

OSMANLI DEVLETİ’NİN TRABLUSGARP’A UÇAK GÖNDERME ÇABALARINDA NETİCESİZ BİR GİRİŞİM: AMAND PROJESİ

AN UNSUCCESSFUL ATTEMPT IN THE OTTOMAN EMPIRE'S EFFORTS TO SEND AIRCRAFT TO TRIPOLI: THE AMAND PROJECT

Emin KURT*

Geliş Tarihi/Received:29.10.2024

Kabul Tarihi/Accepted:19.06.2025

KURT, Emin, (2025), “Osmanlı Devleti’nin Trablusgarp’a Uçak Gönderme Çabalarında Neticesiz Bir Girişim: Amand Projesi”, Belgi Dergisi, S.30, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Yaz 2025/II, ss. 399-422.

Öz

Trablusgarp Savaşı, Osmanlı Devleti’nde toprak kaybetme silsilesinin son halkası olarak değerlendirilerek büyük bir tepkiye sebep oldu. Coğrafi uzaklık, ordunun imkân ve kabiliyetleri, ülkenin ulaştırma yetenekleri; Trablusgarp’ta eşit ve yeterli bir savaş vermeye olanak tanımadı. Bu savaşta İtalya’nın uçakları ilk kez savaş aracı olarak kullanması; karada büyük fedakârlıklarla yürütülen mücadelede, taktik ve moral avantajının İtalyanlara geçmesine neden oldu. Ancak uçakların doğasında bulunan elastikiyetin havadan Trablusgarp’a ulaşılabilceği ümidinin doğmasına neden oldu. Bu beklenti Osmanlı Devleti’nin Trablusgarp’a uçak göndermek için benzersiz bir çalışma ve gayret içine girmesine neden oldu. Trablusgarp’a uçak gönderebilmek için birçok proje aynı anda yürütüldü, savaş alanında görev almak isteyen birçok yabancı havacının akla hayale gelmeyen iddiaları ile uğraşmak zorunda kalındı. Trablusgarp’a uçak gönderme çabaları; Barkir Projesi, Amand Projesi, Bramer Projesi gibi projenin sahibinin adı ile takip edildi. Türk tarih anlatımında bu projeler tüm gerçekliği ile ortaya konulamazken çoğu proje birbiri ile karıştırıldı. Amand Projesi için tüm bu faaliyetler içinde en çok karıştırılanı, gelişimi ve akıbeti hakkında en fazla yanlışlık yapılanı olageldi. Bu çalışmada Osmanlı Devleti’nin Trablusgarp’a uçak göndermek amacıyla yürüttüğü projelerden birisi olan Amand Projesinin, başlangıcı, gelişimi ve sonucu; askeri arşiv belgeleri, yayımlanmış birincil kaynak askeri havacılık kitapları ile askeri havacılık tarihini konu alan yakın dönem akademik çalışmalar ile karşılaştırılarak tüm gerçekliliği ile ortaya çıkarılmaya çalışıldı.

Anahtar Kelimeler: Uçak, Trablusgarp Savaşı, Hava Kuvvetleri, Gabriel Amand.

*Dr., Ankara, Türkiye, jagdhound@hotmail.com, (<https://orcid.org/0000-0003-1252-957X>).

Abstract

The Tripoli War was evaluated as the last link in the chain of territorial losses in the Ottoman Empire and caused a great reaction. Geographical distance, the possibilities and capabilities of the army, and the transportation capabilities of the country did not allow for an equal and sufficient war in Tripoli. Italy's first use of airplanes in this war caused the struggle carried out with great sacrifices on the ground to be unequally disrupted in the air, and the tactical and moral advantage passed to Italy. However, the flexibility inherent in airplanes gave rise to the hope that Tripoli could be reached by air. This expectation caused the Ottoman Empire to engage in an unprecedented effort and work to send airplanes to Tripoli. Many projects were carried out simultaneously in order to send airplanes to Tripoli, and it was necessary to deal with the unimaginable claims of many foreign aviators who wanted to take part in the war. Efforts to send airplanes to Tripoli were followed by the name of the owner of the project, such as the Barkir Project, the Amand Project, and the Bramer Project. While these projects could not be presented with all their reality in the Turkish historical narrative, most projects were confused with each other. The Amand Project has been the most confused of all these activities and the one with the most mistakes made about its development and outcome. In this study, an attempt was made to reveal the beginning, development, and outcome of the Amand Project, one of the projects carried out by the Ottoman Empire to send aircraft to Tripoli, as accurately as possible by comparing military archive documents, published primary source military aviation books, and recent academic studies on the history of military aviation.

Keywords: *Aircraft, Tripoli War, Air Force, Gabriel Amand.*

A. Giriş

Osmanlı Devleti, Trablusgarp Savaşı sırasında 22 Ekim 1911'de¹ İtalyanların uçak kullanmaya başlamaları sonrasında hem İstanbul'da kurulması planlan Tayyare Mektebi, hem de Trablusgarp için hızlı bir uçak arayışına girdi. İstanbul'da Tayyare Mektebi için uçak ve öğretmen pilot, Trablusgarp için uçak ve pilot bulmaya çalışılıyordu.

İstanbul'da açılacak Tayyare Mektebinde kullanılmak üzere, uçak alımı için ilk emir 15 Ağustos 1911 tarihinde, Erkan-ı Harbiye-i Dairesinden Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliğine gönderildi. Emirde Paris'te tayyarecilik öğrenimi gören personelin yakında eğitimlerini tamamlayacakları, pilotların kazandıkları becerilerini kaybetmemeleri için vakit kaybetmeden iki uçak satın alınması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca, Müfettişliğin satın alınacak uçakları konuşlandırmak üzere yer bulması ve tahsisat çıkarmak üzere girişimde bulunması ve bu konuda kendisinin yetkili kılındığı bildirildi.²

Bu sırada Erkan-ı Harbiye Dairesi, 17 Eylül 1911 tarihinde uçak satın alınmasına dair gerekçeli öneriyi Harbiye Nezaretine gönderdi. Bu gerekçede, balonlar ve uçakların savaş dönemlerinde ordulara büyük hizmet edecekleri vurgulandıktan sonra, komşu ülkelerden Bulgaristan ve Yunanistan'ın havacılığa önem verdikleri vurgulanarak, bu hava araçlarının ivedi bir şekilde tedarik edilmesinin lüzumlu olduğu belirtildi. Balonların pahalı ve korunmasının zahmetli olması sebebiyle, balon alımının ileri bir tarihe ertelenerek uçak fiyatlarının daha uygun, korunmalarının daha kolay olduğu vurgulanarak Fransa'da pilot eğitimi alan subayların yakında yurda dönecek olmaları nedeniyle, şimdiden iki uçak satın alınması için bütçeden bir miktar para ayrılmasını talep etti. Erkan-ı Harbiye Dairesi, aynı yazıda uçaklar için özel bir yer tespiti maksadıyla Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliğine gerekli emrin verilmesinin önemli olduğunu ilave etti.³

Osmanlı Devleti'nin İstanbul'da açılacak Tayyare Mektebi için uçak arayışı devam ederken 29 Eylül 1911 tarihinde Trablusgarp Savaşı başladı. Bu savaş sırasında İtalyanların uçak kullanması Osmanlı Devleti'nin uçak arayışını hızlandırdı.⁴

Erkân-ı Harbiye Dairesi, Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliğine 7 Ekim 1911 tarihinde gönderdiği yazı ile uçak satın alma işlemlerinin başlatılması için Paris Sefareti ile iletişim kurulmasını istedi. Paris Sefaretine uçak alımı konusunda çalışmalar yapması resmen bildirildi. Paris Ataşemiliter⁵ Vekâletine atanan Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey tarafından uçak satın alma işlemleri başlatıldı.⁶ Arşiv belgelerinden Temmuz 1911'den beri Paris'te uçuş eğitiminde bulunan Süvari Yüzbaşı Fesa (Evrensev) ve İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan tarafından, açılacak Tayyare Mektebi için uçak seçiminin yapıldığı ve Deperdussin uçaklarının alımına karar verdikleri anlaşıyor. Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Yusuf Kenan Bey seçimi sonrası biri iki kişilik diğer bir kişilik iki Deperdussin uçağının

¹ Abdullah Sami Tekin hazırladığı makalesinde ilk keşif uçuşunun 23 Ekim 1911 tarihinde yapıldığını iddia etmektedir. Abdullah Sami Tekin, "Trablusgarp Harbi Ve Havacılık Tarihinde İlkler", *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 2, s.23. (16-29)

² Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1974, s.29 ve Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, Cilt 1, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 49.

³ Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.29-31, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.48-50.

⁴ Trablusgarp Savaşı'nın Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluşuna etkisi için bkz.: Emin Kurt, "Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan Hava Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Doğuşuna Etkisi", *Türk-İtalyan Müsterek Harp Tarihi Sempozyumu*, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul, 2020, s. 243-284.

⁵ Ataşemiliter: Askeri Ataşe. Büyükelçiliklerde askeri konularla ilgilenmek üzere görevlendirilen elçilik görevlisidir.

⁶ Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.74.

satın alınması işlemlerine başlandı. İki kişilik model 25.000, tek kişilik model ise 15.000 Frank değerindeydi. Fabrika'nın yüzde beş indirim yapması ile 171.547 kuruş 10 paraya karşılık gelen meblağ, 9 Kasım 1911 tarihinde Paris Sefareti tarafından Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliğinden talep edildi ve 1326, 1327 ve 1328 yılları fevkalade bütçesinden karşılanması gereği bildirildi.⁷ İki gün sonra Sadaret Makamından Harbiye Nezaretine gönderilen yazı ile söz konusu paranın tahsis edildiği bildirildi.⁸

16 Ocak 1912 tarihinde Harbiye Nezareti, Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliğine yazılan bir yazıda iki uçağın Selanik tarihiyle gönderilmesi emredilmektedir.⁹ Bu durumda İstanbul Tayyare Mektebi için alınan iki uçağın 1912 Ocak ayı sonlarında yola çıkmış olması gerekir. Bu uçaklar 12 Mart 1912 tarihinde İstanbul'a ulaştı ve Hasköy'deki Piri Paşa ambarlarına muhafaza altına alındı. Gelen uçakların bir tanesi 70 beygirlik Gnome motorlu, iki kişilik askeri uçak, diğeri de 35 beygirlik Anzani motorlu, tek kişilik okul uçağı idi.¹⁰ Ambarda sandıklar içerisinde muhafaza edilen uçakların, sandıkların ara sıra ambar dışına taşınması suretiyle havalandırılmaları ve zaman zaman da ambar kapı ve pencerelerinin açılmasıyla hava akımının sağlanması için ambar yetkililerine yazılı talimat verildi.¹¹ Böylece Osmanlı Devleti ve Türk havacılığı ilk uçaklarına sahip oldu.

B. Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp İçin Uçak ve Pilot Arayışı

Osmanlı Devletinin Tayyare Mektebi için uçak arayışı ile Trablusgarp için uçak ve pilot arayışı eş zamanlı yürütüldü. Bu yüzden yapılan birçok çalışmada bu iki faaliyet hatta Trablusgarp için yürütülen çalışmalar birbiri ile karıştırılarak içinden çıkılmaz bir hale sokuldu. Bu durum Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a uçak göndermek için sarf ettiği çabaların tüm gerçekliği ile ortaya konulmasını engelledi. Uzun süre Türk askeri arşivlerine ulaşmanın ve araştırma yapmanın zorluğu Osmanlı Devleti'nin çabalarının üstündeki sis perdesinin koyulaşmasına neden oldu.

⁷ Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), *Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO)*, Kutu: 4190, Gömlek: 314180, Belge No: 02. Ferit Arı tarafından hazırlanan yüksek lisans tezinde aynı belgeye atıf yapılmasına karşılık bu uçakların Trablusgarp'a gönderilmek üzere satın alındığı bilgisi verilmştir. Arı aynı zamanda uçakların "171,000 lira 147 kuruş 10 para"ya satın alındığı bilgisini vermektedir. 1912 yılı itibarıyla 108 kuruşun bir liraya karşılık geldiği değerlendirildiğinde Ferit Arı tarafından verilen 171.000 lira 147 kuruş; 18.468.147 kuruşa karşılık gelmektedir. Ferit Arı, *Osmanlı Devletinde 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. Alınan uçaklardan tek kişilik olanı eğitim uçağıdır ve savaş yeteneği yoktur. Bu nedenle Trablusgarp'a gönderilmeye uygun değildir. İlk Türk uçağı olma özelliğine sahip olan bu iki uçak 12 Mart 1912 tarihinde İstanbul'a getirildi. Çift kişilik olanı 70 beygir, tek kişilik olanı 35 beygir kuvvetinde motora sahiptir. Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s. 84. Ajun Kurter bu bilgi için Fethi Kural tarafından hazırlanan kitabın 166. sayfasına atıf yapmaktadır. Ancak söz konusun kitabın ilgili sayfasında bu yönde bir bilgi bulunmamaktadır. Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.166. Çift kişilik uçağın parası Padişah 5. Mehmet Reşat tarafından ödenmiş ve onun isteği doğrultusunda uçağa "Osmanlı" ismi verilmiştir. Emin Kurt, *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış Ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2018, s.57-60.

⁸ BOA, *BEO*, Kutu: 4190, Gömlek: 314180, Belge No: 01.

⁹ Devlet Arşivleri Başkanlığı Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi (ATASE), Osmanlı-İtalyan Harbi Fonu (OIH), *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 49, Gömlek: 232, Sıra: 13, Belge No: 2.*

¹⁰ Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.84.

¹¹ Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.166.

Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a Uçak Gönderme Çabalarında Neticesiz Bir Girişim: Amand Projesi

Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik ve Berlin Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban¹² tarafından yürütülen resmi temas ve girişimler sonucu Farman¹³, Deperdussin¹⁴ ve Rumpler firmalarından teklif alındı.¹⁵

Trablusgarp'a uçak gönderme girişimleri, Barkir Projesi, Amand Projesi, Bramer Projesi gibi projenin sahibinin ismi ile adlandırıldı ve takip edildi. Örneğin Mösyö Barkir¹⁶ projesi, Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik tarafından gündeme getirildi. Yüzbaşı Süleyman Tevfik, Deperdussin firmasının uçak ve sözleşmeli pilot teklifinden¹⁷ bahsettikten sonra daha hesaplı bir teklif olduğunu belirtmektedir. Bu projenin yaklaşık 400.000 ila 500.000 Frank'a mal olacağını vurgulamaktadır. Bundan başka iki proje teklifi olduğundan bahseden Yüzbaşı Süleyman Tevfik, bu projelerin Barkir Projesi kadar önemli olmadığını vurgulamaktadır.¹⁸ Bu projede Mösyö Barkir bulabileceği uçak modelleri ve kaç uçak bulabileceğini bildirmektedir. Buna göre çift kanatlı bir veya iki kişilik beş Farman uçağı, adedi 28.000 Frank'a teklif edilmektedir. Tek kanatlı, bir kişilik, üç Deperdussin uçağı, beheri 23.000, keza tek kanatlı, iki kişilik iki Deperdussin uçağının adedi 27.000 Franktır. Tek kişilik Bleriot uçağının fiyatı 22.000 iken aynı uçağın iki kişilik olanı 28.000 Frank'tır. Her bir uçak tipi için 15.000-20.000 Frank'a yedek malzeme de temin edebilecektir. Uçakların sandıklanması için 1.600-2.000 Frank gerekirken tüm nakliye masrafı Osmanlı Devleti'ne aittir. Aylık pilot maaşı olarak Mösyö Barkir için 5.000, diğer pilotlar için 3.000 Frank maaş ve her uçuş için saat başına 200 Frank teşvik primi talep edilmektedir.¹⁹ Ataşemiliterler tarafından alınan diğer tekliflerdeki uçak fiyatları ve pilot maaşları kıstas alındığında, talep edilen fiyat ve ücretlerin makul denebilecek seviyede olduğu projeye Harbiye Nezareti ilgi göstermediği arşivlerde bu projeye ait başka belge bulunamamasından ve basılı çalışmalarda yer verilmemiş olmasından anlaşılmaktadır.²⁰

Resmi girişimlerin yanında, söz konusu Sefaretlere de birçok havacı, girişimci ve maceraperest müracaat ettiği görülmektedir. Paris ve Berlin Sefaretlerine öyle garip

¹² Bazı kaynaklarda Berlin Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet'ten bahsederken "Baban" ismi, Soyadı Kanunun sonras alinan bir soyadı kullanımı gibi parantez içinde (Baban) şeklinde yazılmaktadır. Ancak kendisi imzaladığı ve arşivlerde bulunan belgeleri "Fuat İzzet Baban" ismiyle imzalamıştır. Bkz: OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra:4, Belge No: 10.

¹³ Farman uçak fabrikasının uçak teklifleri için bkz.: ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 7.

¹⁴ Deperdussin firmasının uçak ve pilot teklifi için bkz.: ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 3.

¹⁵ Rumpler firmasının teklifi için bkz.: ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 4.

¹⁶ Arşiv belgelerinde Mösyö Barkir'in ilk ismine ve soyadının Latin harfleri ile yazılmış haline yer verilmediği, Barkir'e ait el yazısı veya daktilo ile yazılmış bir mektup ve içeriğinde tam ismine yer verilmemiş olduğu için tam isminin tespit edilmesi ve kim olduğunu araştırma imkânı elde edilememiştir.

¹⁷ Deperdussin firmasında bir kişilik, tek kanatlı, teslim hazır iki uçak bulunmaktadır. Uçaklar 50 beygir kuvvetinde Gnome motoruna sahip olup birim fiyatı 23.000 Frank'tır. "Şayan-ı itimad" iki pilotu aylık 5.000 Frank maaş ve her uçuşta 200 Frank uçuş tazminatı verilmesi talep edilmektedir. ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 19, Belge No: 2 ve Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 2 ve 3.

¹⁸ ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 19, Belge No: 2 ve 3.

¹⁹ ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 5.

²⁰ Örnek vermek gerekirse: Paris Ataşemiliteri Yüzbaşı Süleyman Tevfik tarafından 14 Aralık 1911 tarihinde gönderilen bir yazıda, kendisine gelen bir teklifte iki kişilik iki uçağı 80.000 Frank fiyatla teklif edildiğini belirtmektedir. Bu ücretin 27.000 Frank'ını sipariş esnasında kalan miktarı ise uçakların tesliminde talep etmiştir. Trablusgarp'ta görev yapacak pilotlar için de aylık 5.000 Frank ücret talep edilirken, her uçuş için 1.500-2.000 Frank da teşvik istediklerini belirtmektedir. ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 4. Deperdussin firması uçak başına 23.000 Frank, pilot maaşı olarak da 5.000 Frank ve uçuş başına 200 Frank teşvik primi talep etmiştir. ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 19, Belge No: 2 ve Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 2 ve 3.

ve gerçekleştirilmesi güç vaatlerle müracaatlar yapılmıştır ki bu yoğun müracaatların söz konusu Ataşemiliter Vekillerini biktırdığı bile söylenebilir. Şahsi başvuruların hepsinin irdelenmesine gerek yoktur. Barındırdığı gerçek üstü ifadeler ile en ilginç olanı diğer teklifler hakkında fikir oluşmasına yeterli olacaktır. Andrew Gaul Jr.²¹ isimli bir Amerikalı tarafından Washington Sefaretine 20 Aralık 1911 tarihinde gönderilen bir mektupta, halen mevcut olan uçaklardan daha iyi bir uçak icat ettiğini müjdelemektedir. Bu uçak, gece ve gündüz, her türlü hava şartında uçabilmekte, on saat havada kalabilmektedir. Karadan havalanabildiği gibi su yüzeyinden de havalanmaktadır. Tamamen madeni olarak inşa edilen uçak, personelini düşman ateşinden korumaktadır. Saatte 100 mil sürat yapan uçağın menzili ise 1.000 mildir.²² Uçak, yapısı nedeniyle mürettebatını hava şartlarının etkilerinden korumakta ve 500 libre²³ patlayıcı taşımaktadır. Bu uçakla, Adriyatik Denizi üzerinden geçilerek, Palermo, Mesina, Napoli, Roma gibi İtalyan şehirleri bombalamak mümkündür ve bu sayede İtalya barış istemeye mecbur bırakılabilir ve on iki saatte İstanbul'dan Trablusgarp'a uçabilecek özelliklere sahiptir. Gaul, tüm bu gayretleri karşılığında sadece imalat ve nakliye masraflarını talep ediyordu. Osmanlı Devleti, İtalya'dan savaş tazminatı aldığı anda kendisinin unutulmamasını da talep etmekteydi.²⁴ Dönemin uçaklarının imkân ve kabiliyetinin çok üstünde iddialara sahip olan bu projeye Osmanlı Devleti'nin hiç ilgi göstermediği arşivlerde bu proje hakkında başka belge bulunamamasından ve basılı çalışmalarda yer verilmemiş olmasından anlaşılmaktadır.

C. Amand Projesinin Başlangıcı

Trablusgarp'a uçak göndermek için temas kurulanlardan birisi de Gabriel Amand'dır. Bu güne kadar yapılan birçok Türk havacılık tarihi çalışmasında isim olarak "Gabriel Aman"²⁵ verilmektedir. Yapılan araştırmadan sonra şahsın tam isminin "Gabriel Amand" olduğu tespit edilmiştir. Osmanlı arşiv belgelerinde de şahsın soyadı "Aman" olarak yazılmıştır.²⁶ Bu yazım şekli, yabancı isimlerin Osmanlı alfabesi ile yazımında isim okunduğu şekilde yazılmasından kaynaklanmaktadır. "Amand" isminin Fransızca telaffuzunda sondaki "D" sesi okunmamaktadır. Ancak bir araştırmacının yapması gereken ismi aynen belgeden aktarmak değil, ait olduğu kendi dilindeki yazılımı araştırıp, şahsın gerçek ve doğru ismini/

²¹ Yapılan araştırma da Andrew Gaul'un gerçekten bir mucit olduğu ve Amerikan Patent Kurumundan havacılıkla ilgili beş patent aldığı tespit edilmiştir. Bkz.: https://econterms.net/aero/Andrew_Gaul,_Jr. (Erişim Tarihi:23.10.2024)

²² Bir deniz mili 1.852 metredir. Saatte 100 mil sürat, yaklaşık 185 km/s'e denk gelmektedir. 1.000 mil menzil ise 1.852 kilometre yapmaktadır.

²³ Bir libre 453,59237 grama karşılık gelmektedir. 500 libre yaklaşık olarak 226 kilogram yapmaktadır.

²⁴ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 279, Belge No: 5-6*. Mektubun bir başka çevirisi BOA, Hariciye Nezareti (HR.) Siyasi (SYS.), *Kutu: 1570, Gömlek: 1, Belge No: 275-282*. Mektubun İngilizce orijinali için bkz.: BOA, HR. SYS., *Kutu: 1570, Gömlek: 1, Belge No: 284-289*.

²⁵ Şahsın soyadını "Aman" olarak ilk zikreden Fethi Kural'dır. Fethi Kural bu isim kullanımında parantez içinde soru işareti koyarak ismin yazımda duyduğu şüpheyi de ifade etmiştir. Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1974, s.135. Fethi Kural'dan sonra onun kitabından ismi alıp kullanan araştırmacılar, tam ve gerçek ismini araştırmadan doğrudan kullanmayı tercih etmiştir. Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s. 61. Ahmet Çelik, *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya, 2004, s.39; Ali Onur Kara, "Kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Türk Askeri Havacılığı", *Türk Dünyası Araştırmaları*, Cilt: 117, Sayı: 231, Kasım-Aralık 2017, s. 199. (193-206); Orhan Köksal, "Trablusgarp Harbinde Osmanlı Devletinin Tayyare Sorunu ve Arayışları", *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu*, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul, 2020, s. 303, Köksal aynı hatayı hazırladığı yüksek lisans tezinde de devam ettirmiştir. 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. 58.

²⁶ Osmanlı alfabesi ile yazılmış arşiv belgelerinin metin içinde aktarılan çevirilerinde yazılan tarihi metne sadık kalınması için şahsın soyadı ile "Aman" olarak yazılacaktır.

kimliğini tespit etmek olmalıdır. Tarihimizde yabancı asıllı olup Osmanlı Devleti'ne hizmet vermiş birçok şahıs bulunmaktadır. Bu şahısların hemen hemen hepsinin ismi ait olduğu kendi dilindeki yazım kurallarına göre yazılmıştır. Benzer hassasiyetin ve doğruluğun Amand için de gösterilmesinin önemli olduğu değerlendirilmektedir.²⁷

Keza bu güne kadar yapılan çalışmalarda Amand Projesinin nasıl başladığı tespit edilememiş ve birden Gabriel Amand ile yapılan sözleşmeye yer verilmiştir. Devlet Arşivleri Başkanlığı Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi içince yapılan ayrıntılı araştırma ve inceleme neticesinde, bu projenin Erkan-ı Harbiye Dairesinin İstanbul'da yaşayan ve Avrupa'daki silah fabrikalarının temsilciliğini yapan şahıslara başvurması ile başladığı anlaşılmaktadır. Tespit edilen ve Amand Projesinin evveliyatı hakkında açıklama yapan 25 Eylül 1912 tarihli belgede aşağıdaki ifadeler yer almaktadır;

*"İtalyanlarla vukû' bulan harb-i hâzıra sebebiyle İtalyanların Trablus'a tâyyareler uçurmalarına mukabil Ordu-yu Hümayunda dahi istimali ezher-i cihet kuvve-i mânevîyece fevk-alâde bir surette hüsn-ü tesir hasıl edeceği ve istikşâfat-ı askeriye nokta-i nazarından dahifevaid-i külliye görüleceği Erkan-ı Harbiye-i Umûmiyece nazar-ı mütâla'aya alınarak iki tâyyarenin tâyyareci ve makinistleriyle birlikte sahne-i harbe sevk ve izamı için Dersaadet'te birkaç kişiye müracaat edilmiş ve bunların içinden Mösyö Bahman'ın²⁸ şeraiti kabul edilerek tanzim edilen mukavele sureti de Hâriciye Hukûk Müşâviri Reşid Bey tarafından nazar-ı tashihden geçirildikten sonra 10 Kanun-i Sani 327 tarih ve 16 mahsusi numrolu tahriratla Mösyö Bahman'ın vekili olup Paris'te Şanzelize caddesinde 63 numroda mukim bulunan Mösyö Gabriyel Aman ile suret-i katide akd ve teatisi zımmında ol-vakitler Paris Sefart-i Seniyesi Ataşemiliterliği vekaletinde bulunan Yüzbaşı Tevfik Beye gönderilmiş ve iş bu tâyyarelerin Trablus'a sevk ve izamı Ve orada bulunacakları müddet zarfındaki masariflerini temin için ber-mucib-i mukavele icab eden 752.00 guruş da Paris Sefaretine irsal kılınmış idi."*²⁹

Bu belge, projenin İstanbul'da Erkan-ı Harbiye Dairesinin Max Bachmann'a başvurusu ile başladığını açıkça ifade etmektedir.

Yapılan araştırmalar neticesinde Gabriel Amand ile ilgili detaylı bilgi elde edilememiştir. Ulaşılabilen sınırlı bilgilerden 1875 yılında Fransa'da doğduğu ve 1937 yılında Fransa'da vefat ettiği tespit edilebildi. Amand, herhangi bir uçak fabrikası sahibi olmamasına rağmen havacılık faaliyetlerinin içinde etkin olarak yer aldığı, 1911 yılında Paris-Roma uçak yarışının genel komiserliğini, 1913 yılında yapılan ilk Paris-Deauville deniz uçağı yarışı düzenleyici ve 1937 Uluslararası Paris Havacılık Fuarının da Genel Sekreterliğini

²⁷ Benzer inceleme "Barkir" ismi içinde yapılmış ancak şahsın tam ve gerçek ismi tespit edilememiştir. Gerekçeleri ile birlikte ilgili bölümde açıklanmıştır.

²⁸ Max Bahmann'ın isminin Osmanlı alfabesi ile yazımında da benzer sorun yaşanmaktadır. Alman asıllı olduğu değerlendirilen Max Bahmann'ın isminin telaffuzunda en sonda yer alan ikinci "N" sesi telaffuz edilmemektedir. Bu sebeple şahsın soyadı belgelerden metin içine yapılan doğrudan aktarmalarda "Bahman" şeklinde yazılırken, kendi anlatımımızda "Bahmann" şeklinde yazılacaktır. Ayla Ezgi Akyol tarafından hazırlanan doktor tezinde de "Max Bahmann" ismi ile kullanılmıştır. Ayla Ezgi Akyol, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nda İlkkel Birikim Ve Kapitalist Devlet*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2022, s.398.

²⁹ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 25, Sıra: 1, Belge No: 5 ve 8.*

yaptığı tespit edilmiştir.³⁰ Havacılığın içinde bir şahıs olduğu anlaşılmaktadır. Askeri tarih belgelerinde yer alan bilgiye göre Paris Şanzelize (Fransızca; Champs-Élysées) caddesinde 63 numarada ikamet etmektedir.³¹

Max Bachmann ise İstanbul'da Horasancıyan Hanında iş yeri bulunan ve Avrupa'daki silah fabrikalarının temsilciliğini yapan bir şahıstır. Gabriel Amand'dan başka Balkan Savaşı sırasında satın alınan Mars uçaklarına ait malzemelerin satışında da aracılık yaptığı görülmektedir.³² 1913 yılında Almanya'da askeri dürbün üreten bir fabrikanın İstanbul temsilciliğine atanmıştır.³³ Benzer şekilde Balkan Savaşı sırasında hangar olarak kullanılmak üzere satın alınan uçak çadırlarından dolayı alacaklı olan Alman firması kendisini vekil tayin etmiştir.³⁴ Max Bachmann'ın Birinci Dünya Savaşı sırasında da İstanbul'da bulunduğu ve aracılık faaliyetlerine devam ettiği anlaşılmaktadır. Ayla Ezgi Akyol tarafından hazırlanan doktora tezinde Bachmann'ın aracılık faaliyetleri hakkında şu bilgilere yer verilmektedir;

“Maden ihracatçısı bireysel girişimciler içinden arşiv belgelerinde en dikkat çekici figürlerden biri, tüccar ve armatör Max Bachmann'dı. 1915 yılındaki bir belgeye göre, Almanya Ordusu, ordunun ihtiyacı için gerekli olan hammaddelerin alım satım işleriyle uğraşmak üzere Max Bachmann'ı görevlendirmişti; Max Bachmann bu amaçla 1915 yılında 100.000 ton eski bakır ile 3.000 balya kuzu ve oğlak derisini Osmanlı İmparatorluğu'ndan Almanya'ya ihraç etmişti.”³⁵

Max Bachmann, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra da Türkiye'de ticari faaliyetlerde bulunmuştur.³⁶ Cumhuriyet döneminde de imalat-ı Harbiye fabrikaları için gerekli telemetre cihazlarına ait tamir alet ve edevatının Avrupa'dan satın alınması Max Bachmann'ın sahip olduğu şirket üzerinden yapılmıştır.³⁷

D. Amand'ın Teklifi

Max Bachmann'ın vekili olduğu Gabriel Amand ile yaptığı görüşmeler sonrası Trablusgarp'a gönderilecek uçak ve pilotlarla ilgili bir teklif verdiği görülüyor. Teklifi içeren arşiv belgesi üzerinde tarih bulunmuyor. Ancak Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik'in Paris'ten gönderdiği tekliflerle aynı klasör içinde bulunuyor ve bu yazının tarihi 14 Aralık 1911.³⁸ Bu durumda Amand'ın teklifinin de Aralık 1911 ayı içinde alınmış olması gerekir.

³⁰ <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb15524084z>, (Erişim Tarihi: 19.10.2024). Gabriel Amand'ın fotoğrafı için bkz.: EK-1.

³¹ ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 26, Sıra: 1, Belge No: 5.

³² ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-7, Kutu: 70, Gömlek: 16, Sıra: 3, Belge No: 2-5.

³³ ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-7, Kutu: 70, Gömlek: 16, Sıra: 1, Belge No: 2.

³⁴ ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-7, Kutu: 70, Gömlek: 16, Sıra: 18, Belge No: 2-4.

³⁵ Akyol, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi Birlik ve Kapitalist Devlet*, s.398.

³⁶ Max Bachmann'ın Birinci Dünya Savaşı sırasındaki diğer ticari faaliyetleri için bkz.: BOA, BEO, Kutu: 4331, Gömlek: 324805, Belge No: 1-4; BEO, Kutu: 4331, Gömlek: 324806, Belge No: 1-4; BEO, Kutu: 4303, Gömlek: 328703, Belge No: 1-4; Meclis-i Vükela Zabıtları (MV.), Kutu: 195, Gömlek: 139, Belge No: 1; MV., Kutu: 196, Gömlek: 16, Belge No: 1; MV., Kutu: 197, Gömlek: 2, Belge No: 1; MV., Kutu: 199, Gömlek: 106, Belge No: 1; Hariciye Nezareti (HR.) Sofya Sefareti (SFR04.), Kutu: 650, Gömlek: 74, Belge No: 1; HR.SFR04., Kutu: 655, Gömlek: 30, Belge No: 1 ve 2; HR.SFR04., Kutu: 655, Gömlek: 34, Belge No: 1 ve 2; Dahiliye (DH.) Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü (UMVM.), Kutu: 138, Gömlek: 23, Belge No: 1 ve 2.

³⁷ Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Numarası: 30-18-1-1, Kutu: 15, Gömlek: 56, Sıra: 18, Belge: 2 ve 3.

³⁸ ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-7, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 2.

Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a Uçak Gönderme Çabalarında Neticesiz Bir Girişim: Amand Projesi

Amand teklifinde; Voisin marka iki kişilik çift kanatlı iki uçak ile Bleriot marka iki kişilik tek kanatlı bir uçağı, üç pilot ve üç teknisyen ile birlikte üç hafta içinde ulaştırabileceğini beyan ediyor. Üç aylık kullanım süresi için, üç uçağı 84.000 Frank, yedek malzemeleri için 12.000 Frank, uçakların ve personelinin Tunus'un İsfaks³⁹ şehrine ve oradan Trablusgarp'a kadar nakli için de 26.000 Frank talep ediyor. Baş pilot için ayda 12.000 Frank maaş talep ederken, diğer iki pilota ayda 10.000 Frank verilmesini talep ediyor. Baş makinistin 2.000, diğer iki makinistin ise 1.500 Frank aylık maaşa bağlanmasını istiyor. Bu teklifin üç ay hizmet karşılığında hazırlandığını ve arzu edildiğinde sürenin uzatılabileceğini vurguladıktan sonra kötü havalarda dışında havacıların komutan emrinde (Trablusgarp Komutanını kast ediyor) olacaklarını ekliyor. Bu teklifte arzu edilen tadilatın da yapılabileceğini belirtiyor.⁴⁰

Bu teklif Berlin ve Paris Ataşemiliter Vekilleri tarafından alınan diğer tekliflerle karşılaştırıldığında fiyat açısından biraz yüksek durmaktadır. Örneğin Mösyö Barkir isminde bir Fransız vatandaşından Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik tarafından alınan teklifte, baş pilot için 5.000, diğer pilotlar için 3.000 Frank maaş talep edilmektedir. Her uçuş başına, 200 Frank da teşvik primi verilecektir. Makinist maaşları ise 2.000 Frank'tır.⁴¹ Yakın tarihlerde Berlin Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban⁴² da 4.000 Frank maaşla pilot bulabileceğini beyan etmektedir.⁴³ Bu bilgiler dikkate alındığında Gabriel Amand'ın pilotlar için aşırı ücret talep ettiği ortaya çıkmaktadır.

Uçak fiyatlarını karşılaştırmak biraz daha zorluk yaratmaktadır. Başka kişiler tarafından önerilen Voisin sistemi uçak tespit edilemediği için fiyat karşılaştırması yapılamadı. Bleriot uçakları için teklif edilen fiyatlar ise farklılık göstermektedir. Mösyö Barkir, iki kişilik Bleriot uçağı için 28.000 Frank⁴⁴ talep ederken, Farman firmasından alınan teklifte aynı uçak için 50.000 Frank talep etmektedir.⁴⁵ O dönemde uçakların motor güçlerine göre büyük fiyat değişiklikleri olduğundan Gabriel Amand tarafından teklif edilen uçakların fiyatları hakkında sağlıklı bir yorum yapmak mümkün olamamaktadır.

E. Sözleşme Maddeleri

Fethi Kural tarafından yayınlanan ve Türk havacılık tarihi belgelerinin yer aldığı çalışmada, 2 Ocak 1912 tarihinde Mösyö Amand ile yapılan bir sözleşme metni yer almaktadır. Sözleşmenin giriş bölümünde sözleşme tarafları açık olarak aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

“Bir taraftan Devleti Osmaniye namına Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa hazretleri ve diğer taraftan Paris'te Şanzelize'de 63 numarada sakin tâyyare kumpanyası direktörü Mösyö Gabriel Aman namına, İstanbul'da Horasancıyan Hanında mukim Mösyö Maks Bachman beyinde hususat-ı atıye kararlaştırılmıştır.”⁴⁶

³⁹ Sfaks olarak da bilinir. Bkz.: Tahir Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın No: 26, Ankara, 2017, s.681. Günümüzdeki ismi Safakes'dir.

⁴⁰ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-7, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 6.*

⁴¹ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 5.*

⁴² Bazı kaynaklarda Berlin Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet'ten bahsederken “Baban” soy ismi, Soyadı Kanunun sonrası alınan bir soyadı kullanımı gibi parantez içinde “(Baban)” şeklinde yazılmaktadır. Ancak kendisinin imzaladığı ve arşivlerde bulunan belgelerde “Fuat İzzet Baban” ismiyle imza attığı tespit edilmiştir. Bkz.: ATASE, OİH; *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 10.* Kazım Karabekir Paşa örneğinde olduğu gibi Soyadı Kanunu öncesi bir soy ismi kullanımı olmalıdır.

⁴³ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 4.*

⁴⁴ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 6.*

⁴⁵ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 3, Gömlek: 13, Sıra: 21, Belge No: 7.*

⁴⁶ Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.138, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.242.

Bu giriş bölümünden asıl yüklenicinin Gabriel Amand olduğu açık bir şekilde ifade edilmektedir. Bazı çalışmalarda ise Max Bachmann'ın asıl yüklenici ve Gabriel Amand'ın ise vekil olduğu yönünde ifadeler mevcuttur.⁴⁷ Sözleşmenin devamında tarafların yükümlülükleri sıralanmaktadır. Mösyö Amand, 56.000 Frank mukabilinde iki kişilik, çift kanatlı iki Voisin uçağı tedarik edecekti. Pervane, kanat ve gövde kaplaması için keten, bir çift motor ve kereste gibi uçakların tamirinde kullanılacak yedek malzemeyi 8.000 Frank karşılığında hazır bulunduracaktı. Baş pilotu 12.000, ikinci pilotu 10.000, baş makinisti 2.000 ve diğer makinist için 1.500 Frank aylık maaş karşılığı Trablusgarp'a asgari üç ay hizmet edecek şekilde bulunduracaktı.⁴⁸

Uçaklar, 18.000 Frank ücret karşılığında nakledilecekti. Uçakların nakli için her iki Voisin uçağı da tamamen sökülmüş ve paketlenmiş halde deve sırtında taşınabilecek şekilde hazırlanacaktı. Uçaklar Tunus ile Trablusgarp arasındaki sınırın 4 kilometre batısından Trablusgarp içinde 200 kilometre menzile kadar nakledilecekti. Yedek malzemelerin nakli bu fiyata dâhil olacaktı. Eğer Mösyö Amand, paketlenmiş uçakları sınırdan geçirmez ise aynı fiyatla kendi vesaiti ile uçakları Trablusgarp'a geçirme hakkına sahipti. Uçaklar tarafından kullanılacak 2.000-3.000 kilo benzini kilosu altı kuruştan ve motorlarda kullanılacak 200-300 kilo yağı da kilosu yirmi kuruştan Tunus sınırında hazır bulunduracaktı.⁴⁹

Bunun karşılığında Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa⁵⁰, uçakları ve yedek malzemelerini 64.000 Frank karşılığında Paris'ten teslim alacaktı. Uçakların, yedek parçaların, pilotlar ve makinistlerin Tunus sınırında belirlenecek noktaya ulaşması ile Mösyö Amand'ın vekiline nakliye masrafı olarak 18.000 Frank ödeyecekti. Pilotlar ve makinistlere Türk pilot subaylarına uygulanan kurallar dairesinde davranılacak ve hizmet bitiminde Tunus sınırına kadar güven içinde nakillerini sağlayacaktı.⁵¹

Genel hususlar olarak; Mösyö Amand tarafından temin edilecek havacıların Trablusgarp komutanının emrinde olmaları ve hava şartlarının uygun olduğu hallerde komutanın emri ile keşif uçuşu yapmaları hükme bağlanıyordu. Mösyö Amand'ın vekili Trablusgarp'ta uçakların inecekleri yerler ile hangarların inşa edileceği yerlerin tayini için savaş bölgesine

⁴⁷ Ali Onur Kara "Fransa'da bir şirket müdürünün İstanbul'da bulunan temsilcisi Gabriel Aman ile anlaşmışlardır." ifadesine yer vermektedir. Kara, "Kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Türk Askeri Havacılığı", s.199.

⁴⁸ Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.138, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.242.

⁴⁹ Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.138, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.242.

⁵⁰ 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 (Babiali Baskını) sonra 23 Ocak 1913 tarihinde sadrazamlığa getirilmiştir. 11 Haziran 1913 günü Beyazıt Meydanı'nda makam otomobilinin içinden çıkan 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; Zekeriyâ Türkmen, "Mahmut Şevket Paşa (1856-1913)", TDV., İslam Ansiklopedisi, Cilt 27, Ankara, 2003, s. 384-386. Mahmut Şevket Paşa'nın Türk havacılığını kurma çalışmaları için bkz.: Zekeriyâ 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*, 7 (Şubat 2022): 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.

⁵¹ Kural *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.138, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.242.

gidecek, bu kişinin tüm masrafları Osmanlı Devleti'nden karşılanacak ve görevi süresince gönderilecek havacılara uygulanacak şartlara tabi olacaktı.⁵²

Uçaklar ve personelinin Tunus sınırından itibaren Trablusgarp içindeki nakliye masrafları Osmanlı Devleti tarafından karşılanırken, her iki taraf yetkililerinin onay verdikleri bir yerde uçaklar bir noktada monte edilecek ve uçaklar gidecekleri yere uçarak gönderilecekti. Bu durumda Osmanlı ordusu havacılara bir mihmandar subay atayarak gidilecek istikamette yardımcı olacaktı. Mösyö Amand'ın aracılığı ve yardımı ile pilotlar ve makinistler ile Paris'te imzalanacak sözleşme hükümlerine göre görevlendirilirken, uçakların herhangi bir sebeple Tunus'tan Trablusgarp'a geçememeleri durumunda, nakliye masrafları Mösyö Amand'a, gümrük masrafları ise Osmanlı Hükümetine ait olmak üzere deniz yolu ile İstanbul'a sevk olunacak ve burada eksiksiz olarak kurulup Türk askeri yetkililerine teslim edilecekti. Uçakların Tunus'a hiç ulaşmamaları durumunda ise sözleşme feshedilecekti ve Osmanlı Devleti'nin yaptığı ödemeler iade edilecekti. Sözleşme uçaklar, yedek malzemeler Paris'te Türk yetkililer tarafından teslim alındığında yürürlüğe girecek, bu tarihten bir ay sonra tüm malzeme Tunus sınırında Osmanlı Devleti'nin temsilcisine teslim edilecekti.⁵³ Sözleşme için Hariciye Nezareti Hukuk Müşaviri Reşit Beyden görüş alındığı tespit edilmiştir.⁵⁴

Fethi Kural, yayınlanan çalışmasında ilgili sayfanın altına bir not düşerek bu belgenin imzalanmış bir sözleşmenin kopyası değil, bir müsvedde olduğunu şu ifadelerle belirtmektedir: "*E.U.Dairesine ait bir müsvedde formu üzerinde konu ile ilgili şu ek bilgiler verilmiştir.*"⁵⁵ Sırf bu ifadedden bile sözleşmenin imzalanmış ve geçerli bir sözleşme olup olmadığından şüphelenmek ve derinlemesine bir araştırma yapmak gerekirdi. Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi isimli çalışmasında sözleşme içeriğine yer verdikten sonra sözleşmenin geçerliliği veya uygulanıp uygulanmadığı hakkında yorum yapmamaktadır.⁵⁶ Aynı durum Ahmet Çelik tarafından hazırlanan yüksek lisans tezinde de mevcuttur.⁵⁷ Yavuz Kansu, Sermet Şenöz ve Yılmaz Öztuna tarafından hazırlanan Havacılık Tarihinde Türkler isimli çalışmada da sözleşmenin imzalandığını ancak Ataşemiliter Vekilinin Paris Sefirini uyarması ile sözleşmenin uygulanmadığını ifade etmektedir.⁵⁸ Ali Onur Kara ise konu hakkında anlaşmanın sağlandığını ancak Paris ve Berlin Ataşemiliter Vekillerinin ayrı ayrı görüş bildirdikleri için uçak alımının yapılamadığını iddia etmektedir.⁵⁹ Bu girişimden Berlin Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Fuat İzzet Baban'ın haberinin olduğu şüphelidir. Ferit Arı, Amand Projesine hazırladığı yüksek lisans tezinde hiç yer vermemiştir.⁶⁰ Orhan Köksal, bir sempozyum bildirisinde uçakların parasının ödendiğini ilave 24.000 Frank daha gönderildiğini, uçakların teslim alınmaması sebebi ile Osmanlı Devletinin ciddi zarara uğradığı ve sorumlular hakkında dava açıldığı bilgisini vermektedir.⁶¹ Amand'a

⁵² Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.139, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.243.

⁵³ Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.139, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.243.

⁵⁴ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 25, Sıra: 1, Belge No: 5 ve 8.*

⁵⁵ Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.139, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.243. Fethi Kural'ın kitabının 142. sayfasında verilen başka bir belgede sözleşmenin imzalanması için işlemlerin hızlandırılması istenmektedir. Aynı sayfada verilen başka bir belgede ise Mösyö Amand'ın sözleşme hükümlerini yerine getiremeyeceğinden bahsedilmektedir. Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.142. bir sonraki sayfadaki belgede de uçakların gönderilmesinden vaz geçildiği bilgisinin Max Bachmann'a tebliğ edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.143.

⁵⁶ Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.61, 62.

⁵⁷ Çelik, *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, s.37-43.

⁵⁸ Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, Cilt:1, Hav Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006, s.124.

⁵⁹ Kara, "Kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Türk Askeri Havacılığı", s.139.

⁶⁰ Arı, *Osmanlı Devletinde Havacılığın Doğuşu...*, s.120.

⁶¹ Köksal, "Trablusgarp Harbinde Osmanlı Devletinin Tayyare Sorunu ve Arayışları", s.298.

hiçbir ödeme yapılmamıştır. Bahsedilen 24.000 Frank başka bir proje için gönderilmiştir. Amand projesi kapsamında yapılan ödeme işlemleri aşağıda ayrıca incelenmiştir. Orhan Köksal, hazırladığı yüksek lisans tezinde sözleşmenin 2 Ocak 1912 tarihinde imzalandığını belirtmektedir. İlave 24.000 Frank daha ödeme yapıldığı iddiasını tekrarlayarak, Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik'in ikazı ile sözleşmenin feshedildiğini ve sorumlular hakkında araştırma yapılması istendiğinden bahsetmektedir.⁶² Amand ile sözleşme imzalanmamıştır. Başka bir proje ile karıştırılmaktadır. Sözleşmenin geçerliliği devam eden maddelerde incelenmiştir. Ali Cem tarafından hazırlanan yüksek lisans tezi *“Trablusgarp Savaşı'nda Havacılıkla İlgili Gelişmeler”* başlığına sahip olmasına karşılık ne İtalyanlar tarafından düzenlenen hava harekâtına ne de Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a uçak gönderilmesi ile ilgili hiçbir bilgiye yer vermemektedir.⁶³ Cengiz Tatar da 1909-1954 yılları arasındaki Türk havacılık tarihini incelediği doktora tezinde Trablusgarp Savaşı sırasında yaşanan olaylara ayrı bir başlık ayırmamış ve inceleme yapmamıştır.⁶⁴ İtalyan havacılarının dünya havacılık tarihinde birçok ilki barındıran faaliyetleri yanında Osmanlı Devletinin savaş bölgesine uçak gönderme çabalarını da görmezden gelmiştir.

F. Sözleşmenin Geçerliliği

Birçok yayında sözleşmenin 2 Ocak 1912 tarihinde imzalandığı bilgisi bulunmasına karşın, Erkan-ı Harbiye Dairesi İkinci Şubesi tarafından, Paris sefaretine çekilen 4 Şubat 1912 tarihli telgrafta, sözleşme hakkında şu ifadelerle yer verilmektedir;

*“Trablus’a gönderilecek iki tâyyare ile tâyyareciler hakkında Mösyö Gabriyel Aman ile akd edilmesi 10 Kanun-i Sani 327 tarihli tahrirat ile Ataşemiliterliğe işar edilmiş kontrato akd edildi mi edilmemiş ise tesrîi hususunun Ataşemiliter muavinine emir buyrulması mütemannâdır.”*⁶⁵

Bu durumda, 2 Ocak 1912 tarihli sözleşme maddelerinin İstanbul'da Harbiye Nezareti tarafından taslak olarak hazırlanıp, 23 Ocak 1912 tarihinde Mösyö Aman tarafından imzalanması için Paris Sefaretine gönderildiği 4 Şubat 1912 tarihi itibarıyla halen imzalanmamış olduğu ortaya çıkmaktadır. Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik, 8 Şubat 1912 tarihli telgrafı olaya yeni bir boyut kazandırmaktadır. Yüzbaşı Süleyman Tevfik telgrafında şu hususlara değinmiştir:

*“Erkan-ı Harbiye Riyaseti vasıtasıyla takdim ettiğim 20 Kanun-i Sani 327 tarihli ve 206 numrolu tahrirattan sonraki mülakatımızda Mösyö Aman bazı şerait-i acizeyi dahi kabul ediyor ise de, mumi-ileyhin ve mensub olduğu cemiyetin itibar-ı maliyelerinin hafif bulunduğu netice-i tedkikâtımla tebeyyün etmektedir. Bu adama emniyetde tereddüdümün sebebi 100.000 Frankın ihtimal-i ziyâi olmayıp, bu suretle adem-i muvaffakiyetin diğer vasıtalarından da istifadeyi gayr-ı mümkün kılacağı mülâhazasıdır.”*⁶⁶

⁶² Köksal, *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Sürecinde...*, s.59-60.

⁶³ Ali Cem, *Atatürk Döneminde Türkiye’de Sivil Havacılığın Kuruluşu ve Gelişimi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisan Tezi, Ankara, 2012, s.28, 29.

⁶⁴ Cengiz Tatar, *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954)* Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Afyonkarahisar, 2018.

⁶⁵ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 49, Gömlek: 232, Sıra: 13, Belge No: 4*. Belge EK-2’de verilmiştir. Aynı belgenin Osmanlı Arşivinde bulunan nüshası için bkz.: BOA, Hariciye Nezareti (HR), Paris Sefareti (SFR4), Kutu: 846, Gömlek: 62, Belge No: 1. Söz konusu belge Fethi Kural tarafından da tespit edilmiştir. Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.142.

⁶⁶ BOA, HR.SFR4., *Kutu: 846, Gömlek: 64, Belge No: 1*. Belge EK-3’de verilmiştir. Tüm araştırmalara rağmen Süleyman Tevfik’in bahsettiği 2 Şubat 1912 (20 Kanun-i Sani 1327) tarihli belge bulunamamıştır.

Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a Uçak Gönderme Çabalarında Neticesiz Bir Girişim: Amand Projesi

Bu belge ile Yüzbaşı Süleyman Tevfik'in, Gabriel Amand ile yüz yüze görüşmesinin yanında, kendisi ve mensup olduğu havacılık kulübü hakkında ayrıntılı araştırma yaptığı anlaşılmaktadır. Yüzbaşı Süleyman Tevfik, kendisine gönderilen sözleme maddelerinden bazılarının, ilk gönderdiği 2 Şubat 1912 yazıda belirttiği konulara ilave olarak, Mösyö Amand tarafından kabul edildiğini vurgulamakla birlikte, bu girişimin başarıdan uzak olduğunu, harcanacak 100.000 Frank'ın heba olması yanında başka vasıtalar ile de Trablusgarp'a uçak göndermenin mümkün olamayacağı vurgusunu yapmaktadır.

Gelişen bu durum karşısında Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 11 Şubat 1912 tarihinde Paris Sefaretine telgraf gönderdi. Telgrafında Paris Ataşemiliter Vekilinin 2 ve 8 Şubat tarihli yazılarının incelendiğini belirtmektedir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın telgrafının tam metni aşağıda verilmiştir.

“Cevap 26 Kanun-i Sani 327. Ataşemiliter Vekilinin 206 numrolu tahrirâtı da mütâlâ'a olundu Mösyö Aman'ın şerait-i matlubiye'yi ifa edemeyeceği işar olunmasına nazaran iş'ârât-ı mesbûka vechle kaffe-i levazım ve müteferru'atıyla Trablus'a isali ve tâyyarecilerle makinistlerin Trablus'ta sadakatle hin-i hizmet ifa etmeleri taht-ı temine alınmak üzere son sistemde ikişer kişilik iki mükemmel tâyyarenin mübayaa ve sevki için zat-ı devletlerince şayan-ı itimad görülenlerle kontratosunun akdi hususu himem-i devletlerine tevdi edilmiş olmağla ona göre serian icabının icrası mütemennadır.”⁶⁷

Bu son emir ile Gabriel Amand ile imzalanacak sözleşmeden sarfı nazar edildiği, Trablusgarp'a göndermek için uçak temini görevinin Paris Sefaretine tevdi edildiği açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Daha önceki yayınlarda iddia edildiğinin aksine Gabriel Amand ile sözleşme imzalanmadığı ortaya çıkarılmış olmaktadır. Paris Ataşemiliter Vekilinin Harbiye Nezaretine gönderdiği 21 Şubat 1912 tarihli telgrafta, Trablusgarp'a uçak göndermeyi amaçlayan başka bir girişimin⁶⁸ faaliyete geçmek üzere olduğu bilgisi verildikten sonra, Gabriel Amand'ın İstanbul'daki vekiline de projeden vaz geçildiğinin tebliğ edilmesini talep etmektedir.⁶⁹

G. Amand Projesi İçin Sarf Edilen Para Miktarı

Erkan-ı Harbiye Dairesi İkinci Şube'nin, 7 Ocak 1912 tarihinde Trablusgarp Komutanı Neşet Bey'e gönderdiği yazıda, iki uçak satın alındığı ve üç ay süreyle hizmet etmek üzere iki pilot ile anlaşma sağlandığı ifade edilmektedir. 10.000 Osmanlı lirasına⁷⁰ mal olacak bu girişimde, mevsimin kış olması nedeniyle yarar sağlanıp sağlanmayacağı sorulmaktadır. Uçakların Tunus'tan Trablusgarp'a uçarak geçecekleri belirtildikten sonra uçuş güzergâhında ne gibi işaretlerin konulmasının lazım geleceği ve yakıt ikmali için nerede ikmal merkezi kurulabileceği hakkında bilgi istenmektedir. “Ordugâhta hangar inşa edilebilir mi?” sorusundan sonra üç aylık uçuş için gerekli olan 3.000 kilogram benzin

⁶⁷ BOA, HR. SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 65, Belge No: 1. Aynı telgrafın yazılı metni için bkz.: ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 49, Gömlek: 232, Sıra: 13, Belge No: 6*. Belge EK-4'de verilmiştir. Aynı belgeye Fethi Kural da yer vermiştir. Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.142.

⁶⁸ Bu girişim başka bir makale konusu olarak incelenecektir.

⁶⁹ BOA, HR. SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 66, Belge No: 1. Aynı belgeye Fethi Kural da yer vermiştir. Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.143.

⁷⁰ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 56, Gömlek: 267, Sıra: 26, Belge No: 2*.

ve 300 kilo Hint yağının Tunus'tan tedarik imkânı hakkında bilgi de talep edilmektedir.⁷¹ Bu belge iki uçağın alımı, nakliyesi ve personel maaşları için yapılacak harcamanın 10.000 Osmanlı lirasına tekabül ettiğini ortaya koymaktadır. Türk havacılığının kurucusu olan Erkan-i Harp Kaymakamı Süreyya (İlmen)⁷² daha sonra yayınladığı kitabında bu proje için 7.500 lirayı kendi girişimleri ile güçlüklerle bulduğunu belirtmektedir.⁷³

Daire-i Sadaret Tahrirat Kaleminden 15 Ocak 1912 tarihinde Maliye Nezaretine gönderilen bir yazı ile Trablusgarp'a gönderilmek üzere satın alınan iki uçak için 721.900 ve bir Alman tarafından hediye edilen iki uçağın⁷⁴ Trablusgarp'a nakliye masrafı olarak da 31.500 olmak üzere toplam 752.900 kuruşun ödenmesi için Harbiye Nezaretinden 13 Ocak 1912 tarihinde talep edildiği bilgisine yer verilmektedir.⁷⁵ Daha Gabriel Amand ile sözleşme yapılmadan, sözleşmenin imzalanacağı ve uçaklar ile havacıların Trablusgarp'a gönderileceği değerlendirilerek parasının hazır edilmesine çalışıldığı görülmektedir. Ayrıca 721.900 Frank'ın yaklaşık olarak 10.000 Osmanlı lirasına karşılık geldiğini, bir Osmanlı lirasının 72,19 Frank olduğunu ortaya koymaktadır.

17 Ocak 1912 tarihinde, Maliye Nezareti, söz konusu tutarın kime, nerede ödeneceği ve Harbiye Nezareti bütçesinin hangi kaleminin hangi maddesinden mahsup edileceğinin bilgisinin verilmesini talep etti.⁷⁶ Harbiye Nezareti 20 Ocak 1912 tarihinde, söz konusu tutarın, nezaret bütçesinin 21. maddesinden mahsup edilerek Harbiye Nezaretinin emri ile harcanmak üzere Paris Sefaretine gönderilmesini istedi.⁷⁷ Aynı gün Paris Sefaretine gönderilen telgraf ile uçak alımı için 752.900 kuruşun Harbiye Nezareti emriyle Paris Sefaretine gönderildiği ve posta yolu ile gönderilen ayrıntılı talimat gelinceye kadar paranın muhafaza edilmesi istendi.⁷⁸ İlginç bir şekilde Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından iki gün sonra 23 Ocak 1912 tarihinde Paris Sefaretine gönderilen telgraf ile aynı bilgi ve istek yinelenmiştir.⁷⁹

Yukarıda incelendiği gibi 8 Şubat 1912 tarihinde Gabriel Amand ile sözleşme yapılmasından vaz geçilmiş ve söz konusu para kendisine ödenmemiş bu şekilde devletin parasının boşa harcanmasının ve yabancı şahısların haksız kazanç elde etmesinin önüne geçilmiştir.

⁷¹ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 56, Gömlek: 267, Sıra: 26, Belge No: 2*. Neşet Bey bu sorulara verdiği cevapta, havanın kış olmasına rağmen uçuş yapılabilecek günler olduğunu, bu uçuşlardan azami fayda sağlanabileceğini belirtmektedir. Hangar kurmak için yetenekli personeli olmadığını bildirmekte, kendi erzaklarını bile temin etmekte güçlük çektiklerinden benzin ve hint yağı temininin kendi güçlerini aştığını vurgulamaktadır. Bu gibi işler için özel görevli personelin uçakların varışından önce gönderilmesini talep etmiştir. ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 49, Gömlek: 231, Sıra: 66, Belge No: 2*.

⁷² Süreyya İlmen, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından uçak alınması ve pilot yetiştirilmesi ile görevlendirilmiştir. Daha sonra bu işlerle ilgilenmek üzere Erkan-ı Harbiye Dairesi İkinci Şubesi içinde kurulan dört kişilik "Tayyare Komisyonu"nun başkanıdır. 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 Akademisi, 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.

⁷³ İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, s.56. Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.65.

⁷⁴ Bu konu ayrı bir makale konusu olarak incelenmiş, böyle bir hediye niyetinin aslında bir dolandırıcılık girişimi olduğu tespit edilmiştir. Emin Kurt, "Trablusgarp Savaşı Sırasında Osmanlı Devleti'nin Yaşadığı Uluslararası Tayyare Dolandırıcılığı Girişimi", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Cilt:24, Sayı: 38, Bahar, 2025, s. 1-21.

⁷⁵ BOA, BEO, *Kutu: 3990, Gömlek: 29943, Belge No: 01*.

⁷⁶ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 11*.

⁷⁷ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 14*.

⁷⁸ ATASE, OİH, *Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 4, Gömlek: 18, Sıra: 4, Belge No: 19*.

⁷⁹ BOA, HR.SFR4., *Kutu: 846, Gömlek: 60, Belge No: 1*.

Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a Uçak Gönderme Çabalarında Neticesiz Bir Girişim: Amand Projesi

Bazı çalışmalarda bu proje için ilave 24.000 Frank istendiği ve gönderildiği yönünde ifadeler yer almaktadır.⁸⁰ Gerçekten de Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey tarafından 28 Mayıs 1912 tarihinde 24.000 Frank talep edilmiş⁸¹ ve bu para karşılığı, 1.000 Osmanlı lirası 5 Haziran 1912 tarihinde Paris Sefaretine gönderilmiştir.⁸² Projenin kronolojik gelişimi dikkate alındığında, 8 Şubat 1912 tarihi ile sonlandırılmış ve sözleşmesi bile imzalanmamış bir faaliyet için 28 Mayıs 1912 tarihinde ilave para istenmesinin ve harcanmasının imkânı yoktur. Süreyya İlmen sözleşme imzalanmadan projenin iptal edilmesine gerekçe olarak; Paris Sefaretinin sözleşme hükümlerini beğenmemesi ve sefarete yetki verilmesi durumunda 10 gün zarfında Trablusgarp'a iki uçak gönderebileceğini beyan etmesi olduğunu belirtmektedir.⁸³

Amand ile sözleşme yapılmasından vazgeçilmesinin ardından, Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik'in girişimleri ile iki tane Deperdussin uçağı satın alındı.⁸⁴ Paul Contard⁸⁵ ve Andre Bellot⁸⁶ isimli iki pilot ile Trablusgarp'te hizmet etmeleri için sözleşme imzalandı.⁸⁷ 752.900 kuruş, uçakların alımı, pilotların ve makinistlerin ilk maaşlarının, sigorta bedellerinin ödenmesi ve yolculuk masraflarının karşılanması için kullanıldı.

Amand ile sözleşme imzalanmamış olmasına rağmen, kendisinin Trablusgarp'a gönderilecek uçak ve havacılar hakkında Osmanlı Sefaretini sıkıştırdığı görülmektedir. Paris Sefiri Rifat Paşa, 10 Mayıs 1912 tarihinde, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'ya gönderdiği telgrafta, Amand ile Ataşemiliter arasında yapılan görüşmeden bahsetmektedir. Telgrafın devamında Amand'ın Trablusgarp'e uçak göndermek için sözleşme imzalanan kişi olmadığını ve derneğin faaliyetlerinin şüpheli olduğuna vurgu yaparak; yürütülmekte olan faaliyete zarar verilmemesi için İstanbul'da dahi gizliliğe riayet edilmesini istemiştir;

"Trablusgarp'a sevk olunan tayyareler hakkında, dün Mösyö Aman Ataşemiliter'e müracaat ederek bazı şüpheli tedkikata teşebbüs etmiş. Halbuki mumi-ileyha Aman, mukaddema nezaret-i celileleri bu hususta mukaveleye mübaşeret eden zat olmayıb reis bulunduğu tayyare cemiyetinin

⁸⁰ Köksal, *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Sürecinde*, s.59-60.

⁸¹ BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 77, Belge No: 1.

⁸² BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 78, Belge No: 1.

⁸³ İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, s.56. Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.65.

⁸⁴ BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 66, Belge No: 1. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesine ait nüsha için bkz.: ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 26, Sıra: 1, Belge No: 3. Fethi kural bu belge tarihini 22 Şubat 1912 olarak vermektedir. Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s. 143. Ayrıca bkz.: ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 26, Sıra: 1, Belge No: 3; BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 84, Belge No: 1; BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 86, Belge No: 1; Harbiye Nezareti nüshası için bkz.: ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 26, Sıra: 1, Belge No: 13; BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 86, Belge No: 2 ve ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 26, Sıra: 1, Belge No: 14.

⁸⁵ Paul Contard hakkında 14 Şubat 1871 tarihinde İngiltere'nin Southampton şehrinde doğduğu ve 4 Ocak 1911 tarihinde Bleriot uçuş okulundaki eğitiminden sonra Fransız Havacılık Kulübünün 351 numaralı pilot brövesini aldığı haricinde bilgi tespit edilememiştir. Gerard Hartman, *La Grande Historie du Bleriot*, Part 3, s.24, <https://www.calameo.com/ppmac/read/00511663319e47f7998a3>, (Erişim Tarihi: 28.10.2024); *Jane's All The World's Aircraft 1913*, Arco Publishing Company, New York, 1969, s.76.

⁸⁶ Andre Bellot, 7 Aralık 1910 tarihinde aldığı 317 numaralı pilot brövesine sahiptir. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_pilots_awarded_an_Aviator%27s_Certificate_by_the_A%C3%A9ro-Club_de_France_in_1910, (Erişim Tarihi: 31.10.2024). 6 Mart 1883'de Paris'te doğan Bellot, edebiyat-felsefe lisans diploması aldı. 1903'de askerlik hizmeti tamamladı ve daha sonra hukuk alanında doktora yaptı. 7 Mayıs 1910'da Küba'da ilk uçuşu yapan pilot oldu. 1914'de Kazablanka'daki 1. Zouaves taburunda askeri alında Fransız MS37 filosuna çavuş rütbesi ile pilot olarak görev yaptı. 1916'da yaralandı. <https://gw.geneanet.org/eneuville?lang=en&n=bellot&p=andre>, (Erişim Tarihi: 31.10.2024).

⁸⁷ BOA, HR.SFR4., Kutu: 924, Gömlek: 94, Belge No: 1.

ser tayyarecisi bir İtalyan ahiren hafiyelik ettiğinden dolayı Fransa'dan tard edilmiştir. Aman'ın İstanbul'daki vasıtalarının nezaret-i celilelerinde vaki olacak tedkikatına katiyen Trablusgarp'e tayyare göndermekten sarf-ı nazar edildiğinin beyan edilmesi, ve husus-i mezkûrün fevkl-alade mahrem tutulması lüzumu ve illa teşebbüsümüzün hüsn-i neticeye isalini akim kılacağı Tevfik Bey tarafından bildirilib neticede yakın hamil olduğu maruzdur.”⁸⁸

Türk ordusu adına pilot olarak hizmete edecek olan Contard ve Bellot, beraberlerinde iki makinist ile iki uçak olduğu halde, Trablusgarp'e gitmek üzere 1 Mayıs 1912'de Paris'ten Marsilya'ya doğru yola çıktı. Ekip, 3 Mayıs'ta Marsilya'dan Cezayir şehrine hareket etti. 7 Mayıs'ta Konstantin şehrine geçen havacılar, 12 Mayıs'a kadar bu şehirde kaldı. 13 Mayıs 1912'de Biskra'ya, 23 Mayıs'ta Sidi Okba'ya, 24 Mayıs saat 22:30'da Zribet El Oued, 25 Mayıs günü saat 16:00'da Zribet Ahmed'e gittiler.⁸⁹ Havacılar, 26 Mayıs'ta Taddert'e, 28 Mayıs'ta Ferkane'ye, 29 Mayıs'ta Negrine'ye ve 31 Mayıs'ta Schebeka'ya ulaştı.⁹⁰ 1 Haziran'da Touzer'e ulaşan Contard ve Bellot, o akşam Nefta'ya geçti. Ekip, 5 Haziran'da Metlaoui'ye, 6 Haziran'da Tunus şehrine vardı. 10 Haziran Tunus'tan Konstantin'e geçen ekip, 12 Haziran 1912 tarihinde Biskra'ya döndü.⁹¹ Yaşanan bazı sorunlardan sonra Contard ve Bellot, 2 Ağustos 1912'de Biskra'dan ayrılarak Paris'e döndü. Uçaklar Biskra'da kaldı.⁹² 28 Mayıs 1912 tarihinde talep edilen 24.000 Frank, bu iki pilot ve yanlarındaki makinistlerin maaşları olarak istenmiştir.⁹³

Türk arşivlerinde yapılan araştırmada; söz konusu meblağın harcama belgelerinin gönderilmesi hakkında İstanbul ile Paris Sefareti arasında birçok yazışma yapıldığı tespit edilmiştir. İstanbul'un ısrarla harcama belgelerini talep etmesi karşısında Paris Sefareti belgelerin gönderildiğini belirtmektedir.⁹⁴ Ancak arşivlerde ödeme ile ilgili belge tespit edilememiştir. Belge ya bir şekilde İstanbul'a ulaşmamış veya ulaşmış olsa bile arşivlenmemiş ve günümüze ulaşmamış olabilir. Son bir ihtimal ise belgelerin havacılıkla ilgili bir özete sahip olmayan dosya içinde olmasıdır. Bu durumda bütün arşivin okunarak bu ödeme belgelerinin aranmasına imkân yoktur.

H. Sonuç

Trablusgarp Savaşı boyunca Avrupa Devletleri siyasi anlamda tarafsız kalıp, İtalyan işgaline ses çıkarmadı. Ticari faaliyetlerde ise tarafsızlık söz konusu olmadı. Başta Fransa olmak üzere sanayileşmiş tüm Avrupa devletleri Osmanlı Devleti'ne yüklü silah ve teçhizat satışı yaptılar. Hatta Fransa'dan savaş malzemesi temin etme göreviyle Erkan-ı Harp Kaymakamı Kerim Bey bu ülkeye görevlendirildi. Savaş için silah ve teçhizat sağlanması girişimlerinde uçak ve pilot temini de yer buldu. Dönemin yeni icadı olan uçaklar, her yeni icat gibi pahalıydı. Birçok birincil havacılık tarihi kaynağı Avrupa'dan alınan bir uçağın

⁸⁸ BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 76, Belge No: 1. Belge EK-5'de verilmiştir.

⁸⁹ BOA, HR.SFR4., Kutu: 924, Gömlek: 94, Belge No: 1.

⁹⁰ BOA, HR.SFR4., Kutu: 924, Gömlek: 94, Belge No: 2.

⁹¹ BOA, HR.SFR4., Kutu: 924, Gömlek: 94, Belge No: 3.

⁹² BOA, HR.SFR4., Kutu: 924, Gömlek: 94, Belge No: 5. Paris Sefiri Rifat Paşa'nın konu hakkındaki yazısı için bkz.:

BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 86, Belge No: 4. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'ye ait nüsha için bkz.: ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 26, Sıra: 1, Belge No: 15.

⁹³ Söz konusu proje ayrı bir makale konusu olarak "Trablusgarp Savaşı Sırasında Osmanlı Devleti'nin Kayıp Uçakları: Contard Projesi" başlığı altında incelenmiş olup, değerlendirme aşamasındadır.

⁹⁴ İlgili yazışmalar için bkz.: BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 54, Belge No: 5.; BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 84, Belge No: 1 ve 2.; BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 80, Belge No: 1.; ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 5, Gömlek: 26, Sıra: 1, Belge No: 2 ve 9.

Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'a Uçak Gönderme Çabalarında Neticesiz Bir Girişim: Amand Projesi

1.000 Osmanlı Lirasına mal olduğundan bahsetmektedir. 1912 yılında bir kurbanlık koçun 25 kuruş, bir askeri kaputun 12 kuruşa satıldığı göz önüne alındığında girilen çabada gözden çıkarılan paranın maddi boyutu daha iyi anlaşılabilecektir.

Trablusgarp Savaşı, Osmanlı Devleti'nde toprak kaybetme silsilesinin son halkası olarak değerlendirilerek büyük bir tepkiye sebep oldu. Coğrafi uzaklık, ordunun imkân ve kabiliyetleri, ülkenin ulaştırma yetenekleri; Trablusgarp'ta eşit ve yeterli bir savaş vermeye olanak tanımadı. Bu savaşta, İtalya'nın uçakları ilk kez savaş aracı olarak kullanması; karada büyük fedakârlıklarla yürütülen mücadelede, taktik ve moral avantajının İtalyanlara geçmesine neden oldu. Uçakların savaş ortamındaki faydasının tam olarak bilinmediği, uçakların bomba atma kapasite ve imkânlarının sınırlı, isabet oranının şansa bağlı olduğu bir dönemde; Trablusgarp'ta uçak kullanımının moral etkisinden fazla yarar yaratmayacağı da bir gerçektir.

Uçakların doğasında bulunan elastikiyet sayesinde satın alınacak uçakların havadan Trablusgarp'a ulaşabileceği ümidinin doğmasına neden oldu. Bu beklenti Osmanlı Devletinin Trablusgarp'a uçak göndermek için benzersiz bir çalışma ve gayret içine girmesini sağladı. Trablusgarp'a uçak gönderebilmek için birçok proje aynı anda yürütüldü, savaş alanında görev almak isteyen birçok yabancı havacının, örnek olarak Andrew Gaul Jr. gibi, akla hayale gelmeyen iddiaları ile uğraşılacak zorunda kaldı.

Osmanlı Devleti yöneticileri tarafından uygulanabilir ve sonuca ulaşılabilir olarak değerlendirilen ilk proje Amand projesi oldu. Bu güne kadar büyük bilinmezlikler içeren projenin İstanbul'da yaşayan ve Avrupa firmalarının temsilciliğini ve aracılığını yürüten Max Bachmann'a Harbiye Nezaretinin başvuru yapması ile başladığı tespit edildi. Max Bachmann, Paris'te yaşayan Gabriel Amand ile kurduğu temas sonrası, kendisinden aldığı teklifleri Harbiye Nezaretine iletti. Yapılan incelemede Amand tarafından teklif edilen uçak fiyatları hakkında sıhhatli bir karşılaştırma yapılamamıştır. Ancak pilot ve makinistler için talep edilen aylık maaşların, Paris ve Berlin Ataşemiliterleri tarafından bildirilen aylık maaşlarla karşılaştırılma imkânı elde edilmiştir. Bu karşılaştırmada Amand tarafında talep edilen ücretlerin aşırı yüksekliği ortaya konulmuştur. Bu fahiş fiyatlara rağmen Harbiye Nezareti projeden vaz geçmemiş ve hazırlanan projeye ait sözleşmenin imzalanarak fiiliyata geçilmesini talep etmiştir. Bu durum kolaylıkla anlaşılabilir ve savunabilir değildir. Ancak Osmanlı yönetiminin Trablusgarp'a uçak göndermek için her türlü çaba ve gayreti gösterdiği, bu amaçla ter türlü harcamayı göze aldığı söylenebilir.

Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik'in özellikle Amand ve üye olduğu havacılık cemiyeti hakkında ayrıntılı araştırma yaptığı görülmektedir. Yüzbaşı Süleyman Tevfik, Amand'ın taahhütlerini yerine getirebileceğine dair şüphe duymuş ve üye olduğu havacılık cemiyetinin mali yapısının iyi olmadığını ortaya çıkararak, sözleşmenin imzalanmasının ve uygulanmasının önüne geçilebilmiştir. Yüzbaşı Süleyman Tevfik'in araştırmalarının sonuçlarını detaylı açıklamamış olması, söz konusu araştırma neticesinin detaylı incelenmesini ve gerçekliğinin sorgulanmasını olanaksız hale getirmektedir. Bu durumda Amand'ın ve havacılık derneğinin vaat ettiği uçak ve pilotları sağlayıp sağlayamayacağı tarafsız olarak değerlendirilememektedir.

İtalyanların 22 Ekim 1911 tarihinde ilk kez uçak kullanmasından sonra Harbiye Nezaretinde Trablusgarp'a uçak göndermek için yapılan çalışmaların biraz panik havasında yürütüldüğü ve görevin tek bir kişiye, Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik'e, yüklendiği görülmektedir. Dönem itibarıyla Osmanlı askeri yetkililerinin uçaklar hakkında

yeterli teknik bilgiye sahip olmadıkları ayrı bir gerçekliktir. Bu eksiklik Osmanlı Devleti'nin teknolojik ve sanayi alt yapısının yetersizliğinden, teknoloji geliştiren ve üreten bir ülke olmamasından kaynaklanmaktadır.

Osmanlı Devleti, Trablusgarp'a uçak göndermeyi başarmış olsa bile, dönemin kırılğan uçaklarının, ulaşımın zor olduğu bir bölgede nasıl idame ettirebileceği ayrı bir sorunsalı içermektedir. Sanayi Devrimini yakalayamamış, dolayısıyla sanayileşememiş birçok ülkede olduğu gibi, üretim ile savaş ihtiyaçlarını kendisi destekleyemeyen ve ihtiyaç noktasına ulaştıramayan, büyük bir ekonomik bunalım içinde olan bir ülkenin birçok güçlkle savaş alanına ulaştırdığı uçakları idame ve işletmede sorunlar yaşayacağı bir gerçektir.

Tüm bu faaliyetler içinde belki de en olumlu konu yürütölen Amand Projesinin, diğör örneklere göre, pahalı olmasına rağmen bir dolandırıcılık girişimi olmamasıdır.

Kaynakça

Arşivler

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA).
Devlet Arşivleri Başkanlığı Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi (ATASE),
Osmanlı-İtalyan Harbi Fonu (OIH).
Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA),
Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO).
Hariciye Nezareti Paris Sefareti (HR.SFR4.).
Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.),
Hariciye Nezareti Sofya Sefareti (HR.SFR04.).
Meclis-i Vükela Zabıtları (MV.).
Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü (UMVM.).

A. Telif Eserler

Akyol, Ayla Ezgi (2022), *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nda İlkse Birikim Ve Kapitalist Devlet*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul.

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

Bal, Rıdvan (2022), "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.

Cem, Ali (2012), *Atatürk Döneminde Türkiye'de Sivil Havacılığın Kuruluşu ve Gelişimi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisan Tezi, Ankara.

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

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

- İlmen, Süreyya (1947), *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitapevi, İstanbul.
- Kansu, Yavuz (2006), Şenöz, Sermet, Öztuna, Yılmaz, *Havacılık Tarihinde Türkler*, Cilt:1, Hav Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara.
- Kara, Ali Onur (2017), "Kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Türk Askeri Havacılığı", *Türk Dünyası Araştırmaları*, Cilt: 117, Sayı: 231, Kasım-Aralık 2017, s. 193-206.
- Karacagil, Ö. Kürşad (2011), *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri Ve Eserleri*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Karacagil, Ö. Kürşad (2021), *Süreyya Paşa (İlmen)*, Yeditepe Akademi, İstanbul.
- Köksal, Orhan; (2020), "Trablusgarp Harbinde Osmanlı Devletinin Tayyare Sorunu ve Arayışları", *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu*, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul, 2020, s. 287-308.
- Köksal, Orhan (2023), *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Sürecinde Hava Harp Araçlarının Temini (1911-1914)*, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kural, Fethi (1974), *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara.
- Kurt, Emin (2020), "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. 243-284.
- Kurt, Emin (2025), "Trablusgarp Savaşı Sırasında Osmanlı Devleti'nin Yaşadığı Uluslararası Tayyare Dolandırıcılığı Girişimi", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Cilt:24, Sayı: 38, Bahar, s. 1-21.
- Kurt, Emin (2018), *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış Ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Kurter, Ajun (2009), *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, Cilt 1, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara.
- Sezen, Tahir (2017), *Osmanlı Yer Adları*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın No: 26, Ankara.
- Tatar, Cengiz (2018), *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Afyonkarahisar.
- Tekin, Abdullah Sami (2020), "Trablusgarp Harbi Ve Havacılık Tarihinde İlkler", *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 2020, Cilt: 3, Sayı: 2, s. 16-29.
- Türkdemir, Dilek (2007), *Osmanlı Devleti'nin Yeniden Yapılanma Sürecinde Önemli Bir Devlet Adamı Mehmed Sadık Rifat Paşa*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya.
- Türkmen, Zekeriya (2015), "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.
- Türkmen, Zekeriya (2003), "Mahmut Şevket Paşa (1856-1913)", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 27, Ankara, 2003, s. 384-386.

Yakut, Kemal (19998), Mahmut Şevket Paşa ve Dönemi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Eskişehir.

B. Dijital Kaynaklar

www.catalogue.bnf.fr, Erişim Tarihi: 19.10.2024.

www.econterms.net, Erişim Tarihi:23.10.2024.

www.gallica.bnf.fr, Erişim Tarihi: 19.10.2024.

EKLER

EK-1



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Gabriel Amand

(<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53103158j.r=gabriel%20amand?rk=300430;4>,
Erişim Tarihi: 19.10.2024.)

EK-3

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA)

AMBASSADE DE TURQUIE

SEC. A. CAR. I. DOS. 7

Ministère des Affaires Étrangères

Constantinople

آمانه بیرونی و بیعت تنافی :

N° G. 5900

N° S. -

PARIS, LE

8 Février 1912

OBJET

ایمانه بیعت و تنافی
 ۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۲۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۳۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۴۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۵۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۶۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۷۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۸۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۰- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۱- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۲- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۳- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۴- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۵- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۶- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۷- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۸- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۹۹- ایمانہ بیعت و تنافی
 ۱۰۰- ایمانہ بیعت و تنافی

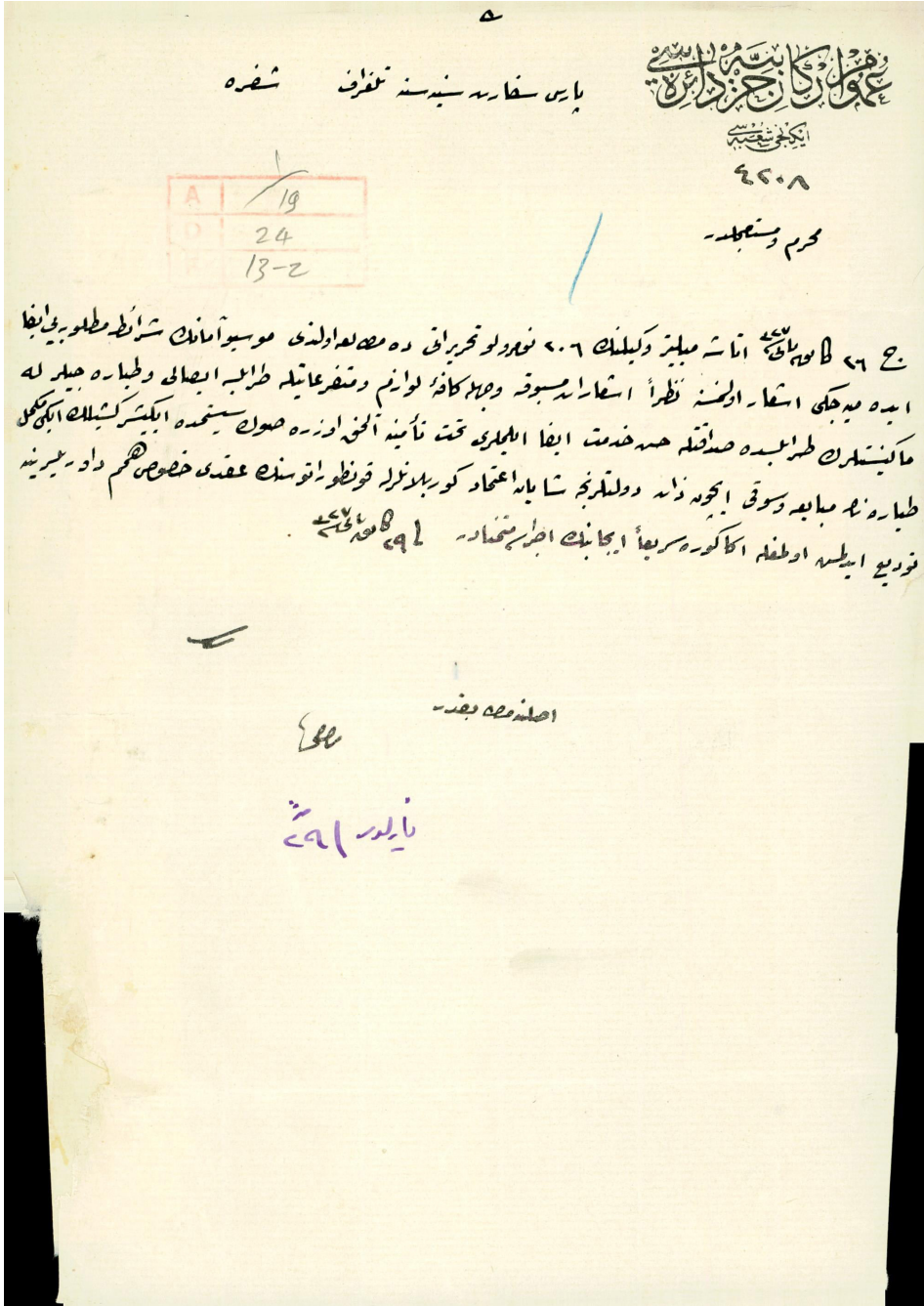
HR-SFR (4) 846/64

HR.SFR.4.00846.00064.001

Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik'in Gabriel Amand'in güvenilirmez olduğuna dair 8 Şubat 1912 tarihli telgrafi

(DABOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 64, Belge No: 1)

EK-4



Erkan-ı Harbiye Dairesi tarafından 11 Şubat 1912 tarihinde Paris Sefaretine gönderilen ve Gabriel Amand Projesinden sarf-ı nazar edildiğini bildiren telgrafın sureti.
(ATASE, OİH, Fon Numarası: 110-9-1-5, Kutu: 49, Gömlek: 232, Sıra: 13, Belge No: 6)

EK-5

SEC. 1 CAR. 1 DOS 7

AMBASSADE DE TURQUIE

PARIS, LE 10 Mai

OBJET

N° G^e 7152

N° S^e -

1912

HR-SFR (4) 846/76

20-k

Handwritten text in Ottoman Turkish script, likely a telegram or official communication, mentioning names like Rifat Paşa and Mahmut Şevket Paşa.

Paris Sefiri Rifat Paşa tarafından 10 Mayıs 1912 tarihinde Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'ya gönderilen telgrafın sureti.

(BOA, HR.SFR4., Kutu: 846, Gömlek: 76, Belge No: 1)