

## Ege Denizi'nde Hâkimiyet Mücadelesi: Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Zırhlıları Alımı Süreci (1910)

### *The Struggle for Dominance in Aegean Sea: The Process of Purchasing Battleships of Kurfurst Friedrich Wilhelm and Weissenburg (1910)*

Salih KIŞ \*

**Öz**  
Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet'in ilanından sonra yeni kurulan hükümetin hedefleri arasında, bahriyenin büyütülüp ıslah edilmesi öncelikli meselelerden biri idi. Özellikle isyanlar ve komitacılık faaliyetlerinin merkezinde bulunan Rumeli vilayetlerinin elde tutulması ve yeni kurulan Balkan Devletlerinin yayılcı politikalarının engellenmesi güçlü bir donanmanın oluşturulması ile mümkündü. Bölgeye asker ve mühimmat sevkiyatı için İstanbul-Rumeli demiryolu hattının kullanılması, saldırıya son derece açık olması nedeniyle deniz yolunu tek ve güvenilir bir seçenek olarak ortaya çıkarıyordu. Denizden nakliye işlemini gerçekleştirmek ise Ege Denizi'nde Yunanistan'a karşı bir üstünlük kurmaktan geçiyordu. Fakat Yunanistan'ın İtalya/Livorno'daki Orlando Tersanesi'nde inşaatı tamamlanan ve Mart 1910 yılında denize indirilen Georgios Averof zırhlısını satın alması, Osmanlı amiralleri ve idarecilerinde büyük bir panik yarattı. Bu zırhlı ile Ege Denizi'nde güç dengeleri Yunanistan lehine değişmişti. Osmanlı idarecileri, yeni zırhlılar satın alarak dengeleri kendi lehlerine değiştirmek amacıyla, Türk donanmasının başında bulunan İngiliz İslah Heyeti Başkanı Amiral Hugh Williams aracılığıyla Kraliyet Donanması ve İngiliz tersaneleri nezdinde bir dizi girişimlerde bulunmuşlardı. Kızakta veya yeni denize indirilmiş modern iki zırhlının satış görüşmeleri gerçekleştirilmişti. İngilizler, Osmanlı yetkililerine yeni gemilerden ziyade bir alt sınıfa mensup ve 1891 yılında denize indirilmiş iki zırhlının satılabileceğini bildirmişlerdi. Modern zırhlılar talebinden geri adım atmayan Osmanlılar, yapılan bu teklifi kabul etmeyerek farklı arayışlara yönelmişlerdi. Bu süreçte Alman Hükümeti, Osmanlı Devleti'ne bir teklifte bulunmuş, birkaç yıl önce tadil ve tamir edilen ve 1890 yılında kızığa konulan Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg zırhlılarını satmayı teklif etmişlerdi. Toplam maliyeti 18.25 milyon Mark olan bu iki zırhlı ücretinin bir kısmı, ödeme planında aracı kurum olan Deutsche Bank'ın teklifi ile tahttan indirilen Sultan II. Abdülhamit'in dondurulmuş mal varlıklarından ve diğer bir kısmı ise Donanma Cemiyeti'nin bağışlarından karşılanmıştı. Bu çalışmada, Ege Denizi'nde hâkimiyet mücadelesi çerçevesinde söz konusu zırhlıların satın alma süreci Osmanlı arşiv vesikaları ışığında değerlendirilmiştir.

#### **Anahtar Kelimeler:**

Osmanlı Devleti, Almanya, Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Donanma, Averof.

#### **Abstract**

In Ottoman Empire, reforming the navy through enlarging was one of the primary objectives of the newly established government after the Second Constitutionalist period. Especially, keeping the Rumelia region which has hosted rebellions and resistance movements and preventing the invasive policies of newly established Balkan states would be only possible through the establishment of a strong navy. Since İstanbul-Rumelia railway line for the transportation of soldiers and ammunitions to the region was extremely open to

\* Doç. Dr., Selçuk Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü  
salihkis@yahoo.com  
ORCID: 0000-0002-1177-3506  
Konya / TÜRKİYE

\* Assoc. Prof. Dr., Selçuk University Faculty of Arts and Sciences Department of History  
salihkis@yahoo.com  
ORCID: 0000-0002-1177-3506  
Konya / TÜRKİYE

**Başvuru/Submitted:** 04/11/2022

**Kabul/Accepted:** 02/02/2023

attack, sea-route was the solely and reliable option. Conducting the transportation through the sea means gaining the mastery against Greece in the Aegean Sea. However, Greece purchased the battleship of Georgios Averof which was constructed in the Orlando Shipyard in Livorno, Italy and was launched in March 1910 and this caused panic among the Ottoman admirals and administrators. Through this battleship, the power balance in Aegean Sea changed on behalf of Greece. Ottoman administrators wanted to purchase new battleships and change the balance on their behalf, so they initiated a serial of attempts before the Royal Navy and the British Shipyards with the help of Admiral Hugh Williams, the Head of the British Association of Rehabilitation. The negotiations were started for the purchase of two modern battleships, either sledged or newly launched. The British authorities stated Ottoman Empire that they could sell two lower class battleships and launched in 1891 rather than a newly constructed modern ships. The Ottoman authorities who insisted on the modern battleships rejected this offer and initiated the search for different alternatives. Throughout this process, the German Government made an offer the Ottoman Government and offered to sell the battleships of Kurfürst Friedrich Wilhelm and Weissenburg which had been restored and repaired a few years ago and sledged in 1890. Some of the price of the two battleships with a total cost of 18.25 million Mark was paid from the frozen assets of Sultan Abdulhamit the II in Deutsche Bank, the intermediary firm while the remaining sum was paid from the donations to the Ottoman Naval Society. In this study, the process of purchasing the aforementioned battleships were analyzed within the framework of the dominance in the Aegean Sea in the light of the Ottoman archive documents.

#### Keywords:

Ottoman Empire, Germany, Hayreddin Barbarossa, Dragut, Navy, Averof.

#### Makale Bilgileri

|                     |  |
|---------------------|--|
| Etik Kurul Kararı:  | Etik Kurul Kararından muaftır.   |
| Katılımcı Rızası:   | Katılımı yok.  |
| Mali Destek:        | Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.                                  |
| Çıkar Çatışması:    | Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.                                   |
| Telif Hakları:      | Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır.          |
| Değerlendirme:      | İki dış hakem / Çift taraflı körleme.  |
| Benzerlik Taraması: | Yapıldı – iThenticate.   |
| Etik Beyan:         | sutad@selcuk.edu.tr, selcukturkiyat@gmail.com  |
| Lisans:             | Bu eser Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası (CC BY-NC 4.0) lisansı ile lisanslanmıştır. |

#### Article Information

|                            |   |
|----------------------------|---|
| Ethics Committee Approval: | It is exempt from the Ethics Committee Approval.  |
| Informed Consent:          | No participants.  |
| Financial Support:         | The study received no financial support from any institution or project.  |
| Conflict of Interest:      | No conflict of interest.  |
| Copyrights:                | The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study.   |
| Assessment:                | Two external referees / Double blind.   |
| Similarity Screening:      | Checked – iThenticate.  |
| Ethical Statement:         | selcukturkiyat@gmail.com, fatihnumankb@selcuk.edu.tr  |
| License:                   | Content of this Journal is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) |

## Giriş

Osmanlı Devleti, bir kara devleti olarak tesis edilmiş olmasına rağmen, kuruluşundan kısa bir sonra Karesi Beyliği'ni sınırlarına dâhil ederek Marmara Denizi'ne adım atmıştı (Uzunçarşılı, 1998, s. 389). Bu deniz hamlesinden sonra da sürekli topraklarını hem karada hem de denizde genişleterek bir deniz imparatorluğuna dönüşmüştü. Gücünün zirvesinde bulunduğu dönemlerde denizlerde hâkimiyetini uzun bir süre devam ettirmişti. Zaman içinde mensup bulunduğu coğrafyadaki gelişmeleri takip etmekte zorlanmaya başlamış ve teknolojik gelişmeleri hızlı bir şekilde kendisine aktarmakta problemler yaşamış ve haliyle gelişen diğer devletler nezdinde özellikle de deniz kuvvetlerinde mevcut durumunu muhafaza edememişti.

Sanayi devriminin etkisiyle özellikle de buhar teknolojisinin farklı kollara uygulanması Batı Devletlerini güç dengesinde bir adım öne çıkarmıştı. Bu teknoloji ile birlikte özellikle ticaretin daha hızlı ve etkin yapılabilmesi adına gemi inşaat sektörüne büyük önem verilmişti. Ticaretin yanı sıra gemilerin bir savaş makinesi olarak kullanıldığı bu yüzyılda teknolojik birikim bu alanda da kendisini göstermişti. Bütün bu gelişmeler ışığında Osmanlı Devleti'nde Sultan II. Mahmut dönemine kadar gemilerin hala ahşaptan yapılması devam etmişti. Bu dönemle birlikte buhar teknolojisinin savaş gemilerinde uygulamaya konulması Osmanlı adına milat olmuştu (Dönmez, 2014, s. 231-305). Sultan II. Mahmut ile başlayan bu dönem halefleri ile devam etmiş, Avrupa'nın bilgi ve teknolojisi ithalat yoluyla Osmanlı topraklarına girmişti (Kütükoğlu, 1994, s. 619).

Sultan Abdülaziz dönemi Osmanlı donanması adına önemli bir başlangıç noktası teşkil etmişti<sup>1</sup>. Dünya devletlerinin buharlı ve zırlı gemilere sahip olma noktasında bir deniz yarışına girmesi ve denizlerde bir hâkimiyet kurmak istemesi Osmanlı Devleti'ni de harekete geçirmişti. Özellikle Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati, Osmanlı'nın bu yarışa hızlı bir şekilde girmesine sebep olmuştu. Fransa ve İngiltere ziyaretleri ve bu gezi esnasında her iki ülke de onuruna düzenlenen donanma şenliklerinin düzenlenmesi, Sultan Abdülaziz'in güçlü bir donanma kurma hayallerine vesile olmuştu. Gerekli alt yapısı olmadan böyle büyük bir girişime başlanılması meselenin ekonomi-politik ekseninde değerlendirilmeden hareket edilmesi, Osmanlı Devleti'ni XIX. yüzyılın son çeyreğinde iflasa götürmüştü. Her ne kadar ithalat yoluyla olsa bile gemi satın alınması ve yüksek oranda borçlanılması iflasın tek sebebi olarak görülemez. Ama dünyanın en güçlü dördüncü donanmasına sahip olmanın bir bedeli vardı. Bu sadece gemi almak ve donanmayı nicelik olarak büyütmeyle ilgili değildi. Geri planda devlet maliyesinin iç ve dış politika ekseninde iyi düzenlenmesine ve o nispette bir harcamanın planlanmasına gereken önem verilmeliydi. Bütün bunlar hesaplanmadığından ve gemi alımlarına ve bunların bakım ve onarımlarına da büyük paralar harcandığından gelinen sonuç devletin iflasını kaçınılmaz hale getirmişti.

<sup>1</sup> Osmanlı bahriyesi ile ilgili daha önce kurulan meclis ve komisyonların son halini alması Sultan Abdülaziz döneminde gerçekleşmişti. Osmanlı denizciliğinin gelişen teknolojik yeniliklere ayak uydurabilmesi adına 11 Mart 1867 tarihinde Bahriye Nezareti tesis edilmişti. Bk. (Gencer, 2001, s. 317).

Osmanlı Devleti'nde 1876 yılındaki taht değişikliği ile Sultan II. Abdülhamit dönemi başlamış ve denizlerdeki stratejiyle alakalı donanma ihtiyacı revize edilmişti. Büyük masrafa sebep olan nicelik olarak büyük bir filo yerine nitelik olarak daha yetkin ve görece az masraflı bir donanma inşası bu dönemde hayata geçirilmişti. Kruvazör ve dretnot tipi savaş gemileri yerine gambot ve torpidobot sistemindeki savaş gemilerinin envantere girmeye başladığı bilinen bir gerçektir. Bu dönemde, devam eden savaşlar ve devletin ekonomi alanındaki sıkıntılılarıyla beraber deniz kuvvetleri üzerinde en az düşünülen konulardan biri olmuştur.

### Ege Denizi'nde Türk-Yunan Güç Mücadelesi

II. Meşrutiyet'in ilanı ve yeni kurulan hükümetle birlikte Osmanlı deniz gücü yeniden gündeme gelmişti. Özellikle denizlere kıyısı olan Yunanistan başta olmak üzere Balkan Devletleri ve Rusya'nın olası tehditleri ve silahlanma yarışları, yeni hükümeti deniz gücünün artırılması noktasında harekete geçirmişti. Özellikle Ege Denizi'nde Yunanistan, Karadeniz'de Rusya ile deniz gücü konusunda bir üstünlük mücadelesine girişildi. Yüzyıllardır boğazlar üzerinde emellerini ve arzularını açıkça ifade etmekten çekinmeyen Çarlık Rusya'sının ancak yetkin bir donanma ile geri planda tutulabileceği ve caydırılacağı düşüncesi Osmanlı idarecilerinde hâkimdi (Güvenç, 2011, s. 39-40).

Yunanistan'ın bağımsızlığını kazandıktan sonra sürekli genişleme hayalleri ve son olarak Girit'i topraklarına katması özellikle Ege ve Akdeniz'de Osmanlı'ya karşı bir tehdit oluşturmuştu. Bu tehdit aynı zamanda denizlerde silahlanma ya da başka bir ifade ile Dretnot edinme yarışına yol açtı. Özellikle Yunanistan'da yaşanan iç politika sorunları, Osmanlı ile arasındaki rekabet ve gerilimi daha da üst seviyeye çıkardı. XX. yüzyılın hemen başında Yunanistan deniz kuvvetleri çok karışık ve bu durum bir isyanın çıkmasına sebep oldu. Salamis'te Ekim 1909 tarihinde patlak veren bu küçük isyan, Yunan deniz harp tarihinin önemli dönüm noktalarından birini oluşturdu. İsyana katılan ve büyük çoğunluğunu oluşturan genç subaylar, donanmanın yenilenmesini ve niteliksiz ve çağdışı kabul edilen subayların saf dışı bırakılmalarını talep etmişlerdi.

Salamis'teki isyanın bastırılmasından kısa bir süre sonra, 1909 yılının sonlarına doğru, Yunan Meclisi, Maliye Nezareti'nin talebi doğrultusunda Yunan deniz kuvvetlerini güçlendirmek adına ilave ödenek için onay vermişti. Ödeneğin büyük bir kısmı, İtalya/Livorno'da bulunan Orlando Tersanesi'nde yapılan 10.120 tonluk zırhlı bir kruvazör alımına harcanmıştı. Toplam maliyeti yaklaşık 23.678.768 Frank olan bu geminin dörtte bir ücreti bir Yunan vatandaşı olan Tüccar Yorgo Averof tarafından finanse edilmişti. Bu yüklü bağış karşılığında Yunan Hükümeti gemiye Averof ismini vermişti (Güvenç, 2011, s.40-41). Yunan donanmasına katılacak olan Averof zırhlısının haberi Osmanlı idarecileri tarafından hiç hoş karşılanmamıştı (Toprak, 2003, s. 14). Hatta Osmanlı yetkilileri bu haberin doğruluğunu teyit etmek amacıyla bir dizi yazışma gerçekleştirmişti. Yapılan bu muhaberat neticesinde bilginin doğru olduğu ve zırhlının Yunanistan tarafından satın alındığı ispatlanmıştı (BOA, BEO, No. 3731/279773, 9 Nisan 1910, lef 1). Bu durum Osmanlı Hükümeti tarafından detaylı bir şekilde müzakere edilmişti. Öncelikle bu zırhlının alınması, Yunanistan'ın Adalar

Denizi olarak da ifade edilen Ege Denizi'nde bir üstünlük sağlayacağını ve boğazın ve sahillerin güvenliğini tehdit edeceğini ortaya çıkarmıştı. Osmanlı devlet adamları, Ege Denizi'ndeki hâkimiyeti sağlamanın aynı zaman da vatan müdafaası anlamına geleceğini ifade etmişlerdi. Bunun yolunun da Yunan deniz kuvvetlerinin gelişimini yakından takip etmekten geçtiğini anlamışlardı (BOA, BEO, No.4111/308301, 9 Kasım 1911, lef 2-3).

Averof zırhlısının satın alınması, Yunan deniz kuvvetlerinin ıslahı için görevlendirilen Fransız Amiral Francois Fournier tarafından hayata geçirilmeye çalışılan programın da geri plana atılmasına neden olmuştu. Amiral, Yunan donanmasının büyük muharebe gemilerinden ziyade daha hafif savaş gemileri ve denizaltılardan oluşan bir filonun inşa edilmesini önermişti. Özellikle torpidobot, muhrip ve denizaltılardan oluşacak bu filo, 1500-2000 deniz mili yarıçapında saatte 15 mil hızla hareket kabiliyetine sahip bir deniz kuvveti olacaktı. Fakat amiralin önerileri, bazı subayların teklife olumlu yaklaşımlarına rağmen hem kamuoyunda hem de basında kabul görmemişti. Dolayısıyla Yunanistan, Osmanlı'ya karşı denizlerdeki üstünlüğü ele geçirmek adına Averof'un satın alınmasına onay vermişti (Odabaşı, 2015, s. 213-214; Güvenç, 2011, s. 41-42).

Osmanlı Hükûmeti, Yunanistan'ın alacağı zırhlı ile denizlerdeki güç dengesinin aleyhlerine bozulduğunun farkına varmıştı. Sadece yetkililer değil, konu ile yakından ilgilenen ve bu husus hakkında sürekli halkı bilgilendiren basın da gerekli tavsiye ve uyarıları yapmaktan geri durmamıştı. Basında yapılan haberlerde, Osmanlı deniz kuvvetlerinin ivedilikle güçlendirilmesi için gerekli adımların atılmasını sürekli gündemde tutmuştu. Kamuoyunun konuyu dikkatli bir biçimde takip ettiğini gören yetkililer, meclis başta olmak üzere ilgili nezaret ve komisyonları harekete geçirmişlerdi<sup>2</sup>. Meclis-i Vükela'da gerçekleştirilen toplantıda donanmanın acilen güçlendirilmesi için hızlı bir satın alma yoluna tevessül edilmesi konusunda fikir birliğine varılmıştı. (BOA, HR.SFR3, No. 727/29, 28 Aralık 1909, lef 1). Buradan hareketle hangi ülkelerde satışa hazır gemi bulunduğunu öğrenmek amacıyla Avrupa Devletlerinde bulunan elçilik görevlileri teyakkuza geçirilmişti (BOA, HR.SYS, No. 43/45, 4 Ağustos 1910, lef 2).

Osmanlı Devleti bir taraftan satın alınacak gemi arayışına girerken diğer taraftan da Erkan-ı Harbiye-i Bahriye'ce kaleme alınan ve Bahriye Nezaretine gönderilen bahriye ıslah programını gündeme almıştı. Averof'un teslimiyle birlikte Yunan donanmasının Osmanlı bahriyesine üstünlük sağlayacağı ve ilerleyen süreçte bir savaş meydana geldiğinde tehlikenin bertaraf edilebilmesi için gereken önlemleri ihtiva eden bu programın beş ana başlıkta ele alındığı görülmüştü. Birinci maddede Yunanlılar harekete geçmeden önce mutlaka Averof'a mukabil bir zırhlı satın alınması gerektiği ifade edilmişti. Diğer maddelerin muhteviyatı ağırlıklı olarak subay ve erlerin

<sup>2</sup> Bk. (Güneş, 2012, s. 113). Osmanlı Devleti'nde 12 Ocak 1910 tarihinde iş başına gelen İsmail Hakkı Paşa Hükûmeti, yayımlanmış olduğu hükûmet programında, donanmanın ihtiyaçlarını itina ile tetkik ederek ve maliyenin de durumunu göz önünde bulundurarak bir politika izleneceğini bildirmişti.

eğitimleri, yabancı deniz subaylarından müteşekkil uzmanların istihdamları ve bir savaş planının derhal kaleme alınarak hazırlıkların yapılmasına dayandırılmıştı.<sup>3</sup>

Bahriye ıslah programı ile ilgili çalışmalar yapıldığı zaman diliminde İngiltere, Osmanlı ve Yunan deniz kuvvetlerine dair bir karşılaştırma yayımladı. Bu karşılaştırmada Osmanlı donanmasının nicelik olarak ele alındığında Yunan donanmasına üstün ama nitelik bakımından ise çok güçsüz olduğu ortaya konulmuştu. Özellikle Averof'un satın alınması ve yeni sipariş edilecek muhriplerle birlikte etkin bir biçimde donatılan ve verimli kullanılan bu küçük filonun Osmanlı donanmasına oranla çok önemli işler yapması düşünülmekteydi (Güvenç, 2011, s. 45).

Osmanlı devlet adamları donanma ile ilgili bu olumsuz havayı dağıtmak adına gemi satın alma işlemlerine hız vermişti. Osmanlılar, Averof'un Yunan donanmasında faaliyete geçmesinden evvel inşası bitmiş hazır bir gemi alarak üstünlük sağlama gayretinde bulunmuşlardı (BOA, MV, No. 142/24, 19 Temmuz 1910). Müracaat edilen bütün destgâh ve tersanelerde inşası bitmiş hazır gemi bulunmadığı gibi birkaç ay hatta bir iki yıl içinde hazır hale gelebilecek sefinenin dahi olmadığı anlaşılmıştı (BOA, İ.BH, No. 9/57, 2 Ağustos 1910, lef 1). Aslında Osmanlı Devleti, bir savaş gemisi temin edebilmek için ilk önce İngiltere'ye müracaat etmişti. İngiliz Bahriye Nezareti'nden Averof'a denk bir geminin Osmanlı'ya satışına onay çıkmamıştı (BOA, HR.SFR3, No. 612/4, 21 Mayıs 1910, lef 23). Osmanlı bahriyesinde müşavir olarak görevlendirilen Amiral Williams, aynı Yunanistan'daki Fransız amiralin yaptığı gibi, Bahriye Nezareti'ni büyük harp gemisi almaktan vaz geçirmek adına büyük uğraş vermişti. Dretnot öncesi iki küçük savaş gemisinin<sup>4</sup> satın alınmasını önermişti. Ancak İngiltere, bu gemileri satmaya yanaşmamış ve imal tarihleri çok eski ve demode olan iki harp gemisini her biri 100.000 Sterlin'den satmayı teklif etmişti. İngilizlerin bu tutumundan dolayı Osmanlı Devleti, diğer ülkelerin tersanelerinde ve destgâhlarında gemi arayışlarını sürdürmüştü (Güvenç, 2011, s. 43).

### Alman Zırhlıları Satın Alım Süreci

Osmanlı Devleti'nin gemi arayışları devam ederken Berlin'deki Osmanlı Sefareti de Alman Hükûmeti nezdinde birtakım girişimlerde bulunmuştu. Elçilik kanalıyla yapılan görüşmelerde Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne elinde hazır bulunan bazı gemileri satabileceği ifade edilmişti.<sup>5</sup> Bu durum üzerine Berlin Sefiri Nizami Osman Paşa, İstanbul'a gemi satın alımı ile ilgili bir dizi detay hakkında telgraf göndermişti (BOA, HR.SYS, No. 22/28, 7 Temmuz 1910). Buna göre; Alman Hükûmeti,

<sup>3</sup> Bk. (BOA, A.DVN.MKL, No. 89/27, 26 Temmuz 1910, lef 1-5). İlgili bu belge çok teferruatlı olduğundan muhteviyatı öz bir şekilde verilmeye çalışılmıştır. Osmanlı bahriyesinin ıslahı hakkında önemli verilerin olduğunu da belirtmek isteriz.

<sup>4</sup> Bu savaş gemileri HMS Triumph ve Hms Swiftsure idi.

<sup>5</sup> Alman Hükûmeti, ilk olarak Kaiser sisteminde bulunan iki gemiyi Osmanlı Devleti'ne teklif etmişti. Bu gemiler dretnot sisteminde olmayıp zırhlıları zayıftı. Ayrıca kükürt yüklü olduklarından dengeleri de iyi değildi. Gemileri hafifletmek için 15 cm'lik dört adet top da gövdeden sökülmüştü. Gemilerdeki topların yerleşim yerleri de diğer topların ateş menziline olduğu için etkili bir vuruş gücüne sahip değillerdi. Ayrıca Almanlar her iki gemi için toplamda 4 milyon Mark talep etmişlerdi. Fiyat olarak makul olsalar da teknolojik olarak eski oldukları için Osmanlı yetkilileri bu gemileri almaktan imtina etmişlerdi. Ayrıntılı bilgi için bk. (BOA, HR.İD, No. 937/75, 1 Ağustos 1910, lef 1).

Brandenburg sistemine havi 10.600 tonluk dört adet zırhlısı olduğunu<sup>6</sup>, bunlardan ikisini üzerinde silah ve cephaneleriyle birlikte toplamda 20 milyon Marka Osmanlı'ya satabileceğini elçilik yetkililerine bildirmişti (*Tanin*, No.689, 2 Ağustos 1910, s. 2). Ayrıca bu gemiler, ikisi 16 senelik diğer ikisi de 17 senelik olup yeni değillerse de yakın zamanda baştan aşağı tamir edilerek elden geçirilmiş ve kazanları da değiştirilerek modernize edilmişlerdi. Zırhları çelikten ziyade kompozit usulünde olup üzerlerinde altışar adet 28 cm'lik büyük toplarla birlikte değişik ebatlarda daha küçük toplara sahip oldukları da zikredilmişti (BOA, *BEO*, No.3788/284066, 5 Ağustos 1910, lef 1). Osmanlı yetkilileri uzun süredir gemi arayışlarına rağmen hazır veya yakın zamanda faaliyete geçecek bir sefine bulamadıklarından dolayı Almanya'nın bu teklifini değerlendirmeye almışlardı. Yapılan müzakerelerde Osmanlı donanmasında bulunan ve en güçlü gemi olan Mesudiye'den bile kat be kat daha güçlü olduğu belli olan bu iki geminin alınması hususu ön plana çıkmıştı (BOA, *İ.BH*, No. 9/57, 2 Ağustos 1910, lef 1). Ayrıca, bu gemilerin Osmanlı donanmasına katılmasıyla birlikte Averof'a karşı bir üstünlük sağlanacağı konusu üzerinde önemle durulmuştu (*Tanin*, "Zırhlılar Meselesi", No. 688, 1 Ağustos 1910, s. 2). Aslında bundan önceki arayışların ve satın alma girişimlerin sonuçsuz kalması ve gemi alımı hususunda acele de edilmesi Osmanlı Devleti'ni alternatifsiz bırakmıştı. Alınabilecekler arasındaki tek alternatifin bu Alman gemileri olması, Osmanlı yetkililerini bu seçeneği değerlendirmeye sevk etmişti. Yunanistan'a karşı deniz üstünlüğünü elde edebilmek adına çaresiz bir şekilde bu seçeneğin değerlendirilmemesi söz konusu bile olamazdı. Çünkü karşı tarafın Averof hamlesini boşa çıkarmak ya da günü kurtarmak adına, ileriye dönük düşünüldüğünde, teknolojisi eski savaş gemilerinin alınması başka bir şekilde ifade edilemezdi.

Osmanlı Devleti, Almanya Hükûmeti tarafından satışına onay verilen dört zırhlıdan daha yeni olan ve 16 senelik iki geminin satın alınmasına 3 Ağustos 1910 tarihinde onay vermişti<sup>7</sup>. Bu onay, Hariciye Nazırı Rıfat Paşa tarafından Berlin Sefiri Osman Nizami Paşa'ya tebliğ edilmişti (BOA, *HR.İD*, No. 937/70, 21 Temmuz 1910; BOA, *HR.İD*, No. 937/72, 28 Temmuz 1910; BOA, *HR.İD*, No. 937/83, 27 Ağustos 1910). Bu gemilerin isimleri Weissenburg ve Kurfürst Friedrich Wilhelm idi (Özçelik, 2000, s. 157-158). Bu gemiler, bir Alman komutanın idaresinde mürettebatıyla birlikte yola çıkarak İstanbul'da, Çanakkale'de veya munasip başka bir limanda teslim edileceklerdi (BOA, *BEO*, No. 3788/284067, 5 Ağustos 1910, lef 1). Alman Hükûmeti bu şekilde yapılacak nakliye için de peşin olarak ayrıca 250.000 Mark talep etmişti (BOA, *İ.BH*, No. 9/57, 2 Ağustos 1910, lef 1). Toplamda 18.250.000 Mark bedelle<sup>8</sup> Osmanlı donanmasına dâhil edilecek bu zırhlıların satış sözleşmesi gemilerin tesliminden

<sup>6</sup> Satın alınacak Weissenburg ve Kurfürst Friedrich Wilhelm zırhlılarının 9.840 ve 11.800 ton olduklarına dair başka bir bilgi de mevcuttur. Ayrıntılı bilgi için bk. (BOA, *HR.SYS*, No. 1333/4, 5 Ağustos 1910, lef 6).

<sup>7</sup> Bk. (BOA, *İ.BH*, No.9/57, 3 Ağustos 1910, lef 2). Alman zırhlıları konusunda Osmanlı basını 6 Ağustos 1910 tarihinde bir haber yaparak gemilerin satın alındığını okuyucularına bildirmişti. Ayrıntılı bilgi için bk. (*Tanin*, No. 693, 6 Ağustos 1910, s. 3; Özçelik, 2000, s. 156).

<sup>8</sup> Osmanlı basını gemilere ödenecek toplam paranın 18 milyon Mark olacağını yazmıştı (*Tanin*, No. 694, 7 Ağustos 1910, s. 2).

sonraya bırakılmıştı. Ancak gemilerin teslim edilmesinden sonra bu meblağın bir kısmı peşin olarak talep edilmişti. Ön ödeme olarak 1.250.000 Markın gemi teslimiyle birlikte Galata'da faaliyet gösteren Deutsche Bank'a tevdi edilmesi istenmişti<sup>9</sup>. Geriye kalan miktarla ilgili olarak da satış sözleşmesinin dördüncü maddesi hükümlerine göre uygulanacağı bildirilmişti (BOA, *HR.İD*, No. 937/81, 24 Ağustos 1910, lef 3; Kuntsal, 2017, s. 262).

Satın alınan bu gemilerin isimlerinin ne olacağı da Osmanlı kamuoyunun merakını celp etmişti. Meclis-i Vükela kararı ve padişahın iradesi ile satın alınan iki gemiye (Weissenburg ve Kurfürst Friedrich Wilhelm) Hayrettin Barbaros ve Turgut Reis isimleri verilmişti (BOA, *İ.BH*, No. 9/58, 11-13 Ağustos 1910, lef 1-2; BOA, *BEO*, No. 3793/284440, 15 Ağustos 1910, lef 1; Örenç, 2013, s. 154-155). Bu iki zırhlıya Türk donanmasının en büyük iki gazisinin isimlerinin verilmesi kamuoyu tarafından da kabul görmüştü (*Tanin*, No. 701, 14 Ağustos 1910, s. 2).

Osmanlı kamuoyu, mali durumun kötüleşmesiyle birlikte II. Meşrutiyet ilan edilmeden kısa bir süre önce donanmanın güçlendirilmesi için bir cemiyet kurmuştu. Bu cemiyet 19 Temmuz 1909 tarihinde Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti adıyla teşekkül oldu. Daha sonra bu örgütün ismi Osmanlı Donanma Cemiyeti olarak değiştirilmişti. Buna benzer sivil-toplum örgütü olan cemiyetler İngiltere ve Almanya'da da faaliyetlerde bulunuyorlardı. Avrupa'daki benzer örneklerinden modellenerek kurulan bu cemiyetin amacı, Türk halkının büyük sevgisi ve katılımı sonucu geniş ölçüde maddi yardım toplayarak donanmayı güçlendirmektir (İşipek, 2009, s. 175-176; Tunalı, 2006, s.162). Birçok yerde şube açan cemiyetin gelirlerinin artırılması için memur maaşlarından kesinti, kurban deri ve boynuz toplama hakkı ve piyango tertip etme gibi birçok ayrıcalığa sahipti (Örenç, 2013, s. 154). Cemiyet tarafından gemi alımı için düzenlenen kampanyalarda halkın milli ve manevi duygularına hitap eden sloganlar kullanılmıştı. Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının satın alımı sürecinde toplanan yardım zarflarının üzerine "Osmanlılar, 12.000 mil sahillerimiz var. Harp gemilerimiz o derece çok ve kuvvetli olmalıdır." yazılmıştı. İnsanları teşvik etmek amacıyla bağışçıların isimleri gazete ve dergilerde listeler halinde yayımlanmıştı. Bunun yanı sıra bağışçılara verilmek üzere bir donanma madalyası da ihdas edilmişti (Örenç, 2013, s. 154).

Osmanlı Donanma Cemiyeti, bağışçılarıyla birlikte harp gemilerinin alımına önemli destekler sağlamıştı. Almanya'dan alınan Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının ücretlerinin ödenmesi noktası büyük bir girişimde bulunmuştu. Osmanlı Donanma Cemiyeti kongresine sunulan idari rapora göre ilgili gemilerin ücretlerinin ödenmesi kararı alınmıştı (Özçelik, 2000, s. 157). Bu ödemenin gerçekleşmesi için öncelikle gemilerin Osmanlı Devleti'ne devir-teslimi yapılması gerekmektedir.

<sup>9</sup> Deutsche Bank 1870 yılında kurulan ve kısa sürede sermayesini hızla artıran bir Alman bankası idi. İlgili banka Almanya'nın emperyalist yayılmasında en önemli araç görevini üstlendi. Deutsche Bank, Almanya'nın hem büyük gemicilik şirketleriyle hem de ağır sanayi kuruluşlarıyla sıkı ilişkiler kurdu. Osmanlı Devleti'nin almış olduğu iki zırhlının finansmanını da bu sayede gerçekleştirmiş oldu. Bk. (Rathmann, 2001, s. 38).



Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının Alman Amiral Koch idaresinde Alman subay ve erlerinden müteşekkil mürettebatı ile 14 Ağustos 1910 tarihinde Wilhelm-Hafen limanından hareket etmesi ve herhangi bir sorun çıkmaz ise Cezayir üzerinden Çanakkale'ye 29 Ağustos 1910 tarihinde ulaşması planlanmıştı (BOA, *HR.İD*, No. 937/80, 1 Ağustos 1910, lef 2). Osmanlı Devleti, Alman mürettebatı idaresinde gelecek bu zırhlıların Türk subay ve erlerinden oluşan bir grup refakatinde yola çıkarılmasını talep etmişti. Bu talebe olumlu yanıt alındıktan sonra 10 Ağustos 1910 tarihinde İstanbul'dan 26 subay ve 38 denizciden oluşan heyet trenle yola çıkmıştı.<sup>10</sup> Bu heyetin gönderilme amacı, yolculuk esnasında hem gemilerin tanınması hem de gerekli eğitimlerin alınmasıydı. Ayrıca heyet içinde bulunan uzman subaylar tarafından gemiler seyrüsefer halinde muayene de edilecekti. Zırhlılar 15-16 Ağustos 1910 tarihinde Almanya'dan yola çıkmış ve ilk olarak Cezayir limanına ulaşmıştı. Bu süreçte halkın gemileri ziyaret etmesine izin verilmişti (Özçelik, 2000, s.157). Buradan tekrar hareket edilerek Çanakkale'ye doğru istikamet belirlenmişti. Gemilerin Çanakkale Boğazı'na giriş yapmadan önce izin alabilmesi adına burada bir telgraf istasyonunun olup olmadığı Almanya Bahriye Nezareti'nden Berlin Sefaretine sorulmuştu (BOA, *HR.İD*, No. 937/79, 6 Ağustos 1910, lef 1). Ayrıca İstanbul'daki Alman Sefareti maiyetine memur Lorelei gemisinin Eylül 1910 başlarında zırhlıları karşılamak üzere Çanakkale'ye ve Ege Denizi'ne gitmesine ve boğazdan giriş çıkış yapmasına izin verilmesi de talep edilmişti (BOA, *İ.HR*, No. 423/32, 18 Ağustos 1910, lef 4).

Osmanlı Dâhiliye Nezareti de gemilerin karşılanması için gerekli hazırlıkları yapmaktaydı. Nezaret, Çanakkale Mutasarrıflığından gemilerin devir-tesliminin ne zaman gerçekleşeceğini ve İstanbul'a ne vakit geleceğini ivedilikle bildirmesini istemektedir (BOA, *DH.MUI*, No. 126/16, 31 Ağustos 1910, lef 1). Osmanlı Donanma Cemiyeti de zırhlıları karşılamak üzere bir merasim planlamaktaydı. Buna göre Şirket-i Hayriye'nin 62 ve 63 numaralı, Donanma Cemiyeti'ne mahsus Şahin ve bir araba vapurundan meydana gelen gemiler 1 Eylül 1910 tarihinde İstanbul'dan yola çıkarılmışlardı (BOA, *DH.EUM.THR*, No. 105/39, 2 Eylül 1910, lef 2). Ayrıca gemileri teslim alacak Türk mürettebatı taşıyan Tir-i Müjgan Torpidosu ile Hamidiye Kruvazörü Çanakkale'ye doğru harekete geçirilmişlerdi (Özçelik, 2000, s. 158). Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlıları Çanakkale'ye gelince Alman Amiral ile Osmanlı Donanma Cemiyeti mümessili Ramiz Bey arasında 2 Eylül 1910 tarihi itibarıyla bir devir-teslim protokolü yapılmıştı. Böylece bu iki zırhlı, Osmanlı donanmasının yeni gemileri olarak envantere girmişti.

Zırhlıların devir-teslim töreninden hemen önce Osmanlı Devleti, bu zırhlıların satışı konusunda gösterilen ilgi ve yardıma istinaden Berlin Sefareti aracılığıyla Alman İmparatoruna teşekkürlerini iletmişti. Ayrıca Osmanlı, bu zırhlı satışıyla birlikte devletler arasındaki dostluk münasebetinin yeni bir örneği olarak telakki ettiğini

<sup>10</sup> Giden heyetin içinde birinci kaptanlığa Kaymakam Vasıf Bey ve Binbaşı Asaf Bey; ikinci kaptanlığa Kolağası Arif ve Kolağası Nazif Bey; hesap memurluğuna Yüzbaşı Namık Efendi ve Yüzbaşı Selahattin Efendi ve birinci çarkçı olarak da Kolağası Rauf ve Kolağası Halit Efendi tayin edilmişlerdi (Özçelik, 2000, s. 156,158).

bildirmişti (BOA, *HR.İD*, No. 937/83, 29 Ağustos 1910, lef 4). Buna istinaden zırhlılarla gelen Alman subaylara nişanlar verilmişti.<sup>11</sup>

Alman mürettebatının ülkelerine dönüşleri ile ilgili bazı düzenlemeler yapılmıştı. Amiral Koch ve maiyetinin büyük bir kısmı İstanbul Alman Sefaret gemisi Lorelei gemisi ile Almanya'ya seyahat edeceklerdi (BOA, *İ.HR*, No. 423/36, 3 Eylül 1910, lef 3; BOA, *BEO*, No. 3800/284981, 3 Eylül 1910, lef 1). Bundan dolayı ilgili geminin Boğazlardan giriş ve çıkış yapması için izin talep edilmişti. Geride kalan birkaç subay ve 30 erden oluşan grup ise 3-10 Eylül 1910 tarihinde İstanbul'da kalmak istediklerini yetkililere bildirmişlerdi. Bu tarihten sonra Selanik üzerinden trenle veya İstanbul'dan gemi ile ülkelerine döneceklerini iletmişlerdi. Geri dönüşleri esnasında zimmetlerinde bulunan silahların ve beraberlerinde götürecekleri eşyaların gümrük vergisinden muaf tutulması noktasındaki istekleri de Osmanlı yetkilileri tarafından kabul edilmişti (BOA, *BEO*, No. 3795/284573, 15 Ağustos 1910, lef 6; BOA, *BEO*, No. 3793/284437, 16 Ağustos 1910, lef 2; BOA, *BEO*, No. 3795/284573, 17 Ağustos 1910, lef 4).

Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının donanmaya katılmasıyla birlikte ülke ve yabancı basında birçok haber yapılmıştı. Hatta gemilerin alımıyla birlikte bu haberlerin yapılmaya başladığını da söylemek yanlış olmaz. Osmanlı basını konuya olumlu yaklaşırken yabancı basında olumsuz düşüncelerin cereyan ettiği görülmüştü. Olumsuz düşüncelerin odak noktasında, gemilerin çok yaşlı olduğu ve Donanma Cemiyeti'nin topladığı yardımlarının ziyan edildiği görüşü hâkimdi (BOA, *A.MTZ* (05), No. 20/73, 18 Ağustos 1910, lef 1). Olumlu düşüncelerin merkezinde ise, iyi durumdaki Mesudiye zırhlısının bile 40 yaşında olduğundan hareketle alınan gemilerin genç olmamakla birlikte tadilatın geçirilmiş ve ihtiyaca cevap verecek niteliğe haiz oluşuydu.<sup>12</sup>

Osmanlı Devleti'nin almış olduğu bu zırhlılardan sonra Yunanistan'ın buna ne tür tepki vereceği beklenilmeye başlandı. Ancak beklenen yeni gemi siparişi hamlesi gerçekleşmedi. Bunun yerine Yunanistan'da uzun süredir gündemde olan bahriyenin modernizasyonuna yardımcı olmak üzere İngiltere'den gemi ve harp sanayi konusunda uzmanlardan oluşan bir heyet talep edildi (Güvenç, 2011, s.43-44). Yunanistan yeni gemi siparişi etmeyerek aslında nicelikten daha önemli olanın nitelik olduğuna kanaat getirmişti. Nicelik konusunda istenen iyileşmenin o günün şartlarında mümkün olmadığı kısa sürede anlaşılınca, niteliğe yoğunlaşarak Osmanlı'ya karşı var olduğu düşünülen dengesizliğin telafisi hedeflenmişti.

<sup>11</sup> Zırhlıların komutanı olan Amiral Koch'a birinci rütbeden Mecidi Nişanı, Bahriye Miraylarından Mösyö Mais ve Mösyö Evans'a ikinci rütbeden Osmani Nişanı verilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. (BOA, *BEO*, No. 3801/285012, 1 Eylül 1910, lef 1).

<sup>12</sup> Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının Almanya'dan satın alınacağını ilk haber yapan basın organı olması hasebiyle Tanin Gazetesi, konu hakkında kamuoyunu bilgilendiren olumlu haberlere imza atmıştı. Özellikle 8-9 Ağustos 1910 tarihlerinde gemilere neden ihtiyaç duyulduğunu ve gemilerin sahip olduğu özelliklerin neler olduğunu çok teferruatlı haber olarak vermişti. Ayrıntılı bilgi için bk. (*Tanin*, No.695, 8 Ağustos 1910, s. 2; *Tanin*, No. 696, 9 Ağustos 1910, s. 1-2).

### Alman Zırhlılara Ait Borcun Ödeme Planı

Yunanistan ile olan güç mücadelesinin yanı sıra Osmanlı Devleti'nin çözmesi gereken başka bir mesele de alınan bu gemilerin ödemelerinin yapılması idi. Alman İmparatorluğu ve Osmanlı Devleti arasında henüz gemiler Çanakkale'ye ulaşmadan bir satış sözleşmesi gerçekleştirilmişti. Dört madde üzerinden gerçekleşen bu sözleşmede ödeme kısmı dördüncü madde de detaylandırılmıştı. Toplamda 18 milyon 250 bin marka mal olan zırhlıların tesliminde peşin olarak 1 milyon 250 bin mark ödenecekti. Geriye kalan 17 milyon mark ise Osmanlı'nın faizsiz hazine senetleri ile tediye olunacaktı. Bu senetler 1 Nisan 1911 tarihinde Berlin'de tesviye edilecekti. Devlet kanunlarınca senetlere pul vergisi ita edilmesi halinde bu pulların bedellerini de Osmanlı Hükûmeti karşılayacaktı. Bu sözleşme Osmanlı'nın Berlin Sefareti aracılığıyla İstanbul'a gönderilecekti (BOA, *HR.İD*, No. 937/81, 24 Ağustos 1910, lef 4).

Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının kalan 17 milyon mark bedelinin Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından ödenmesiyle ilgili bir karar verilmişti. Osmanlı Devleti 1 Nisan 1911 tarihinde kalan borcun tamamını ödemeyi taahhüt etmişti. Donanma Cemiyeti, gemilerin kalan bakiyesini ödemeye gönüllü olmakla birlikte borca kefil olan da Osmanlı hazinesiydi. Cemiyetin borcu ödemediği durumda Osmanlı Devleti bu sorumluluğu üstlenecekti. Donanma Cemiyeti toplamış olduğu yardım ve bağışların karşılığı olarak kasasında 3 milyon 409 bin 520 mark bulunduğunu ve bunun mukabili ise 184 bin 184 lira olduğunu, toplam borçtan düşüldüğünde ise geriye 13 milyon 590 bin 480 mark kaldığını ve karşılığının ise 733 bin 431 lira 19 kuruşa tekabül ettiğini bildirmişti. Bu miktara yüzde beş faiz ve yüzde bir komisyon eklenerek meblağ 769 bin 291 lira 20 kuruş olarak güncellenmişti. Bu meblağ yine Osmanlı hazinesinin kefaletinde olmak üzere Donanma Cemiyeti tarafından aylık 40 bin liradan 20 taksitte ödenecek ve son taksit de 9291 lira 20 kuruş olacaktı (BOA, *BEO*, No. 3881/291013, 3 Nisan 1911, lef 2).

Osmanlı Donanma Cemiyeti, toplam meblağı Deutsche Bank'a 20 taksitte ödeyeceğini ve her ayın sonunda taksit ödemesi kadar meblağı hesabında bulundurma garantisi vereceğini ve bu aylık ödenecek borç karşılığında 20 bonoyu imzalayarak ilgili bankaya vereceğini, her taksit ödemesinde ise bir bonoyu geri alacağını ilan etmişti. Osmanlı hazinesi ise bu borca kefil olduğundan Donanma Cemiyeti tarafından ilgili taksitlerin ödenmemesi durumunda yıllık 500 bin liradan gelecek 10 yılda hazırlanacak 5 milyon liradan müteşekkil bahriye fevkalade bütçesinden tesviye edeceğini teminat olarak Deutsche Bank'a vermişti (BOA, *BEO*, No. 3881/291013, 12 Nisan 1911, lef 1; Özçelik, 2000, s. 157). Bu teminatın yürürlüğe girmesi için de Meclis-i Vükela kararı alınarak durumdan hem Maliye ve Bahriye Nezaretleri hem de Divan-ı Muhasebat'ın haberdar edilmesi gerekmekteydi (BOA, *MV*, No. 151/12, 11 Nisan 1911). Özellikle bahriye fevkalade bütçesinin tasarrufu Bahriye Nezareti'nde olacağından buna istinaden sorumlulukla beraber hesabın vize edilmesi de Divan-ı Muhasebat'ın yetkisi dâhilinde idi (BOA, *BEO*, No. 3883/291197, 17 Nisan 1911, lef 1). Bundan dolayı hesabın vize edilebilmesi için Divan-ı Muhasebat, bahriye fevkalade bütçesinin de kendilerine gönderilmesi talep etmişti (BOA, *BEO*, No.3881/291013, 11 Mayıs 1911, lef 4). Bahriye Nezareti, kendisine ait 5 milyon tutarındaki fevkalade bütçesine ait

evrakları 16 Mayıs 1911 tarihinde Divan-ı Muhasebat'a göndererek hesabın vize edilmesini sağlamıştı (BOA, BEO, No. 3881/291013, 16 Mayıs 1911, lef 3). Dolayısıyla Deutsche Bank'a ödenecek borcun karşılığı olarak ödenemediği durumda bu bütçenin devreye girmesi de kesinleşmiş oldu.

Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından Alman Deutsche Bank ile gerçekleştirilen protokol neticesinde zırhlıların aylık ödemeleri düzenli olarak yapılmaktaydı. Halktan toplanan bağışlarla elde edilen gelirlerin tamamı bu gemilerin aylık ödemelerine harcanmaktaydı. Zaman ilerledikçe toplanan bağışların azalması ve haliyle bütçede yeterli para bulunamaması Donanma Cemiyeti'ni sıkıntıya sokmuştu. Bu nedenle gemi taksitlerinin ödeme günleri yaklaştıkça cemiyet, tamim ve beyannameler neşrederek halktan ve kendine bağlı şubelerden daha fazla yardımda bulunmalarını talep etmişti (Özçelik, 2000, s. 158). Bütün bu zorluklara rağmen Osmanlı Donanma Cemiyeti, zırhlılara ait borcun 16 taksitini zamanında ve eksiksiz bir şekilde ödemeyi başarmıştı. Ama Ekim 1912 yılında ödenmesi gereken 17. taksit ile ilgili bir dizi sorunlar çıkması üzerine devreye Maliye Nezareti girmiş ve ödenmesi gereken 40 bin liralık taksitin eksik kalan kısmını ödemişti. Bu taksit ödemesi sırasında Maliye Nezareti, devletin ilgili kurumlarının da bilgisi dâhilinde Osmanlı bankaları ile yapmış olduğu görüşmeler sonucunda borç para tedarik ederek ilgili ödemeyi gerçekleştirmişti. Zırhlılara ait taksitlerin ödeme zorluğu da 1912 yılının sonlarında kendini göstermeye başlamıştı. Osmanlı Donanma Cemiyeti, 4 Kasım 1912 yılında ödemekle yükümlü olduğu 18. taksite ait 40 bin liranın sadece 10 bin lirasını ödeyebileceğini, kalan bakiyenin bahriye fevkalade bütçesinden tesviye edilmesini Maliye Nezareti'ne bildirmişti. Maliye Nezareti ile yapılan görüşmeler neticesinde 40 bin liralık bononun 10 bin lirası Alman bankasına ödenmişti. Ayrıca Deutsche Bank'a ödenecek son iki taksitten kalan 49291 lira 20 kuruşun ise aylık 10 bin lira şeklinde ödenebileceğine dair mali gücü olduğunu da ifade etmişti. Cemiyetin 18. Taksitten kalan 30 bin ve son iki taksite karşılık 49291 lira 20 kuruş olmak üzere toplamda Alman bankasına 79291 lira 20 kuruş borcu kalmıştı (BOA, BEO, No. 4109/308139, 23 Ekim 1912, lef 3).

Maliye Nezareti ile Osmanlı Donanma Cemiyeti arasında gerçekleştirilen müzakereler sonucunda zırhlılara ait 20 bono şeklinde düzenlenen borcun aylık ödemelerinin 40 bin lira olarak tediyesinin artık mümkün olmadığından hareketle yeni bir ödeme planı konusunda mutabakata varılmıştı. Buna göre, Deutsche Bank ile masaya oturularak yeni bir ödeme planı üzerinde anlaşma yapılmıştı. Borcun tamamının hazinenin kefaleti altında olmasından hareketle Osmanlı Devleti ödemeyi daha öncesinde zaten taahhüt etmişti. Fakat Osmanlı Devleti'nin o dönemde savaş halinde olması ve hazinesinin bu borcu ödemeye imkânı olmamasından dolayı cemiyetin kalan borcu yeniden taksitlendirilerek küçük miktarlarla ödemesi konusunda bir anlaşmaya varılmıştı. Deutsche Bank'ın elinde olan son üç bononun iptal edilerek kalan toplam borcun 79291 lira 20 kuruştan yüzde yedi faiz ve yüzde yarım komisyon ilavesiyle 81524 lira 24 guruş olarak toplamda dokuz ayda ödenmesine karar verildi (BOA, BEO, No. 4117/308764, 26 Kasım 1911; Özçelik, 2000, s. 157). Bu faiz ve komisyon, Osmanlı Hazinesi'nin son zamanlarda muhtelif bankalardan almış olduğu avanslara karşılık ödemekle yükümlü olduğu oranlar idi

(BOA, MV, No. 170/92, 6 Kasım 1912, lef 2). Böylelikle Osmanlı Donanma Cemiyeti, Deutsche Banka 14-27 Kasım 1912 yılından başlayarak 14-27 Haziran 1913 yılına kadar geçen sekiz aylık sürede 10'ar bin liradan toplamda 80000 lira ve son taksiti de 14-27 Temmuz 1913 tarihinde 1524 lira 24 guruş olarak ödemeyi taahhüt etmişti.<sup>13</sup> Bu vaat ile birlikte cemiyet tarafından düzenlenip mühürlenmiş dokuz adet bononun Osmanlı Hazinesi garantisinde olarak Alman bankasına verilmesi ile birlikte süreç yeniden başlamıştı (BOA, BEO, No. 4109/308139, 23 Ekim 1912, lef 3; BOA, BEO, No. 4121/309039, 18 Kasım 1912, lef 4-5; BOA, BEO, No. 4121/309039, 5 Aralık 1912, lef 1).

Osmanlı Donanma Cemiyeti, 3 Ağustos 1910 tarihinde satın alım süreci başlayan Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının son kalan temmuz taksitini de ödeyerek 1913 yılında Deutsche Bank'a olan borcu bitirmişti. Bu süreçte gemilerin toplam borcunun büyük bir kısmını cemiyet ödemekle birlikte Osmanlı Hazinesi'nin kefaletinden dolayı devletin de taksit ödemelerine çok olmasa da destek sağladığı görülmüştü. Yine de bu süreçte Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin toplamış olduğu bağışlarla Osmanlı Donanması'na iki zırhlı kazandırması büyük bir başarı örneği olarak tarihteki yerini almıştı.

### Sonuç

Osmanlı Devleti, üç kıtada hüküm sürmüş bir kara devleti olmasına rağmen kıyası olan büyük denizlerde de mevcudiyetini çağdaşı olan imparatorluklara ve krallıklara da kabul ettirmişti. XIX. ve XX. yüzyıllarda dünyada meydana gelen teknolojik gelişmelere kayıtsız kalmamış özellikle deniz kuvvetlerinin güçlendirilmesi için önemli adımlar atmıştı. Yeni denizcilik okulunun kurulması, tersanelerin tesisi, gemi inşası ve yabancı uzmanların istihdamı başta olmak üzere yurt dışından gemi alımı da denizcilik alanında ilgili yüzyıllarda gerçekleşen olaylardandı.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı yöneticileri, donanmayı güçlendirmek için dünyanın önde gelen tersanelerinde üretilmiş gemileri satın alma yolunu seçmişlerdi. Özellikle Sultan Abdülaziz döneminde donanma envanterine kaydedilen gemilerin çokluğu, Osmanlı'ya dünyanın dördüncü büyük donanması unvanını kazandırmıştı. Nicilikle büyük bir donanmaya sahip olunarak güçlü kalınmayacağını malî bir yıkımla öğrenen devlet adamları, bu süreçten sonra niteliği ön plana çıkarma gayretinde olmuşlardı. Bu dönemde de Ege Denizi'nde Yunanistan ile bir silahlanma yarışına girilmiş ve daha çok ve güçlü zırhlıya sahip olma hevesi her iki devleti de iyi bir silah alıcısı konumuna yükseltmişti. Yunanistan'ın Averof zırhlısı hamlesine karşılık Osmanlı'nın cevabı çabuk olmuştu. Aslında Türk devlet adamları daha yeni ve modern bir zırhlı için birçok girişim yapmalarına rağmen satın alma konusunda başarılı olamamışlardı. İngiltere'nin yeni gemilerden ziyade eski zırhlıları satma girişimi de Osmanlı Hükûmeti tarafından kabul görmemişti. Buna rağmen

<sup>13</sup> Bk. (BOA, BEO, No. 4109/308139, 7 Kasım 1912, lef 1). Bu belgede ödeme takvimi 13 Aralık 1912 tarihinden başlayıp 13 Temmuz 1913 tarihine kadar düzenli aylık 10 bin lira ve son taksit ise 1524 lira 24 guruş olarak düzenlenmişti. Tarihlerin farklılığına rağmen ödeme planının aynı olması ve dokuz ay da kalan borcun tamamının ödenmesinde mutabık kalınması belgeler arasındaki ihtilafı ortadan kaldırmıştı (BOA, BEO, No. 4109/308139, 23 Ekim 1912, lef 3; BOA, BEO, No. 4109/308139, 23 Ekim 1912, lef 3; BOA, BEO, No.4109/308139, 23 Ekim 1912, lef 3).

Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki üstünlüğüne hızlıca cevap verebilmek adına yine eski zırhlılardan iki tanesinin alınmasına karar verilmişti. Alman İmparatorluğu'nun donanma envanterinde bulunan ve yakın dönemde modernize edilen iki zırhlısı Averof'a karşılık olmak üzere Türk donanmasına dâhil edilmişti. Gemi pazarında modern ve yeni zırhlı konusunda arz eksikliği Osmanlı Devleti'ni eski zırhlı almaya mecbur bırakmıştı. Yeni bir geminin inşa sürecini beklemeye dahi vakit olmadığından ve Averof'un dengeleri değiştirmesine de izin verilemeyeceğinden eski zırhlı satın alım yolu mecburiyetten gerçekleştirilmişti. Bu zorunluluğa gemilerin Alman mürettebatı eşliğinde Osmanlı kara sularına getirilmesi dâhildi.

Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis isimleri verilen zırhlıların satın alma sürecinde Hazine'nin garantörlüğünde Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti ön plana çıkmıştı. Satış sözleşmesinin her hükmünü yerine getiren Osmanlı Donanma Cemiyeti, 20 taksitlik borcun neredeyse tamamını toplamış olduğu bağışlar sayesinde ödemişti. Türk halkının yardımseverlik hususundaki hassasiyeti kendi devletinin menfaatine olduğunda da daha üst düzey bir alicenaplığa dönüşmüştü. Son üç taksitin ödenmesinde bazı problemlerle karşılaşmış olmasına rağmen Alman bankası ile yeni bir sözleşme imzalanarak sorun ortadan kaldırılmıştı. Zırhlıların 1910 yılında başlayan satın alım süreci, borcun son taksitinin 1913'te ödenmesi ile son bulmuştu.

Türk halkının kendi ordu ve donanması için yapmış olduğu en büyük fedakârlıklardan biri olan Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının satın alınması üzerinde önemle durulması gereken en önemli olaylardandır. Yüksek meblağlar gerektiren bu tarz bir satın alma yöntemine daha öncesinde tesadüf edilmediğinden, bu örnek hem ilk olması açısından hem de halkın kendi devletine olan aidiyeti bakımından önemlidir.

### Extended Abstract

In Ottoman Empire, reforming the navy through enlarging was one of the primary objectives of the newly established government after the Second Constitutionalist period. Especially, keeping the Rumelia region which has hosted rebellions and resistance movements and preventing the invasive policies of newly established Balkan states would be only possible through the establishment of a strong navy. Since İstanbul-Rumelia railway line for the transportation of soldiers and ammunitions to the region was extremely open to attack, sea-route was the solely and reliable option. Conducting the transportation through the sea means gaining the mastery against Greece in the Aegean Sea. However, Greece purchased the battleship of Georgios Averof, which was constructed in the Orlando Shipyard in Livorno, Italy and was launched in March 1910 and this caused panic among the Ottoman admirals and administrators. Through this battleship, the power balance in Aegean Sea changed on behalf of Greece. Ottoman administrators wanted to purchase new battleships and change the balance on their behalf, so they initiated a serial of attempts before the Royal Navy and the British Shipyards with the help of Admiral Hugh Williams, the Head of the British Association of Rehabilitation. The negotiations were started for the purchase of two modern battleships, either sledded or newly launched. The British authorities stated Ottoman Empire that they could sell two lower class battleships and

launched in 1891 rather than a newly constructed modern ships. The Ottoman authorities who insisted on the modern battleships rejected this offer and initiated the search for different alternatives. Throughout this process, the German Government made an offer the Ottoman Government and offered to sell the battleships of Kurfürst Friedrich Wilhelm and Weissenburg which had been restored and repaired a few years ago and sledged in 1890. There was no other option left against the battleship Averof, other than purchasing these ships, which had been launched at an early date and had been maintained and repaired, that is, modernized. Because the shipyard-owning states, especially England, had no plans to sell a new armored ship to the Ottoman Empire, the offers made by the Turks were always rejected. Therefore, the immediate purchase of a ship that could be equivalent to the Greek battleship was a step taken without much consideration. Especially the purchase of two ships for the price of one was a situation that would change the naval superiority in favor of the Ottoman Empire. The cost of the ships was estimated at 18 million Marks, and 250 thousand Marks were added as transportation costs in advance during the handover ceremony. In addition, 1 million Marks were taken in advance for the delivery of the ships, from the total price of the ship. The remaining amount was paid in 20 equal installments under the guarantee of the Ottoman treasury. The debt for the ships ended with the payment of the last installment in July 1913. Some of the price of the two battleships with a total cost of 18.25 million Mark was paid from the frozen assets of Sultan Abdülhamid the Second in Deutsche Bank, the intermediary firm while the remaining sum was paid from the donations to the Ottoman Naval Society. In this study, the process of purchasing the aforementioned battleships were analyzed within the framework of the dominance in the Aegean Sea in the light of the Ottoman archive documents.

**Kaynakça****I-Arşiv Belgeleri****T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi**

BOA, *A.DVN.MKL*, No.89/27, 26 Temmuz 1910, lef 1-5.

BOA, *A.MTZ (05)*, No.20/73, 18 Ağustos 1910, lef 1.

BOA, *BEO*, No.3731/279773, 9 Nisan 1910, lef 1.

BOA, *BEO*, No.3788/284066, 5 Ağustos 1910, lef 1.

BOA, *BEO*, No.3788/284067, 5 Ağustos 1910, lef 1.

BOA, *BEO*, No.3793/284440, 15 Ağustos 1910, lef 1.

BOA, *BEO*, No.3793/284437, 16 Ağustos 1910, lef 2.

BOA, *BEO*, No.3795/284573, 15 Ağustos 1910, lef 6.

BOA, *BEO*, No.3795/284573, 17 Ağustos 1910, lef 4.

BOA, *BEO*, No.3800/284981, 3 Eylül 1910, lef 1.

BOA, *BEO*, No.3801/285012, 1 Eylül 1910, lef 1.

BOA, *BEO*, No.3881/291013, 3 Nisan 1911, lef 2.

BOA, *BEO*, No.3881/291013, 12 Nisan 1911, lef 1.

BOA, *BEO*, No.3881/291013, 11 Mayıs 1911, lef 4.

BOA, *BEO*, No.3881/291013, 16 Mayıs 1911, lef 3.

BOA, *BEO*, No.3883/291197, 17 Nisan 1911, lef 1.

BOA, *BEO*, No.4109/308139, 7 Kasım 1912, lef 1.

BOA, *BEO*, No.4109/308139, 23 Ekim 1912, lef 3.

BOA, *BEO*, No.4111/308301, 9 Kasım 1911, lef 2-3.

BOA, *BEO*, No.4117/308764, 26 Kasım 1911.

BOA, *BEO*, No.4121/309039, 18 Kasım 1912, lef 4-5.

BOA, *BEO*, No.4121/309039, 5 Aralık 1912, lef 1.

BOA, *DH.EUM.THR*, No.105/39, 2 Eylül 1910, lef 2.

BOA, *DH.MUI*, No.126/16, 31 Ağustos 1910, lef 1.

BOA, *HR.İD*, No.937/70, 21 Temmuz 1910.

BOA, *HR.İD*, No.937/72, 28 Temmuz 1910.

BOA, *HR.İD*, No.937/75, 1 Ağustos 1910, lef 1.

BOA, *HR.İD*, No.937/79, 6 Ağustos 1910, lef 1.

BOA, *HR.İD*, No.937/80, 1 Ağustos 1910, lef 2.

BOA, *HR.İD*, No.937/81, 24 Ağustos 1910, lef 3.

BOA, *HR.İD*, No.937/81, 24 Ağustos 1910, lef 4.

BOA, *HR.İD*, No.937/83, 27 Ağustos 1910.

BOA, *HR.İD*, No.937/83, 29 Ağustos 1910, lef 4.

BOA, *HR.SFR3*, No.612/4, 21 Mayıs 1910, lef 23.

BOA, *HR.SFR3*, No.727/29, 28 Aralık 1909, lef 1.

BOA, *HR.SYS*, No.22/28, 7 Temmuz 1910.

BOA, *HR.SYS*, No.43/45, 4 Ağustos 1910, lef 2.

BOA, *HR.SYS*, No.1333/4, 5 Ağustos 1910, lef 6.

BOA, *İ.BH*, No.9/57, 2 Ağustos 1910, lef 1.

BOA, *İ.BH*, No.9/57, 3 Ağustos 1910, lef 2.



- BOA, *İ.BH*, No.9/58, 11-13 Ağustos 1910, lef 1-2.  
 BOA, *İ.HR*, No.423/32, 18 Ağustos 1910, lef 4.  
 BOA, *İ.HR*, No.423/36, 3 Eylül 1910, lef 3.  
 BOA, *MV*, No.142/24, 19 Temmuz 1910.  
 BOA, *MV*, No.151/12, 11 Nisan 1911.  
 BOA, *MV*, No.170/92, 6 Kasım 1912, lef 2.

## II-Sürelî Yayınlar

*Tanin*

## III-Tetkik Eserler

- Dönmez, A. (2014). *Osmanlı modernleşmesinde İngiliz etkisi, diplomasi ve reform (1833-1841)*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Gencer, A. İ. (2001). *Bahriye’de yapılan ıslâhât hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin kuruluşu (1789-1867)*. Ankara: TTK Yayınları.
- Güneş, İ. (2012). *Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e Türkiye’de hükümetler*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Güvenç, S. (2011). *Osmanlıların dretnot düşleri, Birinci Dünya Savaşı’na giden yolda*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- İşipek, A. R. (2009). Denizler hâkimiyeti ve Osmanlı deniz gücü. *Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu 12. Askeri Tarih Sempozyumu, 20-22 Mayıs 2009*, Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 175-176.
- Kütükoğlu, S. M. (1994). Osmanlı iktisadî yapısı. *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi, C. I*, (E. İhsanoğlu, ed.). İstanbul: IRCICA Yayınları, 513-650.
- Odabaşlı, N. (2015). Yunan zırhlısı Averof’un Osmanlı donanması ve ekonomisi üzerindeki etkileri. *U.Ü Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 29, 209-229.
- Örenç, A. F. (2013). Deniz kuvvetleri ve deniz harp sanayi. *Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Özçelik, S. (2000). *Donanma-yı Osmanî Muavenet-İ Milliye Cemiyeti*. Ankara: TTK Yayınları.
- Ender, K. (2017). *Osmanlı bahriyesi’nde bir Amerikalı, Bucknam Paşa*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Rathmann, L. (2001). *Alman emperyalizminin Türkiye’ye girişi*. (R. Zarakolu, çev.). İstanbul: Belge Yayınları.
- Toprak, Z. (2003). Balkan yenilgisi, kimlik sorunu ve Averof zırhlısı. *Toplumsal Tarih*, S. 113, 10-19.
- Tunalı, A. C. (2006). Aydın vilayetinde Donanma Cemiyeti’ne yapılan yardımlarla ilgili bir belge. *A.Ü DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XXV, S. 39, 161-169.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1998). *Osmanlı devletinin merkez ve Bahriye teşkilatı*. Ankara: TTK Yayınları.

## IV-İnternet Kaynakları

- <https://naval-encyclopedia.com/ww1/ottoman-fleet/barbarossa-class-battleships.php>  
[http://www.navypedia.org/ships/turkey/tu\\_bb\\_torgud\\_reis.htm](http://www.navypedia.org/ships/turkey/tu_bb_torgud_reis.htm)

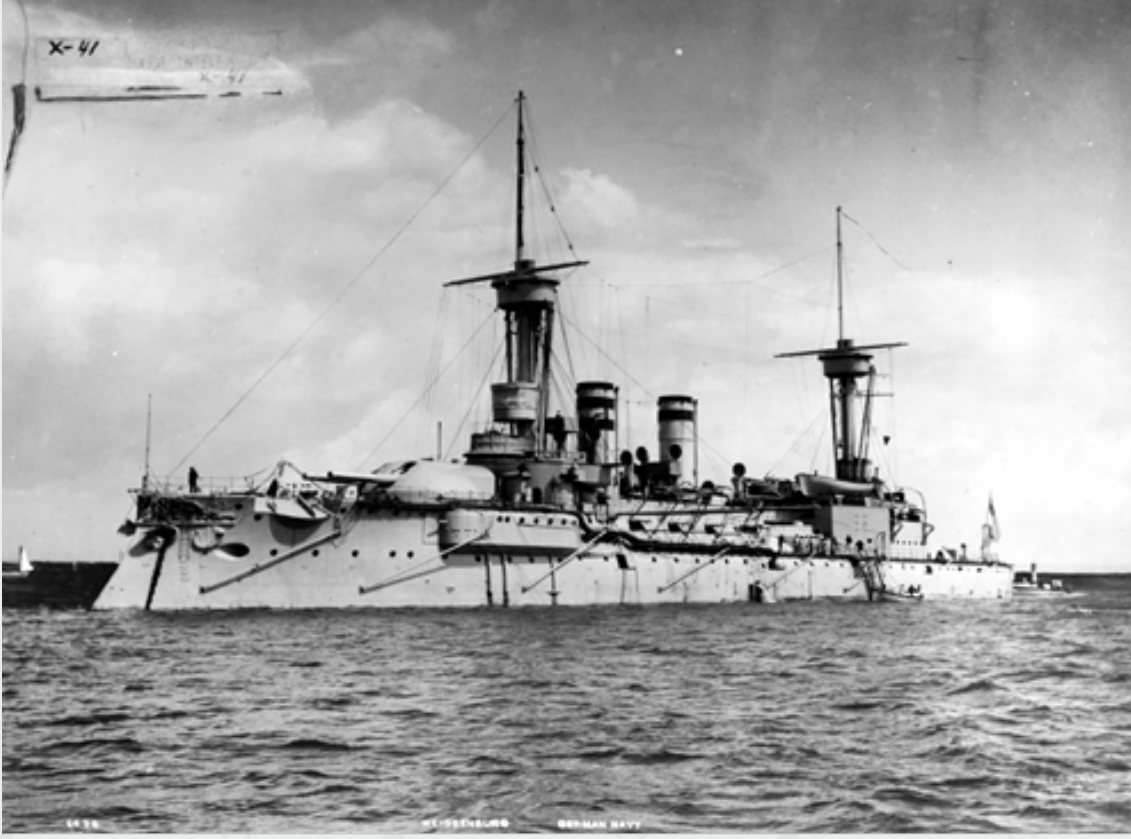
## EKLER

## Ek-I: Sms Kurfürst Friedrich Wilhelm Zırhlısı (Barbaros Hayrettin Reis)



**Kaynak:** (<https://naval-encyclopedia.com/ww1/ottoman-fleet/barbarossa-class-battleships.php>).

## Ek-II: Sms Weissenburg Zırhlısı (Turgut Reis)



Kaynak: ([http://www.navypedia.org/ships/turkey/tu\\_bb\\_torgud\\_reis.htm](http://www.navypedia.org/ships/turkey/tu_bb_torgud_reis.htm)).