T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİMDALI

TURGUT CURA

JACQUES THOBİE'YE GÖRE OSMANLI İMPARATORLUĞU EKONOMİSİNDE FRANSIZ NÜFUZU VE ÇIKARLARI (1895-1914)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

Yrd. Doç.Dr. M.Esat SARICAOĞLU

KIRIKKALE 2007

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Turgut CURA tarafından hazırlanan "Jacques Thobie'ye Göre Osmanlı İmparatorluğu Ekonomisinde Fransız Nüfuzu ve Çıkarları (1895-1914)"adlı tez çalışması, jürimiz tarafından, Tarih Anabilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak oybirliği / oyçokluğu ile kabul edilmiştir. ...09./..11.../2007.

Başkan

Yrd.Doç.Dr. Hamit PERLİVANLI

Üye

Yrd.Doç.Dr. Esat SARICAOĞLU
(Danışman)

Üye

Yrd.Doç.Dr. Mustafa ALBAYRAK

ÖZET

1. AMAÇ

Birinci Dünya Savaşı öncesi Fransa'nın ve diğer birkaç yabancı devletin (özellikle İngiltere ve Almanya) Osmanlı İmparatorluğu'ndaki çıkarlarını başta Jacque Thobie'nin Türkçeye çevrilmemiş "Interets et İmpérialisme Français dans l'Empire Ottoman" isimli eserinden olmak üzere diğer yabancı ve Türkçe kaynaklardan da faydalanarak anlatmaya çalışmak.

2. KAPSAMI

Zaman kısıtlaması olarak 1895-1914 yılları arasındaki süre dikkate alınmıştır. Bu süre içerisinde Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracat ve ithalatı istatistiksel veriler ile açıklanmaya çalışılmıştır.

3. YÖNTEM

Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik durumu hakkında yapmış olduğumuz araştırmalarda konu ile birçok kaynağın bulunduğunu tespit ettik. Bu nedenle çalışmamızı dilimize çevrilmemiş bir kaynağı baz alıp konuyu farklı bir bakış açısıyla sunmaya çalıştık. Ayrıca Türkçe, İngilizce ve Almanca kaynaklardan da yararlanarak tezimizi tamamlamaya çalıştık.

SONUÇ

Yaptığımız araştırmalar sonucunda Osmanlı İmparatorluğu'nun zengin kaynaklarının yabancı devletler tarafından sömürüldüğünü gördük. Ayrıca yabancı kaynaklardaki bilgilerin dilimizdekilerden çok farklı olmadığını ve Osmanlı ekonomisinden nasıl faydalanmaya çalıştıklarını kendilerinin de kabul ettiğini fark ettik. Bugün dahi yabancı devletlerin Türkiye'nin inanılmaz yeraltı ve yerüstü kaynaklarında gözü olduğunu bilmekteyiz.

Geçmişte Osmanlı İmparatorluğu üzerinde oynanan oyunların bilinmesinin, günümüzdeki ekonomik olayların yorumlanmasında büyük etkisi olacağı kanaatindeyiz.

ABSTRACT

1. AIM

To try to explain the interests of France and a few other foreign countries (especially England and Germany) in The Ottoman Empire prior to WW1 by using first Jacque Thobie's book titled "Interests et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman (The Interests and Emperialism of French in The Ottoman Empire)" and other foreign and Turkish sources.

2. EXTENTION

The period between 1895-1914 is taken into consideration as a duration. The exports and imports of the Ottoman Empire in that period were tried to explain with the statistical data.

3. METHOD

We found many sources related with the economic situation of the Ottoman Empire during the research. Because of this reason, we took the book that didn't translated into Turkish before as a basis and tried to present the study by a different point of view. In the other hand, we struggled to complete the thesis by using Turkish, English and German sources, too.

RESULT

We saw that the rich resources of the Ottoman Empire were exploited by foreign countries in the end of studies done by us. We realized that foreign countries were accepting how they were taking advantage of the Ottoman Empire's Economy. Today, too, we know that foreign countries have an eye on Turkey's rich underground and over ground resources.

We have the opinion that to know the politic and economic games played on the Ottoman Empire in the past will provide a great help in the assessment of present economic events

KİŞİSEL KABUL/AÇIKLAMA

Yüksek Lisans Tezi olarak hazırladığım "Jacques Thobie'ye Göre Osmanlı İmparatorluğu Ekonomisinde Fransız Nüfuzu ve Çıkarları (1895-1914)" adlı çalışmamı, ilmi ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazdığımı ve faydalandığım eserlerin bibliyografyada gösterdiklerimden ibaret olduğunu, bunlara atıf yaparak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu şeref ve haysiyetimle doğrularım.

Tarih: 09/11/2007

Turgut CURA

İÇİNDEKİLER

Önsöz……..…..….I

Kısaltmalar……..…..…..II

GİRİŞ..……..…….…..1

BİRİNCİ BÖLÜM

Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermayenin Teşviki ve 1895-1914 Yılları Arasında Fransız – Osmanlı Ticareti…….....3

A. Osmanlı Devletinde Yabancı Sermayenin Teşviki, Kapitülasyonlar Ve Ticaret Antlaşmaları…….....…3
B. 1895-1914 Yılları Arasında Osmanlı-Fransa Ticareti……6

1. Genel Açıklamalar…….6
2. Bazı Ürünlerin Gelişimi……..……...…8

a) Türkiye'nin Fransa'ya İhracatı……..……..…8
b) Türkiye'ye Fransız İthalatı…….……...10

3. Dikkat Çeken İki Sektörün İncelenmesi: İpek ve Endüstri Ürünleri…….……10

a) Osmanlı-Fransız İpek Ticareti……...10
1) Koza Üretimi……..……..……...10
2) İplikçilik Sektörü…….……..…….....10
3) İpek Ticareti……..…..…….11
b) Fransa'dan İhraç Edilen Endüstriyel Malzemeler (Makine ve Savaş Malzemeleri)……..……...……...12

İKİNCİ BÖLÜM

Osmanlı İmparatorluğu'nda Faaliyet Gösteren Yabancı Ve Fransız Sermayeli İşletmeler İle Faaliyet Alanları……...…14

A. Osmanlı İmparatorluğu'nda Faaliyet Gösteren İşletmeler..……..14

1. Madencilik Sektörü…….....17
2. Liman ve Rıhtım İnşaatları…….....20
3. Demiryolları…….....20
4. Kamu Yönetimi ve Belediye Hizmetleri…….21

B. Osmanlı İhracatının Bileşimi Ve Ticaret Hadleri…….22
C. Dış Borçlar Dışındaki Yabancı Sermaye Yatırımları……24
D. İngiliz, Fransız Ve Alman Yatırımlarının Ana Hatları……..…30

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Ticaret Ve Ulaşım Sektöründeki Yatırımlar……...32

A. Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları Öncesi Kara Ve Deniz Ulaşımı……..……...……32
B. Avrupa'nın Durumu Ve Osmanlı Demir Yolu Politikası……...34
C. Yabancı Şirketlerin İkinci İnşaat Devri (1889-1898)…….…….....37
D. Hükümetle Yabancı Şirketlerin Birlikte Çalışma Devri (1899-1914)…….…….....39
E. Demiryollarının Osmanlı Ticaretine Etkisi……...45
F. İzmir Limanı……..……..…….....51

1. İzmir Limanı İhracatı……..……..…...54
2. İzmir Limanı İthalatı…….……...57

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

1- Osmanlı İmparatorluğu'nda Dış Borçlanma……..……59

A. 1896 Borçlanması…….……66
B. 1902 tarihli Tahvil-i Duyunu……66
C. 1903 Bağdat Demiryolu Borçlanması……...……....66
D. 1903 Balık Avı Borçlanması…….……....67
E. 1904 Borçlanması…….……..…….67
F. 1901-1905 Borçlanması……...……....…….67
G. Askeri Teçhizat Borçlanması……..……...…...…….67
H. 1906 Borçlanması…….……68
İ. 1908 Bağdat Demiryolu II. ve III. Tertip Borçları…….…….....…68
J. 1908 Borçlanması…….……..…..……..68
K. 1909 Borçlanması…….……..……..68
L. 1910 Soma ve Bandırma Demiryolu Hattı Borçlanması…….……...……...69
M. 1911 Gümrük Borçlanması……..…….…….69
N. 1913 Konya Ovasını Sulama Mukavelenamesi……...……..69
O. 1913 Doklar Borçlanması……..……....69
P. 1914 Borçlanması…….……69

2- Borçların Tasfiyesi……..……..…71

Sonuç……..……..……...……...75

Bibliyografya…….……..……...……...77

Ek'ler…….……..…….……80

ÖNSÖZ

Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik durumu hem Türk hem de yabancı birçok araştırmacı ve tarihçi tarafından yazılan eserlere konu olmuştur. Dilimize çevrilen her eser Osmanlı hakkında yapılacak araştırmalara ve çalışmalara kaynak olması açısından çok önemlidir. Biz de buradan yola çıkarak daha önce Türkçeye çevrilmemiş bir eseri kaynak olarak kullanıp çalışmamıza başladık. *Jacques Thobie* Osmanlı İmparatorluğu hakkında geniş bilgiye sahip bir tarih profesörü olmasına rağmen eserleri genelde Türkçeye çevrilmemiştir. Kendisi 1995 senesinde Galatasaray Üniversitesinde de öğretim üyeliği yapmış, Türkiye'yi yakından tanıyan bir şahıstır. Biz bu şahısın yapmış olduğu araştırmaları baz alarak ve başka kaynaklarla da harmanlayarak ortaya faydalanılabilecek bir çalışma yapmaya çalıştık. Bu süreç esnasında bizden desteklerini esirgemeyen başta tez danışmanım Sayın Yrd.Doç.Dr.Esat Sarıcaoğlu olmak üzere Kırıkkale Üniversitesi'nin Tarih Bölümü hocalarına teşekkürü bir borç biliriz.

KISALTMALAR

a.g.e.	:	Adı geçen eser
a.g.m.	:	Adı geçen makale
A.Ü.SBF	:	Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi
Akd.	:	Akademi
Alm.	:	Almanya
Ans.	:	Ansiklopedi
Avu.	:	Avusturya
Bak.	:	Bakanlığı
Bkz.	:	Bakınız
C.	:	Cilt
CNRS	:	Centre National de la Recherche Scientifique (Ulusal Bilimsel Araştırmalar Merkezi)
Fi.End.	:	Fiyat Endeksi
Fra.	:	Fransa
İng.	:	İngiliz
İkt.	:	İktisadi
İta.	:	İtalya
İTO	:	İzmir Ticaret Odası
KKK	:	Kara Kuvvetleri Komutanlığı
Km.	:	Kilometre
NTDTH	:	Net Takas Dış Ticaret Hadleri
No	:	Numara
ODTÜ	:	Ortadoğu Teknik Üniversitesi
Rus.	:	Rusya
S.	:	Sayı
s.	:	Sayfa
TDTH	:	Toplam Dış Ticaret Hacmi
Tic.	:	Ticari
TTK	:	Türk Tarih Kurumu
Ünv.	:	Üniversitesi
Yay.	:	Yayınları
Y.O.	:	Yüksek Okulu
YLT	:	Yüksek Lisans Tezi

GİRİŞ

Jacques Thobie

1929'da doğdu. 1969–1974 yılları arasında Sorbonne ve Paris-I/Panthéon-Sorbonne Üniversitesi'nde Modern Tarih doçentliği; 1974–1989 yılları arasında, Rennes-II Üniversitesi'nde Ortadoğu ile Uluslararası İlişkiler Tarihi profesörlüğü yaptı. Aynı üniversitede, 1982-1986 yılları arasında, başkan yardımcısı olarak görev aldı. 1986-1996 CNRS'in "Bir Yüzyıl Sonra Ortadoğu ile Yeni İlişkiler ve Sanayileşme" konusunda araştırma grubunu yönetti. 1989–1991 Paris-VIII Üniversitesi'nde Çağdaş Uluslararası İlişkiler Tarihi konusunda profesörlük yaptı. 1991–1994 İstanbul Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü'nün müdürlüğünü yaptı. 1995 yılında Galatasaray Üniversitesi'nde profesörlük yaptı. 1995–1998 "Institut National des Langues et Civilisations Orientales"in Akademik Danışma Kurulu'nda yer aldı.

En son yayınları:

"La France et L'Est méditerranéen depuis 1850: économie, finance, diplomatie İstanbul, 1993";

"Système bancaire turc et réseaux financiers internationaux (ortak çalışma), 1995";

"Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée orientale (ortak çalışma), 1996";

"La Turquie entre trois mondes(ortak çalışma), 1998"

Bizim konumuz için referans alacağımız eserinin adı "İnterets et İmperialisme Français Dans L'Empire Ottoman", Sorbonne yayınları, Paris, 1977.

Bu kitap Türkiye'de İzmir Fransız Kültür Merkezi ve Osmanlı Bankası Arşivlerinde birer adet bulunmaktadır ve tercümesi yoktur. 1895–1914 yılları arasında Osmanlı-Fransız ticaret ilişkilerini ve diğer yabancı devletler ile olan ticari münasebetlerini elimizdeki bu kitabın yanı sıra diğer kaynaklarla harmanlayarak ortaya koymaya çalıştık.

Birinci bölümde, kapitülasyonların dönüşümü ve buna bağlı olarak Osmanlının değişen dış ticareti Jacques Thobie'nin eserindeki bilgi ve verilere dayanarak anlatılmaktadır. Ayrıca bu bölümde özellikle sadece Fransızlar ile yapılan ticaret ile ilgili bilgiler verilmeye çalışılmıştır. Amaç Fransa ile yapılan ticaretin genel hatlarını çizip daha sonraki bölümlerde bunlara bir daha değinmemektir. Çünkü diğer bölümlerde sadece Fransa ile ilgili bilgiler vermek ve diğer ülkelere değinmemek konunun tam olarak anlaşılamamasına sebep olmaktadır.

İkinci bölümde, Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren yabancı ve Fransız sermayeli işletmeler ile faaliyet alanlarını anlatmaya çalıştık. Bu bölümün ilk kısmında Fransız sermayeli şirketler hakkında bilgi verilmesini müteakip Fransa ile diğer yabancı devletlerin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyet alanları anlatılmaktadır. Günümüzde bile oldukça zengin olan bu toprakların yine o dönemlerde bir çok devletin iştahını kabarttığını göreceğiz. Madenlerin anlatıldığı bölümde ticaret hacminde üst sıralarda yer alanların adedi bilgileri ayrıntılı olarak verilmiştir. Daha sonra liman ve rıhtım inşaatları, İzmir limanı ve demiryolları anlatılmıştır. Bölümün en sonunda ise yabancı devletlerin kamu hizmetlerine olan ilgisi, Osmanlı ihracatının ticaret hadleri ortaya konmuştur.

Üçüncü bölümde, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticaret ve ulaşım sektöründeki yatırımları inceleyeceğiz. Osmanlı İmparatorluğu, kıtalar arası ulaşım yönünden çok uygun bir coğrafi duruma sahip olmasına rağmen 18. yüzyılın ortalarından itibaren, gerek Avrupa gerek Asya yakasında yol ve taşıyıcılar konusunda yetersiz durumdaydı. Düzenli ve hızlı bir ulaşım sisteminin hem ticari ihtiyaçların hem de dış güvenliğin önemli bir gereği olduğunu göreceğiz. Ayrıca diğer devletlerin demiryolları yapımında girdikleri ihaleler sonucunda aldıkları ücretlere ve İzmir Limanının önemine bu bölümde yer verilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda dış borçlar genellikle en çok demiryolları lehine kullanılmıştır. Aynı zamanda Avrupa devletleri de başka devletleri ele geçirmek, bunlara çabuk ve kolay ulaşmak için Osmanlı'dan yol açmak, İmparatorluğu önce iktisaden ve sonra siyaseten ele geçirmek, sırf kendi menfaatleri uğrunda, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapmak amaçlarını güderek İmparatorlukta demiryolu faaliyetlerini arttırdıkları gözlenmiştir.

Dördüncü bölümde, Osmanlı İmparatorluğu'nda dış borçlanma anlatılacaktır. Alınan borçların neden etkin kullanılamadığını, hesaplardaki açığın neden giderek büyüdüğü ve borçların tasfiyesi ayrıntılı olarak sayısal verilerle incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA YABANCI SERMAYENİN TEŞVİKİ VE 1895–1914 YILLARI ARASINDA FRANSIZ – OSMANLI TİCARETİ

A. OSMANLI DEVLETİNDE YABANCI SERMAYENİN TEŞVİKİ, KAPİTÜLASYONLAR VE TİCARET ANTLAŞMALARI

19.yüzyıl Osmanlılarının *"uhûd-ı kadime"* dedikleri kapitülasyonlardan anlaşılması gereken şey, "yabancı bir devlet uyruğunun, oturduğu ve iş yaptığı ülkede, o ülke uyruğuna tanınmayan bazı ayrıcalıklardan yararlanmasıdır".[1]

Kapitülasyonlar ilk olarak basit ticaret antlaşmaları biçiminde ortaya çıkmış ve ilk antlaşma 1535 yılında Kanuni Sultan Süleyman ile Fransa Kralı I.François arasında imzalanmıştır. Bir dostluk ve ticaret antlaşması biçiminde verilen bu imtiyazlar şöyle özetlenebilir;

a) Osmanlı ülkesinde ticaret yapan Fransız tüccarları 10 yıl vergiden muaf olacaklardı.

b) Osmanlı ülkesine getirilen Fransız mallarından yalnızca "ad valorem" (malın değeri üzerinden) % 3 gümrük vergisi alınacaktı.

c) Osmanlı ülkesinde bulunan iki Fransız arasında çıkacak bir anlaşmazlığa bu anlaşmazlığın çıktığı yerdeki Fransız konsolosluğu bakacak; bir Fransız ile bir Türk arasında anlaşmazlık çıkacak olursa, Osmanlı hâkimleri bu anlaşmazlığı Fransız elçiliğinden bir görevli huzurunda çözecekti.[2]

---

[1] Mim Kemal Öke, Kapitülasyonlar, Osmanlı Ans., 3. Cilt, İstanbul Agag Yay. 1993, s. 60.
[2] Halûk Ülman, Birinci Dünya Savaşına Giden Yol (ve Savaş), A.Ü.SBF Yay. No:355, Ankara,

Bu antlaşma ile tek yönlü olarak Fransız kralının tebasına serbest ticaret ve kabotaj hakkı verilmişti. Bu imtiyazlar temelde bir antlaşma değildi, çünkü antlaşmada karşılıklı çıkarlarını düşünen ve kollayan tarafların eşit durumda sözleşmeyi imzalamaları gerekirdi. Kapitülasyonlar bu durumda Sultanın tek taraflı olarak, lütuf biçiminde bir yabancı devlete verdiği imtiyazları içeriyordu. İlk kapitülasyonlar Sultan'la bağlıydı ve Sultan'ın saltanatı müddetince geçerliydi.[3]

1740 tarihine kadar 14 defa yenilenmiş olan bu antlaşmalar, bu tarihte I.Mahmut'un Fransa kralı XV. Louis ile imzaladığı kapitülasyonlar kendinden sonra tahta çıkacak Sultanlar için de bağlayıcı nitelik taşımıştı. Ancak bu antlaşmada Osmanlı vatandaşlarına Fransa toprakları üzerinde bir hak tanınmıyordu ve imtiyazlar tek yönlüydü.[4]

Kapitülasyonların en önemlileri iktisadi imtiyazlardı. Özellikle ileride ticaret için limanların ne denli aktif kullanıldığını gördüğümüzde (Marsilya ve İzmir limanı) bu konunun önemi daha da iyi anlaşılacaktır. Bu imtiyazlar ile yabancılar bütün vergilerden muaf tutulmuşlardı. Gayr-i menkul vergileri ile ithalat-ihracat vergileri bunun dışında idi. İktisadi imtiyazların yanı sıra kapitülasyonlar; (a) şahsi, (b) adli, (c) idari bazı hakları da kapsardı. Seyahat, ikamet ve ibadet etme ile kazanç sağlama serbestisini şahsi imtiyazlardan sayabiliriz. Adli imtiyazlara göre yabancılar işledikleri suçlardan dolayı, Osmanlı yargısının değil, uyruğu olduğu devletin konsolosluklarında muhakemeye tabi tutulurlardı. İdari imtiyazlar ise, postane, okul, şirket, otel, vakıf gibi müesseseler kurma ve işletme salahiyeti tanıyordu.[5]

Diğer taraftan kısa bir süre içinde, başta İngiltere olmak üzere, bütün Avrupa ülkeleriyle (1830 yılında buna Amerika Birleşik Devletleri de katılmıştır) yapılan kapitülasyon antlaşmalarının özellikle dikkat çeken iki noktası vardı;

1-Bütün yabancı devletlere verilen ayrıcalıklar aşağı yukarı birbirinin aynı idi. Bu benzerlik *"En ziyade müsaadeye mazhar devlet"* kaydıyla sağlanmıştı. "*En ziyade müsaadeye mazhar devlet"* kaydı uluslararası antlaşmalarda sık sık kullanılan bir kayıttır ve şöyle tanımlanabilir; aralarında antlaşma yapan iki devletten biri bir üçüncü devletle daha geniş ayrıcalıklar kapsayan yeni bir antlaşma yaparsa ve eğer ilk antlaşmaya "En ziyade müsaadeye mazhar devlet" kaydı

1973, s. 60
[3] a.g.e. s. 60
[4] a.g.e. s. 60
[5] Halil Seyidoğlu, Kapitülasyonlar, Ekonomik Terimler Ans., S.Güzem Yay. Ankara, 1982, s. 749

konulmuşsa, ikinci devlette yeni bir antlaşmaya gerek olmaksızın üçüncü devlete verilen daha geniş imtiyazlardan yararlanılmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu ile kapitülasyon antlaşması imzalayan her devlet antlaşmaya bu kaydı koydurduğu için, başka devletlerle kendisinden sonra imzalanan antlaşmalarda yer alan bütün yeni ayrıcalıklardan da yararlandı.[6]

2-Yukarıda da geçtiği gibi, kapitülasyonlar karşılıklı değildi. Yani Osmanlı İmparatorluğu kendi ülkesinde bu devletlere ekonomik, mali ve adli ayrıcalıklar vermişti ama kendisi onlardan Osmanlı uyrukluları için aynı imtiyazları almamıştı. Almış olsaydı bile, ekonomik ve siyasal güçsüzlüğü nedeniyle, özellikle Avrupa'da endüstri devriminin başlamasından sonra, bunları kullanabileceği şüpheliydi. Osmanlı İmparatorluğu yabancılara çok çeşitli alanlarda imtiyazlar tanımış, kapitülasyonlar vermişti. Fakat Osmanlı ekonomisine en çok zarar veren imtiyazlar, ticari imtiyazlardı. Yani, Osmanlı liman kentlerinde yaşayan ve *müstemin* adı verilen Avrupalı tüccarlar sağladıkları, İmparatorluk içinde ticaret ve yolculuk yapabilmek, mallarını bir yöreden diğerine aktarabilmek, kendi ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kullanabilmek gibi haklardı. 18 ve 19.yüzyıllarda kapitülasyonlarla tanınan haklar genişletilmeye ve Avrupalı tüccarlar Osmanlı İmparatorluğu'nda kendi mahkemelerini kurmak ve ticari anlaşmazlıklarını bu mahkemelere götürmek gibi yeni haklarda verilmeye başlandı. Bunlara ek olarak, Avrupalı tüccarların ödeyecekleri gümrük vergileri en düşük düzeyde tutuluyordu. Pek çok durumda müstemin yerli tüccarlardan daha az gümrük vergisi ödüyordu.[7]

Fransa ile yapılan ilk kapitülasyon antlaşmasında gümrük vergisi % 3 üzerinden dondurulmuştu. Yine Fransa ile yapılan 1740 antlaşmasında bu oran % 5'e çıkarılmış, fakat diğer devletler için % 3'te kalmıştır. İlk kapitülasyonlar Osmanlı İmparatorluğu'nun gücünün dorukta olduğu bir dönemde verilmeye başlanmıştı. Ülkenin çıkarları doğrultusunda işlemedikleri fark edildiği takdirde, antlaşmayı tek taraflı olarak feshedecek kuvvet Osmanlı padişahlarının elinde vardı. Öyle ki, yükselme devrinde padişahlar, dünya siyasi sisteminden uzak durmuşlar, diğer devletlerle olan ilişkilerini kendi şartlarını dikte ettirerek geliştirmişlerdi. İmparatorluk o tarihlerde o derece kuvvetliydi ki, yabancı devletlerle antlaşmaları Osmanlı tek taraflı olarak yazıyor ve karşı tarafa tercümesini okuma fırsatı bile vermeden imza ettiriyordu. Ne var ki,

[6] Şevket Pamuk, 100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500–1914, Gerçek Yay., İstanbul, 1988, s. 179.
[7] a.g.e. s. 179-180.

19.yüzyılda durum değişmişti. Osmanlı İmparatorluğu bu ticari imtiyazları vermek zorunda kalmıştı.[8]

Bu imtiyazları ilerleyen bölümlerdeki konuların anlatımında daha iyi anlayacağız.

B. 1895–1914 YILLARI ARASINDA OSMANLI-FRANSA TİCARETİ

1. Genel Açıklamalar

1895 ve 1913 yılları arasında Osmanlı ve Fransa arasındaki toplam ticaret değeri çok az yükselmiştir: Durgunluk yılı 1895'de 145 milyon frank, Balkan problemi olan 1913 yılında 176 milyon frank (19 yılda % 20 artış) olmuştur. Bu yıllar arasında ticaret ancak 1892 yılındakine eşdeğerdir. Hiçbir zaman 1880–1890 yılları arasındaki seviyeye gelememişti. Toplam ticaret eğrisi 1892 yılından beri sürekli düşmüştü. Türkiye-Fransa ticareti genelde topraktan elde edilen mahsulün şartlarına bağlı olmuştu. Bu alanda yapılan ticaret diğer sektörlere göre 1895–1897 finansal krizinden daha az etkilenmişti. 1902' ye kadar genelde 100 milyon frank civarında seyretmiştir. 1903–1904 yıllarında elde edilen mahsulün kalitesiz olmasını müteakip, 1906–1907 yılları en iyi dönem olmuştu (119 milyon frank). Fakat bundan sonraki yıllarda finansal krizden dolayı Türkiye-Fransa ticari ilişkileri genelde 100 milyon frank'ın altında seyretmişti. Türkiye'ye Fransız ithalatı ise 1895'de 51 milyon frank ve 1913'de 84 milyon frank (% 64 gelişme olduğu gözlenmektedir) olmuştur. Ne 1908'de ki kriz, ne de 1911–1912 yıllarındaki zorluklar Fransa-Türkiye ticaret trafiğini etkilememiştir.[9] Görmekteyiz ki Fransa ve Türkiye arasındaki ithalat-ihracat dengesi genelde Türkiye'nin lehine olmuştur, bu aşağıdaki tabloda açıkça görülmektedir:

[8] a.g.e. s. 179-180.
[9] Jacques Thobie, İnterets et İmpérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914), Sorbonne Yay. Paris, 1977, s. 483-512.

Tablo 1.1. Fransa ve Türkiye Arasındaki İthalat-İhracat Dengesi[10] (Bin Frank)

Periyot	Fransa'ya Osmanlı İhracatı	Türkiye'ye Fransız İhalatı	Fransız-Osmanlı Toplam Ticareti	Türkiye Lehine Olan Miktar
1894-1898	97 540	48 120	145 660	49 420
1899-1903	104 260	47 800	152 060	56 460
1904-1908	102 920	57 080	160 000	45 840
1909-1913	98 240	78 500	176 740	13 740
1894-1913	100 750	57 875	158 615	42 865

Parasal olarak ticaret hacmi böyle iken taşınan ürünlerin tonajı ve bu ürünlerin ihracının hangi limandan yapıldığına baktığımızda Marsilya Limanının son derece önemli bir konumda olduğu görülmektedir.[11]

Tablo 1.2. Marsilya Limanının Fransa ve Türkiye Arasındaki Ticaret Trafik Payı[12]

Yıllar	Fransa-Türkiye			Türkiye-Fransa		
	Toplam	Marsilya'dan	Yüzde	Marsilya'ya		Yüzde
	Ton	Ton		Ton	Ton	
1907	170 000	155 000	91	210 000	137 219	65
1909	188 000	170 702	90	150 000	74 642	50
1911	180 000	165 621	91	184 000	99 136	54
1913	190 000	181 200	95	170 000	93 241	54

[10] a.g.e. s. 484
[11] a.g.e. s. 485
[12] a.g.e. s. 485

2. Bazı Ürünlerin Gelişimi

Bu bölümde birkaç tane ürünün ithalat ve ihracatını inceleyeceğiz ki bunlar ticaret hacminin %80'ini oluşturmaktaydı.[13]

a) Türkiye'nin Fransa'ya İhracatı:

İpek ve yan ürünleri genelde Türkiye-Fransa ticaret hacminin % 30'unu oluşturmaktaydı. Şarabın, (gerçi 1913 yılında yerini kaybetmişti) 1895'de 10 milyon frankla ikinci sırada olduğu görülmektedir (Ticaret hacminin % 10,6'sı).[14]

Deri, kürk, yün ve pamuk sektörü 1895'de Osmanlı ihracatının % 21'ini oluşturmaktaydı. Deri ve yün ihracatı 1895'de 30 milyon frank, 1899'dan 1902'ye kadar 14 milyon frank, 1906'da 6 milyon frank ve 1914'e kadar daha alt seviyelerde olmuştu. Pamuk ticareti ise oldukça tipiktir. İşlenmiş pamuk 700 bin frankı aşamamışken, ham pamuk 3 milyon frankın altına düşmemişti. Tohum, meyve ve sebze ithalatı genelde bütün yıllar % 17 civarında olmuştur. Yiyecek konusundaki bu ithalatın aslında sabit olmasında Fransız tarif koruyucularının çok büyük bir rolü vardı (malzemeler genelde tariflerdeki kadar alınmıştır).[15]

[13] a.g.e. s. 485-488
[14] a.g.e. s. 485-488
[15] a.g.e. s. 485-488

Tablo 1.3. Sorbonne Üniversitesi Kaynaklarında Fransız-Osmanlı Ticaret İstatistikleri[16]

(Bin Frank)

Periyot	Fransa'ya Osmanlı İhracatı	Türkiye'ye Fransa İthalatı	Toplam	Fransa Aleyhine Olan Miktar
1894	94 700	52 800	147 500	41 900
1895	93 300	51 100	144 400	42 200
1896	90 200	40 500	130 700	49 700
1897	107 300	48 900	156 200	58 400
1898	102 200	47 300	149 500	54 900
1894-1898 ...	487 700	240 600	728 300	247 100
Ortalama..	97 540	48 120	145 660	49 420
1899	102 700	49 200	151 900	53 500
1900	107 700	49 700	157 400	58 000
1901	105 600	47 300	152 900	58 300
1902	103 800	47 100	150 900	56 700
1903	101 500	45 700	147 200	55 800
1899-1903 ...	521 300	239 200	760 300	282 300
Ortalama..	104 260	47 800	152 060	56 460
1904	91 300	51 000	142 300	40 300
1905	100 900	53 000	153 900	47 900
1906	114 900	59 100	174 000	55 800
1907	119 100	57 900	177 000	61 200
1908	88 400	64 400	152 800	24 000
1904-1908 ...	514 600	285 400	800 000	229 200
Ortalama..	102 920	57 080	160 000	45 840
1909	98 500	68 300	166 800	30 200
1910	96 100	72 900	169 000	23 200
1911	101 500	81 200	182 700	20 300
1912	101 500	86 900	188 400	14 600
1913	96 300	83 200	176 800	10 400
1909-1913 ...	491 200	392 500	883 700	98 700
Ortalama..	98 240	78 500	176 740	13 740
Genel Toplam..	2 014 800	1 157 500	3 172 300	857 300
Ortalama..	100 740	57 875	158 615	42 865

[16] a.g.e. s. 486

Bu tablo bize göstermektedir ki, Türkiye'den Fransa'ya olan ticaretin genel yapısında çok büyük bir değişim olmamıştır; Şarap, deri, yün ve kumaş gibi malzemelerin ticareti düşmüş, meyve, sebze ve pamuk gibi ürünler yükselmiştir. Bu hafif oynamalar ticaret hacmini fazla engellememiş, genelde birbirlerini dengelemiştir. Tabloda beşer yıllık ortalamalarda bu göze çarpmaktadır (Genelde 100 milyon frank civarı).[17]

b) Türkiye'ye Fransız İthalatı:

Manifatura ürünleri, deri, metalürjik ürünler, metal sanayi, kimya ve inşaat malzemeleri ticaret trafiğinin % 25'ini oluşturmaktaydı.[18]

Giysi ve kumaş tarzı ürünler % 27 ile ticarette her zaman birinci sırada olmuştu. İşlenmiş deri sektörü % 21 ile hemen ardından gelmektedir. Un ve şeker % 15 ile Fransız ithalatında söz sahibi olan malzemelerdi. Bu iki maddenin her zaman ithalatta çok önemli bir yeri olmuştu.[19] İleriki bölümlerde metalürjik ürünler ve ipek ticaretini ayrı olarak inceleyeceğiz.

3. Dikkat Çeken İki Sektörün İncelenmesi: İpek ve Endüstri Ürünleri

a) Osmanlı-Fransız İpek Ticareti:

1) Koza Üretimi: Fransa Bursa ve Suriye'den çok sayıda ipek kozası ithal etmekteydi. Fakat bu iki merkezde koza üretiminde yetiştirme şartlarından dolayı kalite farkı olabilmekteydi. Mesela Bursa'da uzun süren buzlu havalar ender değildi. Ama Suriye'de sabit hava şartları kozanın kalitesinin yükselmesine sebep olmaktaydı. Bu da Suriye'nin Fransa'ya neden daha fazla ipek kozası ihraç ettiğini gösteren başlıca nedendir.[20]

2) İplikçilik Sektörü: Genelde bu ipek kozaları ihraç olmadan önce bulundukları yerlerde iplik haline dönüştürülüyordu. Bu teşebbüs Suriye'de Fransız menşeliydi. Ayrıca Beyrut'ta 60 civarında iplik fabrikasının 10'u Fransız idi. Suriye'nin kendi ipliğinden daha kaliteli iplik üreten Fransız iplik evleri çok kaliteli olmasına rağmen, toplam üretimin ancak % 10'unu oluşturmaktaydı. Bursa'da da durum analog

[17] a.g.e. s. 487-488
[18] a.g.e. s. 487-488
[19] a.g.e. s. 487-488
[20] a.g.e. s. 490-494

fakat tıpatıp aynı değildi. Modern iplikçilik Anadolu'ya 1880'lerde gelmesine rağmen, kat ettiği yol oldukça dikkat çekicidir. Fransız konsolosluğu arşivlerine göre 1895 yılında Bursa'da 50 iplik fabrikası vardı: 8'i Fransız idi. İki yıl sonra bunların sayısı 103 oldu. 1913 yılında ise toplam iplik evlerinin sayısı 120 iken, sadece bir tek Fransız menşeli iplik evi kalmıştı: Bu da "Bay Freres" di.[21]

3) İpek Ticareti: Koza ticareti ile ipek ticareti genellikle paralellik göstermektedir. Bursa'dan ihraç edilen ipeğin % 85-90'nı ham ipek veya kuru koza şeklinde olmaktaydı. Bu durum Suriye'de daha değişikti. Onlar Fransa'ya ihracatlarının % 25'ini taze koza olarak yaparlardı. Ayrıca Fransa'nın Suriye'ye yaptığı yatırımlar dolayısıyla Suriye ipek üretiminin % 90'ını Fransa'ya ihraç etmekteydi. Ama öte yandan Bursa'nın ipek üretiminin yalnızca % 25'i Fransa'ya ihraç ediliyordu. Ulaşım bakımından Avrupa'ya daha yakın olan Bursa diğer Avrupa ülkelerine de ipek ihraç etmekteydi. Ama Fransa'nın Suriye'yi tercih etmesinin iki önemli sebebi, hem Suriye'ye daha kolay yatırım yapılması, hem de iklimin sabit olması nedeniyle koza ve ipek üretimindeki kalite olduğunu söyleyebiliriz. Aşağıdaki tabloda da bu açıkça görülmektedir.[22]

Tablo 1.4. Fransa'nın Yıllara Göre İpek İthali[23] (Yüzde Değerleri)

Yıllar	Bursa	Suriye	Toplam	Yıllar	Bursa	Suriye	Toplam
1894	4,69	4,32	9,01	1904	5,87	6,49	12,36
1895	5,19	6,91	12,1	1905	7,13	8,83	15,96
1896	5,69	7,76	13,45	1906	7,24	7,18	14,42
1897	5,06	7,05	12,11	1907	6,73	7,14	13,87
1898	5,24	7,23	12,47	1908	6,25	5,58	11,83
1899	6,96	5,71	12,67	1909	6,11	6,42	12,53
1900	6,03	8,11	14,14	1910	5,08	4,86	9,94
1901	5,57	6,44	12,01	1911	4,87	6,32	11,19
1902	6,42	7,78	14,2	1912	5,56	5,65	11,21
1903	7,03	6,65	13,68	1913	4,60	5,61	10,21

[21] a.g.e. s. 490-494
[22] a.g.e. s. 490-494
[23] a.g.e. s. 497

b) Fransa'dan İhraç Edilen Endüstriyel Malzemeler (Makine ve Savaş Malzemeleri): Jacques Thobie'ye göre Fransa gibi endüstriyel bir ülkenin metalürjik ürünler satması ekonomisindeki sağlığı göstermektedir. Fransa'nın Osmanlıya sattığı ray, yan sanayi ürünü gibi demir parçaları ve köprü inşa malzemesi gibi endüstriyel ürünlerin azlığı dikkat çekicidir. Bunun sebebi ise Fransız fiyatlarının çok yüksek olmasıdır. Aslında metalürjik ürün satışı demek neredeyse tamamen savaş malzemesi satışı anlamına gelmiştir. Bu malzemelerin satın alımı, birçok kaynaktan yoksun olan Türkiye için büyük finansman sorunlarına yol açmıştı.[24]

Fransa'nın Türkiye'ye savaş malzemeleri satışı 1908 ve 1913–1914 yılları arasında en üst seviyeye ulaşmıştı.[25]

Top ve makineli tüfek satışı, ticaret trafiğinin daha az olduğu 1905–1911 yılları arasında maksimum seviye ulaşmıştı. Bunun sebebini ise, büyük savaş makinelerinin satışının durgun olduğu yıllarda daha küçük boyutlu savaş malzemelerine olan ihtiyaç ve maddi durumun kötü olmasıydı.[26]

Bazı büyük çaplı savaş makinelerinin satış durumları özet olarak şöyledir:

— 4 adet torpido avcısı (muhrip) 6.670.000 franka alınmıştır. Bunların ilki Eylül 1906'da, diğerleri ise 1908'de teslim edilmiştir.

— 9 kıyı koruyucusu ve 1 topçeker 6.800.000 franklık bir anlaşmayla 1907 ve 1908 'de iki defada teslim alınmıştır.

— 2 adet tren 300.000 franka 1908 'de satın alınmıştır.

— 1913 yılında 70CV ve 80CV modelinde 2 adet uçak 52.600 franka, bunlara ait toplam 4 motor ise 92.000 franka satın alınmıştır (burada Fransız yedek parça sanayinin oldukça pahalı olduğunu görmekteyiz).[27]

Diğer savaş malzemeleri (telsiz, araba, ufak kalibreli silah gibi) ile miktar toplam 36.000.000 frank civarındadır. Aslında, Jacque Thobie kitabında bu rakamın daha üst seviyelerde seyretmesi gerektiğine inandığını söylemektedir. İngiliz ve Alman firmaları ile rekabet yüzünden bu miktarın düştüğünü düşünmektedir. Ve kendi yaptığı araştırmalar sonucunda, Osmanlı ticaretinde pazar payı büyük olan İngiltere ve

[24] a.g.e. s. 498-512
[25] a.g.e. s. 498-512
[26] a.g.e. s. 498-512
[27] a.g.e. s. 498-512

Almanya ile rekabet neticesinde günümüzde ikram diyebileceğimiz olaylar olduğunu belirtmiştir (bu miktarları kitabında vermemiştir).[28]

[28] a.g.e. s. 498-512

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA FAALİYET GÖSTEREN YABANCI VE FRANSIZ SERMAYELİ İŞLETMELER İLE FAALİYET ALANLARI

A. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA FAALİYET GÖSTEREN İŞLETMELER

Osmanlı İmparatorluğu ile Fransa ilişkileri çok erken bir dönemde başlamıştır. İki ülke arasındaki ilk ilişkiler Osmanlı İmparatorluğu'nun 1535'de Fransa'ya verdiği kapitülasyonlarla başlamıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun yenileşme hareketleri içerisine girdiği 18.yüzyıldan itibaren iyice gelişmiş ve Fransa, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki reform çalışmaları için model ülke durumuna gelmiştir. Kapitülasyonlarla birlikte Fransa'ya verilen Osmanlı İmparatorluğu bünyesindeki Katoliklerin korunması hakkı Fransa'nın bir doğu politikasının oluşmasında etkili olmuştu. Fransa, Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde çıkarlarını koruma ve genişletme çabasına giriştiğinde kendisine tanınan bu koruyuculuk hakkından oldukça yararlanmıştır.[29]

19.yüzyılın sonuna gelindiğinde Fransa, başta Suriye'de ve Lübnan'da olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nda, önemli menfaatler elde etmişti. Osmanlı kamu borçlarının yarısından çoğu Fransız yatırımcılarının elindeydi. Fransız hükümeti kendisinde Katolik kilisesini koruma hakkını görüyor, Fransız misyonerleri ise özellikle Lübnan ve Kudüs'te, okul, hastane ve diğer kurumlardan oluşan bir ağ kuruyordu. Selanik-İstanbul, İzmir-Kasaba ve Beyrut-Şam demiryolu hatlarını aynı zamanda Fransızlar işletiyordu. Fransız şirketleri, limanların inşasında, madenlerin işletilmesinde ve üretimin idaresinde önemli roller üstlenmişti. Fransız sermayesi özellikle, demiryolu inşasında ve idaresinde uzmanlaşan *Regie Generale des Chemins de Fer* şirketini, sözde

[29] Jacques Thobie, İnterets et İmpérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914), Sorbonne Yay. Paris, 1977, s. 22.

İngiliz-Fransız ortaklığı olan, fakat aslında Fransızların elinde tuttuğu Osmanlı Bankasını, *Societe des Quais de Constantinople*'de bir madencilik şirketi olan *Societe d'Heraclee'i*, *Campagnie du Gaz de Beyrouth'u* ve *Regie des Tabacs'i* kontrol ediyordu.[30]

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki askeri, siyasi ve ekonomik alanlardaki Alman nüfuzu, en az Rusya kadar Fransa'yı da ilgilendiriyordu. En fazla ilgilendikleri konu, Bağdat Demiryolu inşaatının özellikle Kuzey Suriye ve Anadolu'daki çıkarları üzerindeki muhtemel etkisiydi. Ancak, projeyi durduramayınca, Britanya ve Rusya ile birlikte hareket ederek eşit ortaklık olasılığını denemeye karar verdiler ve bu hedefi de tutturamayınca, projeyi bir ölçüde uluslararası bir hale sokmayı düşündüler. İzleyen karmaşık bir dizi müzakerenin sonucunda Fransız hükümeti büyük bir yük üstlendi. Ancak, projeye dahil olan Fransız finans çevrelerinin şirket hattını koruma konusunda gösterdikleri istekten bunalan Fransızlar fazla yol kat edemediler. Sonunda, 1914 yılında, Fransızların yeni bir demiryolu inşa etmeyi planladıkları Suriye ve Kuzey Anadolu'daki çıkarlarının Almanya tarafından tanınması karşılığında, Fransız hükümeti Almanya ile bir anlaşmaya varmak zorunda kaldı.[31]

Fransız hükümetinin, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki çıkarlarını koruma konusunda diğer ülkelere göre daha başarılı olduğu görülmektedir. Fransız hükümeti, siyasetindeki değişikliklerden dolayı *Societe des Quais de Constantinople* şirketinin varlığı tehlikeye girince, 1903–1905 yıllarında, aralarında Fransız para piyasasının Osmanlı hükümetine kapatılması dahil olmak üzere birçok önlem aldı. Aynı dönemde, *Societe d'Heraclee'nin* devamı için daha da sert adımlar attı. Fransa büyükelçisi *Lean Ernest Constans,* şirket taleplerinin karşılanması için Osmanlı hükümeti üzerindeki baskısını bütün bir yıl boyunca sürdürdü ve 1908 yılında bu taleplerin yerine getirilmemesinin korkunç sonuçları olabileceğini haber veren bir ültimatom verdi. Bu amaçla şirketin başlıca madenlerinin bulunduğu Zonguldak'a, büyükelçilik gemisiyle bir grup Fransız denizcisi gönderdi. Sorun ancak, Fransız para piyasasının Osmanlı hükümetine tekrar açılmasıyla çözülebildi. 1909 yılında, İttihat ve Terakki üyeleri tarafından *Regie des Tabacs'a* yapılan saldırılar, benzer kapatma tehditleriyle savuşturuldu.[32]

---

[30] Gündüz Ökçün, 1909-1930 Yılları Arasında Anonim Şirket Olarak Kurulan Bankalar, Türkiye iktisat Tarihi Semineri, Hacettepe Ünv. Yay. 13, Ankara, 1975, s. 471

[31] Shereen Khairallah, Railways in the Middle East 1856–1948, Liban, 1991, s. 130.

[32] Thobie, a.g.e. s. 245-247

Birinci Dünya Savaşı'nın çıkışına kadar Fransa, bölgedeki çıkarlarının korunması için tek başına yeterli olduğuna inandığı, Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğünün korunması ilkesine bağlı kaldı. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nun Balkan Savaşları'nda yenilmesinden sonra, Fransız diplomat ve siyasetçileri İmparatorluğun parçalanma olasılığını ciddi bir biçimde düşünmeye başladılar. Doğu'da Fransız çıkarlarını Koruma Komitesi, ani bir parçalanmaya hazırlıksız yakalanmamak için, Fransa'nın özellikle Suriye'deki çıkarlarını geliştirmeye yoğunlaşması gerektiğini savunuyordu. 1913 yılındaki bir konferansta, Fransız diplomatları ve bakanları, Fransa'nın daha önce kaybettiği, Güney Suriye'deki demiryolu imtiyazlarının tekrar kazanma yollarını araması gerektiği konusunda fikir birliğine vardı. Yine de çoğunluğun görüşü İmparatorluk bütünlüğünün korunmasından yanaydı. Parçalanma, öncelikle bölgede daha yerleşik olan Rusya ve Almanya'nın işine yarayacaktı. Böyle bir olayın sonunda, Fransız tahvil sahiplerinin bir ödeme alabilmesi olasılık dahilinde değildi. Dahası, *Petrograd (St.Petersburg)'daki* Fransız büyükelçisi *Theophile Delcasse'nin* de işaret ettiği gibi, Fransa'nın doğal çıkarları Levanten Doğu Akdeniz ülkelerinden olandır) dünyada değil, Kuzey Afrika'daydı; Suriye'nin işgali sadece boşuna bir oyalanma olabilirdi.[33]

19.yüzyılda Avrupa bankerleri ile Osmanlı azınlık bankerleri işbirliği, İmparatorlukta bankacılığın *"yabancı bankacılık"* biçiminde ve sömürgede Avrupa ülkelerinin çıkarları doğrultusunda kurulup, gelişmesine yol açmıştır. Böylece diğer temel iktisadi faaliyetler gibi, milli bankacılığın gelişmesi de engellenmiş ve egemenliğini kuran yabancı bankalar, Osmanlı İmparatorluğu'nun *"sömürgeleştirilme"* çabaları içerisinde önemli araçlar olmuşlardır.[34]

Osmanlı İmparatorluğu zamanında milli sermaye ile kurulup da Cumhuriyet dönemine intikal eden en önemli banka, Ziraat Bankasıdır.[35]

Ülkemizde, milli bankacılığın gelişmesi Cumhuriyet devrinde olmuştu. Devlet sermayesi ile büyük yatırım bankaları kurulmuştu. Devletin milli sermaye birikiminde oynadığı olumlu rol, özel şahısları da banka kurmaya teşvik etmişti. Bu nedenle, II.Dünya Savaşı'ndan sonra, bu alanda büyük bir gelişme görülmüştür. [36]

---

[33] a.g.e. s. 207-208
[34] Oya Silier, 1920'lerde Türkiye'de Milli Bankacılığın Genel Görünümü, Türkiye İktisat Tarihi Semineri, Hacettepe Yay.C.13, Ankara, 1975, s. 523.
[35] Thobie, a.g.e. s. 101-102
[36] Tezal Öcal, Türk Banka Sistemi, Ankara İkt.ve Tic.İlimler Akd.Yay.no:59, Ankara, 1973 s. 13

Şimdi ilerde daha detaylı olarak değinilecek olan farklı sektörlerdeki yabancı ve Fransız işletmelerine ve faaliyet alanlarına bir göz atalım.

1. Madencilik Sektörü

Yabancı sermaye, *madencilik* alanında da faaliyet göstermiştir. II.Abdulhamid devrinde, madenler hakkında biri 1878'de, diğeri 1885'de ve sonuncusu da 1906'da olmak üzere, üç nizamname yayımlanmıştır. Bu yeni nizamnamelerle maden için yapılacak araştırmalar, mülkiyet ve tasarruf şekilleri, yabancılara verilecek imtiyazların şartları ve madenlerden alınacak vergiler belirtilmiştir.[37] 1890–1911 yılları arasında verilen maden imtiyazlarının dağılımı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 2.1. 1870–1911 Yılları Arasında Verilen Maden İmtiyazları (Adet)[38]

Yıllar	*Türk*	*Azınlık*	*Yabancı*	*Toplam*
1870-1879	*8*	*16*	*24*	*48*
1880-1889	*4*	*9*	*25*	*37*
1890–1899	18	13	28	59
1900–1911	77	29	32	138

Fakat bu liste madenlerde üretimin kimin tarafından yapıldığını açıkça göstermez. Çünkü alınan imtiyazlar satılabilir niteliktedir. İngilizler daha çok, zımpara, krom, kömür, borasit, manganez ve antimuan, Fransızlar ise kurşun, gümüş, demir ve kömür ile ilgilenmişlerdir.[39]

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki *kurşun* üretimi Fransız sermayeli Balya-Karaaydın şirketi *(Societe Anonyme Ottomane des Mines de Balia-Karaaydın)* tarafından yapılmaktaydı.[40] Şirket Balya yöresindeki gümüş, Karaaydın yöresindeki simli kurşun ve yine aynı yöredeki Mancınık mevkiinde kömür madenlerini işletmek amacıyla 290.000 lira sermaye ile 1892'de kurulmuştur. Ocaklar 62 kilometre uzunluğunda bir dekovil (dar tren hattı) hatla Akçay iskelesine bağlanmış ve 1901'de de Mancınık'ta bir

[37] İbrahim Murat Bozkurt, Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye (1854-1914), Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1995, s 120
[38] a.g.e. s. 121
[39] Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Savaş Yay.Ankara, 1992, s. 164
[40] Thobie, a.g.e. s. 403-417

elektrik santrali kurulmuştur. Şirketin 1903 yılına kadar 4.500.000 frank olan sermayesi, daha sonra yapılan eklemelerle 6.600.000 franka veya 29.000.000 kuruşa çıkarılmıştı. Şirket 1893'de 4000 ton simli kurşun üretip 1.210.000 kuruş safi kâr elde etmişti. 1913 yılında ise üretim 13.976 ton'a ve safi kârı 10.600.000 kuruşa çıkmıştı.[41]

Ayrıca, Balıkesir yakınlarındaki Sultançayı mevkiinden çıkarılan Borasit madenin de işletme imtiyazı 1865 yılında *Desmazures* adlı bir Fransıza verilmişti. Karasu valisi M. Fuat'ın Ticaret ve Ziraat Nezaretine yazdığı 24 Mayıs 1882 tarihli bir rapora göre, *Desmazures'ün* 37 dönümlük bir alanın kullanım hakkını aldığını ve bu alandan çıkardığı Borasitleri Avrupa'ya gönderdiğini belirtmiştir.[42]

Borasit madeninin işletilme imtiyazı 1887 yılında İngiliz sermayeli *"Borax Consolidated Ltd"* şirketine devredilmişti. *Borax* şirketi zamanla Türkiye'de keşfedilen bütün Borasit madenlerini ele geçirmişti. Borasit madeni ülke içinde kullanılmadığından, üretimin tamamı ihraç edilmişti. Bu maden uzun zaman Osmanlı tekelinde kalmış ve I.Dünya Savaşının başlangıcına kadar dünya ihtiyacının büyük bir kısmı İmparatorluk tarafından karşılanmıştı. [43]

1848 yıllarında Bursa civarında *krom* cevheri bulunmuştu. Önce İngilizler tarafından üretilen ocaklardan elde edilen krom, tamamıyla İngiltere'ye ihraç edilmekteydi. 1879'daki üretim miktarı 1.010 tondur. Üretim çok kısa bir sürede hızla artmış ve 1887'de 20.050 tonu bulmuştur. Buna karşın üretici firma tekel gücünü kullanarak cevherin düşük fiyatla ihraç edilmesini sağlamıştı. 1879'da tonu 70 franka satılan krom, 1887'deki fiyatı 55 franktı.[44]

Ege bölgesindeki maden ocakları 1900'lerden sonra Almanların eline geçmeye başlamıştı. Çıkarılan krom harp sanayinin gelişmesi için kullanılmıştı. Yabancı sermayenin Batı Anadolu madenciliğinin krom, manganez, antimuan ve zımpara taşı üretimine yönelmesi, bu maddelere olan ihtiyaçtan dolayıydı. Bu madenlerden krom, hafif sert ve güçlü paslanmaz çelik yapımında kullanıldığı gibi, kimya sanayinde de önemli bir yer tutmaktaydı (boyama, dericilik, gibi). Ayrıca ısıya dayanıklı olmasından dolayı, kromit, yüksek fırınların içini kaplamada kullanılıyordu. Zımpara taşı ise, metal kesme, parlatma ve düzgünleştirme işlemlerinde kullanılmaktaydı. Soğuyunca

[41] Bozkurt, a.g.e. s. 121
[42] Hayri Mutluçağ, Borasit ve Anadolu'da Yabancı Çıkarları, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Sayı:1, 1967, s. 33-34
[43] a.g.e. s. 35
[44] Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, TTK Yay., Ankara, 1994, s. 60.

genişlemek gibi bir özelliğe sahip olan antimuan, çeşitli kurşun alaşımlarını sertleştirmek için, top ve tüfek mermisi yapımında ve matbaa harfleri dökümünde kullanılıyordu. Karbon çeliği yapmak için ise mutlaka manganez gerekmekteydi. Karbon çeliğini oksijen ve kükürtten arındıran manganezin, bu üretim dalında yerini tutacak hiçbir maden yoktu.[45]

1901 yılında yabancılar Osmanlı maden üretiminin % 50 'sine sahip iken, 1911 yılında yıllık maden üretiminin % 75'ine sahip olmuşlardır. Külçe simli kurşun, zift ve kömür dışında, Osmanlı İmparatorluğu'nda üretilen madenlerin tümü yurt dışına ihraç edilmekteydi. Yerli, yabancı ve anonim olarak işletilmekte olan bütün bu madenlerin devlete sağladığı gelir 80.000 lira kadardı.[46]

Avrupa sermayedarları Osmanlı İmparatorluğu'ndaki istifadelerini azamileştirmek için yatırım yapacakları alanları titizlikle seçmişlerdi. Bunlar, daha çok devlet teminatı altındaki alanlardı. Bundan dolayı imalat sanayine pek az ilgi göstermişlerdi. 1913 yılında yabancı sermayenin geniş anlamda sanayi sektöründe kurduğu şirketlerin ödenmiş sermayeleri aşağıdaki tabloda görülmektedir.[47]

Tablo 2.2. 1913 Yılında Yabancı Sermayenin Sanayi Sektöründe Kurduğu Şirketlerin Ödenmiş Sermayeleri[48]

	Milyon Kuruş
Maden işletmeleri	123
Elektrik, Havagazı su tesisleri	343
Tütün, tömbeki işletmeleri	309
İmalat Sanayi	265
Toplam	1.040

Maden çıkartma, tekel işletmeleri gibi rekabet kabul etmeyen konularda kayda değer yatırımların yapıldığı görülmektedir. Bankacılık ve sigortacılık alanlarındaki yatırımların bir kısmını da bu kategori içine sokmak mümkündür. Sanayi ve madencilik gibi üretim faaliyetlerine yatırılan yabancı sermayenin, dış borçlar dışında kalan yabancı

[45] Kurmuş, a.g.e. s. 147-148
[46] Gündüz Ökçün, XX.Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları, A.Ü. SBF Yay. Ankara, 1969, s. 803-895
[47] Bozkurt, a.g.e. s 124-125
[48] Bozkurt, a.g.e. s 124

yatırımları içindeki payı ise ancak % 9 kadardı. Bu bilgiler ışığında Fransa kadar diğer ülkelerin de Osmanlı İmparatorluğu'ndaki çıkarlarına ne denli önem verdikleri anlaşılmaktadır.[49]

2. Liman ve Rıhtım İnşaatları

Fransa, İzmir, İstanbul ve Beyrut gibi önemli kıyı şehirlerinde liman ve rıhtım inşaatları yapmıştır. İzmir limanı yapım ve işletme imtiyazı Kasım 1867'de *L.Chamaud, A. Baker* ve *G.Coanocina'ya* verilmiştir. Fakat mali güçlüklerle karşılaşan bu grup, imtiyazını Fransız *Dussaud* Kardeşlere bırakmıştır.[50]

1902'de kurulan Liman şirketinin sermayesi Almanlarca üstlenilmiştir. Böylece Anadolu demiryolu ağı ve İstanbul limanıyla rekabet eden Bağdat hattının başına modern bir liman kurulur. Savaş öncesi, İskenderiye limanının imtiyazını Bağdat şirketi elde eder. İngiliz sermayesi ise, İstanbul limanına ufak katkısı dışında, 1913'de Haliç'deki tersaneyi ve İzmir limanını modernleştirmekle görevlendirilen *Doklar, Tersaneler ve Denizcilik İnşaat Şirketini* (Armstrong, Wickers ve National Bank of Turkey) denetimi altında tutar. 1913'de *National Bank of Turkey*'in arkasındaki bir İngiliz grubu, Samsun, Trabzon, Bağdat ve Basra Limanlarının imtiyazını elde eder.[51] İzmir limanı ve Bağdat hattı ile ilgili çok daha kapsamlı bilgilere üçüncü bölümde değinilecektir.

3. Demiryolları

Bölümün başında da değindiğimiz gibi özellikle Lübnan ve Kudüs'te okul, hastane ve diğer kurumlardan oluşan bir ağ kuran Fransızlar; Selanik-İstanbul, İzmir-Kasaba ve Beyrut-Şam demiryolu hatlarını işletiyorlardı.[52]

Ayrıca *İstanbul Tramvay şirketi,* 1870'de İstanbul içinde ulaşım hizmeti vermek için kurulmuştu. Kuruluşunda Parisli ve İstanbullu bankerlerin yer aldığı şirket, 1898'de Fransızların yönetimine geçti. 1908'den sonra, elektrikli tramvaya geçilince çokuluslu

[49] Thobie, a.g.e. s. 404
[50] a.g.e. s. 377-378
[51] a.g.e. s. 384-389
[52] Khairallah, a.g.e. s. 147

bir konsorsiyum tarafından yönetilmeye başlandı. Konsorsiyum ilk iş olarak, 1914 yılı Haziranında tüneli de içeren *İstanbul Tramvay ve Elektrik İşletmesini* kurmuştu.[53]

4. Kamu Yönetimi ve Belediye Hizmetleri

Kamu ve Belediye hizmetleri yabancı sermayedarların oldukça ilgisini çekmiştir. Bunda, büyük kentleri modernleştirme zorunluluğu ve bu işlerin genelde az riskli olması büyük rol oynamıştır. Fakat Avrupa sermayesi Osmanlı İmparatorluğunu ekonomik olarak istila etmekle kalmamış, sosyal ve kültürel yatırımlarla da Osmanlı'ya vurdukları darbeyi pekiştirmişlerdi. Yani yabancı devletler Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ekonomik müdahalelerini kültürel yatırımlarla da desteklemişlerdi. Bu sayede yabancı devletler tarafından maşa olarak kullanın azınlıklar siyasi arenada Osmanlı aleyhine neticeler ortaya koymuşlardır. Ekonomik yatırımlarda, Avrupa devletlerinden geri kalan ABD, sosyal ve kültürel yatırımlarda önemli bir yer almıştı.

Kamu yönetimi ve Belediye hizmetleri arasında yabancı sermaye ile finanse edilen *Fenerler idaresi,* uzun bir süre yabancılar tarafından işletilmişti. Bu idare 8 Ağustos 1860'da kuruldu, 1959'da tasfiye edildi. *Marius Michel'in* yöneticiliğini yaptığı bu şirket başlangıçtan itibaren fener idaresinin imtiyazını 20 yıl için almıştı. Deniz taşıtlarından *"Fener Resmi"* adı altında vergi alınmasını öngören anlaşmaya göre, sağlanan gelirin % 78'i imtiyaz sahiplerine, % 22'si de devlete aitti. Bu işi yöneten *Collas* ve *Michel* her defasında imtiyazı uzatmanın yolunu buldular. Bu idare kısa zamanda alanını Kızıldeniz'e kadar yaydı. 1894'de, devletin payının, kazancın % 50'ye çıkarılmasına ve İngilizlerin isteği üzerine tarifenin % 20 düşürülmesine karşılık, imtiyaz 1924'e kadar uzatıldı. 1894–1913 arasında, imtiyaz sahipleri yılda ortalama 1.650.000 frank elde etmişlerdir. Bu miktar önceki on yıllık dönemin % 50 üstündeydi.[54]

Yine Belediye hizmetleri içerisinde *sular idaresi,* beş Paris Bankası *Societe Generale des Faux Paris'in* gözetiminde, 1882'de kuruldu. 1902'den itibaren Osmanlı Bankası'nın denetimine girdi.[55]

Bununla beraber, 1914'de *İstanbul Havagazı şirketi* Fransızlar tarafından kurulmuştur, 1911'de kurulan *İstanbul Telefon şirketi* ise çok ulusludur. Yabancı sermaye bunların dışında diğer büyük şehirlerde de birçok yatırımlarda bulunmuştu.

[53] Bozkurt, a.g.e. s. 136
[54] Thobie, a.g.e. s. 438-439
[55] a.g.e. s. 449

Bunlardan, 1892'de *İzmir Sular İdaresi,* 1909'da *İzmir Tramvay şirketi* ve *İzmir-Göztepe Tramvay şirketi* Belçika sermayesi ile kurulmuştur. *İzmir Havagazı Şirketi ise* İngilizler tarafından kurulmuştur.[56]

B. OSMANLI İHRACATININ BİLEŞİMİ VE TİCARET HADLERİ

Osmanlı merkez ticaret hadlerindeki uzun dönemli hareketler ile Osmanlı İmparatorluğu'ndan ihraç edilen hammaddeler ve ithal edilen işlenmiş ürünler arasındaki ticaret hadlerini çakışmaktadır. Çünkü 1910'ların başında Osmanlı ihracatının yaklaşık % 90'ı hammadde ve gıda maddelerinden oluşuyordu. Osmanlı ithalatı ise büyük ölçüde mamul mallardan oluşuyordu. 1910'lara gelindiğinde buğday, un, pirinç, şeker ve kahve gibi gıda maddeleri, Osmanlı ithalatının üçte birinden fazlasını oluşturmaktaydı.[57]

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ürün ekim kalıplarına, mono kültür (tek ürün) koşulları hiçbir zaman ve hiçbir bölgede egemen olmamıştı. En önemli sekiz ürünün (tütün, kuru üzüm, incir, ham ipek, ham yün, afyon, buğday ve arpa) toplam ihracat geliri içindeki toplam payı da genellikle % 50 dolaylarındaydı. Dolayısıyla, Osmanlı dış ticaret hadlerinin yalnızca bir ya da birkaç tarımsal ürünün dünya pazarlarındaki kaderine bağlı olmadığı ortaya çıkmaktadır. Diğer çevre ülkelerinde sık sık rastlanan monokültürün ağırlık kazanamamasının önemli nedenlerinden biri de Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasal bağımsızlığını tümüyle kaybedip resmen bir sömürge haline gelmemesidir. 19.yüzyılda merkezi devletin en büyük vergi kaynağını oluşturan küçük köylülüğün ortadan kaldırılması konusunda yabancı sermayenin yaptığı girişimlere karşı Osmanlı İmparatorluğu büyük bir direniş göstermişti. Bu koşullarda, diğer bazı çevre ülkelerindeki durumun tersine, yabancı sermayenin gücü, ürün ekim kalıplarını ve tarımdaki üretim tarzını doğrudan ve tümüyle belirlemeye yetmemiştir.[58]

Osmanlı İhracat fiyatlarının belirlenmesinde iki temel etken olarak, dünya pazarları ve Osmanlı arz koşulları olduğu söylenebilir. Monokültür koşullarının

[56] a.g.e. s. 674-675
[57] a.g.e. s. 703-742
[58] a.g.e. s. 420-424

varolmaması ve ihraç mallarının çeşitliliği, bütün Osmanlı ihraç malları için dünya pazarı talebinin fiyat esnekliğinin sonsuza yakın olması, Osmanlı arz koşullarının ihracat fiyatı üzerinde hiçbir etkisinin bulunmadığı anlamına gelmez. 1880 sonrası dönemde belli başlı ihraç malları tütün, kuru üzüm, incir, ham ipek, ham yün, afyon, buğday ve arpa idi. Önemi daha az olan ve hiçbirinin toplam ihracat içindeki payının % 5'i aşmadığı ürünler ise meşe palamudu, fındık, pamuk ve zeytinyağıydı. Bu mallardan pek çoğunun dünya ticaretinde, Osmanlı ihracatının payı oldukça düşüktü. Ancak, tütün, afyon, tiftik ve daha sınırlı ölçüde olmak üzere kuru üzüm ve incir Osmanlı ihracatı, İngiltere ve Almanya'nın ithalatında önemli bir yer tutuyordu. Dolayısıyla, bu mallarda talep esnekliğinin sonsuz olmadığını, Osmanlı arz koşullarının ihracat fiyatlarını bir ölçüde etkilediğini söylemek mümkündür. Bu bağlamda tütün, gerek Osmanlı İmparatorluğu'nun Türk Tütünü'nün hemen hemen tek ihracatçısı olması, gerekse ülkedeki tütün ekimi ve ihracatının özel koşulları nedeniyle, Osmanlı ihraç malları içindeki en ilginç örneğini oluşturmaktaydı. İmparatorlukta tütün ekiminin, satın alımının ve ihracatının denetimi ile yerli tüketim için sigara imali konularında tekel yetkisi, 1884 yılında Avrupa sermayesi tarafından kurulan Tütün Rejisi *(Regie de Tabac)* şirketine verildi. Buna karşılık Reji, Avrupalı tahvil sahiplerine aktarılmak üzere *Duyun-ı Umumiye* İdaresi'ne her yıl sabit bir miktar ödemeyi, yatırılan sermaye üzerinden her yıl % 8'lik bir bölümü kendi hissedarlarına ayırmayı, geri kalan kârını da kendi hissedarları, *Duyun-ı Umumiye* İdaresi ve Osmanlı Hükümeti arasında paylaştırmayı kabul ediyordu.[59]

Rejinin esas amacının Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'ne yapılan tütün ihracatını artırmak değil, kendi kârlarını azamileştirmek olduğu daha başından belli olmuştu. Bu nedenle, Rejinin üretim alan ve miktarının sınırlandırılmasına ve ihracat fiyatına ilişkin politikalarının 19.yüzyılda sömürge hükümetlerinin merkez ülkelerine bol ve ucuz hammadde ve gıda maddeleri sağlamaya yönelik yüksek miktar-düşük fiyat politikalarından çok, 20.yüzyılda siyasal bağımsızlığına sahip bir çevre ülkesinin izleyebileceği, ihracat gelirlerini azamileştirmeye yönelik, düşük miktar- yüksek fiyat politikasına yakın olduğu tahmin edilebilir.[60]

Rejinin, bu tekelci gücünden de yararlanarak, dünya pazarlarındaki diğer tütün türlerine oranla Türk tütününün fiyatını yükseltebildiği anlaşılmaktadır. Ancak bu

[59] a.g.e. s. 420-426
[60] a.g.e. s. 420-426

sonucun ne ölçüde diğer etkenlere, örneğin dünyadaki Türk tütünü talebinin genişlemesine veya bu tütünün kalitesinin düzelmesine bağlı olduğunu tam olarak bilmiyoruz. Bunlar bir yana, şurası kesindir ki, sözünü ettiğimiz ihraç fiyatı politikasından, yerli üreticiler yararlanmamışlardır. Reji, onlara karşı tek alıcı (monopsonist) olma konumundan sonuna kadar yararlanmıştır. Örneğin; eldeki verilere göre; 1890'dan sonra yerli üreticilere ödenen ortalama fiyat, ortalama ihraç fiyatının % 20 ila % 50 oranın altında kalmıştı. Rejide biriken kârlar ise, esas olarak, Avrupa'daki Osmanlı borç tahvili sahiplerine aktarılmaktaydı. [61]

Tütün örneği, emperyalist devletlerin müdahalesinden uzak bir çevre ülkesi devletinin, arz miktarını sınırlayarak dış ticaret hadlerini kendi lehine çevirebilmesinin kuramsal açıdan mümkün olduğunu ortaya koyuyor. Ancak, 19.yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu için böyle bir seçenek söz konusu değildi. Serbest ticaret anlaşmalarının imzalanmasından sonra Osmanlı İmparatorluğu, dış ticaret politikası açısından bağımsızlığını yitirmiş durumdaydı. Avrupa devletlerinin baskısıyla, Birinci Dünya Savaşı'na kadar ithalat ve ihracata uygulanan gümrük vergileri son derece düşük düzeylerde tutulmuş ve "açık ekonomi" koşulları egemenliğini sürdürmüştür. [62]

C. DIŞ BORÇLAR DIŞINDAKİ YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI

Aşağıdaki tablolarda 1888 ve 1914 yılında yabancı sermayenin sektörlere ve ülkelere göre dağılımını görmekteyiz.

[61] a.g.e. s. 420-426
[62] a.g.e. s. 420-426

Tablo 2.3. 1888 Yılı Başında Yabancı Sermayenin Sektörlere Göre Dağılımı[63]
(Ödenmiş Sermaye ve Tahviller Toplamı; Bin İngiliz Sterlini Olarak)

	Fransız		İngiliz		Alman		Diğer Ülkeler		Toplam	Sektörün Toplamdaki Payı	
		%		**%**		%		%		%	
Demiryolları	**648**	**12,3**	3,349	63,3	166	3,1	1.120	21,2	5.283	100	33,4
Limanlar	**-**	**-**	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belediye Hizmetleri (su, gaz vb.)	**87**	**5,9**	961	65,3	-	-	424	28,8	1.427	100	9,3
Bankacılık	**2.500**	**50**	2.500	50	-	-	-	-	5.000	100	31,6
Ticaret	**700**	**54,7**	580	45,3	-	-	-	-	1.280	100	8,1
Sanayi	**900**	**47,5**	795	42,0	-	-	200	10,6	1.895	100	12
Madencilik	**185**	**20,7**	710	79,3	-	-	-	-	895	100	5,6
Dış Borçlar dışındaki toplamı	**5.020**	**31,7**	8.895	56,2	166	1,1	1.744	11,0	15.825	100	100
1890 yılında dış Borçlar(itibari Değ.)	**44.600**	**37,6**	27.400	23,1	13.800	11,7	32.700	27,6	118.500	100	

Tablo 2.4. 1914 Yılı Başında Yabancı Sermayenin Sektörlere Göre Dağılımı
(Ödenmiş Sermaye ve Tahviller Toplamı; Bin İngiliz Sterlini Olarak)[64]

	Fransız		İngiliz		Alman		Diğer Ülkeler		Toplam	Sektörün Toplamdaki Payı	
		%		**%**		%		%		%	%
Demiryolları	**23.247**	**49,6**	4.588	9,8	17.248	36,8	1.785	3,8	46.868	100	63,1
Limanlar	**2.206**	**69,1**	409	12,8	576	18,1	—	—	3.191	100	4,3
Belediye Hizmetleri (su, gaz vb.)	**1.701**	**44,6**	363	9,5	304	8,0	1.449	38,0	3.816	100	5,1
Bankacılık	**3.400**	**38,2**	2.950	33,1	1.750	19,7	800	9,0	8.900	100	12,0
Sigorta	**450**	**81,8**	100	18,2	—	—	—	—	550	100	0,7
Ticaret	**3.031**	**70.7**	757	17,6	300	7,0	200	4,7	4.289	100	5,8
Sanayi	**1.220**	**30,8**	1.665	42,1	300	7,6	774	19,6	3.959	100	5,3
Madencilik	**2.007**	**73,5**	450	16,5	175	6,4	100	3,7	2.732	100	3,7
Dış Borçlar dışındaki toplamı	**37.262**	**50,4**	11.281	15,3	20.653	27,5	5.108	6,8	74.305	100	100
Dış Borçlar (itibari Değeri)	**75.300**	**53,0**	19.900	14,0	29.900	21,0	17.100	12,0	142.200	100	
Toplam	**112.562**	**52.0**	31.181	14,4	50.253	23,2	22.108	10,2	216.505	100	

[63] Pamuk, a.g.e. s. 74
[64] a.g.e. s. 75

1888–1896 yıllarında demiryolları ve diğer dolaysız yabancı yatırım dalgası sırasında net fon akımlarının yönünün bir kez daha değiştiğini, sermaye girişinin ağır bastığını görüyoruz. Dünya ekonomisinin yeni bir genişleme dönemi ile çakışan 1897–1913 yıllarında ise, hem dış borçlarda, hem de dolaysız yatırımlarda yabancı sermaye, daha önce yaptığı yatırımların meyvelerini toplamaktadır. Bu yıllar İmparatorluktan Avrupa ülkelerine artı değer aktarımının en güçlü dönemi olmuştur. 1888 ve 1914 yıllarına ilişkin hesaplamalar, Osmanlı dış borçlarına yatırılan yabancı sermayenin, dış borçlar dışındaki alanlara yapılan dolaysız yabancı yatırımlar hacminden daha büyük olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak, 1888–1914 arasında dolaysız yabancı yatırımların daha hızlı büyümesi sonucu, 1888'de dış borçlardaki yabancı sermayenin yaklaşık yedide biri kadar tutan bu yatırımlar, 1914'e gelindiğinde dış borçlardaki yabancı sermayenin yarısı büyüklüğüne erişmişlerdir. 1914 yılında, demiryolları Osmanlı borçları dışındaki yabancı yatırımlarda üçte ikiye yakın pay ile dış borçlardan sonra yabancı sermayenin en büyük yatırım alanı durumundaydı.[65]

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yabancı sermaye yatırımlarının devlet borçlarında ve demiryollarında yoğunlaşması, Avrupa sermayesinin 19.yüzyılda dünya çapındaki yatırımlarının sektörlere göre dağılımına ana çizgileri ile benzemektedir. 1913 sonunda yabancı ülkelerdeki 3,7 milyar sterlinlik İngiliz sermayesinin % 41-42'si demiryollarına yatırılmıştı. Yabancı devlet tahvillerinin İngiliz yabancı yatırımlarındaki payı yaklaşık % 26 idi. Fransız ve Alman devletlerinin bu ülkelerden sermaye ihracının yönlendirilmesinde daha etkin rol oynamaları nedeniyle, aynı zamanda bir siyasi nüfuz aracı olarak kabul edilen devlet borçlarının, Fransız ve Alman dış yatırımlarındaki payı daha yüksektir. Yine de demiryolları, Fransa ve Almanya'nın yabancı yatırımlarında önemini korumaktadır. 1914'te yabancı ülkelerdeki 1,8 milyar sterlinlik Fransız sermayesinin üçte ikisine yakın bölümü yabancı devlet borçlarına yatırılmıştır; demiryollarının payı ise % 15'in üzerindeydi.[66]

Demiryollarının çevreleşme sürecindeki rollerini daha ayrıntılı incelemek gerekir. Demiryolları bir yandan, özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun kilometre garantisi uygulaması sonucu, Avrupa sermayesi için kendi başlarına kârlı birer yatırım durumuna gelirlerken, diğer yandan da sermayeyi ihraç eden ülke ekonomisi için ucuz hammadde ve gıda maddeleri temini ve mamul maddelere pazar yaratmak işlevini

[65] a.g.e. s. 76
[66] a.g.e. s. 76-77

yükleniyorlardı. Osmanlı İmparatorluğu açısından ise, yabancı sermaye denetimindeki demiryolları yapımı, İmparatorluğun emperyalist Avrupa devletleri arasında çeşitli nüfuz bölgelerine ayrılması sürecinde en büyük etken olarak belirmektedir. Herhangi bir bölgede de demiryolları yapımı, ilk aşamada, gerekli yapı ve işletme malzemelerinin yatırımın yapıldığı ülkeden ithal edilmesine yol açtı. Bu yolla Avrupa demir-çelik mamullerine dünya çapında yaratılan talep, hem mutlak olarak, hem de bu sanayi dalının toplam üretimindeki payı bakımından, hiç küçümsenmeyecek miktarlara varmaktadır. Yapımlarından sonra demiryolları, aynı Avrupa ülkesinin mali ve ticari sermayesinin yardımıyla girdikleri bölgelerde, ihracata yönelik hammadde ve gıda maddeleri üretimini artırmaya başladılar. Bir yandan pazara dönük tarımsal üretim genişlerken, diğer yandan demiryollarının ulaştırma maliyetlerini düşürmesi sonucu, zanaatlar Avrupa sanayi ürünlerinin rekabeti karşısında yıkılıyor, Avrupa mamul mallarına olan talep giderek artıyordu. Böylece, bölge ile demiryollarını yapan Avrupa ülkesi arasındaki ticaret hızla gelişti, öte yandan, Avrupa ülkesinin mali ve ticari sermayesinin bölgedeki tekelci durumu ulaştırmadaki tekelle birleşince, diğer Avrupa ülkelerinin bu bölgedeki ticari rekabeti büyük ölçüde engellendi. Daha sonraki aşamada, aynı Avrupa ülkesinin sermayesi bölgede yatırımlara girişti. Osmanlı İmparatorluğu'nda bu yatırımlar belediye hizmetlerinde (su, gaz, elektrik v.b.), demiryollarını Avrupa ülkelerine bağlayan kıyı kentlerinde liman yapımında, sanayide ve madencilikte yoğunlaştı.[67]

Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki yarım yüzyıllık sürede Avrupa emperyalizminin Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bölgelerine girişinde gözlemlenen süreç ana hatları ile buydu. 1850'lerin sonu ve 1860'ların başında Batı Anadolu'da demiryolları yapımı, bu bölgede rakipsiz İngiliz egemenliği dönemini başlattı. Demiryolları yapımını, bölgenin İngiltere ile olan ticaretinde hızlı artışlar ve madencilik, sanayi ve belediye hizmetlerinde İngiliz yatırımları izledi. Kısa bir süre için de olsa, İngiliz sermayesinin bölgede toprak satın alıp kapitalist çiftlikler işletmeyi denediği görüldü. Aynı şekilde 1880'lerin sonu ve 1890'ların başında Suriye ve Filistin'de başlayan demiryolları yapımı, bölgenin Fransa ile ticaretinin hızla büyümesine yol açtı. Bunu Fransa'nın özellikle belediye hizmetleri ve limanlar alanındaki yatırımları izledi. Dünya Savaşı sonrasında Osmanlı İmparatorluğu paylaşıldığında, Suriye'nin Fransa'nın payına düşmesi, 1880'lere ve daha gerilere uzanan

[67] Thobie, a.g.e. s. 404-424

bu gelişmelerin doğal bir sonucuydu. Gene 1880'lerin sonu ve 1890'ların başında, İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya, 19.yüzyılın sonunda da Bağdat demiryolunun yapımı Orta ve Güney Anadolu'ya Alman sermayesinin girişi sürecini başlattı. Demiryollarının yapımını, bölgenin Almanya ile olan ticaretinin artması izledi. Orta ve Güney Anadolu, Almanya tarafından bu ülkenin gelecekteki buğday ve pamuk ihtiyacını karşılayabilecek bir alan olarak görülmeye başlandı. Bölgedeki Alman yatırımları tarımsal üretimi artıracak altyapı yatırımlarına yöneltildi. Ancak Dünya Savaşı'nın çıkması ve Almanya'nın yenilgisi ile sonuçlanması, Orta Anadolu'da bir yarı-sömürge yaratmaya yönelik tasarıların gerçekleşmesini engelledi.[68]

Dolaysız yabancı yatırımları incelerken üzerinde durulması gereken önemli bir nokta da dolaysız yatırımların, özellikle demiryolları yapımına giden yabancı sermayenin 1888–1896 yılları arasında yoğunlaşmasıdır. 1880'lerin ikinci yarısı Almanya'nın, emperyalistler arası dünyayı paylaşma yarışında çabalarını özellikle Balkanlar ve Ortadoğu'da yoğunlaştırmaya başladığı bir dönemdir. Almanya'nın Osmanlı hükümetinden Bağdat demiryolunun ilk aşaması için imtiyaz koparması, Fransa'yı harekete geçirmiş ve 1888'den sonra kısa bir süre içinde Fransız sermayesi Alman sermayesinden daha fazla demiryolu yapımı gerçekleştirmiştir.[69]

1880'lerde Osmanlı ekonomisi ve maliyesi güçlü dış dinamiklerin olumsuz etkisi altına girmişti. Orta ve Batı Avrupa'daki 1873–1896 Büyük Bunalımı, Osmanlı ekonomisini de etkilemişti. 1873'ten sonra birincil malların fiyatları gerilerken, Osmanlı ihracatının büyüme hızı da önemli ölçüde düşmüştü. Bu gelişmeler Osmanlı maliyesini olumsuz yönde etkilemişti. 1880–1890 yılları arasında hazinenin iki temel gelir kaynağı olan öşür ve gümrük vergilerinden sağlanan toplam gelir artmadı, bir miktar azaldı.[70]

Oysa aynı dönemde bazı gelirleri Duyun-ı Umumiye İdaresi tarafından denetim altına alınan Osmanlı İmparatorluğu büyük miktarlarda dış borç ödemesi yapıyordu. Eğer kısa vadeli borçların ödemeleri de bu miktara eklenecek olursa, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıllık borç ödemeleri, tüm gelirinin % 35'ine yaklaşmaktaydı. 1854–1875 döneminden farklı olarak, Osmanlı bürokrasisi 1880'lerde dış borçlanmaya başvurmak konusunda tereddüt etmekteydi. Daha önceki deneyim, dış borçlanmanın krizi sadece ertelediğini ve uzun vadede ağırlaştırdığını göstermişti. Ayrıca bu dönem borçlanmaların düşük düzeyde kalmasında rol oynamıştı. Böylece Alman ve Fransız

[68] Pamuk, a.g.e. s. 67-79
[69] Thobie, a.g.e. s. 404-424
[70] a.g.e. s. 404-424

sermayesinin İmparatorluk içinde demiryolu yapımı için imtiyaz koparmaya çalıştığı bir dönemde, merkezi bürokrasi de mali krizine uzun vadeli çözüm aramaktaydı. Demiryollarının merkezi bürokrasi için çekici oluşu bazı mali nedenlere bağlanabilir. Her şeyden önce demiryolu, iç bölgelere ulaştırma maliyetlerini düşürerek, henüz ekilmemiş alanların ihracata yönelik tarımsal üretime geçmelerini sağlayabilirdi. Daha fazla tarımsal ürün ise merkezi bürokrasi için daha fazla vergi geliri demekti. İkinci olarak, demiryolları yapımı, savaş ve barış zamanlarında İmparatorluğun en uzak köşelerini İstanbul'a bağlayacaktı. Demiryollarının yapımı ile vergilerin daha etkin toplanabileceği, en ücra köye ulaşılarak merkezi devletin vergi gelirlerine her zaman ortak olan yerel unsurların payının azaltılacağı düşünülüyordu. Üçüncü neden, dünya buğday piyasalarındaki gelişmelerle ilgiliydi. Buğday fiyatlarında 1870'lerde başlayan düşüş, kıta Avrupa'sında, özellikle büyük buğday üreticisini koruyucu gümrük politikalarının uygulanmasına yol açmıştı. Osmanlı İmparatorluğu ise, 1838 Türk-İngiliz Serbest Ticaret Antlaşması'na göre, Avrupa ülkelerinin izni olmaksızın gümrük duvarlarını yükseltemiyordu. Bu nedenle bir yandan, Osmanlı buğday ihracatı uluslararası piyasalarda Kuzey Amerika, Rusya ve diğer ülkeler buğdayının rekabeti karşısında gerilerken, bir yandan da ithal edilen ucuz buğday Osmanlı kentlerinde kendine pazar yaratmaya başlıyordu.[71] Osmanlı buğday fiyatlarının yüksek olmasının temel nedeni, iç bölgeler (özellikle İç Anadolu) ile büyük limanlar ve kentler arasında yeterli bir ulaştırma ağının olmamasıydı. İç Anadolu'da demiryolları yapımı, bu bölge buğdayının hem ülke içi, hem de uluslararası pazarlarda yabancı buğdayla rekabet etmesini kolaylaştıracak, böylece devlet hazinesine ek öşür geliri sağlanabilecekti.[72] Ne var ki, demiryolları merkezi devletin umduğu mali ferahlığı sağlayamamıştır. Vilayetlere göre öşür gelirleri incelendiğinde, demiryollarının geçtiği vilayetlerde öşür gelirlerinin daha hızlı arttığı görülmektedir. Ancak, yabancı demiryolu şirketlerine kilometre garantisi adı altında yapılan ek ödemeler, bu gelir artışlarının çok üzerinde olmuştur. Örneğin, 1893–1909 yılları arasında Anadolu Demiryolu Şirketi'ne yapılan ödemeler 3 milyon sterlinden fazladır. Oysa aynı yıllarda Ankara vilayetinde toplanan tüm öşür gelirleri bu miktarın altında kalmaktadır.[73]

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda yatırım hacmi

[71] Khairallah, a.g.e. 123-142
[72] Parvus Efendi (Alexander Israel Helphand), Türkiye'nin Mali Tutsaklığı, May Yay., İstanbul, 1977, s. 139-146
[73] Donald Quataert, Osmanlı Devletinde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), Yurt Yay. Ankara, 1977, s. 159

1907–1908 ve 1913–1914 yıllarında toplam yatırımların yılda ortalama 19 milyon Osmanlı lirası veya 17 milyon sterlin dolaylarında olduğu görülmektedir. Aynı dönemde dolaysız yatırımlar için giren yabancı sermaye yılda 1,7 milyon sterlin dolaylarında olduğuna göre, İmparatorluktaki toplam yatırımların % 10'a yakın bir bölümü yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmekteydi. Ancak, yine aynı dönemde dolaysız yabancı yatırımlardan kaynaklanan kâr aktarımı, yılda 3 milyon sterlini buluyordu. Dolayısıyla, yabancı sermayenin sermaye birikimi sürecine net fon sağlama türünden bir katkısı olduğu söylenemez. [74]

D. İNGİLİZ, FRANSIZ VE ALMAN YATIRIMLARININ ANA HATLARI

Dolaysız yabancı yatırımların ülkelere göre dağılımını ve bu dağılımın zaman içindeki değişimini incelediğimizde, ortaya dış borçlardakine benzer bir tablo çıkmaktadır. İngiliz sermayesi, 1860 ve 1870'lerde dış borçlar dışındaki yabancı sermaye girişinde birinci sıradaydı. İngiliz yatırımlarının çoğunluğu İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının yapımını izleyen yıllarda Batı Anadolu bölgesine yönelmişti.[75] 1888 yılında dış borçlar dışındaki yabancı yatırımlarda İngiliz sermayesi en büyük paya sahipti. Bu tarihten sonra İngiltere'nin dolaysız yatırımlardaki payında hızlı bir düşüş görülmektedir. Bu durum, yalnız yeni yatırımların çok düşük düzeylerde kalmasından ileri gelmiyordu. İngiliz sermayesi İzmir-Kasaba demiryolu gibi önemli bazı yatırımlarını diğer Avrupa ülkelerinin sermaye gruplarına satmaya başlamıştı. Dolayısıyla, 1880'lerden sonra İngiliz sermayesi kâr aktarımı ve önceden giren sermayenin geri dönmesi biçimlerinde, getirdiğinden fazlasını İngiltere'ye yollamaya başladı. Böylece İngiliz sermayesinin toplam dolaysız yabancı yatırımlar içindeki payı, 1888 başında % 56'dan 1914 başında % 15'e gerilemiştir. İngiltere'nin Osmanlı dış ticaretindeki payı da 1880'lerden sonra gerilemeye başlamıştı. 1880-1882'de toplam Osmanlı ithalat ve ihracatında İngiltere'nin payı % 37 iken, bu pay 1909-11'de % 21'e düşmüştü. Yine de, İngiltere'nin Osmanlı dış ticaretindeki payının gerilemesi, İngiliz yatırımlarındaki kadar hızlı ve çarpıcı olmamıştır. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde İngiltere, Osmanlı dış ticareti içinde en büyük payı almaya devam ediyordu.[76]

Osmanlı dış borçları dışında kalan yabancı yatırımlarda % 32'lik payı ile 1888'de

[74] Pamuk, a.g.e. s. 81
[75] Khairallah, a.g.e. s.126-28
[76] Deutsche Reich, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin, 1907, s. 230

İngiltere'nin ardında ikinci sırada olan Fransız sermayesi, özellikle 1888–1896 arasında Suriye ve İmparatorluğun diğer bölgelerinde önemli yatırımlar yapmıştı. 1914'e gelindiğinde Fransız sermayesi, hem dış borçların hem de dış borçlar dışındaki yabancı yatırımların yarısından fazlasını elinde tutuyordu. Fransız sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'nda birçok bölgeye etkili biçimde yayılabilmesinde ve demiryolları ile diğer alanlarda geniş yatırımlar yapabilmesinde Osmanlı Bankası çok önemli rol oynadı. İngiliz ve Fransız sermayesi tarafından % 50'şer payla kurulmuş olduğu halde banka, özellikle İngiliz sermayesinin zamanla önemini kaybetmesinden sonra, tümüyle Fransız sermayesinin çıkarlarını savunan bir politika izledi. Ancak, Fransa'nın yabancı yatırımlardaki payı genişlerken, Osmanlı dış ticaretindeki payında 1880–1882 sonrasında gerileme görüldü. Fransa'nın Osmanlı İthalat ve ihracatındaki payı 1880-1882'de % 20'den, 1909-1911'de % 11'e düştü. İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı dış ticaretindeki paylarının gerilemesi, bir yandan Almanya'nın güçlü ve etkili rekabetinden, diğer yandan da Osmanlı dış ticaretinin İtalya gibi sanayileşmekte olan diğer Avrupa ülkelerine kaymaya başlamasından kaynaklanıyordu.[77]

Alman sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'na girişi, 1888'de *Deutsche Bank* önderliğindeki bir Alman grubunun Anadolu demiryolları imtiyazını alması ve ertesi yıl İzmit-Ankara demiryolunun yapımına başlamasıyla oldu. Yine 1888'de *Deutsche Bank*, demiryolu imtiyazının verilişini hızlandırmak amacıyla yeni bir Osmanlı İstikrazını Alman borsalarında satışa çıkarmayı üzerine almıştı. Böylece bu banka, Alman sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki öncülüğünü yaptı. Birinci Dünya Savaşı'na kadar ki dönemde Osmanlı sınırları içindeki Alman-Fransız rekabeti, büyük ölçüde *Deutsche Bank-Osmanlı Bankası* rekabeti biçiminde gelişti. Üstelik Osmanlı İmparatorluğu'na Alman sermayesinin girişinde 1888 yılının bir dönüm noktası oluş-turmaktadır. 1888 yılı başında Alman sermayesinin dış borçlar dışında kalan yabancı yatırımlardaki payı ancak % 1 kadardı.[78] Adana-Mersin demiryolundaki payı, Alman sermayesinin İmparatorluktaki tek yatırımını oluşturuyordu. 1914 başında ise aynı pay % 27'yi aşmıştı. Öte yandan, Almanya'nın Osmanlı dış ticareti içindeki payı 1880 sonrasında İngiltere ve Fransa'nın aleyhine artmış, 1909-1911'de % 12'yi aşmıştı.[79]

[77] a.g.e. s. 231
[78] Deutsche Reich, Vierteljahrshefte Zur Statistik des Deutschen Reichs (1915), Cilt I, s.117-118
[79] Shereen Khairallah, Railways in the Middle East 1856–1948, Liban, 1991, s. 136

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ TİCARET VE ULAŞIM SEKTÖRÜNDEKİ YATIRIMLAR

Osmanlı İmparatorluğu, kıtalararası ulaşım yönünden çok uygun bir coğrafi konuma sahip olmasına rağmen 18.yüzyılın ortalarından itibaren, gerek Avrupa gerek Asya yakasında yol ve taşıyıcılar konusunda yetersiz duruma gelmişti. Düzenli ve hızlı bir ulaştırma sistemi hem ticari ihtiyaçların hem de dış güvenliğin önemli bir gereği olduğundan bu bölümde öncelikle İmparatorluğu demiryolları, kara ve deniz ulaştırması incelenmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda dış borçlar genellikle demiryolları lehine kullanılmıştır. Aynı zamanda Avrupa devletleri de başka devletleri ele geçirmek ve bunlara çabuk ve kolay ulaşmak için Osmanlı'dan yol açmak, İmparatorluğu önce iktisaden ve sonra siyaseten ele geçirmek için demiryolu faaliyetlerini arttırdıkları gözlenmiştir.[80]

A. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLLARI ÖNCESİ KARA VE DENİZ ULAŞIMI

İmparatorluk, tarih boyunca kıtalararası ulaşım yönünden elverişli bir coğrafi duruma sahip olmuştur. Her zaman ticari eşya ve yolcu ulaşımı Anadolu'nun İzmir, İskenderun ve Trabzon limanlarına yapılmış ve karayolları ile Anadolu içlerine, İran, Afganistan ve Hindistan'a ulaştırılmıştı. Ancak 18.yüzyılın ortalarından itibaren, gerek Avrupa, gerek Asya yakasında yol ve taşıyıcıların yetersizleşmesi, Osmanlı yöneticilerini bu konu üzerinde çare bulmayı itmişti. Çünkü kara ulaştırmasının geliştirilmesi, hem ekonomi dışı (idari ve askeri) ihtiyaçlar, hem de ekonomik ihtiyaçlar yönünden önemliydi. Ekonomi dışı ihtiyaçlar yönünden elverişli ve hızlı bir ulaşım

[80] Jacques Thobie, İnterets et İmpérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914), Sorbonne Yay. Paris, 1977, s. 318-320

sistemi merkezi iktidarın farklı topluluklar üzerindeki hakimiyetinin zorunlu bir aracıydı. Özellikle 19.yüzyılda Osmanlı'da ortaya çıkan milliyetçilik hareketlerinin yaygınlaşması bu zorunluluğun yerine getirilmesini hızlandırmaktaydı. Düzenli ve hızlı bir ulaştırma sistemi, aynı zamanda dış güvenliğinde önemli bir gereği idi. Ekonomik ihtiyaçlar yönünden ise kara ulaştırması, belirli bölgelerde üretilen fazla ürünlerin, eksiği çekilen bölgelere ucuz bir şekilde ve hızla her mevsimde götürülebilmesi, toprakta kalmaması için gerekliydi.[81]

Buna rağmen, Tanzimat'a gelinceye kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun planlı bir yol politikası yoktu. Ayrıca, bayındırlık işleri için yeterli harcamalar yapılmamış ve gerekli kurumlar oluşturulmamıştı. Tanzimat ile birlikte oluşturulmaya çalışılan yol politikası, ilke olarak ilk defa 1856 ıslahat fermanı ile kabul edilmiştir.[82]

Fakat modern anlamda karayolu yapımı için ilk adım, 1866 yılında yürürlüğe giren *"Turuk-ı meabir hakkında nizamname"* ile atılmıştır. Bu nizamname ile karayolları yapımı, bakım ve tamiri teknik kurallara bağlanıyor ve gerekli örgüt kurulmuş oluyordu.[83]

Yabancı sermaye az da olsa karayolu yapımına da teşebbüs etmiştir. Buna bir örnek teşkil etmesi bakımından Beyrut-Şam arası yabancı sermaye tarafından inşa edilen karayolunu gösterebiliriz. Temmuz 1857'de, bir "imtiyaz anlaşması" ile *Kont Edmond de Perthuis' e*, ferman tarihinden itibaren 50 yıl süreyle yolu işletme önceliğine sahip olacak bir şirketin aracılığıyla, Beyrut-Şam arasında yapılacak araba yolunun imtiyazı verilmiştir. Ekim 1858'de, *Kont Perthuis*, 3.000.000 milyon frank sermaye ile Beyrut-Şam Karayolu Şirketini kurar. Taşımaya elverişli bu yol, Lübnan ve Antilübnan sıradağlarının doğal sınırlarıyla ayrılan Şam ve Beyrut gibi iki büyük kent arasında yolcu ve eşya trafiğini büyük ölçüde geliştirme, ama aynı zamanda, Mezopotamya'nın Halep'e yönelmeye daha istekli kervan trafiğinin önemli bir bölümünü de Şam'a çekme amacına yönelikti. [84]

Deniz ulaşımına gelince, Karadeniz ve Akdeniz 18.yüzyılın başlarına kadar Türk denizciliğinin egemenliğinde bir Türk gölü halindeydi. Fakat Kapitülasyonların olumsuz etkileri denizcilik ve deniz ulaşımında da kendini göstermişti. Marmara Denizi

[81] Paul Imbert, Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri Türkiye'nin Meseleleri, Havas Yay. İstanbul, 1981, s. 17-21
[82] Muhteşem Kaynak, Osmanlı Devletinde Ulaştırma Sistemi ve Demiryolları, 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 yılı Sempozyumu, İzmir. İTO Yay.1985, s. 29-30
[83] Alptekin Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, Maliye Bak.Yay.No:1974-162, s. 81-82
[84] a.g.e. s. 90

bile yabancı bayraklı gemilerin çoğunlukta bulunduğu bir deniz haline gelmişti.[85]

Denizlerde ticaret serbestisi uluslararası bir kural olmakla beraber, her devletin kendi ülkesinin limanları arasındaki deniz ulaşımını yalnızca kendi yurttaşlarına bir hak olarak tanıması kabul edilmişti. "Kabotaj Hakkı" olarak tanımlanan bu hak, kapitülasyonlar aracılığı ile Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenlik hakları arasından çıkmıştı. Yabancılar Osmanlı İmparatorluğu sahillerinde diledikleri gibi ulaştırma ve liman hizmetleri yapabiliyorlardı.[86]

18.yüzyılda Osmanlı kıyı taşımacılığında, modern gemilere sahip olması ve kabotaj hakkı nedeniyle Avrupalılar üstün duruma geldiler. İngiliz-Fransız savaşının başlaması Avrupalıların Osmanlı'daki denizcilik faaliyetlerinin azalmasına yol açarken Yunan denizciliğinin de önem kazanmasını sağlamıştı. Yunan denizciliği buharlı gemiler çıkana kadar Avrupa ile rekabet eder haldeydi.[87]

Osmanlı sularında ilk buharlı gemi, 1827 tarihinde işletilmeye başlanmıştır. Aynı tarihte bir buharlı gemi satın alınarak Türk deniz filosuna katılmış ve personel yetiştirilmesine başlanılmıştı. Daha çok savaş ihtiyaçlarıyla dışarıdan buharlı gemi satın alındı ve motor v.b. aksamı dışarıdan ithal edilerek yapımı gerçekleştirilirdi. Ticari amaçlı gemi alımı ve buharlı gemiyle deniz ticaretinde ilk girişim, Fevaid-i Osmaniye adlı devlete ait deniz taşımacılık şirketinin 1843'te kurulmasıyla gerçekleşmişti.[88]

1851 yılında Fuat Paşa ve Cevdet Paşa ilk Osmanlı Anonim Şirketini kurarak Türk deniz ticaretinde önemli bir rol oynayacak Şirket-i Hayriye'yi oluşturmuşlardı. Bunun faaliyete geçmesinden sonra Boğaziçi seferlerini bırakan Fevaid-i Osmaniye'nin adı 1870'de İdare-i Aziziye, 1878'de İdare-i Mahsusa, 1910'da da Osmanlı Seyr-i Sefain idaresine dönüştürülmüştü.[89]

B. AVRUPA'NIN DURUMU VE OSMANLI DEMİRYOLU POLİTİKASI

Avrupa 1860–1870 yılları arasında altın çağını yaşamıştır. Merkantilist dönemde önemli miktarda sermaye birikimi yapılmış ve sanayi devrimiyle beraber gelişen hızlı ve seri üretim Avrupa'nın dünya pazarlarına açılmasını gerektirmişti. Ulusal pazarların doyum noktasına ulaşması ve üretim fazlasını eritecek güçten yoksun bulunması

[85] İbrahim Murat Bozkurt, Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye (1854-1914), Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1995, s 84
[86] Müderrisoğlu, a.g.e. s. 90
[87] Bozkurt, a.g.e. s. 84
[88] Kaynak, a.g.e. s. 30-31
[89] a.g.e. s. 30-31

sermaye ihracını zorunlu kıldı. Fakat Avrupa sermayedarları nereye nasıl sermaye ihraç edeceklerinin titizlikle seçtiler. Ve bu seçimi Osmanlı İmparatorluğu'nda dış borçlar suretinde ve doğrudan yatırım olarak da en çok demiryolları lehinde kullandılar. Demiryolu yatırımları Avrupa'nın dünya çapındaki yatırımlarında da önemli bir yere sahiptir. Bunda amaç, İmparatorluğu kolay temin edilebilen bir hammadde kaynağı haline getirebilmek ve İmparatorluğun her yerini içine alabilecek bir pazar yapmaktı. Nitekim İngiltere'nin Hindistan'a çok kısa sürede döşediği yüzlerce kilometrelik demiryolu ağında da aynı amaç güdülmüştü.[90]

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapmak isteyen devletlerin güttükleri gayeler özellikle üç noktada toplanabilir:

1) Başka devletleri ele geçirmek ve bunlara çabuk ve kolay ulaşmak için Türkiye'den yol açmak: (İngilizlerin Hindistan'a doğru açmak istedikleri yol siyasetinde olduğu gibi) politik bir gaye,

2) Türkiye'yi önce iktisaden ve sonra siyaseten ele geçirmek gayesi: Ekonomik ve politik bir gaye,

3) Sırf kendi menfaatleri uğrunda, Türkiye'de demiryolu yapmak gayesi; özel ekonomik gaye. [91]

Sonraki konularda inceleyeceğimiz gibi, yabancıların yaptıkları demiryolu hatlarından güttükleri gayeler yukarıda sayılan üç maddeden birinin kapsamına dahildir.

Fakat bunların yanında Osmanlı İmparatorluğu'nun da demiryollarına ihtiyacı vardı. Ve bu ihtiyacın giderilmesinde yabancı sermayeye müracaat edilmesi şarttı. Bu şartın gereği olarak da, yabancı sermayedarlar çeşitli imtiyazlar karşılığında demiryolları yapımı işi verildi, verilen bu imtiyazların ve işletmeye açılan demiryollarının müspet ve menfi tesirleri sonraki konularda incelenecektir.[92]

Osmanlı İmparatorluğunu demiryollarına yönelten önemli bir neden, o sıralar metropol ülkeler tarafından bu yolda yapılan telkinlerdi. Ayrıca, Avrupa meftunu bazı sadrazamların da etkisi olmuştu.[93]

Demiryolları zamanın verimli ve olumlu bir ulaştırma aracıydı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu o sıralar böyle bir ulaştırma aracını gerektirecek ve başlatacak bir ekonomik yapıya sahip değildi. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarını gerektirecek

[90] Thobie, a.g.e. s. 318-320
[91] Muhlis Ete, Münakat, İstanbul İ.Ü.Yayınları No:69, Güven Basım, 1938, s. 92
[92] Thobie, a.g.e. s. 318-320
[93] Shereen Khairallah, Railways in the Middle East 1856–1948, Liban, 1991, s. 123

ne kömür, demir ve çelik üretiminde bir gelişme, ne de mal ulaştırmasında zamana özel önem verilmesini zorunlu kılan yoğun üretim artışı vardı. Yol sıkıntısı, Osmanlı'da iç gümrükler v.b. uygulamalarda pazar bütünleşmesini olumsuz yönde etkilemiş ve özellikle yerli tüccarların mal dolaşımını engellemişti.[94]

Elbette ki, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımında mali ekonomik unsurların hiç dikkate alınmadığı söylenemez. Demiryollarının geliştirilmesi Osmanlı Hükümetlerine vergi gelirlerini daha etkili bir şekilde toplama imkânı verebilecekti. Ayrıca, yapılacak demiryollarının tarımsal üretim üzerindeki özendirici etkisi de, vergi gelirlerinin artması demekti. Bunlarla beraber, çeşitli mallar için dünya piyasalarındaki fiyatlarda belli zamanlarda meydana gelen sıçramalar, özellikle de dış ticarete yönelik üretimde bulunan bölgelerde demiryolu yapımlarını özendirmiş olduğu da söylenebilir.[95]

Osmanlı İmparatorluğu'nun genel olarak yol yapımında özel olarak da demiryolu yapımına daha çok askeri görüşler hâkim olmuştur. Örneğin, Bağdat demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesinde ve yapımında II.Abdülhamid' in iki beklentisi olmuştur. Biri, Osmanlı İmparatorluğu'nda çıkarları olan İngiltere ve Fransa'yı Almanya ile karşı karşıya getirmesi, diğeri ise, İmparatorluğu kuzeyden güneye kat edecek olan Bağdat Demiryolu vasıtasıyla ordunun hızla seferber edilerek gerekli yerlere nakli mümkün kılması idi. Böylece özellikle İmparatorluğun güney eyaletlerinde sık sık patlak veren isyanlar süratle bastırılabilecekti. Ayrıca II.Abdülhamid Mısır'a yerleşmiş olan İngiltere'nin Mezopotamya, Suriye hatta Anadolu kıyılarını tehdit etmesi halinde, bu hatlardan yararlanarak kuvvetli bir savunma yapabileceğini de hesaba katmaktaydı. Tabii bunun yanında Bağdat Demiryolu, İmparatorluğun iktisadi hayatına canlılık getirecekti:[96]

Böylece ulaştırmanın geliştirilmesinden Osmanlı İmparatorluğu'nun temel beklentisi, yönetsel ve stratejik olurken, metropol ülkelerin bekleyişleri ise İmparatorluğun coğrafi konumu ve ekonomik potansiyelini değerlendirmeye yönelik olmuştur.[97]

[94] Bozkurt, a.g.e. s. 86
[95] Kaynak, a.g.e. s. 31-32
[96] Rıfat Önsoy, Türk Alman İktisadi Münasebetleri (1871–1914), Enderun Yay. İstanbul, 1982, s.45
[97] Kaynak, s. 32

C. YABANCI ŞİRKETLERİN İKİNCİ İNŞAAT DEVRİ (1889–1898)

Bu dönemde ikinci bir demiryolu inşaatı başlamıştır. Verilen 16 imtiyazdan 12'si tatbik edilerek 5350 kilometrelik hat yapılmıştı.[98]

Bu dönemin en büyük demiryolu faaliyetini Alman "Anadolu Demiryolu Şirketini" göstermişti.[99] Bu şirket aldığı imtiyazlarla Ankara'ya doğru giriştiği inşaat faaliyetiyle 31 Aralık 1892'de hattı Ankara'ya ulaştırdı. Ayrıca Haydarpaşa-İzmit kısmı da aynı şirkete satıldı. Böylece şirket, 576 kilometre uzunluğundaki Haydarpaşa-Ankara hattına sahip olmuştu. Yine aynı şirket imtiyazını almış olduğu Eskişehir-Konya hattını 29 Temmuz 1896'da tamamladı. Anadolu demiryollarının ehliyetli yönetimi dolayısıyla 1911'de Ankara hattı, 1912'de ise Eskişehir-Konya hattının gelirleri, saptanan kilometre garantisini aştı. Böylece 1913'ten sonra Osmanlı Hükümeti kilometre garantisi olarak bir şey vermedi ve kârdan payını aldı. Bundan başka hattın geçtiği yerlerde tarımsal üretimin miktarı arttı. Demiryolları aracılığıyla hem mal satılıyor hem de vergi gelirleri artıyordu. 1893–1911 yılları arasında Konya, Eskişehir ve Ankara sancaklarından sevk edilen hububat, meyve ve sebze miktarı % 1000 oranında artış gösterdi. Yine bu devrede Bağdat hattının ilerletilmesi için Almanlarla bir anlaşma yapılmıştı. Fakat Almanların para bulamamaları ve İngiliz, Fransız ve Rusların müdahaleleri yüzünden anlaşma gerçekleşmedi.[100]

İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya, 20.yüzyılın başında da Bağdat Demiryolunun yapımı, Orta ve Güney Anadolu'ya Alman sermayesinin girişi sürecini başlattı. Demiryollarının yapımını, yukarıda da ifade edildiği gibi, bölgenin Almanya ile olan ticaretinin artması izledi. Orta ve Güney Anadolu, Almanya tarafından bu ülkenin gelecekteki buğday ve pamuk ihtiyacını karşılayabilecek bir alan olarak görülmeye başlandı. Bölgedeki Alman yatırımları, tarımsal üretimi arttıracak altyapı yatırımlarına yöneltildi. Ancak Dünya savaşının çıkması ve Almanya'nın yenilgisi ile sonuçlanması, Orta Anadolu'da bir yarı sömürge yaratmaya yönelik tasarıların gerçekleşmesini engelledi. Yine bu devrede, 265 kilometrelik Afyon-Alaşehir hattı 20 Ocak 1897 de ve 92 kilometrelik Manisa-Soma hattı 1890 Mayısında İzmir-Kasaba ve Temdidi Şirketi tarafından tamamlanarak işletmeye açılmışlardır. Bundan başka Aydın Şirketine Çatal-

[98] Ahmet Onur, Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), KKK İstanbul Basımevi, 1953, s. 98 Ayrıca Bkz. Onur, a.g.e. s. 20
[99] Thobie, a.g.e. s. 669-672
[100] İlber Ortaylı, II.Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, Ankara A.Ü. SBF Yay. No: 479, 1981, s. 101-102

Ödemiş (25 km), Saray-Denizli (9 km) hatlarının imtiyazı verilmiş ve aynı seneler işletmeye açılmıştı.[101]

Anadolu hattı imtiyazının Almanlar tarafından alınması üzerine, Fransız Büyükelçisi Osmanlı Hükümetine baskı yaparak, Suriye'de Fransız şirketlerine imtiyaz verilmesini istedi. Bunun üzerine Beyrut-Şam-Havra hattının imtiyazı verildi.[102] Bu hattın genişliği 0.5 metre olarak inşâ edildi ve 100 kilometre uzunluğundaki Şam-Müzeyref 3 Ağustos 1897'de ve 147 kilometre uzunluğundaki Şam-Beyrut hattı 3 Ağustos 1895'de işletmeye açıldı. Bu hattın, Beyrut'tan Şam'a kadar olan kısmı buharlı bir tramvay hattı olarak döşenmişti.[103]

Fransızların bu devrede elde ettikleri ikinci imtiyaz, Yafa-Kudüs (37 km) normal hattıdır. Bu hat 26 Eylül 1892 yılında "Filistin Demiryolları Şirketi" tarafından işletilmeye açılmıştı. Tesis maliyeti 62.000.000 kuruşu bulan bu hattın işletmesi, belli seneler dışında, devamlı suretle verimli olmuştu.[104]

Bu devrenin önemli bir diğer demiryolu inşaatı da, İstanbul-Selanik İltisak hattıdır. Osmanlı Hükümeti uzun zamandan beri Doğu Rumeli vilayetlerini Makedonya'ya bir demiryolu hattıyla bağlamayı ve böylece İstanbul'dan Selanik'e kara yoluyla asker sevk etmeyi düşünüyordu. Bundan dolayı Ferecik'ten başlamak Gümülcine ve Draman'dan geçmek üzere, Karasular istasyonundan Mitrowitza-Selanik birleşen bir hattın inşası için 26 Eylül 1892'de Fransız bankeri *M.Bondovy'a* 99 senelik bir imtiyaz verildi. Hat için 87.943.310 frank harcandı. Bu hat 1 Nisan 1896 senesinde bitirilerek işletmeye açıldı.[105]

1898 yılında Osmanlı Asyasında İngiltere, Fransa ve Almanya'nın demiryolu hattının durumu *Tablo 3.1'de* görülmektedir.

[101] Şevket Pamuk, Osmanlı Ekonomisi Ve Dünya Kapitalizmi 1820-1913, Ankara Yurt Yay.1984.s. 67-79
[102] Thobie, a.g.e. s. 669-672
[103] Bozkurt, a.g.e. s. 96
[104] Thobie, a.g.e. s. 318-328
[105] Charles Morawitz, Türkiye Maliyesi, Maliye Tet.Kur.Der., Ankara, 1979, 319-320

Tablo 3.1. 1898 Yılında Osmanlı Asyasında İngiltere, Fransa ve Almanya'nın Demiryolu Hatları[106]

İngiliz Hatları	
İzmir- Aydın	373km.
Mersin-Adana	67 km.
Toplam	440 km.
Fransız Hatları	
İzmir-Kasaba	**512 km.**
Yafa-Kudüs	**87 km.**
Beyrut-Şam	**247 km.**
Şam-Halep	**420 km.**
Toplam	**1266 km.**
Alman Hatları	
H.Paşa-İzmit	91 km.
İzmit-Ankara	485 km.
Eskişehir-Konya	444 km.
Toplam	1020 km.

İkinci imtiyazlardan sonra Fransızlarla yapılan anlaşmanın diğer iki ülkeye oranla daha büyük olduğu görülmektedir.

D. HÜKÜMETLE YABANCI ŞİRKETLERİN BİRLİKTE ÇALIŞMA DEVRİ (1899–1914)

Bağdat hattı, daha 1836 senesinde İngiliz teklifiyle ilişiği olan hattır.[107] 1898 senesinde Berlin'de yapılan konferansta İngiliz ve Fransızların da Bağdat hattının inşasına katılmalarının teminine uğraşıldı. Fakat Fransız ve İngiliz hükümetleri bunu reddetti. Bunun üzerine Almanlarla 23 Aralık 1899 tarihli geçici bir anlaşma imzalandı. Bu anlaşma ile Bağdat hattının inşa ve işletme imtiyazı Almanlara verildi.[108]

23 Aralık 1899'da Alman şirketine verilen imtiyaz 16 Ocak 1902'de kesinleşti. Bu anlaşma ile şirket; Konya-Karaman-Ereğli-Adana-Hamidiye-Kilis-Telebyat-Nusaybin-Musul-

[106] Ortaylı, a.g.e. s. 84
[107] Thobie, a.g.e. s. 318-328
[108] Bozkurt, a.g.e. s. 98

Tikrit-Sadiye-Bağdat-Kerbela-Necef-Basra ana hattını yapacak ve bu ana hattı şube hatları ile Halep'e, Urfa'ya ve Hangin'e bağlayacaktı. Demiryolu güzergâhının belirlenmesinde askerlik ve asayiş ihtiyaçları ön planda yer almıştı. Hat 200 kilometrelik kısımlara ayrıldı. İlk olarak Konya-Bulgurlu kısmı inşaya başlandı. Bu kısmın inşaatı 25 Ekim 1904'de bitti. İnşaat Almanların para bulamamaları yüzünden tekrar durdu. Bunun Üzerine Almanlarla tekrar başlayan müzakereler 2 Haziran 1908 anlaşması ile sona erdi. Bu anlaşma gereğince Almanlar, Bulgurlu'dan başlayarak ve Adana'dan geçerek Halep'e ve oradan da Telebyat'a gidecek 840 kilometrelik bir hattın inşasını taahhüt etmişlerdi. Bu inşaat sekiz senede tamamlanacaktı.[109]

Bu hatla ilgili yapılan çalışmalar Meclis-i Mebusana sunuldu. Meclis hattın güzergâhında şu değişikliklerin yapılmasına karar verdi:[110]

1) Hattı Ulukışla'dan sonra Adana değil, Yenice istasyonunda Adana-Mersin hattına bağlamak ve bu suretle 17 kilometrelik bir inşaat tasarrufu temin etmek,

2) Adana'dan sonra hattı sahil boyunca İskenderun'a ve oradan da Halep'e bağlamak,

Almanlar inşaata 1911 yılında muhtelif kısımlarda ve hep birden başladılar. İnşaat için gerekli parayı *Deutsche Bank* temin etmişti. Bu inşaat neticesinde 1914 yılına kadar;

Bulgurlu-Ulukışla-Karapınar	91 km
Durak-Yenice	18 km
Adana-Mamure	151 km
Toprakkale-İskenderun	59 km
Raco-Halep-Telebyat	304 km
Bağdat-Samra	120 km

hatları yapılmıştı. Telebyat-Bağdat kısmında ise inşaata devam edilmişti.[111]

Bu devrenin ikinci önemli bir faaliyeti Hicaz demiryolları imtiyazıdır. Bu inşaat Osmanlı İmparatorluğu'nun güneye doğru uzanmış olan bir parçasının anavatanla irtibatını temin edecekti. Ancak Bağdat hattı nasıl Hindistan'ı tehdit ediyorsa, bu hat da Mısır'ı tehdit eden bir istikamette geçtiğinden İngilizlerin muhalefetiyle karşılaşacağı muhakkak idi. II.Abdülhamid bu muhalefetin önüne geçmek için hatta dini bir mahiyet

[109] Onur, a.g.e. s. 22-23; Ayrıca Bkz. Ortaylı, a.g.e. s. 74-79
[110] Onur, a.g.e. s. 24-25
[111] Ortaylı, a.g.e. s. 74-79

vermeyi düşündü. Hat, bütün Müslümanlarca mukaddes bir yer olan Kabe'ye gidiş gelişi kolaylaştıracaktı. Bunun içinde bütün İslâm âlemi yardım vermeye davet edildi. Hicaz pulları çıkarıldı. Kurban derileri toplandı. Bu şekilde bir yılda 20.000.000 frank elde edildi. Yeni hat tamamıyla dini bir mahiyete büründürüldüğünden hattın rayları İstanbul tersanelerinde dökülecek, traversleri ormanlardan temin edilecek ve inşaatı da Müslümanlar tarafından yapılacaktı.[112]

1914 senesi yazına kadar yapılmış olan Hicaz demiryollarının uzunluğu şöyleydi;

Şam-Der'a-Maan-Tebuk-Medine	1307 km
Der'a-Müzeyrep-Bisan-Afule-Hayfa	167 km
Afule-Siile	40 km
Beledüşşeyh-Akkâ	17 km
Der'a-Eskinyenişam	33 km

Bunlardan 1468 kilometresi 1908 senesine kadar, 90 kilometresi de 1908–1914 seneleri arasında yapılmıştı.[113]

Hicaz hattının bitiminden iki sene sonra Yemen'de Hudeyde limanı ile Hama arasında bir demiryolu yapılmasına teşebbüs edilmişti. 191l'de bu hattın Hudeyde-Cibare (17 km) kısmı yapılmış fakat İtalya ile harp haline girilmiş olduğundan İtalyan filosu Hudeyde'yi bombardıman etmişti.[114]

1898'den 1914'e kadar devam eden bu durum, yapan şirkete verilen bir imtiyazla önce Rayak-Humus-Hama normal hattı (172 km) yapıldı ve 16 Ağustos 1906'da işletmeye açıldı. Daha sonra bu hattın kuzeye doğru inşasına devam edilerek hat 15 Ekim 1906'da Halep'e ulaştırıldı. (Haleb-Hama 144 km) Aynı şirket Humus-Şam dar hattını daha sonra inşa etmiş ve 1 Haziran 191l'de işletmeye açmıştı.[115]

İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolları Şirketi 30 Temmuz 1910 tarihli imtiyaza dayanarak, Soma-Bandırma (184 km) hattını inşa etmiş ve 1912 senesi Ekim ayında işletmeye açmıştı.[116]

Şark demiryollarının inşasında Bulgaristan'da kalan kısmı işçilerin grev yapması ve Bulgar hükümetinin bu hattı işgal etmesi sonucunda bir anlaşmazlık çıkmıştı. Daha sonra yapılan anlaşmayla, Osmanlı hükümeti işletme şirketiyle mutabakat sağlayarak

[112] Khairallah, a.g.e. s. 126
[113] Bozkurt, a.g.e. s. 99
[114] Khairallah, a.g.e. s. 126
[115] a.g.e. s. 92-93
[116] Thobie, a.g.e. s. 669-672

Seymenli-Belova, Seymenli-Tırnova-Yanbolu hatlarını Bulgaristan'a 42.000.000 franka satmıştı. Bu anlaşmadan sonra Şark Demiryolları Şirketine bir imtiyaz verildi. Bu imtiyaza göre şirket Babaeski-Kırklareli (45 km) kısmını inşâ edecek ve Sirkeci-Yeşilköy kısmını da çift hatla çevirecekti. İnşaat 1912 senesinde bitirilerek işletmeye açıldı.[117]

Balkan harbi dolayısıyla 628 kilometre uzunluğunda demir yollarımız elden çıktı. Bunun 64 kilometresi Bulgaristan'a, 194 kilometresi Yunanistan'a, 370 kilometresi Sırbistan'a bırakıldı.[118]

Yabancı sermaye 1914 senesine kadar demiryolu inşası için 46.9 milyon sterlin yatırım yapmıştı. Bu yatırımın % 49.6 'sı Fransızlara, % 36.8'i Almanlara ve % 9.8'i İngilizlere ait idi. Demiryolu yatırımları yabancılar için cazip bir yatırım alanı olmuş ve aralarında kıyasıya bir rekabet yaşanmıştı. Yabancı sermayenin demiryolu yapımına ve işletmesine çok istekli davranmasının nedeni; Osmanlı İmparatorluğu ile yaptıkları imtiyaz anlaşmalarının çok geniş kapsamlı tutulmasıdır. Yabancı sermayedarlar inşa ettikleri demiryolu güzergâhında hem ticaret yapma imtiyazına sahip olmuş, hem de tüm yerüstü ve yeraltı zenginliklerini kontrollerine almayı ve nüfuz bölgeleri kurmayı da istemişlerdi. Ve bunda başarılı da olmuşlardı. Örneğin, 1880'lerde Bağdat'a ulaşacak demiryolu hattının yapımı için hazırlanan imtiyaz mukavelesine göre; yabancı şirket kendi işi için demiryolu hattı civarına telgraf hattı çekebilecek, posta hizmetleri görebilecek, imtiyaz sahibi şirket civar orman ve madenlerden yararlanabilecekti. Bu mukavelename ileriki uygulamalar için bir model olmuştu.[119]

Yabancılar için Osmanlı topraklarında yatırım yapmaya cazip hale getiren ikinci sebep, "kilometre garantisi" olarak verilen bir güvenceydi. Kilometre garantisi, Osmanlı İmparatorluğu'nun, yapılan her kilometre yol için belirli bir gayrı safi gelir sağlaması ve eğer gerçek gelir güvence altına alınan tutara ulaşmazsa, farkı şirkete ödemeyi taahhüt etmesi anlamına gelmektedir. Güvencenin miktarı kilometre başına 10.000 ile 19.000 frank arasında değişiyordu. Sağlanan güvencenin ödenmesi için hükümet bazen borçlanmak zorunda kalıyordu. Kilometre garantisi, Osmanlı bütçesini önemli miktarda etkiliyordu. 1889 ile 1909 yılları arasında hükümet tarafında ödenen kilometre garantisi 11.346.725 altın lira idi. Miktar yıldan yıla artıyordu. 1889 yılında 7.981 lira ödenirken,

[117] Hüseyin Şahin, Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişimi ve Bugünkü Durumu, Uludağ Ünv.Yay. Bursa, 1993, s. 24
[118] Khairallah, a.g.e. s. 123; Bağdat demiryolları ve yarım kalan demiryollarının grafiklerini ve Yabancı Ülkelerin etkin olduğu bölgelerdeki demiryolları haritasını "Ek'ler" bölümünden Ek-I'da bulabilirsiniz.
[119] Ortaylı, a.g.e. s. 66

ödenen miktar 1909 yılında 748.910 liraya ulaşmıştı.[120] Osmanlı İmparatorluğu yapılan demiryollarına borçlanarak sermaye katkısında bulunduğu gibi, yabancı şirketlere kilometre başına bir teminat ödemeyi de kabul etmekle demiryolu inşa ve işletmenin mutlaka kâr etmesini teminat altına almıştı.[121]

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yabancı sermaye yatırımlarının devlet borçlarında ve demiryollarında yoğunlaşması, Avrupa sermayesinin 19.yüzyılda dünya çapındaki yatırımlarının sektörlere göre dağılımına ana çizgileriyle benzemekteydi. 1913 yılı sonunda yabancı ülkelerdeki 3,7 milyar sterlinlik İngiliz yatırımlarının % 41- 42'si demiryollarına yapılmıştır. Yabancı devlet tahvillerinin İngiliz dış yatırımlarındaki payı yaklaşık olarak % 26'ydı. Fransız ve Alman yatırımlarında da aynı sonucu çıkarmak mümkündür. Fransız ve Alman devletlerinin yatırım yaptıkları ülkelerden sermaye ihracının yönlendirilmesinde daha etkin rol oynaması nedeniyle, aynı zamanda bir siyasi nüfuz aracı olarak kabul edilen devlet borçlarının, Fransız ve Alman dış yatırımlarındaki payı daha yüksektir. Yine de, demiryolları, bu ülkelerin yabancı yatırımlarında önemini korumaktadır. 1914'de yabancı ülkelerdeki 1.800.000 sterlinlik Fransız yatırımlarının üçte ikisine yakın bölümü yabancı devlet borçlarına yatırılmıştır; demiryollarının payı ise % 15'in üzerindeydi. Yine Almanya'nın 1882–1914 dönemindeki yabancı yatırımlarının yaklaşık olarak % 64'ü yabancı devlet tahvillerine giderken, demiryollarının payı % 25 idi.[122]

Avrupa'nın gelişmiş, sömürgeci devletlerin demiryollarına bu derece önem vermeleri, elbette ki, bu yatırım alanını daha kârlı görmelerinden ileri gelmekteydi. Bu devletlerin geleneksel iktisadi siyasetleri olan; doğal zenginliğe sahip gelişmemiş veya azgelişmiş ülkeleri ürettikleri mallara geniş bir pazar ve ihtiyaç duydukları hammaddeler için kolay elde edilebilir bir kaynak haline getirmede demiryolları çok önemli bir işlevi yerine getirmişti.[123]

Bu konuya örnek teşkil etmesi bakımından İngiliz sömürgesi altındaki Hindistan'ı gösterilebiliriz. Hindistan'daki İngiliz sermayeli demiryolları konusunu kısaca incelersek, hem bir karşılaştırma yapma imkanı bulur hem de konuyu daha iyi anlayabiliriz;

Hindistan'a kurulan sömürge hükümetinin kendi çabaları ve İngiliz hükümetinin

[120] A.D.Noviçev, Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, Onur Yay., Ankara, 1979, s. 47-48
[121] Thobie, a.g.e. s. 323-325
[122] Pamuk, a.g.e. s. 66
[123] a.g.e. s. 67

desteklediği özel şirketlerin faaliyetleri sonucu kurulan demiryolları, sermaye ihracını gerçekleştirdiği gibi, Hindistan pazarını - ki ülkenin en ücra yerlerine kadar- İngiliz sermayesine açtı. 1867 yılına gelindiği zaman Hindistan'da demiryolu yapan ve işleten İngiliz şirketlerinin toplam yatırımları 75.000.000 sterline ulaşmıştı. Bir taraftan sömürge hükümetinin, diğer taraftan özel şirketlerin çabalarıyla gerçekleşen bu yatırımların % 5 kâr getirmeleri İngiliz hükümeti tarafından garanti edilmişti.[124]

Para-meta ilişkisini geliştiren ve dünya pazarı için hammadde üretimini teşvik eden demiryolu yapımı, Hindistan'ın çeşitli yörelerini belirli ürünler için uzmanlaşmaya itti. Demiryollarının kaçınılmaz olarak yerli sanayinin gelişmesini teşvik edeceğini gören İngilizler, bu gelişmeyi köreltmek için karmaşık bir tarife sistemi uygulamaya başladılar. Limanlar ile üretim ve yerleşim merkezleri arasında taşınan mallardan daha az taşıma ücreti alınırken, ülkenin kendi ürünlerini merkezler arasında taşıyan demiryollarında çok yüksek ücret uygulandı. Limanları hammadde kaynaklarına bağlayan ana demiryollarının standart genişlikte olmasına karşılık, iç ulaşımı sağlayan ikincil yollar çeşitli genişlikte yapılmıştı. Bu demiryollarının kesişim yerlerinde trenden trene nakil yapmak çok pahalıya mal oluyordu, ihracat ve ithalat malları hiç aktarma yapmadan limanlara veya yerleşim merkezlerine ulaşırken, iç tüketim için bir kentten diğerine mal göndermek büyük harcamalar gerektiriyordu.[125] Bir Amerikalı gözlemcinin dediği gibi:

"Demiryolları, Hindistan'ın doğal kaynaklarını dünya pazarına açtı ve İngiltere'nin, Hindistan için mal üreten bir ülke olmasını sağladı, ama Hindistan'ın da kendisi için mal üreten bir ülke olması önlendi." [126]

19.yüzyılın sonunda İngiltere'nin Hindistan'daki toplam demiryolu yatırımları 227.000.000 sterline ulaşmıştı. 1913 yılına kadar yapılan 34.600mil uzunluğundaki demiryollarının 17.600mil geniş hat 14.400 mili standart hat geriye kalan 2.600 mili ise dar hat olarak yapılmıştı.[127]

Dokuma sanayinde dünya piyasalarında İngiltere'ye rakip olabilecek seviyede olan Hindistan, İngiltere'nin çabaları sonucu İngiliz tekstil ürünleri ithal eder duruma gelmişti.[128]

Şunu ifade edebiliriz ki, 1856 tarihinden itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda

[124] Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Savaş Yay., Ankara, 1982, s. 8-9.
[125] Thobie, a.g.e. s. 328
[126] Kurmuş, a.g.e. s. 8-9
[127] a.g.e. s. 8-9
[128] a.g.e. s. 490

inşa edilen demiryollarının hemen hemen hepsi yabancı sermaye ile finanse edilip, işletilmeleri de imtiyaz şeklinde yabancı şirketlere verilmesi devlete ağır mali külfetler yüklemiştir.[129]

E. DEMİRYOLLARININ OSMANLI TİCARETİNE ETKİSİ

19.yüzyıldaki yabancı sermaye yatırımları, Osmanlı İmparatorluğu ile yatırım yapan ülkeler arasındaki hammadde-mamul mallar ticaretinin gelişmesine yönelik büyük ölçekli altyapı yatırımlarında yoğunlaşmıştı. Bu altyapı yatırımları içerisinde, demiryolları yapımı, söz konusu ticaretin hacmini genişletmekte en etkili yöntem olmuştu.[130] Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarının gelişimi, doğal olarak, çevre bölgelerde ticaret ilişkilerinin gelişmesini hızlandırmıştı. Demiryollarının gelmesi, bu yolun çevresinde bulunan bölgelerde meta-para ilişkisinin gelişmesinde temel etkenlerden biri olmuştu.[131]

Demiryollarının ülke ticaretine etkisi, İmparatorluğun ithalat ve ihracat hacminde sebep olduğu değişikliklerle kendini göstermişti. Osmanlı İmparatorluğu'nun 19.yüzyıldaki dış ticareti tarım ve önemli hammaddelerin ihracına, buna karşılık mamul eşya ithaline dayanmakta ve bu esas üzerinde işlemekte idi. Genellikle, ithal edilen mallar tüketim malları ve dayanıksız mallardı. Başlıca ithal edilenler gıda ve giyim eşyaları, süs ve lüks eşyalarıydı. İthalatın % 65-69'unu bu tip mallar; % 9–10 yatırım malları, kalan ise dayanıksız tüketim malları teşkil etmekteydi.[132] Bu arada, demiryolu şirketlerinin, bazı imtiyaz sahibi maden işletmecilerinin ithal ettikleri makine, tesisat, demir, dayanıklı yatırım malları yurt içine girmekle birlikle, bunları gümrük resimlerinden muaf olduğu için ithalat miktarı dışında kalıyordu.[133]

Osmanlı İmparatorluğu dış ticaret ilişkileri 19.yüzyılda İngiltere, Fransa ve Avusturya ile yoğunlaşırken, sonraları özellikle I.Dünya Savaşından önce Almanya ve İtalya ile artan ilişkilere dönüşüyordu. İmparatorluğun başlıca ihraç maddeleri: Tütün,

[129] Süleyman Barda, Münakale Ekonomisi, İstanbul, 1998, s. 183-184.
[130] Thobie, a.g.e. s. 669-672
[131] Khairallah, a.g.e. s. 97-98.
[132] Thobie, a.g.e. s. 317-369
[133] Bozkurt, a.g.e. s. 104

üzüm, ham ipek, fındık, pamuk, arpa, tiftik, ipek kozası, afyon, incir, halı ve madenlerdir. Bunlardan özellikle, tütün, üzüm, pamuk, fındık, incir geleneksel ihraç malları haline gelmişlerdir.[134]

Osmanlı İmparatorluğu dış ticaret konusunda 1878-1913 yılları arasında devamlı açık vermiştir. İthalat ve ihracattaki bu artışta 19.yüzyılda imzalanan ticaret sözleşmelerinin de büyük etkisi olmuştur. Fakat bu etki kendini demiryolları vasıtasıyla göstermiştir. Demiryolu yatırımlarını gerçekleştiren ülkeler elbette ki, amaçlanan neticeleri elde edebilmek için Osmanlı İmparatorluğuna ticaret sözleşmelerini imzalatmaları gerekecekti. Diğer bir ifade ile, demiryollarını kendi gayeleri doğrultusunda en iyi şekilde kullanabilmeleri için bu ticaret sözleşmelerini yapmaları şarttı. [135]

19.yüzyılda Osmanlı dış ticaretinde önemli bir yere sahip olan İzmir limanından yapılan ihracat ve ithalat miktarı yine aynı devirde yapılan demiryollarının iç ve dış ticarete etkisini göstermesi bakımından önemlidir.[136]

İzmir'in 19.yüzyılda Anadolu'nun Batı'ya açılan kapısı durumuna gelmesinde, açık denizlerin tesirinden uzak mükemmel bir liman olması, sahile pek yakın bir mesafede sularının derinleşmesi dolayısıyla gemilerin girip çıkmasına elverişli bulunması etkili olmuştu. Ancak İzmir'in, Anadolu'nun dış ticaretinde önemli bir yer kazanması 18.yüzyılda başlamıştı.[137]

Bunun yanında, bir taraftan yabancı devletler konsolosluklarını 17.yüzyıl başlarında (1610-1620'lerde) Sakız'dan İzmir'e taşıması, diğer taraftan Bağdat'ın el değiştirmesi sırasında, buradan geçerek Halep'e giden İran ipek tüccarlarının yolu yeteri kadar güvenilir bulmayarak, Halep-İskenderun yerine kervanları Tokat yoluyla İzmir'e gelmelerini tercih etmeleri, İzmir'in önemini arttıran etkenlerden bir diğeridir.[138]

İzmir, hem yabancı gemi trafiği, hem ticaret hacmi, hem de ticaret muvazenesi bakımından Doğu Akdeniz'in belli başlı iki limanı olan Selanik ve Beyrut'tan çok önde yer almakta ve Osmanlı dış ticaretinde her zaman için ağırlığını korumuş bulunmaktaydı.[139] Tüm bu sebeplerden dolayı, İzmir limanından yapılan ihracat ve

---

[134] E.Zekai Ökte, Osmanlı İmparatorluğu'nun XIX. ve XX.Yüzyıl İktisadi Durumu ve İktisat Politikaları, (Özet) , TTK Yay., Ankara, 1978, s. 15
[135] a.g.e. s. 15-16
[136] Thobie, a.g.e. s. 376-399
[137] Mübahat Kütükoğlu, Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı, İzmir Tic. Od. Yay. 1985, s. 99
[138] a.g.e. s. 100
[139] a.g.e. s. 107

ithalat miktarı, özellikle Anadolu demiryollarının, Osmanlı dış ticaretine etkisini gösterebilir nitelikteydi. Örneğin, İzmir-Aydın demiryolunun devreye girmesiyle İngilizlerin bölgedeki ticaret hacmi gittikçe büyümeye başlamıştı. 1873–1877 yılları arasında İzmir gümrüklerinin yıllık geliri ortalama 230.000 sterline ulaşıyordu. Bir başka ifadeyle, İzmir gümrüğü Osmanlı toplam gümrük gelirlerinin %12'sini oluşturuyordu. İlerde İzmir Limanı daha detaylı incelenecektir. Aynı şekilde Aydın vilayetinin bütün giderleri karşılandıktan sonra devlet hazinesine transfer edilen miktar yılda ortalama 770.000 sterlin dolaylarındaydı. 1910 yılında bu miktar 1.700.000 sterline kadar yükseldi. Bu miktar toplam devlet gelirlerinin % 15'iydi.[140]

Demiryolları, yukarıda da ifade edildiği gibi, geçtikleri bölgelerde, özellikle üretim hacmi üzerinde büyük tesirleri olmuştur. Bölgede üretimin artması ulaştırma sisteminin gelişmesiyle yakıdan ilişkilidir. Ayrıca üretimin artması ticaretin gelişmesi demektir. Nitekim demiryolunun Çukurova bölgesindeki pamuk tarımı üzerindeki olumlu etkisi Tablo 3.2.de görülmektedir.

Tablo 3.2. Çukurova Bölgesinde Yıllara Göre Pamuk Üretim Miktarı[141]

Yıl	Balya olarak (her balya 200kg)
1904-1905	45.500
1905-1906	50.000
1906-1907	56.000
1907-1908	60.400
1908-1909	76.400

Ayrıca demiryollarının devlet bütçesi üzerinde de olumlu tesirleri olmuştur. Bu durum üretimdeki artış ile de doğru orantılıdır. Anadolu'ya demiryolu döşendikten sonra aşar vergisinde önemli miktarlarda yükselme görülmüştür. Örneğin, İzmir-Aydın demiryolunun devreye girmesiyle, bölgeden toplanan tarımsal vergiler şu şekilde bir gelişme göstermiştir. 1891-1896 tarihleri arasında 1885-1890'a göre % 19, 1897-1902

[140] A.İhsan Bağış, Osmanlı Ekonomisinde Ticaret Sektörünün Görünümü Yabancı Tüccar ve Gayr-ı Müslüm Tebaanın İzmir Ticaretindeki Yeri ve Önemi, 1885-1985 Türkiye Ekonomisi 100 yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu. İzmir İTO Yay. s. 50
[141] Bozkurt, a.g.e. s. 107

arası bir önceki devreye göre % 13 ve 1903-1906 arası % 16 artarak toplam % 45,5 artış görülmüş, 1856-1906 yılları arasında (İzmir-Aydın demiryolunun tamamı 1866'da işletmeye açılmış, 1880'den sonra ek hatlar yapılmıştır) demiryolunun geçtiği bölgelerde toplanan tarımsal vergiler söz konusu yıllar arasında 13 kat artmıştır. Böylelikle başta İzmir olmak üzere Aydın, Denizli ve Nazilli önemli birer ticaret merkezleri haline gelmişti.[142] Genel olarak şunu ifade edebiliriz ki, 19.yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı tarımında belirgin bir üretim artışı olmuştur. 1879–1904 yılları arasında aşar gelirleri Anadolu'da % 79, belli başlı dört limandan yapılan tarımsal ürün ihracatı aynı dönemde % 45 artmıştır. 1904–1914 yıllarında ise aşar getirisi değer olarak % 25 daha yükselmiştir. Tarım kesiminde görülen bu yükselme büyük ölçüde yeni ekim alanlarının açılmasından kaynaklanmıştır.[143]

Aynı dönemlerde ülkenin genelinde aşar vergisinde bir artış olmuştu, fakat demiryollarının geçtiği vilayetlerde aşar vergisinin daha hızlı arttığı görülmüştür. Bu vergi artışları demiryolunun etkisini ölçmeye kısmen yardımcı olsa da, bu artış aynı zamanda meta fiyatlarının yükselmesi ve Duyun-ı Umumiye'nin vergi tahsildarlarının bu sancaklara girmesinden kaynaklandığı muhakkaktır. Meta fiyatları, 1890'ların sonundan I. Dünya Savaşı'na kadar istikrarlı bir şekilde artış göstermiştir. Ayrıca Duyun-ı Umumiye'nin kurulmasıyla da, demiryolu yatırımı yapan Avrupalılara güvence sağlama çabalarının bir parçası olarak bazı bölgelerdeki vergi gelirlerini toplama görevi Duyun-ı Umumiye idaresine verildi.[144]

[142] Khairallah, a.g.e. s. 97-101
[143] Zafer Toprak, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Ekonomisinde Gelişmeler (Tarım-Ticaret-Sanayi), 1885-1895 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu. İzmir İTO Yay. s. 23
[144] Bozkurt, a.g.e. s. 108

Tablo 3.3. Demiryolları İnşasından Sonra, Hatların Geçtiği Bölgelerde Aşar Vergisinin Artışı (Osmanlı Lirası)[145]

Yıl	Haydarpaşa Ankara	Eskişehir Konya	İzmir Kasaba	Bağdat Demiryolu (L Bölüm)
1889/90	109931	—	—	—
1890/91	133407	—	—	—
1891/92	172858	—	—	—
1892/93	179353	—	—	—
1893/94	195926	1498	—	—
1894/95	141416	11887	22540	—
1895/96	171465	26906	30537	—
1896/97	155116	44192	128144	—
1897/98	207025	65884	272650	—
1898/99	197899	88176	219901	—
1899/1900	227042	88761	240070	—
1900/01	230607	101262	217554	—
1901/02	228213	104564	239009	—
1902/03	202226	90574	250973	—
1903/04	233252	99768	253426	78595
1904/05	226111	111416	235222	84930
1905/06	259514	113842	253874	82463
1906/07	318506	123162	284048	83124
1907/08	238188	143913	287739	100860
1908/09	281920	125990	297042	94755
1909/10	302307	119522	320043	115800
1910/11	319199	184647	287396	110410

Demiryolunun ekonomi üzerindeki etkisi, artan tahıl ve taze meyve üretiminin rekabet gücü olan fiyatlarla sevkine imkân veren yeni pazarlama ağının kurulması anlamında kendini göstermiştir. Örneğin yeni üretimi temsil eden demiryolu tahıl sevkıyatı on yıl içinde 6,2 milyon kantara ulaşmıştır. Aynı şekilde, Kuzeybatı Anadolu'nun taze meyve ve sebzeleri İstanbul'da kolayca bulunur olmuştu.[146]

Ayrıca, kentin zenginlerinin demiryolu boyunca köşk satın alımlarıyla, demiryolu İstanbul yakınlarında hızlı bir banliyö gelişmesini başlatmıştır. Demiryolu ayrıca hükümetin yeni toprakları yerleşime açmasına ve 1902 yılına gelindiğinde bu bölgelere Balkanlar'da kaybedilen topraklardan gelen 30.000 kadar göçmeni

[145] Bozkurt, a.g.e. s. 109
[146] Donald Quataert, Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılım, 1854-1914, ODTÜ Gelişme Dergisi, Türkiye İktisat Tarihi 1978 Özel Sayısı, s. 109

yerleştirebilmesine imkân vermişti. Göçmenler ileri tarım tekniklerini ve şiddetle ihtiyaç duyulan sermayelerini de birlikte getirdiklerinden demiryolu dolaylı olarak tarımda ek gelişmelere de katkıda bulunmuştur.[147] Yukarıda da ifade edildiği gibi, demiryolu geçtiği bölgelerde aşar vergisinde bir artış görülmüştür, fakat yabancı demiryolu şirketlerine kilometre garantisi adı altında yapılan ek ödemeler, bu gelir artışının çok üzerinde olmuştur. Örneğin; 1893–1909 yılları arasında Anadolu Demiryolu Şirketine yapılan ödemeler 3 milyon sterlinden fazladır. Oysa aynı yıllarda Ankara vilayetinden toplanan tüm aşar gelirleri bu miktarın altında kalmaktadır. Aynı şekilde, Eskişehir-Konya yolunda 20 yılda (1889–1909) 1.463.000 lira tutarında aşar toplanmıştı, oysa ödenen kilometre güvencesi tutan 1.765.000 lirayı, yani aşar tutarının % 121'ini oluşturuyordu. Yani verilen kilometre garantisi ile demiryolları başlı başına kârlı birer yatırım aracı niteliğindedirler. Tablo 3.4'de bazı demiryolu şirketlerine ödenen kilometre garantileri görülmektedir.[148]

Tablo 3.4. Çeşitli Demiryolu Şirketlerine Ödenen Kilometre Garantileri (Milyon Frank)[149]

	Anadolu Hattı		İZMİR-KASABA			
YIL	Haydarpaşa Ankara	Eskişehir Konya	Eski Hat	Uzatma Hattı	Şam Hama	Bağdat Demiryolu
1896	4.022	0.179	0,675	—	—	—
1897	0.400	2.238	0,505	0,755	0,740	—
1898	1,566	2,996	0.471	3,946	0,750	—
1899	4,096	2.996	0,482	4.043	0,750	—
1900	2,961	2,999	0,488	3,843	0,750	—
1901	0,756	2.999	0,256	3,561	0,375	—
1902	0.140	2.999	0.218	3,532	1,023	—
1903	2,167	2,999	0,074	3,608	2,229	—
1904	2,181	2.999	(-0,045)	3,598	2,210	0.508
1905	1,112	2,888	0,124	3,442	1,896	2.777
1906	1,165	3,000	0,190	3,326	1,429	2,026
1907	1,812	3,000	0,339	3,471	2,093	2,749
1908	2,956	3,000	0.058	3.654	2.395	2,732
1909	2.554	3.000	0.024	3,809	2,218	2,713
1910	0.576	2.420	(-0,043)	3.256	1,873	2,556
1911	—	1.045	(-0,010)	2.710	1.840	2.438

[147] a.g.e. s. 69-70
[148] Murat Özyüksel, Osmanlı-Alman ilişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları, Arba Yay. İstanbul, 1988, s. 29
[149] Bozkurt, a.g.e. s. 111

F. İZMİR LİMANI

18.yüzyılda kıtalar ve uluslararası ticarette, deniz yolu taşımacılığının çok önemli yeri bulunmaktaydı. Bu dönemde, deniz yolu ile gerçekleştirilen ticaretin tarafları, okyanus denizciliğinin ustalıklarını pekiştirmek ve ticari kazanımlarını yeni pazar hedeflerine yönlendirmek için yarışıyorlardı. Bir yandan gemiciliğin, deniz taşımacılığının bilinen en iyi yol olması, diğer yandan da yerel pazarların, iktisadi politikalar karşısında birincil önemini dış pazarlara bırakması, limanları ve gemiciliği ilgi odağı durumuna getirmişti. 19.yüzyıla gelindiğinde ise, kara taşımacılığında demiryollarının hızla artan etkinliğine rağmen, yine de kıtalar ve uluslararası ticaret için, deniz yolu oldukça önem taşımaktaydı. Özellikle okyanus ve Akdeniz ticaretinde, liderliği elinde tutanlar değişse de, bir ticari taşıma yolu olarak denizcilik önemini korumaktaydı. Denize ya da okyanuslara kıyısı bulunan bütün ülkeler için geçerli olan bu durum, Osmanlı içinde söz konusuydu. 15.yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa'daki ticaret merkezleri ile gerçekleştirdiği ticaretin büyük bir kısmını; deniz taşımacılığına dayandırmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu topraklarında üretilen malların, özellikle coğrafi konumundan dolayı, çıkış yaptığı en gözde liman İzmir'dir. Avrupa ülkelerinden Osmanlı İmparatorluğu'na gelen mallar ise İstanbul limanına rağbet etmekte ve İstanbul'u da Osmanlı İmparatorluğu'nun başlıca ithalat merkezi yapmaktaydı. Bu iki limanı ise Beyrut ve Selanik izlemektedir.[150]

Tablo 3.5. Osmanlı İmparatorluğu İthalat Ve İhracatının Limanlara Dağılımı (Değerler Yüzde Paylar Olarak)[151]

	İthalat			İhracat		
Yıllar	İzmir	İstanbul	Selanik	İzmir	İstanbul	Selanik
1840'lar	10.2	25.5	1.6	21.2	8.5	2.1
1873-97	16.6	44.7	6.7	26.2	30.5	9.8
1900'ler	13.0	35.5	12.0	32.8	22.9	11.5
1910-12	11.0	37.1	12.4	21.8	21.8	7.1
Ortalama	12.7	37.1	8.2	25.5	20.9	7.6

[150] Thobie, a.g.e. s. 375-399
[151] Sıtkı Yürekli, Osmanlı İmparatorluğu'nun XIX.yy.Dış Ticareti Üzerinde Bir Deniz İzmir Limanı (1865-1912), İstanbul, s. 63

İstanbul'un hükümet merkezi oluşu, bu limanın ticari önemini bir noktaya kadar tanımlayabilir. Ancak bunun ötesinde İstanbul hem Asya ile Avrupa kıtaları arasında, asırlardır bilinen en önemli köprülerden birisi, hem de sarayın ve çevresinin yerleşimi nedeniyle oldukça yoğun bir tüketim talebinin kaynağıdır. Osmanlı İmparatorluğu dış ticareti içerisindeki payı açısından Selanik limanı çok büyük bir önem taşımaktaydı.[152] 19.yüzyıl ikinci yarısına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun Balkanlar'da gerçekleşen üretiminin Avrupa'ya ve Akdeniz'e taşınmasında en uygun noktalardan birisi olmuştur.[153]

İzmir'in coğrafi konumlanışı İzmir limanın Osmanlı İmparatorluğu dış ticaretinde ve özellikle ihracatı içerisinde ortaya çıkan önemini arttırmaktaydı.[154] Ege bölgesi coğrafi yapılanmasına kısaca değinecek olursak, ilk olarak Anadolu'dan Asya'ya kadar neredeyse coğrafi hiç bir engelle karşılaşmaksızın karadan ulaşımın sağlanabileceği bir konumu olduğu gözlenmektedir. Ayrıca limanın doğal bir körfezde bulunması ve derinliğin Akdeniz ticaretinde kullanılan gemiler için uygun olması, bu limanı denizcilik açısından da tercih edilir kılmaktaydı.[155]

İzmir limanının ihraç kalemlerine bakıldığında gözlenen çeşitlilik, bu limana Osmanlı İmparatorluğu içlerinden de oldukça fazla malın ulaştırıldığını anlatmaktadır. Ayrıca İzmir bölgesinin ya da idari ayrımda Aydın vilayetinin sınırları içerisinde kalan topraklarında oldukça verimli olduğu, iklim koşullarının ise oldukça geniş bir ürün yelpazesine izin verdiği gözlenmektedir.[156] Kısaca söylemek gerekirse İzmir limanı, eğer bu limanın Avrupa ile gerçekleştirilen ticaret sırasında geliştiği kabul edilirse, bu açıdan oldukça rasyonel bir yerdir.[157]

19.yüzyıl ikinci yarısında İzmir limanı dış ticareti genel göstergeler zemininde ele alındığında 1865'den 1911 yılına kadar, ortalama değerler cinsinden toplam dış ticaret hacminde (TDTH) % 12.34'lük bir artış izlenmektedir. 1880 fiyatları ile yapılan hesaplama sonucunda ise bu artış % 357.13 olarak bulunmuştur. İzmir limanı toplam dış ticaret hacmine ait göstergelerde 1870–1874 ve 1895–1899 yılları arasında sürekli bir azalış gözlenmektedir.[158]

[152] a.g.e. s. 64
[153] Thobie, a.g.e. s. 375-399
[154] a.g.e. s. 375-399
[155] Yürekli, a.g.e. s. 65
[156] a.g.e. s. 65
[157] Thobie, a.g.e. s. 375-399
[158] Yürekli, a.g.e. s. 67

Tablo 3.6. İzmir Limanı Dış Ticareti (1865-1911)
(Beşer Yıllık Ortalama, Bin İngiliz Sterlini Cinsinden)[159]

Yıllar	Cari Fiyatlarla İhracat (1)	İthalat (2)	TDTH (1-2)	1880 Fiyatlarıyla İhr. (1)	İth. (2)	(1-2)	TDTH
1865-69	4079	3276	803	7354	1746	2264	-518	4010
1870-74	4193	3847	351	8045	3290	3716	-426	7006
1875-79	4233	3664	568	7897	4085	3422	663	7507
1880-84	4206	3604	602	7810	4465	3888	577	8353
1885-89	3970	3071	899	7041	6358	4659	1700	11017
1890-94	3773	3055	723	6833	7283	4829	2454	12111
1895-99	3650	2588	1062	6238	8345	5802	2542	14147
1900-04	4489	2777	1712	7266	8602	5979	2623	14581
1905-11	4762	3500	1263	8262	10812	7519	3293	18331

Tablo 3.7. İzmir Limanı Dış Ticareti Fiyat Endeksleri (1865–1911)
(Bin İngiliz Sterlini Cinsinden) [160]

Yıllar	İhracat	İthalat	NTDTH
1865-69	263.2	167.8	161.2
1870-74	207.4	146.2	147.9
1875-79	171.1	118.2	147.9
1880-84	150.0	100.2	151.5
1885-89	136.2	96.3	144.9
1890-94	127.4	103.6	125.5
1895-99	128.1	109.2	119.6
1900-04	128.9	110.3	119.0
1905-11	119.2	110.8	108.0

Dış ticaret dengesine bakıldığında ise, İzmir limanından gerçekleştirilen ticaretin, cari fiyatlarla göstergelere göre, hep fazla ile kapandığı görülmektedir.

İzmir limanı için net takas dış ticaret hadleri (NTDTH) ele alındığında ise 1864–1912 döneminde çok da önemli bir gelişme gözlenmemektedir. Net takas dış ticaret hadlerinde, bir azalma eğilimi bulunması ise, bu eğilimin gerek ithalat gerekse ihracat fiyatlarında bu dönemde gözlenen düşüş eğilimi de göz önünde bulundurulduğunda, ihracat fiyatlarının ithalat fiyatlarından daha fazla düştüğü biçiminde yorumlanabilir. Dış ticaret fiyatlarında ise genel bir azalma eğilimi gözlenmektedir.[161]

[159] a.g.e. s. 68
[160] a.g.e. s. 68
[161] Yürekli, a.g.e. s. 69

1. İzmir Limanı İhracatı

19.yüzyılın ikinci yarısında, İzmir limanından gerçekleştirilen ihracatta şu gelişmeler gözlenmektedir. Dönem boyunca ihracatın cari değerinde, 1875–1899 arasını kapsayan sürede bir düşüş ve daha sonra bir artış yaşanmıştır.[162]

Tablo 3.8. İzmir Limanı İhracatı (1865-1911)
(Beş Yıllık Ortalamalar, Bin İngiliz Sterlini Cinsinden Değerler)[163]

Yıllar	Cari Fiyatlarla	1880 fiyatları	İhracat Fi.End.
1865-69	4079	1746	263.2
1870-74	4198	3290	207.4
1875-79	4233	4085	171.1
1880-84	4206	4465	150.0
1885-89	3970	6358	136.2
1890-94	3778	7283	127.4
1895-99	3650	8345	128.1
1900-04	4489	8602	128.9
1905-11	4762	10812	119.2
Ortalama:	4151	6110	

İzmir ihracatının ülkeler arasındaki paylaşımı ise bu dönemde şu şekilde gerçekleşmiştir. İngiltere dönem boyunca en önemli alıcı durumundadır. Dönem boyunca ortalama % 46.9'luk bir paya sahiptir. Arkasından Avusturya-Macaristan % 11.9'luk bir payla ikinci önemli ihracatçı durumundadır. Fransa ise % 10.4'lük pay ile üçüncü sırada yer almakta, İtalya, Almanya ve Rusya da % 3.9, % 3.8 ve % 3.6'lık pay ile arkadan gelmektedir. Ülkelerin dönem içerisinde paylarında şu gelişimler gözlenmektedir; İngiltere'nin payı 1864–1867, 1885–1888 arasında azalmış ancak 1889'dan sonra artarak İzmir ihracatının yarısından fazlasına ulaşmıştır.[164] Avusturya-Macaristan'ın payında da aynı dönem içerisinde bir gerileme olmuştur. Fransa'nın payında ise eğilim tam tersidir. Aynı durum İtalya içinde söz konusudur. Rusya'nın payında ise dönem boyunca bir gerileme yaşanmıştır. Almanya ise dönem boyunca istikrarlı bir biçimde, İzmir limanı ihracatı içerisindeki payını artırmıştır. Eğer ülke grupları için bir değerlendirme yapılacak olursa İzmir ihracatının dönem içerisinde ortalama değer olarak % 76.9'u İngiltere, Avusturya-Macaristan, Almanya, Fransa ve

[162] Thobie, a.g.e. s. 132
[163] Yürekli, a.g.e. s. 70
[164] a.g.e. s. 79-85

İtalya'ya gerçekleştirilmiş olduğu söylenebilir. Geriye kalan % 23.1'lik kısmın ise % 5.5' i yerli, kalanı ise diğer Avrupa ülkeleri ve Rusya arasında paylaşılmaktadır.[165]

Tablo 3.9. İzmir Limanı İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı (Değerler Yüzde Paylar Olarak)[166]

Yıllar	İng.	Avu.	Alm.	**Fra.**	Rus.	İta.	Osmanlı Mısır
1864-67	48.4						
1868-71	41.6	21.4	0.8	**12.3**	7.1	1.1	5.8
1873-76	47.8	15.8	0.2	**11.4**	3.8	6.3	8.0
1877-80	41.5	8.8	3.1	**13.8**	3.5	4.7	9.1
1881-84	41.2	7.9	3.4	**16.1**	2.9	4.6	2.8
1885-88	37.1	8.6	3.4	**13.8**	3.4	5.5	2.0
1889-92	47.4			**8.0**			
1893-96	46.1			**9.1**			
1897-1900	57.6	11.1	5.4	**6.6**	3.2	4.2	
1901-04	56.0	9.7	6.3	**5.9**	2.9	2.9	
1905-08	51.2	11.7	7.8	**6.9**	1.8	2.2	
Ortalama:	46.9	11.9	3.8	**10.4**	3.6	3.9	5.5

İhracatın mal gruplarına göre dağılımı ise şu şekildedir. A grubu tarımsal ürünler, B grubu hammaddeler, tarımsal ürünler ve yarı mamul mallar, C grubu ise mamul mallar birleştirilerek oluşturulmuştur. Buna göre dönem boyunca tarımsal mallar ihracatında bir artış gözlenirken, hammadde, sanayi tarımsal ürünler ve yarı mamul mallar ihracatında bir gerileme olduğu anlaşılmaktadır. Tüm birincil ürünler ve mamul mallar olarak gidilen bir gruplandırmada ise A ve B grup toplamının ihracat içerisinde % 81'e diğer grubun ise % 6'ya varan bir paya sahip olduğu gözlenmektedir.[167]

[165] Thobie, a.g.e. s. 133
[166] Yürekli, a.g.e. s. 79-85
[167] a.g.e. s. 79-85

Tablo 3.10. İzmir Limanı İhracatının Mal Gruplarına Dağılımı (Yüzde Paylar Olarak Değerler)[168]

Yıllar	A	B	C	Top
1865-66	3	67	6	76
1868-70	13	54	13	79
1871-73	26	48	5	79
1874-76	13	55	5	73
1877-79	27	59	8	94
1880-82	43	49	5	98
1883-85	51	40	4	95
1886	51	38	4	94
1890-92	49	44	2	95
1895	49	39	7	94
1898-1900	42	35	7	85
1901-03	39	34	2	76
1904-06	52	30	5	88
1907-09	57	29	9	95
Ortalama:	37	44	6	87

Dönem içerisinde sanayi sektörü girdileri olarak tanımlanabilecek hammadde ve tarımsal malların (B) payındaki gerileme, Avrupa devletlerinin, ekonomik yapıları sanayileştikçe edindikleri teknolojik birikim ile, doğaya olan bağımlılığını azaltması nedenine bağlanabilmektedir. Ayrıca daha önce de vurguladığımız gibi tarımsal hammaddelerin ikameleri de suni olarak üretilmeye başlanmıştır. Buna en iyi örnek kök boya olabilir, özellikle Alman kimya sanayinin gelişimine paralel olarak boyama işlemi de, doğal hammaddelere daha az bağımlı hale gelmiştir. Tarımsal ürünlerin payındaki artışta Avrupa'da gözlenen gelişimlere bağlanabilir. Ekonomik yapısı hızla sanayileşen ülkelerin, tarımsal ürünler üretiminde uzmanlaşmayı bıraktıkları ve bunların ithalatına yöneldikleri bilinmektedir. Bu gruptaki eğilim de bu şekilde açıklanabilir. Mamul malların payındaki istikrar ise bize, Batı Anadolu da mamul mallar üretiminin dönem boyunca çok önemli bir gelişim göstermediğini anlatmakta, payın oldukça düşük gerçekleşmesi ise Osmanlı İmparatorluğu, İzmir ve genelde Batı Anadolu kökenli mamul malların, uluslararası talebinin düşük olduğunu vurgulamaktadır. [169]

[168] a.g.e. s. 73-79
[169] a.g.e. s. 73-79

2. İzmir Limanı İthalatı

İzmir limanından gerçekleştirilen ithalat incelendiğinde ise şu gelişmeler gözlenmiştir. Genel göstergeler değerlendirilecek olursa İzmir'in cari değerler açısından ithalatında da, ihracatındaki eğilimler belirlenmektedir. İzmir ithalatı da, 1870–1874, 1895–1899 döneminde bir azalma eğilimine girmiştir. Ancak İzmir limanından yapılan ihracattan farklı olarak ithalatın, reel göstergelere göre seyri de cari göstergelere benzer bulunmaktadır. Aynı dönemde reel ithalat miktarında da bir azalma eğilimi söz konusudur.[170]

İthalatın cari ve reel değerlerinde gözlenen bu düşüş de, Avrupa'daki gelişimlere bağlanabilir. Bu dönemde ithalat fiyatlarında gözlenen düşüş, aynı zamanda Avrupa ekonomilerinde gözlenen bunalım ve Osmanlı'nın yaşadığı mali iflas, hepsi birlikte bu düşüşün üzerinde etkili olabilir.

Tablo 3.11. İzmir Limanı İthalatı(1865-1911) [171]
Beşer Yıllık Ortalamalar *(Bin İngiliz Sterlini Cinsinden)*

Yıllar	Cari fiyatlarla	1880 fiyatları	İhracat Fi.End.
1865-69	3276	2264	167.8
1870-74	3847	3716	146.2
1875-79	3664	3422	118.2
1880-84	3604	3888	100.2
1885-89	3071	4659	96.3
1890-94	3055	4829	103.6
1895-99	2588	5802	109.2
1900-04	2777	5979	110.3
1905-11	3500	7519	110.3
Ortalama:	3265	4675	

İthalatın ülkeler arasında paylaşımı ise şu şekilde gerçekleşmektedir. Dönem boyunca İzmir'e en çok İngiltere'den mal girmiştir. İngiltere'nin toplam ithalat içerisindeki payı bu dönemde ortalama % 37.2 olmuştur. Arkasından sırasıyla Avusturya-Macaristan %17.2, Fransa %14.1, İtalya % 5.9, Rusya % 5.0 ve Almanya % 2.7'lik payla gelmektedir. İngiltere'nin ithalat içerisindeki payında dönem boyunca çok fazla olmamakla beraber bir gerileme gözlenmektedir. Almanya ve İtalya'nın payı ise

[170] a.g.e. s 74
[171] a.g.e. s 75

dönem boyunca bir artış gösterirken, yine Fransa'nın payında bir gerileme izlenmektedir. İngiltere, Avusturya-Macaristan, Almanya, Fransa ve İtalya'nın toplam payı dönem içerisinde ortalama % 77.1'e eşittir. Aşağıdaki tabloda İzmir Limanı ithalatının ülkelere göre dağılımları görülmektedir.

Tablo 3.12. İzmir Limanı İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı (Yüzde Paylar Olarak Değerler)[172]

Yıllar	İng.	Av.	Alm.	**Fra.**	Rus.	İta.	Osmanlı Mısır
1864-67	43.3	----	----	----	----	----	----
1868-71	36.6	24.3	0.3	**14.1**	6.4	1.9	11.2
1873-76	33.9	17.8	0.1	**17.6**	5.6	4.5	16.1
1877-80	45.2	11.9	2.2	**15.1**	3.1	3.0	12.8
1881-84	44.0	12.9	2.3	**17.5**	1.1	3.8	11.2
1885-88	36.7	14.9	2.6	**17.9**	2.8	5.8	11.4
1889-92	33.2	----	----	----	----	----	----
1893-96	34.8	----	----	----	----	----	----
1897-1900	37.1	19.2	3.5	**11.5**	7.3	7.9	----
1901-04	33.4	17.8	5.5	**10.3**	7.3	10.0	----
1905-08	31.0	18.6	5.5	**8.9**	6.2	10.4	----
Ortalama	37.2	17.2	2.7	**14.1**	5.0	5.9	12.5

[172] a.g.e. s. 76

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

1. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DIŞ BORÇLANMA

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki küreselleşme süreci, dış ticaretin 1950'lere kadar sürdürdüğü hızlı genişlemeyle ilerlemiş, bu tarihten sonra da Avrupa sermayesinin yatırımlarıyla yeni bir boyut kazanmıştır. İmparatorluk bünyesindeki yabancı sermaye yatırımlarının ilkini bir ve iki önceki bölümde incelenmiş olan Avrupa sermayesi tarafından kurulan demiryolları, liman işletmeleri, bankalar, maden işletmeleri, ticaret evleri, su, gaz ve elektrik şirketleri gibi işletmelere yapılan yatırımların oluşturduğu dolaysız yabancı yatırımlar oluştururken, ikincisini 1854 yılından itibaren devletin tahvil satarak Avrupa borsalarında borçlanması meydana getirmiştir. Bu borçlanmayı çok hızlı bir biçimde ve yüksek faizlerle gerçekleştiren Osmanlı İmparatorluğu, 1876 yılında borç ödemelerini sürdüremez duruma gelmiş ve 1881 yılında Avrupalı alacaklıların kurdukları Duyun-ı Umumiye İdaresi'nin mali denetimini kabul etmek zorunda kalmıştı. Dış borçlanma süreci bu tarihten sonra da, iniş ve çıkışlarla, Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmişti. Bu bölümde Osmanlı İmparatorluğu'na giren yabancı sermayeyi ve onun doğurduğu anapara ve faiz ödemelerinin, kâr aktarımı yolları ile çıkan fonların zaman içinde göstermiş olduğu dağılımı, yabancı sermayenin hangi alt dönemlerde getirdiğinden fazlasını götürdüğünü diğer bir deyişle hangi alt dönemlerde sermaye girişinin borç ödemeleri ve kâr aktarımından daha fazla olduğunu ve son olarak da Osmanlı dış borçlarından doğan fon akımlarının zaman içindeki dağılımını ve borçların tasfiyesini inceleyeceğiz. Osmanlı İmparatorluğu'nun dış borçları konusunda böyle bir inceleme yapılmasının sebebi olarak Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki Avrupa mali denetiminin fiili sömürgecilik dışında emperyalizmin en çarpıcı örneklerinden biri olarak gelişmesi dolayısıyla da bu konunun birçok Avrupa Devleti'nin finans tarihinde önemli bir yer tutması gösterilebilir.[173]

[173] Thobie, a.g.e. s. 77-118

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış borçlanmasının en temel nedeni merkezi devletin güçsüzlüğü ve mali krizine uzun vadeli çözüm bulamaması, bütçe açıklarının önüne geçememesidir. Bu tür mali sorunlar, ekonominin güçsüzlüğünden değil, vergi gelirlerinin büyük bir kısmına, belki de yarıdan fazlasına, yerel unsurların el koymasından kaynaklanmaktaydı. 1878 Berlin Kongresi'nde Rusya'ya verilecek savaş tazminatının miktarı tartışılırken, Osmanlı delegesinin mali yetersizlikler dolayısıyla tazminatın düşük tutulması isteğine Rus delegesi, vergi gelirlerinin ancak üçte birinin hazineye girdiği, gerisinin çeşitli aracıların ve yerel unsurların eline geçtiği iddiasıyla karşılık vermişti.[174]

Osmanlı İmparatorluğu 1760'lardan ve özellikle de 1780'lerden itibaren yoğun bir biçimde mali sorunlarla karşılaşmaya başlamıştı. Bu durumda devlet, bir yandan iç piyasalarda borç bulmaya çalışıyor (Galata Bankerleri v.b.), öte yandan da tedavüldeki sikkelerin değerli maden içeriklerini sık sık düşürerek (tağşiş ederek) ek mali gelir sağlamayı hedefliyordu. sürekli savaşların bütçeye olağanüstü yükler getirdiği II. Mahmut (1808–1839) dönemindeki tağşişlerde, altın sikkelerin biçim ve ismi 35 kez, gümüş sikkelerinle ise 37 kez değiştirilmişti. Bu işlemler sonucunda fiyatlar hızla artarken Osmanlı parasının değeri de hızla gerilemişti. 1814'te bir İngiliz Sterlini 23 Osmanlı Kuruşu ile eşit değerdeyken, 1839'da bir Sterlin 104 kuruş ediyordu.[175] Ancak 1840'lara gelindiğinde, tağşiş, maliyeti hayli yüksek bir ek gelir sağlama aracı olmuştu. Bu durum, sadece tağşişler ve onları izleyen enflasyonların toplumsal ve siyasi üst sınırları olmasından ileri gelmiyordu. Sık sık başvurulan tağşişlerin yarattığı belirsizlikler ekonomiyi olumsuz etkiliyor, bu da zaten yetersiz olan vergi gelirlerinin düşmesine ve enflasyonun gittikçe yükselmeye başlamasına yol açıyordu. Diğer bir yandan, merkezi bürokrasinin harcamalarının hızla artması, bütçe açıklarını, özellikle savaş dönemlerinde, tağşişle ya da Galata Bankerleri'nin sağladığı kredilerle kapatamayacak bir boyuta getirmişti. Ekonomideki bu olumsuz durum Osmanlı İmparatorluğunu farklı çözüm yolları bulmaya mecbur bırakmıştı. Bu durumdan faydalanmak isteyen Avrupalı sermayedarlar ve Avrupa devletlerinin temsilcileri, 1840'lı yıllardan itibaren mali sorunlara çözüm olarak dış borçlanmaya girişilmesi konusunda merkezi bürokrasiye baskı yapmaya başlamışlardı. Böyle bir baskının sebebi, Avrupa para piyasalarında tahvil satarak başlanan söz konusu borçlanmanın

[174] a.g.e. s. 77-118
[175] Issawi C.,The Economic History of Turkey 1800-1914, Chicago, 1980, s. 329-331

Avrupa'da büyük bir kesime fayda sağlayacak olmasıydı. Tahvillerin Avrupa'nın belli başlı finans merkezlerinde satışını düzenleyecek olan bankerler büyük komisyonlar elde edeceklerdi. Osmanlı tahvillerini satın alan küçük ölçekli tasarruf sahipleri faiz geliri sağlayacaktı. Öte yandan merkezi devlet eline geçen fonların bir bölümünü çeşitli sanayi malları ve özellikle askeri araç ve gereç ithalinde kullanacağı için Avrupa sanayisine ek talep yaratılmış olacaktı. Tüm bunlara rağmen Osmanlı İmparatorluğu mevcut mali durumu düzeltebilmek adına dış borçlanma yoluna gitme kararı aldı.[176]

İlk dış borçlar 1840'lı yıllarda Galata bankerleri aracılığıyla ve kısa vadeli olarak Fransız bankalarından sağlandı. Yoğunlaşan iç ve dış baskılara karşın, merkezi bürokrasi uzun vadeli dış borçlanma sürecini başlatmak konusunda tereddüt gösteriyordu. Nihayet, Kırım Savaşı'nın gerektirdiği yeni harcamalar ve gelir-gider dengesinde yarattığı büyük açık, Avrupa para piyasalarında borçlanma sürecini başlattı. Osmanlı İmparatorluğu'nun uzun vadeli borç tahvilleri Londra, Paris, Viyana ve Frankfurt borsalarında satışa çıkarıldı.[177]

Osmanlı dış borçlanmasını Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen 60 yıllık sürede iki döneme ayırarak inceleyebiliriz. İlk dönem 1854'teki ilk borçlanmadan, Osmanlı İmparatorluğu'nun borç ödemelerini sürdüremeyeceğini ilan ettiği 1875–1876 yıllarına kadar süren dönemdir. Bu dönemin en belirgin özelliği, Osmanlı İmparatorluğu'nun çok büyük miktarlarda ve çok ağır koşullarla borçlanmasıdır. Ağır koşulların en önemli göstergesi, faiz oranlarının yüksekliğidir. Resmi borç anlaşmalarına bakıldığında, yıllık faiz oranlarının genellikle tahvillerin itibari değerinin % 4-5'i dolaylarında kaldığı görülmektedir. Ancak, yeni tahvillerin piyasa satış fiyatı, itibari değerlerinin çok altında kalmaktaydı. Ayrıca, tahvillerin piyasada satışından elde edilen gayri safi gelirlerden, tahvilleri Avrupa piyasalarında satan bankalar, önemli miktarlarda komisyon almaktaydılar. Böylece, net olarak Osmanlı hazinesine giren fonlar için ödenen faiz oranı, % 4-5'in çok üzerine çıkmaktaydı. Bu durum aşağıda görülen 1854–1914 yılları arasındaki Osmanlı dış borçlarından doğan fon akımları tablosundan ve grafiğinden anlaşılmaktadır:

[176] Thobie, a.g.e. s. 77-118
[177] Issawi C. a.g.e s. 332

Tablo 4.1. Osmanlı Dış Borçlarından Doğan Fon Akımları, 1854-1914 [178]
(Her Belirtilen Dönem İçin Yıllık Ortalamalar; Bin İngiliz Sterlini Olarak)

	Yeni İstikrazların İtibari Değeri	Net Sermaye Girişi	Geri Ödenen Anapara	Net Sermaye Akımları	Faiz Ödemeleri	Toplam Ödemeler	Net Fon Akımları
1854-1875	8.300	4.660	676	3.984	2.432	3.108	1.552
1854-1868	2.954	2.049	300	1.749	1.027	1.327	722
1869-1875	19.755	10.256	1.482	8.774	5.442	6.924	3.332
1876-1881	433	433	61	372	608	669	-236
1882-1913	2.217	1.783	855	928	2.893	3.749	-1.966
1882-1901	1.315	844	662	182	2.455	3.117	-2.273
1902-1913	3.721	3.347	1.178	2.169	3.623	4.801	-1.454
1854-1914	296.850	180.619	44.047	136.572	152.390	196.437	-15.818

Bu tablo dış borçlanma sonucu Osmanlı ekonomisine giren ve çıkan fonları hesaplamak amacıyla hazırlandığından, bu dönemde yapılan iç borçlanmalar hesaplama dışı bırakılmıştır.

Osmanlı maliyesinin durumu bozuldukça, Osmanlı hazinesine giren miktarların yeni tahvillerin itibari değerine oranı, % 50'nin de altına düşmüştür. Bir başka deyişle, 1860'tan sonra, hazineye giren bir İngiliz lirası için, iki İngiliz lirasından fazla borç yaratılıyordu. Bu nedenle, Avrupa devletlerinin garantisi altında piyasaya sürülen birkaç istikrazdan sonra, Osmanlı dış borçlanmasında gerçek faiz oranları, pek seyrek olarak % 10'un altına inmiştir. Bazı istikrazlarda ise bu oran % 12'yi aşmaktaydı.[179]

Dünya fiyat düzeylerinin genel olarak sabit kaldığı bir dönemde, bu kadar yüksek faiz oranları çok olumsuz koşullara işaret etmekteydi. Bu aslında şaşırtıcı bir durum değildi. 1875'e kadarki dönemde, Osmanlı maliyesinin durumu herhangi bir düzelme göstermemişti. Sağlanan fonların büyük bir bölümü cari harcamalar için kullanılmış, Avrupa'dan, daha sonra Haliç'te çürümeye terk edilecek büyük bir donanma satın alınmış, diğer tüketim harcamalarının yanı sıra, Boğaziçi'nde saraylar yapılmıştı. Görüldüğü gibi bu dönemde yatırımlara hemen hiç kaynak ayrılmamıştı.[180]

Daha sonraki yıllarda ise, alınan borçların büyük bir kısmı eski borçların faiz ve anaparalarına harcanmıştır. Her yıl ödenmesi gereken anapara ve faiz miktarları, kısa sürede Osmanlı maliyesi ve ekonomisinin karşılayabileceği boyutlara ulaştı. Borç ödemelerinin, dış borçlanma dışındaki devlet gelirlerine oranı, 1860'ların başında %

[178] Şevket Pamuk, Osmanlı Ekonomisi Ve Dünya Kapitalizmi 1820-1913, Ankara Yurt Yay.1984.s. 65
[179] a.g.e. s. 64
[180] Thobie, a.g.e. s. 264-269

10'dan, 1870'lerin başında % 30'lara, daha sonra da 1870'lerin ortasında % 50'lere kadar yükselmişti. Bir başka deyişle, 1870'lerin ortasında Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni borç almadan anapara ve faiz ödemelerini karşılayabilmesi için, tüm devlet gelirlerinin yarısından fazlasının bu alana ayrılması gerekmekteydi. Ekonominin borç ödeyebilirlik göstergesi olarak kabul edilebilecek borç ödemeleri/ihracat gelirleri oranı da, 1860'ların başında % 10'lardan 1870'lerin ortasında % 50'lere yükselmişti.[181]

Osmanlı İmparatorluğu'nun borçlarını ödeyebilmesi günden güne olanaksızlaşırken, Avrupa borsalarında her geçen yıl daha ağır koşullarla daha fazla miktarlarda borç para bulunuyordu. Avrupa'da her kesim, bu süreçten kazanç sağlıyordu. Türkiye'nin borç almasına izin vermek, spekülasyoncular ve bankacılar için kolay ve çabuk kâr sağlamak, küçük yatırımcılar için de daha yüksek faiz oranları elde etmek fırsatı demekti.[182]

1869 yılından itibaren ekonomik durum içinden çıkılmaz bir hal almaya başlamış, 1869–1875 döneminde Avrupa piyasalarında satışa çıkarılan Osmanlı istikrazlarının itibari değeri, 1854-1868 yıllarına kıyasla beş kattan fazla artarak yılda ortalama 19,8 milyon sterline sıçramıştı. Aynı dönemde hazineye giren fonların miktarı yılda ortalama 10,3 milyon sterlin, anapara ve faiz ödemeleri ise yılda ortalama 6,9 milyon sterlin olmuştu.[183]

Böylece Osmanlı İmparatorluğu, spekülatörler ve büyük bankalar, her yıl borç ödemeleri için gereken miktarlardan daha fazlasını Avrupa borsalarından sağlayarak, borçlanmayı birkaç yıl daha sürdürdüler. Yeni borç bulmanın zorlaşması durumunda iflas kaçınılmazdı. 1873 yılında, uzun dönemli bir dünya bunalımının başlangıcını haber veren borsa krizleri Avrupa ve Amerika'ya yayılınca, sanayileşmiş merkez ülkelerinden sermaye ihracı kesildi.[184] Piyasaya sürülmesi daha önceden kararlaştırılan 1874 istikrazından sonra, yeni borç bulunamaz oldu. Osmanlı İmparatorluğu 1875 yılı sonbaharında borç ödemelerini yarı yarıya indirdiğini, 1876 yılında da borç ödemelerini tümüyle durdurduğunu ilan etti.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış borçlarını ödeyemez duruma gelmesi, Avrupa mali sermayesine borç ödemelerini güvence altına alacak yeni bir yöntem izleme olanağı verdi. Borç ödemeleri durdurulduktan sonra Osmanlı hükümeti ile Fransız,

[181] Pamuk, a.g.e. s. 67
[182] Donald Blaisdell, Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa'nın Mali Denetimi-Duyun-ı Umumiye, Doğu-Batı Yay.İstanbul, 1979, Bölüm III
[183] Pamuk, a.g.e. s. 68
[184] a.g.e. s. 68-70

İngiliz, Avusturyalı, Alman ve diğer alacaklıların temsilcileri arasında başlayan ve 1877–1878 Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle kesintiye uğrayan görüşmeler, 1881 yılının Aralık ayında imzalanan bir anlaşmayla sonuçlandı. Anlaşmanın imzalandığı ayın Hicri takvime göre Muharrem ayında olması sebebiyle bu anlaşma "Muharrem Kararnamesi" olarak adlandırılmıştı. Kararname gereği dış borçların miktarları indirilecek, ödeme koşulları yeniden düzenlenecekti. Buna karşılık Osmanlı İmparatorluğu, İmparatorluk içinde yabancı alacaklıların temsilcisi olarak çalışacak, devletin vergi gelirlerinin bir bölümünü yabancı alacaklılar adına toplayarak Avrupa'ya aktaracak yeni bir örgütün kurulmasını kabul edecekti. Osmanlı maliyesinin gelir kaynaklarından tuz ve tütün tekelleri, damga resmi, balıkçılıktan ve alkollü içkilerden alınan vergiler, ham ipekten toplanan öşür ile Doğu Rumeli vilayetinin ödediği yıllık vergi, Duyun-ı Umumiye (Genel Borçlar) İdaresi adı verilen ve yabancı alacaklılar tarafından yönetilen bu yeni kuruluşa teslim edilmişti. Ayrıca, Osmanlı İmparatorluğu, 1883 yılında yabancı sermayeyle kurulacak olan Tütün Rejisi Şirketi'ne İmparatorluk içindeki tütün üretiminin denetlenmesinde, tütün alım ve satımında ve sigara üretiminde tekelci ayrıcalıklar tanımaktaydı. Reji Şirketi'nin yıllık kârlarının bir bölümü dış borç ödemelerinde kullanılmak üzere Duyun-ı Umumiye İdaresi'ne aktarılmıştı.[185]

Böylece Osmanlı maliyesinin vergi kaynaklarının bir bölümü üzerinde ayrıntılı bir denetim kuruluyor ve bu kaynakların gelirleri doğrudan Avrupa'daki alacaklılara aktarılıyordu. Duyun-ı Umumiye İdaresi, kendi denetimine bırakılan vergi kaynaklarını geliştirmek ve vergileri daha etkin bir biçimde toplamak amacıyla, İmparatorluğun yirmiyi aşkın kentinde beş binden fazla çalışanıyla geniş bir örgüt kurdu. Esas ağırlığı taşrada olan bu örgütün en üst düzeylerinde iki yüze yakın Avrupalı çalışmaktaydı. Diğer çalışanlar ise Osmanlı vatandaşlarıydı. Duyun-ı Umumiye İdaresi tütün ve ipek gibi vergileri kendisine bırakılan tarımsal malların üretimine ve ihracatının geliştirilmesine ağırlık verdi. Böylece ihracata yönelik tarımsal üretim de özendirilmiş oluyordu. Osmanlı dış borçlanmasının 1882–1914 döneminin en önemli özelliği, kurulan güçlü denetim sayesinde net fon akımlarının yönünün değiştirilmesidir. Duyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra da Osmanlı İmparatorluğu Avrupa para piyasalarında tahvil satarak borç almayı sürdürdü. Ancak bu dönemde yeni dış borçlanma yoluyla giren miktarın iki katından fazlası dışarıya aktarılmıştı. Yeni borçlanmalar yoluyla hazineye giren miktar yılda ortalama 1,8 milyon sterlinde kalır-

[185] Blaisdell, a.g.e. Bölüm III

ken, toplam borç ödemeleri yılda ortalama 3,7 milyon sterline ulaşmıştı. Öte yandan, İdare'nin kurduğu sıkı denetim nedeniyle, yeni Osmanlı istikrazlarının Avrupa borsalarındaki riski azalmış, 1881 sonrasında yeni borçlar için ödenen faiz oranları daha düşük düzeylerde kalmıştı. Borçlanma koşullarının bir göstergesi olarak kabul edebileceğimiz gerçek faiz oranları, 1910'a kadar % 5 ile % 7 arasında dalgalanmış, bu tarihten sonra % 8'e yükselmişti.[186]

Sonraki dönemde 1901 yılına kadar yeni alınan borçlar sınırlı kalırken, 1901 sonrasında hem yeni borçlanma, hem de borç ödemeleri hacminde hızlı bir artış görülmüştür. Ancak bu dönemde de borç ödemeleri, yeni borçlanma yoluyla giren miktarları büyük ölçüde aşmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun gelir kaynaklarının önemli bir bölümünün Duyun-ı Umumiye İdaresi'ne devredilmesinden sonra, merkezi bürokrasi, yeni borç anlaşmalarını imzalamakta tereddüt ediyordu. Ayrıca, söz konusu dönem Osmanlı İmparatorluğu için sakin bir dönemdi. Diğer bir deyişle ek harcamalarla dolu savaş bütçelerinin ortaya çıkmaması, merkezi bürokrasiye bütçeyi daha az borçla dengeleme olanağı sağlıyordu. 1882–1901 ve 1854–1913 dönemi içinde yıllık ortalamalar itibariyle, Osmanlı dış borçlanmalarının en düşük düzeyde kaldığı bir alt-dönemdir. Bu alt-dönemde, Avrupa borsalarında satılan Osmanlı istikrazlarının itibari değeri yılda ortalama 1,3 milyon İngiliz lirası düzeyinde kalmıştı. Bu miktar 1902–1913 dönemi yıllık ortalamalarının ancak üçte biri kadardır; 1869–1875 dönemi yıllık ortalamalarının ise onda birinden azdır.

Bütçe açıkları yüzyılın başından itibaren tekrar büyümeye başladı. İlk çözüm, Osmanlı Bankası ve İmparatorluk içindeki diğer mali kurumlardan alınan kısa vadeli borçların artırılması oldu. Bu önlemler Avrupa borsalarından daha fazla borç alınması yolunda atılan ilk adımı oluşturdu. Askeri harcamaların artırılması, sorunun daha da ağırlaşmasına yol açtı. 1910'ların başında Osmanlı maliyesi, eski borçların faiz ve anapara ödemelerinin ancak artan miktarlarda alınan dış borçlarla karşılanabildiği bir aşamaya gelmişti. Mali durum, 1870'lerdekinden pek farklı değildi. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi belki de yeni bir iflasın ortaya çıkmasını engellemişti.[187]

1855–1873 döneminde birincil ürünler ve mamul malların dünya fiyatları ılımlı bir hızla düştü. Fiyatlardaki gerileme, 1873–1896 Büyük Bunalımı sırasında hızlandı. Örneğin 1855–1896 döneminde merkez ülkelerine yapılan Osmanlı ihracatında

[186] Pamuk, a.g.e. s. 69
[187] a.g.e. s. 69-70

fiyatların gerileme oranı % 58'e varmaktaydı. Böylece 1855 yılında alınan bir borcun yıllık faiz ve anapara ödemeleri için Osmanlı hazinesinin gerçek yükümlülüğü, 1896 yılına varıldığında iki katına çıkmış oluyordu. Buna karşılık, 1896–1913 döneminde, merkez ülkelerine yapılan Osmanlı ihracatı fiyatlarında % 27 oranında bir artış oldu. Mamul malların dünya fiyatları da artış gösterdi. Bu gelişmeler sonucu 1896–1913, Osmanlı dış borç yükünün gerçek değerinin fiyat hareketleri nedeniyle azaldığı tek alt dönem olmuştu.[188]

Genel hatlarıyla 1895–1914 yılları arasında alınan borçlara kısaca aşağıdaki gibi değinebiliriz:

A. 1896 BORÇLANMASI

Hükümet, Osmanlı Bankasından aldığı avanslardan, Rumeli Demiryolu Şirketine ödediği teminat bedelinden dolayı ve Girit isyanı ile doğu vilayetlerindeki inzibatı temin etmek için yeni bir borçlanmaya girişmişti.[189]

Osmanlı Bankası gösterilen karşılıkların Duyun-ı Umumiye idaresi tarafından tahsil edilerek kendine verilmek üzere bu istikrazı yalnız başına yapmağa muvafakat etmişti. Borç toplamı 3.272.720 lira, faizi % 5, itfa bedeli % 0,5'dir.[190]

B. 1902 TARİHLİ TAHVİL-İ DUYUNU

1886 istikrazının dönüştürülmesi için alınan borçtur. Bu borca Osmanlı Bankası aracılık etmişti.[191] Gümrük geliri ve diğer dolaylı vergiler güvence olarak gösterilmişti. 4.670.000 sterlin dönüştürme işleminde kullanıldı. Hazineye 1.471.000 sterlin girdi. Bu işlemden doğan net yeni borç 3.150.000 sterlindi. Faiz oranı %4 idi.[192]

C. 1903 BAĞDAT DEMİRYOLU BORÇLANMASI

Bu borçlanma Konya-Bağdat, Basra Körfezi demiryolunun Konya'dan başlayacak olan ilk 200 kilometrelik kısmının senelik kilometre garantisi olarak kararlaştırılan 11.000 frankı temin edecek sermayeye ait olarak yapılmış bir

[188] a.g.e. s. 70
[189] Thobie, İnterets et İmpérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895–1914), Sorbonne Yay. Paris, 1977, s. 223
[190] Kirkor Kömürcan, Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihçesi (Duyun-ı Umumiye Tarihçesi) MEB İstanbul Yüksek Ekonomi ve Ticaret Y.O.Yay.,Say.32, İstanbul, 1948, 96
[191] Thobie, a.g.e. s. 236
[192] Emine Kıray, Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar, İletişim Yay. İstanbul, 1993, s. 216

borçlanmaydı. Borç toplamı 2.376.000 liradır. % 4 faizli ve % 0,087538 itfa bedeli idi. Konya, Urfa ve Halep öşürleri karşılık olarak gösterilmişti.[193]

D. 1903 BALIK AVI BORÇLANMASI

Deutsche Bank ile 6.3.1903 tarihinde yapılmış bu anlaşma ile 3.10.1888 tarihli % 5 faizli Balık Avı istikrazının faizi indirilmişti. Yeni istikrazın toplamı 48.960.000 mark (2.640.000 lira) dır. Faizi %4, itfa bedeli % 0,5 olarak kararlaştırılmıştı.[194]

E. 1904 BORÇLANMASI

Bütçe açıklarını kapatmak için yapılmış bir borçlanmaydı. Osmanlı Bankası ve *Comptoire d'Escompte* aracılık etmişti. Borcun yönetimi Duyun-ı Umumiye'deydi. İstikraz toplamı 2.750.000 lira (2.500.000 sterlin), faiz oranı % 4, itfa bedeli % 0,5 , ihraç fiyatı % 80'di.[195]

F. 1901–1905 BORÇLANMASI

Hükümet 1901'de Osmanlı Bankası ile bir istikraz anlaşması kararlaştırmıştı. Fakat tahvillerini bastırmasına rağmen tedavüle çıkarılamamıştı. 08.05.1905 tarihinde yapılan anlaşma ile bu istikraz fiiliyata döküldüğünden mali tarihimizde bu istikrazın adına 1901–1905 istikrazı denilmiştir.[196]

İstikraz toplamı 5.306.664 liradır (4.820.000 sterlin). Faiz oranı % 4, itfa bedeli % 0,5 ve ihraç fiyatı %81'dir. Bu borç da Duyun-ı Umumiye'nin yönetimindeydi. Çeşitli eyaletlerin gümrük gelirleri ve Duyun-ı Umumiye yönetimindeki aşara eklenen % 5 fazla vergi güvence olarak gösterildi.[197] 1.450.000 sterlin, borçların dönüştürülmesinde kullanıldı; 3.300.000 sterlin tutarındaki tahvil piyasaya sürüldü. Hazineye 2.330.000 sterlin girdi, bu işlemden doğan net yeni borç 3.300.000 sterlindi.[198]

G. ASKERİ TEÇHİZAT BORÇLANMASI

Almanya'dan askeri donanım ithali için alınan borçtur. Borca Deutsche Bank aracılık etmiştir. Yönetimi Duyun-ı Umumiye'deydi. Duyun-ı Umumiye yönetimindeki

[193] Khairallah, Railways in the Middle East 1856–1948, Liban, 1991, s. 144–147
[194] Kömürcan, a.g.e. s.100
[195] Kıray, a.g.e. s.217
[196] Thobie, a.g.e. s. 252-260
[197] İ.Hakkı Yeniay, Yeni Osmanlı Borçları Tarihi, İstanbul, 1964, s. 92
[198] Thobie, a.g.e. s. 252-260

gelirlere yapılan %6 ekleme ve gümrük gelirleri teminat olarak gösterildi. İstikrazın toplamı 2.400.000 sterlin (2.640.000 lira), faiz oranı %4, ihraç bedeli % 80 ve itfa payı % 0,5'di. Hazineye 1.900.000 sterlin girdi.[199]

H. 1906 BORÇLANMASI

1890 tarihli ayrıcalıklı tahvillerin dönüştürülmesi için alınmıştır. Osmanlı Bankası aracılık etmiştir. Borcun yönetimi Duyun-ı Umumiye'deydi. İtibari değeri 8.670.000 sterlindir. Faizi % 4, ihraç fiyatı % 87'dir. Borcun 6.170.000 sterlin dönüştürme işleminde kullanıldı. 1.240.000 sterlin hazineye verildi. Bu işlemden doğan net yeni borç 2.500.000 sterlindi.[200]

İ. 1908 BAĞDAT DEMİRYOLU II. VE III. TERTİP BORÇLARI

Bağdat Demiryolunun II. ve III. planı için alınmıştır. Duyun-ı Umumiye yönetimdeki gelirlerin fazlası güvence olarak gösterildi ve bu gelirler Bağdat Demiryolu Şirketine kilometre güvencesi olarak verildi. İstikraz toplamı 9.100.000 sterlin, faizi % 4, ihraç fiyatı % 100'dü. Hazineye giren 8.900.000 sterlin idi.[201]

J. 1908 BORÇLANMASI

Bütçe açıklarını kapatmak için alınmıştı. Osmanlı Bankası aracılık etmiştir. Borcun yönetimi Duyun-ı Umumiye'deydi. Duyun-ı Umumiye yönetimindeki gelirlerin fazlası ve gümrük gelirleri güvence olarak gösterildi. Borcun toplamı 4.280.000 sterlin, faiz oranı % 4, ihraç fiyatı % 82,5, itfa bedeli % 0.5 idi. Hazineye 3.500.000 sterlin girdi.[202]

K. 1909 BORÇLANMASI

Bu da bütçe açıklarını kapatmak için alınmıştı. Yine Osmanlı Bankası aracılık etmişti. Borcun toplamı 6.360.000 sterlin, faiz oranı % 4, ihraç fiyat % 86, itfa payı % 1 ve hazineye giren 5.310.000 sterlindi. Çeşitli eyaletlerin aşarı ve hayvan vergisi güvence olarak gösterildi.[203]

---

[199] Kıray, a.g.e. s.217
[200] Thobie, a.g.e. s. 266-275
[201] Khairallah, a.g.e s.144-147
[202] Thobie, a.g.e. s. 264
[203] a.g.e. s. 266-275

L. 1910 SOMA VE BANDIRMA DEMİRYOLU HATTI BORÇLANMASI

İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi aracılığıyla Soma-Bandırma Demiryolunun yapımı için alınmıştı. Borcun yönetimi Duyun-ı Umumiye'deydi. Toplamı 1.570.000 sterlin, faiz oram % 4, ihraç fiyatı % 89, itfa bedeli % 0,16715, hazineye giren 1.350.000 sterlindi.[204]

M. 1911 GÜMRÜK BORÇLANMASI

Toplanı istikraz 6.400.000 sterlindi. Faiz oranı % 4, ihraç fiyatı % 81.5, itfa payı % 1 ve hazineye giren miktar 5.210.000 sterlindi. Bütçe açıklarını kapamak için alınmıştı. Deutsche Bank aracılık etmiştir. İstanbul gümrük gelirleri teminat olarak gösterilmişti.[205]

N. 1913 KONYA OVASINI SULAMA MUKAVELENAMESİ

Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından çıkarılan ve Konya Ovasını sulama projesinden doğan borca tahsis edilmişti. Borç toplamı 750.000 sterlin, faiz oranı % 5, ihraç fiyatı % 100, itfa bedeli % 1,1072'di ve hazineye 75.000 sterlin girmişti.[206]

O. 1913 DOKLAR BORÇLANMASI

Rıhtım yapımı ve donanma tophanesinin geliştirilmesi için alınmıştı. Buna *Armstrong Vickers* aracılık etmiştir. Yönetimi Duyun-ı Umumiye'deydi. Toplamı 13.500.000 sterlindi. Faiz oranı % 5.5, ihraç fiyatı % 100, itfa payı % 1.5, hazineye giren miktar 1.350.000 sterlindi.

P. 1914 BORÇLANMASI

Libya ve Balkan Savaşları sonucunda ortaya çıkan kısa vadeli borçların konsolidasyonu için alınmıştı. Osmanlı Bankası aracılık etmişti.[207] Yönetimi Duyun-ı Umumiye'deydi. Borcun toplamı 20.000.000 sterlin, faiz oranı % 5, ihraç fiyatı % 88.75, itfa payı % 0,5'di. Hazineye 17.750.000 sterlin girmişti.[208]

Osmanlı İmparatorluğu, 1854–1914 yılları arasında büyük miktarda borç yükü altına girdi. Fakat Osmanlı ekonomisi buna paralel bir oranda gelişme gösteremedi. Aşağıdaki tabloda da görüleceği gibi, alınan bu borçların ancak % 4,53'ü yatırıma harcanmıştır.

---

[204] a.g.e. s. 279
[205] Deutsche Reich, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin, 1907, s. 230-240
[206] Kıray, a.g.e. s. 219-220
[207] Thobie, a.g.e. s. 287
[208] Kıray, a.g.e. s. 219-220

Tablo 4.2. 1854 -1914 Osmanlı Borçlarının Kullanım Alanları (Osmanlı Lirası)[209]

Kullanım Alanı	Toplam Gelir	Toplam Borca Oranı (%)
Emisyon ve Komisyon Gideri	135.447.136 O.L.	36.91
Eski Borçların Temizlenmesi	178.851,489 O.L.	44.77
Askeri Harcamalar	22.308.784 O.L.	5.58
Bütçe Açığını Kapatma	19.982.543 O.L.	5.00
Hazineye Giren Tutar.	23.220.381 O.L.	5.81
Yatırım Harcamaları	18.070.989 O.L.	4.53
Diğer Harcamalar	1.616.788 O.L.	0.40
Alınan Toplam Borç	399.489.110 O.L.	100.0

Diğer kısmı ise ekonomik gelişmeye katkısı olmayan cari harcamalarda kullanılmıştır. Zaten alınan borçların % 36,91'i emisyon ve komisyon giderlerine ayrılmıştır. Yani Osmanlı İmparatorluğu yüklendiği borcun ancak % 63,09'u eline geçmiştir, eline geçen bu paranın en büyük kısmı ise eski borçların temizlenmesinde kullanılmıştır. Bu durum, Osmanlı İmparatorluğu'nun borçlarını ödeyememesine de sebep gösterilebilir. Eğer alınan borçlar gelir getirici yatırımlarda kullanılmış olsaydı, borç ödemelerinde bu derecede bir sıkıntı olmayacaktı.

[209] Kurthan Fişek, Osmanlı Dış Borçlan Üstüne Düşünceler, SBF Dergisi. C.XXII. Sayı:3, Eylül 1967, Ankara, s. 160

2. BORÇLARIN TASFİYESİ

Dünya Savaşının başlamasıyla Osmanlı Devleti borç ödemelerini durdurmuştur. Fakat Savaş sonrası Osmanlı Borçları Türkiye Cumhuriyetine bir miras olarak kalmış ve ancak ilk borçlanma tarihinden yüz yıl sonra yani 1954'de tamamen ödenerek ortadan kalkmıştır.[210]

Borçlar meselesinin durumu Lozan Konferansında görüşülmüş ve bununla alakalı bazı hükümler ortaya çıkmıştır. Lozan'da Osmanlı Devleti dış borçlarının, İmparatorluğun savaş öncesi toprakları arasında oransal dağılımı ilke olarak benimsendi.[211] (Antlaşmanın 46. ve 47. Maddeleriyle karara bağlandı) Antlaşmaya göre 7 Ekim 1912'den önce alınan borçlar, Balkan Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti'nden ayrılan veya toprak alan ülkeler arasında, bu tarihten sonra alınan borçlar da Lozan Antlaşması ile Asya'da ortaya çıkarılan yeni devletler arasında paylaştırılacaktı.[212]

Duyun-i Umumiye Meclisi, antlaşma hükümlerine göre belirli devletlerin hissesine düşen yıllık taksitleri tespit ederek, 6 Kasım 1924 tarihinde devletlere tebliğ etmiştir. Fakat ilgili devletlerin ödemeleri istenilen yıllık taksitlere itiraz etmeleri sonucunda, durum Cemiyeti Akvam'ın (Milletler Cemiyeti) tayin ettiği bir hakeme sevk edilmiş ve hakem 18 Nisan 1925 tarihli bir kararıyla borçlu devletlerin yüzdelerini Tablo 4.3'deki şekilde tespit etmiştir. [213]

Paylaşma konusunda çıkan anlaşmazlıklar yüzünden Türkiye ile alacaklılar arasında ancak 13 Haziran 1928'de anlaşma imzalanabildi. 1928'de imzalanan bu anlaşmaya göre Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Osmanlı genel borçlarından 1912 öncesi kısmının % 62'sini, bu tarihten sonraki kısmının da % 76'sını ödemeyi kabul etti. (Tablo 4.3'e bakınız) Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun 1854–1914 arasında yaptığı kırk iki dış borç antlaşmasından doğan 161.303.833 (altın) liralık borcun 107.528.461 liralık kısmını ödemeyi taahhüt etmiş oldu.[214]

Ayrıca yine anlaşma gereğince bu borç doksan dokuz yılda ödenecekti. Eski Osmanlı Duyun-i Umumiye meclisine benzer şekilde alacaklıları temsilen birer üyeden oluşan Duyun-i Umumiye Meclisi kurulacaktı. Kısaca Borçlar Meclisi denilen bu

[210] Bozkurt, a.g.e. s. 75
[211] Reha Parla, Türkiye Cumhuriyeti'nin Uluslar arası Temelleri LOZAN-MONTRÖ, 2.Baskı, 1987, s. 14-15
[212] Cevdet Küçük; Tevfik Ertüzün, Duyun-u Umumiye, İslam Ans.Türk Diyanet Vakfı Yay.İstanbul, 1994, s. 60
[213] Bozkurt, a.g.e. s. 76
[214] Saraçoğlu, Borçlar Meselesinin Hali, Ülkü Halkev Mecmuası, S.5 C.1, Haziran 1933, s. 337-342

meclisin başkanlığını birer yıl süre ile Fransız ve İngiliz temsilcileri yapacaklardı. Bundan başka üç Fransız, iki Alman ve bir Belçikalı temsilciden oluşan Hamiller Meclis başkanlığı Fransız temsilcilerinden birine verilecekti.[215]

Osmanlı tahvilleri üzerinde Türk lirası, Fransız frangı ve İngiliz sterlini yazılıydı. 1928 Anlaşmasında faiz ve anapara ödemelerinin tahvil üzerinde yazılı para birimiyle yapılması zorunlu hale getirildi.[216]

Tablo 4.3. Osmanlı Borçlarının Ülkeler İtibariyle Oransal Dağılımı [217]

DEVLETLER	**17**-1912'den Önceki Borçlar (%)**	**17**-1912'den Sonraki Borçlar (%)**
Türkiye	62,25	76,54
Yunanistan	10,57	0,55
Suriye ve Büyük Lübnan	8,17	10,05
Irak	5,09	6,25
Filistin	2,46	3,03
Bulgaristan	1,62	0,16
Arnavutluk	1,57	--
Hicaz	1,13	1,39
Yemen	0,89	1,09
Maveraüşşeria	0,55	0,68
İtalya	0,23	--
Necit	0,1	0,12
Maan	0,1	0,12
Asir	0,02	0,02
Yugoslavya	5,25	--
YEKÜN	**100**	**100**

Hükümet, 13 Haziran 1928 tarihli mukavelenin 13.maddesinin 10.paragrafının ilk iki yıl için tanıdığı hakkı kullanarak amortismandan hariç bırakılmış ve ilk yıl için Duyun-i Umumiye'ye yalnız 1.435.000 sterlin ödeme yapmıştır.[218]

Aynı yıl devlet maliyesi, 1929 dünya ekonomik buhranından etkilenerek, ciddi bir kambiyo sıkıntısı yaşadı. Devlet Hazinesi ve ülkenin kambiyo durumu ancak hayati ihtiyaçlara cevap verebildiği bu günlerde, Londra'da yayımlanan bir gazete Türkiye'nin

[215] Bozkurt, a.g.e. s. 76
[216] Küçük ve Ertüzün, a.g.m. s. 61
[217] Saraçoğlu, a.g.e. s. 338
[218] Bozkurt, a.g.e. s. 77

dış borçlarını ödememeye karar verdiğini bildiren bir haber yayınladı. Bunun üzerine Duyun-i Umumiye Meclisi ile hükümet arasında görüşmeler başladı. 1930 yılı Mart'ında başlayan ve birkaç ay devam eden görüşmelerde, Osmanlı Borçlarının Türkiye Cumhuriyeti tarafından bu şartlarda ödenmesinin çok zor olduğu bildirilmiş ve 1928 anlaşmasının revizyonu talep edilmiştir. Ayrıca 1928 anlaşmasının tatbikatına devam edildiği takdirde, ülke ekonomisinin tehlikeli bir yola gitmekten kurtulamayacağı söylendi. Nihayetinde Türkiye Cumhuriyeti, Duyun-i Umumiye meclisine çektiği bir telgrafla ülkenin mali bütünlüğünü tehdit edici her teşebbüse karşı çok hassas olduğu bildirildi. Ve Osmanlı Borçları meselesini 1928 anlaşmasındaki mahiyetleri ile kabul etmeme kararını aldı.[219]

Bunun üzerine Paris'te Mayıs 1931'de müzakereler yeniden başladı. 23 Nisan 1933'te yeni bir anlaşma imzalandı. Anlaşma Paris'te hamillerinin temsilcileri ile Türkiye Cumhuriyeti adına zamanın adliye vekili Şükrü Saraçoğlu tarafından imzalandı.[220]

Anlaşma ödemelerin Fransız frangı üzerinden yapılması kabul edildi. 1928 anlaşmasına göre bütün tahvillerde % 4 olan faiz haddi % 7,5'e çıkarıldı. Bu faiz artışına karşılık olmak üzere alacaklılar borcun anaparasından 28.163.540 liralık bir indirim yaptılar. Türkiye 1928–1933 arasında 1.259.335 liralık ödeme yapmış ve borcu 106.269.126 liraya indirmişti. İkramiyeli Türk tahvillerine eklenen 243.831 lira ile birlikte Türkiye'nin toplam borcu 106.512.957 lira oldu. Anlaşma ile indirim yapıldıktan sonra borç 78.349.417 liraya indi. 1933 anlaşmasına göre bu borç elli yılda ödenecekti. Ödemeler her yıl 25 Mayıs ve 25 Kasım tarihlerinde yapılacaktı. Alacaklıların menfaatini korumak ve ödemeleri bir düzen içinde yürütmek üzere 1928'de kurulan iki meclis tek meclis haline getirildi. Alacaklıları temsilen sekiz üyeden oluşan meclisin başkanlığına Fransız ve İngiliz temsilcileri sırayla yürüteceklerdi.[221]

Bu anlaşma, 24 çeşit Osmanlı borcundan Türkiye'nin hissesine düşen kısmını tek borç haline getirmişti. Yeni tahviller çıkarılarak 1 Ekim 1933 tarihinden itibaren on yıl içinde eskileriyle değiştirilmesi istendi.[222]

Yine bu anlaşma ile bundan böyle taksitlerin altın TL olarak değil, karşılığı

[219] Saraçoğlu, a.g.e. s. 337-342
[220] a.g.e. s. 337-342
[221] Küçük ve Ertüzün, a.g.m. s. 61
[222] a.g.m. s. 62

Fransız frangı olarak ödenmesi ve Duyun-i Umumiye meclisinin bir defaya mahsus olmak üzere diğer bir yabancı parayı seçme yetkisinin bulunduğu kabul edilmişti.[223]

Türkiye anlaşmadan doğan yükümlülüklerini 1933, 1934 ve 1935'te yerine getirdi. Fakat bu sırada bütün ülkeler gibi döviz darboğazına sürüklenmesi yüzünden ödemler güçleşti. 29 Nisan 1936'da imzalanan yeni bir anlaşma ile ödemelerin yarısının Fransız frangı, yarısının da Türk lirası üzerinden yapılması kabul edildi. Fakat döviz sıkıntısı devam etiğinden 18 Temmuz 1938'de yapılan ikinci bir anlaşma ile bütün taksitlerin Türk lirası olarak ödenmesi benimsendi.[224]

II. Dünya savaşının başlaması üzerine Türkiye, 30 Eylül 1940 tarihinde, Alman işgaline uğrayan Paris'teki Duyun-i Umumiye meclisi'ni tanımadığını ve ona ödenen komisyonu kestiğini, bundan böyle borçların ödenmesi işini bizzat üzerine aldığını ilan etti. Hükümetin bu kararını protesto eden meclis, Lozan Anlaşması imzalayan devletleri duruma müdahale etmeye çağırdı. Hükümetle alacaklılar arasında 1944'te özel anlaşmalar imzalanarak borçların tasfiyesine gidildi.[225]

25 Nisan 1944'ten itibaren on yıl içinde borcun tasfiyesi için alacaklıların elinde bulunan tahviller daha yüksek fiyattan satın alındı. Hükümet ödemeler için 25 Mayıs 1954 tarihini son müracaat olarak tesbit etti. 1854'te başlayan dış borçlanma yüz yıl sonra yani 1954'te kapanmış oldu.[226]

[223] Çimenoğlu, Osmanlı Dış Borçları, İTO Der.Yay.Mart 1981, İstanbul, s. 34
[224] Küçük ve Ertüzün, a.g.m. s. 62
[225] Bozkurt, a.g.e. s. 79
[226] Küçük ve Ertüzün, a.g.m. s. 62

SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu zenginliği ile her zaman başka ülkelerin iştahını kabartmıştır. Verimli toprakları, zengin yeraltı kaynakları ve engin kültürü ile yabancı devletlerin hep ilgisini çekmiştir. Kapitülasyonların verilmesiyle başlayan sömürgeleştirme süreci bu dönemden sonra daha da hız kazanmıştır. Araştırmamızda Birinci Dünya Savaşı öncesi bu süreci açıkça görmekteyiz. Osmanlı İmparatorluğu sanayileşme aşamasında geri kalması ve aldığı borçları verimli kullanamaması nedeniyle, dışarıya daha da bağımlı hale gelmiştir. Bu diğer devletler için göz ardı edilemeyecek bir fırsattı. Genelde ithal edilen malların daha çok işlenmiş ürünler olduğunu görmekteyiz. İhracatımız ise ham madde ürünler seviyesinde olmuştur. Ucuz ve zengin ham madde sanayi için birinci önceliklidir. Bu istatistikleri Fransa ile yapılan ticaret bilgilerini verdiğimiz bölümde açıkça görmekteyiz. Alınan ham maddelere karşılık işlenmiş ürün ihracatımız oldukça azdı. *Jacques Thobie*'de bu konunun önemini "Endüstriyel bir ülkenin metalürjik ürünler satması ekonomideki sağlığı göstermektedir " sözüyle belirtmiştir.

Sürekli işlenmiş ürün ithal eden İmparatorlukta, üretim durma seviyelerine gelmiştir. Bir süre sonra ise yüksek faizlerle alınan borçlar iyi kullanılamayıp yine borç ödemelerinde kullanılmıştır. Bu da ekonomideki açığın giderek büyümesine sebep olmuştur.

Ayrıca ithal ve ihraç edilen tarımsal ürünlerin tazeliğinin korunması ve büyük çaplı yurtiçi taşımacılığı için geniş çaplı bir demiryolu ağına ihtiyaç vardı. Bu demiryolları inşasında bile birçok ülke ihaleye girmiştir. Özellikle Almanya, Fransa ve İngiltere ile yapılan anlaşmaların maliyetleri oldukça pahalı olmuştu ve Osmanlı İmparatorluğu'nun rayları üretecek bir tesisi yoktu ama tren yolları artık bir ihtiyaçtı. O yüzden anlaşmalardaki yüksek fiyatları genelde kabul etmiştir.

Madenlerin çok zengin olması da yabancı devletlerin her zaman ilgisini çekmiştir. Maden çıkarmakta Osmanlı Devleti imkânlarının yetersiz olması da bunun bir sebebidir. Gerçi başlarda Osmanlının güçlü olduğu dönemlerde anlaşmalar genelde lehte yapılıyordu. Fakat daha sonra alınan borçların geri ödenememesi yüzünden, yabancı devletlere verilen imtiyazlar ile bu durum aleyhte gelişmeye başlamıştır. Madenler konusunu incelediğimiz bölümde ucuza çıkarılan madenlerin dışarıda ne kadar pahalıya satıldığını görmekteyiz. Osmanlı güçlü olduğu dönemlerde bazı

ürünlerde (borasit gibi) neredeyse bir tekeldi. Günümüzde de bu topraklar bazı ürünler için (toryum, bor, neptünyum) hala tekel sayılabilecek kadar zengin durumdadır.

Sürekli artan borç durumu Osmanlıyı daha çok borç almaya zorlamıştır. Bu borçlar o kadar yüksek faizle alınmaktaydı ki, belli bir dönemden sonra artık anapara ödenemez hale gelmişti. Aslında diğer ülkelerin bu borçların ödenmesini pek umursamadığı, bu durumu daha çok imtiyaz almak için kullandıkları açıkça görülmektedir.

Fransa'nın yukarıda belirtmiş olduğumuz konularda ne kadar çıkarcı davrandığı çalışmamızın ana fikrini oluşturmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun bölünmemesini de sırf bu yüzden istemekteydi. Ayrıca Avrupa ülkeleri ile girilecek bir savaşın yakın olması bile, Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu'na silah satışı yapılmasını engellememiştir.

Bu çalışmamızda, Osmanlı İmparatorluğu'nun erken bir sanayileşme sürecine girmesi veya alınan borçların üretim için kullanılmış olması durumunda ekonomisinin oldukça sağlam olabileceği ve diğer ülkelere imtiyazlar verilmeden sağlıklı bir dış politika yürütebileceği sonucunu çıkartabiliriz.

BİBLİYOGRAFYA

BAĞIŞ A.İhsan, Osmanlı Ekonomisinde Ticaret Sektörünün Görünümü Yabancı Tüccar ve Gayr-ı Müslim Tebaanın İzmir Ticaretindeki Yeri ve Önemi, 1885–1985 Türkiye Ekonomisi 100. yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu. İzmir İTO Yay., 1985.

BARDA Süleyman, Münakale Ekonomisi, İstanbul, 1998.

BLAISDELL Donald, Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa'nın Mali Denetimi-Duyun-ı Umumiye, Doğu-Batı Yay. İstanbul, 1979.

BOZKURT İbrahim Murat, Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye (1854–1914), Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1995.

ÇİMENOĞLU Orhan, Osmanlı Dış Borçları, İstanbul Sanayi Odası Dergisi, Mart, 1981.

Deutsche Reich,Vierteljahrshefte Zur Statistik des Deutschen Reichs, Berlin (1915).

Deutsche Reich, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin, (1907).

ELDEM Vedat, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, TTK Yay. Ankara, 1994.

ETE Muhlis, Münakat, İstanbul İ.Ü.Yayınları No:69, Güven Basım, 1938.

IMBERT Paul, Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri, Türkiye'nin Meseleleri, Havas Yay. İstanbul, 1981.

KAYNAK Muhteşem, Osmanlı Devletinde Ulaştırma Sistemi ve Demiryolları, 1885–1985 Türkiye Ekonomisinin 100 yılı Sempozyumu, İzmir. İTO Yay.1985.

KHAIRALLAH Shereen, Railways in the Middle East 1856–1948, Liban, 1991.

KIRAY Emine, Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar, İletişim Yay.İstanbul, 1993.

KÖMÜRCAN Kirkor, Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihçesi (Duyun-ı Umumiye Tarihçesi), MEB İstanbul Yüksek Ekonomi ve Ticaret Y.O.Yay. Say.32, İstanbul, 1948.

KURMUŞ Orhan, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Savaş Yay. Ankara, 1992.

KURTHAN Fişek, Osmanlı Dış Borçlan Üstüne Düşünceler, SBF Dergisi. C.XXII. Sayı:3, Eylül 1967, Ankara.

KÜÇÜK Cevdet; Tevfik ERTÜZÜN, Duyun-u Umumiye, İslam Ans.Türk Diyanet Vakfı Yay.İstanbul, 1994.

KÜTÜKOĞLU Mübahat, Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı, İzmir Tic. Od. Yay. 1985.

MORAWİTZ Charles, Türkiye Maliyesi, Maliye Tet.Kur.Der., Ankara, 1979.

MUTLUÇAĞ Hayri, Borasit ve Anadolu'da Yabancı Çıkarları, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi Sayı:1, 1967.

MÜDERRİSOĞLU Alptekin, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, Maliye Bak.Yay.No:1974-162.

NOVİÇEV A.D., Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, Onur Yay., Ankara, 1979.

OKÇUN Gündüz, 1909–1930 Yılları Arasında Anonim Şirket Olarak Kurulan Bankalar, Türkiye iktisat Tarihi Semineri, Hacettepe Ünv. Yay. 13, Ankara, 1975.

ONUR Ahmet, Türkiye Demiryolları Tarihi (1860–1953), KKK İstanbul Basımevi, 1953.

ORTAYLI İlber, II.Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, Ankara A.Ü. SBF Yay. No: 479, 1981.

ÖCAL Tezal, Türk Banka Sistemi, Ankara İkt. ve Tic.İlimler Akd.Yay.no:59, Ankara, 1973.

ÖKÇÜN Gündüz, XX.Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları, A.Ü. SBF Yay. Ankara, 1969.

ÖKE Mim Kemal, Kapitülasyonlar, Osmanlı Ans., 3. Cilt, İstanbul Agag Yay. 1993.

ÖKTE E.Zekai, Osmanlı İmparatorluğu'nun XIX ve XX Yüzyıllarda İktisadi Durumu ve İktisat Politikaları, (Özet) TTK Yay., Ankara, 1978.

ÖNSOY Rıfat, Türk Alman İktisadi Münasebetleri (1871–1914), Enderun Yay. İstanbul, 1982.

ÖZYÜKSEL Murat, Osmanlı-Alman ilişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları, Arba Yay. İstanbul, 1988.

PAMUK Şevket, 100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500–1914, Gergek Yay. İstanbul, 1988.

PAMUK Şevket, Osmanlı Ekonomisi Ve Dünya Kapitalizmi 1820–1913, Ankara Yurt Yay.1984.

PARLA Reha, Türkiye Cumhuriyeti'nin Uluslararası Temelleri LOZAN-MONTRÖ, 2.Baskı, 1987.

PARVUS Efendi (Alexander Israel Helphand), Türkiye'nin Mali Tutsaklığı, May Yay., İstanbul, 1977.

QUATAERT Donald, Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılım, 1854–1914, ODTÜ Gelişme Dergisi, Türkiye İktisat Tarihi, 1978..

QUATAERT Donald, Osmanlı Devletinde Avrupa İktisadi yayılımı ve Direniş (1881–1908), Yurt Yay., Ankara, 1977.

SARAÇOĞLU Şükrü, Borçlar Meselesinin Hali, Ülkü Halkevleri Mecmuası, Haziran 1933.

SEYİDOĞLU Halil, Kapitülasyonlar, Ekonomik Terimler Ans.S.Güzem Yay. Ankara, 1982

SİLİER Oya, 1920'lerde Türkiye'de Milli Bankacılığın Genel Görünümü, Türkiye İktisat Tarihi Semineri, Hacettepe Yay. C.13, Ankara, 1975.

ŞAHİN Hüseyin, Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişimi ve Bugünkü Durumu, Uludağ Ünv.Yay. Bursa, 1993.

THOBIE Jacques, İnterets et İmpérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914), Sorbonne Yay., Paris, 1977.

TOPRAK Zafer, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Ekonomisinde Gelişmeler (Tarım-Ticaret-Sanayi), 1885–1895 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir İTO Yay.

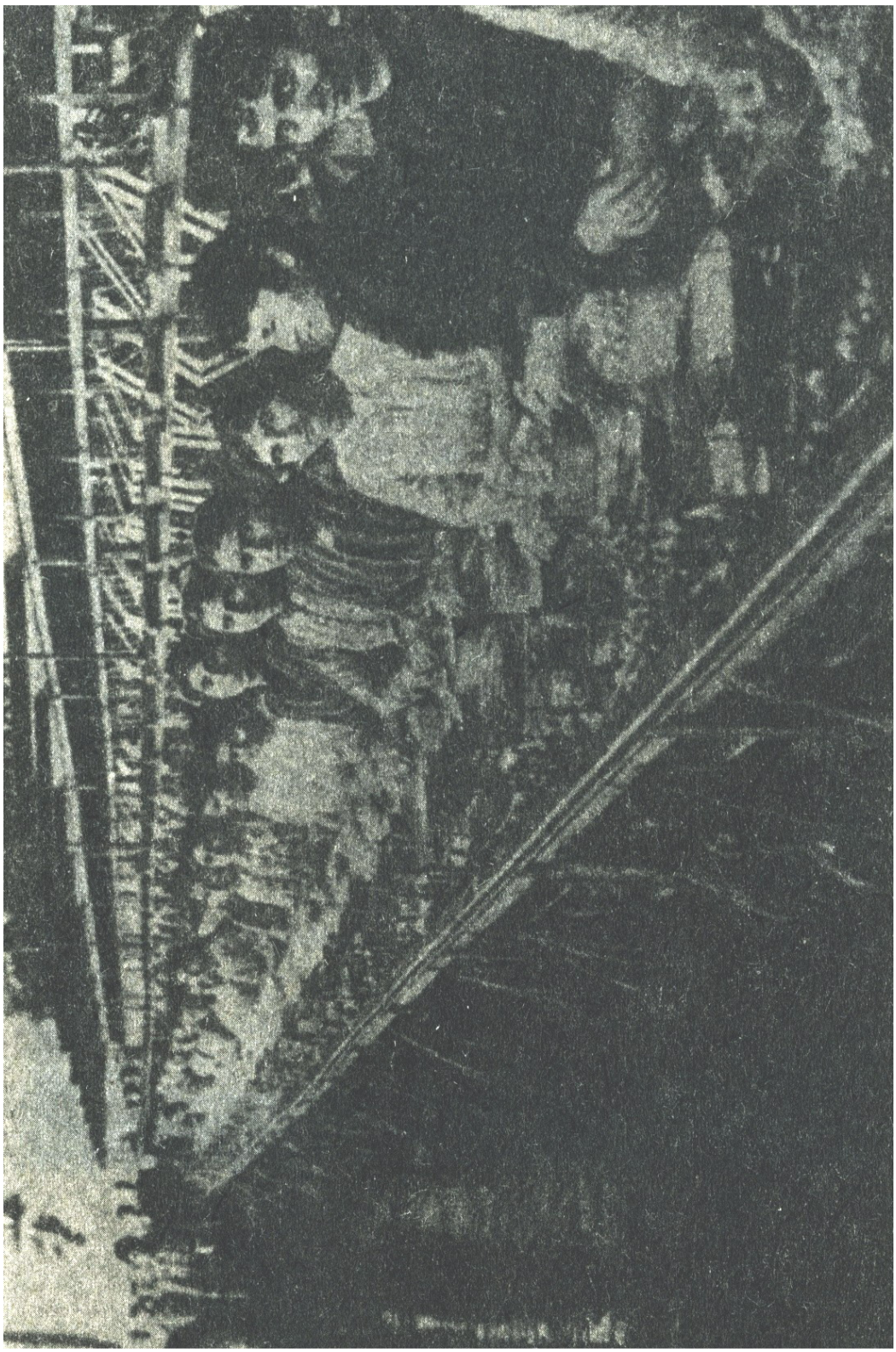
ULMAN Haluk, Dünya Savaşına Giden Yol (ve Savaş), A.Ü.SBF Yav. No:355, Ankara 1973

YENİAY İ.Hakkı, Yeni Osmanlı Borçları Tarihi, İstanbul, 1964.

YÜREKLİ Sıtkı, Osmanlı İmparatorluğu'nun XIX.yüzyıl Dış Ticareti Üzerinde Bir Deniz İzmir Limanı (1865-1912), Ankara, 1992.

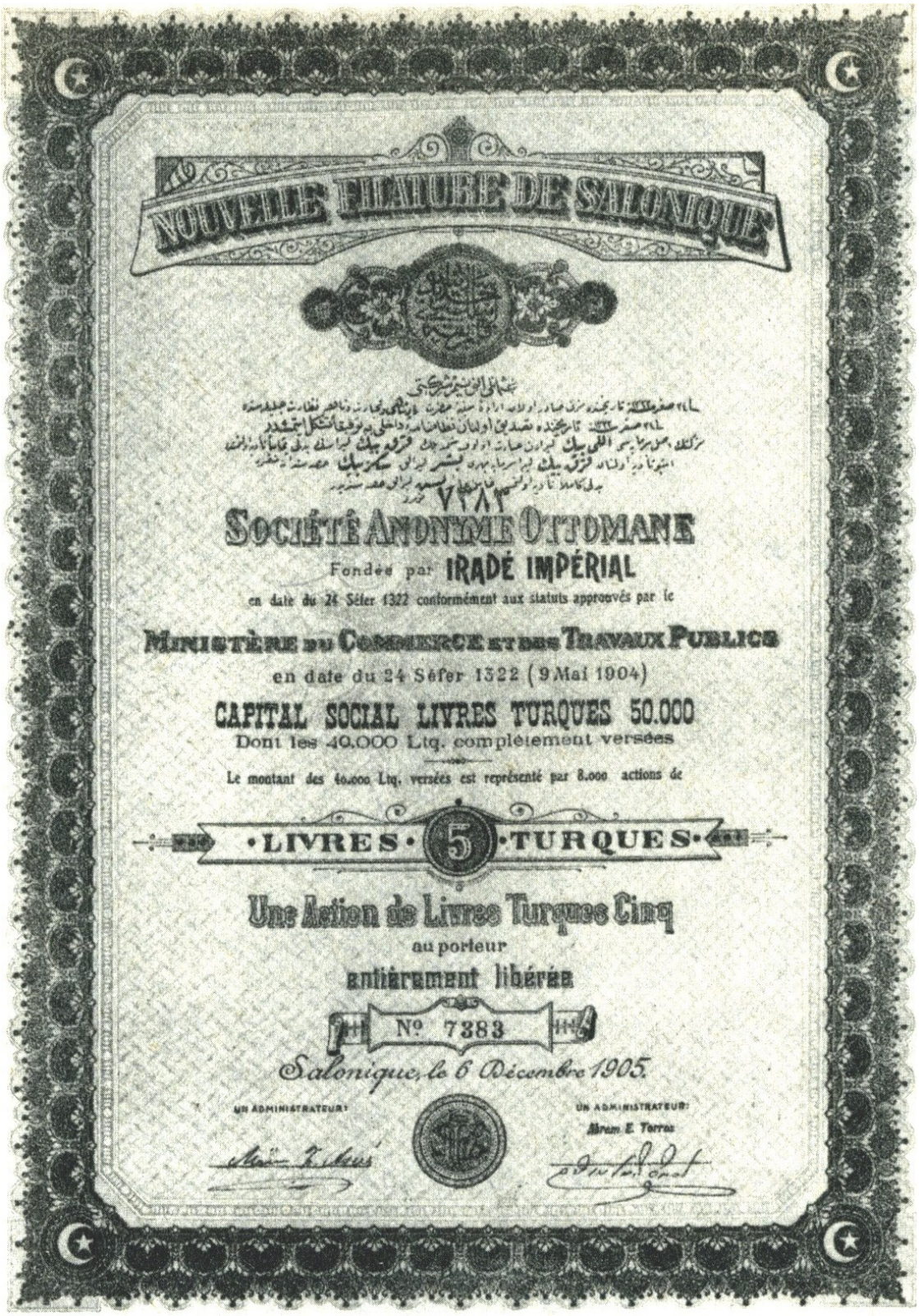
EKLER

1. **Ek-A:** İpek işçileri, yaklaşık 1892. Servet-i Fünun no.101, 4 Şubat 1308.
2. **Ek-B:** Selanik ipek fabrikasının hisse senedi, 1905.
3. **Ek-C:** Anadolu Demiryolları Kumpanyası" tahvili, ikinci seri, 1893.
4. **Ek-D**: İzmir Limanı'nın Durumu, 1893.
5. **Ek-E:** Mudanya-Bursa Demiryolu Hattı.
6. **Ek-F:** Kilis-Suriye Demiryolu Hattı.
7. **Ek-G:** Suriye-Kasaba ve Suriye-Çanakkale Demiryolu Uzanımı.
8. **Ek-H:** Balya-Karaaydın Madenleri.
9. **Ek-I:** Demiryolları, Limanlar ve Yabancıların Etki Alanları.



Ek-A: İpek işçileri, yaklaşık 1892. Servet-i Fünun no.101, 4 Şubat 1308.[227]

[227] Donal Quataert, Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yay., İstanbul, 1999, s. 189



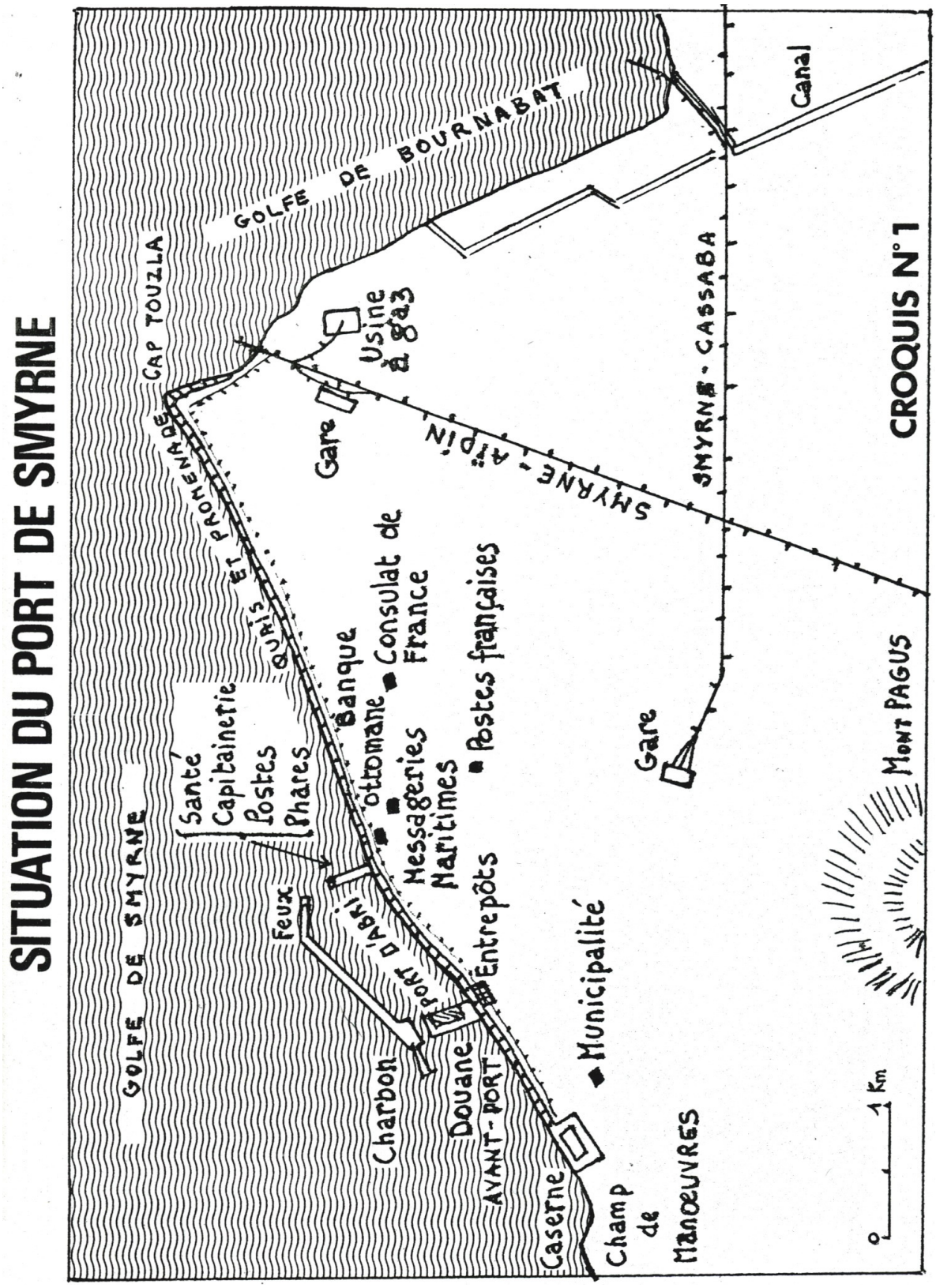
Ek-B: Selanik ipek fabrikasının hisse senedi, 1905.[228]

[228] Donal Quataert, Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yay., İstanbul, 1999, s. 190



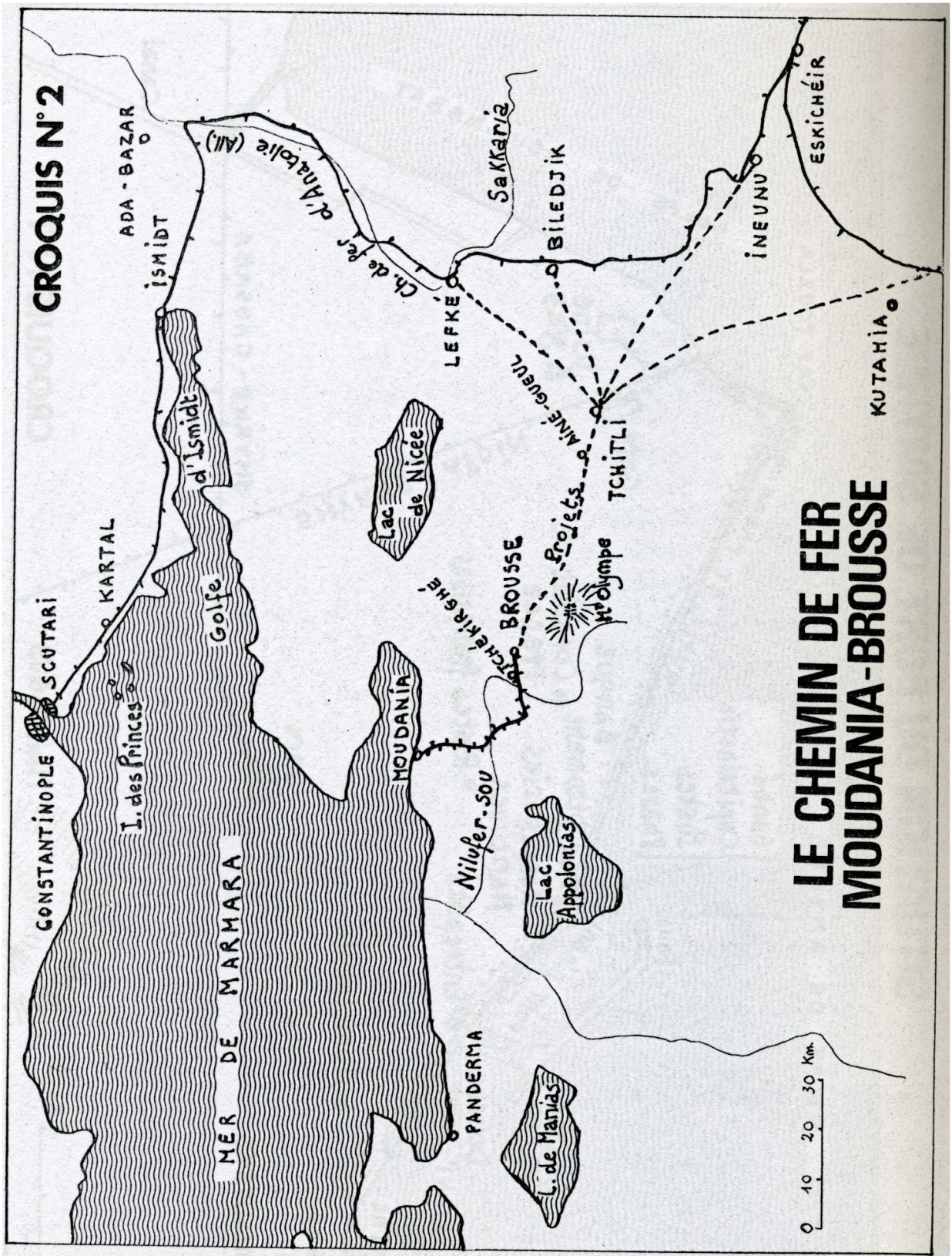
Ek-C: Anadolu Demiryolları Kumpanyası tahvili, ikinci seri, 1893.[229]

[229] Donal Quataert, Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922, İletişim Yay., İstanbul, 2002, s. 187



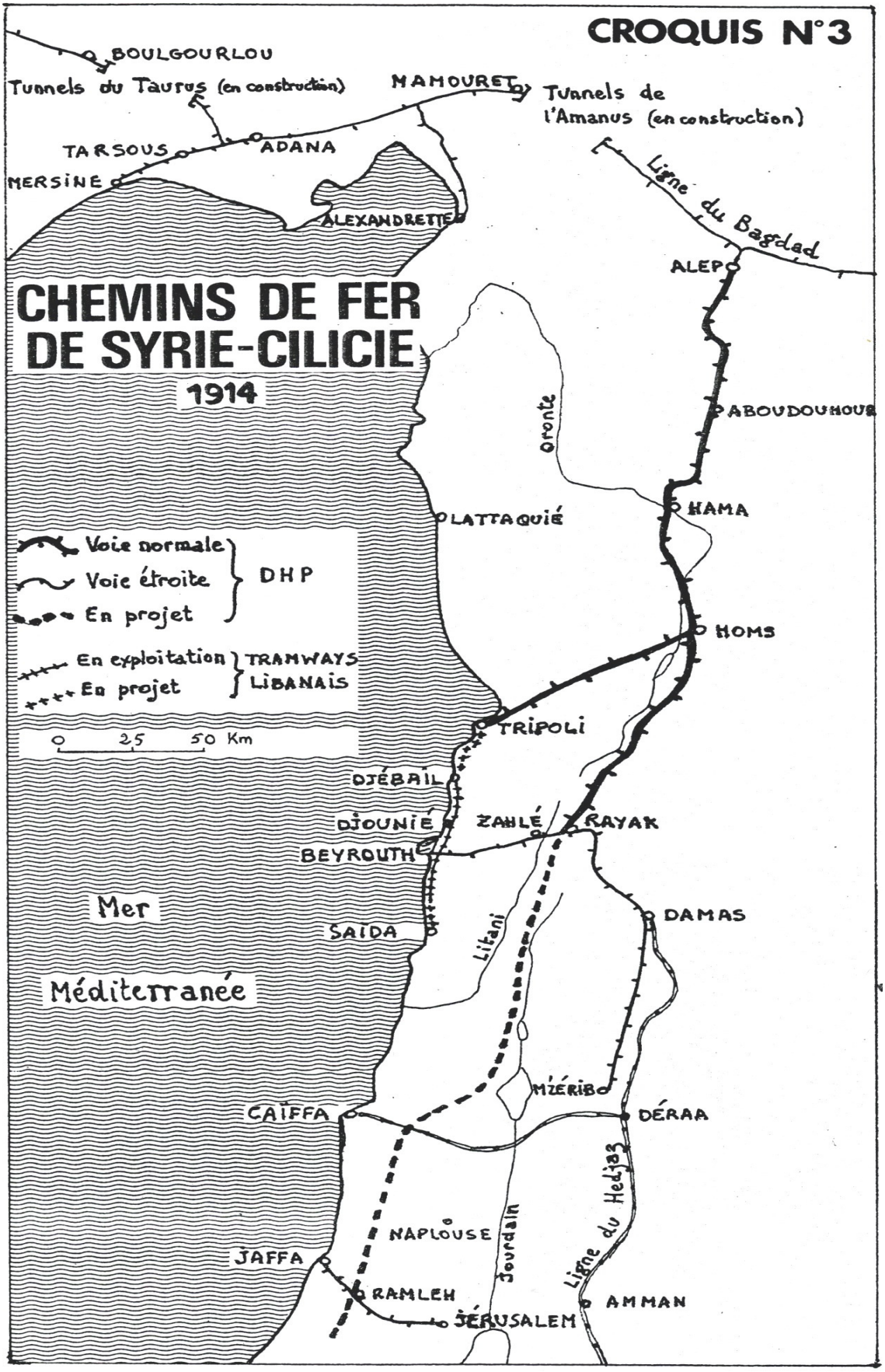
Ek-D: İzmir Limanı'nın Durumu, 1893.[230]

[230] Jacques Thobie, İnterets et İmpérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914), Sorbonne Yay., Paris, 1977, s. 779



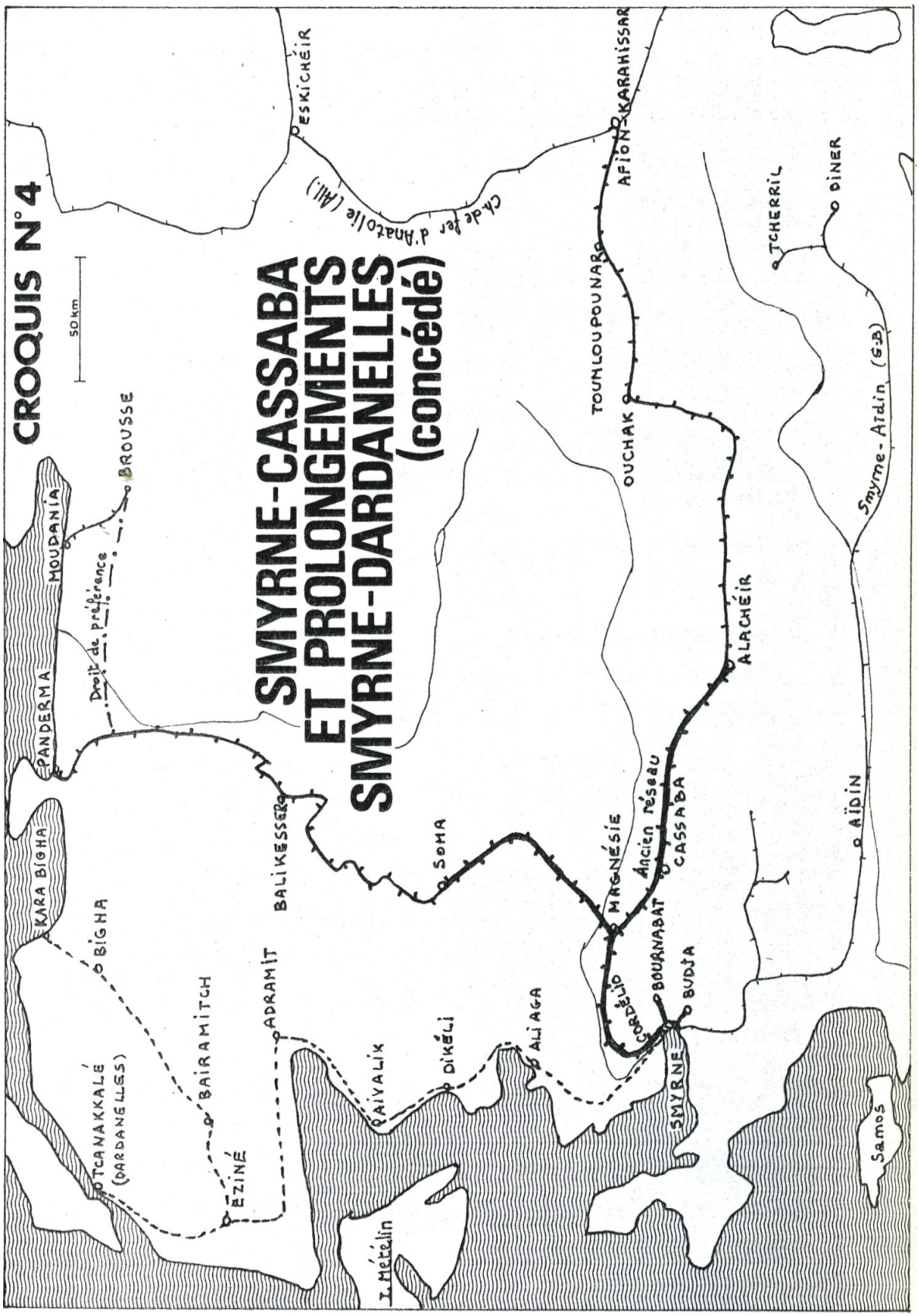
Ek-E: Mudanya-Bursa Demiryolu Hattı.[231]

[231] a.g.e. s. 780



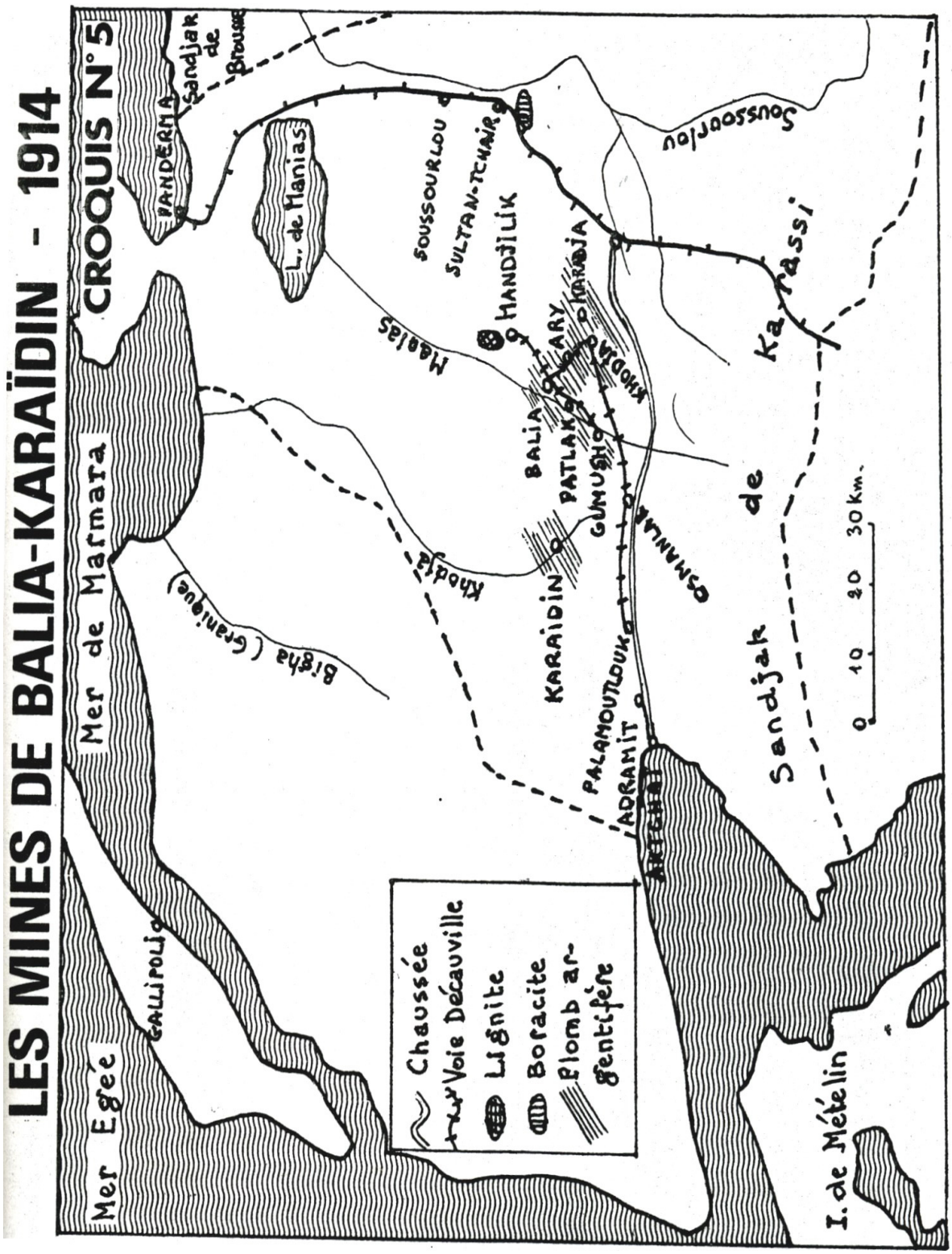
Ek-F: Kilis-Suriye Demiryolu Hattı.[232]

[232] a.g.e. s. 781



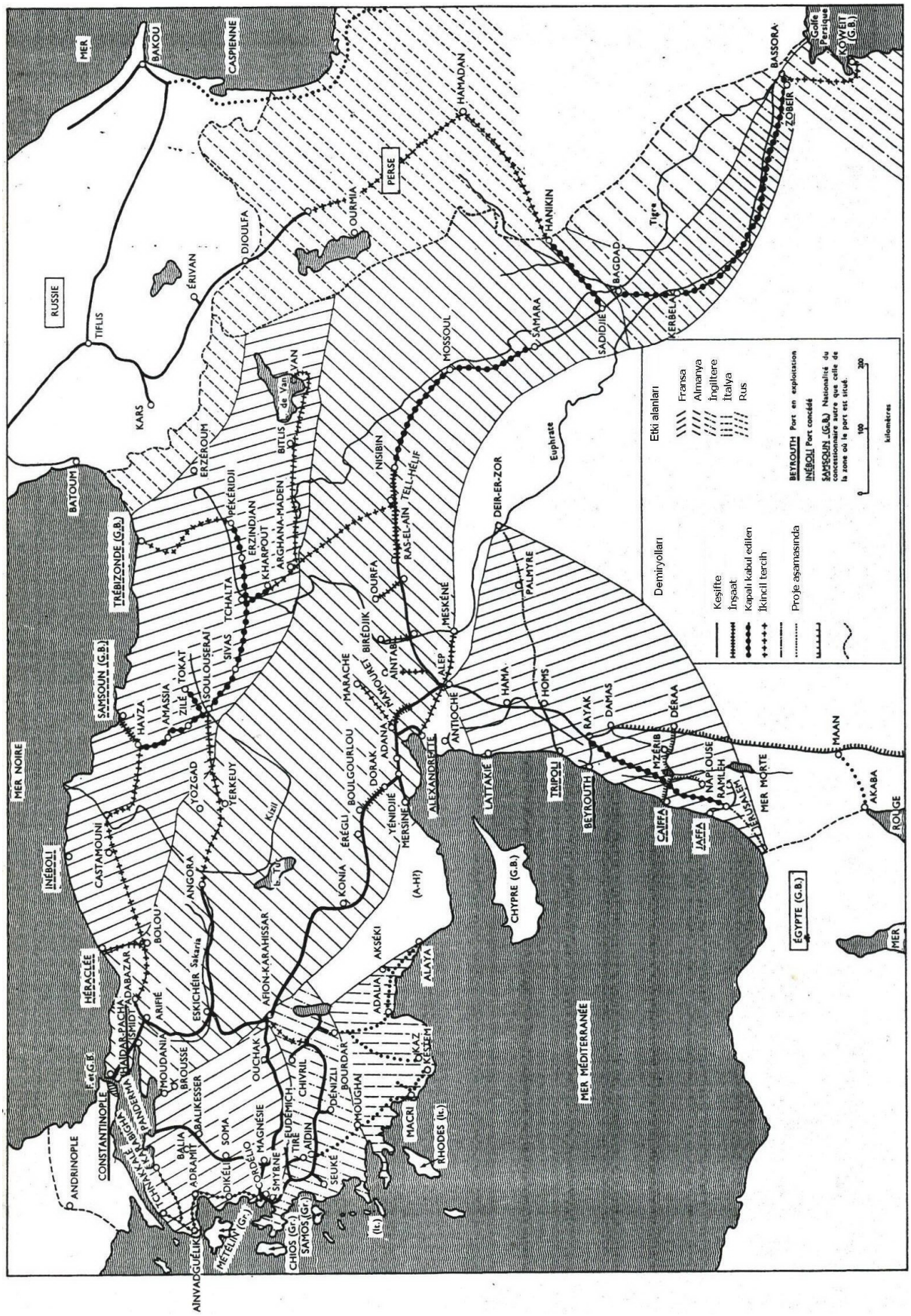
Ek-G: Suriye-Kasaba ve Suriye-Çanakkale Demiryolu Uzanımı.[233]

[233] a.g.e. s. 782



Ek-H: Balya-Karaaydın Madenleri.[234]

[234] a.g.e. s. 783



Ek-I: Demiryolları, Limanlar ve Yabancıların Etki Alanları.[235]

[235] a.g.e. s. 787

ÖZGEÇMİŞ

21.04.1977 tarihinde Edirne'de doğdu. İlkokulu Belçika Ecole 16 ilkokulunda bitirdi. Ortaokulu Özel Tevfik Fikret Lisesi Orta Bölümünde bitirdi. Askeri liseyi Bursa Işıklar Askeri Lisesinde okumayı müteakip 1995 yılında Kara Harp Okuluna girdi ve 1999 yılında Teğmen rütbesi ile mezun oldu. Evli ve bir çocuk babası olup Fransızca ve İngilizce bilmektedir.