Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi
https://canakkale.dergi.comu.edu.tr/

Trablusgarp Savaşı Sırasında Osmanlı Devleti'nin Yaşadığı Uluslararası Tayyare Dolandırıcılığı Girişimi

An International Aircraft Fraud Attempt to the Ottoman Empire During the Tripoli War

Emin KURT[1*]
[1]*Dr. Emekli Hava Albay.*

MAKALE BİLGİSİ
Araştırma Makalesi / Derleme
Makale vb.
Geliş Tarihi: 29.10.2024
Kabul Tarihi: 27.11.2024

Anahtar Kelimeler:
Tayyare, Uçak, Trablusgarp Savaşı, Hava Kuvvetleri, Arthur Bramer.

ÖZ

Trablusgarp Savaşı dünya havacılık tarihinde uçakların ilk kez bir savaş aracı olarak kullanılması nedeniyle özel bir öneme sahiptir. Osmanlı Devleti'nin bu savaş sırasında Trablusgarp'ta uçak kullanma niyetinde olduğu şüphe götürmez bir gerçektir.

Bugüne kadar yapılan araştırmalarda Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a uçak gönderme çabaları tam olarak ortaya koyulabilmiş değildir. Birçok araştırmada çeşitli uçak gönderme girişimlerinin başlangıcı veya sonucu birbirine karıştırılarak açıklanmaya çalışılmış, bu durum gerçeklerin ortaya çıkarılması çabalarını içinden çıkılmaz bir hale getirmiştir.

Osmanlı Devleti tarafından temelde üç büyük teşebbüs ile Trablusgarp'a uçak gönderme girişiminde bulunulduğu tespit edildi. Bunlardan birisinden sözleşme imzalandıktan sonra, yüklenicinin yükümlülüklerini yerine getiremeyeceği düşüncesi ile vazgeçildi. Diğerinde uçakların Cezayir'e kadar gönderilmesi başarıldıysa da Trablusgarp'a geçirilemedi. Son ve makalenin konusu olan girişim ise bir dolandırıcılık girişimi olarak kaldı.

Bu makalede Türk-İtalyan Savaşı olarak da bilinen Trablusgarp Savaşı sırasında bir Alman tarafından savaş bölgesine uçak gönderilmesi vaadi ile Osmanlı Devleti'nin nasıl dolandırılmaya çalışıldığı, Türk ve yabancı arşiv belgeleri, yazılı kaynaklar, resmi ve özel açık erişim kaynakları kullanılarak ve adı geçen herkes araştırılarak tüm gerçekliği ile ortaya çıkarılmaya çalışıldı.

[*] **Sorumlu yazar.**
[*] tayyaretarihi@gmail.com.

ARTICLE INFO

Research Article /

Review Article etc.

Recieved: 29.10.2024

Accepted: 27.11.2024

Keywords:

Aircraft, Plane, Tripoli War, Air Force, Arthur Bramer

ABSTRACT

The Tripoli War has a special importance in world aviation history because it was the first time that aircraft were used as a means of war. It is an undeniable fact that the Ottoman Empire intended to use aircraft in Tripoli during this war.

In the research conducted to date, the Ottoman Empire's efforts to send aircraft to Tripoli have not been fully revealed. In many studies, the beginnings or results of various attempts to send aircraft have been confused and explained, making efforts to uncover the truth inextricable.

It has been determined that the Ottoman Empire attempted to send aircraft to Tripoli with three major initiatives. After signing a contract for one of these, it was abandoned because the contractor thought it would not be able to fulfill its obligations. Although the aircraft were sent to Tunisia in the other, they could not be transferred to Tripoli. The last attempt, which is the subject of the article, remained a fraud attempt.

In this article, it was tried to reveal in all its truth how the Ottoman Empire was tried to be defrauded by a German with the promise of sending a plane to the war zone during the Tripoli War, also known as the Turkish-Italian War, by using Turkish and foreign archive documents, written sources, official and private open access sources and by researching everyone mentioned.

GİRİŞ

Roma İmparatorluğunun yıkılışından sonra uzun yıllar İtalya Yarımadası'nda siyasi birlik kurulamadı. Napolyon döneminde Fransız işgaline uğrayan Yarımada'da, 1815 Viyana Kongresi sonrası Papalık Devleti, Sardinya-Piemonte Krallığı, Toskana Grandüklüğü, Modena Düklüğü ve Lombardiya-Venedik Krallığı tekrar kuruldu. 1859'da Avusturya'ya karşı yapılan bağımsızlık savaşı sonrasında 1861'de İtalya Krallığı kuruldu. 1870'te Roma ve 1886'da Venedik'in İtalyan birliğine katılmaları ile İtalya Yarımadası'nda siyasi birlik tamamlanmış oldu.

İtalya, Avrupa kıtasında siyasi birliğini tamamlayabilen en son ülke olması nedeniyle, dönemin sömürge faaliyetlerinde de en geride kalmıştı. Roma İmparatorluğu'nu canlandırma ülküsü olan ülkenin, sömürge edinme çabası 1869 yılında Kızıldeniz güneyinde Eritre'deki Assab Limanı'yla çevresinin işgali ve İtalyanların ekonomik kontrolüne girmesi, bu siyasetin ilk uygulamasıdır. Bunu, Somali'nin işgali takip etti. Yalnız Adua Muharebesindeki başarısızlığı İtalya'yı oldukça sarstı ve bir süre yeni girişimlerden alıkoydu. 1881 yılında Tunus'un Fransa tarafından işgali sonrası İtalya Krallığı Trablusgarp ile ilgilenmeye başladı. İşgalin altyapısını hazırlamak için Trablusgarp siyasetinde Avrupa devletlerinin hoşgörüsünü ve desteğini sağlamaya çalıştı.[1]

Üçlü müttefikler (Almanya, Avusturya-Macaristan ve İtalya), İtalya'yı bu ittifaktan koparmamak için onun bu isteğine göz yumarken üçlü anlaşma devletleri olan İngiltere, Fransa ve Çarlık Rusya da onu kendi taraflarına çekebilmek için girişimlerinde serbestlik tanıyorlardı. Bu konuda 1902'de Avusturya-Macaristan, Fransa ve 1904'te İngiltere, 1909'da ise Rus Çarlığı ile anlaşan İtalya'nın önünde, Trablusgarp ve Bingazi'yi ele geçirmek için siyasî bir engel kalmamıştı.[2]

İtalyan Birliği'nin 50. yıl dönümü olan 1911 yılının ilkbahar aylarında, milliyetçilerin İtalyan hükümeti üzerindeki baskıları arttı. Afrika'daki Osmanlı topraklarının ele geçirilmesi büyük endüstri kuruluşlarının da işine geliyordu. Bu sayede İtalyan endüstrisinin Doğu Akdeniz'deki etkinliği artabilecekti. 25 Eylül günü İtalyan Dışişleri Bakanı San Giuliano, Osmanlı hükümetine bir nota verdi. Bu notanın reddedilmesinden 3 gün sonra, 28 Eylül günü, İtalya 24 saat süreli bir ültimatom daha verdi. İtalyan ültimatomuna 29 Eylül 1911 günü cevap verildi. Bunda; işgalden vazgeçilmesi ve Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğüne dokunulmaması koşulu ile İtalya'ya ekonomik ve hatta kısmen siyasal ayrıcalıklar tanınabileceği belirtilmekteydi. Aynı gün saat 14.30'da İtalyan hükümeti savaş ilan etti. Bunun peşinden bir İtalyan filosu Trablusgarp Limanı önlerine gelerek istihkâmları bombardıman etti ve kıyıya 1700 deniz piyadesi çıkardı. İstanbul'da mevcut hükümet istifa etti ve Sait Paşa Hükümeti kuruldu. Savaşın başladığı günlerde hükümet kısmî seferberlik ilan etti.[3]

[1] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devrî Osmanlı - İtalyan Harbi (1911 - 1912)*, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1981, s.1, 2.

[2] Emin Kurt, "Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan Hava Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Doğuşuna Etkisi", *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu*, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul, 2020, s.243, 244.

[3] Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, Cilt 1, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 54-55.

Karaya çıkan İtalyan birlikleri 5 Ekim'de ve ancak 5 günlük bir kuşatmadan sonra Trablusgarp Limanı'nı ele geçirebildiler. 8 Ekim'de de Tobruk düştü. Trablusgarp Limanı'na İtalya'dan gelen ilk büyük konvoy 11 Ekim günü girdi.[4] İtalya 5 Kasım günü Trablusgarp ve Bingazi'nin ilhak edildiğini açıkladı.[5] 18 Ekim'de Derne, 21 Ekim'de Homs işgal edildi. Ayn Zara 4 Aralık, Tacura, Zanzur ve Trablusgarp Vahası 13 Aralık 1911, Karağiş 18 Aralık'ta İtalyanların eline geçti. 15 Ekim 1912'de imzalanan Ouchy (Uşi) Antlaşması ile Trablusgarp Savaşı sona erdi.[6]

Trablusgarp Savaşı, dünya havacılık tarihine uçakların ilk kez savaş aracı olarak kullanılmaya başlanmış olması nedeniyle büyük öneme sahiptir. Uçakların askeri anlamda kullanımı ile savaşlar üçüncü boyuta taşınmaya başlamış oldu. 1911'den günümüze kadar hava gücünün sergilediği gelişim ve etkinlik, savaşın hava gücü olmadan kazanılmasının imkânsızlığını ortaya koydu.

A. OSMANLI DEVLETİ İÇİN UÇAK İHTİYACININ DOĞUŞU

İtalya Trablusgarp Savaşı sırasında uçakları ilk kez bir savaş aracı olarak kullandı. Başlarda sadece keşif gözetleme görevleri yapan uçaklar, kısa zamanda, görev yelpazelerini havadan bombardımandan, psikolojik harp amaçlı bildiri atılması ve havadan topçu ateşi yönlendirmesi yapmaya kadar genişletti.

İtalyanların uçakları Trablusgarp'ta ilk kez kullandıkları 22 Ekim 1911 tarihinden sadece 6 gün sonra Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Üçüncü Şubesi tarafından Trablusgarp Komutanlığına, uçak kullanımının faydalı olacağı değerlendirilip satın alınarak kullanıcıları ile birlikte gönderileceğini belirtildi.[7] Bu yazıya henüz cevap alınamamışken Trablusgarp Komutanı Kurmay Albay Neşet Beye gönderilen 11 Kasım 1911 tarihli yeni bir yazı ile Fransa'dan iki pilotun uçakları ile birlikte Osmanlı Devleti'nde hizmete girmeye talip olduğu belirtilerek, yabancı pilotların Trabslusgarp'ta istihdam edilmeleri hususunda görüş bildirmesi talep edildi.[8] Neşet Bey, 16 Kasım 1911 tarihinde verdiği cevapta; Trabslusgarp'ta uçak kullanmanın büyük fayda sağlayacağını belirtikten sonra, yabancı pilotların sadakatle hizmet etmelerinin sağlanmasının kefalet altına alınmasını ve yapılacak uygun kontratlar ile yasal zemine kavuşturulmasını bildirdi.[9] Bu talep üzerine Paris ve Berlin Sefaretlerine 19 Kasım 1911 tarihinde birer yazı gönderilerek Trablus'ta istihdam edilmek üzere iki uçak iki pilota ihtiyaç duyulduğu bildirildi. Trablus'ta teslim edilmek ve pilotlar kemal-i sadakatle hizmet etmek üzere iki uçağın fiyatının, pilotlara verilecek ücret ile birlikte toplam ne kadara baliğ olacağının ve mukavele şartlarının araştırılması talep edildi.[10]

Paris ve Berlin Ateşemiliter Vekilleri aldıkları bu emir üzerine hemen araştırma yapmaya başladılar. Kendi ülkelerindeki birçok uçak üreticisi firmadan uçak fiyatlarını ve sözleşmeli pilot ücretlerini öğrenmeye çalıştılar. Örnek vermek gerekirse; Berlin Ateşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban[11], kendisine gelen birçok teklif içinde her yönden en başarılı bulduğu Rumpler fabrikasında yaptığı incelemenin raporunu 28 Kasım 1911 tarihinde Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesine gönderdi. Raporda 100 beygir kuvvetinde Argus motora sahip Rumpler uçağının 16.000 Mark ve bir yedek motorun ise 7.500 Mark olduğunu belirtti.[12] Görüşmenin ayrıntılarını da 2 Aralık 1911 tarihinde rapor etti.[13]

---

[4] Orhan Koloğlu, "Gözlem Uçuşundan Saldırıya, Dünyada İlk Hava Savaşı", *Tarih ve Toplum*, Cilt: 9, Sayı: 50, Şubat 1988, s. 13.

[5] Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s. 59

[6] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devrî Osmanlı - İtalyan Harbi (1911 - 1912)*, s.529-536.

[7] Devlet Arşivleri Başkanlığı Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi (ATASE), Osmanlı-İtalyan Harbi Fonu (OİH), *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 8, Gömlek: 41, Sıra:8, Belge No: 02* ve *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 54, Gömlek: 253, Sıra: 15, Belge No: 02*. Bundan sonraki atıflarda OİH kısaltması kullanılacak ve belgeye ait Fon, Kutu, Gömlek, Sıra numaraları peş peşe verilecektir.

[8] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 54, Gömlek: 253, Sıra: 44, Belge No: 2*

[9] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 48, Gömlek: 230, Sıra: 8, Belge No: 2.* Ayrıca bkz.: Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1974, s.135.

[10] Berlin Sefaretine gönderilen yazı için Bkz: Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA*) Hariciye Nezareti (HR.) Siyasi (SYS.) Kutu: 1569, Gömlek: 01, Belge No: 415*. Paris Sefaretine gönderilen yazı için Bkz: ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 48, Gömlek: 229, Sıra:1, Belge No:* 3. Ajun Kurter tarafından hazırlanan Hava Kuvvetleri tarihini konu alan çalışmada sadece Berlin Sefaretine yazıldığı belirtilmektedir. Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, Cilt 1, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s.60.

[11] Bazı kaynaklarda Berlin Ateşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet'ten bahsederken "Baban" ismi, Soyadı Kanunu sonrası alınan bir soyadı kullanımı gibi parantez içinde (Baban) şeklinde yazılmaktadır. Ancak kendisinin imzaladığı ve arşivlerde bulunan belgeler "Fuat İzzet Baban" ismiyle imzalamıştır. Bkz: *OİH; Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra:4, Belge No: 10.*

[13] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 12, Belge No:3-6*. Rumpler Fabrikasının Almanca teklif yazıları için Bkz: ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 17, Belge No:5-11*. Rumpler Fabrikası daha sonra uçak fiyatını 11.500 Mark'a düşürmüş ve üç Türk subayına ücretsiz uçuş eğitimi vereceğini ve 4.000-5.000 Mark aylıkla sözleşmeli bir pilot bulabileceğini eklemiştir. ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No:4.*

B. HAYIRSEVER BİR ALMAN'IN İKİ UÇAK VE BİR ZEPLİN TEKLİFİ

Berlin Sefaretindeki Trablus için uçak ve pilot bulma çalışması Doktor Arthur Bramer'in[14] Berlin Sefaretine başvurması[15] ile yeni bir mecraya evrildi ve kendisi görüşme için Berlin Sefaretine davet edildi.[16] Sefir Osman Nizami Paşa'nın[17] da katıldığı görüşmede Bramer, Paul von Gans'ın[18] adına hareket ettiğini beyan etti.[19] Ateşemiliter Vekili raporunda Paul von Gans'ın Almanya'nın önde gelen zengin sanayicilerinden olduğunu, Münih civarında ikamet edip herhangi bir işle iştigal etmediğini, birkaç fabrikadaki ortaklıkları ile geçindiğini belirtmektedir. Gans'ın daha önce bir balon fabrikasının sahibi ve distribütörü olduğu bilgisini de vermektedir. Bramer görüşme sırasında temsil ettiği Gans'ın sahip olduğu Bleriot muadili[20] iki uçağını, kendi üretimi olan bir kabil-i sevk balonunu[21] ve kendi hizmetinde çalışan kabiliyetli ve güvenilir bir pilot ile birlikte Osmanlı Devleti'nin hizmetine vermeyi arzu ettiğini belirtti. Bramer'in iddiasına göre Paul van Gans, bu hizmeti karşılığında Osmanlı Devleti'nden maddi bir talepte bulunmuyordu. Yalnız uçakların ve balonun Trablus'a sorunsuz geçebilmelerini sağlamak için, Osmanlı Devleti'nin isteğine göre Tunus veya Mısır'a gönderecekti. Gans'ın adamları burada para kazanma çabası içinde olan alelade havacılar gibi gösteri uçuşları yapacaktı. Bu sırada sınıra yeterince yaklaştıktan sonra uçarak Trablusgarp'a dâhil olacaklardı. Yalnız uçulacak mesafenin uzunluğu nedeniyle, mesafenin ortasına gelen bir yerde geçici bir benzin deposu oluşturulmasını, buna ilave olarak Türk birlikleri tarafından uçaklara ve balonlara İtalyan zannıyla ateş etmelerinin önlenmesi için yerden görülebilecek ve Türk birliklerince bilinecek özel bir tanıtma işaretinin belirlenmesini talep etti.[22]

---

[14] Osmanlı arşiv belgelerinde Arthur Bramer'in ismine yer verilmemekte, sadece "Doktor Bramer" olarak bahsedilmektedir. Bramer'in antetli kağıdında Doctor A.Bramer" yazmaktadır. Antetdeki adresten yola çıkılarak yapılan araştırmada Deutsche Adresbuch-Gesellschaft matbaası tarafından hazırlanan 1912 yılına ait Berlin Adres Rehberi'nde aynı adres bilgisine sahip Arthur Bramer kaydı tespit edildi. 1911 yılına ait rehberde ise Bramer'in kaydı bulunmamaktadır. Bu durumda söz konusu iş yerini 1911 yılında açmış olması gerekir. (Bkz: https://digital.zlb.de/viewer/image/34115495_1912/325/, Erişim tarihi: 11.10.2024). Bramer, kendisine ait antetli kağıtta mesleğini uzman yazar (Fachschriftsteller) ve edebi tercüman (Literarische Üebersetzungen) olarak belirtmekte ve Fransızca, İngilizce, İtalyanca, Rusça, Sırpça, Bulgarca, Çekçe ve Rumence dillerinde çeviri yaptığını ifade etmektedir (Bramer'in antetli kağıdı için bkz: ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 30*). Berlin adres rehberinde ise mesleği yazar (Schriftsteller) olarak verilmektedir. Bramer'in isminin başındaki "Dr" kısaltması ilk başlarda hekim olamayacağı düşüncesine doğmasına neden olsa da, yine 1920 yılı Berlin adres rehberinde "Dr.Med" unvanı ile verildiği tespit edilmiştir. (1920 yılına ait adres rehberi için bkz.: https://digital.zlb.de/viewer/image/34115495_1920/289/, Erişim Tarihi:11.10.2024). Bu araştırmaları yapmama yardımcı olan ve bulunan Almanca metinlerin tercümesini yapan sayın Elif Kınay'a çok teşekkür ederim.

[15] Yapılan arşiv taramasında Bramer'in Berlin Sefaretine ilk ne zaman ve ne şekilde başvurduğu tespit edilememiştir. Ancak Ateşemiliter Vekili Sefarette kendisi ile yapılan görüşmeyi İstanbul'a bildirdiği 19 Aralık 1911 tarihli raporunda, raporun Harbiye Nezareti'nin 10 Aralık 1911 tarihli yazsına cevap olduğunu belirtmektedir. Bu bilgiden yola çıkarak A. Bramer ilk müracaatının 10 Aralık 1911 tarihinden birkaç gün önce gerçekleştiğini farz etmek gerekir.

[16] Ahmet Çelik tarafından hazırlanan yüksek lisans tezinde *"Bu sırada Almanya Ataşeliği de devreye girmişti. Cephede savaşmakta olan Ateşe Enver Bey, Genelkurmay'a başvurarak, Almanya'dan 2 uçak ve güvenilir havacı ekibin sağlanabileceğine dikkat çekiyordu. Ayrıca tanıdığı bir Almanın 2 uçağı Osmanlı ordusuna hediye edebileceğini de belirtiyordu. Tüm bu yazışmalar sonucu somut bir adım atılamamıştı."* bilgisini vermektedir. Ahmet Çelik, *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya, 2004, s.41. Ahmet Çelik kaynak olarak Ajun Kurter tarafından Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914) isimli çalışmanın 57. sayfası göstermektedir. Ancak söz konusu bilgi 65. sayfada verilmektedir. Bkz.: Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.57 ve 65. Ajun Kurter'de söz konusu bilgi için Fethi Kural'ın Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913) kitabının 144. sayfasına atıf yapmaktadır. Fethi Kural tarafından bu sayfada verilen belge incelendiğinde Enver Bey'in Almanya'dan iki adet uçak alınarak Mısır tarikiyle kendisinin komutanı olduğu Bingazi'ye gönderilmesini talep etmektedir. Belgenin arkasına Erkan-ı Harbiye-i Ummiye Dairesinde belgeye işlem yapan subay tarafından düşülen notta von Gans olayından bahsedilmiş, Berlin Sefaretinin bilgisi olduğu vurgulanmış ama kesinlikle Enver Beyin tanıdıkları olduğu bilgisi verilmemiştir. İlave olarak Kural'ın kitabında verilen belgenin tarihi 27 Şubat 1912 (14 Şubat 1327) yani Bramer ile yapılan ilk görüşmeden neredeyse iki ay sonrasıdır. Bkz.: Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri, s.*144.

[17] Osman Nizamî Doğancı Paşa, 6 Eylül 1908 ile 15 Nisan 1913 tarihleri arasında Berlin Sefiri olarak görev yapmıştır. Osman Nizamî (Doğancı) Paşa'nın hayatı için bkz.: Rıdvan Kaşıkçı, *Osman Nizami Paşa'nın Askerî Ve Siyasi Hayatı (1856-1939)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2021.

[18] Paul von Gans; (1866-1915) Almanya'nın köklü, varlıklı ve asalet unvanına sahip Yahudi asıllı Alman ailelerinden birisine mensup olan von Gans, Alman kimyager ve mucittir. Mekanik konusunda tutkulu olup otomobil ve havacılığın da öncülerinden birisidir. Bir havacı veya otomobil yarış sürücüsüdür. 1909'da Frankfurt'ta düzenlenen ilk Uluslararası Hava Gemisi Fuarı'nın ardındaki önemli isimlerden birisidir. Ayrıca Münih yakınlarındaki Oberwiesenfeld'de Bavyera uçuş okulunu kurucusu ve zeplinle transatlantik bir geçiş olan Deutschen Transatlantischen Flugeexpedition'ı düzenleyicisidir. von Gans, Blériot XI uçaklarından birsini, bugün hala sergilendiği Münih'teki Deutsches Museum'a bağışlamıştır. www.fr.wikipedia.org (Erişim Tarihi: 11.10.2024). von Gans ailesinin geçmişi ve diğer üyeleri için bkz.: https://von-gans.net/, (Erişim Tarihi: 16.10.2024). Paull von Gans'ın fotoğrafı için bkz. EK-1.

[19] Ferit Arı tarafından hazırlanan yüksek lisans tezinde von Gans'ın ismi "Hans" olarak verilmektedir. Ferit Arı, *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu Ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918)*, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Burdur, 2017, s.120.

[20] Arşiv belgesinde açık olarak uçaklar için "Bleriot muadili" tanımı kullanılmasına karşılık Orhan Köksal tarafından hazırlanan yüksek lisans tezinde uçakların "Bleriot XI" tipinde olduğu belirtilmektedir. Orhan Köksal, *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Sürecinde Hava Harp Araçlarının Temini (1911-1914)*, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2023, s. 49.

[21] Kabil-i sevk balon, günümüzde Zeplin olarak isimlendirilen ve rüzgârdan bağımsız olarak kendi motorları ile istenilen yöne sevk edilebilen balonlar için kullanılan tabirdir.

[22] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 2.*

Bramer'in teklifini ciddi ve güvenilir bulan Sefir Osman Nizami Paşa, hizmetleri süresince havacılara uygun maaş verileceğini belirtti. Berlin Ateşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban da Bramer'in isteklerinin önceden kendileri tarafından düşünüldüğünü ve gerekli önlemlerin alınacağını belirtti. Raporunda kabil-i sevk balonun Trablusgarp'a naklinin kolay ve uygun olsa bile orada her zaman gaz ile şişirilmesinin ve kullanılmasının çok güç olduğunu, buna karşılık balonun Çanakkale Boğazı'nda keşif görevlerinde kolaylıkla kullanılabileceğini belirtti.[23]

C. UÇAKLAR VE KABİL-İ SEVK BALON İÇİN YAPILAN PLANLAR

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesinin 25 Aralık 1911 tarihinde Berlin Sefaretine gönderdiği yazıdan Bramer'in teklifinin büyük bir heyecan yarattığı anlaşılıyor ve yazı "Doktor Bramer ile Mösyö Gans'ın hareket-i vakı'aları şayan-ı teşekkürdür" cümlesiyle başlıyor. Hemen peşinden uçakların teknik özellikleri ile ilgili sorular sıralanıyor. Peşinden von Gans tarafından bir pilotun Osmanlı hizmetine verileceğine nazaran ikinci pilot ile iki makiniste daha ihtiyaç olup olmadığı ve nasıl temin edilebileceği ayrıca ne maaş verilmesinin gerektiği soruldu. Uçakların Tunus'tan Trablusgarp'a geçişleri sırasında Tunus sınırında kendilerini karşılayıp yardımcı olacak, emniyet ve istirahatlerini sağlayacak bir kıta Osmanlı askerinin hazır edileceğini bildirdi. Trablus Komutanı Neşet Bey'in karargâhının Tunus sınırına 150 kilometre uzaklıkta olduğu göz önüne alınarak, bu mesafeyi ne kadar zamanda kat edebileceklerinin ve yedek benzin deposunun nereye kurulması gerektiği ile birlikte uçaklarda kullanılacak benzin ve hint yağının ne cins olacağı hakkında bilgi talep edildi. Uçaklarda kullanılacak özel işaretin tespiti için Neşet Bey ile muhabere edildikten sonra bilgi verileceği vurgulandı. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi, Neşet Beyin karargâhında benzin ve hint yağı tedarikinin, yedek malzeme ve edevat tedarikinin müşkül olduğunu belirttikten sonra yedek malzemelerin de havacılar tarafından getirilmesi gereğini vurguladı. İhtiyaç duyulan benzin ve hint yağının önceden Trablusgarp'ta depolanması için haftada üç gün ve her seferinde iki saatlik uçuş için toplam üç aylık sürede ne kadar benzin ve hint yağının gerekli olduğunun bildirilmesini istedi. Berlin Sefiri Osman Nizami Paşa tarafından kabil-i sevk balonun Çanakkale'de Boğazında kullanılmasının uygun olacağı belirtilmiş olmasına karşın Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi, Edirne'de bir balon birliği kurulmakta olduğunu ve balonun Edirne'ye sevk masraflarının tespit edilmesini ve sorulan bütün sorular acilen cevap verilmesini istedi.[24]

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesinin sorularını içeren evrak sehven Paris Sefaretine gönderildiğinden yazışmalarda kısa bir gecikme yaşandı. Evrakı alan Berlin Ateşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban'ın von Gans'ın Noel tatili için Nice'e gittiğinden dolayı kendisi ile değil temsilcisi olduğunu söyleyen Arthur Bramer ile temas kurduğu ve istenilen sorulara cevap aradığı anlaşılıyor. Yüzbaşı Fuat İzzet Baban, Bramer'den aldığı cevapları 30 Aralık 1911 tarihinde yeni bir rapor ile Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'ye bildirdi. Buna göre uçakların ikisi de iki kişilik monoplandır.[25] Uçaklardan birincisi iki kişilik 70 beygir kuvvetinde motora sahip olan ve 65 km/s hız yapabilen Bleriot uçağıdır. İkinci uçak ise Rumpler[26] markadır. Bu uçak 80 beygir kuvvetinde Daimler motoruna sahiptir ve 100 km/s hız yapabilmektedir.[27] Bu bilgide dikkat çeken husus Bramer'in ilk başvurusunda her iki uçak için "Bleriot muadili" bilgisi verilirken bu sefer daha ayrıntılı bir şekilde birisinin Bleriot, diğerinin ise Rumpler marka olduğu bilgisinin verilmesidir.[28]

Bramer, Ateşemiliter Vekiline von Gans'ın pilotu için Osmanlı Devleti'nin ayrıca maaş vermesine gerek olmadığını ama hizmete alınırsa savaş bitiminde Osmanlı Devleti tarafından uygun şekilde ödüllendirilebileceğini söyledi. İkinci pilot için de von Gans'ın pilotlarından birisinin görevlendirilebileceğini, bu ikinci pilota Trablusgarp'a gidiş-dönüş harcırahı ve ilave olarak aylık 500 Frank maaş verilmesinin yeterli olacağını belirtti.[29] Bu pilota da savaş bitiminde uygun bir ödül verilebilirdi. Her iki pilotun da diplomalı pilot ve makinist olmaları nedeniyle Trablusgarp'a ilave makinist götürülmesine de gerek yoktu.

---

[23] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 2.*

[24] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 5 ve 6.*

[25] Monoplan; tek kanatlı uçakları ifade eden bir tanımdır. Üst üste iki kanatlı uçaklar için "Biplan" tanımı kullanılmaktadır.

[26] Yapılan araştırmada von Gans'ın hiçbir zaman Rumpler marka bir uçağa sahip olmadığı tespit edilmiştir. Hans Holzer ve Leonhard Löffler, "Die 'Bleriot XI' Das meistgebaute Pionierflugzeug der früben Fliegerei", *Kultur & Technik*, Zeitschrift des Deutschen Muesums, 1/1990, s.19.

[27] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 7.*

[28] Orhan Köksal tarafından hazırlanan yüksek lisans tezinde Bramer'le yapılan ikinci görüşmede netleşen uçakların modeli hakkındaki bu düzeltmeye yer verilmemiştir. Köksal, *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Sürecinde Hava Harp Araçlarının Temini*, s.50.

[29] Oysa Paris ve Berlin Ateşemiliter Vekilleri tarafından yapılan araştırmalarda savaş bölgesinde görev alacak pilotlar tarafından 5.000 Frank'tan aşağı maaş talep etmedikleri tespit edilmiştir. Örneğin Paris Sefareti tarafından bulunan bir pilot aylık 5.000 Frank ve her uçuş için de ayrıca 2.500 Frank ücret talep etmiştir. ATASE, OİH; F*on Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 48, Gömlek: 229, Sıra: 1, Belge No: 5*. Osmanlı Devletine başvuran pilotlar içinde en düşük aylık maaş talebi ise 1.500 Franktır. ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 8.*

Her iki uçağın ve bir pilotunun Tunus'a kadar olan tüm masrafları von Gans tarafından karşılanacağı için Osmanlı Devleti'nin bu konuda masraf yapmasına gerek olmadığını belirten Arthur Bramer, uçakların şimdiden sökülerek sandıklanmış ve harekete hazır olduklarını belirtti. Onun planın göre uçaklar Marsilya üzerinden Tunus şehrine geçecekti. Tunus'ta para kazanmaya çalışan havacılar gibi yerel halkı para karşılığı uçuracak, bu hareketlerini devam ettirerek Cerbe Adasına geçecekti. Burada da para karşılığı uçuşlar yapıldıktan sonra Trablusgarp'a geçilecekti. İlk planlamada Trablusgarp'a geçisin Gabis[30] üzerinden yapılması planlanmıştı. Ancak Tunus'un ayrıntılı haritalarının bulunmaması çölde kaybolma tehlikesi yarattığından, Cerbe Adasından sahili takip ederek Trablusgarp sınırındaki Re's-ül Acir'e[31] sahili takip ederek uçulması daha uygun bulundu. [32] Osmanlı askerlerinin havacıları Re's-ül Acir'de karşılaması gerekiyordu.[33] Her ihtimale karşı ikinci bir varış noktasının belirlenmesi uygun olacaktı[34] Cerbe Adasından, Neşet Bey'in karargâhına kadar olan mesafenin yaklaşık 250 kilometre olması, uçakların saatte 60km/s hız yaparak bu mesafeyi dört saatte aşmasına imkân veriyordu. Ancak Fransızların uçakların Cerbe Adasından fazla yakıt alarak uçmasına müsaade etmeyecekleri ihtimaline karşı Re's-ül Acir'deki Osmanlı müfrezesi 10 kilo kadar hint yağı ve 150 kg kadar da benzini ikmal noktası olarak yanında bulundurulmalıydı. Benzin otomobillerde kullanılan alelade bir benzin türü olabilse de hint yağının Schmier Oel marka olması tercih sebebiydi.[35]

Haftada üç gün uçulacağı ve her uçuşta iki saat havada kalınacağı hesap edildiğinde üç aylık süre için her iki uçağın toplamda en az 2.000 kg benzin ve 300 kg. hint yağına ihtiyacı olacaktı. Benzinin buharlaştığı hesaba katıldığında daha fazla benzinin depolanması gerekliydi. Uçaklara ait yedek parçalar ve malzemeler havacılar tarafından getirilecekti. Uçakların uzaktan görülebilmeleri için özel bir işaret belirlenmesi gerekliliğini tekrar burada dile getiren Bramer, bu işaretin motora (pervaneye) dolaşmayacak ve uçağın dengesini bozmayacak bir yapıda olmasını talep etti. [36]

Berlin Ateşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban kendi görüşü olarak sadece Almanca bilen havacılara kimliklerini belirtmek için birer vesika verilmesinin uygun olacağını belirttikten sonra, von Gans'in Noel için Nice'e gitmiş olduğundan kendisi ile görüşemediğini ekledi. Bu sebeple yukarıdaki ifadelerin Arthur Bramer'e ait olduğunu vurguladıktan sonra von Gans ile yüz yüze görüştüğünde aynı konuları tekrar kendisi ile de konuşacağını yazdı. Yüzbaşı Fuat İzzet Baban, von Gans'ın balonunun kabil-i sevk bir balon olduğunu yineledikten sonra, balonun Edirne'de kullanılması isteğine Bramer'in cevap vermeye yetkili olmadığını söylediğini ancak von Gans ile kendisinin görüşmesinde sonuç alabileceğini belirtti. Yüzbaşı Fuat İzzet Baban, son olarak konu hakkında Fransızların az da olsa bilgi sahibi olmaları durumunda uçaklara Tunus'ta el koyabileceklerini belirterek gizliliğe azami dikkat edilmesini talep etti.[37]

Harbiye Nezareti, 13 Ocak 1912 tarihinde Sadaret makamına yazdığı yazı ile Trablusgarp'a uçak göndermeyi amaçlayan başka bir proje[38] için 721.400 kuruş ve von Gans tarafından verilen uçakların pilotlarının maaşları ve Trablusgarp'taki masraflarının karşılığı olarak 31.500 kuruş ki toplam 752.900 kuruşun acilen ödenmesini talep etti.[39] Arthur Bramer ile son görüşmenin Aralık 1911 sonunda yapıldığı ve 30 Aralık 1911 tarihinde Berlin Ateşemiliter Vekili tarafından Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'ye rapor edildiği ve bu raporda von Gans tarafından verilecek uçaklar için bir masraf belirlenmediği dikkate alındığında; Ocak 1912 başlarında Arthur Bramer ile bir görüşme daha yapıldığı ve muhtemel masraf miktarının belirlendiği anlaşılmaktadır.

Harbiye ve Maliye nezaretleri arasındaki yazışmalardan sonra[40] 752.900 kuruş. Harbiye Nezareti emrinde harcanılmak üzere 20 Ocak 1912 tarihinde Paris Sefaretine gönderildi. Emirde; "Maliye Nezaret-i Celileleri

[30] Günümüzde ismi Gabes'dir.

[31] Günümüzde ismi Ras Ajdir'dir.

[32] Ferit Arı hazırladığı yüksek lisans tezinde bu uçakların Mısır üzerinden Bingazi'ye gönderileceğini belirtmiştir. Arı, *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu Ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler,* s. 120. Ferit Arı söz konusu güzergah için BOA, *Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO), Kutu: 3990, Gömlek: 29943, Belge No: 01* arşiv belgesine atıf yapmaktadır. Söz konusu belgede hiçbir güzergâh bilgisi bulunmamaktadır.

[33] Orhan Köksal ise hazırladığı yüksek lisans tezinde von Gans'ın uçaklarının Cerbe Adası'ndan doğrudan Neşet Bey'in karargâhının bulunduğu Aziziye'ye geçeceklerini belirtmiştir. Köksal, *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Sürecinde Hava Harp Araçlarının Temini*, s.51. Ferit Arı ise uçakların Mısır üzerinden Bingazi'ye gönderilmek istediğinden bahsetmektedir. Arı, *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu Ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler*, s.120.

[34] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 8.*

[35] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 9.*

[36] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 9.*

[37] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 10.*

[38] Bu proje başka bir makale içeriğinde incelenmiş olup yayım aşamasındadır.

[39] BOA, *BEO*, *Kutu: 3990, Gömlek: 29943, Belge No: 01.*

[40] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 11, 14 ve 15.*

tarafından yedi yüz elli iki bin dokuz yüz kuruş Trablus için tayyare mübayaası esmanı olmak üzere Harbiye Nezareti emrine irsal olunmuştur. İş bu mebaliğin hıfzı mütemennadır." denilmektedir. Yani paranın hemen sarf edilmeyip, korunması ve posta ile gönderilen ayrıntılı emrin beklenmesi emredilmektedir.[41] Aynı emir üç gün sonra Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa[42] tarafından da Paris Sefaretine yazılması konuya verilen önemi vurgulamaktadır.[43] Ayrıntıları içeren ve posta ile Paris Sefaretine gönderilen emir arşivlerde tespit edilemediğinden hangi sebeple ödemenin bir süre bekletilmesine ihtiyaç duyulduğu tespit edilememiş olmasına rağmen Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesinin bir şeylerden şüphelenmiş olması muhtemeldir. Diğer bir ilginç husus ise von Gans ve Arthur Bramer'in Almanya'da ikamet etmesine ve uçakların da Almanya'dan yola çıkacaklarına karşın paranın Paris Sefaretine gönderilmesidir.

Bu proje için para dahi hazırlanmışken, 24 Ocak 1912 tarihinde Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şube tarafından Berlin Sefareti Ateşemiliterliği Vekâletine gönderilen bir tahrirat ile aniden Arthur Bramer aracılığı ile Paul von Gans tarafından teklif edilen iki uçak ve bir kabil-i sevk balondan vazgeçildi. Berlin Sefaretine gönderilen emir şu ifadelere sahipti:

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye İkinci Şubesi,

> "Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesi
>
> Berlin Ateşemiliterliği Vekaletine Tahrirat,
>
> 11 Kanun-i Sani 327 (24 Ocak 1912)
>
> Bir tayyareci ile birlikte iki tayyaresini Trablusgarp'ta istihdam edilmek üzere Hükümet-i Seniyeye hediye etmek isteyen Mösyö Gans'in teklifatı hakkında kendilerinin Alman bulunması hasebiyle Tunus'dan Trablus'a mürurları şimdilik müstacil görülmediği cihetle ve daha sair bazı esbabdan dolayı hiçbir icraata teşebbüs edilmeyeceğinden bu hususda ibraz-ı asar-ı hayirhâhî eylelen Mösyö Ganis'e ne gibi esbabdan dolayı teklifatı icra edilmediğine dair mütalaa beyan etmeksizin teşekkür edilmesi beyan olunur."[44]

Emir içeriğinde projeden vazgeçilme nedenlerinden olduğu bahsedilen "daha sair bazı esbabdan dolayı" ifadesinin açıklandığı başka bir belge tespit edilemedi. Ancak Osmanlı yönetimin bir güvensizlik hissettiği anlaşılmaktadır.

D. ARTHUR BRAMER'İN İSTANBUL SEYAHATİ VE İSTEKLERİ

Trablusgarp'a uçak göndererek Osmanlı Devleti'ne yardım etme isteğinden vaz geçmeyen Arthur Bramer Şubat 1912'de İstanbul'a geldi. Kendisinin, daha sonra gönderdiği mektuptan, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ile görüştüğü anlaşılmaktadır. Görüşmede Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesinde görevli Erkan-i Harp Kaymakamı Süreyya (İlmen)[45] Bey de hazır bulunmuş olabilir.

---

[41] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 19.*

[42] Mahmut Şevket Paşa: (Bağdat-1856, İstanbul-11 Haziran 1913) Osmanlı asker ve devlet adamıdır. Türk havacılığının kuruluş çalışmalarına Mahmut Şevket Paşa'nın Harbiye Nazırlığı döneminde onun emri ile başlanmıştır. 31 Mart Olayı olarak bilinen ayaklanmanın bastırılmasında ve II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesinde rol oynamış ve kurulan İbrahim Hakkı Paşa kabinesinde Harbiye Nazırı olmuştur. Bir süre sonra bu görevden ayrılmış ve Balkan Savaşı sırasında İttihat ve Terakki'nin gerçekleştirdiği hükümet darbesinden (Babıali Baskını) sonra 23 Ocak 1913 tarihinde Sadrazam'lığa getirilmiştir. 11 Haziran 1913 günü Beyazıt Meydanı'nda makam otomobilinin içindeyken uğradığı silahlı saldırıda hayatını kaybetmiştir. Kabri İstanbul'un Şişli semtinde 31 Mart şehitlerinin anısına dikilmiş Abide-i Hürriyet'in bulunduğu Hürriyet-i Ebediye Tepesi'ndedir. Suikast sırasında içinde bulunduğu otomobil, üniforması, öldürülen yaverlerinin kıyafetleri ve silahlar İstanbul Harbiye'deki Askerî Müze'de sergilenmektedir. Mahmut Şevket Paşa'nın hayatı ve çalışmaları için bkz.: Kemal Yakut, *Mahmut Şevket Paşa ve Dönemi*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Eskişehir, 1998; Zekeriya Türkmen, "Mahmut Şevket Paşa (1856-1913)", İslam Ansiklopedisi, Cilt 27, Ankara, 2003, s. 384-386. Mahmut Şevket Paşa'nın Türk havacılığını kurma çalışmaları için bkz.: Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s.37-58. Diğer çalışmaları için bkz.: Rıdvan Bal, "Mahmut Şevket Paşa'nın Askerî Reform Çalışmaları ve Türk Spor Tarihinde Bir Dönüm Noktası: Süvari Binicilik ve Tatbikat Okulu", *Mevzu: Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 7, Şubat 2022, s. 55-87. Mahmut Şevket Paşa'nın suikastı için bkz.: Hacer Göl, "Belgelerle Mahmut Şevket Paşa Suikastı", *Tarih ve Gelecek Dergisi*, Mart 2021, Cilt 7, Sayı 1, s. 334-362.

[43] BOA, *Hariciye Nezareti (HR), Paris Sefareti (SFR4), Kutu: 846, Gömlek: 66, Belge No: 01*

[44] ATASE, OİH; Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 21.

[45] Süreyya İlmen, Türk havacılığının kurucusudur. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından uçak alınması ve pilot yetiştirilmesi ile görevlendirilmiştir. Daha sonra bu işlerle ilgilenmek üzere Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesi içinde kurulan dört kişilik "Tayyare Komisyonu"nun başkanıdır. Bu komisyonun tam kuruluş tarihi arşiv belgelerinden şimdiye kadar tespit edilememiş olmakla birlikte, 1 Haziran 1911 tarihinde kurulduğu değerlendirilmekte ve bu tarih Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının kuruluş tarihi olarak kabul edilmektedir. Ajun Kurter, Tayyare Komisyonun en erken Mart 1912'de kurulduğunu iddia etmektedir. Bkz.: Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s. 79-80. Süreyya İlmen'in hayatı ve Türk havacılığını kurma çalışmaları için bkz.: Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitapevi, İstanbul 1947 ve Ö. Kürşad Karacagil, *Süreyya Paşa (İlmen)*, Yeditepe Akademi, İstanbul, 2021. Aynı araştırmacının doktora tezi için bkz.: Ö. Kürşad Karacagil, *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri Ve Eserleri*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2011.

Bu görüşmede iki uçağı ve bir kabil-i sevk balonu Trablusgarp'a gönderme isteğinden dolayı "ibraz-ı asar-ı hayirhâhî eylediklerinden dolayı kendilerine teşekkürat-ı lazımede" bulunuldu. Müsait bir zaman ve fırsatta uçaklarından ve kabil-i sevk balonundan istifade edileceği de beyan edildi.[46]

Bu ifadeler açık ama kibar bir şekilde ret anlamı içermesine karşılık Osmanlı yöneticilerinin aklını karıştırdığı anlaşılıyor. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesinden Berlin Sefareti Ateşemiliter Vekâletine gönderilen 13 Mart 1912 tarihli yazı bu kafa karışıklığını ortaya koymaktadır. Yazıda olayın gelişimi kısaca hatırlatıldıktan sonra söz konusu kabil-i sevk balonun Çanakkale Boğazında keşif hizmetinde kullanılabilmesi için hangi şartlarda Almanya'dan Çanakkale'ye sevk edilebileceğinin araştırılması talep edildi. Balonun kullanımı için kaç baloncuya ihtiyaç olduğu, balona gaz doldurmak için ne kadar boruya ihtiyaç duyulduğu ve bu boruların Türkiye'ye nasıl sevk edilebileceği de soruldu. Sorular derinleştirilerek balonu Çanakkale'de hava şartlarından korumak için lazım olan hangarın von Gans'ın elinde mevcut olup olmadığı, varsa sökülüp takılabilir olup olmadığı, eğer portatif bir hangar ise ne şekilde gönderilebileceği, eğer von Gans'ın elinde bir hangar mevcut değil ise inşa edilmesi gereken hangarın boyutlarının bildirilmesine kadar detaylandırıldı. En son olarak da kabil-i sevk balon ile Çanakkale'de düşman gemilerine bomba atılıp atılamayacağının öğrenilerek diğer başka ayrıntılarla birlikte bildirilmesi talep edildi.[47]

Arthur Bramer'in amacından vazgeçtiği söylenemez. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'ya 12 Mart 1912 tarihinde bir mektup gönderiyor. Mektubunda; 21 Şubat'ta İstanbul'da yapılan görüşmede Mahmut Şevket Paşa tarafından verilen sözlü talimatlar gereğince; 80 beygir gücünde motoru olan bir Etrich-Rumpler uçağını Tunus'a göndermeye muvaffak olduğunun müjdesini veriyor. Bramer, pilot Georg Seibert'in[48] uçağın yanında beklediğini ve nereye gitmesi gerektiği yönünde gerekli talimatları alır almaz Trablusgarp'a geçeceğini yazıyor. Bramer'in ifadesine göre pilotun yanında 1.800-2.000 kilometre uçmasına yetecek kadar benzin ve yağ ile gerekli yedek malzeme bulunuyor.[49] Uçağın bir seferde 200-250 kilometre uçabileceğini ekliyor. Uçağın Tunus'a kadar olan tüm masraflarının arkadaşı tarafından karşılandığını hatırlattıktan sonra, Trablusgarp'ta Pilot Georg Seibert ve tüm yedek malzemenin sorumluluğunun Osmanlı ordusuna ait olacağını yineliyor. Kendisinin bu işlemler için 382 Mark harcadığını belirttikten sonra bu paranın kendisine Berlin'deki Osmanlı Sefareti aracılığıyla değil telgraf ile gönderilmesini talep ediyor.[50] İfadesine göre Osmanlı Sefareti İtalyan casusları tarafından takip edilebileceğinden kendisi de deşifre olmak istememektedir. Kendisine telgrafla soru sorulduğunda hemen, masrafları Osmanlı Hükümetine ait olmak üzere, İstanbul'a gelip gerekli ayrıntıları verebileceğini ekledikten sonra olumlu bir yanıt beklemekten onur duyduğunu belirterek mektubuna son veriyor.[51]

Bramer, 19 Mart 1912 tarihli ve başlığına "Acildir" ibaresi düşülmüş mektubuna 12 Mart tarihli mektubuna bir cevap alamadığından dolayı yaşadığı şaşkınlığı belirterek başlamaktadır. İlk mektubunda kendisinin Türkleri ikna etmeye yeterli olmadığını düşünmüş olmalıdır ki, bu mektubunda isim vermeden Alman dostunun yaptığı büyük maddi ve manevi fedakârlıkları vurguladıktan sonra Alman uyruklu ve Türkiye'ye bağlı olan arkadaşının cevapsız bırakılmayacağına olan inancını dile getiriyor. Bramer, mektubunun alınmasından hemen sonra telgraf yoluyla İstanbul'a çağrılmasını ve seyahat masraflarının da aynı zamanda telgraf havalesi yoluyla ödenmesini talep ediyor. Türkler nezdindeki inandırıcılığının azaldığının farkında olan Bramer, "Lütfen bana inanın, Ekselansları" sözüyle mektubunu sonlandırıyor. [52]

Bramer'in ikinci mektubundan sonra Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesi, 23 Mart 1912 tarihinde Berlin Sefareti Ateşemiliter Vekâletine yazarak, uçakların gerçekten Tunus'ta olup olamadığının araştırılmasını, pilot ve makiniste ne kadar maaş verileceğini, maaşların ve Trablusgarp'a kadar olan masrafların ne

[43] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 23.* Başka bir belgede de teklif edilen uçaklardan Trablusgarp'ta hangar yapımı ve benzin depolanmasından sonra istifade edileceğinin belirtildiği yazılıdır. ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 25.*

[47] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 23.*

[48] Yapılan araştırmada Georg Seibert'in pilot brövesini 25 Mayıs 1914 tarihinde kazandığı, pilot sertifika numarasının 779 olduğu ve mesleğinin teknisyenlik olduğu tespit edilmiştir. Bkz.: http://autoveteranen.de/flugzeug/piloten4.html, (Erişim Tarihi: 15.10.2024), http://www.frontflieger.de/3-alteadler.html, (Erişim Tarihi: 15.10.2024). Birinci Dünya Savaşı sırasında Alman Hava Kuvvetlerinde pilot olarak savaşa katılan Georg Seibert'in Teğmen Psaar ile birlikte 11 Eylül 1917'tarihinde ünlü Fransız Pilot Yüzbaşı Georges Guynemer'i Poelkapelle üzerinde vurarak düşürdüğü iddia edilmektedir. Kendisi de bu başarısından sadece üç saat sonra Teğmen Medaets'in kurbanı olarak hayatını kaybetmiştir. https://www.hangarflying.eu/2017/02/luchtoorlog-in-de-ijzertoren/ (Erişim Tarihi: 15.10.2024) ve https://www.historynet.com/georges-guynemer-frances-world-war-i-ace-pilot/ (Erişim Tarihi: 15.10.2024).

[49] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 32.* Fransızca belgelerin tercümesini yapan sayın Selman Yarar'a çok teşekkür ederim.

[50] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 33.*

[51] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 33.*

[52] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 30 ve 31.*

şekilde ödeneceğini ve Bramer ile bir mukavele yapılmasına gerek olup olmadığının araştırılarak bildirilmesini talep etti.[53]

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesi tarafından Arthur Bramer'e ayrıca gönderilen telgraf ile uçağın Trablusgarp sınırları içinde nereye sevk edileceğini henüz belirleyemediklerini ifade ederek İstanbul'a tekrar gelmesine gerek olmadığı belirtiliyor. Uçağın nerede bulunduğu ve ne şekilde hudut geçerek Trablusgarp'a dâhil olacağı, uçağın taşıyacağı özel tanıtma işaretinin muhteviyatı ile pilot ve makinist maaşları ile birlikte toplam ne kadar harcama yapılması gerektiği Berlin Ateşemiliter Vekili ile temas kurularak belirlemesinin gerekliliği vurgulandı. Bu konular belirlendikten sonra Trablusgarp Komutanı Neşet Bey'den alınacak bilgilere göre uçağın Trablusgarp'a geçirileceği belirtildi. Yaptığı harcamaların Ateşemiliter Vekili tarafından onaylanmasının gerekliğiliğine rağmen bu seferlik 382 Mark harcamasının karşılığının kendisine gönderildiği yazıldı[54]

Bramer, mektuplarından sonra gönderdiği telgraflarla Osmanlı yönetimini taciz etmeye devam etti. 27 Mart 1912 tarihli telgrafında İstanbul'a gelmek için harcırah talebini yineledi.[55] Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi İkinci Şubesi, Berlin Ateşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban'a hemen ertesi gün bir telgraf göndererek, kendisi ile görüşülerek Bramer'in İstanbul'a gelmesine gerek olup olmadığının bildirilmesini istedi.[56] Yüzbaşı Fuat İzzet Baban, 29 Mart tarihli telgrafında Bramer ile görüştüğünü belirtirken, görüşme ayrıntılarını posta ile gönderdiğini ifade etti.[57] Ancak çok ilginç bir bilgi paylaştı. Aldığı ihbara göre von Gans'ın kabil-i sevk balonu üç ay önce Amerika'ya gönderilmişti.[58]

Bramer, 30 Mart 1912 tarihli mektubunda Berlin Ateşemiliteri ile görüştüğünü beyan ediyor. Georg Seibert'ten bu sefer "Tamirci-Pilot" olarak bahsettikten sonra kendisine yapılacak muamelenin Osmanlı ordusunun işi olduğunu belirtip kendisinin savaş süresince bir asker olarak saygı görmeyi beklediğini ifade etti. von Gans için Kızıl Kartal Nişanı[59] ve Aziz Michael Nişanına[60] sahip büyük bir sanayici olması nedeniyle Osmanlı Harbiye Nezareti'nin kedisine uygun bir teşekkür şekli bulabileceğini ümit ettiğini vurguladı. Bu ulvi taleplerinden sonra ayrıntılarını verdiği 63,30 Mark tutarındaki harcamasının karşılanmasını da talep etti. Pilot ve uçak hakkındaki nihai karar ve harcamalarının karşılığını ivedilikle beklediğini yazdı.[61]

Bramer'in, 5 Nisan 1912 tarihli mektubunda olayı biraz daha büyütmeye çalıştığı görülüyor. von Gans'ın Almanya'da bulunduğunu belirttikten sonra kendisi, Berlin Ateşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban ve von Gans arasında görüşmeler yapıldığını iddia ediyor. Peşinden von Gans'ın, isim vermeden, çeşitli uçak şirketlerinin başı olduğunu ücretsiz olarak bir balonu patlatabilecek fişekleri ücretsiz olarak temin edebileceğini söylüyor. Ayrıca Osmanlı ordusu için imal edilecek birkaç yeni model uçak temin edebileceğini de iddia ediyor. von Gans'ın Prusya Prensi Henry'nin[62] koruması altında düzenlenen 1912 yılı uçak sergisinin de yönetim

[53] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 25.*

[54] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 26.*

[55] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 27.*

[56] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 29.*

[57] Görüşmenin ayrıntılarını içeren yazının 9 Nisan 1912 tarihinde Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesine ulaşmadığı görülmektedir. ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 48.*

[58] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 36.*

[59] Kızıl Kartal Nişanı (Almanca: Roter Adlerorden), Prusya Krallığı'nın bir şövalyelik nişanıydı. Savaşta gösterilen cesareti, askeri liderlikte mükemmelliği, krallığa uzun ve sadık hizmeti veya diğer başarıları takdir etmek için hem askeri personele hem de sivillere veriliyordu. Çoğu Alman ve diğer Avrupa nişanında olduğu gibi, Kızıl Kartal Nişanı da yalnızca subaylara veya yaklaşık olarak eşdeğer statüdeki sivillere verilebilirdi. Ancak, astsubaylara ve erlere, daha düşük rütbeli sivil memurlara ve diğer sivillere verilebilen bir nişan madalyası vardı. https://en.wikipedia.org/wiki/Order_of_the_Red_Eagle, (Erişim tarihi: 16.10.2024).

[60] Aziz Mikâil Nişanı (Almanca: Orden zum Heiligen Michael), daha sonra Aziz Mikâil Liyakat Nişanı (Almanca: Verdienstorden vom Heiligen Michael), 29 Eylül 1693'te o zamanlar Köln Başpiskoposu olan Bavyera'lı Joseph Clemens tarafından askeri bir tarikat olarak kuruldu. Tam adı, Kutsal Başmelek Mikâil'in Koruması Altındaki İlahi Şanın Savunucularının En Şanlı Askeri Tarikatı'ydı. Başlangıçta, bu tarikat yalnızca Katolik soylularına açıktı. Kuruluşundan sonra tarikat, Büyük Üstat ve üç sınıftan oluşuyordu: Şövalye Komutan, Şövalye Subay ve Şövalye, ruhani ve laik olmak üzere iki bölüme ayrılmıştı. Büyük Üstat ve Şövalye Komutanlara bir göğüs yıldızı bahşedildi. Resmen her biri ruhani ve laik dokuz bölümle sınırlı olan Şövalye Komutanlar veya Şövalyeler Büyük Haç bölümü oluşturuyordu. Tarikatın dört manevi Şövalye Subayı vardı: şansölye, fahri papaz, sadaka sorumlusu ve sakristan ve aynı miktarda laik Şövalye Subayı: mareşal, hazinedar, seyis ve kâhya. Üçüncü Şövalye sınıfı her biri 18 manevi ve laik şövalye ile sınırlıydı, bu yüzden tarikatın ideal olarak melekler kraliçesinin yaşını temsil eden 63 üyesi olmalıydı. Tarikatın ilk merkezi Köln Seçmenliği'ndeki Godesburg'da, 1750'lerden itibaren Seçim Sarayı'nda bulunuyordu. Bavyera ana kilisesi Münih'teki Berg am Laim'deki St. Michael'dı. 1808'de, nişan Bavyera'lı Maximilian Joseph I tarafından Bavyera Krallığı'nda bir şövalye nişanı olarak tanındı ve çoğunluğu Protestan ve edebi avam olan on iki alıcıyla sınırlı olan Onur Şövalyeleri derecesi üçüncü sınıfa eklendi. 1813'te, nişan resmi olarak Aziz Michael Şövalye Evi Nişanı unvanını aldı. 16 Şubat 1837'de Bavyera Kralı I. Ludwig, askeri nişanı, Aziz Michael Liyakat Nişanı adı verilen bir liyakat nişanına dönüştürdü ve üç sınıfa ayrıldı: Şövalye Büyük Haç, Şövalye Komutan ve Şövalye. Bu sırada nişanların fiziksel görünümü de değişti. 1855'te Şövalye Büyük Komutan ve Şövalye 2. sınıf sınıfları tanıtıldı. 1887'de nişan yeniden düzenlendi ve 1., 2., 3. Sınıf Şövalye Nişanı olarak isimlendirildi. https://en.wikipedia.org/wiki/Order_of_Saint_Michael_(Bavaria), (Erişim tarihi: 16.10.2024).

[61] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 37, 38, 39, 40.*

kurulunda olduğunu ekliyor. Bramer mektubunu beklentilerini aktararak bitiriyor ve şunları yazıyor:

> "Ekselanslarından, ilgili emirleri telgraf yoluyla verme nezaketini göstermenizi içtenlikle talep etmekten onur duyuyorum; ulaşım zor, belki de kısa bir süre sonra imkânsız olacaktır. Eminim ki, iyi tavsiyelerim için sadece Ekselansları tarafından değil, aynı zamanda Osmanlı hükümeti tarafından da teşekkür edilecektir."[63]

Umur-ı Erkan-ı Harbiye Dairesi Üçüncü Şube tarafından 14 Nisan 1912 tarihinde hem Berlin Sefaretine hem de Trablusgarp Komutanlığına birer telgraf gönderildi. Her iki telgraf içeriğinden bir uçağın 7 Nisan 1912 tarihinde Re's-ül Acir'de ulaştığının rapor edildiği anlaşılıyor. Trablusgarp Komutanlığına gönderilen telgrafta; uçağın yanında pilot olarak 30 yaşlarında Georg Seibert'in bulunduğu bilgisi verildi. Uçak, Aziziye'deki[64] karargâha yaklaşırken 150 metre yükseklikten uçacak ve kanatlarının uçları kırmızı boyalı olacaktı. Aşağıdaki Türk askerleri de kendisine Türk bayrağı sallayarak cevap verecekti. Re's-ül Acir'de bulunan yaklaşık 2.000 kilogram ağırlığındaki yedek malzemenin karargâha getirilmesi için ücreti Trablusgarp Komutanlığından karşılanmak üzere deve gönderilmesi ve Georg Seibert ile hemen temas kurulması emredildi. Ayrıca pilota 2.500 Frank maaş verileceği ve bir Türk subayı gibi iaşe edileceği bilgisi verildi.[65] Berlin Sefareti Ateşemiliter Vekâletine çekilen telgrafta ise, Trablus Komutanlığına verilen emirlerden bahsedildikten sonra, pilotun ölüm veya sakatlanmasına karşılık 20.000 Frank değerinde sigorta ettirilmesi ve Sefir Osman Nizami Paşa'nın uygun göreceği bir mukavelenin imzalanması emredildi.[66]

Bramer, Osmanlı Harbiye Nezaretine son mektubunu 12 Nisan 1912'de gönderdi. Biraz çaresizlik ve son çırpınış hissettiren mektubunda bütün önemli masrafları üstlenen tek kişinin kendisi olduğuna vurgu yaptı. Tunus'ta bulunduğunu iddia ettiği pilot Georg Seibert'in ihtiyaçlarının karşılanması için hemen Marsilya'ya hareket edeceğini yazdı ve daha önceki masraflarının 15 Nisan 1912 pazartesi gününe kadar telgraf havalesi ile gönderilmesini talep etti. Mektubunu; "Osmanlı hükümetine çok önemli hizmetlerde bulunacağıma ve acil ricamın yerine getirildiğini göreceğime inanıyorum, lütfen bana inanın Ekselansları" satırlarıyla bitirdi.[67] Hâlbuki Bramer'in ilk talebi olan 382 Mark daha önceden kendisine ödenmişti.

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi'nden 17 Nisan 1912 tarihinde Berlin Sefaretine gönderilen şifreli telgrafta Bramer'in istediği 63,30 Mark'ın da gönderildiği belirtilmektedir. Telgrafta Bramer'in uçakların Tunus'a kadar tüm masraflarını kendisinin karşılayacağı belirtildikten sonra, gerçek durumun yani uçakların Tunus'a gidip gitmediğinin İstanbul'dan belirlenmesine imkân olmadığı hatırlatılmaktadır. Telgrafın devamında hala konuya olan inancı belli edecek şekilde uçakların Tunus'tan Trablus'a geçiş masraflarının Berlin Sefareti tarafından belirlenmesi talep edilmektedir. Arthur Bramer'in sürekli İstanbul'a mektup göndermesinden rahatsızlık duyulmuş olunmalı ki, İstanbul ile muhabereyi keserek tüm müracaat ve işlemlerini Berlin Sefareti üzerinden yapması gerekliliğinin tebliğ edilmesi de istendi.[68]

Umur-ı Erkan-ı Harbiye Dairesi Üçüncü Şubesi 23 Nisan 1912'de Berlin Sefaretine gönderdiği telgraf ile Bramer'in beyanına göre uçağın Aziziye'ye geldiğini, Tunus'taki görevliler vasıtasıyla uçağın Tunus'un neresinde olduğunun araştırılarak tespit edilmesi emredildi.[69]

Aynı gün Trablusgarp Komutanı Neşet Bey tarafından gönderilen bir telgrafın şifre çözümü 25 Nisan 1912 tarihinde yapıldı ve bu telgrafın Harbiye Nezaretinde büyük bir şok yaratmış olması muhtemeldir. Neşet Bey telgrafında şu ifadeye yer verdi; "Re's-ül Acir'e memur gönderildi. Ne tayyare nede tayyareci bulunmadı. Üç gün intizardan sonra avdet ettikleri beray-ı malumat maruzdur."[70]

---

[62] Prusya Prensi Heinrich; (14 Ağustos 1862 - 20 Nisan 1929) Alman İmparatoru II. Wilhelm'in küçük kardeşi ve Prusya Prensi'dir. Annesi aracılığıyla İngiltere Kraliçesi Victoria'nın da torunudur. Deniz subayı olarak Alman İmparatorluk Donanması'nda çeşitli komutanlıklarda bulundu ve sonunda Büyük Amiral rütbesine yükseldi. Birinci Dünya Savaşı'nın başında, Prens Henry Baltık Filosunun Başkomutanı olarak atandı. Kendisine sağlanan imkânlar Rusya'nın Baltık Filosundan çok daha yetersiz olmasına rağmen, 1917 Devrimi'ne kadar Rus deniz kuvvetlerini savunmaya zorlayıp Alman kıyılarına saldırılar düzenlemelerini engellemeyi başardı. Rusya'nın savaştan çekilmesinden sonra görevi sona erdi ve aktif görevi bıraktı. Savaşın sona ermesi ve Almanya'daki monarşinin dağılmasıyla Prens Henry donanmadan ayrıldı. Prens Henry, 20 Nisan 1929'da Hemmelmark'ta gırtlak kanserinden öldü. https://en.wikipedia.org/wiki/Prince_Henry_of_Prussia_(1862%E2%80%931929), (Erişim Tarihi: 16.10.2024).

[63] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 41, 42, 43.*

[64] Günümüzdeki adı Bab el-Aziziye'dir.

[65] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 51, Gömlek: 241, Sıra: 3, Belge No: 2.* Belgede Georg Seibert'in ilk seferinde pilot, ikinci seferinde ise makinist olarak verilmektedir.

[66] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 51, Gömlek: 241, Sıra: 3, Belge No: 4.*

[67] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 44, 45, 46.*

[68] BOA, *HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 70, Belge No: 04; HR.SYS., Kutu: 1571, Gömlek: 1, Belge No: 289 ve* ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 50.*

[69] BOA, *HR.SYS., Kutu: 1571, Gömlek: 1, Belge No: 302* ve ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 51, Gömlek: 241, Sıra: 03, Belge No: 5.*

[70] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 32, Gömlek: 146, Sıra: 7, Belge No: 2.* Bu bilgiye Türk Silahlı Kuvvetlerine ait resmi tarih çalışmalarında da yer verilmiştir. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devrî Osmanlı - İtalyan Harbi (1911 - 1912),* s.448.

Erkan-ı Harbiye Dairesi Üçüncü Şube aynı gün Berlin Sefaretine gönderilen şifreli telgrafta Neşet Bey'in ifadelerine yer verildikten sonra konunun Paul von Gans'tan sorulmasını emretti.[71]

Osmanlı arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre Bramer ısrarla uçağın Tunus'a gönderildiğini iddia etmeye devam etti. Harbiye Nezaretinden 23 Nisan 1912 tarihinde Trablusgarp Komutanlığına gönderilen telgrafta uçağın 28 Nisan'da Aziziye'ye ulaşmış olacağının Berlin Sefaretinden bildirildiği, daha önce kararlaştırılan işaretleri taşıyacağı ve geldiğinde haber verilmesi emredildi.[72] Ancak Aziziye'ye ulaşan bir uçak olmadı.[73]

E. DOKTOR ARTHUR BRAMER KİMDİR

Bramer ismi bir kez daha karşımıza 1932 yılında bu sefer Abbas Hilmi Paşa[74] ile ilgili bir olayda ortaya çıkmaktadır.[75] Abbas Hilmi Paşa'ya bir mektup gönderen Arthur Bramer, Berlin'deki Nollendorfplatz'daki bir kafeteryada otururken Galip ve İbrahim Mansur isminde iki Arap gencinin kendisine suikast planı yaptıklarını duyduğunu belirtti. Mektubunda Mısır sorununa ilgi duyduğunu söyleyen Bramer, Abbas Hilmi Paşa'dan kendisi ile Cenevre'de görüşmesini istedi.[76] Devam eden mektuplarında suikastçiler ile suikast planları[77] ve suikastçilerin fiziksel görünüşleri hakkında ilave bilgiler[78] veren Bramer, Mısır Kraliyet ailesinin üyeleri ile görüştüğünü de iddia etti.[79] Sonunda amacını belli ederek yaptığı masraflar ve seyahatler için Abbas Hilmi Paşa'dan para talep etti.[80] Abbas Hilmi Paşa arkadaşı Curt Prüfer'den[81] konunun araştırılmasını istedi. Prüfer daha araştırmalarının başında Bramer'in iddialarının asılsız ve yanlış olduğunu ortaya çıkardı. Üstelik Bramer'in Birinci Dünya Savaşı sonrasında Afganistan'a silah satmaya çalıştığını bu işin de sahte bir iş olduğunu

---

[71] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 51, Gömlek: 241, Sıra: 3, Belge No: 9*

[72] ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 51, Gömlek: 241, Sıra: 3, Belge No: 9*

[73] Orhan Köksal hazırladığı bir makalede Paul von Gans ile Gabriel Amand'ı birbirine karıştırmış ve *"Arşiv belgeleriyle tespit edildiği üzere Alman Mösyö Gans geri çevrilmiş, Fransız Mösyö Aman'ın dolandırıcılık faaliyetine maruz kalınmıştır."* ifadesine yer vermiştir. Gerçekte geri çevrilen yani sözleşmesi iptal edilen Mösyö Amand'dır. Dolandırıcılık yapmaya çalışan ise Paul von Gans'ın adını kullanan Arthur Bramer'dir. Bkz.: Orhan Köksal, "Trablusgarp Harbinde Osmanlı Devletinin Tayyare Sorunu ve Arayışları", *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu*, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul, 2020, 303. Gabriel Amand'ın Trablusgarp'a uçak gönderme çalışması ayrı bir makale konusu olarak incelenecektir.

[74] Abbas Hilmi Paşa (14 Temmuz 1874, İskenderiye - 19 Aralık 1944, Cenevre), son Mısır Hidiv'idir. Osmanlı İmparatorluğu'nun fermanı ile 7 Ocak 1893'te Mısır Hidiv'i olarak atandı. 1914'te İstanbul'da bulunduğu sırada Osmanlı Devleti Almanya'nın safında 1. Dünya Savaşı'na girdi. İngiltere, Mısır'ı ilhak ettiğini açıkladı ve Abbas Hilmi Paşa'nın Hidiv'liği kabul etmediğini bildirdi. Bu gelişme ile Abbas Hilmi Paşa'nın Mısır Hidiv'liği fiilen sona erdi; yerine amcası Hüseyin Kamil İngilizler tarafından "Sultan" unvanıyla Mısır hükümdarlığına getirildi. Osmanlı hükûmeti ise Abbas Hilmi Paşa'yı Sevr Antlaşması'nı imzaladığı 10 Ağustos 1920'ye değin Mısır Hidiv'i olarak tanımaya devam etti. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması ile Hidiv'liği resmen sona erdi. 1931'de Mısır'a girmesi yasaklandı. Son günlerini geçirdiği Cenevre'de 20 Aralık 1944'te öldü. Kahire'deki Afifi Türbesi'ne defnedildi. Abbas Hilmi Paşa'nı hayatı ile ilgili bkz.: Ü. Gülsüm Polat, "İmparatorluğun Son Savaşında Sivil Seçkinler: Mısır Hıdiviyyet Ailesi Ve Faaliyetleri", *XVIII Türk Tarih Kongresi* , Ankara, 2018, s.215-235 ve Yüksel Çelik, "Üsküdar Sakinlerinden Son Hıdiv II. Abbas Hilmi Paşa (1874-1944) ve Hıdiv Kasrı", *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu V*, Cilt 2, Üsküdar, s.401-420.

[75] Abbas Hilmi Paşa'nın özel evrakları ailesi tarafından korunmuş, 1980 yılında Mısır'daki Muhammed Ali Vakfına verilmiş vakıf tarafından da Durham Üniversitesi arşivine devredilmiştir. Durham Üniversitesi Abbas Hilmi Paşa Koleksiyonu Abbas Hilmi Paşa'nın Hidiv'liği dönemini (1892-1914) ve Aralık 1914'te tahttan indirilmesinden 1944'te Cenevre'de ölümüne kadar olan dönemi kapsayan Fransızca, Arapça, Türkçe, Osmanlı Türkçesi, Almanca, Yunanca, İtalyanca, İngilizce belgelerden oluşmaktadır. Referans kodu: GB-0033-HIL'dir.

[76] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/124/5.*

[77] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/124/13-1.*

[78] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/124/28-30.* Bramer, Abbas Hilmi Paşa'ya gönderdiği telgraflar ile de kendisinin ve sözde suikastçıların hareketleri hakkında bilgiler vermiştir. Bkz.: Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/124/99-112.*

[79] Durham Üniversitesi Arşivi, GB-0033-HIL/124/26.

[80] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/126/56, 57.*

[81] Curt Max Prüfer (26 Temmuz 1881, Berlin-Friedenau - 30 Ocak 1959, Baden-Baden) Erlangen-Nürnberg Üniversitesi'nde Sami dilleri okudu ve 1906'da mezun oldu. 1907'de Kahire'deki Alman Büyükelçiliğinde tercüman olarak göreve başladı. Burada, Max von Oppenheim'ın gözetimi ve danışmanlığı altında çalıştı. Birinci Dünya Savaşı'nın ilk iki yılında, Birinci ve İkinci Kanal Harekâtlarına hazırlık olarak Filistin, Lübnan ve Suriye'de Almanya'nın casusluk, propaganda ve sabotaj operasyonlarını yönetti. 1916 yazında, Güney Filistin ve Sina'da 300. Paşa Tayyare Bölüğünde rasıt (gözlemci) olarak görev yaptı. Sağlık sorunları nedeniyle Eylül 1916'da Berlin'e döndü, ardından Nisan 1917'de Almanya'nın Ortadoğu'daki propaganda operasyonunun başı olarak İstanbul'a geldi. Savaşın sonunda doğru Mısır'ın son Hidiv'i Abbas Hilmi Paşa'nın Almanya ve Belçika'yı ziyaretinde ona eşlik etti. Prüfer, 1930'dan 1936'ya kadar Berlin'de hükümet idaresinde Anglo-Amerika ve Doğu'nun Başkan Yardımcısı olarak çalıştı. 1936'dan 1939'a kadar Almanya Dışişleri Bakanlığı görevini yürüttü. Aralık 1937'de Nazi Partisi'ne katıldı. Kendisi veya eşi kökenli olan memurları görevden almakla görevlendirildi. İkinci Dünya Savaşı'nın başlarında Prüfer, Cumhurbaşkanı Getúlio Vargas ile görüşmek üzere Brezilya'ya gönderildi. 1943'ün ortalarında Almanya'ya geri döndü ve Dışişleri Bakanlığı'nın Doğu Dairesi Başkanlığına terfi etti. https://en.wikipedia.org/wiki/Curt_Pr%C3%BCfer, (Erişim Tarihi: 15.10.2024). Anıları ve görev raporları kitap olarak yayımlandı. Curt Prüfer, *Germany's Covert War in the Middle East: Espionage, Propaganda and Diplomacy in World War I,* Kevin Morrow (Ed. Ve Çev.), Bloomsbury Publishing, 2018. Birinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'de faaliyetleri ayrıntılı olarak araştırılmamış olsa da aşağıdaki kaynaklarda kısmı olarak bilgiler bulunmaktadır. İsmet Üzen, *Birinci Dünya Savaşında Kanal Seferleri (1915–1916)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2007; Safa Furkan Karacakaya, *Max Von Oppenheim'ın Osmanlı Devleti'ndeki Siyasi Ve Kültürel Faaliyetleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2020; Selami Kılıç, "Birinci Dünya Savaşı'na Uzanan Süreçte Türk-Alman Yakınlaşması", *1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak Uluslararası Sempozyumu*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2014, s.91-155; Selami Kılıç, "I. Dünya Savaşı'nda Türk-Alman Cihat Politikasına Bir Bakış", *100. Yılı Münasebetiyle I. Dünya Savaşı'nda Kafkas (Doğu) Cephesi Uluslararası Sempozyum*u, AKDTYK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2015, s.139-187.

tespit etti.[82]

Alman polis teşkilatı da Prüfer'e bilgiler sağladı. Bu bilgilere göre Bramer, 1 Şubat 1866 tarihinde Çekoslovakya'nın Brod[83] şehrinde doğdu ve 1 Ekim 1910'da Budapeşte'den Berlin'e taşındı. Meslek olarak hekimlik yapmayan Bramer, kendisini hep uzman yazar olarak tanıttı. Polis araştırmasına göre kötü şöhrete sahip sahtekâr Juan de Moser ile ilişkisi vardı ve bu ikisi unvan ticaretine girmişti. Bu tür eylemlerinden dolandırıcılık ve haksız rekabet, güveni kötüye kullanma ve zimmet suçlarından muhtelif davalar açılmasına karşın o tarihe kadar herhangi bir ceza almamıştı. Polis araştırması Arthur Bramer'in önceden belirsiz bir süre Balkanlar ve Türkiye'de yaşadığını belirtmektedir.[84] Alman polisi Bramer'i hiçbir inanılırlığı olmayan güvenilmez iş yapmaya çalışan kişi ve maceraperest olarak kabul ediyordu.[85] Bramer'i "Şarlatan" olarak tanımlayanlar bile vardır.[86]

Abbas Hilmi Paşa'nın avukatının Bramer'e tüm masraflarının karşılandığını ve bundan sonra kendisinden gelen herhangi bir yazışmanın reddedileceğini bildirmesi, Paşa'nın da Bramer'e para kaptırdığını ortaya koymaktadır.[87]

SONUÇ

Aralık 1911'den Nisan 1912'e kadar geçen yaklaşık dört aylık sürede yaşananlar Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a uçak kullanmaya yönelik olarak elinden gelen her gayreti gösterdiğini, her kişi ve teklife açık olduğunu ortaya koymaktadır.

Gerçekten para kazanma arzusu ile Trablusgarp'a uçak götürüp orada Türkler lehine keşif uçuşları yapmaya niyetli birçok yabancı uyruklu havacı ortaya çıktığı gibi Doktor Arthur Bramer gibi faaliyet ve niyetleri şüpheli kişiler de ortaya çıkmıştır. Bramer'in faaliyetlerinden Osmanlı askeri yöneticilerinin şüphe duysalar bile Trablusgarp'a uçak gönderme arzusunun şüphelerine baskın geldiği anlaşılıyor.

Tüm bu faaliyet ve görüşmeler esnasında Türk askeri yetkililerinin bu konuda birinci derece önemli şahıs olan, uçakların ve kabil-i sevk balonun sahibi, Paul von Gans ile görüşmemiş hatta görüşmek için bir girişimde dahi bulunmamış olmaları en büyük hata olarak göze çarpmaktadır. Hâlbuki Berlin Osmanlı Sefareti olarak von Gans'a kolaylıkla ulaşılabilir ve olay tüm gerçekliği ile ortaya çıkartılıp hem zamandan hem gayretten hem de paradan tasarruf edilebilirdi. Bu araştırma eksikliği Ateşemiliter Vekilinin iş yükü yoğunluğundan kaynaklanmış olabilir.

Muhtemelen von Gans, adının karıştırıldığı böylesine bir dolandırıcılık girişiminden haberi yoktur. Tüm bu yaşananlarda belki de en masum ve konudan en habersiz şahıs Paul von Gans'tır.

Osmanlı Devleti, Bramer'in Trablusgarp'a göndereceği uçaklar ve pilotların maaşı olarak için 13 Ocak 1912 tarihinde Paris Sefaretine 31.500 kuruş gönderdi. Bu paranın ayrıntılı emir gelinceye kadar sarf edilmeyip korunmasını emretti. Bu paranın Bramer'e ödendiğine dair bir kayıt tespit edilemedi. Buna karşın ilk seferinde 382 Mark, ikincisinde ise 63,30 Mark olmak üzere 445,30 Mark'ın Bramer'e ödendiği kesindir.

Bu durumda 445,30 Mark'ın 1912 yılı Almanya şartlarında ne kadar bir değer ortaya koyduğu ve Bramer'e nasıl bir kazanç sağladığını ortaya koymak gerekir.

1912'de Alman demiryollarında çalışan bir işçi 1.304 Mark aylık maaş alıyordu. Kilo bazında dana eti 1,55, tereyağı 2,62, beyaz ekmek 0,52, patates ise 0,08 Marktan satılıyordu. Alman Merkez Bankası verilerine göre 445,60 Mark'ın günümüz değeri 2.760,86 Euro'ya karşılık gelmektedir. Bu veriler ışığında Arthur Bramer'in arzu ettiği veya planladığı ölçüde kazanç elde edemediği görülmektedir.

Arthur Bramer, Osmanlı Devleti'nin yabancı asker şahısları ordusunda görevlendirmeye başladığından beri ortaya çıkan sahtekârlardan birisidir. Moltke Helmuth Karl Bernhard von Moltke, Wilhelm Leopold Colmar Freiherr von der Goltz ve daha birçoğu gibi başarılı ve görevinde uzman askerler Osmanlı ordusunda görev yapmış olmasına karşılık, liyakat bakımından yeterli olmayan, ülkesinde kaçak durumunda bulunan, macera-

[82] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/24/8-9.*

[83] Günümüzde Makedonya sınırları içinde kalan şehir, Makedonski Brod ismiyle bilinmektedir. Kuzey Makedonya'nın orta batısında kasaba ve belediye merkezidir. Makedonski Brod, ülkenin en küçük ve gelişmemiş yerleşim yerlerinden biridir.

[84] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/124/34, 35.*

[85] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/24/22*

[86] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/124/9.*

[87] Durham Üniversitesi Arşivi, *GB-0033-HIL/124/91.*

perest ve kolay para kazanma ümidi taşıyan birçok kişi de Osmanlı ordusunda görev yaptı. Orduda görev alan yabancıların yanısıra özellikle silah ve teknolojik donatım satışında Osmanlı devletinin çoğu kez dolandırıldığı unutulmamalıdır. Bu kapsamda Bramer, niyeti ve amacı ortaya çıkartılabilmiş az sayıdaki dolandırıcıdan birisi olarak tarih sayfalarında yerini alacaktır.

Bramer'in, 1932 yılında gerçek dışı beyanlar ile Abbas Hilmi Paşa'dan da maddi kazanç elde etmeye çalışması, kendisinin yasa dışı yollardan ve çoğunlukla yalan beyan ve ifadelerle dolandırıcılık yaparak geçinmeye veya servet edinmeye çalışan nitelikli ve uluslararası bir dolandırıcı olduğunu ortaya koymaktadır.

Tüm bu yaşananların temel sorunu Osmanlı Devleti'nin uçak üretecek bir teknolojiye, kendi pilotlarını yetiştirebilecek bir birikime, bunları kolaylıkla ülkesinin her yerine gönderebilecek bir altyapı ve teşkilata sahip olmadığından, çözümü paralı askerler üzerinden sağlama çabasından kaynaklanmaktadır.

KAYNAKLAR

Arşivler

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA),

Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO).

Hariciye Nezareti Paris Sefareti (HR.SFR4.).

Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.).

Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi (ATASE),

Osmanlı-İtalyan Harbi Fonu (OİH).

Durham Üniversitesi Arşivi Abbas Hilmi Paşa Koleksiyonu (GB-0033-HIL).

Telif Eserler

Arı, Ferit; *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu Ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918)*, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Burdur, 2017.

Bal, Rıdvan, "Mahmut Şevket Paşa'nın Askerî Reform Çalışmaları ve Türk Spor Tarihinde Bir Dönüm Noktası: Süvari Binicilik ve Tatbikat Okulu", *Mevzu: Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 7, Şubat 2022, s. 55-87.

Çelik, Ahmet; *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya, 2004.

Çelik, Yüksel; "Üsküdar Sakinlerinden Son Hıdiv II. Abbas Hilmi Paşa (1874-1944) ve Hıdiv Kasrı", *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu V*, Cilt 2, Üsküdar, s.401-420.

Göl, Hacer; "Belgelerle Mahmut Şevket Paşa Suikastı", *Tarih ve Gelecek Dergisi*, Mart 2021, Cilt 7, Sayı 1, s. 334-362.

Holzer, Hans; Löffler, Leonhard; "Die 'Bleriot XI' Das meistgebaute Pionierflugzeug der früben Fliegerei", *Kultur & Technik*, Zeitschrift des Deutschen Muesums, 1/1990, s.16-20.

İlmen, Süreyya; *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitapevi, İstanbul 1947.

Karacagil, Ö. Kürşad; *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri Ve Eserleri*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2011.

Karacagil, Ö. Kürşad; *Süreyya Paşa (İlmen)*, Yeditepe Akademi, İstanbul, 2021.

Karacakaya, Safa Furkan; *Max Von Oppenheim'ın Osmanlı Devleti'ndeki Siyasi Ve Kültürel Faaliyetleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2020.

Kaşıkçı, Rıdvan; *Osman Nizami Paşa'nın Askerî Ve Siyasi Hayatı (1856-1939)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2021.

Kılıç, Selami; "Birinci Dünya Savaşı'na Uzanan Süreçte Türk-Alman Yakınlaşması", *1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak Uluslararası Sempozyumu,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2014, s.91-155.

Kılıç, Selami; "I. Dünya Savaşı'nda Türk-Alman Cihat Politikasına Bir Bakış", *100. Yılı Münasebetiyle I. Dünya Savaşı'nda Kafkas (Doğu) Cephesi Uluslararası Sempozy*umu, AKDTYK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2015, s.139-187

Koloğlu, Orhan; "Gözlem Uçuşundan Saldırıya, Dünyada İlk Hava Savaşı", *Tarih ve Toplum,* Cilt: 9, Sayı: 50, Şubat 1988, s. 12-23.

Köksal, Orhan; "Trablusgarp Harbinde Osmanlı Devletinin Tayyare Sorunu ve Arayışları", *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu*, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul, 2020, s.287-308.

Köksal, Orhan; *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Sürecinde Hava Harp Araçlarının Temini (1911-1914)*, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2023.

Kural, Fethi; *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1974.

Kurt, Emin; "Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan Hava Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Doğuşuna Etkisi", *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempoz*yumu, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul, 2020, s.243-284.

Kurter, Ajun; *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, Cilt 1, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009.

Polat, Ü. Gülsüm, "İmparatorluğun Son Savaşında Sivil Seçkinler: Mısır Hıdiviyyet Ailesi Ve Faaliyetleri", *XVIII Türk Tarih Kongresi*, Ankara, 2018, s.215-235.

Prüfer, Curt; *Germany's Covert War in the Middle East: Espionage, Propaganda and Diplomacy in World War I*, Kevin Morrow (Ed. Ve Çev.), Bloomsbury Publishing, 2018.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devrî Osmanlı - İtalyan Harbi (1911 - 1912), Gnkur. Basımevi, Ankara, 1981.

Türkmen, Zekeriya; "Mahmut Şevket Paşa (1856-1913)", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt: 27, Ankara, 2003, s. 384-386.

Türkmen, Zekeriya; "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s.37-58.

Üzen, İsmet; *Birinci Dünya Savaşında Kanal Seferleri (1915–1916)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2007.

Yakut, Kemal; *Mahmut Şevket Paşa ve Dönemi*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Eskişehir, 1998.

Süreli Yayınlar

Kultur & Technik, Zeitschrift des Deutschen Muesums, 1/1990.

Açık Erişim Kaynakları

www.akpool.fr, Erişim Tarihi: 16.10.2024.

www.americanaristocracy.com, Erişim Tarihi: 13.10.2024

www.autoveteranen.de, Erişim Tarihi: 15.10.2024.

www.digital.zlb.de, Erişim Tarihi: 11.10.2024.

www.en.wikipedia.org, Erişim Tarihi: 15.10.2024.

www.fr.wikipedia.org, Erişim Tarihi: 11.10.2024.

www.frontflieger.de, Erişim Tarihi: 15.10.2024.

www.hangarflying.eu, Erişim Tarihi: 15.10.2024

www.historynet.com, Erişim Tarihi: 15.10.2024.

www.von-gans.net, Erişim Tarihi: 16.10.2024.

EKLER

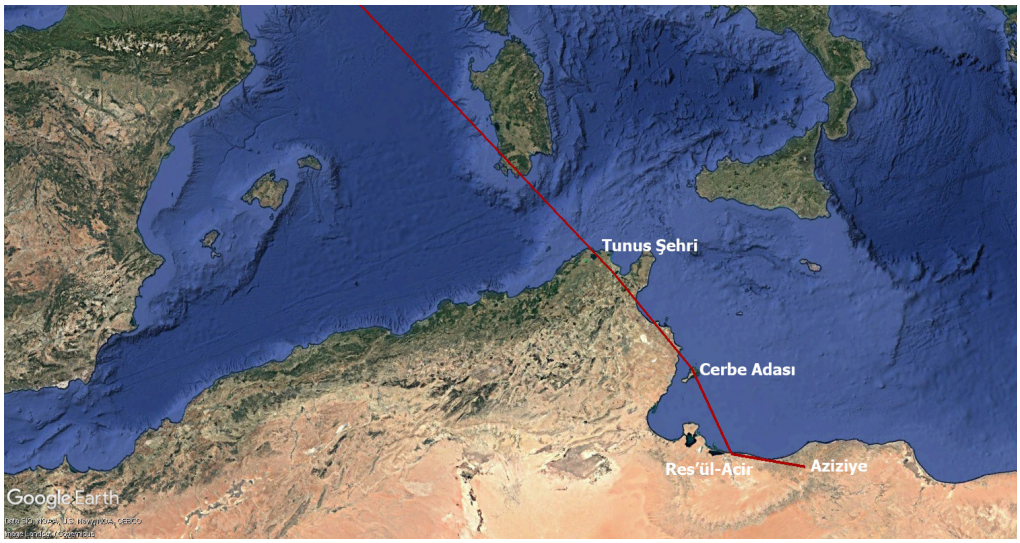
EK-1



Paul von Gans

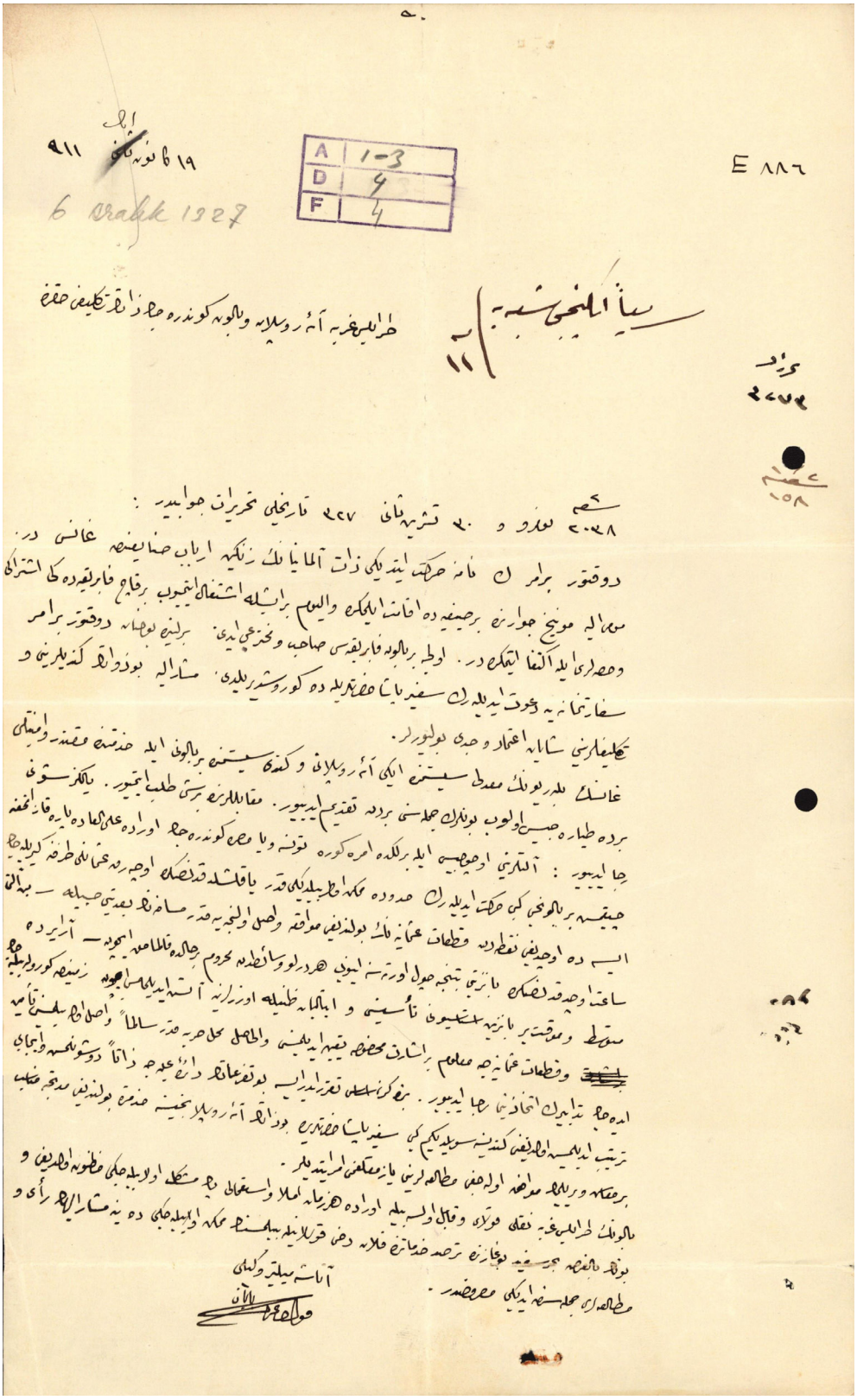
(https://americanaristocracy.com/people/paul-frederick-von-gans, Erişim Tarihi: 13.10.2024)

EK-2



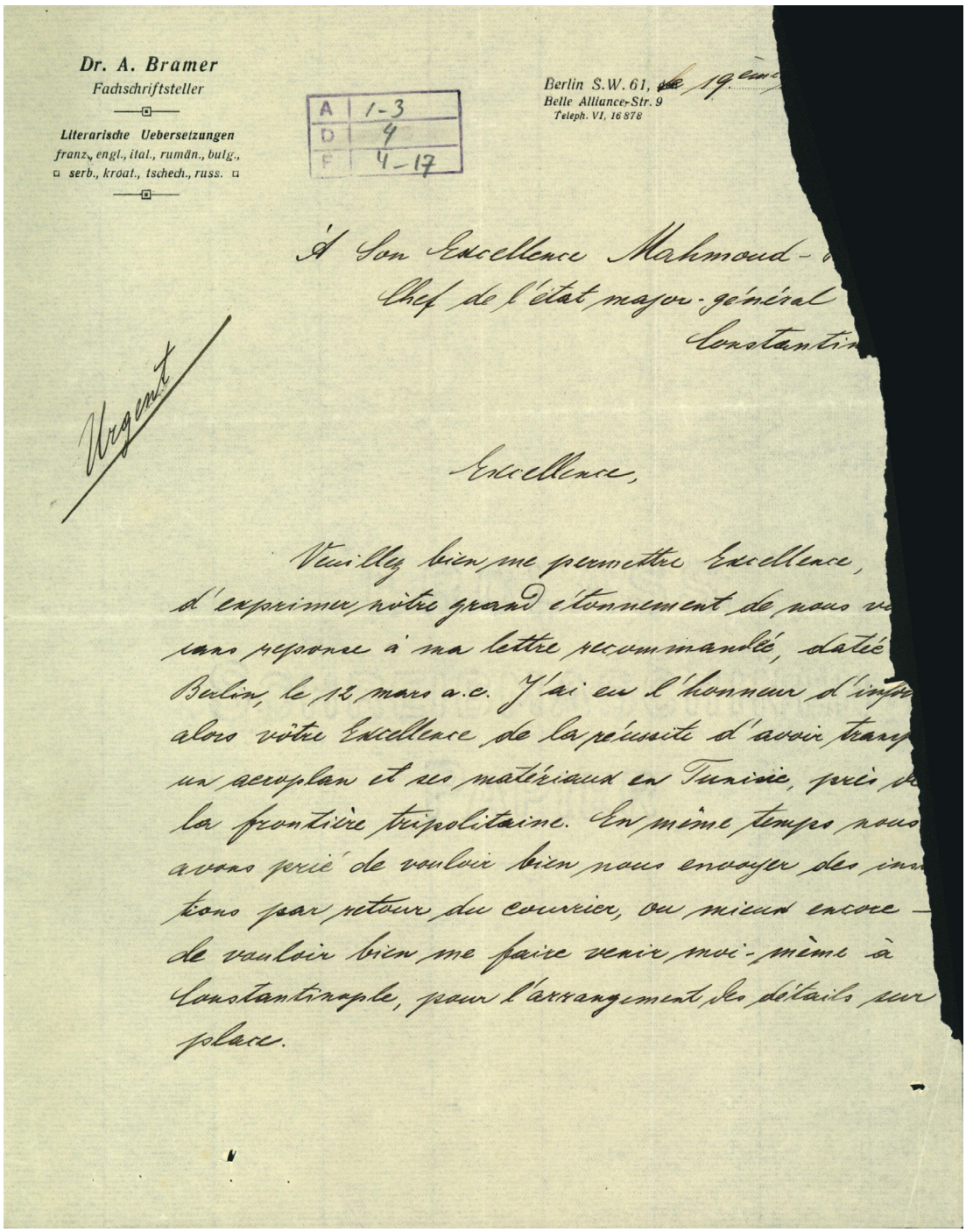
Arthur Bramer tarafından önerilen güzergâh

EK-3



Arthur Bramer ile ilk yapılan görüşmeyi rapor eden Berlin Ateşemiliter Veklili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban'ın yazısı (ATASE, OİH; Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 2)

EK-4



Dr. A. Bramer
Fachschriftsteller
Literarische Uebersetzungen
franz., engl., ital., rumän., bulg.,
serb., kroat., tschech., russ.

A 1-3
D 4
F 4-17

Berlin S.W. 61, 19 mars
Belle Alliance-Str. 9
Teleph. VI, 16 878

Á Son Excellence Mahmoud-
Chef de l'état major-général
Constantin

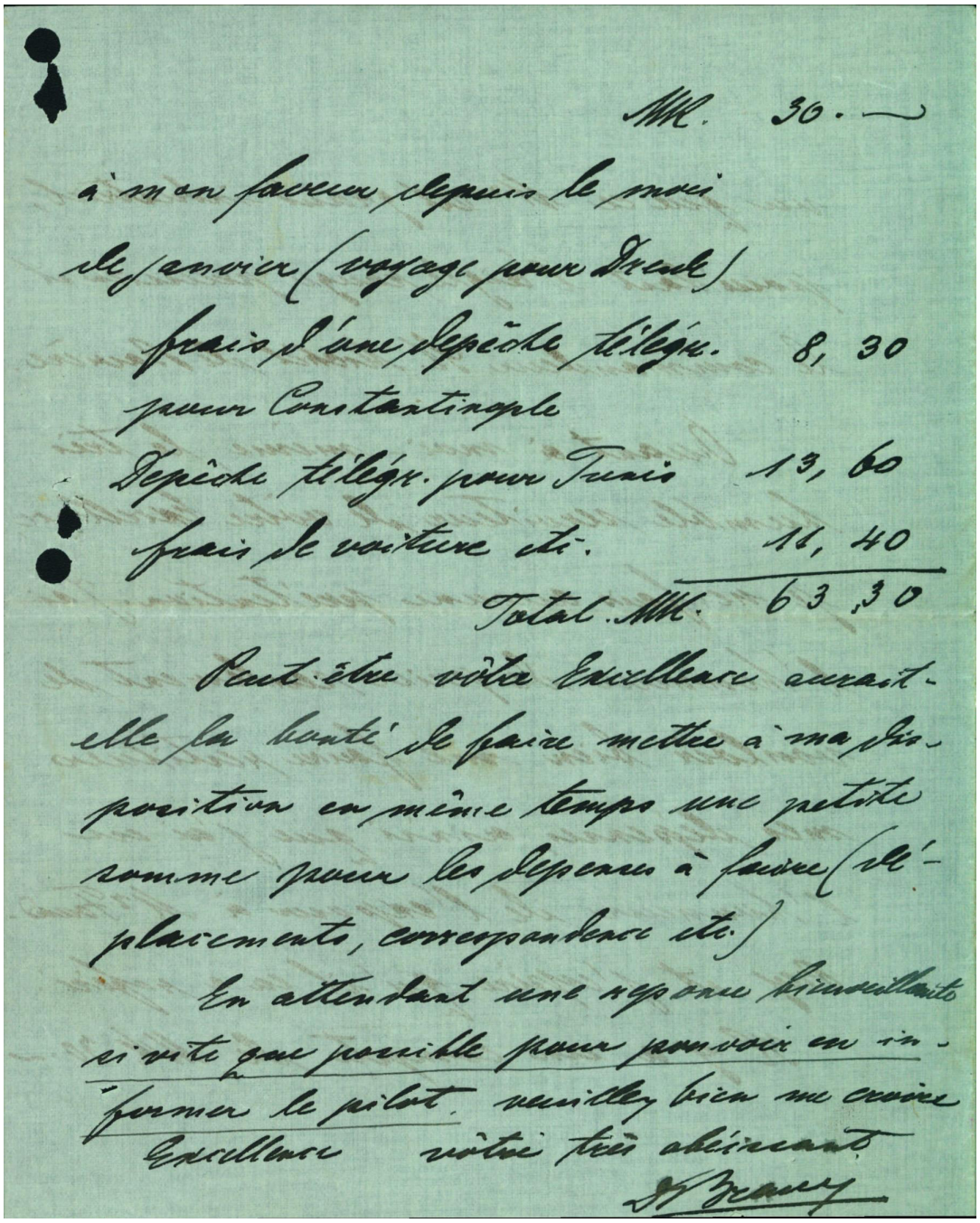
Urgent

Excellence,

Veuillez bien me permettre Excellence,
d'exprimer notre grand étonnement de nous
sans réponse à ma lettre recommandée, datée
Berlin, le 12 mars a.c. J'ai eu l'honneur d'infor
alors votre Excellence de la réussite d'avoir trans
un aeroplan et ses matériaux en Tunisie, près d
la frontière tripolitaine. En même temps nous
avons prié de vouloir bien nous envoyer des ins
tions par retour du courrier, ou mieux encore —
de vouloir bien me faire venir moi-même à
Constantinople, pour l'arrangement des détails sur
place.

Arthur Bramer'in 19 Mart 1912 tarihinde gönderdiği mektup (ATASE, OİH; Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 30)

EK-5



MK. 30.—
à mon faveur dépenses de mon
de/envoi (voyage pour Dresde)
frais d'une dépêche télégr. 8, 30
pour Constantinople
Dépêche télégr. pour Paris 13, 60
frais de voiture etc. 16, 40
Total. MK. 63,30

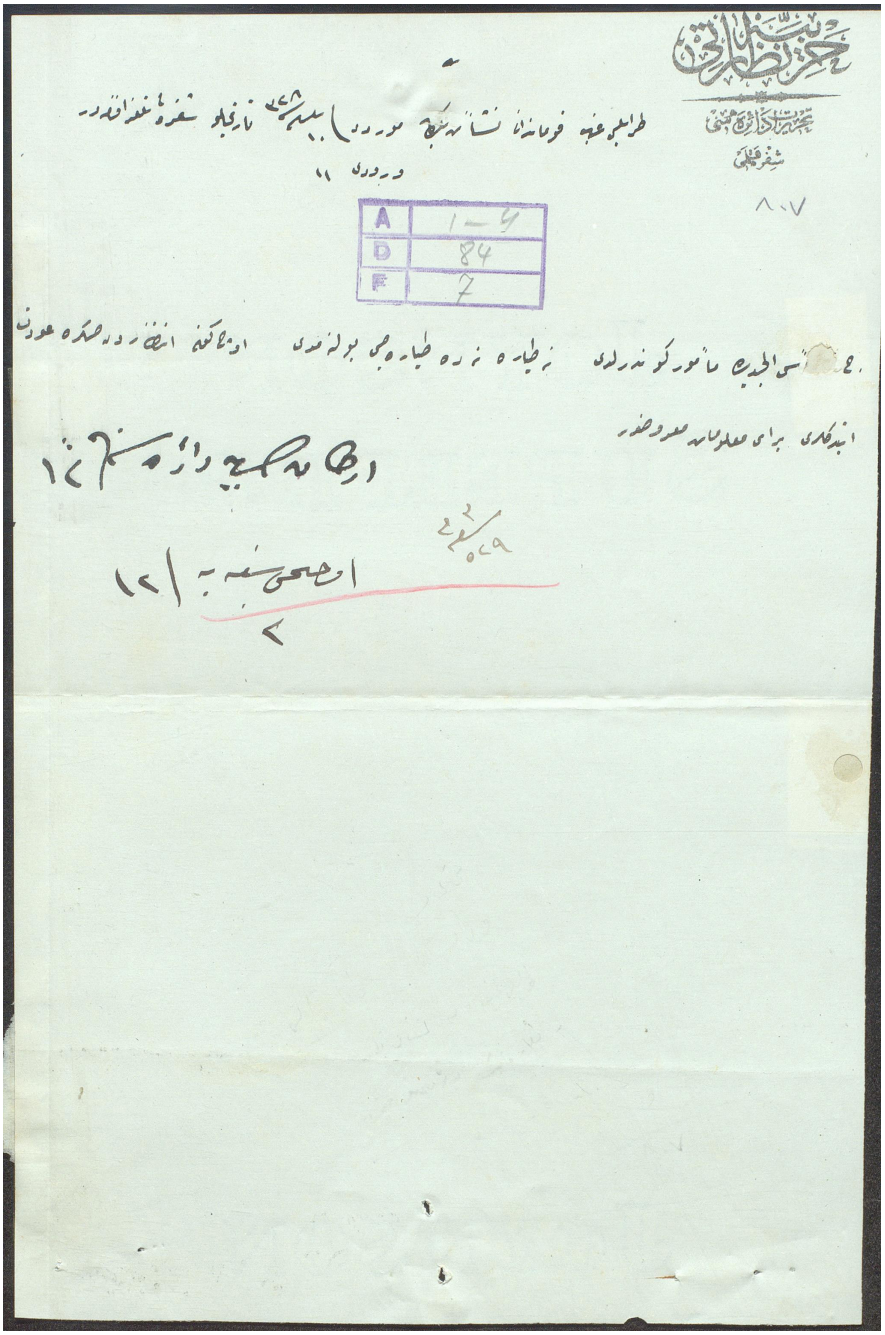
Peut être votre Excellence aurait-elle la bonté de faire mettre à ma disposition en même temps une petite somme pour les dépenses à faire (déplacements, correspondance etc.)

En attendant une réponse bienveillante si vite que possible pour pouvoir en informer le pilot, veuillez bien me croire Excellence votre très obéissant

H Bramer

Arthur Bramer'in 30 Mart 1912 tarihinde gönderdiği ve harcamaları karşılığında 63,30 Mark talep ettiği ve harcamaları karşılığında 63,30 mark talep ettiği mektubun 3. sayfası. (ATASE, OİH; Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 40)

EK-6



Trablusgarp Komutanı Neşet Beyin, Res'ü-Acir'de ne pilot nede uçağın bulunmadığına dair çektiği şifreli telgrafın çözülmüş hali.

(ATASE, OİH; Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 32, Gömlek: 146, Sıra: 7, Belge No: 2)

EK-7



Georg Seibert

(https://www.akpool.fr/cartes-postales/28253011-carte-postale-pilot-georg-seibert-portrait-grade-eindecker-flugzeug, Erişim Tarihi: 16.10.2024)