniye Ktp. Ayasofya, nr.: 2985, vr. 122^a; S. Adnan Erzi nşr. (Tıpkıbasım), TTK Yayınları, Ankara 1956, s. 243), bu, *Târîh-i 'Osmân* rivâyetiyle tam olarak örtüşecek şekilde, Sultân'ın 619-620 / 1222-1223 kışında Sultan-önü'nde savaşmayıp güneye inmiş olduğunu gösterir. Osmanlı rivâyetlerinde sıklıkla tekrarlanan "*Sulţân'ın Konya'ya döndüğü*" bilgisine tam bir paralellikle, sefer öncesinde Sultan gerçekten de Konya'dadır: krş. İbn Bibî, *a.g.e.*, vr. 120^b, vd.; A. Erzi nşri (Tıpkıbasım), s. 240 vd.

16 Krş. İbn Bibî, *a.g.e.*, vr. 118^a-125^a; S. Adnan Erzi nşr. (Tıpkıbasım), s. 235-249. Müellifin kaydettiğine göre : فرمانها باطراف اوج سلطان فرمود که :

باستحضار لشكرها "*Sulţân, divân kâtiplerine askerleriyle birlikte hazır olmaları için uç taraflarına fermânlar yazmalarını emir buyurmuş*"tu (İbn Bibî, *a.g.e.*, vr. 120^a, st. 7; A. Erzi nşr., s. 239). Sultan Alâeddîn'in Alanya seferine o sırada yedi yüz kişilik küçük bir birlikle Bizans ucunda konuşlanan Tuğrul/Er-Tuğrul'un da katıldığı, kadim özgün bir kaynağı kullandığı aşikâr olan Evliyâ Çelebi tarafından *Seyâhat-nâme*'nin III. Cild'inde: "*Er-Tuğrul 'Alâ'ü'd-dîn'ün boy begi olup, Er-Tuğrul'ün i'ânetiyle diyâr-ı küffârı nehb ü gâret iderek, Malâtiyye ve Kayşeriyye ve Niğde ve 'Alâ'iyye ve Anîkiyye ve nice yitş şehirleri feth idüp...*" cümlesiyle açıkça belirtilmiştir (*Seyâhat-nâme*, III, TSMK, Bağdad Köşkü, nr.: 305, vr. 10^b, st. 32-34). Baba Ahmed'in rivâyetinde de zikri geçen Malatya, Sultân Alâeddîn'in Doğu Anadolu-Şam seferi sırasında yanında götürdüğü Er-Tuğrul'un dedesi Kayır Hân ve erlerinin askerî üs noktası olduğu gibi, yine kroniklerde ve çağdaş kaynaklarda adı geçen Kayseri ve Niğde de, Yassıçemen Savaşı sonrası 630/1232'de Selçuklu hizmetine ilk girdikleri sırada Alp Kayır'ın ve emirlerinden ايلان / ملان : *Yılan / İlân* (اپلان : *Aplân*?) Boğa'nın yönetimine verilen iki büyük ve önemli Selçuklu şehri idi. Bu bilgilerin Osmanlılar'la ilgisini kesinleştiren tarihî kanıtlar için, bk. Hakan

Ktp. Ayasofya, nr.: 3204, vr. 2^b)

11 Enverî, *Düstür-nâme*, İzmir Millî Ktp. nr.: 22/401, vr. 118^a; Paris Bibliothèque Nationale, Ancien Fonds Turc, nr.: 250, vr. 98^a.

12 Yazıcı-zâde 'Alî, *Selçuk-nâme*, TSMK, Revan, nr.: 1391, vr. 166^b, st. 13-17 / vr. 167^a, st. 1-2.

13 Iôsêf Lazaropoulos, *Logos ôs en Synopsei Dialamvanôn tèn Genetthlion êmeran tou en Thavmasi Perivoëtou kai Megalathlou Evgeniou*, Papadopoulos-Keremeus, Sbornik Istočnikov Po Istoriy Trapezundskoy Imperiy, FHIT, Amsterdam 1965, ed.: Adolf M. Hakkert, p. 117.

Şubat 1223 ortalarında bu büyük kaleyi de fethedip¹⁷ güney uçlarında da hâkimiyet alanını genişletmiş olacaktır.

1223 Haziran'ı ortalarında başlayan bu uç akınları¹⁸ sırasında Er-Tuğrul'un öncelikle *كوتاهيه* / "Kütāhiyye" tarafına yönelip orayı vurduğuna¹⁹, ardından Karacahisar'ı muhâsara altına alıp güney tarafından kuşattığına ve kale halkı sulh isteyip muhâsaranın uzadığına dikkati çeken kayıtlar, Kayır-Hânî ailesinin bölgedeki ilk yerel fethinin Kütahya, Bilecik ve Eskişehir'in birleştiği stratejik noktada yer alan Domaniç, ilk kale muhâsarasının ise Tatar akınından kısa bir süre önce başlayan Karacahisar kuşatması olduğunu netleştirir.

Farklı Osmanlı kroniklerinde ayrıntılı şekilde işlenen ve Ereğli yakınlarında gerçekleştiği bildirilen Sudak seferi sırasındaki Tatar akını, kronolojik ayrıntılarıyla birlikte dönemin kaynaklarına açıkça yansımıştır. Nitekim

Yılmaz, "Yeni Tarihi Bulgulara Osmanlı Ataları / 5-6-7: Anadolu'ya Ayak Basan İlk Ata: 'Şah-Melik Kaya Alp' ya da 'Kayır Hân' (II-III-IV)", *Türk Dünyası Tarih Kültür Dergisi*, c. LXIX, Sy.: 408 (Ocak 2021), s. 49-53; Sy.: 409 (Şubat 2021), s. 36-37; Sy.: 410 (Mart 2021), s. 44-47. Er-Tuğrul'un da bizzat katıldığı bu seferde Harput kalesi burcuna Sultan Alâeddin'in sancağını diktirdiği konusunda, özellikle bk. H. Yılmaz, a.g.m., c. LXIX, Sy.: 409 (Şubat 2021), s. 36, 42 (dipnot: 3).

17 Bar Hebraeus (Gregory Abū'l-Farac), *The Chronography of Gregory Abū'l-Faraj*, trc.: W. Budge, London 1932, s. 385. Yukarıdaki kronolojik izleme bakılırsa, Alâeddin'in bu fethi tâkiben Alara kalesine haber gönderip tekfurunun ölmesi sonucu kaleyi savaşız teslim alması da en geç aynı yılın Mart ayı başlarındadır ve Evliyâ Çelebi'nin kaydına göre o sırada Er-Tuğrul da onun yanındadır.

18 İbn Bibî'nin kaydettiğine göre, Sultân Alâeddin Kālōnōrōs / 'Alā'iyye ve Antalya yakınlarındaki Alara kalelerini aldıktan sonra kışı Antalya'da geçirmiş ve emirlerine hil'atler giydiren onları tekrar kışlak ve yurtlarına göndermişti. Aralarında Er-Tuğrul ve Gök Alp'in de yer aldığı bu uç emirlerinin Mayıs ayı içinde uçlara dönüşü sonrası Sultan, Anonim *Selçuk-nâme*'ye göre *هنگام بهار* "hengām-ı bahār"da saltanat yurdu Konya'ya gelmiş ve *شبه نوبته چهارم جمادى الأولى سنة عشرین وستمائة* : 4 Cemâziye'l-ülâ 620 (6 Haziran 1223) Pazartesi

çağdaş Eyyûbî müverrihi İbn Vâsıl, *Müferricü'l-Kürûb fî Ahbâri Benî Eyyûb* adını taşıyan eserinde Cengiz Hân ordusunun Suğdak'ta başlattığı Tatar-Kıpçak çatışmalarından söz ederken, *عاد التتر إلى قجاق* "Kıfçâk'a yönelen Tatar"ların onları Suğdak'tan çıkardıklarına ve kaçanların; *وبعضهم ركب البحر وسار إلى بلاد السلطان علاء الدين كيقباز بن كيوخرو سلطان* "bir kısmının gemilere binerek, Rûm Selçukluları'nın sultânı Sultân 'Alâ'ü'd-dîn Keykubâz bin Keyhusrev'in beldelerine doğru yol aldıkları"na, onların ise *وحملوا ما عز عليهم* "bunların üzerine büyük bir hamle yaptıkları"na açıkça işâret etmiş; aynı bilgiyi İbn Vâsıl'dan naklen tekrarlayan İbnü'l-Esir ise *el-Kâmil fî't-Târîh*'inde, Bulgar diyârı ile eş zamanlı olarak gerçekleşen Karadeniz kıyısındaki bu Kıpçak Tatarı baskınının tam olarak: "أواخر سنة عشرین وستمائة = 620 (1223) yılı sonları"nda gerçekleştiğini haber vermiştir²⁰.

gecesi kendisine suikast hazırlayan muhâlif emirleri yakalatırıp idâm ettirmişti ki (*Târîh-i Âl-i Selçuk der-Anatoli*, Bibliothèque Nationale, Supp. Persian, nr.: 1553, vr. 22^a, st. 1-5), bu onun Batı Anadolu ucuna bu târihten sonra çıkıp, akınları ancak Cemâziye'l-evvel / Haziran ayı ortalarında başlattığını gösterir.

19 Kemâl'in *Selâfîn-nâme*'sine yansıyan şu manzum kayıtlar, onun sefer başlar başlamaz ilk önce Domaniç istikâmetine doğru yol aldığına ve Sultan Alâeddin'e 626/1228'de alınacak olan Kütahya'nın fethi yolunu daha o zamandan açtığına ışık tutar:

"Ki ol vaqt Germiyan ilidi küffâr
Dağı görmüş degüldi Türk'i n'eyler?
Varuban urdı ol ili tamâmet
Şah'a gösterdi anda istikâmet
Akın iderdi dâyim ol dilâver
Kırardı durmayup küffârı server..."

(Kemâl, *Selâfîn-nâme*, İÜ Ktp. TY, nr.: 331, vr. 13^b) Er-Tuğrul'u Domaniç yönünde yer alan Kütahya taraflarında, Kıpçak Tatarı'nın Ereğli baskını öncesi fethi yapmış gösteren bir diğer târihî kayıt için, bk. *Keyfiyyet-i Zuhûr-ı Âl-i 'Osmân*, İÜ Ktp. TY, nr.: 3976, vr. 2^a, st. 14-17.

20 Krş. İbn Vâsıl, *Müferricü'l-Kürûb fî Ahbâri Benî Eyyûb*, V, nşr.: H. Muhammed Rebî, Kahire 1977, s. 55-56; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil fî't-Târîh*, XII, ed.: C. Johannes Tornberg, Beyrut 1966, s. 388.



Resim 7. Alâeddin Keykubâd'ın Alanya ve Antalya seferlerinde yanında yer alan Gök Alp'e kendi adına Antalya'da dikmesini emrettiği burçlardan birinin kitabesi. *Antalya Müzesi*, Env. nr.: 20.

Emîr Gündüz Alp ve kardeşi Gök Alp'in Kıpçaklar'la kıyı çatışması sâhildeki Bizans kalelerinden birinin fethini de berâberinde getirmişti. Nitekim *Târîh-i 'Osmân*'ın mensur nüshalarından birinde "Kaya Beg" ya da "Kayır Hân"ın gazâ için "Sultân-öñi" nâm menzile" hareket eden²¹ oğullarından büyüğünün "Gök Alp" ismini taşıdığı bilgisine paralel şekilde, "küççükleriniñ ismi dağı 'Gündüz Alp'" olduğu haber verilmiş; Hân'ın bu "küççük oğlu"nun sâhilden yönelen bu Tatar akımına müdahâle ettiği sırada, berâberindeki

21 "'Osmân/Otmân Târîhi", a.g.e., vr. 145^a, st. 13-19; Yzm. nr.: A.2864, vr. 125^b, st. 7-14.

22 "'Osmân/Otmân Târîhi", *Velâyet-nâme* içinde, Bibliothèque Nationale, Ancien Fonds Turc, nr.: 136, vr. 34^a, st. 8, 10-11.

"Kaya (Kayır-Hân'lı) cemâ'atiyle 'Güzelcekal'ası'nı kâfir elinden çarb-î dest almış" olduğuna önemli bir ayrıntı olarak işâret edilmiştir²². Güzelcehisar Bartın'a 17, Ereğli'ye 128 km. uzaklıkta bulunan antik bir Ceneviz kalesi olup, Gündüz Alp ve erlerinin Bizans ve Kıpçak Tatarları'yla çatıştıkları sahanın orta noktasını teşkil etmekteydi.

Semerkindî geleneğini tâkip eden üç Osmanlı müverrihinden biri olan İdrîs-i Bitlisî, *Heşt Behîşt*'inin ilk *Ketîbe*'sinde bu aslı kaynaktan naklen, Sultân'ın ilk fethi haberini tam *Bozöyük*'te bulunduğu sırada aldığına dâir önemli bir bilgiyi nazar-ı dikkate sunar ve "Sultân-öyüğü" isminin de bu yer adından doğduğu iddiâsını ortaya atar:

سلطان در حين وصول اين بشارت در نزدیکی اسکی شهر
بحوالی ایوک بود ، چون آن منزل منزل مبارک شد تیمنا
آنجا بسلطان اوگی تسمیه و تسمیر فرمود ...

"Ol Şehriyâr-ı gayret-şi'âr, bu haber-i meserret-eşerüñ hîn-i vuşûlünde Eski-şehr kurbında vâkı' 'Boz-höyük' havâlisinde olmağla, ol menzil-i mübârekeye teyemmünen 'Sultân-öyüğü' tesmiyye vü ta'yîn buyurdu."²³

Aynı kaynağı *Düstûr-nâme*'sinde nazma dönüştüren Enverî de, bölgenin *سلطان ایوگی* "Sultân-öyüğü" adını almasına yine Kıpçak Tatarları'nın Karadeniz akımını önlemedeki şöhretleri nedeniyle, Sultân'ın Gündüz Alp ve Gök Alp'e bu yeri iktâ' olarak vermesini gerekçe göstererek şöyle der:

"Getürürler Hân siyâset eyledi
Bunlara ihsânlar idüp söyledi
Didi: 'Benden ne dilerseniz dileñ!
Didiler kim: 'Bizüm olsun bu bileñ..
Bize Sultân bu yiri kılsun 'atâ'
Haqq yolına bunda kılalum gazâ..
Ol yire 'Sultân-öyüğü' oldı âd
İş-budur, şimdi olur bu resme yâd..."²⁴

Bitlisî ve Enverî'nin Semerkandî rivâye-

23 İdrîs-i Bitlisî, a.g.e., I. Ketîbe, vr. 14^a, st. 5-6; Abdü'l-Bâkî Sa'dî Efendi, a.g.e., I. Ketîbe, vr. 16^a.

24 Enverî, a.g.e., vr. 118^b; Paris nsh., vr. 98^b.

tinden aktardığı tüm bilgiler Gündüz Alp ve Er-Tuğrul Gâzî Türkmenleri'nin Bithynia / Bithynia, Φρυγία/Frigya ve Παφλαγονία / Paflagonya uçlarındaki fetihlerine ilişkin çok önemli ayrıntılara ışık tutmakla birlikte, rivâyete *سلطان أويگی* “*Sulṭān-öyügi*” adının kökeni hakkında eklenmiş olan bu yorum peşinen yanlıştır; çünkü yukarıda gösterildiği üzere biz, XII. yüzyıl sonlarında buradan geçmiş olan ünlü Arap seyyah Herevî'nin *Seyāhat-nāme*'sindeki kayıtlarından bu bölgenin daha o târihlerde *سلطان وكي* “*Sulṭān-öñi*” adıyla anıldığını çok iyi biliyoruz. Ünlü seyyâhın bu mühim kaydı Bithynia havzası ve Frigya'nın kuzey uçlarının, Er-Tuğrul Gâzî'nin Sultan Alâ'eddîn ile buraya gelip fetih ve akın harekâtına girişmesinden kısa bir süre öncesine kadar Bizans hudutları içinde yer aldığına ve ancak onun bu fetih faaliyetlerinden sonra Selçuklu topraklarına katıldığına bölgeyi bizzat yakından görmüş bir görgü şahidinin tanıklığı ve ifâdeleri doğrultusunda ışık tutmaktadır. Bu yerin *سلطان وكي* “*Sulṭān-öñi*” ismini alması Sultan Alâeddîn'in buraya gelişiyle değil, daha önce Selçuklu Sultânı I. Kılıçarslan'ın Haçlı birlikleriyle savaşırken burasını bir harekât üssü olarak kullanmasıyla alâkalıdır.

Yıldırım dönemi Türkmen babalarından Şeyh Sinân-oğlu Ahmed'in *Silsile-nāme*'sinden Bayburtlu Osman'ın *Tevārîh-i Cedîd*'ine intikâl eden şu satırlar, çağdaş kaynaklar ve Osmanlı kroniklerinden aktardığımız bilgilerin tümünü geniş bir perspektiften gösterecek ve doğru bir kronolojik zemine yerleştirecek derecede önem taşır:

“*Hicretüñ tārîhi altı yüz yigirmi ikiye dâhil olmuş idi, ol tārîhde vilâyet-i Rûm'da Selçûkiyân'dan Sulṭān 'Alâ'ü'd-dîn Keykubād bin Keyhusrev bin Ebû Mes'ûd-ı Selçûkî pādîşâh idi; Konya'da olurdu. Kendüsi Sīvās'da egle-nüp, zikr olan Er-Tuğrul... kendüye tâbi' olup*

25 Bayburt'lu Za'im 'Osman, *Tevārîh-i Cedîd-i Mir'ât-ı Cihân*, Süleymaniye Ktp. Fotokopi Arş., nr.: 88, s. 246-248.

26 İbn-i Nâzif el-Hamevî, *et-Tārîhu'l-Manşûrî*, St.

iltimâsın bildürdiler, tamâm hazz eyledi; Kara[ca]-hişâr'a tâbi' Bilectük'de Söğütçü'ü kışlak, Tomâlic tağın yaylak virdi. ... Ol tārîhde Tatar yağı idi, Keşe'den geçüp Rûm'da ba'zı yirleri gâret iderdi. İslâmbol keferesi dahı yağı idi. Sulṭān 'Alâ'ü'd-dîn yine 'asker çeküp, İslâmbol keferesi ile gazâ vü cihâd idüp, ol vaqt kâfirlerüñ münhezim olması Er-Tuğrul şecâ'atiyle olup, Sulṭān 'Alâ'ü'd-dîn Er-Tuğrul'a tabi u 'alem-birle Bilectük sancagın vir[di.]”²⁵

Baba Ahmed'in yukarıda Osmanlı rivâyetleri ve çağdaş kayıtlarla örüntülediğimiz tarihî sentezi tam olarak özetleyen; *Sultan-öñü* sınırları içindeki Domaniç, Karacahisar ve Söğüt havzasının fethini 622/1225 yılında nihâyete ermiş gösteren bu yegâne nitelikteki kaydı, çağdaş Eyyübî müverrih İbn Nâzif el-Hamevî'nin *et-Tārîhu'l-Manşûrî*'sinde Bizans imparatoru Vatatzes'in bazı kalelerinin yine aynı yıl içinde fethedildiğini gösteren şu kaydı ışığında tarihî açıdan kesinlik kazanır:

وفيها كسر السلطان علاء الدين سلطان الروم الأشكري وأخذ من قلاعه وكذلك كسر ألكن أيضاً الرومي ومسكه .

“*Onda (622/1225'te) Rûm sulṭânı Sulṭān | 'Alâ'ü'd-dîn, El'aşkari'yi (Laskaris/Vatatzes) kırdı ve onun bâzı kal'alarını aldı. Yine aynı şekilde Rûmî ('Alâ'ü'd-dîn), Alikes'i de (Alexios Komnenos) kırdı ve onu yakalayıp esir aldı.*”²⁶

Yukarıdaki târihî ve kronolojik verilere göre Osmanlı kuruluş coğrafyası ve Karadeniz kıyısındaki kale fetihleri 620-622/1223-1225 yılları arasında gerçekleşmiş, Cemâziye'l-evvel 620/1223 Haziran ortasında sefere çıkıldığında ilk kez Domaniç ele geçirilmiş, ikinci olarak Cemâziye'l-evvel Haziran ayı sonunda Karacahisar kuşatma altına girmişken, Tatarlar'ın denizden saldırıya yöneldikleri haberi gelmiş; aynı yılın Zi'l-ka'de/Aralık ayı içinde Ereğli-Bartın kıyı havzasında yapılan savaşta ise Güzelce-hisâr kalesi Gündüz Alp'in eliyle

Petersburg Asya Müzesi, nr.: 521, vr. 151^a-151^b; Ebû 'İyd Dûdû thk. nşr., *et-Tārîhu'l-Manşûrî*, Matba'atu Mecma'u'l-Lugâtî'l-'Arabiyye, Dimaşk 1981, s. 113.



Resim 8. Bizans imparatoru John Vatatzes'in oğlu II. Theodor Laskaris'in *Encomium*'unda 1231 barışında Türkmenler'in “krallara yaradır mülk ve kaleleri iade ettikleri”ne işaret ettiği dizeler. *Bibliothèque Nationale, Cod. Parisinus, Supp. Gr.: 3048, fol. 14^v.*

fethedilmiştir. Ardından yaklaşık iki yıllık bir kuşatmadan sonra 622 Cemâziye'l-evvel'i sonları / 1225 yılı Haziran ayı başlarında Karacahisar ve bir sonraki ay olan Cemâziye'l-âhir ortaları / Haziran sonlarında ise Söğüt, Bizans-Selçuklu batı ucunu belirleyen en son nokta olarak Osmanlı Kayıları'nın hâkimiyeti altına girmiştir²⁷. Nitekim Celâleddin Harzemşâh'ın Alâeddin Keykubâd'a 622 yılı در اواخر جمادى الأخرى “*Cemâziye'l-âhir'i sonları (1225 yılı Temmuz ayı başları)nda*” Merâğa'dan yazdığı bir mektupta, kendisinin Moğollar'a karşı kazandığı zafere karşılık, onu da: از پادشاهان مغرب مجلس سامیست دام سامیا که، واسطه سد ثغور وقمع

27 Hasan el-Bayâtî *Câm-ı Cem-Âyîn*'inde Er-Tuğrul'un uç diyârındaki fetihlerinin Söğüt'te son bulduğuna açıkça işaret ederek şöyle der: “*Er-Tuğrul Beg dahı varup, ol ser-haddlerde çalışup, Söğütçük nevâhisine dek açup, ocaqluklarına hük-m-i şerif'le zamîme idindiler.*” (Bayâtî, *Câm-ı Cem-Âyîn*, Millet Ktp. Ali Emiri, Tarih, nr.: 203, vr. 20^b-21^a). Ayrıca bk. Hicran Camcı, *Osmanlı Klasik Çağında Atalar Tarihine Dönüş: Yahyazâde İbrahim'in Hilve-i Hâkânî'si*, İstanbul 29 Mayıs Üniv. SBE Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2021, s. 60).

28 İbn Bibî, *a.g.e.*, vr. 185^a, st. 1-2; A. Erzi nşr. (Tıpkıbasım), s. 369.

29 Sultan Alâeddin ile bu târihte bir anlaşma yapıldığına ve şartlarından birinin de Selçuklu Sultânı'n-

“*Mağrib (batı) pādîşâh-larından uçların korunup kapatılmasına ve küfr ü fücûrun kökünün kazınmasına vâsiha*” olduğu için tebrik etmesi²⁸; aynı şekilde, 622/1225 yılı olaylarını kronolojik sırasına göre kaydeden İbn Nâzif'in de buna paralel olarak, yıl içinde gerçekleşen yukarıdaki kale fetihleri haberini bâbın tam ortasına yerleştirmesi, Bithynia'daki bu ilk fetihler dizisinin yılın ortalarında ve en geç Haziran ayı sonlarında tamamlandığını târihî açıdan kesinleştirir.

Bir görgü tanığı olan İbn Nâzif'in tasdik ve Osmanlı müverrihlerinden Baba Ahmed ile Semerkandî'nin te'yid ettikleri üzere, böylece Osmanlı kuruluş coğrafyasının fethi “*Sultan-öñü*” merkezli olarak Gündüz Alp, Gök Alp ve Er-Tuğrul'un eliyle tamamlanmış; Bizans uçlarında büyük Kayır-Hân'lı Oğuz hâkimiyetinin temelleri sağlam ve esaslı bir şekilde atılmış oluyordu.

Ermeni-Derbendi Ötesine Düzenlenen İkinci Akın ve Fetihler Dizisi

Gündüz Alp, Gök Alp ve Er-Tuğrul'un Osmanlı kuruluş coğrafyasının sınırlarını belirleyen ilk uç akınları, 622 yılı Cemâziye'l-âhir ortaları / 1225 yılı Haziran ayı sonunda Sultân Alâeddin tarafından imparator Vatatzes'le yapılan kısa bir barış antlaşması ile geçici olarak nihâyete erdirilmiş; antlaşmada Bizans tarafına seferlerde Sultân'a bir miktar asker gönderme şartı getirilmiş²⁹ ve Sultan-

na asker gönderme olduğuna ilişkin en önemli ipucu, İbn Bibî'nin 623/1226 baharında çıkılan Kâhta seferine ilişkin tasvirlerinde yer alır. Orada belirtildiğine göre Kâhta seferi öncesi pek çok bölgeden toplanan askerî birliklerin yanı sıra: ویا پنج برادر که، بأولاد فرخدا معروف بودند وتبار که از طرف ولایت لشکری رسیده ومنظر عواطف پادشاه ملحوظ گشته در مقابله ... عساکر شامیان رفت “*Leşkerî (Laskaris) vilâyetinden 'Ferzâhlâ-oğulları' diye ma'rûf beş kardeş gelip, manzar-ı 'avâfî-ı Pādîşâh'ı mülâhaza ederek Şamlılar'ın 'askerlerine karşı durmuşlar*”dı (İbn Bibî, *a.g.e.*, vr. 139^a, st. 16-18). Ne var ki birkaç ay sonra taraflar arasında antlaşma bozulup uçlarda çatışmalar yeniden başlayınca Vatatzes'in bu askerî yükümlülüğü de ortadan kalkacaktır.

önü'nün batı ucunda *Ermeni-Derbendi* (İkizce) mevkii her iki devlet arasında sınır tâyin edilmiştir.

Kadim kaynak *Tārīh-i 'Osmān*'ın mensur özetinde savaşa son veren bu antlaşmadan şu ifâdelerle söz edilmiştir:

“Bu eşnâda Sulṭān 'Alā'ü'd-dīn dahı Burūsa pādīşāhıyla (İznik-Rum imparatoru John Vatatzes) barışuk idüp İrmeni-derbendi'nden sınır itdiler, uclar bağlandı; kimse geçmez ve ol vilāyetüñ akıncısı akına segirtmez oldı.”³⁰

Ahmed-i Rıdvân *İskender-nâme*'sinin Osmanlı târihine tahsis ettiği “Nuşret-nâme-i 'Osmān” adlı bölümünde, dedesi Kayır Hân ve Mâhân'daki kadim atalarına nisbetle “pādīşehler nesli” olduğunu belirtip, bu statüsünden dolayı bilinen isminden farklı olarak طغرل شاه “Tuğrul Şāh” adıyla zikrettiği Er-Tuğrul'un, 622/1225 Haziran'ında tamamlanan ilk fetihler dizisi ve arada yapılan barışı müteâkip, Sultan Alâeddin tarafından *Sultan-önü*'nde ordu komutanı olarak bırakıldıktan sonra da pek çok kale ve beldeler fethettiğine işâret ederek şöyle der:

“Çün-ki Tuğrul Şāh'a virdi Hakk zafer
Lâ-cirem Sulṭān 'Alā'd-dīn ol sefer
Geçmedi Sulṭān-öñi'nden ilerü
Anı ser-leşker idüp döndi girü
Ol sefer çok memleket feth eyledi
Her ciheiden leşkerini toyladı...”³¹

Nitekim bu bilginin doğruluğu çağdaş özgün bir belgenin varlığı sayesinde kesin olarak tespit edilebilir. John Vatatzes'in imparatorluğu döneminde Rumlar'ın rûhânî lideri olan Patrik II. Germanus, 6740/1226 yılı içinde doğuda ortaya çıkan tehlikeli bir tehdit üzerine Chomatianus'a gönderdiği bir mektupta, imparator John Dukas Vatatzes'in “Αγαρηνοῖς / Agarenes” (Haceriler = Türkler) le yeniden savaşmaya gittiğini vurgulayan şu açık ifâde-

lere yer vermiştir:

“Ο γὰρ ἐμὸς ἄνωθεν παρακλήτωρ ἐπιτιμᾷ τῷ κλύδωνι τῆς ψυχῆς μου. Κατευνάζει τὸν τάραχον τῆς καρδίας, βραχυσύλλαβον ἐπάσας Φωνήν, οὐ σε ἐξουθενήκασι λέγων, ἀλλ' ἐμὲ τὸν Φυτεύσαντα κατὰ ἀνατολὰς τὸν νέον τῆς ἐκκλησίας παράδεισον, τὸν τάξαντα Φλογίνην ῥομφαίαν Φρουρὸν τοῦ παραδείσου Φύλακα, τὸν χαριτώνυμον αὐτοκράτορα, τὸν ἐμπύριον νοῦν, τὸν κατὰ στόμα προσηπαντῶντα τοῖς ἀπίστοις Ἀγαρηνοῖς.”

“Benim İlâhî destekçim rûhumdaki öfkeden dolayı beni kınıyor ve kalbimdeki karışıklığın sebebini şu sözlerle çözümlüyor: ‘Onlar seni değil beni küçümsediler, çünkü ben Anadolu kilisesi için cennet bahçelerinden bir bahçe kurdum ve başına, kılıcıyla alabildiğine ateş saçan, rûhumu en güçlü ışığı elde etmeye adanmış, hattâ şu dinsiz Agarenes (Hacerî / Türk)ler'le karşılaşmaya gitmekte olan Otokrat John'u koruyucu olarak tâyin ettim...’”³²

Bu çağdaş belge ile örtüşecek şekilde Semerkandî'nin kayıp kroniğini tâkip eden Osmanlı kaynakları, 622/1225 yılı Haziran'ında Sulṭān 'Alâeddin'den *Sultan-önü* çevresini alıp askerî bir üs edinen Gök Alp, Gündüz Alp ve Er-Tuğrul'un, antlaşmanın aradan çok geçmeden bozulması üzerine Ermeni-derbendi'ni aşarak fetih rotasını bu kez Söğüd ucunun batı ve kuzey hudutlarına doğru çevirdiklerine; daha önce ele geçirdikleri topraklara sınır olan Bilecik ve çevresindeki kale ve beldelerde de fetih ve akın faaliyetlerine giriştiklerine dâir oldukça önemli bir bilgiye yer verirler.

Nitekim geleneğin en önemli temsilcisi olan Enverî, *Düstür-nâme*'sinde yukarıdaki dizelerini tâkiben, bundan sonra Gündüz Alp, Gök Alp ve Er-Tuğrul'un “yüz elli ev” ve “üç biñ er” ile “gazâ kaşdın” edip Ermeni-derbendi'ni aştuklarını, beraberlerindeki mücâhid

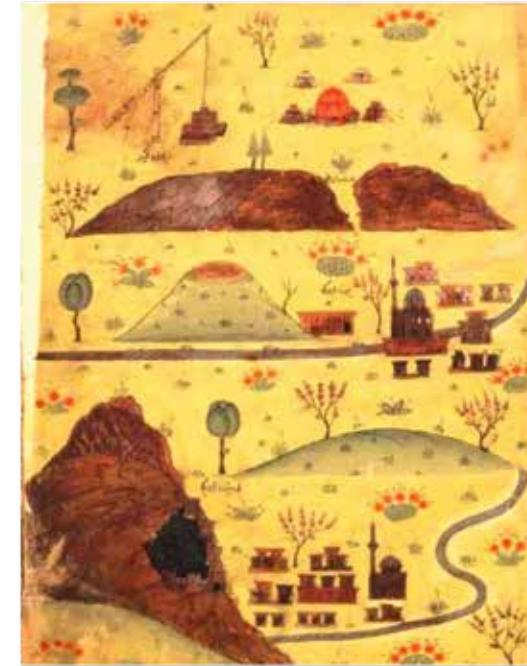
gâzilerle İnegöl ve çevresini bastıklarını haber vererek şöyle demektedir:

“Gice yatmayup bular himmet kılur
Ol aracukda gazâ 'azmi olur
İrmeni-derbendi'n anlar aşdılar
Bunları a'dâ görüben kaşdılar
Kıldılar irt namâzın şubh-dem
Bindiler ata bular yürüdi hem...”

Bundan sonra müellif, “ol ovada” at “oy-nad”an “gâziler”in “Eynegöl'i” vurdıklarını belirterek rivâyeti şu beyitlerle tamamlar:

“Aldılar bî-hadd ganîmet mâlını
Arusı gitmiş alurlar balını
Çıkdı Sulṭān-öyügi'ne cümle şād
Bir gün içinde çıkardı bunlar ād...”³³

Daha önce antlaşmada sınır olarak belirlenen *Ermeni-derbendi*, stratejik önemli bir nokta olarak bilâhare 629/1231 Selçuklu-



Resim 9. Matrakçı Nasuh'un fırçasından Bozîyik ve İn-önü'nün XVI. yüzyıldaki görünümü. Matrakçı Nasuh, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i İrâkeyn*, İÜ Ktp. TY., nr.: 5964, vr. 15^a.

33 Enverî, a.g.e., İzmir Milli Ktp. nsh., vr. 118^b; Paris nsh., vr. 98^a.

34 İdris-i Bitlisî, a.g.e., I. Ketîbe, vr. 13^b, st. 13-16;

Bizans barış antlaşmasında da iki devlet arasında sınır tâyin edilip, Sultan Osman'ın *Bilecik, Yarhisar ve İnegöl*'ü yeniden dâimî olarak fethedeceği 699/1299-1300 yılına kadar Kayır-Hânlı uç yönetim merkezinin ser-haddi olarak kalmaya devâm edecek; çağdaş göz tanığı İshak Fakih'in gözlemlerine göre, 684/1285'te başkent Konya'daki karışıklıkları tâkiben Bizans'ı vurmak üzere harekete geçecek olan Alp Osmân, bu ilk fethin kin ve nefreti yüzünden Er-Tuğrul Türkmenleri'ne rahat vermeyen İnegöl tekfurı ile ilk çatışmasını da yine bu kadim uç noktası olan “İrmeni-beli” üzerinden gerçekleştirecektir.

Semerkandî'nin kayıp kroniğini aslından mensur olarak nakleden İdris-i Bitlisî'nin *Heşt Behişt*'inin ilk *Ketîbe*'sinde bu bilgiler şu süslü ve edebî ifâdelerle işlenmiştir:

بر حسب امر سلطان در زمان ارطغرل غازی با آن لشکر
آختجی اقوام خاصه خود با استقبال آن دشمنان دین توجه
فرمود و تا به دربند ارمنی سلاح از میان نکشود و هیچ شب
وروز چون چشم بخت خود نغشود چون به دربند ارمنی
برسید دشمنانرا بدان طرف دربند جهت مقابله و جنگ آماده
دید آهنگ جنگ و جدال و بنیاد محاربه و قتال شد سه
شبائروز در آن تنگای دربند و حرب و ضرب میان اهل کفر
و اسلام بهم پیوست ...

“Er-Tuğrul [Gâzî] kabâyil ü aşâyiri ile ber-müceb-i emr-i Sulṭānî, der-sâ'at akıncı 'askeriyle düşmen-i dīni istikbâle isti'câl ve İrmeni-derbendi'ne degin silâhların açmayup, dîde-i bahterî gibi rûz u şeb h'âb-ı râhâtı kendülere harâm ve İrmeni-derbendi'nde a'dâ-i li'âm ile muḳâteleye iḳdām u ihtimâm ve ol derbend-i dayyîḳde ehl-i küfr ile ol dilâverân-ı İslâm üç gün-üç gice ceng ü cidâle kıyâm u mübâderet ve ol gürûh-ı mekrûh ile harb u çarba şevk ü garâm ile mübâşeret eylediler.”³⁴

Bitlisî, Semerkandî'nin özgün metninden ayrıntılı bir şekilde aktardığı bu parçada, İnegöl çevresindeki savaş ve ganimet akınlarının üç gün üç gece sürdüğüne dâir farklı

Abdül-Bâki Sa'dî Efendi, a.g.e., I. Ketîbe, vr. 15^b-16^a.

30 Krş. “‘Osmān Tārīhî”, a.g.e., Ankara Millî Ktp. Yzm. nr.: A-8597, vr. 147^b, st. 19-22.

31 Ahmed-i Rıdvân, “Nuşret-nâme-i 'Osmān”, *İskender-nâme* içinde, AÜ DTCF Ktp. M. Çon Yzm., nr.: B.20, vr. 330^a-330^b.

32 Patrik II. Germanus, *Responsio patriarchae domini Germanae ad superiorem scriptam archiepiscopi Bulgariae*, ed.: Jean B. Pitra, *Analecta sacra et classica spicilegio solesmensi parata*, Rome 1891, Vol. VII / p. 485.



Harita II. Gündüz Alp ve Gök Alp'ten Tuğrul-Şâh (Er-Tuğrul)'a, Tuğrul-Şâh'tan 'Osmân'ın bağımsızlığına kadar ulaşan seksen yıllık göç ve yerleşim sürecinde Kayır Han-oğulları'nın Sultan-önü çevresindeki siyasi ve askeri ilerleyişi (619-699/1222-1300). Tasarım ve düzenleme: Oktay Yılmaz

yeni bir bilgi verirken; Enverî ise yukarıdaki beyitlerin devâmında Bitlisî'nin aslı kaynaktan derlerken atladığı çok daha önemli bir ayrıntıya işaret ederek, Gündüz Alp, Gök Alp ve Er-Tuğrul'un bu ikinci akın sırasında *Bilecik*, *Yarhisar* ve *İnegöl*'ü fethettiklerine dair diğer kaynaklarda rastlanmayan, Ahmed-i Rıdvân'ın yukarıdaki dizelerinin arka plânına ışık tutan şu bilgiye yer vermiştir:

“Geldi bunlar Bilecik’i feth ider
Dönüben Sultân-öyüğü’ne gider
...Yar-ışşâr’ı Eynegöl’i kıldı feth
Andan ayru niçe il oldı feth...”³⁵

Sultan Orhan döneminde hâlâ hayatta olan görgü tanıklarının anlatılarından Semerkan-

dî'nin kayıp kroniğine, ondan da eseri nazmeden Enverî'nin *Düstûr-nâme*'sine ve üstü kapalı bir şekilde Ahmed-i Rıdvân'ın *Nuşret-nâme*'sine kadar ulaşan bu mühim kayıtlar; Bilecik, İnegöl ve çevresindeki beldelerin 'Osmân Gâzi'nin 699/1300'deki asıl fethinden önce ilk kez babası Tuğrul tarafından ele geçirilip alındığına işaret etmektedir.

Nitekim 622/1225 Haziran ayı sonunda tamamlanan ilk fetihlerden bir yıl sonra, Bithynia'da yine *Sultan-önü* merkez üssü üzerinden gerçekleşen bu ikinci fetihler dizisinin de Rumlar'a ait meşhur ve önemli birkaç büyük kalenin fethiyle sonuçlandığı, 'Alâeddîn Keykubâd'ın 623/1226 yılı yazında Celâeddîn Harzemşâh'a gönderdiği bir

“Er-Tuğrul 'asker-i mücâhedet-şî'âr ile Eynegöl'den ardlarına düşüp, irip urup-düşürüp ganâyim-i envâl ü eşkâlleriyle muğtenem [oldı]” diyerek, İnegöl'ün bu sırada alınıp harekât üssü olarak kullanıldığına zımnen de olsa işaret eder (Bitlisî, *a.g.e.*, I. Ketîbe, vr. 14^a, st. 1-2; Türkçe Tercüme, I. Ketîbe, vr. 16^a).

mektuba özetle şu ifâdelerle yansımıştır:

سلطان جلال الدن بغزای کافر مشغولست ، سلطان علاء الدین نیز همچنان در طرف دیار غرب بحرب مستغرقست ، ودر این سال مبارک چند قلعه معتبر کشوده ، که از آن سروران کفار بود ، و بدین واسطه دین محمدی قوت گرفته

“Sulţān Celālî'd-dîn kâfirle gazāya meş-gûldür; aynı şekilde Sulţān 'Alā'ü'd-dîn dahi garb (batı) diyârı tarafında harbe dalmıştır ve bu mübarek yıl içinde oradaki kâfirlerin önde gelenlerinin elinden mu'teber birkaç kal'ayı almış, bu vesîle ile Dîn-i Muhammedî kuvvet kazanmıştır.”³⁶

Burada Alâeddîn Keykubâd'ın kendi diliyle, 623/1226 yılı içinde Batı Anadolu tarafında alındığını belirttiği چند قلعه معتبر کشوده “mu'teber birkaç kal'a”nın, Gündüz Alp, Gök Alp ve Er-Tuğrul'un aldıkları *Bilecik*, *İnegöl* ve *Yarhisar* kaleleri olduğu son derece açıktır. 622/1225 barışında uçlar bağlanıp *Ermenî-derbendi*'nin antlaşma ile sınır yapılmasının ardından, derbent aşılarak yine “Sulţān-önü” serhaddinden başlatılan bu ikinci fetihler dizisinin de, Kuruluş coğrafyasına münhasır olan ilk fetih dizisinden bir yıl kadar sonra; 623/1226 yılı baharında başlayan Doğu Anadolu seferini müteâkip, aynı yılın Şa'bân / Ağustos ayında *Kâhta*, *Hısn-ı Mansûr* (Adıyaman) ve *Çemişgezek* kalelerinin fetihleri tamamlanmadan, 623 Receb'i ile Cemâziye'l-âhir'i / 1226 yılı Haziran ve Temmuz ayları arasında gerçekleştiği kendiliğinden anlaşılır.

Emîr Gök Alp ve Gündüz Alp'in Sultan-önü'ndeki Beylik Dönemleri & Kayır-Hânlı Uç Beyliğinin Bilinmeyen Kuruluş Târihi

Sultan-önü'nün ileri sınır hattında fethedilen uç askerî üssünde, Sultan I. Alâeddîn'in beratı, hil'atı ve verdiği سیه دار دیار اوج “Si-pehdâr-ı diyâr-ı uc” unvânı ile Kayır Hân-oğullarından emâret görevine atanan ilk isim,

36 Muhammed en-Nesevî, *Streit's-Sulţān Celālî'd-dîn Mengübertî*, Texte Arabe, par: O. Houdas, Paris 1891, s. 178.

37 Şükrullâh-ı Amâsî, *a.g.e.*, Nuruosmaniye Ktp., nr.: 3059, vr. 159^a, st. 18-19.

Hân'ın büyük oğlu *Gök (Gökî) Alp* olmuş; Bizans serhaddi ve kıyı sâhilleri boyunca uzanan pek çok kale ve beldeleri fethedip yerleşen Kayır-Hânlı Oğuz konfederasyonu, Batı “Sultan-önü” merkezli olarak ilk defâ onun eliyle kurulmuştu. Osmanlı kuruluş coğrafyasını içine alan *Sultan-önü* çevresinde, 620-623/1223-1226 yılları arasında Kaya Alp / Kayır Hân âilesinin eliyle iki aşamada gerçekleşen Uç akınlarının, طومانیچ / *Domanîç*’ten sonra Cemâziye'l-âhir 622 / Haziran 1225'te قراجہ حصار / *Karaca-ışşâr* ve سوگوت / *Söğüt*’ün fetihleriyle sona erdiği ilk safhasından sonraki süreci tasvir eden, Şükrullâh-ı Amâsî'nin *Behcetü't-Tevârîh*'ine derc ettiği eski bir rivâ-yette: دو سالى وسه ماه وچهار روز ارطغرل شمشیر زد: “Er-Tuğrul iki yıl, üç ay, dört gün daha kılıç vurup kâfiri kahr eyledi.” denilerek³⁷, onun bölgeden ayrılışı ve amcası Gök Alp'in *Sultan-önü* ucunda beylik alışının tam târihine ışık tutacak dikkate değer bir gönderme yapılmıştır. Buna göre Kayır-Hânlılar'dan Gök Alp'in Sultan Alâeddîn tarafından *Sultan-önü*'nde ilk uç beyliğine atanışı ve Er-Tuğrul Gâzi'nin bölgeden ayrılıp “Hân katına varma”sı³⁸, ilk fetih sürecinin tamamlandığı 622 Cemâziye'l-âhir / 1225 Haziran ayı bitiminden iki yıl, üç ay, dört gün sonra; 624 yılı Şevvâl ayının ilk günleri / 1227 yılı Eylül ayının tam ortasında, büyük olasılıkla 2 Şevvâl 624/15 Eylül 1227 tarihinde gerçekleşmişti. Nitekim bu tespitimizi doğrulayacak ciddi nümizmatik kanıtlar günümüze ulaşmıştır: Sultan Orhan'ın bu târihten bir asır sonra, 724/1324'te Bursa'da tahta cülûsu sırasında bastırarak, ön yüzüne: الإمام المستنصر بالله = “el-İmâm el-Mustansîr Bi'llâh”, arka yüzüne: - عز الله نصره - = “Orhân bin 'Osmân - 'izza'llâhu naşarahû-” ifâdelerini darp ettirdiği sikkeleri doğrudan: اربعة عشرين : “Erba'a 'ışrîn sitte-mîye” = 624/1227 târihini taşır³⁹. Orhan Gâzi ilginç bir rastlantı

38 Rûhî Çelebi, *Târîh-i Rûhî*, Berlin Staatsbibliothek, MS Or. Quart, nr.: 821, vr. 16^b, st. 8.

39 Cengiz Babacan, “Orhan Gâzi'nin Abbasi Halifesi al-Mustansîr'i Anan Gümüş Sikkeleri ve Bunların Tarih Taşıyan Üç Örneği”, *Türk Nümis-*

sonucu, Batı Anadolu'da Kayır-Hanlı uç beyliğinin ataları tarafından kurulduğu târihten tam yüz yıl sonrasına tekabül eden cülûsu vesîlesiyle, büyük ataları Gök Alp ve Gündüz Alp'e hil'at ve berat veren devrin Sultân'ı Alâeddîn'in sikkelerini takliden bastırdığı bu sikkelerin ön yüzünde o zamânın halifesi Mustansır'ın da adını anarak, Selçuklu'nun inhitâtından kısa bir süre önce Osmanlı hânedânının zeminini hazırlayan ilk çekirdek oluşumun, İlhanlı tasallutuna karşı saltanatla hilâfeti bünyesinde toplayacak bir güç olarak daha o zamandan târih sahnesine çıktığına açık bir gönderme yapmıştır⁴⁰.



Resim 10. Kayır Hân'lı Uç beyliğinin kuruluşunun yüzüncü yılında tahta geçen Orhan Gâzî'nin, o zamanki Abbâsî halifesi Mustansır'ın ismi ve 624/1227 târihini taşıyan sikkesi. C. Babacan (2005), 17 mm., 1.18 gr.

Sultan Alâeddîn Bizans uç emirliğini Gök Alp'e tevdi ettikten sonra, Selçuklu-Rum sınır mücâdeleleri farklı uç noktalarında beş yıl daha devâm ederek, 629/1231'de Erzurum-Sivas aralığında görülen Moğol saldırısı nedeniyle sona ermiş; bu zaman zarfında başta

matik Derneği Bülteni: Sevgi Gönül Hatıra Sayısı, İstanbul 2005, s. 96-101.

40 Orhan'ın bu iddiâsından yalnız Kayır-Hân'lı Oğuz/Türkmen yöneticileri değil, hilâfet çevresine yakın isimler de haberdardı. Nitekim Sultan Orhan'ın cülûs yılında bastırdığı sikkelerine yansıttığı bu büyük ülkü, ona aynı yıl içinde Bursa'da misâfir olan, el-Mustansır'ın hilâfetini ve son Abbâsî halifesi Musta'sım'ın katlini görmüş ve tam yüz otuz yıl ömür sürmüş Hacı Kasım el-Bağdâdî'nin kısa Seyâhat-nâme'sinde onun hakkında kullandığı خليفة العالم وسلطان الإسلام "Halîfetü'l-'âlem ve Sultânü'l-İslâm" vasıfları ile daha canlı ve gerçekçi bir veçhaye bürünerek, Orhan'ın hâkimiyet sınırlarını da aşan yüksek İslâmî bir ideale dönüşmüştür (bk. Seyâhat-nâme, orijinal nüsha, vr. 26^b, st. 11; vr. 27^a,

Eyyûbî asil-zâdelerinden 'İmâdüddîn Hezâr Dînârî'nin fethettiği Κοτιάειον / Kotiaeiion (Kütahya) kalesi⁴¹ olmak üzere, birkaç önemli Rum kale ve şehri daha Selçuklu hâkimiyetine girmişti.

Çağdaş Eyyûbî müverrihi İbn Nazîf, hicrî takvime göre on, milâdî takvime göre dokuz yıl boyunca devâm eden tüm Uç savaşlarına son verecek bu Tatar akınının, 629/1231'de taraflar arasında yapılmış yeni ve kalıcı bir barış antlaşmasıyla sonuçladığını haber vererek şöyle der:

وفيها صالح صاحب الروم الأشكري، وأخذ أموالاً كثيرة من بلاده بسبب خروج التتر.

"Onda (629/1231'de) Şāhibū'r-Rūm ('Alā'ü'd-dīn), Tatar'ın hürücü sebebiyle El'aşkarî (Laskaris = Vatatzes) ile şulh yaptı ve onun beldelerinden çok mâllar topladı."⁴²

Antlaşmanın şartları gereği Sultân Alâeddîn Vatatzes'e bâzı kalelerini yüklü bir haraç karşılığında iâde etmişti ki, bunlar arasında Karacahisar, Bilecik, İnegöl ve Yarhisar'ın da yer aldığı şüphe yoktur. 629/1223'te Karacahisar kuşatması sırasında gerçekleşen Kıpçak Tatarı'nın kıyı taarruzunu 629/1231'deki Tatar akımı ile karıştıran Neşrî, Kitâb-ı Cihân-nümâ'sında: "Bilâcük fethiyle Karaca-hişâr'uñ feth-i evveli arasında yitmiş yıla qarîb geçdi. ...Karaca-hişâr mü'minler elinden çıktı, zîrâ Sulţân 'Alâ'e'd-dîn yine tekûrı içinde ibkâ idüp harâca kesmişidi." diyerek⁴³,

st. 8-9). Bağdâdî'nin ziyâreti ve Sultan Orhan'la ilgili diğer önemli izlenimleri için, son olarak bk. Hakan Yılmaz, "Seyâhat-nâme'sinin Orijinal Nüshasına Göre Hacı Kâsım el-Bağdâdî'nin Bursa Seyahati (724-725 /1324)", Bursa Günlüğü, Sy.: 10 (Eylül-Ekim-Kasım 2020), s. 86-96.

41 İbn Nazîf'in kroniğinde, Selçuklu-Bizans çatışmaları kapsamında 625/1228 olayları arasına kaydettiği: أن الرومي ملك قلعة عظيمة بعد حصارها ثمانية أيام: "Rūmî ('Alā'e'd-dīn)'in sekiz günlük muhâşaradan sonra fethettiği büyük kale" bu olmalıdır (İbn Nazîf, a.g.e., vr. 168^b; Dûdû nşr. s. 155-156).

42 İbn-i Nazîf, a.g.e., vr. 213^a; Dûdû nşr. s. 234.

43 Mehmed Neşrî, a.g.e., Band I (T. Menzel nsh.), p. 23, st. 1-4.

Karacahisar'ın fethini 699/1300'deki Bilecik fethinden yetmiş yıl öncesine tekabül eden 629/1231 Sivas akımı ile (699 - 629 = 70) kıyâsa çalışmış ve kalenin bu akınla aynı yıl içinde alınıp elden çıktığı yönünde yanlış bir çıkarım yapmıştır.

Karacahisâr'ın ilk fethinin ahid/anlaşma yoluyla yapılmış bir itaat altına alma girişimi olduğunu netleştiren bu kayıt, 'Âşık Paşa-zâde'nin bağımsız bir kaynaktan aktardığı, Er-Tuğrul'un 650/1252'de yeniden bölgeye gelip babasının beylik merkezi Söğüt'e yerleştiği safhayı⁴⁴ betimleyen: "Sulţân-öñi'nüñ ve Karaca-hişâr'uñ tekûrı muñi'-idi, Sulţân 'Alâ'd-dîn Karaca-hişâr-ile Bilâcük arasında Söğüt'i bunlara yurt gösterdi." bilgisi ile⁴⁵ te'yid gördüğü gibi, aynı rivâyeti kaynağından biraz daha ayrıntılı şekilde aktaran Hamzavî / Anonim grubunda ise: "Karaca-hişâr tekûrı ve Bilâcük tekûrı Sulţân 'Alâ'd-dîn'e muñi' olup harâc virürlerdi." denilerek⁴⁶, bunların antlaşmadan sonra Sultan Alâeddîn'in haraçgüzârı oldukları Neşrî'nin rivâyetine uygun bir çizgide dile getirilmiştir. Buradaki "Sulţân 'Alâ'e'd-dîn" in ilk değil, II. Sultan Alâeddîn olduğu; 'Âşık Paşa-zâde rivâyetinde "Sulţân-öñi" diye kastedilenin bölgenin ise, -devâmında açıkça belirtildiği üzere- Batı Sultan-önü hatında bulunan μελέκομα / Belokoma (Bilecik) şehri olduğu şüphesizdir.

Nitekim ölümünün ardından babası John Vatatzes adına manzum bir ἐγκώμιον / Encomium (Medhiye) kaleme alan imparator II. Theodor Laskaris, Selçuklu-Bizans uç savaşlarına nihâyet veren 629/1231 barışından söz

44 Er-Tuğrul'un Söğüt'e gelişinin 650/1252 Hazi-ran'ında, II. Alâeddîn Keykubâd'ın kardeşleriyle müşterek saltanatları zamânında gerçekleştiğini ortaya koyan tarihî kanıtlar için, bk. Hakan Yılmaz, "Gündüz Alp ve Er-Tuğrul Gâzî'nin Batı Anadolu'ya Yerleşme, Emâret ve Ölüm Târihleri", Bursa Günlüğü, Sy.: 12 (Mart-Nisan-Mayıs 2021), s. 71-76.

45 'Âşık Paşa-zâde, Tevârîh-i Âl-i 'Osmân'dan 'Âşık Paşa-zâde Târîhi, 'Âli Beg neşri, Matba'a-i 'Âmire, İstanbul 1332, s. 4; Friedrich Giese, Die

ederek, Türkler'in bu sırada daha önce almış oldukları bâzı şehir ve kaleleri geriye iâde ettiklerini açıkça belirtmiştir:

Ἀλλὰ τρέμει Πέρσης ὁ πρὶν σπονδὰς
ῥωμαϊκὰς ἔλκων
εἰς συντήρησιν φιλικὴν, καὶ ἀντιδίδωσι,
καὶ ἐμεῖ τὰ πρὶν βασιλικά χρήματα,
ᾧ κατὰ δυναστεύσας ἀνεῖλκυσε

"Çıkarlarına uyduğu için Romalılar'la antlaşma yapan Persler (Türkler),

Bu antlaşma neticesinde dostça görünerek boyun eğmekten çekindi

Ve güçlüyken elimizden tehditlerle aldığı,
Krallara yaraşır eski mülkleri bırakıp geri çekildi."⁴⁷

Er-Tuğrul Gâzî'nin çağdaşı olan İmparator Theodor'un bu dizelerinde Türkler'in önce fethedip, sonra babasına geri iâde ettiğini belirttiği "ἐμεῖ τὰ πρὶν βασιλικά χρήματα : Krallara yaraşır eski mülkler" in Δορύλαιον / Dorylaion (Sultan-önü) çevresinde fethedilen antik Karacahisar, μελέκομα / Belokoma (Bilecik), Ἀγγελάκομα / Angelokoma (İnegöl) ve Yarhisar kaleleri olduğu kuşkuyla imkân bırakmayacak kadar açıktır. Bu çağdaş mısralar Vatatzes'in hükümdarlığı döneminde Er-Tuğrul'un babası Gündüz Alp ve amcası Alp Gökî ile birlikte bu bölgede kale ve beldeler fethettiğini, ancak çok geçmeden bunların bir kısmının haraç karşılığında geriye iâde edildiğini gösteren yukarıdaki Osmanlı rivâyetlerinin doğruluğunun ve güvenilirliğinin açık ve kesin bir kanıtıdır.

Batı Sultan-önü Uç Emirliği'nin merkez

Altosmanische Chronik des 'Âşık Paşazâde, Otto Harrasowitz, Leipzig 1929, s. 7.

46 Friedrich Giese, Die Altosmanischen Anonymen Chroniken, Breslau 1922, s. 5, st. 25-26.

47 Theodor II. Laskaris, "ἐγκώμιον εἰς τὸν πατέρα αὐτοῦ, τὸν αὐτὸν ὑψηλότατον βασιλέα κύριον Ἰωάννην τὸν Δοῦκαν", Bibliothèque Nationale, cod. Parisinus, Supp. Gr.: 472, fol. 4^v-5^r; cod. Parisinus, Supp. Gr.: 3048, fol. 14^v; cod. Parisinus, Supp. Gr.: 37, fol. 3^v. Ayrıca bk. John S. Langdon, Byzantium's Last Imperial Offensive in Asia Minor, Caratzas, New Rochelle-New York 1992, p. 20.

üssü Söğüt'te beylik almış olan Gök Alp'in Anadolu'daki fetih ve yirmi üç yıllık emâret döneminden kalma nâdir epigrafik ve tarihi kanıtlar, onun gerçek tarihî bir şahsiyet olduğunu kesin olarak kanıtlar. Nitekim Sultan Alâeddîn 619/1222 yılı kışında *Sultan-öñü*'nden ayrılıp Kayseri ve Antalya'ya gittiği sırada, yeğeni طغرل / Tuğrul (ارطغرل / Er-Tuğrul) ile birlikte onun yanına gelerek, 619 Zî'l-ka'de'si ortaları / 1222 yılı Aralık ayı sonlarında *Kalonoros* / 'Alâ'yye (Alanya) seferine katıldığı, bilâhare 622/1225 Haziran'ındaki kısa barışın ardından Sultân Alâeddîn'le birlikte tekrar Antalya'ya gelmiş olduğu anlaşılan Gök Alp, Sultân'ın emriyle burada inşâ ettirdiği iki farklı burca konulan ortak kitâbelerde: عبد الضعیف گوکی "Abdü'z-za'f Gökî : Zayıf kul Gökî" şeklinde anılmıştır⁴⁸.

Gök Alp'in Rebî'ü'l-âhir 624 / 1227 Nisan ayında atandığı *Sultan-öñü*'ndeki ilk emâret yıllarını tâkip eden 629/1231 barış sürecindeki durumuna ilişkin yegâne çağdaş kayıt ise Anonim bir Bizans kroniğinde yer alır. August Heisenberg tarafından yayımlanan bu kronikte belirtildiğine göre; Konstantinopolis'in 1204'ten beri Latinler'in işgâli altında bulunduğu bu süreçte, 1231 Selçuklu-Bizans barışından bir yıl sonra, 6746/1232'de pa-

palığa bağlı Fransisken ve Dominik rahiplerinden iki kişi, misyonerlik amacıyla beş yıldır Gök Alp'in emâretine tevcih edilmiş olan Söğüt-Domaniç⁴⁹ Türkmen uç bölgesi sınırları içine girmişler, ancak burada uğradıkları sert Türkmen baskısından korkup kaçarak Bizans'ın o anki başkenti İznik'ten sığınma talep etmişlerdi⁵⁰. Bu çağdaş metin, Kaya Beg (Kayır Hân) ailesinden *Sultân-öñü*'nde ilk beyliğin verildiği Gündüz Alp'in ağabeyinin uçlardaki otoritesini betimleyen, *Târîh-i 'Osmân*'daki: "*Sultân-öñi sancâğında hüküm eyledi, anuñ kılıcı korkusundan kâfirüñ harekete mecâli yok idi.*" tasviriyile tam olarak örtüşmekte ve aynı ortak noktada birleşmektedir⁵¹.

Daha önce başka bir araştırmamızda gösterdiğimiz üzere, Gök Alp'in *Sultan-öñü* bölgesindeki uç emirliği, çağdaş Selçuklu ve İslâm kaynaklarındaki bilgilerin sentezine göre 647/1250'ye kadar tam yirmi üç yıl süreyle devâm etmiş ve bu târihte kardeşi Gündüz Alp'le aralarında beylik için bir çatışma meydana gelmişti. Kayır-Hanlı uç ittifâkının bölünmesine, Gök Alp'in şehâdetine ve yeğeni Er-Tuğrul'un Söğüt'e gelerek uçlarda âsâyişi te'min etmesine sebebiyet veren bu çatışma, Enverî'nin sürece ışık

"Osmanlı Ataları" başlıklı yazı dizimizde ele alınacaktır.

49 Bize göre طومانيچ / "Domaniç" adı, Latin istilâsını müteâkip 1230'ların başlarında bölgeye yerleşen Fransisken ve Dominik rahipleri ile doğrudan alâkalıdır; gerçekte Δομίνικο / Dominiç (Dominik) olan bu ismin okunuşunun, küçük bir telâffüz farkı ile "Domaniç"e dönmüş olduğu son derece açıktır.

50 İmparator Vatatzes'in adamları tarafından kötü bir muamele görüp iki yıl boyunca gözetim altında tutulan ve ancak 6748/1234 yılında binbir güçlkle ülkelerine dönüş izni alan bu keşişlerin ilginç mâcerâsı bu metinde ayrıntılı bir şekilde hikâye edilmiştir: krş. George of Pelagonia, *Life of Vatatzes*, ed.: A. Heisenberg, 'Kaiser Johannes Batatzes der Barnherzige. Ein mittelgriechische Legende', *Byzantinische Zeitschrift*, XIV (1905), p. 213 vd.

51 "'Osmân/Otmân Târîhi", a.g.e., Ankara Milli Ktp. Yzm. nr.: A.8597, vr. 145^b, st. 19-20.



Resim 11. Ankara'nın Beypazarı ilçesine bağlı Hırka-tepe'de Gündüz Alp'e izâfe edilen türbe.

tutacak yegâne kaynak niteliğindeki *Düstür-nâme*'sinde şöyle nazma çekilmiştir:

"Pes Gök Alp u Gündüz Alp iki emîr
Oldılar biri-birisine dilîr
Biri-biriyle kıldı bir ayda nizâ'
Tefrika oldu tağıldı ictimâ'
Semm-ile Gök Alp'i kıldılar helâk
Âh idüp Gündüz yakasın kıldı çâk
...Pes gelîr Er-Tuğrul ibn Gündüz Alp
Ol iş içün atasyyla kıldı harp..."⁵²

Bu kadim rivâyete göre Gündüz Alp-Gök Alp çekişmesinde mücâdeleyi Gündüz'ün taraftarları kazanmış; Gündüz Alp, amcasının öldürülüşüne hiddetlenen oğlu Er-Tuğrul tarafından te'dibe mâruz bırakılmış, nihâyetinde yine de beylik hakkı kavmi hiyerarşiye göre ağabeyinden sonra kendisinin olduğu için Oğuz'un ittifâkıyla hânlık makâmına atanmıştır.

Ünlü Rum müverrih Laonikos Chalkokondylas, *Historia*'sında Osmanlılar'ın Batı Anadolu'da ortaya çıkış sürecini anlatırken, "Ιονδουζ-άλπην : *Duz-Alpes*" adıyla andığı Gündüz-Alp'in Oğuz kavmi tarafından Kayır-

52 Enverî, a.g.e., İzmir Millî Ktp. nsh., vr. 119^b; Paris nsh., vr. 99^a.

53 Laonikos Chalkokondyles, *The Histories (Historia)*, Volume I/1, Translated by A. Kaldellis,

Hanlı merkez üssüne bey seçilişinde Oğuz lideri Kayır Hân'ın oğlu olmasının yanı sıra, sert ve otoriter bir yapıya sâhip oluşunun da etkili olduğunu ortaya koyan şu ifâdelere yer vermiştir:

"Καὶ τοῦτο φασιν ἐνιδόντας αὐτῷ τοὺς Ὀγουζίους, διαπραξαμένους πρὸς τὸν τῆς χώρας βασιλεύοντα, ἐπιστῆσαι σφίσιν αὐτοῖς τὸν Ἰονδουζάλπην δικαστὴν, μετὰ δὲ ταῦτα ἐπιτρέψαι σφᾶς αὐτῷ διαθεῖναι, ἥ ἂν αὐτῷ δοκοίη ἐπὶ τὸ ἄμεινον. Μετὰ δὲ ταῦτα τὸν τούτου παῖδα Ὀγουζάλπην διαδεξάμενον τὴν ἀρχὴν τῆς Ὀγουζίων μοίρας ἐπὶ τὸ τυραννικώτερον ἐξηγήσασθαι, πρὸς τε τοὺς Ἑλληνας πολεμοῦντα κατὰ τὴν Ἀσίαν μέγα εὐδοκιμῆσαι."

"Derler ki; Oğuz yiğit erin niteliğini ayırt ederdi, o günkü emirleri olan Duz-Alpes (Gündüz-Alp)'i Han olarak atadılar ve bundan sonra onlar, onun kendileri için en iyi gördüğü şekilde kendilerini yönetmesine imkân tanıdılar. Oğuz Alpi (Kaya Alp/Alp Kayır)'ın oğlu olması, bundan sonra onu Oğuz kabilesinin önderi olmaya muvaffak kıldı; [onları] oldukça acımasız bir şekilde yönetmesine rağmen, Asya'daki Yunanlılar'a karşı yaptığı mücâdelede hemen büyük başarılar kazandı."⁵³

Kaya Alp/Kayır Hân'ın küçük oğlu Emîr Gündüz Alp'in beylik makâmına atanışı çağdaş monografi *Târîh-i 'Osmân*'da ise kısaca şöyle özetlenmiştir:

"Andan [Sultân 'Alâ'e'd-dîn] vardı, ol ağzı Gündüz Alp'a ısmarladı; sancâk virdi, kılıç kuşatdı, anda kodı. Kendüsü tiz Konya'ya geldi, kažiyye çok.. Bir niçe yıl Gündüz Alp ol ağızda jırdı, tã kim Allâh emrine vardı."⁵⁴

Semerkindi'den gelen nâdir rivâyet, Gündüz Alp'in emirlik yaptığı "bir niçe yıl"ın tam olarak kaç yıl olduğunu da aydınlatarak, onun uç beyliğinin toplam üç yıl sürdüğünü çağdaş bir anlatı ışığında te'yid eder:

Harvard University Press, Cambridge and London 2014, p. 14-17.

54 "'Osmân/Otmân Târîhi", a.g.e., Ankara Millî Ktp. Yz. nr.: A.9574, vr. 117^a, st. 2-4.



Resim 15. Bir dönem Selçuklu ümerâsı arasına katılıp Kırşehir vâililiği görevine getirilen ve Hatir-oğlu isyanında İlhanlı topraklarının istilâsına öncülük eden "Tuğrul-Şâh" ya da "Er-Tuğrul Gâzî"yi son yıllarında gösteren bir minyatür. *Silsile-nâme*, Varşova Bibliothek Narodowa, BOZ, nr.: 183, fol. 28°.

başta oğlu 'Alâeddîn Çelebi hakkında olmak üzere çeşitli vesilelerle makamına hitâben mektuplar yazıp göndermişti⁶¹.

Erken Osmanlı kronik metinlerinin ayrıntılı sentezinden 650/1252 yılı Haziran'ında kesin olarak Söğüt'e gelip yerleştiği anlaşılan Er-Tuğrul'un, fetihten uzun yıllar sonra bu bölgeye gelişinin umum müverrihler tarafından ilk göç zamânı ile karıştırılması, aslında 617/1220'de çoktan Anadolu'ya gelmiş olan Emîr Tuğrul'un, öncesinde Selçuklu Sultânı'nın ümerâsı arasında yer aldığı en parlak

İâ'îfesindendi ve Cengîz istilâ'sı sırasında Mâhân şehrinin pâdişâhı idi. Çok dolaşıp durdu ve Âşî suyunda boğuldu. Oğlu Er-Tuğrul ise Rûm (Anadolu) tarafına aîf-ı 'inân eyleyip, Selçûklular'a mülâzemet ile hizmetin himmet kemerini beline dolamıştı." (Ahî Evrân Hâce Nâsirüddîn Mahmûd el-Höyî, *Kitâbu Menâhicü's-Seyfiyye*, Süleymaniye Ktp. Hâlet Efendi Eki, nr.: 92/1, vr. 1^a) Bu kayıt efsânevi "*Süleymân Şâh*" rivâyetinin kroniklere ilk kez girdiği Yıldırım döneminden daha eskiye âit olamaz. Eser yazıldığı sırada hâlâ Kırşehir vâlisi olan Emîr Tuğrul, mukaddimede Ahî Evran tarafından: "Sif الدولة، سيف الخواص، سيف الدين، سعد الإسلام والمسلمين، مختار عظماء السلاطين، محب الأوليا والصديقين طغرل - اطلال الله بقاءه وسلك به سبيل رضا - "Emîr-i ecell, Seyyidü'l-havâşş, Seyfî'd-devleti ve'd-dîn, Sa'dü'l-İslâm ve'l-müslimîn, Muhibbî'l-üzemâ'i's-selâfîn, Muhibbî'l-evliyâ ve's-şiddâ-

ve prestijli döneminin literatürde karanlıkta kalmasına sebebiyet vermiştir. *Silsile-nâme*'lerdeki bu nâdir kayıtlar, arka plândaki gerçek tarihî perspektife uygun şekilde onun, Söğüt'e gelmeden önce 650/1252 yılına kadar Konya Sultânı'nın ülkesi içinde yüksek bir emâret makamına atandığını netleştirmekte; babası Gündüz'ün beylik alanının ise ona ancak tekâ'üdünden sonra bir "*Arpalık*" olarak verildiğine kesin ifâdelerle açıklık getirmektedir.

Vaktiyle Domaniç'ten Söğüt'e, Yarhisar'dan İnegöl'e kadarki coğrafyayı babası Gündüz, amcası Gök Alp ve kardeşleri ile birlikte fetheden Tuğrul, Kırşehir emirlik makamından emekli olduktan sonra yerleştiği ata topraklarında uzun süre çok sessiz ve sâkin bir dönem geçirmiş; babası Gündüz'den kendisine intikâl eden ve tüm Kayır Hânlı Oğuzlar üzerine câri olan kavmi bir statüyle, yirmi dört yıl boyunca Söğüt çevresine hükmederken, komşu Rum satraplıklarıyla "müdârâ" (ılımlı görünme) siyâsetini benimsemişti. Nitekim 'Âşık Paşa-zâde kroniğinde Yahşi Fakih rivâyetine geçmeden önce, Osman'dan önceki dönemi tasvir eden eski bir rivâyet içinde onun çatışmalardan uzak durduğu bu ara devreyi: "*Er-Tuğrul Gâzî zamânında ceng ü cidâl ü kıtâl olmadı, yaylakların yayladılar ve kışlakların dağı*

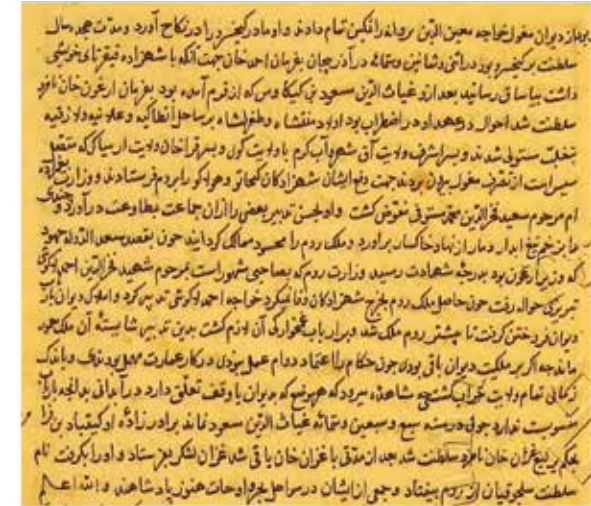
kîn Tuğrul -eîlâ'llâhu bekhâhü ve seleke bi-hî sebîl-i rızâhü-" yüksek emâret vasıflarıyla anılmıştır (Ahî Evrân, a.g.e., vr. 1^b, st. 15-17).

61 Meselâ, bk. Mevlânâ Celâleddîn-i Rûmî, *Mek-tûbât*, Mevlânâ Müzesi, Müzelik Yazma Kitaplar, nr.: 79, vr. 81^b, st. 10-28. Hazret-i Mevlânâ bu mektubun başında Emîr Seyfeddin Er-Tuğrul'a: *امير اجل، عالم عادل، منس الخيرات، مقدم الحسنة، قانع الظلمة، معين المظلومين، مربي العلماء، محب الفقراء، سيف الدولة والدين، الغ قتلغ، خاص ديندار، عالي همة والى بك - ادام الله قرين اقبال ودولة وسعادة - "Emîr-i ecell, Âlim-i 'âdil, Mî'essisü'l-hayrât, Mukaddemü'l-hasenât, Kâ-mî'u'z-zulmet, Mu'înü'l-mazlûmîn, Mûrebbiyü'l-'ulemâ', Muhibbî'l-fuqarâ, Seyfî'd-devleti ve'd-dîn, Uluğ Kutluğ, Hâşş dîndâr, Âlî-himmet Vâlî Beg -edâme'llâhu karîn-i ikbâlî ve devleti ve sa'âde-*" tebcil unvanlarıyla hitap etmiştir (vr. 81^b, st. 11-12).

kışladılar." cümlesiyle özetler⁶². Mehmed Neşrî de *Cihân-nümâ*'sında Er-Tuğrul'un babasının ölümü sonrası Söğüt'e gelip yerleştiği bu anlardan söz ederken, uçlardaki mevcut siyâsî durumu: "*Egerçi Karaca[ca]-hişâr ol vakt feth olunmamışdı, ammâ Karaca-hişâr'ıla Bilâcük Sultân'a iâ'at iderlerdi, (ol taraflar uçıdı).*" şeklinde tasvir eder⁶³. Tuğrul'un Batı *Sultan-önü*'nde câri olan bu suskunluğu, Hatir-oğlu Şerefeddin Mes'ud'un 675/1276'da başlattığı isyan girişimiyle son bulacak; bu târihten sonra o, kargaşa ortamından yararlanarak Menteşe, Karaman, İnançoğlu ve Eşrefoğlu beylikleri ile birlikte *Sultan-önü* beylik merkezinden Alanya ve Konya sınırlarına kadar uzanan toprakları İlhanlılar'dan koparıp büyük Kayır-Hânlı Tiranlığı sınırları içine katacaktır.

Nitekim ünlü Bizans târihçisi Laonikos Chalkokondylas, *Historia*'sında kadim özgün bir kronikten naklen: "Ενιοι δέ φασιν 'Qγονζίων την μοίραν ηγουμένου 'Qρθογρού-λεω χωρία έρουνά περί τόν Ταύρον καταλαβόντα επί της ταύτη όμόρου χώρας καταστροφή έντεϋθεν ώρμήσθαι, καί τούς γε Έλληνων περιόικούς άγειν, καί επί μέγα χωρήσαι δυνάμεως." : "*Bazıları Er-Tuğrul'un liderliğindeki Oğuz kabilesinin Tauros (Toros) Dağları'nın bazı müstahkem yerlerini de ele geçirdiğini ve onları komşu toprakları bastırmak, Yunanlılar'ın komşularını sürmek ve o zamana kadar kendi gücünü arttırmak amacıyla bir üs olarak kullandığını söylerler.*" diyerek buna işaret etmişse de⁶⁴, bugüne kadar bu büyük tarihî vak'anın aslı ve literatürel dayanakları tespit edilememiştir.

İşte bu ve benzeri ilginç kayıtları doğrulayacak ve târihî gerçeklik noktasına taşıyacak şekilde, olaylar sırasında Moğol tarafında bulunan çağdaş İlhanlı bürokrat ve târihçisi Hamdullâh el-Kazvîni, *Târîh-i Güzide*'sinde 675/1276'da Hatir-oğlu isyanı patlak verdiği



Resim 16. Ünlü İlhanlı müstevfisi Hamdullâh el-Kazvîni'nin, Hatir-oğlu'nun 675/1276'daki isyanı sırasında Âb-ı Germ/Sultan-önü emiri Tuğrul-Şâh'ın diğer beylik emirleri ile Antalya sâhillerine kadar uzanan toprakları İlhanlı hâkimiyetinden çıkardığına ışık tutan kayıtları. *Târîh-i Güzide*, Köprülü Ktp. Fâzıl Ahmed Paşa, nr.: 1054, vr. 95°.

sırada, *Âb-ı Germ (Sultân-önü)* çevresine hükmeden *Tuğrul-Şâh* ve *Meneshâ-oğulları* öncülüğünde meydana gelmiş büyük bir istilâ hareketinden söz ederek, Chalkokondylas'ın verdiği yukarıdaki bilginin doğruluğuna tanıklık etmiştir:

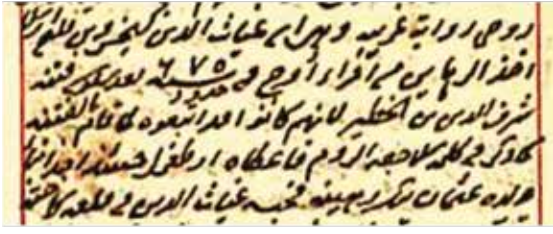
وغيث الدين مسعود بن كيكائوس كه از قزم آمده بود بفرمان ارغون خان نامزد و سلطنت شد. احوال روم در عهد او در اضطراب بود. اولاد منشاه و طغرلشاه بر ساحل انطاكيه و علائيه وللاذقيه بتغل؛ مستولى شدند پسر اشرف ولايت اقشهر و آب گرم تا بولايت كول و پسر قرامان ولايت ارمناك كه، متصلا سيس است از تصرف مغول بيرون بردند جهت رفع ايشان شهزاده گان كيخاتو و هولاجو را بروم فرستادند و وزارت بعمزاده ام مرحوم سعيد فخر الدين محمد مستوفي مفوض كشت و او بحسن تدبير بعضى را ازان جماعت در آورد وجندي را بزخم تيغ ابدار ...

"Giyâşü'd-dîn Mes'ûd bin Keykâvus ki Kırım'dan geldi, Argûn Hân'ın fermânıyla Sultân'ığa nâmzed oldu. Onun 'ahdinde Rûm

62 'Âşık Paşa-zâde, a.g.e., 'Âlî Beg nşr., s. 6; F. Giese nşr., s. 8.

63 Mehmed Neşrî, a.g.e., Band I (T. Menzel nsh.), p. 21, st. 9-10.

64 Laonikos Chalkokondylas, a.g.e., Volume I/1, p. 15-21.



Resim 17. Müneccimbaşı Ahmed Dede'nin, Hatîr-oğlu Şerefeddîn isyanında İlhanlı topraklarını ele geçiren Âb-ı Germ/Sultan-önü beyi "Tuğrul-Şâh"ın "Er-Tuğrul Gâzî" olduğunu ortaya koyan satırları. Câmî 'u 'd-Düvel, II, Nûruosmâniye Ktp., nr.: 3172, vr. 271^a, st. 3-7.

(Anadolu)'nun ahlvâli ıztırâb içinde idi. Menteşâ-oğulları ve Tuğrul-Şâh, Anâkiyye, 'Alâ'iyye ve Lazkiyye'yi müteğallebe ile istilâ ettiler. Eşref-oğlu Ak-şehir vilâyetini; Âb-ı Germ (Sultan-önü/Eskişehir) tâ Göl vilâyetine ve Karâmân-oğlu ise Ermenâk vilâyetine kadarını ki, Sis'e ulaşır, Moğol taşarrufundan çıkardılar. Şeh-zâdelerden Geyhâtû ve Hülâcû onları ortadan kaldırmak maksadıyla Rûm'a gönderildiler. Vezâret, 'amca-zâdem merhûm-ı sa'îd Fahrû'd-dîn Muhammed-i Müstevfî'ye tefvîz kılındı. O, hûsn-i tedbîrle o topluluktan ba'zısına boyun eğdirdi, kimisini de tîg-ı âb-dâriyle telef etti.⁶⁵

Burada, Herevî'nin bir asır önceki kaydına paralel şekilde de grm "Âb-ı Germ (Sultan-önü/Eskişehir)"e yapılan gönderme ile طغرلشاه / "Tuğrul-Şâh"ın emâret üssüne açıkça işâret edilmiştir. Emîr Scyfeddîn Tuğrul ya da Er-Tuğrul'u, bir Osmanlı müverrihi olan Ahmed-i Rıdvân'a eşdeğer şekilde طغرلشاه "Tuğrul-Şâh" isim ve nisbesiyle anan bu çağdaş kayıt, Er-Tuğrul Gâzî dönemi görgü şahidlerine kadar inen, onunla ilgili literatürdeki en eski ve en orijinal kayıt olma özelliğini taşır.

Nitekim Yazıcı-zâde Ali Selçuk-nâme'-

sindeki isyanla ilgili yegâne kaydında, Gıyâseddîn'in isyânı bastırdıktan sonra "Sulţân-öñi"ne gelerek, o bölgenin beyi Er-Tuğrul'dan da itaatini arz etmesini istediğini, onun da Sultân'a bağlılığını arz edip Osman'ın oğullarından birini hizmetine teslim ettiğini açıkça belirtir:

"[Sulţân Ğiyâsü'd-dîn] uc tarafındağı Türkleri ki, 'âşî olup İstanbül Faşilyûs'ına müte'allık Sulţân'a harâc virür Rûmîler'i ururlardı, mu'fî ve münkâd kıldı. Tâ Sulţân-öñi'ne deĝin geldi; ol tarafdağı Kayı boyunuñ begi merhûm Er-Tuğrul Beg Sulţân hizmetine varup selâmladı ve pîşkeşler iletdi ve oğlu 'Osmân Beg'üñ bir oğlını Sulţân Ğiyâsü'd-dîn'e hizmet itmege virdi. Şoñra Sulţân Ğiyâsü'd-dîn aña Kâhta nevâhîsinde Paĝnîk ilini tîmâr virdi."⁶⁶

Yukarıdaki bilgilere tam bir paralellikle, Selçuklu Sultânı Gıyâseddîn'in "Sulţân-öñi"ne kadar gelip Er-Tuğrul Beg'den itaatini sunmasını istediğini ve onun da 'Osmân'ın çocuklarından bir torununu Sultân'ın hizmetine verdiğini gösteren bu mühim kayıt, Yazıcı-zâde'nin başı-sonu belirsiz bir şekilde aktardığı bu vak'anın aslında direkt Hatîr-oğlu Şerefeddîn İsyânı ile ilgili olduğuna, o sırada Batı Sultan-önü'ne hâkim olan bu طغرلشاه "Tuğrul-Şâh"ın Osman Gâzî'nin babası "Er-Tuğrul"un ta kendisi olduğuna ve isyan sonrasında "o topluluğun بعضی را از ان جماعت در آورد" kısmında yer aldığına ışık tutacak oldukça önemli ayrıntılar içerir.

Müneccimbaşı Ahmed Dede Şahâ'ifu'l-Ahbâr'ında bu önemli bilgiyi muhtemelen yine Yazıcı-zâde'nin kaynağından naklen, olayları Hamdullah Kazvî'nin yukarıdaki çağdaş kaydı ile daha sağlam bir şekilde sentezleyip

ilgili kısımlar tamâmen atlanmıştır. Burada sıraladığımız nüshalar metnin eksiksiz versiyonunu içermekte olup, isyan sırasında uçlarda yaşanan hareketliliğin Osman Gâzî'nin babası Tuğrul-Şâh'la bağlantısına oldukça net bir biçimde ışık tutmaktadır.

66 Yazıcı-zâde Ali, a.g.e., vr. 411^a, st. 6-11.

birleştirecek ve doğrudan Hatîr-oğlu İsyânı ile ilişkilendirip çok daha geniş bir târihî perspektiften gösterecek şekilde, buradaki "Er-Tuğrul" arطغرل "Tuğrul-Şâh"ın طغرلشاه "Tuğrul-Şâh"dan başka biri olmadığını daha da netleştirip pekiştiren şu ilginç bilgileri vermiştir:

غياث الدين كيوخسرو بن قلج ارسلان أخذ رهاين من أمراء أوج في حدود سنة ٦٧٥ ، بعد سكن فتنة شرف الدين بن الخطير لأنهم كانوا قد اتبعوه مع تمام بالفتنة كاذكر كلمة سلاجقة الروم ، فاعطاه ارطغرل حسر أحد أبناء ولده عثمان ترك رهينه ، فحبسه غياث الدين في قلعة كاخته ...

"Ğiyâsü'd-dîn Keyhusrev bin Kılıç Arslân, 675 [senesi hudûdun]da Şerefü'd-dîn [İbn]ü'l-Hafîr fitnesi sükûn buldukdâ uç beglerinden rehinler ahz eyledi. Zîrâ fitne eşnâsında ol begler Şerefü'd-dîn'e ittibâ' eylemişler idi. Er-Tuğrul Gâzî dahı ol vaqt uç ümerâsından olmağla, oğlu 'Osmân Beg evlâdından birisini rehn virüp, Ğiyâsü'd-dîn anı Kâhta kal'asında habs eyledi."⁶⁷

Yazıcı-zâde Ali'nin vak'anın sebep-sonuç ilişkisini göstermeyip, olup-bitenlerin aslı veçhesini gizleyecek bir şekilde aktardığı önceki rivâyeti, Müneccimbaşı aslı kaynağına tamâmen sâdik kalarak, Er-Tuğrul'un Osman'ın oğullarından birini Gıyâseddîn'e "rehn vir"diğine ışık tutan daha net ve keskin ifâdelerle aktarmakta; Sultân'ın Sultan-önü'ne kadar gelişinin gerçekte Şâh Er-Tuğrul'un da olaylarla ilgili olmasından kaynaklandığını kuşkusuz bir biçimde ortaya çıkarmaktadır.

Kayır-Hanlı Türkmen kitlesine öncülük eden Tuğrul-Şâh ya da Er-Tuğrul'un merkezî yönetime itaatini sunduğu sırada Sultân'a neden diğer iki oğlundan birinin değil de, özellikle Osmân'ın oğlunu rehin verdiğine ve hâssaten neden onu hapsedtiğine ışık tutacak

67 Müneccim-başı Ahmed Dede, Câmî 'u 'd-Düvel, II, Nûruosmâniye Ktp., nr.: 3172, vr. 271^a, st. 3-7; Ahmed Nedîm Tercemesi: Şahâ'ifu'l-Ahbâr fî Vekâyi'ü'l-A'sâr, III, Matba'a-i 'Âmire, İstanbul 1285, s. 271. İsyâna öncülük eden Hatîr-oğlu Şerefeddîn Beg büyük velî Sadreddîn-i Konevî'nin dervişlerinden olup, isyan anlarında Konevî ona bir mektup yazıp göndermiş ve izlemesi gereken yola ilişkin tavsiyelerde bulunup, dâvâsında gâlip



Resim 18. Hatîr-oğlu Şerefeddîn ve Uç Türkmenleri'ne isyan sırasında destek veren büyük mutasavvıf Sadreddîn-i Konevî, Emîr Er-Tuğrul Şâh'a yakınlığı ile bilinen Mevlânâ Celâleddîn-i Rûmî'nin cenâze namazını kıldırırken. Terceme '-i Şevâkıbu'l-Menâkıb, New York Pierpont Morgan Library, MS.466, vr. 124^a.

en önemli çağdaş kayıt, Sultan Orhan dönemi görgü şahidlerinin anlatılarından uyarlanıp Semerkandî'nin kayıp kroniğinden nazmen bize aktarılan, Enverî'nin Fâtih döneminde derlediği Düstûr-nâme'sindeki bağımsız birkaç dizeden ibârettir.

Müellif, eserde içlerine Karaman-oğlu Mehmed Beg'in de dâhil olduğu Kayır Hân-

gelmesi için duâlar bile etmiştir (bk. Mevlânâ Müzesi Yzm. nr.: 1337, vr. 111^a vd.) Hatîr-oğlu ayaklanmayı başlattığı sırada Tuğrul-Şâh'm da Batı Anadolu'da eş zamanlı olarak istilâ faaliyetlerine girişmesi, olay ânında üç büyük şahsın da birbirinden haberdar olup, Anadolu'yu saran Moğol belâsına karşı ittifak hâlinde hareket ettiklerini gösterir.

lılar'ın İlhanlılar'a karşı bu başkaldırı girişimi sırasında; onun Moğollar'ı geri püskürtüp Konya'yı ele geçişi'nin bizzat Osman'ın desteğiyle gerçekleştiğine işaret eden şu ilginç ve sıradışı bilgiye yer vermiştir:

“Nūrā Şofî-oğlu Mîr Karamân
Eyledi 'Osman'a hizmet bir zamân
Almış idi ilini anuñ Tatâr
Vardı 'Osman cümle kıldı târ u mâr
Sürdi Tatâr'ı Karamân'ı kodi
Nüşa içre râvîler böyle didi...”⁶⁸

Semerkindî'nin kayıp kroniğinden derlenen bu satırlar, isyan zuhûr ettiği sırada yirmi üç yaşında olan Osman'ın bu genç yaşta babasının fütûhât girişimine yardım ettiğini ve Moğol müttefik kuvvetlerine karşı harekete geçip Karaman diyârını muhâfaza ettiğini olayların görgü şahidi olan çağdaş râvîlerin dilinden naklen bizlere haber vermektedir.

Osman Gâzî'nin “Büyük Uç Emirliği” Döneminde Sultan-önü

Dedesi Gündüz Alp'in vefâtı ve babası Er-Tuğrul'un *Sultan-önü*'ne gelip yerleşmesi sonrası, 652/1254 yılında Söğüt'ün Göynücek karyesinde dünyâya gelen Osman, 675/1276'da henüz genç yaşta babası Tuğrul-Şâh'a verdiği destekle İlhanlı otoritesine baş kaldırmış ve Kayır-Hanlı beylik konfederasyonunu korumak için gerektiğinde merkezî yönetimden gelen ordulara bile müdâhale etmekten geri kalmamıştı. İlhanlı-Selçuklu hâkimiyetine karşı bir isyan niteliğindeki bu başkaldırı, babası Tuğrul'un beyliği zamânında Osman'ın hem İlhanlı ordusunu bozguna uğratıp Konya çevresini ele geçirmesine, hem de Yazıcı-zâde'nin yukarıdaki satırlarında görüldüğü üzere; etrafındaki “İstanbûl Faşilyûs'ına müte'allık Sulţân'a harâc virür Rûmîler'i ur”masına imkân sağlamıştı.

68 Enverî, *a.g.e.*, İzmir Millî Ktp nsh., vr. 120^a-120^b; Paris nsh.: 250, vr. 99^b.

69 Çağdaş kaynak *Menâkıb-ı Orhânî*'ye göre Orhan 683/1284'te dünyâya gelmiş ve “seksân yıl ömr devrânı sür”müştü (Celâl-zâde Sâlih Çelebi, *Hâdîkatü's-Selâtin*, İÜ Ktp. TY, nr.: 430, vr. 13^b).

Osman'ın 675/1276 gibi erken bir târihte evli olduğuna ve Orhan'dan önce doğmuş birkaç oğlu bulunduğuna dâir yukarıdaki rivâyetlere yansıyan ilginç ayrıntılar, bize onun ilk evliliğini bu târihten çok önce, muhtemelen 670/1271 yılı civârında on sekiz yaşlarında iken yaptığına; Orhan'ın ise on yılı aşkın bir süre sonra, gerçekte Osman'ın ikinci eşi olan Mâlhûn Hâtûn'dan doğduğuna⁶⁹ ışık tutacak yeni târihî ve kronolojik veriler elde etme imkânını sunar. Bu noktada Mehmed Neşrî, *Cihân-nümâ*'sında herhangi bir târih vermeksizin, Osman'ın Mâlhûn'la izdivâcından önce bölgedeki İlhanlı-Selçuklu yöneticileriyle arasında yakın bir ilişki bulunduğuna işaret ederek: “Sulţân 'Alâ'ü'd-dîn-i şânî'nüñ Sulţân-öyüğü'nüñ Eski-şehr'inde ve İn-öñi'nde nâyibleri vardı, 'Osman-ı Gâzî bunlara varup gelüp dostluk iderdi.” bilgisini bize aktarır⁷⁰; hattâ İn-önü hâkimisiyle daha yakın ilişkiler içinde olduğunu: “Ammâ İn-öñi begile ittîhâdda yârenlerdi, dâyim bilesine 'ıyş u işrete meşgûl-idi.” cümlesiyle daha da ayrıntılı bir tasvir çizgisine taşır⁷¹.

Müellifin, Osman'ın *مال خاتون* “Mâl Hâtûn”la tanışması hakkında naklettiği şu özgün “Hikâyet” ise, arka plânda; bir süre sonra bölgede güç dengelerinin değişip devlet otoritesinin iyice zayıfladığı, Osman'ın artık *Sultan-önü* hâkimini tanımayıp onu rakip olarak karşısına alacak ve savaşacak düzeyde serbestliğe ulaştığı yeni bir ara-dönemin varlığına işaret eder:

“Âvân-ı şebâbda 'Osman-ı Gâzî Eski-şîşâr'a giderken 'İt-burnı' nâm karyede 'Mâl Hâtûn' nâm bir 'avrat görüp muhabbet itdi. Atası Er-Tuğrul'dan uğrulayın âdem gönderüp anı halâllige taleb itdi. Mâl Hâtûn: “Biz kandan, sizûñ gibi 'âlî-cenâb kandan? Aramuzda kifâ'et yok!” diyü rızâ virmemiş. Zîrâ eyitmîşler: 'Bir-kaç gün maşşûdı muşâhabet

70 Mehmed Neşrî, *a.g.e.*, Band I (T. Menzel nsh.), p. 24, st. 6-7.

71 Mehmed Neşrî, *a.g.e.*, Band I (T. Menzel nsh.), p. 24, st. 4-6.



Resim 19. Emir Tuğrul-Şâh-oğlu Osman Gâzî yoldaş ve nökerleri ile bir arada. Hoca Sa'deddin Efendi, *Tâcü't-Tevârih*, İÜ Ktp. TY, nr.: 5970, vr. 14^a.

itmekdür!’ demişler. Eski-şîşâr begi meclisinde 'Osman, begüñ huzûrında ol hâtûna ta'aşuşuk idüp, fâlib olup, gelmediğini nakl idüp hüsn-i cemâinden ve pâk ü mestûralığından haber virdiler. Gerçi zâhiren 'Osman'a alıvirmek gösterdi, ammâ gönînden kendü nefsiyçün almasın dañı mülâhaza kıldı. 'Osman Beg meclisde firâset ü qarâyin-ile zamîrine vâkıf olup, fî'l-hâl kalıup âdem gönderüp, ol hâtûnı kendü müte'allıkâtına getürüp bir emîn yirde kodalılar. Kendü İn-öñi'ne gelüp bir-kaç gün İn-öñi begiyle şayda ve 'işrete meşgûl oldu. Sulţân-öyüğü begi İt-burnı köyine âdem gönderüp, varup ahvâle vâkıf olup, gelüp Eski-

72 Mehmed Neşrî, *a.g.e.*, Band I (T. Menzel nsh.), p. 24, st. 7-21 / p. 25, st. 1-3.

73 Bu noktada *Târîh-i Osman*'da belirsiz bir tarzda hikâye edilen, Osman'ın aradaki ahdi bozup çevre Rum kalelerini vurması üzerine imparatorun Konya'ya bir mektup yazıp onu şikâyet etmesi ve Sulţân'ın emriyle *Sultan-önü* hâkiminin Osman'ı bir köyde yoldaşlarıyla birlikte basıp yakalatmak istemesi anlatısının da bu süreçte yaşanan olaylarla alakalı olduğu açıktır. Ne var ki Osman'ın fetihten sonra burayı kardeşi Gündüz'e verdiği bilgisinden yola çıkan derleyici, burada Osman'a kasteden *Sultan-önü* hâkimini “Gündüz Alp” olarak gösterme yanlışına düşmüş ve vak'ayı aile içi beylik çatışmasına odaklı bir hikâyeye dönüştürmüştür:

şehir begine haber virdiler. Gazab-nâk olup, 'Osman Beg'i İn-öñi beginden taleb idüp iltimâsın kabûl itmediler. Ol gazab-ile Sulţân-öyüğü begi 'askerin cem' idüp, gelüp İn-öñi'ndeki İn-şîşâr ileyinde harâbe şîşâr yiri ki, ol vakt İn-öñi beglerinüñ tevâbi'yle ve levahıkıyla sarâyları ve evleriydi, anı muhâşara idüp 'Osman'ı taleb itdi. İn-öñi begi yanında olan a'yândan ve kethüdâlardan ba'zı virelüm, virmiyelüm diyüp muhârebeyi vech gördiler. 'Osman Beg bunların ihtilâfların görüp, kardeşi Gündüz ve bâkî yârenleriyle çıkup, bu muhâşara iden cemâ'atle ceng idüp, tizerinden def idüp Söğüt'e müteveccih oldu. Ardına düşdiler, 'akabınca gelenlerle ceng itdi. 'Osman Beg yanına 'Ha!' deyince hayli yigit cem' olup, Eski-şehr beginiñ halkını münhezim kılıup, Harman-kaya tekûri Köse Mihâl'i tutdılar. Andan 'Osman Beg günâhın 'afv idüp, 'Osman Beg'e nöker olup cân ü dilden muhibbi oldu.”⁷²

Osman Gâzî'nin ne zaman gerçekleştiği bilinmeyen bu özgün hikâyesinin hangi târihlerde meydana geldiği çağdaş kaynaklar ve diğer Osmanlı rivâyetlerindeki özgün bilgiler ışığında tespit edilebilir. Neşrî'nin olayları sıralama şekline bakılırsa, hâdiseler Er-Tuğrul'un beylik ve Osman'ın gençlik zamanlarında vukû bulmakta; Osman Köse Mihâl'le ilk kez bu olay vesilesiyle tanışmakta ve 684/1285'teki Kulaca-hisâr'dan 687/1288'deki Karaca-hisâr fethine kadar uzanan süreç bundan sonra başlayıp peş peşe sıralanmaktadır⁷³. Müellifin

“Günlerden bir gün Sulţân 'Alâ'ü'd-dîn taht üzerinde oturmuşdı, ulular ve begler sağında-solunda cem' olmuşlardı. Nâ-gâh: 'İlçi geldi!' diyü haber virdiler, anı gördiler ki bir gebr ü tersâ içeri girdi, selâm virdi; dañı el şokup koyından bir nâme çıkardı, Sulţân 'Alâ'ü'd-dîn önüne kodı. Açdılar, okudılar; yazılmış ki: 'Biz senûñle 'ahd-ı emân idüp barışduğ bilüriz! Ya bu nedür ki bir kimesne'i bizüm üzerimüze muşallat idüp havâle itmîşsiz; il ve memleketi gâret eyledi ve bize çok dirlü hakâret ü hasâret eyledi! Mektûb vusûl buldukdâ, ahvâlimüz saña ma'lûm oldukdâ, gerekdür ki fütup muhkem hakkindan gelesin; yohsa biz dañı 'ahd şıyup yağlıluk iderüz!' didi. Ve: 'Dime di meyesin!' | demiş. Çün-ki Sulţân 'Alâ'-



Resim 20. Osman Gâzi'yi Şeyh Edebâli'nin Halvet-hânesinde, arka plânda Mâl Hâtûn ve Dervîş Turûd'un da bulunduğu bir mecliste gösteren tasvir. 'Ârifî, 'Osmân-nâme (Özel koleksiyon), vr. 9'.

687/1288'deki Karacahisar fethini anlatırken Eskişehir'in çok önceden zâten alınmış olduğuna ve burada pazar bile kurulduğuna

ü'd-dîn ol nâmenüñ mefhûmuñ işitdi: 'Kimdür ki bu işi iden?' didi, haber şordı: 'Er-Ŧoğrı[1] Alp'ün oğlu 'Osmân Beg'dür Sulţân'um!' didiler. 'Alâ'ü'd-dîn pâdişâh gazaba gelüp: 'Tiz hemân 'Osmân Beg'ammîsi Gündüz Alp'ına bir hüküm gönderiñüz ki: 'Kardaşın-oğlu 'Osmân Beg'i tutup, muhkem kayd-ı bend iderek baña gönder! Emrûme imtişâl it, yohsa sen bilürsin, aña idecegüm işi saña iderem, gâfil olma!' Gündüz Alp bu ahvâle vâkıf olduğda ve nâmeye bakup müfâla'a kıldukda, 'Osmân Beg'i ol vaqt teccessüs idüp bir köyde gâfil yaturken şebihün eyledi; ya'nî dîn başkını idüp, bir nice yoldaş-lartyle 'Osmân Beg'i ele getirüp muhkem kayd-ı bend ile Sulţân 'Alâ'ü'd-dîn huzûrına gönderdiler, Sulţân-öñi'nden çıkup tâ kim Konya şehrine geldiler.' ("Osmân/Otmân Târîhi", a.g.e., Ankara Milli Ktp. Yzm. nr.: A.8597, vr. 148^a, st. 13-22 / vr. 148^b, st. 1-12) Hikâyenin devamında Sultan, Osman'ı yigittiği nedeniyle bağışlar ve uç beyliği alâmetlerini vererek, gazâyâ devâm etmesi için onu tekrar Sultan-önü'ne yollar. Osman'ın yakıp-yıkığı belirtilen kalelerin 679-687/1280-1288 aralığında akınlara hedef olan Harman-kaya, Kulaca-hisar ve Karaca-hisar kaleleri, Sultan-önü beyinin önce-

yaptığı önemli vurgu⁷⁴, olayların öncesine konumlanan bu Sultan-önü beyi ile çatışma hâdisesini kesin olarak, İlhanlı hânedânından Ahmed Teküder ile Argun, Selçuklular'dan ise II. Gıyâseddin Mes'ud'la III. Gıyâseddin Keyhusrev arasında taht kavgalarının yaşandığı 679-683/1279-1284 yılları arasına yerleştirme-mize imkân sağlar⁷⁵. Anonim Selçuk-nâme'ye ayrıntılı olarak yansıyan, 684/1285'te Konya'da ortaya çıkan yeni taht kavgaları ve uçlarda yaşanan son karışıklıklar ise, İshak Fakih geleneğine göre Osman'ın uçtaki kadim düşman İnegöl tekfurunu hedef alarak, aynı yıl içinde Kulaca-hisâr kalesini vurması; bir sonraki yıl Ermeni-derbendi (İkizce)'yi aşırp İnegöl-Karacahisâr müttefik ordusuyla savaşması, Cemâziye'l-âhir 687 / Temmuz 1288'de ise yıllar önce elden çıkmış olan Karaca-hisâr kalesini kuşatıp yeniden almasıyla sonuçlanacaktır⁷⁶. Dolayısıyla yukarıdaki olayların tümü, merkezde yaşanan otorite boşluğunun bir sonucu olarak bu olayların hemen öncesinde, Osman'ın beylik almasına bir yıl kala, 679/1280 yılı içerisinde gerçekleşmiş ve bunu tâkip eden süreçte ise o, kargaşadan yararla-

sinde Osman'la yoldaşlarına baskın düzenlediği "köy"ün de "İt-burnu" köyü olduğu İshak Fakih rivâyeti ile Neşri'deki rivâyetten net olarak anlaşılmakta; devâmında Osman'ın ele geçirilip zincire vurularak Konya'ya nakledildiği yönünde verilen bilgi ise, muhtemelen oğlunun rehlin alınıp merkezi yönetim tarafından itaat altına alınması vak'asına vurgu yapmaktadır. Nitekim buradaki sıralamaya paralel şekilde, İshak Fakih geleneğinde de Osman, 684/1285'ten itibaren Sultan'la anlaşır ve Germiyan-Bizans yönetimlerine karşı ona verdiği destek nedeniyle, Karacahisar fethi sonrası beylik alâmetleri gönderilip Uç emirliğine atanır.

74 Mehmed Neşri, a.g.e., Band I (T. Menzel nsh.), p. 27, st. 9-21.

75 Krş. Târîh-i Âl-i Selçuk der-Anatoli, vr. 59^a-60^b.

76 Bu târih için, bk. H. Yılmaz, "Çağdaş Kaynak ve Belgeler Işığında Sakarya'nın Fethi ve Fethin Bilinmeyen Târîhi", Geçmişten Günümüze Sakarya (Tarih-Kültür-Toplum), Sakarya Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları & OSAMER, Sakarya 2018, s. 84.

narak adı geçen Bizans kalelerini fethetmiştir.

Osman Gâzi'nin eşi Malhûn "Mâl Hâtûn"un Şeyh Edebâli'nin kızı olduğuna dair 'Âşık Paşa-zâde'nin Tenvârîh'inde: "Bu menâkıbı Edâbalı-oğlu Mahmûd Paşa'dan işitdüm, Sulţân Murâd'ın babası Sulţân Muhammed zamânında ve hem ol Mahmûd Paşa yüz yaşından ziyâde yaşamışdı." diyerek⁷⁷, oğlu Mahmud Paşa'nın ağzından aktardığı rüyâ anlatısını⁷⁸ yeterince tahkik etmeyip hiçe sayan bazı araştırmacılar, Rebî'u'l-evvel 724 / Mart 1324 târîhli Mekece Vakfiyesi'nin şâhidleri arasında yer alan مال خاتون بنت عمر بك "Mâl Hâtûn bint 'Ömer Beg" kaydından⁷⁹ yola çıkarak, Mâl Hâtûn'un Şeyh Edebâli'nin kızı olduğu yönünde bizzat oğlunun verdiği bu bilginin yanlış ve asılsız olduğunu öne sürmüşlerdir. Türkmen Şeyh ve babalarının kadın dervişlerini örgütlemek ve tarikat tâlimi verdirmek amacıyla, seçkin ve ehil kimi kadın müridleri arasından kendilerine bir "evlâtılık" seçmeleri geleneğinin Anadolu'da o zaman mevcut ve yaygın bir gelenek oluşu dikkate alındığında, aynı tasavvufî meşrep ve ekole mensup olduğu çağdaşı Hacı Bektâş-ı Veli'nin meşhur evlâtılığı "Faîma Bacı" gibi, bu rivâyette Edebâli'nin İt-burnu (Şimdiki: Ulu-dere)'deki zâviyesi ile irtibatlı olduğuna yönelik açık bir ipucu bulunan "Mâl" yâhut مالخون خاتون "Mâl Hâtûn"un da, Er-Tuğrul Gâzi'nin nökerlerinden عمر بك "Ömer Beg" adlı birinin kızı olmakla birlikte Şeyh'in de "mânevi kızı" mesâbesinde bulunduğu ve bizzat oğlu tarafından kendi ailesine nisbet olunduğu anlaşılır. Nitekim rivâyette Mâl Hâtûn'un "pâk ü mestûralığı"na özellikle vurgu yapılmış olması, onun bu dinî ve ahlâkî olgun-

77 Friedrich Giese, Die Altosmanische Chronik des 'Âşık Paşazâde, Otto Harrasowitz, Leipzig 1929, s. 11, n.: 2.

78 Burada Mahmud Paşa bizzat babasının ağzından, Malhûn Hâtûn'un "kızı" olduğuna ilişkin şu cümlelerini aktarır: "Şeyh eydür: 'Oğul 'Osmân! Pâdişâhluk saña ve neslûne mübârek olsun... ve benüm kızum Mâl Hâtûn sentün halâlün oldı!' dir ve hemân-dem nikâh ider." ('Âşık Paşa-zâde, a.g.e., 'Âli Beg nşr., s. 6; F. Giese nşr., s. 10)



Resim 21. Osman Gâzi'nin Mâl Hâtûn'la karşılaştığı yerin Eskişehir hâkiminin konağı yakınlarındaki Edebâli'nin Halvet-hânesi olduğunu kanıtlayan İdris-i Bitlisî'nin Heşt Behîşt'indeki özgün rivâyet. İdris-i Bitlisî, Heşt Behîşt, I. Ketîbe, İÜ Ktp. TY, nr.: 225/1, vr. 25^b.

luğuna açık bir gönderme niteliği taşıdığı gibi; rivâyeti aslî kaynağından daha geniş bir şekilde aktaran İdris-i Bitlisî, Osman Gâzi'nin bu hâtûnla: در خلوتخانه شیخ آده بالی مهمان بود "Şeyh-i müşâr⁸⁰-ileyh (Edebâli)'nün Halvet-hânesinde mihmân (konuk)" iken karşılaştığını⁸⁰; hattâ حاکم أسکی شهر "Eski-şehr hâkimi"ne konuyu açtığı meclisin de بنا بر قرب جوار با حاکم مسکن شیخ آده بالی که ، در توابع أسکی شهر بود "Şeyh-i müşâr⁸¹-ileyh [Edebâli]'nün Eski-şehr nevâhisinde vâkı', [Hâkim'ün civârı kırbında binâ olunmuş] mesken-i mübârekesi" olduğunu naklederek⁸¹ bizim yukarıdaki tezimizi târihî açıdan gerçeklik noktasına taşır. Ayrıca müellif bu rivâyet örüntüsü içinde, aslî kaynağı daha geniş bir biçimde kullandığını gösterecek şekilde, Neşri'den farklı olarak rivâyette Mâl Hâtûn'un سیه چشمی "siyeh-çesmî", کشیده "kâmeti bir gümüş serve (boyu beyaz, parlak bir servi ağacına) beñzer"⁸²; yâni kara gözlü, beyaz tenli, uzun

79 İBB Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet, Fr. nr.: 10.

80 Bitlisî, a.g.e., I. Ketîbe, vr. 25^b, st. 11; Türkçe Tercüme, I. Ketîbe, vr. 27^b.

81 Bitlisî, a.g.e., I. Ketîbe, vr. 26^b, st. 15; Türkçe Tercüme, I. Ketîbe, vr. 29^a.

82 Bitlisî, a.g.e., I. Ketîbe, vr. 30^b, st. 16-17; Türkçe Tercüme, I. Ketîbe, vr. 32^a.

boyulu ve چهار ده سالگی “on dört yaşında” güzel bir genç kız olduğunu belirterek⁸³, rivâ-yetin aslından konu ve devâmında yaşanan gelişmeler hakkında oldukça uzun ve ayrıntılı daha pek çok önemli bilgiler aktarır ki; bunlar arasında Edebâli’nin İt-burnu’ndaki zâviye ve emlâkini Eskişehir Beyi’nin Mâl Hâtûn’a tallsallutundan dolayı terk edip, Osman Gâzî’nin dâvetiyle Söğüt’teki vakıf alanına yerleştiğini gösteren ilginç satırlar da yer alır⁸⁴.

Mâl Hâtûn’un kendi ailesine mensup olduğunu dile getirenin bizzat Şeyh Edebâli’nin oğlu Mahmud Paşa olması, onun -öz ya da üvey- kendi aile fertlerinden habersiz kalmasını haklı gösterecek en küçük bir ilmî ve mantikî gerekçeye dahi imkân ve ihtimâl bırakmazken; bu çağdaş anlatıyı geniş ilmî bir senteze başvurmaksızın fütursuzca reddedenler, onun herkesçe tanınmış en meşhur şahsiyetlerden birinin oğlu olması hasebiyle, ailesini iyi tanıyan Sultân’ın ve umum insanların nezdinde böylesine asılsız ya da siyasi amaçlı bir iddiâ türetebilmesinin mümkün olamayacağı, bunu öne sürmenin her şeyden önce mantıksız ve tutarsız olacağı gerçeğini ilginç bir şekilde göz ardı etmişlerdir.

Rivâyetin siyasi veçhesine tekrar dönmek gerekirse; Saltanat yurdunda yaşanan karışıklıklar ve Germiyanoglu’nun isyanı Alp Osman’ın Sultan-önü, Kulaca ve Karaca-hisâr taraflarını alma girişiminin önünü açmışsa da, Osman Gâzî Moğol’a karşı birlikte giriştikleri on yıl önceki istilâ girişiminin tam aksine bu olayda Selçuklu Sultânı’ndan yana tavır koyacak; “Tuğrul-Şâh” ve oğlu “Osmân” kendilerine de muhâlif şekilde merkezî yönetime baş kaldıran Germiyan, Karaman ve Eşref-oğlu ordularına karşı bu kez Sultân Gıyâseddin’in

ordusunun yanında yer alacaklardır⁸⁵.

İlk kez bu araştırmamızda yayımlanan yukarıdaki çağdaş tarihî kanıtlar, Osmanlılar’ın atalarının Horasan’dan Anadolu’ya uzanan ilerleyiş seyrinde ulaştıkları en son nokta olan *Sultan-önü*’ne göç, fetih ve yerleşim süreçlerinin bilinmeyen tarihî arka planına ve kronolojisine ayrıntılı bir biçimde ışık tutmakta; literatürde isimleri dışında hiçbir şey bilinmeyen Osman Gâzî’nin dedesi “*Gündüz Alp*”, amcası “*Gök Alp*” ve babası “*Er-Tuğrul Gâzî*”nin meçhûl biyografileri ile bölgedeki siyasi ve askerî faaliyetleri hakkında Osmanlı rivâyetlerini dönemin kaynakları ile birleştiren nitelikli tarihî bir sentez ortaya koymaktadır. Kuruluşu zemin hazırlayan bu iki mühim atanın “*Sulţān-önü*” sınırından yaptıkları akın ve fetihlerle bu küçük coğrafya üzerinde kurdukları Türkmen Uç beyliği, çok geçmeden sınırlarını aşır üç kıta’ya birden yayılarak, “Osmanlı Cihân Devleti” adıyla tarihteki yerini alacaktır.

Osmanlılar’ın Atalarının Sultan-önü’ne Gelişlerinden Osman Gâzî’nin Uç Emirliğine Atanışına Kadarki Tarihî Olayların Kronolojisi

- Mâhân Oğuzları’nın umûmî lideri Kayır Hân’ın oğulları Gündüz Alp, Gök Alp, torunu Er-Tuğrul ve kavmi ile birlikte Anadolu’ya göç edip Ahlat’a yerleşmesi: **617/1220**
- Kıpçak Tatarı ve Bizans kuvvetleriyle Karadeniz’de kıyı çatışmalarının başlangıcı: **Rebî’u’l-âhîr 619 / Mayıs 1222**
- Gündüz Alp, Gök Alp ve Er-Tuğrul’un Sultân Alâeddîn’in Bizans Uç akınlarına katılmak üzere Ankara-Sultan-önü aralığına gelişleri: **Rebî’u’l-âhîr 619 / Mayıs 1222**
- Sultân Alâeddîn’in şiddetli kış nedeniyle harekâtı erteleyip Konya’ya dönüşü ve Kâlônôrôs/Alâ’iyye

ve niçe Şeyh Edebâli gibi ‘ulemâ ve meşâyih varup, anda mütemekkin olup sâye’-i sa’âdetlerinde geçinürlerdi.” (Bayâtî, a.g.e., vr. 21^a, st. 2-4)

85 Bu konuda Osmanlı rivâyetleri ile çağdaş kaynakların tenkidine dayanan ayrıntılı bilgiler için, bk. Hakan Yılmaz, “Osman Gâzî’nin Bizans Sınırlarındaki İlk Fetihleri ve Germiyanlılar’la Savaşının Tarihi Delilleri / II”, *Hakikat AİD*, sy.: 254 (Kasım 2014), s. 43-45.

kuşatması için Uçtaki bâzı komutanları ordularıyla yanına çağırması: **Zî’l-ka’de 619/ Aralık 1222**

- Er-Tuğrul’un amcası Gök Alp’le birlikte kuşatmaya katılmaları ve Alâiyye (Alanya) kalesi’nin fethi: **Muharrem 620/Şubat 1223**
- Sultân Alâeddîn’in Antalya’ya geçmesi, Er-Tuğrul’un Alara kuşatmasına katılması ve kalenin fethi: **Zî’l-hicce 620/Mart 1223**
- Alâeddîn Keykubâd’ın Konya’ya dönüp, kendisine muhâlefet eden devlet adamlarını idâm ettirmesi: **4. Cemâziye’l-evvel 620/6 Haziran 1223**
- Selçuklu Sultânı Alâeddîn’in bazı Uç komutanlarıyla Antalya’ya Gelişi ve Gök Alp’le Alp Tuğrul’a kale çevresine kendi adlarına burçlar yaptırmalarını emretmesi: **Cemâziye’l-evvel 620 / Haziran 1223 başları**
- Sultân ‘Alâeddîn’in Uç akınlarına katılmak üzere Sultan-önü’ne dönüşü ve harekâtın başlaması: **Cemâziye’l-evvel 620/Haziran 1223 ortaları**
- Kütahya’nın kuzey bölgesinde çatışmalar ve Domanîç’in fethi: **Cemâziye’l-evvel 620/1223 Haziran ortaları**
- Karacahisar kalesinin kuşatılması ve Er-Tuğrul’un kalenin Güney cephesinden muhâsarayı başlatması: **Cemâziye’l-evvel 620/1223 Haziran sonu**
- Kıpçak Tatarları’nın Karadeniz sâhili ve Bulgaristan kıyılarına çıkışı, Sultân Alâeddîn’in Gündüz Alp ve Gök Alp’i Karadeniz kıyı bölgesine çağırması: **Zî’l-ka’de 620/Aralık 1223**
- Er-Tuğrul Alp’in Karacahisar kalesini fethi: **Cemâziye’l-evvel 622 sonu / Haziran 1225 başı**
- Selçuklu Sultânı Alâeddîn’in Antalya’da bazı Uç komutanlarıyla Gök Alp ve Tuğrul’a yapmalarını emrettiği kale burçlarının tamamlanması: **Cemâziye’l-evvel 622 sonu / Haziran 1225 başları**
- Bizans sınır bölgesine dönüş ve Batı Sultan-önü’nün ileri uç hattında yer alan Söğüt’ün fethi: **Cemâziye’l-âhîr 622 ortaları / 1225 Haziran sonu**
- Selçuklular’la İznik Rum Devleti arasında barış antlaşması imzalanması; Ermeni Derbendi’nin sınır çizilip Vatazes’in asker göndermeye memur edilişi: **Cemâziye’l-âhîr 622 ortası/1225 Haziran sonu**
- Alâeddîn Keykubâd’ın Doğu Anadolu seferinin başlangıcı, Kâhta kalesinin kuşatılması: **Cemâziye’l-evvel 623/Mayıs 1226**
- Vatazes’in antlaşmayı ihlâli nedeniyle Uç akınlarının yeniden başlaması, Bilecik, Yarhisar ve İnegöl’ün ilk fetihleri: **Recep-Cemâziye’l-âhîr 623/Haziran-Temmuz 1226**
- Doğu Anadolu seferlerinin sona ermesi; Kâhta, Hisn-ı Mansûr (Adıyaman) ve Çemişgezek Kalelerinin fethi: **Şa’bân 623/Ağustos 1226**
- Kayır Hân-oğlu Gök Alp’in Batı Sultan-önü Uç Beyliğine Atanması, Alp Er-Tuğrul’un Uç Bölgesinden Ayrılışı: **2 Şevvâl 624/15 Eylül 1227**

- Kotiaieion / Kütahya şehrinin İmâdü’l-dîn Hezâr Dînârî tarafından fethi, Vatazes’in karşı saldırılarla Selçuklu ordusuna zâyiat vermesi: **626/1228**
- Moğol ordusunun Erzurum sınırından girip Sivas’a kadar ilerleyişi, Er-Tuğrul’un müdâhalesi ve Sultân’ın “Hâss”ları arasına girişi: **629/1231**
- Uç Savaşları’nın yapılan kalıcı bir barışla sona erdirilişi; Ermeni-Derbendi’nin sınır kesilip Karacahisar, Bilecik, Yarhisar ve İnegöl kalelerinin haraç karşılığı imparatora iâdesi: **629/1231**
- Söğüt-Domanîç bölgesi yakınlarında dolaşan Fransisken ve Dominik rahiplerinin Gök Alp Türkmenleri tarafından bölgeden uzaklaştırılması, rahiplerin kaçır İznik’e sığınmaları: **630/1232**
- Kayır Hân’ın Selçuklu ümerâsı arasına girmesi, Erzurum’un Kayır Hân’a, ailesine ve kavmine iktâ olarak verilmesi; Er-Tuğrul’un Pasinler ovası-Aras nehri arasındaki “Sürmelü-çukur”a yerleşmesi: **630/1232**
- Kayır Hân’ın ölümü ve kavmin Şam-Halep taraflarına göçmesi: **634/1237**
- Müsterek saltanat döneminde Tuğrul’un Kırşehir valiliği görevine atanması: **640/1240’lar**
- Gök Alp’le Gündüz Alp arasında beylik mücadeleleri, Er-Tuğrul’un müdâhalesi; Gök Alp’in zehirlenmesi ve yerine Söğüt’te Gündüz’ün bey seçilişi: **647/1250**
- Gündüz Alp’in Söğüt’teki Kızıl-saray köyünde vefâtı; Er-Tuğrul’un Kırşehir emirliğinden tekâ’üd edip II. Alâeddîn’in beratiyle Söğüt ve çevresini arpalık olarak alması: **Rebî’u’l-âhîr 650/Haziran 1252**
- Osman Gâzî’nin Söğüt’e bağlı Göynücek köyünde dünyaya gelişi: **652 başları / 1254 baharı**
- Osman’ın ilk evliliği: **670/1271 civarı**
- Şerefeddîn Hatiroğlu’nun isyanı, Tuğrul-Şâh’ın Menteşâ, Karaman ve Eşref beylikleri ile birlikte ilhanlı topraklarını ele geçirip Antalya’ya kadar ilerlemesi: **675/1276**
- Alp Osman’ın isyan sırasında Konya-Karaman çevresini ele geçirmesi: **675-676/1276-1277**
- Osman’ın Edebâli’nin mânevî kızı mesâbesindeki Ömer Beg kızı Mâlhûn Hâtûn’a tâlip olup evlenmesi, Şeyh’in Söğüt’e yerleşmesi ve Osman’ın Konya’daki karışıklıklardan yararlanarak Eskişehir nâibiyle savaşır onu yenmesi: **679/1280**
- Osman Beg’in Söğüt’te babası Er-Tuğrul’un yerine bey seçilişi: **680/1281**
- Beylik vârisi Orhan’ın doğumu: **683/1284**
- Osman’ın komşu Rum yerleşkelerinden İnegöl’ü basıp Kulacahisar kalesini alması: **684/1285**
- Karacahisar’ın Osmân Gâzî eliyle yeniden fethi ve mescid yapıp kadı tâyin edilerek İslâm beldesi hâline getirilişi: **Cemâziye’l-âhîr 687/Temmuz 1288**
- Er-Tuğrul Şâh’ın ölümü: **688’in son günleri/1290 yılı başı & Söğüt’te defni: 689 başı/Ocak 1290 ortaları**
- Osman’ın Karacahisar’da Sultan tarafından Büyük Uç emirliğine tâyini: **Rebî’u’l-âhîr 689/Nisan 1290.**



HAC YOLU GÜZERGÂHINDA ESKİŞEHİR (XVII-XIX. YÜZYILLAR)

SELMA MANAZ^{1*}

Kaynaklarda Eskişehir'in güvenli bir yer olduğu ve yiyecek-içecek açısından zengin olduğu kaydedilmiştir. Şehrin akarsularından, kuyularından, hamamlarından, çevresinin yeşilliğinden, ekmeğinden ve güzel kavunlarından bahsedilmiştir. Eskişehir, yolcular ile hayvanlar için zengin su kaynakları ve yiyecekler sunan yer olarak gerek resmî belgelerde gerek seyyahların yazılarında iyi, güzel hatta cennetten bir köşe diye bahsedilerek övgüye layık bulunmuştur.

Giriş

Eskişehir'in Türk döneminde bir hac menzili olarak şimdiye kadar kapsamlı şekilde ele alınmamış olması nedeniyle, bu çalışmayla 17. yüzyıldan 19. yüzyıl ortasına kadar geçen sürede şehrin hac yolculuklarındaki yeri ve önemi anlatılmaya çalışılmıştır. Yapılan çalışmayla hacıların Eskişehir'de nasıl konakladıkları, şehre geldikleri dönemde şehrin genel görüntüsü, camisi, hanı, hamamı, ziyaret edilen türbeler, yiyecekler ve el sanatları hakkında bilgilere yer verilmiştir.

Hac yolculuğu sırasında güvenlik ve yiyecek-içecek en önemli sorunlar olmuştur. Hac yolculuğu sırasında hac kabilelerine ve surre alaylarına soygun amaçlı saldırılar yapıldığından, hacı adaylarının ve surrenin güvende olması için önlemler alındığı görülmektedir. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi'nde güvenlik için Şam kervanında yaklaşık 150 yeniçeri ve 100 sipahinin yer aldığı göz önüne alındığında hacı adayları ile birlikte büyük bir topluluğun yeme-içme ve barınması için konaklama alanlarında yeterli kaynakların bulunmasının önemi de artmıştır.

Kaynaklarda Eskişehir'in güvenli bir yer olduğu ve yiyecek-içecek açısından zengin olduğu kaydedilmiştir. Şehrin akarsularından, kuyularından, hamamlarından, çevresinin yeşilliğinden

Üsküdar Harem semtinin adını nasıl aldığına yönelik nakledilen görüşlerden biri de hac yolu ile ilgilidir. Hac kafiləsi ve surre alayının hac yolculuğuna Üsküdar'dan başlaması nedeniyle buradaki Harem semtinin adını Harameyn (Medine ve Mekke)'e giden yolun başlangıç noktası olması sebebiyle Harem adını aldığı düşünülmüştür.

den, ekmeğinden ve güzel kavunlarından bahsedilmiştir. Eskişehir, yolcular ile hayvanlar için zengin su kaynakları ve yiyecekler sunan yer olarak gerek resmî belgelerde gerek seyyahların yazılarında iyi, güzel hatta cennetten bir köşe diye bahsedilerek övgüye layık bulunmuştur.

1- Osmanlı Devleti'nde Hac Yolu Güzergâhı

Osmanlı Devleti'nde Anadolu ve Rume- li'de yollar; genel olarak sağ kol, orta kol ve sol kol olmak üzere üç ana güzergâh ile bunlara bağlı tali yollardan meydana gelmiştir.²

Osmanlı Dönemi'nde "ulu yol" ya da "hâc yolu" olarak adlandırılan Anadolu'nun sağ kol yolu Üsküdar'dan³ başlayıp Gebze-Dil İskelesi

Osmanlı Dönemi'nde "ulu yol" ya da "hâc yolu" olarak adlandırılan Anadolu'nun sağ kol yolu Üsküdar'dan başlayıp Gebze-Dil İskelesi veya İznik üzerinden Yenişehir, Bozüyük- (Bozüyük), Eskişehir, Seyitgazi, Hüseyin Paşa Hanı, Akşehir, Ilgın, Konya, Karapınar, Ereğli, Adana ve sonrasında Antakya'ya ulaşılmıştır. Yol Antakya'dan sonra biri Halep'e, biri de Şam'a ulaştıktan sonra buradan da Hicaz ve Mısır'a ulaşan iki yola ayrılmıştır.

2 A. L. Armağan (2000). XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller. Osmanlı Araştırmaları XX, İstanbul, s. 73.

3 Üsküdar Harem semtinin adını nasıl aldığına yönelik nakledilen görüşlerden biri de hac yolu ile ilgilidir. Hac kafiləsi ve surre alayının hac yolculuğuna Üsküdar'dan başlaması nedeniyle buradaki Harem semtinin adını Harameyn (Medine ve Mekke)'e giden yolun başlangıç noktası olması sebebiyle Harem adını aldığı düşünülmüştür. Ancak bölgedeki arazi şartları Surre alayının buradan geçmesine uygun görünmemektedir. bk. K. Öztürk (2008). Üsküdar Harem Semsinin Tarihi Gelişimi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s. 9.

veya İznik üzerinden Yenişehir, Bozüyük- (Bozüyük), Eskişehir, Seyitgazi, Hüseyin Paşa Hanı, Akşehir, Ilgın, Konya, Karapınar, Ereğli, Adana ve sonrasında Antakya'ya ulaşılmıştır. Yol Antakya'dan sonra biri Halep'e, biri de Şam'a ulaştıktan sonra buradan da Hicaz ve Mısır'a ulaşan iki yola ayrılmıştır.⁴

4 C. Çetin (2009). Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya, s. 65.

1 Öğr. Gör. Dr., Anadolu Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü

Osmanlı Dönemi'nde askerî yollara ve hac yollarına diğer yollardan daha fazla önem verilmiştir. Bunlar Anadolu'da İstanbul'u Suriye, Mısır, Arabistan ve Irak'a bağlayan ana yollarla, İstanbul'u Doğu Anadolu, Kafkaslar ve İran'a bağlayan yollardır. İstanbul'u Anadolu'ya bağlayan ana arterlerden biri Eskişehir-Akşehir, diğeri Ilgın-Konya, bir diğeri ise Konya-Ereğli arası kavisli ve dolambaçlı olan bölgeleri kısaltan yerler olmuştur. Bu yol hattı aynı zamanda "Hac Yolu" olduğu için hayırseverler tarafından bakımına özen gösterilmiştir.⁵

Osmanlı Devleti'nde hac yolculuğuna halktan kişiler, amirler, memurlar, şair ve yazarlar, resmî veya özel kervanlara katılarak hacca gitmişlerdir.⁶ Anadolu'nun sağ kol hattını takip ederek Medine ve Mekke'ye giden hacı adayları hacı olduktan sonra aynı yoldan geri dönmüşlerdir. Bu yolculuk ortalama 8-9 ay sürmüştür.⁷

Rumeli ve Anadolu'dan gelen hacı adayları devletin düzenlemesini yaptığı iki büyük kervandan birine katılarak yolculuk yapmışlardır. Çoğu hacı adayı kara yolu ile İstanbul-Şam-Mekke hac yolunu tercih etmiştir. Bazı hacı adayları da İstanbul-Kahire-Mekke hattında deniz yolculuğunun yer aldığı güzergâhı kullanmışlardır. İstanbul'dan deniz yolu ile hareket eden hacı adayları Sakız, İstankoy ve Rodos adaları üzerinden İskenderiye limanında inerek kara yoluyla Kahire'ye ulaşmış ve Mekke'ye giden hac kervanlarına katılmışlardır.⁸

5 M. Atalar (1991). Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları, Ankara, Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, s. 131.

6 S. Donuk (2019). Bursa Enarlı Zaviyesi Şeyhi Seyyid Mehmed Efendi ve Manzum Hac Menâzilnâmesi, Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi 28 /1, s. 126.

7 İ. Sak ve C. Çetin (2005). XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Hac Menzilleri, Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Sayı: 19 Konya, s. 213.

8 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 200-201.

Kara yoluyla hacca giden kafilelerinin 18. yüzyıla kadar⁹ İstanbul'dan Mekke güzergâhında izledikleri yol hattı: Üsküdar, Kartal, Gebze, Hersek, İznik, Söğüt, Eskişehir, Seyitgazi, Bolvadin, Akşehir Ilgın, Konya, Karapınar, Ereğli, Ulukışla, Ramazanoğlu Yaylası, Adana, Payas, Belen, Antakya, Hama, Humus, Kuteyfe, Şam, Müzeyrib, Ayn-ı Zerka, Eşmeler, Tebük, Birke-i Muazzama, Medâyin Sâlih, Ulâ Kalesi, Hediye Eşmesi, Vâdiyü'l-Kurâ, Medine-i Münnevvere, Bi'r-i Ali, Cüdeyde, Bedr-i Huneyn, Meymûne Ovası, Râbia Eşmesi Vâdi-yi Fâtıma sonrası Mekke'ye ulaşılmıştır.¹⁰

Karadan yapılan hac yolculuğu 19. yüzyılın ikinci yarısında Süveyş Kanalı (1869) açılmasından sonra deniz yoluyla da yapılabilmektedir.¹¹

1863 yılında Payas yolunda Surre Alayı'na eşkiyaların saldırması sonucu Sadrazam Keçeci-zâde Fuad Paşa'nın teklifi ile hacılar ve Surre Alayı¹² deniz yoluyla gönderilmeye başlanmıştır.¹³ Beşiktaş İskelesi'nden başlayan surre yolculuğu¹⁴ Beyrut'a, oradan da Şam valisinin nezaretinde kara yoluyla Mekke'ye gönderilmiştir.¹⁵

II. Abdülhamid döneminde askerî nakliyatın yanı sıra hac yolculuğunu kolaylaştırmak amacıyla Hicaz demiryolu yaptırılmışsa da 1908'de

9 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 200-201.

10 A. Özcan (1996) Hac Maddesi-Osmanlı Dönemi, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Ankara, C:14, s. 400.

11 S. A. Kahraman (2017). Haremeyn Hac-Mukaddes Yolculuk. (Editör: U. Ömeroğlu). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, İstanbul, s. 43-45.

12 Z. Güneş Yağcı (2015). Hac ve Askeri Yol Üzerinde Bir Menzil: Adana Menzili, Çukurova Araştırmaları Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, 63.

13 Ş. T. Buzpınar (1996). "Surre Maddesi" Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, C:37, s. 568.

14 Ş. T. Buzpınar, (1996). A.g.k., s. 568.

15 Z. Güneş Yağcı (2015). Hac ve Askeri Yol Üzerinde Bir Menzil: Adana Menzili, Çukurova Araştırmaları Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, s. 63.



Surre Alayı ve Gönderilen Hediyeelerin Bulunduğu Surre Devesi (Kahraman, 2017).

Medine'ye ulaşan hattın daha sonra Mekke'ye ve oradan da Cidde'ye kadar uzatılması mümkün olmamıştır.¹⁶

2- Surre Alayları

Osmanlı Dönemi'nde Yıldırım Bayezid (1389-1402) Dönemi'nden itibaren hac yolculuklarına surre alayları da katılmıştır.¹⁷ Surre, kelime olarak kese, akçe kesesi, para kesesi anlamındadır. Genel olarak içine değerli eşya ve para konan muhafazalara da surre denmiştir.¹⁸ Hac döneminde Haremeyn'e (Medine ve Mekke) gönderilen eşya ve hediyeler de surre adını almıştır.¹⁹

16 A. Özcan (1996). A.g.k., 400.

17 S. A. Kahraman. (2017). A.g.k., s. 43

18 S. A. Kahraman (2017). "Surre-i Hümayûn, Haremeyn", Hac- Mukaddes Yolculuk. (Editör: U. Ömeroğlu). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, İstanbul, s. 41.

19 Ş. T. Buzpınar (1996). "Surre Maddesi" Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, C: 37, s. 567.

Osmanlı yol sisteminde Anadolu'nun Sağ Kolu olarak adlandırılan İstanbul-Şam-Mekke hattı hem hacılar hem de devletin düzenlediği surre alayları tarafından kullanılmıştır.²⁰ İstanbul-Şam-Mekke hattı üzerinden Osmanlı Dönemi'nde Medine ve Mekke'ye ilk surre Yıldırım Bayezid döneminde gönderildikten sonra²¹ bu uygulamaya 1915 yılında son verilmiştir.²²

Yıldırım Bayezid döneminden 1915 yılına kadar Osmanlı Devleti her yıl resmî olarak surre alayı göndermiş ve İstanbul-Şam-Mekke hattındaki yolun güvenliğini sağlamak için önlemler alınmıştır.²³

20 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 203-204.

21 S. A. Kahraman (2017). A.g.k., s. 43.

22 A. L. Armağan (2000). XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller. Osmanlı Araştırmaları XX, İstanbul, s. 77.

23 .İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 202.

3- Güvenlik

İbn Battûta (1304-1368) seyahatnamesinde bazı Eskişehirli âlimlerden bahsetmiş; Eskişehir'den bahsetmemiş olsa da 14. yüzyılda Anadolu'daki yol güvenliği hakkında bilgi vermiştir. “Türklerin Yol Töresi, Hırsızlığın Cezası” başlığı altında “*Hacılar Hicaz yolunda nasıl seyahat ederlerse Türkler de bu bozkırda öyle yolculuk ediyorlar; sabah namazından sonra yola çıkıp kuşluk vaktinde konaklıyorlar. Öğleden sonra tekrar yola koyulup akşamüzeri istirahat veriyorlar. Bir menzile varıldığında at, deve ve öküzler arabalarından çözülerek otlamak için bırakılıyor. Sultan veya bir başkası; hiç kimse hayvanına yem yedirmmez. Zira yeşil mera, sabah akşam hayvanlar için yem ve arpa yerine geçer. Böyle gür ota başka bir ülkede rastlanmaz. Bu yüzden bölgede pek çok yük hayvanı beslenmektedir. Şunu da belirtmek gerekiyor: Türklerin hırsızlıkla ilgili cezaları çok ağır. Hayvan sürüleri bekçisiz, çobansız otlayabilmekte. Yanında çalınmış bir hayvan bulunan, onu iade etmeye ve çalınan hayvanın türünden dokuz adet bulup sahibine vermeye mecburdur. Eğer bunu ödeyecek gücü yoksa çocukları alınır, çocuğu da yoksa koyun boğazlanır gibi öldürülür*”.²⁴ açıklamalarıyla Anadolu'daki yolların güvenli ve yolcuların hayvanları için iyi bir besin kaynağı olduğu belirtilmiştir.

Anadolu'daki yollar diğer bölgelere göre her ne kadar güvenli olsa da hac kafilelerinde surrelerin ve tüccarların varlığı her zaman hırsızlara cazip gelmiş ve bu kervanlara saldırılar olmuştur.

24 Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî (2000). İbn Battûta seyahatnamesi I, (Çev: A. Sait Aykut). İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, s. 466.

Osmanlı döneminde 16. yüzyıldan itibaren²⁵ (1512-1520, Yavuz Sultan Selim Dönemi'nden) itibaren Suriye ve Arabistan çöllerinden geçen hacıların güvenliğini sağlamak Osmanlı padişahlarının önemli görev ve sorumluluklarından biri olmuştur. Bu nedenle hac kervanlarına yeniçeri bölüğü veya tımarlı sipahi birliği eşlik etmiştir.²⁶

Sultanlar Medine ve Mekke'nin hizmetkârı anlamında “Hâdimü'l-Haremeyniş-şerîfeyn” olarak hac yolculuğunda hacıları korumakla sorumlu olduğundan çöllerin sınırlı ölçüde denetlenebilmesi nedeniyle hac yolu üzerinde hacıların ihtiyaç ve güvenliklerini sağlamak için kervansaraylar, hanlar, kaleler yaptırılarak derbentler oluşturulmuştur. Bu derbentlere genellikle çevredeki köy veya kasaba halkı derbentçi tayin edilerek, bazen de asker veya konargöçerler istihdam edilerek yol güvenliği sağlanmıştır.²⁷

Güvenlik için Mekke'ye giden hacı adaylarının geçtikleri bölgelerin idari amirleri de önlemler almıştır.²⁸ Surre alayı ve hac kafilesi İstanbul'dan hareket etmeden önce yol üzerinde bulunan yerleşim alanlarının yöneticilerine (vezirler, beylerbeyleri, sancakbeyleri, kadılar, mütesellimler, kethüda yerleri, yeniçeri serdarları ve şehir ile kasabalardaki ayanlara) fermanlar gönderilerek gerekli hazırlıkların yapılması istenmiş ve surre alayı ile hac kafilesinin hem konakladıkları menzillerde hem de yolculukları sırasında herhangi bir sorun yaşamadan Medi-

25 M. Çolak (2003). Osmanlı İmparatorluğunun Hac Yollarının Güvenliği İçin Aldığı Önlemler (XX. yüzyıl başları), SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi S: 3, s. 88. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi'nde Şam kervanına yaklaşık 150 yeniçeri ve 100 sipahi refakat etmiş, gerektiğinde bu sayı artırılmıştır. A. Özcan (1996). Hac Maddesi-Osmanlı Dönemi, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Ankara, C:14, s. 403.

26A. Özcan (1996). A.g.k., s. 403.

27 Armağan, A. L. (2000). A.g.k., s. 82.

28 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 202.

ne ve Mekke'ye ulaşmaları sağlanmıştır.²⁹

17-18. yüzyıllarda hac kafilesinin güvenliği için “çerde” adıyla özel bir süvari birliğinden faydalanılmış, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise güvenlik hizmeti Şam'daki düzenli orduyla sağlanmıştır. Hac kervanının güvenliği için hac yolundaki bedevilere kafileye getirdikleri su ve yiyecekler için resmî ödemeler (surre) yapılmıştır fakat zamanında verilmeyen veya yetersiz kalan ödemeler bedevilerin kervana saldırmasına yol açmıştır.³⁰

4- Hac Yolu Güzergâhında Eskişehir (XVII-XIX. Yüzyıllar)

Hac yolunda konaklama yapılan noktalar kaynaklarda menzil³¹ adıyla tanımlanmıştır. Kaynaklarda 17. yüzyıl sonlarına kadar menzilleri işlevleri bakımından ayırt etmeye yarayacak terminoloji kullanılmamıştır. Farklı amaçlar için kullanılan menziller isim benzerliği nedeniyle tek bir menzil gibi algılanmaktadır. Oysa menziller; mekânları, organizasyonları, işleyişleri ve işlevleri bakımından askerî menziller, hac menzilleri, konaklama menzilleri ve menzil külliyesi gibi farklılık göstermektedir.³²

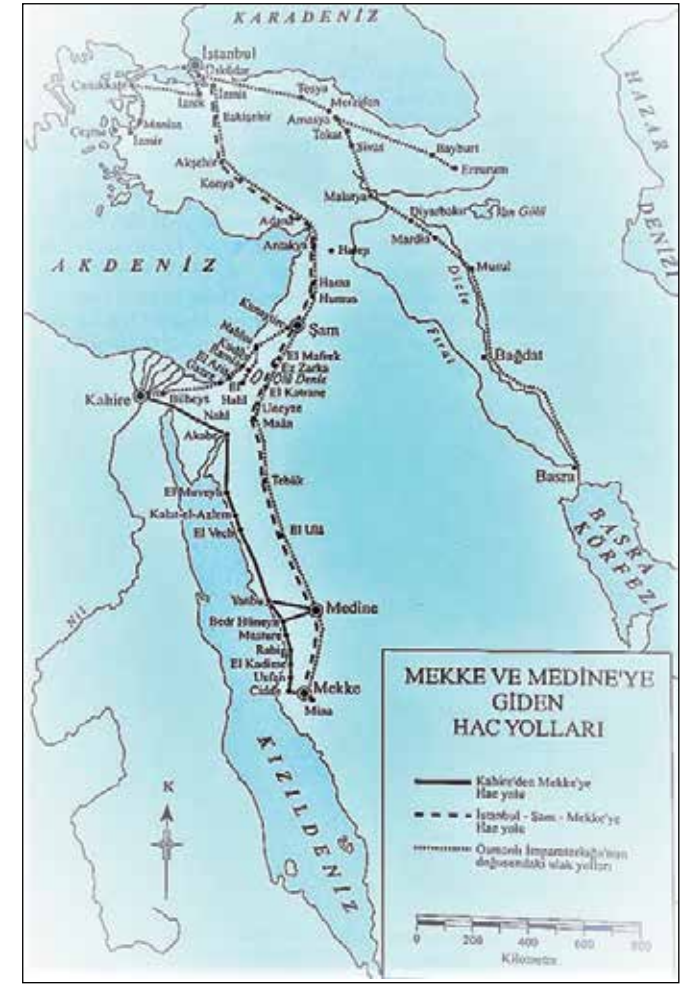
Osmanlı topraklarından her yıl Şam (Suriye) ve Kahire (Mısır) hac kervanları olmak üzere farklı güzergâhlardan iki hac ker-

29 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 202.

30 Bedevilerin 1630, 1670 ve 1750'li yıllarındaki hac kervanlarına yaptıkları saldırılarda birçok hacı hayatını kaybetmiştir. A. Özcan (1996). A.g.k., s. 403.

31 Osmanlı menzil teşkilatından önce mevcut olan ulak hükmünün halka yük getirmesinden dolayı Kanuni Sultan Süleyman tarafından görevlendirilen Lütfi Paşa tarafından kurulmuştur. S. Donuk (2019). Bursa Enarlı Zaviyesi Şeyhi Seyyid Mehmed Efendi ve Manzum Hac Menâzıl-nâmesi, Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi 28 /1, s. 126.

32 F. Büyükkarcı Yılmaz (2018). Osmanlı Hac Menzillnâmelerinde Sosyal ve Maddi Kültüre Ait Unsurlar, Turkish Studies, C. 13/12, s. 88.



İstanbul'dan Başlayıp Eskişehir'den Geçerek Mekke'de Sona Eren Hac Yolu (Faroqhi, 1995).

Eskişehir'e gelen hac kafileleri ile ilgili çalışma konusu olan kaynaklar 17-19. yüzyıllar arasını kapsamakla birlikte 12. yüzyılda Anadolu'ya gelen el-Herevî'nin hac rehberinde Eskişehir'in yer alması şehrin Selçuklu döneminden itibaren hac yolunda bir menzil olarak Osmanlı Dönemi'nde de kullanılmaya devam ettiğini göstermektedir.

El-Herevi Bizans ile sınır olan Eskişehir'in Selçuklu Dönemi'ndeki adını Sultan Veki olarak vermekte ve o dönemde günümüz çarşı bölgesinde yer alan hamamların bulunduğu yerlerin harap olduğunu, bu yıkıntıların altından şifalı sıcak suların akmaya devam ettiğini anlatmaktadır.

vanı Medine ve Mekke'ye ulaşmıştır. Uğrak noktaları arasında Eskişehir'in de olduğu hac yolu, Anadolu sağ kol güzergâhında yer alan ve Üsküdar'dan Şam'a uzanan yoldur. Bu kervan Şam'da diğer bölgelerden gelen hacı adayları ile birleşerek Medine ve Mekke'ye ulaşmıştır. Her yıl İstanbul'dan Hicaz'a gönderilen surre alayları da bu kara yolunu kullanmışlardır.³³

Anadolu sağ kol yolu üzerinde İstanbul-Şam arasında 36-39, Şam-Mekke arasında ise 37 ile 40 civarında menzil yer almıştır.³⁴ Bu yolculukta hacı adayları her türlü ihtiyaçlarını kendileri karşılamakla yükümlü tutulmuşlardır. Kervana görevli olarak katılan asker ve memurların su ve yiyecek ihtiyaçları ise kamusal kaynaklardan sağlanmıştır.³⁵

Osmanlı Dönemi'nde 18. yüzyıla kadar İstanbul-Eskişehir-Konya-Adana-Antakya-Haleb-Hama ve Şam üzerinden Medine ve Mekke'ye ulaşan İstanbul-Şam-Mekke kara yolu hac yolculuğu için kullanılmıştır.³⁶

Hac yolculukları ile ilgili resmî belgelerin yanında hac yolculuğuna katılan seyyahlar da konaklanan veya sadece uğranan noktalar hakkında şehir veya kasabanın arazi yapısı (düz-engebeli-yeşillik vb.), cami, han, kervansaray, türbe, zaviye gibi mimari yapılar hakkında kısa bilgi vermişlerdir. Şayet ulaşılan bir bölgede türbe varsa hacı adayları bu türbeleri ziyaret ederek yollarına devam etmişlerdir.

Hac yolculuğuna katılan seyyahlar yoldaki uğrak noktaları hakkında bilgi verirken özellik-

le güvenlik, su ve yiyecekler konusunda da kısa bilgilere yer vermişlerdir.

Hac yolculukları sırasında en büyük zorluklardan birisi, su ve erzak temini olmuştur. Hacıların su ihtiyaçlarını sağlamak için Enderunlu iki sakabaşı tayin edilmiştir. 16. yüzyıldan itibaren su sorunundan dolayı Halep, Hama, Humus, Şam yolunu izleyen hacı kervanları, Şam'dan sonra Müzeyrib, Mafrak, Ayn-ı Zarka, Ma'an yolu ile Akabe'ye gelerek buradan aşağıya ilerlemişlerdir. Bu yol boyunca yer alan konaklama alanlarının yanında su kuyuları ile birke denilen su depoları da yer almıştır. Çoğu vakıf şeklinde yapılmış su kuyuları ve birkelerin sürekli bir şekilde temizlenmesi ve hizmete hazır olmasına dikkat edilmiştir.³⁷

Eskişehir'e gelen hac kabileleri ile ilgili çalışma konusu olan kaynaklar 17-19. yüzyıllar arasında kapsamakla birlikte 12. yüzyılda Anadolu'ya gelen el-Herevi'nin hac rehberinde Eskişehir'in yer alması şehrin Selçuklu döneminden itibaren hac yolunda bir menzil olarak Osmanlı Dönemi'nde de kullanılmaya devam ettiğini göstermektedir.

Anadolu Selçuklu dönemi seyyahlarından 1173 yılında Anadolu'ya gelen Arap seyyah Ali İbn Ebu Bekr el-Herevi (El-Herevi-El Haravi)'nin, A Lonely Wayfarer's Guide To Pilgrimage adlı hac yolculuğu yapanlara rehber olarak hazırladığı eserinde Eskişehir hakkında

“*Sultan Veki (Sultan eyüki): Şaşırtıcı/mükemmel bir yerdir. Burası için Rumcada es-Sirma (Terma) denilir. Yine Avcı (Farsça sıcak su) diye de adlandırılır. Bu yer ülkenin sınırlarında ve kâfirlerin hudutlarında yer alır. Burada harabe hâ-*

37 Armağan, A. L. (2000) A.g.k., s. 80-81.

linde kemerler (revak) vardır ve bunların altında da saflığı, sıcağı, tatlılığı ve faydasıyla ülkede eşi benzeri olmayan bir su bulunur. Ülkedeki hastalar buraya giderler. “Kitabül- Acâib”de bunun (suyun) özelliğinden ve buranın yılanlarından bahsedeceğimiz.”³⁸ diyerek bilgiler vermiştir.

El-Herevi Bizans ile sınır olan Eskişehir'in Selçuklu Dönemi'ndeki adını Sultan Veki olarak vermekte ve o dönemde günümüz çarşı bölgesinde yer alan hamamların bulunduğu yerlerin harap olduğunu, bu yıkıntıların altından şifalı sıcak suların akmaya devam ettiğini anlatmaktadır.

El-Herevi'nin kitabında Eskişehir öncesinde İznik'i anlattıktan sonra yeni rotasını “Bu şehirden (İznik'ten) kuzey Bizans topraklarına giden yol” başlığıyla durak noktaları olarak Amorium³⁹, Sultanönü (Eskişehir), Konya ve Kayseri'ye yer vermiştir.⁴⁰

El-Herevi'nin şifalı sıcak sularından bahsettiği Eskişehir'den aynı yüzyılda Bizans kaynakları da Porsuk Çayı ile Sarısu'dan ve bol olan balıklardan bahsedildiği görülmektedir.

Bizans Dönemi kaynaklarından Kinna-mus⁴¹'un izlenimlerinde “*Kış mevsimi (gün dönümü) geldiğinde imparator, Hellespontos*

38 S., Manaz (2019). Bizans Dönemi Dorylaion'u İle Anadolu Selçuklu Şehri Sultan Eyüğü/ Sultan Öyüğü'nün (Eskişehir) Fiziki Yapıları, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 7, s. 101-102.

39 Amorium (Hisarköy). I. Yalçınkaya (2009). Arkeoloji ve Sanat Tarihi Eski Anadolu Uygarlıkları Paleolitik Çağ, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye Kültür Portalı Projesi, Ankara, s. 277.

40 El Haravi (2004). A lonely wayfarer's guide to pilgrimage: 'Alī ibn Abī Bakr al- Harawī's Kitāb al-ishārāt ilā ma'rīfat al-ziyārāt. (Çev: Josef W Meri), New Jersey, s. 152.

41 Ioannes Kinnamos'un eserinde Komnenos Hanedanı'nda İmparator olan II. Ioannes (1118-1143) ve oğlu I. Manuel (1143-1180) dönemini içerir. Bkz. Kinnamos. (2001). Ioannes Kinnamos'un Historia'sı, (Çev. Işın Demirkent), Ankara: TTK.

(Çanakkale) Boğazı'ndan Asya'ya geçti ve her iki nehir etrafından Dorylaion'a vardı, bunlardan biri yerlilerin söyleyişiyle Bathys (Sarısu), diğeri Thybris (Tembris, Porsuk) idi; (şehrin) çevresindeki tüm kırsalı istila ettikten sonra birçok adamı ve bir miktar vahşi hayvanı sürüp çıkardı. Bir nehir, görülmeye değer, suyu lezzetli, kentin ortasından akardı. İçinde, oradaki insanlar tarafından bolca avlanan bolca balık yüzerdi.”⁴² hem Eskişehir'e bağlı İnönü ilçesinden kaynak alan Sarısu'dan hem de Porsuk Çayı'nın o dönemdeki kaliteli suyu ve balıklarından bahsedilerek yiyecek ve suyun bolluğundan bahsedilmiştir.

17. Yüzyıl Hac Yolu Üzerinde Eskişehir

1715 tarihinde üzerinde 34 menzilhaenenin bulunduğu hac yolu Anadolu sağ kol (Hac Yolu) güzergâhı: Üsküdar, Gebze-Dil İskelesi veya İzmit üzerinden, İznik, Yenişehir, Bozüyük, Eskişehir, Seyyid Battal Gazi, Hüsrev Paşa Hanı, Akşehir, Ilgın, Konya, Karapınar, Ereğli, Adana, Antakya. Buradan bir kol Halep'e bir kol Şam'a uzanmıştır. Burada diğer hac kabileleri ile birleşerek Mekke'ye doğru devam edilmiştir.⁴³

17. yüzyıl âlimlerinden Abdurrahman Hibri Efendi (1604 Edirne-1659) Menâsik Mesâlik adlı eserinde 1632 yılında yaptığı hac yolculuğu, Edirne'den Şam'a kadar hacca gidiş ve dönüşte yollar ile uğranılan yerler hakkında bilgi vermiştir.⁴⁴ Bu hac yolu güzergâhında Bozüyük'ten sonra Eskişehir'e geçildiği, buradan da Seyitgazi yolu ile hac yolculuğunun devam edildiği görülmektedir. Hibri Efendi bu eserinde Eskişehir'in 17. yüzyıldaki görünümü hakkında bilgi ver-

42 S., Manaz (2019). A.g.k., s. 72.

43 İ. Sak (2004). XVII ve XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzilleri, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya, s. 19.

44 S. İlgürel (1975). Abdurrahman Hibri'nin Menâsik-i Mesâlik'i. İstanbul Üniversitesi, Tarih Enstitüsü Dergisi. (6). s. 111-112.

Şehirde bir gün kalan hac yolcularının genellikle çarşıdaki ılıcaların yanında bulunan eski hanlarda kaldığı öğrenilmektedir. İsim vermeden bahsettiği camii günümüzdeki adıyla Odunpazarı semtinde bulunan Kurşunlu Külliyesi Cami olmalıdır. Çünkü cami hanından bahsetmektedir. Çarşıdaki hanlardan ayrıca bahsettiği için bu han Kurşunlu Camii'nin hanı olmalıdır.

miştir: "Ertesi Eskişehir nâm kasaba -ki Bozüyük ile mâbeyni on saatlik yerdir- nüzûl olundu. Bunda üç dört ılıca vardır. Çarşı ile ılıcası nefî-i kasabadan bir mikdâr yer munfasıl⁴⁵ mâ-i câri (Akarsu)⁴⁶ kenarındadır. Nefî-i kasabada bir câmi'-i şerîf ve pişgânında⁴⁷ tabakhânesi ve hanı vardır. İlica yanında dahi bir iki hurda han vardır. Ekser yolcu anlara konarlar ki bunda bir gün oturak olmak mutâd-ı kadîm olmağın ziyâde siklet çekilüp garâyib-i ittifaktandır ki Üsküdar'dan Şâm-ı Şerîfe varınca her kangı menzilde oturak olmak mutâd ise cümlesinde hanlar az vâki' olmuştur. Konak muzâyakası çekilir. Bunun tariki ekser sabrâlardır. Ertesi Seyyid Battal Gâzî kasabası ki Eskişehir'le mâbeyni tahminen dokuz saatlik yoldur- nuzûl olundu."⁴⁸ Abdurrahman Hibri Efendi çarşı ile yerleşim alanının birbirinden biraz uzak olduğunu, bugünkü Odunpazarı yerleşimi ile yine

45 Munfasıl: Birbirinden ayrılmış, bitişik olmayan. F. Devellioğlu (1993). Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Ankara, s. 815.

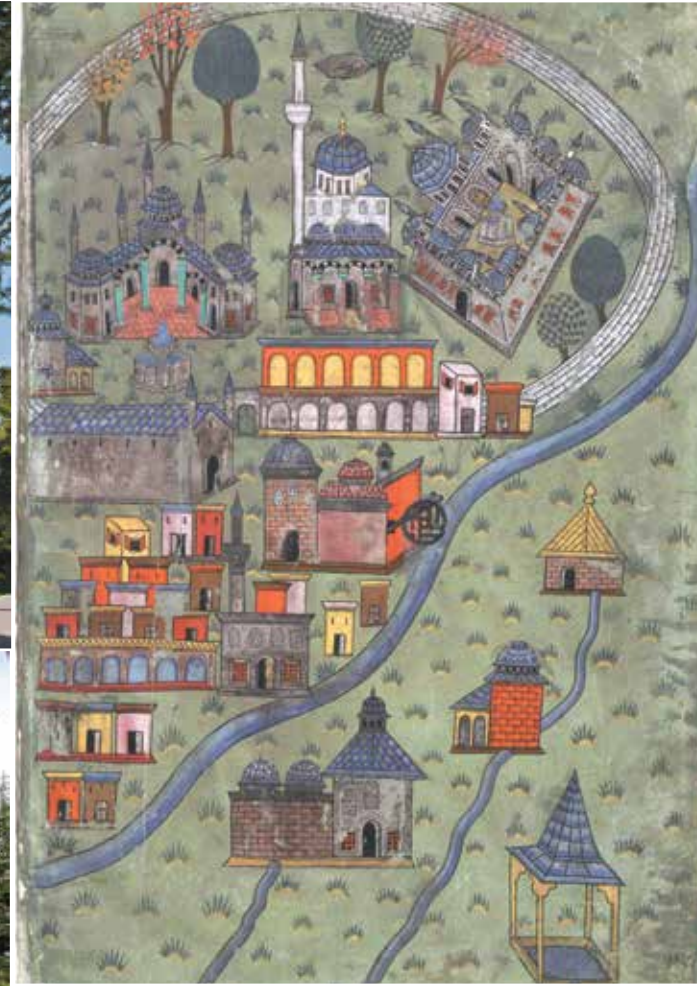
46 Mâ-i Cârî: Akarsu. F. Devellioğlu (1993). Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Ankara, s. 155.

47 Pişgân: Pişe-gâh, iş yeri, fabrika. Pişe-gân: Meslek, san'atlar. F. Devellioğlu (1993). Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Ankara, s. 1039.

48 S. İlgürel (1975). A.g.k., s. 116.



Kurşunlu Külliyesi



Matrakçı Nasuh'un Eskişehir Minyatürü
(Matrakçı Nasuh, 2014)⁴⁸

Matrakçı Nasuh'un minyatüründe A. Hibri Efendi'nin söylediği üç-dört ılıca açıklamasına karşılık gelebilecek sağ alt köşede üç binadan dışarıya akan suları ile hamamlar-ılıcalar ile sağ köşede havuz yer almıştır. Sol üst köşede ise Kurşunlu Külliyesi ve akarsuyun kenarında Kurşunlu Camii'nden daha küçük tasvir edilen Alâeddin Camii görülmektedir.

bugün de çarşı bölgesinde işlevini devam ettiren üç dört ılıca-hamamların bulunduğu yer arasında mesafe olduğunu belirtmektedir.

Şehirde bir gün kalan hac yolcularının genellikle çarşıdaki ılıcaların yanında bulunan eski hanlarda kaldığı öğrenilmektedir. İsim vermeden bahsettiği camii günümüzdeki adıyla Odunpazarı semtinde bulunan Kurşunlu Külliyesi Cami olmalıdır. Çünkü cami hanından bahsetmektedir. Çarşıdaki hanlardan ayrıca bahsettiği için bu han Kurşunlu Camii'nin hanı olmalıdır.

Kurşunlu Külliyesi, Çoban Mustafa Paşa tarafından inşa ettirilen, Üsküdar-Payas hattında yer alan menzil külliyelerindendir. Kitabesinde Kanuni Sultan Süleyman'ın ve banisi Vezir Çoban Mustafa Paşa'nın adı yer alır. Çoban Mustafa Paşa'nın vakfiyesi 1526 tarihli'dir. Külliye'nin mimarı kesin belli değilse de Mimar Sinan'dan önce baş mimar olan Acem Ali'nin döneminde inşa edildiği için külliye'nin mimarının da Acem Ali olabileceği düşünülmektedir.⁵⁰ Kurşunlu Külliyesi'nin camisi olan Kurşunlu Camii kitabesine göre 1525 tarihli'dir.⁵¹

49 Matrakçı Nasuh, Eskişehir ile ilgili izlenimlerini 1548 tarihinde yazmıştır. Matrakçı Nasuh (2014). Beyan-ı Manazil-i Sefer-i İrakeyn. (Haz: H. Gazi Yurdaydın), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, s. 62-63.

50 İnce, Kasım (2002). Kurşunlu Külliyesi, İslam Ansiklopedisi, C. 26, Ankara, s. 448. Mehmed Ziya eserinde kapı üzerindeki kitabeden 921/1515 senesinde yapıldığı belirtilmiştir. Mehmed Ziya (2009). Bursa'dan Konya'ya Seyahat (1866-1930), (Çev: Mehmet Fatih Birgül ve Levent Ali Çanaklı), Ankara, 195-197, 199.

51 *Günümüz Türkçesi ile Kurşunlu Camii'nin Kitabesi*: "Bu kutlu yapı; yüce Tanrı'nın yolunda, asrın ve günün hakani, anın ve zamanın Süleyman'ı -Tanrı yardımlarıyla onun ilini sonsuza kadar ve kutunu da hiç kesilmeksizin sürekli eylesin-; veziri, ilinin yöneticisi ve kendisinin destekçisi, zamanın Asaf'ı ve dönemin büyüğü Mevlânâ Mustafâ Paşa- Tanrı, kıvancını süre götürsün- idaresi zamanında tamamlandı. Tarih geldi: minnî hayrin cedid (H.=931). Benden yeni bir hayrat (olsun). (M.=1525)." E. Altınşapan ve M. M. Tulum (2016). Eskişehir Kurşunlu Cami Kitabesinin Tarihlendirilmesi Üzerine Son Tespit, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 4, Sayı: 23, s. 6.

Osmanlı döneminde devlet memuru olan Hacı Âli Efendi'nin 1646 tarihinde yaptığı hac yolculuğunda görmüş olduğu şehirlerin özelliklerini anlattığı Tuhfetü'l-Huccâc adlı eserde Hacı Âli Efendi 17. yüzyıl Eskişehir'ini oldukça beğenmiştir: “Ba'de İznik'den kalkub üçüncü konakda Eskişehir'e varılır. Bu şehir cennetden bir kıt'adır. Âbu havası latîf ve enhârî sâfî ve cârî meyveleri ve her dürlü niğmeti mevcut bir şeh-i ganimet-i âbâddır. Ve ılıcaları bî-nihayedir.”

Abdurrahman Hibri Efendi 1632 tarihlerinde Eskişehir'de ılıca sayısının üç-dört olduğunu belirtmiştir. Antik dönemden itibaren Eskişehir'deki sıcak su kaynaklarından ve ılıcalardan bahsedilmesine karşın sayı açısından ılıca-hamam sayılarının belirtilmesi bu yapıların tarihçeleri açısından oldukça önemlidir.

Matrakçı Nasuh'un minyatüründe A. Hibri Efendi'nin söylediği üç-dört ılıca açıklamasına karşılık gelebilecek sağ alt köşede üç binadan dışarıya akan suları ile hamamlar-ılıcalar ile sağ köşede havuz yer almıştır. Sol üst köşede ise Kurşunlu Külliyesi ve akarsuyun kenarında Kurşunlu Camii'nden daha küçük tasvir edilen Alâeddin Camii görülmektedir.

Evliya Çelebi (1611-öl.1685?) ise havuza vurgu yapmıştır. Kubbeler ile örtülü kârgir hamamlarının bağ bahçe içinde olduğunu belirterek içinde “*kim aşren-fe-aşr havz-ı azîmi âb-ı germâb ile memlû bir ılıcadır*”, 10x10 büyüklüğünde sıcak su bulunan havuzdan bahsetmiştir.⁵² Bu havuz, Matrakçı Nasuh'un Eskişehir

minyatüründe de yer almıştır.

1878 tarihli Hüdavendigâr Vilayet Salname'sine göre; Eskişehir'de 5 hamam, 1898-1899 tarihli Hüdâvendigâr Vilayet Salnamesine göre de 6 hamam yer almıştır.⁵³

Osmanlı döneminde devlet memuru olan Hacı Âli Efendi'nin 1646 tarihinde yaptığı hac yolculuğunda görmüş olduğu şehirlerin özelliklerini anlattığı Tuhfetü'l-Huccâc adlı eserde Hacı Âli Efendi 17. yüzyıl Eskişehir'ini oldukça beğenmiştir: “*Ba'de İznik'den kalkub üçüncü konakda Eskişehir'e varılır. Bu şehir cennetden bir kıt'adır. Âbu havası latîf ve enhârî sâfî ve cârî meyveleri ve her dürlü niğmeti mevcut bir şeh-i ganimet-i âbâddır. Ve ılıcaları bî-nihayedir.*”⁵⁴

İznik'ten sonra üçüncü menzil olarak belirtilen Eskişehir'in güzel havasından ve yiyeceklerinin bolluğundan sonra âdeta suyu bitmeyecek, sonsuza kadar var olacak ılıcalar-hamamların varlığından ve cennetten bir köşe olduğundan bahsetmektedir. Şehirde çarşı bölgesinde bulunan sıcak suların 17. yüzyılda ziyaretçilerin dikkatini çekecek kadar işlevlerini sürdürdüğü görülmektedir.

Hacı Âli Efendi Eskişehir'den sonra güzel

(1952). Eskişehir Kılavuzu, Eskişehir, 43., A. Erdoğan (2015). Sultanönü'nden Eskişehir'e Sakarya Türküsü, Ankara, s. 569.

53 A. Akyüz (2009). Salnamelerde Eskişehir, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi: Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 85.

54 S., Baştürk (2013). Bir Hac Yolcusunun Gözünden İstanbul'dan Hicaz'a Osmanlı Şehirleri, International Journal of Human Sciences. (10)1, s. 152.



İstanbul Kartal'dan yola çıkan Nâbî; Kartal, İzmit, Hersek ve İznik yoluyla Eskişehir'e ulaşır. Nâbî ve arkadaşları şehre geldiklerinde buradaki kaplıcaya girmişlerdir. Buradan sonra Seyitgazi'ye ulaştıklarında da Seyyid Gâzî Türbesi'ni ziyaret etmişlerdir.

bir kasaba olarak tanımladığı Seyitgazi'ye doğru yolculuğuna devam etmiştir.⁵⁵

Evliya Çelebi Seyahatnâmesi'nin IX. cildinde, 12 Muharrem 1082 (21 Mayıs 1671) tarihinde İstanbul'dan başlayan hac yolculuğu ele alınmıştır. Bu bölümde yol boyunca uğrak noktalarının özellikleri ile Medine ve Mekke hakkında bilgi vermiştir.⁵⁶

Evliya Çelebi; İznik Kalesi menziline, Yenişehir kasabası, Domboz köyü, Kestel Kalesi, Bursa, Aksu kasabası, İnegöl, Zal Derbendi köyü menzili, İnegöl nahiyesi, Çukurca Hanı köyü menzili, Selim Baba köyü, Çukurca kazası köylerinden, Hazret-i Selim Dede Sultan ziyareti, Hargüş şehri, yani Tavşanlı Kalesi, köyü menzili, Şeyh Ömer köyü, Kütahya hakkında detaylı bilgi verdikten sonra Karahisar-ı Sahip ziyaret yerleri, Karahisar-ı Sahip'ten İzmir vilâyetine gittiğimiz menzilleri başlığıyla Şuhut kasabası ile devam ederek Afyonkarahisar'ın ilçelerini, sonrasında Uşak'ı ele almasına⁵⁷ karşın

55 S. Baştürk (2013). A.g.k., s. 153.

56 A. Özcan (1996). A.g.k., s. 415.

57 Evliya Çelebi'nin hazırlanan 9. Kitabında hac

hac yolculuğunda Eskişehir'den geçmemiştir.

Evliya Çelebi'nin hac yolculuğuna (1671) yakın bir tarihte, birkaç arkadaşı ve birkaç köleyle hac yolculuğuna çıktığı tahmin edilen saray şairi Nâbî (1642-1712), Tuhfetü'l-Harameyn'de 1678-1679 yılları arasında yaklaşık bir yıl süren hac yolculuğunu ele almıştır. Yolculuğu sırasında şehirlerdeki tarihî, dinî ve sosyal nitelikli yer ve binaları da tasvir etmiştir.⁵⁸ Nâbî de diğer hac seyahatnamesi yazarlar gibi yol boyunca gittiği yerler ve ziyaret edilen noktalar hakkında bilgi vermiştir.

İstanbul Kartal'dan yola çıkan Nâbî; Kartal, İzmit, Hersek ve İznik yoluyla Eskişehir'e ulaşır.

yolculuğundan bahsetmiş ancak geçilen veya konaklan bölgeler arasında Eskişehir veya Seyitgazi yer almamıştır. bk. Evliya Çelebi (2011) Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Kütahya, Manisa, İzmir, Antalya, Karaman, Adana, Halep, Şam, Kudüs, Mekke, Medine, (Hazırlayan: Seyit Ali Kahraman), Yapı Kredi Yayınları, s. 8-39.

58 M. Coşkun (2001) Şair Nâbî'nin Tuhfetü'l-Harameyn'inin İçeriğinin Analitik Bir Yaklaşımla İncelenmesi, bilig-17/Bahar, s. 81-82, 86.

Nâbî ve arkadaşları şehre geldiklerinde buradaki kaplıcaya girmişlerdir. Buradan sonra Seyitgazi'ye ulaştıklarında da Seyyid Gâzî Türbesi'ni ziyaret etmişlerdir. Nâbî buradan Akşehir, Ilgın ve Lâdik'den sonra Konya, Ereğli, Adana, Payas, Bakras, Antakya, Halep ve buradan Fırat'ı kayıkla geçerek kendi doğduğu şehir olan Urfa'ya (Ruha'ya) gitmiştir. Urfa'dan sonra tekrar Halep'e dönmek üzere yola çıkan Nâbî ve arkadaşları Fırat'ı kayıkla geçtikten sonra buradan Antep'e gidip orada üç gün kalmışlardır. Daha sonra Halep, Hıms ve Kuteyfe Boğazı'nı geçtikten sonra Şam'a ulaşmışlardır. Yolculuk aşamalarında kesin tarih vermeyen Nâbî, Şam'a ulaştığı tarihi de yazmamıştır.⁵⁹

Evliya Çelebi, hac yolculuğunda Eskişehir'e uğramamış olsa da aralarında 7-8 yıllık fark bulunan Nâbî hac yolculuğunda Eskişehir ve Seyitgazi yolunu kullandığı görülmektedir.

17. yüzyıla ait Rûznâmçeci⁶⁰ İbrahim Efendi Kethüdâsı (Kahya?)⁶¹ Hacı Ali Bey'in Üsküdar'dan, Şam üzerinden Medine ve Mekte'ye ulaşınca kadar yol üzerindeki menzil, şehir ve ziyaretgâhların özellikleri ile hac için yapılması gerekenleri konu aldığı Tuhfetü'l-Huccâc adlı eserinde Kartal, Gebze, Hersek, Kefere Derbendi, Çini İznik, Lefke, Vezirhanı ve Söğüt menzillerinden sonra Eskişehir ve Seyitgazi de hac menzili olarak yer almıştır. Eskişehir hakkında mesafeyi 9 saat olarak belirtmiş,⁶² Eskişehir'i yağmuru bol, halkının

çoğunun geçimini lüle taşından sağladığını belirtten İbrahim Efendi⁶³ Eskişehir'den sonra Seyitgazi'ye geçerek yolculuğuna devam etmiştir.⁶⁴

Bahrî mahlası ile hac seyahatini kaleme alan şair, yolculuğu için tarih vermemiştir. Hakkında net bir bilgi bulunmayan Şair Bahrî'nin yolculuğu sırasında hac kafilesinin uğradığı menziller dikkate alınarak 17. yüzyıldan sonra yaşadığı düşünülmektedir. Şair hac yolculuğu sırasında uğradığı yerler hakkında tanıtıcı bilgiler vermiştir. Üsküdar'dan Şam'a uzanan güzergâhlar: Üsküdar, Kartal, 2. menzil Gökbuze, Hersek, Derbed Köyü, İznik, Lefke, Vezirhanı, Söğüt, 9. menzil Eskişehir, 10. menzil Seyitgazi olmuştur. Hacı adayları Söğüt'ten iki gün sonra Eskişehir'e ulaşır. Kafile onuncu menzil olan Seyitgazi'de bulunan bir pınarın önünde çadır kurmuşlardır.⁶⁵

“Toğuzuncuda irdük Eskişehir'e

İki günde alındı anda behre (b. 16)

Onuncu Seydgazi'ye varıldı

Pınar önünde çadırlar kuruldı”⁶⁶

Şair Bahrî'nin dizelerinden konaklamak için bir bina aramak yerine kendi çadırlarında konakladıklarını ve yolculuk sırasında kalacak yerin sorun olmadığı görülmektedir.

18. Yüzyıl Hac Yolu Üzerinde Eskişehir

İstanbul-Üsküdar'dan başlayıp Anadolu yol ağının sağ kol hattından Şam'a, burada Anadolu, Rumeli ve diğer yerlerden gelen hacı

63 F. Büyükkarcı Yılmaz (2018). A.g.k., s. 121.

64 Ş. Eroğlu Memiş (2020). A.g.k., s. 287.

65 “Toğuzuncuda irdük Eskişehir'e

İki günde alındı anda behre (b. 16)

Onuncu Seydgazi'ye varıldı

Pınar önünde çadırlar kuruldı” F. Koyuncu (2020).

Bahrî'nin Hac Menzîlnâmesi, Asya Studies- Akademik Sosyal Araştırmalar, Year: 4 - Number:12, s. 24, 27-28.

66 F. Koyuncu (2020). A.g.k., s. 24, 27-28.

“Eskişehir, Osmanoğullarının anası atası olan Şeyh Edebalı orada medfûndur. Büyük akarsuyu ve ılıcaları vardır. Çoban Mustafa Paşa'nın orada camii vardır. Mahalle somunu diye bilinen oldukça piskin ekmeği vardır. Ahalisi çoğunlukla lüle yaparlar. Orada bir gün ikamet edilir.”

adaylarıyla birleşerek Medine ve Mekke'ye gidenler hacı olduktan sonra aynı yolu izleyerek tekrar İstanbul'a geri dönmüşlerdir. Bu yolculukta uğradıkları menziller: Üsküdar, Kartal, Gebze, Hersek, İznik, Lefke (Osmaneli), Vezirhanı, Söğüt, Eskişehir, Seyyid Battal Gazi, Hüsrev Paşa, Bolvadin, İshaklı, Akşehir, Ilgın, Ladik, Konya, İsmil, Karapınar, Ereğli, Ulukışla, Çiftehan, Ramazan-oğlu Yaylası, Çakıt, Adana, Misis, Kurtkulağı, Payas, Belen, Antakya, Zenbakiye, Şu'ur, Madik, Hama, Humus, İkikapılı, Şam, Kubbetü'l-Hacc, Müzeyrib, Mafrak, Ayn-ı Zarka, Ma'an, Akabebeşi (Akabetü'r-re's), Kal'a-i Tebük (Asi Hurma), Birke-i Mu'azzama, Darü'l-Hamra (Berdu'l-Acfiz, Pirinç Ovası), Mediyin-i Salih, Ülâ, Hediye Eşmesi, Fahleteyn (Selam Kayası), Vâdiyü'l-Kurâ, Medine-i Münevvere, Bedr-i Huneyn, Mekke-i Mükerrreme, Minâ, Müzdelife ve Cebel-i Arafat noktalarında hacılar genelde bir ile beş gün arasında değişen sürelerle konaklamışlardır. Sadece Şam'da Ramazan ayını burada geçirdikleri için 40 gün konaklamışlardır.⁶⁷

1773 yılında yapılan hac yolcuğu sırasında Eskişehir mütesellimine (vali) yolculukla ilgili “Sultanönü Sancağı mütesellimine hüküm ki” başlığıyla görev emri verilmiştir. Bu görev emri; surre alayı ve hacı adayları Eskişehir'e geldiğinde burada görevli mütesellimin surre alayını Akşehir'e götürüp Akşehir sancak beyine sorunsuz bir şekilde teslim etmesi ve teslim ettiğine dair bir senet almasını gerektirmektedir.⁶⁸

67 A. L. Armağan (2000). A.g.k., s. 82-98.

68 M. Atalar (1991). Osmanlı Devletinde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları, Ankara, Diyanet İşleri



Şeyh Edebalı'nın Odunpazarı Mezarlığındaki Makam Türbesi
(Erişim: 13.02.2015)

Verilen bu emir ve istenilen belge ile 1773 yılında hac kafilesi ve surre alayının hac yolculuklarında Eskişehir güzergâhını kullanmaya devam ettiğini göstermektedir.

El-Hâc İbrahim Efendi'nin hac rehberi şeklinde hazırladığı 1777 tarihli rehberde Üsküdar'dan başlattığı yolculuğu Kartal, Gebze, Hersek, İznik, Lefke, Vezirhan, Söğüt'ten sonra Eskişehir'e ulaşmıştır. Buradan Seyitgazi ve Hüsrev Paşa'ya doğru hac yolculuğuna devam etmiştir.⁶⁹ “Eskişehir, Osmanoğullarının anası atası olan Şeyh Edebalı orada medfûndur. Büyük akarsuyu ve ılıcaları vardır. Çoban Mustafa

Başkanlığı Yayınları, s. 134.

69 M. Çakır (2008). Hac Menzilleri ve El-Hâc İbrahim Efendi'nin Menzîlnâmesi, Surre-i Hümayûn, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, s. 81-82.

1773 yılında Eskişehir Valisi'ne gönderilen görev yazısıyla surre alayını olaysız bir şekilde Akşehir'e götürüp Akşehir sancak beyinden sorunsuz teslim ettiğine dair bir senet alması görevinin verilmesi surre alaylarının da Eskişehir hattı üzerinden yolculuk yaptıklarını göstermektedir. Ayrıca 1837 yılına ait Surre-i Hümayûn Alayının defterinde hac yolculuğunun gidiş ve dönüşünde Eskişehir'den geçildiğini hatta dönüşte iki gün kaldığının kaydedilmesi 18. ve 19. yüzyıllarda surre alaylarının bu hattı kullanmaya devam ettiğini göstermektedir.

*Paşa'nın orada camii vardır. Mahalle somunu⁷⁰ diye bilinen oldukça piskin ekmeği vardır. Ahalisi çoğunlukla lüle yaparlar. Orada bir gün ikamet edilir.*⁷¹

El-Hâc İbrahim Efendi hac rehberinde Söğüt'ten 9 saatlik bir yolculuk ile Eskişehir'e ulaştığını ve burada bir gün kaldığını belirtmiştir. Şehirde akan Porsuk Çayı'ndan, doğal sıcak suya sahip hamamlardan-ılcılarından, Şeyh Edebalı'nın türbesinden ve Çoban Mustafa Paşa Camii'nden (Odunpazarı-Kurşunlu Külliyesi Camii) bahsederek 18. yüzyılda şehrin fiziki durumunu ortaya çıkartan bilgiler vermiştir. Ayrıca halkın geçim kaynağı olan lüle taşının yaygın olarak işlendiği ve diğer seyyahların da bahsettiği iyi pişmiş ekmeğinin yolcuların dikkatini çektiği görülmektedir.

1780 tarihli Aşir Efendi'nin menzilnamesinde İstanbul-Şam-Mekke arası hac yolculuğu zaman tablosuna göre Eskişehir'e yakın bölge olarak İznik, Lefke, Vezirhanı, Söğüt'te 1 gün kalındıktan sonra Eskişehir'e Pazartesi günü ulaşılmıştır. Eskişehir'den sonra Seyitgazi'ye geçilmiştir. Seyitgazi'ye ulaşılan gün, Çarşamba olarak kaydedilmiştir. Seyitgazi'den sonra Per-

şembe günü ise Hüsrev Paşa'ya, Bayat, Bolvadin, İshaklı ve Akşehir üzerinden yolculuk devam etmiştir.⁷²

İstanbul-Şam-Hicaz Hac Yolu Güzergâhı'nı Gösteren 9 Mayıs 1780 tarihli risalenin Eskişehir bölümünün transkripsiyonu: *"Sa'at: 9 Eskişehir, sâye-i 'inayet-vâyelerinde âsûde olduğumuz Âl-i Osman efendilerimiz cedd-i sadırları Şeyh Edebalı anda medfündür, Azîm ma-i câri⁷³ ve ılcıları vardır. Çoban Mustafa Paşa'nın mükellef camii vardır. Hinta somunu derler gâyet piskin etmeği olur. Ahalisi ekseriya lüle yaparlar. İkâmet mahallidir. 1 yevm.*⁷⁴

17 ve 18. yüzyılda ziyaretgâh olarak Odunpazarı mezarlığındaki Şeyh Edebalı'nın makam türbesi dışında Şehabeddin Sühreverdi'nin mezarının da yer aldığı görülmektedir.⁷⁵

Şeyh Şehabeddin Sühreverdi Zaviyesi'nin özgün yeri kesin olarak bilinmemekte, H. Doğru⁷⁶, Fatih Sultan Mehmet Dönemi vakıf

72 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 215.

73 Azîm: büyük- Ma-i câri: Akarsu. F. Devellioglu (1995) Osmanlıca-Türkçe Lûgat, Ankara, s. 73, 1066.

74 Armağan, A. L. (2000). A.g.k., s. 101.

75 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 224-225.

76 Doğru, H. (1991). Sultanönü Sancağı Vakıf Defterlerinden Kayıtlı Olan Zaviyeler ve Günümüzdeki Durumları. Prof. Dr. Neşet Çağatay'a Armağan içinde, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 38-50.

defterlerinde "Vakıf-ı kadim" olarak belirtilmesine dayanarak zaviyeyi Selçuklu devrine tarihlendirmektedir. Günümüze gelemeyen zaviye ilgili olarak halk arasında Salı Tekkesi olarak bilinen yapının yerinde olduğu düşünülmektedir.⁷⁷

17 ve 18. yüzyılda İnönü'ye gelindiğinde yevmiye ve bahşişlerin verildiği görülmektedir: *"Nebr-i Porsuk kurbundan cereyan ider bu mabeynde Akvıran nâm bir koy vardır şehrden üç sa'atdır bu kasabadan şark Seyyidgazi şimal Göynlik garb Söğüd dahi garb-ı cenub İnönüdür bunda bir gün ikâmet olunur katırcı ve akkama (Deveci, katırcı, mahmil ile hacca giden surre alayı hizmetçisi, çadır mehteri) yevmiye ve bahşışat virilür.*⁷⁸

9 Mayıs 1780 tarihli risalede Şeyh Edebalı'nın türbesinden, Büyük akarsu olarak tanımlanan Porsuk Çayı'ndan, ayrıca ılcılardan ve Çoban Mustafa Paşa'nın yaptırmış olduğu Odunpazarı'ndaki Kurşunlu Camii'nden bahsettikten sonra Hinta somunu adı verilen iyi pişmiş etmeği olduğu ve halkın genellikle lüle yaptıklarını belirtilmiştir. Ancak lüleyi neden yaptıklarını belirtilmemiştir. Eskişehir'de 18 ve 19. yüzyılda oldukça popüler olan ve yurt dışına da ihraç edilen lüle taşından⁷⁹ lüle yapılmış olmalıdır.

1780 tarihli Aşir Efendi'nin menzilnamesine göre, 24 Temmuz 1780 Pazartesi günü Üsküdar'dan yola çıkan kabile Eskişehir, Ereğli, Adana, Antakya, Hama, Tabut kurusu, Bedr-i Huneyn, Güzelceburke'de 1 gün; Konya, Ayn-ı Zerka ve Ma'an'da 2 gün; Bi'r-Ali'de 3 gün, Müzeyrib'de 5 gün ve Şam'da da 40 gün konaklayarak toplam 62 gün hac menzillerde konaklama yapmışlardır.⁸⁰

77 Manaz, 2019, A.g.k. s. 127.

78 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 225.

79 E. Gümüş (2013). 1830-1914 Arası Eskişehir Lületaş Madeni ile İlgili Bazı Tespitler, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 14 (Özel Sayı), s. 171-172.

80 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 214, 216-217.

18. yüzyılda İstanbul'dan Mekke'ye giden hac yolu üzerinde 76 menzil yer almıştır. 24 Temmuz 1780 Pazartesi günü Üsküdar'dan yola çıkan hac kafilesi 795 saat yol alarak 3 Aralık 1780 Pazar günü Mekke'ye ulaşmıştır. Yolculuk sırasında hacı kafilesi Mekke'ye kadar 13 menzilde 60 gün konaklamıştır. Eskişehir, Ereğli, Adana, Antakya, Hama, Kubbetü'l-Hacc, Ma'an ve Üla'da bir gün; Konya ve Ayn-ı Zarka'da iki gün, Medine'de üç gün, Müzeyrib'de beş gün ve Şam'da 40 gün konaklamışlardır.⁸¹

Menziller arası 20 saat süren konaklama alanları olmakla birlikte iki menzil arası ortalama 7-10 saat sürmüştür. İznik-7, Lefke-7, Vezirhanı-5, Söğüt-7, Eskişehir-9, Seyitgazi-9, Hüsrevpaşa-7, Bolvadin-13, İshaklı-7, Akşehir-5 saat uzaklıktaki mesafeler olarak yer almıştır.⁸²

19. Yüzyıl Hac Yolu Üzerinde Eskişehir

Başbakanlık Arşivi'nde bulunan ve Surre Emni tarafından hac yolculuğu sırasında Mekke'ye gidiş ve dönüş yolculuğunun masraflarının belirtildiği Surre-i Hümayûn Alayı 1837 tarihli deftere göre hac kervanının takip ettiği yol: Kartal'dan Mekke'ye kadar Kartal- Gebze, İznik, Sabanca, Akhisar, Osmaneli, Vezirhan, Söğüt, Eskişehir, Seyyidgâzi, Hüsrev Paşa Hanı, Bayat, Bolavadin, İshaklı, Akşehir, Ilgın, Lâdik, Konya, Ereğli, Ulukışla, Adana, Antakya Hama, Hums, İki Kapulu Han, Kudeyfe, Şam-ı Şerif, Mu'azzama, Vâlide Kuyusu, Hediye Eşmesi, Medine-i Münevvere, Cudeyre, Bedr-i Huneyn, Râbiğ ve Mekke-i Mükerreme hattı üzerinde Mekke'ye kadar 54 menzilden oluşmuştur.⁸³

81 A. L. Armağan (2000). A.g.k., s. 99.

82 İ. Sak ve C. Çetin (2005). A.g.k., s. 218-221.

83 M. Atalar (1993). Hacc Yolu Güzergâhı ve Masrafı, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi sayı:4'den ayrışım, 44-45.

Hac yolculuğunun dönüşünde aynı güzergâh izlenmiştir. Ancak ilave olarak Hân-ı Kusayra, Hân-ı Karamut, İskenderun, Ramazan Oğlu Yaylası ve Tahta Köprü gibi beş menzil daha yer almıştır. Bu ilave noktalar dışında dönüş yolunda bazı konaklama yerlerinde-hac menzillerinde konaklama sayısı artmıştır. Bunlar içerisinde genelde bir gün kalınan Eskişehir’de iki gün kalınmıştır. Böylece hacca gidiş ve dönüşte menzillerde kalınan gün sayısı 90 güne çıkmıştır.⁸⁴

Surre-i Hümayûn Alayının 1837 yılına ait defterine göre gidiş yolculuğunda Eskişehir’de yapılan harcamalar “*Der-merhale-i ESKİŞEHİR: Masarifâtı müteferrika 15 kuruş olub küstür masarifimiz, mütesellim⁸⁵ Hacı Mehmed Beg, kendi matbahından idâre etmiştir. 15 krş. Müsellim ağaya boğca: 1 aded: 650 krş. Naib efendiye boğca: 1 aded: 175 krş. YEKÛN: 840 krş.*”⁸⁶ olarak verilmiştir.

Surre-i Hümayûn Alayının 1837 yılına ait defterine göre hacdan dönüş yolculuğunda Eskişehir’de yapılan harcamalar: “*Der-merhale-i ESKİŞEHİR: (Eyyâm: 2)* (İki gün kalınmıştır) Masarifât-ı müteferrika bâ-yed-i mûmâ-ileyh bâdefter 123 krş. *YEKÛN: 123 krş.*”⁸⁷ olarak verilmiştir.

19. yüzyılda 18. yüzyılda olduğu gibi Söğüt üzerinden Eskişehir ve Seyitgazi’ye geçilmiştir. Tek gün kalınan gidişte 840 krş. harcanmasına karşın dönüşte iki gün kalınmış 123 krş. harcanmıştır. Müsellim Ağ’a ve Naib Efendi’ye hazırlanan bohçaların gidiş ve dönüşteki masrafların aradaki fiyat farkını arttırdığı görülmektedir.

Surre kafilesinin harcamalarını gösteren bu defter aynı zamanda 19. yüzyılda hacı adayları ve surre alayının Eskişehir’i bir hac menzili olarak kullanmaya devam ettiklerini göstermektedir.

84 Atalar, M. (1993). A.g.k., s. 45-46.

85 Mütesellim: Vali. F. Devellioğlu (1995). Osmanlıca-Türkçe Lûgat, Ankara, s. 39.

86 M. Atalar (1993). A.g.k., s. 55.

87 M. Atalar (1993). A.g.k., s. 84.

1896 tarihli Eskişehir haritasında da görüldüğü gibi 19. yüzyılda da Porsuk Çayı şehrin içinden geçmekte ve çevresinde birçok kanal ve su kuyusu yer almaktadır. Haritada kaynaklarda belirtilen han ve ılıcaların bulunduğu çarşı ile yerleşim yeri olan Şeyh Edebalî’nin ve Şeyh Şehabeddin Sühreverdi’nin ziyaretgâhları ile Kurşunlu Cami’nin, Kurşunlu Hanı-Kervansarayı’nın ve Kurşunlu Külliyesi’nin de içinde bulunduğu Odunpazarı yerleşimi görülmektedir.

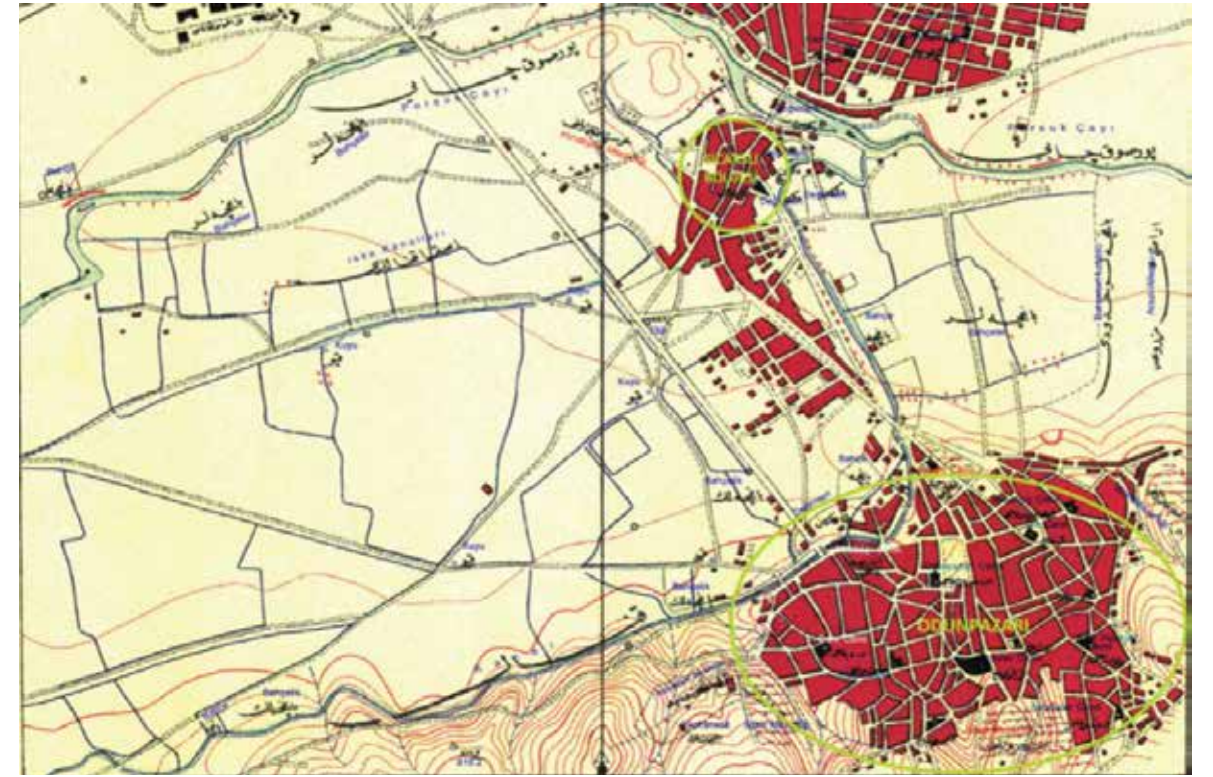
Eskişehir’in içinden geçen Porsuk Çayı ve bunun çevresine açılan su kanalları ile su kuyuları ve sıcaşular-hamamlar, bu bölgede bulunan hanlar şehre gelen hacı adayları ve yük hayvanlarının ihtiyacına sunulmuş ve hac yolculuğu yapan seyyahların not defterlerinde yerini almıştır.

Sonuç

Anadolu’nun sağ kol hattını takip ederek Medine ve Mekke’ye giden hacı adayları kara yoluyla yapılan hac yolculuklarında Osmanlı döneminde İstanbul’dan başlayan İznik, Eskişehir, Seyitgazi, Konya, Adana, Antakya üzerinden Şam’a kadar 36 ile 39 arası hac menzilinde konaklanmıştır. Şam ile Mekke arasında ise 37 ile 40 civarında menzil yer almıştır. Ortalama 8-9 ay sürren bu yolculuk sonrası dönüş yolunda bazen menzil sayısı artmış, bazen kaldıkları gün sayısı artmış (Eskişehir bir gün kalınan bir menzildir, bazen dönüşte iki gün kalınmıştır.) olsa da genelde aynı yoldan geri dönmüşlerdir.

Anadolu’ya bağlayan ana arterlerden, Eskişehir-Akşehir, Ilgın-Konya bir diğeri ise Konya-Ereğli arası kavisli ve dolambaçlı olan bölgeleri kısaltan yerler olduğu için özel ve resmî hac kafileleri bu hattı tercih etmişlerdir.

Evliya Çelebi’nin kaleme aldığı Seyahatnamesinin IX. cildine göre Evliya Çelebi 21 Mayıs 1671 tarihinde İstanbul’dan başlayan hac yolculuğunda İznik’ten sonra Yenişehir, Bursa, İnegöl, Kütahya, Afyonkarahisar ve Uşak üzerinden



1896 Tarihli Eskişehir Haritası⁸⁸
Porsuk Çayı, Kanallar, Su Kuyuları, Hamamların Bulunduğu Çarşı Bölgesi ve Odunpazarı

yolculuğuna devam etmiştir. Evliya Çelebi Eskişehir üzerinden hac yolculuğu yapmamış olsa da aynı dönemlerde hacca giden Abdurrahman Hibri Efendi (1604 Edirne -1659) ve saray şairi Nâbi (1642-1712)’nin birkaç arkadaşı ve birkaç köleyle 1678-1679 yılları arasında çıktığı hac yolculuğunda Eskişehir ve Seyitgazi üzerinden Şam’a ve Mekke’ye Eskişehir üzerinden devam etmişlerdir.

1773 yılında Eskişehir Valisi’ne gönderilen görev yazısıyla surre alayını olaysız bir şekilde Akşehir’e götürüp Akşehir sancak beyinden sorunsuz teslim ettiğine dair bir senet alması görevinin verilmesi surre alaylarının da Eskişehir’den geçtiğini göstermektedir.

88 Eskişehir’in 1896 tarihli haritasının temininde yardımcı olan Tepebaşı Belediyesinde görevli Sayın Mimar Erkan Uçkan’a teşekkür ederim 2019.

kişehir hattı üzerinden yolculuk yaptıklarını göstermektedir. Ayrıca 1837 yılına ait Surre-i Hümayûn Alayının defterinde hac yolculuğunun gidiş ve dönüşünde Eskişehir’den geçildiğini hatta dönüşte iki gün kalındığının kaydedilmesi 18 ve 19. yüzyıllarda surre alaylarının bu hattı kullanmaya devam ettiğini göstermektedir.

Hacı adayları Eskişehir’e gelirken Söğüt veya Bozüyük üzerinden gelmişlerdir. 18. yüzyıl başında Bozüyük, Eskişehir, Seyitgazi, üzerinden izlenen hac yolunun 18 ve 19. yüzyılda Söğüt üzerinden Eskişehir, Seyitgazi hattından devam ettiği görülmektedir.

17. yüzyıl âlimlerinden Abdurrahman Hibri Efendi (1604 Edirne-1659) Menâsik-i Mesâlik’i adlı eserinde 1632 yılında yaptığı hac yolcu-

luğunda Bozüyük'ten sonra Eskişehir'e gelmiş ve hacıların genellikle ılıcaların-hamamların bulunduğu çarşı tarafındaki birkaç eski handa kaldıklarını belirtmiştir. Ancak Şair Bahri'nin Seyitgazi'ye ulaştıklarında bir pınarın önünde çadır kurduklarını yazması ve Hacı Ali Bey'in çadır mehteri ve diğerlerine bahşişlerin verildiğini belirtmesi hacı adaylarının hac yolcularında her zaman bir han ya da kervansarayda kalmak veya yöre halkı evlerinde konuk olmak gibi bir yer aramadıklarını göstermektedir. Hacı adayları kendi barınaklarını yani çadırlarını yanlarında taşıyarak konaklama sorununu çözmüşlerdir.

Müslüman hacı adaylarının hac yolculuklarında Eskişehir güzergâhını kullandıklarına dair en erken verimiz Selçuklu döneminde 1173 yılında Anadolu'ya gelen Arap seyyah Ali ibn Ebu Bekr el-Herevi'nin, A Lonely Wayfarer's Guide To Pilgrimage adlı hac yolculuğu yapanlara rehber olarak hazırladığı eserinde Eskişehir'e de yer vermiş olmasıdır. Hac rehberinde Eskişehir'den sonra Konya ve Kayseri üzerinden yolculuğuna devam ettiği görülmektedir.

El-Herevi (12. yüzyıl), Bizans sınır şehri olan Eskişehir'in çarşı bölgesinde hamamların bulunduğu alanda yıkılmış binaların altından şifalı sıcakların aktığını belirtmiştir. Daha sonra şehre gelen hacı adayları, seyyahlar, memurlar ve şairler de bu sıcak sulardan ılıca olarak bahsetmişlerdir.

17. yüzyıl âlimlerinden Abdurrahman Hibri Efendi (1604 Edirne -1659)'nin üç dört ılıca vardır diye sayı vermesi buradaki hamamların tarihçeleri açısından oldukça önemli veri sunmuştur. Ayrıca yine bu siccaksular bölgesinde “bir iki hurda han vardır” diyerek çarşı bölgesinde mevcut mimari yapı hakkında bilgi vermiştir.

Kaynaklarda Porsuk Çayı'nın adı bazen verilmiş bazen de şehrin içinden akan su şeklinde, çarşıda bulunan hamamlar ise ılıca olarak tanımlanmış ve üç dört olarak sayısı verilmiştir.

Hacı adayları konakladıkları bölgelerde türbe ve tekke gibi ziyaretgâhlara uğrayarak yollarına devam ettikleri için Eskişehir'e geldiklerinde Şeyh Edebalı'nın makam türbesini ziyaret etmişlerdir. Şeyh Edebalı'nın makam türbesine yapılan ziyarete ilave olarak Şehabeddin Sühre-verdi'nin mezarını da ziyaret etmişlerdir.

Şehirdeki camiler hakkında Odunpazarı Alâeddin Parkı'nın içinde bulunan Selçuklu dönemine ait Alâeddin Camii'nden ve Odunpazarı'nda Kurşunlu Külliyesi içinde bulunan, Çoban Mustafa Paşa'nın yaptırdığı Kurşunlu Camii'den ve bu caminin yanındaki handan bahsedilmiştir.

Mimari bilgilerin yanında Eskişehir'in hınta somunu olarak adlandırılan iyi pişmiş bir ekmek çeşidinin olduğu, halkının genellikle lüle taşı ile uğraştığı ve çevrenin bağ-bahçelik âdeti cennetten bir köşe olduğu belirtilerek şehrin güzelliği vurgulanmıştır.

Kaynakça

Akyüz, A. (2009). *Salnamelerde Eskişehir*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi: Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Altınsapan, E. ve Tulum, M. M. (2016). Eskişehir Kurşunlu Cami Kitabesinin Tarihlendirilmesi Üzerine Son Tespit, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 4, Sayı: 23, 1-6.

Altınsapan, E. (2020). Eskişehir Ahi Edebalı Türbesindeki Adak Geleniği Üzerine Bir Gözlem, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 109, Ekim 2020, 1-18.

Armağan, A. L. (2000). XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergahı Ve Menziller (=Menazilü'l-Hacc) Osmanlı Araştırmaları, İstanbul, S:XX, 73-118.

Atalar, M. (1991). Osmanlı Devletinde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları, Ankara, Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları.

Atalar, M. (1993). Hac Yolu Güzergâhı ve Masrafı, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi sayı:4'den ayırbasım, 43-90.

Baştürk, S. (2013). Bir Hac Yolcusunun Gözünden İstanbul'dan Hicaz'a Osmanlı Şehirleri, International Journal of Human Sciences. (10)1, 148-161.

Buzpınar, Ş. T. (1996). “Surre Maddesi” Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C:37, 567-569.

Büyükkarcı Yılmaz, F. (2018). Osmanlı Hac Menzillnamelerinde Sosyal ve Maddi Kültüre Ait Unsurlar, Turkish Studies, C. 13/12, 85-94.

Coşkun, M. (2001) Şair Nâbi'nin Tuhfetü'l-Harameyn'inin İçeriğinin Analitik Bir Yaklaşımla İncelenmesi, bilig-17/Bahar, 81-94.

Çakır, M. (2008). Hac Menzilleri ve El-Hâc İbrahim Efendi'nin Menzillnâmesi, Surre-i Hümayûn, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 79-88.

Çetin, C. (2009). Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya.

Çolak, M. (2003). Osmanlı İmparatorluğunun Hac Yollarının Güvenliği İçin Aldığı Önlemler (XX. yüzyıl başları), SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi S:3, 87-94.

Devellioğlu, F. (1995). Osmanlıca-Türkçe Lûgat, Ankara.

Doğru, H. (1991). Sultanönü Sancağı Vakıf Defterlerinden Kayıtlı Olan Zaviyeler ve Günümüzdeki Durumları, Prof. Dr. Neşet Çağatay'a Armağan içinde, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 38-50.

Donuk, S. (2019). Bursa Enarlı Zaviyesi Şeyhi Seyyid Mehmed Efendi ve Manzum Hac Menâzilnâmesi, Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi 28 /1, 123-169.

Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî (2000) İbn Battûta seyahatnamesi I, (Çev: A. Sait Aykut). İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık.

Erdoğan, A. (2015). Sultanönü'nden Eskişehir'e Sakarya Türküsü, Ankara.

Eroğlu Memiş, Ş. (2020). XVII. Yüzyılda Osmanlı Hac Menzilleri: Rûznâmçeci İbrahim Efendi Kethüdâsı Hacı Ali Bey'in Tuhfetü'l-Huccâc Risâlesi Örneği, Akademik Bakış, Cilt 13, Sayı 26, 267-298.

Evliyâ Çelebi (2011). Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: C.9 Kütahya, Manisa, İzmir, Antalya, Karaman, Adana, Halep, Şam, Kudüs, Mekke, Medine, (Hazırlayan: Seyit Ali Kahraman), Yapı Kredi Yayınları.

Evliya Çelebi (2012). Evliya Çelebi Seyahatnamesi, (Çev: Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı), III. Kitap, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Faroqhi, S. (1995). Hacılar ve Sultanlar (1517-1638), İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Güneş Yağcı, Z. (2015). Hac ve Askeri Yol Üzerinde Bir Menzil: Adana Menzili, Çukurova Araştırmaları Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, 58-74.

Güngörür, A. ve Conker, K. (1952). Eskişehir Kılavuzu, Eskişehir.

Gümüş, (2013). 1830-1914 Arası Eskişehir Lületaş E. Madeni ile İlgili Bazı Tespitler, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 14 (Özel Sayı), 169-193.

İbn Battûta Tancî (2000) İbn Battûta seyahatnamesi. (Çev: A. Sait Aykut). I. İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık.

İlgürel, S. (1975). Abdurrahman Hibri'nin Menâsik-i Mesâlik'i, İstanbul Üniversitesi, Tarih Enstitüsü Dergisi. (6). 111-128.

İnce, K. (2002). Kurşunlu Külliyesi, İslam Ansiklopedisi, C:26, Ankara. 448-450.

Kahraman, S. A. (2017). Surre-i Hümâyûn, Haremeyn Hac- Mukaddes Yolculuk, (Edi: U. Ömeroğlu). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, İstanbul, 41-132.

Kinnamos (2001). Ioannes Kinnamos'un Historia'sı, (Çev. Işın Demirkent), Ankara: TTK.

Koyuncu, F. (2020). Bahri'nin Hac Menzilenâmesi, Asya Studies-Akademik Sosyal Araştırmalar, Yıl: 4 – S:12, 21-31.

Manaz, S. (Kurşunlu Külliyesi Kayıtları İnceleme Tarihi: 2004). Tapu ve Kadastro Kaydı Cilt No:1 – Sayfa No:5– Pafta:60 Ada:43 – Parsel:1-5 – Mik: 2dek. 15.50 Vakıflar Genel Müdürlüğünün Arşivi 20.01.01/4 Numaralı Dosya. Eskişehir.

Manaz, S. (2019). Bizans Dönemi Dorylaison'u ile Anadolu Selçuklu Şehri Sultan Eyüğü/ Sultan Öyüğü'nün (Eskişehir) Fiziki Yapıları, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Matrakçı Nasuh (2014). Beyan-ı Manazil-i Sefer-i Irakeyn. (Haz: H. Gazi Yurdaydın), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Mehmed Ziya (2009). Bursa'dan Konya'ya Seyahat (1866-1930), (Çev: Mehmet Fatih Birgül ve Levent Ali Çanaklı), Ankara.

Ömeroğlu. U. (Edi). (2017). “Surre Alayı ve Hac Yolculuğu-Hac Kervanı” Hac-Mukaddes Yolculuk İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, İstanbul, 40.

Özcan, A. (1996). Hac Maddesi-Osmanlı Dönemi, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Ankara, C:14, 400-408.

Öztürk, K. (2008). Üsküdar Harem Semtinin Tarihi Gelişimi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Sak, İ. (2004). XVII ve XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzilleri, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Sak, İ. ve Çetin, C. (2005). XVII ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Hac Menzilleri, Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Sayı: 19 Konya, 199-261.

T. C. Gnkur. Bşk. Harp Tarihi Dairesi Resmî Yayınları Seri No.: 2 (1966). Osmanlı İmparatorluğunda Kollar Ulak ve İaşe Menzilleri, Gnkur. Basımevi Ankara.

Yalçınkaya, I. (2009). Arkeoloji ve Sanat Tarihi Eski Anadolu Uygarlıkları Paleolitik Çağ, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye Kültür Portalı Projesi, Ankara.

<http://www.esgazete.com/> Erişim: 13.02.2015

<http://Eskisehirkulturenvanteri.gov.tr/Erişim>: 20.09.2018.

