

T.C  
MİMAR SİNAN  
GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI  
ORTAÇAĞ TARİHİ PROGRAMI

**TARİHİMİZDE REŞADİYE VE SULTAN OSMAN-I  
EVVEL DRETNOTLARI**

**(Yüksek Lisans Tezi)**

**Hazırlayan**  
**20046110 Rasim ÜNLÜ**

**Danışman**  
**Prof. Dr. Abdülkadir ÖZCAN**

**İSTANBUL-2007**

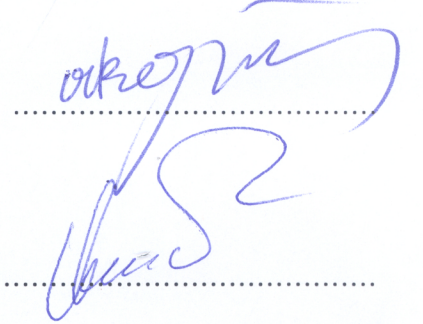
Rasim ÜNLÜ tarafından hazırlanan Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları adlı bu çalışma jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak Kabul Edilmiştir.

Kabul (Sınav) Tarihi : 22 / 03 / 2007

( Jüri Üyesinin Ünvanı , Adı , Soyadı ve Kurumu ) :

İmzası :

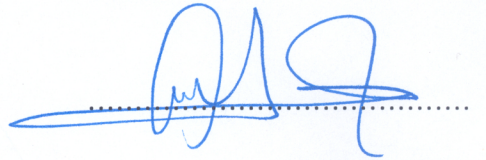
Jüri Üyesi : Prof.Dr.Abdülkadir ÖZCAN (Danışman)



Jüri Üyesi : Prof.Dr.Ali İhsan GENCER (İ.Ü.Öğr.Üy.)



Jüri Üyesi : Prof.Dr.İdris BOSTAN (İ.Ü.Öğr.Üy.)





## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	1
ÖNSÖZ.....	III
ÖZET.....	V
SUMMARY.....	VI
KISALTMALAR.....	VII
1.GİRİŞ.....	1
1.1.Türklerin Tarihinde Denizcilik.....	1
1.2. Dretnot Alımı Öncesi Osmanlı Donanması.....	2
1.3. Alınan Savaş Gemileri: “Turgutreis” Ve “Barbaros”.....	15
2.AĞIR ZIRHLI ALIMLARININ GÜNDEME GELMESİ.....	24
2.1.Sultan Mehmet Reşad - “Reşadiye” Dretnotu’nun İsmarlanması.....	24
2.2.Reşadiye Dışında Bir Ağır Zırhlının/Dretnotun Gündeme Gelmesi.....	27
2.3.Brezilya Adına Yapılan Dretnotun Gündeme Gelmesi.....	31
2.4.Dretnotlara İsim Takılması, Fatih Dretnotu’nun da Gündeme Gelmesi.....	33
2.5.Rauf Bey’in Görevlendirilmesi Ve Gelişmeler.....	42
2.6.Dretnotların/ Ağır Zırhlıların Borçlarıyla İlgili Bilgiler.....	45
2.7.Dretnotlara/Ağır Zırhlılara İngiliz Personeli Tedariki.....	48
2.8.Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun Mühimmatı ve Kontrolü.....	50
3.AĞIR ZIRHLILARA İNGİLİZLERİN EL KOYMASI VE SONRASI.....	58
3.1.İngiltere Hükümeti’nin Gemilere El Koydurması.....	58
3.2.Dretnotlara El Koyduran Winston Churchill ve Yakın Tarihimiz.....	69
3.3.El Konulan Dretnotlar/Ağır Zırhlılar İçin Gösterilen Tepkiler.....	75
3.4.Gelişmeleri İzleyen Almanya ve Taktiği.....	78
3.5.Dretnotlara/Ağır Zırhlılara El Konulmasından Sonraki Gelişmeler.....	83
SONUÇ.....	101
EKLER.....	103
1.Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun İpek Mendildeki Görüntüsü .....	103
2.Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun İç Kesitinin Görüntüsü.....	103

3.Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun Kartpostal Görüntüsü.....	104
4-5.Reşadiye Dretnotu'nun Kartpostal ve Tablo Görüntüsü.....	104
6-7.Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel'in Tablolarının Görüntüleri.....	105
8. İngilizlerin yayınladığı Jane's Fighting Ship-1912'deki görüntü.....	106
9-10. Jane's Fighting Ships-1914'deki görüntüler.....	107
11-12.Reşadiye Dretnotu'nun Denize İndirilme Töreninden Fotoğraflar.....	108
13.Reşadiye Dretnotu'nun Denize İndirilme Töreninden Fotoğraf.....	109
14.Vesika Transkribi ve Görüntüsü.....	110
15.Vesika Transkribi ve Görüntüsü.....	112
16.Vesika Transkribi ve Görüntüsü.....	114
17.Vesika Transkribi ve Görüntüsü.....	116
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>118</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>129</b>

## ÖNSÖZ

Türklerin deniz harp tarihindeki en mühim izleri Osmanlı Devleti döneminde yaşanmıştır. Bu izlerde olumlu dönemlerin yanısıra, olumsuz dönemlere de rastlanılır. Osmanlı Devleti'nin son yıllarında yaşanmış olan farklı alanlardaki olumlu ve olumsuz faaliyetlerin, maddi ve manevi maliyetlerinin ülkemize yansımış olan durumları, çeşitli araştırma veya hatıratlarla kamuoyuna sunulmaktadır.

Bu çalışmadaki amaç, gelişmiş olan faaliyetlerin olumlu veya olumsuz yönlerinden geleceğe dönük bir ders çıkarma; bilhassa olumsuz olanlarından ibret alınarak, bu sahada bir daha aynı kötü durumlara düşmeme hedefine yöneliktir. Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel zırhlılarının alınması için, halkın fedakarca yaptığı yardımlaşmaları, o dönemin İngiliz yönetimi ile olan siyasi ve askeri ilişkileri, gemilere el konulmasından sonra gelişen olayları, Almanya ile yaşanan siyasi süreci, Birinci Dünya Savaşı içerisinde Osmanlı Devleti'nin yer almasını, yine bu dönemle birlikte gelişen ve tarihimizde çok derin izler bırakan faaliyetleri, objektif bir biçimde değerlendirmek, bu çalışmanın temel hedeflerindedir.

Bu iki gemi, zaman zaman kamuoyuna gelmesine rağmen, haklarında yapılan araştırmaların, bir elin iki parmağını geçmeyecek kadar az olduğu da belirlenmiştir. Halbuki, bu gemiler için yapılan borçlanma ile ödemeler ve bu ödemelerdeki faaliyetler, tarihimizin en ibret verici olayları arasındadır.

Bu çalışmada; Londra'daki Türk Büyükelçiliği Arşivinde bulunan belgelerle, Deniz Müzesi Komutanlığı- Deniz Tarihi Arşivi'ndeki belgelerden de imkanımız olduğu için en üst düzeyde istifade etmeye çalıştık. Bunun yanısıra diğer arşiv ve kaynaklara ulaşmayı da hedefledik. Böylece, o döneme ve o dönemdeki olaylara yaklaşmak ve değerlendirmeler yapmak, çok daha kolaylaşmış oldu. Hazırladığımız çalışmanın bu yönü itibariyle, bu dönemle ilgili olarak, konuyla ilgilenen, araştıran ve olaylara karşı merak duyan araştırmacılara da, yol gösterici bir eser olacağını inancını taşıyoruz.



Deniz harp tarihimizde, dramatik izler bırakan ‘‘Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye zırlıllarını’’ ihtiva eden bu tez çalışmasının hazırlanması sırasında her türlü desteğini esirgemeyen ve sabırla yol gösteren, kıymetli hocam Prof. Dr. Abdülkadir ÖZCAN’a teşekkürü bir borç bilirim. Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım bu çalışmanın ana konusunun ders ve ibret alınarak, bilim dünyasına faydalı olmasını temenni ederim.

Mart 2007

Rasim nl



## ÖZET

(TARİHİMİZDE REŞADİYE VE SULTAN OSMAN-I EVVEL DRETNOTLARI)

Türkler dünya tarihinde çok derin izler bırakan birkaç milletten birisidir. Bu tarihsel ve kalıcı izlerin oluşumu sırasında çok önemli olaylar yaşanmıştır. Bu olaylar içerisinde kendi adımıza ders çıkarılması gereken çok değişik örnekler vardır. Bunlardan birisi de aşağıda tez haline getirmiş olduğumuz, İngiltere’de inşa olunan “Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye” gemileriyle ilgili olamıdır.

Bu gemiler gerçekte Osmanlı İmparatorluğu’na aitti. Fakat bu gemilere Birleşik Krallık Hükümeti el koydu. Bu faaliyetin içinde Winston Churchill vardı. O dönemde yaşanmış olan bu tarihsel olayı ele alıp incelediğimizde, değişik halkların ve devletlerin siyasi ve askeri ilişkilerinin karmaşık ve anlaşılması zor bir biçimde iç-içe geçmiş olduğunu görürüz. Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye gemileri, dretnot adı verilen sınıfa aitti. Bu çeşit gemiler çok pahalı, büyük ve de askeri gücü yüksekti. Sultan Osman-ı Evvel’in adı, Osmanlı Devleti’nin kurucusu olan Osman Bey’e; Reşadiye’nin adı ise Sultan Reşad’a dayanmaktaydı.

Bu gemilerin paraları da ödenmişti. Fakat bu gerçeklere rağmen İngilizler gemilere el koymuş ve Türk milleti de üzülmüştür. Bu süreçte Alman İmparatorluğu da, kendi politik çıkarları için; Goeben ve Breslau adlı iki gemiyi Osmanlı İmparatorluğu’na vermiştir. Türkler tarafından bu gemilere Yavuz ve Midilli isimleri verildi. Özellikle Midilli adı, Balkan Savaşı’na çağrışım yapıyordu. Bu olaydaki ekonomik ve politik konumları, bir ölçüde ülkelerin maddi çıkarlarının stratejisi boyutunda ele alıp değerlendirmeye çalıştık. Bunun sonucunda Türk askerinin bu coğrafyada en ufak bir hareket etmesi halinde bütün gözlerin üzerinde olduğunu ve birbirleriyle ilgisiz ve hatta birbirlerine düşman gibi görünen bu gözlerin bir anda dost olabildiklerini tespit ettik.

Bu tespitimizin ana noktasını bölgedeki kaynakların paylaşımı olduğu, bu kaynaklara hiçbir zaman Türk askerinin ulaşmaması gerektiği ve de o kaynakların üzerinde bulunan insanlardan ziyade malum güç merkezlerinin hakim olması esasının geliştirilmeğe çalışıldığı ve bunda da başarı sağladıkları görülmüştür. Bu ve benzeri olaylardan, her zaman ders çıkarılması kaçınılmazdır. Bu olayın hiç şüphesiz en önemli ana fikri başkalarına muhtaç olarak bir şey yapılamayacağını anlaşılmıştır.

ANAHTAR KELİMELER: Sultan Osman-ı-Evvel, Reşadiye,Gemi, Dretnot, Türkler



## SUMMARY

(THE DREADNOUGHTS OF ‘ THE SULTAN OSMAN I AND RESHADİEH’ IN OUR HISTORY)

The Turks are among the few nations that have a very deep impact on world history. During the occurrence of these historical and imperishable traces, many important historical events have happened. Of these several examples, there are some that we should consider. One of them is the thesis written about ships named “Sultan Osman I and Reshadieh” which were constructed in England.

These ships, in fact, belonged to the Ottoman Empire, but were taken control by the United Kingdom ;Winston Churchill was in the action. Looking back to this historical event, we notice that the political and military relations of various nations are complicated and mingled in an unreasonable way. Sultan Osman I ve Reshadieh ships were classified as “dreadnought”. These large ships were very expensive and of great value in respect of military force.

Sultan Osman-ı Evvel’s name comes from the founder of Ottoman Empire, “Osman Bey”, while the ship Reshadieh from “Sultan Reşad”. Although the ships were paid, the English seized them and the Turks got disappointed. During this period, German Empire, for its own political interest, gave Goeben and Breslau to the Ottoman Empire. These ships were renamed Yavuz and Midilli; especially the name Midilli was associated with Balkan Wars. We have tried to deal with the economic and political aspects of this subject based on the strategy of financial interests of various nations. As a result, we have found that when Turkish army plays even a little role in that geography, it draws attention of all countries and military enemies might co-operate against Turkey.

We have evaluated that their main purpose is to share the sources available in the region and not to allow Turkish soldiers to reach these sources. And also they try to impose the idea that the sources should be used by some certain countries instead of their owners, which was carried out successfully. It is inevitable that these events should always be an example. The main point to consider this situation, of course, is that a nation in need of other nations is not able to achieve.

The Key word: Sultan Osman I, Reshadieh, Ships, Dreadnought, Turks

### KISALTMALAR

A.g.d.	:Adı geçen dergi
A.g.e.	:Adı geçen eser
A.g.k.	:Adı geçen kitap
B.	:Bankası
BOA.	:Başbakanlık Osmanlı Arşivi
bkz.	:bakınız
Büyükтуğrul-a.	:Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması
c.	:cilt
çev.	:çeviren
Çoker-a	:Donanma Vakfı da Tarihe Karışırken Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye Dretnotları
Db.	:Demirbaş
DMK.	:DTA:Deniz Müzesi Komutanlığı-Deniz Tarihi Arşivi
Dz.K.Yayını	:Deniz Kuvvetleri Yayını
Gv.	:Güverte
İng.	:İngilizce
L..	:Londra
LBA-D.	:Londra Büyükelçiliği Arşivi –Dosya
Ltd.:	:Limited
Mk.	:Makine
mm.	:milimetre
Nr.	:Numara
Osm.	:Osmanlıca
Ord.	:Ordinaryus
Prof.	:Profesör
PRO,FO:	:Public Record Office,Foreign Office
s.	:sayfa
TTK Yayını	:Türk Tarih Kurumu Yayını
Ünlü-a	:Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci,
Yzb.	:Yüzbaşı

# 1.GİRİŞ

## 1.1.Türklerin Tarihinde Denizcilik

Türkler, dünyada Orta Asya kökenli bir millet olarak bilinirler. Türklerin diğer bilinen özelliklerinden birisi de, askerlik yönlerinin ve bu konudaki becerilerinin yüksek olduğudur. Bunun sonucu olarak, bu özelliğin kazandırmış olduğu değerlerden dolayı, insanlık tarihinin çeşitli dönemlerinde, yaşadıkları bölgelerde, kalıcı ve yoğun izler bırakmışlardır. Bu durum tarih üzerine araştırma yapanlar tarafından da vurgulanır. Türklerin özellikle Attila<sup>1</sup> ve Kanuni dönemlerinde Avrupa içlerinde, Tuğrul ve Çağrı Beyler ile Sultan Alparslanlı yıllarda İran yaylalarında, Gazne Sultanı Mahmut ile bugünkü Afganistan ve Pakistan'da; Babür Şâh ile Hint yarımadasında, nihayet Yavuz Sultan Selim'le de Mısır'da etkili oldukları hususu tarih sahasında bilinir.

Türkler tarihte sadece kara parçaları üzerindeki askerlik yaşantıları ile değil, aynı zamanda denizlerde de başarılı olmuşlardır.<sup>2</sup> Denizlerdeki başarıları, bilhassa XV.yüzyıl sonu ile XVI. yüzyılın son çeyreğine kadarki zaman diliminde en üst noktaya çıkmıştır. Bu başarılar, Barbaros Hayreddin Paşa ile Cezayir ve Tunus'ta, Turgut Reis ile Trablusgarb'ta güçlü bir şekilde yaşanmıştır. Bu konuda Cezayir Bölgesi örnek olarak da verilebilir. Halen Cezayir'de yüzlerce yıl önce Anadolu'dan oraya gitmiş olan Türklerin etkisi söz konusudur. 2006 yılında bölgeyi gezmiş olan bir araştırmacının yazdıkları da bunu doğrulamaktadır.<sup>3</sup>

Türklerin deniz tarihindeki başarılarının ispatı olarak, şu isimlere de yer vermemiz gerekir: Emir Çaka Bey, Aydınoğlu Umur Bey, Karamürsel Alp Bey, Emir Ali Bey, Saruca

<sup>1</sup> Aynı zamanda Attila'nın bir oğlunun adı Tengiz yani Deniz'dir. Bkz. Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, İstanbul,1985,s.1.

<sup>2</sup> Gencer, s.1-27

<sup>3</sup>Haluk Dursun, "Afrika ile Avrupa Arasında Cezayir", **Eman-name, Seyahat ve Kültür Dergisi**, Mayıs 2006,sayı:10,sayfa.,33: "Başkentteki Cezayir halkı, Türklerle akrabalık ilişkisine sahip olduklarını söylüyorlar. Şehirde hanedan sahibi bir çok aile Türk asıllı olduklarını ifade ediyor. Bunlar soy isimlerindeki Türkçe kelimelerden de anlaşılıyor. Kazancı, Başterzi, Kuloğlu, Dümenci, Kara, Hazineci Bey, Deli, Dayı, Reis, Ali Hoca,Yeniçeri gibi isimler..."



Bey, Çavlı Bey, Kemal Reis, Muhiddin Piri Reis, Barbaros kardeşler, Turgut Reis, Selman Reis, Murat Reis, Salih Reis ve Seydi Ali Reis...Bu isimler, ilk akla gelenlerden sadece bazılarıdır.<sup>4</sup> Türklerin denize yönelik başarıları; Akdeniz, Adriyatik, Adalar Denizi ve Karadeniz ile sınırlı kalmamış, Kızıldeniz, Umman Denizi, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'na kadar da bazı zamanlar da etkili olmuştur. Bunun sonucu olarak, bu yolda mücadele eden denizciler de, Türk harp tarihine adlarını yazdırmışlardır. Ayrıca bu millet denizciliğin ve su kültürünün özellikle temel terimlerini kendi dilinde oluşturmuştur. Bu isimlendirme faaliyetinin izleri bugün dahi görülmektedir.<sup>5</sup>

Geçmişte gemi teknolojisine ve gemi kültürüne de mükemmel uyum sağlanmıştır. Bunun güzel bir örneği olarak, Alanya Tersânesi ve yanındaki emniyet alanını oluşturan Kızıl ve Tophane Kuleleri gibi eserler, tarihe tanıklık edersin ayakta kalabilmişlerdir. Ayrıca Türkler, normal donanma dışında, Batılı pek çok ülkeden farklı olarak, “**İnce Donanma**” anlayışını da tarih boyunca yaygın bir şekilde kullanmışlardır. Bu çeşit faaliyete, Gazneli Mahmud'un Hindistan Seferi ve Büyük Selçukluların Kafkasya'daki askeri faaliyetleri çok güzel örneklerdir.Fakat bu alanda, İnce Donanma'nın stratejik bir güç olarak uzun yıllar kullanılmış olması, Osmanlı Devleti'ne nasip olmuştur. Buna göre Osmanlı Devleti askeri ve ticari İnce Donanması'nı Batıda Tuna Nehri'nde, Doğuda da başta Dicle ve Fırat gibi sularda uzun yıllar kullanmıştır. Bu faaliyetler, ne yazık ki tarihimizin derinliklerinde kalmıştır.<sup>6</sup>

## 1.2.Dretnot Alımı Öncesi Osmanlı Donanması

Milletlerin tarihlerindeki aydınlık yıllar, değişik nedenlerden dolayı zaman zaman kaybolabilmektedir.. Bu kaybolma hususu, Türk topluluklarını da tesiri altına almıştır. Bunun sonucunda, XVII. yüzyıldan itibaren batının teknolojik ve sosyolojik gelişmelerine ayak uydurulamama gerçeğinin ağır bedelleri, Osmanlı coğrafyasında, acı sonuçlar ile ödenmiştir.<sup>7</sup> Bu acı sonuçlar; sadece; politik, askeri veya toprak kaybindan ibaret

<sup>4</sup>Ayrıntılı bilgi için bkz.,İdris Bostan , **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**,2006,İstanbul

<sup>5</sup>Su, sucu, deniz, denizci, Karadeniz, Akdeniz, Adalar Denizi, Aralık Denizi, Kızıldeniz; ırmak, dere, Kızılırmak, Yeşilırmak, Seyhan-Ceyhan, Seyhun-Ceyhun, Işık, Orhun, Selenga, İrtiş, İtil, Yayık, Yenisey; göl/köl, gölcük, Aral, Baykal, Isık, Balkaş, Tuz Gölü, Acı Göl, Çıldır Gölü; gemi, gemici, kayık, kayıkçı, tekne; donanma, ince donanma, kürek, kürekçi, yelken, yelkenci, direk, başüstü, başaltı, kışüstü, kışaltı. baştankara, kıştankara buna örnektir.

<sup>6</sup> Rasim Ünlü, **İnce Donanma**, 2005, İstanbul,428s.

<sup>7</sup> Rasim Ünlü, “Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi'nin Tarihçesi”,s.137- 163, **Yedinci Askeri Tarih Semineri, I,(1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Ordu ve Toplum 25-27 Ekim 1999)** ,Ankara, 2000,s.138

kalmamıştır. Örneğin ekonomik alanda borçlandırma, yani 20 Aralık 1881 (28 Muharrem 1299) yılında kabul edilen “Muharrem Kararnamesi” bunların en mühimlerinden birisi olarak kabul edilebilir.<sup>8</sup>

Osmanlı Devleti tarihte zaman zaman çok ağır ve yıkıcı bedeller ile karşılaşmıştır.<sup>9</sup> Bu bedeller acı bir şekilde meydana gelmiştir. Bunların da bir başka yönü olarak ortaya çıkan arazi kayıpları<sup>10</sup> yirminci yüzyılın ilk çeyreğine kadar sürmüştür. Bu yıllar içerisinde, siyasi ve sosyal tarihimizin önemli dönemleri de yaşanmıştır. Bunlardan birisi, 24 Temmuz 1908 tarihinde ilan edilmiş olan II. Meşrutiyet ile başlatılan dönemdir. II.Meşrutiyet’in getirmiş olduğu siyasi ve hukuki alanlardaki değişikliklerin dışında, pek çok sahada da düzenlemelere gidilmiştir. Osmanlı Devleti’nin sınırları dahilinde, değişik alanlarda yapılan yeniliklere, Bahriye Nazırlığı da kendi bütünlüğü içerisinde katılmıştır.<sup>11</sup> Bu konuda Bahriye Nazırlığı kendisine bağlı olan Mekteb-i Bahriye’nin eğitim-öğretim sisteminin değişmesinden<sup>12</sup> yeni gemi alımlarına kadar değişik sahalarda, çok önemli sorumluluklar üstlenmiştir.

Yıllar sonra dahi, (24 Mart 1924 günkü bütçe görüşmelerinde), TBMM’nin gündeminde yaşlı ve yetersiz gemi alımlarıyla ilgili olarak II. Meşrutiyet sonrasındaki durumu sorgulayan konular vardır. Donanma konusu o kadar önemlidir ki, aradan yıllar geçmesine rağmen, tekrar tekrar gündeme getirilmiştir.<sup>13</sup> II.Meşrutiyet öncesindeki dönemde, Sultan II. Abdülhamid, iktidarda bulunmuştur. Bu dönem, yaklaşık otuz üç yıl sürmüştür. Sultan II.Abdülhamid adına, günümüze kadar gelen dönemde, iki türlü yaklaşım esas olmuştur. Bir gurup Sultan II.Abdülhamid’i ve dönemini, genel olarak olumsuz bir şekilde nitelmiş<sup>14</sup> diğer bir gurup ise, olumlu olduğunu vurgulamıştır.<sup>15</sup> Biz burada farklı iki görüş üzerinde durmaktan ziyade, kısaca dönemin denizciliği üzerinde duracağız.

<sup>8</sup> Nurullah Esat Sümer, **Muasır İktisat Nizamı**, Ankara, 1945, s.159-160

<sup>9</sup> Karlofça (1699), Küçük Kaynarca (1774) gibi...

<sup>10</sup> Fevzi Kurtoğlu, **1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri**, İstanbul, 1935, s.128

<sup>11</sup> Afif Büyüktuğrul-b, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, İstanbul, 1983, s.350-351

<sup>12</sup> Rasim Ünlü, “Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi’nin Tarihçesi”, s.137- 163, **Yedinci Askeri Tarih Semineri, I,(1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Ordu ve Toplum 25-27 Ekim 1999)**, Ankara, 2000, s.153-154

<sup>13</sup> Fahri Çoker, “Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler”, **Dz.K.Dergisi**, Ankara, Temmuz 1994, sayı:550, s.64..

<sup>14</sup> Cevdet Kudret, **Abdülhamid Devrinde Sansür**, 1977, İstanbul

<sup>15</sup> M.Raif Ogan, **Sultan Abdülhamid II Bugünkü Muarızları**, 1956, İstanbul.; Yakup Kenan Necefzade, **1908-1918,1967,İstanbul, Sultan 2. Abdülhamid ve İttihad-ü Terakki,1967,İstanbul.**; Necip Fazıl Kısakürek, **Ulu Hakan II.Abdülhamid Han**, 1981, İstanbul.; 21.Yüzyılda Sultan II.Abdülhamid’e Bakış, Hazırlayan:Mehmet Tosun, 2003, İstanbul.; İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, **Tarih Araştırma Merkezi**, “Sultan II.Abdülhamid ve Devri Semineri 27-29 Mayıs 1992 Bildirileri, 1994”, İstanbul.

Özellikle bu dönemde, denizcilik alanındaki yenileşmenin pek çok ipucunu Mektebi Bahriye'den Tersâne-i Âmire'ye kadar görmekteyiz.<sup>16</sup> Bu döneme yönelik en önemli eleştiri konularından birisi, hiç şüphe yok ki, Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın, Osmanlı tarihinde en uzun süreli olarak görevde kalmış olmasıdır. Gerçekten de hiçbir Kaptan paşa ve Bahriye nazırına nasip olmamış bir imkân, Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'ya nasip olmuştur. Fakat bu şahsın Bahriye Nazırı olarak görevde bırakılması hususu, farklı görüşlere de meydan vermiştir. Çünkü Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın, Osmanlı Devleti'ndeki denizciliği geliştirmekten ziyade, olumsuz hale getirdiği de savunulmaktadır.<sup>17</sup>

Yine bu dönemdeki gemilerden bilhassa devletin elinde var olan fırkateynlerin, Haliç ve Çanakkale'ye yığıldırılıp, gözetim altında tutulduğu bazı kaynaklarda belirtilir.<sup>18</sup> Aslında gemiler, sürekli olarak pasif bir şekilde bir yerde, baştan ya da kıçtankara olarak durduğu vakit, görevlerini yerine getirmeleri de söz konusu olamaz. O yılları yaşamış olan Tevfik Gökmen isimli bir deniz albayı, yaşadığı dönem hakkında bazı bilgileri vermiştir. Bu bilgiler, gemilerin ve hatta personelin pasifleşmeye doğru gittiği yönündedir. Bu bilgileri veren şahıs, Mekteb-i Bahriye'de önemli reformlar yapmış, özellikle de Sultan Abdülmecid döneminde iz bırakmış olan Patrona Mustafa Paşa'nın oğludur.<sup>19</sup> Sultan II. Abdülhamid devletin deniz politikasını, daha küçük boyutlu savaş gemileriyle, yani; gambotlarla,<sup>20</sup> torpidobotlarla<sup>21</sup> sürdürmeye çalışmıştır. Bu anlayışın bir diğer örneği olan denizaltılar hususunda da öncü olmaya da gayret etmiştir.<sup>22</sup>

<sup>16</sup> Rasim Ünlü, **Deniz Lisesi Tarihçesi**, 2000, İstanbul.; Şakir Batmaz, **II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması**, 2002, Kayseri (Basılmamış Doktora Tezi)

<sup>17</sup> "Deniz Harp Okulunun 187'nci Yıldönümü", **Yakın Tarihimiz Dergisi**, Cilt:4, s.38.

<sup>18</sup> Zafer Toprak, "Osmanlı Donanması, Averof Zırhlısı ve Ulusal Kimlik," **Toplumsal Tarih Dergisi**, Sayı:113, Mayıs 2003, İstanbul, s.11.

<sup>19</sup> E. Albay Tevfik Gökmen, Patrona Mustafa Paşa'nın oğludur. Patrona Mustafa Paşa bilhassa deniz eğitim tarihinde görev almış olan önemli komutanlardan birisidir. Bkz., "Deniz Harp Okulunun 187'nci Yıldönümü", **Yakın Tarihimiz Dergisi**, Cilt:4, s.37-38; **Deniz Mektepleri Tarihçesi, 1928-1939**, 1941, İstanbul, s.115

<sup>20</sup> Gambot sınıfı teknelerin adı, İngilizce'den gelmektedir. Gun boat, silahlı bot anlamındadır. Bu gemiler, korvet sınıfı gemilerden daha küçüktürler. Ayrıca hızlı teknelerdir. Gambotların da teknolojiye iki aşamadan geçtiği görülmektedir. Rüzgar gücüyle hareket eden Gambotlar, üç direkli ve yelken aksamlıydılar. Teknolojinin değişimiyle birlikte, tahta aksamın yerini gemi gövdesinde metal aksam ve makineler almaya başlayınca güvertedeki direk sayısı ikiye inmiş ve üçüncü direğin yerine baca konmuştur. Bu konuda bkz. Rasim Ünlü, **İnce Donanma**, 2005, İstanbul, s.326.

<sup>21</sup> Esas silahı torpido olan ufak harp gemisidir. Bu konuda bkz. Lütfi Gürçay, **Gemici Dili**, 1943, İstanbul, s.386

<sup>22</sup> Kansu Şarman, "Sualtı Torpitosunu İlk Kez Osmanlı Kullandı 'Tahtelbahir'ler Marmara'da", **Popüler Tarih**, Haziran 3003, Sayı:34, s.60.

Sultan II. Abdülhamid, uzun yıllar iktidarın başında bulunmuş, ayrıca; Doğu ve Batı ile sömürgeci ülkeler bünyesinde bir çeşit denge arayışına girmiş ve bu çeşit arayışların sonucunda, inandığı bir denge politikasını üretmeye çalışmıştır.<sup>23</sup> Ayrıca Sultan II. Abdülhamid'in çevresinde meydana gelmiş olayları gözlemlemesi,<sup>24</sup> yapısından kaynaklandığı söylenen meşhur vehim<sup>25</sup> haline örnek teşkil edecek çok sayıdaki olaylar, yakın tarihimizdeki pek çok eserde yer almıştır.<sup>26</sup> Bunlardan bir jurnal<sup>27</sup> hadisesi, Sultan II.Abdülhamid döneminde Bahriye Nazırlığı da yapmış olan Hasan Rami Paşa'nın hatıralarında da bulunmaktadır.<sup>28</sup> Hayatında gerçek anlamda az kişiye itimat eden ya da eder görünen Sultan II.Abdülhamid, şüphelendiği bu olayda da aynı yöntemi uygulamış ve Hasan Rami Paşa'nın emrindeki subaylara gelişmeleri (Paşa'dan habersiz bir şekilde) gizlice sordurarak konuyu tüm taraflardan tam anlamıyla öğrenip rahatlamak istemiştir.Bu konuya bütünlenebilecek başka bir belge de Sultan II.Abdülhamid'in Yıldız Sarayındaki evrakları arasında çıkmış ve daha sonraki yıllarda yayınlanmıştır.<sup>29</sup>

Sultan II.Abdülhamid döneminin denizcilik politikasını<sup>30</sup> eleştirenler arasında, Emekli Hakim Amiral Fahri Çoker<sup>31</sup> son dönem Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında Türk deniz tarihçiliğinin önemli isimlerinden birisi olarak bilinen Ali Haydar Alpagut da vardır. Alpagut; "Donanma İstemezük" isimli yazısında bu konuya yer vermiştir.<sup>32</sup> Ayrıca denizci kökenli Mithat Işın,<sup>33</sup> o dönemi yaşamış olan Ekrem Rize adlı yazar ve milletvekili<sup>34</sup> gibi kişiler eserlerinde, eleştiri yönünde fikirlerini yazmışlardır.Aynı zamanda, günümüzde de Sultan II. Abdülhamid ile ilgili olarak denizcilik konusuna yönelik benzer tespitler de yapılmıştır.<sup>35</sup> Sultan II.Abdülhamid'in denizcilik

<sup>23</sup> Ufuk Gülsoy,**Hicaz Demiryolu**,1994,İstanbul, s.24

<sup>24</sup> Tahsin Paşa, **Yıldız Hatıraları Sultan Abdülhamid**,1990,İstanbul,s.13: "Sultan Hamid'in herkesçe malum olan ve her türlü ahval ve icraatında hükmünü gösteren bu vehim onu bütün hayatında bir an bile terketmemiş, bilumun hareketinde bu vehmin mühim ve bazen acıklı tesiri olmuştur."; Ogan, s.42: " Sultan Abdülhamid'i doğuştan vehham saymaktan ise, karşılaştığı hadiselerin onu vehimli yapmış olduğuna hükmetmek daha uygun olur."

<sup>25</sup> Saim Besbelli,"II.Hamid Devrinde Türk Donanması," **Derya Dergisi**, Kasım 1973,s.18-19.

<sup>26</sup> Faiz Demiroğlu,**Abdülhamid'e Verilen Journaller,İstanbul**, 1955, , s.119-120.

<sup>27</sup> O dönemde Sultan II.Abdülhamid'e yapılan ihbarlar için genelde bu kelime kullanılmıştır.

<sup>28</sup> Hasan Rami Paşa, **Hatıralar**, Cilt-1,1997,Ankara, s.104-106

<sup>29</sup> Demiroğlu, s.119-120.

<sup>30</sup> Kasım Yargıcı, 5 Eylül 1975, **Milliyet Gazetesi**, s.6: "1903 yılında, İngiltere amirallik birinci lordu Lord Selborne, Hükümetine verdiği bir raporda Türk donanmasını 'Namevcut, her türlü savaş kaabiliyetinden yoksun' olarak niteliyordu. Amirallik dairesinin istihbaratına göre, o tarihte Osmanlı donanmasının istim tutabilecek durumda bir tek gambotu vardı.Fakat o da kömürsüzlük ve cephanesizlikten denize açılmıyordu."

<sup>31</sup> Fahri Çoker; **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara, 1994, s.158

<sup>32</sup> Ali Haydar Emir, "Donanma İstemezük", **Donanma Mecmuası**, Temmuz 1329(1913),İstanbul;Ayrıca Çoker-a, s.65.

<sup>33</sup> Mithat Işın, **1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi**, İstanbul, 1946,s.19.

<sup>34</sup> Ekrem Rize, **Bir Numaralı Türk Davası, Kıbrıs**, Ocak 1965,İstanbul,s.38.

<sup>35</sup> Mim Kemal Öke-Erol Mütercimler, **Sultan Osman**, 1991, İstanbul,s.32

politikasını değerlendiren ve Osmanlı tarihi üzerinde de önemli çalışmaları olan ünlü tarihçi İsmail Hakkı Uzunçarşılı da bu konudaki yaklaşımı aynı yöndedir. Üstelik Uzunçarşılı'nın eleştirisi biraz daha serttir. Halen yayınlanmamış olan bir mektubunda, bu konuda oldukça ağır ifadeler kullanmıştır.<sup>36</sup> Bu dönem ile ilgili akademik çalışmalar çoğaldıkça daha doğru ve objektif tespitler yapmak da kolaylaşacaktır.

II.Meşrutiyet sonrasında, Sultan II.Abdülhamid'in gambotlarla, torpidobotlara dayandırmaya çalıştığı donanma politikasının yerini, o dönemde dünyanın güçlü ülkelerinde bulunan büyük zırhlılara dayanan bir anlayış almıştı. Zira İtalyanlarla 1911'de Trablusgarp'ta yapılan savaşta, yeterince büyük gemilere sahip olmamanın acısı çekilmişti. Osmanlı Devleti'nin yayıldığı coğrafyayı düşünürsek, devletin elinde var olan büyük gemiler de, yaşlılıkları ve teknolojik yetersizliklerinden dolayı, varlık gösterememişlerdir.Bu sebeple de, bölgede güçlü bir Osmanlı Donanması'nın olmamasının verdiği rahatlığın sonucunda İtalyanlar, Trablusgarp'a istedikleri gibi asker, silah ve diğer teçhizatları rahat bir şekilde nakledebilmişlerdir. Güçlü bir donanmadan mahrum kalmış olan Trablusgarp kıyıları ile On İki Adalar (1911) bu dönemde İtalyanların eline kolaylıkla geçmiştir.

Trablusgarp'taki savaş sırasında Osmanlı Donanması, Doğu Akdeniz ve Ege'de gerçekten de etkili değildir.<sup>37</sup> Bundan dolayıdır ki, limanlarda var olan bazı gemiler de İtalyanlar tarafından ani bir şekilde batırılmıştır.<sup>38</sup> Örnek olarak, Osmanlı Devleti'nin Adriyatik çıkışındaki limanlarında bulunan Tokat, Antalya, Hamidiye, Alpagut Torpido muhripleriyle, gambota çevrilmiş olan Trablusgarp yatı, İtalyan muhripleri tarafından batırılmış veya personeline İtalyanların eline geçmesin diye karaya oturtulmak zorunda kalmıştı.. Yine Kızıldeniz'deki Osmanlı Devleti'nin filosundan Süveyş'e sığınamayan Kastamonu, Ayıntab, Refahiye, Ordu, Bafra, Gökçedağ, Muha gambotları ve Şıpka yatı da, kendilerinden çok üstün durumdaki İtalyan kuvvetleriyle dövüşerek batmışlardır. Ayrıca Doğu Akdeniz'deki Avnillah zırhlı korveti ile Ankara torpido muhribi de Beyrut limanında İtalyan kruvazörlerinin saldırısına uğramış, Avnillah kahramanca dövüşerek batmış, Ankara ise personeli tarafından batırılmıştır.

<sup>36</sup>Deniz Müzesi Komutanlığı-Deniz İhtisas Kütüphanesi Db.Nr:15311 de kayıtlı bulunan Ord. Prof. İ. Hakkı Uzunçarşılı'nın Tümamiral Fahri Çoker'e, göndermiş olduğu cevabi mektubunda vermiş olduğu bilgiler arasında: "Hasan Paşa (Uzunçarşılı'nın burada kast ettiği Bozcaadalı Hasan Paşa) öldüğü için hakaretleri görmedi. Hasan Paşa'nın Bahriyenin kalkınması hakkında arzuları varsa da ıslahat ve hatta donanma manevrasına ve askere manevra fennini yaptırmadığı, Yıldız Evrakı arasında görülüyor. Donanmayı Haliç'te demirlemeye mahkum eden Hasan Paşa değil bizzat Abdülhamid'dir."

<sup>37</sup> Ali Haydar (Alpagut), **Balkan Harbinde Türk Filosu**, İstanbul, 1932, s.12-13

<sup>38</sup> Bahri Noyan, "II.Meşrutiyet'te Türk Donanması", **Hayat Tarih Mecmuası**, İstanbul, 1970, Sayı:6,s.31-32.

Görüldüğü gibi o dönemde, Osmanlı Devleti'nin var olan donanmasının da, bölgedeki duruma müdahale açısından imkân ve potansiyeli yoktur. Hatta o bölgede, İtalyanlarla savaşmaya gidecek olan genç subaylar dahi, Mısır'a ticari gemilerle gidip, oradan Trablusgarb'a ulaşabilmişlerdir. Bunlar arasında, Enver Bey,<sup>39</sup> Fethi Bey ve Mustafa Kemal Bey'de vardır. Trablusgarb'a ulaşma çabalarını Mustafa Kemal Bey, arkadaşı Salih Bozok'a 22 Eylül 1327 (1911) tarihinde göndermiş olduğu mektupta anlatır.<sup>40</sup> Bu mektuba göre, gidişat güzergahındaki ilk teşebbüs başarısız olmuştur. Buna rağmen, bölgeye ulaşmak için tekrar harekete geçilmiştir. Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal Bey'in bu faaliyetlerini de, arkadaşı Fuat Bulca'ya, 4 Teşrin-i evvel (Ekim) 1327 (1911) tarihinde Urla'dan göndermiş olduğu mektuptan öğreniyoruz.<sup>41</sup> Mustafa Kemal Bey, Türk gemilerinin engellenmesinden dolayı Mısır'a ancak, bir Rus vapuruyla ulaşabilmiştir.<sup>42</sup>

Burada acı olan nokta, muazzam arazilere sahip olduğu bilinen Osmanlı Devleti'nin, subay ve mensuplarının, büyük ve güçlü bir donanması olmadığı için, ülkenin bir kıyısından diğerine gidebilme emniyetinin dahi kalmadığı hususuydu. Bu tablo, Osmanlı Devleti'nin İtalyanlara karşı büyük bir silahlı güç kullanmasına da engel olmuştu. O günlerde, zorlukla ve gizlice bölgeye gidip İtalyanlarla mücadeleye girişmiş olan Kurmay yüzbaşı Mustafa Kemal Bey, Derne Kuvvetleri Komutanı olarak, arkadaşı Salih Bozok'a 25/26 Nisan 1328 (1912) tarihinde gönderdiği mektupta denizcilikle ilgili olarak bazı tespitler de yapmıştır.<sup>43</sup> Sultan II. Abdülhamid'ten II. Meşrutiyet'e intikal eden donanma, 1326 (1909) tarihli dönemin Bahriye Salnamesine göre: zırhlılar, kruvazörler, muhripler, gambotlar, torpidobotlar, mayın gemileri, denizaltılar, nakliye gemileri, vapurlar ve yatlar olmak üzere şu gemilerden oluşmaktaydı:<sup>44</sup>

<sup>39</sup>Charles D. Haley, **Son Savaşçı Enver Paşa**, İstanbul, 2000, s.9 "Enver Paşa'nın hanımı Naciye Sultan, kocasının Rauf Orbay ve Fevzi Mardin ile birlikte Trablus'a gazeteci kisvesinde seyahat ederek birinin Tanin, diğerinin Tercüman-ı Hakikat ve üçüncüsünün de ajansın harp muhabiri olarak gittiğini kaydetmektedir."

<sup>40</sup>Salih Bozok-Cemil S.Bozok,**Hep Atatürk'ün Yanında**, Mayıs 1985, İstanbul, Çağdaş Yayınları, s.154.

<sup>41</sup> A.g.e., s.155: "Kardeşim, bilirsün ki, Trablus meselesinin bidayet-i zuhurundan beri oraya gitmek teşebbüsünden geri durulmadı. Bir defa Şam vapurunda 3 gece kaldıktan sonra döndürüldük, bundan sonra Tunus veya Mısır yoluyla gitmeye teşebbüs ettik (...) Mısır'a muvasaladan sonra sana malumat ve adres vereceğim."

<sup>42</sup> A.g.e., s.9

<sup>43</sup> A.g.e., 164: "Birkaç kardeşinizin, Bahr-i Sefid'i aşarak çöllerde uzun mesafeler katederek donanmasına dayanan alçak düşmanın karşısına çıkması ve buradaki vatandaşları deraguş eyleyerek (Bağrılarına Basarak) haysiyetsiz düşmanı nokta-ı sahiliyeye (Kıyı Noktalarına) hapsedmesi şüphesiz sizi memnun eder (...) Vicdanımızdan gelen bir sada, bize vatanın bu har (Sıcak) ve samimi afakını tamamen tathir etmedikçe gemilerimizin Tobruk, Derne, Bingazi ve Trablusgarb limanlarında tekrar lengerendaz (Demir atmış) olduğunu görmedikçe ikmalî vazife etmiş sayılmayacağımızı ihtar ediyor."

<sup>44</sup> **Salname-i Bahri 1326** (1908); Ayrıca bkz., Bahri Noyan, Sayı:6, s.28.

Hamidiye,	Hamidabat,	Sultanhisar,	Osmaniye,	Hüdavendigâr,	Peyk-i Şevket,
Asar-ıTevfik,	Demirhisar,	Abdülhamid,	Nasrî Hüda,	Antalya,	Kütahya,
Hizber,	Sivrihisar,	Abdülmecit,	Hıfz'ur-Rahman,	Şevket-ür Nüma,	Berk-i Satvet,
Yarhisar	Tir-i Zafer,	Tir-i Müjgan,	Bafra,	Seddü'l bahir,	Ordu,
Orhaniye,	Nasip,	Kilyom,	Aziziye,	Mecdiye,	Rüçhaniye,
Mesudiye	Fatih,	Şam,	Yozgat,	Kastamonu,	Taşköprü,
Gökçedağ,	Nusret,	Pervin,	Nevşehir,	Refaiye,	Ayıntab,
Necm-i Şevket,	Şahap,	Tahir,	Asar-ı Şevket,	Zuhaf,	Kilitbahir,
İclaliye,	Tarık,	Tayyar,	Mahmudiye,	İsmail,	Fuad,
Peleng-i Derya,	Trabzon,	Satvet,	Şahin-i Derya,	Berk-i Efşan,	Draç,
Taşoz,	Ziver-i Derya,	Timsah,	Basra,	Musul,	Seyf-i Bahri,
Yunus,	Gemlik,	Burhanettin,	Samsun,	Aknişar,	Vesiley-i Nusret,
Feth-i Bülemd,	Musul,	Tevfik,	Utarit,	Süreyya,	Malatya,
Mecidiye,	Babil,	Eser-i Cedit,	İstanbul,	Beylerbeyi,	Talia,
Ertuğrul,	Kosova,	Söğütlü,	Sultaniye,	İstavroz.	İzzettin,
Muin-i Zafer,	Halep,	Suda,	Mansure,	Marmaris,	Necm-i feşan,
Avnillah,	Mudaddime-i Hayır,	Mesit,	Şat,	Fırat,	Barika-ı Zafer,
Bandırma,	Aynalıkavak,	Alos,	Rüçhaniye,	Zafiros,	Bandırma,
Sakız,	Yahköşkü,	Sahir,	Seyyah,	Şemsi,	Ankara,
Nuru! Bahir,	Bezm-i Alem,	Nuzhet,	Seyyad,	Sana,	Alpagut,
Şahin,	Tevfika,	Canavar,	Sarıyer,	Ereğli,	Tokat,
Akhisar,	Eser-i Şerif,	İstanköy,	Ejder,	Saika,	Urfa,
Seyyar,	Şimşir-i Hücum				

Osmanlı Donanması'nın bu yıllarda vurucu ve etkili olma açısından yetersiz olduğu hususu, açık olarak belirtilmektedir.<sup>45</sup> Ayrıca bölgesinde güç açısından yetersiz olduğu tesbiti de, o dönemde aşağı yukarı herkesin bildiği bir gerçektir. Bu olumsuz durumu bilmenin sonucunda, bu durumdan kurtulmak için, donanmaya danışman olarak getirilen İngiliz Amirali Gamble'in önerisiyle, yeni savaş gemilerinin alımı konusu da gündeme oturmuştur. Üstelik, alınması acil olarak düşünülen iki geminin, isimleri dahi belirlenmiştir. Bu gemilerin adları, II. Meşrutiyet'in kahramanları olarak gösterilen, Enver Bey ile Resneli Niyazi Bey'lerin isimlerine izafeten konmak istenmiştir. Yani: **“Enver”** ve **“Niyazi”** adları, gemilere<sup>46</sup> konulması düşünülen adların en başındadır.<sup>47</sup>

Osmanlı Devleti'ni yönetenler, oluşturulması istenen yeni donanmayla ilgili olarak, savaş gemisi alımlarını daha da hareketlendirme çabası içerisine girmişlerdir. Böylece, gemi alımı ile ilgili faaliyetlerin hızlanması da sağlanmış olacaktır. Savaş gemilerinin satın alınması için, para kaynağını sağlamak adına, II. Meşrutiyet'in yeniliklerinden birisi olarak,<sup>48</sup> 19 Temmuz 1909 'da **“Donanmayı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti”** adıyla Donanma Cemiyeti, kurulmuştur.<sup>49</sup> Kısa bir süre sonra da bu cemiyet, asli işini yapabilmek adına, halktan para toplamak için, **“Güçlü Bir Donanma İçin Ayda Bir Kuruş”** kampanyasını başlatır. Bu gelişmelerle ilgili olarak İngiliz yazarlardan Alan Palmer<sup>50</sup> ve Alan Moorehead da yorum yapmışlardır.<sup>51</sup> Dönemin Osmanlı Hükümeti'nde, bu amaç uğruna on yıllık bir program hazırlayıp 28 Şubat 1910 tarihinde kabul edilen **“Bahriye Olağan-Üstü Bütçe Kanunu”** ile bu belirlenen hedefler için beş milyon liralık bir para da ayırmıştır. Aynı zamanda Maliye Bakanlığı da, Donanma Cemiyeti tarafından yapılacak olan siparişlere kefalet garantisi getirmiştir.<sup>52</sup>

O dönemdeki Donanma Cemiyeti oluşumu ve faaliyetleri çalışmalarında açıklanmıştır.<sup>53</sup> Donanmaya alınacak gemilerle ilgili olarak, paraların toplanması konusu, çeşitli eserlerde yer almıştır. Bunlardan birisi de, Türk deniz tarihi üzerindeki

<sup>45</sup> Çoker, A.g.k.,s.22.

<sup>46</sup> Toprak,s.11-12.

<sup>47</sup> Noyan, s.29.

<sup>48</sup> Öke-Mütercimler,s.34

<sup>49</sup>Selahittin Özçelik, **Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti**, Ankara, 2000, s.13

<sup>50</sup>Alan Palmer, **Osmanlı İmparatorluğu-Son Üç Yüz Yıl- Bir Çöküşün Tarihi**, Çev.Belkıs Çorakçı Dışbudak, İstanbul, 1995, s.363-354.

<sup>51</sup> Alan Moorehead, **Çanakale Geçilmez ‘Gallipoli’**, İstanbul,1972,s.30.

<sup>52</sup> Çoker,A.g.k.,s.158

<sup>53</sup> A.g.k.,s.23-24.



çalışmalarıyla tanınan, Amiral Afif Büyüktuğrul'a ait olandır.<sup>54</sup> Ayrıca bu olayla ilgili olarak o dönemi yaşamış olan Emekli Deniz Albayı Burhanettin Alpaslan da, İstanbul Deniz Müzesi Kütüphanesi envanterinde kayıtlı bulunan yayınlanmamış mektuplarında konuyla ilgili şu bilgileri vermiştir:<sup>55</sup> *“Balkan Harbi'nin feca-i neticesi, ıstırap çeken ve donanmanın takviyesi lüzumuna kail olan millet, merhum Yağcızade Şefik Bey'in riyasetinde bulunduğu Donanma Cemiyeti'ne azami müzaheret gösteriyordu. Millet bu gayreti, ruhen anladığı bir lüzum ve mecburiyeti milliyeye binaen yapıyordu. Bugünkü yararlı teşebbüs onun yanında çocuk oyuncağıdır. Bütün gösterilen gayrete rağmen henüz müsbet neticeler veremedi.”*<sup>56</sup> *O zaman bütün mektepler, kahveler ve her yerde en basit maddeler müzayedeye ile artırılarak muazzam paralar Donanma Cemiyeti'ne bağışlanıyor ve Reşadiye, Fatih, Sultan Osman-ı Evvel'in bedelleri toplanıyordu.”*<sup>57</sup>

Yine o dönemi yaşamış olan Muammer Tuğsavul'da hatıralarında da konuya yer vermiştir.<sup>58</sup> Donanma Cemiyeti tarafından toplanan paraların önemli bir kısmı, genel olarak orta guruba giren insanlardan sağlanmıştır. O dönemde Yunanlı Georgios Averof çapında, Osmanlı vatandaşlarının arasında, zengin bir işadami<sup>59</sup> çıkamamıştır! Acaba Osmanlı döneminde ekonomik kaynakların ekserisini azınlıklara verilmesi mi buna sebep olmuştur? Örneğin o yıllarda Galata sarrafları kimlerden oluşuyordu? Ünlü Yazar Ahmed Rasim Bey, 4 şubat 1913 tarihli yazısında özellikle Georgios Averof gibi zengin birisinin çıkmaması

<sup>54</sup> Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye-Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973-*, İstanbul, 2001, s.204: “Bu dönemde ben çocuktum. Şehzadebaşı'nın bütün tiyatrolarında perde aralarında sahneye bir masa çıkartılır, üzerine de büyükçe bir tas konurdu. Başta rahmetli Hamdullah Suphi (Tanrıöver) olduğu halde ‘Yunanlılar Averof’u satın aldılar vatanımız elden gidecek’ gibi konuşmalar yapınca halk cebinde ne varsa altın olarak bu tasa para atarlardı. O zamanın parası altın olduğu için tas altın ve gümüşlerle doluverirdi.) Ayrıca Hamdullah Suphi Türk Ocaklarında sık sık donanma konferansları verirdi.’(...) ‘Hatta İşkodra Donanma Cemiyeti Şubesi Başkanı bir jandarma yüzbaşı bir kayığı kalyon biçiminde tadil ederek para karşılığı halkı bu kayıkla gölde dolaştırmış ve 160 kadar altın toplayarak cemiyet merkezine yollamıştı. Bu yüzbaşının resmi ile yaptırdığı kalyonun resmini donanma mecmuası basmıştı.”

<sup>55</sup> **Deniz Müzesi Komutanlığı**-“Deniz İhtisas Kütüphanesi” Db.Nr:15312’de kayıtlı bulunan merhum Emekli Deniz Albayı Burhanettin Alpaslan’ın merhum Amiral Fahri Çöker’e yazmış olduğu 24 Ekim 1965 tarihli mektubunda vermiş olduğu bilgiler...

<sup>56</sup> Burada kastedilen, 11 Mayıs 1965 tarihinde yeniden oluşturulan Donanma Cemiyetidir. Aynı zamanda E.Dz.Albayı Burhanettin Alpaslan bu yeni Donanma Cemiyetinin kurucuları arasındaydı.

<sup>57</sup> Yargıcı, 5-6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Kadınlar, kızlar saçlarını kesip perukacılara satarak topladıkları paraları Donanma Cemiyetlerine veriyorlardı. ”

<sup>58</sup> Gülen, s.202-204: “Donanma Cemiyeti'nin kuruluşu da o yıllara düşer, seçme öğrencilere donanma, bayram gibi vesilelerle Donanma Cemiyeti'nin o zaman güzel ve muhkem yapılmış (Şimdiki gibi çirkin teneke değil) kasalar verilir, halktan iane (yardım parası) toplanırdı. Çektiğimiz acılar ve ufukta beliren yeni yeni tehlikeler karşısında halkın heyecan ve hamiyet ve galeyânını ayakta tutmak için her çareye baş vurulurdu.” der ve ondan sonra da okuduğu bir şiir faaliyetinin sonucunda da:

“Şiir bittiğinde alkışlar arasında indim ve bir arkadaşımınla birlikte kurdelelerle süslenmiş Donanma Cemiyeti'nin kasasını davetliler arasında gezdirmeğe koyuldum. Çarşafı, yeldirmeli maşlahlı hanımlar sağda, Beyler sol tarafta sıralanmış iskemlede oturuyorlardı. 5-10 dakika içinde iane kasasını ağırlıktan taşıyamaz oldum. Mecidiye ve altınlar şakır şakır doluyordu kasaya. Hele hanımlar, ‘Ah evladım, aferin sen çok yaşa’ diyerek keselerinden, boyunlarından altınları, beşibirlikleri, gerdanlıkları çıkarıp kasaya atıyorlardı. Kasam çabucak dolmuştu” der.

<sup>59</sup> Toprak, s.13.

konusuna değinmiştir.<sup>60</sup> Bu dönemde ekonomik anlamdaki gerçekler sonucunda, bazı milli hisler ve bu paralelde boykotlar geliştirilmeye çalışılmıştır.<sup>61</sup> Bu boykotlar için, **“Müslümanlara Mahsus Kurtuluş Yolu”** başlığı altında halka broşürler de dağıtılmıştır. Örneğin yayınlanmış olan bu broşürde dönemin gerçeğini gören ifadeler de yer almıştır.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> Ahmed Rasim, **Ciddiyet ve Mizah**, İstanbul, 1989, s.122-123: “Geçen Cuma günü idi. Müdafaa-i Milliye heyeti ilk defa olmak üzere Darülfünun konferans salonunda toplanmış idi. Hitabelerin arasında bir ses:

-‘Bağış, bütün fukaradan geliyor’, diye yankılandı.

Salon inler gibiydi. Ani bir teessürle:

-‘Ey zengin işitiyor musun?’ Dedim. Herkesin alıcınalık ve ahlaki soyluluğuna saygı ile bakmaya vazifeli olduğum için vicdanımdan bir cevap gelmedi. Kendi kendime:

İşittim. Ne demek istiyorsun? İşte hazırım! Anlamında bir iki cümlemin kulağıma fısıldanır gibi geldiğinin müjdesini işittim.Dün Müdafaa-yı Milliye heyetinin toplanma yeri olan Donanma-yı Osmani Muvenet-i Milliye dairesinde bağışlardan söz ediliyordu. Bir zat esnayı mukalemede dedi ki:

-‘Sizce malumdur ki bizde Averof’lar yoktur...’

Kaynar kaynar bir hicap hissi başımdan aşağıya döküldü. Evet, bir Averof, Yunanlı bir vatansever, bize Akdeniz’i haram etti. Evet, vatan için pek ziyade ulu olan bir Averof bize Rumeli’nin batı bölümünü kaybetti. Bu hakikat ne kadar acı, ne kadar zalim olursa olsun bir hamiyet simgesini taşır. Düşman, fakat hamiyetli, namuslu, vatanperver bir düşman! Emin olun ki Averof Yunan’ın bugünkü tarih ve vukuatındaki ‘güzel talih’in adıdır.”

<sup>61</sup>Toprak,s.16-17

<sup>62</sup> Zafer Toprak, “Balkan Harbi, Averof Zırhlısı ve Osmanlı Kimliği”, **I.Deniz Harp Tarihi Semineri 18-20 Şubat 2003**, Gölcük,s.130-131: “Averof zırhlısı 1913-1914 boykotunun temel gerekçesiydi. Müslümanlara Mahsus Kurtuluş Yolu başlıklı halka parasız dağıtılan broşürde Balkan Harbi sırasında Averof zırhlısı nedeniyle Osmanlı donanması Ege’ye açılmamış, Selanik ve Ege’deki Osmanlı adalarını savunamamıştı. Yine Averof nedeniyle İzmir’den, Beyrut’tan Rumeli’ye asker sevkıyatı yapılamamıştı. Tek bir Yunan gemisi Osmanlı Donanmasının elini kolunu bağlamıştı. Averof örneğinde olduğu gibi, gayrimüslimlerin Osmanlı Devleti’ne sadakati giderek yok olmuştu. Osmanlı Rumları yanı başlarındaki Yunanistan’a sürekli bağışta bulunuyorlardı. Boykotajın söylemi bu minvaldeydi ve Osmanlı Müslüman’ı bir an önce "iktisadî uyanış"a geçerek, ticareti ellerine geçirmeli, fabrikalar, şirketler, bankalar kurmalıydı. Broşür yeni bir kimlik arayışı açısından önemli bir belgeydi. İktisadî uyanışı öneren broşür Averof tan sık sık söz ediyor, Averof’u Yunan kimliğiyle bütünliyordu. Müslüman Türk unsura seslenen broşür Averof zırhlısı ile ilgili şu satırlara yer veriyordu.

Hanımlar, Efendiler

Bütün bu güzel vilayetleri, kaybeden ve kendi memleketlerimizin üzerine düşman bayrakları diken kimin elidir biliyor musunuz ? Kemâl-i teessürle söyleyelim: Bizim elimiz.. Evet kendi ellerimiz ! Çünkü, Çanakkale Boğazı’ndan dışarı çıkamadık. Çünkü, Selânik’e, adalara imdat edemedik. Çünkü Yunan’a karşı koyamadık.

Çünkü, karşısızda düşmanın Averof zırhlısı vardı. Bütün ülkesi yalnız Rumeli’deki vilayetlerimiz hatta yarısı kadar bile olmayan Yunan Hükümetinin Averof zırhlısı ! İşte bu tek gemi, bizim elimizi kolumuzu bağladı... Bize, Akdeniz’i haram etti ve bunun neticesi olarak Yunanistan da diğer düşmanlarımızla birleşerek Rumeli’nde ve Akdeniz’de bildiği ve istediği gibi oynadı. Ah! Eğer bizim de Averof’a karşı koyabilecek bir gemimiz olsa idi; o zaman iş, bütün bütün başkalaşır. Bir kere Yunan, diğer düşmanlarla birleşemezdi çünkü kendi başından kendi memleketlerinden korkardı ve bu halde tekml adalarımızla silahlarımız tecavüzden kurtulur ve devlet, diğer cihetten bir korkusu kalmayınca her türlü noksanlarını ikmale meydan bularak İzmir’den, Beyrut’tan daha çok asker getirerek diğer düşmanlarımızla daha güzel çarpışabilirdi. Hatta, belki Yunanistan, başından korkusundan, bize yardım etmeye bile mecbur olurdu... Heyhat!

Nasıl oluyor da, bizim ancak bir iki vilayetimiz büyüklüğünde olan küçük bir Yunan hükümeti, böyle bizimkinden güzel ve kuvvetli bir gemi alabiliyor, diye taaccüb mü ediyorsunuz ?Hem taaccüb etmekte, hem de böyle bir sual sormakta yerden göğe kadar hakkınız var. Evet; o küçük, o miskin ve züğürt Yunan hükümeti, kendisine kalsa, kâbil değil böyle zırhlılar alamaz. Çünkü almak için, para bulamaz. Fakat zırhlı alan hükümet değil, millet! Hem yalnız, zırhlı değil, orada böyle çok paralara muhtaç olan işleri, hep, millet görüyor. İşte Averof Zırhlısını alan da Averof adında bir Rum. En ziyade, insanın yüreğini yakan cihet, bu Averof’un Yunanlı değil, bizim Görüceli bir Rum vatandaşıması... Evet, bir Rum vatandaş... Yunan hükümetine, koca bir harp kazandırdı ve bütün Yunanistan’ı bir, bir buçuk misli büyüttü! Fakat daha böyle, her gün gördüğümüz ve belki ellerini sıkığımız kaç vatandaşıımız vardır ki, yarın veya öldükleri gün bütün servetlerini Yunan hükümetine terk ve ihdas etmek gayretiyle, kendi aramızda, asla yorulmaksızın, geceli gündüzlü çalışıp durur!

Broşür Müslüman halkı Rum bakkallarını, dükkanlarını, mağazalarını boykot etmeye çağırıyor, ekonominin önemini vurguladıktan sonra Averof’a son bir kez gönderme yapıyordu:

Ülkemizde halktan para toplanmaya başlanmasının ilk günlerinden itibaren, dünyada gemi inşa sanayinde ileri gitmiş olan İngiltere, Almanya ve Fransa gibi ülkelerle temasa geçilmiştir. Adı geçen ülkeler aynı zamanda, bu konuya yönelik olarak Osmanlı pazarını ele geçirmek için, yoğun mücadelelere de girişmişlerdir.<sup>63</sup> Bunlardan bilhassa İngiltere, hem politik, hem ekonomik ve de askeri anlamda daha etkin bir yapıyı, bölgemiz üzerinde çizecektir.<sup>64</sup> Halbuki, Osmanlı Devleti'ne bağlı tersânelerde, yüzlerce yılda binlerce gemiler yapılmış ve yapılan bu gemilerle de Türkler bölgelerine hakim olabilmişlerdir. Bu tersâneler<sup>65</sup> bazı dönemlerde o kadar etkili ve yeterliydi ki; örneğin 1571 yılında meydana gelen “İnebahtı Deniz Savaşı”nda neredeyse yok olan bir donanma yerine, ertesini yıl yepyeni bir donanma oluşturulabilme potansiyelini de beraberinde getirmişti.<sup>66</sup>

Bu konuya yönelik olarak, başka bir örnek daha verebiliriz. Bu örnek, Kasımpaşa'daki Tersâne-i Âmire'de 19.yüzyıl içerisinde inşa edilmiş olan ünlü “**Mahmudiye Kalyonu**” ile ilgilidir. Bahriye kökenli bir deniz harp tarihi araştırmacısı olan Deniz Müzesi müdürlerinden Haluk Şehsuvaroğlu da konuyla ilgili olarak tespitler yapmıştır.<sup>67</sup> Osmanlı Devleti'ne danışman olarak alınan ve tarihimizde “**Müşavir Paşa**” adıyla bilinen “**Adolph Slade**”, bu gemiyle ilgili olarak anılarında, bilgiler de vermiştir.<sup>68</sup> Bir zamanlar böyle etkili, büyük ve kudretli gemiler inşa eden bir tersâne vardı.<sup>69</sup> Sonra ne oldu? Batıdaki yeni anlayış ve yapılanmalara, teknolojik atılımlara ve de diğer gelişmelere, bir türlü ayak uydurulamadı. Yaklaşık yüz yıl önceki askeri yapılanma içerisinde denizlerdeki teknolojik gelişmeleri ve müşteri konumundaki ülkeleri şu şekilde değerlendirmektedir:<sup>70</sup> *“Dretnot çağının açılması ile gemi yapım tesisleri elverişli olan ülkeler, kendi gemilerini hızla inşa ederken, bazı ülkelerin de bu sınıftan gemileri satın alma yoluyla sahip*

---

"... Biz de onları taklide çalışmalıyız.... Biz de Cenâb-ı Hakk'dan hükümeti ve milleti için her türlü fedakarlığı seve seve icradan çekinmeyecek Averof ve diğer birçok emsali gibi, büyük ve kahraman yürekli evlatlar temenni etmeliyiz. Çünkü ancak bu sayede devlet ve memleketi kurtarabiliriz".

<sup>63</sup> Öke-Mütercimler, s.18.

<sup>64</sup> A.g.e., s.52,53:“İngiltere ödemeler dengesine katkı olur tuzağı ile bir yandan Yunanistan’ı, öte yandan Osmanlı Devleti’ni denizden kıran kırana bir silahlanma yarışına sokmak için elinden geleni esirgemiyordu. Doğrusu, Yunan Hükümeti nezdinde danışmanlık yapan Amiral Kerr, Helen ‘dostlarını’ (ve patronlarını) Osmanlılardan aşağı kalmamaları için devamlı tahrik ediyordu. Onun ikna yeteneğine bağlı olarak Yunan donanması tüm olanaklarını harcayarak olanca gücüyle modernize oluyor, silah gücünü katlıyordu.”

<sup>65</sup> Bu konuda özellikle bkz. İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı-Tersâne-i Âmire**, TTK Yayını, Ankara, 1992

<sup>66</sup> Rasim Ünlü, **Bahriyenin Haliç Serüveni “İstanbul’un Fethinden Son Divanhane’ye”**, 2005, İstanbul, s.94-95

<sup>67</sup> Haluk Şehsuvaroğlu, **Deniz Tarihimize Ait Makaleleri**, İstanbul, 1965, s.201,362

<sup>68</sup> Slade, s.173.

<sup>69</sup> İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı-Tersâne-i Âmire**, TTK Yayını, Ankara, 1992. Ayrıca bkz. Haluk Şehsuvaroğlu’nun adı geçen kitabına ve İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, TTK, Ankara, 1984.

<sup>70</sup> Ahmed Demir, “Donanmalarda İlk Dretnotlar”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Kasım 1995, Ankara, Sayı:564, s.70

*olmaya çalıştıkları görülmüştür. Bu ülkelerin bazıları Osmanlı Devleti, Brezilya, Arjantin ve Şili'dir”*

Gemi yapım teknolojisinin makine çağında yeterince gelişme gösteremeyen Osmanlı Devleti, bu sahada ileri gitmiş olanların gölgesinde kalıyordu. Gemicilik alanında yüksek teknolojiye ulaşmış olan ülkeler, başta İngiltere olmak üzere; Almanya, Fransa ve İtalya, büyük tonajlı zırhlı gemiler yapmaya başlamışlardı...Bunlardan Birleşik Krallık ya da Büyük Britanya olarak da tanınan İngiltere, sivil taşımacılık adına da, oldukça büyük gemiler inşa etme faaliyeti içerisine de girmişti. Yapılan bu gemilerin içerisinde en meşhur olanlardan birisi, hiç şüphe yok ki, ünlü **“Titanic”** ti. Fakat bu gemi İngiltere’ den Amerika’ya doğru yola çıktıktan dört gün sonra, bir aysberge çarparak,15 Nisan 1912’de batmıştır. Fakat buna rağmen, bilhassa İngiliz tersânelerindeki askeri ve sivil gemiler için geliştirilen teknolojiye atılımlar sürmüştür.

Osmanlı Devleti’nin II.Meşrutiyet sonrasındaki tarihinde, bir başka olumsuzluk kaynağı da **“Donanma mı, Demiryolu mu?”** politikasının gündeme sokulmasıyla yaşanmıştır.<sup>71</sup> Bu mücadelenin kökeni, Balkan Savaşlarına iniyordu.<sup>72</sup> Bu dönemde **“denizyolu mu, demiryolu mu?”** sorusu etkili olmuştu.<sup>73</sup> Dönemin Harbiye Nazırı Nazım Paşa’nın demiryolu konusunda ısrar etmesinin taktik yanlışlığı ve tek adam anlayışı<sup>74</sup> daha sonra gelenlerin de yaklaşımlarına tesir etmişti...Bu mücadele, ne yazık ki o dönemde ve sonrasında etkili de olacaktır. Bu konu üstüne görüş belirten emekli binbaşı ve İçişleri Bakanlığı Müsteşarlığı da yapmış olan Nejat Saner, bu alandaki mücadelenin I.Dünya Savaşı’na kadar sürdüğünü belirtmiştir.<sup>75</sup> Bu fikirlerin oluşumunda **‘Demiryolu’** tezini savunanların başında<sup>76</sup> Karacı Binbaşı Süreyya Bey ile **‘Donanma’** tezini savunanların başında Deniz Yüzbaşısı Ali Haydar Alpagut Beyler vardır. O düşüncelerini, **“Donanma İstemezük”** adlı yazısında belirtmiştir.<sup>77</sup> Bu yaklaşımın doğal bir sonucu olarak da:<sup>78</sup> **“Balkan Savaşı’nda devrin Başkumandan Vekili Nazım Paşa, Ege denizi hakimiyetinin**

<sup>71</sup> Toprak, s.13

<sup>72</sup>Rasim Ünlü,-a, **Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci**, (Basılmamış Doktora Tezi),1996, İstanbul,s.23

<sup>73</sup> Nejat Saner, **Atatürk Dönemi 19 Altın Yılın Öyküsü**, İstanbul, Kasım 1975, s.86

<sup>74</sup>Afif Büyüktuğrul-a, **“Büyük Atatürk ve Türk Denizciliği”**, Ankara, 1969, s.93-94.

<sup>75</sup> Saner,s.86:

<sup>76</sup>Askerlik hayatında topçu sınıfından olan İsmet İnönü’nün, iktidar yıllarında demiryolunu esas alan teze yakın bir anlayış takip etmiştir. Nitekim; ‘Demirağlarla ördük anayurdu dört baştan’ dizeleri ünlü 10. Yıl Marşı’nın en önemli mesajlarından birisi olmuştur. Ayrıca bkz. Sadri Etem, **Kıyılardan Stepe Bir Vagon Penceresinden**, 1934, s.46.

<sup>77</sup> Çoker,A.g.k.,s. 56-65

<sup>78</sup> İ.Kayabalı—C.Arslanoğlu, “Deniz Kuvvetleri Sayısı”,**Türk Kültürü Dergisi**,Temmuz 1972,Ankara, Sayı:117, s.767

*Yunanlılarda olacağını kabul etmiş ve bu fikrini 5 sayılı savunma projesinde belirtmişti.”* Tüm bu çeşit yaklaşımlara ve muhalefete rağmen, Osmanlı Devleti, yanı başında gelişen Yunan tehlikesine karşı, yeni bir donanma oluşturma gayreti içerisine girecektir.. Yeni gemi alımlarının mali kaynağını sağlamak için kurulmuş olan Donanma Cemiyeti'nin, kamuoyundan toplamış olduğu bağışlar sayesinde, donanmaya satın alınmış olan savaş gemilerinin katılımıyla da, eski ve yeni gemilerin bütünleşmesiyle donanmada yeni bir yapılanmaya doğru gidilmiştir. Böylece:<sup>79</sup>

1.Zırhlı Filosu: Barbaros, Turgutreis, Mesudiye, Asar-ı Tevfik'ten oluşur.  
 2.Kruvazör Filosu: Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet,  
 3.Filotilla: Gayret-i Vataniye, Yedigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye,  
 Numune-i Hamiyet, Samsun tipi dört küçük muhrip,Sultanhisar tipi 4 torpidobot, ve Akhisar tipi 7 adet torpidobot, Muin-i Zafer, İzeddin,Timsah ve Yunus, İzmir Komodorluğu emrinde, Necm-i Şevket, Feth-i Bülend ve Fuad gemisi Selanik Komodorluğu emrinde, Hamidiye, Alpagut, Tokad, Antalya torpidobotları Preveze Komodorluğu emrinde, Ziver-i Derya, Sakız, Ejder, Ordu, Bafra, Akdeniz, Gökçedağ, Refaiye, Kastamonu ve Haliç gemileri Bahr-i Ahmer(Kızıldeniz) komodorluğu emrinde, Alos: Basra'da, Şems,Şat gemileri: Bingazi'de,İhsaniye yatı,Sisam adasında,Trabzon Vapuru, Ayvalık Limanı'nda , İclaliye zırhlısı Haliç'te ihtiyatta, diğer gemiler ise hizmet dışına çıkarılmışlardır.

Osmanlı Devleti yeni savaş gemisi alımları sürecinde, bu konuya yönelik olarak uluslararası alanda açık bir pazar durumuna kaçınılmaz bir biçimde düşmüştür. Bu dönemde yanlış gemi alımları sürecine de girilmiştir. Bu yanlış gemilerin alımlarının sonucunda olumsuzlukları yaşayan Osmanlı Devleti, güçsüz donanmasının bedelini Balkan<sup>80</sup> ve Birinci Dünya Savaşı yıllarında, ağır bir biçimde ödemiştir.<sup>81</sup>

<sup>79</sup> Büyüktuğrul-b.s.355-356; Ayrıca bakınız, Ali Haydar Emir, A.g.k.,s.4'e donanmanın 28 Eylül 1911 deki konuşlanma durumu için.

<sup>80</sup> Trablusgarb ve Balkan Savaşı telgrafları için bkz., İdris Bostan-Ali Kurumahmut, **Trablusgarb ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları**, 2003, Ankara.

<sup>81</sup> Öke-Mütercimler,s10: “Uluslararası silah satıcıları Osmanlı'nın kapısını çalmakta geç kalmadılar. Balkan Savaşı sırasında Trakya kıyılarını denetimleri altında bulunduran Yunan donanması kıyıları topa tutarak Türk birliklerine buradaki yollardan yararlanma olanağı bırakmamıştı. Osmanlı'nın savaşı yitirmesinde bu da önemli bir etken oldu.”

### 1.3. Alman Savaş Gemileri: “Turgutreis” ve “Barbaros”

XX. yüzyılın ilk çeyreği, sanayileşme ve teknolojik gelişmeler açısından, çok önemli bir dönemi oluşturur. Bu dönemde Birinci Dünya Savaşı yaşanmıştır (1914-1918). Bu savaş aslında, eski dönemin son klasik özelliklerini vermekle birlikte; yeni dönemin teknolojik özelliklerini de ortaya koymuştur. Bu süreçte özellikle uçaklar, denizaltılar, kimyasal ve zehirli gazlar ile “ağır zırhlılar” olan “dretnotler” da gündemi gelmiştir. Bu savaş sonucunda; aynı zamanda insanın soyluluğuna dayanan aristokrat mantığının uygulama alanındaki Almanya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ile Rus Çarlığı tarihe karışmıştır. Aslında tüm bu kavgaların esas nedeni, sermaye sahibi olan güçlü devletlerin aralarındaki çıkar savaşına dayanmaktaydı. Yani bu savaş, dünyayı sömürgecilik bakımından talan edenlerin kavgasıydı. Osmanlı Devleti’nin kavgaya katılması, coğrafyasının konumuyla ilgiliydi.

Osmanlı Devleti istese de istemese de kendisini öyle veya böyle bir şekilde, kavganın içinde bulacaktı. Çünkü toprakları gıyabında parçalanmış ve bu parçalanmanın sonucu olarak da, ilgili sömürgeci ülkeler arasında paylaşılıp, haritalar üzerinde arazilerin dağıtımı da sağlanmıştı.. Osmanlı Devleti’nin önemli kaynaklarını ve pazarını ele geçirmek için, daha Berlin-Bağdat demiryolu projesinden itibaren mücadele veren Almanya, aynı şekilde Osmanlı Devleti’ne gemi satma sürecinde de elini çabuk tutmuş ve ilk aşamada öne geçmiştir. Nitekim 18 Mayıs 1910’da Donanma Cemiyeti, topladığı paralardan 197.475 Lirayla Almanya’dan dört torpido muhribi<sup>82</sup> almak için hareket etmiştir.<sup>83</sup>

Sonuçta toplanmış olan bu paralarla “**Gayret-i Vataniye, Yedigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye,<sup>84</sup> Numune-i Hamiyet**” isimleri verilecek olan dört muhrip Osmanlı Devleti yetkilileri tarafından Almanya’dan satın alınmıştır.<sup>85</sup> Bu gemilerden Yedigâr-ı Millet ve Muavenet-i Milliye, 9 Temmuz 1910 da Almanya’dan yol çıkmış ve onları teslim alacak personel de İstanbul’dan 20 Temmuz 1910’da Çanakkale’ye hareket etmiştir. Bu arada Numune-i Hamiyet ve Gayret-i Vataniye muhripleri de yola çıkmış ve 27 Ağustos 1910 tarihinde ülkemize gelmişlerdir.<sup>86</sup>

<sup>82</sup> Büyüktuğrul-b.,s.381; Öke- Mütercimler,s.40’ta, 480.000 Lirayı telaffuz etmektedirler..

<sup>83</sup> Çoker, A.g.k.,s.24

<sup>84</sup> Muavenet-i Milliye Birinci Dünya Savaşı sırasında İngilizlerin Golyat zırhlısını batırdı. Fakat Mondros Mütarekesi sonrasında diğer Osmanlı Savaş gemileri gibi Haliç’te tutuldu. 1923’te Türkiye Cumhuriyeti ilan edildiğinde Muavenet-i Milliye ile Numune- i Hamiyet kadro dışı bırakılacaktır. Bu konuda bakınız. Ünlü,-a, s.4.

<sup>85</sup> Bu konudaki görüşmelerle ilgili Osmanlı Meclisi’nde yapılan bir tespit için Bakınız, Fahri Çoker,A.g.k.,s.23

<sup>86</sup> Özçelik,s.154-155

Yine bu sırada Almanlardan satın alınmak için 5 Ağustos 1910 tarihinde kontratları imzalanmış<sup>87</sup> olan Barbaros Hayreddin<sup>88</sup> ve Turgutreis zırhlıları da 28 Ağustos 1910 tarihinde Çanakkale'ye getirilmiş; 1 Eylül 1910 tarihinde devir teslimleri ile ilgili protokolleri de yapılmıştır.<sup>89</sup> Ayrıca bu gemilerin 29 Eylül 1910'da devir teslimleri de Çanakkale'de sağlanmıştır.<sup>90</sup> Fakat bu gemilerden bilhassa Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlıları yaşlı ve teknolojik anlamda yetersiz gemiler olarak tarihimizde yer alacaktır. Bu yaşlı zırhlıların alınma öyküsünün Almanya'daki bölümü şöyle gelişmişti:<sup>91</sup>

*“21 Haziran'da bir toplantı yapıldı. Osmanlı Hükümeti Livorno tersânesinde tamamlanmakta olan Yunan zırhlı kruvazörü Georgios Averof'a karşı bir savaş gemisi alımını çok istiyordu.<sup>92</sup> Çaresizlik içindeki İstanbul, Krupp ve Blohm&Voss ile temasa geçti. Blohm&Voss o sırada Hamurg'ta donatılan Moltke'nin satışını önerdi. Her ne kadar Y ve Z taretleri daha yerleştirilmediyse de tamamlanmış olan savaş kruvazörü-ana silah olarak- Averof'un dört 240 mm topuna karşılık altı 280 mm top ve Yunan gemisinin 22 deniz mili tasarlanmış hızına karşılık olarak da 25 millik hızıyla, Yunan kruvazörüne uygun bir rakipti. Gemi yapımcısı, kalan diğer topları geminin tesliminden sonra İstanbul'da yerleştirecekti. Düşünülen diğer olanak Hamburg'ta yeni kızağa konulmuş ve 'H' olarak işaretlenmiş bir savaş kruvazörünün yerine, başka bir geminin verilmesiydi. Tüm bu görüşmelerden bir sonuç alınamadı (...) 15 Temmuz'da Amiral Von Tirpitz, yeni savaş kruvazörünün satış görüşmelerini durdurdu, ama dört Brandenburg sınıfı savaş gemisinin beheri 10 milyon marktan satın alınabileceğini bildirdi. 25 Temmuz'da Alman Elçisi, İstanbul'un aralarından (...) Kurfst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg'u seçtiğini bildirdi. (Diğer ikisi Brendenburg ve Weissenburg'tu)”*

<sup>87</sup> Bernd Langensiepen&Ahmet Güleriyüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması-The Ottoman Navy 1828-1923**, İstanbul,2000, s.16

<sup>88</sup> Barbaros zırhlısı 8 Ağustos 1915 günü İngilizlerin E-11 denizaltısı tarafından vurularak batmıştır. Bu olayda 21 subay ile 237 er şehit olmuştur. Büyüktuğrul-b, s.253-254: “Turgutreis Zırhlısı-Dretnot tipi gemilerinin icadından önce 1891 yılında yapılmış zamanının en büyük savaş gemilerindendir. Alman deniz kuvvetlerinde hizmete girdikten sonra Alman-Çin savaşına katılmış ve 1908 (yazar burada bir tarih yanlışı yapmıştır) yılında da Osmanlı Devleti tarafından satın alınmıştır. Eşi olan Barbaros Hayreddin gemisi Birinci Dünya Savaşı sırasında Gelibolu önünde bir İngiliz denizaltı gemisi tarafından atılan torpido silahı ile batırılmıştır. Fakat her iki gemi de, Çanakkale muharebeleri sırasında, Gelibolu Yarımadası üzerindeki dağlardan mermi aşırarak İngiliz muharebe gemilerini etkilemiş ve bu muharebe gemilerinin cephede çarpışan kara kuvvetlerimize büyük zarar vermelerini önlemiştir. Turgutreis zırhlısı 10.000 tonluk olup 6 tane 28'lik ve, zamanın zırhlı şekli olarak, çeşit çeşit çaplarda başka toplar da taşımakta idi. Fakat topları Yavuz'un topları kadar uzun menzilli olmadığı gibi atış hızları da azdı. Yani Yavuz dakikada üç mermi atarken Turgutreis zırhlısı beş dakikada bir mermi atabiliyordu. Yavuzda olduğu gibi bu gemide de üç tane torpido kovanı vardı. Sürati de 16 Mildi. Gemi, Cumhuriyet döneminde onarıldı ve 1924 yılında donanmaya katıldı. Ancak hizmeti uzun sürmedi; ilk önce okul halinde kullanıldı, 1930 yılında da topları sökülüp müstahkem mevkilere konduktan sonra teknesi Gölcük fabrikalarının işçilerine yatak yeri olarak kullanıldı. 1950'den sonra da satıldı.”;Doğan Hacipoğlu, Osmanlı İmparatorluğu'nun I.Dünya Harbine Girişi, İstanbul, 2003 s.40: “Bu gemiler ana batarya olarak başta bir, kıçta iki adet ikişer namlulu top taretli (280 mm'lik) olan, teknolojik olarak eski gemilerdi. Tam yük deplasmanları 10.670 tondur”;Öke-Mütercimler, s.40: “Zırhlılar 1893 yapımı idi. İkiz idiler. Süratleri 16 mildi. Her birinde 6 adet 28'lik, 8 adet 8,8'lik top ve 3 torpido kovanı vardı.”

<sup>89</sup> Özçelik, s.158

<sup>90</sup> **Deniz Müzesi Komutanlığı**-“Deniz Tarihi Arşivi”: Muhasebe Bölümü, Defter Nr: 2258/91”

<sup>91</sup> Langensiepen& Güleriyüz., s.16

<sup>92</sup> Çoker,-a.,s.13: “1911 yılı Nisan'ında Yunanistan'ın İtalya'da inşası tamamlanan 'Averof' zırhlısını donanmalarına katmaları, Hükümetin Bahriye programının bir an önce gerçekleştirilmesine zorlamış.”

Eski isimleri “**Kurfst Friedrich Wilhelm**” ve “**Weissenzburg**” olan<sup>93</sup> **Barbaros Hayreddin** ve **Turgutreis zırhlılarının**, Osmanlı Devleti’ne maliyeti hususunda, Donanma Cemiyeti üzerine doktora tezi yapmış olan Selahattin Özçelik, 1.250.000 mark tutarında olduğunu belirtir.<sup>94</sup> Bu ödenilen fiyat konusunda, görüş farklılıklarına bir başka eserde de bu gemilerin tanesinin bedeli 10.000.000 markla satışına başlandığını ve bu “iki savaş gemisinin ve destroyerlerinin ödemesi 25 milyon mark tutuyordu” ifadesiyle belirtilmektedir.<sup>95</sup> Fakat burada, iki büyük zırhlının dışında alınmış olan diğer muhriplerin de bedellerinin eklenmesinin gerekli olacağı da hesap edilmelidir. Sonuç olarak, iki yaşlı zırhlının bedellerinin, Donanma Cemiyeti’nce ödenmiş olduğu hususu belirtilmektedir.<sup>96</sup> Ödenmiş olan bu fiyatları, İstanbul’da yüksek bulanlar da olmuştur.<sup>97</sup>

Bu iki zırhlının teknik vasıfları oldukça eskiydi. Gereğinden fazla personel barındırmaktaydılar. Bu konuda Harbiye Nazırlığı ve aynı dönemde Sadrazamlık yapmış olan Mahmut Şevket Paşa, “**Goeben**”<sup>98</sup> zırhlısı ile bu gemileri hatıratında kıyaslamıştır.<sup>99</sup> Goeben’in İstanbul’a gelişiyle ilgili olarak, Alman tarihçi ve yazarı Emil Ludvig bilgiler vermiş ve 1914 Sonbaharında Rus filosunun bulunduğu Sivastopol şehrine saldırısındaki, üstün özelliklerini de açıklamıştır.<sup>100</sup> Goeben, Türkiye’deki adıyla “**Yavuz Sultan Selim**” gerçekten dönemine göre önemli özellikleri olan bir gemiydi. Oysa diğer iki geminin, yani Barbaros ile Turgutreis zırhlılarının yetersiz olduğu düşüncesi, kamuoyuna da yerleşmişti. Bu konuya Sultan II. Abdülhamid döneminde Şeyhülislamlık da yapmış olan Cemaleddin Efendi dahi hatıralarında yer vermişti.<sup>101</sup> Almanlardan alınmış olan Barbaros ve Turgutreis zırhlılarıyla ilgili olarak az sayıda da olsa olumlu görüş belirtenler de vardır.<sup>102</sup>

Bu zırhlıların konum ve durumları Türk milletinin beklentilerine cevap verecek yapıda değildi. Herkes ister istemez bu gemileri, Yunanlıların Averof zırhlısıyla kıyaslıyordu ya da kıyaslamak ihtiyacını duyuyordu... Bu kıyaslama neticesinde de, Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlılarının yetersizlikleri açık bir biçimde görülüyordu.

<sup>93</sup> Langensiepen& Gülerüz., s.16

<sup>94</sup> Özçelik, s.158; Bu iki geminin alımındaki verilen ücreti, Nejat Gülen s.204 ile Öke-Mütercimler,s.40’da, 1.070.000 altın olarak göstermektedirler.

<sup>95</sup> Langensiepen&Gülerüz.,s.17

<sup>96</sup> Çoker,A.g.k.,s.24

<sup>97</sup> Langensiepen&Gülerüz.,s.17”

<sup>98</sup> Alman Dretnotuyken adı “Goeben” dir; Osmanlı Donanmasına katılınca adı: “Yavuz Sultan Selim” olmuştur.

<sup>99</sup> **Sadrazam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’nın Günlüğü**, Hazırlayan, Bülent Demirbaş, İstanbul, 1988,s.100

<sup>100</sup> Emil Ludwig,**Yavuz ve Midilli-Goeben ve Breslau**,1968,İstanbul, s.70-71.

<sup>101</sup> Şeyhülislam Cemalettin Efendi, **Siyasi Hatıralarım (1908-1913)**, Sadeleştiren Ziyaeddin Engin, İstanbul,1978, s.105-106

<sup>102</sup> Langensiepen& Gülerüz., s.17.



Bu sebeple Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel dretnotlarının alımlarına yönelik gemi ihtiyacı, Osmanlı Devleti yetkililerince gündeme sokulacaktır. Türk milleti, sonradan gelişen siyasi olaylar sonucunda, iki ağır zırhlının/dretnotun İngiltere'den alınamaması üzerine, Almanların Osmanlı Devleti'ne bir çeşit savaş bedeli olarak takdim ettikleri Yavuz ve Midilli gemilerini bağrına basacaktır.<sup>103</sup>

Almanların Osmanlı coğrafyasının ihtiyacına binaen, taktik gereği vermiş oldukları bu iki gemiyi, Osmanlı Devleti o günün şartlarında almayıp da ne yapacaktı? Aynı şekilde İngilizlerin oyununa gelerek gururu kırılmış olan Türk milleti de, ücretsiz olarak verilen bu iki Alman gemisini bağrına basmayıp da ne yapabiliirdi? Anadolu'daki Türklerin tabiriyle o dönemde; **“Kasap et, koyun can derdinde”** değil miydi? Osmanlı Devleti, batılı emperyalist ülkeler tarafından, gıyabında harita üzerinde paylaşılmamış mıydı? Tarihin bu şekilde akması nedeniyle Türk milleti bu konuda haklıydı. Donanma Cemiyeti'ne çok sayıda insan, müthiş bir dayanışma örneği gösterip önemli miktarda bağışlar yapmıştı.

Bu arada Yunanistan Devleti, fırsattan istifade ederek Adalar Denizi'ndeki bazı adaları ele geçirmeyi başarmıştı. Osmanlı Devleti'nin yöneticileri ise, o yıllarda bu adaları, bir çeşit nostaljik bir ifadeyle isimlerde, şiirlerde yaşatmaya çalışıyordu. Yani Almanların 1914 yılında vermiş olduğu **“Breslau”** hafif kruvazörünün adının, **“Midilli”** yapılması gibi...1913 yılında Midilli adası, resmen devletin elinden kayıp gitmişti. Fakat 1914 Ağustosunda başka bir Midilli gelmişti. Bu Midilli, bir savaş gemisiydi. Bu gemi hafif kruvazör tipindeydi. Gerçi dretnot<sup>104</sup> sınıfı gemilerin yanında çok küçüktü; fakat dört bacalı olmasından dolayı görüntüsü oldukça hoş ve heybetliydi. Acaba bu gemi, Midilli adasının yerini tutabilir miydi? Türk milleti, o yıllarda Midilli adası, Girit adası ve benzeri adaların kurtarılmasını bekliyordu. Aslında Osmanlı Devleti'nin elinden sadece o bölgedeki adalar gitmemişti; Rumeli bölgesindeki çok önemli toprakları da elinden çıkmıştı. Türk milleti, yeni alınan ya da alınacak olan gemilerle, bu bölgelere tekrar sahip çıkılmasını istiyordu. Fakat Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlılarının bunu yapabilecek gücü bulunmuyordu.

<sup>103</sup> Yargıcı, 7 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>104</sup> Erdoğan Şumnu, “Dünün Dev Savaş Gemileri: Dretnotlar”, **Derya Dergisi**, Nisan 1973, İstanbul, s.24: “10 Şubat 1906 günü, 35 yıl savaş gemilerinin dizaynında büyük tesir icra edecek olan bir savaş gemisi denize indirildi. Bu İngilizlerin 17900 tonluk Dreadnought zırhlısı idi. Bundan sonra inşa edilecek aynı tip gemilere adını verecek olan bu savaş gemisinin en büyük özelliği değişik çaplı ağır toplar yerine, ikili taretlerde tek çaplı 12 pusluk (30.5cm.'lik) on topla silahlandırılmış oluşuydu. Ayrıca 21 mil sürat temin eden türbinleri vardı. Dreadnought zırhlısı denizcilik çevrelerinde bomba tesiri yaptı. Daha evvel inşa edilen zırhlılar artık 'pre-dreadnought' (Dretnottan evvelkiler) diye sınıflandırılıyorlardı. Bunlar demode olduğundan, devletler arasında şimdi Dretnot yarışı başlamıştı.”

Yine aynı şekilde bu yaşlı gemilerin, genç ve hızlı olan Averof zırhlısı ile başa baş mücadele edebilecek imkân ve kabiliyetleri de yoktu. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin satın almış olduğu yaşlı iki zırhlının, Almanya'da emekli edilmiş olduğunu söyleyenler de vardır.<sup>105</sup>

Bu iki zırhlının konumu ve dönemin olayları, TBMM'nde 24 Mart 1924 günkü oturumlarda da, bahriye kökenli, Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey tarafından gündeme getirilmiştir.<sup>106</sup> Görüldüğü gibi, Turgutreis ve Barbaros Hayreddin zırhlıları için harcanan para, ülkenin deniz gücünü umulan seviyede arttırıcı olmamıştır. Bu çeşit ilişkilerden geçinen, komisyon alan ve büyük paralar kazanan kişiler, Osmanlı tarihinde daha önce de var olmuştur. Bunun en güzel örneğini, XIX. yüzyılın ortalarında Ermeni asıllı Dadyan ailesi vermiştir. O dönemi yaşamış olan Charles Mc Farlane adlı bir batılı, İstanbul'a da gelmiş ve bu gerçeklere hatıralarında belirtmiştir. Bu konuda Prof.Dr. Ali İhsan Gencer de doktora tezi olarak hazırladığı çalışmasında, bu bilgileri inceleyip yorumlamıştır.<sup>107</sup>

Donanma Cemiyeti'nin aldığı gemiler, Yunanlıların İtalya'dan satın aldığı Averof Zırhlısı<sup>108</sup> karşısında, Balkan Savaşları sırasında istenilen sonuçlara da ulaşamamıştır. Bu durum, ülkedeki düşüncelerde dahi, umutsuzluğa kapılar açmıştır. Bu umutsuzluk halka yansıdığı gibi, devletin en üst kesimlerine kadar yansımıştır.<sup>109</sup> Averof Zırhlısı'nın<sup>110</sup> satış sürecine de, o dönemde İtalya'da görevli olan Ali Fuat Paşa (Cebesoy) da şahit olmuş ve bu konuyla ilgili tesbitler de yapmıştır.<sup>111</sup> Deniz tarihi araştırmacısı Amiral Afif Büyüktuğrul'da bu konuyu, bir çarışmasında değerlendirmiştir.<sup>112</sup>

<sup>105</sup> Tevfik İnci, **Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekatı**, İstanbul 1952, s.20: "Osmanlı donanması için garip olduğu kadar da bahtsız bir tecelli olarak 1911 temmuzunda Almanya'dan Barbaros ile Turgutreis zırhlılarını satın aldık. Garip ve bahtsız bir tecelli diyorum. Çünkü bu iki zırhlı 20 yaşlarını doldurmuş, ömürlerini tamamlamış oldukları için Alman bahriyesi tarafından, donanmadan ihraç edilerek tekaüde sevk edilmiş ihtiyar teknelerdi."

<sup>106</sup> Çoker, A.g.d., s.67.

<sup>107</sup> Gencer. 182-183:"İngiliz seyyahının bu cümlelerinde bahsettiği manayı hakkıyla anlayabilmek için O'nun Abdülmecid devrinde Türkiye'de yaptığı tetkiklerinde neler gördüğünü tamamiyle bilmek lazımdır.(...) Lâkin bütün hareketlerin başında daha doğrusu icraatın nazımı, koca imparatorluğun bütün servetini ve ümitlerini elinde tutan Ermeni, meşhur "Dadyan Ailesi" yani Barutçubaşılar idi. Bunlar Avrupa'ya sanki Osmanlı Padişahı kendileri imiş gibi büyük tantanalarla seyahat ediyorlar ve iftihar da görüyorlardı."

<sup>108</sup> Çoker, A.g.k.,s.158

<sup>109</sup> Mahmut Şevket Paşa.,s.87.

<sup>110</sup> Bu zırhlının öyküsü için bkz.Zafer Toprak, "Balkan Harbi, Averof Zırhlısı ve Osmanlı Kimliği", **I.Deniz Harp Tarihi Semineri 18-20 Şubat 2003**, Gölçük,s.130-131 ile "Osmanlı Donanması, Averof Zırhlısı ve Ulusal Kimlik," **Toplumsal Tarih Dergisi**, Sayı:113, Mayıs 2003, s.10-17

<sup>111</sup> Ali Fuat. Cebesoy, **Bilinmeyen Hatıralar**, Hazırlayan: Osman Selim Karahanoğlu, İstanbul, 2001, s.204-205.

<sup>112</sup> Büyüktuğrul-b.,s.382: "Bu iki zırhlının satın alınmasından önce Yunanlıların sonradan satın aldıkları Giorgio (Georgios) Averof adlı zırhlı kruvazörün satın alınması İtalyanlar tarafından bize önerilmişti. Fakat bu zamanın Maliye Bakanı 'Yunanlıların parası yok. Bu gemiyi satın alamazlar' dediği ve Dışişleri Bakanı'nın da 'Yunanlılar blöf yapıyor, bu gemiyi alacak takatleri yoktur.' Diye ek fikirler Beyan etmesi ve bunlara ek olarak mali olanaksızlar Meclis-i Mebusan'ı bu gemiyi almamak kararına götürmüştü.Yunan asıllı Amerikalı Tüccar Giorgio

Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın 12 Nisan 1913 tarihli günlüğünde de özerle şu noktalar belirtilmiştir:<sup>113</sup>“*Harbiye Nezareti'ne geldim. İzzet Paşa gene Donanmanın ataletinden bahsediyor ve kumandanını değiştirmemi istiyordu. Bahriye Müsteşarı Rüstem Paşayı çağırdım. Böyle bir değişikliğe taraftar olmadığını söyledi. Barbaros ve Turgutreis zırhlılarının islahata muhtaç olduğunu ilave etti (...) Donanmamızdaki İngiliz mütehassıslardan Limpus Paşa geldi. Dedi ki: ‘Türk donanmasının bir iş görememesinin sebebi, 9 ay içinde 4 Bahriye Nazırı ve 4 donanma kumandanı<sup>114</sup> değiştirilmesidir.<sup>115</sup> İngiltere, Türk donanmasını kuvvetlendirecek zırhlular satmak istemiyor. Ancak Royal Sovereign tipi zırhlular satabileceğini bildirdi ki, bu tip zırhlular, Barbaros ve Turgutreis zırhlularından daha eski ve daha kullanışsızdır. Binaenaleyh satın almanızı tavsiye etmem.*” Görülüyor ki, İngilizlerin önerdiği gemiler yetersizdir.

Üstelik bu olumsuz durum yine bir İngiliz olan Amiral Limpus tarafından Mahmut Şevket Paşa'ya rapor ediliyordu. En azından Amiral Limpus, bu konuda dürüst bir tablo çiziyor gibiydi. Bu nedenle Churchill'e yazdığı mektubu<sup>116</sup> Churchill hiç dikkate almadığı gibi, onun yazım üslubunu ve yöntemini de eleştirmişti.<sup>117</sup> Aslında şöyle bir durum vardı; gerek İngilizler ve gerekse Almanlar, iyi durumdaki gemilerini, Osmanlı Devleti'ne vermekten kaçınıyorlardı.<sup>118</sup> Bunun sebebi olarak üç önemli faktörü ileri sürebiliriz. Bu sebeplerden birincisi politiktir.

---

Averof parasını cebinden verip ve bu gemiyi satın alıp Yunanlılara verince ki bundan ötürü o gemiye Yunanlı işadammın adı verildi. Biz de zorunlu olarak Almanlardan Turgutreis ve Barbaros zırhlılarını satın almak zorunluluğunu duyduk. Biz bu gemilerin satın alınmasına da karşı koymak istemiştik ama, General olan Bahriye Nazırı ‘Siz karışmayın...Biz bu gemileri satın alırız. Sizin vazifeniz bizim satın aldığımız gemileri kullanmaktır!..diye yazılı emir çıkarmıştı.Bununla beraber, o günkü gemi piyasasında da bunlardan başka da satılık gemi yoktu.”

<sup>113</sup> Mahmut Şevket Paşa.,s.87-89

<sup>114</sup> Noyan,s.32.

<sup>115</sup> **Deniz Müzesi Komutanlığı** “Deniz İhtisas Kütüphanesi” Db.Nr:15312 de kayıtlı bulunan merhum Emekli Deniz Albayı Burhanettin Alpaslan'ın merhum Amiral Fahri Çoker'e yazmış olduğu 24 Ekim 1965 tarihli mektubunda vermiş olduğu bilgiler çerçevesinde sadece Bahriye'nin en üst kademelerinde değil Mekteb-i Bahriye'de de benzer süreçler yaşanmıştır. E.Deniz Albayı Burhanettin Alpaslan'ın verdiği bilgi şöyledir: “Biz ikinci sınıfa geçtiğimiz 1913 tarihinde mektebin müdürü değişti. Kısa bir müddet için Binbaşı Sakallı Cemal Bey Müdür oldu. Bunun lakabı Şeyh Cemal'dir. Müdürlerin müddeti 3 ay kadardır. Bunu Yeniköylü Enver Hakkı Bey takip eder. Enver Bey miralaydı(Albay). Bu zat da 1914 senesinde bizim harbe girmemizi sağlayan ve İstanbul'a gelen Almanların Goeben gemisi devletçe satın alınmış olduğu halka ilan edilen Yavuz'a kumandan tayin edildi. İşte bu hadiseyi müteakip mektepler tarihinde en büyük inkılabı yapan ve Mektebi Bahriye'yi en mütekamil bir şekle sokan Korvet Kaptanı Yeniçesmeli Şevket Şakir Bey, Efrad -ı Cedide Mektebi'nden nafile Bahriye Mektebi Müdürlüğü'ne getirildi.”

<sup>116</sup> Yargıcı, 5 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Örneğin 1913'te Churchill'e gönderdiği bir mektupta şöyle yazmıştı: “Belki ilgi duyarsanız diye yazıyorum,Türkler yeni gemiler almak ve yaptırmak istiyorlar. Fakat bunların bakımı için yeterli tersâneleri yok. Haliç'teki terâaneyi bir harabe halinde bulduk. Yetenekli yöneticiler, işçiler ve paraya ihtiyaç var. (...) Bugüne kadar gerçekten iyi bir iş yaptık. Başarılarımız bir İngiliz eseri. En azından 30 yıl başka ülkeler Türk donanmasına sızamayacaklar. Biz, gerek Türklere, gerek bizleri buraya gönderenlere karşı görevimizi yaptığımız inancı içindeyiz. Çocuk o kadar sıhhatli ki, büyümesine yardım etmemek yazık olur.”

<sup>117</sup> Yargıcı, 5 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Mektuplarınızın stilini ve takdim şeklini tenkit etmek gereğini duyuyorum. İngiliz donanmasının bir amirali, amirallik dairesinin bir üyesine mektup yazarken daha ciddi ve resmi olmalıdır. Mektuplar, daha iyi kağıda okunaklı bir şekilde veya daktilo ile yazılmış olmalı, cümleler resmi hitap formülleri dışına çıkmamalı ve tam olmalıdır.”

<sup>118</sup> Yargıcı, 5 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

Dünyaya, o an için hakim olanlar, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu bölgede, büyük bir güç olmasını istemiyorlar ve sürekli kendi kontrolleri dahilinde bulunmasını hedefliyorlardı. Bu gerçekler, dünya hakimiyetini kendilerine hedef koyan ülkeler adına, doğru bir hedefti.. Yanlış olan, Osmanlı yönetiminin bu gerçeği sağlıklı bir biçimde algılayıp, bu olumsuz duruma göre, öneri ve çözümler bulamamasıydı. O yıllarda, çoğu Osmanlı yöneticisi faaliyetlerini, günü-birlik ya da gündelik hayatın konumuna göre yapıyordu. Devletin siyasi yapısında oluşan istikrarsızlıkların da, ana sebepleri arasında bu gerçeği görmeliyiz. İkincisi ekonomiktir. Osmanlı Devleti'nin mali durumundaki olumsuzluklar, gerçekte batılı ülkelerin bilgisi dahilinde olan bir şeydi. Nitekim Osmanlı yönetiminin almak istediği bir Alman gemisi ile ilgili olarak, Alman kaynakları tarafından bu yönde tespit ve değerlendirmeler de yapılmıştır.<sup>119</sup> Sebeplerin üçüncüsü ise, istihbarata dayanıyordu. Yani dünya pazarlarına hakim olan ülkeler, birbirlerinin teknolojik birikimlerinin transferinden korkuyorlardı. Örnek verecek olursak Almanlar, İngilizlerden, onlar da Almanlardan çekiniyordu. Bu konuda, Almanya kaynaklı olan şu bilgiler bunu teyid eder eder:<sup>120</sup> *“Von Stremple, İstanbul'a yeni bir savaş gemisi verildiğinde, son Alman gemi inşa yöntemleri üzerinde İngiliz donanma misyonunun çalışma yapabileceğini de ekledi.”*

Evet kimdi bu misyon sahibi? Yoksa, Osmanlı Devleti'nde danışman olarak görev yapan İngiliz Amirali Limpus muydu veya başka bir İngiliz görevlisi miydi? Osmanlı Devleti bulunduğu sürecin son yüz elli yılını, zaman zaman yabancı askeri danışmanlarla götürmeye çalışmıştı.<sup>121</sup> Bu danışmanlar; kara ve deniz ordusunda görev almışlardı... Baron De Tott, General Moltke, Müşavir Paşa (Adolphus Slade), Woods Paşa, Hobart Paşa, Amiral Gamble bunlardan sadece bir kaçıydı. Ünlü Alman Generali Liman Von Sanders, kara ordusuna danışman olarak Aralık 1913'te Türkiye'ye geldiğinde, donanmada da İngiliz amirali Limpus, jandarmalar için danışman olarak Fransız Generali Baumann görevde bulunuyordu.<sup>122</sup> Bu durum, Osmanlı askeri gücünün bir ölçüde hangi ellerde olduğunun ipuçlarını kolaylıkla bizlere verebilir. Farklı ve birbirine uluslararası arenada rakip olan ülkelerden: İngiltere, Almanya ve Fransa'nın personeli, Osmanlı Devleti'nin askeri yapısında görev alabiliyorlardı.

<sup>119</sup> Langensiepen&Güleryüz,s.16

<sup>120</sup> A.g.e.,s.16

<sup>121</sup> Rasim Ünlü, “Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi'nin Tarihçesi”,s.137- 163, Yedinci Askeri Tarih Semineri, **I,(1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Ordu ve Toplum 25-27 Ekim 1999)** ,Ankara, 2000,s.141: Örneğin Mühendishane-i Bahr-i Hümayun adıyla açılmış olan Deniz Harp Okulu'nda Deniz Tabiyesi dersini verme konusunda görev alan Fransa'nın Charleton Fırkateyni'nin komutanı Binbaşı Truguet aynı zamanda bir ajandı. Kendisi 10 Ocak 1785'de Mısır'daki yöneticilerle gizli pazarlıklar sonucunda andlaşmalar imzalamıştır. Aynı şekilde ünlü Baron de Tott'un da buna benzer bir misyonu vardır.

<sup>122</sup> Liman Von Sanders, **Türkiye'de 5 Yıl**, İstanbul, 1968,s.27-28

Elbette o personel içerisinde Osmanlı yönetimine gerçekten faydalı olanlar da bulunabilir; fakat bu insanların ilk etapta kendi vatan ve ülkelerini düşünecekleri de her zaman akılda tutulmalıydı. O dönemde, birbirlerini siyasi arenada yok etmeye çalışan malum ülkeler, Osmanlı askeri yapısını kendi çıkarları haricinde nasıl ihya edebilirlerdi? Yani malum ülkelerin yolladıkları uzman askerler, gerçekte ne kadar güvenilir olabilirdi? Osmanlı Devleti'nin Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlılarından sonra, gemi alımına yeniden girişmesi, bölgedeki bazı ülkeleri ve hatta Rusya'yı da rahatsız etmiştir.<sup>123</sup> Osmanlı yetkilileri İngilizlerden, Triumph Zırhlısı ile birlikte, bir benzerini satın almak istemiş, fakat İngiliz yönetimi, bu isteği kabul etmemişti. Oysa aynı İngiliz yöneticileri, Yunanlılara; **“Panther”**, **“Lerax”**, **“Leon”** ve **“Aetos”** adı verilecek olan muhripleri vermişlerdi.<sup>124</sup> Yunanlılar İngilizlerden başka Amerikalılardan da, **“İdaho”** ve **“Mississippi”** isimli savaş gemilerini satın almak istediler<sup>125</sup> ve bu faaliyette de başarılı oldular.<sup>126</sup> Buna göre, Haziran 1914'te ABD Kongresi ile Başkanı bu satışı onayladı. Fakat gemi alma hususunda, Yunanistan ile aynı çizgide hareket etmeye çalışan Osmanlı Devleti, Amerika'dan savaş gemisi satın almak istediye de ABD yönetimi bu isteğe, aynı İngilizlerin yaptığı şekilde kesin olarak red cevabını verdi.<sup>127</sup>

Bu gerçek gösteriyordu ki; gerek ABD ve de gerekse İngiltere<sup>128</sup> bölgede Osmanlı Devleti'nin güçsüzleşmesini ve Yunanistan'ın belirli bir oranda güç sahibi olmasını arzu etmekteydiler.<sup>129</sup> Anglo-Saksonların Osmanlı politikası, ülkemizdeki Alman yanlılarının güçlenmesini de kaçınılmaz olarak hızlandırmıştır. Bilhassa Balkanlardaki yenilgi sonrası bu durum, daha da pekişecektir. Bu konuyu değerlendiren ünlü Alman generali Liman Von Sanders, konuyla ilgili tespit yapmıştır.<sup>130</sup> Görüldüğü üzere, dünyada birbirlerine rakip olan sanayileşmiş ülkeler, bu rekabeti en çok elde etmiş oldukları ya da elde etmek istedikleri pazarlar üzerinde yapmışlardır. İngilizler, Güney Amerika pazarlarını ele geçirdikleri zaman, bu alanda Almanların önüne geçmeyi bilmişlerdi. Yani İngiliz sermayedarları, satış konusunda, Almanya'yı yenmeyi başarmış oluyorlardı.<sup>131</sup>

<sup>123</sup> Işın, s.23.

<sup>124</sup> Bilal N. Şimşir., **Ege Sorunu**, C.I.s.LI-LII, Ankara, 1978

<sup>125</sup> Moorehead, s.30

<sup>126</sup> Öke-Mütercimler, s.10.

<sup>127</sup> Hacıoğlu, s.42

<sup>128</sup> Yargıcı, 4 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Ünlü İngiliz devlet adamı Churchill ‘İngiliz Gölü’ olmasını istediği Akdeniz’de Türk donanmasının güçlenmesine karşı çıkıyordu.”

<sup>129</sup> Öke-Mütercimler, s.43.

<sup>130</sup> Liman Von Sanders, s.12.

<sup>131</sup> Öke-Mütercimler, s. 23, s.20,23

Yunanlılar, İngiliz ve Amerikalılardan destek bulurken, Başbakanları Venizelos'un Yunanistan adına çizmiş olduğu millileşme politikası da unutulmamalıdır. Bu konuda Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın görüşlerini hatıralarında aktarmıştır.<sup>132</sup> Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın iyi niyetine rağmen İngilizler, bölgeyi siyasi, askeri ve de ekonomik açıdan kontrol ederken; bölge ülkelerini de birbirlerine karşı silahlanma yarışı konusunda teşvik etmekteydiler. Bu anlamda da büyük kazançlar sağlamak ve tersâneleri de ağzına kadar iş yüküyle dolup taşmaktaydı. Savaş gemisi alımıyla ilgili ülkelerin bu talep ve isteklerinde ne kadar ileriye gitmeleri gerektiğini de yine İngilizler belirlemekteydi. Bu aşamada Osmanlı Devleti, İngiltere'den yalnızca beş gemi satın alabilmişti. Bunların çoğu nakliye ağırlıklı olduğu için, İngiliz yönetimine askeri açıdan endişe vermiyordu. Bu gemiler Osmanlı adına da, önemli bir silah gücünü teşkil etmiyordu. Bunlar; **“Reşitpaşa”**, **“Mithatpaşa”**, **“Kemalreis”**, **“Pirireis”** ve **“Giresun”** vapurlarıdır.

Bu gemi alımlarından sonra, Donanma Cemiyeti; 'Dört son sistem torpido muhribi, iki cesim zırhlı, beş mükemmel nakliye sefinesi aldık' başlığı ile faaliyetlerini kamuoyuna duyurmuş ve faaliyetlerin devamı içinde kişi başına 40 para yardım talep etmiştir. Bu durum, o günün İstanbul basınında da yankı bulmuştur.<sup>133</sup> Bu konuda Albay Mithat Işın'da konuya yönelik tespit yapanlar arasındadır.<sup>134</sup> Bu yeni gemi alımları ve siparişler ile ilgili olarak, görüşler de ileri sürülmüştür.<sup>135</sup> Bu gemilerin İngilizler ile Almanlardan alımı sırasında, Fransa Devleti de unutulmamış ve onlara da, 1911 Nisanında üç gambot ısmarlanmıştır. Bu gambotların inşası 1912 de bitmişse de, Balkan Savaşı nedeniyle gemiler, Fransa'nın Le Havre limanında tutulmuşlar<sup>136</sup> ve ancak 1913 yılında bütün işlemleri tamamlanmış bir şekilde Osmanlı donanmasına katılmışlardır.<sup>137</sup> Fransa'dan üç sac gambottan; **“İsareis”**, **“Hızırreis”**, **“Durakreis”** başka dörtte adet tahta gambot<sup>138</sup> alınmıştır. Bunlar: **“Aydınreis”**, **“Preveze”**, **“Sakız”**, **“Burakreis”** ve son alınanlar da Haziran 1914 tarihinde hizmete girmişlerdir.<sup>139</sup> Geçmişte alınan gemilerin alımıyla ilgili olarak yapılan olumsuz değerlendirmelere, Amiral Afif Büyüktuğrul'un çalışmalarında de yer verilmiştir.<sup>140</sup>

<sup>132</sup> Cemal Paşa, **Hatırat**, Haz. Metin Martı, İstanbul, 1996, s.72.

<sup>133</sup> Özçelik, s.164-166

<sup>134</sup> Işın, 23.

<sup>135</sup> Metin Ayışığı, “Yeni Belgelerle, Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Zırhlılarının Müsaderesi Olayı-Gaspçı Devlet,İngiltere-“, **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, Ekim 1994, Sayı:8,İstanbul, s.42.”

<sup>136</sup> **DMK-DTA**, “Umumi Evrak Bölümü”, Defter Nr: 331/41

<sup>137</sup> **DMK-DTA**, “Muhasebe Bölümü”, Defter Nr: 2443/52

<sup>138</sup> Büyüktuğrul-O.,s.380

<sup>139</sup> Hacıpoğlu,s.41

<sup>140</sup> Büyüktuğrul-b,s.381: “Bütün bu gemiler içinde satın alınmaları en çok polemik konusu edilen tekneler Turgutreis ve Barbaros zırhlılarıydı. Deniyordu ki: Milletın yaptığı büyük özveriler sonunda toplanan para ile bula bula, bu modası geçmiş gemileri mi satın aldınız?”

## 2.AĞIR ZIRHLI ALIMLARININ GÜNDEME GELMESİ

### 2.1.Sultan Mehmet Reşad - “Reşadiye” Dretnotu’nun İsmarlanması

Yunanlıların donanmalarını güçlendirme çabasına karşılık, Osmanlı yetkilileri de Almanya’dan iki gemi almıştı. Bu iki gemi istenildiği ölçüde güçlü olmadığı için yerine bir dretnot/ağır zırhlı almak çabası içerisine girilmiştir. Bu durum, Osmanlı Hükümeti’ni yeni arayışlar içerisine itecek ve İngiliz şirketlerine, dev zırhlıların sipariş vermesine yol açacaktır.<sup>141</sup> İngilizler ilk etapta buna onay vermiş görünseler de, tersânelerinde yapımı sürdürülen Osmanlı gemilerinin işini sürekli uzatacaklardır. O zaman şu düşünce aklı gelmektedir: İngilizler Osmanlılardan sipariş almayı ve rakip ülkelerin piyasalarını güçlendirmesinden korktukları için mi bu işi üstleniyorlardı? Aslında bu anlamda iş yapar görünürken, aldıkları paraları da sürekli olarak kasalarına atıyorlardı. Fakat gemiler bir türlü tamamlanamayacaktı. Bu anlamda inceleyeceğimiz Reşadiye dretnotu da böylesi bir örnektir. Bu arada, Osmanlı Devleti içerisinde, bu çeşit gemi alımlarına, o dönemde karşı çıkan yazarlar da vardır. Bunlardan birisi de Tüccarzade İbrahim Hilmi Efendi’dir.<sup>142</sup>

Değişik görüşlerin de olduğu bir ortamda, dev zırhlı alımları ile ilgili olarak İngiltere dışında, Fransa, Almanya gibi ülkelerle de görüşmelerde bulunulmuştur. Hatta iş daha çabuk olsun diye Brezilya’nın İngiltere’de yaptırmış olduğu 18.000 tonluk üç zırhlının alınması ile ilgili olarak, İngiltere Hükümeti ile görüşmelerde bulunulduğu, bazı gazetelerde de iddia edilmiş ve İngiltere’ye altı zırhlı, yirmi torpido muhribi ve altı denizaltı sipariş edileceği haberleri yer almıştı.<sup>143</sup> Sonuçta, 4 Nisan 1911 tarihli kabine toplantısında, iki büyük zırhlının ısmarlanması ile ilgili karar alınır da, bu karar sadece ileride adı Reşadiye olarak anılacak olan dretnotun ısmarlanması şeklinde gelişecektir. Bu geminin yapımı için İngiliz Vickers Şirketi<sup>144</sup> ile anlaşmayı, dönemin Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa’ya vekalet eden, Müsteşar Rüstem Paşa yapacaktır.<sup>145</sup>

<sup>141</sup> Çoker, A.g.k., s.158

<sup>142</sup> Tüccarzade İbrahim Hilmi, **Avrupalaşmak Felaketlerimizin Esbabı, 1332**, İstanbul, (Günümüz Türkçesi, Osman Kafadar-Faruk Öztürk), Nisan 1997, Ankara, s.105-106

<sup>143</sup> Özçelik, s.167

<sup>144</sup> Langensiepen&Gülyüz., s.17: “Osmanlı Hükümeti, 1911 sonbaharında Minas Gerais ve Rio de Janeiro’nun alınması için Büyük Britanya ile müzakerelere başladı. Birincisi 1910’da tamamlandı. İkincisi ise Elswick’de inşa halindeydi. Finansal olanaksızlıkların ciddi bir durum almasıyla Armstrong ile yapılan görüşmelere son verildi. Vickers daha başarılıydı. Sir Daouglas Gamble iki ağır kruvazör için planlar hazırladı ve Cemal Paşa’nın araya girmesiyle V.Mehmet Reşad savaş gemisi için, 1.5 milyon altın maliyetle Vickers’e sipariş verildi.” deniliyorsa da bu alıntıda bilgi yanlışları vardır. Çünkü Reşadiye’nin ve Sultan Osman-ı Evvel’in alımlarında, kontratlarının oluşumunda ve imzalanmasında Cemal Paşa’nın hiçbir ilgisi yoktur. Cemal Paşa’nın konuya ilgisi Bahriye Nazırı olduktan sonra o da 1914 yılının Mart ayından itibaren başlamıştır.

<sup>145</sup> Özçelik, s.167

8 Haziran 1911 günü ısmarlanan Reşadiye Dretnotu'nun<sup>146</sup> Komutanlığına ve İnşaat Komisyonu Başkanlığı'na, Vasıf (Temel) Bey tayin<sup>147</sup> olunmuştur.<sup>148</sup> Bu ısmarlamamın sonucunda, Osmanlı Devleti'nin yetkilileriyle İngiliz şirketi yetkililerininin 5/18 Temmuz 1911 tarihlerinde Reşadiye Dretnotu yapılması hususunda, bir kontrat imzalamaları gerekli olmuştur. Reşadiye Dretnotu için ilk ödeme, bu kontratın peşinden, 19 Temmuz 1911 günü 86 666 Sterlin olarak yapılmıştır.<sup>149</sup> Reşadiye zırhlısıyla ilgili ödemelerinin zaman dilimleri de, şu şekilde gelişme göstermiştir:

20 Ağustos	1911	86 666 Sterlin,
17 Kasım	1911	86.666 “
23 Şubat	1912	29.772 “
22 Mayıs	1912	29 772 “
25 Ağustos	1912	29 772 “
24 Kasım	1912	29.772 “
25 Şubat	1913	113.636 “
25/28 Mayıs	1913	113.883 “
26 Ağustos	1913	113.570 “
14 Kasım	1913	113.540 “
9 Şubat	1914	113.505 “
<u>12 Mayıs</u>	<u>1914</u>	<u>113.450 “</u>
Toplam		1.060.675 “

1 Ağustos 1911 günü Vickers gemi inşa şirketince tezgaha konulan Reşadiye Dretnotu'nun yapımı, İtalyanlarla bugünkü Libya topraklarında yapılan, Trablusgarp Savaşı ve peşinden Balkanlarda meydana gelen savaşlar nedeniyle, İngiliz Hükümeti tarafından durdurulmuştur.<sup>150</sup> Bu nedenlerden dolayı Reşadiye'nin İnşaat Komisyonu Başkanlığı'na tayin edilmiş<sup>151</sup> olan Binbaşı Vasıf Bey'le İkinci Komutan Ahmed Hamdi Bey, 18 Kasım 1912 günü İstanbul'a çağrılmışlar ve bu çağrıya uyan adı geçen subaylar İstanbul'a dönmüşlerdir.<sup>152</sup>

<sup>146</sup> Hacıpoğlu,s.40-41

<sup>147</sup> Mustafa Hergüner, **Vasıf Temel (7 Mart 1871 -4 Kasım 1958)**, Tarihsiz,s.8

<sup>148</sup> Fahri Çoker, “Donanma Vakfı da Tarihe Karışırken Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye Dretnotları”, **Tarih ve Toplum**,\_Temmuz,1987, İstanbul, s.13'de, Vasıf (Temel) Bey'in tayin tarihini 23 Ocak 1912 olarak göstermektedir.

<sup>149</sup> **Londra Büyükelçiliği Arşivi** –“Dosya / 526 “Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel dretnotlarının 22 Temmuz 1914'e kadar yapılan ödemelerin tablosu.(İng.)

<sup>150</sup> İngilizler bu savaş sırasında Osmanlı Donanmasında danışman olarak bulunan Amiral Williams'ıda geri çağırılmışlardır. Bu konuda bkz, Noyan,s.31.

<sup>151</sup> Çoker,A.g.k.,s.158

<sup>152</sup> Hergüner,s.8



8 Ekim 1912 de Balkan Savaşları başlamış ve bu savaşlar 30 Mayıs 1913 tarihine kadar sürmüştür. Savaşın bitimiyle İngilizler, Reşadiye Dretnotu'nun yapımına Mayıs 1913' de tekrar başlamışlardır.<sup>153</sup> Bu dönemde gemi komutanı Vasıf Bey, aynı görev için İngiltere'ye tekrar gönderilmiştir. Vasıf Bey görevi süresince geminin yapımını takip ederken, Osmanlı Devleti'ni de İngiltere'de en iyi şekilde temsil etmeye çalışmıştır. Nihayet 3 Eylül 1913 günü Reşadiye Zırhlısı/Dretnotu'nda, Londra Büyükelçisi Tevfik (Okday) Paşa'nın kızı Naile Hanım adına öğle yemeği tertip olunmuş ve bu yemeğe Reşadiye personeli, Vickers şirketi yetkilileriyle bazı üst düzey Osmanlı yetkilileri katılmıştır. Bu yemekte **“Reşadiye”** tanıtıldığı gibi geminin baş tarafında şampanya patlatıldığını söyleyen kaynakların yanı sıra,<sup>154</sup> gül suyu şişesinin kırıldığını söyleyenler de vardır.<sup>155</sup> Reşadiye'nin davetiyesinde geminin resmi verilmiş ve özellikleri de belirtilmiştir. Bu konuda başka bir kaynak, bu faaliyeti yönelik gelişmeyi on gün daha geç bir tarihi vererek aktarmaktadır.<sup>156</sup> 13 Eylül günü, aynı zamanda Reşadiye Dretnotu, törenle denize indirilmiştir. Törende Osmanlı Devleti'nin Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa ve ailesi, elçilik personeli, İstanbul'dan giden İbrahim Hakkı Paşa ve orada görevli olan subaylarla, diğer personel hazır bulunmuştur.<sup>157</sup> Bu törende, davetli bulunanlardan birisi de Reşadiye Dretnotu'nun Makine İşletme Baş Mühendisi Binbaşı Halis Bey'dir.<sup>158</sup>

Osmanlı Devleti iç ve dış baskılar altındayken, batılılardan gemi alımı ve ısmarlama süreci devam ediyordu. O süreçte yaşanmış olan Balkan Savaşları da umutsuzluğa yeni umutsuzluklar eklemiştir. Balkan Savaşları sırasında, Hamidiye Kruvazörü'nün Komutanı Hüseyin Rauf (Orbay) Bey ile Seyir Subayı Fahri (Engin) Bey'in **“Akın Harekatı”** sırasında büyük emek ve çabaları varsa da, bu savaşın genel gidişatını ve Adalar Denizi'ndeki çok sayıdaki Osmanlı Devleti'ne ait olan adaların elden çıkışını önleyememiştir. Böyle bir dönemde Mahmut Şevket Paşa, 23 Ocak 1913 de Sadrazamlığa getirilmiştir.

<sup>153</sup> Langensiepen& Gülerüz., s.17

<sup>154</sup> Çoker,-a.,s.15: “Bu törende gelenek icabı geminin başında patlatılması gereken şampanya şişesi Büyükelçi Tevfik Paşa'nın kızı Naile Hanım tarafından patlatılmış.”

<sup>155</sup> Hacipoğlu, s.90: “1911 yılında ısmarlanıp 3 Eylül 1913'te denize indirilen (o zamanki Londra sefirimiz eski Sadrazam Tevfik Paşa'nın kızı Naile Sultan- doğrusu Hanım olmalı- tarafından törende şampanya şişesi yerine gülsuyu şişesi geminin pruvasında patlatılarak) ve İngiltere'de Barrow-in Furness, Vickers Ltd.şirketi tarafından inşa edilmekte olan diğer harp gemimiz Reşadiye”; İskender Tunaboylu, “Parasını Ödediğimiz Halde Alamadığımız Gemiler Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye,” **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Ekim 2005, sayı:386,s.95: “Geminin Türk bayrağı ile kızaktan indiriliş töreninde Tevfik Paşa'nın, ‘Dinimizde şampanya günahıdır, onun yerine gülsuyu şişesi patlatırız’ demesi üzerine, Paşa'nın kızı geminin çelik gövdesinde şampanya yerine gülsuyu şişesi patlatmıştır. Bu özelliği ile Sultan Osman-ı Evvel (Reşadiye ile yazar karıştırmış) dünya gemicilik tarihinde gülsuyu patlatılarak denize indirilen ilk gemi olmuştur.”

<sup>156</sup> Hergüner.,s.12

<sup>157</sup> Özçelik,s.167: “Bu gemilerin denize indirilmeleri Eylül 1913'tedir” diyorsa da burada bizim için doğru olan Reşadiye adına yapılan tespit doğrudur. Zira Sultan Osman-ı Evvel Zırhlısı ile ilgili alım işleri ve andlaşma Eylül 1913'ten sonraki bir tarihte yapılmıştır.

<sup>158</sup> Çoker,A.g.k.,s.158: Amiral Fahri Çoker, törenle ilgili davetiyeyi torununun kendisine lütfettiğini belirtir.

## 2.2.Reşadiye Dışında Bir Ağır Zırhlının/Dretnotun Gündeme Gelmesi

Batılı ülkeler tarafından desteklenen Yunanistan ile Balkanlarda ve Adalar (Ege) Denizi'nde askeri ve siyasi alanda mücadele eden Osmanlı Devleti, silahlanma hususunda da bu mücadeleyi sürdürmeye çalışmıştır. Osmanlı Devleti'nin silahlanma çabasında, Balkan yenilgisinin de etkisinin olduğu, B.Walder adlı batılı bir yazar tarafından da tespit olunmuştur.<sup>159</sup> Balkan Savaşı yenilgisi ve daha öncesindeki savaş gemisi alımları sürecinde donanma oluşturmak adına yapılan yanlışlıkların da etkisi, yeni süreçte birden fazla dretnot alımını gündeme getirecektir.<sup>160</sup> Aslında Balkanlardaki yenilginin Reşadiye dışında büyük bir gemi alımı ihtiyacını ortaya getirdiği anlaşılmaktadır. Bu konuda dönemin Sadrazamı olan Mahmut Şevket Paşa, bazı tekliflerde bulunmuştur. Konuya yönelik olarak günlüğünün 19 Şubat 1913 tarihli kısmında bilgiler mevcuttur.<sup>161</sup>

Osmanlı Devleti'nin yöneticileri, alınmış olan gemilerin yeterli olmadığını da savaşın pratiğinde yaşayarak görmüşlerdir. Yunanlılar, Averof zırhlısını aldıklarında, Osmanlı Devleti ne yazık ki, Turgutreis ve Barbaros Hayreddin adı verilmiş olan yaşlı zırhlıları almıştı. Mahmut Şevket Paşa, 16 Nisan 1913 tarihinde de, günlüğüne donanmanın geliştirilmesine yönelik tespitler yapmıştır.<sup>162</sup> Bu konuda Mahmut Şevket Paşa'nın görüş ve yaklaşımları paralelinde, olayları aktaran araştırmacılar da bulunmaktadır.<sup>163</sup> Balkan Savaşları sırasında Osmanlı Donanması'ndaki gemilerin eski ve yetersiz olması nedeniyle, umulan başarı yakalanamadığı için İngiltere'de yapımı sürdürülen Reşadiye Dretnotu'nun yanı sıra, bir dretnot alımı daha gündeme gelmişti.

<sup>159</sup> Walder,s.39.

<sup>160</sup> Tüccarzade İbrahim Hilmi, s.105-106

<sup>161</sup> Mahmut Şevket Paşa.,s.20.

<sup>162</sup> A.g.e.,s.95:“Donanmanın behemehal dünyanın büyük donanmalarından biri haline getirmemiz icap ediyordu. İngiltere tezgahlarında 23.000 tonluk Reşadiye Zırhlımız inşa ediliyordu ve dünyanın en büyük ve modern birkaç harp gemisinden biri olacaktı. Böyle 2 zırhlı daha yaptırır veya satın alırsak vaziyetimiz mükemmel duruma geçerd. Arkadaşlar 27.000 tonluk zırhlıdan bahsettilerse de bunun bizim için lüzumu yoktu. 5.600 tonluk 2 kruvazör,1500 tonluk iki muhrip, 1000 tonluk bir torpido, 500 tonluk iki tahte'l bahir (denizaltı), bir havuz, ihtiyaçlarımız arasındaydı. Bu proje için 9 milyon altın lazımdı. Bizim şimdi elimizde donanma tahsisatından 900.000 altınımız vardı. Fakat 9 milyon altın bulmamız mümkündü.”

<sup>163</sup> Langensiepen&Güleryüz., s.17: “Balkan Savaşı nedeniyle 1912'de her hangi bir müzakere yapılmadı, ama yeni filo inşası için gerçekçi planlar yapıldı. Başlangıçta 5.500 tonluk iki hafif kruvazör, 1000'er tonluk dört destroyer, iki denizaltı ve bir mayın döşeyici önerildi ve görünürde bunların finansman olanakları da vardı. Öte yandan Nisan 1913 itibarıyla Osmanlı Hükümeti, güçlü bir deniz kuvvetine sahip olunmadıkça, Yunanlıların elinde olan adaların yeniden geri alınması ümidinin bulunmadığını biliyordu. Hükümetin bazı üyeleri, Brendenburg sınıfından geri kalan iki gemi ve aynı zamanda bunlara ek olarak, destroyerler almayı düşünüyordu.Berlin, kalan savaş gemilerinin satılık olduğunu ima etti.Fakat donanma, onarılmış gemilerden çok,yeni gemileri almayı düşünüyordu.”

İngiliz yöneticileri de o günlerde Reşadiye Dretnotu'nu tezgahlarında yapılmasına izin vermiş görünürken, Osmanlı Devleti adına bu boyutta ikinci bir dretnot yapma işine girişmek istemeyip, İkinci Balkan Savaşı'nın kesin neticesini beklemişlerdir. Bu aşamadan sonra, Osmanlı yönetimi için, yeni geminin yapılacağı ilk ülke olarak Almanya belirir. Balkan savaşı sürerken gemi alımı ile ilgili çalışmalarda, güçlü mali kaynaklara sahip olan Alman bankaları, bu işe nakit para yatırıp, bunu faizle kazanca dönüştürmeye çalışırlar. Bu konuyla ilgili olarak, Dresdner Bankası'nın adı telaffuz edilir.<sup>164</sup> Konuyla ilgili olarak, devrin Sadrazamı Mahmut Şevket Paşa'nın 17 Nisan 1913 tarihli günlüğünde verdiği bilgilerde ise, Almanların ünlü bankası olan Deustch Bank Müdürü ile yaptığı görüşme de vardır.<sup>165</sup> Alman mali sermayesi, bu yeni gemi alımlarıyla ilgili olarak kendi çıkarları boyutunda ilgilidir. Bu durumu fark etmiş olan Sadrazam Mahmut Şevket Paşa, bu açıdan önlemler almaya çalışmıştır. 26 Nisan 1913 tarihli günlüğünde bu tespitini de yapmıştır.<sup>166</sup> Bu gelişmelerden sonra, yapılan görüşmelerde, Osmanlı Devleti'nin yöneticileri, bu aşamada Alman mali sermayesinin ileri gelen guruplarının yöneticileriyle uzlaşamazlar.<sup>167</sup> Bundan sonra İtalyan mali sermayesinden olumlu haberler gelir ve bu ülkeyle bu konuda anlaşma da sağlanır.<sup>168</sup>

Osmanlı Devleti'nin o sıkışık günlerinde, ülke içerisindeki para kaynağı sorununu da çözmek için, günümüzde bilinen ve sıkça uygulanan borçlanma yollarına da gidilmiştir. Bu iş için de Maliye Nazırı Cavid Bey yurt dışına gönderilmiştir.<sup>169</sup> Maliye Bakanı olarak, Osmanlı tarihine iz bırakan ve bu nedenle tarihimizde "Maliyeci Cavid" olarak tanınan Cavid Bey, bu borçlanma hususunda etkili olur. Bu durumun sonucunu, bazı araştırmacılar pek olumlu görmez ve özellikle borçlanma karşılığında verilen imtiyazlar ve Suriye bölgesindeki<sup>170</sup> demiryolu ile Doğu Akdeniz kıyılarındaki liman yapım imtiyazlarındaki bazı taviz gerçeklerini ortaya koyarlar.<sup>171</sup>

<sup>164</sup> Langensiepen&Güleryüz., s.17

<sup>165</sup> Mahmut Şevket Paşa.,s.96: "İngiltere'de inşa edilen Reşadiye Dretnot zırhlımızın bir aynını da, Almanya'ya ısmarlamaya karar verdik. Bab-ı Âli'ye geldim. Deustch Bank Müdürü Hofman'ı beni bekler buldum. Dedi ki:'Brezilya, 21.000'er tonluk 2 zırhlı ile 1100'er tonluk 4 torpido satıyor. Hepsi için 73 milyon Frank istiyorlar. Satın alır mısınız?' Bahriye Nazırı ile görüşeceğimi söyledim".

<sup>166</sup> A.g.e.,s.111:"Deustche Bank direktörlerinden Devlet Efendiye çağırttım. Satın alacağımız. Dretnotlar meselesinde Alman mali mahfillerinin herhangi bir entrika çevirip çevirmeyeceklerini öğrenmek istiyordum,"der.

<sup>167</sup> Langensiepen&Güleryüz., s.17: "Berlin'de Dresdner ve Deutsche Bank, Krupp ve Yabancılar Bürosu aralarında üst düzey görüşmeler yaparak, İstanbul'un yurt dışından satın alacağı savaş gemileri için finansal yardım yapmayacakları kararını aldılar."

<sup>168</sup> Mahmut Şevket Paşa.,s.114: "Bugün İtalya Bankası'ndan 320.000 altın istikraz (borç) ettik."

<sup>169</sup> A.g.e.,s.33:"Eski Maliye Nazırı Cavid Bey'i kabul ettim. Cavid Bey Avrupa'ya gidiyordu. Önce Viyana'ya gidecek, bir milyon altın istikraz (borç alınması) edilmesi için görüşecekti. Sonra Alman, İngiliz ve Fransız sermayedarları ile buluşup 25-30 milyon altın borç alabilmemiz çarelerini araştıracaktı. En son Londra'ya gidecekti."

<sup>170</sup> Palmer,s.353

<sup>171</sup> Hacipoğlu,s.44:"Cavid Bey'in Fransa'dan sağladığı külliyetli borç büyük bir nimet sayılmıştır. (15 Nisan 1914'te Fransa'dan 35 milyon TL.-730 milyon Frank) tutarında bir borçlanma yapıldı. Ne var ki bunun birinci

Yine o dönemin en etkili şahıslarından birisi olan Bahriye Nazırı Cemal Paşa da, Maliye Nazırı Cavid Bey'in Fransızlardan borç alması ile ilgili olarak verilen tavizlerdeki acı gerçekleri, on madde halinde hatıratında belirtmiştir.<sup>172</sup> Bu maddeler iyi incelendiğinde, “**Bati**”nın gerçek gücünün, özellikle “**Doğu**” üzerindeki hakimiyetinin ip uçları da görülmektedir. Batılılar tarafından gerçekten borç verilmektedir. Fakat borç verenler, sadece borcun faiziyle yetinmemektedir. Verilen borçlara karşılık, borç alan ülkeden ikinci bir para kazanma kaynağı olarak, iş hizmetleri de talep edilmekte ve bu sayede borç veren kapitalist ülkeler, kazancına kazançlar katmaktadırlar.

Bu durumda borç alan ülke adına, ödediği faiz dışında, daha da tehlikeli bir durum oluşmaktaydı. Bu da kendi sanayisinin gelişmesine de engel olan yabancı patentli teknoloji ve hizmetlere muhtaç olunması hususuydu. Bu durum Türkiye’de sonraki yıllarda, o kadar kronik hale gelecekti ki, iğneden ipliğe Batı’nın mamul maddelerine ve hizmetlerine hayranlık duyulmasına yol açacak ve ülkenin kendi öz sanayisinin gelişmesine de engel olunacaktır. Batılı sermaye sahibi ülkelerin aynı taktiği, yani borç vermenin dışında hizmet, teknoloji ve sanayilerini Doğu ülkelerine zorunlu pazarlamaları, son dönemlerde her savaş sonrasında da gündeme getirdikleri bir gerçektir. Bu konuda en yakın ve canlı örnek, günümüzde işgal edilmiş olan Irak bölgesindeki gerçeklerdir

---

taksidi olan 300 milyon frank alınabildi. Savaşın başlaması ile geri kalan kısmının ödemesi durduruldu.) Ancak Fransa’dan yapılan borçlanma tavizsiz olmamıştır. Fransa’ya Anadolu ile Suriye de yeni demiryolları imtiyazları ile Suriye’de Yafa, Hayfa ve Trablus limanlarının yapılması imtiyazları da verildi.”

<sup>172</sup> Cemal Paşa, s.81-82:

“Fransızlar istikraza muvafakat için, canımızı alacak şartlar ileri sürmüşlerdi (...) Yalnız benim hatırımda kalan şudur: 1-Hicaz Demiryolu İdaresi tarafından bundan böyle Suriye ve Filistin dahiline hiçbir şimendifer yapılmamak;

2-Hicaz demiryolunun Hayfa-Der’a şubesinin Afule noktasından ayrılarak Cüneyr-Nablus tarikiyle Kudüs’e kadar inşa edilmekte olan hattın inşasından derhal vazgeçmek;

3-Afule’den itibaren Yafa-Kudüs hattının ileride intibah edilecek bir noktasına kadar imtidat etmek üzere geniş bir hat imtiyazını Fransızlar’a vermek;

4-Hayfa-Der’a kısmı işletme tarifelerinin Beyrut-Şam-Havran hattı tarifeleriyle rekabet edecek veçhile tanzimine Osmanlı Hakimiyeti selahiyettar olmamak ve Şam-Havran kısmı için Şam-Hama tahdidatı şirketine Osmanlı Hükümetince bir tazminat vermek;

5-Gerek Şam-Medine şimendifirlerinden ve gerek Rayak-Halep hattından itibaren şarka doğru badema yapılacak şimendifer imtiyazları münhasıran Fransızlara ait olmak;

6-Yafa, Hayfa, Trablus, Şam gibi Suriye limanlarının münhasıran Fransız sermayedarları tarafından inşasına müsaade olunmak;

7-Yemen, şimendifer hattı hukuku Osmanlı Hükümeti’nden satın alınarak mezkur kumpanyayı bir çok tazminat verilme;

8-Samsun-Sivas şimendifer imtiyazı Fransızlara verilmek;

9-Miktarları pek çoğu balığ olan Fransız mektepleriyle manastırlarına ve hastahane eytamhane vesaire gibi bir çok müesseselere ait binalar ve emlak ve akaretler, her türlü devlet vergilerinden affedilmek;

10-Fransa’dan istikraz olunan para ile yalnız Fransa’ya askeri siparişler verebilmek;

Bu ve daha hatırlayamadığım bir çok şartlar mukabilinde iki taksitte ödenmek üzere Osmanlı Hükümeti’ne dokuz yüz küsur milyon franklık bir istikraz akdine müsaade ediyorlardı. Mali kapitülasyonların ilgasına ise katiyen yanaşmıyorlardı.”

Bahriye Nazırı Cemal Paşa hatıralarında, Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın, Avrupa ülkelerindeki borçlanma çabalarıyla ilgili olarak göstermiş olduğu gayretin üzerinde durmuştur.<sup>173</sup> O dönemde özellikle Fransa'nın mali çevrelerinden önemli miktarlarda borç alınmıştır.<sup>174</sup> Ülkenin karışık günlerde, geçmişe dönük alacakların talep edildiği, bankerlerin cirit attığı bir ortamda, Sadrazam Mahmut Şevket Paşa paranın dışarıya daha az gitmesini sağlamak için, Haliç'teki tersâneyi geliştirme hususunda da yeni düşünceler üretmeye çalışmıştır.

Oysa bu olayı bir İngiliz araştırmacı, Osmanlı donanmasındaki danışman olan İngiliz Amiral Limpus'un aynı zamanda İngiltere'ye iş sağlama anlamında başarısı olarak değerlendirmiştir. Yani Amiral Limpus, İngiliz araştırmacısına göre, bu anlamda ülkesi İngiltere'ye bir çeşit iş üretmiştir.<sup>175</sup> İngiliz Amiral Limpus'un bu faaliyetiyle ilgili olarak Bahriye Nazırı Cemal Paşa hatıralarında yer vermiş ve ayrıca başka bir İngiliz ile yani; Sir Adam Block'la ilgili olarak da bilgi vermiştir.<sup>176</sup> Amiral Limpus'un gemi alımına dönük çalışmaları, Mahmut Şevket Paşa'nın Sadrazamlık dönemine kadar uzanıyordu.<sup>177</sup> “*Times (gazete), Yunanlılardan* <sup>178</sup> *Ege adalarını geri almak üzere 4 zırhlı satın alacağımızı yazmış ve bu haberi bizim Sabah* <sup>179</sup> *ve Tanin* <sup>180</sup> *gazeteleri de nakletmişti. İngilizlerin bu haberi öğrenmelerine hayret ettim. Çünkü zırhlı satın alma işimiz ve bu hususta Brezilya ile müzakerelerimiz, bizim için bir devlet sırrı mahiyetindeydi. Sızıntının nereden hasıl olduğunu anlayamadım.*” ifadeleri yer alır. Buradan da anlaşıldığına göre, uluslararası büyük şirketlerin kazanç sağlamak adına gözü-kulağı pek çok yere ulaşmakta ve elde ettikleri pozisyonlardan, kendi lehlerine fayda sağlama düşüncesiyle basın ve benzeri kuruluşları da kullandıkları görülmektedir. Bu tablo aslında, üzerinde çok ama çok durulması ve özellikle ibret alınması gereken bir durumdur. Bu arada, Tornikroft fabrikasına sipariş edilen gambotlar ile ilgili olarak Londra'daki Büyükelçi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya 22 Temmuz 1913 tarihinde 7 Haziran 1913 (25 Mayıs 1329) tarihli yazıya istinaden cevap yazısı da yazılır.<sup>181</sup>

<sup>173</sup> Cemal Paşa, s.70.

<sup>174</sup> Öke-Mütercimler,s.54: “Merkezi Paris'te bulunan Perrier Bankası Bablı'ye % 12,5 faizle 4 milyon Sterlin kredi açmayı kabul ettiğini açıklayacaktı. Geminin değeri ise 2.275.000 İngiliz Lirasıdır.”

<sup>175</sup> Palmer,s.353: “Yıl sonundan (1913) önce Amiral Limpus iki önemli başarı elde etti: Armstrong Whitworth ile Vickers'e, yeni bir tersâne inşasıyla ilgili görev verildi ve Armstronglar ikinci ve daha büyük bir gemi olan Sultan I.Osman'ın yapımı için anlaşma imzaladılar.”; Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6:

<sup>176</sup> Cemal Paşa,s.102,108.

<sup>177</sup> Mahmut Şevket Paşa, s.98-99,136

<sup>178</sup> Cemal Paşa.,s.102: “Bütün bu faaliyetlerden anlaşılır ki biz, donanmamızı az bir zaman Yunan donanmasına faik bir hale getirmeği bütün mevcudiyetimizle arzu ediyorduk. Bu arzuyu geciktirebilecek ne kadar engel varsa, hepsini ber-taraf etmeğe son derecede gayret ediyordum.”

<sup>179</sup> İstanbul'da Mihran Efendi Adli Ermeni Kökernli bir vatandaşın çıkardığı gazeteydi.

<sup>180</sup> İttihat Terakki yanlısı, Hüseyin Cahit (Yalçın) Başyazarlığı altında çıkan bir gazeteydi. Bkz.Hüseyin Cahit Yalçın, *Siyasal Anılar*, 2000,İstanbul,s.43,189-190

<sup>181</sup> LBA-D/526:22 Temmuz1913;L.Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya (Osm.)

### 2.3.Brezilya Adına Yapılan Dretnotun Gündeme Gelmesi

Mahmut Şevket Paşa'nın 19 Nisan 1913 tarihli günlüğünde, Brezilya adına yapılan bir dretnotu almaktan başka çarenin kalmadığı vurgulanmıştır.<sup>182</sup> Ayrıca Brezilya adına yaptırılan dretnotun alımıyla ilgili olarak, bazı çıkarıcı insanlara karşı uyanık olunması için, günlüğünün, 6 Nisan 1913 t ve 15 Mayıs 1913 tarihli kısımlarına önemli notlar düşmüştür.<sup>183</sup>

Bu dönemde yaptığı faaliyetlerin sonucu olarak artık bu konuda Almanya'dan ve İngiltere'den umudunu kesen Hükümet, en kısa zamanda büyük zırhlılara/dretnotlara kavuşup Balkanlarda ve Adalar Denizi'ndeki toprak kaybetme faciasını durdurma düşüncesine ulaşmaya çalışıyordu. Bu sebeple Osmanlı Devleti, Balkanlarda kaybettiği itibarını kazanmağa ve bölgedeki dengeyi de kendi lehine çevirmeye gayret ediyordu.<sup>184</sup>

Bu açıdan itibar ve dengeyi lehine çevirme amacıyla yapılan araştırmalar sonucunda, Brezilya Devleti'nin satmak istediği ağır zırhlılar, Osmanlı Hükümeti'nin gündemine gelmiştir. Mahmut Şevket Paşa bu konudaki düşüncelerini de yazmıştır.<sup>185</sup>

Mahmut Şevket Paşa'nın o günlerdeki düşüncesinde, nakit para temini için kaynak üretilmesi ile ilgili olarak İstanbul'daki "**Borsa Hanı**"nın 130.000 altına satılması' hususu da vardır. Aslında bu davranış, o günlerin nakit para bulma açısından önemli yaklaşımlarından birisidir. Nitekim o dönemin yöneticilerinden olan ve İstanbul Belediye Başkanlığı da yapan Operatör Dr.Cemil Paşa da bu durumu, hatıralarında yazmıştır.

<sup>182</sup> Mahmut Şevket Paşa, s.100-101.

<sup>183</sup> a.g.e.s.80-81;139: "Donanmamızın ıslahı için tez elden 5 milyon altın bulmamız şarttı. Sonra eski Hicaz Valisi Zihni Paşa ile yeni Basra Valisi Alaeddin Bey, Ticaret Nazırı Celal Bey geldi: 'Bir İngiliz kumpanyası var, dedi; Bağdat ve Basra vilayetlerinde petrol imtiyazı istiyor. Verirsek bize derhal Brezilya'dan iki zırhlı satın alıp teslim razı!' Bu gibi serserilerin macera arayan tekliflerine kulak asmayınız, dedim" (...) "Gulner adında bir serseri, Viyana'da Hüseyin Hilmi Paşa'ya müracaat ederek, satın alacağımız zırhlılar meselesinde dolandırıcılığa kalkışmış. Bu gibi müracaatlara kulak asılmaması için Sait Halim Paşayı ikaz ettim."

<sup>184</sup> Öke-Mütercimler,s.10: "Balkanlarda donanma çok büyük güç göstergesiydi. O kadar ki, hangi ülke bir fazla gemi satın alsa güç dengesi ondan yana kayıyordu(...) Açıkça denge Yunanistan'dan yana bozuluyordu."

<sup>185</sup> Mahmut Şevket Paşa,s.106-107: " Almanya 2 yıl içinde bizim için bir Dretnot yapmayı kabul ediyordu. Fakat 2 yıl beklemektense hemen Brezilya zırhlılarını satın almamız çok daha münasipti. Brezilya 2 zırhlı ve 2 muhrip için 3.800.000 altın istiyordu. Uzun pazarlıklardan sonra elde ettiğim asgari fiyat buydu. Kabul ettim. 800.000 altını derhal ödeyecektik. Bu meblağ da elimizin altında hazır değildi. Fakat temini mümkündü. Mesela Galata da hazineye ait Borsa Hanı'nı 130.000 altına satmak kabildi. Gemilerin Brezilya'dan Çanakkale'ye kadar getirilmesi de ayrı bir meseleydi. Türlü sabotaj ihtimalleri de varit, hatta muhakkaktı. Gemilerin Çanakkale'ye getirilmeleri için Almanya yardım etmeye hazırdı. Biz de 15 Bahriye Zabitemizi şimdiden Brezilya'ya gönderip gemilere yerleştirmeliydik."

Üstelik sadece Borsa Hanı yoktur. Onun hatıralarında Dolmahçe'deki "**Gazhane**" ve "**Kadıköy Rıhtımı**" da satış fiyatlarıyla birlikte yer alır.<sup>186</sup>

11 Haziran 1913 tarihinde dönemin muhalifleri tarafından öldürülen Mahmut Şevket Paşa, bu tarihten sonraki gelişmelere tanık olamayacaktır. Daha sonra Balkan Savaşıyla ilgili olarak bir andlaşma yapılacak ve bu andlaşma sonucunda ise, İngiliz şirketlerine ikinci bir zırlı ısmarlama işine girişilecektir. Aynı zamanda İngilizler de, Balkan Savaşı sırasında Osmanlı Devleti'nin gücünün azaldığını ve sınırlarının daha da küçüldüğünü görmüşlerdir...

Böylece İngilizler, Osmanlı Devleti'nin bölgede büyük güç olma durumunun da kalktığını değerlendirmişlerdir. Buna göre Balkan savaşları sonrasında, neredeyse Yunanistan ve Bulgaristan'la dahi baş edemeyecek duruma düşmüş olan bir İmparatorluk gerçeği ortaya çıkmıştır...

---

<sup>186</sup> Operatör Dr. Cemil (Topuzlu) Paşa, **80 Yıllık Hatıralarım**, İstanbul, 1994, s.160: "Şehremanetin yapacağı istikrazdan (borçlanma) hazinece para çekilmiş ve bilahare duyulmuş olsa bile, bunun emlak satış muamelesinden ileri geldiği anlaşılır ve Periye (Perrier) Bankasıyla yapılan mukavele de bozulmaz. Bize müracaat eden şirket, Dolmabahçe gazhanesini 80.000, Kadıköy rıhtımını yine 80.000 ve Borsa Hanını da 120.000 altın mukabilinde, yani ölü pahasına satın almak istiyor."

#### 2.4.Dretnotlara İsim Takılması, Fatih Dretnotu'nun da Gündeme Gelmesi

İngiliz tersânelerine ısmarlanmış olan dretnotlara bu isimlerin verilmesinin nedeni şudur: **“Reşadiye”** adı, devrin padişahı Sultan V. Mehmet Reşad'ın ismine yöneliktir.<sup>187</sup> Diğer gemiye verilecek olan **“Sultan Osman-ı Evvel”** ismi de, devletin kurucusu olan I.Osman ile ilgilidir.Belki de devletin yöneticileri son yüzyılın ağır faturası karşısında yeni bir doğuş olsun diye, devletin kurucusunun adını ortaya koymuş da olabilirler. Tarihimizde bu isimlerden dolayı bu gemilere, “Reşadiye” ve “Sultan Osman-ı Evvel” denilecektir. Bu gemilerin özellikleri şu şekildeydi:<sup>188</sup>

Reşadiye: 23.000 ton , 21 mil hız, 10 adet 34'lük; 16 tane 15'lik top, 3 tane sualtı torpido tüyubu vardı. Boyu 170,5 m. Eni:27,9 m. Su kesimi: 8,5 Gücü:26.500 beygir gücü.

Sultan Osman-ı Evvel: 27 500 ton, 22 mil hız, 14 adet 30,5'lük;20 tane 15'lik top,3 tane sualtı torpido tüyubu vardı. Boyu 204,8 m, Eni 27,1 m. Su kesimi 8,2 m, Gücü: 34.000 beygir gücü.

Özellikle Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu, gövde büyüklüğüyle, toplarıyla ve görünüşüyle, o dönemin en azametli harp gemisiydi.<sup>189</sup> Reşadiye'nin, Sultan Osman-ı Evvel gündeme geldiğinde aslında yapımının bitmiş olması lazımdı. Fakat geminin yapımı bir türlü bitirilemiyordu. Bu konuda Mahmut Şevket Paşa, 10 Nisan 1913 tarihli günlüğünde, daha sonra geminin komutanı da olacak olan Vasıf Bey'e vermiş olduğu bir emirle ilgili bilgi vermiştir.<sup>190</sup> Reşadiye Dretnotu'nun inşaat komisyonu başkanı iken yurda dönmüş olan Binbaşı Vasıf Bey, Mahmut Şevket Paşa'dan aldığı talimat üzerine 23 Nisan 1913 'de eski görevini kapsayacak şekilde tekrar Londra'ya gönderilmişti.<sup>191</sup> İngilizlerin ısmarlanan bu gemilerin teslim süresini geciktirmesini düşündüğümüzde, Osmanlı topraklarına başından itibaren göz koydukları ve eninde sonunda Osmanlı Devleti ile savaşılacağını hesap ettikleri içindir.

<sup>187</sup>Saim Besbelli, “1909-1919 İlk Donanma Cemiyetinin Yardımıyla Sağlanan Harp Gemileri:3 'Reşadiye', '1.Sultan Osman', Fatih'Muharebe Gemileri”, **Derya Aylık Denizcilik Mecmuası**, Ocak 1972, Sayı.52,s.17.

<sup>188</sup> Langensiepen&Güleryüz., s.17:

<sup>189</sup> Hacipoğlu., s.92.

<sup>190</sup> Mahmut Şevket Paşa, s.85.

<sup>191</sup> Çoker,A.g.k.,s.158; a,s.14



Osmanlı Devleti'nin Almanya tarafına kayacağı endişesi, bu aşamada önceliği taşıymıyordu. Aslında bölgenin yeni siyasi yapılanmasında Osmanlı Devleti'nin etkin bir yönü gözükmemektedir. Batılı emperyalistlere göre, Osmanlı Devleti boğazlanmalı, Türkler bölgeden atılmalı veya daha dar bir bölgeye hapsedilmelidir.<sup>192</sup> Bu şekilde bilhassa İngilizlerin; Sudan, Mısır ve Kıbrıs'taki fiili hakimiyetlerinin, hukuki anlamda da onaylanması sağlanmış olacaktır. Doğal olarak bu zoraki onaya, kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'nden koparılacak olan Suriye, Irak, Filistin ve Arabistan Yarımadası'nın da katılmasının sağlanacağı hesap edilmiştir. Bu durumun alt yapısının ilk önemli ipuçları, Rus Çar'ı II. Nikola ile İngiliz Kralı'nın 1908'deki ünlü Reval görüşmelerinde gündeme gelmiştir.

Kısaca, Çarlık Rusyası, Doğu Anadolu ve Boğazlar üstünde etkin olacak, böylece Almanya'nın Ortadoğu'ya Osmanlı Devleti eliyle sarkma teşebbüsleri de durdurulacaktır. Aynı zamanda da Bağdat-Berlin demiryolu projesinin aktifliği de pasifliğe dönüştürülecektir. Bu düşünce ve yaklaşıma kısa bir süre sonra, Osmanlı topraklarından pay almayı düşünen Fransa ve İtalya da katılacaktır. Bu durum, **“Komşu da pişerse bize de düşer mantığı”**, ile hareket edilmesine yol açmıştır. Bu mantık saydığımız emperyalist ülkeler üzerinde etkili olmuştur. Bu yaklaşım yöntemi, Batılı emperyalist ülkelerin arazi ve kaynakların talanına yönelik olarak bilinen klasik yaklaşımından başka bir şey değildir!

Bu dönemde, Osmanlı Devleti'nce alınması için çabalar gösterilen Reşadiye Dretnotu'na ödenecek paralar, Hükümet ve Donanma Cemiyeti'nin kaynaklarından sağlanmıştır. Bilhassa bu gemi alımlarındaki ana kaynak, Donanma Cemiyeti'dir. Bu cemiyetin kurulmasının temel amacı da, savaş gemisi alımlarıyla ilgilidir. Çünkü Cemiyetin Nizamnamesi'nin ikinci maddesinde bu durum açıklanmıştır. Yani cemiyetin en önemli hedeflerden birisi, hiç şüphe yok ki Osmanlı Devleti'ne savaş gemileri temin etmektir. Özellikle bu konuya yönelik teziyle tanınmış olan Selahattin Özçelik de durumu bu doğrultuda ifade etmektedir.<sup>193</sup> O dönemde, devletin iki büyük ağır zırhlı/dretnot alacağı konusu, millete duyurulunca, ülkenin pek çok bölgesinden yardımlar yağmaya başlamıştır. Cemiyet yardım toplamak amacıyla, insanların gündelik sosyal faaliyetlerinin yoğun biçimde sürdüğü yerlerde, yardım toplamak için kumbara kutuları koydurmuştur.

<sup>192</sup> Bu konuda Sevr anlaşması incelendiğinde tablonun vahameti açığa çıkmaktadır.

<sup>193</sup> Özçelik,s.148-149: “Osmanlı Devleti'nin düveli muazzama arasındaki mevkiini muhafaza ve menafi-i umumiye'yi ve münasabat-ı ticariyesini temin için ihtiyacatımızla mütenasip bir kuvvay-ı bahriye vücuda getirmek (...) Cemiyet önceleri harp gemileri, ki bunlar torpido muhripleridir, sonra nakliye gemileri, üçüncü etapta ise dev zırhlı harp gemileri almayı (Reşadiye, Sultan Osman-ı Evvel, Fatih) kararlaştırarak hem donanmayı hem de ticaret filomuzu kuvvetlendirmeyi kendisine gaye edinmiştir.”

Bu yerler arasında: camiler, okullar, istasyonlar gibi kamuya açık olan yerler de vardır. Milletın parasıyla alınan gemilere bu yardımları çağrıştıracak ya da hatırlatacak isimler verilmiştir.<sup>194</sup> “**Yadigâr-ı Millet**”, “**Muavenet-i Milliye**”, “**Gayret-i Vataniye**” veya “**Numune-i Hamiyet**” gibi.

Bir kısım gemilere de, tarihsel geçmişin şanlı denizci kahramanlarına ait isimler konmuştur: “**Barbaros Hayreddin**”, “**Turgutreis**”, “**Kemalreis**”, “**Pirireis**” gibi. Gemilerin diğeri bir kısmına da, padişah ve sadrazam isimleri konmuştur: “**Fatih Sultan Mehmet**”, “**Yavuz Sultan Selim**”, “**Sultan Osman-ı Evvel**”, “**V. Mehmet Reşad**” (**Reşadiye**), “**Reşitpaşa**” ve “**Mithatpaşa**” gibi.

On dokuzuncu yüzyılı sonunda uygulanan, esas olarak küçük boyuttaki gemilere yönelik deniz güvenlik politikası, 1910’lu yıllarda yeterince etkili büyük gemilerin olmamasına sebep olmuştu. Bundan dolayıdır ki, daha önceden de belirtmiş olduğumuz gibi, Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Osmanlı Devleti denizlerde etkili olamamıştı. Bu durum, Ege’deki adaların çok kolay bir şekilde kaybedilmesi Türk milletini çok üzmüştü.<sup>195</sup>

Şu an üzerinde inceleme yaptığımız Sultan Osman-ı Evvel, Reşadiye dretnotlarının İngiliz yönetimince, Birinci Dünya Savaşı bahane edilip Osmanlı Devleti’ne teslim edilmemesi gerçeği söz konusuydu. Bunun üzerine, Almanların verdiği Goeben ve Breslau zırhlılarının birisinin ismine “**Yavuz Sultan Selim**”<sup>196</sup> konularak tarihsel başarıların yad edilmesi ya da tekrarlanması düşünülmüştür. Diğeri gemiye de “**Midilli**” adı verilirken 1913’te Balkan Savaşı sonrasında Yunanistan’a verdiğimiz bu adanın geri alınma çabaları, aynı zamanda gemi isminde yaşatılması sürecinde yeni bir yola girilmiştir. Bu isme paralel olarak “**Sakız**” adasının ismi gündeme gelecek, isim de Fransa’ya ısmarlanan gambotlardan birisine verilmiş olacaktır. Midilli adı verilmiş olan kruvazörü, I.Dünya Savaşı sırasında İngilizler batıracaktır. Hatta bu gemilerin alındığı dönemde “**Girit**” ismi de, bir zırhlıya verilmek istenmiştir. Amaç yine aynıdır. Yani “**Midilli**” ve “**Sakız**” örneğindeki gibidir. Yani: “**Midilliyi unutmamak**”, “**Sakız ya da “Girit’i unutmamak**”<sup>197</sup> daha başka bir deyişle millete bu yerleri “unutturmamak” tır.

<sup>194</sup> Özçelik,s.151

<sup>195</sup> Besbelli,s.17

<sup>196</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>197</sup> Özçelik,s.151

Yine bu duruma yönelik olarak o yıllarda okullarda, çocuklara da yoğun bir şekilde Girit ile ilgili şiirler de okutulmaktaydı. Bu konu hakkındaki tespiti deniz tarihi araştırmacısı Nejat Gülen, kitabında vermiştir. O kitaptaki “**Girit Şiiri**” bu konuya iyi bir örnektir.<sup>198</sup> Okullarda “Girit” ile ilgili şiirler okutulurken, hem “Girit” unutturulmamaya çalışılıyor ve bunun içinde dretnotlara gerek olduğu ve bunların alınabilmesi için de yardım edilmesinin gerekliliği vurgulanıyordu..Bu yaklaşım, gerek donanma gemilerinin isimleri ile ilgili ipuçlarını bize verdiği gibi, ayrıca o günlerin acı ve ıstıraplarını da bize hatırlatmaktadır. Aslında, Girit ve Midilli gibi adaların, ancak gemilerle kurtarılabilceği gerçeği de dretnot ve zırhlılarla, bu adaların isimlerini kolaylıkla bütünleştirebiliyordu.

Osmanlı coğrafyasında bu dönemde bunlar olurken, İngiliz tersânesindeki Reşadiye de ise, bazı faaliyetler sürüyordu. Arşiv belgelerine göre; Reşadiye Dretnotu'nun seyir denemeleri aşamasında, bir kısım çarkçı subayının tayini 16 Ekim 1913'te adı geçen gemiye çıkmıştı.<sup>199</sup> Ayrıca, 20 ateşçi personelin tayini de 27 Ekim 1913'de<sup>200</sup> yapılmıştır. Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun ismarlanması sırasında, alımı işlerinde yanlışlık yapılmaması hedeflenir. O sırada İngiltere'de bulunan ve Reşadiye'ye komutan olarak atanmış olup geminin de teslim edilmesini bekleyen Vasıf Bey, 6 Kasım 1913'te Londra Büyükelçiliği'nde görevli olan Ragıp Bey'e yazdığı mektupta: yeni sipariş olunacak dretnotta da Reşadiye'de olduğu gibi hatalar olursa, önemli sorunların çıkacağını ve bunların çıkmaması için çareyi de gösterdiğini belirtir.<sup>201</sup> Reşadiye Dretnotu'nun yapımı ile ilgili şartnamelerdeki eksikliğe göre, Vasıf Bey bu durumu belirtmektedir.

<sup>198</sup> Gülen.,s.202-203: “ O sırada yeni yeni marşlar çıkarılıyor, halkı kırbaçlayıcı şiirler yazılıyordu. Biz öğrenciler bunları öğreniyor ve derslerde meydanlarda, evlerimizde bu şiirleri okuyor, bu marşları söylüyorduk. Meselâ Tevfik Fikret'in aklımda kalabildiğince aşağıdaki şiirlerini okulumuzun ders sonu münasebetiyle yapılan tevzii mükafat töreninde davetli analar, babalar önünde sahneye çıkıp okumuştum.

#### GİRİT

Girit'in çok yaşamış yırtıcı bir kartalına  
Sorunuz kaç kişinin Beynini belli etmiştir.  
Nice biçare ana, nice biçare baba  
Kuşa kurda yem olup gitmişler...

Girit'in bağlıdır asayışı bahriyemizin  
Barbaros,Köprülü,Osmanlı Dretnotlarına  
Çünkü ancak kuduran bir adanın,bir denizin  
Durulur karşı,bu ahenler ile sarsarına...

Veriniz! Can çekişen paradan kaçmayalım,  
Veriniz! Ellere, düşmanlara el açmayalım...”

<sup>199</sup> DMK-DTA, Fabrikalar Bölümü, Defter Nr.134/20

<sup>200</sup> DMK-DTA, Fabrikalar Bölümü, Defter Nr.134/26

<sup>201</sup> LBA-D/526:6 Kasım1913; Reşadiye Süvarisi Vasıf Bey'den L. Büyükelçiliği Personeli Ragıp Bey'e (Osm.)

Gerçektende konuyla ilgili olarak aynı yılın ilkbaharında, yani 12 Nisan 1913’de, İstanbul’daki Bahriye Nazırlığı’nın III.Daire Başkanlığı’na sunulan görüşler de, bu durum söz konusudur.<sup>202</sup> Bu konuyla ilgili olarak, 15 Mayıs 1913 de Fabrikalar Komisyonu Başkanlığı’na yazılmış bir belge daha vardır.<sup>203</sup> Yine Vasıf Bey’in Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun alımı işlemlerine dönük faaliyetlerinin iletilmesi için, Osmanlı Devleti’nin Londra’daki elçiliği’ne bir mektup yazdığı görülmektedir.<sup>204</sup> Bilindiği üzere Osmanlı Hükümeti’nin II. Meşrutiyet sonrası denizcilik politikasını geliştirme çabalarından olan dretnot alımları için ilk adım, Reşadiye ile atılmıştır.

İngiltere’de, Brezilya Devleti adına yapılmakta olan bir dretnotun<sup>205</sup> Güney Amerika ülkelerinden Şili, Arjantin ve Brezilya’nın<sup>206</sup> aralarında anlaşırp **“Saldırmazlık Paktı”** imzalayarak donanma yapmamak üzere karar almaları, Osmanlı Devleti’ne yeni dretnot alma imkânları doğurmuştur.<sup>207</sup> Bu yeni oluşumun sonucunda, Osmanlı yönetimi, Brezilya Devleti adına tezgahlarda inşası süren **“Rio De Janeiro”** isimli dretnotu almaya talip olmuştur.<sup>208</sup> Bu konuya Osmanlı Mebusan Meclisi Reislerinden Halil (Menteşe) Bey anılarında da yer vermiştir.<sup>209</sup> 14 Eylül 1911 de Armstrong Gemi İnşa Şirketi’ne sipariş edilip kızağa konulmuş olan ‘Rio De Janeiro’ 27.500 tonluk büyük<sup>210</sup> bir zırhlıydı.<sup>211</sup> Bu geminin sipariş edilip kızağa konulması hususu, bazı çalışmalarda yer almıştır.<sup>212</sup>

<sup>202</sup>DMK-DTA, Daireler Bölümü, III.Daire,Defter Nr. 1/11-1:“İngiltere’de (...) inşa bulunan dretnotun mukavelesi imza ve müteahhitlere ihale edildikten sonra (...) bazı tadilat ve ilavat icrası lazım görülerek bu yüzden müşkilat zuhur etmiş (...) vakianın (olayın) başlıca kontrat ve tarifnamelerdeki noksan kayıt ve sarahatten tevelliüd ettiği bit-tecrübe (tecrübeyle) sabit olmuş bulunduğu cihetle, ileride sipariş edilecek bir dretnotta bu gibi mehazir ve müşkilata (...) tertip ve ihzar (hazır) edilecek şartnamelerde nazarı dikkate alınması...”

<sup>203</sup> DMK-DTA, Daireler Bölümü, III.Daire,Defter Nr: 1/11-2.

<sup>204</sup> LBA-D/526:2 Ocak 1914, Reşadiye Süvarisi Vasıf Bey’den Londra Büyükelçiliği’ne (Osm.)

<sup>205</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>206</sup> Langensiepen&Güleryüz., s.17.

<sup>207</sup> Öke-Mütercimler,s.21-22.

<sup>208</sup> Çoker,A.g.k.,s.158

<sup>209</sup> Halil Mentеше, **Osmanlı Mebusan Meclisi Halil Mentеше’nin Anıları, İstanbul**, 1986, s.165:

“ Brezilya Hükümeti İngiltere’de inşası biten zırhlısını satmak için teklifte bulunmuştu. Averof’u Yunanlılara kaptırdığımızın acısı, yüreğimizde idi. O günkü şeraite göre para bulmak da çok müşküldü. Fransa Perrier Bankası geminin bedeli olan iki buçuk milyon lirayı ikraza (borca) muvafakat etmişti. Fakat şeraiti (şartları) çok ağırdı. Maliye Nazırı Menemenlizade Rıfat Bey mukaveleyi imzada tereddüt gösteriyordu.Talat (Paşa) mukaveleleri hazırlatmış, Heyeti Vükela odasının yanındaki odaya bankanın representanını da getirmiş, Heyeti Vükela içtima (Hükümet toplantı) halinde idi. Rıfat Bey’e hitaben:

Beyim adam geldi dedi’.

Rıfat Bey: ‘Canım Talat Bey nasıl imza edeyim bu mukaveleyi?’ der demez, Talat heyecanla kalktı. Rıfat Bey merhumun zayıf vücudunu kuvvetli pazılarının arasına aldı, heyecanla ‘Beyim Adaları alacağız, santim düşünecek zamanda değiliz’ Kolları arasında okşayarak, sakallarını öperek Rıfat Bey’i götürdü, mukaveleyi (andlaşmayı) imza ettirdi, ertesi günü paralar Londra sefirimize gönderildi”.

<sup>210</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>211</sup> Hergüner,s. 13

<sup>212</sup> Hacipoğlu,s.90.

Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun alımı ve denize indirilişi ile ilgili olarak M.Kemal Öke ve Erol Mütercimler ortak çalışmalarında tarihler vermişlerse de bunların doğruluğu şüphelidir.<sup>213</sup> Çünkü, verilmiş olunan, yani; Osmanlı yönetimi ile Armstrong şirketi yetkililerinin anlaştıklarını belirttikleri tarih, 28 Aralık 1912 ile Sultan Osman-ı Evvel'in 20 Ocak 1913'te Tevfik Paşa'nın gözetiminde denize gulsuyu ile indirilmesi olayı da doğru değildir. Halbuki, adı geçen eserde verilen bilgilere göre, Sultan Osman-ı Evvel ile ilgili andlaşmanın yapıldığı ve sözde Osmanlı Devleti adına denize indirildiği tarihlerde, Mahmut Şevket Paşa daha Sadrazam olmamıştı. (Onun sadrazam olduğu tarih 23 Ocak 1913)'tür. Çünkü Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nu almak isteyenlerden birisi de Mahmut Şevket Paşa'ydı.

Ayrıca yukarıda verilen tarihler, Balkan Savaşlarının ve etkilerinin en yoğun yaşandığı günlerdir. İngilizler bu aşamada değil Osmanlı Devleti'ne Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nu vermeyi, o dönemde tezgahlarında inşası süren Reşadiye Dretnotu'nun faaliyetlerini dahi durdurmuşlardır. Üstelik Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun adı "Rio de Janeiro" iken, yani Osmanlı Devleti daha talip olmadığı bir dönemde, İngilizlerce gemi zaten denize indirilmişti. Yine Öke-Mütercimler ikilisinin verdiği bilgideki geminin başındaki asılı şişe hikayesine gelince, dönemin Büyükelçisi Ahmed Tevfik Paşa gibi batıyı iyi bilen, birisinin bu konuda bilgisiz olması zaten düşünülemez. Ahmed Tevfik Paşa ve kızı Naile Hanım gerçekten İngiltere'de bir Türk dretnotu'nun yani Reşadiye'nin denize indirilme töreninde de bulunmuşlardır. Buna göre adı geçenlerin verdiği bilgideki dretnot Sultan Osman-ı Evvel değil, Reşadiye Dretnotu'ydu. Bu geminin indirilme tarihi ise, 13 Eylül 1913'tür.

Brezilya Hükümeti'nin Newcastle'daki Armstrong Withworth Şirketine ısmarladığı halde almaktan vazgeçtiği zırhlının alınmasına karar verilerek, Sultan Osman; Sultan Osman-ı Evvel (Sultan Osman I) adı<sup>214</sup> konulmuştur.<sup>215</sup> Bu zırhlının alımı açısından Yunanlılarla ilgili görüş belirten ve başka bilgiler verenler de vardır.<sup>216</sup>

<sup>213</sup> Öke-Mütercimler, s.54,56-57.

<sup>214</sup> Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılabı Tarihi**, III/1, Ankara, 1953, s.71; Mübahat Kütükoğlu, "I.Dünya Savaşı arifesinde İngiliz Hükümetinin El Koyduğu Gemiler ve Türk Kamuoyu", **Ekrem Hakkı Ayverdi Hatıra Kitabı**, İstanbul 1995, s.206; Rauf Orbay, "Rauf Orbay'ın Hatıraları", **Yakın Tarihimiz Dergisi**, C.1, 1963, İstanbul, s. 16; **Cehennem Değirmeni Siyasi Hatıralarım I**, İstanbul, 2000, s.15

<sup>215</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>216</sup> Öke-Mütercimler, s.53, 66-67.

Bu arada, 15 Aralık 1913 tarihini taşıyan ve Londra kaynaklı olan yazıya, cevap olarak Bahriye Nazırlığı'ndan Ocak 1914'te hazırlanan cevabi yazıda, yapımı süren Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel dretnotları için İngiltere'den dokuzar astsubay ile otuz dört subay, memur ve eğitimcilerinin Osmanlı Devleti adına istihdam edilmesi ile ilgili işleme geçilmesi hususunda bilgiler vardır.<sup>217</sup> Reşadiye Dretnotu'nun Komutanı Vasıf Bey, 9 Ocak 1914 tarihinde gönderdiği mektupta borç ödemeleri ile ilgili sıkıntıdan ve bu nedenle gemilerin sorunlarından bahsetmektedir. Sultan Osman-ı Evvel gemisinin sonradan sipariş edilmesine rağmen daha hızlı bir şekilde yapımının ilerlediği ve iki geminin de aşağı yukarı aynı zamanlarda bitirileceği belirtmektedir.<sup>218</sup> Vasıf Bey'in ödemedeki sıkıntılara dönük mektubuna, cevabın geldiğini 14 Ocak 1914 tarihli Londra Büyükelçiliği'ne çekilen telgraftan anlıyoruz. Buradaki ifadelerde bankanın gereken işlemi ertesi günü için yapacağı belirtilmektedir.<sup>219</sup>

Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye sipariş ettiği, Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel dretnotları, Yunanlıları ürkütmüştür.<sup>220</sup> Bu nedenle, Yunanistan'ın yöneticileri de, gemi alımı için faaliyete geçmişlerdir. Bu durumla ilgili olarak, İngiltere'de Arjantin adına yapılan bir dretnotun, durumuyla ilgili görüşmelerde buldukları, 4 Ocak 1914 tarihli belgeden anlaşılmaktadır.<sup>221</sup> Avrupa ve Amerika'da bulunan Yunan lobisi<sup>222</sup> Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye dretnotlarının Osmanlı Devleti'ne verilmemesi için yoğun bir mücadeleye geçmiştir. Bu mücadelede başta Amerika olmak üzere, bazı ülkeler de etkili de olmaya çalışır. Bu politik gelişmelerin sonucunda, Osmanlı Hükümeti'nin bir kanadı, Almanya'ya biraz daha yaklaşmak zorunda kalacaktır.<sup>223</sup> Brezilya adına yaptırılıp da Osmanlı Devleti'nin talip olduğu "Rio de Janeiro" isimli Dretnotun da Osmanlı Devleti tarafından alınmaması için faaliyete geçenlerin bulunduğu, İstanbul'a bazı kaynaklarca bildirilmiştir. Tüm bu ülkelerin çabalarına rağmen, Osmanlı Devleti'nin teklifi uygun bulunacaktır. Çünkü, Osmanlı Devleti, sadece dretnot alımlarıyla yetinmemiş ve de İngilizlerin Armstrong firmasına başka imkânlar da sağlamıştır.<sup>224</sup> İşte bu gibi oluşturulan iş ve yan faktörler nedeniyle, Osmanlı Devleti "**ideal pazar yeri**" olarak seçilecektir.

<sup>217</sup> LBA-D/525 Ocak 1914 Hariciye Nazırlığı'ndan Londra Elçiliği'ne (Osm.)

<sup>218</sup> LBA-D/526 9 Ocak 1914 Reşadiye Süvarisi Vasıf Bey'den Londra Büyükelçiliği'ne (Osm.)

<sup>219</sup> LBA-D/526 14 Ocak 1914 Paris'ten Rifat imzalı Londra Büyükelçiliği'ne telgraf (Latin Harfleriyle yazı aynen şu şekildedir: "Banca Yarın Mouamele-i Lazimeyi ifa idedjkdir. Rifaat" İlginç olan Yeni Türk Harflerinin kabulünden yaklaşık 14 yıl önce bu telgrafta Latin harfleri kullanılmıştır.

<sup>220</sup> Çoker,-a,s.14:

<sup>221</sup> LBA-D/526 4 Ocak 1914 Bahriye Nazırlığı'ndan L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (Osm.)

<sup>222</sup> Moorehead, s.30

<sup>223</sup> Özçelik,s.169

<sup>224</sup> Langensiepen& Güler yüz., s.17: "Yunanistan ve İtalya'nın beraberce Rio de Janeiro'nun satın alınmasıyla ilgilendikleri raporları İstanbul'a ulaştı."

Burada bir gerçek daha vardır. Onun göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Daha önce de vurguladığımız gibi, Osmanlı Devleti'nin güçlenmesini istemeyen İngilizpolitikası, Reşadiye örneğinde yapmış olduğu gibi, bazı olumsuzlukları ileri sürerken, daha da büyük gemi olan Sultan Osman-ı Evvel'i niçin Osmanlı Devleti'ne vermeyi onaylamıştı? Elbette ortada Armstrong Şirket ile Osmanlı yetkilileri arasında bir onay, bir sözleşme vardır ama, bu demek değildir ki sözleşmeye kesin olarak uyulacaktır! Gerçekte İngilizler daha sonraki günlerde bildiklerini okuyacaklar ve bu durumda da sözleşmeler, sadece geride bıraktıkları kağıtlar olarak tarihe geçecektir. İngiliz yöneticileri, Güney Amerika ülkelerinin, satın alma pazarından çıkmasıyla birlikte binlerce işçilerinin çalıştırıldığı tersânelerin işini azaltamaz ya da kapılarına kilit vuramazlardı.

Sonuçta, Osmanlı Devleti'ni yağlı bir müşteri gibi görüyorlardı. Bundan sonraki dönemde, Brezilya'nın yerini Osmanlı Devleti alabilir ve Osmanlı bu parayı tıkr tıkr da ödeyebilirdi.. Sonrası ise kendi belirledikleri hedeflere göre gelişirdi. Gerçekten de öyle yapmışlardır. Rio de Janeiro Dretnotu'nun satın alınması aşamasında, Arjantin adına yaptırılan zırhlının da üç aydan önce tamamlanamayacağı görülmüş ve son denemelerinden öğrenildiğine göre de türbinlerinde bazı sorunlar olduğu belirlenmiş ve aynı şekilde Şili Devleti adına inşa edilen **“Amiral Latori”** zırhlısının da bir yıldan önce bitirilemeyeceği 18 Ocak 1914 tarihli belgeden anlaşılmaktadır.<sup>225</sup> Buna rağmen, Osmanlı yöneticilerince, bu gemi ile ilgili alma çalışmaları da yapılmıştır.<sup>226</sup> Buradan çıkaracağımız sonuç şudur: Osmanlı Devleti, ne olursa olsun Balkan Savaşı yenilgisinin ıstırabını üzerinden atamamıştır. Bundan dolayı da Yunanistan'ın önünü kesmeye çalışmakta ve bu aşama da iki dretnot daha alma düşüncesine ulaşmış bulunmaktadır. Gerçi Şili adına inşa edilmekte olup da, yapılan temaslar neticesinde bir sonuç alınmayan **“Latori”** Dretnotu'nun yerine, bu aşamada, Reşadiye Dretnotu'nun yaptırıldığı Vickers Şirketi'ne, aynı özellikteki bir dretnot daha ısmarlanmıştır.<sup>227</sup> Bu dretnot, 29 Nisan 1914 tarihinde kızağa konmuştur. Bu dretnota da **“Fatih Sultan Mehmet”** ismi verilmiştir. Fatih Sultan Mehmed Dretnotu'nun özellikleri de şu şekildeydi: 23 500 ton, 22 mil sürat, 10 tane 34'lük, 16 tane 15'lik, 4 tane 7,6'lık top ve 5 tane sualtı torpido tüyubu vardı. 1914 yılında Cemal Paşa'nın göreve gelmesiyle birlikte, Armstrong-Vckers şirketlerine Fatih zırhlısının dışında iki keşif gemisi, dört torpido muhrip ve iki denizaltı gemisi daha sipariş edilmiştir.<sup>228</sup>

<sup>225</sup>LBA-D/526: 13 Ocak 1914 Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Sait Halim Paşa'ya (Osm.)

<sup>226</sup> Kütükoğlu,s.206

<sup>227</sup> Çoker,A.g.k.,s.158

<sup>228</sup> Ayışığı,s.44: “Toplam değerleri 3 milyon 972 bin İngiliz Lirasıdır. Bu siparişlerin birinci taksitleri ve Fatih Zırhlısı'nın ikinci taksiti ile birlikte toplam 453 bin 866 İngiliz Lirası da ödenmiş bulunuyordu.”;Necmettin

Bu sırada Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nu inşa eden Armstrong Şirketi'ne sipariş edilen iki muhrip de 13 Mayıs 1914 günü kızağa konmuştur.<sup>229</sup> Tüm bu aşamalarda İngiliz Devleti'ne ait şirketler yoğun bir biçimde çalışırlarken, Osmanlı Devleti'nin yöneticileri de, diğer devletleri de küstürmemeye gayret ederler. Bu nedenle de, Fransa'ya altı destroyer<sup>230</sup> sipariş verilirken, altı tane de 1917 yılı için planlama yapılır. Ayrıca 700'er tonluk dört destroyer de İtalya'ya sipariş edildi. Amaç elbette, Fransa ve İtalya'nın da küstürülmemesidir. Fakat, savaş başladığında bütün bu taleplerde iptal olacaktır. Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Fransa'ya sipariş ettiği gemilerle ilgili olarak hatıratında bilgiler vermiştir.<sup>231</sup> Bu konuya yönelik olarak çalışmış olan Metin Ayışığı, Başbakanlık Arşivinde incelemiş olduğu belgelerin sonucunda şu tespitleri yapmıştır:<sup>232</sup> *“Fransız ve İtalyan şirketlerine de siparişler verilmiştir Bu hususta düzenlenmiş olan listede: Gambotlar için cephane bedeli olup, Paris'te ‘Anjero’ sokağında ‘Schneider’ kumpanyasına verilen:*

*250.000 Frank*

*Tahtelbahirlerin (Denizaltı) ilk taksidi olarak ‘Schneider’ kumpanyasına verilen:*

*1.428.000 Frank*

*Toplam:*

*1.678.000 Frank*

*Altı adet torpido muhribi için ‘Havr’ de Ogust Norman Fransız şirketine verilen ilk taksit (Bunların beheri*

*155.000 İng. Lirası).*

*93.000 İngiliz.Lirası.*

*İtalyan ‘Ansaldo ve Ortakları’ şirketine sipariş edilen ‘Drama’ kruvazörünün bedeli için verilip, mahfuz bulunan 5 Ocak 1916 tarihli andlaşmanın 3. ve 4. Maddeleri gereğince Ansaldo ve ortaklarının borcu olan:*

*162.761 İng.lir.*

*Fransız Ogust Norman şirketine 6 torpido muhribi:*

*920.000 İng.lir.*

*Fransız Schneider kumpanyasına iki torpido muhribi:*

*4.760.000”Frank*

---

Olgaç, **Türk Deniz Tarihi Özeti**, İstanbul, 1952, s.81; Özçelik,s.168; Ertuğrul, **Akdeniz Hakimiyeti ve Türkler**, İstanbul, 1933, s.126.

<sup>229</sup> Hergüner, s.13

<sup>230</sup> Ertuğrul,s.126: “Fransa’ya 6 destroyer, 2 denizaltı gemisi” ısmarlandı.; Fransa’ya ısmarlanan denizaltılarla ilgili olarak bkz. Raşit Metel, **Türk Denizaltıcılık Tarihi**,1960,İstanbul, s.26-27:“Fransız denizaltı gemilerinin muvafık olduğu raporu zamanın Bahriye Nazırı Hurşit Paşa’ya arz edilmiştir.

Bu tarihten takriben bir buçuk sene sonra Fransa’ya iki denizaltı gemisi sipariş edilmiştir. 4 Cemaziyelahir 1332 (30 Nisan 1914) tarihli Tanin Gazetesi’nde yeni bahriye siparişlerimiz tahtelbahirler başlıklı çıkan yazıya göre Fransa’da Şnayder Fabrikası direktörü Robert Şnayder’in zevcesi ile birlikte bir müddettenberi İstanbul’da olduğundan bahisle, dünkü ekspres ile Viyana’ya müteveccihen şehrimizden ayrıldığını, Bahriye Nazırı Cemal Paşa ve Hallaçyan Efendi ve Dahiliye Nazırı namına da kalemi mahsus müdürü Hasan Fehmi Bey tarafından teşyi edildiklerini ve iki denizaltı gemisinin siparişi ile gemilerin 18 ay zarfında ikmal olunacakları bildiriliyor.

Fransa’ya Şnayder tezgahlarına ısmarlanan iki adet denizaltı gemisi için 12 Mayıs 1330 (25 Mayıs 1914) tarihinde Yzb. Mehmet Şükrü (Amiral Şükrü Okan), Yzb Mehmet Nail kumandan olarak tayin olunmuş Rodoslu Mk. Yzb. Sabri Abdülkerim de inşaata nezaretçi olarak gönderilmişlerdi. Bu denizaltılar Marsilya’nın şimalinde Chalo-sur-saone da Saone nehri içinde kızağa konuldu. Geminin teknesi çıkmak üzere iken Birinci Dünya Harbinin ilanı, gemilere sahip olmamıza mani oldu. Böylece ısmarlanan iki denizaltıya Bahriyemiz sahip olamadı. Yukarıda isimleri geçen subaylar da 5 Eylül 1330 (19 Eylül 1914) tarihinde yurda avdet ettiler.”

<sup>231</sup>Cemal Paşa.s.103: “O sıralarda Fransızlar da bizim için gemi inşa etmeği arzu ediyorlardı. İstanbul’a davet ettiğim Chantier Normand vekilleriyle müzakere ederek bu şirkete altı muhrip sipariş ettiğim gibi Creuzot fabrikasına da iki denizaltı sipariş ettim.”

<sup>232</sup> Ayışığı, s.44-45



## 2.5.Rauf Bey'in Görevlendirilmesi Ve Gelişmeler

Bu arada Osmanlı Devleti'nin ödeme sorunlarına rağmen, yapımı İngiliz tersânelerinde devam eden iki büyük zırhlı için, personel tedariki çalışmaları da sürmektedir. **“Hamidiye Kahramanı”** olarak tanınmış olan Hüseyin Rauf Bey'in 2 Temmuz 1913 günü rütbesi binbaşılığa yükseltilmiştir. Binbaşı Hüseyin Rauf Bey, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun süvariliğine 7 Ocak 1914'te tayin olunur.<sup>233</sup> Bu durum, bir belgede de şu şekilde geçer:<sup>234</sup> **“Sultan Osman-ı Evvel zırhlı hümayunu<sup>235</sup> Süvariliği ile İnşaat Heyeti Riyasetine tayini mucibince.”** Bu konuda Bahriye Nazırlığı'nın, Londra'daki Büyükelçiliğe yazmış olduğu 10 Ocak 1914 günlü ve 185 numaralı yazıda da bu yeni durum belirtilir: <sup>236</sup> *“Sultan Osman Zırhlı Hümayunu Süvariliği ile İnşaat Komisyonu Riyasetine Hamidiye Kruvazör-i Hümayunu Süvarisi Korvet Kaptanı<sup>237</sup> Rauf Bey tayin olup kendisi bazı mesalihi mahsusanın tesviyesi için bir hafta sonra azimet edecektir.”* Ayrıca aynı gemi için görevlendirilen Abdurrahim Efendi'nin de oraya gideceği hususunda bilgiler söz konusudur. 19 Ocak 1914'te Londra Büyükelçiliği'nden Bahriye Nazırlığı'na cevap verilir.

Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu için gönderilmiş olan Yüzbaşı Abdurrahim Efendi'nin 15 Ocak 1914'de gelmiş olduğu belirtilir.<sup>238</sup> Rauf Bey'in Hamidiye'nin Akın Harekâtı sırasında, seyir subaylığını yapan Fahri Bey'in de, 11 Eylül 1913'de rütbesi yüzbaşılığa yükseltilmiş ve Rauf Bey'in Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'na komutan olarak seçilmesinden sonra, 6 Ocak 1914 günü kendisi de aynı zırhlının seyir subaylığına atanmıştır. Bu atamada da Rauf Bey etkili olmuştur. Rauf Bey anılarında bunları yazmaktadır.<sup>239</sup> Gerçi atanan gemi personeli Rauf Bey'den aylar sonra Temmuz 1914'te İngiltere'de olacaktır. Armstrong şirketi, 6 Ocak 1914 tarihinde özel bir mektupla dönemin Bahriye Nazırı Çürüksulu Mahmut Paşa'ya başvurur. Buna göre Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu için daha önce Brezilya Hükümeti ile yapılmış olan mukavelename ve yirmi yedi adet belgenin de iletileceği belirtilmiştir. Bahriye Nazırı da bu mukavelename ile belgelerin

<sup>233</sup> Künye Bilgisine göre Hüseyin Rauf Bey, 24 Kanuni Evvel (Ocak) 1329 (6 Ocak 1914) günü Sultan Osman-ı Evvel Süvariliğine atanmış ve bu görevden 17 Ağustos 1330 ( 30 Ağustos 1914) tarihinde merkeze alınarak ayrılmıştır.Künye Defteri,Künye Nr:121

<sup>234</sup> DMK-DTA Muhasebe Bölümü: Defter Nr.2522/33; Çoker,A.g.k.,s.158, 8 Ocak 1914 diyor.

<sup>235</sup> Osmanlı kaynaklarında o dönemde dretnot kelimesi tam anlamıyla denizcilik dilimize yerleşmemiştir.

<sup>236</sup>LBA-D/526 10 Ocak 1914 (28 Aralık 1913) Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'dan L.Büyükelçiliği'ne

<sup>237</sup> Rasim Ünlü, **İnce Donanma**, 2005, İstanbul,s.336:Korvet Kaptanı bir çeşit rütbeydi. Günümüzdeki Binbaşı rütbesine tekabül etmekteydi.

<sup>238</sup> LBA-D/526 19 Ocak 1914 L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya (Osm.)

<sup>239</sup> Orbay, A.g.d.,s.16; A.g.k., s.15: “Sultan Osman-ı Evvel ismi verilen bu dretnotu teslim alıp memleketeye götürececek olan bin kişilik mürettebat ve askerim de Reşit Paşa Vapuruyla İngiltere'ye gelmişti”.

alınıp alınmadığını 29 Ocak 1914 tarihindeki yazısıyla Londra'daki Büyükelçiliği'ne sormuştur.<sup>240</sup> Bu aşamada, İngiltere'de bulunan ve Reşadiye Dretnotu'nun yapımı nedeniyle gelişmeleri takip eden Vasıf Bey, Reşadiye Dretnotu'nun komutanlığına atanmış olarak, İngiltere'de aylardır beklemekteydi. Bahriye Nazırının Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu ile ilgili belgeleri görmek ve gelişmeleri öğrenmek istemesi üzerine, hemen aynı günün tarihini taşıyan (29 Ocak 1914) ve Londra Elçiliği'nden Sadrazam Sait Halim Paşa'ya gönderilen yazıda, ağır zırhlıya ait mukavelenameyi, planları ve diğer belgeleri beraberinde getiren Vasıf Bey'in takdim edeceği belirtilmiştir.<sup>241</sup> Çürüksulu Mahmut Paşa'nın Bahriye Nazırlığı sırasında ilginç bir yaklaşımını da belgelerden tespit etmiş durumdayız. Buna göre Bahriye Nazırı, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu ile ilgili olarak, halka yönelik propaganda malzemesi de oluşturmak istemiştir. Bu durum aşağıdaki belgeyle sabittir:<sup>242</sup>

*“Sultan Osman-ı Evvel Zırhlısının Fotoğraflarına*

*Barov'da Vasıf Bey'e*

*Mebde-i On beştir*

*Donanmayı Hümayun tarafından Sultan Osman-ı Evvel'in muhtelif vaziyet resimlerinin Vilayeti Şahanede (İstanbul) sinema ettirilmesi, kartpostal yaptırılması mukarrerdir. Sinema şeritlerinin ve fotoğraflarının irsali*

*Bahriye Nazırı Mahmud”*

Biz bu çalışmamızı oluştururken, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu ile ilgili olarak Vasıf Bey'in bir sinema filmi oluşturulması hususunda bir çalışmaya girip girmediğini araştırmalarımıza rağmen tespit edemedik. Eğer böyle bir filmin bir yerden bilgisi ve görüntüsü çıkmış olsa, ilk Türk yapımı filmlerden birisi olarak değerlendirilmelidir. Fakat İngiltere'den parasını verip de almak istediğimiz bu gemilerin kartpostallarının ve tablolarının yaptırılmış olduğunu elbette biliyoruz. Bunlardan kartpostallar<sup>243</sup> halka satılmış ve ilgi de görmüştür. Halen de bunların görsel malzeme olarak ekler kısmında örnek numunelerinin görüntüsü vardır. Bahriye Nazırı Çürüksulu Mahmut Paşa'nın (14 Temmuz 1913'den itibaren)<sup>244</sup> yerine 11 Mart 1914 tarihinde Ahmed Cemal Paşa getirilmiştir.<sup>245</sup>

<sup>240</sup> LBA-D/526 29 Ocak (Kanun-i sani) 1914 Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'dan L. Büyükelçiliği'ne (Osm.): “Londra Sefaret-i Seniyesi'ne  
29 Kanun-i sani (Ocak)1914

Armstrong Müessesesi'nden aldığım 6 Kanun-i sani (Ocak) tarihli mahrem (gizli) bir mektupta Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun inşa ve teslimi hakkında Brezilya Hükümeti'yle akd edilmiş olan mukavelename ile yirmi yedi parça vesaik (Belge) ve planların nezareti acizeye (Bahriye Bakanlığı'na) irsal olunmak üzere zat-ı sefiranelerine (Londra Büyükelçiliği'ne) ita kılındığı bildirilmiştir. Evrak-ı mezkurenin (adı geçen evrağın) teslim edilip edilmediğinin ve ne zaman irsal buyrulacağına ilişkin işaretler müsterhimdir.  
Bahriye Nazırı Mahmud”

<sup>241</sup> LBA-D/526 29 Ocak 1914 Londra Büyükelçilisi Tefik Paşa'dan Sait Halim Paşa'ya (Osm.): “(Londra Büyükelçisi) A.Tefik Paşa'da (Sadrazam) Sait Halim Paşa'ya

29 Ocak 1914

Konu: Zırhlı Sultan Osman-ı Evvel

Bahriye Nezareti'ne

Zırhlıya dair mukavelename ve planlar ve evrakı saire kariben Dersadet'e (İstanbul) hareket edecek Vasıf Bey vasıtasıyla takdim edilecektir.”

<sup>242</sup> LBA-D/526:29 Ocak 1914 Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'dan Vasıf Bey'e (Osm.):

<sup>243</sup> Bkz. vesikalar kısmına.

<sup>244</sup> Muzaffer Polat, **Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargah Binası (Bahriye Divanhanesi)**, 1997, İstanbul,

Bu göreve getiriliş nedenini Cemal Paşa hatıralarında aktarır. Cemal Paşa Bahriye Nazırlığı'na getirilme gerekçesini anlatırken, şunları da eklemeyi ihmal etmez:<sup>246</sup> *“Beş altı ay evvel Brezilya’dan satın aldığımız Sultan Osman-ı Evvel Dretnotunun inşasının tamamlanması için hiçbir sürat gösterilmiyor, Reşadiye Dretnotunun inşaatı ise geciktikçe gecikiyordu. Balkan Harbi esnasında gemilerimizin duçar olduğu hasarların tamiratına kafi derecede himmet sarf olunmuyor ve gerek nezaret dairesinin, gerekse zabıter heyetinin tensiki hakkında İngiliz Islahat Heyeti Reisinin teklifleri Bahriye Şurasında tetkikata tabi tutularak hiçbir neticeye vasıl olamıyordu. Halbuki Hükümetin nokta-i nazarınca pek yakın bir bir atide Yunanlılarla mücadeleye girişmekliğimiz muhakkak olduğundan, bu mücadeleye teşebbüsten evvel daha büyük bir süratle bahriye kuvvetlerimizi tensik ve talim etmekliğimiz icab ediyordu.”*

Bahriye Nazırlığı görevine getirildikten sonra Cemal Paşa, İngiliz asıllı danışmanı olan Amiral Limpus’un görüşlerinin aldığını da vurgular:<sup>247</sup> Bu tarihten sonraki gelişen süreçte, İngiltere’de inşası süren gemiler hakkında Ahmed Cemal Paşa etkili olacaktır. Gemilerin kısa zamanda yurda getirilmesini isteyen Bahriye Nazırı Cemal Paşa, gemilerin komutanları olan Rauf ve Vasıf Beyleri İstanbul’a çağırır. Toplantıya danışmanı Amiral Limpus’ta davet edilir. Rauf Bey kısa zamanda işlemlerinin biteceğini söylediği Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu için, personel gönderilmesini talep eder.<sup>248</sup> Cemal Paşa, Amiral Limpus’ a gerçekten güvenmektedir. Bu güvenin sonucu olarak 11 Mart 1914 tarihinde Amiral Limpus’un süresi dolan sözleşmesini, 30 Nisan 1914 tarihinden geçerli olmak üzere uzattırır ve de 30 Mayıs 1914 tarihinde de rütbesini Ferik amiralliğe (Koramiralliğe) yükselttirir.<sup>249</sup> Hatta Osmanlı yöneticileri Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye gemilerine, İngilizler tarafından el konulmasından sonra dahi, Amiral Limpus’tan göreve devam etmesini istedi. Bu arada, İngiltere’de aklı başında bazı insanların savaş çıkmaması yönünde yönetimi etkileyeceği de bekleniyordu. Fakat böyle bir durum hiçbir zaman olmadı. Üstelik Osmanlı Devleti’de savaşa girmek durumunda kaldı. Artık hiçbir umudun kalmadığı bir ortamın sonucu olarak, Amiral Limpus ve ekibinin Türkiye’den ayrılması istendi.<sup>250</sup> Bu ekip Kasımpaşa’daki Tersâne-i Âmire’de çalışmaktaydı.<sup>251</sup>

s.67 ayrıca Sayın Polat, Cemal Paşa’nın göreve geliş tarihini s.67’de 6 Mart 1914 olarak vermektedir.

<sup>245</sup>Çoker, A.g.k.,s.158 10 Şubat 1914 diyor.

<sup>246</sup>Cemal Paşa,s.89-90

<sup>247</sup> Cemal Paşa.,s. 90-92;Hacıpoğlu,s.42-43

<sup>248</sup>Çoker,A.g.k.,s.158

<sup>249</sup> Hacıpoğlu,s.43

<sup>250</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6:

<sup>251</sup> DMK. Mülga Bahriye Kataloğu, X, Defter Nr. 386, 29 Nisan 1914, Engineer Comander I.O.N.’den Admiral Limpus Pacha’ya.

## 2.6. Dretnotların/ Ağır Zırhlıların Borçlarıyla İlgili Bilgiler

İngiliz tersânelerinde inşa edilmekte olan ağır zırhlıların yani dretnotların borçlarının ödenmesindeki zorlukları da, aşağıdaki belgelerin ışığındaki örnekler de göreceğiz. Bazı zorluklar çekilmiş olsa da, gelişen süreç içerisinde nihai anlamda borçların ödenmesi adına her şey yerli yerine oturacaktır. Bu gemilerin borçlarıyla ilgili olarak bir İngiliz araştırmacı, Osmanlı yöneticilerinin para bulma konusunda kendilerine güvendiklerini yazmıştır.<sup>252</sup>

Londra Büyükelçiliği'nin 31 Ocak 1914'te Bahriye Nazırlığı'na gönderdiği yazıda, iki dretnot için 10 Aralık 1913 tarihinde toplam 55 milyon Frank'lık çek bedelini üç taksitte: 28 Aralık 1913 de 1.250.000, 31 Aralık 1913 de 470.000 ve 15 Ocak 1914'de 470.000 olmak üzere toplam 2.190.000 İngiliz Lirasına tekabül edecek şekilde ödendiği belirtilmektedir

Tüm bu ödemelerin yanında, Osmanlı Bankası'nın telgrafı aracılığı ile 21 Aralık 1913'de İstanbul'dan getirdiği 95.000 ve 12 Ocak 1914'de 1.000 İngiliz Lirası olmak üzere toplam 96.000 İngiliz Lirası ödemesi de yapılmıştır.<sup>253</sup>

Bu ödemelere rağmen yine de sıkıntılar vardır. Nitekim 2 Şubat 1914 tarihli İngiliz **“Dış İlişkiler Ofisi”**nin Londra'daki Türk Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazıda da bu durum sabittir.<sup>254</sup> Bu evrakı değerlendiren elçilik personeli, Büyükelçi Tevfik Paşa adına, Reşadiye Dretnotu'na ait bazı borçların olduğunu, acilen ödenmesi hususunu Bahriye Nazırlığı'na 4 Şubat 1914 tarihinde rapor eder.<sup>255</sup>

Para sıkıntısı, sadece Reşadiye Dretnotu personeli için değildir. Aynı zorluğu Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu personeli de yaşar.<sup>256</sup> Ödemelerle ilgili olarak zaman zaman bürokratik sorunlar da çıkmıştır. Bunlardan birisi de Osmanlı Bankası'nın Londra Şubesi'nin Büyükelçi Tevfik Paşa'dan, İstanbul'daki şubelerinden gönderilen 1470 ve 685 İngiliz Lirasının ödenmesinin elçiliğe nasıl yapılacağı hususunda bilgi talep etmesiyle görülür.<sup>257</sup>

<sup>252</sup> Palmer,s.353.

<sup>253</sup>LBA-D/526 31 Ocak 1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya (Osm.)

<sup>254</sup>LBA-D/526: 2 Şubat 1914 İngiliz Dışişleri Bakanlığı'ndan Londra Büyükelçiliği'ne.(İng.)

<sup>255</sup>LBA-D/526: 4 Şubat 1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya (Osm.)

<sup>256</sup> Öke-Mütercimler,s.70-71.

<sup>257</sup>LBA-D/526:21Mart1914;LBA-D526:23Mart1914 Osmanlı B.L Şubesi'nden L.Büyükelçiliği'ne (İng.)

Ödemelerdeki sorun, sadece sipariş edilen gemilerin imalâtına yönelik olarak ortaya çıkmıyor, aynı zamanda inşa edilen gemiler için görevlendirilen İngiliz subay ve ustabaşlarının alacaklarına kadar yansiyordu.

Örneğin Reşadiye Dretnotu'nda görevlendirilmiş olan İngilizlerle ilgili olarak 950 İngiliz Lirası farkın ödenmesi için geminin komutanı Vasıf Bey'in göndermiş olduğu yazı dikkate alınmıyordu.<sup>258</sup>

Ödemelerdeki normal durumun sağlanmasından itibaren, İngiliz yöneticileri de mutlu olmaktaydı. İngilizlerin tarihinde ünlü yöneticilerinden birisi olarak kabul edilen Dışişleri Bakanı Sir E. Grey 1 Nisan 1914 tarihinde Londra Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazıda, "Reşadiye" adına yapılmış olunan 2.156.000 İngiliz Liralık ödeme için teşekkür ediyordu.<sup>259</sup>

Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye ısmarladığı bu iki geminin yapımı sırasında karşılaştığı güçlüklerden en önemlisi borç ödemeleri hususunda olmuştur. Meselâ Bahriye Nazırlığı'nın 27 Şubat 1914 tarihli yazısına, Londra Büyükelçiliği 20 Nisan 1914 tarihinde verdiği cevapta Reşadiye Dretnotu için alınan bazı malzemelerin bedelinin 2156 Sterlin tuttuğu makbuzu ile birlikte belirtilmiştir.<sup>260</sup>

Örneğin Reşadiye Dretnotu için 18 Mart 1914'te Armstrong yetkilileriyle yapılmış olan andlaşmadaki ödemelerin 95.0000 İngiliz Lirasının ödenmesinde sorunlar yaşanmış, bu sorunu aşmak için de Maliye Nazırı Rıfat Bey, Mayıs 1914 tarihinde, Maliye Nazırlığı, "**Düÿûn-ı Umumiye ve Muamelât-ı Nakdiye Müdüriyeti**"ne bağlı, "**Düÿûn-ı Umumiye Kalemi**" tarafından bir yazı kaleme aldirıp padişahı da bilgilendirmiştir.<sup>261</sup> Ayrıca bu konu, Hükümetin 6 Haziran 1914 tarihindeki çalışmasında gündeme gelmiştir.<sup>262</sup> Bundan sonra 9 Haziran 1914 tarihinde, Sultan Mehmed Reşad ve hükümet üyelerinin de imzasıyla, 95.000 İngiliz Lirasına karşılık olarak, 3.000.008 liralık hazine tahvilinden 125.400 Liralık kısmının kullanım hakkının, Maliye ve Bahriye Nazırlıklarına verilmesi sağlanmıştır.<sup>263</sup>

<sup>258</sup> Ayışığı, s.44.

<sup>259</sup> LBA-D 526: 1 Nisan 1914 İngiliz Dışişleri'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

<sup>260</sup> LBA-D/526 20 Nisan 1914 L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya.(Osm.)

<sup>261</sup> Bkz. Ekler kısmı 14'e, BOA, 1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,Nr.23/ 352 - 1

<sup>262</sup> Bkz Ekler kısmı 15'e, BOA, 1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,Nr.23/49 – 1 Bâb-ı Âli

<sup>263</sup> Bkz Ekler kısmı 16'ya, BOA, 1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,Nr.23/351 - 1

Bu durum “**Mazbata ve İrade-i Seniye**” ile de belirtilir.<sup>264</sup> 23 Haziran 1914 tarihli “**İngiliz Devlet Sekreterliği**” de, 939 Sterlinlik bir ödeme yapılmasını Londra’daki Büyükelçilik’den ister.<sup>265</sup> Bunun üzerine 24 Haziran 1914 tarihli Londra Büyükelçiliği’nde Bahriye Nazırlığı’na gönderilen yazıda, yine borç ödemeleriyle ilgili olarak para istenmektedir.<sup>266</sup>

27 Temmuz 1914 günü Osmanlı Bankası’nın Londra Şubesinin Müdürü’nün Büyükelçi Tevfik Paşa’ya yazdığı yazıda, İngiliz Deniz Kuvvetleri’ne ödenmek üzere 939 Sterlinin İstanbul Ofisi’nden geldiğini bunun ödenmesi hususunda açıklamalar beklediği belirtilir.<sup>267</sup> Bu konu üzerine Büyükelçi Tevfik Paşa 29 Temmuz 1914 günü, Osmanlı Bankası’nın Londra Şubesi’ne konuya yönelik olarak gereken yazıyı yazar. Bunun üzerine Şube Müdürü de, 30 Temmuz 1914 günü cevabi yazısında 939 Sterlinin hazır olduğunu, istedikleri zaman ilgili firmaya verilebileceğini belirtir.<sup>268</sup>

Sonuçta para İngilizlere verilir. Onlar da Ağustos başında ağır zırhlılara el koyulmasından dolayı gelişecek olan olaylara rağmen hiç sıkılmadan, 5 Ağustos 1914 tarihinde Londra’daki Türk Büyükelçiliği’ne parayı aldıklarından dolayı, bir çeşit gurur duyduklarına dair bir mektup yazarlar.<sup>269</sup>

Paraya yönelik faaliyetlerin sürdüğü sıralarda, gemilerin sigorta ettirilmesi de gündeme getirilip uygulamaya sokulmuştur.<sup>270</sup> İngilizlere ısmarlanan bu gemilerin paralarının ödenmesindeki sıkışıklık sürekli yaşanmışsa da, bu durum süreç içerisinde çözülebilmiştir. Bunu yapılan ödemelerden de görebiliriz.<sup>271</sup>

<sup>264</sup> Bkz Ekler kısmı 17’ye, BOA, Meclisi Vükela-MV:236/165/365 -1

<sup>265</sup> LBA-D/526 23 Haziran 1914 İngiliz Devlet Sekreterliği’nden L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa’ya (İng..)

<sup>266</sup> LBA-D/526 24 Haziran 1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa’dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa’ya (Osm.)

<sup>267</sup> LBA-D/526 27 Temmuz 1914 Osmanlı B. L. Şubesi’nden L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa’ya (İng.)

<sup>268</sup> LBA-D/526 30 Temmuz 1914 Osmanlı B. L. Şubesi’nden L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa’ya (İng.)

<sup>269</sup> LBA-D/526 5 Ağustos 1914 İngiliz Dışişleri’nden Londra Büyükelçilisi Tevfik Paşa’ya (İng.)

<sup>270</sup> Öke-Mütercimler,s.70: “Eksikleri hızla tamamlattırılan gemi (Sultan Osman-ı Evvel Zırhlısı) sigorta da ettirildi.Daha önce Brezilya adına yapılan geminin tüm işlemlerinin Osmanlı adına dönüştürülmesi için yapılan başvuru sonunda, geminin tekne, top ve zırhlıları için 2.275.000 ve makine aksamı için de 300.000 İngiliz Lirası karşılığında sigorta ettirilerek, sigorta belgesi, fabrikanın kıymetli evraklar kasasına senet karşılığı emanet edilmiştir.”

<sup>271</sup> Ayışığı,s.45:“Harbiye Nezaretindeki hesapların incelenmesinden anlaşıldığına göre, 649 bin 647 İngiliz Lirasından ibaret olan son taksitten önce, birbirini takiben 1 milyon 250 bin ve iki kere 470 bin olmak üzere toplam 2 milyon 190 bin İngiliz Lirası ödenmiş bulunuyordu.Bu arada Bahriye Nezareti, 319 bin 800 İngiliz Lirasıyla 1 milyon 428 bin Frankın ödenmesi gerektiği hususunu Maliye Nezareti’ne bildirmişti. Ayrıca Fatih Zırhlısı’nın ikinci taksit bedeli olan 141 bin 13 Osmanlı Lirası, 28 temmuz 1914 tarih ve 104 numaralı emirle, aynı tarihte genel veznedenden ödenmişti...”

## 2.7.Dretnotlara/Ağır Zırhlılara İngiliz Personeli Tedariki

Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarını/dretnotlarını kısa zamanda donanmaya katma isteği vardı. Bu istek çerçevesindeki gelişmeler sonucunda İngiltere'de inşası ve diğer işleri süren Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel adlı ağır zırhlılar için Türk ve İngiliz personeli tedarik etme çabası içerisine girilmiştir.<sup>272</sup>

Yine bu konuyla ilgili ilk çabalar 24 Ocak 1914 de belirir.<sup>273</sup> Bu hususta Mart ve Nisan aylarında yoğun bir faaliyet oluşur. 15 Mart 1914 tarihinde çarkçı sınıfına mensup Türk deniz subaylarının Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'na tayinleri ile ilgili bilgiler verilir.<sup>274</sup> Reşadiye Dretnotu'na da 15 Haziran 1914 tarihinde çok sayıda personel tayini yapılır.<sup>275</sup>

İngiliz denizcileri de birer birer Osmanlı Devleti'nin Londra'daki Büyükelçiliği'ne baş vururlar. Buna göre 19 Mart 1914 tarihinde, Londra'daki Türk Büyükelçiliği'ne mektup yazan Satellite Horace 18 Mart 1914 tarihinde İngiliz Bahriyesi'nden aldığı mektupla görevlendirilmiş olduğunu bildirmektedir.<sup>276</sup>

Aynı günün tarihini taşıyan başka bir mektupla, iki yıllık bir süre için, Türk gemilerinin **"Elektrik Ekibine"** dahil edilmiş olan H. M. Dockyard' ise 20 Mart 1914 günü Türk Büyükelçiliği'ne atama ve diğer koşullar ile ilgili bir mektup gönderir.<sup>277</sup>

<sup>272</sup>Öke-Mütercimler, s.67-68: "Osmanlılar bakımından belki asıl sorun, Sultan Osman-ı Evvel'e personel bulmak olacaktı. Onun gibi bir geminin hesaplara göre 1000 kişilik mürettebata gereksinmesi vardı; hem de nitelikli.1913 yılı Reşadiye personelinin seçilmesi ve yetiştirilmesi ile geçmişti. Bu durumda Sultan Osman-ı Evvel'in personel sorunu nasıl çözümlenecekti? Cemal Paşa, Bahriye Nazırı olarak, Gamble'nin yerine gelen İngiliz danışman Amiral Limpus'a 'Eh, amiral, donanma şimdi önünde, istediğin adamları teker teker seçebilirsin!' demişti; ama bu görevin kolayca tamamlanamayacağı da belliydi. En iyi personel Reşadiye için ayrılmıştı. Sultan Osman-ı Evvel için belki de denize kıyısı olan kentleri gezip, levent seçer gibi adam devşirmek kaçınılmaz olacaktı. Limpus, İngiliz armadasının ülke dışında çalışmayı kabullenecek emekli (ya da emektar) personelinin de Türkiye'ye aktarmayı düşünüyordu. Bu arada bir grup Osmanlı Bahriyelisi Whale Adası'na gelerek İngiliz Deniz Kuvvetlerinin üssünde eğitim kursu görmeye başlamışlardı. Öte yandan İstanbul'da da benzeri eğitim için Mesudiye zırhlısı talimgah olarak seçilmişti. Mesudiye'deki görevi sırasında Türk bahriyeliler için İngiliz uzman Yüzbaşı Elliot, 'Hepsi heyecanlı ve yurtsever insanlar' diyordu; ama pek azı bundan önce bir topu, bırakınız kendisi ateşlemeyi, ateşlenirken bile görmemişlerdi!.. Ama çabuk öğreniyorlardı. Cemal Paşa, sık sık onları denetlemeye geliyor, cesaretlendiriyordu. Eğitim tamamlanınca, yetişmiş personelin Reşitpaşa Vapuruyla Newcastle'a gönderilmesi kararlaştırıldı."

<sup>273</sup>DMK-DTA, Şurayı Bahri Bölümü, Defter Nr:851/6-A

<sup>274</sup>DMK-DTA, Fabrikalar Bölümü, Defter Nr.144/3

<sup>275</sup>DMK-DTA, Fabrikalar Bölümü, Defter Nr.144/88

<sup>276</sup> LBA-D/525:19 Mart 1914 Satellite Horace'ın L. Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı (İng.)

<sup>277</sup> LBA-D/525: 20 Mart 1914 H. M. Dockyard'ın L. Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı (İng.)

Benzer şartlarda Fred A.Sharman “**Ateşçi Eğitmeni**” olarak 28 Nisan 1914 tarihinde görevlendirilir.<sup>278</sup> Aynı zamanda bir mektuptan öğrendiğimiz bilgiler çerçevesinde W.F.Langober adlı İngiliz denizcisi de iki yıl süreyle Osmanlı Donanması’na hizmet etmekle görevlendirilmiştir.<sup>279</sup> Yine benzer bir durum 29 Nisan 1914 tarihli Richard G. Mier’in mektubunda görülmektedir.<sup>280</sup>

29 Nisan 1914 tarihli mektubunda G.V.Waroner’in de, “**Genel Motor Antifrizcisi**” olarak görevlendirildiğini öğreniyoruz.<sup>281</sup> Ayrıca F.H.Yillam isimli başka bir İngiliz denizcisinin de aynı günün tarihini taşıyan başka bir mektubunda verdiği bilgi sonucunda Türk gemilerine görevli olarak seçilmiş olduğunu öğreniyoruz.<sup>282</sup>

Yapım, bakım ve seyir tecrübesine yönelik işlemleri sürdürülen gemilerde görevlendirilen İngiliz ve Türk personelle ilgili olarak, 21 Mart 1914 günlü Bahriye Nazırlığı’nın Londra Büyükelçiliği’ne gönderdiği yazısında, 1400 Sterlinin bu amaca dönük olarak gönderildiği hakkında bilgi verilmektedir.<sup>283</sup>

8 Mart 1914 tarihli yazısına Londra Büyükelçiliği de cevabi olarak 22 Nisan 1914 tarihinde konuyla ilgili para hususunda bilgi verip makbuz durumunu izah eder.<sup>284</sup>

Bütün bu bilgilerin dışında Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nda personel görevlendirmesine yönelik olarak başka bilgilerde vardır.<sup>285</sup>

<sup>278</sup> LBA-D/525: 28 Nisan 1914 Fred A.Sharman ın L. Büyükelçiliği’ne gönderdiği yazısı.(İng.)

<sup>279</sup> LBA-D/525: 28 Nisan 1914 W.F.Langober’ın L. Büyükelçiliği’ne gönderdiği yazısı. (İng.)

<sup>280</sup> LBA-D/525: 29 Nisan 1914: Richard G. Mier’ın L. Büyükelçiliği’ne gönderdiği yazısı (İng.) : “İki yıllık bir süre için Türk Hükümeti tarafından Osmanlı Bahriyesine yerleştirildiğini ve sizinle bilgi akışını sağlamak amacıyla iletişim içinde olmanın öngördüğünü bildirmekten onur duyarım” der.

<sup>281</sup> LBA-D/525: 29 Nisan 1914 G.V.Waroner’ın Londra Büyükelçiliği’ne gönderdiği yazısı (İng.)

<sup>282</sup> LBA-D/525: 29 Nisan 1914 F.H.Yillam’ın Londra Büyükelçiliği’ne gönderdiği yazısı (İng.)

<sup>283</sup> LBA-D/526 21 Mart 1914 (8 Mart 1330) Bahriye Nazırlığı’ndan Londra Büyükelçiliği’ne.(Osm.)

<sup>284</sup> LBA-D/526 22 Nisan 1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa’dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa’ya.(Osm.)

<sup>285</sup> Öke-Mütercimler,s.70: “1 Temmuz 1914 tarihli telyazıda Rauf Bey gemiye atanan İngiliz personeli için şunları yazıyordu.: “Londra’da bulunan Bahriye Nezareti Fen Müşaviri ve Donanma Komutanı limbos (limpus) Paşa, Sultan Osman-ı Evvel Zırlıslı’nda görev almak üzere iki İngiliz topçu astsubayı görevlendirmiştir.(Adları Sullivan ve Sampir’dir)”



## 2.8.Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun Mühimmatı ve Kontrolü

Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun silah sistemleri ve cephaneleri ile ilgili olarak 4 Nisan 1914 günü Londra'daki Osmanlı Büyükelçisi, İngiliz Dışişleri'ne yazıyla başvurur. Bu başvuruyu İngiliz Dışişleri Bakanlığı, 6 Nisan 1914 tarihli yazısıyla dikkate alacağını belirtir.<sup>286</sup> Sonuçta H.W.Adams adlı İngiliz subayı, silah sistemleri ile cephaneleri incelemek üzere 23 Nisan 1914'te Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nda görevlendirilir.<sup>287</sup> Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun cephaneleri 19 Mayıs 1914 tarihinde teslim alınır.<sup>288</sup> Bu arada İngiliz ve Almanlar arasındaki Ortadoğu bölgesindeki güç gösterimi söz konusudur. Bu nedenle 1914'ün Mayıs'ında Alman dretnotu "Goeben", Haziran ayında ise İngiliz savaş gemisi "Inflexible" İstanbul'u ziyaret eder.<sup>289</sup> Inflexible ile İstanbul'a gelmiş olan Amiral De Robeck<sup>290</sup> Bahriye Nazırı Cemal Paşa ile görüşür ve Osmanlı Devleti'nin teslim alacağı zırhlıların Girit'ten itibaren Osmanlı Donanması tarafından karşılanması hususunu tavsiye eder.

Amiral Limpus'un da görüşünü alan Cemal Paşa, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun Türkiye'ye dönüşünde Girit'te karşılama karar aldıklarını bildirir.<sup>291</sup> Bu durumu değerlendiren asker kökenli bir deniz tarihi araştırmacısı, bu gemilerin kendi potansiyelleri nedeniyle korunmaya ihtiyaçları olmadığını vurgulamaktaysa da<sup>292</sup> güvenlik adına bütün detayların ayrıntılı düşünülmesinin gerekli olduğunu düşünüyoruz. Aslında gerçek olan bir şey varsa, o da şuydu: İngilizler bu gemileri Osmanlı Devleti'ne vermek istemediklerinden<sup>293</sup> her ortamda işi yokuşa sürmekteydiler.<sup>294</sup>

<sup>286</sup> LBA-D/526 6 Nisan 1914 İngiliz Dışişleri Ofisi'nin yazısı (İng.)

<sup>287</sup> LBA-D/526 23 Nisan 1914 İngiliz Dışişleri Ofisi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

<sup>288</sup> Hergüner,s.13

<sup>289</sup> Cemal Paşa,s.104.

<sup>290</sup> Bu İngiliz Amirali de, Çanakkale önlerindeki (Mart 1915'te) "Birleşik Donanmanın Komutanı olarak belirecektir.

<sup>291</sup> Cemal Paşa.,s.104-105

<sup>292</sup> Hergüner,s.13: "Oysa bu iki gemi mevcut özellikleri ve kabiliyetleri ile Ege'de 'Deniz Kontrolü' sağlayabildikleri gibi onların almış nedenleri de budur. Gemilerin Ege'de başlı başına bir savaş gücü oluşturması varken Yunan Donanması'na karşı korunma teklifi çok anlamsızdır."

<sup>293</sup> Bayur,s.71: "28 Haziran'da Bosna-Saray'da Avusturya velihtı öldürülür. Ve Avrupa durum gerginleşir. Osmanlı çevrelerinde bundan sonra İngiliz tersânelerinin işi geciktirmek için yavaş çalıştıkları zannı var ise de Sultan Osman-ı Evvel'in 1 Ağustos'ta hazır oluşuna göre bu zan pek yerinde değildir"

Biz Sayın Yusuf Hikmet Bayur'un bu görüşüne katılmıyoruz. Zira pek çok davranış ve tutum, hatta belgeler de bu yöndedir. Evet Sultan Osman-ı Evvel 1 Ağustos'ta hazırdır ama İngiliz donanması için hazır olmuştur.

<sup>294</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: "O sırada gemileri teslim alacak Türk mürettebatta Newcastle yakınlarında, Tyne nehri üzerindeki tezgahlara gelmiş bulunuyorlardı..Amiral Limpus, 500 Türk denizcisini modern bir savaş gemisini kullanacak şekilde yetiştirmişti. Bir iddiaya göre, Türk mürettebat daha şubat ayında gemileri alıp gidebilecekti. Fakat Osmaniye'de bir hela andlaşmazlığı çıkmış, bu yüzden teslim gecikmişti. Gemi, Brezilya için yapılmışa başlandıktan sonra alafanga helalar yerleştirilmiş ve Türk denizciler bunların üzerine tüneyemeyeceklerini bildirerek değiştirilmesini istemişlerdi. Helaların alaturkaya çevrilmesi de aylar almıştı.

Kendi tersânelerine kazanç sağlamak adına<sup>295</sup> bulaştıkları bu gemilerin yapılıp teslim edilme işinin içinden sıyrılmak adına, gereksiz ve ilgisiz faaliyetler ileri sürüp, yeni ve yanlış hedefler belirlemişlerdir. Daha doğru bir deyişle belirledikleri ilgisiz hedeflerle, Osmanlı Devleti'nin yöneticilerini şaşırtıp, dikkatlerini başka başka yönlere çekmeye çalışmışlardır. Zira batılı ülkelerin kendi aralarındaki çıkar kavgasının ürünü olan Birinci Dünya Savaşı, ufukta net ve açık biçimde görünmüştür. Ufukta beliren bu savaş, neredeyse Osmanlı Devleti'nin kapısına da dayanmıştı. Malum savaşın bir tarafının lideri İngilizlerdi. Savaş öncesinde çeşitli görüşme ve gizli andlaşmalarla parsellenmiş olan Osmanlı arazileri de gündemdedir. Yani tam anlamıyla, Musul petrollerinden, Boğazlara kadar Osmanlı topraklarının harita üzerinde, ilgili ülkelere gizli dağıtımı sağlanmıştır. İngilizler ve müttefikleri için bunun sadece pratiğe dökülme sürecine ihtiyaç vardı. Bu konuda gizli çalışmaları yapanların, gereğini açıktan yerine getirme zamanı yaklaşmaktaydı. Savaş aşamasında da paylaşmayı hedefledikleri bir ülkenin eline, 23.000 ve 27.500 tonluk ağır zırhlıları teslim etmeleri de, her halde yapılabilecek en büyük saflık olsa gerekir...

Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın, Amiral De Robeck'in görüşlerini dikkate aldığı, hatta gelişen yeni durumlardan da kuşkulandığı anlaşılmaktadır.<sup>296</sup> Cemal Paşa daha öncede belirttiğimiz gibi, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarının bir an önce tamamlanması hususunda, anılan gemilerin komutanlarını İstanbul'a çağırdığını, yolladıkları evrakları incelediğini ve Amiral Limpus'un da görüşünü alarak cevap verdiğini belirtmiştik, Cemal Paşa, aynı zamanda:<sup>297</sup> “Fabrikaya yazdığım bir mektup ile de Osmaniye ve Reşadiye'nin inşaatlarının bitirilmesi için kat'i bir tarih vermelerini talep ettim” der. Temmuz 1914 tarihinde de Fransa'nın Toulon limanına, Fransız Amirali Boue de Lapeyre'in çağrısı üzerine, deniz tatbikatlarını izlemek için gitmiştir.<sup>298</sup> Bir ara, Toulon limanından Fransa'nın başkenti Paris'e de geçmiş ve İngiltere'den Paris'e çağırdığı Reşadiye Dretnotu'nun Komutanı Binbaşı Vasıf ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun Komutanı Binbaşı Hüseyin Rauf Beylerle 4 Temmuz 1914 de buluşmuş ve görüş alış-verişinde bulunmuştur.<sup>299</sup> Bu üç kişi, Paris'teki bu toplantılarında, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarının İstanbul'a dönüşlerindeki muhtemel rotaları üzerinde de görüşme yapmışlardır.

---

Böyle bir olay geçmeseydi dahi gemilerin daha önce teslimi yine şüpheliydi. Herhalde başka bir bahane bulunacaktı. Zaten Churchill, el altından haber salmış,işin mümkün olduğu kadar ağırdan alınmasını istemişti.”

<sup>295</sup> Yargıcı 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6

<sup>296</sup> Çoker,A.g.k.,s.159; a,s.14.

<sup>297</sup> Cemal Paşa., s.98.

<sup>298</sup> A.g.e.s.112.

<sup>299</sup> Ali İhsan Sabis,**Harp Hatıralarım: Birinci Dünya Harbi,I**,İstanbul,1951,s.59; Kemal Arı, **Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi**, Ankara,1997,s.6; Çoker, A.g.k.,s.159

Cemal Paşa, Paris'e çağırıldığı Rauf Bey'e:<sup>300</sup> *“Sultan Osman-ı Evvel'in Cebelitarık'tan itibaren hangi seyir hattını takip edeceğine, donanmayı hangi arz ve tul daireleri üzerinde bulunacağına dair donanma kumandanı sıfatıyla Amiral tarafından kaleme alınan bir emirnameyi (...) İngiltere'den Paris'e çağırtmış olduğum Rauf Bey'e vermişim.”* derken; Rauf Bey'de Cemal Paşa'ya İngilizlerde garip bir davranış gözlediğini, Sultan Osman-ı Evvel'in tesliminin geciktirilmesi için her gün bir bahane icat ettiklerini anlatmıştır.<sup>301</sup> Bu sözlerden sonra iyice kuşkuya düşen Cemal Paşa, gemilerin İngilizler tarafından verilmeyeceğinden şüphelendiği için<sup>302</sup> eksik parçaların geminin tesliminde gecikmeye bahane olmaması hususunu da düşünmüştür.<sup>303</sup> Bu sebeple Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nu inşa eden şirketin geminin on dört topundan ikisinin belirlenen zamanda yerine konulmayacağı yolundaki engelini, geminin hız deneylerinin iki top eksik olarak yapılması istenilerek aşılmaya çalışılmıştır. Bu iki top sonradan İstanbul'da yerine monte edilmek üzere geminin Temmuz ayı içinde İstanbul'a doğru yola çıkması sağlanmalıdır<sup>304</sup> düşüncesine ulaşılmıştır. Cemal Paşayı bu yeni düşüncelere iten İstanbul'da görüştüğü Amiral de Robeck'in sözleri ve Paris'te dinlediği Rauf Orbay'ın anlattıklarıdır. Aslında kendisi de bu konuda haklıdır.

Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarının İstanbul'a getirilmesi hususundaki yeni düşünceleri üzerine Rauf Bey, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun İngiltere'den dönüş sürecine geçebilmesi için, 1000 kişiyi bulan personelin İstanbul'dan İngiltere'ye gönderilmesini ister. Bunun üzerine Cemal Paşa, Rauf Bey'in teklifini uygun bulur. Bu konuyla ilgili olarak **“Reşitpaşa Vapuru”** İstanbul'dan İngiltere'ye personeli getirmekle görevlendirilir. Cemal Paşa hatıralarında bu konuyu şu şekilde ele alarak:<sup>305</sup> *“Rauf Bey Osmaniye fenni mürettebatından bazılarının şimdiden gemiye gönderilmeleri, mürettebatın, ince fenni aletlere daha şimdiden alışmalarının faydalı mucip olacaklarını teklif etmiş olduğundan, gerek Osmaniye, gerek Reşadiye mürettebatından bir kısım zabitelerle küçük zabiteleri ayırdım ve Reşit Paşa Vapuru ile Haliç Komodoru İsmail Kaptan kumandasıyla İngiltere'ye gönderdim. ve gemilerin şirketlerce temdid ve kabul edilecek zamanda inşalarının tamamlanması ve tesellümleri mümkün olabilmek için bundan böyle her hangi tadil talebinden sarfınazar etmelerini Rauf ve Vasıf Beyler'den rica ederek ikisini de Londra'ya iade*

<sup>300</sup> Cemal Paşa, s.105

<sup>301</sup> Çoker,-a,s.14

<sup>302</sup> Hergüner,s.13

<sup>303</sup> Cemal Paşa,s.115: “Rauf Bey'e Sultan Osman-ı Evvel'in sür'at ve atış tecrübelerinin yapılması hakkında bazı talimat verdiğim sırada, 'İngilizler'de garip bir haleti ruhiye müşahade etmekte olduğunu ve adeta Sultan Osman-ı Evvel'in tamamlanmaması ve tehiri için her gün başka bir bahane icat etmekte bulduklarını' haber verdi. Buna mukabil bizim de gayet müteyakkız davranarak bir an evvel gemiyi teslim almağa muvaffak olmağımız lazım geleceği cevabını verdim. İnşaat şirketi geminin on dört topunda ikisinin muayyen zamana kadar yerine konulamayacağını söylemişti. Bu iki topun sonradan İstanbul'da yerlerine konabileceğini ve binaenaleyh tecrübelerin iki top noksan olarak yapılmasına muvaffakat ettiğime dair yazdığım cevabı da Rauf Bey'e vererek ve şifahi bir çok talimat daha ilave ederek kendisini İngiltere'ye iade ettim. Vasıf Bey'i yanımda ahıkoymdum.”

<sup>304</sup> Çoker,a.g.k.,s.159;t,s.15; Özçelik,s.170

<sup>305</sup> Cemal Paşa,s.98

ettim” derse de, Cemal Paşa’nın hatıralarındaki bu bilgi, başka bir sayfada verdiği bilgiyle çelişir:<sup>306</sup> “*Yazdığım cevabı da Rauf Bey’e vererek ve şifahi bir çok talimat daha ilave ederek kendisini İngiltere’ye iade ettim. Vasıf Bey’i yanımda alı koydum*” der. Paris’teki üçlü görüşmede Reşadiye Dretnotu komutanı Vasıf Bey’i Cemal Paşa İstanbul’a beraberinde götürmek ister ve Vasıf Bey de bu teklifi kabul eder. Vasıf Bey’i beraberinde Paris’ten İstanbul’a götürecektir olan Cemal Paşa, onun I. Daire Kurmay Başkanlığına atanmasını da sağlar. Vasıf Bey’den boşalan Reşadiye Dretnotu’nun komutanlığına da Haliç komodoru İsmail Bey tefrik edilir.<sup>307</sup>

Yine bu sırada İngiltere’de yapımı süren Fatih Dretnotu’nun Komutanlığına da Korvet Kaptanı Hamdi Bey atanır.<sup>308</sup> Cemal Paşa’nın tüm bu çaba ve gayretlerine rağmen İngilizler, gemileri vermemek için Osmanlı Devleti’ne karşı her gün yeni yeni engeller çıkaracaklardır.<sup>309</sup> Bu engelleri Cemal Paşa da tüm gayretlerine rağmen süreç içerisinde aşamayacaktır. Cemal Paşa Fransa’da bulunduğu sırada 15 Temmuz 1914 günü, Fransa Başbakanı Viviani ve “Siyasi İşler Müdürü” Margerie ile görüşmelerde bulunur. 18 Temmuz 1914 günü de Paris’ten İstanbul’a dönmek üzere harekete geçer.<sup>310</sup> Bu arada İstanbul’daki Reşitpaşa Vapuru da Temmuzun üçüncü haftasında Reşadiye Dretnotu’nun yeni Komutanı İsmail Bey ve Sultan Osman-ı Evvel zırhlısının personeliyle birlikte İngiltere doğru yolculuğa başlar.<sup>311</sup> Reşitpaşa Vapuru 27 Temmuz 1914’te yolcularını İngiltere’deki Tyne limanına<sup>312</sup> getirir.<sup>313</sup> Bu faaliyetlerle ilgili bilgiler verilmektedir.<sup>314</sup> Bu sırada İstanbul’da bulunan Armstrong Şirketi’nin Vekili Viyer Efendi de Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun teslim şartları hakkında Bahriye Nazırlığı’na mektup yazar.<sup>315</sup>

<sup>306</sup> A.g.e,s.115

<sup>307</sup> Hergüner,s.13

<sup>308</sup> Cemal Paşa,s. 102 ; Özçelik,s.170

<sup>309</sup> Çoker,A.g.k., s.159; a.,s.15

<sup>310</sup> Cemal Paşa,s. 115-116;Sabis,I,s.61;Arı,s. 6

<sup>311</sup> Hergüner,s.13

<sup>312</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Temmuz sonlarına gelindiği halde gemilerin eksiklikleri bir türlü tamamlanmıyordu. 27 Temmuz’da bir Türk gemisi mürettebatın geri kalan kısmını Tyne nehrine getirdi.” Türkler yönünden her şey tamamı. Para çoktan ödenmiş, mürettebat eğitilmiş ve İngiltere’ye gönderilmişti. Bu durumda, İngilizler (...) gemilerin 2 Ağustos günü teslim edileceğini ilan ettiler.”

<sup>313</sup> Hacıpoğlu,s.92; Palmer,s.354: “İki gemi İngiliz doklarında öyle çabuk yapıp bitirildi ki, onları alarak Cebelitarık yoluyla Boğazlara getirme görevini üstlenen 400 Türk subay ve denizcisi 1914 Temmuzunda Tynside’ye varmışlardı bile. Türklerin gelişi İngiliz kaynaklarının savaş için seferber edilmesine rastlamıştı.” ; Langensiepen& Gülyüz., s.17: “500 kişilik yeni mürettebat Newcastle’e vardı.”

<sup>314</sup> Öke-Mütercimler,s.72: “27 Temmuzda Reşit Paşa Vapuru Newcastle’dadır. Gelenler, hemen karşılarında Sultan Osman-ı Evvel’i görünce hayret ve hayranlıklarını gizleyemeyeceklerdir. Görüntü çok etkileyicidir (...) Bu arada Churchill, Türk personelin Newcastle’a vardığını öğrenmiştir telaşlanır. Sultan Osman-ı Evvel’e el koymanın en ölçüde büyük bir diplomatik kargaşaya neden olabileceğini düşündükçe huzursuzlanır ama gemiye el koymanın en uygun yöntemi de düşüncelerini ikirciklendirmektedir. İngiliz çıkarları bu gemiyi Türklere teslim etmeme yönünde seyretmektedir...”

<sup>315</sup> DMK-DTA, Umumi Evrak Bölümü, Defter Nr. 470/85

Bu mektuptaki bilgiye göre de, gemi 30 Temmuz 1914’de teslim edilebilir ve bunun için 875.000 Sterlinin ödenmesi de istenmektedir. Bu yazı üzerine Bahriye Nazırı Cemal Paşa, aynı konuda 24 Haziran 1914’de İstanbul’daki yetkili olan Viyer’e cevabi bir yazı gönderir.<sup>316</sup> Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun zamanında verilebilmesi için istenilen talepler arasında İngiliz deniz subaylarının gemiyi muayene etmeleri hususu da vardır.24 Haziran 1914 günü İngiliz Bahriye Nazırlığı’nın tefrik ettiği bir deniz subayının cephane muayenesinde bulunması hususunda, İngiliz Dışişleri Bakanlığı Londra Büyükelçisi’ni bilgilendirmiş; Büyükelçi Tevfik Paşa, bu durumu Osmanlı Devleti’nin Bahriye Nazırı olan Cemal Paşa’ya rapor etmiştir.<sup>317</sup> Aynı gün, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun teslimi hususu ve cephaneler konusunda gemiyi inşa eden Armstrong Şirketi yetkililerince, Londra Büyükelçiliği’ne bir yazı gelir. Büyükelçi Tevfik Paşa o yazıyı da hemen Bahriye Nazırı Cemal Paşa’ya gönderir.<sup>318</sup> Aslında İngilizlerin Dışişleri ve Bahriye Bakanlıkları ile gemileri inşa eden Armstrong ve Vickers şirketleri ortak bir şekilde hareket etmekte ve işi yavaşlatmaktadırlar diye düşünülebilir. Şöyle ki:<sup>319</sup> *“Haziran ayı başlarında, İngiliz Deniz Kuvvetleri Armstrong şirketi yetkilisine çevreye pek yayılmayan bir ‘sinyal’ vermişti.”*

Bu sinyal gemilerin Türklere verilmeyeceği şeklindeydi.Bu durum karşısında Osmanlı Hükümeti’nin 20 Haziran 1914 günlü Londra Büyükelçiliği’ne gönderdiği telgrafta, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu ile ilgili olarak denetleme ve deneme seyirlerindeki personel teklifini yumuşattığı görülmekte ise de 24 Haziran 1914’te aldıkları başka bir telgrafta da mühimmatın İngiliz amiralliği müfettişlerince denetlenmesine de karşı çıktığı anlaşılmaktadır. Araştırmacı Yusuf Hikmet Bayur ise farklı bir tespitte bulunur. Onun tespitinde, esas olarak İngiliz subaylarının istendiği şekilde ifade vardır. Aslında burada Bayur’un durum tespitinde bir yanlışlık vardır. Bahriye Nazırı Cemal Paşa bilakis, Türk denizcilerinin muayene de yer almalarını istemiştir.

<sup>316</sup> DMK-DTA, Umumi Evrak Bölümü, Defter Nr. 470/87

<sup>317</sup> LBA-D/526 24 Haziran1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa’dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa’ya (Osm.)

<sup>318</sup> LBA-D/526 24 Haziran 1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa’dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa’ya (Osm.): “(Londra Büyükelçisi A.Tevfik Paşa’dan (Bahriye Nazırı) Cemal Paşa’ya 24 Haziran 1914

Konu:Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu Hakkında, Bahriye Nezareti Celilesi’ne

Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun teslimi ve cephanesinin teftişi hakkında Armstrong Fabrikası’ndan şimdi Sefaret-i Seniyyeye varid olan bir mektup ehemmiyetine mebni leffen ve aynen taraf-ı nezaretpenahilerine teşyir kılınmış olmağla, ol bapta.”

<sup>319</sup> Öke-Mütercimler,s.72

Churchill'in güdümündeki şirket ise kasıtlı olarak İngilizlerin muayenede bulunmasını savunmuş ve hatta İngilizler bulunmazsa geminin bitirilme işlemlerinin uzayacağını Londra'daki Büyükelçi Tevfik Paşa'ya bildirmişler, o da bu gelişmeler üzerine 24 Haziran 1914 tarihli mektubunun cevabında şu noktayı vurgulamıştır:<sup>320</sup> *“Bu teftiş işimizi dört hafta kadar uzatır ve yapıcı şirket Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nu söz vermiş olduğu gibi 30 Temmuz’da bitiremez”* demiştir. Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nu inşa eden Armstrong Şirketi’nin müdürü ise, yaratılan pozisyondan adeta kendisine pay çıkarır:“Gemilerin söz verildiği tarihte teslimi, her türlü erteleme nedeninin bertaraf edilmesiyle mümkündür” der. Amaç hep bilinen taktik üzerine gider. Yani geminin verilmesini geciktirmek ve belki de geminin özünde varolan mühendislik hatalarını göstermemektir!. Armstrong Şirketi tarafından **“Türk Savaş Gemilerinin Cephane”** malzemelerinin incelenip araştırılması konusu üzerine yazılmış olan 24 Haziran 1914 tarihli rapor, 26 Haziran 1914 günü Londra'daki Büyükelçili'ğe ulaşır.<sup>321</sup> Bu rapora göre, 17 Haziran 1914'de gelen telgrafa istinaden, geminin en kısa zamanda teslimi için Osmanlı Hükümeti'nin Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun zamanında verilmesi ile ilgili olarak hukuksal mücadeleyi de bırakması istenmiştir. Aynı zamanda bitirmeyle ilgili incelemelerin İngiliz personelince yapıp onaylanması durumunda zırhlının İngiltere'yi 30 Temmuz 1914'te terkinin söz konusu olacağı belirtilmiştir.

Bu gelişmeler ve bu gelişmelerin İstanbul'a rapor edilmesinden sonra, Bahriye Nazırı Cemal Paşa, bilinen sertliğini bırakmak zorunda kalarak ve 27 Haziran 1914 günü de Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya: *“Sultan Osman-ı Evvel cephanesine ait muayenenin badema Osmanlı memurlarıyla Armstrong memurları marifetiyle icrası karargir olduğu”* talimatını vermiştir.<sup>322</sup> Bunun üzerine Londra'daki Osmanlı Büyükelçiliği bu yeni oluşan durumu 29 Haziran 1914'te Armstrong firmasına rapor eder.<sup>323</sup> Armstrong Şirketi Müdürü ise bu yazıya, 30 Haziran 1914 günü cevap verir ve şöyle der: *“İşin hızla tamamlanabilmesi için, üretim bölümlerimizin en üst düzeyde özenle çalışmaları hususunda talimat veriyorum”*<sup>324</sup>

<sup>320</sup> Bayur,s.71 “Bu iki geminin 1914 yılının ortalarında bitmesi bekleniyordu.Haziran ayında Osmanlı Bahriye Nezareti bitmek üzere bulunan bu iki savaş gemisinin İngiliz deniz subaylarınca muayene edilip gerektiği gibi yapılmış olup olmadıkları hakkında rapor verilmesini ister. Anlaşılan bu biçim gemi ilk defa Osmanlı donanmasına katılacağı için kendi deniz subaylarımızın bunları muayene etmeleri yeter sayılmamıştır.”

<sup>321</sup> LBA-D/526 26 Haziran 1914 Armstrong Şirketi Müdüründen Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

<sup>322</sup> LBA-D/526 27 Haziran 1914 Bahriye Nazırı Cemal Paşa'dan L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (Osm.)

<sup>323</sup> LBA-D/526 29 Haziran 1914 Londra Büyükelçiliği'nden Armstrong Şirketi'ne yazı (İng.)

<sup>324</sup> LBA-D/526 30 Haziran 1914 Armstrong Şirketi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

Aslında bu yazı, gerçekte Osmanlı Devleti'nin yetkililerini kandırma anlamında kaleme alınmıştır. Buna göre kendi tersânelerinde çalıştırılan işçilerin sayısının artırıldığı belirtilmiş ve ayrıca İngilizler Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun büyük bir modelini yaparak, Bahriye Nazırlığı'na göndermişlerdir. Osmanlı Bahriye Nazırlığı da, İngiltere'den gönderilen Sultan Osman-ı Evvel Ağır Zırhlısı'nın modelini, bu zırhlıların alımı için büyük fedakarlıklarda bulunan Donanma Cemiyeti'ne hediye etmiştir. Donanma Cemiyeti mensupları da milyonlar ödedikleri ve aslını göremedikleri Sultan Osman-ı Evvel Ağır Zırhlısı'nın modelinin gönderilmesi karşısında, şaşırımlarsa da, gelen büyük modeli İstanbul'daki Üniversitenin (Dar'ü'l-fünun) konferans salonuna koydurmuşlardır.<sup>325</sup> Yusuf Hikmet Bayur'un Sultan Osman-ı Evvel Zırhlısı'nın muaynesi konusunda İngiliz deniz subaylarının görevlendirilmesi hususundaki yanlış tespitini yukarıdaki bölümde belirttik. Fakat onun bir diğer konudaki yanlış tespitini ise, başka araştırmacıların çalışmalarından da ortaya koyabiliriz.<sup>326</sup>

Gemilerin hazır olup-olmadığı hususunda da İngiliz yazar Moorhead'da, hazır hale gelmiş şeklinde bir tespiti yaparsa da,<sup>327</sup> bu hazır olma durumu, herhalde İngiliz Donanması'na katılma anlamındaydı. Çünkü bu sırada İngiltere yönetimi, kendi tersânelerinde Osmanlı Devleti adına inşa olunan gemilere el koymanın zeminini de süratle hazırlamaktaydı. Daha önce 30 Temmuz 1914 günü Osmanlı Devleti'ne teslim edileceği söylenen<sup>328</sup> Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu, Temmuz ayı içerisinde üç ay süreceği tahmin edilen seyir tecrübelerine başlayacaktır.<sup>329</sup> Bu konuya yönelik bilgiler mevcuttur.<sup>330</sup>

<sup>325</sup> Özçelik,s.169

<sup>326</sup> Öke-Mütercimler,s.73-74: "Her ne kadar Hikmet Bayur; 'Bu telden birkaç gün sonra 28 Haziran'da Bosna-Saray'da Avusturya veliahtı öldürülür ve Avrupa durumu gerginleşir.Osmanlı çevrelerinde bundan sonra İngiliz tersânelerinin işi geciktirmek için yavaş çalıştıkları zannı var ise de Sultan Osman-ı Evvel'in 1 Ağustos'da hazır oluşuna göre bu zan pek yerinde değildir' biçimde yorum yapıyorsa da, Rauf Bey'in 31 Temmuz 1914 tarihli yazısı bunun tam tersini ortaya koyuyor. Bu telgrafta yapımcı firmanın topları yerleştirmeyerek elden geldiğince teslimi geciktirdiğini açıkça görüyoruz.Bu yazıda şunlar yazılıdır. 'Ağustosun üçünde gemide cephan ve kömürün tam olarak bulunmasının olanağı yoktur. Cephaneyi alabilmek için Taymis nehrine gidilecektir.Kömür de oradan alınacaktır.Yoksa kömürsüz kalmak tehlikesi vardır. Pazartesi başlamak zorunda olduğumuz top ve torpido denemelerinden de vazgeçeyim mi? O tarihte İngiltere'den ayrılırsak, gemi cephanesiz olarak İspanya sahiline kadar, kömürü idareyle hareket edebilir. Orada, duruma göre kömür bulunabilir. Cephaneyi de beklemek doğru olmaz. Müdürler toplanıyorlar. Cumartesi sancak çekilmesini uygun görürlerse, ondan sonra ambargo tehlikesi kalmaz; sonucu bugün bildireceğim. Ondan evvel cephan ve kömürle Cebelitarık'ta bulunamaz. Zeylidir(ekidir): Müdür akşama kadar sancak çekilmesinin olup olmayacağına dair söz vermiyor. Kanımca İngiltere Hükümetiyle sürekli görüşüyorlar. Olayların yüzünden bu sulara top tecrübesi de yapılmayacaktır."

<sup>327</sup> Moorehead,s.30: "1914 Ağustosunda gemilerden biri (Sultan Osman-ı Evvel) Tyne'deki Armstrong Firması'nca tamamlanmıştı. Öteki de, birkaç hafta içinde teslimi hazır olacaktı."

<sup>328</sup> Bayur,s.71;Kütükoğlu,s.206

<sup>329</sup> Kütükoğlu,s.206

<sup>330</sup> Öke-Mütercimler,s.70-72: " Bu arada İngiltere'de Sultan Osman-ı Evvel'in deneme atışları bir festival havasında sürdürülüyordu. Her denemenin başarıyla sonuçlanmasından sonra içki şişeleri açılıyor ve İngiliz mühendis ve teknik adamlar birbirlerini kutlamaya başlıyorlardı. Bu eğlenceden kendini uzak tutanlar ise geminin gerçek sahipleri Türk bahriyelileriydi. İngilizler, onların dinsel nedenlerden ötürü alkolden uzak durduklarını anlamışlardı. Ancak, İngiliz teknisyenler 'çocukları' gibi yarattıkları Sultan Osman-ı Evvel'den bir

Gerçekte bütün bunların, İngilizlerin göz boyama taktiği olduğu ve bu göz boyamanın da<sup>331</sup> yaşanan dönem içerisinde ortaya döküleceği günler yaklaşmaktadır. İngiliz Hükümeti'nin ve gemileri yapan şirketlerin bu konuda işi kasıtlı olarak yavaşlattığı ve bu yavaşlatmadaki amacın gemiye el koymak olduğu gerçeği de ortaya çıkacaktır. **“Çanakkale Olayı”** isimli kitapta bu konuya yönelik olarak şu tespit yapılmıştır:<sup>332</sup> *“Temmuzdan itibaren gemilerin teslimini geciktirme manevrasına giriştiler. Çünkü bu gemilerin Kraliyet Donanmasında çok daha işe yarayacağını düşünmeye başlamışlardı.”*

Tüm bu gelişmeler olurken, 27 Temmuz 1914 günü İngiliz yönetimi kendi Deniz Kuvvetleri'ndeki asker terhisini durdurma kararı alır.<sup>333</sup> Bu kararın uzantısı olarak da, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun cephaneleri de verilmez.<sup>334</sup> Halbuki Osmanlı Devleti yetkilileri, bu cephaneler için de para ödemişti.<sup>335</sup>

---

süre sonra ayrılacaklarının hüznü ile olsa gerekir, efkarlarını kafa çekip, güverteye attıkları şezlonglarda sızmakla çıkartmayı ahdetmişlerdi, bir kere!

Newcastle'dan Devon'a seyreden Sultan Osman-ı Evvel'in tüm aksanı denemeden geçmişti. Dönüş yolunda Sphthead'dan geçerken Kral V. George'un İngiliz armadasını denetleyişine tanık oldular. İki yüz elli gemi, gece karanlığında, ışıklar içinde ne muhteşem bir görüntü sergiliyorlardı. Osmanlı bahriyelileri bu görüntüyü imrenme ve biraz da kıskançlıkla seyrettiler. Ancak, karşı taraftan da Sultan Osman-ı Evvel'in imrenme ile izlendiğini bilebilirler miydi? Sanmıyoruz...

Kayıtlardan bildiğimiz Türklerin bu aşamada artık sabırlarının taşma noktasına yaklaştığıydı. Gemiye bir an önce Türk sularına götürmek istiyorlardı.

Keşke her şey gönüllerince olabilseydi. Dönüş yolunda dev gemi birdenbire yavaşladı...Niye ağır seyrediyordu? Onları nerdeyse öldürürcesine ağır yolla seyretmeye başlamıştı...Her şeye rağmen bir an önce Newcastle'a dönmeli, son topları takıp, cephaneyi yükleyerek İstanbul yoluna düşmeliydiler. Fakat Armstrong tersânesi yetkilileri, geminin hızının (daha doğrusu sürat yapısının da) denemesi için, Tyne'i geçerek, seksen mil ilersindeki St.Abb's Head'e kadar varılmasının zorunlu olduğunu belirtiyorlardı. Türkler sabırsızdılar; soru üstüne soru sralıyorlardı.

–Peki bu yolculuk ne kadar sürecekti?

Aldıkları yanıt; bir gün yeterliydi...Bu yolda Sultan Osman I zorlanmadan 22.42 mil hız yapabilecekti.

18 Temmuz'da dev gemi Forth civarında demirler. Ve bu sırada beklenmedik bir gelişme oldu; bir doğa engeli çıktı: Sis!..Sis onları günlerce deniz üstüne tutsak etti. Bu arada Avusturya-Macaristan Arşidükü, bir Sırp tarafından suikaste kurban gitmiştir. Sis kalktığında Avrupa'nın üzerine bir dünya savaşının kara bulutları çökmüştür bile...Petrograd, Berlin, Paris ve Londra seferberlik ilan etmişlerdir. 22 Temmuzda Sultan Osman I Tersâne'ye döndüğünde, onu karşılayan Rauf Bey, Armstronglara gemiyi derhal teslim alması gerektiğini iletir. Ne ekşiği varsa bir an önce giderilmelidir...”

<sup>331</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Türklerin gözünü boyamak ve aynı zamanda gemilerin durumunu anlamak için 7 Temmuzda ‘Osmaniye’ ve ‘Reşadiye’ seyir tecrübelerine çıkarıldılar. İngiliz görgü tanıklarının anlattıklarına göre, o sırada nehirde demirli bulunan Queen Elizabeth'in mürettebatı, yedi taretli ‘Osmaniye’yi görünce heyecanlanmış, gıpta ile seyretmişti. ‘Osmaniye’nin yedi taretine karşılık, o devrin en modern gemilerinden olan ‘Queen Elizabeth’in dört taretli vardı. Seyir tecrübelerinden sonra ‘Osmaniye’nin 22.42 mil hız yapması da dillerde dolaşır olmuştu.”

<sup>332</sup> Walder, s.40

<sup>333</sup> Arı, s.7

<sup>334</sup> Öke-Mütercimler, s.72: 1 Ağustos'da 12 inç'lik toplar da yerlerine yerleştirilir. Ancak cephaneden haber yoktur. Rauf Bey gittikçe sinirlenmektedir. Üstelik, Reşit Paşa'daki personelin Sultan Osman-ı Evvel'e çıkışına izin verilmemektedir. Tersânede Türklerle İngilizler arasında eski dostluk, şakalaşmalar kesilmiş; yerini ilan edilmemiş bir gerginlik almıştır.

Rauf Bey, gemiyi –en son tarih olarak- 2 Ağustos'ta istiyorum, demiştir. Ertesi sabah, saat 8' de bir törenle Sultan Osman-ı Evvel'e Türk bayrağı çekilecektir. Artık Türkler de uyku yoktur.”

<sup>335</sup> Ayışığı, s.44: “Sultan Osman-ı Evvel'in torpidoları 40 bin, Reşadiye ve Mesudiye zırhlılarının cephane bedeli 187 bin 354 İngiliz Lirası tutmuştur.”



### 3. AĞIR ZIRHLILARA İNGİLİZLERİN EL KOYMASI VE SONRASI

#### 3.1.İngiltere Hükümeti'nin Gemilere El Koydurması

Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel isimli gemilere el koyma olayını, Türkiye'deki bazı yetkililer daha önceden tahmin etmişlerdi. Nitekim alınacak olan dretnotlarla ilgili olarak Mahmut Şevket Paşa, 1 Mayıs 1913 tarihinde günlüğüne not düşmüştü.<sup>336</sup> Bu tarihten yaklaşık kırk gün sonra Mahmut Şevket Paşa, 11 Haziran 1913'te saldırıya uğrayıp hayatını kaybetmiştir. Onun ölümünden sonra aradan geçen bir yıla aşkın zaman, bu konuda Mahmut Şevket Paşa'yı haklı çıkaracak şekilde gelişmiştir. Yine bu konuyla ilgili olarak 12 Mart 1914 günü, Malta'daki Osmanlı Konsolosu'nun Bahriye Nazırlığı'na yazdığı yazıda da bu tespit söz konusudur.<sup>337</sup> Ayrıca İngiltere'nin bir başka liman şehri olan Plymouth'ta yayın yapan yerel bir gazetenin haberinde de, geminin Devonport (Plymouth)'da İngiliz Kraliyet Savaş Gemisi olarak faaliyete geçeceği belirtilmiştir. Bu olumsuz durum, 26 Haziran 1914 günü Londra'daki Türk Büyükelçiliği'ne de rapor edilmiştir.<sup>338</sup> Bu konuyla ilgili olumsuz haberler çeşitli gazetelerde zaman zaman yer almıştır.<sup>339</sup>

Osmanlı Devleti yaklaşan savaşın ortamına düşmemek ve 1 Ağustos 1914 günü Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nu alabilmek için borcu olan 649.647 Sterlini ödemiştir. Bu durumun özelliğini daha önceki gelişmelerden bilen Armstrong Şirketi'nin yöneticisi:<sup>340</sup> *“Anlaşılan odur ki bu ödeme, Osmanlı İmparatorluğu'nun donanması, savaş gemisi ‘Sultan Osman-ı Evvel’e Osmanlı İmparatorluğu’nun bayrağının çekilmesi ile ilgilidir”* derken, alay eder gibi cevap vermiştir. Şirketin 598 sayılı bu yazısının peşinden 599 sayılı yazısı takip eder, o yazıda da:<sup>341</sup> *“Mektubu burada istediğiniz şekilde gönderiyoruz. Faturaların İngiltere Bankası'na gönderilmiş olduğu hususunda Newcastle'ı telefonla aradık ve her şeyin yolunda gittiğini ve paranın hesabımıza geçtiğini öğrenir öğrenmez diğer bir mesaj doğrudan Elswick'e gönderilecektir”* denilir. Burada da aynı durum söz konusudur. Çünkü gemilere el konulacağını bildikleri halde, gelişmeleri bilmezden gelmenin tavrı vardır.

<sup>336</sup> Mahmut Şevket Paşa, s.120.

<sup>337</sup> DMK-DTA/Daireler Bölümü, I.Daire: Defter Nr. 59/4

<sup>338</sup> “İngiltere Devletinin kanununda kendi limanlarındaki merakı-bı ecnebiyeyi ihtiyaç zamanında bedelini vermek şartıyla zabt edebileceği musarrah olmağla hakkımızda iyi fikir beslememekte olan Hükümeti mezkurenin Sultan Reşad ile Sultan Osman-ı Evvel dretnotlarımızı kendi donanması miyanına idhal etmesi”

<sup>338</sup> LBA-D/526 26 Haziran 1914 Plymouth şehriden L. Büyükelçiliği'ne gönderilen yazı (İng.)

<sup>339</sup> Özçelik, s.168-169

<sup>340</sup> LBA-D/526: 1 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdüründen, Londra'daki Türk Büyükelçiliği'ne (İng.)

<sup>341</sup> LBA-D/526: 1 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdüründen, Londra'daki Türk Büyükelçiliği'ne (İng.)

En acı olanı da, Osmanlı Devleti'nin ödeme yapacağı paraları ele geçirmek için pusuda yatmış gibi durmalarıdır. Bu sırada gelişmelerden haberi olmayan Osmanlı Devleti'nin denizci personeli ise, günlük normal faaliyetlerini İngiltere'de sürdürmüştü.<sup>342</sup> İngiliz donanma yetkililerinin konumuyla ilgili olarak, Mübahat Kütükoğlu bir makalesinde tespit de yapmıştır.<sup>343</sup> Nihayet 1 Ağustos 1914 günü<sup>344</sup> Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun teslim için hazır olduğunu belirten Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya, Osmanlı yetkilileri, gemiye Türk bayrağı çekildikten sonra ödeme yapılmasını isterler. Ödenecek para Osmanlı Bankası aracılığıyla Tevfik Paşa'ya gönderilmiştir.

Ancak Tevfik Paşa Newcastle'ın Londra'ya yedi saat mesafede bulunuşu ve sefaret müsteşarının oraya gitmesindeki zorluğu düşünerek, ödeme yapılır yapılmaz gemiye Türk bayrağı çekilmek üzere parayı İngiliz bankasına yatırmıştır. Bundan sonra Tevfik Paşa, gemiyi teslim almakla görevli Rauf Bey'e, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'na Türk bayrağını çekmesi adına Londra'dan telgraf göndermiştir. Tam bu aşamada da İngilizlerin Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'na el koyduğu öğrenilmiştir.<sup>345</sup> Bu gelişme üzerine Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa, olayı İstanbul'a duygusal ve biraz da kendi görev bölgesinde yaşandığı için korku ve aciz şekilde durumu rapor etmiştir: *“Bin zorlukla, Osmanlı Bankasının olağanüstü gayretleri ve İngiltere Bankası'nun dostane hizmeti sayesinde parayı elde edebildim. (Tersânenin bulunduğu) Newcastle Londra'dan yedi saat uzaklıkta bulunduğu için bayrağımızı çekmek üzere Büyükelçilik Müsteşarını oraya göndermek imkânsız olacaktı. Daha bugün para İngiltere Bankası'na yatırılır yatırılmaz geminin (Sultan Osman-ı Evvel) bize teslimi ve bayrağımızın çekilmesi Armstrong (gemi yapan şirket) ile aramızda kararlaştırılmıştı. Bu karar sözü geçen şirketin müdürü tarafından mektupla teyid edilmişti. Ancak ben Rauf Bey'e bayrak çekmesi için telgraf çektiğim sırada, O da bana İngiliz amiralliğinin gemiye el koyduğunu bildirir. O saatte İngiltere Bankası kapalı olduğundan parayı geri almak için ona baş vurmam imkânsızdı.*

<sup>342</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Bu arada mürettebat gemilere yerleşmeğe, hareket gününü ipe çekmeğe başlamıştı. Bu gemilerin parasında mürettebatın da payı vardı. Kardeşlerinin, babalarının, annelerinin payı vardı. Bu gemilerin güvertelerine dizilip Çanakkale'den geçmek, İstanbul Limanı'na giriş ne heyecanlı, ne göz yaşartıcı, ne göğüs kabartıcı olacaktı.

Vickers için mesele yoktu. bir kere parasını almıştı. Gemiler Türklere verilsin veya verilmesin hiç önemli değildi. Firma Amirallik Dairesinden aldığı resmi yazı üzerine durumu askeri makamlara bildirdi. 1 Ağustos sabahı olduğu zaman Türk mürettebat yedinci ve son 12 pusluk topun da getirilip takıldığını sevinçle gördü. Fakat cephaneden hala haber yoktu. Gemiler ertesi gün teslim edeceğine göre her şeyin en geç o gün tamamlanması gerekiyordu. Mürettebat cephaneyi beklerken tepeden turnağa silahlı, süngülerini takmış İngiliz askerlerinin Osmaniye ve Reşadiye'ye çıktığını gördüler. Türk denizcileri böyle bir durumu akıllarından bile geçirmediğinden, karşı koymak için hiç hazırlıklı değillerdi. Zaten ne yapabilirlerdi. Yabancı bir ülkede, hem de dost bildikleri bir ülkede, silahsız, bir nehrin içlerinde yatan iki gemide kısıtlanmışlardı. Bu Türk denizcilerinin, bütün Türk ulusunun, gerçekleşmesi için her şeylerini verdikleri bir rüyanın sonuydu. Türk denizcileri için gemileri terk etmek, geldikleri köhne şileplere binip, Türkiye'ye dönmekten başka yapacak bir şey kalmamıştı.”

<sup>343</sup> Kütükoğlu, s.207: “Gemiye el koyma kararı son taksitin bankaya yatırılmasından önce alınmış ve geminin yapıldığı tezgah yetkililerine de durum bildirilmişti. Ancak, tezgah sahipleri keyfiyeti Türklere tebliğ için son taksit olan 700.000 (yaklaşık 649.647) Liranın bankaya yatırılmasını beklemişlerdi.”

<sup>344</sup> Langensiepen& Güleriyüz., s.17: “Resmi teslim ve yuvaya dönüş 3 Ağustos olarak planlanmıştı. Savaş gemisine, 2 Ağustos'da Kraliyet donanması tarafından el konuldu ve HMS Agincourt adı verildi.”

<sup>345</sup> Kütükoğlu, s.206-207

*Bu yüzden parayı vermesi için Armstrong'a tel çektim. Karşılık bekliyorum. Bundan başka bu işi protesto için dışişleri müsteşarını gördüm. O, bunun genel tedbir olduğunu, bayrağın çekilmiş olup olmayışının bir şeyi değiştirmeyeceğini, çünkü Hükümetin, İngiliz tersânelerinde yapılmış olan hiçbir yabancı gemiyi kara sulardan dışarı çıkartmamaya karar verdiğini söyledi.”*

Dretnotlara el koyma olayı ile ilgili olarak, Bahriye Nazırı Cemal Paşa da hatıralarında tespit yapar.<sup>346</sup> Gerçekte İngilizler paranın ödenmesini beklemişlerdir. E.Tümamiral Hacipoğlu, kararın 31 Temmuz'da alınmış olduğunu vurgular.<sup>347</sup> Bu konuda 31 Temmuz tarihini esas alarak tespit yapanlar bulunmaktadır.<sup>348</sup> Churchill hatıralarında, bu konuyla ilgili olarak kendi yaklaşımını savunur.<sup>349</sup> Gemilere el koyma olayı ile ilgili olarak, İngiliz milletinin çıkarları esas alınmış ve bu amaçla gemiler, İngiliz Bahriyesi'ne verilmişti anlayışı üzerinde görüş belirtenler bulunmaktadır.<sup>350</sup> 1914 yılının Temmuz sonuna ya da Ağustos başına gelindiğinde, İngiltere Hükümeti donanmasına, seferberlik yönetmeliği gereğince hareket emrini de vermiştir. Gemilere el koyma durumunu, İstanbul'da Harbiye Nazırı Enver Paşa İttihatçı liderlere duyurmuştur.<sup>351</sup> İşin bununla da kalmadığını belirtmiştir.<sup>352</sup>

<sup>346</sup>Cemal Paşa,s.127: “İngiliz Akdeniz Kumandanı Amiral Sir de Robeck'in İstanbul'u ziyareti esnasında samimi (!) tavsiyelerini, Armstrong'un geminin inşaatını geciktirmek için icat ettiği bin türlü bahaneler tamamıyla gözümde açıklandı ve bu gemileri zaptetmek İngilizlerin ötedenberi maksadı olduğu, bence tamamen tezahür etti. İngiltere Hükümeti gerçi kendisi harp halinde iken kendi tersânelerinde inşa edilmekte olan gemilere ambargo koymak selahiyetini haiz ise de bu defa bizim gemilere ambargo koyacağı zaman İngiltere henüz harp halinde değildi. Hatta ordu ve donanmasının seferberliğini bile ilan etmemiştir. Bu hadisenin münakaşası o zaman uzun uzadıya devam etmiş ve İngilizlerin hatası kendi diplomatları tarafından dahi tasdik edilmiş olduğundan, bunları burada izaha lüzum görmüyorum.”

<sup>347</sup> Hacipoğlu, s.55: “Churchill'in gemilere el koyma önerisi Londra'da 31 Temmuz'da yapılan kabine toplantısında kabul edilmişti.”

<sup>348</sup> Öke-Mütercimler,s.73: “Churchill dayanamadı. 31 Temmuz'da bir savaş ilanı demek olan Fransa'ya Almanya'nın ultimatome çekmesini bahane ederek, Armstronglara bir yazı gönderdi: ‘Görünen koşullar çerçevesinde, Majestelerinin Hükümeti tersânenizdeki herhangi bir geminin yabancılara teslim edilmesine izin vermemektedir!’”

<sup>349</sup> **Winston Churchill İstiklal Savaşında**, İstanbul,1969, s.9: “İngiliz donanması harp nizamında denize açılmıştı. 28 Temmuzda Türk dretnotlarının her ikisini de Kraliyet Donanması için istedim. Tyne Nehrinde demirlemiş bir Türk nakliye gemisi, beş yüz gemici ile birinci dretnotu almak üzere bekliyordu. Türk kaptan geminin teslimini istiyor ve gemiye binip Türk bayrağını çekeceğini söyleyerek göz dağı veriyordu. Bu müthiş günlerde (31 Temmuz) kendi sorumluluğum altında buna engel olunmasını ve Türkler tarafından gemiye el konulma teşebbüsünün gerekirse silah kullanılarak önlenmesini emrettim. Bu yola sadece İngiliz bahriyesinin çıkarları için baş vurdum. İki Türk dretnotunun İngiliz donanmasına katılması milli güvenliğimiz için gerekli görünüyordu. Bahriye Nezareti'nde veya bildiğim kadar İngiltere'de hiç kimse Türkiye'nin niyetlerinden ve bu gemilerin ne gibi bir rol oynayacağından haberdar değildi. Tahminimizden daha iyi bir iş yapmıştık. O yılın sonlarına doğru bazı çevrelerde Türk gemilerine el koyduğum için eleştirildim.”

<sup>350</sup> Öke-Mütercimler,s.75: “1 Ağustos 1914 sabahı Armstrong yönetim kurulu mahalli askeri yetkililerle görüştü. Ögleye doğru doklarda İngiliz askerleri yerlerini almıştı. Sultan Osman-ı Evvel'e Türk bayrağı çekilmesine yirmi saat kala gemi İngilizlerce işgal edilecek ve bütün Türk personel karaya çıkartılacaktır.

3 Ağustos günü, İngiltere Hükümetinin sözcüsü olarak Amirallik Birinci Lordu Winston Churchill, Türklerin özellikle son günlerde kaygı ile beklemiş olduğu yanıtı resmen açıkladı: Gemiler teslim edilmeyecekti. İngiliz milletinin çıkarları adına, İngiliz bahriyesi her ikisine de el koyuyordu!

Tyne sularında İngilizler resmen bir korsanlık oyunu oynamışlar ve Türklere söz hakkı tanımamışlardı. Gemiler için o ana kadar ödenmiş olan taksitlere gelince, İngiltere Hükümeti bu ‘acı olayın’ kahramanı olmaktan duyduğu üzüntüyü belirtmekte yetiniyor, tazminattan söz etmiyordu.”

<sup>351</sup> Arı,s.17-18.

<sup>352</sup> Kütükoğlu,s.207: “İki gün sonra henüz tamamlanmamış olan Reşadiye'de, aynı akıbete uğramıştır.”

Aynı şekilde bu konuya yönelik olarak, İngiltere ve Fransa'nın el koyduğu gemilerle ilgili Bahri S.Noyan, nihai tarih olarak 3 Ağustos 1914 tarihini verir.<sup>353</sup> E. Tümamiral Hacıpoğlu da bunlarında dışında olarak, Şili adına tezgahta olan ve Osmanlı Hükümeti adına satın alınması kararlaştırılmış bulunan iki torpido muhribine de el konulduğunu yazar.<sup>354</sup> Bu ortamda Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun Komutanı olan Rauf Orbay'a Armstrong Şirketi yöneticilerinden bir mektup gelmiş ve onlar mektuplarında gelişmeleri kendi açılarından ele almışlardır.<sup>355</sup> Bu arada Rauf Bey elçiliğe gelmiş ve oradan Bahriye Nazırlığı'na yolladığı telgrafta, emirleri beklediğini belirtmiştir.<sup>356</sup> İngilizler gemiye el koyma olayını, İngiliz kanunlarına göre, savaş durumunda, ilgili bakanlığın tezgahlardaki gemilere el koyma hakkına bağlıyorlardı.<sup>357</sup> Fakat burada bir çıkmaz vardı. Gemilere el konulduğu tarihte savaş çıkmamıştı.<sup>358</sup> Üstelik Osmanlı Devleti tarafsız bir statüdeydi. Rauf Bey ise hatıralarında el koyma konusunu aktarmıştır.<sup>359</sup>

Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun seyir subayı yüzbaşı Fahri Bey de yaşanan olayları hatıralarında anlatmıştır.<sup>360</sup> Bu konuda yabancı bir yazar olan Richard Hough tarafından yazılmış olan 'The Big Battleship' adlı eserden E.Tümamiral Hacıpoğlu şu tespitleri aktarma yaparak kitabında kullanmıştır:<sup>361</sup> *“Sultan Osman-ı Evvel Komutanı Rauf Bey'in 3 Ağustos saat 08.00'de Türk Bayrağı'nu çekmek üzere 2 Ağustos günü Newcastle'deki gemiyi teslim almak üzere tersâne ile anlaştığını, Temmuz başında Admiralty tarafından Armstrong şirketinin Sultan Osman-ı Evvel'in inşaatının son safhalarının yavaşlatılması için uyarıldığını, Almanya'nın Fransa'ya ültimatı verdiği 31 Temmuz'da da Churchill'in Armstrong Şirketi'ne geminin teslim edilmemesini isteyen bir mektup göndermesi üzerine: 1 Ağustos'ta öğleden*

<sup>353</sup> Noyan,s.49: “Fransa'daki altı muhrib ile dört denizaltı gemisi de aynı durumda bulunuyorlardı. 3 Ağustos günü Fransa ve İngiltere bunların hepsine birden el koydu.” ;Gemilere el koyma tarihini deniz tarihi araştırmacısı olan Erdoğan Şumnu, yanlış olarak 21 Temmuz 1914 tarihini vermektedir. “Dünün Dev Savaş Gemileri: Dretnotlar”, **Derya Dergisi**,Nisan 1973,s.25; “Donanmamızı Güçlendirme Faaliyetlerinin İki Yüz Yıllık Panoraması”, **Derya Dergisi**, Ağustos 1973 s.36

<sup>354</sup> Hacıpoğlu.,s.91.

<sup>355</sup> LBA-D 526/1 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdüründen Sultan Osman-ı Evvel Zırhlısı Komutanı Rauf Bey'e (İng.)

<sup>356</sup> Öke-Mütercimler,s.13: “Bahriye Nezareti'ne:

Sultan Osman-ı Evvel'in ambargo edildiğine dair New Castle'den 1 Ağustos 1914'de çektiğim telyazının ardından sefarete geldim. İngiltere Bahriyesi genel seferberlik ilan ettiğinden Reşit Paşa zabitan (subay) ve efradı (personeli) hakkında emrinizi bekliyorum. Sefaret kanalıyla muhabere zorundayım.”

<sup>357</sup> Kütükoğlu,s.207.

<sup>358</sup> Bayur,s.72: “Bu iki gemiye el koymak için savaş çıkınca İngiliz kanunlarının Hükümete böyle bir yetki verdikleri ileri sürülmüştü. Ancak 1 Ağustos'ta henüz İngiltere savaş halinde değildi, dolayısıyla bu bahane ileri sürülemezdi.”

<sup>359</sup> Orbay, A.g.d.,s.16-17;A.g.k.s.15-16: “Geminin son taksiti olan yedi yüz bin lira da ödenmişti. İşleri bir an evvel bitirmek için ‘tecrübelerin bir kısmından da vazgeçerek’ fabrika ile 2 Ağustos 1914 günü geminin bize teslimi konusunda mutabık kalmıştık. Fakat, parayı verişimizin ertesi günü için kararlaştırılan sancağımızı çekme töreni zamanından yarım saat evvel İngilizler, ‘Sultan Osman-ı Evvel’e el koydular.”

<sup>360</sup> Fahri Engin, “Hamidiye'nin Akınları” **Yakın Tarihimiz**, cilt: 4, İstanbul,1964., s.236.

<sup>361</sup> Hacıpoğlu,s.91

*önce geminin bulunduğu tersânenin (Tyneside) kapılarına silahlı nöbetçiler yerleştirildiğini ve ertesi sabah,<sup>362</sup> Türk Bayrağı'nın çekilmesinden 24 saat önce bir Sherwood Foresters Bölüğü'nün süngü takmış olarak tersâneye girerek gemiyi işgal ettiğini, böylece geminin teslimatının fiilen önlendiğini yazmaktadır”.*

İngiliz yazar David Walder ise ağır zırhlılara el koyma olayını anlatırken, *“Osmanlı Hükümeti’ne soğuk ve kaba ifadelerle”* yapıldığını yazmıştır.<sup>363</sup> Alan Moorehead adlı Anglo-Sakson kökenli bir yazar da, el koyma olayında **“güvenlik gerekçesini”** öne sürüyordu.<sup>364</sup> İngilizlerin bu faaliyetinde devletlerarası ahlaki kurallara uymayan bir şey vardı. O da verilen sözlerin tutulmaması, yapılmış olan andlaşma ve akitlerin tek taraflı bozulması ve taraflardan mağdur olanın para ve birikimlerinin de gemilere el konulmasıyla heder edilmesidir. 31 Temmuz 1914 günü Churchill’in başında bulunduğu Amirallik Dairesi’nden Vickers Şirketi yetkililerine şöyle bir yazı gelmiştir:<sup>365</sup> *“Majestelerinin Hukuk Dairesi ile yapılan görüşmeler sonucunda Hükümetin, bugünkü şartlar içinde, inşa etmekte olduğunuz gemileri bir yabancı devlete teslim etmenize izin vermenin mümkün olamayacağına bilgi edinmenizi rica ederiz.”*

Bu durum bazı kaynaklarda<sup>366</sup> Armstrong Şirketi’ne gönderilen mektupta, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun teslim edilmeyeceği hususunda olduğu söylenir. Görüldüğü gibi iki şirketinde konuyla ilgili bilgisi vardır. Çünkü İngiliz Hükümeti her ikisinin tezgahındaki gemilere de el koydurtmuştur. Osmanlı Devleti yetkililerince paraları ödenmiş olan iki dretnottan birisi Vickers, diğeri Armstrong guruplarının tezgahlarında imal edilmiştir. Bu durumda her iki şirketin yetkilileri de, bu gelişmeleri ayrıntılarıyla biliyorlardı. Üstelik son taksidi kalmış olan Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nda hiçbir şey yokmuşçasına komutanı Rauf Bey’den 700.000 Sterline yakın parayı alıyorlardı. Bu durum hangi ahlaki değerle ölçülebilirdi? Aslında burada tek ve gerçekçi bir ölçü vardı: o da emperyalist bir ülkenin tarihsel görev ve hedef anlayışıydı. Yani emperyalizmin insanlık tarihindeki kalıcı misyon (görev) ve vizyonu (hedef) buydu. Yapısı gereği de böyle olmak zorundaydı. Böyle emperyal amaçlı ya da çıkışlı misyon ve vizyonların özünde; sömürü, talan, katliam ve asimilasyon doğal bir durumdu. İnsanlık tarihi, bunların pek çok örnekleriyle doluydu.

<sup>362</sup> Çoker-a, s.15: “ Nihayet 2 Ağustos’ta geminin kalan son taksidinin ödenmesinden yarım saat sonra İngiltere Hükümeti Sultan Osman-ı Evvel ve ve Reşadiye’ye el konulduğunu ilan eder.”

<sup>363</sup> Walder,s.40.

<sup>364</sup> Moorehead,s.30-31.

<sup>365</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6:

<sup>366</sup> Öke-Mütercimler,s.10:

Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarına el konulmasıyla, böyle bir anlayıştan beslenen emperyalizmin bilinen o malum misyoncu ve vizyoncu yüzüydü. Bu yüz bu dönemde Türklerin karşısına bir kez daha açık bir şekilde çıkıyordu. Neydi emperyalist misyon ve vizyon? Misyonun görev, vizyonun hedef olarak algılandığı bir ortamda, emperyalizm ise klasik anlamda işgal, talan, yağma, el koyma veya zorla elde etme değilse neydi? Buradaki emperyalizm kavramı, çağımız adına mali sermayeden, hammaddelere, sanayi üretiminden, gasb edilen artı değerlerden, tüketim ekonomisine dek ortak bir sömürü faaliyetinin süreci olduğu şeklindedir.<sup>367</sup>

Bu dönemde zaman zaman sömürgecilerin yeni ya da eski pazarlar uğruna birbirleriyle kıran kırana ve ölümüne kavgalar yaptıkları da kaçınılmaz olmuştur. Bunların sonuçları olarak Birinci ve İkinci Dünya Savaşları, yıllarca milletlerin kamuoyunu işgal etmiştir. Bu çeşit anlayıştaki güçlerin, kendi hakimiyetleri için, kazançlarının daha da artması uğruna, devletleri ve hatta milletleri birbirlerine karşı kışkırttıkları ve silahlandırdıkları da bilinmektedir.<sup>368</sup> Örneğin incelediğimiz dönemde emperyalizmin Ortadoğu'daki siyasi misyonerliğini Basra'dan Bağdat'a oradan da Musul-Kerkük'e Gertrude Bell adlı bir bayan üstlenmiştir.<sup>369</sup>

<sup>367</sup> A.g.e.,s.17:“Klasik’ sömürgecilik, askeri yöntemlerle sürdürülürken, Yeni Emperyalizm dünyaya bir uluslar arası iktisadi rekabet çerçevesi kazandıracaktı.”

<sup>368</sup> A.g.e.,s.10: “Tıpkı bugün olduğu gibi 1911 yılında da silah tüccarları doymak bilmeyen hırsları nedeniyle Türkiye ve Yunanistan’a savaş gemileri satarak, silahlanma yarışını tırmandırdılar.”

<sup>369</sup> Münir Cerid, **Petrol Emperyalizmi**, 1965, Ankara, s.39,: “Bağdat’ın İngilizler tarafından zaptından beri orada bulunan yüksek komiser, Arap şeyhlerinden hiçbirini gereğince tanıyamamıştı. Bunların önemlilerini bırakıp daha az nüfuzlu olanlarla temas ediyor ve tercümanların sözleri yanlış çevirmeleri yüzünden bir türlü derdini anlatamıyordu. Doğu dilleri uzmanı bir gizli servis ajanı kadın, Miss. Bell, bütün Arap şeyhlerine ziyafet çekti. Onlara kendi lehçeleriyle konuştu ve aralarından en uygununu seçti: Emir Faysal, Miss. Bell’in teklifi ile Irak Kralı ilan edildi.”;

Tarık Dursun K. **Bir Damla Kan Bir Damla Petrol-Dünyada ve Türkiye’de Petrol İçin Gizli Savaş**, 1965, İstanbul, s.96:“Tam bu anda ünlü Entelicens Servis yeniden ortaya çıktı ve bu defa zaferi kazanmak bir kadına nasip oldu. Bu Sir Hugh Bell’in kızı Gertrude Bell’di.

Gertrude Bell, Oxford’da Doğu dilleri üzerine güçlü bir eğitimden sonra bu konudaki bilgisi ve çevre tanışıklığı ile Anglo-Persian’ın ve Londra’nın ilgisini çekti. Görevlendirip Kahire’ye yolladılar. Gertrude Bell. Albay Thomas Edward Lawrence’ın emrine verildi.

Irak’ta çekişme son çizgisine geldi geliyordu. Bağdat’ın İngilizlerce alınmasından bu yana görevli ‘Fevkalade Komiser’ Arap şeyhlerinden hiç birini tanımıyor, yanlış bir yönetim güdüyordu. Bu yüzden kanlı bir isyan çıkmak üzereydi. Gertrude Bell, bu Arap şeyhlerinin hepsini etkisi altına aldı. İngilizlerle andlaşma İmzalamaya yanaştırdı; sonunda Hicaz Kralı Hüseyin’in oğlu genç Şeyh Faysal’ı Irak Kralı ilan etmeyi de kabul ettiler.

Yeni Kral, ülkesini sığağı sığağına İngiliz korunmasına verdi. İngilizler, tabii bu arada büyük petrol imtiyazlarını da almayı unutmadılar.”;

Raif Karadağ, **Petrol Fırtınası**, İstanbul, 1979, s.101-104: “ Fakat bu ajanların aralarında bir tanesi vardı ki son derece şayanı dikkat bir insandı. Bu Arap Yarımadası üzerindeki bütün petrol hakkını İngiltere’ye tek başına kazandıran Miss. Gertrude Bell idi. Ve bu müthiş kadın Lawrence’in emrine verildiği ana kadar Lawrence Arabistan Yarımadasında herhangi bir muvaffakiyet kazanmış değildi.

Gertrude Bell, Lawrence Kahire’deki bürosunda mülaki olduğu zaman, sorduğu bir sual üzerine Lawrence ona şu cevabı veriyordu:

Lawrence’in Kahire’de yardımcısı Miss. Gertrude Bell’e. söylediği bu sözler, İngiltere’nin Birinci Dünya Harbine niçin sebebiyet verdiğini ifade etmek bakımından çok dikkate şayandır(...)

Lawrence ve Gertrude Bell, İngiltere için en mühim mesele olan ağır yağlar meselesini halletmek üzere vakit geçirmeden harekete geçtiler. Lawrence’in Osmanlı İmparatorluğu’na sadık şeyhleri kandırmak için giriştiği teşebbüs akamete uğradı. Lawrence Arapçayı çok iyi bildiği halde, neden muvaffak olamamıştı? Bunun sebebi

Bu siyasi misyonerliğin Hicaz'dan Filistin'e oradan da Beyrut-Şam-Halep güzergahındaki kısmında Thomas Lawrens bulunmuştur. Bunlar emperyalizmin Türklerin hakim oldukları bölgeleri, bölüp parçalamak için görevlendirilmiş olan ve bu anlamda ajanlık işlerini yerine getirmiş bulunan kişilerden sadece bir kaçı ya da en ünlüleri değil midir? Üstelik o dönemin Osmanlı coğrafyasının, Ortadoğu ayağında mücadele edenler yok mudur?<sup>370</sup> Emperyalizmin bu bölgedeki siyasi misyonerliğini bazı şahıslar yaparken, ekonomik misyonerliğini yapanlar arasında **“Mr. Yüzde Beş”** olarak tanınan, Kaluts Serkis Gülbenkian adlı bir Osmanlı vatandaşı olan bir Ermeni yapacaktır.<sup>371</sup>

Gülbenkian Musul petrollerini pazarlama sürecine girmeden önce daha yirmi iki yaşındayken Bakü petrollerine göz diktiği ve o bölgeyi gezerek incelemeye çalıştığı ve bu durumu da **“La Transcaucasie et Péninsule d’Apcéron Souvenir de Voyage”** adlı eserinde belirtmiştir?<sup>372</sup> Bilhassa Musul-Kerkük petrollerini emperyalistler arasında adilane(!)<sup>373</sup> bir şekilde dağıtmayı beceren Gülbenkian, bu sayede dünyanın en büyük zenginleri arasına dahil olmamış mıdır? Gülbenkian'ın Türklerin arazilerinden çıkan petrollerden kazandığı milyarlarca dolar sayesinde Portekiz'de vakıflar kurduğu da bilinen bir gerçektir. Başka bir ekonomik misyoner de dünya tarihinin en büyük silah ve ölüm tüccarlarından birisi olarak kayda geçmiş bulunan Osmanlı vatandaşı olarak bu coğrafyada doğup büyüyen **“Zahariyas Bazilevos Zaharoff”** tur.<sup>374</sup> Bilinen bir gerçekte şudur: Basil Zaharoff ile İngilizlerin ilişkileri en üst düzeydedir.<sup>375</sup>

---

kati olarak bilinmemektedir. Lakin kendisinin muvaffak olamadığı bundan sonra da Miss. Gertrude Bell'in kendisine yardımcı olarak gönderildiği de bir vakıdır. Ancak, Lawrence'in muvaffak olamamasının sebeplerinden biri olarak, Emir Faysal, kurmayı tasavvur ettiği Suriye Devletinin başına getirmek istemesine Vahabilerin reisi Suud Bin Abdülaziz'in şiddetli muhalefeti olduğu söylenebilir.

Lawrence'in muvaffakiyetsizlikle neticelenen teşebbüsü üzerine Miss. Gertrude Bell harekete geçti. Gertrude Bell Oxford Üniversitesinin Doğu İlimleri bölümünden mezundu. Bütün Arap lehçelerini çok iyi biliyordu.

Deve sırtında, bir delil ve yanından eksik etmediği maden sodası şişeleri yüklü bir deve kervanı ile çöllerde aylarca dolaştı. Bir kadın için bu çok ağır bir işti. Çölün bir tarafında askerler birbirlerini boğazlarken, öbür tarafında da Miss. Gertrude Bell 'İngiliz Petrol İmparatorluğu'nun haşmetine Irak ve Hicaz petrollerini de ilave etmek için sinsi bir mücadele yapıyordu. Miss. Gertrude Bell, aylarca devam eden bu çöl yolculuğunun sonunda, Emir Faysal'ın Büyük Suriye Krallığına isyan eden, kırk kadar kabile şeyhini günün birinde, bir vahada toplamaya muvaffak oldu. Ve böylece de Lawrence'in planını tatbik etti. Bunlara ayrı ayrı ve bol miktarda İngiliz altını dağıttı. Bu kırk adamı, Emir Faysal'ın Suriye Krallığını tanımağa ikna etti. Artık Suud Bin Abdülaziz'in muhalefeti bir tarafa atılabilirdi. Ve dava kazanılmış sayılabilirdi. Osmanlı imparatorluğunun Mekke Şerifi, Hüseyin'in oğlu Faysal, bu toplantıdan sonra 1920 senesinde aktedilen San Remo Konferansının akdine kadar Büyük Suriye Kralı Birinci Faysal unvanını iktisap ederken, Irak'taki zengin petrol sahalarının imtiyazını da İngilizlere veriyordu.”

<sup>370</sup> Tark Dursun K.,s.105: Asya petrolü bulundu ve İngiliz-Alman casusları; Rus Einborn, Prusyalı Dr. Vasmus, İngiliz Gertrude Bell ve Albay Lawrence; Von Sanders komutasındaki Türk-Alman kitaları ile Fransız ve İngiliz kitaları, Doğu'yu aralarında bir türlü pay edemediler.”

<sup>371</sup> **Calouste Sarkis Gulbenkian The Man and His Achievements, On the of the 130<sup>th</sup> Anniversary of his birth 1869-1999**, Lisbon,1999,s.5-6

<sup>372</sup> A.g.e.,s.18; ayrıca bakınız Calouste Gulbenkian Foundation, Lisbon 2001,s.3

<sup>373</sup> Pierre Fontaine, **Petrolün Sırları**, Çev. Erdoğan Alkan,Tarihsiz,İstanbul,s.24-25

<sup>374</sup> Tark Dursun.,92-93; Raif Karadağ, s.113

<sup>375</sup> Münir Cerid, s.34-36.

1915 yılında Yunan politikasını petrol politikasına katmanın da üstesinden geldi. Kafkasya'nın petrol kaynaklarını avucuna almak amacıyla Türkler ile Yunanlılar arasında uygun düşecek olan yeni bir savaş düzenledi. Zaharoff, buna paralel Doğu'nun petrol bölgelerini kayıtsız şartsız İngiltere'ye aktarma ülküsünü güdüyordu. Gelmiş geçmiş en büyük silah ya da ölüm tüccarlarından birisi olan Zaharoff'un 1919-1922 arasında 1 milyar kaybettiğinden bahsedilmektedir.<sup>376</sup> Gerek Zaharoff,<sup>377</sup> gerekse Gülbenkyan gibi Türkiye doğumlu olan şahıslar ilk aşamada Osmanlı vatandaşlarıydı. Fakat İngilizlerin çıkarlarına hizmet ederek beslenmişler, Osmanlı Devleti'ne ihanet etmişler ve emperyalizme yaptıkları hizmetlerin maddi karşılığını da İngilizlerden çok yüksek seviyede almışlardır.

Bu iki şahıs, o günkü koşullarda İngilizler adına önemli görevler alıp, bunları da ifa etmişlerdir. Bu görevlerin ışığında da, bağlı buldukları ilgili ülkelerin malum yöneticileri ile el-ele vererek yeni tarihi hedefleri ortaya koyarak, siyasi haritaları alt-üst ettirmişlerdir... Bu yılların siyasi ve askeri tarihinin alt-üst edilmesi olayında, masalarının üzerlerinde bulunan haritaları açan emperyalistler, bir anda göstermelik devletler türetmişler ve bölgedeki Türkleri de, bir oldu bittiye getirerek bu bölgelerden bu şekilde kolayca uzaklaştırmışlar ya da etkisiz bırakmaya çalışmışlardır. Bunun en acı örneği Kuzey Irak'ta yaşanmıştır. Yani Musul-Kerkük hattında. Churchill üzerine bir kitap yazan Lewis Broad adlı bir araştırmacı, Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesindeki Churchill'in genel anlayışıyla ilgili olarak bilgiler vermiştir.<sup>378</sup> Olaya Lewis Broad'ın yazdığı bilgilerle yaklaşıldığında Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'na el koyulması olayında hiçbir hukuki tutarlılık söz konusu olamaz.

<sup>376</sup> Tarık Dursun,s.95: "Bu işte üç yüz bin Yunan askeri "telef" oldu ve Rumlar; küçük Asya'dan sürüldüler. Petrolcüler savaş istiyorlardı. Ama ilk olarak karşılarında kendilerinden daha sağlam bir kişiyi, Mustafa Kemal'i bulmuşlardı. Zaharoff bu oyunda 1 milyar kaybetti. Yunanlılara verdiği toprakların ve savaş malzemesinin de parasını kurtarama

<sup>377</sup> İsmail Çolak, **Yunan İşgalinin Gizli Patronu Zaharoff**, 2004,İstanbul,s.19;Richard Lewinson, **Esrarengiz Avrupah Zaharoff**, Çev.Cem Muhtaroglu,İstanbul,1991,s.9

<sup>378</sup> Lewis Broad, **W.Churchill'in Siyasi Hayatı**,Çev.Cihad Baban,İstanbul,1945,s.66-67: "Churchill, genel seferberliğin ilan edilmesi üzerinde duruyor, vakit geçirildiğinden şikayet ediyor, tehlikenin yaklaştığını söylüyor ve barış taraftarları bakımından adeta (Savaş tahrikçiliği) yapıyordu.(...) Barışın son haftası da böyle münakaşalarla geçti. Kabine uzun uzun toplanıyor, Bakanlar, birbirlerinin evlerinde münakaşalara devam ediyorlar, olumlu bir karara varmak için uğraşıyorlardı. Hiç kimse harbe girmenin sorumluluğunu omuzlarına almak istemiyordu.Salı günü Churchill, kimseye sormadan ve bütün mesuliyeti omuzlarına alarak, donanmayı sulh üslerinden çıkardı. Gecenin karanlığından istifade ederek bir harp zuhurunda yerleşmeleri icap eden yerlere gönderdi. Gemiler Portland'dan hareket ederek Manş Ve Dovers boğazının kuzeyine doğru geçtiler ve Scapa Flow'ya girdiler.1 Ağustos Cumartesi günü Churchill, Amiralliğin bütün şubelerine bir genelge gönderdi. Her türlü harekate ve her türlü olaylara karşı hazır bulunmalarını hatırlattı ve 'Kabine toplantısından sonra, genel seferberlik emri verilmesi muhakkak gibidir' kaydını da bu genelgeye koydurdu.Fakat o gün kabine, yine uzun müzakerelerden sonra genel seferberlik emrini vermedi. Ertesi Pazar günü Dışişleri Bakanlığı'ndan gelen bir haberle, Bakanlar Almanya'nın Rusya'ya harp ilan etmiş olduğunu öğrendiler, Churchill derhal Başbakanlığa koştu. Başbakan, Lord Grey ve Haldene ile müzakere halinde idi. 'Kabinenin genel seferberlik hakkında bir karar vermemiş olmasına rağmen eksiklikleri tamamlamak üzere resen teşebbüse geçmek için' izin istedi ve 'Yarın sabahki Bakanlar Kurulu toplantısında sorumluluğu şahsen üzerime alacağım' dedi. Asquith, ne olumlu ve ne de olumsuz bir cevap vermedi, Churchill de kendi sahasında, hiçbir kanuni esasa dayanmayan bir kararla genel seferberlik emrini ilan etti."



Churchill'in Lewis Broad'ın verdiği bilgilere göre izlediği faaliyetlerin ne kadar ilginç olduğu ve kendi Hükümet üyesi arkadaşlarıyla da aynı çizgide olmadığı anlaşılmaktadır. Belki de bu nedenle Churchill'in adı tarihte hep savaşlarla gündeme gelmiştir. Zira bu tür yaklaşımı siyasi hayatını da belirleyecek ve kendisine vurulan damgayı da bütünleyecek mahiyettedir. Osmanlı Mebusan Meclisi başkanlarından Halil Menteşe hatıratında; *Yalnız gemilerimiz değil, bedelleri de zapt edilmişti*"der.<sup>379</sup> Yusuf Hikmet Bayur ise zırhlılara el konulması olayı ile ilgili olarak paranın ödenmesini bekleyip, tuzağa düşürülme duygusunun hissedildiğini ileri sürer.<sup>380</sup> Gerçekten öyle olmuştur. Eğer İngiliz yönetimi, o konuda samimi olsaydı, kısa zamanda paraları almayı saatlere endeksler miydi? Bir hata oluştu diye iyi niyetle düşünelim ve bu nedenden dolayı aldılar diyelim. O zaman da madem zırhlıları vermiyorlardı, son aldıkları taksiti hemen gerisin geriye bir jest olarak iade edemezler miydi? İngiliz yöneticilerini, bu son verilen paralar mı ihya edecekti? Yoksa yaklaşık 700.000 Strelin Osmanlı yöneticilerinin ellerinde kalmasın mı istiyorlardı? Reşitpaşa vapuruyla İngiltere'den geri dönen Rauf Bey ve beraberindekilerin, 22 Ağustos 1914 günü Çanakkale Boğazı'ndan giriş yaptıkları Liman Reisi Arif Efendi tarafından Bahriye Nazırlığı'na bildirilmiştir. Aynı gün adı geçen vapur Haliç' e girmiştir.<sup>381</sup> 15 Ağustos 1914 günü, İngilizlerin Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'na el koymaları ile ilgili gelişmeler III. Daire de şu şekilde kayda alınmıştır:<sup>382</sup>

*“Sultan Osman-ı Evvel zırhlısının İngiltere Hükümetince ambargo edilmesi hakkında vürud edilen (gönderilen) tezkireyi Sedaret-i penahi üzerine derkenardır.2 Ağustos 1330 (15 Ağustos 1914)*

*Üçüncü Daire'ye*

*İşbu tezkireyi samiiye muhasebe kaleminde defter-i mahsusasına kaydedilmiş olmakla ber-mucip (gereğine göre ) buyrulduyu ali tevdii kılındı”*

3 Ağustos 1914 günü “İngiltere Deniz Bakanlığı”, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun İngiliz Donanması'na katılması için Armstrong şirketiyle görüşmeye başlamıştır.<sup>383</sup> Bu arada İngiliz Dışişleri'nde gemilere el konulması olayı sonrasındaki değerlendirilmelerde ilginç noktalar vardır.

<sup>379</sup> Menteşe,s.203-204: “İngiltere'nin harbin arifesinde Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye zırhlılarımızı zaptetmesi bu zihniyetin ilk işareti, Sevr Muahedesi son sembolü olmuştur. Ambargo koymuşlardır demiyorum. Zira Ambargo harp içinde kullanılan bir usuldür. O anda İngiltere, henüz seferberlik bile ilan etmemişti. Bu muamele Sultan Osman-ı Evvel'in iki buçuk milyon lira bedelinin tediye edilmesini müteakip yapılmıştı. Binaenaleyh yalnız gemilerimiz değil, bedelleri de zapt edilmişti. Sultan Reşad'ın taksit bedelleri de kamilen tesviye edilmişti.”

<sup>380</sup> Bayur,s.72: “Osmanlı çevrelerinde adeta bir tuzağa düşürülmüş, gemiye el koymak için paranın bızce ödemesi anının beklenmiş olduğu duygusu uyanır ve İngiltere'ye düşman gözü ile bakılır.”

<sup>381</sup> DMK-DTA,Muhasebe Bölümü :Defter Nr.2672/163

<sup>382</sup> DMK-DTA,Muhasebe Bölümü, Defter Nr. 2654/36

<sup>383</sup> Arı,s.21

Bunlardan bir tanesi de, bu gemileri almak için Osmanlı Devleti'nin yöneticilerinin Fransızların “Maison Perrier” adlı bankalarından yüzde 20'den fazla borç aldıkları konusudur.<sup>384</sup> Bu durumu da ve Osmanlı toplumunun da tepkisini dikkate alan İngilizlerin Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey, Osmanlıların ekonomik kayıplarının dikkate alınacağına dair Osmanlı yetkililerine bilgi verilmesini ister.<sup>385</sup> 5 Ağustos günü İngiliz Hükümeti iki zırhlıya el koyma gerekçelerini açıklar.<sup>386</sup> Aynı gün Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa İstanbul'a durumu rapor eder.<sup>387</sup> Bu durum karşısında Osmanlı Hükümeti olayı protesto edip, bir de 5.000.000 Lira bedel ve 1.000.000 zarar ziyan talebinde bulunur.<sup>388</sup>

O sırada Churchill, bu konuya yönelik olarak, siyasi bir manevra yapma ihtiyacını duymuştur.<sup>389</sup> İngiliz araştırmacı Alan Palmer de Churchill'in bazı faaliyetlerini belirtirse de Almanların Osmanlı Devleti'ne özür ve de tazminattan daha fazla şeyler verebildiğini belirtir.<sup>390</sup> Churchill'in yaklaşımından şunu çıkarabiliriz. Alman politikasının Osmanlı politikasından ayrılması lazımdır. Ancak bu şartlarda günlük tazminat veya gemilerin ancak ve ancak savaş sonunda geri verilmesi söz konusu olabilirdi. Acaba o zaman da gemiler kalır mıydı? Kalırsa ne halde olurdu? Bu da ayrıca bir diğer noktadır. Düşünülmesi de gerekmez miydi? Anlaşıyor ki, Almanların Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel dretnotlarına karşı Midilli Hafif Kruvazörü ve Yavuz Dretnotu'nu vermeleri, İngilizleri son derece rahatsız etmiş olmalıdır ki:

<sup>384</sup> PRO, FO 371/2137,122419 Maslahatgüzar Beaumont'tan Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey'e

<sup>385</sup> PRO, FO 371/2137,122419 'Telgraph to Constantinople,'

<sup>386</sup> Ari, s.23

<sup>387</sup> Bu açıklama da yaklaşık olarak şunlar vardır: “İngiltere Hükümetinin iki savaş gemimize el koyduğunu ve subaylarımızı gemilerimizden çıkarmaya davet ettiğini öğrenince İngiltere Dışişleri Müsteşarını gördüm. O bu tedbirlerin Amirallikçe görülen lüzum üzerine alındığını söyledi. Bu olayı gemilere -kesin bir şekilde- el koyma mı saymak gerektiğini sormama karşılık, müsteşar bunun İngiltere Hükümetinin gemileri satın almaya mecbur eden bir olay olmadığını, şimdilik bir ihtiyati tedbir olduğunu, İngiltere Hükümeti'nin bunları satın almakta veya uygun göreceği zamanda bize geri vermekte serbest olduğunu söyledi. Yalnızca keyfi olan bu hareketin meşruiyeti üzerinde tartışmada bulunmak isteyince müsteşar bu yola girmek istemedi ve aynı şeyleri tekrarladı.” Bayur,s.73; Kütükoğlu,s.208;Hergüner,s.15.

<sup>388</sup> Kütükoğlu,s.208: “Osmanlı Hükümeti, paranın ödenmesinin hemen akabinde gemiye el konulmuş olmasını kasdi bir hareket olarak yorumladı ve olayı İngiltere Hükümeti nezdinde derhal protesto ederek 5.000.000 Lira bedel ile 1.000.000 Lira da zarar ziyan talebinde bulundu.”

<sup>389</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “ Churchill, fazla ileri gittiğini ve tehlikeli bir oyun oynadığını farketmişti. Türkiye'den bu kadar büyük bir tepki geleceğini hiç ummamıştı. Durumu kurtarmak için Türkiye'ye bir teklifte bulundu: Türkiye savaşa katılmadığı ve Alman askeri uzmanları ülkeden çıkardığı takdirde, İngiltere savaş sonunda ya iki gemiyi, ya bunların parasını geri verecek, ayrıca Türk hazinesine, haftalık taksitlerle, gemilerin İngiliz donanmasında kullanıldıkları her gün için 1.000 Strelin ödeyecekti.”; Hacipoğlu., s.92-93:“El koyma olayından birkaç gün sonra Churchill, Enver Paşa'ya bir mesaj göndererek şartlı tazminat önerdi. Osmanlı Devleti harbin sonunda ya gemileri tamamen onarılmış olarak ya da değerini tam olarak geri alacaktı. Her iki durumda da gemileri elinde tuttuğu süre içinde İngiltere Osmanlı Devleti'ne haftalık taksitler halinde günlük 1000 Sterlin ödeyecekti. Bu düzenleme bütün Alman askeri personelinin tamamen Osmanlı ülkesini terk ettiği gün başlayacak ve Türkiye tarafsız kaldığı müddetçe devam edecekti. Ancak Enver Paşa nezaketle kaleme alınmış olmasına rağmen dolaylı da olsa adeta çarşı pazarlığı içeren bu öneriyi resmen reddetti.”

<sup>390</sup> Palmer,s.355.

*“Bu düzenleme bütün Alman askeri personelinin tamamen Osmanlı ülkesini terk ettiği gün başlayacak”* ifadesini özellikle koymuşlardır. Halbuki İngilizler, Ortadoğuda tarihsel parçalama ve bölgeye hakim olma oyununa başlamışlardı.<sup>391</sup> Osmanlı yöneticilerinin de haklı oldukları bir konuda haksız olmaya ihtiyaçları yoktu. İngiltere Hükümeti, yaptığı eylemin açık bir gasp<sup>392</sup> olduğunun bilinciyle hareket ederken,<sup>393</sup> Türk kamuoyu ile Osmanlı Devleti’ni rahatlatmak için Birinci Dünya Savaşı bahanesini açıkça kullanıyordu. Gemilere el konulmasından sonraki gelişmeler karşısındaki tepkilerden rahatsız olan İngiliz Hükümeti’nin İstanbul’daki Büyükelçisi, 21 Ağustos’ta Osmanlı Matbuat Müdüriyeti ile basına birer tebliğde bulunur.<sup>394</sup> 21 Ağustos akşamı Osmanlı Ajansı aracılığı ile İngiliz Büyükelçi’sinin gazetelere yaptığı açıklama, ertesi gün itibariyle gazetelerde yer alır.<sup>395</sup> İngiliz araştırmacı Palmer ise:<sup>396</sup> *“1 Ağustos’ta, daha hilalli Osmanlı bayrağı çekilemeden, İngiliz Donanma Komutanlığı her iki gemiye de el koydu ve onları ‘geçici bir süre için’ Kraliyet Donanması hizmetine verdi.”*

Bu **“geçici bir süre”** yani geri verme olayı, elbette hiçbir zaman söz konusu olmayacaktır. Bu sırada 22 Ağustos günü İstanbul gazetelerinde Osmanlı Hükümeti’nin tebliğinde de yer alır:<sup>397</sup> Nihayet İngiltere Kralı da benzer bir yaklaşımı, Türk kamuoyunu yatıştırmak adına, 25 Ağustos 1914 de yapar.<sup>398</sup> İngiltere’de tüm bu açıklamalar yapılırken, 22 Ağustos 1914 tarihinde el konulmuş olan Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye’nin dışındaki diğer ısmarlanmış ve o anda tezgahlarda olan diğer gemilere de el konulmuştur.<sup>399</sup> İngiliz araştırmacı Alan Moorehead, Osmanlı Devleti’nin, o dönemde savaşla ilgilenmediğini, fakat el konulan iki savaş gemisinin, bu süreci değiştirdiğini vurgular.<sup>400</sup> Bütün bu gelişmeler konusunda, başka bir İngiliz araştırmacısı daha da sert bir ifadeyle olayın, İngiliz oyunu olduğunu belirtir.<sup>401</sup>

<sup>391</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>392</sup> Öke-Mütercimler,s.75: “Sultan Osman-ı Evvel, bir resmi emirle gaspedilmişti.”

<sup>393</sup> Gülen,s.210.

<sup>394</sup> Bayur,s.73

<sup>395</sup> A.g.e.,s.74: “Britanya Majestesi Hükümetinin emriyle İngiltere Büyükelçiliği şunu bildirir ki Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye adlı Osmanlı gemileri ile Şili’ye ait iki savaş gemisinin alıkonulması öteden beri savaş halinde İngiltere’ce tutulan yolun uygun olarak yalnızca askeri ihtiyaçlardan doğmuştur. Britanya Majestesi Hükümeti, Osmanlı halkının bunca fedakarlığı sayesinde elde edilen bu gemileri alıkoymak zorunda kalmış olmasına çok teessüf eder, hele ki bu olay halk efkarında bazı andlaşmazlıklara yol açmıştır. Bu andlaşmazlıkları ortadan kaldırmak için halka bildirilir ki Britanya Majestesi Hükümetinin Büyükelçiliği Osmanlı Hükümetine şu yönü bildirmekle görevlendirilmiştir. Eğer savaş sırasında bu gemilerin Britanya Hükümetine lüzumu olmazsa bunlar Türkiye’ye geri verilecektir.”

<sup>396</sup> Palmer,s.354

<sup>397</sup> Bayur,s.73.

<sup>398</sup> Hergüner, s.15

<sup>399</sup> Kütükoğlu,s.210

<sup>400</sup> Moorehead,s.30: “Bu hâlâ Türkiye’nin savaşa girmesi demek değildi. Ve memleketin hiçbir yerinde gerçek bir savaş havası esmiyordu. Ama şimdi, Avrupa barışının bu dolgun havasındaki son saatlerde, aslında hiç de hayati önemi bulunmayan, ama yine de söylenecekleri bir sebep teşkil eden, durumu son derece gergin bir hale sokan,nihayet insanları ve Hükümetleri sonu ne olursa olsun kaderlerine atılmaya iten basit bir olay ortaya çıktı. Bu İngiltere’nin Türkiye için yapmakta olduğu iki savaş gemisi olayıydı.”

<sup>401</sup> Walder,s.39: “Savaşın hemen öncesinde İngiliz Hükümeti’nin inanılmayacak bir oyunu”.

### 3.2.Dretnotlara El Koyduran Winston Churchill ve Yakın Tarih!

Winston Churchill, hakkında bugün değişik görüşler üretilmektedir. Yakın tarih incelendiğinde sömürgeci anlayışın savaşlarında karşımıza sürekli çıkan isimlerden birisi Churchill'dir. O aynı zamanda, Ortadoğu'daki Osmanlı topraklarının paylaşılmasını belirleyen ya da belirleyen kişilerin başında gelenlerden birisidir. Churchill bu konuda yetkili olmayı da, kimseye kaptırmamaya çalışmıştır. Bu durum Çanakkale Cephesi'nin açılmasında da böyle olmuştur; Arabistan, Filistin, Suriye ve Irak'taki Osmanlı topraklarının kaybedilmesinde de böyle olmuştur. Churchill, Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'ta İtalya ile uğraştığı dönemde, İngiltere Dış İşleri Bakanlığı Müsteşarı Sir Arthur Nicolsan'a gönderdiği bir notta:<sup>402</sup> "Haklı da olsalar, haksız da olsalar, her bakımdan, İtalyanları Türklere tercih etmeliyiz" demiş bir kimsedir. Aynı zamanda, Çanakkale Cephesi'nin açtırılmasının da sebebi olan Winston Churchill, bu cephede istediği verimi alamayınca da, son derece acımasız olacaktır. Bu acımasızlığını şöyle ifade edecektir: *"Zehirli gazla savaş insan haklarına aykırıdır, diyorsunuz. Fakat Türkler, Hristiyan olmadıkları için insan da değildirler."* Bu durum, ülkemizdeki bir köşe yazarının tespitlerinde sert şekilde değerlendirilmiştir.<sup>403</sup> Evet, Churchill sadece bu düşüncelerdeki sözlerde de kalmamıştır.<sup>404</sup> *"Efendiler, şunu iyi biliniz ki, bir damla petrol, bir damla kandan daha kıymetlidir"* diyen Churchill için, ideal topraklar Osmanlı Devleti'ne aitti. Bunun başında da Musul-Kerkük hattı ve diğer bölgeler geliyordu.

Burada özellikle üzerine tez konusu oluşturduğumuz dretnotlara el koyulmasını sağlayan en önemli kişi Churchill olduğu için üzerinde önemle duruyoruz. Aslında Churchill sadece Osmanlı Devleti'nin gemilerine el koymakla kalmaz, Osmanlı coğrafyasının topraklarına da el koyduran kişi olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle dretnotlar ve coğrafyadaki faaliyetler ve Çanakkale, Süveyş, Bağdat gibi savaştaki cepheler ile o cephelerde savaşan Türk askerinin rakiplerinin baş yönlendiricisi olan Winston Churchill'dir.

<sup>402</sup> Yargıcı, 4 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6

<sup>403</sup> Ahmed Kabaklı, "Çakmak ve Churchill", **Tercüman Gazetesi**, 12 Nisan 1983: "İngiliz-Fransız donanmasının Çanakkale'ye çıkmaması üzerine, Churchill ve arkadaşları, 'kimyevi savaş' yani Mehmetçik'in üzerine zehirli gaz atılmasını isterler. Bazı parlamento üyelerinin, 'Bu, insan haklarına aykırı ve yasaklanmış bir savaş olur' demeleri üzerine, Donanma Lordu Churchill, maalesef, parlamento zabıtlarına geçen şu mealdeki iğrenç lafları söylemiştir: 'Zehirli gazla savaş insan haklarına aykırıdır, diyorsunuz. Fakat Türkler, Hristiyan olmadıkları için insan da değildirler.'"

<sup>404</sup> Karadağ, s.102

Osmanlı topraklarının ele geçirilmesinde Churchill'in en büyük yardımcıları olarak, daha önce de kısaca bahsettiğimiz Thomas Lawrens<sup>405</sup> ile Oxford'un ilk bayan mezunu olan Bayan Gertrude Bell önemli rol almışlardır. Thomas Lawrens'in Türklere düşman bir politika rotası çizdiği ve bazı psikolojik sorunları olan bir kişi olduğu kaynaklarda belirtilir. Lawrens yüzbaşı rütbesinde (kısa bir süre içerisinde Albaylığa getirilecektir), Arabistan, Filistin ve Suriye hattında bu görevi yerine getirirken, Gertrude Bell ise sivil bir bayan olarak, görevini Bağdat-Musul-Kerkük hattında yapacaktır.

Churchill'in Osmanlı topraklarına karşı bu olumsuz yaklaşımına, Osmanlı Devleti de başta Süleyman Askeri Bey'le<sup>406</sup> Irak'ta; Eşref Kuşçubaşı Bey'le<sup>407</sup> de Suriye-Filistin-Arabistan bölgesinde olmak üzere, Enver Paşa'nın onayı ve Teşkilat-ı Mahsusa deneyimiyle faaliyete geçmişse de son aşamada parlak sonuçlar alınamamıştır. İlginç olan Osmanlı yöneticilerinin de İngilizlere karşı Afganistan ve İran üzerinden de baskı gurupları oluşturulmaya çalışılmış olmasıdır. Belki de bu yönü Enver Paşa'ya öneren Alman gizli servisleriydi. Enver Paşa, bu gurubun yani Afganistan'a gidecek olan grubun liderliğini de Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun komutanı olan Hüseyin Rauf Bey'e vermiştir. Rauf Bey, bu süreçte bazı bahriyelilerle, bu amaç doğrultusunda çalışma ve gayretler içerisinde bulunmuştur. Bu göreve getirilişini Rauf Bey hatıralarında açıklamıştır. Rauf Bey, beraberindekilerle yola çıkarsa da, sonuçta İran topraklarından öteye ulaşamaz ve görevde başarılı olamaz.<sup>408</sup> Rauf Bey'in İran üzerine tespitleri vardır.<sup>409</sup> İran'daki başarısızlıkta, dünyaya hakim olmak isteyen sözde müttefik olan Alman ajanlarının da etkisi bulunmaktadır.<sup>410</sup>

Bu durum yaşanmış bir olayın kesinleşmiş halidir. Almanlar müttefikleri olan Türklere, sadece Rauf Bey'in yaşadığı ortamda değil, diğer başka ortamlarda da benzer ve olumsuz yaklaşımları göstermişlerdir. Olumsuz yaklaşımlarının ana düşünce kaynağı, dünyaya yönetme anlamında hakim olup, mali ve sanayi kaynaklarını denetleme anlayışından oluşmaktadır. Almanya ile yaşanan sorunlardan hiç şüphesiz bu dönemdeki en önemlilerinden birisi de, Azerbaycan'ın başkenti olan Bakü şehrine giren Türk ordusu ile ilgili olanıdır.

<sup>405</sup> Lawrens ve faaliyetleri hakkında şu kitaplara bakmakta fayda vardır: Thomas Edward Lawrens, **Bilgeliğin Yedi Durağı,-Bir Casusun Anıları(Seven Pillars of Wisdom)**, Çev.Yusuf Kaplan,1991,İstanbul;Naci Serez, **Lawrence ve Arap İsyanı,1968**,İstanbul; Orhan Koloğlu, **Bedevi, Lawrence, Arap, Türk**,1993,İstanbul.

<sup>406</sup> Atilla Çeliklepe., **Teşkilat-ı Mahsusa'nın Siyasi Misyonu**, İstanbul,2002,s.129-134

<sup>407</sup> Çeliklepe,s.119-129

<sup>408</sup> Orbay, A.g.k.,s.17-19

<sup>409</sup> Raymond Furon,**İran Tarihi**,1943,İstanbul,s.167-169.

<sup>410</sup> Çeliklepe., s.141: Alman Vassmus diplomatik kimliği ile İngiliz düşmanı olduğunu hiçbir zaman saklamayan ve bunu eyleme dönüştüren bir ajandı."diyor. Ayrıca bkz. Peter Hopkrik, **İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, İstanbul,1995,s.139-140

Bu olay şu şekilde gelişmiştir. 4 Haziran 1918 tarihinde Azerbaycan Hükümeti Osmanlı Devleti'nden askeri yardım istemiştir.<sup>411</sup> Bu duruma olumlu cevap veren Türk Ordusu'na karşı, süreci takip eden Almanlar, Mareşalleri Hindenburg'un emri ve General Von Zekt aracılığı ile bölgeden çekilmesini istemiş<sup>412</sup> ve bunun için ultimatoma da vermişlerdir.<sup>413</sup> Almanlarla sürdürülen bu müttefiklik nasıl bir şeydi ki Almanlar Türk ordusunun Bakü'ye girmesini istemiyordu?<sup>414</sup> Almanların bölge ile ilgili kendi çıkarlarına yönelik yaklaşımı, General Ludendorf'un 21 Haziran 1918'de Yıldırım Orduları Komutanı General Liman Von Sanders'e çektiği telgrafta somutlanmaktaydı.<sup>415</sup> Alman Generali Ludendorf hatıralarında şunları da belirtir: *“Bakü petrolünü güvenle elde edebilmemiz için onu kendimiz almamız gerekiyordu.”* Bu durumu değerlendiren bir araştırmacı şu yorumda bulunmuştur:<sup>416</sup> *“Açıkça anlaşılacağı üzere Almanya, kendisinin belirlediği siyasi ve askeri alanların dışında, Osmanlı Devleti'nin faaliyet göstermesini hiç istememekteydi. Çıkar sahası ilan ettiği Kafkaslar' da amacı ne olursa olsun, Osmanlı Devleti'nin giriştiği harekate tümüyle karşı bir tavır almıştı.”*

Ruslar, 19 ve 20 Ağustos 1918 tarihlerinde Almanlara Türk ordusunun Bakü yönündeki ilerlemelerini durdurmaları adına notalar verdikleri görülür.<sup>417</sup> Bakü ve Moskova Sovyeti'ndeki idareciler de, aynı Almanlar gibiydi ve Türklere karşı benzer yaklaşımı sergilemekteydiler. Bunun sonucunda 27 Ağustos 1918 de Almanya ile Rusya arasında akdolunan Brest-Litovsk andlaşmasına ek olarak Bakü petrolünün Almanya'nın istifadesine verilmesine karşılık Türklerin bu bölgeye sokulmamasına dair 17 maddelik<sup>418</sup> bir protokol imzalanıyordu.<sup>419</sup> Bu andlaşmanın 14.maddesi Azerbaycan ile ilgiliydi. Almanya ile Rusya arasında 27 Ağustos'ta imzalanan bu andlaşmaya en büyük tepkiyi İstanbul basını verir. Bunlardan o yıllarda yayınlanan İkdam, Zaman, Sabah, Vakit ve Ati gibi gazeteler bu olayı sütunlarına taşımışlardır.<sup>420</sup>

<sup>411</sup> Arı,s.357

<sup>412</sup> A.g.e.,s.347

<sup>413</sup> A.g.e.,s.353

<sup>414</sup> Bayram Küçükoğlu, **1918 Yılında Türkiye'nin Bakü Mücadelesi**, Gebze İleri teknoloji Enstitüsü-Strateji Bilimleri Ana Bilim Dalı- Milli Güvenlik Stratejileri, Gebze, 2002, s.13.

<sup>415</sup> Y.Hikmet Bayur,**Türk İnkılap Tarihi**,C.3.Kısım 4, Ankara,1967,s.219: “Oradaki (Azerbaycan) hammaddelerin çok karlı olan sömürülmesini Türklerin iş konusundaki davranışlarını bilen herkes bundan Alman ekonomik durumu için hiçbir çıkar sağlanmayacağını bilirlerdi. Bu bizi savaş amaçları bakımından Türkiye ile karşıt bir duruma sokuyordu.”

<sup>416</sup> Nasır Yüceer, **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun Azerbaycan ve Dağıstan Harekati-Azerbaycan ve Dağıstan'ın Bağımsızlığını Kazanması**, Ankara, 2002, s.94

<sup>417</sup> Küçükoğlu, s. 13-14

<sup>418</sup> A.g.e., s.18

<sup>419</sup> **Azerbaycan Dergisi**, Sayı: 5, 1 Ağustos 1952,İstanbul

<sup>420</sup> Küçükoğlu,s.18-19, 22-23

Ayrıca Sovyet Dışişleri Bakanı olan Çiçerin, Moskova'daki Alman temsilcisi Hauschild'e konuyla ilgili ihbarda bulunurken, Bakü petrolünün önemini vurgular.<sup>421</sup> Yani bu petrolün Türklerin eline geçme tehlikesi olduğunu belirtmeye çalışır. 14 Eylül 1918 tarihinde Osmanlı Devleti'nin müttefiği olan Alman yönetimi, Türk askerinin Bakü'ye girişini durduracakları şeklinde Sovyet yöneticilerine güvence vermişlerdi. Fakat Türk Ordusu'nu baskıyla durduramayacağı anlayan Almanların bir diğer yaklaşım metodu da, Tiflis'te bulunan Alman Generali Von Kres'ten gelir.<sup>422</sup> Bu durumu, Enver Paşa'nın amcası olan Halil Paşa'nın hatıralarında anlatmıştır.<sup>423</sup> İ şin daha enteresan kısmı, yani Türklerin Bakü'ye girmesini istemeyen Alman-Ermeni-(Moskova'daki) Bolşevik ittifakına, İngilizler de (Bakü'deki) Ermeni-Bolşevik yönetimi ile ilişki kurup benzer bir müttefiklik sürecini işletmeye çalışmışlardır. Bu durumu İngilizlerin kabul etmesindeki amaç, petrolün Türklerin eline geçmesini önlemek ve buna karşılık, Bakü petrollerinden pay hakkı almaktır.<sup>424</sup>

Bu konuya yönelik olarak çalışmış olan İngiliz araştırmacı Peter Hopkrik şöyle yazmaktadır:<sup>425</sup> İngilizlerden *“Bir kısım insan, Bolşeviklerle bir tür işbirliğine girmekle, Türklerin Bakü'den uzak tutulmasının başarılıcağına inanıyordu. En azından Bolşevik filosunun yardımıyla, Türklerin Hazar'ı geçip Krasnodovsk'a çıkararak askeri açıdan önemli Türkistan demiryoluna ulaşmaları önlenebilirdi. Yine başka bir gurup, 1918 Mayıs'ında Türklerin eline geçmek üzere olan Tebriz'in Bakü'den daha büyük bir tehdit oluşturduğunu”* söylüyordu. Kısacası birbirine düşman ideolojiler ve devletler, Türk ordusunun hareketleri karşısında çekiniyorlar ve bu çekinmenin sonucunda bölgesel güç ve ittifaklar oluşturuyorlardı ya da bu yönde gayret ediyorlardı. Tüm bu olumsuz Alman-Rus ve İngiliz faaliyetlerine rağmen Türk ordusu, onların sözlerini dikkate almayarak 15 Eylül 1918 günü Bakü Şehri'ne girip, orayı kontrol altına alacaktır. Bakü'nün elde edilmesi aşamasında esirler arasında Ermeni, Rus, Gürcü ve İngiliz subay ve erleri de bulunacaktır.<sup>426</sup> 20 Eylül 1918 günü Rusya Sosyalist Federatif Sovyet Cumhuriyeti Bakü'nün el değiştirmesini Osmanlı nezdinde protesto ediyordu.<sup>427</sup>

<sup>421</sup> Arı, s.369.

<sup>422</sup> Yüceer, s.97

<sup>423</sup> Taylan Sorgun, **Halil Paşa İttihat ve Terakki'den Cumhuriyete Bitmeyen Savaş**, İstanbul, 1997, s.223-224.

<sup>424</sup> Yüceer, s.102,104,108.

<sup>425</sup> Hopkrik., s.376

<sup>426</sup> Yüceer, s.122

<sup>427</sup> **Azerbaycan Dergisi**, Sayı: 6, 1 Eylül 1952, İstanbul

Fakat yaklaşık bir buçuk ay sonra, önce Almanlar ve peşinden de Osmanlı Devleti teslim olacak ve Mondros Mütarekesi İngilizlerin Akdeniz Bölgesi Başkomutanı Oramiral Sir Somerset Arthur Gough Calthorpe ile Bahriye Nazırı Hüseyin Rauf Bey, Dış İşleri Bakanlığı Müsteşarı Reşad Hikmet Bey ile Yarbey Sadullah Bey tarafından 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanacaktır.<sup>428</sup> Mondros Mütarekesinin sonucu olarak aynı Musul-Kerkük hattında yapıldığı gibi, Bakü bölgesindeki Türk askeri de, müttefiklerinin isteği doğrultusunda o bölgeyi boşaltacaktır. Bu sonuçtaki en önemli kazanç İngilizlere lehine olacaktır. Buna göre Mondros Mütarekesinin on birinci maddesi özellikle İngilizler tarafından bu konuya yönelik olarak hazırlanmıştı.<sup>429</sup> On beşinci maddede ise: *“Kafkasya-Ötesi demiryollarının şu sırada Türk denetimi altında bulunan bölümlerini de içermek üzere, halkın gereksinimleri gereği gibi göz önünde tutulmak koşuluyla, tüm olarak müttefik makamlarının diledikleri gibi kullanımları altına konulması gereken bütün demiryolları üzerinde müttefik denetleme görevlilerinin yerleştirilmesi. Bu hüküm Batum’un müttefiklerce işgalini de kapsar. TÜRKİYE, BAKÜ’NUN MÜTTEFİKLERCE İŞGALİNE HİÇBİR KARŞI ÇIKIŞTA BULUNMAYACAKTIR.”*

On altıncı madde de şunlar yazılıydı: *“Hicaz’da, Asir’de, Yemen’de, Suriye’de VE IRAK’TA BÜTÜN GARNİZONLARIN EN YAKIN MÜTTEFİK KOMUTANINA TESLİM OLMALARI ve beşinci maddede<sup>430</sup> saptanacak olan düzenin korunması için gerekenler dışında bütün birliklerin Kilikya’dan çekilmeleri”* Burada ilginç nokta, iki ülkenin savaşta kader birliği (Osmanlı Devleti ile Alman İmparatorluğu) yapmalarına karşılık, çıkar birliği yapamadıkları ya da yapmadıklarıdır. Bu durumun sorumluluğunun da Alman yöneticilerine ait olduğu anlaşılmaktadır. Ne yazık ki, Ortadoğu’da, Osmanlı Devleti’nin hiç bir planı etkili olamamış, İngilizlerin plan ve hedefleri tutmuştur. Bu gelişmelerin somut kanıtı da, Birinci Dünya Savaşı sonrasındaki bölge haritasıdır. Neticede Churchill, 1921 yılında bölgenin bir ölçüde durum değerlendirmesini yapmak için Kahire’ye gelmiş; Gertrude Bell ve T.Lawrensle gibi kişilerle de görüşmelerde bulunmuş ve orada üçlü olarak bir de hatıra fotoğrafı da çektirmişlerdir. Bu konuda tespit yapan bir araştırmacı şu bilgileri vermektedir:<sup>431</sup>

<sup>428</sup> Seha L. Meray-Osman Olcay, *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Andlaşması, İlgili Belgeler*, Ankara, 1977, s.1

<sup>429</sup> Meray-Olcay, s.2-3

<sup>430</sup> Mondros Mütarekesinin Beşinci Maddesi aynen şöyledir: “Sınırların denetlenmesi ve iç düzenin korunması için gerekli olan birlikler dışında Türk ordusunun derhal terhis edilmesi.” Bakınız Meray-Olcay, s.2

<sup>431</sup> Orhan Uzunova, “Ortadoğu Anlamı,” s.1-19, *Orta Doğu-Yıldız-67 Müşterek Harb Oyunu Akademik Destek Çalışmalarından*, 1967, İstanbul, s.6



*“1921 de Winston Churchill’in Başkanlığı’nda toplanan Kahire Konferansı’nda, I.Dünya Harbi’nden sonra Osmanlı İmparatorluğu’ndan ayrılan Arap memleketleriyle (Irak, Suriye, Lübnan, Filistin, Suudi Arabistan, Yemen) hakikatte 1822 de İngilizlerin işgali üzerine ayrılmış olan Mısır’ı alakadar eden meseleleri Yakınoğu’nun Balkanlar ve Boğazlar gibi diğer politik meselelerinden ayırmaya karar verdiler. İşte buna binaen de mezkur memleketlerin teşkil ettiği bölgeye Ortadoğu dediler. Bu toplantının esas gayesi, karargahı ile Mısır’da bulunan İngiliz Kuvvetleri Komutanlığı’nın askeri, siyasi ve iktisadi faaliyet sahasını tespit etmek üzere yapılmıştır. Fakat, bu realiteye göre değil daha ziyade İngiliz menfaatlerine uygun bir görüştür.”*

Churchill’in<sup>432</sup> Türkiye üzerindeki Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel dretnotlarına el koyduğu bu dönemlerde, örneğin Eylül 1914’teki yaklaşımı ise şudur: Hristiyanların özellikle Balkanlarda ortak bir anlayışta Müslüman Türklere karşı hareket etmelerini sağlamaktır, şeklinde özetlenebilir.<sup>433</sup>

Buradan çıkan mesaj açıktır. Doğrudan biz Osmanlı Devleti’yle uğraşmayalım. Onunla küçük Balkan ülkeleri uğraşsın, bizde onları destekleyelim. Kısaca öz olarak Churchill demek istiyor ki: biz ateşe elimizi sürmeyelim, maşa kullanalım. Tüm bu açılardan bakıldığında, şu soru akla gelmektedir: Churchill madem Türkiye’ye karşı o dönemde olumsuz yaklaşım içerisindeydi niçin Osmanlı Devleti yöneticilerince ısmarlanan gemilerin yapımına göz yummuştu? Aslında bu soruyu, onun ülkesindeki kapitalist anlayıştaki pazarların gelirlerini yok etmemek için, o anda göz yumduğu şeklinde gelişmiştir diye düşünebiliriz.<sup>434</sup>

<sup>432</sup> Churchill’in diğer sömürgeleri ile ilgili yaklaşımları için de bakınız.Elliott Roosevelt, **İfşa Ediyorum**, İstanbul, tarihsiz, s.49.

<sup>433</sup> Hacıoğlu,s.94: “Churchill Eylül sonunda Hariciye (Dışışleri) Bakanı Sir Edward Grey’e yazdığı bir mektupta Osmanlı Devleti ile ilgili görüşlerini şöyle anlatıyor: ‘Türkiye’yi yatıştırma politikamızla Balkanlar’daki politikamızı yaralamaktayız. Türkiye’ye karşı saldırgan duruma geçmemizi ya da savaş ilan etmemizi önermiyorum. Ama bundan böyle Türkiye’nin çıkarlarını ya da bütünlüğünü düşünmeden Balkan Devletleriyle, özellikle de Bulgaristan ile işbirliği yapmamız düşüncesindeyim. İstediğim tek şey sizin Hristiyan Balkan devletleri arasındaki ortak eylemi sağlama çabalarınızda Türkiye’nin çıkarlarını ve bütünlüğünü düşünmemenizdir.”

<sup>434</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Churchill ve onun gibi düşünenler ise, İngiliz kapitalistinin 3.5 milyonluk bir iş almasına karşı çıkacak cesareti kendilerinde görmemişlerdi. Bu gemiler, ne hibe, ne de kredili idiler. İngiliz kapitalistlerinin avucuna altınlar sayılmıştı.”

### 3.3.El Konulan Dretnotlar/Ağır Zırhlılar İçin Gösterilen Tepkiler

Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'na el konması haberini alan, Bahriye Nazırı Cemal Paşa gelişmeleri öğrendiği zaman, hayatının en acı gününü yaşadığını ifade edecektir.<sup>435</sup> **“Bu gelişmeler, millet bünyesinde son derece hiddet<sup>436</sup> ve üzüntüye yol açar”<sup>437</sup>** denilirken,<sup>438</sup> araştırmacı Alan Palmer bu konuya yönelik olarak Almanların rolünden bahseder.<sup>439</sup>

Ayrıca bu olayın, halka çok dokunduğunu, İngilizler aleyhine de propagandalara yol açtığının tespitini yapanlar da vardır.<sup>440</sup> O dönemi yaşamış bir Türk deniz subayı olan Muhittin Atayığit hatıralarında olaya yer vermiştir.<sup>441</sup> Bu gelişmelere Türk halkı ve basını da büyük tepki göstermiştir. Tasvir-i Efkar gazetesinin 20 Ağustos 1914 tarihli nüshasında, Yunus Nadi imzalı yazıda önemli noktalara temas edilir.<sup>442</sup> Sonuç olarak, İngilizlerin yaptıkları bu olumsuzluğun cezalarının karşılığını mutlaka bir gün çekeceklerini ifade etmekteydi. Enver Paşa'nın da olayı **“İngiliz kalleşliği”** şeklinde vurgulamış olduğunu belirten kaynaklar da vardır.<sup>443</sup>

Bu olumsuz durumdan, Osmanlı Devleti mensubu yurttaşlar da büyük acı çekmiş ve rahatsızlıklar duymuşlardır. Onlar duygularını gazeteler aracılığı ile İngilizlerin İstanbul'daki Büyükelçisi'ne yazdıkları yazılarla belirtmeye çalışmışlardır. Bu insanlar arasında değişik mevkilerden olanlar da söz konusudur. Türk insanının bu gerçeğini gören batılı yazarlar da bulunmaktadır.<sup>444</sup> O dönemde gemilere el koyma olayına tepki veren bazı örnekleri incelersek şu tablo ortaya çıkar:

<sup>435</sup> Cemal Paşa, a.g e.,s.127.

<sup>436</sup> Yargıcı, 4 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>437</sup> Özçelik,s.170

<sup>438</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>439</sup> Palmer,s.354.

<sup>440</sup> Bayur,s.72-73.

<sup>441</sup> Beyhan Kıran, Emekli Deniz Yarbayı Muhittin Atayığit'in **Milli Mücadele İstiklal Harbi Hatıralarım** adlı eserinin transkripsiyonu ve değerlendirmesi, İstanbul, 2001, s.8.

<sup>442</sup> Nakleden Kütükoğlu,s.208: “Bütün bir milletin ve belki bütün İslam aleminin kalblerini rabt etmek suretiyle bekledikleri bir gemiyi tam limandan çıkacağı sırada zapt etmek öyle mütehakkimane bir korsanlık ki onun manen uyandırdığı ve ila nihayet uyandırıp gideceği infial ve hiddetleri tabir edecek kelime bulmaktan cidden aciziz.(...)Bu dünya takallüb dünyasıdır. Bugün İngiltere gibi fazla kuvvetlere istinat ederek böyle haksızlıkları tecviz edebilen devletlerin de elbette uzak yakın bir atide mezellet ve meskenet hazizleri içinde yuvarlandıklarını göreceğiz. İşte o zaman onlar, şimdiki hareketlerinin sakametlerini dizlerini döverek ya da tahattur edeceklerdir.”

<sup>443</sup> Öke-Mütercimler,s.11, 76.

<sup>444</sup> Walder,s.40.

24 Ağustos 1914 tarihli telgrafı Rize'den Fahri, Hüseyin, Osman, Zeki, Safvet, Hulusi, Süleyman, Abdi ve Rize'nin Atina (Pazar) ilçesinden elli bin Müslüman nüfus adına Belediye Reisi Bahri Bey imzalı 23 Ağustos 1914 tarihli telgrafta da, benzer talepler söz konusudur.<sup>445</sup>

Hacı Hidayet Bey isimli bir yurttaşın da 24 Ağustos 1914 tarihli telgrafında, İngiliz Donanması'nın bir işe yaramayacağını, Hindistan ve Mısır'ın da esaretten kurtulacağını vurgular.<sup>446</sup> Öğretmen Okulu'ndan Galip Bey 24 Ağustos 1914 tarihli İngiliz Büyükelçisi'ne çektiği telgrafta, *“Fakir Türkiye'nin gemilerini haksız yere gasb eden İngilizlerin cezalarını çekeceklerini”* belirtir.<sup>447</sup> O dönemdeki kuruluşlardan birisi olan **“Türk Çivciler Cemiyeti”**nin Katibi de, 23 Ağustos 1914 tarihinde İngiliz Büyükelçisine çektiği telgrafta, *“O gemilerde benim de bir çivim vardı” derken, “hırsıza ne his beslerseniz, ben de size ve Hükümeti'neze karşı benzer hisleri belirttiğini”* vurgular.<sup>448</sup> Bu konuya Üniversite öğrencisi Hadi Bey'de, 24 Ağustos 1914 tarihli telgrafında, *“Bizim sevgili gemilerimizi çaldınız”* der.<sup>449</sup> Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye'nin el konulması durumunu bir asker annesi olan Behice Hanım da telgrafında; *“Allah'da sizin inşallah tek mil gemilerinizi Alman Donanmasına çiğnetir.Amin!”* diyerek protesto eder:<sup>450</sup>

<sup>445</sup> Kütükoğlu,s.210,212:

<sup>446</sup> PRO,FO, 800/240, s.609: “Muazzam donanmanın bir balıkçı sandalı kadar işe yaramayacağı günün idrakini sabırsızlıkla bekliyoruz. O zaman, senelerden beri boyunduruk altında inleyen Koca Hint, mübarek Mısır da kendi mukadderatına kavuşacak. Müsterih olunuz efendiler, aldatmak istediğiniz eftar-ı Umumiyye-yi Osmaniyye böyle düşünüyor ve böyle görüyor. Ve artık aldanmıyor.”

<sup>447</sup> PRO,FO,800/240,s.610: “Osmanlı ajansının evvelkiünkü gazetelerde bizim güzel gemilerimiz hakkında, Hükümeti fahimemiz tarafından vaki olan tebligatı gördüm. Güya siz istemediğiniz halde zarureti harbiyeden dolayı gemilerimizi tevkif etmeğe mecbur olmuşsunuz. Ve harbin devamı müddetince İngilterece sefain-i mezkureye lüzum görülmediği surette iade edecekmişsiniz. Bu vadinize teşekkür ederiz, fakat vahşi Türkler (!) birçok hususat da pek semih olduklarından, bu meselede de bir eseri semahat göstermek ve o gemileri hitamı harp de bütün İngiltere Hükümeti fahimesine bahş etmek isterler(...) Bakalım İstikbal bize neler gösterecek. Her halde öyle zannederi ki İngiltere Hükümeti, fakir Türkiye'nin haksız yere gasp ettiği gemilerinin cezaı maddesini de kariben çekecek.”

<sup>448</sup> PRO,FO,880/240,s.611: “Gazetelerde Hükümetinizin Beyannamesini okudum. Hükümete ve bana taalluk eden bir meseleyi hayatiye olduğundan ferdi hissiyatımı şu varaka ile size bildirmekle vazifemi, vazifeyi ikaziyemi yapmış oluyorum (...) O gemilerde benim de bir çivim vardır. Malımın gaspı olan hırsıza ne his beslerseniz ben de o hisle size ve Hükümetinize karşı mütehasır ve müteessir olarak derim ki: Siz İngilizler, son hareketinizle Türk ve İslam alemi indinde çıkmaz bir uçuruma yuvarlanırken biz Türkleri yükselttiniz(...)Türklerin kalbini celp etmek için bütün İngilizlerin samimi surette günahlarına tövbe etmelerini tercih ederim”

<sup>449</sup> PRO,FO,880/240,s.612: “9 Ağustos 1330 (22 Ağustos 1914) tarihli gazetelerde,İngiltere Hükümeti namına dercettirilen Beyannameyi garibi kahlaklarla gülerek fakat içimizden kan giderek okuduk (...) Siz kimi aldatmak istiyorsunuz? Müslümanları ve Türkleri, hala böyle saçmalara kanacak kadar kör ve budalamı zannediyorsunuz? (...) Bizim sevgili gemilerimizi çaldınız. Fakat şuna teşekkür ederiz ki, bize kıymeti iki gemiden pek fazla bir dersi intibah verdiniz. Mersi müsteşar cenapları mersi!”

<sup>450</sup> PRO,FO,880/240,s.613: “İngiliz Sefiri, Bizim gemilerimizi zor ile aldığınız için gazetelere bir şeyler yazdırmışsınız. Dişimizden tırnağımızdan arttırarak aldığımız gemileri böyle bir zamanda almanız doğrusu bize çok fena dokundu. Öyle kuru lakırdılara artık kanmayız. Sen bizim iki gemimizi aldın. Allah da sizin inşallah tek mil gemilerinizi Alman donanmasına çiğnetir, amin.”

Gemilerle ilgili bir protesto telgrafı da nanifatura tüccarlarından Ahmed Bey tarafından 21 Ağustos 1914 günü İngiliz Büyükelçiliği'ne çekilir. Buna göre telgrafta; *“Sultan Osman-ı Evvel’imiz, sevgili Reşadiye’imizin İngiltere Hükümeti fehimesi tarafından cebren ve kehren zabt olunmasıdır ve bunu hiç unutmayacağız”*denir.<sup>451</sup>

Bu tepkiler, sadece Osmanlı sınırları dahilinde gösterilmekle kalmaz, Romanya'nın Bazarcık Kasabasından dahi tepki sesi gelir. Buna göre, Osman Nuri Hacı Mehmet adıyla İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği'ne gönderilen yazıda el koyma olayına tepki vardır.<sup>452</sup> Hatta bu gelişmeler Amerika'da yaşayan Müslümanların dahi protestosuna sebep olur ve Donanma Dergisi'nde konuyla ilgili olarak: **“Gasp olunan Sevgili Dretnotumuz”** başlığı ifadesi kullanılacaktır.<sup>453</sup> Aynı şekilde ülke dışındaki Müslümanlardan da bu olaya yoğun tepkiler gelmiştir ve Osmanlı Devleti bu konuda desteklenmiştir.<sup>454</sup>

---

<sup>451</sup> PRO,FO, 800/240, s.616: “Bu günkü gazetelerde sefarethaneniz tarafından Osmanlı ajansı marifetiyle neşrolunan Beyannamenizi bütün efradı millet gibi ben de okudum (...) Hiç olmazsa bir çivisi benim alınımın teriyle kazanıp verdiğim para ile vücuda gelen ve bugün bütün efradı milletin bir malı müştereki olan o gemilerin gaspından mütevellid inkisarı umumiye böyle Beyannamelerle izale değil tahfif etmek ümidinde bulunuyorsunuz, emin olunuz ki sefir hazretleri pek aldaniyorsunuz (...) Bu son hadise, Müslümanların kalbinde,öyle kuru laflarla silinmeyecek kadar, pek derin iz bırakmıştır(...) Biz Müslümanlar, biz Türkler, sizin nazarinızda barbar ve cahil bir milletiz. Onun için ‘zarureti harp, örfü adet’ gibi sebeplerin mahiyetini bilemeyiz(!) Bizim bildiğimiz yalnız bir şey vardır. O da, bizim dört gözle beklediğimiz ve istikbali için şenlikler yapmağa hazırlandığımız sevgili ‘Sultan Osman-ı Evvelimiz,sevgili Reşadiyemizin’ İngiltere Hükümeti fehimesi tarafından ‘cehren ve kehren’ zabt olunmasıdır ve bunu hiç unutmayacağız... Sefir hazretleri! Nafile Ahmed buyurup öyle Beyannamelerle, kuru laflarla milleti avutmağa çalışmayınız,çünkü pek boş yere yorulmuş ve hiçbir şey kazanmamış olursunuz. Artık millet görüyor ve tamamıyla anlıyor Sefir hazretleri.”

<sup>452</sup> PRO,FO,800/240,s.614

<sup>453</sup> Özçelik,s.171

<sup>454</sup> Kütükoğlu,s.209.

### 3.4.Gelişmeleri İzleyen Almanya ve Taktiği

Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye dretnotlarına İngiliz yönetimi tarafından el konulması sürecinde, Alman Devleti'nin Osmanlı Devleti üzerine siyasi manevra yapması açısından önü tamamen açılmıştır.<sup>455</sup> Türk Milletinin parasıyla aldığı gemilerine, İngiliz yönetiminin el koyması üzerine, İngiliz emperyalizminden nefret eden bir millet ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Almanlar, sadece Osmanlı Devleti'nin yöneticilerini kazanmakla kalmayacaklar, milletin önemli kesiminden de itibar göreceklerdir. Almanların bu yeni siyasi konumları ile ilgili olarak, İngiliz araştırmacı Alan Palmer bu gerçeği tespit edebiliyordu.<sup>456</sup>

Tüm bu olaylar yaşanırken, Almanya taktik gereği, 2 Ağustos 1914 günü Goeben ve Breslau adlı iki savaş gemisini Osmanlı Devleti'ne verme önerisinde bulunur.<sup>457</sup> Bu sırada İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Wangenheim fırsatı kaçırmaz. Böylece İngilizler tarafından verilmeyen gemileri de bahane edip, Sadrazam Sait Halim Paşa'nın yalısında gizli bir andlaşma imzalar. Bu andlaşmanın imzalanması sırasında, Sait Halim Paşa ile Alman Büyükelçisi'nden başka, Talat Paşa, Enver Paşa ve o dönemde Osmanlı Meclisi'nin Başkanlığı'nı yapan Halil Bey de hazır bulunmuştur.<sup>458</sup>

3 Ağustos 1914 günü Almanya'nın "**Denizcilik Bakanı**" Amiral Von Triptz, Akdeniz Filosu Komutanı Tümamiral Wilhelm Şuşon'a Goeben ve Breslau adlı gemilerle Çanakkale'ye gitmesini istemesi,<sup>459</sup> İngiliz Denizcilik Bakanı Churchill'in Akdeniz'deki İngiliz Filosu'nun komutanı Amiral Milne'ye, Alman gemilerini takip emrini vermesi ve Fransızların da Goeben ve Breslau için Amiral de Le Peyre'nin görevlendirmesi söz konusu olmuştur.<sup>460</sup>

Bu sırada Akdeniz'deki Alman gemilerini takip eden bölgedeki İngiliz Donanma Komutanı, Londra'ya da konuyla ilgili bilgiler gönderir. Bu konuya yönelik olarak Londra'dan gelen cevapta takipe devam edilmesi şeklindedir.<sup>461</sup> Aynı gün Vilhelm Şuşon'a Almanya'dan gelen emir ise: "**Hemen İstanbul'a doğru hareket ediniz**" şeklindedir.

<sup>455</sup> Yargıcı, 4 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>456</sup> Palmer,s.354

<sup>457</sup> Arı,s.19

<sup>458</sup> Hacıpoğlu, s.51

<sup>459</sup> Noyan,s.48.

<sup>460</sup> Arı,s.20

<sup>461</sup> Moorehead,s.32.

Emri uygulayan Şuşon 5 Ağustos'ta İtalyan'ın Messina limanına gelir ve yakıt ikmali yapıp hareket eder. 6 Ağustos'ta Yunanistan'dan kömür ikmali yapan gemilerin Boğaz'a girmeleri hususunda Sait Halim Paşa, izin verildiğini Almanya'nın İstanbul'daki Büyükelçisi Von Wangenheim'e bildirir. Wangenheim ise, Osmanlı Hükümeti'ne bir mektup verir. Bu mektupta Osmanlı yönetimine çok büyük ve önemli açılımlar hedefler. Fakat bu mektuptaki kavramların sadece büyükelçinin kendi teminatından ya da sözlerinden öteye gitmediği ya da gidemeyeceği ilerideki süreçte anlaşılacaktır.<sup>462</sup> Başka bir deyişle Alman Büyükelçisi durumu Almanya lehine geliştirmek için kendi bildiği yolda hayali umutlar dağıtmaktadır. Mesela bu duruma göre Alman Büyükelçisi Osmanlı Devleti'ni boyunduruk altına almış olan kapitülasyonların kaldırılmasında kendi devletin yardımını olacağını belirtmiştir.

Fakat Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'nı ilan edip kapitülasyonları kaldırma çabası içerisine girdiğinde bunun kaldırılmasına muhalefet yapanların başında da yine bu Alman Büyükelçisi yer almıştır. Büyükelçi Wangenheim'in Osmanlı Devleti'nin **“Doğu Sınırları”**nın Rusya Müslümanları arasında doğrudan doğruya temas sağlayacak şekilde düzeltilmesi hususuna dayanan isteğinin, dört yıl sonra pratiğe dökülmesi sürecinde de ilk muhalefet edenlerin başında yine Alman ileri gelenleri ile Genelkurmay Başkanları olan Mareşal Hindenburg gelecektir.

Bu dönemdeki olay, daha önceden aktardığımız, Mürsel Bakü komutasındaki Türk ordusunun 15 Eylül 1918'de Bakü'ye girmesidir. Ne olmuştur da Alman Devleti Türk ordusuna nota çekmiştir? Sovyet Dışişleri Bakanı Çiçerin'in, Türkler Bakü'ye giriyor ihbarı sonucunda, Mareşal Hindenburg'ta General Von Zekt aracılığı ile bu notayı vermişti. Niçin? Çünkü savaşta kader birliği yapılan Almanya, Türklerin Bakü'ye girmesini istemiyordu. Bunun sebebi çok basittir, petrol kaynaklarının bulunduğu alanları kendilerine ayırmışlardır. O zaman şunu da gayet kolay söyleyebiliriz. Osmanlı Devleti'ne Alman yetkililerince verilen bazı sözler samimi değil miydi? Yoksa tüm bunlar sadece Osmanlı yöneticilerini kandırmak adına mıydı?

---

<sup>462</sup> Hacıoğlu, s.56-57

Nihayet 10 Ağustos 1914 tarihinde iki Alman gemisi Çanakkale Boğazı'ndan giriş yapar.<sup>463</sup> Gelişmelere hatıralarda değinilir.<sup>464</sup> Bundan sonraki gelişmeleri de, o yıllarda İçişleri Bakanlığı ve sonrasında da Sadrazamlık yapan Talat Paşa'nın hatıralarında görülmektedir.<sup>465</sup> Ayrıca gemilerin sahiplenilmesi hususu Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın hatıralarında da şu şekilde yer alır:<sup>466</sup> *“Nihayet içimizden birisi şöyle bir tedbir teklif etti: ‘Almanlar bu iki gemiyi daha evvel bize satmış olamazlar mı? Çanakkale’ye gelişleri, gemileri bize teslim maksadına ibtina ettirilemez mi?’ dedi. Herkes geniş bir nefes aldı. İşi dostça halledecek bir zemin bulunmuştu.”*

İki Alman gemisi için yegane çözüm bulunmuştu. Bu çözüm de satın alındılar şeklindeydi. Satın alma olayı ne kadar inandırıcıydı? Tartışılabilir. Satın alınma fiyatı da sözde<sup>467</sup> 80 milyon Frank karşılığıydı. Bu satın alma olayını millete ilan etme toplantıları da yapılmıştır.<sup>468</sup> Bu aşamada bu iki gemi “milletin tek tesellisi” ve **“kaybedilen iki gemiye başka iki gemi”** idi.<sup>469</sup> Halk ise bu yeni durum nedeniyle, Almanların vermiş olduğu bu iki gemiyi adalet adına<sup>470</sup> doğru ve haklı bir karar olarak algılayıp alkışlamış<sup>471</sup> ve bu gemileri bağrına basmıştı.

<sup>463</sup> Arı, s. 20-27

<sup>464</sup> Cemal Paşa, s.129: “11 Ağustos gecesi yine Prens (Sait Halim Paşa) yalısında toplanmamız kararlaştırılmıştı. Talat, Cavid ve Halil Beylerle ben daha evvel gelmiştik. Bizden sonra gelen Enver Paşa, kendisine has olan sakin tavrıyla gülerek: ‘Bir oğlumuz dünyaya geldi,’ dedi.

Bittabi bundan bir şey anlamamıştık. Bizi çok merakta bırakmayarak:

‘Goeben ve Breslau bu sabah Çanakkale önüne gelmiş ve İngiliz donanması tarafından takip edilmekte olduklarından bahisle Boğaz’dan geçmelerine müsaade edilmesini istemişler. Bir müttefik devlete ait harp gemilerini muhakkak bir tehlikeden korumak için bu talebe muvaffakat edilmesi emrini verdim ve gemiler şimdi, beri tarafında, Boğaz istihkamlarının himayesi altında bulunuyorlar. Fakat biz de bunun neticesi olarak siyasi bir mesele ile karşı karşıya kalmış olduk. Bu gece bu meseleye ait bir karar vermek lazım geliyor’ dedi.”

<sup>465</sup> Hüseyin Cahit Yalçın: **Talat Paşa'nın Hatıraları**, İstanbul, Temmuz 1998, s.27-28: “Sadrazam ve bazı nazırlar ‘Goeben’ ve ‘Breslau’nun bi-teraflik kaidelerine tevfikana ya 48 saat içinde Çanakkale Boğazı’ndan çıkmalarına ve yahut da silah ve toplarını teslim etmeleri lüzumuna kani idiler. Toplanmış bulunduğumuz odaya tekrar gelen Sait Halim Paşa, Wangenheim’in bu teklife son derece öfkelenmiş olduğunu ve müttefik sıfatı ile böyle bir hattı harekete hakkımız olmadığı kanaatinde bulunduğunu söylediğini bildirdi. Bunu yine uzun müzakereler takip etti ve neticede Wangenheim’e karşı kullanılacak lisan ve Türkiye’yi derhal harbe sokmamak için başvurulması lazım gelen vasıta ve çareler hakkında bir karara varıldı. Sadrazam bu haberi bizzat bildirmek istemedi. Halil Bey ve ben sefirin bulunduğu salona giderek kendisine tereddütlerimizi izah ettik. Wangenheim fevkalade heyecanlı idi ve yüzünü ter kaplamıştı. O anda Halil Bey’in aklına gemileri satın almak geldi ve Wangenheim bu teklifi kabul etti.”

<sup>466</sup> Cemal Paşa, s.130

<sup>467</sup> Besbelli, s.17: “Sözde satın alınmış ve fakat hakikatte Alman Bahriyesine olan bağlılıklarını muhafaza etmiş bulunan bu iki modern gemiyi kazanmış olmakla bundan habersiz olan Türk ulusu sevinip durmaktaydı.”

<sup>468</sup> Kıran, s.8: “Hiç gözümün önünden gitmez; o zamanlar Donanma Cemiyeti Reisi ashabi servetten tecessüm etmiş milli bir cemiyet olan Yağcı Şefik Bey başında koca sarığı, ‘Goeben’ ve ‘Breslau’ın satın alındığını bir toplantıda millete ilan ederken gözlerinden taşan ve ak sakalından aşağı dökülen inci tanesi gibi sevinç yaşlarını saklayamamıştı.”

<sup>469</sup> Çoker, A.g.k., s.159; a, s.15

<sup>470</sup> Walder, s.43.

<sup>471</sup> Özçelik, s.170

Bu gelişmeleri yorumlayan Cemal Paşa ise, iki geminin gelmesiyle birlikte Osmanlı Hükümeti'nin haklı olduğu gerçeğini gösterdiğini söyler.<sup>472</sup> Artık İngilizlerin vermesi gereken iki gemi yerine, Almanların bu iyiliği yaptığı görüşü kamuoyunda tutacaktır.<sup>473</sup> Osmanlı sularına sığınmış olan bu iki Alman gemisinin teslim edilmesini İngilizler talep eder. Osmanlı yöneticileri bu isteği kabul etmezler. Fakat Osmanlı yönetimini bir şey mazur gösteriyordu. O da ücretini ödediği halde iki gemisine İngiltere'de el konulmuş olması hususuydu.<sup>474</sup> Fakat gerek el konulan iki gemiyle, Osmanlı Devleti sularına sığınan iki geminin beklenmedik bir olay yarattığı söylenirken, Enver Paşa'nın iki Alman gemisini, İngilizlerden alınması gereken gemilerin yerine koymasını yanlış bulanlar da vardır.<sup>475</sup>

Aslında buradaki yanlışlık, İngilizlerin iki gemiye el koyma oyununu, tüm dünya kamuoyuna istenildiği oranda izah edemeden, iki Alman gemisine sarılınmasıyla oluşmuştu. Burada İngilizler rahatlamıştı. Zaten iki Alman gemisini sahiplenen Enver Paşa'nın günümüze kadarki süreçte bazı kesimlerce suçlu olduğu ileri sürülür. Bu kesimler, Osmanlı Devleti'nin savaşa girme sebebi olarak iki Alman gemisini gösterirken, bu görüş sahiplerinin çoğunun, İngilizler tarafından el konulmuş olan iki gemiden haberleri bile yoktur.

Gerçek olan şudur. Almanlar burada Osmanlı yönetimini çok kolay şekilde yanlarına çekebilmişlerdir. Almanya ve Avusturya Devletlerinin yöneticileri, konuya yönelik olarak zekice bir politika takip etmişlerdir.<sup>476</sup> Böylece Almanya-Avusturya gurubunun emel ve hedefleri açığa da çıkmaktadır. İngiliz araştırmacı Alan Palmer, Almanlar için, *"Türkler'in İngiliz oyununa duyduğu öfkeden yararlandılar"* der.<sup>477</sup>

İlgili taraflar arasındaki hamle sırası, Osmanlı Devleti'ne gelmişti. Almanya'nın pozisyonunu bilmesine rağmen Osmanlı Devleti yöneticilerinin önemli bir kesimi, İngiltere'ye inat bu iki gemiyi bağrına basmıştı. Böylece Türk kamuoyu da bir ölçüde rahatlayacaktı. Yani tablo özü itibarıyla İngilizlere karşı, kısasa kısas şeklinde oluşuyordu.

<sup>472</sup> Cemal Paşa,s.127-128.

<sup>473</sup> Bayur,s.73.

<sup>474</sup> Hacıpoğlu., s.92.

<sup>475</sup> Haley,s.49.

<sup>476</sup> Kütükoğlu,s.209-210.

<sup>477</sup> Palmer,s.357



Bahriye Nazırı Cemal Paşa hatıratında, basın mensuplarından konuya yönelik olan, hararetili, yazılar yazmalarını istemiş olduğunu belirtir.<sup>478</sup> Tüm bu gelişmelerden sonra, o dönemi yaşamış olan Deniz Yarbayı Muhittin Atayığit de hatıratında, Almanların para yardımı da yapmaya başladığını belirtir.<sup>479</sup>

Aslında İngiltere bu gelişmeleri Ortadoğu'daki uzun süreçte oluşturacağı çıkar politikası gereği istiyordu. Çünkü, Almanlardan alınmış olarak yeni iki gemiye sahip olan Türk kamuoyu, kendilerinin vermeleri gereken iki gemiyi, pekala unutmaya sürecine girebilirdi; ayrıca Osmanlı Devleti, Almanya'nın yanına itilerek<sup>480</sup> daha kolay parçalanma sürecine sokulabilirdi. Böylece Osmanlı Devleti'nin arazilerinden olan Musul petroleri ve Arap yarımadası kolaylıkla ellerine geçebilirdi. Dan Vander Vat isimli başka bir batılı araştırmacı, İngilizlerce el konulan gemilerin, Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığından daha önemli görüldüğünden bahsetmektedir.<sup>481</sup> Bu durum ise aklımıza şu soruyu getiriyor: Acaba İngilizler, bölüp, parçalamak istedikleri, Osmanlı Devleti'nin Almanların saflarına bile bile mi atıyorlardı? Her ne olursa olsun Osmanlı Devleti'nin kaderi çiziliyordu. Belki de çizilmişti de, fiiliyata sokuluyordu. Bu fiiliyata sokmada gemiler ufukta beliriyordu.<sup>482</sup>

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesinin başlıca sebebi olarak, Türk kamuoyundaki önemli bir kesim tarafından Enver Paşa ve Almanlardan alınan bu malum iki gemi gösterilir. Bu görüşe katılmayanlar da vardır. Bunlardan birisi de Charles D. Haley adlı Enver Paşa üzerine araştırma da yapmış olan bir batılıdır.<sup>483</sup> Türkiye'deki Tarih bilincine yönelik ders kitaplarındaki genel anlayış ise, Enver Paşa ve bu iki geminin Osmanlı Devleti'ni savaşa soktuğu şeklindedir. Elbette bu düşüncenin aleyhinde olanlar da vardır: Örneğin Hayat Tarih Mecmuası'ndaki bir yorum da buna dahildir.<sup>484</sup> Hayat Tarih Mecmuası'ndaki görüşe, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu komutanı olan ve sonra Bahriye Nazırlığı ve Ankara Hükümeti'nin Başbakanlığı'nı da yapan Hüseyin Rauf Orbay'da katılmaktadır.<sup>485</sup>

<sup>478</sup> Cemal Paşa, s.131

<sup>479</sup> Kıran, s.8

<sup>480</sup> Yargıcı, 4 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>481</sup> Dan Van Der Vat, **The Ship that changed the World: The Escape of the Goeben to the Dardanelles in 1914**, s.25

<sup>482</sup> Serez, s.36; Öke-Mütercimler, s.11.

<sup>483</sup> Haley, s.48

<sup>484</sup> **Hayat Tarih Mecmuası**, 1977, sayı:9, s.52.

<sup>485</sup> Orbay, A.g.k.s.23.

### 3.5.Dretnotlara/Ağır Zırhlılara El Konulmasından Sonraki Gelişmeler

İngiliz limanlarında, Osmanlı Devleti için inşa edilen gemilere, savaş bahane edilerek el konulmasıyla birlikte, yeni süreçler gelişmiştir. İngiliz yönetimine ödenmiş olan 649.647 Sterlinlik son taksit tutarı, o sürecin sıcaklığı esnasında, Osmanlı Bankası'na iade edilmeliydi. Üstelik Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nu yapan Armstrong Şirketi'nin Müdürü, bu paranın yatırılacağını çok iyi bilmekteydi. Nitekim, 5 Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı Devleti'nin Londra'daki Büyükelçiliği'ne yazmış olduğu mektupta, bu durum da belirtilmiştir.<sup>486</sup> Londra'daki Osmanlı Büyükelçisi, gelişmeleri 6 Ağustos 1914'te Osmanlı Devleti'nin Hariciye Nazırlığı'na bildirmişse de, 8 Ağustos 1914 günü Hariciye Nazırlığı'ndan gelen cevabi yazıda, oldukça umutsuz bir tablo belirmiştir. Buna göre:<sup>487</sup> *“Milletin bütçeye fedakarlık ihtiyarlığıyla inşa ettirdiği bu iki dretnota kıymet takdirine imkân yoktur. Ancak Hükümeti Osmaniye İngiliz Hükümeti'nden bunları istirdat edebilecek kuvvete malik olmadığından (...) sükûta mecburdur”* ifadesiyle acı tablo ortaya net biçimde çıkmıştır. Bu yazı da iki gemi için, Osmanlı Devleti'nin toplam olarak 5.274.228 İngiliz Lirası harcadığı ve İngiliz Hükümeti'nin bunu Osmanlı Devletine geri ödemesi hususunda teşebbüste bulunulduğu belirtilmiştir.

Metin Ayışığı konuyla ilgili olan çalışmasında, bu rakamı verdikten sonra bunun üzerine, başta Fatih Dretnotu'nun taksiti olmak üzere, 453 bin 866 İngiliz Lirasını da ekler ve genel toplamı **“5 milyon 933 bin 346 İngiliz Lirası”** olarak tespit eder. Burada yalnız iki büyük zırhlının dışındaki gemilerin taksitleri de vardır.<sup>488</sup> Bu diğer gemilerle ilgili olarak da sayın Bahri S.Noyan, o gemilerin taksitlerinin de **“sekizde üç”**ü ödenmiştir der.<sup>489</sup> Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarına yapılan ödemeler için farklı görüşler vardır. Amiral Hacipoğlu: **“Her iki gemi için Osmanlı Devleti yedi buçuk milyon altın lira ödemiştir”** derken, Redmond Mc Laughlin'in **“The Escape of the Goeben”** isimli kitabında her iki geminin fiyatının **“3.600.000 Sterlin”** olduğu belirtilmiştir.<sup>490</sup>

<sup>486</sup>LBA-D/526: 5 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdürlüğünden L. Büyükelçiliği'ne yazısı (İng.)

<sup>487</sup>LBA-D/526: 8 Ağustos 1914 Hariciye Nazırlığı'nın yazısı.(Osm.); Bu konuda Metin Ayışığı da aynı rakamı vermektedir, a.g.m.,s.44.

<sup>488</sup> Ayışığı, s.44.

<sup>489</sup> Noyan,s.48: “Fatih, Mezomorto Hüseyin Paşa ve Cezayirli Hasan Paşa gemileriyle, altı muhrip tezgahta idi.Bunların da taksitlerinin sekizde üçü verilmişti.”

<sup>490</sup> Hacipoğlu,s.90-91

Araştırmacı İskender Tunaboşlu ve Zafer Toprak Reşadiye'nin bedelinin **“2.304.712 Lira”** olduğunu söylerler.<sup>491</sup> Araştırmacı Fahri Çoker,<sup>492</sup> İskender Tunaboşlu,<sup>493</sup> Mustafa Hergüner<sup>494</sup> ve Ahmed Sarbay da Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu için **“3.387.475 altın lira”** ödendiğini ifade eder.<sup>495</sup> Charles D. Haley ise her iki geminin Türkiye'ye **“7.500.000 paunda”** mâl olduğunu yazar.<sup>496</sup> Bu konuda David Walder'de, Haley'le benzer bir görüşe sahiptir.<sup>497</sup> Kasım Yargıcı adlı başka bir araştırmacı da **“3.500.000 Sterlin”** ödendiğini yazmıştır.<sup>498</sup> Netice itibariyle, bu konuyu inceleyen araştırmacıların farklı rakamlar vermesi, akılları karıştırıyorsa da, bizim esas almamız gereken rakamların belgelere dayanıyor olmasıdır. Dolayısıyla Londra Büyükelçiliği Arşivi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgelerinde 5.274.228 İngiliz Lirasına tekabül ettiği söylenen rakamı esas almamız kaçınılmazdır. 5.274.228 rakamının, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye dretnotları için yapılmış olan harcama miktarı olduğunu, bu miktarın en sağlıklı ve doğru olduğunu düşünüyoruz. Ayrıca o anda diğer sipariş edilen gemilerle ilgili ödemeleri de bu rakamın üzerine koyduğumuz da, rakamın biraz daha büyülebileceğini de kabul ediyoruz.

Bu arada 7 Ağustos 1914 günü John Newton ve Oğulları şirketine ait noterlik bürosunda, Londra Büyükelçiliği personelinden Raif Ragıp Bey tarafından Osmanlı Devleti adına Armstrong Wilhworth Şirketi'ni protesto etmek için metin hazırlattırıp, 8 Ağustos 1914 günü ilgili şirkete göndertildiği anlaşılmaktadır.<sup>499</sup> Bu belgedeki protestoda; Osmanlı Hükümeti'nin maddi ve manevi zararlara uğratıldığından bahsedilmektedir.<sup>500</sup> Osmanlı Devleti'nin Londradaki Büyükelçiliği'nin hukuk işlerine bakan **“Lumley&Lumley Hukuk Danışmanlığı ve Avukatlık Bürosu”**ndan gelen 11 Ağustos 1914 tarihli yazıda, Armstrong Whitworth Şirketi'ne gönderdikleri protestonun ilgililerin eline geçtiği belirtilmektedir.<sup>501</sup> Londra Büyükelçiliği inşaa ettirilen gemiler nedeniyle İngiliz yönetimine karşı, İngiliz hukuk sisteminin ortamında mücadele etmek zorunda da kalmıştır.

<sup>491</sup> Tunaboşlu,s.95

<sup>492</sup> Çoker,-a.,s.13

<sup>493</sup> Tunaboşlu,s.95;Toprak,s.15

<sup>494</sup> Hergüner,s.13

<sup>495</sup> Ahmed Sarbay, “İngiliz'den Alacağımız Var” **Tarih ve Düşünce Dergisi**, Nisan 2003/4,s.30; Selahattin Ayyıldız ve Aslihan Sarp, **“İngiltere'den 32 Trilyonluk Alacağımız Var...”Tempo Dergisi,1992, İstanbul,s. 58: “Yalnızca Sultan Osman-ı Evvel zırlısı için 3 milyon 387 bin 475 altın lira.Bir o kadar da Reşadiye için...”**

<sup>496</sup> Charles D.Haley,s.49

<sup>497</sup> David Walder,s.40: “İki gemi kendilerine 7.500 000 İngiliz Lirasına malolmuştu.”

<sup>498</sup> Yargıcı, 7 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: “Türk ulusu bu iki gemiye,dişinden tırnağından arttırdığı, karılarının, kızlarının saçlarını satarak elde ettiği üç buçuk milyon Strelin ödemişti.”

<sup>499</sup>LBA-D/525: 7-8 Ağustos 1914 Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu için hazırlatılan protesto belgesi (İng.)

<sup>500</sup> Bayur,s.72: “Londra'da 8 numaralı Great George sokağında Sir E.J.Armstrong and Withworth şirketinin Hükümeti Osmaniye namı hesabına inşa ettiği Sultan Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun 1 Ağustos 1914 tarihinde Hükümeti seniyye'ye ahiren takarrür etmiş iken şirket yevmi mezkurda muamele-i teslimiyeyi ifa etmediği gibi bila lüzum İngiltere Hükümetinden istifrası muamele eylemek suretiyle Hükümeti mezkure tarafından sefneye ambargo vazedilmesine sebebiyet vermiş ve bu suretle Hükümet-i Osmaniye'yi telafisi gayri kabil maddi ve manevi zararlara maruz bırakmıştır”

<sup>501</sup>LBA-D/525: 11 Ağustos 1914 Lumley&Lumley Hukuk Danışmanlığı'ndan L. Büyükelçiliği'ne (İng.)

Bu nedenle konuya yönelik olarak yapılan faaliyetlerden dolayı “**John Newton ve Oğulları Şirketi**” ile “Lumley& Lumley Hukuk Danışmanlığı ve Avukatlık Bürosu”na da borçlu duruma düşülmüştür. Ayrıca adı geçen şirket yetkililerinin alacakları ile ilgili olarak 17 Ağustos 1914 ve 8 Eylül 1914 tarihli yazılarına da muhatap olunmuştur.<sup>502</sup>

21 Ağustos 1914 günü ilginç bir gelişme olmuştur. Armstrong Whitworth Şirketi yetkilileri geçmişte vermiş oldukları sözlerine sadık kalmaya çalışacaklarını, Denizcilik Bakanlığı’ndan da kontratların maddelerine kesinlikle bağlı kalınacağını ve firmalar tarafından tek bir değişiklik dahi yapılmasına müsaade etmeyeceklerinin cevabını aldıklarını belirtirler. Fakat konuya yönelik faaliyetlerin sürdürülmesi için ödemelerin de devam ettirilmesi istenmiş; ayrıca İstanbul’a çağırılmış olan (Türk) subayların yerlerine yenilerinin gelmesinin gerektiği de vurgulanmıştır.<sup>503</sup> Aslında şirket burada samimiyetten ziyade yükümlülüklerinden kaçmak için, işi sözde sahiplenmeye ve suçu Osmanlı Devleti’ne atmaya doğru yönelmiştir.

Nitekim, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu adına alınmak istenen bazı malzemeler için ödenmiş olan paranın karşılığında malzemenin verilmediği, Sultan Osman-ı Evvel’in Komutanı Hüseyin Rauf Bey tarafından 27 Ağustos 1914’de İstanbul’a rapor edilmişti. Bunun üzerine Osmanlı Devleti’nin Hariciye Nazırlığı konuyla ilgili olarak 12 Eylül 1914 (30 Ağustos 1330) günlü yazısında Londra’daki Büyükelçiliği’nden İngiltere Hükümeti bünyesinde bu alacaklarımız içinde faaliyette olmasını istemiştir.<sup>504</sup> Osmanlı Hariciye Nazırlığı aynı konuda, Londra’daki Büyükelçiliği’ne 21 Eylül 1914 tarihinde bir yazı daha geçmiştir.<sup>505</sup> İngilizler tüm bu gelişmelerdeki olumsuzlukların yanında, işi pişkinliğe vurarak 29 Temmuz 1914<sup>506</sup>, 12 Ağustos 1914’de 939 Sterlin karşılığı paranın alınmasının mücadelesini de vermeyi unutmamışlardır.<sup>507</sup>

<sup>502</sup>LBA-D/525: 17 Ağustos 1914; 8 Eylül 1914 Lumley&Lumley Hukuk Danışmanlığı ve John Newton&Oğulları Noterliğinden Londra Büyükelçiliği’ne (İng.)

<sup>503</sup>LBA-D/525: 21 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdürü ile Vickers Şirketi Müdürlünden Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa’ya (İng.)

<sup>504</sup>LBA-D/525: 12 Eylül 1914 (30 Ağustos 1330);27 Eylül 1914 (14 Eylül 1330) Bahriye Nazırlığı’ndan Londra Büyükelçiliği’ne (Osm.)

<sup>505</sup>LBA-D/526 21 Eylül 1914 Osmanlı Dışişleri Bakanlığı’ndan Londra Büyükelçiliği’ne.(Osm.)

<sup>506</sup>LBA-D/526 29 Temmuz 1914 İngiliz Dışişleri Bakanlığı’ndan Londra Büyükelçiliği’ne.(İng.)

<sup>507</sup>LBA-D/526 12 Ağustos 1914 İngiliz Dışişleri Bakanlığı’ndan Londra Büyükelçiliği’ne.(İng.)

İngilizler 10 Eylül 1914 günlü Londra'daki Büyükelçiliğe çektikleri yazılarda, inşa edilen ve deneme faaliyetleri süren gemilerde, denetleme komisyonu üyeleri olarak görev yapan üyelerinden, Yüzbaşı Black ile Mc Dermaid'in kendilerinin ve yardımcılarının Haziran ayına ait seyahat harcamaları ile maaşlarını ve Ağustos ayı giderlerini alamadıklarını belirtmişlerdir.<sup>508</sup> Fakat Londra'daki Büyükelçilik yöneticileri, belki de ipler iyice kopmasın diye konuyla ilgilenerek, bu durumu da 11 Eylül 1914'te İstanbul'a rapor etmişlerdir. Bu oluşan gelişmeleri Armstrong Şirketi yetkilileri de, 12 Eylül 1914 günü Türk Büyükelçiliği'ne yazdıkları yazıdan anlaşıldığına göre çok iyi bilmektedirler.<sup>509</sup>

Londra'daki Büyükelçilik her halde 11 Eylül 1914 tarihli yazısına olumlu bir cevap almış olmalı ki, (bu arada Milli Türk Bankası'nın 15 Eylül tarihindeki yazısı da bunu kanıtlar nitelikte, çünkü bankanın İstanbul'daki Hükümet ile doğrudan teması vardır.)<sup>510</sup> bu yazıları ancak 17 Eylül 1914 günü kayda almıştır. Örneğin 29 Temmuz 1914 tarihli yazı 49 numarayla, 12 Ağustos 1914 tarihli yazı 50 numarayla kayda alınmıştır. Oysa bu yazıların ilgili birimlerden çıkışlarının tarihi ile kayda alınma tarihleri incelendiğinde birinde bir buçuk ay, diğerinde de bir ay beş gün gecikme vardır. Kaldı ki bu yazışmalar İngiltere içerisinde olmaktadır. Fakat 1 Ağustos 1914 tarihinden sonraki dönemde, Londra'daki Büyükelçiliğin üzerine ağır bir sorumluluk yüklenmiştir. Bu durum nedeniyle de bu yazılara zamanında olumlu cevap vermek elbette mümkün değildi. Tüm bunlara rağmen İstanbul'daki Osmanlı Hükümeti iplerin kopmasını istemediği için Büyükelçilik'ten bu yazılarla ilgilenilmesini istemiş de olabilir.

Bu arada olaylardan habersiz gibi görünen Leopold Walford & C adlı kuruluşa, 10 Ağustos 1914'de Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun Komutanı Rauf Bey'e göndermiş olduğu yazının, eline geçmediğini düşündüklerini ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu için talep edilen (1 Ağustos 1914'den önce yapılmış olmalı) fuel oil'in hazır olduğunu 30 Eylül 1914'de Londra'daki Büyükelçiliğe rapor etmiştir.<sup>511</sup>

<sup>508</sup>LBA-D/525: 10 Eylül 1914 İngilizlerin Doğu İnşa Komitesi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

<sup>509</sup>LBA-D/525: 12 Eylül 1914 İngilizlerin Doğu İnşa Komitesi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

<sup>510</sup>LBA-D/526 15 Eylül 1914 Leopold Walford Şirketi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

<sup>511</sup>LBA-D/526 30 Eylül 1914 Leopold Walford Şirketi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.); Ayrıca, bakınız Ayışığı, s.44: "Yapımı bitmiş olan Sultan Osman-ı Evvel'in hareket edebilmesi için ihtiyacı olan kömür ve sair malzemeye 4 bin 650 İngiliz Lirası ödenmiş, ancak müsadere sırasında, bu malzeme ile depo edilmiş olan kömüre de el konulmuştur." Sayın Ayışığı, s.46'da da bu konuya değinmektedir: "Sultan Osman-ı Evvel için nin 650 İngiliz Lirası mukabilinde satın alınarak gemiye yüklenen 600 ton malzeme ve 3 bin İngiliz Lirası ödenerek Times nehri çıkışında depo edilmiş olan kömürün bedellerinin iade edilip edilmediğine dair dosyada hiçbir bilgi bulunmaması sebebiyle, bu hususun da Maliye Nezareti'nden öğrenilmesi gerektiği hatırlatılıyordu.

Belgelerin verdiği bilgilerde görüldüğü gibi, tam anlamıyla, bir Türk atasözü olan **“Kasap et koyun can derdinde”** hikayesi yaşanmaktadır. Şöyle ki, bu şirketin Rauf Bey’i aradığı tarihte yani 10 Ağustos 1914’de ipler kopmuştu. Fakat şirket, kendi kazanç hanesine yönelik olan hesapları düşündüğü için, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’na el koyulma olayını da dikkate almadan işine geldiği gibi hareket etmiştir. Osmanlı Devleti İngiltere’de el konulan gemilerinden sonra, son bir deneme olarak Arjantin zırhlılarıyla ilgilendiyse de bundan da bir netice çıkmayacaktır.<sup>512</sup>

1 Ekim 1914’te kayda giren bu evraka göre, başka devletlerden gemi alımı konusunda da umut olmadığı iyice anlaşılacaktır. Bunlardan başka, Osmanlı Devleti, yine de 30 Eylül 1914 ve 7 Ekim tarihlerinde geçmişi yönelik ödemelerle ilgili çalışmalara girişmiş, bu durum 8 Ekim 1914 tarihli ve Walford adına kayıtlı mektupla da tespit olunmuştur.<sup>513</sup> Bu arada İngiliz Dışişleri Bakanlığı’ndan Humble Servant’ın 16 Ekim 1914 tarihinde Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa’ya gönderdiği yazıda, Reşadiye Dretnotu ile ilgili olarak bağlantıda olmaktan onur duyacağını belirtmektedir.<sup>514</sup> Aynı zamanda Londra Büyükelçiliği’nin evrak kaydındaki 29 Ekim 1914 tarihli belgede de, İngilizlere yapılan 407 İngiliz Lirası tutarı borç ödemesinden bahsedilmektedir.<sup>515</sup> Aslında olayların tarihsel gerçeğindeki sonucu, İngiltere’nin İstanbul’daki Büyükelçi’sinin Talat Paşa’ya vermiş olduğu cevapta bulabiliriz.<sup>516</sup>

Bu açıdan bakıldığında Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarına el koyma gerekçesi bu kadar açık ve net bir yön çizerken ve de İngiliz Büyükelçisi’nin tavrı belli iken; David Fromkin adlı bir yazarın: **“A Peace To End All Peace-Barış’a Son Veren Barış”** adlı eserinde, olaya bir ölçüde değişik bir açıdan yaklaşmaya çalışmasını adı geçen yazarın Anglo-Sakson hissiyatına yenik düşmesiyle izah edebiliriz.

<sup>512</sup> LBA-D/526 1 Ekim 1914 evrakın kayıta alınışı, Sait Halim Paşa’dan Londra.Büyükelçisi Tevfik Paşa’ya (Osm.): “(Sadrazam) Sait Halim Paşa’dan (Londra Büyükelçisi) Tevfik Paşa’ya Arjantin Dretnotları Hakkında Tetkikat

Arjantin dretnotlarının Mösyö Leşmen vasıtasıyla mübayası şartının ihzarı şu kadar ki harb-i hazır hitamına kadar tediyat mümkün olmadığından talep edecekleri teminat ve münasib faiz itasına amade bulunduğumuz cevaba bildiriliyor.

Bahriye Nazırı Cemal”

<sup>513</sup> LBA-D/525 8 Ekim 1914 Leopold Walford’dan Osmanlı Devleti’nin Londra Büyükelçiliği’ne (İng.)

<sup>514</sup> LBA-D/526 16 Ekim 1914 Humble Servant’dan Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa’ya (İng.)

<sup>515</sup> LBA-D/526 29 Ekim 1914 Tevfik Paşa’dan Bahriye Nazırlığı’na (Osm.)

<sup>516</sup> Hergüner,s.15.

Zira bu yazarın görüşleri, İngiliz yönetiminin Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarına el koymalarını yasallaştırabilir ve İngiliz Bahriye Bakanı Churchill'i de haklı çıkarabilir ve bu bağlamda İngiltere'nin bu gemileri savaşlar da kullanmasını da onaylatır ve de Türkiye'nin her türlü maddi-manevi tarihsel çıkarlarının ancak bu şekilde önünü kesebilir niteliktedir. Redmond Mc Laughlin adlı yine bir başka Anglo-Sakson yazar da 1974 te **“The Escape of The Goeben”** adlı çalışmasında:<sup>517</sup> *“Son zamanlarda açıklandığına göre, 1 Ağustos'ta Cemal ve Enver, Sultan Osman-ı Evvel'in bir Alman Kuzey Denizi limanına gönderilmesini teklif etmişler ve bu teklif Wilhelmstrasse tarafından kabul edilmişti”* der.

Redmond Mc Laughlin ürettiği düşünce ile David Fromkin gibilere düşünce tabanı oluşturmaya çalışıyordu. Bu konuda ne diyordu, David Fromkin?<sup>518</sup> *“On beş yirmi yıl önce ilginç bir gerçek ortaya çıkmıştır. (Kitabının ilk basım tarihi 1989). Alman diplomatik arşivlerini inceleyen bir araştırmacı Enver ile Talat'ın 1 Ağustos 1914'te Büyükelçi Wangenheim'a dünyanın en güçlü savaş gemisi Sultan Osman-ı Evvel'ı vermeyi önerdiklerini ortaya çıkarmıştır. Wangenheim teklifi kabul etmiştir. İki hafta sonra Alman hatlarının gerisinden İngiliz istihbaratına gelen raporlarda Alman donanması subaylarının bu yaşamsal önemdeki yeni savaş gemisini heyecanla bekledikleri ve Churchill'in gemiyi el koymasıyla büyük bir düş kırıklığına uğradıkları”* belirtilmektedir.

Bu olayı yorumlayan emekli Tümamiral Hacipoğlu da şu görüşe varır:<sup>519</sup> *“Enver ve Talat, halkın parası kadar duygularını da verdiği (geminin ücretinin bir kısmı 19 Temmuz 1909'da kurulan Donanma Cemiyeti'nin halktan topladığı paralarla ödenmişti.) ve imparatorluğun büyük gurur duyduğu bu gemiyi her halde vermek niyetinde değildi. Bunu dile getirmek bile her hangi bir Osmanlı liderinin politik intiharı olurdu.”* der. David Fromkin bir görüş ileri sürmektedir. Fakat belgenin tarihini, içeriğini ve de doğruluğunu da ispat edecek şekilde göstermesi de gerekmez mi? *“Bundan on-beş yirmi yıl önce (...) Alman diplomatik arşivlerini inceleyen bir araştırmacı”* ifadeleriyle olaya yaklaşmak, olayın objektif değil de, subjektif bir yaklaşımın ürünü olduğu çağrışımını yapmaktan öte bir yere varamaz.

<sup>517</sup> Hacipoğlu, s.55

<sup>518</sup> Zikreden Hacipoğlu, , s.54

<sup>519</sup> Hacipoğlu, s.54-55

Aslında gemilerin Almanlara verileceğinin yayan, İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği'ndeki Baş Tercüman Gerald Fitzmaurice'dir. Onun amacı Churchill ve onun gibi Osmanlı Devleti'nin bölgedeki varlığına karşı olanlara imkân sağlayarak, İngiliz tersânelerinde Osmanlı Devleti için yapılan gemilere el koymanın hukuki fırsatını vermektir.<sup>520</sup> Yani gemiler Almanlara gideceğine göre, savaş nedeniyle el konulmasında bir sakınca yoktur. Fakat, 'İttihat ve Terakki Partisi'nin ileri gelenlerinden olan Enver, Cemal ve Talat Paşa'ların, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarını Almanlara vermek istemeleri düşüncesinin, olayların akışkanlığındaki gerekçelerle hiçbir şekilde bağdaşması mümkün değildir. Üstelik Almanlar açısından da bakıldığında Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye zırhlılarını almaktan ziyade, bilakis "Yavuz Sultan Selim" ve "Midilli" adları verilmiş olan "Goeben" ve "Breslau" zırhlılarını Osmanlı Devleti'ne vermeleri söz konusu olmuştur.

Yalnız şu sorun elbette hep vardı. Daha öncede belirttiğimiz gibi, bu ağır zırhlıların İngiltere'den İstanbul'a emniyetle nasıl getirileceği hususuydu? Bu endişeyi bilhassa Bahriye Nazırı Cemal Paşa, özellikle Amiral De Robeck'in' uyarısını, Haziran 1914'te dikkate alarak benimsemişti. Belki de bu nedenle yol emniyetine güvenemedikleri için, Alman limanları geçici barınma yerleri olarak tercih edilmiş olabilir diye, düşünebiliriz? Fakat ne olursa olsun o dönemin gerek Genelkurmay Başkanı konumundaki Enver Paşa, gerekse Deniz Kuvvetleri Komutanı konumundaki Cemal Paşa ve de Başbakan konumundaki Talat Paşa, inandıkları yolda yürümüşler ve bu uğurda hayatlarını namlunun ucunda, Berlin'den Tiflis'e, oradan da Orta Asya'ya kadar ki bir süreçte kaybetmişlerdir. Her üçünün de Sultan Osman-ı Evvel ya da başka bir drenotu Almanlara başka bir amaçla vermek istemeleri hususu, onlar adına ağır bir iftira olur. Ayrıca Enver Paşa ile ilgili olumlu yorumlardan birisini de Hüseyin Rauf Orbay yapmıştır.<sup>521</sup>

Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye gibi gemilere el koyma olayı, aslında İngilizler için doğal bir olay gibi geliyordu.<sup>522</sup> Çünkü daha öncede bu çeşit faaliyetler içerisinde bulunmuşlardır. İngilizler Osmanlı tarihinde gemilere el koyma olayını ilk kez yapmıyorlardı.

<sup>520</sup> Yargıcı, 6 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>521</sup> Orbay, A.g.k.,s.23.

<sup>522</sup> Öke-Mütercimler,s.76: "Yabancı bir devlet hesabına inşa etmekte olduğu savaş malzemesine ilk el koyuşu değildi."



Mübahat Kütükoğlu araştırmasında, III.Selim dönemindeki böyle bir faaliyeti belirtmiştir.<sup>523</sup> Fakat o yıllardaki uygulamalarda paraları geri alma açısından Osmanlı Devleti, bu olaya göre daha iyi durumdaymış.<sup>524</sup> Halbuki Osmanlı yönetimi, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye konusunda, gerek Londra’da Büyükelçiliği’nin aracılığı ile yaptığı hukuk mücadelesinden ve de gerekse bu iki savaş gemisine yönelik siyasi alandaki taleplerinden bir netice alamamıştır. Bu talepler, İngilizlerce sürekli geçiştirilmeye çalışılmıştır. Konunun daha taze olduğu günlerde, Büyükelçi Tevfik Paşa’nın 13 Ekim 1914 tarihli İngiliz Dışişleri Bakanlığı’na çektiği telgrafa dönemin İngiliz Dışişleri Bakanı Edvard Grey: **“Bu para işini (kendi) Maliye Bakanına açacağını”** söylerse de oradan bir ses çıkmadığı gibi; İstanbul’daki İngiliz Büyükelçisi ile Osmanlı Maliye Nazırı Cavid Bey’de görüşmeler de bulunmuşsa da buradan da bir ses çıkmayacaktır.<sup>525</sup>

Sonuç olarak Osmanlı yönetimi kendi bünyesi içerisinde bir hukuki zemin oluşturma gayreti içerisine girer. Bu amaçla<sup>526</sup> *“Bahriye Nezareti’nin 6 (19) kasım 1916 tarih ve 48029/47 numaralı tezkiresi üzerine, Osmanlı Hükümeti, bu hususta hazırlanan dosyayı ‘Hukuk Müşavirliği’ne havale ederek görüş istedi (...) Hukuk Müşavirliği, el konulan Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye zırhlılarının yanısıra, yine İngiltere ve Fransa’ya sipariş edilen diğer harp gemilerinin teslimi hususunda yapılmış olan anlaşmalara uyulmaması sebebiyle Osmanlı Hükümetince talep olunacak zarar ve ziyanın tesbitini ilgili nezaretlerden istedi. “Armstrong” ve “Vickers” şirketleri ile Osmanlı Hükümeti arasında yapılmış olan anlaşmayı inceleyen müşavirlik şu sonuçlara varmıştı:*

*1)Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye zırhlılarının inşa ve tamamlanmasını üzerine alan şirket yalnız yapımçı ve müteahhid olmayıp, malzemeyi de sağlamayı taahhüd etmiş bulunmaktadır.*

*2)Bu gemiler teslim edilene kadar satanların malı olduğundan, tesliminden önce ziyan olmaları halinde,uğranılacak zarar satanlara aittir.*

<sup>523</sup> Kütükoğlu,s.207: “Gerçekten, III. Selim (1789-1807) saltanatında İngiltere’ye bir firkateyn ısmarlanmış ve bedeline mahsuben de İstanbul’daki İngiliz elçisine 25.000 kuruş verilmişti. Fakat bir müddet sonra İngiltere Hükümeti Avrupa’daki harp hali dolayısıyla gemiyi veremeyeceğini bildirerek parayı iade etmişti.(10 Ekim 1793)”

<sup>524</sup> Kütükoğlu, s.209: “İngiltere sefaret tercümanının tavrı üzerine kaparonun geri alınması için III.Selim’in Hatt-ı Hümayunu sadır olmuştu. Bu Hatt-ı Hümayuna dayanarak defterdara paranın Hazine-i Amire’ye alınması için Sadrazam tarafından 7 Ekim 1793 de buyruldu yazılmış; ertesi günü 25.000 kuruş elçilikçe hazineye yatırılmış; iki gün sonra da elçinin Baş muhasebe de saklanan temessükü geri verilmişti”

<sup>525</sup> Bayur,s.74

<sup>526</sup> Ayışığı,s.45: “Dolayısıyla, şimdilik uğranılan zarar ve ziyan azami ölçüde hesaplanarak, harbin sonucuna göre aynen istenmeliydi. Uğranılan zarar ve ziyanla birlikte, tam olarak düzenlenmiş kesin hesabın, şirketten mi, yoksa İngiltere Hükümetinden mi talep edileceği ve daha ne gibi taleplerde bulunulacağını tesbit edilmesi gerekiyordu.Çünkü kesin hesabın çıkarılması, gelecekte takip edilecek hususlar hakkında nazarı dikkati çekmek bakımından faydalı olacaktı. Bundan dolayı ödenmesi gereken meblağın tazmini ve gemilerin teslimi halinde ne kadar meblağ daha ödenmesi gerekeceğinin tesbiti için mukavelename suretlerinin incelenmesi gerekiyordu.”

3)En önemlisi, zırhlular tamamlanıp, Osmanlı Hükümeti'ne teslim edilmeden önce İngiltere Hükümeti tarafından müsadere edilmiş bulunduğundan, hukuken ziyan olmuş sayılır ki, ortaya çıkan zarar, Osmanlı Hükümeti'ne karşı sorumluluğu devam eden şirkete aittir.

4)Bu bağlayıcı durum sebebiyle, gemilerin kaybindan dolayı Osmanlı Devleti'nin uğradığı zarar ve ziyanın, adı geçen şirketlere tazmin ettirilmesi açıktır.

5)Bu şirketler, şimdiye kadar ödenen paraları iade etmekten ya da masrafları kendilerine it olmak üzere iki gemi inşa edip Osmanlı Hükümetine teslim etme mecburiyetinden kurtulamazlar.

6) Tazminat talebi için şartlar müsait görünüyorsa da, Osmanlı Devleti'nin uğratıldığı zarar ve mahrum olduğu kârı İngiltere Hükümetinin tazmin etmesi gerekir.Ancak, harp gemisi satın alma hususu, kâr getiren bir ticari uygulama değildir. Dolayısıyla böyle bir talep söz konusu olamayacağından, ancak doğrudan doğruya, uğranılan zarar ve ziyan için tazminat talep olunur.

7) Bu teşebbüsler için ödeme yapılamamış olsa da, bunların faizleri, inşaata nezaret için yapılan masraflar ve gemileri harekete hazır hale getirmek için ödenen yakıt bedelleri istenebilir. Fakat gemi bedellerini temin için yapılan masrafın, mesela Periye Bankası'yla aktedilmiş bulunan istikrar neticesi meydana gelen yüzde 20.5'lük zarar ve ziyanın bu hesabın içinde olduğunu iddia etmek zordur.

Hukuk Müşavirliği'ne göre, İngiltere Hükümetinden tazminat talebinde bulunmak, harbin alacağı sonucun uygun olmasına bağlıydı.”

Tüm bu çalışmalar sırasında Osmanlı Devleti kesin bir sonuca ulaşmamıştır. Zaten Birinci Dünya Savaşı'nı kaybedecek olan Osmanlı Devleti'nin, böyle bir talep yapması, daha da imkânsız hale gelmiştir. Üstelik Osmanlı Devleti'nin toprakları işgal edilmiş, 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi ile bu durum, bir çeşit belgeyle de kabul ettirilmişti.Başta İngiltere olmak üzere işgalci ülkeler, işgallerinin meyvelerini elde etmek için 10 Ağustos 1920 tarihinde Osmanlı Hükümeti'nin Sadrazamı Damat Ferit Paşa'yı Sevr'de toprakların parçalanması adına imza da attırmışlardı...

Bu olaylar yaşanırken, Türk Kurtuluş Savaşı da Anadolu'da Mustafa Kemal Paşa'nın gösterdiği şekilde sürüyordu. Bunun sonucunda da Ankara'daki bu oluşumun zaferi, 30 Ağustos 1922 tarihinde bütün dünyaya gösteriliyordu. Bu yeni durum sonucunda Sevr Andlaşması'nın getirdiği politik baskılar da azalıyordu. Fakat bunun için Lozan'da görüşmeler başlayacaktır. Yani savaş sonrası taraflar arasında bir barış andlaşması imzalanmalıdır. Kurtuluş Savaşı sonrasında, işgalci devletlerle en çok uğraşılan konulardan birisi de, Osmanlı borçları ile ilgili olanıdır. Lozan'da Osmanlı borçları kabul edilmiştir.

Aslında Lozan iki açıdan değerlendirilmelidir.<sup>527</sup> Birincisi, emperyalist ülkelerin Osmanlı Devleti’ni yenmeleri ve ona zorla Sevr Andlaşması’nı 10 Ağustos 1920’de kabul ettirmelerinden sonra, Milli Kurtuluş Savaşı nedeniyle adı geçen andlaşmanın pratiğe sokulmamasından dolayı, Ankara Hükümeti’nin Osmanlı Devleti’nin maddi ve manevi mirasçısı olarak gösterilmesi. İkincisi de, Kurtuluş Savaşı sonucunda Yunanistan’a karşı zafer kazanan bir ülkenin hak iddia etmesi...

Birincisinin ağırlığı nedeniyle, başta “Boğazlar Sorunu”, **“Osmanlı Borçları”** ve **“Musul Sorunu”** gibi konular, daha sonraki yıllarda da gündemi işgal edecektir. Türkiye Cumhuriyetinin kurucusu olan Mustafa Kemal Atatürk de örneğin Boğazların statüsünün değişmesi ile ilgili fırsatı ancak 1936’da yakalayabilmiştir.<sup>528</sup> Türkiye Cumhuriyeti’nin **“yedi düvelle”** olan mücadelesi, sadece savaş meydanlarında ya da cephelelerde olmamış; aynı zamanda Lozan’daki Barış Andlaşmasının mücadelesinin sürdürüldüğü masada da yaşanmıştır. Yunanistan’a karşı galip bir ülke olarak çıkılan Lozan görüşmelerinde, emperyalist ülkelerin, yenik Osmanlı Devleti’nin bütün yükünü Ankara’nın üzerine almasını istemiş ve Türklerden bazı olmayacak şeyler de talep etmiştir.<sup>529</sup>

Evet bazı şahıslar, Lozan andlaşmasında İngilizleri el koyduğu gemilerin borçları ile ilgili tespitlerin yapıldığını belirtmektedirler.<sup>530</sup> Bu konuyla ilgili olarak Metin Ayışığı, bu konuda Lozan’da feragat edildiğini şu tespitle yaklaşmaktadır:<sup>531</sup> *“24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Andlaşması’yla bu alacağımızdan tümüyle feragat ettik. Andlaşmanın ‘Muhtelif hükümler, II.Fasıl’ başlığı altındaki 58. Maddesi şöyledir: ‘...Türkiye Hükümet-i Osmaniye tarafından İngiltere’ye sipariş olunup, Britanya Hükümeti tarafından 1914 tarihinde vaz-ı yed edilmiş olan harb sefinelerine mukabil tediye kılınmış bulunan mebaliğın iadesini ne Britanya Hükümeti’nden ve ne de tebealarından talep etmemeği kabul ve bundan dolayı her türlü metalışbinden feragat eder. ’Neticede, Türkiye’nin bu hususta yapacağı her türlü teşebbüs geçersiz*

<sup>527</sup> Ünlü-a, s.125

<sup>528</sup> Büyüktuğrul-a, s.231.

<sup>529</sup> Ayışığı, s.47: “Tamirat mes’elesinde müttefikler, delegelerimizden, ülkemizde bulundurdıkları askeri birliklerin harcamaları karşılığı olmak üzere ‘işgal masrafı’ adı altında mühim bir para istemişler, sonra bunu 30 milyona kadar indirmişlerdi. Halbuki Türkiye’nin işgal yüzünden uğradığı zarar yüz milyonlarla ifade edilemeyecek kadar ağırdı. Yunan orduları, işgal süresince ülkemizi harabeye çevirmişti. İsrarlarının en önemli sebeplerinden biri, satın alınıp bedelleri ödendiği halde harbden evvel gasb edilen savaş gemilerinden dolayı Türkiye’nin talep edeceği tazminatı. Ayrıca İngilizler, Avusturya Bankası’nda Osmanlı Devleti adına yatmış olan 5 milyon altına da el koymuşlardı. Böylece gasb ettikleri bu altınlarla, hakkımız olan tazminatı mahsup etmeyi düşünmüşlerdi. Fakat Türkiye, Yunanistan’dan hiçbir tazminat alamadığı gibi, bu gemilerin bedellerini de tahsil edemedi.”

<sup>530</sup> Selahattin Ayyıldız ve Aslıhan Sarp,s.60: “Konuya ilişkin görüşlerine başvurduğumuz Dışişleri Bakanlığı ilgilileri, Türkiye Cumhuriyeti olarak İngiltere’den herhangi bir tazminat talebimizin Lozan Andlaşması’nın ilgili maddesi nedeniyle mümkün olmadığını belirttiler. Ne var ki, ısrarla sormamıza karşın bunların hangi maddeler olduğunu bir açıklamadılar. Oysa Dışişleri Bakanlığı’nın Lozan’a ilişkin 1984 yılında yayınladığı kitapta sözü edilen 140. Madde resmen İngiltere’den bu tazminatı talep edebileceğimizi gösterir.”

<sup>531</sup> Ayışığı,s.47.

*kılınyordu. Yunanlılarla harb tamirati hususunda arabuluculuk etmek isteyen itilaf devletleri, bundan vazgeçmemiz için Trakya sınırında bulunan Karaağaç'ı bırakmak teklifinde bulunmuşlardı. Ancak Türk delegasyonu başkanı İsmet İnönü, Karaağaç karşılığında, tamirat ve gemi bedelleri dahil her türlü tazminat hakkında vazgeçmişti.”*

Aslında bu konuda da farklı yaklaşımlar vardır. Bu konu tam anlamıyla çözülememiştir. Yukarıdaki iki ayrı araştırmacının çalışmasından yaptığımız alıntılar da bunu göstermektedir. Eğer Karaağaç bölgesine karşılık, bu iki geminin alacaklarından vazgeçildiyse, İngiltere tarafından yapılmış olan bazı ödemeler nereden kaynaklanmıştı ve neyin nesiydi? Genelde İngilizlerin Sultan Osman-ı Evvel veya Reşadiye dretnotları ile ilgili olarak bu konuda geri ödeme yapmadığı çeşitli kaynaklarda belirtilse de<sup>532</sup> **“Ödemiş olduğumuz parayı da geri vermediler.”** diyen de vardır.<sup>533</sup>

Bu ve bunun benzeri ifade ve tespitlerin de tam anlamıyla doğru olmadığı, fakat Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan ödemenin de çok küçük olduğu anlaşılmaktadır.<sup>534</sup> Bu konuda araştırmacı Özçelik, Hakimiyeti Milliye Gazetesi'nin 26 Kasım 1930 tarih ve 3366 sayılı nüshasından şu aktarmayı yapmıştır:<sup>535</sup> **“Mülga Donanma Cemiyeti'nin umumi harpten evvel İngiliz şirketine sipariş ettiği gemiler için vermiş olduğu 226.000 İngiliz Lirası taksitin cemiyet namına istirdadına girişilmiş ve bu hususta bütün vesaik ve hukuki esaslar hazırlandıktan sonra,o zaman tediye muamelesi Hükümet tarafından yapıldığı cihetle işin takib-i ve intacı Hükümete devredilmişti. Bu suretle Hükümetçe yapılan uzlaşma neticesinde hazine 150.000 İngiliz Lirası istirdat etmeğe muvaffak olmuştur.”**

İngiltere'nin parası ödenmiş zırhlılarımıza el koymasından sonra, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Andlaşmasına göre, bu gemilerin bedellerinin bir kısmı, Osmanlı Savaş Borçları'na sayılmış, bir kısmı, yani 150.000 İngiliz Lirası, **“Türk Teyyare Cemiyeti”**ne ödenmiş olarak gösterilmiştir.<sup>536</sup> Selahattin Özçelik bu tespitlerini doktora çalışmasında belirtmiştir. Metin Ayışığı'nın bu konudaki yazısıyla bu ödeme hususu zıtlamaktadır. Sultan Osman-ı Evvel, Reşadiye ve Fatih dretnotlarıyla ilgili olarak, İngiltere küçük bir meblağ sayılabilecek ödemede bulunmuşsa da, bunlar kendilerine ödenmiş olan ana paralar ve işin çekilen eziyetinin boyutu açısından son derece yetersiz bir durumu ifade etmektedir. Gerçi E. Tuğamiral Bülent Işın'ın bu konuyla ilgili bir sorumuz karşısında bize lütfettiği bilgilere göre, olay çok daha farklı yönlere kayabilecek mahiyettedir.

<sup>532</sup> Öke-Mütercimler,s.11

<sup>533</sup> Ayışığı,s.47.

<sup>534</sup> Özçelik,s.171

<sup>535</sup> A.g.e.,s.171;Kütükoğlu, s.206-218

<sup>536</sup> Özçelik,s.171: “Türk Teyyare Cemiyeti'nin 1930 yılı Kasım'ında yapılan umum kongresinde okunan faaliyet raporunda”

1936 sonrasındaki Türkiye Cumhuriyeti ile İngiltere arasında politik ilişkilerin yumuşama sürecine girdiği görülmektedir. Bu sürece II.Dünya Savaşı öncesi ve savaş esnasındaki durumu da katılırsa, o zaman İngiltere'nin bu konuyla ilgili olarak yumuşamak zorunda kaldığını düşünebiliriz. Amiral Bülent Işın'a göre: *“Atatürk, dönemin başbakanı İsmet İnönü'ye Osmanlı Devleti'nin alacakları konusunda direktifler vermiş”* Refah gemisinde 1941 yılında şehit olan Yarbay Zeki Işın'ın oğlu olan Amiral Bülent Işın, babasının almaya gittiği gemilerin, yani İkinci Dünya Savaşı'nın bitiminde İngiltere'den teslim alınan Reis sınıfı denizaltıların ve bazı muhrip H.M.S Oribi (Gayret) ve deniz araçlarının, Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel zırhlılarının ödenmiş borçlarına karşılık verildiğini belirtmektedir. Aynı zamanda, o dönemde havacıların dahi, aldığı bazı uçakların da hep bu kapsamda olduğunu belirtmiştir. Fakat kendileri, bu iddiaya karşılık, bu konuya yönelik iddialarını perçinleyecek yazılı bir belge gösterememişlerdir. Yine de düşüncemize giren soru işaretini çözmek için konuya yönelik olarak yaptığımız araştırmada İkinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrası sürecinde, İngiltere'den aşağıdaki gemilerin alınmış olduğunu da gördük:

Borda numaraları (S)(H-4)(D-18)(D-343), (D-16)(D-340)(H-2)(M), (D)(H-3)D-17)(D-342) olarak tespit olunan yaklaşık 2100 tonluk Hisar sınıfı muhripler alınmış ve bunların Deniz kuvvetlerindeki isimleri TCG SULTANHİSAR, TCG MUAVENET, TCG DEMİRHİSAR<sup>537</sup> ve bordo numarası (H-)(D-15)(D-341) olan ve 1540 tonluk ORIBI muhribine TCG GAYRET ismi verilmiştir.<sup>538</sup> Ayrıca TCG MURATREİS, TCG BURAKREİS, TCG ORUÇREİS denizaltıları da<sup>539</sup> mayın dökücü gemilerden TCG SİVRİHİSAR, TCG TURGUTREİS<sup>540</sup> ile Mayın arama tarama gemilerinden TCG ÇANAK, TCG KAVAK<sup>541</sup> TCG BAFRA, TCG BANDIRMA, TCG BARTIN, TCG BODRUM,<sup>542</sup> TCG ANTALYA, TCG ALANYA, TCG AMASRA, TCG AYANCIK, TCG AYVALIK<sup>543</sup> ve borda numaraları (P-311), (P-312), (P-313), (P-314), (P-315), (P-316), (P-317), (P-318), (P-319) olarak tespit olunan 65 tonluk mayın toplama botları ve bunların Deniz kuvvetlerindeki isimleri TCG MTB-1, TCG MTB-2, TCG MTB-3, TCG MTB-4, TCG MTB-5, TCG MTB-6, TCG MTB-7, TCG MTB-8, TCG MTB-9<sup>544</sup>

<sup>537</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002, V-2-4

<sup>538</sup> A.g.e.s.V-2-5

<sup>539</sup> A.g.e.s.V-3-5

<sup>540</sup> A.g.e.s.V-6-5

<sup>541</sup> A.g.e.s.V-6-9

<sup>542</sup> A.g.e.s.V-6-10

<sup>543</sup> A.g.e.s.V-6-11

<sup>544</sup> A.g.e.s.V-6-22/23

Ayrıca borda numaraları: P-331,P-332,P-333,P-334,P-335,P-336,P-337,P-338 olarak tespit olunan yaklaşık 46 tonluk liman savunma botları alınmış ve bunların Deniz Kuvvetlerindeki isimleri:TCG LS-1, TCG LS-2, TCG LS-3, TCG LS-4, TCG LS-5, TCG LS-6, TCG LS-7, TCG LS-8<sup>545</sup> Yine borda numaraları: (P-321) (P-1201), (P-322) (P-1202), (P-323) (P-1203), (P-324) (P-1204), (P-325) (P-1205), (P-326) (P-1206), (P-327) (P-1207), (P-328) (P-1208) olarak tespit olunan yaklaşık 115 tonluk avcı botları alınmış ve bunların Deniz Kuvvetlerindeki isimleri: TCG AB-1, TCG AB-2, TCG AB-3, TCG AB-4, TCG AB-5, TCG AB-6, TCG AB-7, TCG AB-8<sup>546</sup> Borda numaraları: P-301,P-302,P-303 olarak tespit olunan yaklaşık 1000 tonluk ağ gemileri alınmış ve bunların Deniz kuvvetlerindeki isimleri: TCG AĞ-1, TCG AĞ-2, TCG AĞ-3,<sup>547</sup> Ayrıca borda numaraları:(Y-1161)(Y-61), (Y-1161)(Y-61), (Y-1161)(Y-61), (Y-1161)(Y-61), (Y-1161)(Y-61), (Y-1161)(Y-61), (Y-1161)(Y-61), (Y-1161)(Y-61), (Y-1161)(Y-61),olarak tespit olunan yaklaşık 1120 tonluk araba vapurları alınmış ve bunların Deniz kuvvetlerindeki isimleri: TCG DARICA, TCG ŞARKÖY, TCG LAPSEKİ, TCG ERDEK, TCG ECEABAT, TCG KİLYA, TCG SİLİVRİ, TCG TUZLA<sup>548</sup>

Bu yardım konusuyla ilgili olarak, Amerikalı Dışişleri uzmanı Daniel O. Newberry kitabında bazı bilgiler de vermiştir.<sup>549</sup> İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanlığı sırasında İngilizlerle görüşmelerde bulunmuş ve savaş başlamadan önce de Türk-İngiliz Ortak Beyannamesi oluşturulmuştur. Bu Beyanname 12 Mayıs 1939 günü TBMM'nde 353 oyla da kabul edilmiştir.<sup>550</sup> Bu durum, dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından da benimsenmiş, 29 Mayıs 1939 günlü nutkunda da yer vermiş ve nihayet 12 Mayıs 1939 tarihli Beyannameye ilave olarak İngiltere ile 19 Ekim 1939'da yeni bir andlaşma daha yapılmıştır. Bu çerçevede, süreç içerisinde İngiltere Dışişleri Bakanı ile Genelkurmay Başkanları Türkiye'yi ziyaret edeceklerdir.<sup>551</sup>

<sup>545</sup> A.g.e,s.V-7-1

<sup>546</sup> A.g.e,s.V-7-3

<sup>547</sup> A.g.e,s.V-15-2

<sup>548</sup> A.g.e,s.V-17-4

<sup>549</sup> Daniel O.Newberry, **II.Cihan Savaşında Türkiye'nin Uyguladığı Tarafsızlık Politikası Orta Doğuda Amerikan Dış Politikasının Kaydettiği Gelişme ve İlgili Odakları**, 1996,İstanbul, s.8-9: "1939 yılının Mayıs ayına kadar İngiltere ve Fransa'nın Türkiye'ye karşı tutumunun temel ilkeleri belli oldu. Her iki ülke Türkiye'ye yardım hususunda bir andlaşma hazırlığı içinde bulduklarını resmen açıkladılar (...) Bu İngiliz-Fransız-Türk ortak 'dayanışma' andlaşması böylece 1939 yılının Ekim ayında imzalanmış oldu. Bu andlaşmaya göre, Avrupada süre gelen savaş, eğer Akdeniz bölgesine sıçrayacak ve Türkiye'yi ister istemez içine alacak olursa, Türkiye'nin İngiltere ve Fransa'ya karşı tutumu 'yardımsever bir tarafsızlık' niteliğini taşıyacaktı.

Bunların dışında Türkiye'ye bazı parasal imkanlar da sağlanmaktaydı. Şöyle ki, askeri malzeme temini için yirmi beş milyon İngiliz Lirası tutarında ortak bir yardım sağlanıyor ve daha ileri tarihlerde gene on sekiz buçuk milyon İngiliz Lirası tutarında 'ödünç verme' esasına dayalı bir yardım gerçekleştiriliyordu.

Türkiye bu yardımlardan önemli bir kısmını almadan önce Almanlar Benelüks Devletlerini ve Kuzey Fransa'yı işgal etmişlerdi(...) 1941 ve 1942 yıllarında Türkiye, İngiltere'nin savaş ve gıda malzemelerini hızla göndermesi hususunda karşıt baskıda bulunmuştu."

<sup>550</sup> Mümtaz Faik Fenik, "**1939 Harbi-Türkiye-İngiltere İttifakı ve Büyük Britanya İmparatorluğu**",Mart 1941, Ankara, s.2-3.

<sup>551</sup> A.g.e.,s.7-8,10-11.

Olayın İngiltere’den alınan gemiler açısındaki bu yönü, şu ana kadar pek değerlendirilmemekle beraber, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye’nin bu alacak meselesi ile ilgili olarak, başka tespitler de yapılmıştır. İngilizler, başkalarını nasıl tarihsel süreçlerin mirasçısı yapabiliyorlarsa, (Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı Borçlarının mirasını üstlendi.) geçmişin zaman diliminde yaptıkları olumsuzlukların da doğal mirasçıları olmalıdırlar.Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarına el koyma olayı, doğal olarak böyle bir mirasçılığı da getirir. Elbette bu mirasın bir de gecikmeye dönük bedeli vardı. Bu bedeli, Sadrazam Mahmut Şevket Paşa’ şu şekilde aktarmıştır:<sup>552</sup> *“Andlaşmaya göre firma, her gecikme günü için bize 100 altın tazminat ödeyecekti”*. Bu bedelin de akıbeti, hukuksal anlamda acaba incelenip, değerlendirilmiş midir?

Günümüzde o dönemi yaşayan insanlar hayatta bulunmamakla beraber, İngilizlerin Krallık, geleneği ve devleti ayakta. Öyleyse, Türkiye’nin bazı yasal taleplerini yapabileceği bir ülke var. O ülke de İngiltere olarak belirlemektedir.Bu konuyu Tempo Dergisinde 1992 yılında Selahattin Ayyıldız ve Aslıhan Sarp isimli iki araştırmacı **“İngiltere’den 32 Trilyonluk Alacağımız Var.”** başlığı altında gündeme taşırlar. Olayın ekonomik yönünü bir iktisatçıya yorumlatmış ve şu sonucu almışlar:<sup>553</sup> *“İki savaş gemisi ve 79 yıllık gecikme tazminatı kaba bir hesaplama 9 milyon altın lira tutuyor. İktisat profesörü Erdoğan Alkin’in ayaküstü yaptığı heasplamaya göre bir altın lira 10 gram altın yapıyor. Altının gramını 11 dolardan sayıp liraya çevirdiğimizde karşımıza 8 trilyon gibi bir rakam çıkıyor. Hesabın burasında ‘yağma yok’ diyor, Erdoğan Alkin, bu parayı yaklaşık 80 yıldır ödememişler, kendileri çalıştırmışlar.Yüzde 5’ten normal faizle yüzde 400 yapar, yani 32 trilyon. Zincirleme faiz hesabıyla çok daha yüksek tutan alacak miktarının üstünü, son zamanlarda iyice zorlanmaya başlayan İngiltere ekonomisinin canlanması için hibe etmeyi de kabul ediyoruz...Ama 32 trilyon liramızı istiyoruz.”* Bu olayın hukuki yönünün değerlendirilmesi, Doç.Dr.İzzettin Doğan’a yaptırılmıştır.<sup>554</sup> Bu çalışmadan iki yıl sonra, bu konuyu **“Tarih ve Medeniyet”** isimli bir dergide gündeme taşınmış ve de 20 trilyon 773 milyar 146 milyonluk ana paraya, 83 trilyon 92 milyar 580 milyonluk faiz eklenip, toplamda 103 trilyon 865 milyar 725 milyon liraya ulaşmakta olduğu belirtilmiştir.<sup>555</sup> Bu alacaklar konusunda Ahmed Sarbay adlı başka bir araştırmacının da, çalışmış olduğu görülmektedir.<sup>556</sup>

<sup>552</sup> Mahmut Şevket Paşa,s.85

<sup>553</sup>Selahattin Ayyıldız ve Aslıhan Sarp,s.58.

<sup>554</sup> A.g.e, s.60

<sup>555</sup> Ayışığı,46-47

<sup>556</sup> Sarbay,s.31: “İngiltere Krallığı ile sözleşmelere imza koyan Vickers-Armstrong şirketi dimdik ayakta ismini 1987’de ‘Vickers-Armstrong Defence Systems Limited’ olarak değiştirdi. Şirket statüsünün faaliyet alanı maddesindeki ‘savaş araçları’ yazıyor. Uluslar arası ilişkilerde doğabilecek çelişkilerin çözümlenmesinde bir yasal mekanizma var ki adına ‘Devletler Hukuku’ deniyor.”

Aynı araştırmacı: *“Sözleşme hükümlerine göre savaş gemileri için ödediğimiz para bugünkü para ile (...) Bugüne kadar olan gecikme tazminatı ki faizi hariç”* tespit etmiş olduğu rakamları da veriyor.<sup>557</sup> Gemilere el koyma olayının bir de suçlu boyutu aranmıştır. İngiltere yönetimi ile Armstrong-Vickers şirketleri üzerinde etkili olunamasa da, olayın geçtiği tarihlerde İstanbul’da görev almış bulunan bazı kimseler suçlu durumuna düşmüştür. Buna göre, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarının konusu ile ilgili olarak, o dönemin Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında yapılan soruşturma sonucunda suçlu bulunmuştur.<sup>558</sup> Müfid Ekdal adlı araştırmacı bu konuda yukarıdaki tespitinin yanısıra, başka bir çalışmasında da şu bilgileri de vermiştir:<sup>559</sup> *“Cumhuriyet döneminde Mahmut Muhtar Paşa bu işin müsebbibi olarak gösterilip Divân-ı Âlî’ye verildi ve 3 Kasım 1929 tarihli kararla 22.411 altın lira ödemeye mahkum edilip, bütün servetine el konuldu. Tarafsız hukukçular tazminat hükmünün altın olarak tahsilinin Lozan’da kabul edilen benzeri kararlara aykırı olduğu kanaatindeydiler. Fakat hüküm tatbik edildi. Paşa bu karara çok üzüldü; ‘adalet olmayan yerde yaşanmaz’ diyerek Mısır’a gitti...”*

Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye ağır zırhlılarına el konulmasından sonra, tarihimizde bu gemiler, ancak ve ancak kart postallarda, fotoğraflarda bir anı olarak kalmıştır. Ayrıca kendisini göndermedikleri fakat modelini gönderdikleri Sultan Osman-ı Evvel zırhlısı, Darülfunun konferans salonundan Bahriyeye devredilecek,<sup>560</sup> denizciler de bu büyük ve gösterişli modeli önce müzede teşhire koymuşlar, bu model müzede kazaya da uğramıştır. Buna göre, Hasköy Piri Paşa bölgesindeki Demirhane ambarındaki infilak sonucu, Bahriye Müzesi’nin pencere camlarından seksen adedi kırılmış, Armstrong firmasının İstanbul’a gönderilmiş olan Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’na ait modelin bazı kısımlarının zarar gördüğü, 27 Ocak 1916 günü rapor edilmiştir.<sup>561</sup> Bu model bilahare, Kasımpaşa’daki Müzehane’den alınarak, Heybeliada’daki Deniz Harp Okulu’na gönderilecektir. Amaç, Deniz Subayı çıkacak olan öğrenci adaylarının, ibret almaları ve olaydan ders çıkarmalarıdır. Böylece ibret ve ders çıkarıma anlamında, Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun bu büyük ve heybetli modeli, Deniz Harp Okulu’nun **“Tarihi Dershane Binası”**nın avlusuna koyulmuştur.<sup>562</sup>

<sup>557</sup> A.g.d.,s.30

<sup>558</sup> Müfid Ekdal, **“Prenses Ela- 18 Defter, Bir Ömür”**, İstanbul, 2000, s.160.

<sup>559</sup> Müfid Ekdal, **“Bizans Metropolünde ilk Türk Köyü Kadıköy”**, İstanbul,1996, s.55.

<sup>560</sup> DMK-DTA, Daireler Bölümü, I. Daire 57/1,Numara 1

*“Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu’nun Modeli’nin Müzeye nakli eğer Müze binasının isti’ab edemeyeceği kadar cesim ise kadırganın bulunduğu kayıkhane dahilinde bezden mamul ve uç cephesi mestur murabba ü’ş-şekl bir sakf altında teşhiri mümkün olabileceği beray-ı mütalaa arz olunur.”*

<sup>561</sup> I.Daire Bölümü, Defter Nr. 57, Numara 16

<sup>562</sup> Bu model daha sonraki süreçte, İstanbul Deniz Müzesi’ne teslim edilmiş ve orada halka açık olarak teşhir edilmektedir.



Bu büyük ve güzel modeli, o yıllarda adada öğrenim görmüş olan bahriyeli öğrenciler, yıllarca hayranlıkla seyretmişlerdir... Okulun dersane binasının alt köşesinde uzun yıllar varlığını sürdüren Sultan Osman-ı Evvel'in devasa modeli, yolculuğuna sonraki yıllarda da devam edecek, oradan da, Beşiktaş'taki İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı'na doğru bir seyir güzergahını takip edecektir. İngiliz tersânelerine sipariş verilip de teslim alınamayan Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'na ait gemi modeli, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Celal Eyiceoğlu'nun emri gereğince, 19.2.1969 tarih ve 27150/5 numaralı belge karşılığında Dz. Eğitim Komutanlığı'ndan Deniz Müzesi yetkililerince teslim alınmıştır.<sup>563</sup> Halen bu büyük model, artık tarihi yolculuğuna son noktayı koymuş bir şekilde, Deniz Müzesinin teşhir salonunda, ziyaretçilerin ilgili bakışları altında, bir dönemin acı ve ıstırap dolu öyküsünü bağrında taşıyarak tüm heybetiyle yer almaktadır.<sup>564</sup>

Bizim tarihimizde kara bir yaprak gibi duran bu gemilerin öyküsü, üç-beş satırdan ve birkaç çalışmadan, resimlerden, fotoğraflardan ve modellerden öte yer alamazken, İngiltere Hükümeti parası verilmiş olunan bu gemilere el koyduğu yetmiyormuş gibi, bu gemilerin adlarını da değiştirmiştir. “Reşadiye” Dretnotuna **“HMS Erin”**; “Sultan Sultan Osman-ı Evvel” Dretnotuna **“HMS Agincourt”** adını veren İngiliz yönetimi,<sup>565</sup> bu gemileri kendi ittifakı lehine savaşta kullanıma<sup>566</sup> sokarak,<sup>567</sup> istediği gibi faydalanma sürecine girmişlerse de,<sup>568</sup> bunlardan Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu ilginç bir gelişme süreci takip etti. Şöyle ki:<sup>569</sup> *“İngilizlere geçtikten sonra yapılan top atış denemelerinde, gemide mühendislik hataları ortaya çıktı. Koskoca gemi savaş alanında bir kez bile kullanılmadı.”* Acaba bu durum mühendislik hatası mıydı ya da Armstrong şirketi tarafından kasıtlı olarak bu şekilde mi yapılmak istenmişti? Yani kasıtın gerekçesi böyle devasa bir geminin Türklerin elinde olması düşüncesini içlerine sindiremeyip, sürekli bakım isteyen bir hasta bir gemi gibi mi imal etmişlerdi? Belki de gerçekten bir yapım hatası sonucu bu tablo ortaya çıkmıştı. Bu savaş gemisinin akıbeti, ülkemizde **“Sultan Osman”** adıyla yayınlanmış olan bir kitapta uzun uzun anlatılır.<sup>570</sup>

<sup>563</sup> Rasim Ünlü, **Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihçesi**, 2004, İstanbul, s.1-27

<sup>564</sup> Çoker, A.g.k., s.159; a, s.15: “Deniz Harp Okulu ve Lisesi’ne giren öğrenciler, okulu tanımaya başladıkları ilk günlerde dersane binasının alt kat köşesinde ‘Sultan Osman-ı Evvel’in görkemli maketini hayranlıkla seyrederek hocaları ve subaylarından bu serüveni öğrenmeye çalışırlar”

<sup>565</sup> Yargıcı, 7 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6.

<sup>566</sup> Besbelli, s.17

<sup>567</sup> Tunaboşlu, s.99

<sup>568</sup> Hergüner, s.15; Gülen, s.210; Langensiepen&Güleryüz., s.17

<sup>569</sup> Öke-Mütercimler, s.11

<sup>570</sup> A.g.e., s.82-85: “Sultan Osman-ı Evvel’in yeni sahipleri İngiliz donanmasıydı. Ama onlar da bu gemiyi kuşkuyla karşılayacaklardı. Bu ‘zorunlu miras’ bir başka annenin çocuğuydu. Tasarım bakımından tutucu İngiliz denizcilerinin alışıkları dretnotlara benzemiyordu. Armstronglar bunu bir ‘prototip’ olarak düşünmüşlerdi; eğer tutulursa, gerisi gelecekti. Ancak, Tac’ın denizcileri açısından gemi, her ne kadar su üzerinde Herkül gibi gözükse de, bilinmeyenleri çok olan denklem, açıkçası kullanıcıları ve savaşçıları bağlamında ciddi bir ‘riskti’.

Genelde bu iki gemiye ısınamadıkları ya da hatalı özellikleri olduğuna dair görüşleri sürülmeye çalışılmışsa da<sup>571</sup> bu iki devâsa geminin savaşın bitiminden itibaren üç-dört yıl sonra sökülerek<sup>572</sup> ortadan kaldırılmalarındaki gerçek payında Türklerin alacaklı taraf olarak bu gemileri geri vermemek ana gerekçe olabilir miydi?

Sonra, şöhreti 'lekelenmişti'. İlk sahipleri, onu almaktan vazgeçmişler; ikincilere izin verilmemişti. Gemi bir türlü yapımcılarının elinden çıkmıyordu. Yoksa 'uğursuz' muydu? İlk seferinde başına bir felaket mi gelecekti? Aslında Majestelerinin Deniz Kuvvetleri'nin yakınmaya hiç de hakkı yoktu. Bu gemi, onlar için bulunmaz bir nimetti. Sultan Osman-ı Evvel bir iki hafta içinde İngilizleştirildi, yeni eklemeler ve değişiklikleri tamamlandı ve adı 'Agincourt' oldu. Ancak bu adı söylemek zor olduğundan mürettebatı ona 'Cin Sarayı' demeyi daha uygun bulmuşlardı. Gemi 'İngilizleştirilince', güvertede cin stokları seller gibi akmadı değil, doğal olarak!..

Kral'ın yatı Victoria and Albert'in süvarisi Douglas Romilly Lothian Nicholson, Agincourt'a atandı; hem de yatın tüm mürettebatıyla...Yeni ekip hiç gecikmeden görev başı yaptı. Türk beğenisine göre döşenmiş gemide İngilizler, kendilerini bir Şark sarayında yaşıyormuş gibi duymamaya başlamışlardır herhalde. Geminin, herhangi bir savaş gemisinde bulunmayan konforu ile karşılaştıklarında 'Acaba Binbir Gece Masalları'nın kahramanlarına mı dönüştük diye birbirlerine takılırlar. Anlaşılan Armstronglar, Türklere özellikle Rauf Bey'e yaranabilmek için Sultan Osman-ı Evvel'in iç döşemesinden hiçbir harcamayı esirgememiştir. Agincourt'a cephaneli yüklenir. Yiyeyeği konur. Kömürü alınır. 22 Ağustos'ta seyre hazırdır. Üç gün sonra, sabahın ilk ışıklarıyla sulara açılır. O gün Agincourt'un silahları denenir. Fakat görülür ki, iyi çalışmamaktadırlar. Yapımcılar ilk kez telaşlanır. Sistemde aksayan yanlar vardır. Üstelik, bir-iki topu salvoya başladığında bütün gemi sarsılmaktadır. Sarsıntı öylesine güçlüdür ki, gemidekiler sanki mayın yemişi gibi yerlere yuvarlanmışlar; Agincourt'un Türkler için hazırlanan o güzel Oryantal tabak, çanağı paramparça oluvermiştir. Mürettebata göre Agincourt Almanların batıramayacağı tek gemiydi; çünkü o bu işi kendi kendine yapacaktı!.. Acaba topların tasarımında, dökümünde mi, mermilerde mi; yoksa yerlerine yerleştirilmesinde mi hata vardı? Her ne ise, gerçek olan şuydu ki; Agincourt'un başından kışına; güvertesinden makine dairesine; ambarından cephaneliklerine kadar bir umutsuzluk, sessizlik, kuşku yoğun duygu bulutları yayılıp, karamsarlık sisi egemen olmuştu. Agincourt İngiliz savaş filosunun bir kısmının demirlendiği İskoçya'da Scapa Flow'a çekilir. Tarih 26 Ağustos 1914'ü göstermektedir. Bugünden itibaren Agincourt hep onarımdadır. Bu dev gemi dört yıl süren Büyük Savaş'ta düşmanı bir kere görür; o da Kuzey denizinin puslu havasında. Birkaç dakikalık bu tarihi an, takvimde 31 Mayıs 1916'ya rastlar. Jutland Savaşı'nda Agincourt İngiliz filosunun düşmana en yakın savaş gemisidir. Önüne tarihi bir fırsat çıkmıştır. Bu dev gemiye taçlandırılacak bir andır. Rio, Sultan Osman-ı Evvel ya da Agincourt için dünyaya müthiş bir savaş makinesi olduğunu ispatlama şansı doğmuştur. Ve Agincourt ateş açar. Gemi kapı menteşelerine kadar sarsılmaktadır. O zamanda ve topların denizde oluşturduğu dev su sütunlarında kimin yenilip yenilmediği anlaşılammıştır. Agincourt'un ateş açtığını gören İngiliz filosunun öteki gemisindekiler, her salvoda toplardan yayılan ateş ve alevlerden dev geminin yanmakta olduğunu sanmışlardır. Bu arada düşman Alman destroyerleri, rotalarını değiştirmişler ve menzil dışına çıkmışlardır. Agincourt ne bir Alman gemisini batırmış; ne de bir düşman öldürebilmiştir. Ya da başka bir deyimle ne vurmuş, ne de vurulmuştur. Ama rastlantısal da olsa bir çatışma deneyinden geçmiştir, nasılsa!.. 2 Haziran'da üsse dönen Agincourt için bu görüşü göreceği tek deneyim olarak tarihe yazılacaktır. 1919 yılında gemi ihtiyata alınır ve alıcı aranır. Fakat onu kim almak ister ki? Brezilyalılar, kısa bir düşünce payından sonra, eski 'gözağlarını' reddetmeyi bilirler. Rio'nun ikinci sahipleri Türklerin ise durumu bellidir. Donanmaları tamamen İtilaf devletlerinin gözetimi altındadır. Böylece alıcı bulunamayan Agincourt yeniden Newcastle Armstrong tersânesine getirilir. Burada kömürden sıvı yakıtı dönüştürülecektir. Böylece onun daha kolaylıkla alıcı bulacağına inanılmaktadır. Ne var ki, Agincourt kimsenin ilgisini çekmemektedir. Büyük umutlarla, beklentilerle yapımına başlanan savaş makinesinin yinelenen onarım ve değişik tasarımı ve taslakları kağıt üstünde kalarak tozlu raflara kaldırılır. Geminin yenilenmesi konusundaki taslaklar da tartışmalar da bir süre sonra gündemden tamamen silinir, gider. Yazgı belli olmuştur. Bu kez soluk soluğa bekleyen ne Brezilya ne de Türkiye'dir...Yeni alıcılar 'gemi söküçüleridir'. Ne yazık ki, Agincourt 1922 yılında parçalanmaktan kendisini kurtaramadı. İşte bir gemi için kaçınılmaz acıklı son: Traş bıçağı olmak."

<sup>571</sup> Yargıcı, 7 Eylül 1975, Milliyet Gazetesi, s.6: "İngilizler ise, el koydukları bu iki gemiye bir türlü ısınamamışlardır. Bu arada Türklere karşı da kullanmamışlar, Çanakkale'ye göndermemişlerdir. 'Agincourt' hizmete 4. Savaş filosu ile başlamış, sonra I.Savaş Filosunun emrinde Büyük Donanma ile Alman Donanması arasındaki Jutland Deniz Savaşı'na katılmıştır. Fakat yine de üvey evlat muamelesi görmeye devam etmiş, savaşta esaslı bir rol verilmemiştir. Savaşın sonuna kadar devriye görevleri yapan 'Agincourt' 1919'da kadro dışı edilmiş ve 1921'de sadece yedi yaşında olduğu halde, bir hurdacı tarafından sökülüştür. Agincourt 14 topu yedi taret halinde düzenlenmiş tek savaş gemisi olarak tarihe geçmiştir.

Erin'in kaderi de, bundan değişik olmamıştır. Jutland deniz savaşında ikinci derece bir rol oynamış, 1919'da ihtiyata alınmış ve 1921'de de hurdacıya satılmıştır. Osmaniye-Agincourt ve Reşadiye-Erin'den bize kalan (...) her fırsatta kulaklarımıza fısıldanan 'Türkiye iyi niyetini göstermelidir' sözleri. Osmaniye ve Reşadiye'ye el konulduğu zaman, sesimizi çıkarmayarak 'iyi niyet' göstermemiz istenmişti."

<sup>572</sup> Tunaboylu, s.99: "Agincourt gibi o da (Erin) hizmet dışına ayrılarak aynı tarihte Cox-Danks isimli İngiliz gemi söküm şirketinin elinden kendisini kurtaramamıştır."

Bu gemilerden Reşadiye, İngilizlerin uluslararası alanda yayınlamış oldukları, “**Jane’s Fighting Ships**”lerde de yer almıştır. Buna göre 1912 tarihli Jane’s Fighting Ships’de gemi Sultan Mehmet olarak resimsiz bir şekilde<sup>573</sup> ve 1914 tarihli Fighting Ships’de ise, Sultan Mehmet Rechad V, adıyla Türk Donanmasının gemisi olarak kabul edilmiş bir şekilde gösterilmiştir. Yine 1914 tarihli aynı kitapta, Sultan Osman-ı Evvel zırhlısının da Türk savaş gemisi olduğu resimli olarak gösterilmektedir.<sup>574</sup> Bu gemilerin, Deniz Müzesinde bulunan tabloları ünlü bir bahriyeli ressam ve Deniz Müzesinin müdürlüğünde de bulunmuş olan Sayın Ali Sami Boyar yapmıştır.<sup>575</sup> Bu tablolar Ankara’da oluşturulan Bahriye Vekaleti’ne konulmak üzere, 4 Şubat 1925 Halife Abdülmecit Efendi tarafından müzeye hediye edilmiş olan Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye Dretnotlarının tabloları, Ankara’daki Bahriye Vekaleti binasında sergilenmek üzere evrakla verilmiştir.<sup>576</sup> Görüldüğü üzere, Osmanlı tarihinin son yıllarını oluşturan II.Meşrutiyet sonrası faaliyetler içerisindeki en önemlilerden birisi de, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye dretnotlarının İngiltere’ye sipariş edilmesi, ve ödemelerinin yapıldığı halde verilmemesi olayıdır. Bu olay, sadece siyasi tarihimizde yer almanın dışında, Türk deniz tarihinin de önemli olaylarından biridir. Aynı zamanda deniz tarihimizin ibret alınması ve ders çıkarılması gereken<sup>577</sup> köşe taşlarından birisidir.

Kısaca şunu söyleyebiliriz. Bazıları der ki, Goeben ve Breslau Çanakkale’den geçtikten sonra Enver Paşa: “**Müjde bir oğlumuz oldu**” demiş. Bölgemizin stratejik ve politik konumu tahlil edilmeden, bu stratejik ve politik durumun o gün için yegane gerçek belirleyicisinin “**Güneş Batmayan Krallık**” olarak nitelenen İngiltere’nin bulunduğunu göz ardı edip, bu üç dretnotun; Sultan Osman-ı Evvel, Reşadiye, Fatih’in alımları işine girişenlerin de, bir ölçüde üç tane ölü doğuma hazır olmalarının gerçeği ile karşı karşıya kalmaları da aslında son derece doğaldı. Bu olumsuz sonucun maliyetini, Türk milleti, sadece bağışladığı para, gayret ve fedakârlıklarla çekmedi; aynı zamanda umutsuzluk, ıstırap ve İngilizlere olan inanç ve güvenin kırılmasıyla da yaşadı.

<sup>573</sup> Fred T. Jane, **All The World’s Fighting Ships (Naval Encyclopedia and Year Book)**,(1912 Yıllığı),Londra,447s.

<sup>574</sup> Fred T. Jane, **Jane’s Fighting Ships 1914**,Londra, s. 411-412

<sup>575</sup> Star Gazetesi, **Star Box eki**, 3 Mayıs 2003 Cumartesi, s.9: “Sultan Osman-ı Evvel Zırhlısının satın alınıp Deniz Kuvvetleri’ne katılmasıyla bu deniz zırhlısının tuvale yansıtılması konusunda açılan yarışmada birinciliği kazandı.”

<sup>576</sup> Rasim Ünlü, **Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihçesi**, 2004,İstanbul,s.I-13

<sup>577</sup> Besbelli,s.17: “Dışarıya muhtaç olmanın mahzurlarını gösteren olaylardan biridir. Bu acı hatıraların tekrür etmemesini istiyorsak, var gücümüzle ve gayretle çalışıp kendi gemi ve silahlarımızı kendimiz yapma yolunu bir an önce tutmalıyız.

## SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin tarihinde Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye dretnotlarının İngilizlere ısmarlandığı tarihten, el konulduğu tarihe kadar önemli gelişmeler olmuştur. Daha sonra gelişen olaylarla ilgili olarak tarihin bu dönemini başka bir açıdan görme imkanı da ortaya çıkmıştır. Bu olay, Türk Denizciliği ve Dış Politikasının dış ülkelerin ne kadar etkisinde kaldığının da bir diğer göstergesidir.

Bu çalışma sonucunda, Türk milletinin o günkü şartlarda bütün imkânsızlıklara rağmen oluşturduğu Donanma Cemiyeti'nin, bu uğurda para toplama faaliyetlerinin ne kadar onur verici olduğu da görülmüştür. Toplanan paralarla yaptırılan gemilere el konulmasıyla ilgili olarak milletin duymuş olduğu ıstırap, o günkü kaynaklar incelendiğinde daha açık şekilde tesbit olunmuştur. Ayrıca gemi alımlarının o günkü şartların ve ihtiyaçların gereği olduğu bir gerçektir. Orta Doğu'da özellikle Osmanlı Devleti'nin parçalanmasını isteyen İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin güçlü bir askeri yapısının olmasını istemediği ise başka bir gerçektir. Fakat İngilizlerin bu tavrına karşılık, Almanya'nın kendi politik çıkarları için iki Alman gemisini Osmanlı Devleti'ne vermesi ise üzerinde özellikle durulması gereken bir konudur.

İngilizlerin haksız yere el koydukları gemilere dretnot veya ağır zırhlı adı veriliyordu. Bunlar tonaj olarak çok ağır gemilerdi ve kalın zırhlarla kaplanmışlardı. Bunlardan birine devletin kurucusunun adı, diğerine de o anda saltanatta bulunan padişahın adı konulmuştur. Ayrıca üçüncü olarak ısmarlanan gemiye de İstanbul'u fetheden Fatih Sultan Mehmed'in adı verilmiştir. Sonradan Almanların vermiş olduğu gemilere ise Yavuz Sultan Selim ile Midilli Adası'nın adları takılmıştır.

Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye gemilerine yönelik olarak gelişen faaliyetler, milletlerarası ilişkilerde dostlukların olmadığını ve özellikle çıkarların esas olduğu gerçeğini bir kez daha ispat etmiştir. Tarihte yaşanan bu olay, ayrıca, kendi imkan ve potansiyellerini değerlendiremeyen devletlerin, politik ve askeri belâlardan kurtulmasının da mümkün olmadığını gösteren bir örnektir. Bütün bu olumsuz durumlar, Osmanlı Devleti yetkililerini

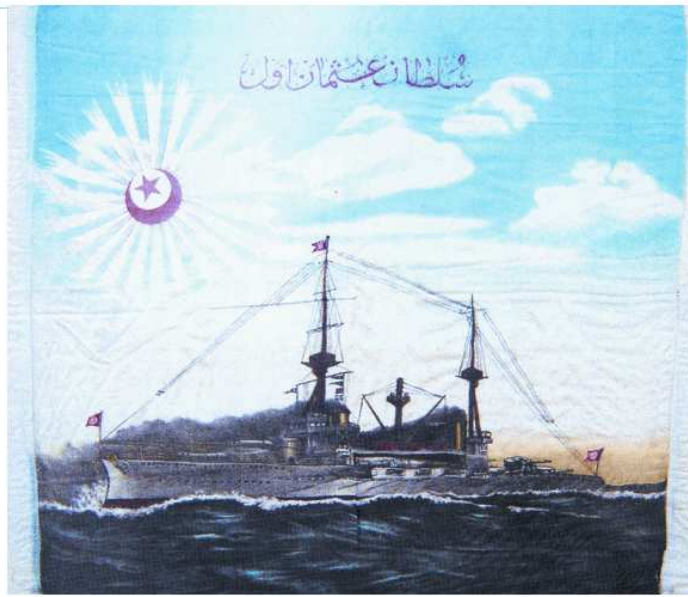
çok derinden etkilemiş ve bu etkilenme sonucunda Almanların yanında savaşa girme ortamı daha hızlı bir şekilde gelişme göstermiştir. Bunun sonucunda da 1914 yılının sonbaharında Osmanlı Devleti, kendisini savaş ortamında bulmuştur. Böylece Osmanlı askerleri, Sina'dan Basra'ya, Galiçya'dan, Çanakkale'ye ve Sarıkamış'a kadar pek çok bölgede görev almışlardır. Bu görevler bazen başarı, bazen de hüznün getirmiştir. Dönemin Osmanlı yöneticileri, İngilizlere karşı, askeri ve politik dengeleri kendilerine göre ele almaya gayret etmişler, fakat bunda başarılı olma şansını yakalayamamışlardır.

Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye gemilerine yönelik olarak gelişen faaliyetler, döneminin dış politikasında ne kadar rahatsızlıklar vermişse de, bir o kadar da ülke içerisindeki halkın üzerinde ekonomik sıkıntı ve mali yük olarak belirmiştir. İncelediğimiz bu iki gemiye yönelik olarak tarihimizde olması gerekenin altında çalışmalar yapılabilmiştir. Halbuki gerek İngilizlerin vermediği bu iki gemi ve de bunlara karşılık Almanların verdiği diğer iki gemi, siyasi ve askeri tarihimizde önemli izler bırakmıştır. Özellikle İngilizlerin teslim etmediği gemiler, günümüz sürecinde adeta unutulmuş gibidir.

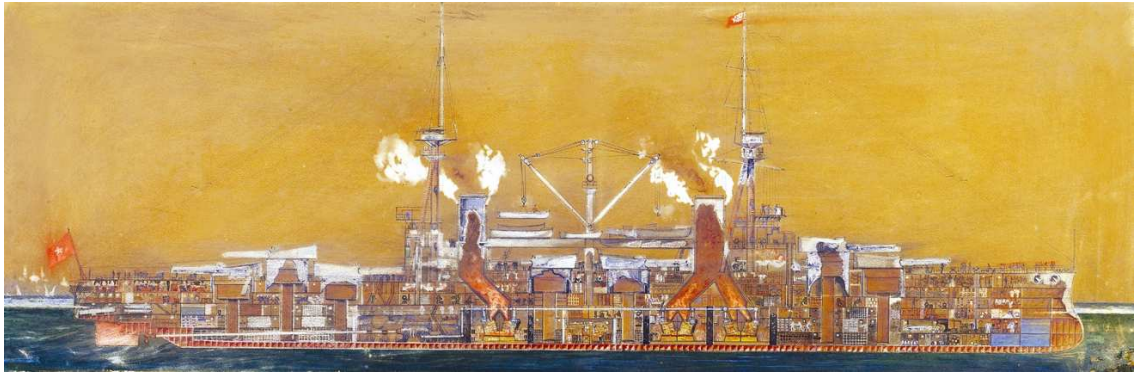
İngiliz tersânelerine ısmarlanan ve parası ödenmiş olan iki gemiye el koyan İngiliz yönetimi, bu konuda dürüst bir politika da çizememiştir. Özellikle Winston Churchill'in politikaları tarihimiz adına iyi etüd edilip değerlendirilmelidir. İnşa dönemini incelediğimiz Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye gemileriyle birlikte, Osmanlı Devleti'nin ekonomik yapıdaki konumu da ibretle ele alınıp ders çıkarılacak şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Böylesi askeri anlamdaki dışa bağımlılık örnekleri, zaman zaman da olsa, bir çeşit kanayan yara olarak önümüzde belirmektedir. Bütün bunlardan ibret alınıp, stratejiler çizmek her Türk aydınının üzerine düşen bir görevdir. Bu görevin bir parçası da ülkemizin kendi imkan ve kabiliyetini ortaya koyabilme şeklinde önümüzde durmaktadır.

İncelediğimiz bu gemilerden Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu, Türk deniz tarihinin gövde ve ağırlık açısından gelmiş-geçmiş en büyük savaş gemisiydi. Reşadiye Dretnotu da, yaklaşık olarak ünlü Yavuz Dretnotu ölçülerinde bir gemiydi. Bu iki geminin, İngiliz tersânelerine ısmarlanması, bir zamanlar yüzlerce gemi yapabilen Osmanlı tersânelerinin artık makine aksamalı dönem içerisinde, dünyadaki gemi yapım teknolojisine ayak uyduramadığının da en büyük göstergesidir.

## EKLER

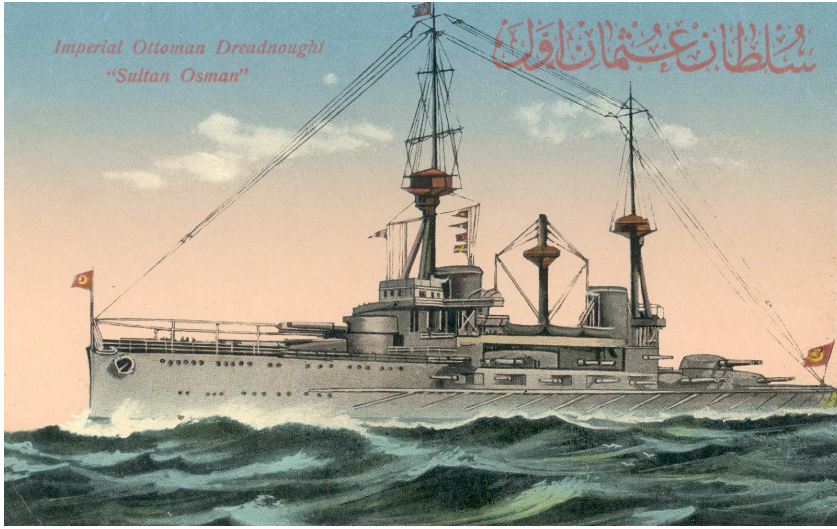


Ek:1.Sultan Osman-ı Evvel Drednotu'nun İpek Mendiledeki Görüntüsü

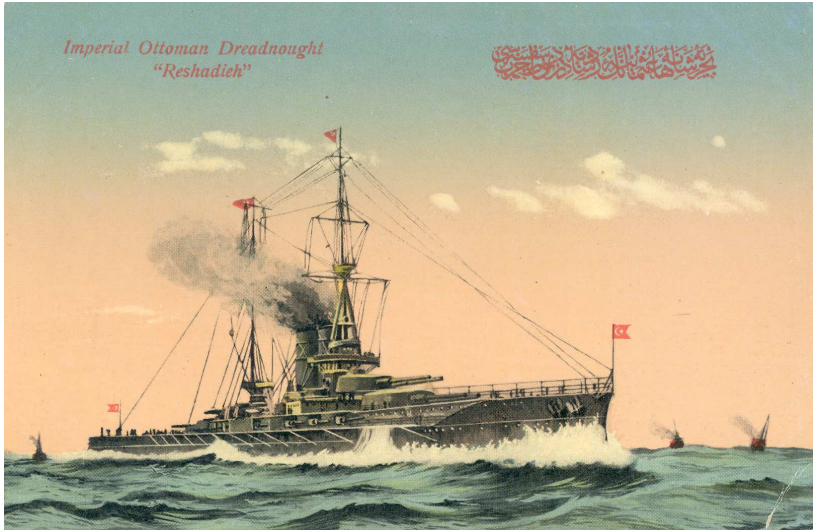


Ek:2.Sultan Osman-ı Evvel Drednotu'nun İç Kesitinin Görüntüsü

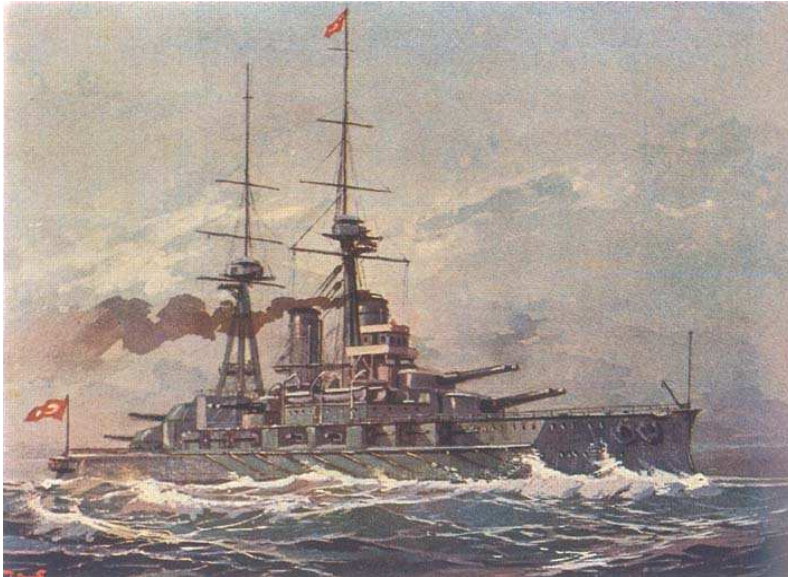


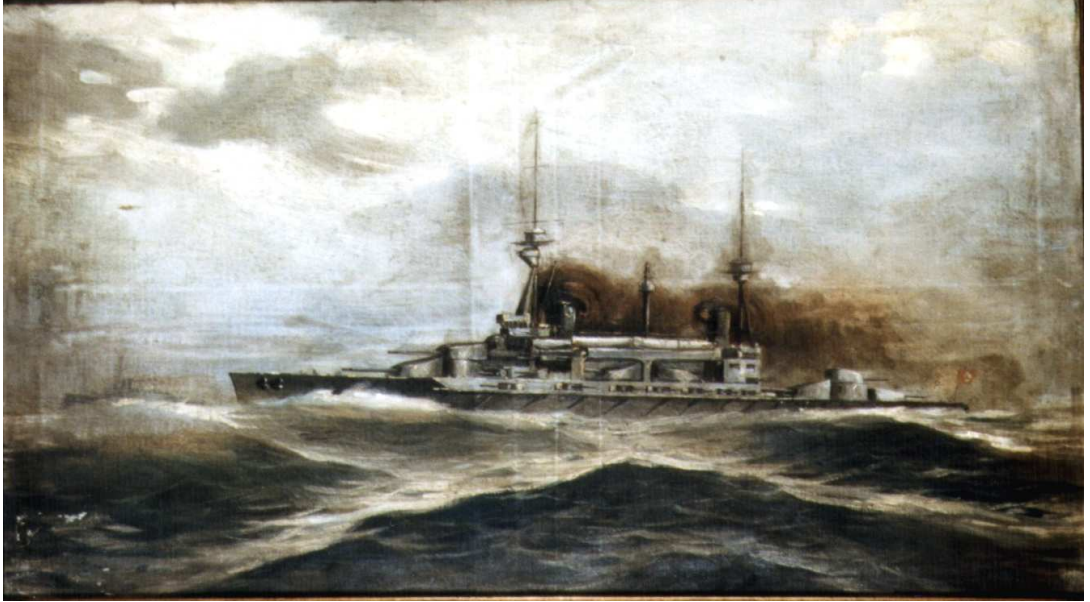


Ek:3.Sultan Osman-ı Evvel Dretnotu'nun Kartpostal Görüntüsü

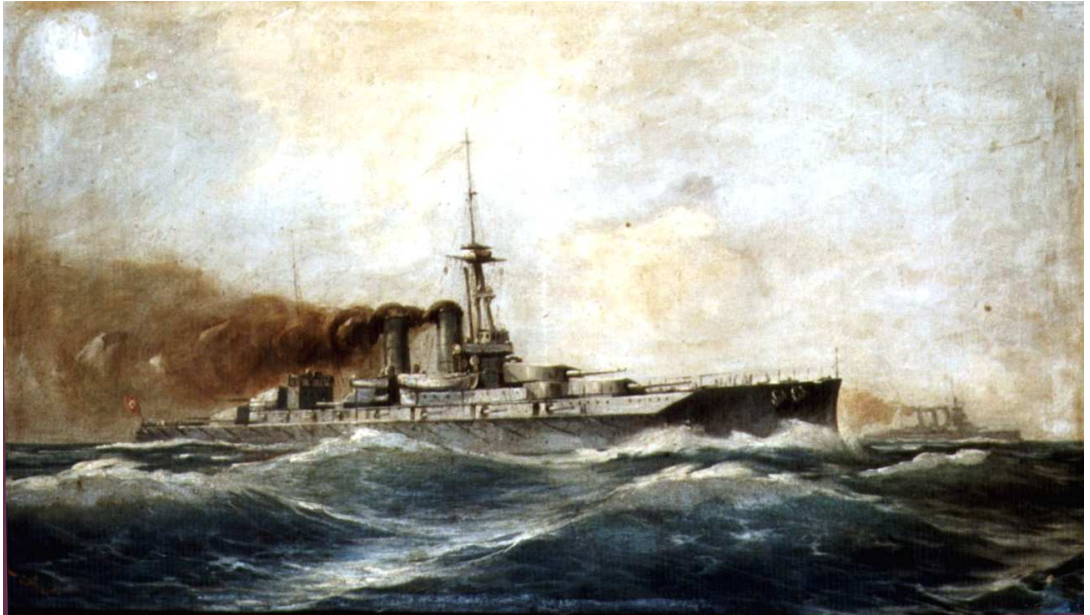


Ek:4-.5. Reşadiye Dretnotu'nun Kartpostal (üstte) ve Tablo görüntüsü (altta)



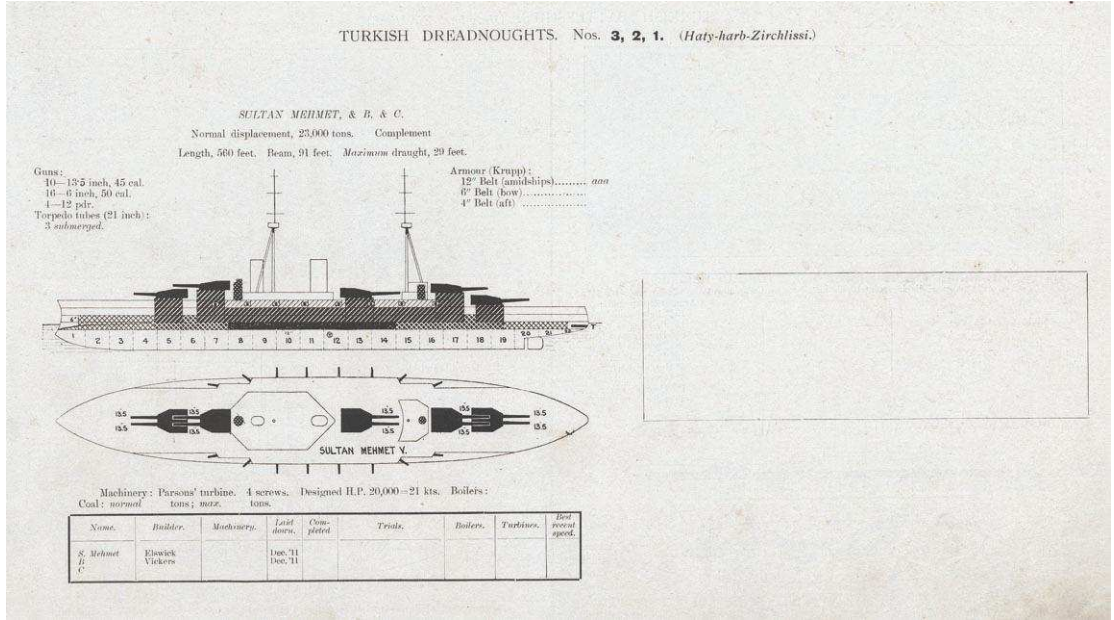


Ek:6.Sultan Osman-ı Evvel Drednotu'nun Tablosu

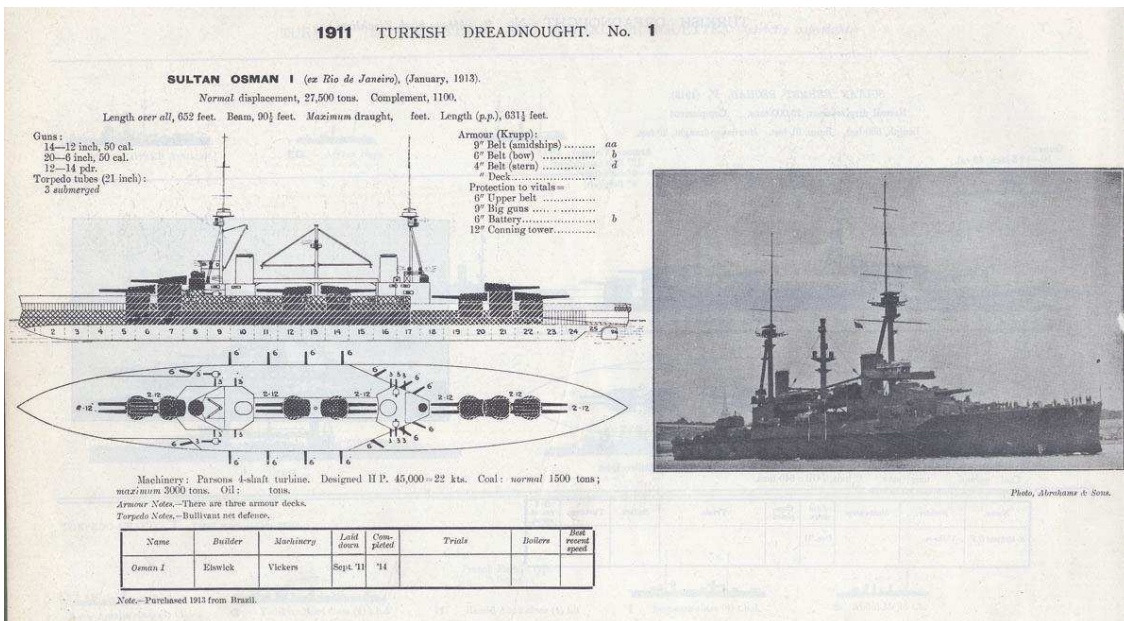


Ek:7.Reşadiye Drednotu'nun Tablosu

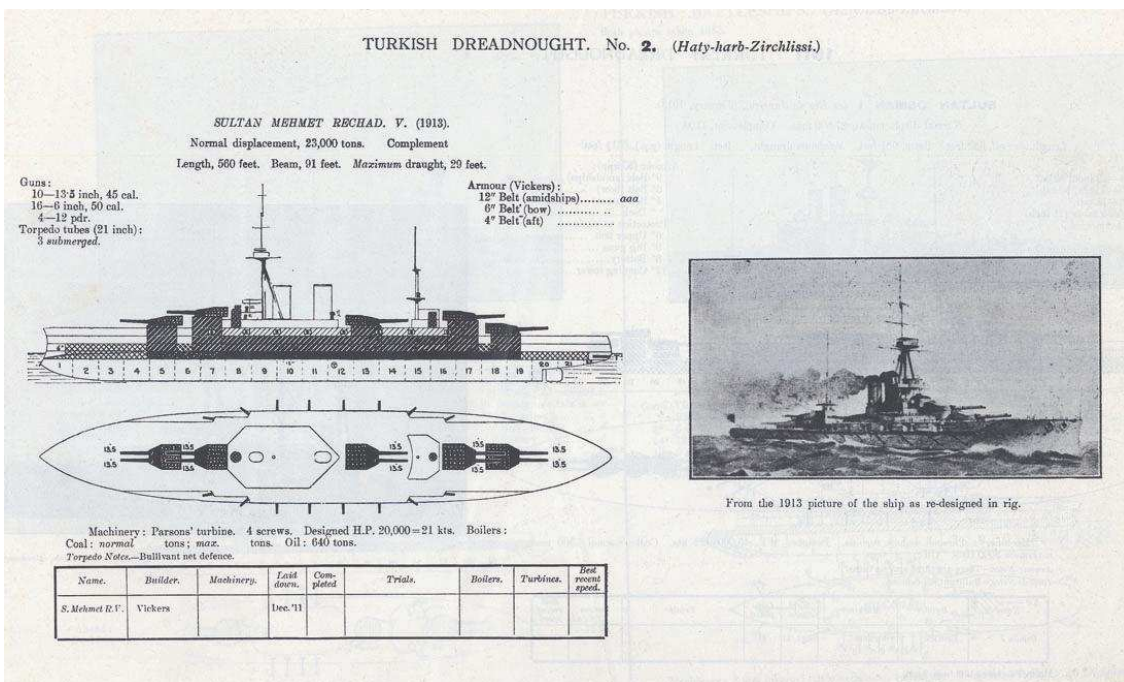


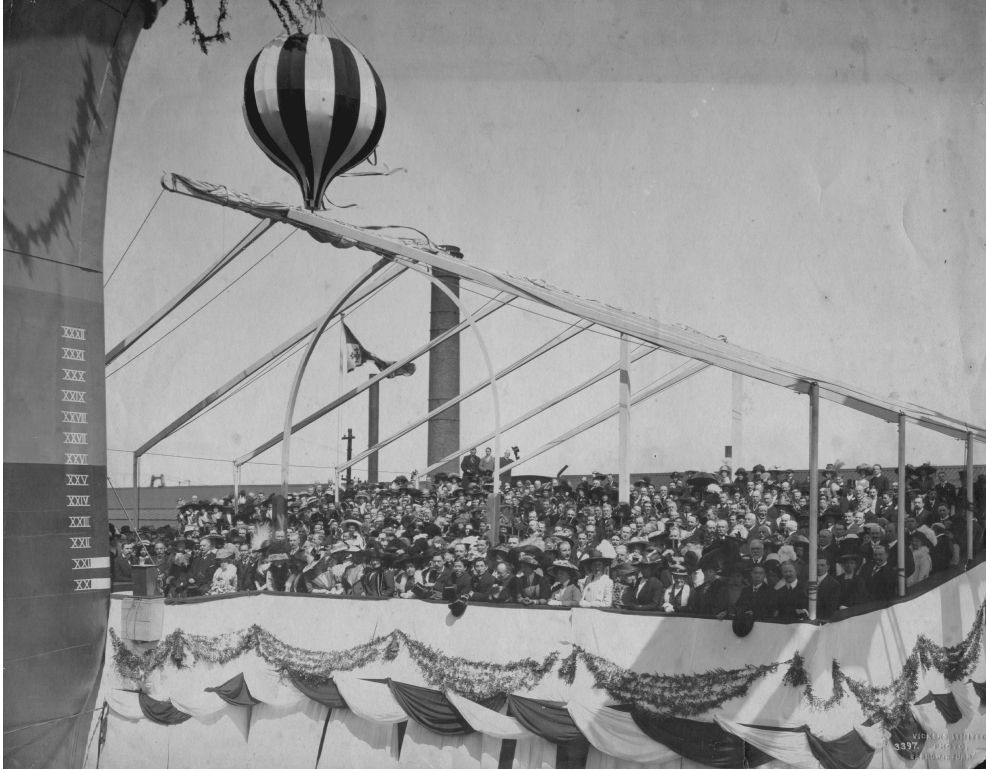


Ek:8.İngilizlerin yayınladığı “Jane’s Fighting Ship- 1912”deki baskısında Reşadiye Dretnotu’nun Türklere ait olduğunu gösteren sayfa

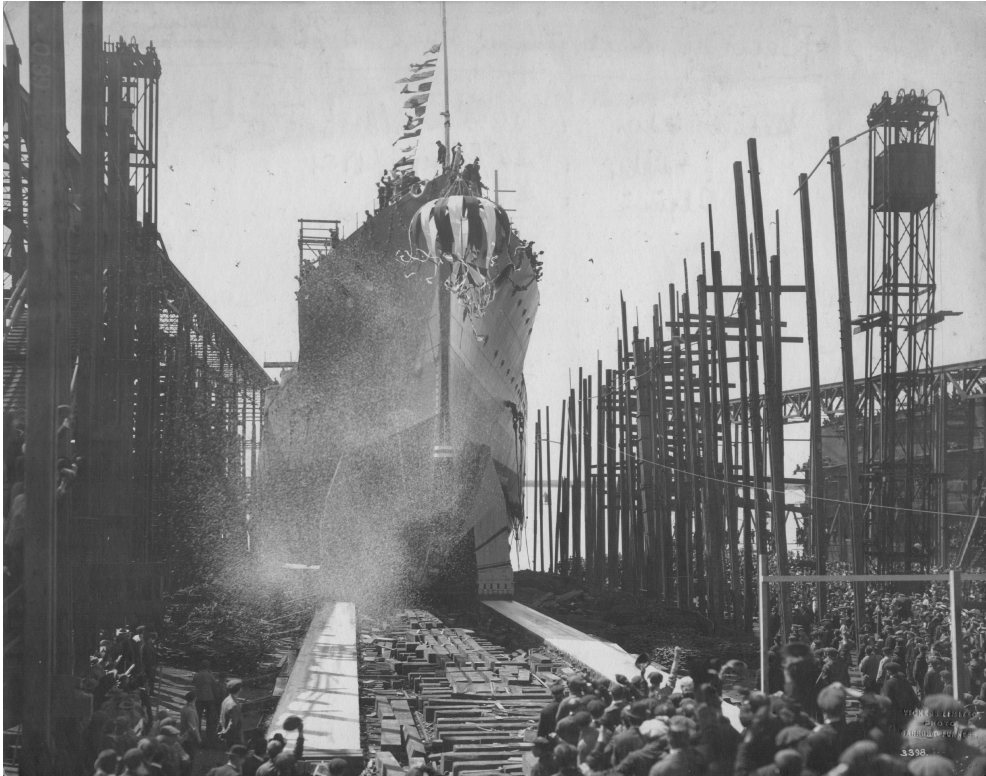


Ek:9.10.Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye dretnotlarının Türklere ait olduğunu belirten İngilizlerin yayınladığı “Jane’s Fighting Ships, 1914”deki görüntüleri (Üstte:Sultan Osman-ı Evvel, alta:Reşadiye Dretnotları)





11-12 Reşadiye Dretnotu'nun Denize İndirilme Töreninden Fotoğraflar







Ek:13.Reşadiye Dretnotu'nun Denize İndirilme Töreninden Fotoğraf

Ek:14

VESİKA

1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,nr.23

352 - 1

Maliye Nezareti

Düyûn-ı Umumiye ve Muamelât-ı Nakdiye Müdiriyeti

Düyûn-ı Umumiye Kalemi

Adet 2584

54 Hususi

Huzûr-ı Sâmi-i Cenâb-ı Sadaret-i penahiye

Hülâsa-i Meâl :

Reşâdiye sefine-i hümayununa ait cebe-hâne hakkındaki mukavelenâme suretinin arz ve takdim kılındığına dair.

Ma'rûz-ı çaker-i kemîneleridir

Reşâdiye sefine-i hümayunu için İngiltere'de Armstrong ve şürekâsına sipariş olunan cebe-hâne hakkında müteahhitlerle teâtî kılınmış olan 18 Mart 1329 tarihli mukavelenâme mucibince mezkûr cebe-hâneler esmânına mahsûben birinci taksit olarak tesviyesi muktezî doksan beş bin İngiliz Lirasının tediye edilememiş olmasından dolayı mezkûr taksite mukabil üç milyon sekiz liralık hazine tahvilâtından yüz yirmi beş bin dört yüz liralığının terhîni hakkında mezkûr şirket vekiliyle kararlaştırılan bir sûreti leffen arz ve takdim kılınan mukavelenâmenin ol vech ile imza ve teâtisine dair irade-i seniyye cenâb-ı padişahînin bi'l-istihsâl taraf-ı acizâneme mezûniyet i'tâ buyurulması bâbında emr ü ferman hazret-i men lehü'l - emrindir. 1 Recep 1331 / Mayıs 1329

Maliye Nâzırı

Rıfat

# قانون نظام انجمن

دین محمد علی و ملا علی قاری

دیوبند عمومی نامی

عدد ۲۵۸۲ عمومی

۵۶ خصوصی

موضوع سالی حساب سید الشیخ

مقدمه سال:

رساند به سینه کهنه عاشره هجری هفده کی  
مقادیر نام خود کند و تقدیم نویسنده دار

موضوع حساب که در  
 رساند به سینه کهنه هجری هفده کی  
 مقادیر نام خود کند و تقدیم نویسنده دار  
 اول سینه کهنه هجری هفده کی  
 مقادیر نام خود کند و تقدیم نویسنده دار  
 رساند به سینه کهنه عاشره هجری هفده کی  
 مقادیر نام خود کند و تقدیم نویسنده دار

سید الشیخ

۱ - ۲ - ۳ - ۴ - ۵ - ۶ - ۷ - ۸ - ۹ - ۱۰

۱ - ۲ - ۳ - ۴ - ۵ - ۶ - ۷ - ۸ - ۹ - ۱۰

Ek:15

VESİKA

1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,nr.23

49 – 1 Bâb-ı Âli

Meclis-i Mahsûs

809

Mâliye Nezâretinin melfûfuyla meclis-i âcizanemizde mütâlaa olunan tezkiresinde beyân olunduğu vechile Reşâdiye Dretnotu için İngiltere’de Armstrong şirketine sipariş olunan cebe-hâne hakkında müteahhitlerle teâtî kılınmış olan 18 Mart 1329 tarihli mukavelenâme mucibince mezkûr cebe-hâneler esmânına mahsûben birinci taksit olarak tesviyesi muktezî doksan beş bin İngiliz Lirasının tediye edilememiş olmasından dolayı mezkûr takside mukabil üç milyon sekiz liralık hazine tahvilâtından yüz yirmi beş bin dört yüz liralığının terhîni hakkında mezkûr şirket vekili ile kararlaştırılan mukavelenâmenin imza ve teâtîsi zımında Bahriye ve Maliye nezaretlerine mezûniyet itâsı bi-t-tezekkür kaleme alınan irade-i seniyye layihası mezkûr tezekkür ve mukavelenâme ile arz ve takdim olunmakla katibe-i ahvâlde emr ü ferman hazret-i men leh’ül-emrindir. 14 Recep 1331 – 6 Haziran 1329

Sadr-ı âzâm ve Hariciye Nâzırı Mehmet Sait Halim

Adliye Nâzırı

Şurâ-yı Devlet Reisi Halil

Bahriye Nâzırı Mahmut

Dâhiliye Nâzırı Tal’at

Harbiye Nâzırı Ahmed İzzet

Şeyhü’l İslâm Esât

Posta ve Telgraf ve Telefon Nâzırı Oskan Efendi

Evkâf-ı Hümâyun Nâzırı

Maarif Nâzırı

Ticaret ve Ziraat Nâzırı Süleyman Bostanî Efendi bulunmadı.

Nafi’a Nâzırı Osman Nizami bulunmadı.

Maliye Nâzırı Rıfat Bey

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ  
مجلس خیرین

۸۰۹

ما در دفتر مذکور مفروضه مجلس خیرین در روز سه شنبه اول فروردین ۱۳۰۹ در آستانه وقوع شرکت سراسری  
اولین هیئت حقیقی معتمدان در تعاطف فتنه اول ۱۸۰۹ در تاریخ ۱۳۰۹ مطابق قرارداد مذکور هیئت مذکور هیئت خیرین تقسیم اموال در سه قسمت  
سهیم به انظار سلسله تاریخ اید و سه هیئت در ۱۳۰۹ مطابق قرارداد مذکور تقسیم اموال در سه قسمت  
تاریخ حقیقی مذکور شرکت و کلیه اید قرار شد بر مبنای قرارداد نام مذکور انصاف تقسیم فتنه خیرین و دیگر تقسیم ساد و تقسیم انصاف  
مذکور شد و قرارداد اید عهده و تقسیم فتنه فایده احلال ارف و فایده حقیقی اید ارف که سابقاً در ۱۳۰۹

عبدالله	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی
عبدالله	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی
عبدالله	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی
عبدالله	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی
عبدالله	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی	محمد علی



Ek:16

VESİKA

1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,nr.23

351 - 1

Bâb-ı Âlî

Daire-i Sadâret

Meclis-i Vükelâ ve Marûzât Kalemi

809

İrade-i Seniyye

Reşâdiye Dretnotu için İngiltere’de Armstrong ve şürekâsına sipariş olunan cebe-hâne esmânına mahsûben birinci taksit olarak lazım gelen doksan beş bin İngiliz Lirasına mukabil üç milyon sekiz liralık hazine tahvilâtından yüz yirmi beş bin dört yüz liralığının terhîni hakkındaki mukavelenâmenin imza ve teâtîsi için Maliye Nezaretine mezûniyet itâsı Meclis-i Vükelâ kararıyla tasvib olunmuştur.

Bu irade-i seniyyemizin icrâsına Bahriye ve Maliye nâzırları memurdur. 17 Recep1331/ 9 Haziran 1329 Mehmet Reşât

Sadr-ı azâm ve Hariciye Nâzırı Mehmet Sait Halim

Adliye Nâzırı

Şurâ-yı Devlet Reisi Halil

Bahriye Nâzırı Mahmut

Dâhiliye Nâzırı Tal’at

Harbiye Nâzırı Ahmed İzzet

Şeyhü’l İslâm Esât

Posta ve Telgraf ve Telefon Nâzırı Oskan Efendi

Evkâf-ı Hümâyun Nâzırı

Maarif Nâzırı

Ticaret ve Ziraat Nâzırı Süleyman Bostanî Efendi bulunmadı.

Nafi’a Nâzırı Osman Nizami bulunmadı.

Maliye Nâzırı Rıfat Bey

کتابخانه  
مجلس شورای اسلامی  
تهران  
۱۰۹

بازرسی

رسا در برینا و طه ایمنی انگیزه در استواری و شرفان سیاسته هلمه همچنان امانت محو برین تعظیم هر چه لازم کلامه طفا برین بدت انظر  
برایه مقام ادع میوه سزای اله عینه حق بدت به بزرگی برین بدت درت بوزیرالافتخار حق که معارفه نام ذک اعضا و فطرس بجزیم و ای نفعه  
ما و درین اعصه سخن و کلا و اید نصیب هلمت

ک

بوازه سینه زن اجلسه جبهه و مای ناظره مقرر در ۱۷ شهریور ۱۳۰۸

صد اعظم و حاجیه اله

دقیقنا لله درینا لله شیخ الاسلام  
طلعت

جبهه ناظره

تولده هلمت یس

عینا لله

ماری ناظره

ناظره ناظره  
عما نفعه من امر  
مورثه

بجارت و زرع ناظره  
بیمایه بساق  
ازق  
مورثه

معارف ناظره

ادق و نفع ناظره  
مخ

مورثه و نفع ناظره  
اصف

Ek:17

VESİKA

Meclisi Vükela-MV:236/165

365 -1

Mazbata

Mâliye Nezâretinin melfûfuyla meclis-i âcizanemizde mütalaa olunan tezkiresinde beyân olunduğu vechile Reşâdiye Dretnotu için İngiltere’de Armstrong şirketine sipariş olunan cebe-hâne hakkında müteahhitlerle teâtî kılınmış olan 18 Mart 1329 tarihli mukavelenâme mucibince mezkûr cebe-hâneler esmânına mahsuben birinci taksit olarak tesviyesi muktezî doksan beş bin İngiliz Lirasının tediye edilememiş olmasından dolayı mezkûr taksite mukabil üç milyon sekiz liralık hazine tahvilâtından yüz yirmi beş bin dört yüz liralığının terhîni hakkında mezkûr şirket vekili ile kararlaştırılan mukavelenâmenin imza ve teâtisi zımında Bahriye ve Maliye nezaretlerine mezûniyet itâsı bi-t-tezekkür kaleme alınan irâde-i seniyye layihası mezkûr tezekkür ve mukavelenâme ile arz ve takdim olunmakla katibe-i ahvâlde

İrade-i Seniyye Layihası

Reşâdiye Dretnotu için İngiltere’de Armstrong ve şürekasına sipariş olunan cebe-hâne esmânına mahsuben birinci taksit olarak tesviyesi lazım gelen doksan beş bin İngiliz Lirasına mukabil üç milyon sekiz liralık hazine tahvilâtından yüz yirmi beş bin dört yüz liralığının terhîni hakkındaki mukavelenâmenin imza ve teâtisi için Maliye Nezaretine mezûniyet itâsı meclis-i vükelâ kararıyla tasvip olunmuştur.

Bu irade-i seniyyemizin icrâsına Bahriye ve Maliye nâzırları memurdur.

نقطه

در بیان اولی  
 مایه نقطه در معنی محلی عارضه از آن معانی نقطه شده است بانه لایحه و خطی رسایه ~~تصنیعی~~ تجویه  
 انچه در آنست و نیز ~~تصنیعی~~ سببیه خطی صحیحاً صفت تعداد نقطه نقطه اولیه ۱۸ مایه ~~تصنیعی~~ تجویه  
 معادلانیه ~~تصنیعی~~ مذکور صحیحاً از امانه صحیحاً برین نقطه لایحه نوبت نقطه صفت برین مایه انچه از اول  
 تاریخ ایدیه ~~تصنیعی~~ لایحه طولیه مذکور نقطه مقابل اولیه ~~تصنیعی~~ سببیه صفت تجویه تجویه تجویه  
 در مایه لایحه یعنی صفت مذکور تحت و لایحه ~~تصنیعی~~ معادلانیه ~~تصنیعی~~ صفت  
 تجویه و لایحه ~~تصنیعی~~ مازونیه ~~تصنیعی~~ با قدر قدرته از ~~تصنیعی~~ لایحه ~~تصنیعی~~ مذکور ~~تصنیعی~~ معادلانیه  
 همه و تتمیم الحقیقه و لایحه

۶۴۸ از ۸۱۸ لایحه

رسایه ~~تصنیعی~~ در بیان اولیه ~~تصنیعی~~ انچه در آنست و نیز ~~تصنیعی~~ سببیه خطی صحیحاً امانه ~~تصنیعی~~ تجویه  
 نقطه لایحه ~~تصنیعی~~ لایحه نقطه برین مایه انچه از اولیه ~~تصنیعی~~ سببیه صفت تجویه تجویه تجویه  
 تجویه تجویه تجویه ~~تصنیعی~~ لایحه ~~تصنیعی~~ صفت که معادلانیه ~~تصنیعی~~ صفت  
 مایه ~~تصنیعی~~ مازونیه ~~تصنیعی~~ صفت و علاوایه ~~تصنیعی~~ تجویه ~~تصنیعی~~  
 تجویه  
 بر ۸۱۸ ~~تصنیعی~~ لایحه ~~تصنیعی~~ مایه ~~تصنیعی~~ مایه ~~تصنیعی~~

## KAYNAKÇA

### I.ARŞİV BELGELERİ:

#### **Başbakanlık Osmanlı Arşiv-BAO:**

BOA :Cevdet tasnifi-Hariciye,Nr.1567

BOA :1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,Nr.23-352/1

BOA :1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,Nr.23-352/2

BOA :1310 Sonrası İrade Meclis-i Mahsus-İ.MMS,Nr.23-349/1

BOA :Meclisi Vükela-MV,Nr.236/165

#### **Deniz Müzesi Komutanlığı-Deniz Tarihi Arşivi: DMK-DTA**

Daireler Bölümü; I.Daire: Defter Nr. 57-1; 57-16; 59/4

\_\_\_\_\_,III.Daire,Defter Nr. 1/1-1; 1/11-2

Fabrikalar Bölümü, Defter Nr.134/20;134/26; 144/88;144/3

Muhasebe Bölümü, Defter Nr.2258/91; 2437/175; 2443/52; 2522/33; 2582/21 ; 2654/36

2672/163

Şurayı Bahri Bölümü, Defter Nr. 851/6-A

Umumi Evrak Bölümü, Defter Nr: 331/41. 470/85; 470/87

Künye Defterleri Bölümü, Künye Defteri Nr.121

Mülga Bahriye Kataloğu, X, Defter Nr. 386, 29 Nisan 1914, Engineer Comander I.O.N.'den  
Admiral Limus Pacha'ya

#### **Deniz Müzesi Komutanlığı-Deniz İhtisas Kütüphanesi**

Db.Nr.15311 de kayıtlı bulunan Ord. Prof. İ. Hakkı Uzunçarşılı'nın Tümamiral Fahri Çoker'e göndermiş olduğu cevabi mektubu

Db.Nr.15312, E. Albay Burhanettin Alpaslan'ın E.Tümamiral Fahri Çoker'e cevabi mektubu  
Salname-i Bahri 1326 (1908).

## **Türkiye Cumhuriyeti Londra Büyükelçiliği Arşivi-(LBA)**

### **525 Numaralı Dosyadan:**

LBA-D/525 Ocak 1914 Hariciye Nazırlığı'ndan Londra Elçiliği'ne (Osm.)

LBA-D/525:19 Mart 1914 Satellite Horace'ın L. Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı (İng.)

LBA-D/525: 20 Mart 1914 H. M. Dockyard'ın L. Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı (İng.)

LBA-D/525: 28 Nisan 1914 Fred A.Sharman ın L. Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı.(İng.)

LBA-D/525: 28 Nisan 1914 W.F.Langober ın L. Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı. (İng.)

LBA-D/525: 29 Nisan 1914: Richard G. Mier'ın L. Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı (İng)

LBA-D/525: 29 Nisan 1914 G.V.Waroner'ın Londra Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı (İng.)

LBA-D/525: 29 Nisan 1914 F.H.Yillam'ın Londra Büyükelçiliği'ne gönderdiği yazısı (İng.)

LBA-D/525: 7-8 Ağustos 1914 Sultan Osman-ı Evvel Drenotu için hazırlanan protesto belgesi (İng.)

LBA-D/525: 11 Ağustos 1914 Lumley&Lumley Hukuk Danışmanlığı'ndan L. Büyükelçiliği'ne (İng.)

LBA-D/525: 17 Ağustos 1914; 8 Eylül 1914 Lumley&Lumley Hukuk Danışmanlığı ve John Newton&Oğulları Noterliği'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

L0BA-D/525: 21 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdürü ile Vickers Şirketi Müdüründen Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (İng.)

LBA-D/525: 12 Eylül 1914 (30 Ağustos 1330);27 Eylül 1914 (14 Eylül 1330) Bahriye Nazırlığı'ndan Londra Büyükelçiliği'ne (Osm.)

LBA-D/525 8 Ekim 1914 Leopold Walford'dan Osmanlı Devleti'nin Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)

### **526 Numaralı Dosyadan:**

LBA-D/526:22 Temmuz1913;L.Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya (Osm.)

LBA-D/526:6 Kasım1913; Reşadiye Süvarisi Vasıf Bey'den L. Büyükelçiliği Personeli Ragıp Bey'e (Osm.)

LBA-D/526:2 Ocak 1914, Reşadiye Süvarisi Vasıf Bey'den Londra Büyükelçiliği'ne (Osm.)

LBA-D/526 9 Ocak 1914 Reşadiye Süvarisi Vasıf Bey'den Londra Büyükelçiliği'ne (Osm.)

LBA-D/526 14 Ocak 1914 Paris'ten Rıfat imzalı Londra Büyükelçiliği'ne telgraf (Latin Harfleriyle yazı aynen şu şekildedir: “Banca Yarın Mouamelei Lazımevi ifa idedjekdir. Rıfaat”

LBA-D/526 4 Ocak 1914 Bahriye Nazırlığı'ndan L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (Osm.)

- LBA-D/526: 13 Ocak 1914 Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Sait Halim Paşa'ya (Osm.)
- LBA-D/526 10 Ocak 1914 (28 Aralık 1913) Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'dan L.Büyükelçiliği'ne
- LBA-D/526 19 Ocak 1914 L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya (Osm.)
- LBA-D/526 29 Ocak(Kanunisani)1914 Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'dan L. Büyükelçiliği'ne (Osm.)
- LBA-D/526 29 Ocak 1914 Londra Büyükelçilisi Tevfik Paşa'dan Sait Halim Paşa'ya (Osm.):
- LBA-D/526:29 Ocak 1914 Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'dan Vasıf Bey'e (Osm.)
- LBA-D/526 31 Ocak 1914 L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya (Osm.)
- LBA-D/526: 2 Şubat 1914 İngiliz Dışişleri Bakanlığı'ndan Londra Büyükelçiliği'ne.(İng.)
- LBA-D/526: 4 Şubat 1914 L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Mahmut Paşa'ya (Osm.)
- LBA-D/526:21Mart1914;LBA-D526:23Mart1914,Osmanlı B.L Şubesi'nden L.Büyükelçiliği'ne (İng.)
- LBA-D/526 21 Mart 1914 (8 Mart 1330) Bahriye Nazırlığı'ndan Londra Büyükelçiliği'ne.(Osm.)
- LBA-D 526: 1 Nisan 1914 İngiliz Dışişleri'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng)
- LBA-D/526 6 Nisan 1914 İngiliz Dışişleri Ofisi'nin yazısı (İng.)
- LBA-D/526 20 Nisan 1914 L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya.(Osm.)
- LBA-D/526 22 Nisan 1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya.(Osm.)
- LBA-D/526 23 Nisan 1914 İngiliz Dışişleri Ofisi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)
- LBA-D/526 23 Haziran 1914 İngiliz Devlet Sekreterliği'nden L. Büyükelçilisi Tevfik Paşa'ya (İng..)
- LBA-D/526 24Haziran1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya (Osm.)
- LBA-D/526 24 Haziran 1914 L.Büyükelçilisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya(Osm.)
- LBA-D/526 24Haziran 1914 L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya(Osm.)
- LBA-D/526 26 Haziran 1914 Armstrong Şirketi Müdüründen Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)



- LBA-D/526 26 Haziran 1914 Plymouth şehrinden L. Büyükelçiliği'ne gönderilen yazı (İng.)
- LBA-D/526 27 Haziran 1914 Bahriye Nazırı Cemal Paşa'dan L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (Osm.)
- LBA-D/526 29 Haziran 1914 Londra Büyükelçiliği'nden Armstrong Şirketi'ne yazı (İng.)
- LBA-D/526 30 Haziran 1914 Armstrong Şirketi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)
- LBA-D.526 Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel dretnotlarının 22 Temmuz 1914'e kadar yapılan ödemelerin tablosu.(İng.)
- LBA-D/526 27 Temmuz 1914 Osmanlı B. L. Şubesi'nden L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (İng.)
- LBA-D/526 29 Temmuz 1914 İngiliz Dışişleri Bakanlığı'ndan Londra Büyükelçiliği'ne.(İng.)
- LBA-D/526 30 Temmuz 1914 Osmanlı B. L. Şubesi'nden L. Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (İng.)
- LBA-D/526: 1 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdüründen,Londra'daki Türk Büyükelçiliği'ne (İng.)
- LBA-D/526: 1 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdüründen,Londra'daki Türk Büyükelçiliği'ne (İng.)
- LBA-D/526 5 Ağustos 1914 İngiliz Dışişleri'nden Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (İng.)
- .LBA-D/526: 5 Ağustos 1914 W.G.Armstrong Şirketi Müdüründen L. Büyükelçiliği'ne yazısı (İng.)
- LBA-D/526: 8 Ağustos 1914 Hariciye Nazırlığı'nın yazısı.(Osm.);
- LBA-D/526 12 Ağustos 1914 İngiliz Dışişleri Bakanlığı'ndan Londra Büyükelçiliği'ne.(İng.)
- LBA-D/525: 10 Eylül 1914 İngilizlerin Doğu İnşa Komitesi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (ing.)
- LBA-D/525: 12 Eylül 1914 İngilizlerin Doğu İnşa Komitesi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)
- LBA-D/526 21 Eylül 1914 Osmanlı Dışişleri Bakanlığı'ndan Londra Büyükelçiliği'ne.(Osm.)
- LBA-D/526 15 Eylül 1914 Leopold Walford Şirketi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)
- LBA-D/526 30 Eylül 1914 Leopold Walford şirketi'nden Londra Büyükelçiliği'ne (İng.)
- LBA-D/526 1 Ekim 1914 Sait Halim Paşa'dan Londra.Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (Osm.)
- LBA-D/526 16 Ekim 1914 Humble Servant'dan Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya (İng.)
- LBA-D/526 29 Ekim 1914 Tevfik Paşa'dan Bahriye Nazırlığı'na (Osm.)



## İngiliz Devlet Arşivi (Public Record Office 'Foreign Office')

PRO,FO, 800/240, s.609

PRO,FO,800/240,s.610

PRO,FO,880/240,s.611

PRO,FO,880/240,s.612

PRO,FO,880/240,s.613

PRO,FO, 800/240, s.616

PRO,FO,800/240,s.614

PRO, FO 371/2137,122419 Maslahatgüzar Beaumont'tan Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey'e

PRO, FO 371/2137,122419 'Telgraph to Constantinople,'

## 2. KİTAPLAR-TEZLER VE MAKALELER

ALPAGUT, Ali Haydar, (1932), **Balkan Harbinde Türk Filosu**, Büyük Erkan-ı Harbiye Reisliği IX Deniz Şubesi, İstanbul.

\_\_\_\_\_, Ali Haydar Emir, "Donanma İstemezük" Temmuz sayısı, 1329(1913), **Donanma Mecmuası**, İstanbul.

ARI, Kemal, (1997), **Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi**, Genelkurmay Basımevi, Ankara.

APAK, Rahmi, (1988), **Yetmişlik Bir Subayın Hatıraları**, Türk Tarih Kurumu Yayını., Ankara

AYIŞIĞI, Metin, (Ekim 1994), "Yeni Belgelerle, Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Zırhlılarının Müsaderesi Olayı-Gaspçı Devlet,İngiltere-", **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, Sayı:8,İstanbul,42-47s.

AYYILDIZ, Selahattin- Aslıhan SARP, (1992), "İngiltere'den 32 Trilyonluk Alacağımız Var", **Tempo Dergisi**, İstanbul,56-59s.

**AZERBAYCAN Dergisi**, Sayı:5-6, Ağustos-Eylül,1952,İstanbul, 1-16s.;

BATMAZ, Şakir, (2002) **II.AbdülHamid Devri Osmanlı Donanması**, Erciyes Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, Kayseri

BAYUR,Yusuf Hikmet, (1953 a) **Türk İnkılabı Tarihi**, C.III/I, TTK Yayını,Ankara.

\_\_\_\_\_, (1967 b), **Türk İnkılap Tarihi**, C.III/ IV, TTK Yayını,Ankara.

BESBELLİ, Saim, (Ocak 1972) "1909-1919 İlk Donanma Cemiyetinin Yardımıyla Sağlanan Harp Gemileri:3 'Reşadiye', '1.Sultan Osman', Fatih'Muharebe Gemileri", **Derya Aylık Denizcilik Mecmuası**,s.17:

\_\_\_\_\_, Saim, (Kasım 1973), “II.Hamit Devrinde Türk Donanması”, **Derya Aylık Denizcilik Mecmuası**, İstanbul,s.18-19

BOSTAN,İdris,(1992 a), **Osmanlı Bahriye Teşkilatı-Tersâne-i Âmire**,TTK Yayını, Ankara.

\_\_\_\_\_,İdris, -Ali Kurumahmut, (2003), **Trablusgarb ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları**, SAEMK Stratejik Araştırma ve Etüdler Milli Komitesi, Araştırma Projesi Dizisi 3/2003, Ankara.

\_\_\_\_\_, İdris,(2006), **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul.

BOZOK Salih-Cemil S. BOZOK,(1985), **Hep Atatürk'ün Yanında**, Çağdaş Yayınları, İstanbul.

BROAD, Lewis.,(1945), **W. Churchill'in Siyasi Hayatı**, Çev. Cihad Baban, Vatan Matbaası, İstanbul.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, (1969 a), **Büyük Atatürk ve Türk Denizciliği**, Türkiye İş Bankası Yayını,Ankara.

\_\_\_\_\_, (1983 b), **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, Deniz Kuvvetleri Yayını, İstanbul.

**CALOUSTE Sarkis Gulbenkian The Man And His Achievements, On The Of The 130<sup>th</sup> Anniversary Of His Birth 1869-1999**, (1999),Lisbon.

**CALOUSTE Gulbenkian Foundation**, (2001), Lisbon.

CEMAL, Ahmed Paşa.,(1996), **Hatırat**, Haz. Metin Martı,Arma Yayınları, Beşinci Baskı, İstanbul.

CEMALETTİN Efendi, (1978), **Şeyhülislam: Siyasi Hatıralarım (1908-1913)**, Sadeleştiren Ziyaeddin Engin, Tercüman 1002 Temel Eser, İstanbul.

ÇELİKTEPE,Atilla, (2002), **Teşkilat-ı Mahsusa'nın Siyasi Misyonu**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

CERİD, Münir,(1965), **Petrol Emperyalizmi**, S. Yayınları, Ankara.

Fahri, (Temmuz,1987 a), “Donanma Vakfı da Tarihe Karışırken Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye Dretnotları”, **Tarih ve Toplum**, İstanbul, s.13-15

\_\_\_\_\_,Fahri,(1994b),Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler,(Kitap), Dz.K.yayını,Ankara.

\_\_\_\_\_, Fahri , (Temmuz 1994 ),”Bahriyemizin Yakın Tarhinden Kesitler”, **Dz.K.Dergisi**, Ankara, sayı:550,

ÇOLAK, İsmail, (2004), **Yunan İşgalinin Gizli Patronu Zaharoff**, Okul Yayınları,İstanbul.

DEMİR, Ahmed, (Kasım 1995), ”Donanmalarda İlk Dretnotlar”, **Dz.K.Dergisi**, Ankara, Sayı:564,s.65-70

DEMİROĞLU, Faiz,(1955), **Abdülhamid'e Verilen Jurnaller**,Tarih Kütüphanesi, İstanbul.

“Deniz Harp Okulunun 187’nci Yıldönümü”, (1964), **Yakın Tarihimiz Dergisi**, Cilt:4, s.37-38

**Deniz Mektepleri Tarihçesi, 1928-1939**, (1941), Büyük Erkan-ı Harbiye IX. Deniz Şubesi, İstanbul.

**Donanma Komutanlığı Tarihçesi**, (2002), s.V-2-4, Gölcük.

DURAND, Daniel, (1966), **Milletlerarası Petrol Politikası**, Çev. Ahmet Angın, Akşam Kitap Kulübü, Serisi Nr:29, İstanbul.

DURSUN, Haluk, Mayıs 2006, “Afrika ile Avrupa Arasında Cezayir”, **Eman Name, Seyahat ve Kültür Dergisi**, sayı:10

EKDAL, Müfit, (1996), **Bizans Metroplünde İlk Türk Köyü Kadıköy**, 1996, İstanbul.

EKDAL, Müfit, (2000), **Prenseler Ela- 18 Defter, Bir Ömür**, İstanbul.

ENGİN, Fahri, (1964), “Hamidiye’nin Akınları” **Yakın Tarihimiz Dergisi**, cilt:4, İstanbul

ERTUĞRUL, (1933), **Akdeniz Hakimiyeti ve Türkler**, Büyük Erkan-ı Harbiye Reisliği IX Deniz Şubesi, İstanbul..

ETEM, Sadri, (1934), **Kıyılardan Stepe Bir Vagon Penceresinden, Kanaat Kütüphanesi**, İstanbul

FENİK, Mümtaz Faik, (Mart 1941), **1939 Harbi-Türkiye-İngiltere İttifakı ve Büyük Britanya İmparatorluğu**, Zerbamat Matbaası, Ankara,

FONTAİNE, Pierre., Tarihsiz, **Petrolün Sırları**, Çev. Erdoğan Alkan, İstanbul.

FURON, Raymond, (1943), **İran Tarihi**, Çeviren: Galip Kemali Söylemezoğlu, Hilmi Kitabevi, İstanbul.

GENCER, Ali İhsan, (1985), **Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867)**, İstanbul Üniversitesi Yayını Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul.

GÜLEN, Nejat, (2001), **Şanlı Bahriye-Türk Bahriyesinin İki Yüzyıllık Tarihçesi 1773-1973**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 368s.

GÜLSOY, Ufuk, (1994), **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayınları, İstanbul.

GÜRÇAY, Lütfi, (1943), **Gemici Dili**, Genelkurmay Başkanlığı IX. Deniz Şubesi, İstanbul.

HACİPOĞLU, Doğan, (2003), **Osmanlı İmparatorluğu’nun I. Dünya Harbine Girişi**, Deniz Kuvvetleri Yayını, İstanbul..

HALEY, D. Charles, (2000), **Son Savaşçı Enver Paşa**, Çev. Necdet Özbek, Fener Yayınları, İstanbul.

HASAN RAMİ PAŞA, (1997), **Hatıralar**, Cilt-1, Deniz Kuvvetleri Yayını, Ankara.

HERGÜNER, Mustafa, (Tarihsiz), **Vasıf Temel (7 Mart 1871-4 Kasım 1958)**, Deniz Kuvvetleri Yayını, Ankara.

HOPKRIK, Peter, (1995), **İstanbul’un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, Yeni Yüzyıl Yayını, İstanbul.

- IŞIN Mithat, (1946), **1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi**, Genelkurmay Başkanlığı IX. Deniz Şubesi, İstanbul.
- İNÇİ, Tefik, (1952), **Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekatı**, Dz.K.Komutanlığı Neşriyatından, İstanbul.
- Sultan II.Abdülhamid ve Devri Semineri 27-29 Mayıs 1992 Bildirileri**, 1994, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, İstanbul.
- JANE, Fred T., (1912), **All The World's Fighting Ships (Naval Encyclopedia and Year Book)**, (1912 Yıllığı), Londra.
- \_\_\_\_\_, (1914), **Jane's Fighting Ships**, Londra.
- K.Tarık Dursun, (1965), **Bir damla Kan Bir Damla Petrol**, Kurul Yayınevi, İstanbul.
- KABAKLI, Ahmed, (12 Nisan 1983), "Çakmak ve Churchill", **Tercüman Gazetesi**
- KARADAĞ, Raif, (1979), **Petrol Fırtınası**, Adak Yayınları, İstanbul.
- KAYABALI, İ—C.ARSLANOĞLU, )Temmuz 1972), "Deniz Kuvvetleri Sayısı", **Türk Kültürü Dergisi**, Ankara, Sayı:117
- KIRAN, Beyhan, (2001), **Emekli Deniz Yarbayı Muhittin Atayığit'in 'Milli Mücadele İstiklal Harbi Hatıralarım' Adlı Eserinin Transkripsiyonu ve değerlendirmesi**, (Basılmamış Doktora Tezi).Marmara Üniversitesi, İstanbul,
- KISAKÜREK, Necip Fazıl, (1981), **Ulu Hakan II.Abdülhamid Han**, Dördüncü Baskı, Büyük Doğu Yayınları, İstanbul.
- KOLOĞLU, Orhan, (1993), **Bedevis, Lawrence, Arap, Türk**, Arba Yayını, İstanbul.
- KUDRET, Cevdet, (1977), **Abdülhamit Devrinde Sansür**, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- KURTOĞLU, Fevzi, (1935), **1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri**, 338 Sayılı Deniz Mecmuasının Tarih İlavesidir, İstanbul.
- KÜÇÜKOĞLU, Bayram, (2000), **1918 Yılında Türkiye'nin Baku Mücadelesi**, Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü-Strateji Bilimleri Ana Bilim Dalı- Milli Güvenlik Stratejileri, (Bailmamış Çalışma), Gebze,.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, (1995), "I.Dünya Savaşı Arefesinde İngiliz Hükümetinin El Koyduğu Gemiler ve Türk Kamuoyu", s.206-218s, **Ekrem Hakkı Ayverdi Hatıra Kitabı**, İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınevi, İstanbul.
- LANGENSIEPEN, Bernd., & Ahmed GÜLERYÜZ, (2000), **1828-1923 Osmanlı Donanması The Ottoman Navy 1828-1923**, Denizciler Kitapevi, İstanbul.
- LAWRENS, Thomas Edward, (1991), **Bilgelğin Yedi Durağı,-Bir Casusun Anıları (Seven Pillars of Wisdom)**, Çev.Yusuf Kaplan, Rey Yayıncılık, İstanbul.
- LEWİNSON, Richard, (1991), **Esrarengiz Avrupalı Zaharoff**, Çev.Cem Muhtaroglu, İletişim Yayıncılık A.Ş., İstanbul.
- LUDWİG, Emil, (1968), **Yavuz ve Midilli-Goeben ve Breslau**, Burçak Yayınevi, İstanbul.

- MENTEŞE, Halil, (1986), **Osmanlı Mebusan Meclisi Halil Menteşe'nin Anıları**, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul
- MERAY, Seha L- Osman OLCAY, (1977), **Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Andlaşması, İlgili Belgeler)**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, Ankara.
- METEL, Raşit, (1960), **Türk Denizaltıcılık Tarihi**, Cilt:1, Deniz Kuvvetleri Yayını, İstanbul.
- MOOREHEAD, Alan, (1972), **Çanakkale Geçilmez-'Gallipoli'**, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- NECEFZADE, Yakup Kenan, (1967), **1908-1918, İstanbul, Sultan 2. Abdülhamid ve İttihad-ü Terakki**, İtimad Yayınevi, İstanbul.
- NOYAN, Bahri, (1970), "II.Meşrtiyet'te Türk Donanması", **Hayat Tarih Mecmuası**, İstanbul, 1970, Sayı:6; 1977, Sayı:9, s.28-32;s.47-52.
- O.NEWBERRY, Daniel,(1996), **II.Cihan Savaşında Türkiyenin Uyguladığı Tarafsızlık Politikası Orta Doğuda Amerikan Dış Politikasının Kaydettiği Gelişme ve İlgili Odakları**, Hünkar Basımevi, İstanbul.
- OGAN, M.Raif, (1956), **Sultan Abdülhamit II Bugünkü Muarızları**, Alkaya Matbaası, İstanbul.
- OLGAÇ, Necmettin, (1952), **Türk Deniz Tarihi Özeti**, Deniz Basımevi, İstanbul.
- ORBAY, Rauf, (1963 a), **Yakın Tarihimiz Dergisi** cilt.1, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, Rauf, (2000 b), **Cehenem Değirmeni Siyasi Hatıralarım I**, Emre Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul.
- ÖKE, Mim Kemal – Erol MÜTERCİMLER, (1991), **Sultan Osman**, E Yayınları, İstanbul.
- ÖRİK, Nahid Sırrı,(1989), **Abdülhamid'in Haremi**, Arba Yayınları, İstanbul,
- ÖZÇELİK, Selahettin, (2000), **Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti**, TTK Yayını, Ankara.
- PALMER, Alan, (1995) **Osmanlı İmparatorluğu-Son Üç Yüz Yıl- Bir Çöküşün Tarihi**, Çev.Belkıs Çorakçı Dişbudak, Yeni Yüzyıl Yayınları, İstanbul..
- POLAT, Muzaffer, (1997), **Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargah Binası (Bahriye Divanhanesi)**, Deniz Kuvvetleri Yayını, İstanbul
- RASİM, Ahmed, (1989), **Ciddiyet ve Mizah**, Arba Yayınları, İstanbul.
- RİZE, Ekrem, (Ocak 1965), **Bir Numaralı Türk Davası, Kıbrıs**, Türkiye Basımevi, İstanbul
- ROOSEVELT, Elliot, (Tarihsiz), **İfşa Ediyorum, Atlantik-Kazablanka-Kahire- Tahran-Yalta Konferanslarının İç Yüzü**, Çeviren Semih Yazıcıoğlu, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul,
- SABİS, Ali İhsan, (1951), **Harp Hatıralarım: Birinci Dünya Harbi I, Güneş Matbaası**, İstanbul.
- SANDERS, Liman Von,(1968), **Türkiye'de 5 Yıl**, Burçak Yayınevi, İstanbul.
- SANER, Nejat, 1975, **Atatürk Dönemi 19 Altın Yılın Öyküsü**, Milliyet Yayınları, İstanbul.

SARBAY, Ahmed, (Nisan 2003), “İngiliz’den Alacağımız Var”, **Tarih ve Düşünce Dergisi**,s.30-31, İstanbul.

SEREZ,Naci, (1965), **Lawrence ve Arap İsyanı**, Arkın Kitapevi,İstanbul.

SLADE,Sir Adolphus (Müşavir Paşa), (1945) **Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile yaptığı Karadeniz Seferi**, Genelkurmay Başkanlığı IX.Deniz Şubesi,İstanbul.

SORGUN, Taylan, (1997), **Halil Paşa İttihat ve Terakki’den Cumhuriyete Bitmeyen Savaş**, Kamer yayınları, İstanbul

**STAR** Gazetesi, (3 Mayıs 2003), Star Box Eki, Cumartesi.

SÜMER,Nurullah Esat, (1945), **Muasır İktisat Nizamı**, Ankara.

ŞARMAN, Kansu, (Haziran 2003), “Sualtı Torpitosunu İlk Kez Osmanlı Kullandı ‘Tahtelbahir’ler Marmara’da”, **Popüler Tarih**, Sayı:34,s.60-63:

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk, (1965) **Deniz Tarihimize Ait Makaleleri**, Dz.K.Yayını, İstanbul.

MAHMUT ŞEVKET, (1988), **Sadrizam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’nın Günlüğü**, Arba Yayınları, İstanbul,223.

ŞİMŞİR, Bilal N., (1976), **Ege Sorunu**, C.I.s.LI-LII, , TTK Yayını,Ankara.

\_\_\_\_\_ Bilal N.Şimşir, (1970), **Fransız Belgelerine Göre Midhet Paşa’nın Sonu**, TTK Yayını,Ankara.

ŞUMNU,Erdogan, (Nisan 1973 ), “Dünün Dev Savaş Gemileri: Dretnotlar”, **Derya Dergisi**, İstanbul, s.22-26

\_\_\_\_\_, (Ağustos 1973), “Donanmamızı Güçlendirme Faaliyetlerinin İki Yüz Yıllık Panoromasi”, **Derya Dergisi**, İstanbul, s.32-38

TAHSİN (Kara) Paşa, (1990), **Yıldız Hatıraları Sultan Abdülhamid**, Boğaziçi Yayınları,1990,İstanbul.

TOPRAK, Zafer, “Balkan Harbi, Averof Zırhlısı ve Osmanlı Kimliği”, **I.Deniz Harp Tarihi Semineri 18-20 Şubat 2003**, Gölcük, s.127-131

\_\_\_\_\_, Zafer, (Mayıs 2003), “Osmanlı Donanması, Averof Zırhlısı ve Ulusal Kimlik”, **Toplumsal Tarih Dergisi**,\_sayı:113, İstanbul, s.10-17

TOPUZLU, Operatör Dr. Cemil Paşa, (1994)i **80 Yıllık Hatıralarım**, Hazırlayanlar: Hüsrev Hatemi-Aykut Kazancıgil, Arba Yayını, İstanbul.

**21.Yüzyılda Sultan II.Abdülhamid’e Bakış**, (2003), Hazırlayan:Mehmet Tosun, Acar Matbaacılık Yayıncılık A.Ş.,İstanbul.

TUNABOYLU,İskender, (Ekim 2005), “Parasını Ödediğimiz Halde Alamadığımız Gemiler Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye,” **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, sayı:386,s.93-99

TÜCCARZADE İbrahim Hilmi, (1997), **Avrupahlaşmak Felaketlerimizin Esbabı**, (1332), Hazırlayanlar: Osman Kafadar-Faruk Öztürk, Gündoğan Yayınları,Ankara.

VAN DER VAT, Dan, **The Ship that changed the World: The Escape of the Goeben to the Dardanelles in 1914.**

WALDER, David, (1971) **Çanakkale Olayı**, Milliyet Yayınları, İstanbul.

Winston Churchill, (1969), **İstiklal Savaşında**, Yeni İstanbul Yayınları, İstanbul.

UZUNÇARŞILI, (1984), **İsmail Hakkı, Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, TTK Yayını, Ankara.

UZUNOVA, Orhan, (1967) “Ortadoğu Anlamı”, s.1-19, **Orta Doğu-Yıldız-67** Müşterek Harb Oyunu Akademik Destek Çalışmalarından, İstanbul.

ÜNLÜ, Rasim, (1996 a) **Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci**, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

\_\_\_\_\_, Rasim, (2000), **Deniz Lisesi Tarihçesi**, Dz.K.yayını, İstanbul.

\_\_\_\_\_, Rasim, (2000), “Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi’nin Tarihçesi”, **Yedinci Askeri Tarih Semineri, I, (1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Ordu ve Toplum 25-27 Ekim 1999)**, Ankara, s.137-163

\_\_\_\_\_, Rasim, (2004 ), **Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihçesi**, İstanbul.

\_\_\_\_\_, Rasim, (2005 ), **İnce Donanma**, Dz.K.yayını, İstanbul.

\_\_\_\_\_, Rasim, (2005), **Bahriyenin Haliç Serüveni “İstanbul’un Fethinden Son Divanhane’ye”**, Dz.K.yayını, İstanbul.

ÜNÜVAR, Safiye, (1964), **Saray Hatıralarım**, Çağaloğlu Yayınevi, İstanbul.

YALÇIN, Hüseyin Cahit:, (1998), **Talat Paşa’nın Hatıraları**, Cumhuriyet Tatını, İstanbul.

\_\_\_\_\_, Hüseyin Cahit, (2000), **Siyasal Anılar**, Türkiye İş Bankası Yayını, İstanbul.

YARGICI, KASIM, (4-7 Eylül 1975) “Reşadiye ve Osmaniye Olayı” **Milliyet Gazetesi**, Dört günlük seri yazı.

YÜCEER, Nasır, (2002), **Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusunun Azerbaycan ve Dağıstan Harekatı-Azerbaycan ve Dağıstan’ın Bağımsızlığını Kazanması**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayını, Ankara.

## ÖZGEÇMİŞ

Rasim Ünlü, 16 Aralık 1960 tarihinde İstanbul'da doğdu. Bütün akademik hayatı, İlkokuldan Üniversiteye kadar İstanbul'da geçti. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünden 1984-1985 döneminde mezun oldu.

Daha sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde öğretmen subay olarak görev aldı. Bu faaliyetleri sırasında, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının çeşitli okul ve eğitim birimlerinde de görev yaptı. Halen İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürü olarak çalışmaktadır.