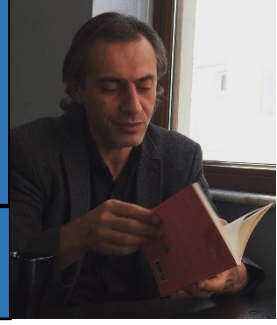


AKSARAY'IN İLK HAVAYOLU ZİYARETÇİSİ ve AKSARAYLI FİKRET OTYAM'IN ANILARI

İLHAMİ İNCEÖZ



Malumdur ki tarihi boyunca, birçok tanınmış kişinin veya ünlü şahsiyetlerin yolu *Aksaray'a* düşmüştür. Bunların birçoğu bir maksatla *Aksaray'a* gelmiş, kalmış, yaşamış bir kısmı da sadece Aksaray'a uğrayıp geçip gitmişlerdir. Aksaray'dan geçen milletler ve medeniyetler için de bu durum geçerlidir. Örneğin *Hititler, Frigler, Likyalılar, Selçuklular, Moğollar, Karamanlılar, Osmanlılar* gibi... Tarihin ünlü şahsiyetlerinden bazıları *Aksaray'ın* yerini ve önemini bilirdi fakat vazifesi veya yaşantısı gereği Aksaray'ın yakınlarında bulunsalar da hiç uğramamışlardır. Mesela, birçok *Roma ve Bizans* İmparatoru'nun yolu *Aksaray'la* kesişmemiştir. Osmanlı İmparatoru *Fatih Sultan Mehmet* ve cephe arkadaşını Aksaray'a vali olarak atayan yeni Türkiye'nin kurucusu *Mustafa Kemal Atatürk'te* *Aksaray'a* gelememiştir.

Bazı devlet adamları, *Adana'dan Aksaray'a, ardından Konya'ya ve sonra Ankara'ya* görev azmiyle koştururken, Aksaray'ın merkezinde silah arkadaşı Vasıf Otyam'ı evinde ziyaret ederek soluklanırken, *Aksaray'ı* görmüştür, Cumhurbaşkanlığı ve Başbakanlık görevlerinde bulunan ünlü isim, *İsmet İnönü* gibi... Bazıları da sadece seyyahdır, yolcu olarak gezerken *Aksaray'a* da mutlaka uğramışlardır. Osmanlı'nın son

günlerinde Türkiye'yi karış karış gezen Osmanlı karşıtı ajan *Gertrude Bell* gibi. Bir başka örnekte, *İspanya'dan* yola çıkıp üç yıl beş aydır yaya olarak seyahat eden *Yoram Ringoet* ve kız arkadaşı *Izzı'dır. Bulgaristan'dan* Türkiye'ye giriş yaptıktan sonra şehir şehir gezmiş, Aksaray'a da geçerken uğramamışlardır.

Aksaray'a yolu düşenleri veya gelip geçenlerin hepsini tek çizgide birleştiren bir ayrıntıyı öncelikle bilmemiz gerek. Bu ismini andıklarımızdan kimisi *Aksaray'ı* yaya olarak, kimisi yanlarında bir ordu ve binek atlarla ya da günümüzdeki gibi kara vasıtalarıyla, otomobillerle, bisikletlerle vb. ile görmüş ya da ziyaret etmişlerdir.

Gelgelelim, Osmanlı İmparatorluğu'nun son günlerinde, 1911 yılında dünyada ilk kez *Trablusgarp'ta* bize karşı kullanılan, sonraları makus talihimize binaen, *Balkan Savaşları, 1.Dünya Savaşı ve ardından Çanakkale Savaşı ve İstiklal Harbi'yle* ülkemizin göklerinde çok sık göreceğimiz savaşın yeni icatları "*tayyareler*" ortaya çıkar.1911-1930 yılları arasında Aksaray semalarından da çok defalar gelir geçer. Hatta Aksaraylılarca, bir nevi Aksaray'a inen ilk uçak olarak, Kurtuluş savaşı yıllarında bir Yunan uçağının ya da 1.Dünya savaşı yıllarında bir

Alman uçağının vurularak, dağların ardına düştüğü olayı yıllardan beri dillendirilir.

1.Dünya savaşı ve sonrasında **Türk Devleti'nin** elindeki sağlam uçak sayısı 90 iken, 1925 yılı sonrası verilen onca savaştan sonra sağlam uçak sayısı parmakla sayılacak kadar azdır. Aynı yıllarda hava kuvvetlerinin önemi göz önüne getirilerek, **Eskişehir'de** kurulan Hava Okuluyla ve ardından **Konya** hava üssünde bakım için tüm ülkeden toplanıp bir araya getirilen uçaklarla, hava kuvvetlerinde yeniden hızlı bir yapılanmaya gidilmiş, uçakların tamiratıyla personel yetiştirme çalışmalarına hız verilmiştir.

İşte bu yıllarda sivil havacılıkta, uçak sahibi veya pilotluk eğitimi olanlar, devlet görevinde seyyahları gezdirmek, devlet görevleri için fotoğraf çekimi yapmak, coğrafi harita çıkarmak, maden sahası görüntülemek-aramak ya da acil işi olan memurları görev yerine yetiştirmek gibi görevlerde kullanılmıştır. Aksaray semalarından bu amaçlardan biriyle elbet 1918 ile 1930 yılları arasında pek çok uçak gelip geçmiştir. Fakat bu geçişler haricinde, havadaki tayyarelerden hiçbirisi Aksaray'a uğramadığı gibi, Aksaray'da konaklamak için, iniş yapmamış ya da konup dinlenmemiştir.

Aksaray'a yakın olduğu halde Kayseri'de 1926 yılında açılan **Tomtaş Tayyare ve Motor** fabrikası ile sınır komşumuz **Ankara'daki** uçak hangarlarının pistinden kalkan uçaklar ya da biraz uzak sayılabilecek **Eskişehir'deki** deneme uçuşlarında bulunan uçaklar, Aksaray ve civarını havadan seyretmiş,

öylece geçip gitmişlerdir. 1930'larda ise havadaki uçakların Aksaray gökleri yakınlarında arıza yapanlar dahi havaalanı olmayan Aksaray topraklarına değil **Ankara Sincan Köy** hangarlarına tamirat için mecburi iniş yapmayı tercih etmişlerdir.



Arıza yapan bu uçağı 1930 yılında **Ankara Sincan'a** tamir etmek için indiren kişiyle 1931 yılında, Aksaray Tarihi'nde, havayoluyla Aksaray'a ziyarete uçakla ilk gelen kişi aynı isimdir. Bu kişi Yeşilçam'da **“Gülen Gözler”** filminden usta sinema oyuncusu **Şener Şen'in** rolüyle hafızalara kazınan, ölse de ilk aşkından vazgeçmeyi bilmeyen **Romeo'nun** kendisi olan, filmin senaristi **Sadık Şendil'in** gerçek hayattaki ilhamı, **Türkiye'nin ilk Baş Tayyarecisi Vecihi Hürkuş'tur.**



10 Kasım 1931 yılında Aksaray'ın **‘‘Pamucak’’** düzlüklerine indirdiği uçağından inen, yani *‘‘bir uçakla inerek Aksaray topraklarına ilk ayak basan kişi’’*, gökyüzünün ve uçakların sevdalıısı *Türk Havacılık Tarihi'nin en güzide şahsiyeti, Vecihi Hürkuş'un* bizatihi kendisidir. Bunu hatırlatmamın nedeni bu güzide değerin, bizzat el emeğiyle yapımını tamamladığı uçakları Türkiye semalarında uçururken, Aksaray tarihine de birçok *‘‘ilk’’i* armağan etmiş olmasıdır.

Ve bunlardan bazıları şöyledir: Cumhuriyet tarihinin ilk günlerinden beri, havaalanı olmayan Aksaray'a, bir uçakla gelerek özel ziyarette bulunan *‘‘ilk pilot’’*, Aksaray'a uçakla gelip, ayak basan *‘‘ilk yolcu’’* *Vecihi Hürkuş'tur.* (10-11 Kasım 1931). Aksaray'a uçakla gelip konaklayan ilk

kişilerden birisi de yine O'dur. Yine Aksaray'ı kendi ürettiği uçakla ziyaret eden *‘‘ilk kişi’’*, *‘‘ilk pilot’’* Vecihi Hürkuş'tur. Bu tarihten sonra, ailesini ziyaret etmek amacıyla, kendi ürettiği, özel bir uçakla Aksaray'a gelen *‘‘ilk yolcu’’*, *‘‘ilk pilot’’* Vecihi Hürkuş'tur. (1939-1941). Ve bunu başka tarihlerde başka tür uçaklarla da tekrarlayan kişidir. Havaalanı olmayan Aksaray'ın çayırlarına, uçak indirmeyi başaran ve hatta bunu birkaç kereden fazla, yani defalarca yapabilen *‘‘ilk pilot’’* yine *Vecihi Hürkuş'tur.* (1939-1941). Bu *‘‘ilk’’*ler listesi, eklemelerle uzar giderken Aksaray'ın ilk filminin senaristi olan Fikret Otyam da bu 1939 ilâ 1941 yılları arasındaki uçuşlarına tanıklık edecek, bu anları anılarına kaydedecektir.

Hatıratın bu kısmına da geleceğiz fakat biz 1931 yılına dönelim ve *Vecihi Hürkuş* hakkında birkaç hatırlatmada daha bulunalım. Yanında öğrencisi ve yardımcı pilotu olan

Hamit ile Aksaray topraklarına Tayyare Cemiyetinin tanıtımını, uçakların ve havacılık faaliyetlerinin önemini anlatmak ve bağış toplamak için uçtuğu semalardan broşür dağıtarak gelen ve Aksaray'a inen *Vecihi Hürkuş'u* Aksaray'da, Aksaray'ın devlet erkânı ve diğer büyükleri, Aksaray'ın köklü esnafları ve meraklı Aksaraylılar karşılamışlardır.

Uçağını indirdiği nokta ; hemşehrimiz **Üstâd Fikret Otyam'ın** yaklaşık olarak sekiz sene sonra defalarca *Vecihi Hürkuş'un* inişine şahitlik yaptığı **Sinne-Sindi** çayırı dediği yerle, aynı yerdir. Günümüzde halen **“Pamucak”** adıyla bilinen mahallenin kurulu bulunduğu alanda, *şimdiki Olimpik Havuz ile Azmi Milli* binasının bulunduğu mesafe arasındaki, o zamanki düzlüklerde, bu inişi gerçekleştirmiştir.

Fikret Otyam'ın anılarında *“Sindi-Sine Çayırı”* olarak andığı bu yer, günümüz *Efor-Eski Silolar'dan neredeyse Makas'a dek uzanan Perşembe Pazarı, eski Tiyatro binası gibi yerlerle, Adliye ve çevresini de içine alan bölgeyi kapsayan ve zamanında Hristiyanlara ait bir mahallesi ve Hristiyan mezarlık alanı da bulunan bölgedir.* Fakat çoğunlukla, ilk yazılı kaynak olarak **İ. Hakki Konyalı'nın Aksaray Tarihi'nden** beri Sine-Sindi çayırı, sadece Silolar ve Endüstri Meslek lisesi, eski Terminal bölgesi arasında kalan alan olarak bilinse, sanılsa da, doğrusu tarif ettiğim bölgedir. Fakat uçağın iniş yaptığı konum bu bölge içerisindeki,

şimdiki Kültür Park-Olimpik Havuz'dan Zinciriye-Azmi Milli yönüne doğrudur.

İşte Pamucak'taki Sindi-Sinne Çayırı'na indirdiği 1930 yapımı uçakla Aksaray Meydanına (Pamucak'ta kendisine hazırlanan düzlenmiş alandan Azmi Milli arkası yakınlarına kadar) gelen *Vecihi Hürkuş*, orada şehrin büyükleriyle bir de fotoğraf çekinmiştir. Tarih 10 Kasım 1931'dir. Fotoğrafın altına Aksaray Meydanı'nda ibaresi kondurulsa da, *şimdiki ya da o zaman ki kent meydanıyla alakası yoktur.* Fotoğraf Pamucak'tan şehre doğru uçak için meydan olarak düzlenmiş o alanda çekilmiştir. Fotoğraftaki uçağın modeli ise çizimleri ve özellikleri, bizzat *Vecihi Hürkuş'un* ellerinden çıkmış, *Vecihi K-VI* modelinden sonra ürettiği, 14. uçak üretim denemesi olan *Vecihi- XIV'tür.* Şimdi, dilerseniz şahit olarak ilk ziyaretini anlatan, *Aksaray'ın “ilk hava yolcusu” Vecihi Hürkuş'un, uçak yapmayı bildiği kadar yazı yazmakta da usta ellerinden, bizzat yazılmış anılarına kulak verelim¹:*

10 Kasım 1931.

“Sabah, meydana toplanan Şereflikoçhisarlıların samimi uğurlamaları ile yerden kesildik ve güneye doğru uçuşumuza devam ettik. Tabiatın kavurduğu boz ve çorak arazi dalgaları gözlerimiz önüne serilmiş, adeta zevksiz bir halı üzerinde uçuyorduk.(Vecihi 14, aşağıda)

¹ Hürkuş, Vecihi. 2019. Bir Tayyarecinin Anıları. İstanbul. Yapı Kredi Yayınları. Syf.288-289



Aksaray adı verilmiş bakir bir kasabayı görmek iştiyakı ile güneye akıyorduk. Hareketimizden bir buçuk saat sonra etrafı yeşilliklerle sarılı Aksaray'ı gördük. Bu manzaranın ilk anda duygularımda bıraktığı intiba muhayyilemin anlayışı gibi idi. Küçük Asya'nın büyük yaylasının tek incisi dememek için sebep yok. Yalnız bütün eski şehir ve kasabalar gibi eğri sokaklar, bu sokaklardaki intizamsız evler göze hoş gelmiyordu ama bu evlerin dış sıvaları o kadar beyaz ki özellikle uzak mesafeden görünüşü insana neşe veriyordu.(Aksaray'da çekilmiş öteki resim, altta)

Bu kasabanın diğer şehir ve kasabalarla münasebeti zannedersem yalnız yaz mevsimine münhasır, umumi yollar adına bir şey göremedim. Fakat eski devir idarelerinin ilgisizliğine rağmen bura halkında dikkati çeken canlılık, yokluk içinde varlık yaratacak kadar ileri idi. Hele yurt ödevi anlamında ilgi çok derindi.

Kasaba üzerine geldiğimizde halkın akın akın kasabanın batı dışına doğru koşmakta olduklarını görmüştüm, demek iniş mahallini o tarafa hazırlamışlardı. Ben de tayyaremi o yöne çevirerek cemiyetin şükran kartlarını serpmeye başladım. Çok büyük kalabalığın toplandığı bu meydan bir ırmak ile su arkının sardığı "Pamucak" adı verilen yeşil bir adacıktı. Bu meydana küçüktür denilemez, ancak baştanbaşa her noktası ondüle halinde bir saha. Fakat tayyaremin özel vasfı beni cesarettten mahrum etmemişti. Böyle yerlere çok inişler yaptığım için, hiç tereddüt etmeden birkaç turla zemini kontrol ettikten sonra motorumu durdurarak arızanın (Arazinin) en hafif noktasına kısaca indim. Halkımızın coşkun tezahüratı ile karşılandık. Hemen her kasabamız halkı gibi bu yurttaşlar da tayyareyi ilk defa görüyorlardı. Aksaraylıların sevincine payan yoktu, bu ilgi 1925 yılı ilk cemiyet faaliyetinin ve takiben de birinci ziyaret turnemiz hakkında gazetelerimizde yayımlanan yazıların eseri idi. Kadınlar, erkekler binlerce kişinin doldurduğu bu yerde yaptığım konuşmalarla havacılık ilminin ve tayyarenin yurt savunmasındaki önemini, uçuşla hava



sporunun insan olgunluğuna yaptığı olumlu etkilerini anlatmış ve bu suretle halkımızın havacılık davasına bağlılığının temellerini atmıştık.”

“...Bu düşüncede haklı idim, çünkü 1924 yılında inşa ettiğim Vecihi K VI ve 1930'da yaptığım Vecihi XIV tip tayyarelerimle çok muvaffak olmuşum.”

10 Kasım günü iniş yaptıkları Aksaray'da yoğun ilgiyle karşılanan *Vecihi Hürkuş* ve arkadaşı yoğun istek ve ısrarlara boyun eğerek, seve seve kalmaya rıza gösterdikleri Aksaray'dan ertesi gün, 11 Kasım-öğle saatlerinde Konya uçuşunu gerçekleştirmek üzere şehrimizden memnun bir şekilde ayrılırlar. İndiği bölgenin *Pamucak* olduğunu, elbette şehrin ileri gelenlerinden öğrenir. Vecihi Bey'in 1931 yılında anlattığı Aksaray'ın, 1954 yılına gelindiğinde havadan çekilmiş haritalandırma fotoğrafı:

Vecihi Bey hakkında kısaca bilmemiz gereken bazı gerekli bilgiler şunlardır:

“Vecihi Feham (Hürkuş), Kurtuluş Savaşı sırasında (1921 veya 1922 yılında) Akşehir'de Jandarma Komutanı olan Ratıp Bey'in kızı Hadiye Hanım'la evlenmiştir. Hadiye Hanım'la, İzmir'de yaşarken Gönül, İstanbul'a döndüklerinde de Sevim isimli iki kız çocukları olur.

Vecihi Hürkuş, Üstâd Fikret Otyam doğmadan yaklaşık iki sene önce, 1925 yılında, Kurtuluş Savaşı öncesinde, İstanbul'da gönlünü kaptırdığı ama Anadolu'ya Mustafa Kemal'in yanına geçtiği için ailesi tarafından kendisine verilmeyen ilk göz ağrısı İhsan Hanım'la anlaşarak, bir araya gelir. O yıllardaki eşi Hadiye Hanım'dan anlaşmalı olarak ayrılarak İhsan Hanım'la yeni bir evlilik yapar. Ve bu evlilikten de 1927 yılında Perran isimli bir kızı daha dünyaya gelir. Yani 1931 yılında Aksaray'a geldiğinde Vecihi Hürkuş'un eşi, ilk



Vecihi XIV Aksaray meydanında.

göz ağrısı olan İhsan Hanım'dır ve ondan olma çocuğu Perran yaklaşık olarak 4 yaşındadır. Ve bu evlilik 1950 yılında sonra ererken, Hadiye Hanım'la Vecihi Hürkuş tekrar evlenecektir. Fakat ilk eşi Hadiye'nin adından ilhamla TC-HAD ve İhsan Hanım'dan olma kızı Perran için, TC-PER isimli uçakları üreten yine ilklerin adamı Vecihi Hürkuş'tur.²

Şimdi, geçelim Fikret Otyam'ın anılarına. Üstâd Fikret Otyam, 1927³ yılı doğumludur. Yani Vecihi Hürkuş'un ilk gelişinde, kendisi 4 yaşındadır. Pilotun kendi tuttuğu günlük satırlarının tamamına dayanarak, daha önceden Aksaray'a hiç ayak basmadığı, uçakla iniş yapmadığı ya da şehri hiç görmediği rahatlıkla anlaşılmaktadır. Bu da demektir ki

Fikret Otyam'ın anlattığı inişler bu tarihten daha ileriki yıllarda olan uçuşlara denk gelmektedir.

Türkiye'nin en büyük ressam, gazeteci ve yazarlarından biri olan Aksaraylı Fikret Otyam'ın, çocukluk arkadaşı Aksaraylı ünlü iş adamı *Süleyman Kâmil Yazıcı'nın* "*Ortak Akıl*" adlı kitabında, ona dair anılarını anlattığı satırlarında *Vecihi Hürkuş* şöyle geçer:

"Aynı okulun, aynı sınıfın çocukları idik. Çok oynardık. Bilhassa, Sindiçayırı diye bir yer vardı; kaçır, oraya giderdik. Orada, başıboş eşekler vardı, onlara binerdik. İlk tayyarecimiz Vecihi Hürkuş'un eşi, Aksaray Hastanesi'nde ebeydi. Hürkuş'un,

² V.Hürkuş hakkında: <https://tayyarecivecihi.com/vecihi-hurkus/hurkusun-kullandigi-102-tip-ucak/ilk-turk-ucagi-vecihi-k-vi/>

³ Dr.M.Fırat Gül'e teşekkürlerimle...

Sindicayırı'na uçakla birkaç kez indiğini, hatta uçağın lastiğinin patladığını, onu tamir ettiğini çok iyi hatırlıyorum. Bu, bizim için çok büyük bir olaydı. Bütün mahallenin çocukları, bu olayı merak ve heyecanla seyrederdik. Elbette, Kâmil de bu takımın içindeydi.”

Eğer Fikret Bey'in anılarında bahsettiği bu uçuşları ilk olarak ele alırsak, yanılırız. Çünkü Fikret Bey sadece Vecihi Bey'in defalarca tekrarladığı ziyaretlerinden birkaçına rast geldiğini aktarmaktadır. Olayın ‘ilk’ gerçekleşme noktasını Fikret Bey'den değil, o dönem ki Vecihi Hürkuş'un hayat mücadelesinde tuttuğu günlüklerden, bu geliş gidişlerin ‘ilk’ olarak, aslında daha erken bir tarihte gerçekleştiğini öğrenmekteyiz.



1 Haziran 1937 Tarihli Son Posta Gazetesi Sayfa 5

Vecihi Hürkuş Aksaray'a kendi yaptığı Vecihi XIV uçağıyla ilk olarak (Otyam'ın anılarına dayanarak tahmini çıkarılan zaman) 1940-1941 yılında değil tam olarak on yıl öncesinde, 1931 yılında bir bağış toplama turnesiyle inmiştir. Ve indiği uçak, Türkiye'den uçuş ruhsatı alamasa da o bir yolunu bulup, uçağı trenle yurtdışına eriştirerek, Çekoslovakya'da uçuş onayını tek seferde aldığı uçaktır. İşte bu uçakla, Aksaray'a

havayoluyla ilk ayak basan kişi olarak Aksaray Tarihi'ne geçer.



Fikret Otyam'ın sözünü ettiği Hürkuş'un eşi büyük ihtimalle Kurtuluş Savaşı yıllarında İzmir'de de görev yapan, Hadiye Hanım olsa gerek. Çünkü 1940'lı yıllarda Otyam, bahsettiği anılarında tahminen 10-15 yaşları arasındadır. Vecihi Bey o yıllarda İhsan Hanım ile evlidir. O da İstanbul'dan dışarı çıkmamıştır. Fakat Hadiye Hanım olması için şöyle bir bağ kurulabilir, o da Hadiye Hanım'ın Akşehir'deki ailesidir. Ve Akşehir'e yakın konumda olan Aksaray Hastanesi, ebelik görevinden dolayı bize onu hatırlatır. Yine bir başka ihtimaldir ki, Vecihi Bey İstanbul'daki İhsan Hanım ile evliyken, eski eşini ve aslında 1950 yılında tekraren üçüncü eşi olacak Hadiye Hanım'ı ziyaret için, sık sık Aksaray'a uçağıyla gelip gitmiştir. Ve bu ziyaretlerinden birkaçında da usta sanatçımız Fikret Otyam'ın gözlerine ve satırlarına yakalanmıştır.

Peki, Vecihi Hürkuş'a Aksaray gezisinden sonra ne olmuştur? Hayat

kronolojisinde⁴ yazarlar bunu belki biraz aydınlatır:

“Bu arada Türk Hava Kurumu yeni bir turne (bağış uçuşları) planlar. Ankara’dan başlayan uçuş Aksaray, Konya, Manavgat, Antalya, Fethiye, Muğla, Aydın, Denizli, Uşak, Eskişehir, Adapazarı, İzmit ve Yeşilköy’de tamamlanır. Uçuş büyük bir başarıyla tamamlanmıştır. Kurum şubeleri bağışlarla zenginleşmiştir ama 3 Kasım 1931 tarihli telgrafta büyük yardımcısı makinisti Hamit’in işine son verilir, Hürkuş’a ödenen uçuş tazminatı kesilerek Vecihi XIV uçağı uçuştan men edilir...”

Vecihi Bey, İstanbul’da sivil havacılıkla uğraşırken ürettiği uçakları, âtlı durumda kalmaması için posta ve yolcu taşımalarında kullanmıştır. Bunun yanında

devlet kurumlarının yardım kampanyaları ve haritalandırma çalışmalarında da ön ayak olmuş, kendi uçakları yanında devletin uçaklarıyla haritalandırma çalışmalarına pilot olarak katılmıştır. Fakat bu işinde de süreklilik olmamıştır. Birkaç kez yaptığı haritalandırma uçuşlarında fotoğraf makinası ile kendisinden istenilen şehirlerin yukarıdan fotoğraflarını çekerek ilgili kişi ve kuruma teslim etmiştir. Sonrasında bir uçak kazası sonucu Türk Tayyare Cemiyetinin aldığı kararla, haritalandırma işlerini kiralık olarak başka pilotlar devam ettirmiştir. Hürkuş, kısıtlı imkanlarla kurduğu şirketini mali yönden ayakta tutamayarak 1950’li yıllara kadar dayansa da sonrasında giriştiği denemeler de başarısızlıkla sonuçlanınca, siyasete atılarak ayakta kalmaya uğraşmıştır. Fakat o da kendisine, hayalleri için yeterli bir başarı getirmemiştir.



⁴Tamamına erişim için:

<https://tayyarevecihi.com/vecihi-hurkus/>