

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI
BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

A DISPUTE ABOUT OTTOMAN DEBTS BETWEEN NATIONAL BANK OF
TURKEY AND TURKISH GOVERNMENT: RESHADIEH SHIP PROBLEM

Öğr. Gör. Irmak Karabulut¹

Prof. Dr. Bayram Bayraktar²

Özet

Birinci Dünya Savaşına giden süreçte, bölgesel rakipleri Yunanistan ve Rusya'ya karşı donanmasını güçlendirme adına çalışan Osmanlı Devleti, 1911 Haziran'ında Reşadiye gemisinin yapımı için İngiliz inşaat grubu olan Armstrong-Vickers ve Brown ile anlaşma imzalayacaktı. Geminin finansmanı içinse bir İngiliz bankası olan Türkiye Milli Bankası ile anlaşılacak ve 1911'den 1916'ya kadar Bankaya ödenmek üzere hazine tahvilleri çıkartılacaktı. Böyle bir süreçte Reşadiye gemisine 1914 yazında el koyulması, sadece Osmanlı Donanmasına büyük bir darbe indirmekle kalmayacak aynı zamanda inşaat grubu, Banka, Türk Hükümeti ve İngiliz Hükümeti arasında uzun süre devam edecek anlaşmazlıkların da başlangıcı olacaktı.

Konuya ilişkin ilk anlaşmazlık hazine tahvillerini alanların akıbeti olurken ikinci anlaşmazlık geminin teslimindeki gecikme dolayısıyla Türk Hükümetinin direktifi üzerine, Banka ile yapılan finans anlaşması uyarınca inşaat grubuna ödenmeyerek Türkiye Milli Bankası nezdinde alıkoyulan son taksitin akıbeti olacaktır. Paranın Bankaya mı, İngiliz Hükümetine mi yoksa Türk Hükümetine mi ait olduğu ve hangi para birimi ile ödeneceği meselesi tarafları uzun süre meşgul edecekti. İlk sorun Lozan Antlaşması ile çözüme kavuşurken ikinci sorununun çözümü için 1930'ları beklemek gerekecekti.

Bu çalışma Osmanlı'dan Cumhuriyet'e miras kalan sorunlardan çok küçük bir kalemi oluşturan söz konusu borcun bile Türkiye'yi ne denli uğraştırdığını görmek açısından örnek teşkil etmektedir. Reşadiye gemisine el koyulmasını takip eden süreçteki mali sorunları ortaya koymayı amaçlayan söz konusu çalışmanın başlıca kaynaklarını İngiliz Ulusal Arşivi, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Başbakanlık Osmanlı Arşivi evrakları ve konuya ilişkin yayınlar oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye Milli Bankası, Reşadiye, Hazine Tahvilleri, Lozan Antlaşması.

Abstract

Within the period of the First World War, the Ottoman Empire working for strengthening its navy against its regional rivals Greece and Russia would enter into an agreement with English

¹Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi.

Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi (irmakarabulut@gmail.com).

²Dokuz Eylül Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü (bayram_bayraktar@hotmail.com)

*Bu makale, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Doktora öğrencisi Irmak Karabulut tarafından Prof. Dr. Bayram Bayraktar danışmanlığında yürütülmekte olan "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye Milli Bankası: Bir Toplum Dönüşürme Aygıtı" isimli doktora tezinden türetilmiştir.

building group Armstrong-Vickers and Brown for the construction of Ship Reshadieh on June, 1911. An agreement would be made with an English bank, National Bank of Turkey for the financing of the ship, and treasury bonds would be issued for being paid to the Bank from 1911 to 1916. Confiscation to Reshadieh ship in the summer of 1914 would not only deal big blow to the Ottoman Navy but also it would become the beginning of disputes to continue long time between the building group, the Bank, Turkish Government and English Government.

The first dispute on this matter would be the fate of ones taking treasury bonds and the second dispute would be the fate of last instalment retained at National Bank of Turkey without being paid to the building group in accordance with the finance agreement made with the Bank upon the directive of Turkish Government because of the delay in ship delivery. The problem about Money Belongs to Whom? To The Bank, English Government or Turkish Government and about money would be paid in which currency would occupy the parties long time. While the first problem would be solved with Lausanne, it would need to wait 1930s for the second problem's solution.

This study sets an example for understanding how the said debt forming so little item of problems passing from Ottoman to Republic troubled Turkey. The references of the said study aiming at revealing the financial problems within the period following the confiscation to Reshadieh ship compose of English National Archives, Republic Archives of the Prime Ministry, Ottoman Archives documents of the Prime Ministry and the publications about the subject.

Key words: National Bank of Turkey, Reshadieh, Treasury Bonds, Treaty of Lausanne.

1.GİRİŞ

Birinci Dünya Savaşına giden süreçte dünya hızlı bir silahlanma yarışına şahit olmuştu. Bu silahlanma yarışı kendisini denizlerde de hissettirmekteydi. Almanya ve İngiltere başta olmak üzere büyük devletler, bütçelerinin önemli bir kısmını donanma inşa programlarına ayırmaktaydılar. İlk olarak Almanya ve İngiltere arasında başlayan deniz silahlanma yarışına 1910'ların başından itibaren bölgesel güçler de dâhil olmuştu. Osmanlı İmparatorluğu ile Yunanistan arasında da benzer bir yarış söz konusuydu (Gülboy, 2002, ss. 120-127). Osmanlı Devleti, Ege'de Yunanistan'a, Karadeniz'de de Rusya'ya karşı önlem alabilmek için donanmasını güçlendirme çabalarına girişmişti. Meşrutiyet'in ilanı sonrası 19 Temmuz 1909'da Donanma Cemiyeti kurulacak, donanma ile ilgili kapsamlı bir program hazırlanacak ve Cemiyet, halktan topladığı yardımlarla gemi alma işine girişecekti (Özçelik, 2000, s. 141, 148-160).

1909 ertesini Osmanlı donanmasının modernleştirilmesi ile ilgili çalışmalara bu şekilde hız verildi. Çeşitli gemilerin, zırhlıların ve vapurların satın alınmasının yanı sıra donanmanın ıslahı için İngiltere'den yardım alınmasına karar verildi. Bu süreçte İngiltere'den gelen Gamble,

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Williams, Limpus gibi isimlerin Donanma Misyonu ile birlikte Osmanlı'da hizmet verdiği görülecekti (Rooney, 1998, ss.1-29).

2. TÜRKİYE MİLLİ BANKASI'NIN REŞADİYE GEMİSİNİN ALINMASINI FİNANSE ETMESİ

Çeşitli gemileri, kruvazörleri ve zırhlıları donanmasına katan Osmanlı Devleti bir sonraki adım olarak yeni ve çok daha hızlı bir gemi sınıfı olan “dretnot” satın almaya girişti. Yunanistan, Nisan 1911’de Doğu Akdeniz’in en kuvvetli gemisi durumundaki Averoff’u donanmasına katmıştı (Gülboy, 2002, s.124). Bunun üzerine Türkiye de dretnot alım sürecini başlattı.

Bu şekilde 14 Haziran 1911 tarihinde Osmanlı Hükümeti, üç şirketten oluşan bir İngiliz gemi inşaat firması olan Armstrong Whithworth, Vickers Limited ve John Brown ile İngiltere’de bir savaş gemisinin yapılması konusunda anlaşmaya vardı. Maliye Bakanı ile müteahhit grup arasında geminin inşasına ait anlaşma imzalandı. Geminin inşası ile silahlandırılması için kabul edilen ücret 1,796,500 Sterlin idi.

Tablo-1: Reşadiye Gemisinin ödeme yöntemi:

Geçici inşa sözleşmesi imzalandığında	£ 179,650
3 ay sonra	£ 179,650
9 ay sonra	£ 179,650
12 ay sonra	£ 359,300
14 ay sonra	£ 179,650
16 ay sonra	£ 179,650
20 ay sonra	£ 359,300
22 ay sonra	£ 179,650
Toplam	£ 1,796,500

Finansal şartlara ilişkin metodu içeren detaylar yapılan finans anlaşması ile düzenlenecekti (Public Record Office [PRO], Treasury [T], 160/105/7).

Geminin finansmanı için Türkiye Milli Bankası ile anlaşılacaktı. Türkiye Milli Bankası (TMB), İstanbul merkezli olarak kurulmuş, 1909-1931 yılları arasında faaliyet göstermiş bir İngiliz bankası idi. Kuruluşundan 1919’a kadar bankanın hisselerinin % 96’sı Ernest Cassel, Revelstoke ve Aleksander Henderson’un (Farindon) elinde olduğu bilinmektedir (Conlin, 2016, s.530). Bankanın genel müdürlüğünü Babington Smith yapmıştır. Banka hissesinin % 96’sı 1919’da British Trade Corporation tarafından satın alınmış ve bu tarihten sonra banka genel müdürlüğü A.G.M. Dickson tarafından yürütülmüştür (Jones, 1993, s.227).

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Bu süreçte Osmanlı'daki yabancı bankaların genel itibarıyla üç tarzda faaliyet göstermeleri söz konusuydu. Devlete borç vermek; diğer yabancılarla ortak olarak yabancı şirketler yaratmak; kendi uluslarına ait endüstri şirketlerine destek vermek için finans grupları kurmak (Geyikdağı, 2008, s.157). TMB'nin de faaliyetleri bu doğrultuda olmuştu. 1912 yılında Osmanlı Devletine Selanik Bankası ile ortaklaşa 1,500,000 sterlin değerinde bir avans vermişti (Kocatürk, 2011, s. 506). 1909 yılında İstanbul Belediye kredisini, 1912 yılında Bağdat Belediye kredisini üstlenmişti. 1911 yılında Samsun-Trabzon liman inşasını ve aynı yıl Mezopotamya sulama imtiyazının finansmanını üstlenmesi söz konusu olmuştu. İlâveten İzmit bölgesinde havuz inşa etmeyi amaçlayan İngiliz Armstrong ve Vickers Şirketi ile Osmanlı Hükümetinden oluşan bir grup tarafından kurulan Müsterekülmenfaa Doklar ve Tersaneler ve İnşaat-ı Bahriye Şirket-i Osmaniyesi / Imperial Ottoman Docks, Arsenals and Naval Constructions Company'nin %5,5 faizli tahvil satım işini üstlenmişti. TMB, 1912 yılında ise Osmanlı Devleti'nden petrol arama imtiyazı almayı hedefleyen Deutsche Bank ve Royal-Dutch Shell ile birlikte Türkiye Petrol Şirketi/ Turkish Petroleum Company'nin kuruluşunda yer almıştı (Kent, 1975, ss. 381-388). TMB'nin başlıca girişimleri sayıldığı şekildedir. Görüldüğü gibi 1909-1913 yılları bankanın faal olduğu yıllardır. Bu dönemde üstlendiği işlerden biri de bu şekilde Reşadiye gemisinin finansmanı olacaktır.

Türkiye Milli Bankası ile yapılan finans anlaşması 5/18 Temmuz 1327/1911 tarihliydi. İngiliz Ulusal Arşivinden elde ettiğimiz anlaşmanın girişinde Osmanlı Bahriye Nazırı ile inşaat firması arasındaki ilk anlaşmada kabul edilen ödeme koşulları, yani 1,796,500 Sterlin/1,976,150 Türk lirasının³ ödenmesi planlanmaktaydı. İlâveten inşaat firmasının Türk hazinesi tarafından yapılacak finansal düzenlemeleri yürütmeyi kolaylaştıracak düzenlemelere yardımcı olmak için hazır olduğu; Türkiye Milli Bankası'nın hem Türk Hükümetiyle hem de müteahhit grupla dostane ilişkiler kurmaya, arabuluculuğa hazır olduğu; bu anlaşmanın Osmanlı Devletini temsil eden Osmanlı Maliye Nazırı, Türkiye Milli Bankasını temsil eden Ahmed Cemal Bey ile Babington Smith ve Armstrong, Vickers ve Brown isimli müteahhit firma olmak üzere üç tarafının olduğu belirtiliyordu.

Temmuz 1911'deki bu anlaşma ile Türkiye Milli Bankası, Türk Hükümeti ve inşaat grubu, yukarıdaki tabloda gösterilen şekilde, nakit ödeme yerine ödemenin hazine tahvili çıkartılması yöntemi ile yapılması konusunda anlaşmaya vardı. Anlaşmanın birinci maddesine göre yapım sözleşmesinin şartlarına uygun olarak 1,796,500 Sterlin miktarındaki tutardan 86,666 Sterlin

³Savaş öncesi dönemde değişmeyen bir şekilde 110 TL 100 Sterline eşitti.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

miktarındaki kısım Osmanlı Maliye Nazırı tarafından sözleşmesinin imzalanmasını takip eden 24 saat içerisinde müteahhit şirket hesabına Türkiye Milli Bankasına nakden ödenecekti. Yine anaparası ihraçlarından itibaren yıllık yüzde 5 faiz getirecek olan ve Eylül 1911'den Haziran 1916'ya kadar üç ayda bir olmak üzere çeşitli tarihlerde vadesi gelen hazine tahvillerini inşaat şirketi hesabına Türkiye Milli Bankasına ödeyecekti. Anlaşma metninde Osmanlı Maliye Nazırı tarafından açıkça ortaya koyulduğu üzere hazine tahvil ve bonoları Osmanlı Hükümeti'nin başkaca onayına gerek duyulmaksızın hamiline teslim usulüyle devredilebilir nitelikteydi.

Tahvillerin nominal değeri⁴ 1,617,806 Sterlin/ 1,779,586 TL idi. İlâveten 250,248 Sterlin/275,273 TL'lik kupon vardı.

Finans anlaşmasının ikinci maddesine göre Türkiye Milli Bankası'nın anlaşmanın dördüncü maddesinin ikinci paragrafında belirtilen tebliğ usullerini yerine getirmesinin ardından bonolardan ya da hazine tahvillerinden biri belirlenen tarihte ödenmediği takdirde, tarafların açıkça mutabık olduğu ve Maliye Nezareti'nin kabul ettiği üzere usulü dairesinde yapılacak bir protesto ile, bütün alıkoyma haklarının ve nihayet ihtiyati tedbirlerin veya Osmanlı Usul Hukuku'nca öngörülen icranın nihai olarak uygulanmasına hâlel getirmeksizin, Türk Hükümeti ödeme vadesinin ertelenmesinden doğan haklarından mahrum bırakılabilir ve hazine tahvillerine ait bütün anapara defaten ödenirdi. Bu şekilde Osmanlı Hükümeti geçerliliğini yitiren bonolarda belirtilen faiz yerine hukuki oranlara göre belirlenen faizlere tabi olurdu.

Anlaşmanın üçüncü maddesine göre tarafların kabul ettiği üzere birinci maddede Maliye Nezareti tarafından çıkarılan hazine tahvillerinin hamiline serbestçe ödenebileceği ve teslim usulüyle devredilebilir olduğu açıkça belirtilmiş olmasına rağmen inşaat grubu, Türkiye Milli Bankası'nı istisna tutarak, tahvillerin iskonto edilmemesinde şahsi zorunluluk öngörmektedir. Bunu takiben anlaşma, adı geçen Bankayı geçerli anlaşmanın birinci maddesi uyarınca Maliye Nezareti tarafından gönderilecek tahvilleri alı koymaya yetkilendirmiştir.

Banka kendi şahsında, tahvillerin iskonto edilmesi konusunda bütün olarak değerlendirilmesi zorunluluğunu öngörür. Banka, tahvilleri elinde tutma ya da kendi rızasınca kendi seçeceği şahıslara serbest devir ve teslim hakkını saklı tutar. Devralan şahıslar aynı serbest devir ve teslim hakkını iradelerince kullanabilir.

Banka, hakem kararları ile tazmininde kusurlu bulunarak ödemek durumunda kalabilecekleri tüm miktarın inşaat grubu tarafından geri ödenmesini Türk Hükümeti'ne garanti etme

⁴Nominal, itibârî değer, gerçekte öyle olmadığı halde öyle sayılan değerdir.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

zorunluluğunu öngörür. Bu garanti ise, yalnızca geri ödemeyi emreden kararın alınmasına neden olan anlaşmazlığın gerçekleştiği tarihe kadar grubun, dokunma hakkına sahip olmayacağı nihai toplamın tutarı kadar olacaktır.

İnşaat grubunun çeşitli tarihlerde teslim aldığı tüm meblağı nihai olarak geri ödemek adına Türk Hükümeti tarafından kabul edilecek bir garantiyi, grup kesin bir sözleşme ile sağlamak zorundadır. Bahsi geçen miktardan ne Bankaya; ne de herhangi bir taahhüt yükümlülüğü ya da Türk Hükümetine karşı başkaca bir yükümlülüğü olmayan, yalnızca tahvillerdeki ve kuponlardaki miktarın alacaklıları konumunu koruyacak hazine tahvili hamillerine bir yükümlülük ya da hak düşmeyecektir.

Finans anlaşmasının dördüncü maddesine göre Banka tarafından öngörülen yukarıda bahsi geçen garantiden doğan zorunlulukların nihai olarak yerine getirileceği düşüncesiyle Maliye Nezareti, müteahhitler ile yaşanabilecek ve hakeme başvurulmasına ve nakdin geri ödenmesine neden olabilecek bir sorunun yaşanması halinde Bankaya resmi olarak yazılı bilgilendirme yapmayı ve bu bilgilendirmeyi ödeme tarihini müteakip tanınan 48 saatlik mühletin dolmasından önce yapmayı üstlenir. İşbu yazılı ve resmi bilgilendirmenin Banka tarafından oluşturulacak tutanağı, ihtilafın tarihini ve Bankanın müteakip maddenin üçüncü paragrafında öngörülen şartlar ve koşulun zuhur etmesi halinde Müteahhitler tarafından alınan miktara dair yapılacak nihai geri ödemeyi hangi tarihten itibaren garanti etmekle yükümlü olacağını belirlemelidir.

Diğer taraftan Banka, işbu sözleşmenin ikinci maddesi uyarınca Maliye Nazırına verilen yükümlülüklerin yerine getirilmesini kolaylaştırmak amacıyla, her bir tahvil ya da kuponun vadesi gelmeden 15 gün önce, kendisi ile vakti geldiğinde gerekli önlemleri alacak olan, Maliye Nazırına tavsiyede bulunmayı kendisine vecibe addeder.

Beşinci maddeye göre mevcut anlaşma kesin bir şekilde özel finans anlaşmasını oluşturmaktadır.

Altıncı maddeye göre bu sözleşmenin uygulanmasından ve yorumlanmasından doğan anlaşmazlıklar, biri Banka diğeri Maliye Nazırı tarafından seçilecek olan iki hakem tarafından çözülür. Anlaşmazlık halinde, hakemler bir yargıcın adını verecek ve onun kararı anlaşmanın tarafları için nihai olacaktır.

Anlaşma üç nüsha halinde İstanbul'da 5/18 Temmuz 1911 tarihinde icra edilmiştir (PRO, T, 160/105/7).

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

İkinci bir anlaşma 25 Temmuz 1911'de müteahhitler ve Türkiye Milli Bankası arasında imzalanmıştı. Buna göre Banka, Türk Hükümetinden 86,666 Sterlin miktarındaki nakdi ve 1,617,806 Sterlin değerindeki hazine tahvillerini kuponlarla birlikte almalı ve yukarıdaki tabloda gösterilen biçimde 22 aylık taksitlerle 1,796,500 Sterlini inşaat grubuna ödemeliydi.

Banka, hazine tahvilleri üzerinde kendi iradesince anlaşma yapma ve Osmanlı Hükümeti ve müteahhitlerle yaşanacak ihtilafların çözümsüz kaldığı sürede ödeme sürelerini uzatma hakkına sahipti. Yani Türk Hükümetinin bir ihtilafı bildirmesi halinde Banka, ihtilaf çözümlene kadar inşaat grubuna yapılacak tüm ödemeleri askıya alabilirdi. Bu durumda Hükümete yapılacak herhangi bir ödeme, bir sonraki taksitten düşürülecekti. İnşaat grubunun ise paranın alı koyulması veya Türk Hükümetine ödenmesi konularında Bankaya karşı herhangi bir talepte bulunma hakkı yoktu. Bu anlaşma ile Osmanlı Hükümeti vade tarihinde ödeme yapamazsa, müteahhitlerin gemiyi alıkoymasına ve kendilerine açık olan her türlü aracı kullanma yoluyla Bankayı desteklemesi kararlaştırıldı. Bankanın müteahhitlere ödemesi gerekenleri ödedikten sonra ellerinde kalan parayı ödenmemiş tahvillerin ödenmesi yönünde kullanma hakkı vardı⁵.

Osmanlı Hükümeti ile TMB arasındaki finans anlaşmasını ve müteahhit grup ile TMB arasındaki ödemeye ilişkin anlaşmayı takiben üçüncü bir anlaşma Osmanlı Hükümeti ile müteahhit grup arasında yapıldı. Reşadiye gemisinin yapılması ile ilgili anlaşma 27 Temmuz 1911'de Osmanlı Hükümeti ile Sir W.G. Armstrong Whitworth & Co., Vickers ve John Brown arasında yapıldı. Müteahhit grup şunları üstleniyordu;

- 1) Osmanlı Hükümeti için ebat, nitelik, kondisyon açısından birinci sınıf sisteme sahip bir dretnot yapılmasını
- 2) Söz konusu zırhlıları, silahları üretmeyi ve gemiye yerleştirmeyi
- 3) Telsiz, kablosuz iletişimin kurulmasını
- 4) Sözleşmedeki diğer malzemeleri kurmayı ve tedarik etmeyi

İlaveten geminin inşası tamamlanıp Osmanlı delegelerine teslimi sırasında müteahhitler belli başlı planları Osmanlı Hükümetine vermeyi kabul etmekteydiler.

Anlaşmanın on dokuzuncu maddesiyle müteahhitler 11 Haziran 1911'den itibaren 22 ay içerisinde açık deniz denemeleri için, sipariş edilen gemiyi hazır etmeliydiler ve gemi 25 ay

⁵Değinilmesi gereken önemli bir konu da inşaat grubuna ödenecek son taksit ile ilgili sözleşmenin kesinlik taşımadığıydı. Şubat 1915'te tahvil sahiplerinin bildirisinde taksit, teslim anında ödenebilir şekilde telakki edilmişti. Diğer taraftan Vickers, birden fazla kez son taksiti nakit olarak alana kadar gemiyi teslim etmeyeceklerini belirtmişti.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

içinde teslim için tam anlamıyla hazır olmalıydı. On dokuzuncu madde ilaveten müteahhidin belirtilen sürede gemiyi hazırlamadığı durumda kendisine verilecek cezayı da içermekteydi (PRO, T, 160/105/7).

Bu verilen ilk sipariş, “Reşadiye” dretnotu idi. Reşadiye’nin komutanlığına ve Osmanlı dretnotlarının inşaat komisyonu başkanlığına tayin edilen Vasıf Bey süreci takip etmek üzere 23 Ocak 1912’de İngiltere’ye gönderildi (Güvenç, 2011, ss. 64-65). Eylül 1913’de hazır olması planlanan gemi 23.000 ton ağırlığında, 21 mil hızında, 10 adet 34-3’lük; 16 adet 15 cm’lik top ve torpido kovana taşıyan modern bir dretnottu (Besbelli, 1972, s.17).

3. REŞADİYE GEMİSİNE EL KOYULMASI

Osmanlı Devleti, 1911-1913 yılları arasında art arda Balkan ve Trablusgarp savaşlarını yaşadı ve bu dönemde kuşkusuz ki maddi açıdan sıkıntılı günler geçirdi. Bu sıkıntısı dretnotun ödenmesi gereken taksitleri konusunda da kendisini hissettirmişti. Aralık 1912’de Osmanlı Hükümeti hazine tahvillerini ödemek için Türkiye Milli Bankası’ndan 30,000 liralık bir avans alma ihtiyacı duyacaktı. Hükümet, Türkiye Milli Bankası’ndan yılda yüzde 7 faiz ve ayda yüzde 1 rub komisyon verilerek ve harp vergisi karşılık gösterilerek çıkartılmış 3,000,000 liralık hazine tahvillerinden 40,000 liralık kısmının teminat gösterilerek Türkiye Milli Bankası’na verilmesini kararlaştırmıştı. Osmanlı Devleti faiz ve komisyonu ile birlikte parayı vererek tahvilleri kurtarma hakkını saklı tutmuştu. Bu kısa zamanlı, altı aylık bir borçlanmaydı (Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA], İrade [İ], Meclis-i Mahsus [MMS]. 157/ 4).

Savaş sürecinde tahvillerin ödenmemesinden endişe duyan Türkiye Milli Bankası Müdürü Kingham ve Banka Genel Müdürü Babington Smith tarafından Türk Hükümeti yetkililerine dretnotun satılması tavsiye edilmişti. Cavit Bey’e göre bu hareket İngiliz hükümetinin telkiniyle yapılmıştı, maksat da Türkiye’nin harbi takiben Yunan’a üstün bir donanmaya sahip olmasına engel olmaktı (Cavit Bey, 2014, s. 561, 582, 788).

Balkan savaşları döneminde de finans sözleşmenin hükümleri uyarınca, Sterlin olarak çıkarılmış hazine tahvilleri, Osmanlı Hükümeti tarafından Bankaya gerektiği şekilde sunuldu (PRO, T, 160/105/7). Temmuz 1913’de Bakanlar Kurulu da anlaşmaya uygun olarak Armstrong Fabrikasına sipariş edilmiş olan harp gemisinin taksit bedeli olarak hazine tahvilleri karşılığında Türkiye Milli Bankası’ndan avans alınıp vadesi dolmakla birlikte henüz ödenmemiş olan tutarının ödenmesiyle rehin edilmiş olan tahvillerin kurtarılmasına karar vermişti (Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA], Meclis-i Vükela [MV], 179/ 5).

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Türk tarafı üzerine düşen yükümlülüğü yerine getirmekle birlikte Balkan Savaşları döneminde inşaat firması dretnotun yapımını askıya aldı. Şirket, Osmanlı'nın savaş sonrasında toparlayamayacağını düşünmekteydi ve ancak gemiye yeni bir talip bulunması durumunda inşata devam etme kararı almıştı. Armstrong-Vickers şirketinin tahminin aksine Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları boyunca dahi geminin taksitlerini ödemeyi ihmal etmedi. Üstelik Armstrong-Vickers'e cephane siparişi verildi; ancak Vickers, şirketinde başlayan grevi bahane ederek geminin teslimini 12 ay uzattı (Güvenç, 2011, ss. 65-66).

14 Nisan'da dretnotun son taksitinin ödenmesi lazım gelecekti. Anlaşmaya göre o vakte kadar dretnotun teslim edilmesi şartı vardı; ancak tesliminde gecikme söz konusuydu. Türkiye Milli Bankası'nın en büyük hissedarı Cassel, Cavit Bey'e başvurarak taksitin verilip verilmeyeceğini sorduğunda, Cavit Bey, İstanbul'a telgraf çekip malumat isteyeceğini belirtti.

Bahriye Nezareti geminin gecikmesini kabul etmemişti. Paranın ödenmemesine karar verildi (Cavit Bey, 2014, ss.645-646).

Osmanlı Hükümeti, müteahhitlerin gemiyi Nisan 1913'deki denemeler için teslim edemedikleri ve o tarihte üzerinde anlaşılan tonajın yalnızca üçte birini tamamlamış oldukları gerekçesiyle 28 Mart 1913'de Bankadan son taksitin Vickers'a ödenmemesini istedi. Hükümet'in talebi üzerine Banka 179,650 Sterlin tutarındaki son taksit ödemesini erteledi. Herhangi bir hakem başvurusu yapılmamasından anlaşılıyordu ki müteahhitler Osmanlı Hükümeti'nin eylemine itirazda bulunmadı (PRO, T, 160/105/7). Bankanın elinde kalan bu para ileride görüleceği üzere Türk Hükümet ile Banka ve İngiliz Hükümeti arasında aidiyet sorunlarına yol açacaktı.

Osmanlı Devleti aynı süreçte donanmasını güçlendirmek adına adım atmaya devam etmekteydi. 1913 sonunda İngiliz tezgahlarında Brezilya namına, "Rio de Janerio" adında bir dretnot inşası söz konusuydu; ancak temmuz ayına gelindiğinde Brezilya taksitleri ödemedeki zorluk yaşamaya başlamıştı (Öke ve Mütercimler, 1991, ss. 19-21). Eylül 1913'den sonra resmen Rio de Jenario için alıcı aramaya başlandı. Rauf Bey ilk taksit için gerekli meblağı Fransız bankası olan Perrier vasıtasıyla temin etmek için harekete geçti. Aralık ayındaki görüşmeler geminin ilk taksitinin Perrier Bankasından hazine bonolarının satışı ile elde ettiği meblağ vasıtasıyla ödenmesi ile tamamlandı. Geminin 1914 Temmuzunda resmen bitmesi beklenmekteydi (Kocatürk, 2013, ss. 327-328). Gemiye, "Sultan Osman" adı verilmişti.

Sipariş Osmanlı Hükümetinin olmakla birlikte Donanma Cemiyeti bu süreçte dretnotlar için elinden gelen yardımı toplamak adına çalışmaları yürütmekteydi. İstanbul'dan Mısır'a Yemen'e Karadeniz'e Rodos'a kadar yardımlar toplanmış mülki memurlar birer maaşlarını

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

vermeyi taahhüt etmişlerdir. Bu durumda, “Her ne kadar bu gemileri hükümet satın almışsa da aslında gemileri asıl satın alan milletin kendisi ve Donanma Cemiyeti’ olduğunu söylemek mümkündür” (Özçelik, 2000, ss.167-168)..

Gemilerin teslimi oldukça gecikmeli gerçekleşecekti. Sözleşme gereği Reşadiye’nin Eylül’de deneme seyrinin yapılması gerekiyordu; oysa bu tarihte yeni denize indirilebilecekti (Güvenç, 2011, s. 66).

Temmuz 1914’e gelindiğinde gemilerin teslimi beklenmekteydi. Gemiye alışmaları için mürettebat Reşit Paşa Vapuru ile beraberlerinde Rauf Bey ve Vasıf Bey ile birlikte Londra’ya gönderilmişti (Cemal Paşa, 2010, ss.108-109).

28 Haziran’da Avusturya Macaristan veliahtının öldürülmesi ile I. Dünya Savaşına doğru hızlı adımlarla gidilecekti. Temmuz ayı boyunca geminin Osmanlı’ya tesliminde gecikmeler yaşanmıştı. Temmuz’un son haftası Londra’da Deniz Kuvvetleri Bakanlığı savaş bunalımı için önleyici tedbirler aramaya başlamışken, iki Türk savaş gemisine el koyulması fikri gündeme gelmiş, Churchill gemilere el koyulması meselesini gerekli birimlerle görüşmüştü.

Karşı tarafta Osmanlı Devleti, 29 Temmuzda Dış İşleri Bakanlığına ve oradan da Deniz Kuvvetleri Bakanlığına, Sultan Osman’ın yapımı tamamlanmamış olsa bile İstanbul’a dönmesini bildirdi. Aynı gün Churchill de, Armstrong ve Vickers’e gemilerin her ikisinin de hareketlerinin önlenmesini emretti. Ayrıca İngiliz güvenlik güçlerine Türk denizcilerin gemiye binmelerine ve gemiye bayrak çekmelerine engel olmaları emri verildi. Ertesi gün ise Adalet Bakanı Churchill’e yaptığının yasal olmadığını; ancak İngiliz çıkarlarının öncelikli olduğunu ve gemilere geçici olarak el koyulabileceğini belirtti (Fromkin, 2004, ss.52-53).

1 Ağustos tarihinde, Sultan Osman gemisinin son taksitin bankaya yatırılması ardından birkaç saat sonra gemilere el koyulduğu Osmanlı tarafına tebliği edildi. El koyma kararı geminin son taksitinin Bankaya yatırılmasından önce alınmış ve geminin yapıldığı tezgah yetkililerine de durum bildirilmişti; ancak tezgah sahipleri kararı tebliğ için son taksitin ellerine geçmesini beklemişlerdi (Kütükoğlu, 1995, ss.206-207).

Takip eden günlerde Sultan Osman ve Reşadiye gemilerine el koyulduğu resmi olarak tebliğ edildi. 9 Ağustos tarihinde ise Meclis-i Vükelada alınan kararda gemilere el koyulması kararının devletler hukukuna aykırı olmasından ötürü İngiliz Hükümeti nezdinde etkin protestoda bulunularak 5,000,0000 lira bedel ve 1,000,000 lira tazminat talep edilmesine karar verildi. Halkın tepkisi de aynı ölçüde büyük oldu. Okul öğrencileri İstanbul sokaklarında

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

yürüyerek kararı protesto ettiler (Kocatürk, 2013, ss.414-416). Basın da oldukça etkin biçimde olayı protesto etti.

10 Ağustos'a gelindiğinde 10 günlük bir kovalamaca sonrası İngiliz Akdeniz Filosundan kaçan Alman Goeben ve Breslau gemilerinin Çanakkale'den geçişine Osmanlı tarafınca izin verilecek, ardından da bu gemilerin satın alındığı kamuoyuna açıklanacaktı (Karabulut, 2014); Almanların, el koyulan gemilerimizin yerine bu iki gemiyi bize verdiği propagandası yapılacak ve bu halk arasında tutacaktı.

21 Ağustosta Osmanlı Matbuat Müdüriyeti ile İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği birer tebliğde bulundular. Ertesi gün ise bu tebliğ gazetelerde yayınlandı. İngiliz Büyükelçiliğinin tebliğinde Sultan Osman ve Reşadiye ile Şili'ye ait iki gemiyi el koyulmasının İngiltere'nin önceden beri savaş halinde uyguladığı bir politika olduğu ve bunun askeri ihtiyaçtan kaynaklandığı belirtmişti. İngiliz Hükümetinin Osmanlı halkının fedakarlıkları sayesinde alınan bu gemilere el koyduğu için üzgün olduğu belirtiliyor ve eğer savaş sırasında bu gemilere İngiliz Hükümeti ihtiyaç duymazsa bunların Türkiye'ye geri verileceğini belirtiliyordu; ancak bir sonuç çıkmayacaktı (Bayur, 1991, ss.73-74).

4. REŞADİYE GEMİSİNE EL KOYULMASI ARDINDAN HAZİNE TAHVİLİ HAMİLLERİNİN DURUMU

Gemilere el koyulması aracı konumundaki Türkiye Milli Bankası ile Türk Hükümetini karşı karşıya getirmişti. Temmuz 1914 tarihinde İngiliz Hükümeti'nin Reşadiye'ye el koymasının ardından Osmanlı Hükümeti, 29 Temmuz 1914 tarihli bir mektupla o tarihte miktarı 294.000 Sterlini aşan ödenmemiş hazine tahvillerini ödemeyi reddettiğini bildirdi (PRO, T, 160/105/7). Bunun ardından 4 Ağustos'ta önce Armstrong ve Vickers, ertesi gün ise Banka, İngiliz Dışişlerine başvurarak el koyulan Reşadiye gemisinin tazmini için Osmanlı Devletine herhangi bir ödeme yapılmamasını talep ettiler (Güvenç, 2011, s. 128). Armstrong ve Vickers, Reşadiye dolayısıyla hükümetten 290,077 Sterlin alacağı olduğunu belirtmişti. İlaveten Reşadiye için çıkartılan hazine tahvillerinin bir kısmını elinde tutmaktaydı. Elinde tuttuğu kağıtlar 225,260 Sterlin değerindeydi. Banka tarafından, 320,000 Sterlinlik son iki taksitin de tahville ödenmesi planlanmaktaydı. Armstrong ve Vickers bu şekilde toplam 516,077 Sterlinin Osmanlı Hükümeti'ne ödenecek tazminattan kesilerek kendilerine verilmesini talep etmekteydi. Bunun karşılığında ellerinde bulundurdukları hazine bonolarını Osmanlı Hükümetine iade edeceklerdi (PRO, T, 160/105/7; Güvenç, 2011, s. 128).

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Bankanın iddiasına göre Osmanlı Hükümeti'nin kalan ödemeleri gerçekleştirmemesi durumunda Bankanın tahvil hamillerinin temsilcisi olarak gemi üzerinde hakkı olabilecekti. Buradan yola çıkan Banka, elinde bulundurduğu bonoların karşılıklarının taahhüt edilen faizlerle birlikte kendisine ödenene kadar İngiltere'nin Osmanlı'ya para iadesi yapmaması veya tazminat vermemesi gerektiğini belirten bir yazı gönderdi (Miller, 1997, s. 238; Güvenç, 2011, s. 128-129). Bunun üzerine İngiliz Dışişleri konuya ilişkin hem Bahriye Vekaleti hem de Hazine'den görüş isteyecekti. Gelen cevap ise Türk Hükümeti lehineydi. Buna göre tahvil hamillerinin Reşadiye dretnotu üzerinde rehin hakkının olması ancak normal şartlar altında olabilirdi.

İngiliz Hükümeti'nin bu gemilere el koyması dolayısıyla tahvil hamilleri, tahvillere karşılık gösterilen teminattan mahrum kalmışlardı. Banka, tahvilleri ellerinde bulunduran İngiliz uyrukluların mağduriyetlerinin giderilmesi için İngiliz Hükümeti'nin bir an önce harekete geçmesini talep etti. Banka, hamillerin Reşadiye gemisinin yapımını finanse etmek suretiyle aslında İngiliz filosuna bir gemilik katkı yaptıklarını dâhi ileri sürmüştü. Banka, İngiliz Dışişlerine gönderdiği yazıda, tahvil hamilleri arasında Avusturya ve Alman vatandaşlarının bulunmadığının altını çizmişti (Güvenç, 2011, s. 129, 155).

El koyma kararının ardından 14 Eylül 1914 taksitin ödenme zamanıydı. 11 Ağustos tarihinde 103,200 Sterlin anapara ve 10,580 Sterlin faiz olmak üzere 113,780 toplam tutarın Osmanlı Hükümetince Bankaya ödenmeyeceği bildirildi (Güvenç, 2011, s. 151). Osmanlı Devleti, tahvil hamillerinin İngiliz Hükümetinden ödeme sağlamasını, Reşadiye'nin artık İngiltere'nin olduğunu belirtmişti. Banka da Osmanlı Hükümeti'nin bu mesajını İngiliz Hükümetine iletmişti. İngiliz Hükümeti ise konuyla ilgili bir karar verilmediğini bununla birlikte tahvil hamillerinin taleplerinin dikkate alınacağını belirtmişti.

Yalnız kalan Banka Genel Müdürü Babington Smith, 15 Eylül'de, İngiltere'nin Osmanlı konsolosu Tevfik Bey'e de bir mektup göndererek 113,780 Sterlin değerindeki kupon ve hazine tahvillerinin ödeme süresinin 14 Eylül itibariyle vadesinin geldiğini belirtti. Söz konusu miktar ödenmediğinden dolayı tahvil hamilleri durumu protestoya hazırlanmaktaydılar. Bu protesto sonucunda, yukarıda da belirtilen, 5/18 Temmuz 1911 tarihi finans anlaşması yürürlüğe girecek ve tüm ödenmemiş tahvillerin defaten ödenmesi gerekecekti. Smith, Tevfik Paşa'dan hükümeti, konuyla ilgili bilgilendirmesini talep etmekteydi (Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA], Hariciye [HR], Londra Sefareti [SFR.3.], 706/ 3).

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Türkiye Milli Bankası'nın Londra'daki merkez ofisinde 17 Eylül 1914'de, 784,000 Sterlin olarak belirlenen ödenmemiş tahvillerin hamilleri toplantı düzenledi. Banka genel müdürü Smith ve avukatlar toplantıda hazır bulunmuştu. Smith toplantıda Türk Hükümeti ile imzalanmış bulunan finans anlaşmasından bahsetmişti. Burada vadesi geldiği halde ödenmemiş tahvillerin veya kuponların usulü dairesinde protesto edildiği takdirde tüm ödenmemiş tahvillerin hızlıca muaccel hale getirileceği ve geri ödenene kadar yasal oranda yıllık yüzde 9 faiz hakkı olduğu yönünde bir şart bulunmaktaydı. Türk hukuk kurallarına göre tahvillerde ödenmemesi söz konusu olduğunda geri kalana vadesi geldiğinde yüzde 9 faiz eklenirdi.

Burada tahvil hamillerinin gemilere el koyulması dolayısıyla zarar gördükleri belirlenmiş ve iki hükümet arasındaki anlaşmazlığın halledilmesinin bir parçası olarak İngiliz Hükümetinden bu tahvillerin ödenmesinin sağlanması istenilmişti.

Toplantıda, tahvil sahiplerinin çıkarlarını korumak için bir komite oluşturulmasına karar verilmişti. Bu komite B. Smith (Türkiye Milli Bankası), R.M. Kinderaley (Lasard Brothers & Co.), J.M. Newcombe (Charter Trust & Agency Ltd.), C.D.Saligman (Saligman Brothers)'dan oluşmaktaydı.

Osmanlı Hükümeti tarafından gönderilen 6 Ekim 1914 tarihli mektupta hamillerin İngiliz Hükümetine sevk edildiği yineleniyordu. Banka bu eylemi resmi olarak protesto etti ve hamillerin katıldığı bir toplantıda İngiliz Hükümeti'nin tahvilleri ödemesi kararı alındı (PRO, T, 160/105/7). 7 Ekim 1914'te ise Edward Grey, Louis Mallet'e inşaat grubunun ellerinde bulunan hazine bonolarının Bankadan alınarak İngiliz Dışişlerine teslim edilmesini bildirecekti (Güvenç, 2011, ss. 159-160).

Tahvillerin, belirtildiği üzere, 14 Eylül 1911'den 14 Haziran 1916'ya kadar, her üç ayda bir ödeme vadeleri gelmekteydi ve 1914 Haziran dâhile kadar kuponlar ve tahviller düzenli olarak ödenmişti. Savaş gemilerini finanse etmek için çıkartılan tahviller dışında Türk Hükümeti belirtildiği üzere ilk ödemeyi Bankaya nakit olarak yapmıştı. Bu miktar 86,666 Sterlin/ 95,332 TL şeklindeydi. Bu sebeple Osmanlı Hükümeti tarafından 771,406 Sterlin/ 848,547 TL tahvil; 202,603 Sterlin/ 222.864 TL kupon; 86,666 Sterlin/ 95,332 TL nakit olmak üzere toplam 1,060,675 Sterlin/ 1,116,743 TL ödenmiş idi.

Osmanlı Hükümeti Türkiye Milli Bankası'na gemiye el koyulması karşılığında bu fonların Bankaya koyulmaya devam edilmeyeceğini bildirilmişti. Buna göre 14 Eylül 1914'ten 14 Haziran 1916'ya kadar ödenmemiş, vadesi gelen kupon ve tahviller şu şekildeydi: 846,400 Sterlin/ 931,040 TL tahvil ve 47,645 Sterlin/52,409 TL kupon.

**TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI
BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ**

Bu şekilde Türkiye Milli Bankasının hesabına göre 846,400 Sterlin miktarında borç söz konusuydu (PRO,T, 160/105/6).

1 Eylül 1914 itibariyle Osmanlı Hükümeti tarafından tahvil hamillerine ödenmemiş vadesi gelen 846,400 Sterlin mevcuttu. Bundan Türkiye Milli Bankası'na 25,000 Sterlin; İnşaat grubuna 227,800 Sterlin; diğer hamillere 593,600 Sterlin olmak üzere bir paylaşım söz konusuydu. Nisan 1915'te tahvil hamilleri bu paranın ödenmesi konusunda İngiliz Hükümetine karşı resmi taleplerde bulundular. Bunun üzerine İngiliz Hükümeti hamillerden tahvilleri almaya karar verdi. Konuyla ilgili görüşmelerin yapılmasının ardından İngiltere tarafından, Temmuz 1915'te, 14 Eylül 1914'ten sonra vadesi gelmiş ve ödenmemiş tahviller ve kuponlar, nominal değeri 96 üzerinden satın alındı (PRO,T, 160/105/7).

Reşadiye gemisinin finanse edilmesi için çıkartılan devlet tahvilleri Hazine adına Bank of England'da tutulmaktaydı. Banka tarafından tahvillerin satın alınması 9 Temmuz- 3 Ağustos 1915 tarihleri arasında gerçekleşmişti. 300 Sterlinlik miktar dışında tüm tahviller tedarik edilmişti. Bu meblağın alınamamasının sebebi ise bu tahvillerin sahiplerinin savaş başladığında İstanbul'da ikamet ettiklerinden onlarla iletişim kurulmaması idi.

Sonuçta Bank of England 860,000 Sterlin tutarında bir miktar ödemişti. Asıl tutar 848,781 Sterlin olmakla birlikte vergiler vesaire ile bu rakam yükselmişti. Bundan Türkiye Milli Bankası'na ödenen miktar 25,076 Sterlin idi (PRO, T, 160/105/6). Yani gemiye ilişkin İngiliz Hükümetince Türk Hükümetine ödeme yapılmamıştı. Ödeme müteahhitlere ve Türk Hükümetince geminin parasını ödemek için çıkartılan hazine tahvili hamillerine yapılmıştı.

Osmanlı tarafı ise sürecin takipçisi olmuş, Sultan Osman ve Reşadiye gemilerinin satın alınmasına ve inşalarına ait masraflar cetvellerle belirlenmiş ve konuya ilişkin İngiliz Hükümeti nezdinde teşebbüse girişilmişti (BOA, HR,SFR,3, 702/ 50).

Tablo-2: Reşadiye için Türk Hükümeti tarafından ödenen para:

Reşadiye Hesabına			Ödeme Tarihi
Sterlin	Kuruş	Para	
86,666	9,858,257	20	1 Ağustos 1911
86,666	9,858,257	20	2 Eylül 1911
86,666	9,858,257	20	30 Kasım 1911
29,772	3,386,565	-	7 Mart 1912

**TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI
BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ**

29,772	3,386,565	-	4 Haziran 1912
29,772	3,386,565	-	7 Eylül 1912
29,772	3,386,565	-	7 Aralık 1912
113,636	12,926,095	-	10 Mart 1913
113,883	(11, 816,691 1,137,500)	10	7 Haziran 1913 10 Haziran 1913
113,570	12,918,587	20	8 Eylül 1913
113,545	12,915,743	30	27 Kasım 1913
113,505	12,911,193	30	22 Şubat 1914
113 450	12,904,937	20	25 Mayıs 1914
TOPLAM			
1,060,675	120,651,781	10	-

(BOA, HR, SFR3, 702/44)

Tablo-3: Reşadiye'nin inşası sürecinde Osmanlı tarafından yapılan masraflar ise şu şekildedir:

Masraflar	Sterlin	Kuruş	Para
Cephane, torpido kovani vb mühimmat	110,737	12,596,333	30
Geminin inşasını denetlemek için Türk yetkililere verilen olağan üstü ödeme	-	3,279,264	10
Onların seyahat masrafları	-	216,718	2
Yabancı görevlilerin maaşları	-	2,708,712	35
Mürettebatın çeşitli harcamaları	-	11,375	-
Olağan bütçeden yapılan harcamalar	-	60, 419	-
Geminin inşasını denetlemek için yetkililere verilen olağan ücret	-	1,340,306	35
Diğer	-	253,003	18
TOPLAM		20,466,133	10

(BOA, HR, SFR3, 702/44)

5. LOZAN SONRASI HAZİNE TAHVİLLERİ MESELESİ

Hazine tahvilleri meselesi 1922'den sonra yeniden canlanacaktı. Osmanlı borçlarının masaya yatırılması sürecinin başladığı 1922'de İngiliz Hazinesi'nden Waley Milli Bankadan Dickson'a gönderdiği mektupta Bankaya kendi tasarruflarındaki 846,100⁶ Sterlin değerindeki tahvilleri göndermeyi ve resmi olarak kuponların ve vadesi geçmiş bonoların ödenmesini talep etmeyi teklif etmişti. Dickson ise ödenmemiş tahvilleri Bankaya göndermenin bir işe yaramayacağını zaten Türk Hükümeti'nin Temmuz 1914'te bu yükümlülükleri karşılamak için artık fon ayırmayacağını bildirdiğini hatırlatacaktı (PRO, T, 160/105/6). Lozan Antlaşması ise süreci başka bir yöne çekecekti.

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması Osmanlı borçlarının ödenmesini düzenlemekteydi. Düzenlenen borçlar içerisinde hazine tahvilleri de vardı. Antlaşmanın 46. maddesi ile saptanan Osmanlı Devlet borçlarının Türkiye ile yapılan 1912-1913 Balkan Savaşları sonucu Osmanlı'dan toprak elde etmiş devletler, 12. madde ile adaları almış olan Yunanistan ile 15. madde ile sayılan adaları almış olan İtalya ve bu anlaşma uyarınca Osmanlı'dan ayrılıp Asya toprakları üzerinde yeni kurulan devletler arasında bölüştürülmesi kararlaştırılmıştı. Anlaşmanın ilerleyen maddeleri incelendiğinde anaparanın ve mürettebatın ilgili devletlerle ne şekilde bölüşüleceğinin esaslarının belirlendiği görülecektir. Antlaşmanın 54. maddesi ise 1911, 1912, 1913 yıllarına ait hazine tahvillerinin belirlenen ödeme gününden itibaren 10 yıl içinde ödenmesini kararlaştırmıştır (Yeniay, 1964, ss. 117-119; Meray, 2001, ss.14-19; Soysal, 1983, s. 98-101,103). 54. maddede yer alan 1911 hazine tahvilleri Reşadiye gemisinin alınması dolayısıyla çıkarılan hazine tahvilleri idi.

Geminin alınması için çıkartılan hazine tahvilleri de diğer hazine tahvilleri gibi işlem gördü. Süreç Milli Bankadan bağımsız gerçekleşti. Kısaca değinmek gerekirse diğer borçlar konusunda olduğu gibi yüzde 5 faizli 1911 hazine bonoları borcunun devletler arasında paylaşılması ile birlikte Türkiye'nin yükümlülüğünde hakem kararıyla değişim gerçekleşmişti. Söz konusu borçta istikrazdan Türkiye'ye düşen yıllık mürettebat hakem kararından önce 457,614.07 TL iken hakem kararından sonra 311,026.38 olmuştu (Yeniay, 1964, s.126).

Reşadiye gemisinin alınmasına dair çıkartılan tahviller Bank of England tarafından alındığından Türkiye'nin ödeme yapması gereken taraf İngiliz hazinesi idi. İngiliz hazinesi de

⁶Söz konusu meblağ bazı belgelerde 846,100 bazılarında 846,400 olarak geçmektedir. Bunun nedeni 300 Sterlinin İstanbul'da ikamet edenlerin elinde olması bu nedenle de satın alınmamasından kaynaklanabilir.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

kendi adına yüzde 5 faizli hazine tahvillerinin ödenmesini sağlamak adına çalışmalar yürütüyordu. Bank of England'ın elinde elbette sadece Reşadiye'ye ait hazine tahvilleri yoktu, Osmanlı Bankası hesabına da elinde belli miktar meblağ tutmaktaydı. 846,100 Sterlin değerindeki hazine tahvilleri ise Türk Tamirat Komisyonuna⁷ verilmişti. Komisyon, temsil edilen hükümetlerden zarara maruz kalan İngiltere'nin müttefikleri için o zamanki ve en uygun koşullarda bonoları paraya çevirmeyi sağlamaya girişmişti (PRO, T, 160/105/6).

Lozan Antlaşmasınının 47.maddesi uyarınca kurulan ve borçlardan devletlerin payını hesap etmekle görevli olan Osmanlı Devlet Borçları Meclisi hazine tahvilleri bakiyesini 847.400 Sterlin olarak hesaplarken Türk Tazminat Komisyonu rakamı 846.100 Sterlin olarak hesaplamıştı. Bu anlamda bir anlaşmazlık vardı. İngiliz Hazinesi yetkilileri bu tahvillerin Osmanlı borçlarının kalanı ile birlikte, kimi devletlerin ödenmesi gereken paylarını ödemek istememeleri ya da ödeyememeleri yüzünden tam olarak tahsil edilemeyeceği endişesine sahipti (PRO, T, 160/105/6).

Sürecin çözüme ulaşması uzun yıllar aldıysa da süreç İngiltere'nin kuşkulandığı gibi olmadı. Türkiye kendisine düşen, hazine tahvillerini de içeren borcunu ödeyecekti. Lozan Antlaşması, Osmanlı devlet borçlarınının bölüşülmesi esasını tespit etmiş; ancak bunların ödenmesi şartlarınının halledilmesini borçlu hükümetlerle alacaklılarına bırakmıştı. Taraflar arasında uzun süren görüşmeler sonucunda 13 Haziran 1928 tarihli anlaşma ile savaş gemileri satın alınması dolayısıyla çıkartılan yüzde 5 faizli hazine tahvillerinin Türkiye'ye düşen anapara borcu 579,399 TL, faizi 32,615 TL toplamı ise 612,014 TL olarak hesaplanmıştı.

Türkiye'nin 1911, 1912 ve 1913 yılları hazine tahvilleri borcu 3,521,931 TL idi. Bunlar için yeni tahviller çıkartılması kabul edilmişti. Yıllık mürettebat ve diğer devletlerin payı eklenince bu rakam 4,785,946 TL olacaktı. Bu anlaşma ile bu borcun 20 yılda ödenmesi kararlaştırılmıştı. Bu borç için 22 TL veya 22 £ veya 500 Fransız Fransı kıymetinde tahviller çıkartılacak ve bunlardan Türkiye'nin hissesine 160.088 tane düşecekti. Yıllık mürettebat 280,601 TL idi. 1911 ve 1913 hazine tahvillerinin 100 lirasına karşı 99 lira ve 1912 tahvillerinin 100 lirasına karşı 107 lira kıymetinde yeni tahvil verilmek suretiyle değişim yapılacaktı (Yeniay, 1964, s. 140,145; Kömürcan, 1948, s.127,131).

⁷Turkish Reparation Commission

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Bu anlaşmanın ardından başlı başına 1911 yılı yüzde 5 faizli hazine tahvillerinin takibi zorlaşmaktadır; nitekim tüm hazine tahvilleri birleştirerek yüzde 5 faizli 1928 hazine tahvilleri adını almıştır.

1928 anlaşması borç ödemesine ilişkin son anlaşma olmamıştır. Ekonomik buhran, kambiyo buhranı başta olmak üzere çeşitli nedenlerden borç ödemeleri düzenli gerçekleşmemiş ve 24 Nisan 1933'de yeni bir anlaşmaya gidilmiştir. Türkiye'nin ödeyeceği borçta azalma olmakla birlikte yüzde 5 faizli 1928 hazine tahvillerinden Türkiye'ye düşen hisse 3,521,936 olarak tespit edilmiştir (Yeniay, 1964, s.160, 168-169). Türkiye, 1933 anlaşması ile de yeni tahviller çıkartmayı üstleniyordu. Bu tahviller, yüzde 7,5 faizli 1933 Türk borcu tahvilleri olacaktı (Kömürcan, 1948, s.144). Borç ödemesine ilişkin 1936 ve 1938 yıllarında tekrar düzenlemeler yapıldığı görülmekle birlikte 1938 anlaşması ile birlikte Türkiye borcunu hızlı bir şekilde ödeyecekti. 1943-1944 mali yılından itibaren borçlarını erken ödemeye tabi tutacak ve nihayet 1954'de tamamlayacaktı (Yeniay, 1964, ss. 227-239).

6. TÜRKİYE MİLLİ BANKASINDA KALAN SON TAKSİTİN AKİBETİ VE SORUNUN ÇÖZÜLMESİ

Sultan Osman ve Reşadiye gemilerine el koyulmasının ardından Reşadiye gemisinin alınması için Osmanlı Devleti'ne kredi açan Bankanın ve diğer alacaklıların İngiliz Hükümeti nezdinde yürüttüğü girişimler Serhat Güvenç'in de belirttiği gibi üzerinde pek az durulan bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı borçları ya da el koyulan gemilere ait sürecin mali boyutuna odaklanan çalışmalar paranın Lozan Antlaşması ile Osmanlı borçlarına sayıldığı ile konuyu tamamlamaktadırlar (Güvenç, 2011, s.8). Oysa süreç daha karmaşıktı.

Reşadiye gemisine ilişkin olarak iki sorun karşımıza çıkmaktadır. Birincisi, gemiye el koyulması ardından Türkiye'nin hazine tahvili hamillerine karşı yükümlülüğünü yerine getirmeyeceğini belirtmesi üzerine tahvili hamillerinin durumu ki bu yukarıda belirtildiği üzere İngiliz Hükümetince 846,400 Sterlin tutarındaki tahvillerin satın alınması ardından Lozan sonrası süreçte halledilmiştir. İkinci ise Bankanın elinde kalan 179,650 Sterlin tutarındaki son taksitin akıbeti meselesiydi. İkinci meseleye ilişkin paranın kime ait olduğu ve bu paranın Sterlin mi yoksa Türk Lirası olarak mı ödeneceği sorunu ortaya çıkacaktı. Bu süreci ele almak için tekrar I. Dünya Savaşı sürecine dönmek gerekmektedir.

İngiliz Hükümeti ile Türkiye'nin Kasım ayında savaşa girmesi üzerine yeni bir süreç başlamıştı. İngiliz Hükümeti'nin düşman Almanya ve Avusturya devletleri ile ticareti yasaklayan meclis emirleri Türkiye'ye de uygulandı. Bunun sonucunda Türkiye'de yaşayıp

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Birleşik Krallıktaki hesaplarında fonları bulunan kişilerin hesapları donduruldu ve ardından kayyuma teslim edildi. Bu sırada geminin inşasındaki gecikme dolayısıyla Osmanlı Hükümeti'nin isteği üzerine inşaat grubuna verilmeyen 179,650 Sterlin halen Bankada tutulmaktaydı. Ne var ki bu meclis emirleri 179,650 Sterlinlik son taksite uygulanmadı; çünkü savaştan önce Banka İstanbul'a, "Vaisseau de Guerre Compte Constructeurs" adlı bir kredi hesabına o zamanki sabitlenmiş 110'luk Sterlin kuru üzerinden 197,615 Türk lirası yatırmıştı. Türk Hükümeti ise savaş boyunca İstanbul'daki paralara el koymamıştı (PRO, T, 160/105/7).

İngiltere ile Türkiye arasındaki ikinci sorunun, yani son taksitin akıbetinin, masaya yatırılması için 1921 beklenecekti. İngiltere'nin yetkili makamlarına göre gemiye el koyulması ardından para kesinlikle müteahhitlere ait değildi. İngiliz Hükümeti gemiye el koyulmasıyla birlikte o tarihten sonraki bütün borçların sorumlusu olmuştu. Sultan Osman'a el koyulduğu ve o sırada ödenmemiş olan alım fiyatını müteahhitlere ödediklerinde İngiliz Hükümeti, bu ilke ile hareket etmişti. Dahası o tarihten bu yana müteahhitler mevduat üzerinde bir hak talep etmemişlerdi.

Türkiye Milli Bankası'nın hamillere karşı tahvillerde bulunan miktardan yükümlü olduğu söylenebilirdi; ancak hamiller, 17 Temmuz 1914 tarihli toplantıda, eğer varsa, Türkiye Milli Bankası'na karşı olan haklarından feragat ettiler. Böylelikle İngiliz makamlarına göre 179,650 Sterlin/ 197,615 Türk Lirası miktarındaki mevduat Osmanlı Hükümeti'ne ait sayıldı. Bundan sora sorun Bankanın bu miktarı Hükümet'e uygun şekilde ödeyip ödeyemeyeceğiydi. İngiliz makamlarına göre, Banka teknik açıdan bir Osmanlı anonim şirketi olduğundan bu geri ödemeyi yapması için Osmanlı Hükümeti'nden her an talimat gelebilirdi. Diğer yandan, Banka aynı zamanda İngiltere'ye de aitti bu nedenle de İngiliz makamlarına göre öncelikle İngiliz Hükümetine danışılmadan ve bu konuda görüşleri elde edilmeden bu tip bir ödeme yapılması usulsüzce olurdu.

Kasasında tutulan son takside ilişkin Banka, Hazine'ye bir memorandum sunacaktı. Burada mevcut olaylar, bakanın hareket tarzı yer almaktaydı. Bankaya göre bu para müteahhitlere ait değildi. Çünkü İngiliz Hükümeti, gemileri devralırken onlarla bağlantılı borçları da devralacaktı. İngiliz Hükümeti tabi ki müteahhitlere ödeme yapacaktı. Banka, paranın tahvil hamillerine ait olduğunu da söylemiyordu. Banka sadece Türk Hükümeti tarafından vade tarihlerinde kendisine verilen parayı ödemekle ilgiliydi. Bu şekilde eleyerek Banka, paranın Osmanlı Hükümetine ait olduğu sonucuna varıyordu. Fakat esasen İngiliz sahipliğinde olan Bankanın, İngiliz Hükümetine danışmadan parayı ödemekle ilgili endişeleri vardı.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Donanma Bakanlığı Vickers'a geminin inşası için ödemesi gerekeni ödemişti. Türk Hükümeti ise savaş gemisinin teslim edilmesini beklerken ve 1,617,806 değerinde tahvil ve kupon çıkartmışken savaş gemilerinden mahrum kalmıştı. İlk nakit ödeme olan 86,666 Sterlini ve 771,406 Sterlin değerinde ödenmiş tahvilini kaybetmişti. Osmanlı'nın kaybı oldukça ağırdı. Son taksiti istemek İngiliz Hazinesi tarafından pek olası görünmemektedir. Bununla birlikte İngiliz yetkili makamlarınca inşaat grubu ile Banka arasındaki anlaşma incelenmekteydi. Burada Türk Hükümeti tarafından tahvillerin ödenmemesi durumunda Bankanın müteahhitlere ödemesi gerekenleri ödedikten sonra ellerinde kalan parayı ödenmemiş tahvillerin ödenmesi yönünde kullanma özgürlüğünün olduğu hükmü yer almaktaydı. Türk Hükümeti'nin ödemeyi gerçekleştirmemesi, inşaat grubunun ise tüm ödenmesi gerekeni alması, Bankanın elinde 197,615 Türk lirası kalması ve İngiliz Hükümeti'nin Türkiye'nin ödemediği tahvilleri ödemesi dolayısıyla 'Bu durumda İngiliz Hükümeti'nin bu parayı Bankadan alması gerekmez miydi?' sorusu sorulmaktaydı.

Konuyla ilgilenen İngiliz Hazinesi yetkilileri bu durumda yapılabilecek en uygun hamlenin, paranın mevcudiyetini Geçici Finans Komisyonuna⁸ anlatarak parayı onlara bırakmak olduğu sonucuna varmıştı.

Bankanın İstanbul-Galata şubesinden Bilinski, İngiliz Hazine yetkilisine, Bankanın elinde bulunan 197,615 Türk Lirasına ilişkin bir memorandum göndermişti. Hazineden gelen cevap, bu koşullar altında paranın mülkiyetinin belirsiz olduğu; bu nedenle İngiliz Hazinesinin, Türk hazinesinin acil ihtiyaçları için paranın harcanmasını Geçici Mali Komisyona bırakmak şartıyla paranın Türk Hükümetine bırakılabileceği yönündeydi. 'Türk maliyesinin çaresiz durumu' ve 'İngiltere'nin düzeni korumadaki çıkarları' göz önüne alındığında Türk Hükümeti 'lehine' para üzerindeki haklardan tavizde bulunulabileceğine karar verilmişti.

Türk Hükümeti ise henüz para ile ilgili bir girişimde bulunmamıştı. Bu nedenle İngiliz tarafı Türklerin paradan haberleri olmadığını kanaat getirmişti. Bu durumda Türk Hükümeti ile görüşmeleri halinde, Türklerin para üzerinde ve onu kullanma konusunda tam hak iddia etmesinden çekinmekteydiler (PRO, T, 160/105/7).

1921 yılında Türkiye'nin ilgilenmesi gereken elbette ki daha önemli meseleleri vardı. Fransa ile savaşını Ankara Antlaşması ile bitirmiş olan Türkiye, Büyük Taarruza hazırlanmaktaydı.

⁸Provisional Financial Commission

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Söz konusu meblağın ve Reşadiye'nin bedelinin Türkiye tarafından talep edilmesi için Lozan görüşmelerini beklemek gerekecekti.

Kasım 1922'de görüşmeler başlamıştı. Lozan görüşmelerinin sürdüğü Haziran 1923'te Lozan'daki Türk delegasyonundan Zekai Bey, İngiliz delegasyonundan Waley ile baş başa görüşerek Reşadiye'nin son taksiti olan meblağ konusunda Türk Hükümeti ile Banka arasındaki anlaşmazlıktan bahsetmişti. Zekai Bey, Bankanın bu parayı İstanbul Hükümetine ödemeyi teklif ettiğini; ama Türk Hükümeti'nin gemilerle ilgili iddiasını riske atmamak için bu meblağı almayı reddettiğini belirtmişti. Zekai Bey, Banka ile Türk Hükümeti arasında konuya ilişkin anlaşmazlığın devam etmekte olduğunu söylemiş ve Waley'e bu konunun çözülmesine ilişkin yardım edip edemeyeceğini sormuştu. Waley ise konuyla ilgili bilgi sahibi olmadığını, bu konunun aynı anda hem Türkiye'de hem de Lozan'da ele alınması durumunda karışıklık olabileceğini ve konunun daha çok Türk Hükümeti ve Banka arasında olması dolayısıyla İngiliz Hükümetini ilgilendiremeyebileceğini söylemişti. Waley'e göre İngiliz Hükümeti'nin müdahalede bulunmaması iyi olurdu (PRO, T, 160/105/7).

Bu süreçte Meclis'te Lozan'ın 58. maddesi olan Bağlı devletlerin tazminat taleplerinden vaz geçmesine karşılık Türkiye'nin Reşadiye konusunda tazminat talebinden vaz geçmesine dair tartışmalar vardı. Görüşmeler sürerken Türkiye'nin son taksitten vaz geçtiği yönünde şaibeler çıkmıştı. Lozan görüşmeleri sırasında İsmet Paşa, 28 Haziran 1923 tarihinde Heyet-i Vekile Riyasetine gönderdiği telgrafta Bankanın elinde kalan Reşadiye zirhlisinin⁹ son taksitinin iadesinde Bankanın muhalefet gösterdiğini ve bu paradan vaz geçildiği haberlerinin yanlış olduğunu belirtmekteydi. İsmet Paşa, üzerinde görüşülen fıkrayı şu şekilde açıklamaktaydı; “Türkiye, Hükümet-i Osmaniye tarafından İngiltere'ye sipariş olunup 1914'te Britanya hükümeti canibinden vaz-ı yed edilmiş olan sefain-i harbiye için tesviye kılınmış mebalığın ne Britanya hükümeti ne de onun tebası tarafından iadesini talep ve iddia etmemeğe ve bundan dolayı her türlü müracaatdan sarf-ı nazar etmeğe muvafakat eyler.” Tamirat masraflarına karşılık terk edilen geminin ödenmiş taksitleriydi, Bankada kalan para değildi. İsmet Paşa, Bankanın kendisine bırakılan parayı iade mecburiyetinde olduğunu belirtmektedir. Milli Banka İngiliz tebasası değildir, Osmanlı kurumudur. İsmet Paşa Zekai Bey'in görüşmesinden bahsederek, İngiliz uzmanın son taksitin Türk Hükümeti tarafından teslim edildiği zannında bulunduğunu ve paranın Bankada olması durumunda bu para üzerinde hükümetlerinin hiçbir alakalarının bulunmadığını belirttiğini Ankara'ya iletmişti.

⁹Metinde I.Sultan Osman olarak geçmekle birlikte söz konusu gemi Reşadiye olmalı.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

30 Haziran'da Hüseyin Rauf, İsmet Paşaya Maliye Vekaletine verilen telgrafa cevaben kendilerine verilen bilgi ve görüşü iletmiştir. Buna göre Milli Bankadaki meblağ İngiliz Lirası olarak teslim edilip bu şekilde makbuzu alındığından Türk tarafınca aynen iadesi talep edilmektedir. Banka ise meblağın Türk lirası olarak teslimini teklif etmektedir. Bu nedenle Lozan'da İngilizlerin ısrarlarına mahal bırakmamak için konunun barışın imzalanmasından sonraya bırakılması uygun görülerek Bankaya işin daha sonra inceleneceği belirtilerek şimdilik ertelenmiştir. Lozan'da barış anlaşmasına bu mesele için bir fıkra koyulması durumunda, Türk anonim şirketi olan Banka ile Maliye Vekaleti arasında Türkiye'nin çıkarlarına uygun surette meselenin halledileceği belirtilmektedir (Şimşir, 1994, s.502-503, 506).

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşmasınının 58.maddesi ile Türkiye, Osmanlı Hükümetince İngiltere'ye ısmarlanmış ve İngiliz Hükümetince 1914 de el koyulmuş olan savaş gemileri için ödenmiş bulunan paranın geri verilmesini İngiliz Hükümetinden ya da İngiliz uyruklarından istememeyi kabul etmekte ve bu yüzden her türlü istemde bulunmaktan vazgeçmektedir (Meray, 2001, s. 13,17, 19, 20; Yeniay, 1964, s. 119; Soysal, 1983, s. 103). Bundan sonra çözüm bekleyen konu olarak son taksitin aidiyeti meselesi kalmıştır.

Lozan dönüşü konu tekrar ele alınacaktı. Waley, konuya ilişkin hukuki görüş alınmasından yanaydı. Bu nedenle, Hazine'nin 1911 yılına ait yüzde 5'lik Türk hazine tahvillerinin hamili olarak 197,615 TL miktarındaki para üzerinde talepte bulunup bulunamayacaklarını sormak üzere Hazine'nin Hukuk Müşavirine başvuruldu. Waley, İngiltere'nin daha önce paradan feragat politikası izlediğini; ancak Türk Hükümeti'nin iki savaş gemisiyle ilgili iddiasına zarar vereceği korkusuyla bunu kabul etmediklerini belirtmişti. Waley'e göre artık Türk Hükümetine karşı cömert davranmak için daha fazla motivasyonları yoktu. Bununla birlikte Waley, Banka genel müdürü Dickson'a Hukuk Müşavirinin görüşlerini iletterek tahvil hamillerinin daha önce konuyla ilgili taleplerinin bulunmaması göz önüne alındığında kendilerinin de bu tahvillerin sahibi olarak her hangi bir taleplerinin olmayacağını belirtecekti.

Türkiye Milli Bankası yöneticisi Dickson, İngiliz Hükümeti'nin inşaat grubunun varisi olarak bu parada hak iddia edebileceği fikrindeydi. Oysa İngiliz yetkililer gemiyi alan ve devlet tahvillerini elinde tutan İngiliz Hükümetinin bu para üzerindeki hak iddiasını zayıf bulmaktadır. Parayı elinde tutan Banka, yasa üstünde Türk unsurudur. Türk Hükümeti, Banka'dan bunu talep etmeden alı konulamazdı. Diğer taraftan İngiliz Hükümeti inşaat grubuna ödeme yapmış olsa bile ve bundan yola çıkarak Bankadaki kredi bakiyesi üzerinde hakkı olduğunu düşünse bile bu iddiaları 58. maddede yer alan tazminat taleplerinin ortadan kaldırılması ile engellemiş durumdaydı. Görüldüğü üzere 1921'den beri düzenli şekilde hukuki olarak görüşüne danışılan

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

İngiliz yetkililer ve çeşitli makamlar paranın Türkiye'ye aidiyetini belirtmektedir. Banka dışında İngiliz hazine yetkilileri de Türk tezlerine yakın bir tutum içerisindedir.

Bu saatten sonra paranın Türk lirası mı İngiliz lirası mı olarak ödenmesi meselesi gündeme gelecekti. Dickson ödemenin kime yapılırsa yapılsın Türk lirası olarak yapılması gerektiği fikrindeydi. İngiliz yetkililer ise Türklerin parayı Sterlin olarak talep edebileceği fikrine sahipti. İnşaat grubu ile yapılan işlem Sterlin üzerindendi. Devlet tahvilleri de Sterlin idi. Finans anlaşması da Sterlin idi ve ödeme İngiltere'de yapılıyordu. Bu halde Türkler, neden Bankanın hesabı Türk lirası olarak tuttuğunu sorabilirdi. Bu konuda Banka desteklenmeliydi; bununla birlikte İngiliz Hükümetinin müdahalesi sınırlı olmalıydı (PRO, T, 160/105/7).

Reşadiye dretnotunun son taksit bedelinden dolayı Türk makamları ile Türkiye Milli Bankası arasında ortaya çıkan uyuşmazlığa dair Türk Maliye ile Hazine Vekaleti Hukuk Müşavirleri, İstanbul Mahkemeleri Müdürü ve Muamelat-ı Nakdiye Müdür Muavinin de arasında bulunduğu komisyonca Eylül 1924'te bir rapor hazırlanmıştır. Söz konusu taksit bedeli 14/27 Temmuz 1327/1911 tarihinde imzalanan anlaşmaya uygun olarak 1,769,500 İngiliz lirası ile Armstrong'a sipariş edilen Reşadiye dretnotunun teslimi zamanında ödenmesini temin edecek tarzda sekize bölünmüş taksitlerden sekizinci ve sonuncusu olup, anlaşmanın imzasından yirmi iki ay sonra ödenmesi gerekirken taahhüdün yerine getirilmemesinden dolayı finans anlaşmasının dördüncü maddesinin verdiği salahiyyete dayanarak inşaat grubuna ödenmeyerek Türkiye Milli Bankası nezdinde alıkoyulan 179,650 İngiliz lirasıdır.

Makalenin birinci bölümünde açıklandığı üzere Türkiye ile TMB arasında 5/18 Temmuz 1337/1911 tarihinde Finans Anlaşması imzalanmıştı. Finans anlaşmasının dördüncü maddesine göre Osmanlı Hükümeti, herhangi bir anlaşmazlık durumunda taksitlerin ödenme tarihlerinden en az 48 saat önce haber verilmesi şartıyla Banka tarafından inşaat grubuna ödeme yapılmaması emrini verme hakkına sahipti. Sonuçta Osmanlı Hükümeti, bu maddeye dayanarak Reşadiye'nin inşasındaki gecikme dolayısıyla verilen taahhüt yerine getirilmediğinden son taksitin ödenmesi tarihinin gelmesinden önce, inşaat grubuna ödeme yapılmamasını Bankaya tebliğ ederek paranın alıkoyulmasını bildirmiştir. Bu tebliğ karşısında hazine tahvillerinin inşaat grubu namına Bankaya verilmesi, söz konusu tahvillerin bir yed-i emine verilmesi mahiyetindeydi. Türk Hükümeti'nin talebi üzerine Banka da söz konusu meblağın Sterlin olarak alıkoyulduğunu yazılı olarak beyan etmişti. Hükümet buna dayanarak belirtilen son taksitin İngiliz lirası olarak kendilerine teslimini talep etmekteydi.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Banka ise daha önceki taksit dönemlerinde, hazine tahvillerinden doğan meblağı Türk lirası olarak bir hesaba kaydetmekte ve inşaat grubuna yapılacak ödeme zamanlarında Sterline çevirerek göndermektedir. Söz konusu emrin Osmanlı Hükümetinden alınması üzerine Banka 179,650 İngiliz lirasını, inşaat grubuna verilmediğinden, Sterline çevirmemiştir; dolayısıyla da Banka meblağı Türk Lirası olarak ödemek durumunda olduğunu açıklamaktadır.

Türk makamlarına göre para kesin olarak Türk tarafına aitti. İnşaat grubu Hükümete karşı taahhüdünü yerine getirmediğinden paranın kendisine iadesini talep etmesi mümkün değildi. Hamiller de herhangi bir talepte bulunamazdı. Lozan Antlaşması, hazine tahvillerinin ödeme biçimi ve zamanını belirlemiştir. Bankanın elindeki meblağ ise Sterlin olarak ödenmeliydi; çünkü hem Sipariş Antlaşmasında hem Finans Antlaşmasında bahsi geçen paranın cinsi Sterlin idi. Bankaya emanet edilen hazine tahvillerinin de üzerinde Sterlin yazmaktaydı. Yine Banka, 15 Şubat 1329/28 Şubat 1914 tarihli tezkere ile 179,650 İngiliz lirasının nezdinde mevcut olduğunu bildirmişti. Türk tarafına göre inşaat grubu gemiyi Türkiye'ye teslim ettiği durumda Banka son taksiti inşaat grubuna Sterlin ile ödemek zorunda kalacaktı.

Uyuşmazlığı halledecek merci meselesi de burada başka bir önemli konuydu. Finans Antlaşmasının altıncı maddesi uyarınca anlaşmanın uygulanmasından doğan uyuşmazlığın halledilmesi meselesi hakeme aitti. Aynı anlaşmanın üçüncü maddesi ise Banka elinde Hükümet tarafından alıkoyulan meblağın iadesine karar verilmesi hususunu Finans Antlaşmasının bahsettiği hakem heyetinin yetkisinden ayırmıştı. Sipariş Antlaşmasını 25. maddesi Hükümet ile grup tarafından tayin edilecek ayrı bir hakem heyetini konuyla ilgili olarak yetkili kılınmıştı. Mevcut durumda ise Hükümet ile grup arasında hiçbir ilişki kalmamıştı bu nedenle grup tarafından bir hakem tayini ihtimali yoktu. Finans Antlaşması uyarınca oluşturulacak hakem heyetinin ise iade emrini tetkik etmeye yetkisi olmadığından Türk tarafına göre hüküm vermek için asıl merci hakem heyeti değil mahkemelerdi. Türk hukuk müşavirleri kanaatlerini bu şekilde açıklamışlardı. Türk hukuk müşavirlerine göre Türk tarafının sağlam gerekçeleri olduğundan hakeme gidilmesinde dahi endişe edecek bir nokta bulunmamaktaydı. Türk tarafınca Bankanın pek de iç açıcı olmayan ekonomik durumu da göz önüne alınmıştı. Bankanın mahkumiyeti halinde iflası gibi bir durumun ortaya çıkması ihtimali göz önüne alındığında Hükümet için ağır bir fedakarlığı gerektirmeyecek surette bir barış imzalamasına raportörler tarafından olumlu bakılmıştı.

Maliye Vekaleti de heyetin raporundaki barış teklifi hakkında gösterilen sebeplere hak verilmiştir. Mesele son derece mühim ve Lozan anlaşması ile de alakadar olduğundan konu

**TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI
BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ**

hakkında İcra Vekilleri Heyetinin bir karar alması istenilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 30.1.0.0./ 134.872.3.).

Bundan sonra Banka ile Türk Hükümeti'nin davalık olduklarını görüyoruz. Ocak 1931'e gelindiğinde Bankada kalan 179,650 İngiliz Lirasının tahsili için Maliye Hazinesi tarafından Banka aleyhinde açılan davada, Banka tarafından bu paranın Türk Lirası ile değiştirilmesi devletin de davasından vazgeçmesi şartıyla konunun barış yoluyla halledilmesi teklif edilmiştir.

Maliye Vekaleti tarafından, Bankanın mali vaziyetinin bu parayı İngiliz lirası olarak ödemeye uygun olmamasından dolayı iflası durumunda barış teklifinden daha olumsuz şartlarla karşı karşıya kalınacağı göz önüne alınarak konun Bankanın teklifi doğrultusunda halledilmesi kararlaştırılmıştır.

Konuyla alakalı Devlet Şurası'nın da görüşlerine başvurulmuştur. Burada öncelikle Maliye Vekaletinin konunun barış içinde halledilmesi yönündeki tezkeresi görüşülmüştür. Ardından Maliye ve Nafia Dairesinin mazbatası görüşülmüştür. Mazbatada ise söz konusu paranın İngiliz lirası olarak Türk Hükümetine iadesinin gerekeceği ve para Banka nezdinde saklandığından Bankanın iflası halinde aynen hükümete intikal etmesi lazım geleceği belirtilmekte ve sulh teklifinin reddi yer almaktadır. Bundan sonra Devlet Şurasında konuyla ilgili karar alınmıştır. Buna göre 179,650 lira üzerinde inşaat grubunun bir hakkı olmadığı tespit edilmiş, paranın Türkiye'ye aidiyeti kabul edilmişti. İlaveten paranın İngiliz lirası olarak alınması hakkı açıldı. Bankanın birkaç senelik bilançosu incelendiğinde ise mevcut sermayesinin bu paranın İngiliz lirası olarak ödenmesine müsait olmadığı anlaşılmaktaydı. Maliye Vekaleti namına gelen Muamelat-ı Nakdiye müdürü Sırrı Bey'in verdiği izahat da Bankanın aciz halini teyit etmekteydi.

Barışın akdinin uygun olup olmadığının tayini ve iki seneden beri faaliyetini durdurduğu ve bilançosunu tanzim etmiş olması göz önüne alındığında borcu ve alacağı bugün kesin olarak belli olduğundan iflas masasının teşkili durumunda hükümetin elindeki ilama karşılık kaç lira isabet edeceği tespit edildikten sonra aradaki farkın miktarına göre müzakere edilmek gerekeceği hakkında Maliye Dairesi Reisi İsmail Hakkı, azadan İhsan, Ömer Lütfi, Edip Kemal Beyler ile Süleyman Emin Paşa'nın görüşleri çoğunluğa ulaşmadığından esas durum oya sunuldu.

Maliye ve Nafia Dairesi Reisi Ali Rıza, azadan Abdullah Sabri, Ömer Lütfi, Asaf Talat, Edip Kemal, Kemal Atıf Beyler ve Süleyman Emin Paşa'nın barışın reddi hakkındaki muhalif

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

oylarına karşı Maliye Vekaletinin teklifi dairesinde barışın akdinin uygun olacağı çoğunluğun oyu ile kararlaştırıldı. Uzlaşma durumu ve şartları kabul edildi (BCA, 30.11.1.0./ 61.2.15.).

Uyuşmazlığın barış içinde halledilmesi konusunda harcadığı mesai ve masrafa karşı Burdur Mebusu Mustafa Şeref'e 3,000 lira verilmesi Maliye Bakanlığının teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince kabul olunmuştur (BCA, 30. 18.01.02./ 14.67.3.).

7. SONUÇ

Bu çalışma, yabancı bir devletten, yabancı bir banka aracılığı ile yapılan satın almanın ne şekilde gerçekleştiğine dair bir örnek olay teşkil etmektedir. Aynı zamanda Osmanlı'dan Türkiye'ye kalan mirasın küçük bir parçasını yansıtmaktadır.

Gemilere el koyulmasına veya sürecin mali boyutuna odaklanan ciddi çalışmalar mevcuttur ve çalışmamızda bunlardan yararlanılmıştır. Bununla birlikte söz konusu çalışmalar süreci Lozan'ın ilgili maddeleri ile tamamlamaktadırlar. Gemilere el koyulması ardından Reşadiye gemisinin alınmasını finanse eden Bankanın ve diğer alacaklıların İngiliz Hükûmeti nezdinde yürüttüğü girişimler ve Türk tarafının takındığı tutum üzerinde pek az durulan bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışma ise sürecin Bankayı, İngiliz Hükûmetini ve Türk Hükûmetini içine alacak biçimde çok daha uzun vadeli olduğunu ortaya koymayı hedeflemiştir.

Osmanlı Devleti, 1911 yılında sipariş ettiği Reşadiye gemisinin finansmanı için Türkiye Milli Bankası ile ayrı bir finans anlaşması yapmıştır. Çalışmamızda finans anlaşmasının ayrıntıları ortaya koyulmuştur. Osmanlı tarafının anlaşma uyarınca hazine tahvilleri çıkarttığı ve gemiye el koyulduğu 1914'e kadar tahvilleri kurtarmak için Bankaya düzenli olarak ödeme yaptığı tespit edilmiştir.

Gemi için ilave masraflar yapıldığı Başbakanlık Osmanlı Arşivindeki belgelerde de açıkça görülmektedir. Gemiye el koyulması olayının ise zaten zor durumda olan Osmanlı donanmasına ve Osmanlı maliyesine ağır bir yük yüklediğini tahmin etmek güç değildir.

Çalışmamızda konuya ilişkin başlıca iki sorun tespit edilmiş ve süreç daha anlaşılabilir sunulması açısından ayrı ayrı takip edilmiştir. Bu nedenle Lozan'ın ilgili maddeleri her iki süreçte de ele alınmıştır. Burada tespit edilen ilk sorun Reşadiye gemisine el koyulması ardından Türkiye'nin Bankaya daha fazla ödeme yapmayacağını duyurması üzerine tahvil hamillerinin içine düştüğü durumdur. Ödenmemiş tahvillerin ödenmesi için tahvil hamilleri adına Bankanın pek çok kez İngiliz ve Türk Hükûmeti nezdinde teşebbüslerde bulunduğu saptanmıştır. İngiliz Hükûmetinin ise Birinci Dünya Savaşı döneminde tahvilleri Bankadan

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÛMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

satın alarak onları kurtardığı bununla birlikte Türkiye'den bu meblağı tahsil etmek için çaba gösterdiği tespit edilmiştir. Sürecin bundan sonraki kısmı Türkiye Milli Bankası'ndan bağımsız gelişmiştir. Lozan Antlaşmasının 54.maddesiyle Türkiye, savaş gemisi alınması dolayısıyla çıkartılan yüzde 5 faizli 1911 yılı hazine tahvillerini ödemekle mükellef tutulmuştur. Söz konusu borç, Osmanlı'dan toprak alan devletler arasında paylaşılsa bile Türk ekonomisi için bir külfet getirdiği açıktır.

Reşadiye'nin inşaat grubuna ödenmemiş ve Bankada kalmış olan son taksiti meselesinde ise Türk Hükûmeti ile Banka karşı karşıya kalmıştır. Türkiye Milli Bankası yöneticilerinin pek çok kez İngiliz Hazine yetkililerine başvurduğu tespit edilmiştir. Banka, özellikle paranın Türk Lirası cinsinden ödenmesi için İngiliz yetkililerden destek görmek istemiştir. Yine paranın üzerinde İngiltere'nin hak talep edip edemeyeceğinin hukuki boyutu üzerinde araştırma yapılmıştır. İngilizlerin raporlarının ise Türk tarafının tezlerine yakın olduğu belirlenmiştir. Gemilere el koyulması nedeniyle Türkiye'ye darbe indirildiği teslim edilmiş, paranın Türk tarafına ait olması ve Sterlin cinsinden ödenmesinin talep edilebileceği görüşü sunulmuştur. İlaveten İngiliz Hükümetinin konuya doğrudan dâhil olmak istemediği Banka ile Türk Hükûmeti arasında konunun halledilmesinden yana olduğu belirlenmiştir. Türk tarafı ise özellikle Lozan görüşmeleri döneminden itibaren konuyu gündemine almış ve sürecin takipçisi olmuştur.

Konunun çözümlenmesi 1931 yılında gerçekleşmiş ve Bankanın ekonomik durumu göz önüne alınarak paranın Türk Lirası olarak ödenmesi Türk tarafınca kabul edilmiştir. Türkiye Milli Bankası'nın 1931 yılında tasfiye sürecine girmesi Türk tarafının parayı Türk Lirası cinsinden almaya mecbur kaldığını doğrulamaktadır. Görüldüğü gibi gemileri alamayan Türkiye aynı zamanda sürecin mali boyutu ile yıllarca uğraşmak durumunda kalmıştır.

8. KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA], İrade [İ], Meclis-i Mahsus [MMS], Dosya No: 157/ Gömlek No: 4.

BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları [MV], Dosya No: 179/ Gömlek No: 5.

BOA, Hariciye Nezareti [HR], Londra Sefareti [SFR.3], Dosya No: 706/ Gömlek No:3.

BOA, HR, SFR,3, Dosya No: 702/ Gömlek No:44.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 30.1.0.0./ 134.872.3.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

BCA, 30.11.1.0./ 61.2.15.

BCA, 30. 18.01.02./ 14.67.3.

Public Record Office [PRO], Treasury [T], 160/105/6.

PRO,T, 160/105/7.

Kitaplar

Bayur, Y.H. (1991). Türk inkılabı tarihi (III.cilt, V.kısım). Ankara: TTK Basımevi.

Cavit Bey. (2014). Meşrutiyet ruznamesi (I.cilt). (H. Babacan ve S. Avşar, Haz.) Ankara: TTK Yayınları.

Cemal Paşa. (2010). Hatıralar. Hazırlayan: Alpay Kabacalı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Fromkin, D. (2004). Barışa son veren barış; modern Ortadoğu nasıl yaratıldı. (M. Harmancı, Çev.) İstanbul: Epsilon Kitapevi.

Geyikdağı, N. (2008). Osmanlı Devleti'nde yabancı sermaye, İstanbul: Hil Yayın.

Güvenç, S. (2011). Birinci dünya savaşına giden yolda Osmanlıların dretnot düşleri. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Jones, Geoffrey. (1993). British multinational banking 1830-1990, Clarendon Press, Oxford.

Kocatürk, Ö. (2011). Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin dönüm noktası (1911-1914) (I.cilt). İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

Kocatürk, Ö. (2013). Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin dönüm noktası (1911-1914) (II.cilt). İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

Kömürcan, K. (1948). Türkiye imparatorluk devri dış borçlar tarihçesi. İstanbul: Şirketi Mürettibe Basımevi.

Meray, S. (2001). Lozan barış konferansı tutanaklar- belgeler (VIII.cilt). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Miller, G. (1997). Straits: British policy towards the Ottoman empire and the origins of the Dardanelles campaign. Londra: University of Hull Press.

Öke, K. ve Mütercimler E. (1991). Sultan Osman. İstanbul: E Yayınları.

Özçelik, S. (2000). Donanma-yı Osmani muavenet-i milliye cemiyeti. Ankara: TTK Basımevi.

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

Soysal, İ. (1983). Türkiye'nin siyasal andlaşmaları. Ankara: TTK Basımevi.

Şimşir, B. (1994). Lozan telgrafları (II.cilt). Ankara: TTK Basımevi.

Yeniay, H. (1964). Yeni Osmanlı borçları tarihi. İstanbul: Ekin Basımevi.

Makaleler

Besbelli, S. (1972). Reşadiye, I. Sultan Osman, Fatih muharebe gemileri. Derya Dergisi, (52) 17.

Conlin, J. (2016). Debt, diplomacy and dreadnoughts: the national bank of Turkey, 1909–1919. Middle Eastern Studies, 52 (3), 525-545.

Gülboy, B. (2002). 1909-1914 yılları arasında Osmanlı imparatorluğu ile Yunanistan arasındaki donanma yarışı ve bu yarışın Doğu Akdeniz güç dengesine etkileri. Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi, 2 (1), 120-127.

Kent, M. (1975). Agent of empire? the national bank of Turkey and British foreign policy, The Historical Journal. 18 (2), 367- 389.

Kütükoğlu, M. (1995). I.dünya savaşı arifesinde İngiliz hükümetinin el koyduğu gemiler ve Türk komuoyu. Ekrem Hakkı Ayverdi Hatıra Kitabı. (ss. 207-218). İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti Yayını.

Rooney, C. (1998). The international significance of British naval mission to the Ottoman empire, 1908-1914. Middle Eastern Studies, 34 (1), 1-29.

Tezler

Karabulut, I. (2014). İngiliz arşiv belgelerine göre Goeben/Yavuz ve Breslau/ Midilli gemileri (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Ekler

Ek-1 Bank of England tarafından tahvil hamillerine ödenen miktarı gösteren belge

TÜRKİYE MİLLİ BANKASI İLE TÜRK HÜKÜMETİ ARASINDA OSMANLI BORÇLARINA İLİŞKİN BİR ANLAŞMAZLIK: REŞADİYE GEMİSİ MESELESİ

IMPERIAL OTTOMAN GOVERNMENT RE TRADING BILL ("REŞADİYE") - PURCHASED BY U.S. GOVERNMENT.

Date of Purchase	Presented by	Amount due as on the 14th September 1914					Interest 14th September 1914 to date of purchase @ 4%					Total Net amount Paid				
		Nominal amount	Unpaid Coupons due 14th Sept. 1914	Tax @ 10% to the £	Net	Total	Days	Amount	Tax @ 10% to the £	Net						
1915	London Joint Stock Bank, Lombard Street	299,700	295,494	-	23,980	-	295,494	23,136	13	4	295,740	13	4	299,700	1	3
July 9	London Joint Stock Bank, Lombard Street	32,400	31,411	-	410	-	31,411	370	16	9	31,881	16	9	32,400	1	4
	The Charter Trust & Agency, Ltd.	124,400	120,476	-	1,580	-	120,476	1,430	-	-	121,706	-	-	124,400	1	9
	A.S. Schiff & Co.	16,400	15,400	10	300	-	15,400	197	18	4	15,993	4	2	16,400	1	7
	Deutsche Reichsbank	8,000	7,710	-	100	-	7,710	91	13	4	7,801	13	4	8,000	1	1
	D. & F. Brewster, Ltd.	22,400	21,411	-	410	-	21,411	270	16	8	21,981	16	8	22,400	1	7
	Deutscher Ozeanische S. Co.	10,100	9,783	17	124	3	9,783	115	14	7	9,898	14	1	10,100	1	3
	Willing Brothers	22,400	21,411	-	410	-	21,411	270	16	8	21,981	16	8	22,400	1	7
	Wolfsberg & Co.	42,000	40,400	-	600	-	40,400	480	-	-	41,280	-	-	42,000	1	7
	Wormann, Imboden & Co.	18,000	17,400	-	200	-	17,400	210	-	-	17,610	-	-	18,000	1	3
	National Bank of Turkey	20,000	19,400	13	310	10	19,400	230	10	8	19,930	10	8	20,000	1	7
10	Winkler, Ltd.	207,000	210,285	3	2,943	15	210,285	2,408	15	5	212,693	15	5	207,000	1	7
	The National Discount Company, Ltd.	8,000	7,710	-	100	-	7,710	91	13	4	7,801	13	4	8,000	1	1
	London County & Westminster Bank, Ltd., Foreign Branch	40,000	39,100	-	500	-	39,100	458	6	8	39,558	6	8	40,000	1	7
	Harling Brothers & Co., Ltd.	32,800	31,811	-	410	-	31,811	370	16	9	32,281	16	9	32,800	1	4
	National Bank of Egypt	6,400	6,100	-	60	-	6,100	73	6	8	6,173	6	8	6,400	1	3
12	The National Bank of South Africa, Ltd.	16,400	15,400	-	200	-	15,400	189	3	4	15,789	3	4	16,400	1	3
	Solomon Harato Jew	16,000	15,400	-	200	-	15,400	189	3	4	15,789	3	4	16,000	1	3
	Swiss Bankers	8,000	7,710	-	100	-	7,710	91	13	4	7,801	13	4	8,000	1	1
15	The British South Africa Company	16,000	15,400	-	200	-	15,400	189	3	4	15,789	3	4	16,000	1	3
16	Swiss Bankers	8,000	7,710	-	100	-	7,710	91	13	4	7,801	13	4	8,000	1	1
14	F. W. Owen	5,600	5,300	-	70	-	5,300	64	3	4	5,364	3	4	5,600	1	3
	F. C. Wild	8,000	7,710	-	100	-	7,710	91	13	4	7,801	13	4	8,000	1	1
19	London City & Midland Bank, Ltd., Threadneedle Street, E.C.	6,400	6,100	13	60	3	6,100	73	6	8	6,173	6	8	6,400	1	3
23	National Provincial Bank of England, Ltd.	800	771	-	10	-	771	9	3	4	780	3	4	800	1	1
Aug. 3	London Joint Stock Bank, Ltd., Lombard Street	6,400	6,100	-	100	-	6,100	73	6	8	6,173	6	8	6,400	1	3
		294,100	291,426	17	2,976	5	291,426	3,407	17	11	294,833	17	11	294,100	1	4

E. J. Harvey
Deputy Chief Cashier

PRO. T. 160.105.6

Ek-2 Osmanlı Hükümeti tarafından Reşadiye ve Sultan Osman gemileri için yapılan ödemeler

OSMANLI ARSIVI

OBSERVATIONS.	REŞADİYE		"SULTAN OSMAN I."		TOTAL							
	£	Piastres Paras	£	Piastres Paras								
Total Expenditure incurred according to following details:	69,165	1/20	7,669,799	30	61,834	2/20	7,677,468	24	131,043	4/20	14,906,167	4
Paid for account "Sultan Osman I."	£	Piastres Paras			£	Piastres Paras			£	Piastres Paras		
(i). £ 1,191,000		842,111,900										
£ 642,647 16/50		73,237,237										
£ 548,353 16/50		269,009,237										
: (Loan of 22nd July 1330).												
Paid for purposes of "Sultan Osman I."	£	Piastres Paras			£	Piastres Paras			£	Piastres Paras		
Account of Reşadiye	£	Piastres Paras			£	Piastres Paras			£	Piastres Paras		
86,666	9,888,287	20	19 July, 1329									
86,666	9,888,287	20	20 Aug. "									
86,666	9,888,287	20	17 Nov. "									
29,772	3,286,855		23 Feb. "									
29,772	3,286,855		22 May, 1328									
29,772	3,286,855		23 Aug. "									
29,772	3,286,855		24 Nov. "									
110,656	12,286,098		23 Feb. "									
	(11,016,691)	10	23 May, 1329									
111,628	1,117,960		28 "									
113,570	15,218,087	20	26 Aug. "									
113,548	15,915,742	20	14 Nov. "									
111,808	15,911,192	20	9 Feb. "									
113,430	16,204,237	20	12 May, 1330									
1,046,875	120,651,781	10			1,060,675	150,651,781	10		1,060,675	120,651,781	10	
Ammunition, Torpedo Tube and Analyses	110,737	12,596,325	30		110,737	12,596,325	30		110,737	12,596,325	30	
£2,190,000 bonds at 79.5, less consequent on transaction 100 x £ 1,190,000 = £ 754,717												
- £ 1,190,000 = 864,717					564,717	64,236,858	20		564,717	64,236,858	20	
£2,754,717 worth of bonds giving £2,190,000												
When bonds in four instalments, the first of which was sold at 79.5 and being redeemable the 100 at 100 piastres, the difference of 20.5 of the first instalment being 20.5 x £ 2,754,717 = 141,179.25					141,179	16,059,140			141,179	16,059,140		
100 x 4					100,756	1,029,745			100,756	1,029,745		
Difference												
Commission, Discount, Agts. in the payment of £ 1,190,000 on the 22nd July, 1330					38,150	4,339,566	20		38,150	4,339,566	20	
Interest according to above-mentioned payments									276,323	7/20	21,659,271	
(i). £ 1,840,597 1/20		141,117,914	20		3,780,208	4,3	427,166,511	4	4,874,228	18	599,942,906	24
Paid by the Treasury on the 17th December 1329	£	96,000										
Amount realized through Paris Bank on 5 th Bonds												
24th December 1329		370,627	4	6								
24th December 1329		1,280,000	0	0								
31st December 1329		236,686	7	0								
31st December 1329		236,686	7	0								
£ 2,190,000		0	0	0								

OSMANLI ARSIVI
HR. SFR. 3
702/44 5