

T. C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

OSMANLI DEVLETİ'NDE FRANSIZ SERMAYESİ
(1838-1914)

Onur ÇAPAR
2502120526

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. Ali Fuat ÖRENÇ

İSTANBUL-2019



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



DOKTORA
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : ONUR ÇAPAR Numarası : 2502120526
Anabilim Dalı / Anasanat Dalı / Programı : TARİH ANABİLİM DALI/YAKINÇAĞ BİLİM DALI Danışmanı : PROF.DR. ALİ FUAT ÖRENÇ
Tez Savunma Tarihi : 05.12.2019 Saati : 10:30
Tez Başlığı : OSMANLI DEVLETİNDE FRANSIZ SERMAYESİ (1838-1914)

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 50. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** OYBİRLİĞİ / **QYÇOKLUĞUYLA** karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF.DR.MAHİR AYDIN		KABUL
2-PROF.DR.ALİ FUAT ÖRENÇ		KABUL
3-PROF.DR. FETHİ GEDİKLİ		Kabul
4-PROF.DR. FEHMİ YILMAZ		Kabul
5- DOÇ.DR.ÖMER FARUK BÖLÜKBAŞI		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DOÇ.DR.KÜRŞAT KARACAGİL		
2-DOÇ.DR.MURAT ULUSKAN		

ÖZ

OSMANLI DEVLETİ'NDE FRANSIZ SERMAYESİ (1838-1914)

ONUR ÇAPAR

XIX. yüzyıl başlarından itibaren, Osmanlı Devleti Avrupalı devletlerin ekonomik üstünlüklerine karşı bir direniş göstermiştir. Avrupa sermayesinin genişlemesi, Osmanlı geleneksel ekonomik yapısını bozmaya başlamış; Avrupa mallarının Osmanlı pazarında yerli ürünlerin yerini almasını hızlandırmıştır. Yüzyılın ortalarında sermaye birikimi politikaları ile zenginleşmiş olan batılı ülkeler hızlı bir şekilde tekelleri kapitalizme yönelmiş, Osmanlı Devleti gibi ülkelere sermayelerini hızlı bir şekilde ihraç etmişler ve yatırımlar yapmaya başlamışlardır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'ndeki sermaye yatırımlarının gelişimi daha önceden muhtelif devletlere vermiş olduğu kapitülasyonların yanında, bu yüzyılda batılı ülkelerle yapmış olduğu ticari anlaşmalar nedeniyle daha da hızlanmış görülmektedir.

Konumuzun ana temasını oluşturan Fransız sermayesi, 1789 devrimi sonrası yaşanan ekonomik dönüşüm sayesinde dünyaya açılmaya başlamıştır. Bu dönemde kurulan merkez bankası ve özel teşebbüsler sayesinde hızlı bir ekonomik gelişme gösteren Fransız ticari burjuvazisininin, başta İngiltere olmak üzere, diğer batılı ülkelerle yaşadığı yoğun rekabetten kaynaklı olarak; Osmanlı Devleti'ne önemli miktarda sermaye yatırımı yaptığı anlaşılmaktadır. Öncelikle borç ve devlet tahvili alım-satımına dayanan bu Fransız kaynaklı sermaye hareketliliği, daha sonra bankacılık, sigortacılık, demiryolu, liman, kent hizmetleri ve madencilik alanlarında doğrudan yatırımlara dönüşmeye başlamıştır. Genel olarak 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nın tatbiki ile başlayıp I. Dünya savaşı öncesine kadar süren dönemde, Osmanlı Devleti'ndeki Fransız sermayesinin tarihsel oluşumu, gelişimi ve etkilerini ele alan tezimiz, bilhassa Osmanlı'da kurulan Fransız sermayeli şirketler ile bu şirketlerin sektörel faaliyetlerini detaylı olarak incelemeyi amaçlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Fransız sermayesi, Fransız şirketleri, Osmanlı ekonomisi, kapitülasyonlar, ticari anlaşmalar

ABSTRACT

THE FRENCH CAPITAL IN THE OTTOMAN EMPIRE (1838-1914)

ONUR ÇAPAR

From the beginning of the 19th century, the Ottoman Empire had shown resistance to the economic superiority of the European states. The expansion of European capital began to disrupt the traditional Ottoman economic structure and accelerated the replacement of European goods in the Ottoman market for domestic products. In the middle of the century, the Western countries, which were enriched by capital accumulation policies, quickly turned to monopoly capitalism, exported their capital to countries like the Ottoman Empire and started to make investments. During this period, it has seen that the development of the capital investments in the Ottoman Empire accelerated due to the trade agreements with Western countries in this century, in addition to the capitulations it had previously given to various states

French capital, which was the main theme of our subject, was opened to the world thanks to the economic transformation that took place after the 1789 revolution. It is understood that the French commercial bourgeoisie, which showed a rapid economic development thanks to the central bank and private enterprises established during this period, made a significant amount of capital investment in the Ottoman Empire due to the intense competition with other western countries, especially England. This French-based capital mobility, which was primarily based on debt and government bond trading, was later transformed into direct investments in banking, insurance, rail, port, urban services and mining. In general, our thesis on the historical formation, development and effects of French capital in the Ottoman Empire in the period starting with the application of the Baltalimanı Trade Agreement of 1838 and lasting until the First World War, in particular the French capital companies established in the Ottoman Empire and the sectoral activities of these companies in detail as the purpose of review.

Keywords: French capital, French companies, Ottoman economy, capitulations, commercial agreements.

ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi (1838-1914) başlıklı tezimizde genel olarak Osmanlı Devleti'nin en buhranlı dönemlerinde Fransız sermayesinin ülkeye girişi yöntemlerini ve şirketler vasıtasıyla gelişimini, Osmanlı piyasasındaki etkileri ile zaman içinde yaşanan uluslararası ticari rekabetler ele alınmaya çalışılmıştır.

Yabancı sermaye birikimini tamamladıktan sonra dünya piyasasına açılmış olan Fransa için 19. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı siyaseti ve ekonomisinde etkili olmak; bilhassa, İngiltere ile yaşadığı rekabette önemli bir hedef haline gelmiştir. Fransızların, Osmanlı'da ilk aşamada borç ilişkilerine dayanan sermaye girdisi pozisyonları zamanla doğrudan büyük yatırımlara dönüşmüştür. Cumhuriyete kadar intikal eden Osmanlı borçlarına ve bu borçlardaki Fransa etkisine dair nitelikli çalışmalar yapılmış olmasına rağmen, Fransızların kontrol ettiği devlet işletmeleri, bankalar, sigorta şirketleri, kent hizmetleri ve maden şirketleri ile ilgili araştırmalar sınırlı düzeyde kalmıştır. Tezimiz aynı zamanda, Osmanlı iktisat tarihine de ışık tutarak; bu önemli eksikliği gidermeyi amaçlamaktadır.

Esas itibarı ile beş ana bölümden oluşan tezimizin giriş kısmında konunun amacı ve yöntemi belirtildikten sonra, Osmanlı Devleti ile Fransa arasındaki klasik dönemden itibaren ilişkilerin gelişimini etkileyen olaylar incelenmeye çalışılmıştır. Tezin birinci bölümünde, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Fransa* başlığı altında klasik dönem Osmanlı ekonomisi ile kurumlarının XIX. yüzyıla kadar geçirdiği süreç aktarılmış, ayrıca Osmanlı'da yabancı sermayenin gelişiminden bahsedilmiş ve hususiyle Fransız sermayesinin yabancı sermaye içindeki payı rakamlarla verilmeye gayret edilmiştir.

Yine bu bölümde, Fransa'da sermaye birikimi, büyük bankaların kurulması ve şirketleşme tarihi ile ilgili bilgiler verilmiştir. Daha sonra, Osmanlı borçlarında Fransızların payı, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi, Osmanlı Bankası, Tütün Rejisi gibi kurumlarda Fransızların etkileri değerlendirilmeye çalışılmıştır. İkinci Bölüm, *Osmanlı'da Fransız Sermayeli Ulaştırma Şirketleri* başlığında ele alınmıştır. Deniz taşımacılık şirketleri, liman yapım şirketleri ve demiryolu şirketleri hakkında bilgiler

verilmiştir. Tezimizin üçüncü bölümünde, *Kent Hizmetlerinde Fransızlar* ana başlığı çerçevesinde Fransızların kurduğu su, elektrik, gaz şirketleri hakkında bilgi verilmiştir. Bu hizmetlerin ilk verildiği İstanbul, İzmir, Beyrut, Selanik gibi dönemin önemli liman kentlerindeki etkilerine de ayrıca değinilmeye çalışılmıştır. Ayrıca *Diğer Şirketler* başlığı adı altında toptan ve perakende sektöründe faaliyette bulunmuş bir şirket ve nargile tütününü alım-satımı yapan bir başka şirket hakkında bilgiler verilmiştir. Dördüncü bölümde, *Osmanlı Devleti'nde Fransız Banka ve Sigorta Şirketleri* başlığı altında Fransızların Osmanlı Devleti'nde kurmuş oldukları belli başlı bankalar ile sigorta şirketlerinin faaliyetleri hakkında bilgi verilmiştir. Beşinci Bölümde ise; *Fransızların İşlettiği Maden Şirketleri ve Yabancı Rekabet* başlığı altında özellikle krom madenlerinin ağırlıkta olduğu kömür, demir gibi madenler için Fransızların kurduğu şirketler ve bu şirketlerin saha çalışmaları ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır. Ayrıca bu bölümde, *Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi'nin Yaşadığı Rekabet* adı altında Fransızların Alman ve İngiliz sermayesi ile yaşadığı rekabet ve Fransız şirketlerinin kendi içlerinde yaşamış oldukları rekabet örnekler verilerek anlatılmıştır.

Bu tür kapsamlı ve netameli dönemleri ele alan çalışmalarda, sıklıkla görüleceği gibi sermaye kurusu kurusuna hesaplanamayacağından ve dönemin karmaşık, elbette ticari sırları içeren ilişki ağları her yönü ile değerlendirilemeyeceğinden, tezimizin birtakım eksiklikleri de içermesi doğaldır. Buna rağmen, ağırlıklı olarak arşiv belgelerine ve birincil kaynaklara dayalı kaleme aldığımız tezimizin bundan sonra yapılacak çalışmalara yarar sağlamasını ve önyak olmasını ümit etmekteyiz.

Tezimizin her aşamasında destek olan ve çalışmamı bu konu üzerinde yapmamı teşvik eden başta Danışman Hocam Prof. Dr. Ali Fuat ÖRENÇ'e, yine çalışmalarım süresince katkı sağlayan ve gerekli ilgiyi fazlasıyla gösteren Prof. Dr. Mahir AYDIN ve Prof. Dr. Fehmi YILMAZ hocalarıma teşekkürü borç bilirim. Ayrıca çalışmalarım esnasında fikirlerinden yararlandığım ve kaynaklara ulaşmamda katkıları olan Prof. Dr. Şevket PAMUK'a, Prof. Dr. Erol ÖZVAR'a, Doç. Dr. Levent DÜZCÜ'ye, arşiv kaynaklarının tespitinde tecrübesinden fazlasıyla istifade ettiğim Doç. Dr. Özgür YILMAZ'a teşekkür ederim. Bu süreçte maddi ve manevi olarak

desteklerini gördüğüm Dr. Halil İbrahim ERBAY'a, tez dönemi çalışma arkadaşlarım Necdet ÖZ'e, Vedat TÜFEKÇİ'ye ve Dr. Mehmet KORMAZ'a teşekkür ederim. Bu meşakkatli süreçte desteklerini esirgemeyen anneme ve kardeşlerime müteşekkirim. Ayrıca tezin her aşamasında yanımda olan ve sabır gösteren eşim Aslı ÇAPAR'a teşekkür ederim.

Son olarak bu gibi arşive ve birincil kaynaklara dayalı tezler için vazgeçilmez mekanlar olan ve çalışmalarımız esnasında bize çok iyi ortamlar sunan Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivleri Daire Başkanlığı ile Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırma Merkezi (İSAM) Kütüphanesi ve Osmanlı Bankası Arşiv Kütüphanesi (SALT) ve Central Archive Diplomatique en Nantes (Fransa) yetkililerine şükranlarımı sunarım.

Onur ÇAPAR

İstanbul, 2019

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	viii
TABLolar LİSTESİ	xv
KISALTMALAR LİSTESİ	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

19. YÜZYIL BAŞLARINDA OSMANLI EKONOMİSİ VE FRANSA

1.1. 19. Yüzyıla Kadar Osmanlı-Fransız Siyasi ve Ekonomik İlişkileri.....	6
1.2. Osmanlı Ekonomisinin 19. Yüzyıl'daki Genel Durumu.....	24
1.3. 19. Yüzyıl'da Osmanlı Ekonomisinde Avrupa Etkisi ve Fransız Sermayesi.....	30
1.4. 19. Yüzyıl'da Fransa ile Yapılan Ticaret Antlaşmalarının Sermayeye Etkisi	41
1.4.1. 1838 Fransız Ticaret Anlaşması.....	42
1.4.2. 1861 Fransız Ticaret Anlaşması.....	43
1.5. Fransa'da Sermaye Birikimi, Fransız Ticaret Odası ve Diplomasinin Ticarete Etkisi	45
1.5.1. Fransız Ticaret Odası'nın Sermaye Birikimine Etkisi	45
1.5.2. Fransa'da Büyük Sermayeli Bankaların Kurulması	49
1.6. Fransız Sermayesinin Osmanlı Borçları ile İlişkisi.....	52
1.7. Fransız Sermayesi'nin Osmanlı Ticari Kurumlarıyla İlişkilerinin Gelişimi.....	60

1.7.1. Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin Kurulması Sonrasında Fransa ile Ticari İlişkiler	61
1.7.2. Tütün Reji İdaresi'nin Kurulması Sonrası Fransız Sermayesi.....	67
1.8. Fransız Sermayesinin Osmanlı Piyasasında Etkinlik Kazanması ve Şirketleşme Süreci.....	74

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI ULAŞIM HİZMETLERİNDE FRANSIZ SERMAYESİ

2.1. Fransız Sermayeli Ulaştırma Şirketleri	79
2.1.1. Mesajeri Maritim Şirketi (Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales) ve Osmanlı'daki Faaliyetleri.....	79
2.1.2. Paquet Vapur Şirketi (Compagnie de Navigation Nacolas Paquet Ainé&Cié) ve Osmanlı'daki Faaliyetleri	87
2.1.3. Fraissinet (Compagnie Fraissinet et Cie)ile Fabre (Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyrien Fabre) Vapur Şirketleri ve Faaliyetleri	90
2.1.4. İstanbul Merkezli Fransız Römork Şirketi (Compagnie de Remorquage) ve Faaliyetleri.....	92
2.2. Osmanlı Fenerler Şirketi (L'administration générale des Phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel)	97
2.3. Osmanlı'da Fransız Sermayeli Liman ve Rıhtım Şirketleri.....	102
2.3.1. İzmir Rıhtım Şirketi (Société des Quois Smyrne)	102
2.3.2. Dersaadet Rıhtım Şirketi (Société Anonyme Ottomane des Quois Constantinople)	109
2.3.3. Beyrut Liman Şirketi (Compagnie Ottomane du Port des Quois et Entrepot de Beyrouth).....	120

2.3.4. Selanik Liman Şirketi (Société Ottomane de Construction et d'Exploitation de Salonique)	133
2.4. Osmanlı'da Fransız Sermayesi İle İnşa Edilen ve İşletilen Demiryolları	148
2.4.1. İzmir – Kasaba Hattı Demiryolu İşletmesi (Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et Prolongement)	148
2.4.2. Mudanya-Bursa Demiryolu Osmanlı Şirketi (Société Ottomane de Chemin de Fer de Moudaina-Brousse)	158
2.4.3. Selanik- İstanbul Bağlantı Hattı İşletmesi (Société du Chemin de Fer Ottoman Jonction Salonique-Constantinople)	165
2.4.4. Beyrut-Şam Hattı Demiryolu İşletmesi.....	173
2.4.5. Yafa-Kudüs Demiryolu Hattı.....	184

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI KENT HİZMETLERİNDE FRANSIZ SERMAYESİ

3.1. Osmanlı'da Fransız Sermayeli Su Şirketleri	187
3.1.1. Dersaadet Su Şirketi (Compagnie des Eaux de Constantinople)	187
3.1.2. Beyrut Su Şirketi (Le Compagnie des Eaux de Beyrouth)	195
3.2. Osmanlı'da Fransız Sermayeli Havagazı Şirketleri	198
3.2.1. İstanbul Havagazı Şirketi (Société du Gaz de Constantinople)	198
3.2.2. Beyrut Havagazı Şirketi (Le Compagnie du Gaz de Beyrouth).....	203
3.3. Union Ottomane Elektrik Şirketi (Société Anonyme d'entreprise Electriques).....	209
3.4. Fransız Sermayeli Tramvay Şirketleri	212
3.4.1. Dersaadet Tramvay Şirketi (Société des Tramways de Constantinople)	212
3.4.2. Beyrut-Şam Buharlı Tramvay Şirketi (Société Anonyme Ottomane de Tramways et D'electricité de Beyrouth).....	218

3.4.3. Lübnan Tramvay Şirketi (Compagnié Des Tramways Libanais)	222
3.5. Osmanlı'da Karayolu İnşa Eden ve İşleten Fransız Şirketleri	225
3.5.1. Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi (Le Compagnié de Route de Beyrouth-Damascus).....	225
3.5.2. Gemlik-Bursa Yolu İnşası Şirketi (La Sociéte de Route Güemlik-Bourse).....	229
3.6. Osmanlı'da faaliyet Gösteren Fransız Sermayeli Diğer Anonim Şirketleri.....	233
3.6.1. Établissement Orosdi-Back.....	233
3.6.2. Nargile Tütün Şirketi (Sociéte du Tombac).....	238

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI'DA FRANSIZ BANKA VE SİGORTA ŞİRKETLERİ

4.1. Osmanlı Piyasasında Fransız Sermayeli Bankalar	243
4.1.1. Crédit Lyonnais Bankası ve Osmanlı'da Faaliyetleri	243
4.1.2. Comptoir d'Escompte Bankası ve Osmanlı'daki Faaliyetleri	247
4.1.3. Selanik Bankası ve Osmanlı'daki Faaliyetleri	250
4.1.4. Osmanlı Bankası	255
4.1.5. Crédit Foncière Ottoman.....	261
4.2. Osmanlı'da Yabancı Sigortacılık Faaliyetleri ve Fransız Sigorta Şirketleri.....	262
4.2.1. Fransız L'Union Sigorta Şirketi ve Faaliyetleri.....	266
4.2.2. Osmanlı Sigorta Şirket-i Umûmiyesi (Sociéte Générale d'Assurances Ottomane)	272
4.2.3. La Confiance Sigorta Şirketi ve Osmanlıdaki Faaliyetleri	281
4.2.4. L'Urbaine Sigorta Şirketi ve Osmanlı'daki Faaliyetleri.....	289
4.2.5. La Foncière Şirketi ve Osmanlıdaki Faaliyetleri	292

BEŞİNCİ BÖLÜM

OSMANLI'DA FRANSIZ MADEN İŞLETMELERİ VE OSMANLI PİYASASINDA TİCARÎ REKABET

5.1. Zonguldak-Ereğli Maden Şirketi (Société D'Heracles).....	296
5.2. Balya- Karaaydın Osmanlı Anonim Şirketi (La Société Anonyme de Balia- Karaaydin).....	303
5.3. Selanik Kessendre Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi (Société des Mines de Kassandra).....	311
5.4.Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi (Société Anonyme des Mines de Karassou).....	316
5.5. Sélénitza Madenleri Şirketi (Société des Mines de Sélénitza).....	326
5.6. Bulgar Dağı, Külek ve Bereketli Madeni Şirketi (Société des Mines de Bulgar Dag, Külek et Bereketly).....	329
5.7.Osmanlı Piyasası'nda Yabancı Rekabette Fransızlar.....	336
5.7.1. Fransız-İngiliz Rekabeti ve Piyasalara Etkisi	336
5.7.2. Fransız-Alman Rekabeti ve Piyasalara Etkisi	340
5.8. Fransız Sermaye Gruplarının Kendi Aralarındaki Rekabet ve Piyasalara Yansımaları	351
5.8.1.Crédit Mobilière'in rekabete Yönelik Faaliyetleri.....	351
5.8.2.Fransız Sermayeli Şirket-i Umumi (Société Générale)'nin Rekabet Anlayışı	353
SONUÇ.....	358
KAYNAKÇA	366
EKLER.....	396
ÖZGEÇMİŞ.....	418

TABLolar LİSTESİ

Tablo-1.1:	Yabancı Devletlerin Hisse Senedi ve Payları (1000 frank olarak)	37
Tablo-1.2:	1895 ve 1914 Yıllarında Avrupalı Devletlerin Hisse Senedi ve Direkt Yatırımları.....	38
Tablo-1.3:	Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye Yatırımları.....	40
Tablo-1.4:	1912-1914 Yıllarında Osmanlı Devleti'nde Fransız Yatırımları	41
Tablo-1.5:	Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin 1882-1887 Yılları Arası Gelirlerinin Altın Karşılığı	64
Tablo-1.6:	Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin 1882-87 Yılları Arasında Giderleri ve Altın Karşılığı	65
Tablo-2.1:	Compagnie de Remorquage Şirketi'ne Ait Olan Çekiciler ve Kapasiteleri	92
Tablo-2.2:	Compagnie de Remorquage Şirketi'ne Ait yelkenli Hafif Gemilerin İsimleri ve Tonajları.....	93
Tablo-2.3:	Compagnie de Remorquage Şirketi'nin Yıllara Göre Çekici ve Kurtarma Gelirleri.....	96
Tablo-2.4:	1832 Yılı Fransızların İzmir Limanı İhracat ve İthalat Tablosu.....	103
Tablo-2.5:	Selanik Limanı Gelirleri (1902-1903)	143
Tablo-2.6:	İzmir- Alaşehir Hattı İşletmesi (1895-1907)	155
Tablo-2.7:	Mudanya- Bursa Demiryolu Şirketi Gelir Tablosu (1896-1904).....	164
Tablo-2.8:	Mudanya-Bursa Demiryolu Hattının Taşdığı Yolcu ve Yük.....	165
Tablo-2.9:	Selanik- İstanbul Demiryolu Hattı Yıllık Bilanço	172
Tablo-2.10:	Beyrut-Şam-Hama Demiryolu Şirketine Ait Üç Demiryolu Hattının Gelirleri (1903 yılı).....	181
Tablo-3.1:	Dersaadet Su Şirketinin Mali Durumu (1891-1909).....	192

Tablo-3.2:	Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Yıllara Göre Gelir Gider Dengesi.....	217
Tablo-3.3:	Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi'nin Masrafları (1865).....	227
Tablo-3.4:	Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi'nin 1865 Yılı Bilançosu.....	228
Tablo-3.5:	Gemlik- Bursa Yolu Harcama Kalemleri (1849'dan itibaren).....	232
Tablo-3.6:	Gemlik- Bursa Yolu Kilometre Başına Maliyeti	232
Tablo-3.7:	Etablissement Orosdi-Back Şirketi'nin Kar Oranı (1895-1905).....	234
Tablo-3.8:	Tömbeki Şirketi'nin Tütün Satış Miktarı (1892-1910 yılları).....	241
Tablo-4.1:	Selanik Bankası'nın Dağıttığı Temettü Miktarı (1895-1899)	252
Tablo-4.2:	Selanik Bankası'nın Yıllara Göre ödenmiş Sermayesi ve Kar Payları	253
Tablo-4.3:	Osmanlı Sigorta Şirketi-i Umûmiyesi'nin Faaliyetleri ve Karı (1894-1904)	279
Tablo-4.4:	La Foncière Şirketi'nin Arazi Satışlarından Elde Ettiği Kâr (1893-1905)	294
Tablo-5.1:	Ereğli Maden Şirketi'nin Ürettiği ve Sattığı Kömür Miktarı (1897-1904)	301
Tablo-5.2:	Balya-Karaaydın Şirketi'nin Maden Üretimi ve Net Kar Oranı (1893-1904)	305
Tablo-5.3:	Balya-Karaaydın Şirketi'nin Gelir ve Gider Tablosu (1901).....	306
Tablo-5.4:	Balya-Karaaydın Şirketi'nin 31 Aralık 1900 Tarihine Kadarki Bilançosu	307
Tablo-5.5:	Kessendre Maden Şirketi'nin Aktif ve Pasif Bilançoları (1899).....	313
Tablo-5.6:	Kessendre Maden Şirketi'nin Çıkarmış Olduğu Maden Miktarı (1894-1903)	313
Tablo-5.7:	Bulgar Dağı Madenin 1863 Yılı Masrafları ve Üretimi	332

KISALTMALAR LİSTESİ

AFL.	: Archive de l 'Association French Line
AMAEF.	: Archive du Ministere des Affaire Etrangeres Français.
ANF.	: Archive Nationales de France
a.g.e.	: adı geçen eser
a.g.m.	: adı geçen makale
a.g.t.	: adı geçen tez
A.AMD.	: Sadaret Amedî Kalemî
Bkz.	: Bakınız
BEO.	: Bâb-1 Âlî Evrak Odası
BNF.	: Bibliothèque Nationales de France
BOA.	: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi
c.	: Cilt
CADN.	: Centre Archives Diplomatiques Nantes
çev.	: Çeviren
DH.MKT.	: Dâhiliye Nezâreti Mektubî Kalemî
DH. SAİD.d	: Dâhiliye Nezâreti Sicil-i Ahval İdaresi Defterleri
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
İÜEFTD	: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi
Km.	: Kilometre
Kw.	: Kilowat
M.	: Miladi
MB. d	: Meclis-i Bahriye Defterleri

MV.	: Meclis-i Vükelâ Mazbataları
nr.	: Numara
R.	: Rumî
s.	: sayfa
sa.	: Sayı
ŞD.	: Şûrâ-yı Devlet
ŞUB.d	: Bahriye Nezâreti Şûrâ-yı Bahriye Defterleri
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Y.MTV.	: Yıldız Mütenevvi Maruzât
Y.PRK. A.	: Yıldız Perakende Sadaret

GİRİŞ

Osmanlı iktisat tarihi kapsamında bilhassa yabancı sermaye ile ilgili yapılan çalışmalar henüz istenilen seviyeye ulaşmamıştır. Bu çalışmalarda genellikle Osmanlı'nın, Avrupalı devletlerle olan ticari ilişkilerini rakamsal veriler çerçevesinde değerlendirdikleri ve zaman içerisinde Osmanlı piyasasının nasıl açık pazar haline getirildiği ele alınmıştır. Ortaya konulan bu bilgiler doğru olmakla beraber, yabancı sermaye ile ilgili verilere yeteri kadar değinilmemesi konunun bütünüyle anlaşılmasını önlemektedir. Yine Avrupalıların Osmanlı'ya yönelik sermaye yatırımları bütün sektörlerin genel değerlendirilmesi dışında, sınırlı düzeyde kalmıştır. Hülasa, bankacılık, finans ve sigortacılık gibi daha spesifik alanlarda Avrupalıların Osmanlı topraklarında kurmuş oldukları şirketler ve bu şirketlerin faaliyetleri bütüncül bir şekilde incelenmemiştir. Çalışmamız, Fransız sermayesi özelinde olarak bu eksikliği giderme amacını taşımaktadır.

Kuşkusuz, Osmanlı iktisadi sistemine dair bu araştırmalar içinde Şevket Pamuk'un "*Bağımlılık ve Büyüme*" ve İlber Ortaylı'nın "*Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*" gibi eserleri, yabancı sermaye ile ilgili çok yararlı bilgiler vermektedirler. Bunların dışında, kaynaklarda belirli bir ülke sermayesinin Osmanlı piyasasında hangi alanlara yöneldiği, hangi sektörlerde yatırım yaptığı, kurulan şirketlerin devlet kurumlarıyla olan ilişkileri; devletin bu şirketlerle yaptığı imtiyaz anlaşmaları, şirketlerin ne kadar kâr ve zarar ettikleri ve birbirleriyle olan bağlantıları ile rekabetlerine çok değinilmemiştir. Şüphesiz, münferit olarak şirketlere dair ciddi çalışmalar mevcuttur. Genelde demiryolu ve liman şirketleriyle ilgili yapılan bu araştırmalarda daha ziyade Osmanlı arşiv kaynaklarından yararlanıldığı, yabancı arşiv kaynakları ile yayınlarından yeterince istifade edilmediği; dolayısı ile Fransız şirket faaliyetlerinin sınırlı bir şekilde değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu çalışmalar, Avrupa sermayesinin Osmanlı Devleti'ndeki hacmini ve etkisini tam olarak anlamamıza yardımcı olamamaktadır. Osmanlı Devleti ile tarih boyunca özellikle finansal anlamda İngiliz ve Almanlardan daha fazla ilişkide bulunmuş olan Fransızların bu sermaye varlığını daha ziyade borçlar konusunda sınırlandırmış olması, genel tablonun idrakini önleyen sebeplerden biri olmuştur diyebiliriz.

Bu teze *Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi (1838-1914)* adını vermemizin amacı; bahsi geçen süreçte Osmanlı'nın siyasi ve ekonomik saiklerle dış piyasalara açılarak borç ilişkileriyle başlayan, daha sonra bankacılık, sigortacılık, demiryolu, liman, kent hizmetleri ve maden sektörlerinde doğrudan yatırıma yönelen Fransız sermayesinin Osmanlı ekonomisi vasıtasıyla piyasasına etkilerini incelemektir. Sermaye büyüklükleri ile kronolojiye göre belirlediğimiz şirketlerin, ağırlıklı olarak Fransız birincil kaynaklardan yararlanılarak; sermayeleri, diğer Fransız şirketleriyle olan bağlantıları, şirket kurucularının birbirleriyle irtibatı, Fransız konsolosların bu şirketlerin çalışmalarıyla ilgili faaliyetleri ve bu şirketlere verdikleri destekler gibi konulara da değinilmeye çalışılmıştır.

Çalışmamızın özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısına odaklanmaktadır. Bu süreçte Osmanlı finans sisteminin dönüşümüyle Fransız sermayesinin ülkeye girişinde artış yaşanmaktaydı. Özellikle Osmanlı Bankası, Düyûn-ı Umûmiye gibi kuruluşların yönetiminde zaman içinde söz sahibi olmaya başlayan Fransızlar, bu kurumlar aracılığı ile sermayelerini geliştirecek imtiyazların alınmasında avantaj sağlamışlardır. Fransızların Osmanlı finans kurumlarında etkilerinin artması sonrası doğrudan Fransız yatırımlarında da artış gözlenmektedir. Kırım Harbi (1853-56) sürecinde başlayan şirketleşme faaliyetlerinin, yüzyılın sonunda diğer ülkelerle yaşanan rekabete rağmen artarak sürdüğü dikkati çekmektedir. Tezimize konu olan Fransız şirketlerinin birçoğu, uluslararası bankalar ve konsorsiyumlar tarafından desteklendikleri için Osmanlı'daki faaliyetleri uzun ve kapsamlı olmuştur. Yine şu hususu ifade etmemiz gerekir ki; savaş nedeniyle Osmanlı'da faaliyetlerini durduran şirketlerden bazıları, savaştan sonra faaliyetlerini uzun yıllar devam ettirmişlerdir.

Amaç, Yöntem ve Kaynaklar

Tezimizin kaynaklarına geçmeden önce, Fransız sermayesinin Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerini anlatan eserlerden bahsetmek yerinde olacaktır. Konu ile ilgili yapılmış en geniş ve en kapsamlı çalışma, Jacques Thobié'ye ait olan *L'Intéret*

*et L'impérialisme Français dans 'L'Empire Ottoman (1895-1914)*¹ adlı eserdir. Kendisi Türkiye'de Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi'nde başkanlık yapmış olan Thobié, bu değerli çalışmasında Fransız sermayedarları bireysel ve grup olarak inceledikten sonra, yatırımları da bu şekilde kategorize ederek şirketlerin bilançolarını aktarmıştır. Ayrıca Thobié, yazmış olduğu "İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye"² adlı makalesinde, Fransız şirketlerini sektörel bazda incelemiş; Osmanlı tahvil ve hisse senetlerinin Fransız toplumu tarafından ne kadar satın alındığı, diğer devletlere göre Fransızların Osmanlı borçlarındaki ağırlığı mevzularında önemli bilgiler vermiştir. Çalışmamızı doğrudan ilgilendiren bir diğer kaynak ise Edhem Eldem'e ait olan *The History of Ottoman Bank*³ adlı çalışmadır. Bu değerli çalışma Osmanlı Bankası tarihini incelemekte, aynı zamanda Fransızların Osmanlı Bankası'ndaki ağırlıklarını ve Fransız şirketleri ile yapmış oldukları ortak yatırımları ele almaktadır.

Konuya dair bir diğer önemli çalışma, Edward Pech'e ait olan *Les Sociétés Anonymes Fonctionnant En Turquie*⁴ adlı eserdir. 1906 yılından sonra 5 cilt olarak yayınlanan bu çalışma E. Pech'in kendisi de bir Fransız şirketinin yönetim kurulunda bulunması nedeniyle katalog tarzı bir işlevde hazırlanmıştır. Kurulan Fransız şirketlerinin ticari bağlantıları, sermayeleri, yönetim kurulundaki kişiler ve hissedarları hakkında önemli bilgiler vermektedir.

Tezimizin ikinci bölümünde ele aldığımız Osmanlı Deniz Fenerleri İdaresi'nin incelendiği Jacques Thobié'nin *L'Administration générale des Phares de L'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel, 1860-1960*⁵ adlı çalışması, Osmanlı Devleti'nde Fransızların münferit olarak yapmış oldukları ilk yatırım olan deniz fenerleri hakkında önemli bilgiler vermektedir. Ayrıca, Süleyman Uygun'a ait olan

¹ Jacques Thobié, **Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman (1895-1914)**, Université de Paris I Panthéon Sorbonne, Paris, 1977.

² Jacques Thobié, "İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, C. III., İletişim Yayınları, İstanbul, 1985.

³ Ethem Eldem, **The History Of Ottoman Bank**, Ottoman Bank Historical Reserch Center, İstanbul 1999.

⁴ Edgar Pech, **Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie**, c. I, Paris, 1902.

⁵ Jacques Thobié, **L'administration générale des Phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel, 1860-1960: un siècle de coopération économique et financière entre la France, l'Empire ottoman et les états successeurs**, L'Harmattan, Paris, 2004,

*Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*⁶ adlı çalışma, arşiv kaynakları hakkında bilgilenmemize yardımcı olmuştur. Yine yazarın *Paquet*⁷ ve *Cyrien Fabret*⁸ vapur kumpanyaları hakkında kaleme almış olduğu makaleler Fransızların Osmanlı'daki denizcilik faaliyetleri hakkında bilgimizi artırmıştır. Bunlardan ayrı olarak Osmanlı demiryolları ve limanları ile ilgili çalışmalar tezimizin şekillenmesinde önemli katkılar sağlamıştır.

Bu kaynakların dışında, konumuzla doğrudan ilgili olmamakla beraber, geleneksel Osmanlı ekonomik yapısı ve yabancı sermaye faaliyetlerini anlamak için Şevket Pamuk'un kaleme aldığı *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*⁹, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*¹⁰ ve Haydar Kazgan'a ait olan *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali*¹¹ gibi eserlerden yararlandık.

Söz konusu eser ve araştırmalar haricinde konumuzun bütüncül yaklaşım hedefi doğrultusunda, daha ziyade şirketlerin ele alınmamış faaliyetlerini ve bilançolarını ortaya koymak için çalışmamızda ağırlıklı olarak Osmanlı ve Fransız arşiv belgelerinden yararlanmaya özen gösterdik. Özellikle, Fransa'nın Nantes şehrinde bulunan Fransız Dışişleri Bakanlığı Konsolosluk Arşivleri (Archieve des Ministère des Affaire Etrangères Français) çalışmamıza kaynaklık yapmıştır. Bu arşivde bulunan Serié A, D ve E tasnifleri Türkiye'deki Fransız yatırımları konusunda önemli belgeler içermektedirler. Bilhassa, E tasnifi olarak tanımlanan *Les Dossieurs Thématique* adlı tasnifte Fransız sermayesi ile kurulan birçok şirket hakkında önemli bilgiler mevcuttur. Osmanlı Arşivinde ise İmtiyazat Mukavelat, Ticaret ve Nâfia, İrade-i Dâhiliye ve Yıldız Perakende gibi kısımlarda tezimizle ilgili önemli belgelere ulaştık.

⁶ Süleyman Uygun, “**Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)**”, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, 2013.

⁷ Süleyman Uygun, “Paquet Vapur Kumpanyası (Compagnie de Navigation Paquet) ve Osmanlı Ermenileri”, **Atatürk Üniversitesi Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, 56, Erzurum, 2016, s. 1339-1363.

⁸ Süleyman Uygun, “Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası (Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyrien Fabre) ve Levant Limanlarındaki Faaliyetleri (1868-1914)”, **Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, c.3, Prof. Dr. Azmi Özcan özel sayısı, s. 412-448.

⁹ Şevket Pamuk, **Osmanlı Devleti'nde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.

¹⁰ Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005

¹¹ Haydar Kazgan, **Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali, c. I.**, Roma Yayınları, Ankara, 2005.

Bunların dışında, Osmanlı Bankası arşivindeki görsel materyaller çalışmamızın daha da zenginleşmesine yardımcı oldu. Bu arşivlerin yanında Biblioth que National de France'da bulunan Fransız gazete arşivlerinin çalışmamıza ciddi katkıları olmuştur. Bu dönemde Fransızların dünyanın her yerinde yapmış oldukları yatırımları ve ticari ilişkileri gazete haberlerine konu etmeleri; Osmanlı'da kurulan Şirketler hakkında bilgilerimizi artırmamıza yardımcı olmuştur.



BİRİNCİ BÖLÜM

19. YÜZYIL BAŞLARINDA OSMANLI EKONOMİSİ VE FRANSA

1.1. 19. Yüzyıla Kadar Osmanlı-Fransız Siyasi ve Ekonomik İlişkileri

Osmanlı-Fransız ekonomik ilişkilerini ele almadan önce, bu ilişkilerin şekillenmesinde etkili olan siyasi münasebetlere kısaca değinmemizin yararlı olacağını düşünmekteyiz. Osmanlı'da Fransız sermayesinin etkilerini anlamak için öncelikle Fransa'nın Osmanlı Devleti ile siyasi münasebetlerini ele almak gerekmektedir. Çünkü, ekonomik ilişkilerin sadece münferit ticaretin gelişimi ile arttığı düşünülse de 19. yüzyıla kadar devlet eliyle örgütlenmiş ve sermaye birikimi politikaları ile güçlenmiş bir ticari sermaye anlayışı ilerleyen dönemde Avrupa'ya egemen olmuş ve bu sermaye 19. yüzyılda emperyalizm adı altında tekelci kapitalizm şeklini almış; gelişmekte olan ülkelerde önce borç ilişkileri oluşturmuş, ardından borçların getirmiş olduğu avantajlarla ülkelere doğrudan yatırımlar yapılmıştır. Şüphesiz bu yatırım ve borçlandırma hikâyesi, siyasi ilişkiler çerçevesinde geliştiği için siyasi münasebetleri idrak etmeden sadece ekonomik gelişmelerden bahsetmek, konuyu tam olarak anlamamızı zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla ilk olarak, 19. yüzyıl sonunda kadar Osmanlı-Fransa siyasi ilişkilerini kısaca inceleyerek, Osmanlı'nın Avrupalı bir devletle girmiş olduğu siyasi ilişkilerin ekonomik ilişkilere yansımalarını aktarmaya çalışacağız.

Bilindiği gibi, Osmanlı-Fransa siyasi ilişkilerinin güçlenmesi, Osmanlı'nın Avrupa'da etkili olduğu Kanuni dönemine (1520-1566) uzanmaktadır. Fransa İmparatoru I. François, 1519'da taç giyen Habsburg Hanedanından V. Karl ile yaptığı savaşı kaybedip 1525 yılında Pavia'da yenilerek esir düşmesi ve annesi Luise'in Osmanlı Devleti'nden yardım istemesi, Fransa ve Osmanlı arasındaki ilişkilere yeni bir boyut kazandırmıştır.¹² Fransızlara göre Osmanlı Devleti Avrupa devletlerinin

¹² Feridun Emecen, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s. 241.

varlığını tehdit eden V. Karl ve Habsburglar'a karşı son derece etkili bir müttefikti. Osmanlı Devleti'nin Macaristan'da Habsburglar ile olan mücadelesi ve 1526'da Mohaç Meydan Muharebesi'ni yapması, Fransa'ya toparlanabilmesi için fırsat vermiştir.¹³ Bu olay vesilesiyle iki devletin ilişkileri Avrupa'da bir müttefiklik havasına bürünmeye başlamıştır.

Osmanlı açısından ise Fransa, Avrupa'da Hristiyan ittifakını bozmaya yarayacak, diğer Hristiyan devletlere karşı kullanabileceği bir müttefik olmuştur. Osmanlı Devleti, artık Avrupa içinde daha rahat ilerleyebilecek, gerektiğinde Fransa'yı kullanarak olası bir Hristiyan ittifakını önleyebilecektir. 1529 tarihinde Kanuni Sultan Süleyman'ın Viyana Kuşatması, bir müddet kaybolmuş olan Hristiyan birliği fikrini geri getirdi. Habsburglar'ın tahakkümünden Osmanlı sayesinde kurtulmuş olan Fransa, diğer ülkelerle arasındaki sorunlara rağmen bu ittifaka katılmıştı.¹⁴ Fransızlar, Avrupalıların kendilerine "kafirle ittifak" yapıyor denilmesine rağmen Osmanlı Devleti ile bağlarını koparmadılar. Osmanlı Devleti ise bu ittifak sayesinde ileride çıkacak çatışmalarda Avrupa'nın kendisine karşı tek bir çatı altında toplanmasını engelleyebilecektir.¹⁵ İki devletin bu dönemde ilişkileri pragmatik bir şekilde devam etmiştir. Dolayısıyla, Fransızlar için Osmanlı'nın koruyucu gücü önemli olmuştur. Ve bu sayede, Avrupa'da bir güç dengesi kurulabilmiştir. Osmanlılar için ise Fransızlar, kendilerine karşı oluşturulacak Avrupa Hristiyan birliğini bozacak yegâne dosttur.

1532-1541 tarihleri arasında Osmanlı Devleti ve Fransa ilişkileri Habsburg düşmanlığı çerçevesinde gelişti. Bu dönemde Fransızlar, Osmanlı Devleti'ni Akdeniz'de Habsburglar'ın üzerine çekmeye çalışmıştır. Zira, sadece karada verilen bir mücadele yeterli olmuyordu. Sultan Süleyman da İngiltere'ye protestan prenslerin, Habsburglar'a karşı ayaklanması için 100.000 altın göndermiştir. Ayrıca 1535 yılında

¹³ Metin Kunt, **Osmanlı Devleti 1300-1600**, Türkiye Tarihi, c.2, Edt: Sina Akşin, İstanbul, 2000, s. 121.

¹⁴ Feridun Emecen, "Osmanlı Devleti'nin Kuruluşundan Fetret Devrine", Edt: Kemal Çiçek- Hasan Celal Güzel- Salim Koca, **Türkler**, c. 9, Ankara, 2002, s. 29.

¹⁵ Emecen, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi...**, s. 244.

İstanbul'a gelen Jean de la Forest da Osmanlı İmparatorluğu'ndan bütün güçleriyle Habsburglar'a saldırmasını istemekteydi.¹⁶

İki devletin siyasi ilişkilerinin gelişmesi doğal olarak ticari alana da yansdı. Nitekim, Osmanlı ve Fransa arasında 1536 tarihinde çok kapsamlı bir ticaret anlaşması özelliği olan ahidnâmeyi ortaya çıkardı. Fakat Fransızlara verilen ilk kapitülasyon olarak bilinen bu ahidnâme tam olarak onaylanmamıştı.¹⁷ Bu kapitülasyon taslağı oluşturulurken amaç Venedik ve Cenevizlerin idaresinde bulunan Akdeniz ticaretinin tekelinin kırılmasıydı. Ayrıca Fransa'ya verilecek bu ahidnâme, daha sonra diğer devletlere verilecek kapitülasyonlara öncülük edecekti.¹⁸ 1536 yılındaki hazırlanan bu kapitülasyon taslağında Osmanlı devleti içerisinde oturan bir yabancı tüccar (müste'men) on yıllık bir ikametden sonra cizye vergisi veren bir zımmi ile aynı statüye erişiyordu.¹⁹

¹⁶ Emecen, **a.g.e**, s. 249.

¹⁷ Edhem Eldem, "Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti", **Türkiye Tarihi Geç Osmanlı İmparatorluğu 1603-1839**, c.3., Ed. Suraiya Faroghi, Kitapyayinevi, 2016, s. 348

¹⁸ Reşat Ekrem Koçu, **Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi 23 Temmuz 1923**, Türkiye Matbaası, İstanbul,1934, s. 402. Kapitülasyon en genel anlamıyla bir devletin başka bir devlete ve tüccarlarına ticari, adli ve iktisadi ayrıcalıklar sağlaması olarak tanımlanabilir. Genelde kapitülasyonların ilk verilmiş tarihi ve kime verildiği konusunda birçok bilgi olmakla beraber tam bir kesinlik yoktur. İlk verilen Kapitülasyonların; Kanuni Sultan Süleyman'ın 1535 yılında Fransızlara vermiş olduğu kapitülasyon anlaşması ile başlamış olduğu söylenebilir de aslında çok daha eski tarihlerde kapitülasyon anlaşmalarına rastlamak mümkündür. Örneğin; ilk olarak 1352 tarihinde Cenevizlilere, Osmanlı'yı Rumeli'ye geçirme karşılığında verildiği anlaşılmaktadır. Daha sonra Venedik ve Floransa şehir devletlerine bazı ticari imtiyazlar tanınmıştır. Bu anlaşmanın ardından Cenevizlilere 1387 yılında yeni anlaşmalar yapılmıştır. I. Beyazıt döneminde İtalyan kent devletlerine verilen imtiyazlar, Fatih İstanbul'u fethettiği zaman Cenevizlilere verdiği ahidnâmeler ile başladığı söylenebilir. Bunun yanında I. Murat zamanında 1365 tarihinde Ragusa Cumhuriyeti ile yapılan bir ticaret anlaşması ile kapitülasyonların başladığı iddia edilmektedir. Kapitülasyonların verilme amaçları arasında, yabancıların din, ticaret ve hayat özgürlüğünü sağlamak, onların hane dokunulmazlığını garanti altına alınması temel amaçlardır. Ayrıca Osmanlı Hukukunun kapsamında yabancıların hem medeni hem de diğer kanunların içerdiği herhangi bir cezai işleme maruz kalmamalarını garanti etmek amacıyla verilmişlerdir. Ayrıca yabancılara verilen bu haklar Osmanlı kanun koyucuları tarafından verilmemişlerdir. Bu anlaşmalar karşılıklı sözleşmelere tabidir ve bu sözleşmeler Osmanlı ülkesinde yasalara ve bölgesel otoritelere karşı tam bir özerklik sağlamaktadır. Bugün egemenliğin temel bir özelliği olarak her devletin kendi topraklarında yaşayan yabancılara ve kendi vatandaşlarına uyguladığı ceza ve hukuk kurallarının diğer devletler tarafından tanınması ve kabul edilmesi şartı esastır. Fakat kapitülasyon anlaşmaları; Osmanlı Devleti'nin kendi belirlemiş olduğu yasalara ve diğer Asya ülkelerinin Avrupalı devletler ile yapmış oldukları anlaşmalarda emsal teşkil etmişlerdi: Ali Akyıldız, **Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye**, İletişim Yayınları, İstanbul,2005, s. 195; Hüseyin Pazarıcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, Turhan Kitapevi, Ankara, 1992, s.74.

¹⁹ Halil İnalçık, "İmtiyâzat", **DİA**, c. 22, Ankara, 2000.

Ayrıca ahidnâmenin ortaya çıkma nedeni; Avrupa’da 16. yüzyılın başlarında Fransa Kralı I. François ile İspanya Kralı Şarlken arasındaki çekişmede Osmanlı’nın, Şarlken’in yayılışını kendi çıkarlarına zararlı bulması ve I. François’ı desteklemeye karar verilmesidir. Daha önce, I. Selim zamanında Mısır fethedilmiş ve bazı Memluk beylerinin Fransızlara daha önceden vermiş oldukları hakları Osmanlı Devleti devam ettirerek Fransızlara ticari bazı ayrıcalıklar tanınmış fakat, 1536 yılındaki bu anlaşma taslağı sayesinde daha geniş kapsamlı yakınlaşma olmuş, diğer devletlere verilmemiş ayrı bir statü Fransızlara verilmiştir.²⁰ Fakat yukarıda belirtildiği gibi bu ahidnâme tam olarak onaylanamadı. İleride görüleceği gibi iki devlet arasındaki ilişkilerin daha da pekişeceği ilk kapitülasyon anlaşması 1569 tarihinde gerçekleşecekti.

Ticari açıdan gelişmeler devam ederken, siyasi açıdan Osmanlı Fransa’yı desteklemeyi sürdürmüştür. Nitekim 1543’te İspanya ile olan savaşta Osmanlı donanması Fransızlara yardım etmiştir.²¹ Yine, 1543’te karadan Macaristan üzerine gidilirken 110 kadırgalık Osmanlı donanması Marsilya önüne gelmiş, 50 gemilik Fransız donanması ile birleşerek Savoie Dükü Charles’ın malikânesi olan Nice şehri kuşatılmıştır. Bu kuşatma, Fransızların yeterince destek verememesi nedeniyle başarıya ulaşamamış fakat bahar aylarına kadar Osmanlı donanması Toulon limanında Fransızlar tarafından ağırlandı. 1547 yılında tahta geçen II. Henri, Osmanlı’larla deniz ittifakını sürdürerek 1553’te Korsika Adası’nın merkezi olan Bastia’yı Fransa’ya kazandırmıştır. Osmanlı’ların Fransızlara olan desteği yüzyıl sonuna kadar artarak devam etmiş,²² Osmanlı-Venedik savaşları ardından Venedik tüccarlarının Akdeniz’deki rolünü Fransız tüccarlar almaya başlamıştır. İzmir, Halep, İskenderiye şehirlerinde açılmaya başlayan Fransız konsoloslukları, ticaretin gelişmesini sağlamıştır.²³ Aşağıda görüleceği gibi, Fransız konsolosluklarının ve ticaret evlerinin yayılması; Fransız devletinin Osmanlı Devleti’nde müteşebbisler için yatırım araştırmaları yapmalarına ve kurumsallaşmalarına yardımcı olacaktır.

²⁰ Osman Nebioğlu, **Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1986, s.13.

²¹ Kunt, **a.g.e.**, s. 123-124.

²² Emecen, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi...**, s. 257.

²³ Zeki Arıkan, “XVI. Yüzyılda Osmanlı-Fransız İlişkileri”, XIV. Türk Tarih Kongresi, c. 2, Ankara, 2002, s. 53.

II. Selim zamanında 18 Ekim 1569 tarihinde ilk kapitülasyon taslağı onaylandı. Ve onsekiz maddelik bir ahidnâme imzalandı. Fransızlara verilen bu ilk kapitülasyonun amacı Venedik hakimiyetindeki Kıbrıs'a sefer düzenleme hazırlıklarında Fransa'nın desteğini almak amacına matuftu. Bu ahidnâme ile İngiliz, Venedik ve Portekiz ticaret gemilerine Osmanlı ülkesinde Fransız bayrağı ile ticaret yapma hakkı da verilmiş oldu. Kapitülasyonların 15. maddesindeki on yıllık süre koşulu da kaldırılarak Osmanlı ile Fransızlar arasında hukuki bir anlaşmazlık olduğu takdirde; Osmanlı kadısının davaya ancak bir Fransız tercüman eşliğinde bakabileceğinde anlaşıldı.²⁴ Böylece, Fransızların Osmanlı devletindeki ayrıcalıklı konumu daha da pekişmiştir.

17. yüzyıla geldiğimizde, 1604 yılında yenilenen kapitülasyonlar ile Katolik dünyanın lideri olma amacı taşıyan Fransızlara Kudüs'te papazları himaye etme yetkisi tanınmıştır. Beşinci kapitülasyon antlaşması olarak yenilenen ahidnâmeye göre; Fransız bayrağı ile Osmanlı ülkesine gelen yabancılar için serbest ticaret yapma imkânı getirilmiş, aynı zamanda ihracatı yasak olan deri, kösele, kaytan ip, balmumu, pamuklu dokuma ürünlerinin yurt dışına ihraç edilmesine izin verilmiştir. Bunun yanında Fransız elçileri ve konsoloslarının şahsi eşyaları da vergiden muaf olacaktır. Bu kapitülasyon antlaşması ile Osmanlı ülkesinde nüfuzu iyice artan Fransızlar, misyonerlik faaliyetlerini de artırma fırsatı buldular.²⁵ Görüldüğü gibi Fransızlar,

²⁴ Necdet Kurdakul, **Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar**, Döler Neşriyat, İstanbul, 1981, s. 25. Daha sonra İngilizler, Fransızların etkisinden kurtulmak için Osmanlı Devleti'nden kendi bayrakları ile ticaret yapmak için imtiyaz talep etmişler, bu durum yoğun bir şekilde Fransız itirazlarına sahne olmuştur. 1581 yılında Fransızlara verilen ahidname, yine diğer ülkelerin Fransa bayrağı adı altında ticaret yapabileceklerini teyit etmiş olsa bile, ilerleyen yıllarda İngilizlerin çabaları sonuç vermiş ve kendi bayrakları altında ticaret yapabilmelerini sağlayan anlaşma o dönemin İngiliz elçisi Halborne'ün çabalarıyla 1604 yılında imzalanmıştır. Temmuz 1851 tarihli üçüncü kapitülasyon antlaşmasına göre, Fransız elçisine diğer elçilere göre öncelik tanındı. 25 Şubat 1597 tarihinde imzalanan 4. kapitülasyon antlaşması; elçinin yanında görevli bulunan Tercümanı her türlü vergiden muaf tutmaktaydı. (Madde: 9). Ve Konsolosların şahsi suçlarından veya işledikleri suçlardan dolayı tutuklanamayacakları mallarının haczedilemeyeceği kabul edildi. (Madde: 11) Daha sonraki dönemde; Fransa'nın elde ettiği bu güce ve ayrıcalık diğer devletlerin nezdinde bir çekişme doğurmuş, bu çekişmeye Hollanda gibi devletler katılarak, kendi ticari gemileriyle ve kendi bayrağı ile ticaret yapabilmek için mücadele vermişlerdir. Bu imtiyazların diğer ülkeler tarafından elde edilmesi 1612 yılında olmuştur: Mübahat S. Kütükoğlu, **Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013, s. 48-51

²⁵ Kurdakul, **a.g.e.**, s. 26. Katolik nüfuzunu yaymaya çalışan Fransa, 1664 yılında Cezayir'e saldırmaktan geri durmamıştır. Bu nedenle Fransızlarla olan kapitülasyon antlaşmaları iptal edilmiştir. Daha sonra bu durumdan Fransız tüccarların zarar görmeleri nedeniyle, XIII. Louis'in çabalarıyla 5 Haziran 1673'te Fransızlara 6. kapitülasyon hakları verilmiştir. Bu dönemde Fransa'da mezhep

kapitülasyon anlaşmaları sayesinde Osmanlı Devleti'nde ticari faaliyetleri açısından benzersiz bir konuma yükseldiler. Ayrıca Katolik cemaatinin hamiliğini yapmak için özel imtiyazlar elde ettiler. Fakat yine de 17. yüzyılda gerçekleşen bazı siyasi gelişmeler; ticari ilişkilerin gelişimini engellemiştir.

Örneğin; Osmanlı-Fransız ilişkileri, 1664 yılında Osmanlı-Avusturya savaşları sürecinde bozulmaya başladı. Bu dönemde tahtta olan XIV. Louis'in, Avusturya'yı Osmanlı'ya karşı desteklemesi; ilişkilerin bozulmasının ana sebebi oldu. Fakat 1670 yılında Fransız elçiliğine Charles-François Olier'in gelmesi ilişkileri yumuşattı ve 1673 yılında kapitülasyonlar Edirne'de yenilendi. Bu anlaşma sayesinde Latin Ruhban sınıfının XIV. Louis'in tebaası sayılması ve böylece Fransa'nın koruması altına alınması sağlandı. Ayrıca bu kapitülasyon antlaşmasına göre hacıların Kutsal Toprakları ziyaret etme hakkı onaylanıyor ve Fransız Cizvit ve Kapüsenlerin İstanbul'daki varlığı garanti altına alınıyordu.²⁶

1673 yılında verilen kapitülasyonlar ile ticari açıdan gümrük vergileri %5'ten %3'e indirildi, buna mukabil Fransız bayrağı dışındaki milletlere ait gemilerin Osmanlı limanlarında kendi bayraklarıyla ticaret yapma imtiyazları kaldırıldı.²⁷ Bu dönemde Fransızlar, Halep ve civarında İngiliz, Venedik ve Hollandalı tüccarlarla rekabet halindeydi. Ticari açıdan, bu yıllarda Fransızların bilhassa Cebel-i Lübnan (Suriye) bölgesindeki etkinlikleri oldukça artmıştır.²⁸

Bu aşamada Fransızların misyonerlik faaliyetlerinden söz etmemiz siyasi ve ekonomik ilişkileri daha iyi anlamamızı kolaylaştırabilir. Ayrıca, yapılan kapitülasyon

kavgaları alevlenmiş, Fransa itibarını kaybetmişti. Bu buhran döneminde İngiltere, Venedik ve Felemenk gemileri kendi bayrakları ile Osmanlı Devleti'nde ticaret yapma imtiyazı almışlardır. Fakat XIII. Louis'in Osmanlı Devleti ile yaptığı barış politikası sonuç verdi ve yeni bir kapitülasyon antlaşması imzalandı. Bu kapitülasyon antlaşmasıyla Fransızların daha önceden Osmanlı ülkesinde elde etmiş olduğu yabancı gemilerin Fransız bandırası altında ticaret yapabilme ayrıcalığı yeniden Fransızlara verilmiştir. Ayrıca Fransızlara bazı dinsel ayrıcalıklar tanınarak, kendi milletinden olan rahipler üzerinde himaye hakkı verilmiştir. Ayrıca Fransız tüccarların ithal ve ihraç ettikleri mallardan alınan %5 vergi %3'e indirilmiştir: Nihat Erim, **Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri**, c. 1, (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1953, s. 95.

²⁶ Charles A. Frazee, **Katolikler ve Sultanlar Kilise ve Osmanlı imparatorluğu 1453-1923**, Çev: Cemile Erdek, Küre Yayınları, İstanbul, 2009, s.123-124.

²⁷ Hasan Şahin, "Doğu Sorunu Çerçevesinde Osmanlı-Fransız İlişkileri (Başlangıcından Paris Barışı'na (1856))", **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, sa. 40, Erzurum, 2009, s. 281-282.

²⁸ Klara Hegri, Vera Zimanji, **The Ottoman Empire in Europe**, Franklin Printing House, Budapeşte, 1989, s. 140.

antlaşmalarında Katolik Cemaati'nin çıkarlarının Fransızlar tarafından devamlı korunması ve yapılan antlaşmaların bu minvalde ilerlemesi; Fransızların Osmanlı Devleti'ndeki etkisini gösterebilir.

Osmanlı Devleti'ndeki Fransız ekonomik varlığı ekonomik olduğu kadar sosyo-kültürel olarak da dikkat çekmiştir. Şüphesiz, Fransız kültür ve dini kurumlarının varlığı iki ülkenin birbirine karşı olan siyasetini çoğu zaman etkilemiştir. Fransızlar, Katolik kurumları sayesinde Doğu Akdeniz'de ve Osmanlı coğrafyasında önemli bir etki alanına sahip olmuşlardır.²⁹ Fransa'nın Katolik Cemaati üzerindeki hamiliği sadece koruyuculuk olarak gelişmemiştir. Bu cemaatlerle ilişkilerini ekonomik bir zeminde geliştirerek Doğu'da ticaret ve sermaye kapasitesinin artmasını sağladı. Dolayısıyla bu cemaatler, Fransızların doğal müşterileri olmuşlardır. Bu yüzden, cemaat ve kültür kurumları ile Osmanlı Devleti arasındaki bir çekişme, Fransa'nın doğrudan olaya müdahale etmesine sebep olmuştur.³⁰ Katolik Cemaati'nin açtıkları okul ve müesseselerin sayısal olarak artması, Fransız kültürünün Osmanlı Devleti'nde yayılmasının bir aracı olmuştur. Sosyal ve kültürel kurumların varlıklarının bu dönemde artmaya başlaması ticaretin de gelişmesine vesile olmuştur.

18. yüzyıla girildikten sonra Fransızlar, Osmanlı Devleti'ndeki ticaretlerini artırmayı sürdürdüler. Şöyle ki Fransız tüccarlar 1717'den 1720 yılına kadar Osmanlı'dan pamuk, yağ, hayvan yağı, tütün, kahve gibi maddeleri ithal etmekte olup bu yüzyılın sonuna doğru Osmanlı pazarının büyük bir kısmını ellerinde tutar duruma geldiler. Adriyatik Denizi, Karadeniz, Balkanlar, Suriye, Mısır, İran ve Basra Körfezi ve Kızıldeniz'e kadar olan bölgede Fransız ticareti egemen duruma gelmiştir.³¹

²⁹ Metin Ünver, Murat Hulkiender, **II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Fransız İlişkilerinde Krizler ve Çatışmalar 1901 Hadisesi (Lorando ve Tubini Meselesi)**, İlgili Kültür Sanay Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 111.

³⁰ 19.yüzyılın sonlarına gelindiğinde Katolik cemaatine ait kreş, yetimhane, hastahane gibi kurumların yanında açılan okullarda ilkokul düzeyinde 7000; ortaokul düzeyinde 11.000 çocuğun eğitim görmesi Fransa'nın cemmat politikasına verdiği önemi göstermekteydi: Şefire Yorulmaz, "Osmanlı-Fransız İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Açılan Fransız Kültür Kurumları Ve Bunların Meşruiyet Kazanması (19.Yüzyıl 20. Yüzyıl Başları)", **Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, 11, 2000, s. 711-712; Ünver, Hulkiender, **a.g.e.**, s. 116.

³¹ Fatma Müge Göçek, **East Encounters West France and Ottoman Empire in the Eighteen Century**, Oxford University Press, Washington, 1987, s. 99.

Osmanlı Devleti, 1682 Viyana Bozgunu ve Karlofça Anlaşması ardından, Avrupa'nın üstünlüğünü kabul etmeye başlamıştır. Bu dönemde Fransızlar, Osmanlı Devleti'nde yenileşmenin temsilcisi olarak kabul edilmiştir. Ticari ilişkilerin sıklaştığı bu dönemde, Avrupa ahvalini anlama amacıyla 1720'de Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi, Paris'e elçi olarak gönderilerek oradaki yenilikleri ve gelişmeleri rapor etmesi istendi. Buradaki görevi esnasında kendisinden Fransız mahkeme, kütüphane, hastane, fabrika, kale ve sosyal adetler ile ilgili raporlar istenmiş; kendisi sunduğu raporlarda Osmanlı Devleti'nin kültürel yozlaşmasına meydan vermeden, teknolojik ve askerî açıdan yapılacak iyileştirmeler hakkında gözlemlerde bulunmuştur.³² Bu ziyaretle beraber Fransızlar, Avusturya-Osmanlı savaşı sonucunda imzalanan Belgrad Anlaşmasına aracı olmuşlardır. İki ülkenin etkili ilişkileri, Fransa'nın verdiği siyasi destek neticesinde 1740 kapitülasyonlarının imzalanması ile devam etmiş oldu.³³ Böylece Osmanlılar için Fransa, Avrupa'dan geri kalınan bir aşamada adeta bir kurtarıcı model olarak görülmüştür.

Fransa'ya verilen 28 Mayıs 1740 tarihli kapitülasyon ile önceki altı ahidnâmelerin hükümleri geçerli sayılmıştır. Ayrıca, bu ahidnâme sırasında tahtta olan I. Mahmud'dan sonra tahta geçecek padişahların bu kapitülasyonları kabul etmesi de sağlanmıştır. Bu anlaşma sonrasında Fransa, Osmanlı limanlarında adeta rakipsiz hale gelmiştir. Bundan sonraki dönemde, diğer ülkelerle yapılacak olan ticaret antlaşmalarında Fransızlarla yapılan kapitülasyon antlaşmaları temel alınmıştır.³⁴ Bu kapitülasyon antlaşmasının imzalanmasında Fransa'nın o dönemdeki Büyükelçisi Marki Dö Vilmöv'ün rolü büyüktür. Kapitülasyonlar, 1923'te Lozan'da tamamıyla ilga edilinceye kadar Fransa ve Türkiye arasındaki münasebetlerde müsbet hukuk kaidesi olarak 1740 antlaşması tatbik edilmiştir.³⁵

³² Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi için bkz: Faik Reşit Unat, **Osmanlı Sefirleri ve Sefâretnâmeleri**, TTK, Ankara 1968, s.53-57. Haz: Abdullah Uçman, **Fransa Sefâretnâmesi Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi**, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2016.

³³ Caroline Finkel, **Rüya'dan İmparatorluğa Osmanlı İmparatorluğu'nun Öyküsü, 1300-1923**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2007, s, 304.

³⁴ Acartürk, Kılıç, a.g.m., s. 8.

³⁵ 1740 Kapitülasyon Antlaşması'nın tam metni için bkz: Erim, a.g.e., s. 97-114.

1740 Kapitülasyon Antlaşması'nın en önemli tesirinden birisi, Fransa'nın Osmanlı'daki Katolik Cemaati'nin koruyucusu unvanını tastik etmiş olmasıdır. Böylece, daha önceden cemaat olarak ibadethâne yapılmasına olanak sağlanan Katolikler hastane, okul ve yetimhâne gibi hayır kurumlarının açılışını bu antlaşma sayesinde daha kolay gerçekleştirebileceklerdir.³⁶ İleride Osmanlı Devleti, Katolik ve diğer cemaatleri sınırlandıran düzenlemeler yapsa da bu kapitülasyon antlaşması sayesinde eğitim, kültür ve sosyal kurumlarının sayısını sürekli olarak artıracaklardır.³⁷

Kapitülasyon antlaşmaları sayesinde iki devletin ticari ve kültürel ilişkileri ilerlerken gerçekleşen Fransız ihtilali, ilişkilerinin bir süre duraksamasını, iki devletin karşılıklı politikalarının değişmesini sağlamıştır. Çünkü her ne kadar Osmanlı Devleti ihtilalin getirdiği ortamı tam okuyamamış olsa da Fransız devriminin getirmiş olduğu yeni düzen; dünyanın olduğu kadar iki devletin de ilişkilerinde köklü değişiklikler olacağını işaret etmiştir.

1789 yılında Fransız ihtilali sırasında Osmanlı Devleti durumu Fransa'nın bir iç meselesi olarak görmüştür. Osmanlı yöneticilerine göre bu devrim, Osmanlı topraklarına giremeyecek bir Hristiyan sorundu ve Hristiyan devletlerin devrimle ilgilenmeleri Osmanlı Devleti'nin çıkarına olmuştur. Hatta devrim, Osmanlı Devleti içinde sempati ile karşılanmıştır.³⁸ Bu dönemde Fransa, Descorches adında bir orta elçi görevlendirerek, Osmanlı Devleti'ne Fransız devrimini tanıtmak ve Osmanlı'yı savaşa sokmak amacıyla İstanbul'a gönderilmiştir. Fakat o dönemde kimse devrim hükümetini tanımadığından ve hariçten gelecek baskılardan çekindiğinden, elçi görevini yapamadan geri dönmüştür. Osmanlı Devleti'nin Fransa Cumhuriyeti'ni

³⁶ Adnan Şişman, **XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Devleti'nde Yabancı Devletlerin Kültürel ve Sosyal Müesseseleri**, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara, 2006, s.100.

³⁷ Osmanlı Devleti'ndeki Fransız Cemaati'nin faaliyetleri 1583 yılında Cizvitlerin gelip Galata'da Saint Benoît Misyonu'nu kurmasıyla başladı. Bundan sonra diğer Katolik cemaatler İstanbul'un ve Anadolu'nun farklı yerlerine gelerek yayıldılar. Fransız Cemaati'nin kurmuş oldukları Misyoner okulları bu dönemde Katolikliğin özellikle Ermeni cemaat içerisinde yayılması için oldukça çaba gösterdi. Özellikle 19. yüzyılda Katolik cemaatlerin açmış oldukları hastane, okul, yetimhane gibi müesseseler Osmanlı Devleti'nin her bölgesine yayılmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz: Şamil Mutlu, **Osmanlı Devleti'nde Misyoner Okulları**, Gökkuşbu Yayınları, İstanbul, 2005.

³⁸ Oral Sander, **Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü (Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme)**, İmge Kitapevi, Ankara, 1987, s. 236.

tanınması ise, 12 Nisan 1795 tarihinde Fransa'nın Prusya tarafından tanınmasından sonra Büyükelçi Raymond Verninac zamanında olmuştur.³⁹

Fransız ihtilalinden sonra başlayan yeni dönem, Fransa'nın yayılmacı bir politikayla dünya sahnesine dönmesini sağlamıştır. Devrim savaşlarını kaybeden Fransızlar, yeni döneme Osmanlı ile aralarında olan kadim ittifakı pek önemsemeyen girmiştir. 18. yüzyılın sonunda Fransa'nın Doğu Akdeniz rekabetinde öne çıkmak için Osmanlı toprağı Mısır'ı 1798'de işgali iki ülkenin ilişkilerini yepyeni bir aşamaya getirmiş; bu sarsıntıya rağmen Osmanlı, klasik dönemden itibaren müttefiki Fransa ile ilişkilerini kısa sürede düzeltmiş ve savaş ardından 1802 yılında ticari antlaşma yapılmıştır. Antlaşma ile gümrük tarifeleri %3 olarak düzenlenmiştir.⁴⁰ Antlaşma sayesinde, Fransızların Osmanlı'daki ticari etkinlikleri artmış, Karadeniz ve Akdeniz'e; Rusya ve Avusturya'nın çıkmasını engellemeye çalışmışlardır. Aynı zamanda Osmanlı'nın, Katolik Cemaati'nin misyonerlik faaliyetlerinde koymuş olduğu kısıtlamalar da hafifletilmiştir.⁴¹

Osmanlı-Fransız ilişkileri, Mısır işgali sürecinde bir müddet aksamış olsa da Osmanlı modernleşmesinde Fransa'nın model olma durumu devam etmiş, bu da ilişkileri kısa sürede eski haline, hatta bu dönemde İngiltere'nin Mısır üzerindeki emelleri iki ülkenin ilişkilerini daha da ileri boyuta taşımıştır. Kuşkusuz, Osmanlı'da dış dünyaya açılma ve reformlar konusunda en büyük adımlar Sultan III. Selim (1789-1807) döneminde atılmıştır. III. Selim zamanında, Avrupa modernleşmesinin daha yakından takibi için 1793'ten itibaren Londra, Paris, Viyana ve Berlin'e daimî elçilikler açılmıştır.⁴²

³⁹ Finkel, **a.g.e.**, s. 352.

⁴⁰ Mustafa Öztürk, "Türk-Fransız Ticaretinde 1816 Tarihli Gümrük Tarife Defteri", **VII. Milli Türkoloji Kongresi**, 15-21 Eylül, İstanbul, 1986, s. 184.

⁴¹ Niyazi Berkes, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1973, s.71.

⁴² Nihat Karaer, "A General Look at the Ottoman-French Diplomatic Relations Until The First Permanent Embassy founded in Paris in 1797", **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma Dergisi**, sa: 28, Güz 2010, s. 69. III. Selim daha şehzade olduğu dönemde Fransızlarla sıkı ilişkilere girmiş, birçok alanda yenilikler ve devletin modernleşmesi konularında fikir sahibi olmaya çalışmıştı. Bu amaçla kendisi Fransa Kralı XVI. Louis ile mektuplaşmıştır (İsmail Hakkı, Uzunçarşılı, "III. Selim'in Veliht iken Fransa Kralı XVI. Louis ile Muhabereleleri", **Bellekten**, sa: 5/6, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1939, s. 190). Fransızların, 1802'de işgal ettikleri Mısır'ı boşaltmaları Doğu Akdeniz'de yeni bir rekabet dönemini başlatacaktır. Devrim savaşlarını sona erdiren Amiens Barışı 1802'de imzalandıktan sonra, Fransa ve İngiltere, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunması

Osmanlı Devleti ve Fransa arasında Paris Barış Antlaşması, Haziran 1802 tarihinde imzalandı. Rus ve İngiliz ihtiraslarının Mısır ve Dalmaçya sahillerindeki Yedi Ada'ya yöneldiğini fark eden Bâbüâli, denge unsuru olarak tekrar Fransa siyasetini öncelemeye başladı. Paris Antlaşmasında bozulan ilişkiler düzeltilmeye çalışıldı ve Fransa'nın şimdiye kadar elde etmiş olduğu bütün kapitülasyon haklarının devam etmesi konusunda anlaşıldı ve bu anlaşma sayesinde iki devletin, birbirlerinin toprak bütünlükleri garanti edildi.⁴³ Görüldüğü gibi, Osmanlı açısından iki ülke ilişkileri her ne kadar siyasi olarak inişli çıkışlı bir politika izlemiş olsa da; tarihten gelen bilinçle problemler hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulmuş ve yeni anlaşmalarla müttefiklik ilişkileri yeniden düzenlenmeye çalışılmıştır. Fakat Osmanlı Devleti siyasi açıdan en hareketli yüzyılı olan 19. yüzyıla girerken iki ülkenin siyasi ve ekonomik ilişkileri, Fransızlar açısından müttefiklikten çok pragmatik bir politikaya dönüşmüştür.

19. yüzyıla girildiğinde, Osmanlı-Fransa ilişkilerini etkileyen en önemli gelişmelerden biri, Osmanlı'daki milliyetçi ayaklanmalar oldu. Siyasi gelişmelerdeki karışıklıklar; ticari ilişkilerde de dalgalanmalara sebebiyet verdi. İlk olarak 1804 yılında Sırplar ayaklandı. 1812 yılında Bükreş Antlaşması imzalandı ve bu ayaklanma hızını kaybetti. Fakat, İstanbul ve Odesa gibi büyük ekonomik merkezlerde

konusunda anlaşıldılar ve askerlerini Mısır'dan çekmeye karar verdiler. Bu durum Doğu Akdeniz'in ve Mısır'ın Avrupalı güçler tarafından öneminin anlaşıldığını, bölgedeki rekabetleri yüzünden Osmanlı Devleti'nin iç işlerine karışacaklarının bir işaretiydi: Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-1994)**, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1995, s. 90.

⁴³ Halil Erdemir, "Real Politics of International Relations in the Example of French Invasion of Egypt: (Fransızların Mısır İşgali Örneğinde Uluslararası İlişkilerde Real Politik), **International Journal of History**, c. 1/1, 2009, s. 204. Bu arada Napolyon'un imparatorluğunu ilan etmesinden sonra, Avrupa'da Fransa'ya karşı üçüncü koalisyon kuruldu. 11 Nisan 1805'te Londra'da İngiliz-Rus ittifak anlaşmasına, 23 Eylül 1805'te Osmanlı Devleti de katıldı. Bu ittifakın amacı Fransa'yı Avrupa'da etkisiz kılabilecek bir duruma sokmaktı. Doğu'da Osmanlı Devleti'ni korumak için Rusya Adriyatik adalarını işgal edecek, Osmanlı Devleti ise, Rusya'nın Boğazlardan serbest bir şekilde geçmesini sağlayacaktı. Bu sırada Napolyon aslında tarafsız olmak isteyen Osmanlı İmparatorluğunu Rusya aleyhine kışkırtmaya başladı. Kendisini Ege adalarına yerleşmesi dolayısıyla Rus baskısında hisseden Bâbüâli, Fransız üstün elçisi Sebastiyân'ın telkinleriyle Rusya'ya karşı faaliyetlerde bulunmaya başladı. Bu aşamadan sonra Rusya Osmanlı Devleti'ne saldırdı. 1806 yılında Osmanlı Devleti Fransa'ya güvenerek, Rusya'ya harp ilan etti. Böylece Napolyon Rusya'yı iki cephede savaşa sokmuş oldu (Uçarol, **a.g.e.**, s. 97). Rusya'yı Friedland'da yenen Fransa, 7 Temmuz 1807 yılında Tilsit'de Barış Antlaşması imzaladı. Ardından Ağustos 1807 yılında Fransızların aracılığı ile Osmanlı Devleti ve Rusya arasında Slabozia'da bir mütareke imzalandı. Osmanlı Devleti yapılan görüşmelerde Fransızlar tarafından yüz üstü bırakıldı. Fransızlar, Ruslarla yaptıkları anlaşma neticesinde, Eflak ve Buğdan'ın Rusya'ya verilmesini teklif ettiler: Fahir Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, TTK, Ankara, 1997, s. 94.

olgunlaşmaya başlayan 1821 Rum isyanı, Osmanlı Devleti'nin başını daha çok ağrıttı. Fransa, İngiltere ve Rusya ile isyancıları desteklemekte rekabet içinde oldu.⁴⁴ Rumlara bağımsızlık verme amacı ile 1827 yılında İngiliz-Rus-Fransız ortak donanması, Osmanlı Devleti'ne ait donanmayı ani bir baskınla Navarin'de yaktı. Bu saldırı Osmanlı'nın Rum asilerine karşı olan savaşını zayıflattı.⁴⁵

Bu karışık durumdan istifade eden Fransa, Akdeniz'de Yunan Devleti kurulması ve Rusların Balkanlarda güç kazanması ile güçler dengesinin değişeceğini görmüş, Cezayir Dayısı Hüseyin Paşa'nın 1797 yılında Direktuar hükümetine verdiği borcu istemesini bahane ederek 12 Haziran 1830'da Cezayir'i fiilen işgal etmiştir. Navarin'de donanmasını yitiren Osmanlı Devleti, Fransa'ya protesto etmekten başka bir eylemde bulunamamıştır.⁴⁶

1830'da Yunanistan'ın bağımsızlığını elde etmesi ve Cezayir'in Fransızlar tarafından işgal edilmesi ardından Osmanlı Devleti, yaklaşık on yıl süre ile Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanını bastırmak ile uğraştı (1831-1840). Önceleri devletin iç meselesi olarak görünen sorun, Osmanlı Devleti'nin yetersiz kalıp

⁴⁴ Ali Fuat Örenç, **Balkanlarda İlk Dram Unuttuğumuz Mora Türkleri ve Eyaletten Bağımsızlığa Yunanistan**, Bâbüâli Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2009, s. 76-79. Osmanlı ve Mısır askerlerinin Mora'da katliam yaptığını düşünen İngiliz, Fransız ve Rus heyetleri St. Petersburg'da görüşmelere başladılar ve Yunanistan'ın özerkliğini tanıyan bir protokol imzaladılar. Osmanlı Devleti'ne nota verilerek Yunanistan'da reformlar yapılmasını iç işlerinde serbest, dış işlerinde Osmanlı'ya vergi veren bir yapı oluşturulmasını istediler. Fakat Osmanlı Devleti bu öneriyi iç işlerine müdahale sayarak reddetti: Alan Palmer, **The Decline and Fall of the Ottoman Empire**, Barnes and Noble, 1994, s. 156-157.

⁴⁵ 1821 Rum İsyanı öncesinde ve sırasında Yunanlılar tarafından yapılan propaganda sayesinde Avrupa kamuoyu bağımsız bir Yunanistan için destek vermeye başlamıştı. Bu dönemde Fransa, İtalya, Bavyera, İsviçre ve Amerikadan birçok Yunan sempatizanı Rum isyanını desteklemek için isyan bölgesine gittiler. Navarin Baskını bu dönemde Osmanlı donanmasının karşılaştığı en büyük felaketlerden birisiydi. Muharebe 20 Ekim 1827'de Navarin Limanı'da demirli Osmanlı-Mısır gemilerine İngiliz, Fransız ve Rus filolarının ani saldırısıyla gerçekleşti. Ve Osmanlı donanması yakılarak imha edildi: Ali Fuat Örenç, "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", **Tarih Dergisi**, sa: 46, İstanbul, 2009, s. 37-38.

⁴⁶ Cezayir dayısı Hüseyin Paşa, Fransa Elçisi Deval'den borcu isterken bir tartışma yaşamış ve elçiye yelpazesi ile vurmuş, hakaret etmişti. Bu olayın yaşanmasının üzerine ek olarak; Fransızlar Akdeniz'deki korsanlık faaliyetlerini de bahane edip, Cezayir'e asker çıkarmaya karar verdiler. Aslında bu bahaneden çok asıl neden olarak Cezayir'in Fransa için iyi bir pazar olması ve bölgede Fransızların nüfuslarını artırma isteği etkiliydi. Osmanlı bu durumu protesto etti ve Tahsin Paşa'yı meselenin çözümü için Fransa'ya gönderdiyse de başarılı olamadı. Fransız Amiral Bourmont nezdinde Paşa'nın yaptığı görüşmeler sonuçsuz kaldı: Sander, **Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü...**, s. 375.

meseleye yabancı güçlerin dâhil olması ile uluslararası bir sorun haline geldi.⁴⁷ Osmanlı Devleti bu yoğun ve buhranlı süreçte İngiltere ile 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşmasını imzaladı. İngiliz desteğine güvenilerek Mısır'da Mehmed Ali Paşa'ya verilen ayrıcalıkların kaldırılması hedeflenmiştir. 1839'da Osmanlı Devleti, Kuzey Suriye'de Nizip'te Mısır kuvvetleri ile karşılaşarak ağır bir yenilgi almış; bu da beraberinde ikinci Mısır buhranını getirmiştir.⁴⁸

Osmanlı Devleti ikinci kez yenilince; bu kez İngilizler, Rusya'nın koruyucu rolünü almak için Mehmed Ali Paşa'ya baskı yapmaya başlamışlardır. Avrupalı devletler, Osmanlı'ya nota vererek; sorunun çözüleceğini, büyük devletlerin sorun için yapacakları girişimi beklemesini talep etmiştir. Bu süreçte sorun uluslararası bir mahiyet aldı. Sonuçta, 15 Temmuz 1840 yılında Bâbıâli, İngiltere, Rusya, Avusturya ve Prusya temsilcileri arasında Londra Antlaşması imzalandı. Böylece Mısır ve Akkâ yönetiminin kayd-ı hayat şartıyla Mehmet Ali Paşa'ya verilmesi kararlaştırılmıştır. Fakat Fransa'nın desteğini alan Paşa, bu durumu kabul etmemiş, daha sonra Suriye'ye gönderilen müttefik donanmaları Mehmet Ali Paşa kuvvetlerinin Mısır ile irtibatını kesince Paşa, durumu kabul etmek zorunda kaldı ve Mısır meselesi nihai bir çözüme kavuşmuş oldu.⁴⁹

Mesele çözüldükten sonra, Fransa ve İngiltere arasında problemler çıkmaya başladı. Kendisini Mehmet Ali Paşa'nın müttefiki olarak gören Fransızlar, Akdeniz'deki İngiliz etkisini azaltmak için Suriye'nin idaresinin Mehmet Ali Paşa'nın oğlunda kalmasını istemiştir. İngilizler ise; Suriye'nin idaresinin İbrahim Paşa'da kalmasının Osmanlı ile Mısır arasındaki problemi çözemeyeceğini düşünmüştür. Çünkü, Fransızların egemenliğinde olan güçlü bir Mısır, Doğu Akdeniz'de İngilizlerin denizlerdeki egemenliğini tehdit edebilirdi. Mısır, Kuzey Afrika'da Fransa'nın daha da güçlenmesini sağlayabilirdi. Bu amaçla, sorunun çözümünde devletlerarası bir denge politikası gerekmiştir.

⁴⁷ Muhammed Hanefi Kurtoğlu, "Kavalalı Mehmet Ali Paşa", **DİA**, c. 25, Ankara, 2002, s. 63; Oral, Sander, **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e**, İmge Kitapevi, 7. Basım, Ankara, 2000, s. 184.

⁴⁸ Mehmet Kocaoğlu, "Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı (1831-1841) ve Sonuçları", **Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi**, sa. 4, Kış, 1997, s. 66.

⁴⁹ Kurtoğlu, a.g.m., s. 64.

Mısır sorunu, 12 Temmuz 1840'da Londra'da toplanan konferansla çözüldü. Mehmed Ali Paşa'ya birtakım yaptırımlar uygulandı ve Mısır'ın idaresinin Padişah'ın seçimi ile Mehmed Ali'nin çocuklarına bırakılmasına karar verildi. Mısır meselesi halledildikten sonra Boğazlar sorunu ortaya çıktı.⁵⁰ Mısır meselesi, Lübnan olaylarını da tetiklemiş; Mehmed Ali Paşa tarafından ele geçirilen Lübnan; Maruniler⁵¹ ve Dürziler arasındaki çekişmelere sahne olmuştur.⁵²

İngilizler, Osmanlılar ile birlikte Mehmed Ali Paşa'yı Lübnan'da yenilgiye uğrattınca, Fransızlar bölgede düşen nüfuzlarını tekrar artırmak amacıyla Marunilere olan desteklerini artırmıştır. İngilizler ise bölgede Dürzileri desteklemiştir. 1848 yılından itibaren Avrupa ihtilallerle çalkalanırken Osmanlı Devleti Tanzimat Fermanı ile yeni uygulamalar ortaya koymuş, bir yandan da Mısır meselesi, Lübnan olayları gibi iç karışıklıklarla mücadele etmiştir. Bu dönemde, Fransa'nın Katolik hakimliğini ve kutsal yerler meselesini gündeme getiren Rusya, 1853 yılında Osmanlı Devleti ile tekrar karşı karşıya gelmiştir. Bu arada, Fransa'nın Uniat Hristiyanları ve Maruniler ile olan ilişkileri, Doğu kilisesinin papanın üstünlüğünü kabul eden kesimlerinin koruyuculuğunu üstlenmesi ve nüfuzunu Ortadoğu'da artırması; Rusya'nın da bu bölgede Ortodoks hristiyanlar üzerinde hak iddia edip, benzer hakları talep etmesine sebep olmuştur. Hatta 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile bu hakların kendisine verildiğini iddia ederek Osmanlı Devleti'ne baskı yapmaya başlamıştır.⁵³

⁵⁰ Mısır Meselesi yüzünden ortaya çıkan bu sorun, İngiltere ve Rusya'nın anlaşması, Fransa'nın Mısır'ı ve diğer ülkeleri ekonomik çembere almasının önüne geçilmesini sağlıyordu. 1841 yılında imzalanan Londra Antlaşması, Boğazların yabancı devletlerin savaş gemilerine kapatılmasını öngörüyordu. Artık bu aşamada Osmanlı Devleti, boğazları istediği devlete açıp kapatamayacaktı: Cemal Tükin, **Boğazlar Meselesi**, Pan Yayıncılık, İstanbul, 1999, s. 198-199.

⁵¹ Maruniler IV. ve V. Yüzyılda Hristiyanlığı kabul etmiş, Hristiyan Araplardır. Ayin ve ibadetlerini Arapça yaparlar. IX. Yüzyılda Lübnan ve Filistin'e yerleşmişlerdir. Daha sonra XII. Yüzyıl'da Ege ve Akdeniz adalarına özellikle Kıbrıs'a göçetmişlerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yavuz Ercan, **Osmanlı Yönetiminde Gayrimüslimler Kuruluştan Tanzimat'a Kadar Sosyal, Ekonomik ve Hukuki Durumları**, Turhan Kitapevi, Ankara, 2001, s. 60.

⁵² 1697 yılında Lübnan'ın yönetimi Ma'an Oğullarından, Hristiyanlığı kabul etmiş olan Beşir El-Şihabi'ye geçti. 1841 yılına kadar bölgeyi yönetmiş olan Emir Beşir'in ayrıcalıklı durumu, Mehmed Ali Paşa'nın burayı işgal etmesiyle son buldu. Mehmed Ali Paşa, Emir Beşir'in yerinde kalmasını sağladı. Fakat oğlu İbrahim Paşa'nın vergi politikası, bölgedeki Dürzi ailelerin ayaklanmalarına yol açtı. Bu durumun sonucunda Mârûnîler, Dürzilere karşı silahlandırıldı ve iki grup arasındaki çatışmalar yaşandı. Bunun üzerine birçok Mârûni hayatını kaybetti ve başka yerlere göç etmek durumunda kaldı: İsmail Taşpınar, "Mârûnîler", **DİA**, c. 28, Ankara, 2003, s. 72.

⁵³ Finkel, **a.g.e.**, s. 407.

Fransızların 1740 yılında imzalanan kapitülasyonlardaki bu haklarından Ruslar da talep edince bu istek geri çevrildi. Rusya'nın Osmanlı ile bir savaşı bahane ettiği Kutsal Yerler sorunu, krize dönüşerek savaşa neden oldu. Rusya'nın, Osmanlı eyaletleri Eflak ve Buğdan'ı işgali ardından 14 Ekim 1853'te Osmanlı Devleti Rusya'ya savaş ilan etti. 1853-56 Kırım Harbi sürecinde Osmanlı-Fransız ilişkileri ittifaka dönüştü. İngiliz ve Fransız donanmaları İstanbul'a davet edildi.⁵⁴ Sinop Baskını sonrası İngiliz ve Fransız donanmaları Karadeniz'e gelerek Osmanlı Devleti ile bir ittifak anlaşması imzalayıp 12 Mart 1853'te savaşa girildi.⁵⁵

Kırım Savaşından sonra Islahat Fermanı'nın tatbiki beklenenin aksine Osmanlı'da iç sorunları artırmıştır. Osmanlı'nın iç işlerine yeni bir müdahale kapısı bulan Avrupa devletleri baskılarını artırmış, Sultan Abdülmecid (1839-1861) öldükten sonra tahta geçen Sultan Abdülaziz (1861-1876), reformları sürdürmeyi taahhüt etmiştir. 1864 yılında Fransa örneğinden yararlanılarak vilayetlerin yönetimine dair önemli bir yasa hazırlanmıştır.⁵⁶

Görüldüğü gibi, bu dönemde Fransa ve Osmanlı ilişkileri, daha çok Osmanlı devletinin etkisiz olduğu ve Fransa'nın diğer devletlerle olan çekişmelerine göre şekillenmiştir. Fransızlar, Osmanlı Devleti'ne karşı olan ayaklanmaları desteklemiş,

⁵⁴ Ali Fuat Öreñç, "Kırım Harbi Deniz Savaşları", **Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856)**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi, Bildiriler 22-23 Mayıs 2006, İstanbul, 2007, s. 22.

⁵⁵ Öreñç, a.g.m., s. 30-34. Savaş, Osmanlı Devleti'nin Avrupalı müttefikleri ile Rusya'yı mağlup etmesi ile sonuçlandı. Savaşın sonunda imzalanan Paris Barış Konferansı sırasında Osmanlı Devleti Tanzimat uygulamalarını daha geliştiren 18 Şubat 1856 tarihli Islahat Fermanını ilan etti⁵⁵. Paris Barış görüşmelerinde, Osmanlı Devleti istediği desteği alamadı. Fransızlar, Osmanlı ve İngiltere'nin aksine, Rusların çok fazla yıpratılmamasını istediler. Fransızlar, Rusların cezalandırılmasının ve etkisizleştirilmesinin Karadeniz'de sorunları büyüteceğini ve Avrupa'da Alman ve İtalyan sorunlarına yeterli dikkat gösterilemeyeceğini öne sürerek, Osmanlı'nın endişelerini gidermedi. Bu aşamada "Şark Meselesi" hala devam ediyor. Osmanlı Devleti galip bir devlet olmasına rağmen, Ruslar gibi Karadeniz'in tarafsız olmasını kabule zorlanıyordu. Nihai antlaşma neticesinde Karadeniz'in tarafsızlaştırılması sağlandı. Tüm limanlar tüm devletlerin ticari gemilerine açık olacak, tahkimat ve savaş gemilerine izin verilmeyecekti. Bu durum müttefiklerin temel taleplerini karşılamıştı fakat Karadeniz'de daha karmaşık olayların yaşanmasının önünü açtı: Clive Ponting, **Kırım Savaşı ve Efsanenin Arkasındaki Hakikat**, Çev. Hakan Abacı, Alfa Basım, İstanbul, 2014, s. 506-507.

⁵⁶ Yeni vilayet nizamnamesine göre Müslüman olmayanların vilayet meclislerinde daha fazla görev almaları sağlandı. Sultan, reformları uygularken Fransız diplomasisinin söylediklerine kulak veriyordu. 1867 şubatında İngiltere ve Avusturya'nın da desteklediği Fransız hükümeti, Bâbü'lî'ye etkin bir reform politikasını isteyen bir nota verdi. 1867 sonlarında Sultan Abdülaziz III. Napolyon'dan gelen çağrı ile Paris Uluslararası Sergisini ziyaret etti. Napolyon'dan gelen çağrı ile Sultan, Paris, Londra ve Viyana saraylarında karşılandı ve Prusya Kralı ile tanıştı: Bernard Lewis, **Modern Türkiye'nin Doğusu**, Çev. Metin Kıratlı, 5. Baskı, TTK, Ankara, 1993, s. 121.

fırsat bulduğunda Osmanlı'ya ait bir eyaleti işgal etmiştir. Hatta, devletin bir valisinin isyanında valinin tarafını tutmuş ve diğer ülkelerle olan çekişmeleri nedeniyle pragmatik politikalar takip etmiştir. Ayrıca bu dönemde azınlıklar konusunda diğer devletlerle beraber Osmanlı Devleti üzerindeki baskılarını artırmışlardır. Osmanlı Devleti'nin, bu dönemde sorunlarını çözmek için yapmış olduğu hamleler de siyasi açıdan karışıklığı giderememiştir.

Sultan Abdülaziz döneminde Fransa ile olan ilişkiler gelişimini sürdürdü. Paris'e ve Marsilya'ya öğrenciler gönderildi. 1 Eylül 1868'de Fransız Bakanı Duruy girişimde bulunarak İstanbul'da Fransızca öğretim yapan Galatasaray Lisesi'nin açılmasını sağladı.⁵⁷ Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı ekonomisi sorun yaşamaya başladı. Devlet, bu dönemde dış borç bulmakta zorluk çekmiş ve vergileri artırarak çözmeye çalışılmıştır. Fakat bu durum ayaklanmalara sebep olmuş; Hersek'te Hristiyan köylüler Rusya'nın da kışkırtmalarıyla ayaklanmışlardır. Bunun yanında, Avrupa ekonomisinde 1896'ya kadar sürecek olan "Büyük Bunalım" ın başlangıcı sayılan uluslararası menkul kıymetler borsasının 1873 yılında ani çöküşü Osmanlı gibi güven vermeyen borçluların para bulmasını imkânsız hale getirdi. Sonuç olarak imparatorluk, 200 milyon sterlin düzeyindeki eski borcunu ve faizlerini ödeyemez duruma geldi.⁵⁸ Devlet, bu darboğaz sonucunda 1875 yılında iflasını ilan ederek, borç faizlerinin ancak yarısını ödeyebileceğini duyurmuştur. Ayrıca tüm Hristiyan tebaa için ayırım olmaksızın düzenlemeler yapılacaktır.⁵⁹

Yeni Sultan II. Abdülhamid, tahta geçtiğinde Fransa ile ilişkiler eski sıcaklığını sürdüremedi. Almanya gibi yeni müttefikler öne çıktı. Sultan, bu arada birçok problemle yüzleşmek zorunda kaldı. Öncelikle, anayasayı kabul etme vaadi verdi.⁶⁰ Bu arada 1877-78 Rus savaşı, Osmanlı'nın ağır bir hezimetini son bulunca

⁵⁷ Paul Impert, **La Rénovation de L'empire Ottoman Affaires de Turquie**, Paris Librairie Académique, Paris, 1909, s. 133-136.

⁵⁸ Eric Jan Zürcher, **Modernleşen Türkiye Tarihi**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1995, s.111.

⁵⁹ Impert, **a.g.e.**, s. 141-142.

⁶⁰ Bu sırada Rusya; Sırbistan'daki Panslavist politikasının başarısızlığa uğramasından sonra, Bulgar ayaklanmasını şiddetle destekliyordu. Bulgar meselesinin halledilmesi için Osmanlı'ya baskı yapmaya başladı. Bu arada Bulgaristan ve Balkanlardaki ayaklanmaların çözümü için 23 Aralık 1876 yılında Avrupa devletlerinin katılımıyla İstanbul'da bir konferans toplandı. Konferans sırasında Kanun-i Esasi ilan edildi: Robert Mantran, **Histoire de La Turquie**, Press Universitaires de France, Paris, 1975, s. 104.

Berlin Kongresi sürecinde ve sonrasında büyük güçler, Osmanlı üzerindeki baskılarını artırdı. Fransa yeni dönemi fırsat bilerek 1881 Mayıs'ında İtalyan emellerini engellemek bahanesiyle Tunus'u işgal etti. Yine Mısır'ın mali iflasıyla beraber, ordudaki rejim karşıtı ayaklanma İngiltere'nin müdahalesi ile sonuçlandı.⁶¹

Bu dönemde, ekonomik ilişkiler siyasi ilişkilerin gölgesinde seyretse de doğrudan yatırımlar hız kazanmaya başladı. Özellikle, Osmanlı Devleti'nin ticari bölgelerinde Fransızlar birçok imtiyaz anlaşması gerçekleştirmiştir. Borç ilişkilerine dayanan gelişmeler siyasi krizleri de beraberinde getirmeye başlamıştır. Yirminci yüzyıla girerken Osmanlı Devleti ve Fransa arasında ekonomik ve siyasi ilişkiler açısından en önemli olarak görülen olaylardan bir tanesi, Lorando ve Tubini adlı bankerlerin alacaklarından doğan siyasi krizidir. Bu kriz, iki ülkeyi savaş durumuna getirmiş, hatta Fransız Donanmasının Midilli Adasını işgaline kadar gitmiştir.⁶²

⁶¹ Bu sırada Avrupalı güçler, artık yaklaşmakta olan bir paylaşım savaşının olacağını tahmin ettiklerinden, üçlü ittifak ve üçlü itilaf bloklarını kurmaya başlamışlardı. Osmanlı Devleti'ne islahat için baskı yaparlarken, kendi aralarında Alman yayılcılığını önlemek ve Osmanlı Devleti'ni paylaşmak için anlaşmalar yaptılar. Bunların en önemlileri 1872'de Üç imparator antlaşması, 1882'de Üçlü ittifakın kurulması, 1887 Alman-Rus antlaşması, 1894'te Rus-Fransız Antlaşması, 1904'te İngiliz-Fransız antlaşması ve 1907'de İngiliz-Rus antlaşmasıydı: Uçarol, **a.g.e.**, s. 289-295.

⁶² İlk borç anlaşması Lorando Biladerlerden Haydarpaşa-İzmit arasında faaliyet gösteren demiryolunun ödenmemiş borçlarının karşılanması için Mart 1875 tarihinde 30.000 liralık bir borç anlaşması yapılmıştır. Bu borç mukavelesine göre Lorando Biraderler Haydarpaşa Demiryolu İdaresine ilk etapta 20.000 lira 4 ay sonra ise 10.000 lira olmak üzere toplamda 30.000 lira verecekler, yapılan istikrazların faizi %15 olacak Rumi Mayıs 1877 yılında başlayan geri ödeme Temmuz 1877 yılında son bulacaktır. İkinci istikraz sözleşmesi ise Sarraf Baltazzi'ye ödenecek 124.000 liranın tedariki için Hazine'ye Lorando Biraderler tarafından 55.000 liralık kredi sağlanmıştır. Lorando biraderler ve Maliye Nazırı Yusuf Paşa arasında yapılan borç mukavelesine göre Selanik, Tuna ve Edirne vilayetlerinin gelirleri borca teminat olarak gösterilmiş ve %12 faiz verilmesi koşuluyla borç anlaşması yapılmıştır., s.130-131. Tubini alacakları sorunu ise 1893 senesinde Tubini ailesinin Fransa sefaretinden yardım istemesi ile ortaya çıkmıştır. 6 Aralık 1881 tarihinde George Tubini, Köçeoğlu Agop Efendi'nin kendisine olan borcu olan 141.929.14 liranın, 70.964,57 liralık iki kısımda ödenmesinin kararlaştırıldığını, borcun ilk taksidinin Maliye Nezâreti'nin Agop Efendi'ye olan borcundan karşılanacağını, ikinci taksidin ise Murat Efendi ve Valide Sultan'ın 498.509 liralık alacağından ödeneceği konusunda anlaşmaya varıldığını Fransız Sefaretine bildirmiş ve kendisine bu ödemenin yapılması konusunda yardım edilmesini istemiştir (Uçarol, **a.g.e.**, s.140). Osmanlı Devleti ise 1901 yılına gelindiğinde ödenecek meblağın faizlerle beraber yüksek bir meblağa ulaştığını idda eden Lorando ve Tubini ailesine ait varislerle birçok görüşme gerçekleştirmiş fakat anlaşma sağlayamamıştır. İlerleyen dönemde iki devlet arasında borçların ödenmesi konusunda çıkan anlaşmazlığa Dersaadet Rıhtım Şirketinin devletleştirilmesi konusu da eklenmiş, Dersaadet Rıhtım Şirketi'nin imtiyaz hakkından doğan hakları kullanamaması yüzünden ilişkiler iyice gerilmiştir. Sultan II. Abdülhamid 1899 senesinde öncelikle Dersaadet Rıhtım Şirketi'nin hisselerini satın almak istemiştir. Daha sonra ilerleyen dönemde şirketin belirli yükümlülükleri yerine getirememesinden dolayı şirketi satın almaya karar vermiştir. Osmanlı Devleti şirketin satın alınması için 41.000.000 lira karşılığında bir meblağ önerirken, Şirketin vekili Monsieur Granet Osmanlı Devletinden talep ettiği toplam miktar 95.548.769 franktı. Bu meblağda indirim yapılarak 69.000.000 franka indirilmiştir: BOA, **HR. H**, 437/83.

Dönemin Fransız İstanbul Büyükelçisi Ernest Constant'ın girişimleri ile problem çözülmeye çalışılmış fakat Osmanlı Devleti ile yapılan görüşmelerden istenilen sonuç alınamayınca, Dışişleri Bakanı Délcasse'ın isteği üzerine Ernest Constant 21 Ağustos 1901 tarihinde Osmanlı başkentini terk etmiştir. Aynı şekilde, bu tarihte İsviçre'de bulunan Paris sefiri Münir Bey'in de Paris'e dönmemesi konusunda uyarı yapılmıştır.⁶³ Daha sonraki dönemde, görüşmelerden sonuç alınamayınca Fransızlar Osmanlıyı anlaşılmaya zorlamak için 7 Kasım 1901 tarihinde Midilli Adasına asker çıkarmış ve işgal etmişlerdir.⁶⁴ Görüldüğü gibi, Délcasse dışişleri bakanlığı yaptığı ve Ernest Constant'ın da büyükelçilik görevinde bulunduğu süreçte, Fransa doğudaki Katolik misyonunu bir kenara bırakmış ve sermaye çıkarlarını korumak amacıyla her tür fiili durumu gerçekleştirebileceğini göstermiştir. Artık bu dönemde iki ülkenin münasebetleri müttefiklik ilişkisinden daha çok Fransa'nın çıkarlarına göre ve Osmanlı'nın bu politikalara karşı gösterebildiği dirence göre şekillenmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'na doğru, 1908 yılında İngiltere ve Rusya arasında yapılan Reval görüşmelerinde Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki topraklarının nasıl paylaşılacağına karar verildi. Bu gelişmeler, İttihad ve Terakki cemiyetinin Makedonya içerisindeki örgütlenmesini harekete geçirdi. Sonunda İttihad ve Terakki cemiyetinin baskısı ile Sultan II. Abdülhamid, anayasayı 23 Temmuz 1908'de yeniden yürürlüğe koydu.⁶⁵

Dağılmakta olan bir imparatorluğu kurtarmak için anayasal düzenin seçilmesi, idare, eğitim, hukuk, ordu ve daha birçok alanda reform isteği İttihatçıların kurmak istediği sistemin ana özellikleriydi. Fakat Osmanlı Devleti, Avrupalı devletlerin paylaşım kavgalarının merkezi olduğundan, var olan karışıklıklara yenileri eklenmiştir. Ermeni isyanlarının bastırılmaması, Rusya ve diğer devletlerin Ermenileri desteklemeleri, 1910'da Arnavutluk isyanı, 1911'de Osmanlı-İtalyan Savaşı, 1912'de Balkan Savaşları, İmparatorluğa birçok toprak kaybettirmiştir.

⁶³ Uçarol, **a.g.e.**, s. 203.

⁶⁴ Uçarol, **a.g.e.**, s. 319.

⁶⁵ Feroz Ahmad, **Bir Kimlik Peşinde Türkiye**, Çev.: Sedat Cem Karadeli, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 88.

Dolayısıyla, İttihatçılar yapmak istediği reformlara fırsat bulamadan Osmanlı Devleti, Birinci Dünya savaşına girmek zorunda kalmıştır.⁶⁶

Görüldüğü gibi, Osmanlı Devleti ile Fransa arasındaki siyasi ilişkiler uzun yıllar içerisinde, inişli çıkışlı bir grafik izlemiştir. Bazen münferit ve bazen de diğer Avrupalı devletlerle beraber dolaylı olarak Osmanlı Devleti'nin sorunlarına müdahil olmuş bir Fransa, özellikle 18. ve 19. yüzyılda gelişen dünya ekonomisinde diğer Avrupalı ülkelerle rekabet içerisinde Osmanlı'ya hem siyasi hem ekonomik ve hem de kültürel alanda nüfuz etmiştir. Aşağıda ayrıntıları ile göreceğimiz Osmanlı Devleti ve Fransız ekonomik ilişkileri, yukarıda anlattığımız siyasi olaylardan doğal olarak etkilenmiştir.

1.2. Osmanlı Ekonomisinin 19. Yüzyıl'daki Genel Durumu

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde yabancı sermayenin durumunu ve özelde Fransız sermayesini incelemeyen önce, Osmanlı geleneksel ekonomik sisteminden ve 19. yüzyılda Osmanlı ekonomisinin durumundan kısaca bahsetmek konumuz açısından daha aydınlatıcı olacaktır. Böylece, esasen siyasi ilişkilerine göz attığımız Fransa'nın, sermaye ilişkileri açısından nasıl bir ekonomik yapıya nüfuz ettiğini gözlemleyebiliriz.

Geleneksel Osmanlı ekonomik sistemi hakkında birçok görüş olmakla beraber genel eğilim, Osmanlı Devleti'nin kurmuş olduğu iktisadi ve sosyal sistemin sırasıyla Roma, Bizans gibi devletlerden miras alınmış olduğudur. Geleneksel sistem, geç Roma döneminden itibaren başlayarak toprağın hür köylü ailelerce ekilip biçilmesi ve işletilmesine dayanan bir sistemdir. Bu sistemde toprak mülkiyeti devlete ait olmakla beraber, aileye belli büyüklükte toprak verilip işletilmesi istenmiş, devlet, ailenin elde etmiş olduğu üründen belli bir miktar vergi almıştır. İncalcık'a göre *Çift Hane* sistemi olarak adlandırılan bu sistemde, devletin isteği, üretilen ürünün maksimize edilmesinden ziyade sosyal düzenin bozulmaması ve her ailenin temel ihtiyaçlarını

⁶⁶ Uçarol, a.g.e., s. 458.

karşılamaya yönelik bir sistemdir.⁶⁷ Mehmet Genç'e göre, geleneksel *Osmanlı İktisadi Dünya Görüşününün*, *İaşe* (provizyonizm), *gelenekçilik* (tradisyonalizim) ve *fiskalizim* olmak üzere üç temel ögesi bulunmaktaydı.⁶⁸

Klasik dönem Osmanlı iktisadi dengesinin korunması için en önemli kanuni dayanak İslam Hukuku idi. Fakat, şeriatın açık şekilde düzenlemediği veya tam hüküm verilmeyen bazı durumlarda, geleneksel iktisadi alışkanlıkların korunması için padişahın devlet başkanı sıfatı ile çıkardığı *Kanunnâmeler* bulunur, zamanla oluşmuş olan örf ve âdetler de geleneksel üretim ve tüketim düzeninin korunmasına yardımcı olurlardı.⁶⁹

Ticari ilişkiler açısından Osmanlı imparatorluğu, 16. ve 17. yüzyılda esas olarak Akdeniz ve Orta Avrupa'ya yönelmiştir. Yalnız, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman saltanatları döneminde, Yakın Doğu'nun Arap ülkelerini; Suriye, Filistin, Mısır, Irak, Arabistan'ı topraklarına katarak zenginleştirdiler. Bu ülkelerin fethi, Osmanlı'nın Emevî ve Abbasi halifelerinin ardılı olmasını sağladı. Bunun dışında Safevîlerin yenilmesi, Tebriz, Bağdat gibi önemli ticari şehirlerin de Osmanlı egemenliğine girmesini sağlamıştır. Bu aşamada Osmanlılar, 1546'da Akdeniz Müslüman kesiminin tüm limanlarına diğer taraftan da Kızıldeniz ve İran körfezindeki

⁶⁷ Halil İnalçık, **Osmanlı Devleti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600**, (Çev. Halil Berkay), İkinci Baskı Eren Yayıncılık, c.1, İstanbul,1997, s. 187. Bu sistemde toprakları koruyacak olan orduya silah, malzeme, erzak, insan temini ve ulaştırma gibi faaliyetler için tek elden oluşan bir yönetim gerektiğinden, topraklar üzerinde devletin çatıyacağı bir özel mülkiyet olmayacaktır. Osmanlı Devleti de Asya tipi üretim faaliyetlerinden etkilenmiş ve özel mülkiyetin olmadığı devlete ait toprakların işlenmek amacıyla tebaa arasında paylaştırıldığı bir üretim sistemi benimsemiştir. Avrupa'dan farklı olarak klasik Osmanlı iktisadi zihniyetinde fiziki koşullar, din ve siyasi tutum, iktisadi zihniyetin temel faktörleriydi. Tebaanın yaşadığı toprakların verimliliği ve yeterli beslenmeye imkân sunması ana faktörü oluşturan bu zihniyette, batıların aksine maddeye ve kâra çok fazla önem vermeyen bir toplum tipi oluşmuştu. Aynı zamanda İslam dininin elindeki malı "*Allah yolunda harcamayı*" öğütleyen mistik yapısı, maddeleşmemiş bir toplum yapısı oluşturmuştur: Ahmet Özkiraz, Berkan Hamdemir, "Anayasalcılık Hareketleri, Kapitalizm ve Osmanlı, **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Faültesi Dergisi** 11/2 (2009), s.66

⁶⁸ İaşe açısından Osmanlı piyasasının mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz ürünlerle dolması ve mal ve arzin en yüksek düzeyde tutulması istenirdi. Böylece toplumun yaşaması ve iktisadi sosyal dengenin kurulması için, o dönemde mevcut ulaştırma ve üretim olanaklarının kısıtlı olduğu düşünülürse iaşe politikası Osmanlı geleneksel iktisadi yaşamı için en önemli unsurdur. Devlet, özellikle büyük şehirlerin iaşesine büyük önem vermiş, ihracatı kısıtlayarak mal ve hizmetin ülke içerisinde kalmasını sağlayacak tedbirler almıştır. Bunun yanında ithalat daima serbest bırakılmış ve kolaylaştırılmış, mal ve ürünlerin Osmanlı topraklarında ucuz ve bol olması amaçlanmıştır: Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2000, s. 41-43.

⁶⁹ Genç, a.g.e., s. 44-46.

limanlara egemen olmuş, dahası Karadeniz'i ve Kuzey İran'dan gelen ticari yolları egemenlik altına almışlardır.⁷⁰

Geleneksel ticari ilişkiler ise halkı iç ve dış ticarete yönlendirecek sermaye birikiminin azlığından çok fazla gelişmemiştir. Geleneksel yöntemler yüzünden fazla zenginleşemeyen halkın pazar için üretim olanakları sınırlı kalmıştır. Yapılan ticaretin önemli bir kısmı liman şehirlerinde ve batıyla ilişkileri olan gayrimüslim tebaa tarafından yürütülmüştür. Fakat devlet mekanizması, ticaretin ve ticari yolların öneminin farkındaydı ve bu amaçla, ticaretin yoğun olduğu Akdeniz ve Karadeniz devamlı kontrol altında tutulmak istenmiştir.⁷¹

Klasik Osmanlı iktisat sistemi uzun zaman boyunca değişime uğramadan sürmüş, devletin toprak rejiminin ve ganimet sisteminin durduğu 17. yüzyılın sonuna kadar devam etmiştir. Fakat devlet gelirlerinin düşmesi ve toprak sisteminin bozulması sonucu ayan sınıfının ortaya çıkması gibi durumlar, geleneksel düzenin her türlü alanda yavaşça değişmesine ve devletin kendi iktisadi kabuğundan çıkarak dünya ekonomisi ile bütünleşmesine zemin hazırlamıştır.⁷² 18. yüzyılın başlarında değişmeye başlayan bu geleneksel sistem sonucunda daha önce karşılıklı çıkar ilişkisine dayanan ve ağır işleyen ekonomik ve ticari faaliyetler, geleneksel yapının bozulması ile daha hızlı bir şekilde birbirlerine entegre olmaya başlamıştır. Yukarıda açıkladığımız gibi yapılan ticari anlaşmalar ve kapitülasyonlar sayesinde, Osmanlı ekonomisi peyder pey kendine yeten sınırlı ekonomiden daha fazla meta üretimine dayalı bir ekonomiye geçiş yapmıştır. Avrupa ile ticari ilişkiler sayesinde yerli sanayi ve esnafın ihtiyaç duyduğu kalay, kurşun, çelik, barut ve çeşitli kimyasal maddeler ile altın ve gümüş gibi değerli paralar; yüksek tabakanın tükettiği kaliteli yünlü kumaşlar ve mücevherat Osmanlı ülkesinde daha kolay dolaşıma sokuldu.⁷³

Gelişmiş Avrupa sermayesinin, Osmanlı Devleti gibi sanayileşmemiş ülkelere yayılması; sadece mal ve ürünün dolaşımını değil, üretim biçimlerini de etkilemiştir.

⁷⁰ Robert Mantran, **16-18. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu**, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Kitapevi, Ankara, 1995, s. 125.

⁷¹ Sander, **Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü...**, s.222.

⁷² Mustafa Akdağ, **Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi II (1453, 1559)**, Barış Kitap Basın Yayın, İstanbul, 1974, s. 39.

⁷³ Mehmet Ali Ünal, **Osmanlı Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Paradigma Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 162.

Sermaye hareketlerinin genişlemesi ve ticaretin hız kazanmasıyla beraber yeni üretim faaliyetleri hız kazanmıştır. Ayrıca üretilen mamul ürünlerin, sanayileşmemiş ülkeleri istila etmesi sonucu tarım ve sanayi arasındaki denge bozulmuş ve bu iki olgunun birbirlerini tamamlama hali son bulmuştur. Daha önceden geçimlik için üretim yapan yerel çiftçiler, artık ihracat pazarı için üretim yapmaya başlamış ve doğal olarak bu durum da mevcut yerel dinamiklerin sarsılmasına sebep olmuştur.⁷⁴

19. yüzyılda ise Osmanlı ülkesinde geleneksel yapı terk edilmiş; kurumlarda, ekonomik ve iktisadi faaliyetlerinde keskin dönüşümler yaşanmıştır. Dünya ekonomisinin ticari etkinliğinin artmasına bakan iktisat tarihçileri, 19. yüzyılı bir küreselleşme çağı olarak yorumlamış; sermaye hareketlerindeki ve ticaretteki göstergelere bakılarak, 19. yüzyılın 20. yüzyıla göre daha açık ve hızlı geliştiğini belirtmiştir.⁷⁵ Özellikle rekabetin arttığı 19. yüzyılın ikinci yarısında sanayi ve ticari alanda devletler, Osmanlı'nın maruz kalmış olduğu mali ve siyasal bunalımlardan yararlanarak; merkezi idareden nüfuz bölgelerine ve ilgilendikleri alanlara göre imtiyazlar elde etmeyi başarmışlardır. Fakat, merkezi devletin, taşradaki mütegalibe ve ayanlardan büyük mücadeleler sonucunda yeniden kazandığı tarımsal yapı, Avrupalı sermayedarların da en az etkili olduğu alan oldu. Merkezi devlet için genelde küçük işletmelerden oluşan bu yapı, Avrupalı sermayedarların kapitalist büyük çiftlikler kurma hayalinin az da olsa önüne geçti. Avrupalı sermayedarlar bu çiftlikleri kurdular fakat geleneksel üretim yöntemlerini dağıtmayı başaramadılar. Fakat tarım dışı faaliyetler, tarımsal ekonomiye nazaran ölçek ekonomisine daha uygun oldukları için, Avrupalı sermayesinin daha ucuz mal üretme rekabetine dayanamadılar.⁷⁶

⁷⁴ Kırılma noktası olan Batı kapitalizmiyle bütünleşmeyi Osmanlı tarihçileri üç farklı olayın sonucuna bağlamaktadırlar. Barkan, İnalcık ve Braudel'in görüşlerinden etkilenecek Batı'da oluşan "Fiyat Devrimi" ışığında bütünleşmenin hızlandığını vurgularken, Wallerstein'den etkilenen yazarlar ise Sanayi Devriminden sonra Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyılda etkileşiminin arttığı iddaasındadırlar. Üçüncü görüş ise Napolyon savaşları sonrası İngiliz Sanayi mallarının yeni bir ticaret düzeni oluşturması ve bu düzenin belli bir süre sonrasında Osmanlı'yı etkilemesi olarak tanımlar. Bu dönemde Fransız devrimi ve Napolyon Savaşları ile Avrupa sürekli meşguldür ve ekonomi siyasetin arkasından gelmektedir. Kapitalizmin olgunluk çağının olduğu bu dönemde Osmanlı yapısal dönüşümlere yol açacak niteliğe kavuşmaya başlar: Zafer Toprak, "İktisat Tarihi", **Türkiye Tarihi Osmanlı Devleti 1600-1908**, c. III, Der. Sina Akşin, Cem Yayınevi, İstanbul, 1988, s. 193.

⁷⁵ Şevket Pamuk, **Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme II**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008, İstanbul, s. 5.

⁷⁶ Pamuk, **a.g.e.**, s. 62. Ayrıca bkz. Erdinç Tokgöz, "19. yüzyılda Osmanlı Ekonomisi", **Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, c. 18, sa. 2, 2000, s. 367. 19. yüzyılın

Böylece Osmanlı Devleti, Avrupa malları ve sermayesi karşısında korunmasız bir biçimde karşı karşıya kalmıştır.

Yukarıda da değindiğimiz gibi, 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda, bu ticari baskının sonucunda yönetim değişiklikleri getirilmiş, anayasal hareketler baş göstermiştir. Sırasıyla 1839 Tanzimat Fermanı ve 1856 Islahat Fermanları, 1876 Birinci Meşrutiyetin ilanı ve 1908 İkinci Meşrutiyet gibi hadiseler, devletin modernleşme çabalarıyla ekonomik entegrasyonu beraber ilerletmiştir. 19. yüzyılda Osmanlı'nın yabancı ticarete kapılarını açtığı en önemli ticari gelişme, 16 Ağustos 1838 tarihinde İngiltere ile yapılan Baltalimanı Ticaret Anlaşmasıdır. Bu anlaşma sonucunda imparatorluk, ticari anlamda açık pazar haline gelmiştir. Devlet, tekellerin kaldırılmasını kabul etmiş ve İngiliz tüccara mallarını Osmanlı ülkesinin her yerinde satabilmesine izni verilmiştir. Devlet, ayrıca vergileri ithalattan %5 ve ihracattan %12 olarak belirlemiştir.⁷⁷

Osmanlı, 1861 ve 1862'de ihracat vergilerini tekrar düzenlenip %12'den %1'e indirmiş, ithalattan alınan vergiler ise %5'ten %8'e çıkarılmıştır. Böylece ilerleyen dönemde bu tedbirler dış ticaretin artmasına yaramış, fakat dahili gümrükler sonucunda iç ticareti zayıflatmıştır. Bu aşamada, yabancı tüccar yerli tüccara göre daha avantajlı olmuştur. Osmanlı, sanayi devriminin sürükleyici sektörünü oluşturan tekstil ürünleri bakımından 19. yüzyıl başlarında kendi kendine yeterli olan bir ekonomi iken, yüz yıl sonra iplik ve kumaş alanında %80-%90 oranında dışa bağımlı duruma gelmiş; ihtiyacını ithal ürünlerden karşılamak zorunda kalmıştır.⁷⁸

Diğer taraftan, yabancı tüccarlarla en fazla ilişkide olan topluluklar olan gayrimüslim ve levantenler arasında zenginlik biriktiğinden, Müslüman kesimin atılım

getirdiği ekonomik anlayış ve uygulamalar sadece Osmanlı İmparatorluğu özelinde değil, sanayi devrimi ve teknolojik değişimle birlikte dünya genelinde bir çözülmeye ve değişime zemin hazırladı. Artık artan üretim karşısında hiçbir kapalı ekonomi Avrupa sanayi mallarına ve üretimine karşı koyamıyordu. Bu dönemde ticaretin liberaller tarafından *Laissez-Faire* ilkesine dayanarak daha fazla yaygınlaştırılmaya çalışıldığı ve devletlerin ekonomik duvarlarının ticaretle yıkıldığı bir yüzyıl oldu. Bu dönemde dünya ticareti reel fiyatlara göre 50 kat artmıştır: Halil İncik-Donald Quataert, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi c. II.**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 900.

⁷⁷ George Issawi, **The Economic History Of the Middle East and North Africa**, Columbia University Press, Newyork, 1982, s. 20.

⁷⁸ Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985**, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1988, s. 12.

yapması kısıtlı kalmıştır. Gayrimüslimler, içerde daha çok para, faiz ve kredi sektöründe faaliyet göstermişlerdir. Osmanlı topraklarında ilk bankerlik işlemleri, levantenlerin kontrolünde yapılmıştır.⁷⁹ Müslüman zenginler genelde üst yöneticilerden olmuş, bunlar da vakıflar kurarak hayır işleri yapmış ve iktisadi ilişkilere girmemiştir. Anadolu'daki Müslüman tüccar ve zanaatkârlar ise; zaten kapitalizme açılma süreci yaşayan ülkede yabancı sermayeye karşı direniş göstermiş ve ticaret anlaşmalarının sağladığı koşullarla, yabancı tüccarlara karşı daha ağır şartlarda ticaret yapmaya çalışmışlardır. Güçlü yabancı sermaye sınıfı, tümüyle dışa bağımlı, Avrupa sermayesinin etkisi altındaki azınlıklardan ve Avrupalılardan oluşmaktaydı ve bu sınıf birçok ayrıcalıkla donatılmıştı. Bu sınıfın kaynak transferi, genelde dış dünyadan içeriye değil; içeriden dışarıya gerçekleşmişti. Bu düzene kapitülasyonlar, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi, yabancı bankalar ve imtiyazlı yabancı şirketler yardımcı oldu. Bu dönemde sanayi ve sermaye birikimini tamamlayamamış Osmanlı Devleti, batılı devletler açısından kolay bir lokma olarak görülmüştür. Önce Fransa ve İngiltere, ardından Almanya Osmanlı'yı paylaşma sürecine girmiş, Rusya ise Osmanlı Devleti'nin karşısında hep bir askeri güç olarak durmuştur.⁸⁰

1838 ticaret anlaşması ve onu izleyen yıllarda diğer Avrupa devletleri ile yapılan anlaşmalar, öncelikle Osmanlı'nın dış ticaret açığını büyüttü. Ticaret açığı, 1854 yılına kadar %1,5'tan %5'e kadar çıktı. Bu sürece Kırım savaşının eklenmesi askeri ve mali yükü kaldıramayan Osmanlı maliyesini dış borç alımına yönlendirdi. Bu arada Fransız bankerleri, Osmanlı Devleti'ne faizli kaimeler çıkarması yolunda telkinde bulundu. Bir nevi tahvil görevi gören bu kaimeleri faizsiz kaimeler izledi. Bankerlerin elindeki faizli kaimeler nedeniyle faizler dörtte bire düştü ve Osmanlı hükümeti dış borç almak zorunda bırakıldı. Buna, iç borç tahvillerinin dış pazarlara satışı da eklendi ve bu süreçte Avrupa finans kapitalinin Osmanlı Devleti 'ne tam olarak yerleşmesinin önü açıldı. %8 faizli kaimelerin kârını gören yatırımcılar, Osmanlı Devleti'ne borç verme konusunda adeta yarışa girdi. Çünkü, kendi ülkelerinde %3'ün üzerinde faiz uygulaması yoktu. Burada amaç, bankerleri

⁷⁹ Zafer Toprak, "Osmanlı Devleti'nde Para ve Bankacılık", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, c. III, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 760. Ayrıca bkz: Ömerül Faruk Bölükbaşı, "İstanbul Sarrafları (1691-1835)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 30, İstanbul, 2014, s. 19-96.

⁸⁰ Gülten Kazgan, **Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 17.

güçlendiren iç borçları dış borçlara dönüştürüp; serbest ticaretin bütün engellerini ortadan kaldırmak, Avrupa'nın sermayesini koşulsuz kabul etmektir.

Parvus Efendi'ye göre borçlu olan devlet sadece Osmanlı Devleti değildi. Avrupa devletlerinin de borçları bulunmaktaydı. Fakat, Avrupa'daki borçlanmanın ve borçlara faiz suretiyle ödenen paraların Avrupa içerisinde dolaşmasına izin verilmekte, Osmanlı Devleti borçlandığı vakit ise; borcunu ülke dışındaki yabancılara ödemek zorunda olduğundan, borca karşılık ödenen paralar hep dışarıya yani yabancı bankalara gitmiştir. Yine Parvus Efendi'ye göre, Osmanlı Devleti, almış olduğu uzun vadeli borçların yanında kısa vadeli borçlar da almıştır. Fakat, bu borçların faizleri Osmanlı Devleti'ne ağır zararlar vermiştir.⁸¹ Bu süreç devam ederken, siyasetten ekonomiye, hukuktan toplum düzenine kadar birçok kurumun yıkımı adım adım gerçekleşti.⁸²

Görüldüğü üzere öncelikle, kendisine has bir klasik ekonomi anlayışına sahip olan Osmanlı Devleti, yapmış olduğu ticari anlaşmalar sayesinde Avrupa ekonomileri ile entegrasyon sürecini hızlandırmıştır. Mamul malların ihracı ile başlayan süreç, ilerleyen dönemde borç ve sermaye ilişkilerine dönüşerek Osmanlı ekonomisini klasik düzenden kopmasına neden olmuştur. Şüphesiz, Osmanlı ekonomisi çağa ayak uydurmak zorundaydı. Fakat, sanayileşecek potansiyeli olmadığı ve çağın üretim tekniklerinden yoksun olduğu için, kısa zamanda Avrupa ülkeleri için pazar durumuna gelmiş, diğer Avrupa ülkeleri gibi Fransızlar da Osmanlı ekonomisine nüfuz etmenin yollarını aramıştır.

1.3. 19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisinde Avrupa Etkisi ve Fransız Sermayesi

Yukarıda siyasi ve ekonomik ilişkilerini kısaca anlattığımız Fransız-Osmanlı ilişkileri çerçevesinde artık Osmanlı klasik ekonomik sisteminin Avrupa'ya teslim olduğu 19. yüzyılda, Avrupa sermaye hareketlerini ve özelde Fransız sermayesinin durumunu inceleyebilmemiz mümkündür.

⁸¹ Cenk Beyaz, **Dersaadet'te bir Sosyalist: Parvus Efendi**, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2013, s. 100.

⁸² Kazgan, **Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi...**, s. 32.

Daha önce belirttiğimiz gibi; Avrupa'nın sanayileşme sürecini tamamlayıp dış pazarlara hızlı bir şekilde açıldığı 19. yüzyıla kadar Osmanlı ile Avrupa arasındaki ticari faaliyetler, Osmanlı'nın klasik üretim faaliyetlerini ve geleneksel kurumlarını etkilemeden karşılıklı olarak devam etmiştir. Avrupa ülkeleri ise Sanayi Devrimi tamamlandıktan sonra kurmuş olduğu bankacılık ve finans sistemi sayesinde birikim politikalarını hızla terk etmiş ve tekelci kapitalist bir sisteme geçmiştir. Artık Avrupa sermayesi, daha hızlı ve örgütlü bir biçimde üçüncü dünya ülkelerine yatırım yapmaya başlamıştır.⁸³

Bu dönemde Avrupa iktisadi merkezi, Akdeniz'den Kuzey Avrupa'ya doğru kaymış, kişi başına milli gelir ise; 1820 ile 1870 arası %1,1; 1870 ile 1913 arasında ise %1,4 artış göstermiştir. Bunun yanında, Avrupa ve Amerika ile Üçüncü Dünya ülkeleri arasındaki iktisadi ve ekonomik fark gittikçe açılmıştır. Sanayileri gelişmiş olan büyük devletler; İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri, Fransa ve Almanya, 1870'li yıllarda dünya gıda ve ham madde ihracatının %76'sını ithal etmiş, 1913'de ise bu oran %73 olmuştur. Bu dört ülke 1913'te dünya sanayi üretiminin dörtte üçünü karşılamıştır.⁸⁴

Dönemin öne çıkan en önemli unsurları buharlı gemi, tren yolları, telgraf gibi teknolojik gelişmelerin sonucunda ulaşım ve işlem maliyetlerinde büyük azalmalar gerçekleşmesiydi. Bu yeniliklerle beraber, Adam Smith ve Ricardo gibi serbest piyasayı savunan ekonomistlerin görüşleri önem kazanmış, Avrupa'nın en büyük ekonomileri sermaye birikimi çağından çıkıp hızlı bir şekilde serbest piyasa koşullarını benimsemişlerdir. Bunlarla beraber, parasal değerlerin belirlenmesi ve döviz

⁸³ 18. yüzyılda tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti ile Avrupa arasındaki ticaret artmaya başladı. 1730-1780 arası dönemde yarım milyon sterlinden üç milyon sterline ulaşmış bir ticaret mevcuttu. Fakat 19. yüzyılın başında yani 1780-1830 yılları arasında bu ticaret hacminin yüzde doksan fazlaştığı, 1870'lerde ise 30 milyon sterlin civarına ulaştığını görüyoruz. Yani 100 yıl gibi bir sürede 10 kat artmış bir ticaret hacmi söz konusudur. Bu durum doğal olarak Dünya ticaretine de yansımış, 1800 yılında 300 milyon sterlin olan Dünya ticaret hacmi, 1830 yılında 400 milyon sterlin gibi bir miktara ulaşarak, %30'luk bir artış göstermişti. 1870'lerde 5'e katlanarak 2.800 milyon sterlini geçmişti: Fatma Müge Göçek, **Osmanlı Batılılaşması ve Toplumsal Değişme**, Araç Yayınevi, Ankara, 1999, s. 192.

⁸⁴ İnalçık, Quataert, a.g.e., s. 895.

kurlarındaki spekülâtif değışiklikleri önlemek için altın standardının geliştirilmesi; sermayenin finansal sıkıntılar olmaksızın serbestçe dolaşımına izin vermiştir.⁸⁵

Ticaretin artması ve genişlemesi doğal olarak Avrupa sermayesinin de Osmanlı İmparatorluğu'nda yayılmasını hızlandırmıştır. Öncelikle borç ve tahvil işlemleri ile gerçekleşen sermaye akımı daha sonra doğrudan yatırımlarla Avrupa sermayesinin yerleşmesini sağlamıştır.

Bu aşamayı daha iyi anlayabilmek için sermayenin ne olduğu ve ne gibi çeşitleri olduğunu belirtmek gerekiyor. Yabancı sermaye, bir ülkenin karşılığını belli bir süre sonra ödediği, başka ülkelerden sağladığı iktisadi kaynaklardır. Eğer alınan iktisadi kaynaklar hiçbir zaman ödenmezse bu “bağış” niteliğinde olur. Eğer karşılık belirlenmiş bir zamanda ödenecekse, bu sermaye girdisi ya dış borç şeklinde olur ya da yatırım yaptığı ülkede bazı kaynakların sahibi olur ve işletme hakkında elinde bulundurur.⁸⁶ Borç ve hisse senedi alım satımıyla elde edilen sermaye dolaylı yatırımdır. Fakat, bir ülkedeki maddi ve maddi olmayan sermaye üzerinde başka ülkenin fertlerinin veya tüzel kişilerin doğrudan doğruya kendisi, o ülkede fizik yatırımı yapar ve firmanın sahibi olur. Bu yatırım da dolaysız yatırım adı alır.⁸⁷

17. yüzyıl sonundan Birinci Dünya Savaşına kadar sanayileşmemiş ülkelere giden yabancı sermaye 44 milyar dolardı. Bunun 18 milyar doları İngiltere, 9 milyarı Fransa, 5,8 milyarı Almanya ve 3,5 milyar doları ise Amerika tarafından yatırılmıştır. Bu sermayenin 12 milyar dolarlık kısmı Avrupa'ya, 10,5 milyar doları Kuzey Amerika'ya ve önemli bir bölümü ise Latin Amerika ve Asya ülkelerine yatırılmıştır.⁸⁸

⁸⁵ Avrupa ülkeleri arasında Osmanlı ile ticarete başı çeken devlet sanayileşmiş olan İngiltere idi. Osmanlı ithalatı pamuklu, yünlü ve ipekli dokumalar, askeri malzemeler ve donanım, kalay, demir-çelik ile şeker, çay ve kahve gibi tarım ürünlerinden dolayısıyla Avrupa'nın mamul ürünlerinden oluşuyordu. Osmanlı'nın ihraç ürünleri ise pamuk, yün, ham ipek, tiftik, yün, hububat, tütün, incir meşe palamudu gibi tarım ürünleri ve ham maddelerden oluşuyordu: Âdem Anbar, “Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914”, **Maliye Finans Yazıları Dergisi**, sa: 84, Temmuz 2009, s. 17-37.

⁸⁶ Kenan Bulutoğlu, **100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye**, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1970, s. 5-8.

⁸⁷ Yahya Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s. 73.

⁸⁸ Bulutoğlu, **a.g.e.**, s. 49.

Osmanlı Devleti'ndeki yabancı sermaye yatırımlarını dolaysız ve dolaylı yatırımlar açısından inceleyecek olursak dolaylı yatırımlardan kastımız; Osmanlı hisse senetlerinin Avrupa piyasalarında satışa çıkarılması, bu sayede Avrupa para piyasalarından borçlar bulunması; bu borçların ve hisse senetlerinden yatırımcıların kâr sağlaması gibi finans faaliyetleri anlaşılmaktadır. Dolaylı yatırımlar yani borçların kontrolü ve hisse senetleri alım satım konusunda yıllara göre hesaplamalar yapılabilir. Osmanlı Devleti'nde gerçekleşen yabancı yatırımlara bütün olarak bakıldığında, gelen dış kaynaklı yatırımların amacının yatırım ve üretim ve ticaretten çok, faiz kazancı elde etmek için geldiği söylenebilir.⁸⁹ Az gelişmiş ekonomilerin tipik özelliği olarak doğrudan yatırımlardan çok yüksek faizli hisse senedi yatırımlarına daha elverişli olduğu gerçeği, Osmanlı ekonomisi için de geçerli olmuştur. 1914 yılı rakamlarına göre, yabancı kaynakların %69,81'i kamu borcu olarak portföy yatırımı şeklinde geldiği, %30,19 ise yatırım ve üretim sektörüne gelen doğrudan yatırım türünde olduğu anlaşılmaktadır.⁹⁰

Fransız sermayesi 1850'lerde İngiltere ile rekabeti üst seviyede yaşadığı dönemde, Osmanlı piyasasına yönelmeye başlamıştır. Napolyon Savaşları ile Kırım Harbi arasında Fransız sermaye ihracı dört kat artmıştır. 1850 ile 1897 yılları arasında iki katına, 1913'e kadar da yine iki katına çıkmıştır.⁹¹ 1860'larda özellikle dolaylı yatırımlar konusunda, Osmanlı piyasasında Fransa'nın payının giderek arttığını söyleyebiliriz. Devletin iflasından önce, Avusturya sermayesinin de bu yatırımlarda yer aldığı ve hisse alıcısı durumunda olduğunu belirtmekte yarar var. Du Velay, bu durum hakkında şöyle demektedir:

“Kırım savaşından Lord Palmerston'un 1865 yılında ölümüne kadar İngilizler birinci sıradaydılar. İlk istikrazlar İngiltere'de piyasaya sürüldü; ilk Osmanlı Bankası Londra'da kuruldu. İstanbul'da Varna-Ruşçuk, İzmir-Aydın ve Kasaba-İzmir

⁸⁹ İncalcık, Quataert, **a.g.e.**, s. 897.

⁹⁰ Ahmet Emre, Biber, “Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Sistemine Eklemlenme Süreci ve Azgelişmişliğin Evrimi”, **Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi**, c.6., s.1., 2009, s. 39.

⁹¹ Rondo Cameron, **France and the Economic Development of Europe, 1800-1914: Conquest of Peace and Seeds of War**, Princeton 2nd ed., New Jersey, 1961, s. 60-61.

demiryolları imtiyazlarını İngilizler aldılar... İngilizler bu piyasaya ilgilerini azaltır azaltmaz yerlerine Fransızlar geçtiler."⁹²

Kırım Harbi sürecinde 1854 yılından itibaren alınan dış borçlar ve tahvil satışlarını iki dönemde değerlendirmek mümkündür. Özellikle, 1854 yılından itibaren devletin Muharrem Kararnamesi ile iflasını açıklayıp 1881 yılında Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kuruluşu arasındaki dönemi, birinci borçlanma devresi olarak değerlendirebiliriz. Bu dönem, Avrupa finans piyasasının Osmanlı Devleti'ne diğer dünya ülkelerine göre yüksek faizlerle borç verdiği, ayrıca Osmanlı hisse senetlerinin nominal değerlerinin altında işlem gördüğü bir süreçtir. Şüphesiz bu durumda, devletin mali kontrolünde yabancıların bir etkisinin olmayışı ve devlete borç ödemeleri için fazla güvenilmemesi önemli bir faktördür. İktisat tarihçisi Şevket Pamuk'a göre, bu 60 yıllık sürede devletin resmi borç anlaşmalarına bakıldığında, faiz oranlarının yüksek olduğu ve çıkarılan tahvillerin nominal değerlerinin %4 ile %5 arasında değiştiği anlaşılmaktadır. Fakat, bu tahvilleri Avrupa'da satan bankalar ve bankerler, önemli komisyonlar aldıkları için, tahvillerin fiyatı nominal değerlerinin çok altında satılmış, faiz oranları daha yukarıya çıkmıştır. Yani bir başka deyişle; 1860'larda hazineye giren her bir İngiliz lirası için iki İngiliz lirasından fazla borç ödenmiştir. Dolayısıyla, Osmanlı Devleti'nin dış istikrazlar nedeniyle ödediği faiz oranı %10-12 arasında değişmiştir. Her yıl ödenmesi gereken anapara ve faiz oranlarının devlet gelirlerine oranı 1860'larda %10 iken, 1870'lerin başında %30'lara, 1870'lerin ortasında %50'lere ulaşmış ve mali çarkın dönmesini zorlaştırmıştır.⁹³ Bu dönemde,

⁹² A. Du Velay, **Türkiye Mali Tarihi**, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı, Ankara, 1978, s. 182.

⁹³ Pamuk, **Osmanlı Devleti'nde Bağımlılık ve Büyüme...**, s. 66. Doğrudan yatırımların Osmanlı Devleti'nde yapmış olduğu kâr transferi Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kuruluşundan sonra 1887 yılına kadar sınırlı kaldığı söylenebilir. 1888-1898 yılları arasında İngiltere ve Fransa gibi ülkelerin demiryolu yapımı ve İmparatorluğun belli bölümlerini nüfuz alanlarına katma isteğinin etkisi ile doğrudan yabancı yatırımların yıllık ortalaması 3,7 milyon sterline ulaştı. Bu dönemde Fransız sermayesi, özellikle Suriye, Lübnan, İstanbul, İzmir, Beyrut, Selanik gibi İmparatorluğun liman şehirlerinde yatırımlarını genişletmişlerdir. Fransız doğrudan yatırımlarının; Suriye, Lübnan'da önce demiryolu yatırımı ile başlaması daha sonra belediye hizmetleri, liman yapımı gibi yatırımlarla bölgenin kontrolünün zamanla Fransızlara geçtiği anlaşılmaktadır. Nitekim Birinci Dünya Savaşı sonrası bölgenin Fransızlara bırakılması bu durumu daha çok açıklamaktadır. Fakat Birinci Dünya Savaşı arifesinde 1899-1913 yılları arasında Osmanlı Devleti yeni borçlar bulmak ve var olan mali tikanıklığı aşmak amacıyla yeniden borçlanma stokunu artırmaya çalışması, dolaysız yatırımların hacmini toplam yurt içi yatırımların %10'u kadar olmasını sağladı. Dolaysız yatırımlar belli nüfuz bölgelerinde Avrupalı devletlerin kontrolünde yapılıyor, fakat asıl sermaye girdisi borçlanma olarak ortaya çıkıyordu: Pamuk, **Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları...**, s. 134.

238.773.372 Osmanlı lirası anaparaya karşılık ele geçen net tutar 127.120.220 liradır.⁹⁴ 1854-1874 döneminde toplam 5.298,700 frank değerinde tahvil çıkartılmış, ancak tahvillerin ortalama ihraç fiyatı %56,8 olmuş, devlet ekstradan %43,1'lik borç yükünün altına girmiştir.⁹⁵

1854 Kırım Savaşı'ndan 1881 Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kuruluşuna kadar geçen 23 yıllık süre zarfında, Paris piyasalarında 1.280.000 franklık efektif oluşmuştur. O dönemde İngiliz piyasasında da 930.000 franklık hisse senedi işlemleri gerçekleşmiştir. Toplamda piyasa değeri 3.210.000 frank olan hisselerin nominal değerleri 5.300.000 franktır. Bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için, Osmanlı topraklarında Fransız ve İngiliz kökenli bir yapı kurulması amaçlandı. Nitekim Osmanlı Bankası, İngiliz ve Fransız sermayesinin borçlar, hisse senetleri konusunda garantörü olmuş oldu. Banka, Merkez Bankası olmasının yanında devletin kredi kurumudur. Fakat kârın fazlalığı dolayısıyla, Fransa'daki diğer kredi kuruluşları da borçlar ve aracılık konusunda piyasanın dışında kalmamıştır. Kredi vermek, borç faaliyetlerine aracılık etmek amacıyla önce Galata bankerlerinin oluşturmuş olduğu Şirket-i Umumi dışında, Fransız ve İngiliz menşeli olarak Soci t  G n ral de L'empire Ottoman (1864), Cr dit G n ral Ottoman (1869), Paris'teki Soci t  G n ral'in kurduğu Banque de Constantinople ve Soci t  Ottomane des Change et Valeurs (1872), daha sonra Cr dit Lyonnais de 1875 yılında İstanbul'da şube açarak bu pastadan pay almaya çalışmıştır.⁹⁶

Yabancı sermayenin borç olarak geldiği ikinci dönemi, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan süreci kapsamaktadır. Bu dönem, özellikle net sermaye girişi ve geri ödeme açısından bakıldığında; hazineye giren miktar 1,8 milyon sterlinde kalırken, çıkan paranın faizle birlikte 3,7 milyon sterline ulaştığı anlaşılmaktadır. 1881'de Düyûn-ı Umûmiye'nin kurulmasından sonra, Avrupalı alacaklıların Osmanlı maliyesi üzerindeki etkileri artmıştır. Fakat bu

⁹⁴ Nedim Dikmen, "Osmanlı Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları", **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, c.19, sa. 2, s. 144.

⁹⁵ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1970, s. 260.

⁹⁶ Jacques Thobi , "İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, c. III, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 725.

dönemden sonra, Avrupalı sermayedarların fon alımları azalmaya başlamıştır. 1880-1898 yılları arasında II. Abdülhamid döneminde, yeni borçlanma azalmakla beraber borç ödemeleri yeni borçlanma fonlarının hep üzerinde seyretmiştir. 1878 yılında borç ödemelerine ayrılan miktar, Osmanlı maliyesinin toplam gelirlerinin %12,5; Osmanlı GSMH'sinin ise yaklaşık %1,5'una eşittir.⁹⁷

Aynı zamanda Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kurduğu denetim ve toplanan vergileri, Avrupa piyasasına kolay aktarımı sayesinde; Osmanlı tahvillerinin borsadaki riski azalmış, faiz oranları diğer döneme göre %7-8 arasında dalgalanmıştır. Bu dönemde, çok fazla savaş çıkmaması ve gelir kaynaklarındaki artış sebebiyle Osmanlı maliyesi açısından daha sakin bir dönemdir. Şevket Pamuk'a göre; 1882-1914 arasındaki bu dönem, kendi içinde iki alt döneme ayrılmaktadır. 1882-1901 arasındaki birinci dönem, tüm Osmanlı borçları içerisindeki faiz oranlarının en düşük seviyede olduğu dönemdir. İkinci alt dönem olan 1901-1914 yılları arası olan dönemdir ki; yine borçlanma yükünün ağırlaştığı ve devletin 1870'lerdeki gibi aldığı borç ile anapara ve faiz ödemelerini gerçekleştirdiği bir dönemdir. Nitekim yazara göre, Birinci Dünya Savaşı çıkmasaydı; Osmanlı Devleti tekrar bir iflas yaşayabilirdi.⁹⁸

⁹⁷ Konuya dair bir örnek verecek olursak, Birinci Dünya Savaşı öncesinde 1912 yılında; Fransız sermayedarların Osmanlı borçlarına yatırmış oldukları kuponların miktarı nominal olarak 2.196.092 frank iken, nominal düzeyde direkt yatırımların miktarı 893.501 frank değerindedir. Yüzde olarak %71,1'e %28,9 olan bu değerlendirme, 1914 yılında ise %76'ya %24 şeklinde nominal düzeyde 2.196.092 frank olan borçlanma tahvil yatırımlarının değişmediği, direkt yatırımların ise bir miktar azalarak 690.851 frank noktasına gerilediği gözlemlenmiştir: Jacques Thobié, "Placement Et Investissement Français dans L'Empire Ottoman a la veille de la Grande Guerre, **Colloquium of the European Association For Banking History, East Meets West: Banking, Commerce and Investment**, İstanbul 15.th-16.th October 1999, s. 2.

⁹⁸ Pamuk, **Osmanlı Devleti'nde Bağımlılık ve Büyüme...**, s. 67. Fransız sermayesinin Osmanlı Devleti'ne gelişinin ikinci dönemi 1881 yılında Düyûn-ı Umûmiye İdaresinin kuruluşundan 1914 yılına Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan süreyi kapsamaktadır. Bu dönemde devlet istikrazı ve hisse senetleri alımı için Osmanlı Devleti'ne toplamda 2.156.000.000 franklık sıcak para girmiştir. Bu dönemin içerisinde 1881-1903 devresi toplamda giren sermaye diğer dönemlere göre az olarak, 25.880.000 frank olmuştur. Bu sıcak para sermayesinin az olmasının sebebi, Muharrem kararnamesi ile ödenecek borcun, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi tarafından düzenli olarak ödenmesi, Osmanlı hisselerinin mali piyasalarda itibar kazanması ve böylece eskiden çok fazla faiz alınan nominal değeri az olan hisselerin yatırımcılarına eskisi gibi kazandırmaması yatmaktadır. 1903 yılında 1881 yılından itibaren olan diğer borçların yapılandırılması sonucunda Muharrem borcunun 1.000.000.000 azaltılır. Fakat 1904 ve 1909 yılları arasında dış sermaye yılda 89.600.000 frank olarak tekrar akmaya başlar. Osmanlı maliyesi bütçe açıklarını yapılan indirimle ve borçları birleştirmeye tekrar ödeyebilecektir. Fakat 1910-1914 yılları arasındaki üçüncü dönemde Osmanlı Devleti'nin varolan yıkıcı savaşlardan ötürü gelir dengesi yine bozulur. Yılda ortalama devlet tahvilleri alımı için 207.400.000 liralık bir sermaye girdisi yaşanmıştır. Fransız sermayesi bu sermayenin içinde başı çekmektedir (%68). 1881 yılından sonra Osmanlı Devleti

Nitekim, Birinci Dünya Savaşı öncesinde ülkelerin devlet tahvili ve hisse senetlerindeki payları şu şekildeydi:

Tablo-1.1: *Yabancı Devletlerin Hisse Senedi ve Payları (1000 frank olarak)*

Değeri	Fransa / %	İngiltere / %	Almanya / %	Diğer / %
Nominal	690.851 / 47	234.397 / 15.5	359.262 / 24.5	195.537 / 13
Efektif	509.901 / 45	186.573 / 13.2	282.157 / 24.6	165.246 / 14.4
Efektif*	643.545 / 45.6	186.573 / 13.2	416.038 / 29.4	165.246 / 11.8

Kaynak: Thobié, "Placements Et Investissements Français dans L'Empire Ottoman a la veille de la Grande Guerre...", s.5.

Bu bilgilerden hareketle, Fransız yatırımcıların, Osmanlı Devleti'ndeki kontrol ve yönetim örgütleri aracılığı ile yatırımlarının garanti altına alınması konusunda ısrarlı gereklilikleri sonuç vermiş, borçlanma ve hisse senedi alımı konusunda üstünlükleri I. Dünya Savaşı öncesinde de devam etmiştir. Buna rağmen, direkt yatırımların bazı sektörel kâr-zarar durumu sonucunda dönemsel olarak büyüyüp küçüldüğü, fakat, dolaysız yatırımların gölgesinde kaldıkları gözlemlenmiştir. Aşağıdaki tablo yatırımların başladığı 1895 ile Birinci Dünya Savaşı öncesinde Avrupalı devletlerin doğrudan ve dolaylı yatırımlarının miktarını göstermektedir.

19 devlet istikrazı, 7 konvansiyon, 8 Hazine bonusu emisyonu olmak üzere 34 önemli parasal işlem gerçekleştirmiştir. Bu işlemlerin 24 tanesi Fransız sermayesi ve Fransa ağırlıklı bankalarca yürütülmüştür. Bu parasal işlemlerde 19 işlemle Osmanlı Bankası başı çekmektedir ve 1890'dan sonra %80 olarak Fransız Bankası olmuştur. Osmanlı Bankası yapmış olduğu 19 istikrazın yanısıra 1911-12 yıllarında Banque Française pour le Commerce et l'Industrie (Banque Rouvier) ve 1913'te iki istikraz işlemi de Banque Périer'e devredecektir. Thobié, "İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", s. 730-732.

* Şirketlere devlet tahvili dahil edildiğinde.

Tablo-1.2: 1895 ve 1914 Yıllarında Avrupalı Devletlerin Hisse Senedi ve Direkt Yatırımları

1895	Fransa		İngiltere		Almanya		Diğer		Toplam	
	Değer	%	Değer	%	Değer	%	Değer	%	Değer	%
Hisse Senetleri	1.560.000	5,9	626.000	8,4	354.000	0,4	862.000	5,3	3.402.000	00
Doğrudan yatırımlar	295.471	9,6	181.517	4,4	137.900	8,5	130.424	7,5	745.000	00
Toplam	1.855.471	4,8	807.517	9,5	491.900	1,8	992.424	3,9	4.147.312	00
1914	Fransa		İngiltere		Almanya		Diğer		Toplam	
	Değer	%	Değer	%	Değer	%	Değer	%	Değer	%
Hisse senetleri	2.002.603	9,8	458.309	3,7	542.395	6,2	343.830	0,3	3.347.107	00
Doğrudan Yatırımlar	509.901	4,6	186.573	6,3	282.157	4,7	165.246	4,4	1.143.877	00
Toplam	2.512.504	5,9	644.882	4,4	824.522	8,4	509.076	1,3	4.490.984	00

Kaynak: Rene Girault, *Emprunt Russes et Investments Français En Russie 1897-1914*, Sorbonne, 1973, s. 123.

* Rakamlar ve verilen yüzdeler toplam doğrudan yatırım ve hisse senetleri içerisindeki payları göstermektedir.

1881-1914 arasında, Osmanlı tahvillerinin büyük bölümü Fransız ve Alman bankaları tarafından satışa çıkarılarak bu ülkelerin vatandaşları tarafından satın alındı. Bu dönemdeki istikrazların 35-40 milyonu Fransızlar, 25-30 milyonu ise Almanlar tarafından satın alındı. 1914'e gelindiğinde, Fransızların toplam borçlardaki payı toplam sermayenin %53'üne tekabül ederken, Almanların payı %21 ile ikinci, İngilizler ise %14 ile üçüncü sıradaydı.⁹⁹ Bu rakamlar, Fransız sermayesinin Osmanlı piyasasındaki büyük etkisini açıkça gözler önüne sermesi bakımından önemlidir.

Sermaye açısından öncelikle borç alıp verme ve tahvil satışı olarak gerçekleşen sermaye girdisi, daha sonra belirli alanlarda ticareti geliştirmek amacıyla yapılan doğrudan yatırımlara dönüşmüştür. Özellikle demiryolu yapımı ve işletmesi, liman yapımı ve işletilmesi, su, elektrik, gaz, tramvay yapımı gibi kent hizmetleri, maden işletilmesi, bankacılık ve sigorta faaliyetleri de bu dolaysız yatırımlara girmiştir. Bu yatırımlara dolaysız (doğrudan) yatırım denilmesinin sebebi ise; yatırım yapan devletlerin denetimlerinin sınırlı olmasıdır. Sermayenin dolaysız yatırım olarak Osmanlı Devleti'nde en etkili olduğu dönem, 1888-1896 dönemidir. Bu dönemde yatırımların artmasının en büyük nedeni, dünyanın genel olarak 1873 yılında başlayan

⁹⁹ Pamuk, *Osmanlı Devleti'nde Bağımlılık ve Büyüme...*, s. 85.

borsa krizlerinden kurtulması, Almanya'nın emperyalist yarışa katılarak daha fazla pazara yönelmesi gibi durumlar sıralanabilir. Osmanlı Devleti'nin, mali yapısında Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kuruluşundan itibaren vergilerin düzenli toplanabilmesi sonucu borç ödemelerinde güven sağlaması gibi durumlar da yabancı sermayenin, Osmanlı pazarına yönelmesini sağlamıştır. Bu yıllar arasında yapılan dolaysız yatırımlar 30 milyon sterlini bulmaktadır.¹⁰⁰

Osmanlı'da işletme yatırımları, 1854-1881 arasındaki ilk dönemde oldukça zayıf kalmıştır. Buna rağmen, 250.000.000 liralık yatırımın 88.000.000 liralık bölümü Fransızlara aittir. Bu rakam, imparatorluğa yatırılan Avrupa kaynaklı sermayenin %7 sine tekabül eder. Rumeli Demiryolu yatırımları ile bu oran %14'e ulaşmaktadır. Bu dönemde, öncelikli olarak borç ilişkilerine dayanan yatırımlara öncelik veren Fransız sermayesi, Osmanlı ülkesine yapılan direkt yatırımlarda bağımsız kapitalist girişimlerin iştirakleri ile piyasaya yerleşmeye başlamıştır.¹⁰¹

Doğrudan yatırımların daha etkin olduğu ikinci dönem, Düyûn-ı Umûmiye'nin kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı arasındaki dönemdir. 1881 ile 1914 arasındaki dönemde ise, imparatorlukta faaliyet gösteren işletmelerin değeri bir milyar franka yakındır. Bu dönem içerisindeki 1881-1890 yılları arasında doğrudan yatırımlar, Düyûn-ı Umûmiye'nin kuruluşundan önce olduğu gibi sınırlıydı. Fakat, 1890 yılından itibaren doğrudan yatırımlarda önemli bir artış yaşandı.¹⁰² Aşağıda ayrıntılı bir şekilde göreceğimiz gibi doğrudan yatırım imtiyazlarının büyük bölümü, 1890 yılından sonraki dönemde verilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce yabancı sermaye yatırımları sektörel olarak şöyle gerçekleşmiştir:

¹⁰⁰ Pamuk, **Osmanlı Devleti'nde Bağımlılık ve Büyüme...**, s. 69-72.

¹⁰¹ Thobié, "İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye...", s. 726.

¹⁰² Thobié, a.g.m., s. 733-735.

Tablo-1.3: Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye Yatırımları

Atırımlar	Tutar	Yıllık net gelir	Getiri oranı (%)
Demiryolları	53.310	1.040	1.95
Elektrik, Tramvay, Su	5.700	170	2.98
Liman ve Rıhtım	4.710	160	3.40
Sanayi (Reji dahil)	6.500	560	8,61
Ticaret	2.660	-	-
Madencilik	3.580	230	6,42
Bankacılık ve Sigorta	8.200	8.200	10,85
Kilometre Garantisi	-	420	-
Toplam	84.660	3.370	3,98
Devlet Borçları (Dış)	149.660	13.000	8,70
Genel Toplam	234.140	16.370	6,99

Kaynak: Yakup Kepenek, Nurhan Yenitürk, **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2001, s.12.

Fransızlar, Osmanlı'daki yatırımlarını bir övünç meselesi olarak görmüştür. Hem borç hem de doğrudan yatırımlarda birinci sırayı uzun süre elinde tutan Fransızlar, ülkenin hemen hemen her köşesine yatırım yapmışlardır.¹⁰³ Aşağıdaki tablo Fransızların hiç de haksız övünmediklerini göstermektedir:

¹⁰³ V. Necla Geyikdağı, **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914**, Hil Yayınları, 2008, s. 102.

Tablo-1.4: 1912-1914 Yıllarında Osmanlı Devleti'nde Fransız Yatırımları

Değeri			1914'te Fransız Yatırımları			1912'de Fransız Yatırımları		
Hisse Senedi	Nominal	%	Efektif	%	Nominal	%	Efektif	%
	2.196.092	76	2.002.603	79,7	2.196.092	71,1	2.202.603	76,5
Direk Yatırım	690.851	24	509.901	20,3	893.501	28,9	616.199	23,5
Toplam	2.886.943	100	2.512.504	100	3.089.563	100	2.618.802	100

Kaynak: Jacques Thobié, “Les Intérêts économique, Financières et Politiques Français Dans L’empire Ottomane de 1895’a 1914”, **Le Mouvement Social**, No: 86, Sorbonne, 1974, s. 46.

Bu rakamsal ifadelere bakıldığında, Fransız sermayesinin hem hisse senetleri yatırımlarında hem de doğrudan yatırımlarda lider konumda olmaları; Fransızlarla yapılan ticari anlaşmaları daha iyi kavramamızı gerektiriyor. Nitekim, sermayenin kesintisiz bir şekilde serbest dolaşımını sağlayan Fransızlarla yapılan ticari anlaşmalardır. Bu aşamada ticari anlaşmalara göz atmak, sermayenin nasıl zemin kazandığını anlamamıza yardımcı olacaktır.

1.4. 19. Yüzyılda Fransa ile Yapılan Ticaret Antlaşmalarının Sermayeye Etkisi

Kapitülasyonlardan ayrı olarak bunların hukukunun da muhafaza edildiği 19. yüzyılda Fransa ile yapılan önemli ticari antlaşmalar, 25 Kasım 1838 ve 29 Nisan 1861 tarihlerini taşımaktadır. Fransızlarla çok fazla ticaret antlaşması yapılmamasının nedeni, iki devlet arasındaki kapitülasyonların uzun süre yürürlükte kalması ve ancak Birinci Dünya Savaşı esnasında tek taraflı olarak kaldırılmasıdır. Nitekim, kapitülasyonların tam manada sona erdirilmesi, 1923 Lozan Barış Antlaşması sırasında gerçekleşmiştir. Yukarıda belirttiğimiz gibi, Fransızlar ile imzalanan kapitülasyonlar diğer devletler ile imzalanan ticari anlaşmalara örnek olmuş, sadece 1838 yılında İngilizlerle imzalanan ticari antlaşma, Osmanlı gümrük ticaretinde bir dönüm noktası olduğu için; bu antlaşmanın benzer hükümleri 1838’de Fransa ve diğer Avrupa ülkeleri ile imzalanmıştır. 1861 Fransız Ticaret Antlaşması ise; 1899 yılında

Osmanlı Devleti'nin tüm ticaret antlaşmalarını yürürlükten kaldırmasına dek, diğer ülkelerle olan gümrük tarifelerinde ve tüccarların Osmanlı ülkelerinde mal değişimi esaslarını belirlemede temel olan bir anlaşma olmuştur.

1.4.1. 1838 Fransız Ticaret Anlaşması

Fransızlarla imzalanan 1838 ticaret anlaşması, İngilizlerle aynı yıl yapılan ticaret anlaşmasıyla aynı içeriğe sahiptir. Bu ticaret anlaşmasına göre, Osmanlı Devleti ve Fransa arasında daha önceden belirlenmiş ticaret kaideleri aynı kalacak şekilde, diğer yabancı ülkeler ile Osmanlı Devleti arasında bir imtiyaz antlaşması imzalanması durumunda; sağlanan ayrıcalıklar Fransız gemilerine ve tüccarlarına da tanınacaktı. Ayrıca bu anlaşma sayesinde, Fransız tüccarları Osmanlı ülkesinin her yerinden diledikleri tarımsal veya sanayi ürününü satın alabileceklerdi. Osmanlı Devleti, daha önceden belirlemiş olduğu bazı tarım ürünlerinin ihraç edilmesinin yasaklanmasından ve tekel usulünün benimsenmesinden vazgeçmek zorunda kalacaktı. Belli ürünlerin Osmanlı Devleti sınırları içerisinde ticaretinin yapılmasında Fransızlara engel çıkarılmayacak, engel olan Osmanlı memurları cezalandırılacaktı.¹⁰⁴

Fransız tüccarları, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde yapmış oldukları ticaret için diğer yabancı tüccarların ödeyecekleri iç gümrük bedelini ödeyeceklerdi. Osmanlı memleketinin tarımsal veya sanayi ürünlerinden olup yabancı ülkeye ihraç olunmak üzere satın alınan herbir eşya, Fransa tüccarı veyahut adamları tarafından gemiye yükletilecek ve başka Osmanlı iskelesine nakil olunursa; %9 vergi ödeyecektir. Sadece, direkt yurtdışına çıkarılan mallar için %3 vergi ödenmesi kabul edilmiştir.

Antlaşmaya göre Fransızlar, ecnebi memleketlerden getirecekleri malları Osmanlı içerisinde serbestçe satabilecekti. Bu ithal edilen ürünler için %3 vergi alınacak, iç gümrük olarak ise %2 ilave vergi alınacaktı. Bu vergi bir kere verildikten sonra, ilgili eşya veya ürün nereye nakil olunursa olunsun vergi alınmayacaktı. Bunun yanında, Fransız ticaret gemilerinin Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçmeleri için gereken gemi izin fermanları bekletilmeden verilecekti.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Muâhedât Mecmuası., c. 1, 1877, s. 38.

¹⁰⁵ Muâhedât Mecmuası., c.1, 1877, s. 39-40.

Bu ticari anlaşma, Osmanlı Devleti'nin egemenlik haklarının olduğu her bölgede; Mısır ve Afrika'nın ücra köşeleri dahil olacak şekilde yürürlükte olacaktı. Fransa ve Osmanlı Devleti, ihraç ve ithal edilecek ürünler için verilecek %3'lük kıymet bedelini ve Fransa tebaası tarafından verilmesi gereken meblâğın miktarının tayin edilmesi ve diğer gümrük düzenlemelerinin güncellenmesi için 14 yılda bir kez değerlendirmelerde bulunacaklar ve yeni oluşacak tarifeler 7 yıl süre ile yürürlükte kalacaktı.¹⁰⁶ 1838 ticaret anlaşması, bir bakıma İngiltere politikalarının gölgesinde kalmıştır. Fakat 1861'de anlaşma hükümleri daha da detaylı hale getirilmiş ve aşağıda ele alacağımız üzere Fransız müesseselerine geniş haklar verilmiştir.

1.4.2. 1861 Fransız Ticaret Anlaşması

1861 Ticaret Anlaşmaları, Kanlıca Ticaret Anlaşmaları adı ile diğer Avrupa devletleriyle imzalanmıştır. Bu anlaşmalar sayesinde, devlet içinde bulunduğu mali krizi durdurmaya ve Lübnan'daki olayların uluslararası boyutta krize dönüşmesini engellemeye çalışmıştır. Bu anlaşma, 1838 Baltalimanı Ticaret Anlaşması ve 1841 tarihine kadar diğer devletlerle imzalanan anlaşmaların imtiyazlarını korumuş, 1846 yılında Ruslarla imzalanan anlaşmanın ticari sınırlamalarının devamını tasdik etmiştir. 1861 anlaşması ile ticaret ve gümrük politikalarında himaye sistemi başlamış, Fransız tüccarlar istedikleri esnaf kolunda serbestçe faaliyet göstermeye hak kazanmıştır. Yine bu anlaşma doğal olarak, yerli Osmanlı tüccarını korumasız bırakmış, lonca sisteminin tekeli kırılmıştır. Baltalimanı Ticaret Antlaşması yürürlüğe girdikten sonra ithalat ve ihracatta yasak olan bazı ürünlerin tam olarak belirtilmemesi, mevzuatta birçok sıkıntıya yol açmıştır. Osmanlı Devleti tuz, tütün, silah, top, tüfek gibi silah teçhizatının ülkeye girmesini yasaklamak istemiştir. Fakat İngiltere gibi ülkeler, bu durumun tekel sistemine yol açacağı endişesiyle bu duruma karşı çıkmıştır. Bu amaçla, var olan eksikliklerin giderilmesi ve gümrük tarifelerinin düzenlenmesi amacıyla Bâbîâli, Avrupalı devletlerle ayrı ayrı anlaşmalar yapma yoluna gitmiştir.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Muâhedât Mecmuası., c.1, 1877, s. 41-43.

¹⁰⁷ Kütükoğlu, a.g.e., s. 46.

29 Nisan 1861 yılında Fransa ile yapılan ve daha sonra diğer Avrupa ülkelerini de kapsayan antlaşma, 1838 Baltalimanı Ticaret Anlaşması'ndaki gibi tekellerinin kaldırıldığını tasdik etmiş ve gümrük vergilerini yeniden düzenlemiştir. Buna göre, ihracat vergisi %12'den %8'e indirilecek bu oran üzerinden her yıl tekrar %1 indirim yapıp, nihayette %1 sabit oranına ulaşılacaktır. İthalat resmi ise, %5'ten %8'e yükseltilmiştir. Transit vergi, 8 yıl içerisinde %1'e indirilmek üzere %2 olarak belirlenmiştir.¹⁰⁸

Eğer, ithal edilen herhangi bir mal 6 aylık süre zarfında satılmayıp tekrar yurtdışına çıkarılırsa, verilen gümrük resminin %7'si yabancı tüccara iade edilecektir. Anlaşmanın 3. maddesine göre, en ayrıcalıklı tüccar statüsü kazanan Fransız tüccarları, Osmanlı ülkesi içerisinde her türlü yabancı mal ve ürünün ticaretini yapabileceklerdir. Sadece, Osmanlı ülkesinden top ve silah ihracatı yapılması yasaktır. Lakin, Osmanlı ülkesi içerisinde tütün ve tuz ticareti yaparlarsa bu durumda bir kısıtlama olmayacaktır. Fakat, tuz ve tütünün yurtdışından ithali yasaktır. Bu ürünlerin ülke içindeki ticareti için, en imtiyazlı tüccar statüsünde vergi ödemeleri kararlaştırılmıştır. Bu vergi, yaptıkları ticaretin büyüklüğüne ve bölgeye göre belirlenecektir. Ayrıca tuz ve tütünün ihracatında, vergi vermek koşuluyla bir kısıtlama yoktur. Anlaşmanın 7. maddesine göre, Fransa ve ona bağlı olan tüccar gemileri, yüklerini ister transit yolla başka gemiler üzerinden isterse doğrudan Osmanlı limanlarındaki antrepolara ya da transit olmayan ambarlara yaptıkları ticaret için vergi vermeyeceklerdi. Osmanlı limanları dışındaki Karadeniz limanlarından Fransa için yaptıkları ticaret için de vergi ödemeyeceklerdi.¹⁰⁹

Anlaşmanın 10. maddesi ise Osmanlı'dan tuz ve tütün ihracatı yapan Fransız tüccarlara dairdir. Yapmış oldukları tuz ve tütün ihracatının miktarını önceden gümrük idaresine bildirmekle yükümlülerdi. Bu aşamadan sonra ise gümrük vergisi ödemeyeceklerdi. Anlaşmanın 11. maddesi gereğince, Fransız tebaasından hiçbir tüccar, Osmanlı'ya silah, top, barut ve askeri teçhizat gibi askeri malzemeler ithal

¹⁰⁸ Bayram, **a.g.e.**, s. 174.

¹⁰⁹ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri (1812–1914), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Halil-İnalçık, Donald-Quataert, Çev. Ayşe Berktaş, Eren Yay., c. II, İstanbul, 2004, s. 945.

edemeyecekti. Ayrıca, yapılan anlaşma 28 yıl olarak kabul edilmişti.¹¹⁰

İhracattan alınan gümrük vergilerinin oranı 1914 yılına kadar %1'de kaldı. İthalattan alınan %8 vergi oranı 1905'te %11'e, 1908'de %15'e çıkarıldı. 1861'den sonra ithalattan alınan vergi oranlarının yükselmesinin amacı, yerli sanayi korumaya çalışmak değildi. İthalattan alınan vergiler zaten çökmüş olan zanaatların canlanması için yeterli sayılmazdı. Bu yüzden, ithalat vergi gelirleri hazineye ek gelir sağlamaktan öte bir amaç taşımıyordu.¹¹¹

Görüldüğü gibi ticaretin gelişmesi için yapılmış ticari anlaşmalar, kapütülasyonların da etkisiyle Osmanlı pazarında Fransızlara ayrıcalıklı bir konum oluşturmuştur. İhracat rüsûmunun %1'e düşürülmesi, Fransızların mamul mallar konusunda Osmanlı'yı açık bir pazar haline getirmesini hızlandırmıştır. İlerleyen dönemde, bu ticari ayrıcalıklar; küreselleşmeye başlayan Fransız sermayesinin Osmanlı Devleti'ne girişini kolaylaştırmış, yatırım yapmak isteyen şirketleri cesaretlendirmiştir.

1.5. Fransa'da Sermaye Birikimi, Fransız Ticaret Odası ve Diplomasinin Ticarete Etkisi

1.5.1. Fransız Ticaret Odası'nın Sermaye Birikimine Etkisi

Osmanlı Devleti'nde Fransız sermayesinin büyüklüğünü anlayabilmek için Fransa'da sermaye birikiminin nasıl gerçekleştiğini, ulusal ölçekte devletin sermayeyi güçlendirmek için ne gibi politikalar izlediğini, sermayeye ne koşulda destek olduğunu irdelemek konumuzu daha iyi bir şekilde anlamamıza yardımcı olacaktır. Ayrıca, Fransız Ticaret Odasının denizaşırı ülkelerde Fransız sermayesine vermiş olduğu destek, sermayenin Levant bölgesinde büyümesine yardımcı olmuştur.

Yukarıda da yeri geldikçe değindiğimiz üzere; Avrupalı devletler, gelişen sanayi kapitalizmi sayesinde diğer pazarları kendi mallarına ve hizmetlerine açıp

¹¹⁰ Quataert, a.g.m., s. 946.

¹¹¹ Pamuk, **Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme...**, s. 20.

kitlesel üretim maliyeti düşürücü etkisinden yararlandılar ve ucuz hammadde kaynaklarını denizaşırı topraklarda yaratma gayretine giriştiler. Burada amaç, sadece devletin kazanması; paranın içeride kalıp, dış ticaret fazlası vermesiydi. Bu aşamada, sermaye birikimi düşüncesinin ticari kapitalizme giden yolda ana belirleyici düşünce olduğu ve ileride çağdaş kapitalizme evrildiğini belirtebiliriz. Bölgesel ve uluslararası ticaretin ve zenginleşmenin artması ile birlikte panayırlar, pazarlar, çek, poliçe, bankacılık, sigortacılık, ticari ortaklıklar gibi uygulamalar artmaya başladı.

Fransa'nın, sermayenin birikimiyle beraber denizaşırı kolonilere ve diğer ülkelere yayılmasında en önemli kurumlardan biri konsolosluklardır. Orta Çağ'da Akdeniz'de Fransız tüccarlarının oluşturduğu konsolosluk kurumu, merkezi idarenin onaylaması ile kurumlara dönüşmüşler ve konsoloslar, Fransız sermayesinin yönlendiricisi ve garantörü olmuştur. Monarşi zamanında, kralın isteği ile yeniden yapılandırılan konsoloslar, Dışişleri Bakanlığına bağlanmıştır. Fakat Jean Babtiste Colbert'in Denizcilik İdaresi sekreterliği görevindeyken, konsolosların 5 yıllık bir süre için (1761-1765) kendisine bağlanmasını teklif etmiş, XIV. Louis tarafından bu durum onaylanmıştır. Konsolosların, denizcilik idaresine bağlı olarak çalışmaları 1789 Fransız İhtilaline kadar devam etmiştir.

Denizcilik Bakanlığı kurulduktan sonra Konsolosluk idaresi, *Levanten Büro* ve *Ponant Büro* olarak iki merkeze bölünmüştür. Levanten büro, Osmanlı Devleti ve Mağrip ülkelerindeki konsoloslukların yönetiminden sorumlu olmuş, Ponant büro ise; Kuzey Avrupa ülkeleri, İtalya, İspanya, Portekiz gibi ülkelerin konsolos yönetiminden sorumlu olmuştur. Daha sonra bu iki büro, 1743 yılında "Ticaret ve Konsolosluklar Bürosu" olarak birleştirilmiştir. Büronun isimleri zaman zaman değişikliğe uğrasa da bu aşamadan sonra konsoloslar, Denizcilik Bakanlığı'na bağlı olarak çalışmışlardır. Bunların dışında, Denizcilik Bakanlığı'na doğrudan bağlı olmayıp maaşları doğrudan krallık tarafından ödenen Marsilya Ticaret Odasına bağlı konsolos ve konsolos yardımcıları da olmuştur. Bu kişiler daha çok Akdeniz, Mağrip ve Yunanistan gibi bölgelerde faaliyette bulunmuşlardır. Fakat 1791 yılında, Marsilya Ticaret Odası'nın bu özerk durumu sona ermiş ve tüm konsolosluklar Dışişleri Bakanlığı'na

bağlanmışlardır.¹¹²

Devrim ardından monarşi döneminde, Dışişleri Bakanlığı'na bağlı olarak Konsolosluk Bürosu ve Ticari Büroya bağlı olarak çalışan konsoloslar biraz daha serbest olanaklar bulmuş, coğrafi bölgelere göre 3-4 bölüme bölünerek faaliyetlerine devam etmişlerdir. Daha sonra 1832 yılında, Dışişleri Bakanlığı tarafından kurulan iki müdürlük, konsolosların görev alanının belirlenmesinde etkin rol oynamıştır. Bu dönemde kurulan Politika ve Ticaret Departmanları, hem ülkeler arası diplomatik bir bölümün oluşmasını sağlamış, hem de oluşturulan ticari bölüm, Fransız dış ticaretinin yönlendiricisi ve koruyucusu olmuştur. Ayrıca konsoloslar, bu ticari bölüme bağlı olarak çalışmalarına devam etmiştir.¹¹³ Bu dönemde konsolosluklar, beş önemli bölgesel direktörlüğe bölünmüştür. Bunlar: Kuzey Avrupa, Güney Avrupa, Kuzey Amerika, Şark ve Hindicini. 1871 tarihinde ise, her bir bölge bir müdür, üç müdür yardımcısı ve on dört teknik personelden oluşacak şekilde dizayn edilmiştir.

Üçüncü Cumhuriyet'in arifesinde Avrupa sermayesi, artan ticaret ve koloni elde etme yarışıyla konsoloslukları dönüşüme uğratmış ve ülke çıkarları için konsoslara daha etkin bir misyon yüklemiştir. 1893 yılında, konsolosluklar ve Dışişleri Bakanlığı arasında yapılan yazışmalarda 47,654 rapor ve 66.599 olay ve kişilerle ilgili mektup yollanmıştır. 1907 yılında, bakanlıklarda yapılan reform ile Konsolosluk, Ticari ve Politik İşler Müdürlüğü olarak konsolosların bağlı olduğu siyasi kurum, 1945 yılına kadar devam etmiş, 1945 yılından sonra ise, Fransız Dışişleri Bakanlığı olarak kurumsallaşmıştır.¹¹⁴

Osmanlı Devlet'inde Fransız konsolosluklarının tarihi gelişimine kısaca göz atacak olursak, krallık döneminde Levant bölgesindeki Fransızları korumak ve yönetmek olarak görevleri belirlenen konsoloslar daha sonra Osmanlı ülkesinde geniş yetkiler kazanmışlardır. Örneğin, bu dönemde Fransız elçiler, yabancı ülkelerin dışişleri bakanları kadar söz sahibi olmuşlar; yerel idarecilerin gözünde politik

¹¹² Jan Melissen, Ana Mar Fernandez, **Consular Affairs and Diplomacy**, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Boston, 2011, s. 304-306.

¹¹³ Jean Baillou, **Les Affaires Etrangères et le Corps Diplomatiques Français**, c. 1, Editions Du C.N.R.S., Paris, 1984, s. 583.

¹¹⁴ Jean Baillou, **Les Affaires Etrangères et le Corps Diplomatiques Français**, c. 2, Editions Du C.N.R.S., Paris, 1984, s. 80.

konularda söz sahibi olan ve müzakere edilen kişiler olmuşlardır.

Osmanlı Devleti'nde yetkilerinin fazlalığına bakılarak, Fransızların Osmanlı Devleti'ne ve Akdeniz'e verdikleri önem anlaşılabilir. Bu dönemde, Fransa İstanbul Başkonsolosluğu, Paris veya Versay'deki herhangi bir bakanlıkla eş değerde görülmektedir.¹¹⁵ 19. yüzyıl boyunca Fransız konsoloslar, birçok bakanlıkla ilişki halindeydi. Bu bakanlıklar arasında Tarım ve Ticaret, Denizcilik ve Koloni Bakanlıkları vardı. Ayrıca Dışişleri Bakanlığı'nın Marsilya ajansı ile iletişim içindelerdi. Osmanlı Devleti zamanında kapitülasyonlar sayesinde belli ticari bölgelere yerleşen konsolosluklar, 1715 yılına geldiğinde 14'e ulaşmıştır. Daha sonra kıta Avrupası'na ve Amerika'ya yayılan konsolosluklar, 1789 yılına geldiğinde 26 genel konsolosluk, 87 konsolosluk, 58 yardımcı konsolosluk ve 531 konsolos ve yardımcı konsolos bürosu olarak faaliyette bulunmuşlardır. Birinci Dünya Savaşı arifesinde ise, 32 genel konsolosluk, 75 konsolosluk, 91 yardımcı konsolosluk bürosu ve 574 konsolosluk acentesi bulunmaktaydı. Bu durum, Fransa'nın sermaye biriktirmesinde ve sermayeyi yurtdışına yatırmasında büyük avantaj sağlamıştır.¹¹⁶

Görüldüğü gibi, kurumsal olarak Fransız sermayesi, Konsolosluk ağını etkin bir şekilde kullanarak hem dünya genelinde hem de Osmanlı özelinde ticari faaliyetlerin gelişmesine büyük katkı sağlamışlardır. İlerleyen aşamada göreceğimiz gibi, ele alacağımız şirketlerin devletle ilgili bir problemlerinde konsolosluğun etkin koruma gücünden faydalanmış; herhangi bir isteklerini konsolos aracılığı ile baskı unsuru haline getirmişlerdir. Bu aşamada, sermaye birikiminin ve yayılımının

¹¹⁵ Bunlarla beraber Konsoloslar; Osmanlı ile Fransız bir kişi arasında cereyan eden davalara müdahil olabiliyor ve olayın araştırılıp, karara bağlanmasında önemli görevler üstleniyorlardı. Bu durum birçok yabancı ülkede konsolosun hakkıydı fakat konsoloslar bu gibi olayları araştırabilmek için yerel otoritelerden bir aracı bulmaları gerekmekteydi. Ayrıca Osmanlı ülkesinde Fransız cemaatin koruyuculuğunun yanında, konsolosun noter ve papazlık gibi görevleri de vardı. Konsoloslar sigorta belgeleri, tüzük, deniz sözleşmeleri, ithalat ve ihracat yapan Fransız bandıralı gemilerin sözleşmelerini onaylıyorlardı. Osmanlı limanlarındaki Fransız konsoloslar, gemicilerin limanlara getirdikleri ve yükledikleri malları kontrol eder, ihtiyaç halinde gemicilerin paralarını öder, gemi kazası veya hastalık durumunda gemicilerin Fransa'ya dönmelerini sağlardı. Ayrıca gümrükte verilecek vergi ve uyulması gereken kurallar açısından gemicilere uyarılarda bulunurlar, Fransız bandıralı bir gemi geldiği zaman gemi kaptanı, taşıdığı yükü, personel sayısını, hastalık raporlarını ve mürettebatın pasaportlarını konsolosa arz etmek durumundaydı. Osmanlı ülkesi dışında normal bir Fransız elçisi; örneğin, Mağrip ülkelerinde Fransız elçisi sadece anlaşmayı onaylayan kişiler olarak görevlendirilmişlerdir: Melissen, **a.g.e.**, s. 308.

¹¹⁶ Anne Mézin, «Les services Consulaires Français au XIX^e Siècle» sous la direction de Jörg Ulbert, **UFR de Lettres, Sciences humaines et sociales, Université de Bretagne-Sud**, Dobu Verlag, Hambourg, 2010, s. 61.

kurumsal ayağının dışında büyük banka kurumlarının gelişimini incelemek, sermayenin gelişim aşamasını öğrenmemize yardımcı olacaktır. Çünkü aşağıda görüleceği gibi doğrudan yapılan yatırımlarının birçoğunda ana sermaye tedarikçisi banka ve banka konsorsiyumları olmuştur.

1.5.2. Fransa'da Büyük Sermayeli Bankaların Kurulması

Fransa'da bankacılık sistemine giriş ve mevduat bankalarının kuruluşu, Avrupa'da meydana gelen sermaye birikimi ve ulus devlet anlayışı ile birlikte ilerlemiştir. İlk defa 1152 tarihinde Venedik'te, daha sonra 1408 yılında Cenova'da kurulmuş olan bankaları 1660'da İspanya, 1660'da İsveç, 1668 yılında İngiltere takip ettiğini görüyoruz. 18. yüzyıla gelindiğinde ise; devlet bankacılığı sistemi tüm Avrupa'ya yayılmış ve merkezi bankacılık anlayışı oluşmaya başlamıştır.¹¹⁷ Klasik dönemlerde genelde mevduat kabulü, müşteri ile kuyumcular, sarrafalar ve bankerler aracılığı ile yürütülürken, 18. yüzyılda bankerlerin sahip oldukları birikim mevduat ve kredi bankacılık faaliyetlerine girmelerini sağlamıştır.¹¹⁸

Fransa'da 18. yüzyıldan itibaren, sanayi işletmelerinin ihtiyaçlarına cevap verecek bir banka sisteminin kurulması ihtiyacı hissedilmiş, Napolyon Savaşlarından sonra merkez bankası kurma denemeleri başlamıştır. Dolayısıyla, dış ticaret ve sömürgecilik yoluyla sağlanan servet birikiminin sanayi sektörüne kredi olarak aktarılması bankacılığın gelişimine önayak olmuştur. Fransa'da merkez bankasının kurulması (Banque de France), 19. yüzyılın başlarında 13 Şubat 1800 tarihinde gerçekleşmiştir. Fakat başlangıçta kurulan bankanın sermayesi çok zayıftır; 30.000.000 sermayesi olan bankanın çıkardığı hisselerin toplamı 20.000.000 franktır. Garanti olarak 5.000.000 franklık bir rezerve sahiptir. Bu banka, diğer kurulan bankalardan farklı olarak açık bir şekilde banknot ihraç edebilecektir. Fakat banka, İngiltere merkez bankasıyla karşılaştırıldığında; sermaye hareketleri açısından daha

¹¹⁷ Hasan Ferid, **Osmanlı'da Para ve Finansal Kredi**, Haz: Mehmet Hakan Sağlam, Hazine Müsteşarlığı Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü, Yayın No: 2, c. I, İstanbul, 2008, s. 11.

¹¹⁸ Murat Koraltürk, **Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme: İlk Anonim Şirket ve Borsanın Kuruluşu** Editör: Kemal Çiçek, Cem Oğuz, Yeni Türkiye Yayınları, c. 3., Ankara, 1999, s. 498.

serbest bir yapıya kavuşturulmuştur.¹¹⁹ Banknot ihraç etme yetkisi sayesinde hamiline ve nâma ihraç ettiği banknotlar sayesinde zamanla ihtilal dönemindeki ekonomik krizlerin de etkisiyle banknot ihraç etme tekeli 1802 yılında kazanmıştır. Napolyon'un kurduğu banka, en büyük mali ihtiyaçları karşılamış, Fransa'da bu sayede eğitim ve öğretim ile ilgili vakıflar büyük gelişme göstermiştir.

Fransız Merkez Bankası, mali ve ekonomik olarak sektörde lider durumda olduğu için, birçok sermaye hareketinde veya şirketleşme durumuna gerekli izinler Fransız Merkez Bankası'nın kredibilitesine göre verilmiştir. Bu tekeli yaklaşım, gelişen sanayi ve ticaret kapasitesine tezat bir görünüm arz ettiğinden, bazı sermaye grupları ve zengin bankerler, anonim ortaklıkla büyük ticari ve endüstriyel bankacılık işlerine girişmeye başladılar. Örneğin, 1827 yılının başında, Jacques Laffitte¹²⁰, sınırlı bir ticaret ve sanayi ortaklığı denemiştir. 1837 yılından itibaren kurmuş olduğu La Caisse General du Commerce Et Industrie (Sanayi ve Ticaret Sermayesi Ortaklığı), o dönem için iyi bir girişimdir. Fakat bu girişim, ikinci imparatorluk tarafından Merkez Bankası'nın tekeline aykırı görüldüğünden başından beri birçok engellerle karşılaşmıştır. Bir diğer örnek; Saint Simon tarikatına üye olan Perrière Kardeşler tarafından "Bankalar Sistemi" şeklinde örgütlenmiş, altyapı yatırımı yapan şirketlere krediler verilerek gelişip büyüyecek bir sistemdir. Hatta bu projede kredi verilecek şirketler, Paris'te bulunacak ve Paris'in demiryolu inşasında çalışıyor olacaklardır. Fakat bu proje de ikinci imparatorluk tarafından engellenmeye çalışılmıştır.

Görüldüğü gibi, merkez bankasının kredi faaliyetlerini düzenleyen koşullarının yanında, özel sektörün kurduğu bankalar, şirketlere krediler sağlayarak; altyapı ve diğer yapıların teşvikini sağlayacak bir zihin yapısı oluşturmuşlardır. Sistemin yeniden kurulması, ikinci imparatorluk döneminde gerçekleşmiş; Saint Simon tarikatından etkilenen III. Napolyon, bankaların bir araya gelerek büyük konsorsiyumlar oluşturup,

¹¹⁹ Gabriel Ramon, **Histoire de la Banque de France**, Yayımlayan: Bernard Grasset, Paris, 1929, s. 20.

¹²⁰ J. Laffitte 1767'de Fransa'da Bayonne'da dünyaya gelmiştir. Finans âleminin baronları, banker ve banka sahibi ve yönetici olarak bütün dünyayı Avrupa'nın hakimiyeti altına sokmada en etkili olan finans kapitalin sahibi ve işleticisi olarak ele alınması gereken kişilerden biri olmuştur. Fransa'da bankacılığın gelişmesi, mevduat bankacılığında elde edilen sermayenin sanayi finansmanında kullanılmasında ve sanayinin tekeli kapitalizme dönüşmesinde büyük roller üstlenmiştir. Kendisi bir dönem Fransız Merkez Bankası yöneticiliğini ve Paris Ticaret Odası başkanlığını yapmıştır; J. Laffitte için ayrıca bkz: Kazgan, **a.g.e.**, s. 49-50.

altyapı ve daha birçok alanda yatırım yapmasını desteklemiştir. Bu aşamada, 1852 yılında Perrière Kardeşler, Crédit Mobilier'i yaratarak Paris'in yeniden inşası dahil birçok şirkete finansman sağladılar. Ayrıca, bireysel olarak Ev kredileri ve Mısır'da tarım yatırımı yapmak isteyen şirketlere krediler sağladılar. Société Générale de Belgique örneğini takip eden bu kurum hem Fransa'da hem de yurt dışında madencilik alanında faaliyet gösteren her türden firmanın destekçisi haline geldi. Aynı zamanda, büyük demiryolu ve sigorta şirketlerine krediler veren bir kurum oldu. Bu dönemde lider bankalar, 1859 yılında kurulmuş olan Ticari ve Sanayi Bankası'nın ardından 1863'lerde kurulmuş olan Crédit Lyonnais ve Société Générale bankalarıdır. Bu bankalar, o dönemde önde gelen İngiliz bankalarını taklit ederek, mevduat ve küçük yatırımcıların peşlerinde koşmuştur.¹²¹

Görüldüğü gibi, 19. yüzyılda biriktirdiği sermayeyi geliştirmekte olan ülkelere transfer etmek ve yatırımlar yapmak amacıyla Avrupa sermayesi, yeni bankacılık sistemi geliştirmiştir. Bu bankacılık sisteminde bankalar, anonim şirket olarak faaliyetlerine başlayıp topladığı gelirlerin farklarını diğer şubeleriyle paylaşan mevduat bankacılığına yönelmiştir. En önemlisi, yatırım bankası olma özellikleri sayesinde birçok alanda şirketlere kredi sağlamış ve geliştirmekte olan ülkelerdeki yatırımlara öncülük etmeye başlamışlardır. Bu büyük bankalar, kendi ülke sermayelerini desteklemekle beraber, bazen de diğer ülkelerin büyük bankaları ile ortak hareket etmekten çekinmemişlerdir. İleride göreceğimiz gibi Fransızlar, Osmanlı Devleti'nde sermaye yatırımı yapmadan önce banka iştiraklerine katılacaklar, ilerleyen dönemde Fransa'daki finans kuruluşlarını Osmanlı'da yapmış oldukları sanayi yatırımlarına ortak edeceklerdir.

¹²¹ Kapıdan satış esasına dayalı bir tür mevduat satışı yapmaya başladılar ve büyük şube ağları kurdular. Aynı zamanda 1865 yılında müşterilerine yüksek faiz ve sayısız hizmetleri vurgulamak için reklam anlaşmaları yaptılar ve birçok promosyon verdiler. Böylece tasarruf sahiplerinin önyargılarını kırmayı başardılar ve birçok müşteri kazandılar. Birinci Dünya Savaşı arifesinde, Crédit Lyonnais Bankasının 600.000'den fazla bireysel müşterisi vardı. Aynı zamanda bu kredi kuruluşları birçok sanayi yatırımlarını uzun vadeli kredilerle desteklediler. O dönemde "çok amaçlı bankalar" olarak faaliyetlerini sürdürdüler. Société General'in adı o dönemde "Société Générale pour Favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France" Fransa'da endüstri ve ticareti desteklemek için Şirketi Umûmi idi: [http://www.fbf.fr/en/french-banking-sector/history-of-banks-in-france/3---the-expansion-of-big-banks-\(1860-1914\)](http://www.fbf.fr/en/french-banking-sector/history-of-banks-in-france/3---the-expansion-of-big-banks-(1860-1914)).

1.6. Fransız Sermayesinin Osmanlı Borçları ile İlişkisi

Fransız sermayesinin birikimini ve bankacılık geçmişini inceledikten sonra Osmanlı Devleti içerisinde biriken sermayenin yapmış olduğu borç ilişkilerine göz atmak yerinde olacaktır. Genel olarak, batılı devletlerin borç verirken yapmış oldukları düzenlemeler, finansal piyasanın Osmanlı Devleti'ne entegrasyonunu hızlandırmış; piyasa üzerinde evrensel bir yapının oluşmasını sağlamıştır.

Özellikle İngilizlerle imzalanan, 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması Fransızların önceki yüzyıldaki ticari egemenliğine son vermiştir. Fakat, varolan borçlanma ilişkileri sebebiyle Napolyon Savaşları sonucunda durağanlaşan Fransa ile Osmanlı Devleti arasındaki ticari faaliyetler, 19. yüzyılda gelişen kapitalist hareketler sonucunda yeniden hızlanmıştır. Batı devletleri, 19. yüzyıl boyunca yapmış olduğu ticari anlaşmalar ve borç ilişkilerinin yanında, kendi pazarlarını genişletmek amacıyla altyapı yatırımlarına da ilgi göstermeye başlamıştır. Bu ilgi, Osmanlı Devleti'nin kaynaklarının tükenmesi ve 1853-56 Kırım Savaşı ile başlayan borçlanma geleneğinin artması ile devam etmiştir. Bu dönemde, bir devlet borçlanması gerçekleşirken, borcun alınması ve ödeme faaliyetlerini düzenlemek için finansal araçlar ortaya çıkmaya başlamış ve bu araçlara borç ilişkilerini düzenleme görevi verilmiştir. 19. yüzyılda, devletlerin kredi ihtiyaçlarının karşılanması, daha çok bireysel anlamda kâr ve zararın paylaşımı yoluyla gerçekleşmiş; yüzyılın ortalarında, bu durum büyük konsorsiyumlar ve sendikalaşma vasıtasıyla kârın sendika üyeleri arasında paylaşımıyla değişikliğe uğramış ve böylece riskin paylaşımı konusunda daha geniş kitlelere ulaşılmaya çalışılmıştır. Yüzyılın sonunda ise, kredi yüklenim işleminin aracılık faaliyetinden bağımsız bir hizmet olmasına çalışılmıştır.¹²²

Bu aşamada ilk olarak Fransa ile Osmanlı Devleti arasında yapılan borç anlaşması, Fransız ve İngiliz ortak konsorsiyumunun yardımıyla gerçekleşmiştir. İlk borçlanmanın Kırım Savaşı dolayısıyla 1854 yılında yapıldığı bilinmektedir. Özellikle, savaşın 18,7 milyon lira olarak tahmin edilen giderleri ve 15 milyon sterline

¹²² Hüseyin Al, **Uluslararası Sermaye ve Osmanlı Maliyesi 1820-1875**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2007, s. 17.

ulaşmış olan iç borç sebebiyle, 1838 antlaşması ile ekonomik darboğaza giren Osmanlı maliyesi, bir nevi dış borç almak zorunda bırakılmıştır.¹²³ Sultan Abdülmecit zamanında Mısır vergileri karşılık gösterilerek alınan borç imtiyazı, Dent, John Hersley ve ortakları (Londra) ve Baron Goldschmid ve ortakları (Paris) ile Osmanlı Devleti arasında 24 Ağustos 1854 tarihinde imzalanmıştır. Yapılan anlaşmaya göre; hükümete 3 milyon sterlin borçlanma izni verilmiş, ancak hükümete istediği takdirde 2 milyon sterlinlik ek bir borçlanmaya gitme yetkisi tanınmıştır.¹²⁴

Görüldüğü gibi yapılan bu ilk borç anlaşması, İngiliz ve Fransız ortaklığı içermektedir ve iki devletin kefaleti olmamış olsaydı; Osmanlı Devleti'nin bu krediyi Avrupa piyasalarından alması zor gözükmemektedir. Ayrıca yapılan bu ilk borçlanmada, paranın sadece savaş masrafı için kullanılacağı şartı konularak bir nevi gelecekte verilecek borçlanmalara şart koşulmuştur. Borçlanmanın operasyonel kısmını İngiliz sermayedarlar üstlenirken, faiz ödemeleri ve amortisman konusunda Fransızlar aracı olmuşlardır.¹²⁵

Fransız sermayesinin yer aldığı bir diğer istikraz, 1860 tarihinde gerçekleşen Mirés borçlanmasıdır. Mali problemler yüzünden Avrupa'da borç bulmak için çeşitli görüşmeler yapan Osmanlı temsilcileri, Fransız banker Mirés ile borç görüşmelerine başladı. Kendisi aynı zamanda demiryolları sandığı direktörü olması sebebiyle, Osmanlı temsilcileri tarafından güvenilir bulunmuştu. Yapılan görüşmeler sonucunda, 29 Ekim 1860 tarihinde uzlaşmaya varılarak bir borç anlaşması imzalandı. Yapılan anlaşma çerçevesinde, istikrazın ihraç fiyatı %53,75, faiz oranı %6, miktarı ise 400 milyon frank olacaktı. Fakat bu para, hükümete 18 ayda verileceğinden, gerçekte borcun faizi %11'i bulmaktaydı. Aynı zamanda Banker Mirés hükümete, %1,5 komisyon ve peşin faiz giderler olarak 51 milyon frank gibi bir meblağı yüklemekteydi. Fakat bu dönemde, Mirés'in borç istikrazında yapmış olduğu gerçek dışı bilgilendirme ve diğer şirketlerinde hakkında yapmış olduğu spekülasyonlardan

¹²³ A. Du. Velay, **a.g.e.**, s. 80.

¹²⁴ Borcun ihraç fiyatı %80 yani 100 liralık bir tahvil 80 liraya satılıp, 100 lira borçlandırılması öngörülmüştü. Bunun yanında satılan tahvillerin faizi %6, borcun itfa oranı yılda %1, itfa süresi 33 yıl olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla hükümetin eline geçecek meblağ 2.640.000 Osmanlı altın lirası kalıyordu. Diğer masraflarla beraber, hükümetin eline geçecek para, 2.514.914 Osmanlı altını idi: Sait Açıba, **Osmanlı Devleti'nin Dış Borçlanması**, Vadi Yayınları, Ankara, 2004, s.54.

¹²⁵ Edhem Eldem, "Ottoman Financial Integration with Europe: Foreign Loans, The Ottoman Bank and The Ottoman Public Dept", **European Review**, 13/3, 2005, s. 434.

dolayı tahvillerin satışında istenilen rakamlara ulaşamadı. 250.000 adet tahvilin sadece 102.000 tanesi alıcı bulmuştu. Bu arada Mirés'in ortakları tarafından kendisine açılan davalar sonucunda, Fransız mahkemeleri tarafından suçlu bulunup hapse atılması; Osmanlı yöneticileri için tam bir hayal kırıklığı yarattı. Piyasalarda olağanüstü bir durum yaşanırken, Osmanlı borçlanmasında; Crédit Industriel et Commercial'in sayesinde tahviller düşük fiyattan satılarak likidite edilip borsaya kaydı yapılmış ve Mirés ile Osmanlı Devleti arasındaki sözleşme fesh edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin eline dolayısıyla 31.831.562 frank geçmiştir.¹²⁶

Mirés'in yapmış olduğu eksik bilgilendirme nedeniyle birçok şirket iflas etmiş ve istikraz dolayısıyla Londra ve Paris borsalarında kriz havası esmiştir. Bu borçlanmadan sonra Avrupa finans piyasaları, Osmanlı maliyesini daha dikkatli takip etmeye başlamış; bir devlet bankası kurulması ve ileride borçlar idaresi kurulması konusunda kendilerine bu borçlanma bir fikir vermiştir.¹²⁷ Bu olumsuz borçlanma girişiminden sonra beklenilenin aksine, Osmanlı Devleti ile Fransız sermayedarlar arasındaki borçlanma ilişkisi aksaklık göstermedi. 1862 yılında Osmanlı maliyesi tekrar Fransız Deveaux Bankası'ndan borç talebinde bulundu. Bu borçlanmalarda, borç ilişkilerine kefil olarak genelde Osmanlı Bankası aracı olmaktadır.

1862 yılındaki borçlanma, Fransız Deveaux ve ortakları ile Osmanlı Bankası'ndan alınan 8.800.000 franklık, ihraç bedeli %68, faiz bedeli %6 olan bir borçlanmadır. Aşar vergisinin teminat gösterildiği borçlanma sonucunda, Osmanlı maliyesinin eline 5.984.000 Osmanlı lirası geçmiştir. Bir diğer Fransız iştirakinin olduğu borçlanma 1863 yılında olmuştur. Osmanlı Bankası'nın aracı olması ile Crédit Mobiliér tarafından sağlanan kredi sayesinde, 8.800.000 liralık borçlanma karşılığı Osmanlı maliyesine kalan para 6.248.000 lira olmuştur. Bu borçlanma sayesinde iç borç ve Galata bankerlerinin borçlarının bir kısmı ödenebilmiştir.¹²⁸ Bir diğer borçlanma ise; 1865 yılındaki ağnam istikrazı ve devletin Fransız sermayesi aracılığı

¹²⁶ İ. Hakkı Yeniay, **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, İÜ İktisat Fakültesi, No. 150, Ekin Basımevi, İstanbul, 1964, s. 32-33.

¹²⁷ Biltekin Özdemir, "1854-1914 Borçlanmaları Galata Bankerleri ve Osmanlı Bankası Düyûn-ı Umûmiye İdaresi Türkiye Cumhuriyeti'nin Kabul Ettiği Osmanlı Devleti Borçları", **Ankara Ticaret Odası Yayını**, Ankara, 2009, s. 52.

¹²⁸ A. Du. Velay, **a.g.e.**, s. 165.

ile yapmış olduğu iki ayrı borçlanmadır. İlk borçlanma, Osmanlı Bankası ile Crédit Mobilier ve Société Générale iştiraki ile gerçekleşen 6.600.000 (150 milyon frank) Osmanlı lirası tutarındaki ve ağnam vergileri karşılık gösterilerek yapılan borçlanmadır. Bu borçlanma ile bazı bütçe açıkları ve dış borç taksitleri ödenmeye çalışılmıştır.¹²⁹

Fransızların aracı olduğu bir diğer borç anlaşması, bütçe açığının 3.000.000 Osmanlı lirası, dalgalı borçların ise 5.000.0000 Osmanlı lirası olduğu 1869 mali yılında alınmıştı. Bu dönemde Sultan Abdülaziz, 1867 Avrupa seyahati yapmış, bunun üzerine Fransız İmparatoriçesi Eugenie iadeyi ziyarette bulunmuş; ziyaret sırasında Paris'in ünlü bankası Comptoir D'Escompte Bankası'nın İdare Müdürü Pinaud ile bir borç anlaşması yapılmıştır. Yapılan sözleşme gereği, 24.444.442 Osmanlı liralık (555.555.700 frank) bir istikraz gerçekleşmiştir. Faiz bedeli %6, ihraç fiyatı %56 ve itfa bedeli %1'dir. Bu sayede, daha önceki borçlar ve faizler için bir ödeme yapılmış, Osmanlı Devleti iflasını bir müddet erteleyebilmiştir.¹³⁰

Büyük hacimli istikrazlardan biri olan 1871 borçlanması, 6.270.000 Osmanlı lirası (5,7 milyon sterlin) meblağ, kısa vadeli borçların ödenmesi için Crédit Général Ottoman, Louis Cohen, Dent Palmer ve ortaklarının buldukları bir konsorsiyumdan alınmıştır. Mısır Hidivi ile anlaşma sonucu serbest kalan aşar vergisinin teminat olarak gösterildiği anlaşma uyarınca, Osmanlı Devleti'nin eline geçen para, masraflar çıkarıldıktan sonra 4.577.100 liradır. Borçlanma istikraz bedeli oranı %73, faiz oranı %6 olarak gerçekleşmiştir. Fakat gerçek faiz oranı %7'dir.¹³¹ Bir diğer borç anlaşması ile; 1872 yılında Osmanlı Bankası ve Credit General Ottoman'dan 4,8 milyon sterlinlik borç alınmıştır. Fransız sermayesinin 1873 borçlanmasında da etkisini görüyoruz. Birbirine rakip olan Crédit Générale Ottoman ve Crédit Mobilier de Paris arasında kurulan bankalar sendikasıdan Baron Haussmann'ın aracılığı ile 694.444.500 franklık yani (30.555.558 lira) bir borçlanma sözleşmesi imzalanmıştır. Var olan bütçe açıkları için kullanılması planlanan paradan, Osmanlı maliyesinin eline geçen meblağ 16.500.000 Osmanlı lirasıdır. İstikraz oranı yine düşük gösterilmiş ve

¹²⁹ Özdemir, a.g.m., s. 64.

¹³⁰ Açıba, a.g.e., s. 81.

¹³¹ Yeniay, a.g.e., s. 43.

%42 olarak belirlenmiştir.¹³²

1874 yılında Osmanlı Bankası'ndan kısa vadeli borçlar ve borç faizlerinin ödenmesi için 40 milyon sterlin borç alınmıştır. Bu borç anlaşması sayesinde, devletin genel gelirleri borca karşılık gösterilmiştir. Borcun genel faizi %5 olup bu paranın 15.090.000 sterlinlik kısmı Osmanlı Bankası tarafından satın alınmıştır. Ayrıca, 7.000.000 sterlinlik kısmı da bankanın devlete açacağı cari hesap karşılığı olarak bankada tutulmasına karar verilmiştir.¹³³

Görüldüğü gibi, ilk borcun alındığı 1854 yılından devletin moratoryum ilan ettiği 1875 yılına kadar Fransız sermayesi borçlanma ile ilgilenmiş, önemli bankerler ve konsorsiyumlar sayesinde Osmanlı ile birçok borç ilişkisine girilmiştir. Bu dönemde, borçlar konusunda Fransızlar ve İngilizlerin bir rekabet içinde olduğu, yeri gelince beraber bazen de münferit olarak hareket ettikleri görülmektedir. Ayrıca, Fransızlar vasıtasıyla çıkarılan istikrazların, bu dönemde nominal değerlerinin düşük olduğu, dolayısıyla gerçek faizlerinin dışında daha masraflı oldukları görülmektedir. Çoğu zaman 100 liralık bir bono, 60 liralarda işlem görmüş; Osmanlı maliyesine ek faiz olarak yansımıştır.

Bunun yanında, kurulmasının ardından 1863'ten sonra merkez bankası olarak hareket eden Osmanlı Bankası, birçok istikrazda yer almış, dolayısıyla gerek yapmış olduğu anlaşmalar ve gerekse içerisinde bulunduğu Fransız ortaklığından dolayı Fransız sermayesini borç ilişkilerine yönlendirdiği söylenebilir. Özellikle mali iflasın ardından, ileriki dönemde yapılan birçok borç anlaşmasında Osmanlı Bankası'nın adı görünür olacaktır.

Her yeni borçlanma giderek daha ağır koşullar içermiştir. Örneğin 1870 yılında, 35 milyon Osmanlı lirası değerindeki tahviller, nominal değerinin %32'si bir değerle satılabilmştir. Aynı şekilde 1874'de, nominal değeri 41 milyon Osmanlı lirası değerindeki tahviller de %40'a yakın bir değerle alıcı bulabilmişti. Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kurulmasından sonra, devlet borçlarında %44'lük bir indirimle gidilmiş ve Osmanlı maliyesinin alınacak vergilerden daha fazla istifade etmesinin önü açılmışsa

¹³² Açıba, a.g.e., s. 86.

¹³³ Ali Akyıldız, **Osmanlı Döneminde Tahvil ve Hisse Senetleri**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2001, s. 316.

da bu rahatlama, geçiciydi. Daha sonra 1881 yılından sonra alınmaya başlanan borçlarla, gelir kaynaklarının ipotek edilmesine devam edilmiş ve dış borçların faiz ve anapara ödemelerine giden meblağ; toplam gelirlerin 1877'den sonra %10'una, 1900'de %19'una, 1900-11 yıllarında ise %33'üne çıkmıştır.¹³⁴

1875 yılındaki mali iflasın ardından borçların azaltılması ve yapılandırılması ile birlikte Osmanlı Bankası'nın, Fransız sermayesi adına birçok borçlanma için aracı olduğunu görüyoruz. Bu borçlanmaların en önemlileri şu koşullarda gerçekleşmiştir: Rusya ile yapılan 93 Harbi sonucunda, Osmanlı Bankası ve Londra'dan Gilayn Mills, Curie And Cooperation ortaklığından, Mısır eyaleti vergileri kefalet gösterilerek; 5.500.000 değerinde bir borçlanma yapmak istenmiş fakat Londra ve Paris Borsası'nda alıcı bulunamamıştır. Bu aşamadan sonra Osmanlı Bankası, hisse senetlerini nominal değeri %52 olarak satın almış, yıllık faizler %5 olarak kabul edilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti'nin eline geçen meblağ, 2.860.000 Osmanlı lirası olmuştur.¹³⁵

1885 yılında Osmanlı Bankası aracılığı ile Fransa'dan 1.012.000 Osmanlı lirası (23.000.000 Fransız frankı) avans olarak alınmış, çıkarılacak tahvillerin yıllık faizi %7 olarak belirlenmiştir. Rumeli Demiryollarının Osmanlı payı bu borçlanma için teminat olarak gösterilmiştir.¹³⁶ Ertesi yıl 1886'da hükümetin, Osmanlı Bankası'ndan almış olduğu avansların birikmesi ve kısa vadeli borçları uzun vadeli borca dönüştürmek amacıyla banka ile 1886 yılında Gümrükler Borçlanması yapılmıştır. 6.500.000 lira anaparası olan yeni borç anlaşmasında, tahvillerin yıllık faizi %5, itfa %1'dir. Buna müteakiben, borç taksitleri her yıl 13 Ocak ve 13 Temmuz'da ödenecektir. Ayrıca, çıkarılan tahviller halka satılmayacak ve direkt Osmanlı Bankası tarafından satın alınacaktır.¹³⁷ Görüldüğü gibi Osmanlı Bankası'nın borç ilişkilerindeki etkisi, günden güne artmıştır. Öncelikle aracılık ilişkileri etrafında gerçekleşen bu etki, zamanla devletin Osmanlı Bankası'na daha çok muhtaç kalmasını doğurmuştur. Devlet, zamanla Osmanlı Bankası'ndan almış olduğu avansları farklı tahvillerle değiştirmeye

¹³⁴ Tezel, **a.g.e.**, s. 96.

¹³⁵ Hüseyin Perviz Pur, **Türkiye'nin Borç Prangası**, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 226-227.

¹³⁶ Özdemir, **a.g.e.**, s. 62.

¹³⁷ İlber Ortaylı, **İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Basım Evi, Ankara, 1981, s. 68.

çalışarak ya da konsolide ederek ödemeye çalışmıştır. Fakat, yüzyılın sonuna doğru ilerlerken; borç ilişkilerinde yine Osmanlı Bankası'nın dolayısıyla Fransız sermayesinin ağırlığı hissedilecektir.

Bir diğer borç anlaşması ile Osmanlı Bankası ile 1890 yılında %5 faizli tahvillerin %4 faizli tahvillerle değiştirilmesi ile nominal değeri %75 olan hisseler çıkarılmış, yıllık faizleri %4 olacak şekilde düzenlen bir anlaşma daha yapılmıştır. Çıkarılan tahvillerin toplam değeri 8.609.964 lira masraflarla beraber Osmanlı bütçesine kalan para 6.457.447 lira olmuştur. 1890 yılında, dalgalı borçların konsolidasyonu için Osmanlı Bankası ile bir anlaşmaya daha gidilmiştir. Buna göre, nominal değeri %88 olan tahviller çıkarılacak ve yıllık faizleri %4 olacaktır. Anaparası 4.999.500 lira olan paranın, Osmanlı hazinesine kalan kısmı 4.400.000 Osmanlı lirasıdır. İki anlaşma için de bazı gümrük illerinin aşarı teminat olarak gösterilmiştir.¹³⁸

Girit İsyanı'nı bastırmak amacıyla, 1896 yılında yine Osmanlı Bankası ile yeni bir borç anlaşması yapılmıştır. Çıkarılacak tahvillerin nominal değerlerinin %85 olması ve yıllık faizlerinin %5 olması kararlaştırılan borçlanmada, ana para 3.272.720 Osmanlı lirası, Osmanlı maliyesine aktarılacak miktar ise 2.717.000 lirasıdır. Bu borçlanma için devletin göstermiş olduğu teminat Aydın, Bursa ve Selanik ağnamı; İzmir, Manisa, Denizli'nin palamut, Afyon ruganı ve Zeytin aşarıdır.¹³⁹1902 yılında ise, 1886 yılının borcunun konsolidasyonu için Osmanlı Bankası'ndan 7,8 milyon sterlinlik bir borç anlaşması daha yapılmıştır. Daha sonra 1904 yılında, yeniden bütçe açıklarını finanse etmek için Osmanlı Bankası ve Comptoir d'Escompte aracılığı ile 2,5 milyon sterlinlik bir anlaşma daha yapılmıştır. Bu borçlanmadan elde edilen paranın 5.132.665 liralık kısmı eski tahvillerin değiştirilmesi için kullanılmıştır.¹⁴⁰

1905 yılında Osmanlı Bankası'na olan borçların ödenmesi için 4,82 milyon sterlinlik bir borç alınmıştır. Bu bankanın aracılık yaptığı istikraz, Düyûn-ı Umûmiye'nin yönetiminde olup çeşitli eyaletlerin gelirleri ile birlikte Düyûn-ı Umûmiye yönetimindeki aşara eklenen %5 vergi güvence olarak gösterilmiştir.

¹³⁸ Nihat Sayar, **Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları**, Dergâh Yayınevi, İstanbul, 1985, s. 265.

¹³⁹ Açıba, **a.g.e.**, s. 124.

¹⁴⁰ Akyıldız, **Osmanlı Döneminde Tahvil ve Hisse Senetleri**, s. 330.

Osmanlı Bankası ile bu anlaşmadan sonra 1908’de 9,1 milyon sterlin ve 1909’da bütçe açıklarını kapatmak için 6,36 milyon sterlin, 1914’de Libya ve Balkan savaşları nedeniyle bütçe açıklarını kapatmak için 20 milyon sterlin olmak üzere toplamda 35,5 milyon sterlinlik borçlanma daha yapılmıştır.¹⁴¹

Birinci Dünya savaşından önce, Osmanlı Devleti’nde yabancı yatırımların üçte ikisi devlet borçlarına gitmiştir. Mısır’da ise yabancı yatırımların yarısı devlete borç olarak verilmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti ve Mısır, dünyanın diğer ülkelerine göre, en fazla borçlanmış ülkeler olarak göze çarpmaktadır. Avrupa ülkeleri, Osmanlı devletinin borç ödemelerinin zorlaşmasına karşın, kendi bankerlerini ve mali piyasalarını Osmanlı Devleti’ne kredi vermeleri için daima teşvik etmiştir.

Osmanlı Devleti ile Fransız sermayesinin direkt olarak yeni borçlanmaya başlanılan 1854 döneminden mali iflasın olduğu 1875 yılına kadar piyasaya sürdüğü tahvillerin oldukça düşük değerlerde olması; Osmanlı Devleti’ne ek faiz yükü getirmiştir. Bu dönemde, bir merkez bankasının eksikliği ve borç alacakları için bir idare kurulmamış olması, borçlanma açısından Fransızlar için riskli görülmüş ve yapılan borç anlaşmalarının Osmanlı maliyesi açısından pek kazançlı geri dönüşümü olmamıştır. Nitekim 1854-1875 yılları arasında alınan borçların toplamı 225.868.816 lira olmasına rağmen ele geçen miktar, 115.505.525 liradır. Aradaki fark ise, 110.363.291 liralık büyük bir rakamdır. 1886-1914 arası dönemde ise alınan borcun miktarı 134.343.113 lira ele geçen miktar ise 114.122.510 liradır. Aradaki fark ise

¹⁴¹ Emine Kıray, **Osmanlı’da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, İletişim Yayınları, İstanbul 1993, s.218-221. 1903 yılında Fransız sermayesinin Düyûn-ı Umûmiye İdaresi’ndeki etkisi ile Hükümet borçların konsolidasyonu için görüşmelere başlamıştır. Muharrem Kararnamesi uyarınca Osmanlı borçları tekrar yapılandırılmış ve 32.728.722 liralık tutarın tamamı eski borçların birleştirilmesi için kullanılmıştır. Ardından 1908 yılında Osmanlı bütçe açıklarını kapamak için yine Osmanlı Bankası’na başvurulmuştur. 4.711.000 lira ana parası olan sözleşmede, Osmanlı hazinesine kalan para 3.190.000 Liradır. Çıkarılacak tahvillerin piyasa değeri %85 olacak ve yıllık faizleri %4 oranında kalacaktı. Bu anlaşma uyarınca Osmanlı Devleti gümrük gelirlerinin bir bölümü ve bazı demiryolu hatlarının kilometre garantilerini teminat göstermiştir. Birinci Dünya Savaşı arifesinde 1914 yılında Osmanlı Bankası ile son bir anlaşma daha yapılarak, kısa vadeli borçların ve avansların uzun vadeye dönüştürülmesi konusu çözüme kavuşturulmuştur. Bu dönüşüm sonucunda çıkarılan tahvillerin ihraç bedelleri %88,75 yıllık faizleri %5,5 şeklinde düzenlenmiştir. Bu yapılandırma sonucunda oluşan 22.000.000 liralık meblağın, 19.520.000 lirası Osmanlı hazinesine girmiştir. Bu son yapılandırma anlaşması ile Osmanlı Devleti, Düyûn-ı Umûmiye gelir fazlaları, İstanbul ve Trabzon gümrüklerinin bir kısmını teminat göstermiştir: Özdemir, a.g.m., s. 65.

20.220.603 liradır.¹⁴²

Görüldüğü gibi, Osmanlı Devleti ve Fransız sermayesi, birçok borç ilişkisine girmiştir. Dolayısıyla Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kuruluşundan sonra daha güvenilir bir ortam bulan Fransız sermayesi, Osmanlı Bankası aracılığı ile birçok borç ve yapılandırma anlaşmasına girmiş, Osmanlı Devleti'nin borç tahvillerine ilgisiz kalmamıştır. Bu dönemde Osmanlı Bankası, merkez bankası kimliğinden çok öte, devlet tahvili toplama ve önceki borçları yapılandırma ilişkileri sayesinde Osmanlı maliyesini daha fazla kendine bağımlı hale getirme yoluna gitmiştir. Böylece, dolaylı olarak Fransızların, Osmanlı Bankası üzerinden borç ilişkilerinde Osmanlı Devleti'ni daha bağımlı hale getirdikleri söylenebilir.

1.7. Fransız Sermayesi'nin Osmanlı Ticari Kurumlarıyla İlişkilerinin Gelişimi

Borçlanma ilişkileri sonucunda, Osmanlı Devleti'nin mali iflası 1875 yılında gerçekleşmiştir. Artık devlet borçlarını ödeyemez duruma geldikten sonra, yerli ve Avrupalı alacaklarının borçlarını garanti altına alma ve ödemelerin düzenli yapılması için birçok devlet kurumunun kurulması gerçekleşmiştir. Aşağıda ele alacağımız üzere, kurulan devlet kurumları Avrupalı devletlerin oluşturduğu konsorsiyumlar olarak teşekkül etmiş olsalar da ilerleyen dönemde Osmanlı Bankası ve Fransız sermayedarlar bu kurumlarda daha etkin konuma gelmiştir. Buradaki en fazla borç ilişkisinin Fransa ile olması bu durumu açıklayabilir. Fakat aşağıda daha ayrıntılı inceleyeceğimiz gibi bu devlet kurumları, ilerleyen dönemde birçok Fransızın doğrudan iştirakine yardımcı olmuş ve bu kurumların da Osmanlı piyasasında güç kazanmasına vesile olmuştur. Aynı zamanda, asıl misyonlarının aksine diğer Fransız şirketleri gibi yüksek kâr amacı güderek Osmanlı geleneksel üretim sisteminin aleyhine faaliyetlerde bulunmuş aynı zamanda, yerel halkla da birçok problem yaşamışlardır.

¹⁴² Abdunnur Yıldız, "Osmanlı Devleti'nin Borçlanmasında Osmanlı Bankası'nın Rolü ve Önemi", **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, c. 10, sa. 36, İlkbahar 2011, s. 328. Fransızların aracı olduğu olan Osmanlı Borçları için bkz: **EK-1**.

1.7.1. Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin Kurulması Sonrasında Fransa ile Ticari İlişkiler

Fransız sermayesinin borç ilişkilerinden sonra etkinlik kazandığı ilk kurum Düyûn-ı Umûmiye İdaresi olmuştur. Osmanlı Devleti'nin 1854-1875 periyodunda aldığı borçlar 25.104.928 lira iken, 5 yıla ait dış borç ödemelerinin taksiti 13.200.000 liraya ulaşmıştır. Bunun yanında, devletin iç borçlar için de kaynak bulma zorunluluğu gittikçe zorlaşmış ve belli bir süre sonra Osmanlı Devleti borç ödemelerinin şeklinde değişikliğe gitmek zorunda kalmıştır. Dönemin Sadrazamı Mahmut Nedim Paşa tarafından ilan edilen bu yeni ödeme planına göre, Osmanlı maliyesi, borç taksitlerinin ve faizlerinin yarısını para ile ödemeyi kabul etmiş diğer yarısını ise %5'lik yeni hisse senetleri ile ödemeyi planlamıştır. Fakat bir süre sonra hükümet, bu taahhüdün de arkasında duramamış ve bütün ödemeleri durdurmak zorunda kalmıştır.¹⁴³

1876 Ramazan Kararnamesi ile Osmanlı maliyesi dış borç ödemelerini durdurduğunu açıklamasından sonra, diğer alacaklı ülkelerin temsilcileriyle görüşmelere başlandı. Fakat bu görüşmeler, 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sebebiyle kesintiye uğradı.¹⁴⁴ Ayrıca Sırbistan, Bulgaristan ve Karadağ'daki toprak kayıpları ve savaş tazminatı da sürece eklenince; Osmanlı'nın borçları savaştan sonra toplanan Berlin Kongresi'ne konu oldu. Fransız tahvil sahipleri, borçların durumunun görüşülmesi için murahhas olarak Kérarti'yi, İngilizler ise Hammond ve James London'u Berlin'e yolladı. Yapılan görüşmelerin sonucunda, İstanbul'da uluslararası bir komisyon kurulması ve borçların ödeme takviminin belirlenmesi konusunda

¹⁴³ Adip Roumani, *Essai Historique et Technique sur La Dette Publique Ottomane*, Paris, 1927, s. 94.

¹⁴⁴ Anlaşmaya göre Osmanlı Hükümeti'nden gümrük gelirleri, tütün, tuz, damga resmi ve alkol gelirleri, Kıbrıs Adasının safi geliri, Doğu Rumeli Vilayeti vergisi, patent vergisine yapılan zammın sonucu olarak çıkacak hasılat fazlası gibi gelirleri bu anlaşmaya garanti olarak göstermesi isteniyordu. Ayrıca bu gelirlerin toplanması için bir komisyon kurulması öngörülmüyordu. Bu yeni anlaşma ile borçlar indirime gidilecek gibi görünse de aslında Osmanlı maliyesini yeni borç yükü altına sokmaktaydı. Proje'ye göre 200 milyon değerinde 9.88'den ihraç edilecek %6 faizli konsolide bir borç mukavelesi imzalanıyordu. Bu anlaşmanın öncesinde İngilizlerin borçların birleştirilmesi için Avam Kamarası üyesi M. Hammord'u görevlendirmiş 6 Ekim 1875'te Osmanlı Hükümeti'nin aldığı kararlarda olduğu gibi mevcut tahvillerde ve kuponlarda hiçbir değişiklik yapılmadan faiz oranları düşürülerek bir konsolide borç sözleşmesi yapılmak istenmiş fakat bu proje de Fransızların itirazları yüzünden hayata geçirilememiştir: Haydar Kazgan, "İktisadi İlişkiler Düyûn-u Umûmiye", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, c.3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 698-699.

anlaşmaya varılmıştır. Fakat, daha sonra Rusların savaş tazminatı konusunda aceleci davranmaları sonucunda bu çalışma sonuçsuz kalmıştır.¹⁴⁵

Diğer taraftan, 1877-78 Rus Savaşı sırasında Galata Bankerleri, Osmanlı içerisindeki tekellerini koruma adına Bâbîâli'ye ekonomik anlamda yardım etmeyi sürdürdü. Çünkü, yabancı bir kurumun Osmanlı Devleti adına vergileri toplamasını kendi alacakları açısından tehlikeli buldular. Hatta bu amaçla, 1879 yılında belli gelir vergilerinin kendilerine tahsisi için Rüsûm-ı Sitte İdaresi kuruldu. Osmanlı Devleti ve Avrupalı alacaklılar, bu idarenin başarısız olacağını düşündüler. Oysa Rüsûm-ı Sitte İdaresi Başkanı Hamilton Lange kurmuş olduğu sistem sayesinde, altı vergi türünün Osmanlı yönetiminde uğradığı suistimalleri ve kaçaklıkları önlemeyi başardı. Yılda normalde 1.620.000 Osmanlı lirası hâsılat toplayacağı düşünülen idarenin, bunun 600.000 lirasını dış borç ödemelerine ayırabileceği varsayıldı. Hamilton Lange, yapmış olduğu çalışmalarla bu hedefe ulaştı ve Osmanlı tahvillerinin süratle değer kazanmalarını sağladı. Böylece Avrupalı sermayedarlar, Osmanlı Devleti'nin borç ödeyememesinin nedeninin ödeme gücünün olmayışından değil, kötü yönetimden kaynaklandığını anladılar. Bu aşamada, kendi denetimlerinde bir borç idaresinin kurulması için Berlin Kongresi uyarınca, Karadağ ve Yunan sınırı ihtilaflarını gündeme getirerek; Osmanlı Devleti'nin kendilerine öncelik vermesini sağladılar. Osmanlı Hükümeti ise; daha önce Yunan isyanı sırasında karşılaştığı durumu yaşamamak için yabancı alacaklılarla anlaşma yoluna gitmeye karar verdi. Yabancı

¹⁴⁵ Muharrem Kararnamesinde alacaklıların anlaşma sağlamasından önce, 1878 yılında Osmanlı alacaklıları için Paris'te kurulmuş olan bir Fransız-İngiliz komitesi borçların yapılandırma görüşmeleri için Fransız Comptoir de Tocqueville'yi görevlendirmişti. Tocqueville, Osmanlı borçlarının 6 Ekim 1875 tarihinde alınan kararlara uygun olarak birleştirilmesini öneriyordu. Tocqueville anlaşması adı verilen bu antlaşmaya göre, borçların emisyon fiyatları düşürülecek ve ödenmemiş faizler anaparaya dahil edilecekti. Bu şekilde birleştirilen bütün faizlere karşılık %5 faizli yeni tahvillerle değiştirilecekti. Bu projede Mısır vergisi karşılık olarak gösterilmiş, İngilizlere ait tahviller olan 1854, 1855 ve 1871 tarihli istikrazlar bu anlaşmanın kapsamı dışında bırakılmıştı. Neticede Osmanlı Hükümeti eski borçların ödenmesi için projenin onaylanmasından sonra 50 milyon ödeyecekti. Geri kalan tutarı ise 3 ay içerisinde ödeyecekti. Fakat bu proje hem Osmanlı Hükümeti hem de diğer alacaklılar tarafından uygun görülmedi. Fransızların Osmanlı borçlarının konsolide edilmesi için önerdikleri bir diğer anlaşma Fransız Bankası Comptoir d'Escompte'un sunmuş olduğu projeydi. Comptoir d'Escompte, Mısır vergisi %4 kapitalize edilerek Osmanlı İmparatorluğu'na vaktiyle aldığı borcun tasfiyesi için kullanılmak üzere 17 milyon sterlin verilecek ve Mısır vergisi İngilizlere bırakılacaktı. Aynı projeye göre 340.000.000 frank değerinde yeni bir konsolite borç anlaşması yapılacak ve bunun 100.000.000 franklık kısmı Osmanlı tahvillat hamillerine yüklenecekti. Ve borçların emisyonu %88'e indirilecekti. Bu anlaşma onaylanması için Fransızların İstanbul elçisi Fournier aracı olmuş, fakat bu proje de uygulanamamıştı: Kazgan, a.g.m., s. 699-670.

temsilcilerle Osmanlı Devleti arasında yapılan görüşmeler 13 Eylül 1881'den 19 Aralık 1881 tarihine kadar sürdü.¹⁴⁶

1881 yılının aralık ayında Muharrem Kararnamesi ile Osmanlı borçları bir miktar indirilerek ödeme koşulları yeniden düzenlenmiştir. Bunun yanında, yabancı alacaklılar adına devlet içerisinde vergi toplayacak yeni bir kurumun kuruluşunu Osmanlı Hükümeti kabul etmiştir. Yeni kurulan Düyûn-ı Umûmiye İdaresi, Osmanlı'daki tuz, balıkçılık, pul, ipek, tütün ve müskirattan alınan vergiler ve damga resmi gibi önemli gelirlerin toplanmasını üstlenmiştir.¹⁴⁷ Bu arada satın alınan devlet tahvillerinin %40'ı Fransa, %29'u İngiltere, %7,93'ü Osmanlı, %7,60'ı Hollanda, %4,70'i Almanya, %2,60'ı İtalya, %0,97'si Avusturya-Macaristan vatandaşlarına aittir. 1876 yılında Osmanlı Devleti'nin iflas etmesiyle borçların ödenmesi, Muharrem Kararnamesi'ne kadar durdurulmuştur.¹⁴⁸

İdare, Anadolu başta olmak üzere imparatorluğun birçok bölgesinde Avrupalı yöneticilerin bulunduğu örgütler kurmuştur. Tarım gelirlerinde artış ve gelişen ihracatla beraber Osmanlı Devleti'nin borçlarının tahsil edilmesi, bu idare sayesinde eksiksiz ve zamanında olmuştur. Osmanlı Devleti, yapılan düzenli ödemeler sayesinde ve tekrar Avrupa mali piyasalarından borçlanmaya gidebilecek seviyeye ulaşmıştır.¹⁴⁹

¹⁴⁶ Rûsum-ı Sitte İdaresi: İpek, içki, tütün, balık avı, damga ve tuz vergilerinden oluşan idareye verilen isimdi. Osmanlı Devleti, Galata Bankerleri ve Osmanlı Bankasından almış olduğu avansları bu altı adet gelir kaynağına dayandırıyor. Rûsum-ı Sitte İdaresi devlet dışı bir kuruluş olmasına rağmen devlet gibi vergi toplamaktaydı. 6000'e yakın çalışanı olan idarenin başında daha önce Romanya Maliyesini düzenleyen Hamilton Lange getirilmişti: Kazgan, a.g.m., s.700-702.

¹⁴⁷ Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, Yurt Yayınları, Ankara, 1987, s. 20.

¹⁴⁸ Muharrem Kararnamesi (H,1312) Devlet-i Âliye Matbaası İstanbul, 1-7 madde., Saffet Kartopu, "Düyûn-ı Umûmiye İdaresi ve İdareyle İlgili Görüşler", **Global Journal of Economics and Business Studies**, c. 1, sa. 2, 2012, s. 35. Merkezi İstanbul'da bulunan Düyûn-ı Umûmiye İdaresi yabancı alacaklıları temsilen 5 ülke üyesi ile yerli alacaklıları ve Galata Bankerlerini temsil eden toplamda 7 azadan oluşmaktaydı. Yabancı ülke alacaklıları, İngiliz, Hollandalı, Fransız, Alman ve Avusturyalı alacaklılardan oluşmaktaydı. Bunların dışındaki bir üye Osmanlılardan, bir üye ise Galata bankerlerini temsilen bulunuyordu. Üyelik süresi 5 yıl olmakla beraber, Başkanlık süresi 5 yıl süre ile İngiliz ve Fransızlara dönüşümlü olarak verilmişti: Jacques Thobié, **La France Et L'Est Mediterraen Depuis 1850 Economie-Finance-Diplomatique**, İstanbul 1993, s. 353-354.

¹⁴⁹ Muharrem Kararnamesi ile Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne Osmanlı Borçları ana parasının 117.080.957 lira olarak tespit edilmiştir. Bunun %5'i oranında bir faiz hakkı tanınmıştı. Düyûn-ı Umûmiye İdaresi eğer anaparanın %5'i olan 5.850.000 lirayı aşan bir hasılat sağlarsa bu aşan kısım devletin bütçesine aktarılacaktı. Ancak idarenin yıllık topladığı miktar, 1.728.000 ile 2.549.000 lira arasında oynamıştır. 1903 yılından sonra eski faizi düşük borçlar yerine daha yüksek tahviller çıkarma konusunda hükümet ile borç idaresi anlaşmış ve ana para değerinde bir miktar indirim yapılmıştır. 1854 yılından 1875 yılındaki iflas ilanına kadar borçlanma gelirleri 127 milyon Osmanlı lirası olmuştur.

Bu durum sonucunda Avrupalı ortaklar, kurumun düzenli borç toplamadaki başarısını görmüş ve borç idaresinde daha etkinlik kazanmanın yollarını aramışlardır. Düyûn-ı Umûmiye'nin yıllara göre tahsil ettiği gelirler, borçların taksitlerinin ödenmesi için yeterli olmuştur. Hatta bazı yıllar gelirler fazla vermiş, sadece 1886,1887 ve 1888 yıllarında gelirler borçları karşılamaya yetmemiştir.

Osmanlı'daki Fransız sermayesi için de yeni bir dönem anlamına gelen Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kurulması ardından, 1/13 Ocak 1882 tarihleri ile 28 Şubat 12 Mart 1887 tarihi arasında hazırlanan rapora göre, idarenin geliri para ve altın değerinde aşağıdaki tabloda gösterildiği şekilde tezahür etmiştir.

Tablo-1.5: Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin 1882-1887 Yılları Arası Gelirlerinin Altın Karşılığı

Yıllar	Para (lira)	Altın karşılığı
1882-1883 (14 ay)	263.451.457	259.506.470
1883-1884	199.373.236	195.216.035
1884-1885	208,698,512	206,127,772
1885-1886	199.817.778	197,662.422
1886-1887	192.064.551	189.817.811
Toplam	1,063.407.556	1.048.330.462

Kaynak: AMAEF, CADN, 166 PO, Serié É, Dossier 374, 1888 yılında Paris'te Borçlar İdaresi'nin yayımladığı rapor, s. 3.

Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kurulmasından Cumhuriyet'in ilanına kadar olan dönemde ise bu idarenin aracılığıyla alınan borçların toplamı 155.778 bin Osmanlı lirası ve 56.664 bin İngiliz lirası, 78.960.000 mark ve 540.000 franktır. Hazineye giren para daha az olmakla beraber, idarenin kuruluşundan itibaren eski döneme göre daha hızlı borç alınmaya devam edilmiştir. (Bulutoğlu, **a.g.e.**, s. 89-91). Özellikle devlet tahvilleri sonucu yapılan borçlanmaların hemen hepsi yatırım dışı giderlerin karşılanması için kullanılmıştır. Ayrıca Kırım Savaşı, 93 Harbi gibi savaşlar yanı sıra Sırp ve Karadağ isyanı gibi iç çatışmalar da devletin gelirlerinin artmasına sebep olmuşlardır: Şevket Pamuk, **Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme...**, s. 121.

Kurumun vergi toplamada gösterdiği başarı, Fransız konsoloslarının yazışmalarında görülmüştür. Buna göre, Fransız mali raporlarından, idarenin gelirlerini toplamak için etkin bir sistem kurulduğunu fakat Osmanlı para birimindeki istikrarsızlıklardan dolayı frank veya sterline çevrilen Osmanlı para birimlerinin gelirlerde kayıplar ortaya çıkardığı anlaşılmaktadır.¹⁵⁰

Tablo-1.6. Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin 1882-87 Yılları Arasında Giderleri ve Altın Karşılığı

Yıllar	Para (lira)	Altın karşılığı
1882-1883	7.784.357	7.632.593
1883-1884	5.179.929	8.084.660
1884-1885	9.024.427	8.797.288
1885-1886	3.766.513	3.680.218
1886-1887	3.019.661	2.953.35
Toplam	28.774.889	28.170.148

Kaynak: AMAEF, CADN, 166 PO, Serié E, Dossier 374, 1888 yılında Paris'te Borçlar İdaresi'nin yayımladığı rapor, s. 11.

Düyûn-ı Umûmiye İdaresi, kurmuş olduğu sistemle etkin bir vergi toplama kurumu olmuş, Osmanlı borçlarının konsolide edilmesi ve ödenmesinde öncü duruma gelmiştir.¹⁵¹ Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ndeki kurul üyeleri genelde yabancılardan oluşmakla beraber, Fransızların ağırlıkları mevcuttur. Avrupa sermayesini temsil eden bu kişiler, genelde resmi görevlerinde bulunan kişilerden seçilmişlerdir. İdare

¹⁵⁰ 1888 yılında kurumun yayımladığı rapora göre Osmanlı para birimleri olan mecdiye, beşlik, altılık gibi madeni paraların gelir kayıplarına yol açtığı bu yüzden istenilen düzeyde Osmanlı Hükümeti'ne pay ayırlamadığı belirtiliyordu. Bkz. AMAEF, CADN, **166 PO, Serié E**, Dossier 374, 1880 tarihli Düyûn-ı Umûmiye raporu, s. 8-10.

¹⁵¹ Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin 1885 yılı itibarıyla yabancı bankalara ödemiş olduğu borç tutarı 15.739.095.848 frank olarak hesaplanmış bu miktarın 9,651.203.908 frankı Londra, 4.943.125.604 frankı Amsterdam, 278,367,663 frankı Roma, 869,396,671 frankı Osmanlı Bankası'na yatırılmıştı: AMAEF CADN, **166 PO, Serié E**, Dossier 376, 1888 yılında Paris'te Borçlar İdaresi'nin yayımladığı rapor, s. 30.

heyetinde bulunan Fransızların çoğu, kont ve baron unvanı olan, 1789 Fransız Devrimi sonrasında iktidardan uzaklaştırılan aristokratlardır. Örnek vermek gerekirse, idare yönetiminde bulunan Fransızlardan en önemlisi Düyûn-ı Umûmiye İdaresi Genel Müdürlerinden Kont d'Arnoux'tur. Bu dönemde kendisinin başkanlığında Fransızlar idareye tamamen egemen olmuşlar, Almanya'nın borçlar idaresinde yönetim kurulu başkanlığı yapması gerektiği çünkü borç miktarında Fransız ve İngiliz hisselerinin diğer alacaklı devletlerin miktarının altına düştüğü gibi itirazlara rağmen kendisi bu duruma olanak tanımamış, Osmanlı Bankası temsilcileri ile birlikte borçların düzenlenmesi, gelir gider hesaplamalarının yürütülmesi konusunda tam yetkili olarak çalışmıştır. Bu devirde kendisinin Fransız Dışişleri Bakanlığı ile yapmış olduğu yazışmalarda gelir idaresinin tam teşekküllü çalıştığını, gelirlerde eski yıllara göre kayıp durumunun en aza indirilmeye çalışıldığı, Alman borç alacaklarının yönetimden yetki istedikleri bu durumun hakem heyeti tarafından borçların incelenmesinden sonra Fransız tahvil paylarının daha fazla olduğu için reddedildiği, bu durumun dışında personel istihdamı konusunda sancaklara gönderilen yönetici personelin Fransız olmasına ihtimam gösterdiklerini belirtmiştir.¹⁵²

¹⁵² Kartopu, a.g.m., s. 36. 1891-92 yıllarına ait raporlara göre Düyûn-ı Umûmiye İdaresi yönetim kurulu başkanı Aubaret olmuş, İngilizleri temsilen M. Caillard, Almanları temsilen H. Gerlich, C. Férié, Avusturya-Macaristan'ı temsilen Princig de Herwalt, İtalyanları temsilen F. Mancardi ve Osmanlı Devleti'ni temsilen Hamdi Bey yönetimde bulunmuştur. Aynı raporda mevzuat gereği yönetim kurulu başkanlığının bir dönem Fransızlarda, bir dönemde İngilizler olmak üzere paylaşılacağı belirtilmiştir (AMAEF, CADN, **166 P0, Serié E**, Dossieur 376, 1892 yılında İstanbul'da hazırlanan Düyûn-u Umûmiye hesap defteri, s. 2). Léon Berger Fransız tahvil sahiplerinin temsilcisi olarak 1902-1907 yılları arasında Düyûn-ı Umûmiye İdaresinin başkanlığını yürütmüştür. (AMAEF, CADN, **166 PO, Serié E** Dossieur 376, 12 Ağustos 1904 tarihli Léon Berger tarafından Fransa Dışişlerine çekilen telgraf). Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nde çalışan personelin sayısı yıllara göre artış göstermekteydi. Örneğin; 1895 yılında idareye bağlı 4518'i Müslüman, 297'si gayrimüslim Osmanlı vatandaşı ve 54'ü Avrupalı olmak üzere 4869 personel çalışmaktaydı. 1900 tarihinde ise personel sayısı 4472'si Müslüman, 317'si gayrimüslim ve 55'i Avrupalı olmak üzere 4743'tü. 1912 yılında ise personel sayısı 8931 kişiydi, 3279 kişi ise geçici personeldir. (Charles Morawitz, **Osmanlı Maliyesi**, Maliye Tetkik Kurulu Yayınları, Ankara, 1978, s. 192). I. Dünya Savaşı arifesinde idarenin yönetiminde pek bir değişiklik olmamıştır. J. de le Bouliniere Fransız tahvil sahiplerinin temsilcisi olarak yönetim kurulunun başındaydı. İngiliz ve Hollanda tahvil sahiplerini Sir Adam Block, Alman tahvil sahiplerini R. Pritsh, Avusturya-Macaristan temsilcisi Le Chavalier N. Janko, İtalyan temsilcisi olarak Le Marquis Al Thedoli, Osmanlı Bankası temsilcisi olarak A. Nias, Osmanlı tahvil sahiplerini temsilen ise, Hüseyin Cahit Bey bulunmaktaydı. (Erdoğan Keskinliç, "Düyûn-u Umûmiye İdaresi", **Devri Hamid, c.I.**, Haz: Metin Hülagü, Gülbadi A, v.d., Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 2011, s. 498). Birinci Dünya Savaşı sırasında Fransız ve İngiliz temsilciler 1914 yılı itibarıyla İstanbul'dan ayrıldılar. Bu aşamada İngiliz, Fransız ve İtalyan sahiplerinin alacakları, barış anlaşması imzalanıncaya kadar ayrı bir hesapta saklanmışlardır. Savaşın sona İtilaf devletleri ve Osmanlı Bankası temsilcileri Sevr anlaşmasının ilgili maddeleri uyarınca Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin temsilcileri olarak kaldılar. Osmanlı Devleti, Almanya ve Avusturya-

Bu arada, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nde bulunan temsilcilerin çoğunun aynı zamanda Osmanlı'da faaliyet gösteren Fransız iştiraklerinin yönetiminde bulduklarını da belirtmek gerekir. Örneğin Fransız temsilcileri, Selanik-İstanbul, İzmir-Kasaba, şam-Hama demiryolu hatlarının yönetimlerinde bulunmuşlardır. Aşağıda yeri geldikçe bunlara ayrıca değinilecektir.¹⁵³

1.7.2. Tütün Reji İdaresi'nin Kurulması Sonrası Fransız Sermayesi

Fransız sermayesinin, Osmanlı Devlet'inde gelişiminde etkili olan kurumlardan birisi de Tütün Rejisi'dir. Tütün Rejisi, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi gibi borçların tahsili için kurulmuş bir kurum olduğu için, Fransızların bu kurumda etkili olması doğaldı. Böylece tütün tekeline eline alacak bir kurum, diğer sektörlere de yatırım yapılması için fırsatlar doğuracaktı. İleride göreceğimiz gibi, Tütün Rejisi yöneticileri birçok Fransız iştirakinde bulunmuşlardır.

Osmanlı Devleti, önce tütün gelirlerinin toplanması amacıyla R s m-u Sitte İdaresi'ne yetki vermişti. Daha sonra Galata Bankerleri tarafından oluşturulan tütün idaresi, Osmanlı tütünlerin toplanmasının özelleştirilmesi konusunda hükümetle görüşmelere başladı. Yapılan anlaşmaya göre, kurulacak tütün idaresi Osmanlı maliyesine yıllık 800.000 liralık bir sabit ücret ödeyecekti. Ayrıca şirket, elde ettiği kârdan imtiyazı aldığı ilk 10 yılda %30, son 20 yılda ise %50 oranında Osmanlı Hükümeti'ne pay verecekti.¹⁵⁴

Macaristan Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ndeki temsilciliklerini yitirmişlerdi. Ayrıca İngiliz, Fransız ve İtalyan temsilciler kendilerinin yönetimde bulunmadıkları yıllarda alınan kararların geçersiz olduklarını ilan ettiler. Bkz. Donald Blaisel, **Osmanlı Maliyesinde Avrupa Mali Denetimi "Düyûn-ı Umûmiye"**, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1979, s. 177.

¹⁵³ Blaisel, **a.g.e.**, s. 177.

¹⁵⁴ Kurdukları Tütün şirketi'nin sermayesi her biri 22 liraya bölünmüş 200.000 hisseden oluşan 4.400.000 liraydı. Aynı zamanda 22 liralık %5 faizli 360.000 adet tahvil piyasaya s r lm şti. Bu 360.000 tahvilin 340.000 Galata Bankerleri tarafından ödenecek, 20.000 tahvile denk gelen 440.000 lira ise Osmanlı hazinesine borç olarak verilecekti. Tahvillerin faiz ve amortismanları 14 yıl boyunca yıllık hazineye ödenmesi gereken 800.000 lira için kullanılacaktı (**Le Temps**, 8 Ağustos 1881, nr. 7412, gazetenin sayfa sayısı bulunmamaktadır). 1881 yılında Galatalı Banker M. Leonidas Baltazzi ile hükümet arasında imzalanan bu mukavele için Maliye Nezâreti tarafından bir komisyon kuruldu. Komisyon tütün idaresinin özelleştirilmesini savunuyor fakat Düyûn-ı Umûmiye İdaresi yetkililerinin

Bu arada İstanbul'da Avrupalı sermayedarlar, Reji İdaresi'nin kendilerine verilmesi ile ilgili hükümetle pazarlıklar yaptı. Özellikle tütün rekoltelerinin, Avrupa kurallarının ve personelinin etkisi altında kayda değer kazanımlar gerçekleştireceğini ve şirket hissedarlarının kârlarının daha hızlı artacağına ümidini taşıdılar.¹⁵⁵ 1882 yılında, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi, hükümet ve şirketin kurucuları arasında yapılan uzun müzakereler sonucunda varılan uzlaşmaya göre şirketin yabancı müteşebbislerin eline geçmesi artık devletin onayına kalmıştı. Görüşmelerde, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi adına Fransız delege MM. Gabriel Aubaret, Avusturyalı delege Zwiedinc; kurulacak şirket adına Osmanlı Bankası Müdürü M. Emile Deveaux, hükümet adına Maliye Bakanlığı'ndan M. De Wettendorf bulunmaktaydı. Yapılan anlaşmaya göre, hükümetin alacağı telif hakkı 750.000 liraya sabitlenecekti. Yine yapılan anlaşmaya göre, tütün tekeli üç zaman dilimine ayrılarak, birinci aşamada gelirin bölüşümü Düyûn-ı Umûmiye %35, Hükümet %30, şirket %35 şeklinde olması öngörülmüştü. Daha sonra ikinci ve üçüncü dönemde sırasıyla %30, %27,5 ve %35 olarak ayarlanacaktı.¹⁵⁶

Tütün Rejisi imtiyazını elde eden uluslararası konsorsiyumda başı Osmanlı Bankası çekmiştir. Dönemin gazetelerinde Osmanlı Bankası'nın öncülüğündeki uluslararası sermayenin devletin gelirini artırmayı hedeflediği ve kamu borcunun elde ettiği geliri artıracığı şirkete de büyük kârlar bırakacağı savunulmuştur.¹⁵⁷

tepkisini çekeceği endişesiyle Maliye Nazırı Komisyon Başkanı Server Paşa'nın isteğiyle bu mukavele iptal ediliyordu: Filiz Dığıroğlu, **Memalik-i Osmaniye Duhanları Müşterekü'l-Menfaa Reji Şirketi Trabzon Reji İdaresi 1883-1914**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2007, s. 31
¹⁵⁵ **Le Temps**, 14 Kasım 1881, nr. 7510.

¹⁵⁶ Wettendorf ikinci dönemdeki hükümet adına olan azalmayı kabul etmedi. Çünkü kendisi borçlar ödendikçe hükümetin payının %42 dolaylarına çıkacağını hesaplamıştı. Daha sonra hükümet ikinci dönemde sabit ücrette olacak 25.000 sterlinlik bir artışla yüzdeleri kabul etmeye razı oldu. Komisyonun kâr dağıtım tablosu üç tarafın temsilcileri tarafından onaylanarak hükümetin tasdikine sunuldu. (**Le Temps**, 27 Aralık 1882, nr. 7916). Yeni kurulacak Avrupalılardan oluşan şirket ile Osmanlı Hükümeti arasındaki görüşmeler sonucunda Osmanlı'nın alacağı yıllık 800.000 liralık ücret ve maksimum tütün satışından elde edilecek amortisman payı hakkında ihtilaflar yaşandı. Server Paşa'nın yürüttüğü görüşmelerde Osmanlı Devleti'nin yıllık alacağı amortisman payı %50'den %66'a çıkarılarak bu sorun çözüldü. Ayrıca yeni kurulacak şirket, İtalyan Tütün Rejisi'nin başarılarından ve rekolte paylarındaki yükselişlerden bahsederek Osmanlı Hükümeti'ni uluslararası bir konsorsiyum için ikna etmeye çalışmaktaydı: **Le Temps**, 5 Aralık 1881, nr. 7533.

¹⁵⁷ **Le Capitaliste**, 14 Şubat 1883, nr. 7, s. 105.

Bu aşamadan sonra, Tütün Rejisi 1883 yılı mayıs ayında kurulmuş ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin izni ile tütün gelirini toplama imtiyazını alan çok uluslu bir şirket olarak ortaya çıkmıştır. Daha sonra, Osmanlı idaresi tarafından tasdiklenen bu imtiyaz, 10 Ocak 1883 yılında La Régie Co-Intéressée des Tabacs de L'Empire Ottoman (Osmanlı Reji İdaresi) şirketine verilmiştir. Şirketin sermaye grupları arasında Banker S. Bleichröder, Viyana'da Anstald Kredi Grubu ve Osmanlı Bankası bulunmaktadır. İmzalanan sözleşme ile şirket, 27 Mayıs 1883 tarihinde kurulmuş, imtiyaz fermanı 28 Mayıs'ta çıkarılmış ve 19 Temmuz 1883'te Reji Nizamnamesi onaylanmıştır.¹⁵⁸

Tam olarak şirketleşme işlemlerini tamamlayan Reji Şirketi, 1884 yılında bir Osmanlı Şirketi olarak faaliyet gösterecek olup, imtiyazı 1914 yılına kadar sürecektir. Bunun yanında kurulacak şirket, elde ettiği gelirlere karşılık borç idaresine yıllık 750.000 lira ödeme yapacaktır. Şirket başlangıçta 100 milyon franklık bir sermayeye sahip, her biri 500 franklık 200 bin hissedenden oluşmuş, her bir hisse 250 franklık yarım hisseye bölünmüştür.¹⁵⁹ Şirketin bu dönemde oluşturulan yönetim kurulunda; Paris Komitesi Başkanı MM. Charles Mallet, Başkan Yardımcısı Charles Demachy, Londra Şubesi Başkanı Bruce, Osmanlı Bankası Müdürü M. Deveaux, Du Crédit Mobilier Viyana adına Müdür Ziffer, Almanya Konsolosluğundan Testa, İstanbul'dan Baltazzi ve Torni ve Baron Zwiedineck'ti. Ayrıca Yönetim Kurulu'nda bir Osmanlı komiseri de bulunacaktır.¹⁶⁰ Reji şirketi toplamda, 12 kişiden oluşacaktır. Alınan karar gereği, bu 12 kişinin 5 tanesi İstanbul'da ikamet etmek zorundadır.¹⁶¹ Ayrıca, Şirketin Paris, Londra, Berlin ve Viyana olmak üzere dört komiserliği bulunacaktır.¹⁶²

Reji, Osmanlı İmparatorluğu'nun yerli tütün üretim ve tüketiminde tüm denetimi elinde bulundurmuştur. Doğu Rumeli Vilayeti hariç¹⁶³, Osmanlı sınırları

¹⁵⁸ Melda Yaman Öztürk, Nuray Ertürk Keskin, "Tütün Sektöründe Yabancı Yatırım: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak", **Çalışma ve Toplum Dergisi**, sa.37,2013/2, s. 95.

¹⁵⁹ AMAEF, CADN, **Document Diplomatiques, Affaire de Finance, 166 PO/E**, Dossier 376, 30 Nisan 1909. Düyûn-ı Umûmiye İdaresinin izni ile kurulan Tütün Rejisinin kuruluşu için bkz. **EK-2**.

¹⁶⁰ **Le Journal des Finances**, 13 Ekim 1883, nr. 41, s. 648.

¹⁶¹ AMAEF, CADN, **Document Diplomatiques, Affaire de Finance, 166 PO/E**, Dossier 376, 30 Nisan 1909, s. 4.

¹⁶² **Le Capitaliste**, 18 Şubat 1885, nr. 7, s. 104.

¹⁶³ Şarkî Rumeli Vilâyetinde tütünden alınan vergiler vasıtalı olarak alınan vergilere dahildir. Tütünün işletilmesi ve üretilmesi için belirli koşullar şart koşulmuştur. Bu aşamada gerek Şarkî Rumeli'de

içerisinde bütün vilayetlerde, ülke içinde tüketime ayrılan bütün tütünlerin üretim, satın alınması, depolanması ve işlenmesi ayrıca sigara üretimi ve satışını devlet adına reji şirketi yapmıştır.¹⁶⁴ Büyük banka gruplarının denetiminde bulunan tütün rejisi, bünyesinde binlerce kişi çalıştırmış ve yılda 100.000 lirayı aşkın öşür getiren, ihracatta her yıl birinci olan bir tarım ürününün tekeli elinde bulundurmıştır.¹⁶⁵

Bağdat ve Musul gibi bandrol sisteminin geçerli olmadığı vilayetlerde de Reji İdaresi, devlete ait tütün gelirlerini toplamıştır. Lübnan ve Girit eyaletleri, bu tekel dışında tutulmuştur. Reji şirketine bırakılmış olan gelirler, mamul tütün satışları, ruhsat gelirleri, ihraç edilen tütünden alınan resimler, sigara, enfiye, çığneme tütün ithalatından elde edilen gümrük giriş resimleri, Bağdat-Musul geliri, faiz ve öteki vergi gelirleridir.¹⁶⁶

Tütün rejisi ile Fransız sermayesi ilişkileri, çok uluslu bir şirket olması nedeniyle rejinin önemli bir ortağı olan Osmanlı Bankası vasıtasıyla olmuştur. Bunun yanında, her ne kadar Avusturya ve Almanya sermayedarlarının reji şirketinde etkin oldukları görünse de Fransızların Osmanlı Bankası yönetiminde olmaları, aynı

üretilen tütün gerekse ithal edilen tütün Rüşumat dairesine bildirilmesi gerekmektedir. Tütünün işlenmesinde ise, Rüşumat dairesinden izin alan ve dairenin daimî nezâretinden çalışan fabrikalar sorumlu olacaktır. Ayrıca yerel halktan herhangi birisi izinsiz olarak tütün işlenmesine müsaade edilmeyecektir. Tütün'ün satılması için de bandrol sisteminin uygulanmış, bandrolsüz satış yapılması yasaklanmıştır. Ayrıca Tütün satıcılarının Rüşumat İdaresi tarafından verilmiş ve her sene yenilenmesi zorunlu olan patent sahibi olmak mecburiyeti getirilmiştir. Yine gümrük vergisi alınmış olsa bile yabancı sigaraların başka vilayetlere sevkinde bandrol yapıştirılması zorunlu tutulmuştur: Mahir Aydın, **Şarkî Rumeli Vilayeti**, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara, 1992, s. 74-75.

¹⁶⁴ Tiğince Oktar, **Osmanlı Devleti'nde Reji Şirketi**, Bilim Teknik Yayınevi, İstanbul, 1992, s. 51.

¹⁶⁵ Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş...**, s.23.

¹⁶⁶ Melda Yaman, Öztürk; Nuray Ertürk, Keskin, "Rejiden günümüze Samsun'da tütünün sosyo-ekonomik etkileri: Kalkınma arayışında karşılaştırmalı bir analiz", **Tübitak Sobag Proje 11K107,2012, 1-450**, s. 139. Yapılan anlaşmaya göre; tütün satıldıktan sonra elde edilecek kârdan, Devlet'e %30, Reji ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne %35'lik pay kalıyordu. Bir milyon liraya kadar olan paylarda ise hükümet payı %39, Reji payı %34, Düyûn-ı Umûmiye payı %27 idi. Reji idaresi yıllık tahsilatının 750.000 Osmanlı Lirasını Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne bırakacak, işletme giderleri ve temel araç-gereç masrafları düşüldükten sonra hissedarlara ödenmiş sermaye üzerinden %8'lik faiz aktarılacaktı. Kuruculara %5 oranında komisyon ödemesi yapıldıktan sonra, kalan meblağ Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne, Reji İdaresi ve Osmanlı Hükümeti'ne, yukarıdaki zikredilen oranlar üzerinden paylaşılacaktı. (Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş...**, s. 24). Rüşum-ı Sitte gelirleri ile Doğu Rumeli Vilayetinin ödediği yıllık verdi, 50.000 Osmanlı lirasına kadar ulaşan Tömbeki Vergisi ve Kıbrıs gelirlerinden arta kalan meblağ Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne bırakılıyordu. Dolayısıyla tütünün, Reji vasıtasıyla işletilmesinden elde edilecek kazançların ilgili taraflarca, Osmanlı Hükümeti, tahvil sahipleri ve reji şirketi arasında dağıtılması kararlaştırılmıştır: C. Morawitz, **a.g.e.**, s. 228.

zamanda Reji İdaresi'nin Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nden çıkması, Fransızların rejide etkin olduklarını gösterir. Fransız büyükelçisinin ve konsoloslarının reji hakkındaki yazışmalarını ihtiva eden raporlar, reji faaliyetlerinin düzenli takip edildiğini göstermektedir. Ayrıca, İstanbul büyükelçisinin Dışişleri Bakanlığı ile yapmış olduğu yazışmalarda, rejinin gelir-giderleri ve yerel halkla yaşamış olduğu sorunları, yapmış olduğu personel harcamalar ayrıntılı şekilde rapor edilmiştir. Nitekim Reji İdaresi'nin elde edeceği gelirin Reji İdaresi, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi ve Osmanlı Hükümeti arasında paylaşılıyor olması, Fransız yatırımcılarını dolaylı olarak idare üzerinde söz sahibi yapmıştır.¹⁶⁷ İlerleyen dönemde, Fransız sermayesi, Reji'deki gücünü artırmak amacıyla Fransız banka konsorsiyumlarını işletmeye ortak etmiştir. Nitekim, Tütün rejisini oluşturan Avrupalı finansörlerin arasına 1884 yılında Crédit Lyonnais Bankası da girdi. Böylece Crédit Lyonnais Bankası sayesinde Fransızların Tütün Rejisi'nde hakimiyeti daha da artmıştır.¹⁶⁸

Fransızlar, Reji İdaresi'nin kârlı bir kazanç kapısı olduğunu kısa zamanda anlamışlar, sermaye ağırlıklarını artırmak için girişimlerini hızlandırmışlardır. Dönemin gazetelerinde şirket kurulalı henüz bir yıl olmasına ve türlü zorluklara sahip olmasına rağmen, tarifelerin ve tütün rekoltesinin arttığı ve gelecekte şirketin gelirlerinin artacağı belirtiliyordu.¹⁶⁹ Nitekim 1885 yılının temmuz ayından sonra, şirketin gelirleri 7 milyon kuruşa yükselmiştir.¹⁷⁰

¹⁶⁷ AMAEF, CADN, **Document Diplomatiques, Affaire de Finance, 166 PO/E**, Dossier 376, 30 Nisan 1909.

¹⁶⁸ **Le Journal des Finances**, 12 Nisan 1884, nr. 15, s. 235. Tütün Rejisi şirketinin çıkarmış olduğu tahviller ilk etapta yabancı bankacılar tarafından toplanmıştı ve Osmanlı Menkul Kıymetler Borsası'nda şirketin tahvilleri için satış işlemi gerçekleşmiyordu. Bu durum daha çok halkın alım gücü olanakları ile ilgiliydi. Ayrıca bazı borsa uzmanları şirketin 2 ya da 3 yıl temettü dağıtamayacağını söylüyorlardı. Ve şirketin Osmanlı'da tütünün çok tüketilmesine rağmen kg başına tütün vergisinin diğer ülkelere göre düşük olduğu için şirketin çok kârlı olmayacağı kanaatindeydiler. Örneğin, 1884 yılında kişi başı tütün üretiminin Avusturya'da 1,479, Almanya'da 1.053, Fransa'da 1, İtalya'da 0,750, Türkiye'de ise 0,250 olduğu, bu nedenle tüketim ile üretimin uyummadığı ve kaçakçılığın diğer ülkelere göre daha yaygın olduğu vurgulanmaktaydı: **Le Capitaliste**, 31 Aralık 1884, nr. 44, s. 851.

¹⁶⁹ **Le Capitaliste**, 26 Ağustos 1885, nr. 34, s. 529. Bu 1884 yılının aynı dönemine göre %50'lik bir artışa tekabül ediyordu. Şirketin 1884-85 yılındaki gelir kaybı 186.635 lira yani 4.241.725 frank olarak hesaplanmıştı. Gelirler 7.048.400 frank, kâr ise 2.806.675 frank olmuştu. Gelirlerin %10,10'u sermaye için tutulmuş, %8,37 tahvil sahiplerine %6'sı faiz, %2,37'si'de temettü eki olarak ödenmişti. Bu arada Reji'nin hükümetin yıllık garanti parası olan 750.000 lirayı azaltma isteği olmuş, fakat hükümet bunu kabul etmemiştir: **Le Capitaliste**, 26 Ağustos 1885, nr. 34, s. 532.

¹⁷⁰ **Le Capitaliste**, 4 Kasım 1885, nr. 44, s. 692. Mısır'daki gümrük tarifelerinin değişmesi nedeniyle 1886 yılında şirketin gelirlerinde düşüş olmuştur. Özellikle Mısır ihracat vergilerinin tütün idaresinin

Reji idaresi, tütün tekeline aldıktan sonra Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ndeki elemanlarla çalışmaya devam etti. İlerleyen yıllarda, iki kurum arasındaki koordinasyon sürekli olarak bir artış gösterdi. Reji'nin faaliyetlerine başladığı 1887 yılında toplam çalışan sayısı, 5602 iken, 1889 yılında 8814'e çıktığını görüyoruz. Üst kademe yöneticilerine yüksek maaşlar veren Reji İdaresi, kurumun başkan ve başkan yardımcılarını Osmanlı Bankası, demiryolu şirketleri ve yabancı bankalarda iş deneyimi olan kişilerden seçmiştir.¹⁷¹

Şurasını belirtmek gerekir ki, Osmanlı halkında reji hakkında oluşan genel kanı; tütün tekelinin reji idaresinde olmasının zararlı olduğudur. Reji İdaresi ve halk arasında özellikle kaçakçılık¹⁷² konusunda sıkı bir savaş başlamıştır. Halkın direkt şikayetlerinin yanında, Osmanlı meclisinde nazırlar ve milletvekilleri, şirket hakkında halkın birçok şikayetini dile getirdi. Özellikle 1908'de Meşrutiyetin ilanından sonra

kuruluşundan önce 150.000 lira ile sınırlandırılması ve bu nedenle şirketin gelirlerinde 115.000 liralık bir açık oluşmuştu. Şirketin yönetim kurulu hükümetin kaçakçılıkla mücadelede şirkete yeterince destek olmadığını ve Balkan yarımadasında yaşanan olaylarında genel tüketim koşullarını önemli ölçüde değiştirdiğini, şirketin bu aşamada daha fazla zararı olduğunu belirtiyorlardı. (**Le Capitaliste**, 20 Ocak 1886, nr. 3, s. 35). Aynı yıl şirketin açıkları 100.000.000 franklık sermaye içerisinde sermayenin %6,5'una denk gelen bir miktar olan 6.565.016 franka yükselmişti. Şirket bu aşamada Osmanlı Devleti'nin almış olduğu garanti ücret konusunu tekrar gündeme getirdi. Şirketin 1885 yılında aktif bilançosu toplamı 103.95.000.000 frank iken, 1885-86 yılında ise bu bilanço 108.01.000.000 franka yükselmişti. 1884-85 yılları arasında 32.06.000.000 toplam harcama yapılmışken, 1885-86 yılları arasında 39.78.000.000 franklık bir harcama yapılmıştı. (**Le Capitaliste**, 15 Aralık 1886, nr. 50, s. 791). Reji idaresi Mısır'daki kayıplarını görüşmek üzere Paris'te bir toplantı gerçekleştirdi. Son rapora göre; Mısır'daki yıllık tütün kaybı 18.000 lira olarak hesaplanmıştı. Toplantı sonucunda Osmanlı Hükümeti'ne verilecek para konusunda baskı oluşturulmasını ve Mısır'daki halkın Rejiye karşı eğitilmesi konusunda kararlar alınmıştı: **Le Temps**, 10 Ekim 1887, nr. 9361.

¹⁷¹ Reji, kurumsallaşma aşamasında Osmanlı tebaasına da birçok iş olanağı sağlamıştı. Fakat diğer taraftan önceden açılmış tütün fabrikalarının kapanmalarına neden oluyordu. Yeni geliştirilen denetim faaliyetleri ve tek el uygulamaları ve kalite standartları çoğu fabrikanın kapanmasını beraberinde getirmiş ve girişimcileri zarara uğratmıştı. (Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş...**, s. 26-27). 1883'te 500 kadarı fabrika işçisi olmak üzere yaklaşık 4500 kişiye istihdam sağlayan Reji şirketi çalışanlarının sayısı; 1887'de 5600'e, 1889'da 8.800'e yükselmiştir. Bkz. Öztürk, Keskin, "Tütün Sektöründe Yabancı Yatırım: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak" ..., s. 97.

¹⁷² Osmanlı Devleti'nde tütün kaçakçılığı genelde organize olmamış ve daha çok silahlı kişiler ve gruplar tarafından çifçiden alınan tütünün gümrüklerin bulunduğu merkezlere götürür gibi göstererek, bağlantılı bulunan bazı çiftliklerde veya evlerde gizlenmesi yoluyla gerçekleştirilmekteydi. Daha sonra tütünü dağlık ve tepelik arazilerden geçirerek kontrolten uzak kıyı bölgelerine nakledip gemilere ve kayıklararla kaçakçılık yapılmaktaydı. Özellikle Rumeli bölgesinin denizlerle çevrili olması kaçakçılığın yapılmasını kolaylaştırıyordu. Daha sonra kaçırılan tütün küçük miktarlar halinde tütüncü esnafına veya kefilsiz kıyıci denilen gruba satılmaktaydı. Kaçakçılık yapılırken korucularla silahlı çatışmaya giren kaçakçılar birçok ölümlü olaya karışıyorlardı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Fehmi Yılmaz, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Tütün: Sosyal, Siyasi ve Ekonomik Tahlili (1600-1883)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul, 2005, s. 132-135.

açılan yeni parlamentoda, dönemin Ticaret Nazırı Reji için, “*Osmanlı Devleti’nde reji kadar memlekete zarar ve ziyarı olan başka bir kurum yoktur*” demiştir. Bu açıklama Reji İdaresi tarafından protesto edilmiştir.¹⁷³

Şirketin Osmanlı vatandaşları arasındaki kötü imajının Fransızlar tarafından da önemsendiği anlaşılmaktadır. Nitekim, Fransız Ticaret Bakanlığı tarafından bu hususta bir araştırma şirketine anket yaptırıldığı ve bu anketin neticesinde reji hakkındaki şikayetlerin çokluğu belirtilmiştir. Aynı zamanda şirket yönetimi, 1908 anayasasının ilanından sonra Osmanlı Devleti’nin yabancı sermayeye kötü baktığı konusunda uyarılmış, bu durum nedeniyle Fransızlar, Viyana ve Berlin’de çeşitli araştırmalar yaparak, diğer devletlerle iş birliği yapmalarının şirket için daha uygun olacağını belirtmişlerdir.¹⁷⁴ Bu amaçla, 10 Nisan 1909 tarihinde Berlin’deki Fransız elçiliğinden çekilen telgrafa göre; Baron Marshall ve Monsieur Constant’ın bu iş için bir araya geldiklerini ve Avusturya’dan Baron Aerenthal’in henüz teklifi gözden geçirme aşamasında olduğunu, yine İtalyan Marquis Pallavicini’nin İstanbul’daki Fransız elçiliğine ve tütün rejisine yeni kurulacak ortaklık için gönüllü olduğunu belirtmiştir. Ayrıca 15 Nisan’daki bir telgrafa göre, İstanbul’daki Fransız elçisi, dönemin sadrazamı Rıfat Paşa’nın görüşlerini almış; hükümetin, Osmanlı Devleti’nin denetiminde bir devlet tekelden ziyade, Avrupalı sermayedarların oluşturacağı konsorsiyuma daha sıcak baktığını bildirmiştir.¹⁷⁵ Reji İdaresi’nin yapmış olduğu uygulamalar ve kazanmış olduğu haksız kârlar yüzünden Osmanlı Devleti’nce kabul görmediği, II. Meşrutiyetten sonra, rejinin daha denetimli bir organizasyona dönüştürülmesi için çaba harcadığı anlaşılmaktadır.¹⁷⁶

¹⁷³ AMAEF, CADN, **Document Diplomatiques, Affaire de Finance, 166 PO/E**, Dossier 376, 30 Nisan 1909, s. 5.

¹⁷⁴ AMAEF, CADN, **Document Diplomatiques, Affaire de Finance, 166 PO/E**, Dossier 376, 30 Nisan 1909, s. 6.

¹⁷⁵ AMAEF, CADN, **Document Diplomatiques, Affaire de Finance, 166 PO/E**, Dossier 376, 30 Nisan 1909, s.6. Reji Şirketi’nin 1908 yılına kadar elde ettiği kârlar **EK-3**’de gösterilmiştir.

¹⁷⁶ Reji İdaresi Cumhuriyetin kuruluşu ile 13 Haziran 1923 tarihinde imzalanan anlaşma uyarınca sermayesini 40.000.000 franka çıkaracak anlaşma imzaladı. Bu anlaşmanın 8. maddesi uyarınca devlet mali yılın bitiminden 3 ay önce bildirmek kaydı ile 40.000.000 frank’ı ödediği takdirde şirketi millileştirebilecekti. Hükümet 1925 yılının mali senesinin başında 1924 yılının Ekim ayında Reji şirketine el konulacağını reji şirketine bildirdi. Reji şirketi bu paranın ödenemeyeceğini düşünürken, 28 Şubat 1925 tarihinde şirketin parası ödenerek devletleştirildi. 2 Mart 1925 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 558 sayılı “*Tütün İdaresi Muvakkatesi ve Sigara Kâğıdı İhisarı Hakkında Kanun*” başlıklı kanun ile tütün faaliyetleri devlet tekeline alındı: Fatma Doğruel, Suut

Görüldüğü gibi, Fransız sermayesinin etkin olduğu şirketlerden biri olan Reji İdaresi, Osmanlı Bankası aracılığı ile Fransız sermayedarların faal oldukları bir devlet kurumu olmuştur. İlerleyen dönemde, Fransız bankalarının Reji İdaresi'nde yönetime katılmaları; Fransızların bu şirketteki gücünü ve etkisini artırmıştır. Dönemin Fransız raporlarına bakıldığında; Reji İdaresi, tütün tekeline sahip olduğu için halk ile üretim faaliyetleri ve satış konusunda birçok anlaşmazlık yaşamış fakat etkili bir vergi toplama sistemi kurduğu için Fransızlar açısından kârlı bir yatırım olmuştur.

1.8. Fransız Sermayesinin Osmanlı Piyasasında Etkinlik Kazanması ve Şirketleşme Süreci

Osmanlı Devlet kurumlarında Fransız sermayesi etkinliğini artırdıkça şirketleşme süreci daha hızlı bir aşamaya geldi. Şirketleşmenin süreci, doğal olarak tek bir etken ile gerçekleşmeyeceği gibi, farklı faktörler Fransız sermayesinin Osmanlı Devleti'ne yatırım yapmasına sebebiyet vermişti. Sadece, dünyadaki konjonktürel eğilimlerden başka, siyasi nüfuz isteği, borç ilişkileri, konsolosların ve aracılardan piyasa araştırmaları; Fransız sermayesinin Osmanlı Devleti'nde zemin kazanmasında etkili olmuştur. Fakat yaptığımız incelemelerde, İngiliz ve gelişen Alman sermayesinin etkisinin Fransızları Osmanlı Devleti'ne biraz daha ehemmiyet vermeye sevkettiği söylenebilir. Buradaki en can alıcı nokta olan konsolosların yapmış olduğu saha çalışmaları ve 1890 yılından itibaren Fransız Dışişleri Bakanlığı'nın siyasetinde yapmış olduğu değişiklik, Osmanlı'da Fransız sermayesinin şirketleşme sürecini hızlandırmıştır

Osmanlı Devleti'nde Fransız sermayesinin şirketleşme faaliyetleri, İngiltere hariç, tutulmak üzere diğer Avrupa ülkelerinde göre erken başlamıştır. Direkt yatırımlar Anadolu'da 19. yüzyılın ortalarında başlamıştı. Fakat İngilizler, Süveyş Kanalı'nı ele geçirmekle beraber Ortadoğu ve Kuzey Afrika'daki yatırımları ve

Doğruel, **Osmanlı'dan Günümüze Tekel**, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul 2000, s.133.

şirketleşmeyi domine etmiştir. 1914 yılında gelindiğinde, direkt yatırımların %50 kontrolü Fransız şirketlerinin elindedir.¹⁷⁷

Osmanlı Devleti'nde ticaret odası kurma konusunda en çok çaba sarf eden ülkenin; Fransa olduğunu söyleyebiliriz. Fransa'nın 1884 yılında yurtdışına açtığı ilk oda olan, İstanbul'daki ticaret odası, Fransız tüccarlarının çıkarlarını korumak amacıyla kurulmuştur. Fransız Ticaret Odası, doğrudan Fransız resmi makamlarına bağlıdır. Ayrıca oda tarafından alınan bazı kararların bağlayıcılığı ve işleyişi noktasında Fransız hükümeti takipçi olmuştur. Örneğin; Fransız bandıralı gemilerin, Osmanlı limanlarında karşılaştıkları problemler veya tüccarların yaşadığı diğer problemlerde Fransız başkonsolosluğu konuya müdahil olabilmıştır. Böylece, Fransız tüccarların çıkarlarını korumak, onların zararlarını telafi etmek gibi hususlarda oda, resmî kurumlar nezdinde girişimlerde bulunmuştur.¹⁷⁸

Fransızlar, İstanbul dışında İzmir, Şam, Beyrut ve Selanik gibi önemli gördükleri şehirlerde de ticaret odaları kurdu. Fransız konsolosunun fahri başkanı olduğu odada idare meclisi ve üyeler, Fransız vatandaşı tüccarlardan oluşmaktaydı. Odanın en ilgi çekici mensupları muhabir üyelerdi. Muhabirler genelde, Fransız konsolosları, konsolos tercümanları veya Osmanlı Bankası, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi ve Tütün Rejisine bağlı memurlardan oluşuyordu. Bu üyelerin amacı; Fransız çıkarlarını gözetmek, bağlı buldukları ülkelerdeki ticari, ekonomik ve üretim ilişkileri açısından odayı bilgi sahibi etmekti.¹⁷⁹

¹⁷⁷ Hamdi Kara-Nuri Yavan, "Les Investissement Direct Français en Turquie: évolution historique et distribution dans L'espace", **Les vertur de l'interdisciplinarité Melanges offerts a Marcel Bazin**, par Anne-Marie Grange, Pernelle Grandjean et Alain Reynaud, par Anne-Marie Grange, Pernelle Grandjean et Alain Reynaud, Les Cahiers de L'Lateur Special, 2009. s.134-135.

¹⁷⁸ Odanın genel kurul toplantılarına fahri konsolos başkanlık etmekteydi. Oda her yıl faaliyet raporunu ilgili bakanlığa göndermekle yükümlüydü. Odanın çalışma tüzüğünü yine Fransız hükümeti belirliyordu. Fransa bütçesinden her yıl odaya 7000 frank ödenek verilmekteydi. Odanın çıkardığı *Revue Commerciale du Levant* adındaki dergi Osmanlı topraklarında yetişen üretilen mamul mallar hakkında ve Fransızların satabileceği ürünler hakkında bilgi verilmekteydi. Aynı zamanda oda, bünyesindeki Fransız şirketlerine ve tüccarlarına buldukları pazarların potansiyeli ve müşteriler hakkında ayrıntılı bilgiler sunmaktaydı. Bkz. Başak Ergüder, **Galata Hanları (1868-1945)**- Paranın Serüveni, Sav Sosyal Araştırmalar Vakfı, Kayhan Matbaacılık, İstanbul, 2011.

¹⁷⁹ Fransızların İzmir'deki diğer ticaret odası 1889 yılında kurulmuştu. Bu oda da çalışma sistemi açısından İstanbul'dakine benzemekle beraber, yıllık 5000 franklık bir gelire sahipti. Fransız Ticaret Odası'nın, Bursa ve Çanakkale'de iki ticaret komitesi bulunuyordu. Türkiye dışında ise; Kıbrıs'ta, Malta'da, Mısır'da, Bulgaristan'da, Romanya'da, Suriye'de, İran'da, Rusya'da ve hatta Kanarya

Fransızların şirketleşme çabaları, Osmanlı Devleti'nin dış ilişkilerdeki konjonktürel politika değişimlerinden büyük ölçüde etkilendi. Bu dönemde, Fransızların İstanbul sefiri Paul Cambon, daha çok misyonerlik faaliyetlerine ilgi göstermiş ve katolikler için kutsal mekanların korunmasını daha önemli bulmuş¹⁸⁰ ve ticari ilişkiler misyonerlik faaliyetleri açısından daha elzem görmüştür. Fakat Delcassé'ın Dışişleri Bakanı olduğu dönemde ise, Fransızlar, daha aktif bir politika izleyerek Osmanlı Devleti'ndeki sermaye gücünü artırmayı hedeflediler. Delcassé'ın Dışişleri Bakanlığı'na başladığı dönemde, Fransa'nın Osmanlı dış borçlanmasında payı %50'ye çıkmıştı. Fransızların genel olarak ekonomik gücünün arkasında Doğu Akdeniz'de bulunan ve sayıları 750 bin olduğu tahmin edilen Katolik müşterisi bulunuyordu. Fransızlar bu dönemde diğer devletlerle olan rekabetten ve milliyetçilik duygularının ağır basmasından dolayı; misyonerlik faaliyetlerini gözardı edip sermaye hareketlerini desteklemeyi öncelik haline getirdiler.¹⁸¹

Paul Combon'ın yerine Fransa'nın İstanbul sefiri olarak Aralık 1898'de göreve başlayan Ernest Constant, Fransız sermayesinin şirketleşme hamlelerinde önemli görevler üstlenmiş, ticari alanda şirketlerin kurumsallaşmalarına yardımcı olmuştur. Kendisi, Fransa'da önemli bir birikim ve geçmişe sahiptir. Constant, İstanbul'a gönderildiği sırada milletvekiliydi ve Fransız basınında önemli destekçileri bulunmaktaydı. Kendisi aynı zamanda Koloni Partisi lideri Eugène Etienne, Georges Clemenceau ve Başbakan Pierre Ernest Waldeck-Roussou gibi önemli kişilerle kuvvetli ilişkiler kurmuştur. Bu sayede İstanbul'da rahat ve bağımsız hareket eden bir kişi olarak tanınacaktır. Nitekim, Bağdat Demiryolu projesi gerçekleştirilirken Almanlarla ortak sayıda hisseye sahip olunmasını isteyen Dışişleri Bakanı Delcassé'ın aksine, kendisi hisse sahibi olmasını ve yardımcısı Pissard'ın yönetim kurulunda olmasını yeterli görmüştür.¹⁸²

Adalarında 40'a yakın muhabir üyesi vardı: Murat Koraltürk, **Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)**, Denizler Kitapevi, İstanbul, 2002, s. 21-24.

¹⁸⁰ Jerome Greenfield, "Gabriel Hanatoux and French Grand Strategy, 1894-1898", **The International History Review**, 38/3, 2016, s. 465.

¹⁸¹ L. Bruce Fulton, "France and the End of the Ottoman Empire", **The Great Power and the end of the Ottoman Empire**, Ed. Marian Kent, Frank Cass, London 1996, s.136-137.

¹⁸² L. Bruce Fulton, "France's Extraordinary Ambassador: Ernest Constant and Ottoman Empire, 1898-1909", **French Historical Studies**, 23/4, 2000, s. 603; Ünver-Hulkiender, **a.g.e.**, s.153.

Aynı zamanda bir iş adamı olarak hareket eden Constant, Leon Pissard'ı yanında İstanbul'a getirerek Düyûn-ı Umûmiye İdaresine yerleşmesini sağlayacaktır. Sefareti boyunca Osmanlı Bankası ve Reji Şirketi başta olmak üzere bütün Fransız iş adamları ile ilişkilerini canlı tutmuş ve devletten imtiyaz alınması konusunda iş adamlarına yardımcı olmuştur.¹⁸³

Şirketleşme konusunda Fransızlar, ticaret odasının raporlarını dikkate alıyor, konsolos raporlarına göre yatırımın yapılacağı alanlar ve kurulacak şirketler için bu yönde koordineli çalışıyorlardı. Önceleri bireysel tarzda yatırımcıların kurdukları şirketler, zamanla banka destekli konsorsiyumların oluşturduğu büyük sermayeli şirketlere dönüştüler.¹⁸⁴

Bu aşamada, şirketleşme konusunda yerel aracılardan yardımları da önemlidir. Nitekim birçok şirketin imtiyazı, yerel aracılardan satın alınarak elde edilmiştir. İleride şirketlerin faaliyetlerinde görüleceği gibi, birçok şirket yerel aracılardan belli kârlar karşılığında devir alınacak, kendilerine yönetim kurulunda hisse verilerek ya da belli ödemelerle imtiyazları şirketin yararına terk etmesi istenecektir. Bu aracılardan içinde nüfuzlu devlet adamları olduğu gibi, sıradan Osmanlı tebaası girişimciler de bulunmaktadır. Fransız sermayesi, bu ilişkiler ağını iyi bir şekilde tesis etmiş ve birçok sektörel şirketleşme hamlesinde yerel yatırımcıların desteğini almıştır.

Görüldüğü gibi, sermaye birikimini tamamlamış olan Fransa, öncelikle bireysel yatırımcılar aracılığı ile Osmanlı Devleti'nde yatırımlar yapmaya başlamış daha sonra Osmanlı kurumlarına yerleşerek örgütlü bir biçimde Osmanlı ekonomisi içerisinde faaliyetlerini yürütmeye başlamıştır. Buradaki öncelikli amaç; borç ilişkileri sayesinde devleti kendisine bağımlı kılmak ve yatırmış olduğu sermayeyi maksimize bir kâra dönüştürmektir. Ayrıca Osmanlı Bankası, Düyûn-ı Umûmiye ve Tütün Rejisi gibi devlet teşekküllerinde önemli mevkiiler edinen Fransızlar, yerel destekçilerinin yardımlarıyla şirketleşme aşamasına geçmişlerdi. Fransız olağanüstü elçileri, ticari

¹⁸³ Ernest Constant bu ticari kabiliyeti yüzünden Osmanlı'da lakabı %12 olarak geçmiştir: Fulton, a.g.m., s. 687-690.

¹⁸⁴ Batı sermayesinin yaptığı yatırımlar, Osmanlı Devleti'nin yaptığı hem devlet hem de özel sermaye teşebbüslerinin çok üzerindeydi. 1883-1913 arası yerli sermayenin kurduğu 45 şirketin toplam sermayesi 110 milyon Osmanlı lirası iken, bu tarihler arasında yabancı yatırımcıların kurduğu şirketlerin toplam sermayesi 1 milyar Osmanlı kuruşu idi: Eldem, **The History of Ottoman Bank...**, s. 121.

kapasiteyi geliştirme ve şirket yatırımcılarını desteklemede olağanüstü yetkilere sahiptiler. Bu aşamada, Fransızların kurmuş oldukları şirket iştiraklerine sektörel olarak göz atmak, yapmış oldukları yatırımların niteliklerini ve kâr transferlerini anlamamıza yardımcı olacaktır.



İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI ULAŞIM HİZMETLERİNDE FRANSIZ SERMAYESİ

2.1. Fransız Sermayeli Ulaştırma Şirketleri

Fransız sermayesi, ilk olarak yatırımlarını dünyadaki trend doğrultusunda ulaştırma alanında yaptı. İlk olarak Osmanlı Devleti'nde demiryolu yatırımlarına önem verilmiş olsa da Fransız sermayesi deniz ulaştırma şirketleri ve deniz fenerleri yapımı ile Osmanlı piyasasına girdi. Münferit yatırımlar olarak görünen bu yatırımlar, 1890'dan itibaren demiryolu, liman yapımı gibi daha stratejik yatırımlara dönüştü.

2.1.1. Mesajeri Maritim Şirketi (Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales) ve Osmanlı'daki Faaliyetleri

Avrupa'da başlayan buhar makinası devrimi, öncelikle küçük liman kentlerini, ardından denizaşırı bölgelerdeki pazarların Avrupa'ya bağlanmasını kolaylaştırdı. Fransızlar, ilk dönemlerde her ne kadar teknolojik anlamda İngilizlerin gerisinde kalsalar da zamanla teknolojisini geliştirip 1860'lardan sonra rekabete hazır hale geldiler.

Fransızların 1830 yılında Cezayir'i işgal etmesi sonrası, yeni sömürge ile Marsilya Limanı arasında posta ve mal taşımacılığı için buharlı gemilere ihtiyaç artmıştı. Fransa'daki bazı özel buharlı gemi şirketleri, bu taşımacılığa talip oldu; fakat o dönemdeki devletçi politikalar yüzünden posta taşımacılığı, devletin tekelinde kaldı. İlerleyen dönemde, devletin bu konuda yetersiz kalması ve Akdeniz gibi geniş bir coğrafyada özel teşebbüse ihtiyaç duyulması tartışılmaya başlandı. Çünkü İngilizler ve Avusturyalı müteşebbisler, devlet desteği ile Akdeniz'de birçok limanla ticari ve posta taşımacılık faaliyetlerini geliştirmiş ve Fransa geri planda kalmıştı. Bu aşamada, parlamentoda aynı zamanda tüccar, sanayici iş çevrelerinde bu durumun sebepleri araştırılmış, Akdeniz'in tamamında işleyecek bir buharlı nakliyat şirketi kurulması kararı alınmıştı. Fransız müteşebbisler bu dönemde uluslararası taşımacılık şirketi kuracak sermayeye sahip olmadıkları için; Le Service Maritimé Postal de l'Etat adlı

şirketin devlet eliyle kurulması sağlandı. Şirket, Fransız Posta İdaresine bağlanmıştır. Bu şirket, 1837'den 1851'e kadar İstanbul ve diğer liman şehirleri arasında yapılan posta taşımacılığı görevini yürüttü. Fakat, Fransız Deniz Kuvvetleri'nin bir alt birimi olarak çalıştığı için gerekli olan mal ve ticari faaliyetler ikinci planda kaldı ve yeterince iyi yürütülemedi. Fransız Hükümeti, nihayetinde İngilizlerin o dönemde ticari işleri daha çok özel sektöre devretme politikalarını örnek alarak, buharlı gemi kumpanyalarının şirketleşmesini ve yaygınlaşmasını desteklemeye başladı.¹⁸⁵

Bu karara rağmen, Fransız Hükümeti, Marsilya ve İstanbul arasındaki işletmenin devlete ait olmasını istiyordu. Bu arada özel posta şirketinin Rostand kumpanyasına havale edilmesi düşünüldü ise de devletin ve şirketin çıkarları Akdeniz'de çakışacağı için vazgeçildi. Bu aşamadan sonra Rostand kumpanyası, Messagerié National'a birleşme için teklif götürdü. Messagerié National kumpanyasının sahibi Ernest Simon, Akdeniz posta taşımacılığı için devlete daha önceden bir proje sunmuştu. Böylece iki şirket, birleşerek daha büyük bir taşımacılık şirketi kurmak için anlaştı. 1851 yılında, İkinci Cumhuriyetin ilanından sonra, liberallerin Fransız yönetiminde daha etkin hale gelmesi sayesinde bu taşımacılık ve posta işlerinin özel bir şirket olarak kurulan Mesajeri Maritim Kumpanyası'na (Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales) verilmesi kararlaştırıldı.¹⁸⁶

Şirket, Fransa'da kurulan en büyük buharlı gemi şirketi olması sayesinde Kızıldeniz, Basra Körfezi, Akdeniz ve Karadeniz gibi önemli ticari güzergahlarda Fransız sermayesinin çıkarlarına hizmet etti ve kısa sürede bu bölgelerde etkin bir deniz işletmesi oldu. Nitekim, dönemin gazetelerinde Tancrede isimli Mesajeri National vapurunun yeni oluşturulan İstanbul, Suriye ve Mısır hattında faaliyete başladığı ve Hayfa'ya uğradığı yazmaktaydı. Bu hattın kuruluşu ile Akdeniz'e komşu

¹⁸⁵ Süleyman Uygun, **Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)**, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Sakarya, 2013, s. 6-7.

¹⁸⁶ Uygun, **a.g.t.**, s. 32.

ülkelerin Asya, Afrika ve Avrupa ticaretine yeni bir ivme kazandıracığı belirtiliyordu.¹⁸⁷

Fransız vapur kumpanyası, faaliyet alanlarını 1851-1857 arasında Akdeniz-Karadeniz ve Aşağı Tuna, 1857-1861 Güney Amerika, 1861-1869 arası Hindistan-Çin ve Japonya, 1881'de Avustralya olacak şekilde dünya geneline yaymayı başardı. Osmanlı Devleti özelinde ise; 1853-56 Kırım Savaşı'nda Fransız donanmasına yardım eden kumpanya, Osmanlı sularında faaliyetlerini genişletti. Bu dönemden sonra Osmanlı Devleti ve Fransa arasındaki ticari faaliyetler hızla arttı.

Şirketin uğrayacağı sabit iskeleler ve yol güzergahları belirlendi. Buna göre, buharlı gemiler 10 günde bir Malta'dan İstanbul'a (Marsilya-Malta-Siroz-İzmir-Midilli-Çanakkale-Gelibolu-İstanbul); 15 günde bir Malta üzerinden İskenderiye'ye, 20 günde bir de İzmir üzerinden Suriye'ye (İstanbul-İzmir-Rodos-Mersin-İskenderun-Lazkiye-Trablus-Beyrut-Yafa-İskenderiye) seferler düzenleyecekti.¹⁸⁸

1852 yılında III. Napolyon'un imparatorluğunu ilan etmesinden sonra Messagerié Kumpanyası hissedarlarının onayıyla, şirketin ismi değiştirilerek Mesajeri Maritim İmperyal Kumpanyası (La Compagnie des Services Maritimes des Messageries İmperyal) oldu. Bu durum 1870 yılına yeniden Cumhuriyet ilan edilinceye kadar devam etti. Şirket bu tarihten sonra Karadeniz'e açılma imkânı da buldu.¹⁸⁹ Şirketin Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetleri Kırım Savaşı sayesinde daha da

¹⁸⁷ Akdeniz'de ticaret yoğunlaşınca, deniz posta taşımacılık şirketinin kurulmasını isteyen sanayici, tüccar ve iş adamları, ticaret odasının da görüşlerini alarak bu faaliyetin özel sektöre havale edilmesini sağladılar. Özellikle İngiliz Peninsular & Oriental ve Avusturya Lloyd Kumpanyaları örnek alınarak oluşturulan şirket, bünyesine Fransız posta idaresindeki gemileri ve Rostand şirketini de katmıştı: **Le Journal des débats**, 21 Ağustos 1852.

¹⁸⁸ Şirket, hükümetin belirlediği güzergâhı izlemek zorundaydı. Ayrıca hükümetle yaptığı anlaşma gereği belirlenen hatlarda posta evraklarını ücretsiz taşımakla yükümlüydü. Asker ve devlet görevlileri taşınmasında %30 indirim uygulayacaktı. Bunun yanında Lazaristler, Misyonerler ve Charité Kardeşler gibi Katolik mezhebine mensup kişiler bedel ödemedi yolculuk yapabilecekler, yemek ve içme gibi ihtiyaçları şirket tarafından karşılanacaktı. Yine şirket, altın, gümüş gibi değerli madenleri taşımayı bedava üstlenmişti. Tüm bunlara karşılık şirkete devlet tarafından 10 yıl boyunca 3.000.000 frank hibe verildi. Bu hibe 10 yıldan sonra her yıl 100.000 frank eksik olacak şekilde devam edecek, 20. yılda 2.000.000 frank, toplamda 54,5 milyon frank almış olacaktı. Ayrıca olası bir savaş durumunda şirkete ait gemiler devlet tarafından kullanılacaktı. Şirketin buharlıları, motorları ve deniz ekipmanları iktisat bakanlığının atayacağı kişiler tarafından denetlenecekti. Kumpanya, devlete ait 13 buharlı gemiyi satın alacak, bunlar için devlete 3.350.000 lira ödeme yapacaktı: Uygun, **a.g.t.**, s. 38-41.

¹⁸⁹ Fransız vapur kumpanyası, 1852 tarihinde alınan bir kararla anonim bir şirket haline getirilmiştir. Anonim şirketin sermayesi 24 milyon franktı ve 2400 hissedar arasında paylaştırılmıştı. Doğal olarak

arttı. Özellikle asker taşımacılığı ve diğer hizmetlerde şirket etkin olarak yer aldı. Messagerié kumpanyası, Kırım Savaşı'ndan sonra gemi sayısını 43'e çıkardı aynı zamanda yoğun talebe yetişebilmek için çok sayıda gemi kiraladı. 1854 yılında taşıdığı asker ve mühimmat için devletten 4.433.415 frank, 1855'te 7.927.230 frank, 1856'da ise 3.553.148 frank teşvik almıştır. Yine bu yıllarda taşınan yolculardan ve eşya taşımacılığında elde edilen gelir 1854'te 5.120.249 frank, 1855'te 9.820.062, 1856 yılında 12.588.620 franka ulaşmıştır. Bu elde edilen kâr sonucunda Messajeri kumpanyasının sermayesi, 1855'te 60 milyon franka yükselmiştir.¹⁹⁰

Kırım Harbi sonrası, Osmanlı sularında faaliyetleri artan Mesajeri kumpanyasının İstanbul acentesi Jules Girette, Galata'da Kireçkapı İskelesi'nde rıhtım, antrepo ve dok inşaatı için imtiyaz aldı. Bu iskele, Mesajeri gemilerinin İstanbul'da demirledikleri liman haline geldi. Ayrıca, birçok kez Marsilya-Karadeniz arasında kaptan olarak çalışmış olan Marius Michel (Mişel Paşa), Osmanlı limanlarında kurulacak olan deniz fenerleri yapımının imtiyazını 1860 yılında aldı. Fenerler İdaresi, bu imtiyaz sayesinde Doğu Akdeniz, Boğazlar, Karadeniz, Kızıldeniz gibi denizlerin aydınlatma imtiyazını almış oldu.¹⁹¹

Osmanlı sularında ticaretini geliştiren şirket, 1864 yılında Karadeniz'de Samsun ve Trabzon gibi limanlarda önemli miktarlarda ticari potansiyele ulaştı. Şirketin düzenlemiş olduğu makbuzlarda, Samsun limanına 360 kalem mal taşıdığı anlaşılmaktadır.¹⁹² Ayrıca, şirketin 1865 yılında yayımlanan yıllık raporunda, aktif

sermayenin 1500 hissesi Messagerié National'a yani devlete aitti. Bunun yanında Albert Rostand 180.000 frank sermaye ile 180 hisseye sahipti. Daha sonraki dönemde anonim şirketin hisse sahipleri sayısı 4800'e kadar yükselmiştir. 1853 ve 1854 tarihlerinde şirket hükümetle anlaşarak Yunanistan, Fas, Tunus ve Cezayir gibi ülkelere posta taşımacılığı imtiyazları aldı. Bu sayede şirket daha da büyüyerek uluslararası alandaki rekabetini artırdı: Uygun, **a.g.t.**, s. 43-48.

¹⁹⁰ Mesajeri şirketi, Kırım savaşı, İtalya savaşı, Çin Çıkarması, Madagaskar'ın alınması, 1870 savaşı, Hindicini'nin alınması, Cebel-i Lübnan (Suriye) çıkarması gibi savaş ve işgallerde önemli lojistik faaliyetlerde bulundu. Örneğin 1860 yılında Cebel-i Lübnan çıkarmasında Le Jourdan adındaki Mesajeri İmperial vapuru hükümetin emri ile Cezayir limanından Suriye kıyılarına 512 kişilik bir orduyu taşımış, L'Aube isimli diğer vapur ise Cezayir'de geri kalan takviye birliklerin Cebel-i Lübnan'a götürülmesi için hazır beklemişti. Yine Messagerié Nationale kumpanyasına ait Hydaspe vapuru Suriye'ye lojistik destekte bulunmuştu. Yine Messajeri İmperiale şirketine ait Phare adlı geminin de 2000 kişilik bir Fransız askeri getirdiği dönemin gazetelerinde belirtiliyordu: **Les Journal des débats**, 30 Ağustos 1860.

¹⁹¹ Uygun, **a.g.t.**, s. 50-52.

¹⁹² AMAEF, CADN, **166 PO/Serié D**, Dossier Samsun.

varlıklarının 83.683.581 franka ulaştığı anlaşılmaktadır. Şirketin, 18.640 beygirlik 121.146 tonluk 63 gemisi bulunmakta ve 8.966.000 franklık bir taşınmazı mevcuttu.1865 yılındaki giderleri ise, yaklaşık 38.214.656 frank olmuştur. Şirketin gelirleri ise 41.046.708 27 frank olarak gerçekleşmiştir.¹⁹³

Bu dönemde Fransızlar, şirketi belli bir dönem destekledikten sonra sübvansiyonlarını azaltmaya başladı. Nitekim, Süveyş Kanalı¹⁹⁴1869'da açıldıktan sonra, bölgede birçok Mésajeri Kumpanyası'na ait gemi taşımacılık faaliyetleri yapmaktaydı. Fransızların sahibi oldukları Kanal Kumpanyası ile Mesajeri arasında tonaj problemleri yaşanmaya başlandı. Her devletin ayrı tonaj hesaplamalarından dolayı Kanal Kumpanyası ve büyük tonajlı gemileri olan Mésajeri Kumpanya'sı arasındaki anlaşmazlıklar mahkemeye intikal etti. Fakat bu dönemde, eski rejimin kalıntısı olarak görünen şirkete devlet destek vermedi ve Kanal Kumpanyası'ndan yana bir tavır sergiledi.¹⁹⁵ Bu dönemde devlet desteğinin kesilmesi; Osmanlı'daki bazı seferlerin azaltılmasına neden oldu.

¹⁹³ **Les Journal des débats**, 18 Haziran 1866, s. 4.

¹⁹⁴ Süveyş Kanalı'nın açılması Fransız Mütteşebbis Ferdinand de Lesseps'in etkin çalışmaları neticesinde 1869 yılında tamamlanmıştır. Kanal açılması sürecinde Akdenizde hakimiyet kurmak isteyen Fransa ve Kızıldenizde hâkim durumda olan İngiltere arasında şiddetli rekabet yaşanmıştı. Kanalin öncelikle hisselerini elinde bulunduran Fransız sermayesi Banker Rothschild'in başını çekmiş olduğu bir sermaye grubu tarafından yönlendiriliyordu. Nitekim 1858 yılında gerekli bütçeyi sağlamak için Mühendis Ferdinand de Lesseps'in Rotshchild'e başvurarak kanal için 200.000.000 franklık bir meblağa gereksinim duyduğunu belirtmişti. Kanalin açılması 15 Ağustos 1869 yılında tamamlandı. Büyük devletler arasında sorunların çözümünde İsmail Paşa'nın valilik dönemi kritik bir dönemeç oldu. Başta İngiltere'nin ve Osmanlı Devleti'nin kanalin açılması ile ilgili tereddütleri vardı. Fakat Fransızların özellikle de III. Napolyon'un baskısı ile Bâbüali ikna edildi. 1866 yılına gelindiğinde ise İngilizler kanalin açılmasına karşı çıkmaktan vazgeçtiler. Süveyş Kanalı'nın hisseleri Ferdinand de Lesseps tarafından satışa çıkarıldığında önce çok fazla rağbet görmedi. Mısır Hidivi İsmail Paşa ilerleyen süreçte ikna edilerek kumpanya bir Fransız-Mısır ortaklığına dönüştürülmüştü. Şirket, toplamda 500 franklık 400.000 adet hisseden oluşmaktaydı. Ve toplam sermayesi 200.000.000 franktı. Hisselerin satışında ise Fransa 22.000 kişi 207.160 adet hisse satın almıştı: S.C. Burchelli, **Building the Suez Canal**, American Heritage Publishing Co., Newyork 1966. s.85; Durmuş Akalın, **Süveyş Kanalı Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi**, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2015, s. 265-266. Süveyş Kanalı İnşası ve Şirket için ayrıca bkz: John Marlowe, **The Making of The Suez Canal**, The Cresset Press, London, 1964.

¹⁹⁵ Uygun, **a.g.t.**, s. 61-64. Bu yaşananlardan sonra Mesajeri ile devlet birlikteliği giderek zayıflamaya başladı. Fakat yine de Süveyş Kanalı'nın açılması şirketin aktif varlıklarının artmasını sağladı. 1874 yılında şirketin yıllık bilançosuna bakıldığında denizdeki varlıklarının 296.867 80 frank artarak aktif varlığın 108.525.522 frank dolaylarına ulaştığı görülüyordu. Şirketin 1874 yılında taşımış olduğu yolcu sayısı 116.746, mal ise 3.904.153 koli yani 315.110 tona ulaşmıştı. Toplam net gelir ise 252.663.796 frank olarak açıklanmıştı: **Les Journal des Finances**, Rapport du Conseil d'administration, 12 Haziran 1875.

Mesajeri, Marsilya-İstanbul hattını haftalık olarak 14 günde bir Piré üzerinden ve 14 günde bir İzmir üzerinden; Marsilya-İskenderiye hattını 14 günde bir, Cebel-i Lübnan (Suriye) dolaşımli hattı ise haftalık olarak, 14 günde bir İskenderiye üzerinden yaptı. Bunun yanında, 1857 yılından itibaren Akdeniz için verilen sübvansiyonlar kaldırıldı. Selanik, Trabzon, Tuna seferleri zorunlu olmaktan çıkarıldı. Aynı zamanda Süveyş Kanalı'nın posta taşıma imtiyazı da şirkete verildi.¹⁹⁶

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında, Karadeniz'deki ticaretin durma noktasına gelmesi nedeniyle Mésajeri Kumpanyası'nın gelirleri düşmüştür. Bu arada şirket, faaliyet alanlarını Avusturalya'ya kadar genişletmeye çalışmıştır. Şirket, ana merkezleri Paris ve Marsilya olmasına rağmen İstanbul, İskenderiye, İzmir, Beyrut gibi büyük liman kentlerindeki birinci sınıf acentelere daha fazla yetki ve sorumluluk verilmiştir. Bunların dışındaki Yafa, Mersin gibi küçük limanlardakiler ikinci sınıf acente kabul edilmiş ve birinci sınıf acentelere bağlanmıştır. Bu durum, şirketin mali olarak kârını artırdı. Nitekim şirket, 1880 yılına gelindiğinde 116.967 yolcu taşımış, devletin isteği üzerine bu yolcuların 3.017'si %30 indirimli, 1.917'si ücretsiz taşınmıştır. Mal ve eşya naklinde ise; 5.142.606 koli yani 402.436 tona ulaşılmıştır. Bu taşımacılıktan elde edilen gelir 201.993.188 frank olmuş, bunun 3.472.000 franklık miktarı şirket tarafından devlete bedava yapılmıştır.¹⁹⁷

Mesajeri Kumpanyası, Osmanlı Devleti ile yaptığı ticari faaliyetlerinden çok kaçakçılık faaliyetleriyle gündeme gelmiştir. Mesajeri Kumpanyasının Osmanlı Devleti'ne ait limanlarda yolcu, silah, mal kaçakçılığı yaptığı konusunda raporlar mevcuttur. Bu raporlar incelendiğinde; Osmanlı'da 19. yüzyılın sonlarına doğru artan iç isyanlarda Mésajeri Kumpanyası'nın bu eylemleri desteklediği, isyancıların yurtdışına çıkışlarına yardım ettiği, onlara silah tedarikinde aracılık yaptığı, aynı zamanda bazı tarımsal ürünlerinin yurt dışına izinsiz çıkarılmasında etkin rol oynadığı anlaşılmaktadır. Örneğin, Fransız nakliyat kumpanyalarının, Ermeni ve Rum isyancıları desteklemek amacıyla Marsilya üzerinden Osmanlı limanlarına göndermiş

¹⁹⁶ Fransız Hükümeti, 1876 yılında yapılan anlaşmada Mesajeri kumpanyasına desteğini daha da azalttı. Fakat kumpanyanın faaliyet alanı genişletildi. Bu dönemde İngilizlerin izlediği politikaları benimseyen Fransız Hükümeti, devlet sübvansiyonlarını azaltarak, posta ağlarını genişletmekteydi. Şirket ile devlet arasında yapılan anlaşma 22 Temmuz 1876 tarihinden itibaren yürürlüğe girecekti: Uygun, **a.g.t.**, s. 68.

¹⁹⁷ **Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics**, Compagnie des Messageries Maritimes Assemble General, 4 Haziran 1881, s. 314.

oldukları ürünlerle beraber, silah sevkiyatına aracı olduğu bilinmektedir. Özellikle Mésajeri buharlıları küçük tenha iskelelere yanaşarak mavna ve kayıklar aracılığıyla gece illegal silah sevkiyatı yaptıkları Osmanlı raporlarında birçok kez belirtilmiştir. Örneğin, 17 Mart 1895 tarihinde Adana Valisi Faik Bey tarafından Mésajeri Kumpanyası'nın 30 kadar silahlı Ermeniye Kıbrıs'a çıkardığı devlet yetkililerine bildirilmişti.¹⁹⁸

Aynı şekilde, Kasım 1889'da Pire'ye gönderilmek için Fransa'dan Mésajeri Kumpanyası'nın Moeris adlı gemisine yüklenen üç sandık silah, Selanik Limanı'nda yakalanmıştır. Osmanlı ülkesine girişi yasak olmasından ötürü, gümrük memurları tarafından el konulan 210 adet silah, Maçka ambarına gönderilmiş, silahların süngülü ve kasaturalı revolverlerden oluşması nedeniyle; Fransız Konsolosluğu'nun araya girerek silahları geri istemesi Dâhiliye Nezâreti tarafından reddedilmiştir. Bu durum, 1897 Türk-Yunan savaşı dolayısıyla Fransızların Yunanlılara destek verdiğinin açık bir kanıtı gibi görünmüştür. Yine Mésajeri Kumpanyası'nın Kırım adlı buharlı gemisiyle Pire'ye gönderilen ürünler arasında bir sandık fişek, İzmir Limanı'nda çıkmıştır. Mésajeri İzmir acentesi, fişeklerin iadesi için direkt Bâbîâli nezdinde girişimde bulursa da talep geri çevrilmiştir. Aynı durum 1906 yılında, şirketin Ekvator adlı buharlısının Mersin Limanı'nda çok miktarda silah ve fişekle yakalanmasıyla ortaya çıkmış, bu yüzden Adana, Beyrut, Aydın liman idareleri kaçakçılık konusunda uyarılarak daha dikkatli olmaları istenmiştir.¹⁹⁹

Bir diğer önemli sorun kaçakçılıktı. Özellikle, tütün kaçakçılığı konusunda şirket hakkında çok fazla şikâyet olduğu belgelere yansımıştır. Yukarıda belirttiğimiz gibi 1883'te Reji İdaresi kurulduktan sonra kaçakçılık artmış ve denetlenmesi zorlaşmıştı. Normalde, Fransa ile 1861 anlaşmasının 10. maddesine göre; Osmanlı ülkesinden tütün ihraç etmek isteyen Fransız tüccarı, Osmanlı tüccarlarının tabi oldukları nizâma bağlı olacaktı. Fakat Tütün Reji İdaresi kurulduktan sonra, tütün alımı ve satımının her hakkı reji idaresine verildiğinden; yerli tüccarların mallarını rejinin verdiği fiyattan daha fazla para veren yabancı tüccarlara satmaya sevk etti. Bunun yanında, İran'daki tütün rejisi'nin faaliyetleri son bulduğu için; İran'dan gelen

¹⁹⁸ BOA, **DH. SFR**, nr.172/11. Lef 1, 17 Mart 1895.

¹⁹⁹ Uygun, **a.g.t.**, s. 261-262.

tütün, kaçakçılığın artmasına sebep oldu. Osmanlı Reji İdaresi, damgasız olduğu gerekçesiyle İran'dan gelen tütünlere el koydu. Bu ortamda, tütün rejisinin en büyük nakliyatçısı durumunda olan Mésajeri şirketinin de zaman zaman kaçakçılık faaliyetlerine karıştığı anlaşılmaktadır. Mesela, 1896 yılında Mesajeri Kumpanyası'nın Guadalquivir adlı buharlısının İran'dan Siros'a aktarılacak üzere İstanbul'a getirdiği 100 balya tütün, mühürsüz bir şekilde şirketin İstanbul'daki deposuna indirilmiştir. Bu tütüne Galata Gümrüğü tarafından mühürsüz olduğu gerekçesiyle el konulmuş, fakat daha sonra itirazlar sonucunda geri verilmesi kararlaştırılmıştır.²⁰⁰ Yine Mésajeri buharlılarına binen yolcuların yanlarında yüklü miktarda tütün taşımaları problemlere neden olmuştur. Nitekim, şirketin Sydney buharlısıyla İstanbul'a gelen Tomas adlı bir Fransız'ın yanındaki bir çuval kaçak tütüne el konulmuştur.²⁰¹

Kumpanyanın dahil olduğu bir diğer önemli sorun, insan kaçakçılığı idi. Mésajeri vapurları, bazıları isyanlara katılan suçlu ve kaçağın başka ülkelere yasadışı çıkışına yardımcı olmuştu. Bu hususta şirket acenteleri, Ermeni ve Maruni simsarlarla iş birliği yaparak, bu gibi kaçak yolculardan önemli gelirler elde etmişlerdi.²⁰² Aynı zamanda, Anadolu'daki Ermeni isyanları sırasında birçok Ermeni isyancının, şirketin buharlıları ile Osmanlı Devleti'ne gizlice girdikleri anlaşılmıştır. Bir örnek verecek olursak; Mesajeri'nin Jourdain buharlısının emanetçisi olan Haçatar oğlu Agop'un, Amerika'dan Ermenileri kaçak yollardan Osmanlı'ya getirdiği anlaşılmış ve kendisi İzmir'de yakalanmıştı. Yine 1894 yılında Lübnan olayları dolayısıyla Beyrut Limanı'na gelen Mésajeri buharlıları, denetimlere rağmen, birçok Lübnanlıyı aldığı ve bu yüzden buharlı kaptanları ve kayıkçılar hakkında işlem yapıldığı bildirilmiştir.²⁰³

Görüldüğü gibi, Osmanlı Devleti'nde deniz ve posta taşımacılığı işi yapan Mésajeri Kumpanyası, Fransız Hükümeti tarafından bizzat kurulmuş ve desteklenmiş bir kurum olarak; Akdeniz ve Karadeniz'deki limanlarda insan ve yük taşımacılığı yaparak, deniz ticaretinde önemli bir potansiyel yakalamıştır. İlerleyen zamanda Fransız hükümetinin özelleştirme faaliyetleri ile sübvansiyonlardan mahrum kalan

²⁰⁰ BOA, **BEO**, nr.1337/100202, 9 Temmuz 1899.

²⁰¹ BOA, **ZB**, nr. 482/130, 28 Nisan 1908.

²⁰² Uygun, **a.g.t.**, s. 268.

²⁰³ BOA, **BEO**, nr.551/41285, 14 Ocak 1895.

şirket, Osmanlı denizlerinde insan ve mal kaçakçılığı yaparak gelirlerini dengelemeye çalışmıştır. Şirket, her ne kadar kendi hükümeti ile sorunlar yaşamış olsa da Fransızların desteklemiş olduğu birçok isyan hareketinde lojistik faaliyetlerinin Mésajeri tarafından yapıldığını görüyoruz.

2.1.2. Paquet Vapur Şirketi (Compagnié de Navigation Nacolas Paquet Ainé&Cié) ve Osmanlı'daki Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nde faaliyet gösteren bir diğer önemli Fransız taşımacılık şirketi Paquet'dir. Fransız Ticaret Odası başkanlığı yapmış Nicolas Paquet tarafından, 1860 yılında Marsilya'da kurulan şirketin Osmanlı'daki faaliyetleri ağırlıklı olarak İstanbul ve Karadeniz'e yöneliktir. Tam adı Compagnié de Navigation Nacolas Paquet Ainé&Cié olan şirketin faaliyet alanları; yelkenli ve buharlı gemileri kiralamak ve ticari malların alım-satımı ve taşıma işlemlerini gerçekleştirmektir. Şirket kurulduktan sonra, 1862 yılında La Languedoc adlı buharlı gemi satın alarak; 1863 yılında buharlı gemi kumpanyası olarak faaliyet göstermeye başladı.²⁰⁴ Şirket, İstanbul ve Karadeniz'e haftalık düzenli seferler yapmış, navlunun az olduğu zamanlarda 15 günde bir sefer düzenlemiştir. Genelde Marsilya'dan çarşamba sabahı çıkan Paquet vapurları, Çanakkale'ye uğradıktan sonra salı günü İstanbul'a ulaşmakta, Karadeniz'de buharlılar da sırasıyla Zonguldak, Samsun, Trabzon, Batum, Novorossiysk gibi limanlarına uğramaktaydı. Buharlıların tekrar İstanbul'a dönüşü 10 günü bulmaktaydı. Daha sonra Mudanya'ya uğrayan Paquet buharlıları Marsilya'ya dönmekteydi.²⁰⁵

Şirketin imtiyaz sahibi Nicolas Paquet, Fas'ta yapmış olduğu çalışmalar sayesinde buradaki Müslüman ve Yahudi tacirlerle iyi ilişkiler kurmuş ve şirketin büyümesi için Faslı sermayedarlardan destek almıştır. 3 Haziran 1863 yılında, şirketin yönetimine bu Faslı tacirleri dahil ederek şirketin adını Compagnié de Navigation

²⁰⁴ ANF., **LH.**, 2046/73; Süleyman Uygun, "Paquet Vapur Kumpanyası (Compagnie de Navigation Paquet) ve Osmanlı Ermenileri", **Atatürk Üniversitesi Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, sa. 56, Erzurum, 2016, s. 1341.

²⁰⁵ **La France Constantinople au Présence Française dans la Capitale Ottomane au début de 20é siècle**, Les éditions ISIS, İstanbul, 2002, s. 63.

Marocaine Nicolas Paquet&cié (Nicolas Paquet ve Fas Nakliyat kumpanyası) olarak değiştirdi. İlk aşamada, Fas'taki hacıları Mekke ve Medine'ye taşıyarak sermayesini geliştirmeye çalışan şirket, o dönemde yeni bir pazar olarak görünen Karadeniz'deki faaliyetleri gözlemlemeye başladı. Fransızlar adına 1857 yılından beri sadece Mésajeri Maritime Kumpanyası Trabzon'a uğramaktaydı. Bu dönemde, Fransız müteşebbisler tarafından tahıl deposu olarak keşfedilen Karadeniz limanları, petrol taşımacılığının da devreye girmesiyle önemli bir pazar haline geldi. Bu aşamada Paquet kumpanyası, Akdeniz'deki faaliyetlerine ek olarak, 1875 yılından itibaren Marsilya'dan Karadeniz'de Poti'ye kadar uzanan bir hattın açılmasına karar verdi. 1878 yılından itibaren ise, Karadeniz hattında düzenli seferler başlatıldı. Normalde hat üzerindeki ticaret, ilk yıllarda 2 adet 1000 tonluk gemi üzerinden yürütölmekteydi. Fakat Fransa ve Kafkasya arasındaki ticaret artışı ile birlikte 5 yıl sonra 1890 yılında bu hattaki ticaret hacmi 3000 tona ulaşmış oldu. 1890 yılından sonra, Batum'daki ticaret yoğunluğu Poti Limanı'na geçince şirket, İstanbul, Samsun, Trabzon ve Batum arasında faaliyetlerini artırmıştı.²⁰⁶

şirket, Karadeniz hattına başladıktan sonra Ermeni tüccar ve müteşebbislerle ortak faaliyetlere girişerek sermayesini 3.000.000 franka yükseltti ve adını N. Paquet Fas ve Ermeni Nakliyat Kumpanyası olarak değiştirdi. Akabinde, Karadeniz sularına dayanabilecek yüksek tonajda ve hızda yeni gemiler satın aldı. Bu gemilerin ilkinin adını ise, Armenia olarak koydu.²⁰⁷ Paquet Kumpanyası'nın, Karadeniz limanlarındaki acentelerinde istihdam edilen personelinin büyük bir çoğunluğunu da Ermeniler oluşturdu. Mesela, şirketin İzmir acentesi Arahtindji; Samsun'da Hekimyan Ohannes, kâtip Çamkenuyan, İşçi Cingözyan; Ordu acentesinde Kevork Dilciyan, Trabzon acentesinde Apik Mısırlıyan; Batum acentesinde Henri Garagnon gibi Ermeniler istihdam edildi. Aynı şekilde Ermeni isyanlarının baş gösterdiği vakitte diğer şirketler gibi Paquet şirketi'de, Ermeniler'e yaşadışı yardımlarda bulundu ve Ermeni isyanını destekledi.²⁰⁸ Özellikle yurtdışındaki Ermeni'lerin Karadeniz ve Doğu Anadolu'daki

²⁰⁶ **Le Journal des débats**, 14 Aralık 1890, s. 2.

²⁰⁷ Paul Bois, **Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)**, c. II, CCIM, Marsilya, 1988, s. 118-122, Uygun, a.g.m., s. 1344.

²⁰⁸ Süleyman Uygun, "Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri", **Gazi Akademik Bakış**, c. VIII., sa. 16, 2015, s. 126-127.

propaganda amaçlı birçok mecmuası ve posta yolu ile Paquet vapurlarınca taşındı.²⁰⁹ Bu propaganda desteğinin yanında birçok lojistik destek, şirketin vapurları tarafından yapıldı. Nitekim 8 Ekim 1893 tarihli bir belgede, 15 Ermeninin Marsilya'dan Samsun'a hareket etmek için Paquet vapurlarını kullandıkları ve yanlarında çok sayıda revolver ve fişek bulunduğu, bunların Samsun Limanı'nda yakalanmamak için kaçakçılarla anlaşmaya çalıştıkları Trabzon Vilayeti'ne bildirilmişti.²¹⁰

Aynı şekilde, 10 Eylül 1903 tarihinde Paquet Kumpanyası'na ait Anvers'ten Samsun'a gelen vapurdaki sandıkların içerisinde silahlar bulunmuş ve Rüsûmat Emaneti'ne bildirilmişti.²¹¹ Osmanlı'da daha ziyade Karadeniz ticaretiyle öne çıkan Fransız Paquet vapur şirketinin faaliyetleri, I. Dünya Savaşı sırasında daha çok Kuzey Afrika'da Tunus ve Cezayir'e yöneldi. Akdeniz ticareti ise; savaş dolayısıyla bir miktar düşüş göstermiş, fakat tamamen durmamıştı.²¹² Görüldüğü gibi Mésajeri Şirketi gibi Paquet Şirketi de Karadeniz başta olmak üzere Osmanlı'da birçok limanda faaliyetlerde bulunmuştur. Şirket, istihdam ettiği işçiler genelde Ermenilerden

²⁰⁹ Bu dönemde Amerika ve Avrupa'dan gönderilen birçok kitap ve mecmua askeri amaçla Ermenileri savaş için eğitme ve isyanlar için hazırlık yapılması amacını taşıyordu. Örneğin Amerikalı Ermeniler tarafından Karadeniz'deki Ermenileri eğitmek amacıyla savaş talimi kitapları yollanıyor. Bu kitaplar ve mecmualar Paquet buharlıları tarafından taşınıyordu: BOA., **Y.PRK. BŞK**, nr.33/80, 7 EKİM 1893; Uygun, "Paquet Vapur Kumpanyası...", s. 1348.

²¹⁰ BOA, **Y.PRK.ML**, nr. 6/49, 22 Ekim 1886.

²¹¹ BOA, **BEÖ**, nr.2137/160230,10 Eylül 1903.Şirketin yapısında 1909 yılında önemli bir değişim yaşandı. Nitekim şirketin sahibi M. Nicolas Paquet öldü ve yönetim kuruluna kardeşi MM. P. Paquet ve Damadı H. Giraurd geçti. (**Le Sémaphore algérien**, 28 Aralık 1909, nr. 587). 1912 yılından itibaren şirket, artan ticaretin etkisiyle büyük gemiler sipariş vermeye başladı. Örneğin Hollandalı La Stoomwart Maatschappij şirketinden le Chaouia adlı bir büyük vapur satın alındı. Aynı şirkete Koning-Wilhem II isminde bir buharlı daha sipariş edildi. Bu gemilerin Kuzey Afrika'daki filolara katılması sağlandı. (**Le Sémaphore algérien**, 23 Eylül 1912, nr.688). Yine Nantes'da 1912 yılında Béarn isimli 150 tonluk brüt, 210 ton net tonajı olan gemi Paquet kumpanyası tarafından satın alınarak ismi Mamora olarak değiştirildi: **Le Sémaphore algérien**, 15 Aralık 1912, nr. 700, (Gazetenin sayfa numarası bulunmamaktadır).

²¹² Şirketin özellikle Karadeniz'de Batum'a yaptığı seferler birçok sefer, yerel çeteler tarafından saldırıya uğramıştı. Özellikle 20-25 kişilik Bolşevik grupların bu dönemde Paquet Kumpanyası buharlılarına saldırıları olmuştu. Bu arada Şirket 1913 yılında anonim bir şirkete dönüştürüldü ve yeni yönetim kurulu oluşturuldu. Yeni yönetimde Paul Paquet, Louis Paquet, Nicolas Paquet, Maurice de Barbain, Hulbet Giraud, P. Desbief ve Scheid bulunmaktaydı. Şirketin sermayesi 8000 tanesi ödenmiş 14.000 hissedenden oluşmuş 7 milyon frank'tı. 1926 yılında Louis Paquet öldükten sonra şirketin sermayesi 10,5 milyon franka yükseltildi. Bu dönemde şirketin faaliyetleri Osmanlı topraklarından ziyade Afrika ve Güney Amerika'ya yöneldi. Şirketin sahiplerinin ölmesinden sonra 1934 yılında şirketin yönetim kurulunun başına Antoine Nunzi geçti. Şirketin bu aşamada Levanttaki faaliyetleri Birinci Dünya Savaşı ertesinde durmasına rağmen, Kuzey Afrika'da 1979 yılına kadar devam etmiştir: **Le Sémaphore algérien**, 14 Mayıs 1920, nr. 670.

oluştugu için Ermeni isyanlarını lojistik olarak desteklemiştir. Ayrıca, birçok kaçakçılık faaliyetinde Mésajeri şirketi gibi etkin olduğu açıktır.

2.1.3. Fraissinet (Compagnie Fraissinet et Cie)ile Fabre (Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyrien Fabre) Vapur Şirketleri ve Faaliyetleri

Fransızların Osmanlı Devlet'inde işletmiş olduğu önemli ulaştırma ve taşımacılık kumpanyalarından bir diğeri; Fraissinet şirkettir. Şirket, Osmanlı'daki faaliyetleri kapsamında Karadeniz'de genellikle Bulgaristan'daki Varna, Burgaz, Tuna, Sulina, Galati ve Braila gibi limanlardan emtia ve yolcuları Marsilya'ya taşımaktaydı. 15 günde bir yapılan seferlerin sonunda Fraissinet buharlıları İstanbul'a uğramakta, sonra tekrar Mudanya, Çanakkale, Pire, Dedeğaç ve Selanik gibi limanlara girip sonra Marsilya'ya hareket etmekteydi.²¹³

Bunun gibi diğeri önemli Fransız ulaştırma firması, Cyprien Fabre şirkettir. Bir aile şirketi olarak kurulan Cyprien Fabre, 1868 yılında Pascal ve Grandval gibi bankacıların yardımıyla Marsilya'da faaliyete başladı. La Societé Cyprien Fabre et Cie adında kurulan şirketin sermayesi 3.000.000 frank'tı. Bu hisselerin %80'i C. Fabre aitti. Kumpanyanın faaliyet alanları ilk etapta Karadeniz, İskenderiye, Suriye, Mersin, İzmir, İstanbul gibi Doğu Akdeniz limanları oldu. Şirket, zamanla Cezayir, İspanya, İtalya ve Batı Akdeniz kıyılarına seferler düzenledi. Seferlerini Afrika kıyılarından Hindistan'a ve Madagaskar'a kadar uzattı.²¹⁴ Fransızların Doğu Akdeniz'deki limanları kendi limanlarına bağlaması için çalışmalar yapan şirket, Cebel-i Lübnan limanlarında üstünlük kurarak, diğeri büyük Fransız taşımacılık şirketi olan Mésagerié Kumpanyası ile birlikte, bu limanlarda taşımacılık faaliyetlerini tekeline aldı.

Cyprien Fabre Kumpanyası'nın düzenli ve düzensiz seferleri göz önünde bulundurulduğunda; Cezayir ve Fas başta olmak üzere Mısır, Suriye, İstanbul gibi

²¹³ La France Constantinople au Présence Française dans la Capitale Ottomane au début de 20é siècle, s. 63.

²¹⁴ Süleyman Uygun, "Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası (Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyrien Fabre) ve Levant Limanlarındaki Faaliyetleri (1868-1914)", **Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. 3, Prof. Dr. Azmi Özcan özel sayısı, 2018, s. 416.

birçok Osmanlı limanında faaliyette bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu sayede büyümeyi sürdüren şirket, 31 Mart 1881 yılında 15.000.000 franklık bir kumpanyaya dönüştü. Yeni şirkette, birçok tüccar ve armatör hisse sahibiydi ve ismi La Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre et Cie olarak değişti. Yeniden yapılanan şirkette C. Fabre'ın %40'lık bir hissesi bulunmaktaydı.²¹⁵

Fabre Kumpanyası, Yafa, Kudüs, Beyrut, Lazkiye, Trablus; İskenderun, Mersin ve İzmir limanlarına çok sayıda sefer düzenledi ve Mésajeri Maritime gibi diğer birçok Fransız firmasıyla birlikte Marsilya-Suriye arasında rekabete önyak oldu. Fabre Kumpanyası, yolcu ve emtia taşımacılığını ucuz fiyata yaptığı için diğer Fransız firmalarının gelirlerinde önemli düşüşler yaşandı. Şirketin, Cebel-i Lübnan limanlarından ihraç ettiği ürünler arasında ipek, kayısı, kuru üzüm, hububat, pamuk, susam ve yün vardı. Şirketin, 1888 yılında Beyrut'tan yapmış olduğu ithal emtia 2.838.000, ihraç ettiği emtia ise 472.000 Frank değerine ulaşmış durumdaydı.²¹⁶

Şirket, Mekke'ye Müslüman hacıları taşımak, canlı hayvan nakli, asker taşımak gibi faaliyetlerde bulundu. Örneğin, 1837-1838 yılları arasında Cidde üzerinden Mekke'ye 58 sefer yaparak Müslüman hacıları taşıdı. Bunun yanında, Suriye ve Lübnan bölgesinden birçok göçmeni Amerika ve Avrupa'ya taşıdı. İtalya ve Portekiz üzerinden Newyork hattında her yıl binlerce mülteci aktarıldı. Bu yıllarda Arapların, Ermenilerin ve Marunilerin Amerika'ya göçlerinde Mésajerie Kumpanyası ile birlikte bu şirket de büyük paralar kazandı. Ayrıca I. Dünya Savaşı'nda, Osmanlı Devleti'nden kopan Suriye ve Lübnan'ın yeni statüsünü belirlemede ve yönetim mekanizmasını oluşturmasında bu şirketin önemli bir rol üstlendiği bilinmektedir.²¹⁷

Görüldüğü gibi, Fransız menşei olan taşımacılık şirketleri başta Karadeniz ve Akdeniz olmak üzere birçok limana düzenli seferler yapmıştır. Başlangıçta posta ve insan taşımacılığı yapan şirketler, ilerleyen dönemde birçok yasadışı uygulamalara imza attı. Nitekim, başta insan ve mal kaçakçılığı olmak üzere özellikle Ermeni

²¹⁵ Uygun, "Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası...", s.419.

²¹⁶ Uygun, a.g.m., s. 424.

²¹⁷ Uygun, a.g.m., s. 428, 439.

isyanlarının desteklenmesinde Fransız taşımacılık şirketlerinin faaliyetleri göze çarpmaktadır.

2.1.4. İstanbul Merkezli Fransız Römork Şirketi (Compagnie de Remorquage) ve Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nde Fransız gemi kumpanyalarının yanında denizcilikle ilgili de önemli bir şirket; gemilere pilotaj, kurtarma ve çekme hizmeti veren Römork şirketi idi. Şirketin yönetim kurulunda, Osmanlı Bankası'ndan Théodore Berger, Théodore Mallet, Frédéric d'Abernon, Edgard Vincent; Transatlantik Bankası'ndan Léonce Blanc ve Auguste Thurneysen, Düyûn-ı Umûmiye İdaresinden Vincent Caillard ve Léonidas Zafiri bulundu. Şirketin 3.000.000 franklık sermayesi 30.000 hisseye bölünmüş ve 10.000 hisse kurucu üyeler tarafından satın alınmıştır. Şirketin kesin kuruluş tarihi 16 Haziran 1895 tarihinde gerçekleşti.²¹⁸ Şirketin çekici ve tonaj kapasitesi aşağıdaki gösterilmiştir:

Tablo-2.1: *Compagnie de Remorquage Şirketi'ne Ait Olan Çekiciler ve Kapasiteleri*

Çekicinin İsmi	Tonaj	Beygir gücü
France	187	900
Lutece (2 Pervaneli)	197	900
Bordeaux	142	800
Rhône (2 Pervaneli)	216	800
Paris	116	450
Stamboul	114	400
Ecole	108	400
Nîmes (Kısa kürek)	115	350
Bosphore	62	200

Kaynak: La France a Constantinople au Présence Française dans la Capitale Ottomane au début de 20^e siècle, s.64.

Bütün bu römorkörler, büyük kurtarma çalışmalarını gerçekleştirmek için modern ekipmanların yanı sıra, saatte 5.000 tonluk bir kapasiteye sahip olan santrifüj pompalarıyla da donatılmıştır. Römork şirketine ait hafif gemiler ise şu şekildeydi.:

²¹⁸ Cote de la Bourse et de la Banque, 20 Haziran 1895.

Tablo-2.2: *Compagnie de Remorquage Şirketi'ne Ait yelkenli Hafif Gemilerin İsimleri ve Tonajları*

Gemi İsmi	Tonajı
Nantes	2.900
Marne	2.800
Gironde	1.650
Loire	1.650
Ardennes	900
Margaro	900
Chio	900
Seine	950
Pallas	800
Moda	600
Sophie	580
Melek	520

Kaynak: La France Constantinople au Présence Française dans La Capitale Ottomane au début de 20^e siècle, s. 64-65.

Fransız Römork Kumpanyası'nın Osmanlı Devleti'nde faaliyetlerine göz atacak olursak; diğer denizcilik şirketlerinin yaptığı gibi birçok usulsüz olaya adının karıştığını gözlemliyoruz. Örneğin; 13 Mart 1900 tarihinde Sadaret makamına Şehremaneti'nden yazılan bir yazıda, Fransız römorkör şirketinin inşa ve ruhsat izni olmadığı halde Beykoz kıyılarında bir tamirhâne yaparak kendi istimbotlarını tamir ettikleri, bunun yanında etraftaki kişilerin de römorkörlerini tamir ettikleri anlaşılmıştır. Aynı zamanda, Beykoz'da Kamondo'nun arsasına Fransız Bandıralı bir istimbotla birçok kereste getirildiği ve nakledildiği, bu amaçla şirkete Ticaret ve Nâfia Nezareti tarafından sorulan sorular üzerine şirket direktörü Monsieur Nil'in verdiği cevapta, Dersaadet Rıhtım Kumpanyası'na ait ruhsat hükümlerine dayanarak şirketin römorkörleriyle ve maunalarını tamir etmek için kızak imal edileceği belirtilmiştir. Fakat yapılan inceleme sonucunda malzemelerin Dersaadet Rıhtım Şirketi ile alakası olmadığı belirtilmiş, Kılavuz ve Römorkör Şirketi Müdürü olan Monsieur Nil'in bilindiği, fakat Dersaadet Rıhtım Şirketi'nin bir irtibatının olmadığı belirtilmiştir. Bunun üzerine yapılan inceleme sonucunda, Zaptiye Nezareti'nin ve Şehremaneti'nin bu konuda uyarıldığı anlaşılmıştır. Beykoz'da askeri hastane ve debbâğhane arasında bulunan bu arsanın, ruhsatının bulunmaması ve tersane haline getirilmesi üzerine işin içerisine Fransız Sefareti'nin girdiği, bu durumda şirketin ruhsat almasının lazım

geldiği, aynı zamanda bu tersanede çalışan yüz kadar amele olduğu ve bu durumunda bölgede aşayış problemleri doğurduğu belirtilmiştir.²¹⁹ Görüldüğü gibi şirket, diğer Fransız şirketlerine ait yetkilerden yararlanarak Osmanlı kurumlarından izinsiz bir şekilde tamirhane yapmış ve işletmiştir. Devlet ile şirketin yaşamış olduğu bir diğer problem, diğer gemi şirketlerinde olduğu gibi kaçakçılık faaliyetlerinde ve casusluk faaliyetlerinde isminin geçmesi olmuştur.

Örneğin; şirketin Balkan Savaşları sırasında ismi casusluk faaliyetlerine karışmıştır. Roma sefiri Nabi Efendi tarafından Bahriye ve Dâhiliye Nezaretlerine gönderilen 27 Mart 1913 tarihli gizli telgrafta; Fransız Römorkör Kumpanyası yöneticilerinden Bandırmalı Aleksandır ve Stelyo bilâderlerin Osmanlı donanması ve askerî harekât hakkında Yunan Hükümeti'ne malumat verdikleri ihbar edilmiştir. Bu iki kişinin, casusluk faaliyetlerini Bozcaada ve Selanik arasında sefer yapan “Fransa” ve “İstefanos” gemilerinde çalışan Rum mürettebat üzerinden yaptıkları saptanmıştır.²²⁰

Yine şirketin bazı kaçakçılık faaliyetlerinde adı geçmiştir. Edirne Vilayeti'nden Hariciye Vekâletine yazılan bir şikâyette; Ayvalıkta işleyen Fransız Römork Kumpanyası'na ait bazı römorkörlerin, Karantina bölgesinde bulunan bazı kişileri usulsüz bir şekilde römorkörlerle karaya çıkardıkları gözlemlenmiştir. Ayrıca, Darıca bölgesinde üzüm hasatını nakletmekle mesul olan şirkete ait vapurların, Ayestefanos'tan Karadeniz Boğazı'na kadar olan yerlerde çalışmaları gerekirken, bu vapurların ecnebi bandıralı olarak; güzergâh dışına çıkıp iskelelere yolcu ve eşya çıkardıkları, bu durumun rüsum alınmamasından dolayı devleti birçok zarara uğrattığı bildirilmiştir.²²¹ Hariciye Nezaretine verilen cevapta ise; bu römorkörlerin tesbit edilip; çalışmalarının engelleneceği, özellikle kayıkçı esnafının çalışmalarına mani olduklarından dolayı sefaretlerine bilgi verileceği belirtilmiştir.²²²

Şirket ile yapılan mukavele gereği; şirket, römorkörlerini Bahriye Nezâreti'nin satın alması ve kullanması konusunda kolaylık gösterecekti. Fakat şirket, satın

²¹⁹ BOA, **DH.MKT**, nr.2321/109.

²²⁰ BOA, **A.MKT.MHM**, nr.743.3

²²¹ BOA, **DH.MKT**, nr.1368/100

²²² BOA, **DH.MKT**, nr.1379/24.

alınacak römorkörler eski ve işlevsiz olmalarına rağmen, Bahriye Nezaretinden fazla para talep etmekteydi. Bu durum, şirket ile ilgili şikayetlere sebep olmuştur.

Osmanlı Hükümeti şirketin eski gemilerini satın alarak işletmek için şirketle daha önce anlaşmıştır. Fakat şirket eski römorkörler için fahiş fiyatlar istemesi ve devletle anlaşmaması devlet ile şirket arasındaki bir diğer sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bahriye Nazırı Hasan Bey'in 26 Haziran 1901 tarihli Sadaret Makamı'na yazmış olduğu mektupta, İstanbul ve Marmara'da gemi çeken ve Fransız romorkör şirketine mensup olan vapurların, idare-i mahsusa adına satın alınması, bunların Osmanlı hükümetinden başka tarafların eline geçmemesi için çalışılması gerektiğini bildirilmiştir. Ayrıca Kumpanyanın Haliç'te vapur işletmesi için izin sözleşmesi bulunmadığından dolayı bu bahsedilen Fransız şirketlerine mensup vapurlar için gerekli olan tedbirlerin alınması hakkında padişahın tezkiresinin olduğu vurgulanmıştır.

Bu durum, liman yönetimine bildirilmiş ve kumpanyanın direktörü çağrılarak konuşulmuştur. Şirket, sahibi olduğu altı adet romörk için 36.000 lira talep etmiştir. Halbuki bunların tamamı, beş sene evvel 25.500 liraya inşa ettirilmiştir ve sıradan işler için kullanılan vapurların ihtiyaç duyulduğu zaman kıymetlerinin belirlenmesi için inşa fiyatından senelik %5 indirim icrası usuldendi. Bu hesaba göre, bahsedilen romörkların değerleri 20.000 liraya ineceği gibi, bunlar geceli gündüzlü bulunduruldukları ve gerek tekne gerekse makine ve kazanları çok fazla hasar gördükleri için kıymetlerinin doğru olarak belirlenmesi için en az senelik %10 indirim icrası lazım gelir. Bu şekilde, değerleri 15.000 liradan ibaret olmaktadır. Böyle fahiş istenilmesi, şirketin bu römörkları Osmanlı hükümeti tarafından kesinlikle satın alınacağını düşünmesinden kaynaklanmaktadır. Ancak, bu römörkların gemi çekmekten başka bir işe yaramadığı ve romörklük ile elde edilen kazanç, masrafları karşılamaya yetmediği için sermayeleri tükenmek raddesine gelmiştir. Bu yüzden, geçen sene Bahriye Nêzaretine başvurarak bunların satın alınması istenmiştir. Ancak, şu anda uyuşmaya yanaşmamaları, şirketin bu römörkları Osmanlı hükümeti'nin almak zorunda olduğuna dair bir düşünceye sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Bu römörkların, eşya ve yolcu nakline elverişli olmamaları nedeniyle idare-i mahsusaca kullanılmaları mümkün olmayıp; 15.000 liraya doğru verirlerse liman idaresi

tarafından romörklük hizmetlerinde kullanılmak üzere Bahriye Nêzaretî tarafından satın alınması uygun bulunmuştur.²²³

Şirket, güçlü römorkörleri sayesinde gemileri kurtarma, acil durumlarda gemilere yardım sağlamak açısından büyük faydalar sağlamış, Osmanlı denizlerinde birçok kaza ve kurtarma faaliyetinde aktif rol almıştır.²²⁴ Şirketin yıllık gelirlerine bakıldığında sürekli artış yaşanmıştır.

Tablo-2.3: *Compagnie de Remorquage Şirketi'nin Yıllara Göre Çekici ve Kurtarma Gelirleri*

Yıl	Çekicinin Geliri	Kurtarma Geliri
1900	264.172	18.732
1901	342.846	23.939
1902	507.072	146.854
1903	619.292	301.830
1904	679.587	172.664
1905	622.827	291.312
1906	700.829	193.458
1907	720.643	282.446
1908	695.360	194.917
1909	572.115	115.753

Kaynak: Pech, a.g.e., c.V, s.285-287.

Görüldüğü gibi, şirket, Osmanlı denizlerinde kurtarma ve çekici hizmetlerinde öncü kuruluşlardan birisi sayılabilir. Şirketin yönetim kurulunda Osmanlı Bankası ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresinden yöneticiler bulunması, borç ve bankacılık sektörlerinde faaliyet gösteren kişilerin bu işlerle yetinmeyip; denizcilik şirketleri ile ilgilendiklerini göstermektedir. Şirketin, Birinci Dünya Savaşı öncesinde kurtarma ve çekici faaliyetlerinde kâr marjı inişli çıkışlı bir grafik sergilese de elde ettiği gelir azımsanmayacak ölçüdedir.²²⁵

²²³ BOA, Y.MTV, nr.200/103.

²²⁴ *La France Constantinople au Présence Française dans la Capitale Ottomane au début de 20^e siècle*, s. 64-65.

²²⁵ Şirket Cumhuriyetin ilanından sonra faaliyetlerine devam etmiştir. Şirketin kendisini fesh etmesi ise 1931 yılında olmuştur: *L'Action Française*, 9 Kasım 1931.

2.2. Osmanlı Fenerler Şirketi (L'administration générale des Phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel)

Bir diğer önemli denizcilik girişimi, Osmanlı Fenerler Şirketi'dir. 19. yüzyılın ikinci yarısında, denizlerde artan ticaretle birlikte Osmanlı sahillerinde gemilerin emniyetli yolculuk edebilmeleri için fener yapımı faaliyetlerine ihtiyaç duyulmuştur. Osmanlı'nın sınırları hâlâ Asya, Avrupa ve Afrika kıyılarına kadar uzanmaktaydı. Fakat, özellikle Ege'de bulunan irili ufaklı pek çok adayı fenerlerle donatmak; artan ticarete ve gemi trafiğine bağlı olarak zorlaşmış, 1839'dan itibaren devlet, bu duruma çare bulmak için çalışmalar yapmaya başlamıştır. Bu devirde, genelde Marmara ve çevresinde bulunan fenerler, Bahriye Nezâreti tarafından yakılmıştır. Bu fenerlerin başlıcaları; Ahırkapı, Fenerbahçe, Kızkulesi, Rumeli ve Anadolu fenerleridir. Zira, daha çok Karadeniz'e geçişlerin güvenli olması için yapılmış olan bu fenerler, modern bir görünüm arz etmiyor ve yetersiz kalıyordu. Kırım Savaşı sırasında İmparatorluk Taşımacılık Şirketi'nde uzun yol kaptanı olan Marius Michel (Mişel Paşa), Osmanlı denizlerindeki fenerlerin eksikliği ve denizde gemiler için oluşturduğu tehlikelerin farkına vardı ve durumu padişaha bildirdi. Ayrıca savaş sırasında Karadeniz'e giren İngiliz ve Fransız gemilerinin, Marmara ve Boğaz'lardan geçişini kolaylaştırmak için deniz fenerlerinin önemini ve yapımının Osmanlı deniz ticaretine olan etkisini anlatan bir lâyihayı Osmanlı Hükümeti'ne sundu.²²⁶

Bu lâyiha, Ali Galip, Mehmet Fuat, Ahmet Muhtar, İsmail Afif, Mustafa, Mehmet Salih ve Derviş Paşalardan oluşan bir komisyon tarafından incelenmiş; bu komisyon da Hazîne-i Hâssa Dairesi'nin görüşüne başvurmuş, Marius Michel'e imtiyaz verilerek kendisi ile 14 maddelik bir mukavele imzalanması kararlaştırılmıştır. Nihayetinde, 1855 yılında Padişahın emriyle Fener Genel Müdürlüğü kuruldu ve başına Marius Michel getirildi. Kurum ilk etapta, Karadeniz ve Akdeniz'de 36 adet fener inşa edecekti. Fener vergileri adıyla ayrıntılı tarifeler tespit edilmişti. Daha sonra sistemi geliştirmek amacıyla, şirket kurulmasının ve imtiyaz alınmasının kârlı olacağını düşünen Marius Michel, şarap tüccarı olan Collas ile birlikte fenerler idaresi

²²⁶ Jacques Thobié, "İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", s. 735.

imtiyazını almak için girişimlere başlayarak 1860 yılında Michel ve Collas, fenerleri üç yıl içerisinde 96'ya yükseltmek üzere imtiyaz almıştır.²²⁷

Bu mukavele tasarısında, imtiyaz sahibi Tersane-i Âmire'nin gözetiminde Fenerler Umum Müdürü olacak, inşa edilecek fenerler kendisine ihale edilecekti. Mukavelenin 8. maddesinde, fenerlerin yer seçimini layığı ile yapmak ve daha sonra da belirli zaman için kontrolünü sağlamak üzere; Osmanlı Devleti, İngiltere ve Fransa devletlerinden birer Bahriye subayının görevlendirileceği yer alıyordu. Fenerlerin inşası tamamlandıktan sonra, bunların teftişi sadece Osmanlı subaylarınca yapılacaktı. 14. maddede, Osmanlı Hükümeti ile Marius Michel arasında bir anlaşmazlık çıktığı taktirde; iki tarafın, seçilecek iki hâkim tarafından verilen hüküm ve kararlara uyacağı yazılmıştı. Eğer anlaşma sağlanamazsa, üçüncü bir hâkimin seçilip, hâkimin vereceği karar esas olacaktı. Çıkan padişah iradesi ile 1855 yılında 10 yıl süre ile Fransız Marius Michel'e imtiyaz verilmiş oldu. Akabinde Marius Michel, Osmanlı Fenerler İdaresi Direktörlüğü'ne getirildi. Kendisine bu iş için aylık 2.500 frank maaş bağlanmıştı.²²⁸

Fenerler İdaresi'ne, Ege ve Marmara başta olmak üzere Karadeniz'in önemli mevkilerine deniz fenerleri inşası için yetki verilmişti. Bu arada Michel, vatandaşı mühendis Demazur'ı İstanbul'a getirtmiş, kendisiyle yıllık 25.000 franka Karadeniz, Bozacaada arasındaki ihtiyaç duyulan muhtelif yerlerde fener yapması için 1856 yılı itibariyle imtiyaz verilmiştir. Fenerler İdaresi, Fenerler İdare-i Umûmiyesi adıyla faaliyete başladı. İşletmede, müdür ve mühendisleri Fransız, teknisyenler Türk uyruğu gayrimüslimler, fener bakıcıları ve memurlar ise Türkler'den seçilmişti. İdarede görev alan bazı elemanlar şunlardı: Mühendis Garbirun, aylık maaşı: 1500 frank; Başkâtip Aman Michel, aylık maaşı 1000 frank; Yazıcı L'Eune, maaşı 500 frank; Yazıcı Lütiye, maaşı 333 frank; Yazıcı Kebun, maaşı 500 frank; Makinist Buruve, maaşı 416.5 frank; Makinist Puvet, maaşı 416.5 frank; Makinist Seriz, maaşı 250 frank.²²⁹

²²⁷ Sultanın verdiği irade hakkında Michel Paşa'nın yazmış olduğu 17 Aralık 1879 tarihli Fransızca yazı için bkz: **EK-4**.

²²⁸ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri I**, Der: Bayram Camcı, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, I., İstanbul, 1994, s. 222.

²²⁹ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri I**, s. 223.

İdarenin faaliyete geçmesi akabinde ilk olarak Çanakkale Boğazı'ndan Karadeniz'e kadar 18 deniz feneri yapılmış olmasına rağmen, Karadeniz'de Amasya, Sinop, Samsun, Trabzon gibi limanlara fener yapımı 1863 yılına kadar tamamlanmamıştı.²³⁰ Daha sonra, fenerlerin sayısı 21'e çıkarılmış ve bu fenerlerin yakılması için yıllık 20.000 okka yağ tüketimi gerçekleştirilmiştir.

1861 yılında, Kuruçeşme, Kandilli, Rumelihisarı, Kanlıca, Yeniköy, Tarabya, Umuryeri (Beykoz-Sütlüce arası) ve Anadolu Kavağı fenerleri faaliyete geçmişti. Daha sonra bu fenerleri, İzmit Körfezi, Çanakkale Boğazı, Ege denizi, Akdeniz, Kuzey Afrika, Güneydoğu Afrika kıyıları ve Selanik çevresindeki fenerler izlemiştir.²³¹ Fransızlar, Fenerler İdaresi'nin yönetimi konusunda kendi aralarında çekişme halindeydiler. Çünkü fenerlerin yönetiminde, ticari ve stratejik açıdan önemli bir yatırım görülmekteydi. Özellikle Fransız Bank D'Escompte, imtiyazın kendilerine verilmesi için birçok kez Osmanlı Hükümetine mektup göndermişti.²³²

20 yıl süreyle fenerlerin yapım ve işletme imtiyazını elde eden Fenerler İdaresi'nin gelirlerinin %78'si kendisine, %22'si ise Osmanlı Devleti'ne kalmaktaydı. 1862 ile 1873 arasındaki 10 yıl içerisinde şirketin net kârı, 11.000.000 franka ulaştı. Bu, şirketin toplam gelirlerinin %42'sini, toplam kârın %66'sını, hükümetin alacağı payın iki katını temsil etmekteydi. Daha sonra, devletin mali durumunun kötülüğünden dolayı, 18 yeni fenerin yapımı ve devletin alacağı pay %28'e çıkararak 1879 tarihli yeni imtiyaz mukavelesi yapılmıştır.²³³ Bu mukavele sonucunda, sermayesini garanti altına alan Michel ve Collas, yeni imtiyazları kovalamaya başlamışlardır. Michel, Paşa İstanbul rıhtımı, Collas ise, Yafa-Kudüs hattı için yeni girişimlere yönelmiştir.²³⁴

Fenerler İdaresi ile 1881 tarihinde yapılan yeni sözleşme ile birlikte şirket, Kızıldeniz ve Basra bölgesine fener yapımı imtiyazını almıştır. Sözleşme gereğince şirket İbnülbehir, Şab-ı Saba, Cidde, Cezire-i Küsran, Konfide, Hadide, Reisülcibat ve

²³⁰ Özgür Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerine göre 20. Yüzyıl'ın Başında Samsun Limanı", **Bulleten**, Aralık 2015, sa: 286, s.1051.

²³¹ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri I**, s. 225.

²³² BOA, **Y.A.RES**, nr. 3/51, 28 Haziran 1863.

²³³ BOA, **A.DVN.MKL**, nr.81/18, 1Aralık 1879.

²³⁴ Jacques Thobié, **L'administration générale des Phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel, 1860-1960: un siècle de coopération économique et financière entre la France, l'Empire ottoman et les états successeurs**, L'Harmattan, Paris, 2004, s. 43.

Tiran Adası gibi yerlere fenerler inşa ederek faaliyet alanını genişletiyordu.²³⁵ II. Meşrutiyetten sonra, yabancı şirketlere olan bakış açısının değişmesi şirketin işleyişinde bazı sıkıntılara sebep olmuştu. Örneğin, şirketin fenerler için getireceği malzemelerin gümrükten muaf olduğu mukavelede belirtilmesine rağmen, bazı vilayetlerde gaz depolarının belediyelere terkedilmesinden dolayı şirketin rüsum ödemesi gerektiği; bu durumun şikâyet konusu olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, bu hususta birçok kez Maliye Nêzâreti'nden bilgi talep edilmiştir. Mesela, Kastamonu Vilayetinden Maliye Nezâretine gönderilen bir yazıda; Ereğli, Amasya ve diğer fener idarelerine için gelen 40 sandık gazdan, Gazhane mülteziminin istemiş olduğu verginin şirket tarafından ödenmediği, bu durumda şirketin rüsûmdan muaf olup olmadığının bildirilmesi sorulmuştu.²³⁶ Bu gibi sorunlar karşısında vilayetlere gönderilen telgraflarda, şirketle yapılan mukaveleye göre; Fenerler İdaresi için alınacak gaz ve diğer malzemelerin gümrüklerden muaf olduğu bildirilmekteydi.²³⁷

Fransız arşiv belgelerine göre ise; inşa edilen fenerlerin gerektiğinde stratejik açıdan yakılması veya söndürülmesine Fransızların karar verdikleri ve bu kararları Dışişleri Bakanlığı'na yazmış oldukları anlaşılmaktadır. Örnek vermek gerekirse, Fransız Dışişleri Bakanlığı'nın 7 Kasım 1912 tarihinde İstanbul Başkonsolosluğuna yazılan telgrafta, "*Osmanlı Devleti'nin İtalya ile yapmış olduğu savaştan dolayı söndürülen Kızıldeniz'deki fenerlerin, yeniden navigasyon amaçlı yakılmaya başlandığı*" diplomatik görevlilere bildirilmekteydi.²³⁸ Yine, Fenerler ile ilgili yeni bilgilerin geciktirilmeden raporlar halinde Fransız Dışişleri Bakanlığı'na yazılması, stratejik açıdan fenerlerin Fransızlar açısından önemini göstermektedir. Mesela, Trablus Fransız Konsolosluğu'ndan Paris'e gönderilen 18 Aralık 1912 tarihli telgrafta, 3 Ekim 1911 tarihinde Trablus kalesinin bombardımanı sırasında yıkılan deniz fenerinin yerine yapılanın, dün itibarı ile faaliyete geçtiği; yeni yapılan fenerin eskisine göre 500 metre daha yüksekte, şehri tepeden gören bir yerde, daha Avrupai tarzda

²³⁵ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri I**, s. 228.

²³⁶ BOA, **D. MUI**, nr.92/51, 7, 9 Şa'ban 1326 (5 Eylül 1908)

²³⁷ BOA, **D. MUI**, nr. 609/11, 11 Haziran 1325 (24 Haziran 1909).

²³⁸ AMAEF, CADN, **166 PO/E, Serié E Dossier Constantinople** Dossier 481 Phrase, 07 Kasım 1912 tarihli telgraf.

yapıldığı belirtilmekteydi.²³⁹ Aynı şekilde, Fenerler İdaresi'nin inşa edilen fenerlerin çalışma zamanları hakkında İstanbul Başkonsolosluğu'nu sık sık bilgilendirdikleri raporlardan anlaşılmaktadır.

Bu bağlamda, 19 Ağustos 1912'de şirketten İstanbul Başkonsolosluğu'na çekilen telgrafta; Deniz Fenerleri İdaresi'nin daha önce çıkan bir yangından dolayı zarar gören Marmara Adası'ndaki Kora deniz fenerinin, 22 Ağustos'ta yeniden faaliyete geçecek olduğu, bu aşamada denizcilerin eski fenerin aydınlatmasından yararlanacağı, fenerin ne zaman yakılacağı ve faaliyete başlayacağı daha sonra bildirileceği haber verilmekteydi.²⁴⁰ Yine, 28 Mart 1912 tarihinde şirketin Başkonsolos Bombart'a yazmış olduğu mektupta; Marmara Denizi'nde petrol ile aydınlatma sağlanan deniz fenerlerinin, yangınlardan dolayı yanıcı bir gaz olan asetilene dönüştürüldüğü, bu amaçla gemilere kılavuzluk yapan fenerlerin Anadolu yakasında yeşil, Avrupa yakasında kırmızı olarak yanıp söndürüleceği, bu bilgilerin Fransız denizcilerle paylaşılmasının önemli olduğu belirtilmekteydi. Aynı mektupta, Kavak, Umuryeri (İmraş), Kireçburnu, Yeniköy, Kanlıca, Rumeli Hisarı, Kandilli, Bebek, Kuruçeşme ve Kızkulesi gibi deniz fenerlerinin koordinatları ile hangi aralıklarda yanacakları belirtilerek konsolosluğa bilgi verilmişti.²⁴¹

Fenerler İdaresi, 1856 yılından başlayarak I. Dünya savaşı yıllarına kadar Osmanlı kıyılarında 285 fener inşa ettirmiştir. Özellikle, deniz ticareti güzergahında önem taşıyan Girit ve çevresindeki adalar, Makedonya Kıyıları, Ege Adaları, İzmir Körfezi, Çanakkale Boğazı, Boğaziçi, Karadeniz kıyıları, Anadolu'nun kuzey kıyıları ve Kızıldeniz bu fenerlerle donatılmıştır.²⁴²

²³⁹ AMAEF, CADN, **166 PO/E, Serié E Dossier Constantinople** Dossier 481 Phrase, 19 Ağustos 1912 tarihli telgraf.

²⁴⁰ AMAEF, CADN, **166 PO/E, Serié E Dossier Constantinople** Dossier 481 Phrase: 18 Ekim 1912 tarihli Trablus konsolosluğundan çekilen telgraf.

²⁴¹ AMAEF, CADN, **166 PO/E, Dossier Constantinople** Dossier 481 Phrase, 28 Mart 1912 tarihli İstanbul Konsolosluğuna gönderilen rapor.

²⁴² Cumhuriyetin ilanından sonra Fenerler İdaresi çalışmalarına devam etmiştir. 1 Ocak 1937'de Türkiye Cumhuriyeti'nin devletleştirme politikaları çerçevesinde Fransızların imtiyaz ve yönetiminde olan Fenerler İdaresi, Nâfia Vekili Ali Çetinkaya tarafından 3302 sayılı kanunla devletleştirilmiştir: **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I**, s. 221.

2.3. Osmanlı'da Fransız Sermayeli Liman ve Rıhtım Şirketleri

Fransız sermayesi, denizlerdeki ticari üstünlüğünü Fransız taşımacılık şirketleri ve deniz fenerleri ile sağladıktan sonra, liman ve rıhtım yapımı imtiyazlarını almaya başladı. Osmanlı Devleti'nin iç ve dış ticaretinin en yoğun olduğu şehirlerdeki liman yapım imtiyazları, Fransız sermayesi tarafından yapılmıştır. İzmir, İstanbul, Selanik, Beyrut gibi önemli liman şehirlerinin liman imtiyazlarını alan Fransızlar, ticari kapasitenin artmasının yanında bu şehirleri ve hinterlandlarını direkt kendi ülkelerine bağlamaya çalışmışlardır.

2.3.1. İzmir Rıhtım Şirketi (Société des Quois Smyrne)

18. yüzyılın son çeyreği ve 19. yüzyılın başında, İzmir ticareti önemli ölçüde büyümüştü. Bu büyümenin en önemli sebebi, Batı Avrupa ülkelerinin sürekli artan hammadde ihtiyacıydı. Aynı zamanda, İngilizlerin Hindistan'a yerleşmesi ve bu bölgeyi diğer Avrupalı güçlerden uzak tutmak istemesi bir diğer sebepti. Ayrıca, Fransız ihtilâli sonucunda Fransa'nın Akdeniz'e biraz uzak kalması ve bununla beraber İngiltere'nin, Amerika'dan kopuşuna paralel olarak, pamuk gibi bazı temel ihtiyaçlarını Batı Anadolu'dan karşılamaya çalışması gibi durumlar, İzmir Limanının önemini daha da artırmıştır.²⁴³

Fransızlar, her ne kadar Akdeniz'den uzak kalmış olsalar da İzmir ile olan ticaretlerini tamamen kaybetmediler. Bu dönemde Fransa, Akdeniz'e deniz yoluyla mallarını gönderememiş olsa da İzmir ve diğer limanların ürünlerini Avrupa içine uzanan ticari karayolu vasıtasıyla elde ettiler. Dolayısıyla Fransızlar, İzmir'le bağlantılarını kaybetmemişlerdi. Napolyon savaşları nedeniyle Levant limanlarındaki üstünlüğünü İngilizlere kaptıran Fransa, daha sonra barış döneminde eski ticari kapasitesini yakalamak için uğraş verecekti.²⁴⁴

²⁴³ Şerife Yorulmaz, "XIX. Yüzyılda Kozmopolit Bir Ticaret Kenti: İzmir", **Dokuz Eylül Üniversitesi Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, sa. 1/3, İzmir, 1993, s. 138.

²⁴⁴ Elena Frangakis, Syrett, "Greek Mercantile Activities in The Eastern Mediterrenean, 1780-1820", **Balkan Studies**, c. 28, no: 1, 1987, s. 76.

19. yüzyılın başında artan ticaret ile bağlantılı olarak İzmir Limanı, İmparatorluk mallarının %50'sini ihraç etmekteydi. Limandaki ticari hareketlilik yüzyıl boyunca artışını sürdürmüştür ve tam manasıyla Anadolu'nun yurtdışına açılan kapısı durumuna gelmiştir. Limandan yurt dışına ihraç edilen malların çoğu yerli üretimdi. Başlıca ihraç malları olarak; İran ipeği ve Ankara tiftiğinin yerini, Bursa ipeği ve İzmir pamuğu almıştı.²⁴⁵ Aşağıdaki tablo Fransızların İzmir'e olan ilgisini açıkça göstermektedir.

Tablo-2.4: 1832 Yılı Fransızların İzmir Limanı İhracat ve İthalat Tablosu

İthalat		İhracat	
Ürün	Gelir	Ürün	Gelir
Kahve	20.719.910	Kırmızı kuru üzüm	1.959.906
Mamul mal	36.000	Tohumsuz üzüm	1.177.750
Biber	1.997.760	Halı	2.561
Jambon	2.800	İncir	2.594.400
Peynir	966	Baklagiller	4.599.510
Puro	500	Sarı tohum	145.687
Balık	18.275	Hardal	4.600

Kaynak: AMAEF, CADN, 166 PO/A, Serié E, Affaire Etrangères Ammassade Turque, Dossier 508, Carton 120.

19. yüzyılın ilk yarısında liman ve hinterlandı, bağlantısını güçlendirerek iç pazardan daha çok dış pazarlar için üretim yapmaya başlamış ve Marsilya, Trieste, Hamburg vb. birçok limanla irtibatlı hale gelmiştir. Bu dönemde yerel tüccarın, aldıkları beratlar ile Avrupalı tüccar statüsüne ulaşmaları diğer Avrupalı devletlerin İzmir'deki ticaret erbabı ile daha rahat çalışabilmesine imkân vermiştir. İngilizler ve Fransızlar, Halep ve diğer limanlara göre İzmir Limanını çekişmenin daha az olduğu bir bölge olması nedeniyle tercih etmeye başlamıştır.²⁴⁶

İzmir Limanında ticari açıdan lider durumda bulunan ülke İngiltere'ydi. Yüzyılın ilk döneminde 1818-1839 yılları arasında, limana uğrayan 1600 geminin

²⁴⁵ Reşat Kasaba, "Sivil Toplumun Ekonomik Temelleri: Batı Anadolu Ticaretinde Rumlar 1840-1876", Dünya İmparatorluk ve Toplum-Osmanlı Yazıları, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 75.

²⁴⁶ Daniel Goffman, **İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)**, Çev. A. Anadol-N. Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 1995, s.5-8. Ticaret arttıkça İzmir'in nüfusu da artmaya başlamıştı. 1800'lerde 100.000'i bulan nüfus, 19. yüzyılın ortasında 150 bini bulmuştu. Birinci Dünya savaşı arifesinde neredeyse iki kat artarak 300.000'e yaklaşmıştı: Abdullah Martal, **Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme 19. Yüzyıl**, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir 1999, s. 67.

bandıra istatistiklerine baktığımızda İngilizlerin gemi sayısının 548, Avusturya'nın 335, Fransızların ise 225 olduğu göze çarpmaktadır. Bu tabloya göre, limana uğrayan gemilerin yabancı devletlere oranı karşılaştırıldığında; İngilizler %34,25; Avusturya %20,95, Fransızlar ise %14,06 oranında bir ağırlığa sahiptiler.²⁴⁷

Yüzyılın ikinci yarısında, nüfusu 200.000'i bulan İzmir'de, çoğu iç bölgelerden tarım ürünlerini limana ulaştıracak demiryolu ve karayolu gibi altyapı yatırımları yapılmaya başlanmıştı. Örneğin, 1862'de Aydın Demiryolu'nun Efes'e bağlanması; Selçuk, Tire, Aydın, Nazilli, Tire, Sultanhisar, Söke, Kasaba gibi merkezleri birbirine bağlamış ve ulaşımı oldukça kısaltmıştı. Böylece bu bölgelerden getirilen tarımsal ürünler, limanın asıl kaynağını oluşturmuştu.²⁴⁸

19. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde, diğer liman kentlerinde olduğu gibi İzmir Limanı, artan ticaret hacmi karşısında yetersiz kaldı. Bölgede çok sayıda ülkenin ticaret evleri bulunmaktaydı. Osmanlı tebaası ile sıkı ticari ilişkileri olan İngiltere ve Fransa gibi ülkelerin ticaret erbabı, limanın modernleşmesi ve gelişen ticarete uygun hale getirilmesi için Osmanlı hükümetine baskı yapmaya başladılar.

1867 yılında ahşap iskelesi, bir gelgit sonucunda ağır hasar görünce; Osmanlı Hükümeti tarafından yenilenmesine karar verildi. Bu amaçla, İngiliz sermayedarları olan John Charnaud, Alfred Barker ve Georges Guerracino adlı kişilerle limanın yeniden yapılması ve modernleştirilmesi konusunda görüşmelere başlandı. 27 Kasım 1867 yılında Osmanlı Ticaret ve Nâfi'a Nezâreti ile İngiliz tüccar arasında anlaşma sağlandı. Verilen imtiyaz şartnamesine göre; en kısa zamanda belirtilen liman tesislerini kurmak ve işletmek için İngiliz sermayedarlar tarafından bir şirket kurulacaktı.²⁴⁹

²⁴⁷ A. Mesud Küçükcalay, **Osmanlı İzmir'inde İthalat İzmir Efrenç Gümrüğü (1818-1838)**, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2013, s. 80-81.

²⁴⁸ Yerel yerel tüccarla iş yapan yabancı tüccarın sayısı da oldukça artmıştı. Nitekim 1847 ve 1880'ler arasında, İzmir'deki yabancı sayısı 15.000'den 50.000'e çıkmıştır. Yabancıları tüccarların İzmir piyasasına girmesi ile birlikte, yabancı yatırımları, uzmanlık ve sermaye çeşitliliği de bu dönemde büyük bir artış göstermişti: Yorulmaz, a.g.m, s.11-13.

²⁴⁹ Limanın askeri kışlanın olduğu yerden Aydın tren garının bulunduğu bölge arasında 3 kilometrelik bir alanda yapılması planlanıyordu. Genişliği 18 metre olacak olan platformun, tramvay hattı gibi kamu hizmetlerinden yararlanabilmesi için 6 metrelik bir alan ayarlanması uygun görülmüştü. Ayrıca şirket, denize dökülecek biçimde yeni bir kanalizasyon sistemini hayata geçirmekle mükellefi: Thobié, **Intérêts et Impérialisme Français dans L'Empire Ottoman...**, s. 132.

İnşaat başlamadan önce imtiyazı alan İngiliz sermayedarlar, İzmir'in Fransız Başkonsolosu Marquis de Moustier'den limanın inşaatı için yardım almaya karar verdi. Şehirde etkin bir güce sahip olan Fransız Konsolosu Moustier, limanın yapımı için baş mühendis olarak Joseph Dussaud'u ve kardeşinin şirketini müteşebbis Charnaud'a teklif etti. Dussaud kardeşlerin firması birçok yapım ihalesini almış, Marsilya menşeli büyük bir firmaydı. Başkonsolos, önerdiği firmanın mühendisleri olan Elie ve Joseph Dussaud ile Süveyş Kanalı'nın yapımı sürecinde Mısır'a gittiği esnada tanışmıştı. İkna olan sermayedarlar, bu amaçla 27 Aralık 1867 tarihinde Dussaud kardeşlerle bir mukavele imzaladı. Buna göre inşaatçılar, 4 yıl içerisinde iki şeritli demiryolu, kanalizasyon ve 240 metre uzunluğunda bir iskele inşa etmeyi taahhüt ediyorlardı. Bu yapılar için 6.000.000 franklık bir sabit fiyat üzerinden anlaşıldılar.

İzmir Rıhtım Şirketi'nin kuruluşu Ocak 1869'da gerçekleşti. Yeni kurulan şirketin sermayesi 2.500.000 frank olacak ve 500 franklık hisselerle bölünecekti. Fakat inşaat masraflarının fazlalığı dolayısıyla, şirket yeni sermaye artırımlarına gidebilecekti. Dussaud şirketi, 400.000 franklık bir hisse alımıyla şirkete önemli bir katkıda bulunmuştu. Böylece şirket, kökeninde İngiliz-Fransız yatırım ortaklığı taşıyordu. Şirketin yönetim kurulundaki 5 kişi, İngiliz kökenliydi. Dussaud'un bir arkadaşı olan Yönetim Kurulu Başkanı Ange Cousinéry, İzmir'de önemli bir Fransız tüccarı olarak görülüyordu.²⁵⁰

Şirket, rıhtım inşaatlarını yapmaya başladıktan sonra, Dussaud kardeşlerin amacı; şirketi iyi yönetmek, rıhtım inşaatındaki binaların yapımını eksiksiz yerine getirmek, kullanıma açtıkları rıhtımlar için bir ücret tarifesi belirlemek ve zamanı

²⁵⁰ Şirket, kurulduğundan beri bir dizi zorlukla karşı karşıya kalmıştı. Yasal ve mali zorlukların yanında, kamulaştırmalarla ilgili yaşanan problemler ve başta İngiliz gemilerinin gümrük fiyatları ile ilgili şikayetleri yüzünden şirket zor durumda kalıyordu. Bu durumda Osmanlı Hükümeti, şikayetlere karşı duyarsız kalmadı ve şirkete bazı yaptırımlar uyguladı. Ayrıca şirket, bu dönemde ciddi finansal problemlerle uğraşırken, 29 Ekim 1868 tarihinde hükümetle yapılan mukavele uyarınca 75 metrelik ek bir iskele inşa etmeyi kabul etmek zorunda kalmıştı. Ayrıca bu bölümde karaya indirilecek ve yüklenecek mallar için yeni bir anlaşma yapıncaya dek herhangi bir gümrük ücreti almamayı taahhüt etmekteydi. Hükümet; iskeleler tamamlandıktan sonra, gümrük gelirlerinden şirketin yararlanabileceğini kabul ediyordu. Fakat biten iskelelere yaşanan gemilerden şirket faydalanamamakta ve gelir kaybına uğramaktaydı: Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'Empire Ottoman...*, s. 133.

geldiğinde hükümetle gümrük fiyatları konusunda müzakere etmekte. Fakat işler Dussaud kardeşlerin istedikleri gibi gitmedi. Şubat 1867 yılına geldiğimizde liman inşaatı, 75 metrelik yapımı biten rıhtım dışında durduruldu. Dussaud kardeşler, bunun üzerine Osmanlı Hükümeti ile görüşmelerde bulunarak eski sözleşme şartlarının sağlanmasını istedi. Hükümet buna karşın, şirketin imtiyaz için yerine getirmesi gereken bazı şartları esnetti ve biraz nefes almasını sağladı. Bu amaçla, şirket ve hükümet arasında 6 Mayıs 1878 tarihinde ek bir protokol imzalandı.²⁵¹

13 Mayıs 1880 tarihinde şirket, yeni gümrüklerin yapımını tamamladı. Böylece, 1878 yılında Osmanlı hükümeti ile yapmış olduğu sözleşme şartlarını yerine getirmiş oldu. Yeni yapılan rıhtımlar ve belirlenen yeni gümrük tarifeleri sayesinde, Avrupalı deniz güçleri arasındaki rekabet bir nebze olsun azaldı. İnşaatın tamamlanmasından sonra, Alman basını başta olmak üzere Avrupa basını, limanın hem teknik hem de kentsel açıdan son derece modern ve gelişmiş bir kazanım olduğunu vurguladılar. Aynı durum finansal açıdan da dikkat çekiyordu. Nitekim, 1883 yılında Genel sekreter O. Perrosier'in yayımladığı rapora göre, limanın yıllık net kârı, giderleri ve amortismanları çıktıktan sonra 600.000 frankı buluyordu. Bunun yanında limanın arazi, depo ve rıhtımları kiralamasından yıllık 130.410 frank ciro elde ettiği belirtiliyordu. Bu durumda liman, şüphesiz yabancı finansörler için cazip ve kârlı hale gelmişti.²⁵²

Liman şirketinin Fransızların denetimine geçmesi ise şu şekilde gelişmişti. Şirket, ilk kurulduğu yıllarda mali sıkıntılar yaşamıştı. Bu nedenle Dussaud kardeşler geçici olmak üzere liman işletmesinin kontrolünü ele almayı düşünmüşlerdi. 1878 yılındaki gümrük tarifeleri ile ilgili İngilizlerle sorun yaşayan şirket, 1882 yılında hisselerinin dörtte birini 12.500.000 frank karşılığında satılabilmesi için bir İngiliz grubuyla anlaştı. Fakat İngilizler, gerekli finansman desteğini bulamadıkları için satış gerçekleşmedi. Bu arada Osmanlı Devleti de bu devretme teklifini kabul etmedi. Çünkü, belli bölgelerin belli ülkelerin nüfuz bölgesine girmesinden çekinmekteydi. Bu amaçla Bâbiâli, 28 Ekim ve 21 Kasım 1889 yılında Dussaud kardeşlerle yapılan

²⁵¹ AMAEF, CADN, **166PO/Serié E**, Dossier 508, Carton 120, Le Port de Symre, Le Protocol avec La société des Quais de Symre, 6 Mai 1878.

²⁵² AMAEF, CADN, **166 PO, Serié E**, Dossier 508, Carton 120, Le Port de Symre, La Situation du Port Symre, 11 Décembre 1883.

görüşmelerde şirketin kamulaştırmasını gündeme getirdi. Hatta, şirketin 10.500.000 frank ile devralınması konusunda anlaşma sağlandı. Fakat Almanya ve İngiltere gibi ülkeler, limanın kendilerine devredilmesi konusunda Osmanlı Hükümetine baskıda bulundu. Bu şartlarda Osmanlı Hükümeti, liman işletmesini devralmaktan vazgeçmiş ve 1891 yılında Dussaud kardeşlerle yapmış olduğu yeni bir imtiyaz sözleşmesi ile tamamen Fransızların egemenliğinde yeni bir liman şirketi kurulmasına karar vermiştir.

Bu arada Joseph Dussaud vefat etmiş ve Elie Dussaud şirketin tek yetkilisi olmuştur. 1891 yılında imzalanan sözleşme gereğince, daha önce Osmanlı Hükümeti ve şirketle yapılan sözleşmeler geçersiz sayılmıştır. Şirketin imtiyazı 40 yıl uzatılmış, petrol ve alkollü içkilerin depolanması için iki yıl içerisinde depolar inşa etme yetkisi şirkete verilmiştir. Aynı zamanda, şirketin mali durumunun düzeltilmesi ve desteklenmesi için kolaylıklar tanınacağı konusunda garanti verilmiştir. Böylece Elie Dussaud tarafından Mayıs 1891 yılında, Marsilya'da İzmir Rıhtımları Şirketi adlı yeni bir şirket kurulmuş oldu. Ayrıca yapılan yeni mukavele gereği, şirketin daha önce elde ettiği taşınmaz malların ve arazilerin mülkiyeti şirkette olmaya devam etti.²⁵³

Şirketin yönetiminde Başkan Adolphe Bedoin, Başkan yardımcısı Elie Guiffroy, Alfred Caporal, Ed. Conte, Louis Duclos, Charles Fessart, Felix Granet ve Aimé Tissot bulundu.²⁵⁴ Şirketin yeni yönetimine eski yönetimden farklı olarak, Banker Caporal, Aimé Tisson ve Bedoin gibi isimler dahil oldu. Şirketin sermayesi 7.500.000 frank olarak belirlendi. Bunun her biri, 500 franklık 8.000 hissesi bağımsız, diğer 500 franklık 7.000 hissesi ise şirketin kurucu üyeleri tarafından satın alındı. Her bir hisseye yıllık %6 faiz verildi ve piyasaya sürüldü. Hisse senetleri için ödenen amortisman ve faizlerin dışında, şirketin yapmış olduğu kârın yarısı Osmanlı hazinesine gitti. Bunun dışında, şirketin elde ettiği kârın diğer yarısının %40 hissedarlara, %30'u tahvillere, %25'i şirketin rezervine ve %5'i de yönetim kuruluna kaldı. Şirketin 1891'den 1895 yılına kadar olan işlemlerine bakıldığında, 1893 yılındaki hafif düşüşe rağmen, gelirlerin 1.000.000 frank civarında seyrettiği

²⁵³ AMAEF, CADN, **166 PO, Serié E**, Dossier 508, Carton 120, Le Port de Symre, La Convention du Port de Symre, 19 April 1891.

²⁵⁴ Pech, **Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c. III., s. 164-167.

anlaşılmaktadır. Brüt kârdan devletin payına düşen miktar 120.000 frank kadardı. Bunun dışında, şirket yıllık hisse başına ortalama 34,50 frank kâr dağıtmıştı. Bu rakam zorunlu hisselerde 33.70 frank oldu.²⁵⁵

Şirket, filosunda bulunan 235 küçük tekne ve 18 buharlı römorkör ile tam donanımlı olarak hizmet vermiştir. Şirketin dalgalı borçları olmaksızın hissedarlarına yıllık %8’lik bir temettü dağıtmıştır.²⁵⁶ Fakat, dönemin gazetelerinde şirketle ilgili yolsuzluk haberleri ortaya atılmış, şirketin belirtmiş olduğu kâr-zarar rakamlarının gerçeği çok yansıtmadığı iddia edilmiştir.²⁵⁷ Bu iddia bir yana bırakılırsa şirket, dönemin şartlarında verimli işletilmiştir. Şirketin performansı esas alındığında; ilk kurulduğunda belli sıkıntılarla karşılaşmasına rağmen, ileriki yıllarda devletin sağladığı kolaylıklarla bölgesel ve uluslararası ticarete önemli bir rol üstlendiği, İzmir ve çevresini kalkındırdığı söylenebilir.

²⁵⁵ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L’empire Ottoman...*, s. 136-137.

²⁵⁶ Thobié, *Le Capital Français et Etranger dans L’Empire Ottoman...*, Şirketin durumu Lozan Antlaşmasına konu olmuştu. 24 Eylül’de yapılan oturumda, Türk Hükümeti eski Osmanlı Hükümeti tarafından hazırlanan geçici itilaf kanununun reddine ilişkin olarak yeniden düzenlenen İzmir-Kasaba, Bandırma-Soma Demiryolları ve İzmir rıhtım şirketleri hakkındaki kamu işleri komitesi raporunu onayladı. Böylece şirketlere ödenecek tazminat ve devirler hakkında görüş kabul edilmiş oldu. 1932 yılında şirketin yapmış olduğu bazı yolsuzluklar yüzünden MM. Guiffay ve müdürlerden Perret gibileri Türk hükümeti tarafından tutuklanmıştı. Ayrıca şirketin birçok yetkilisi ve avukatları yurtdışına kaçmıştı. Bu durum millileştirme olayını daha da hızlandırdı. Cumhuriyetin kurulmasından sonra, en önemli millileştirme hareketlerinin başında İzmir Rıhtım Şirketinin satın alınması geliyordu. Osmanlı döneminde Batıya açılan en önemli kapılardan olan İzmir liman işletmesi 1933 yılında millileştirildi. Şirkete ait rıhtım ve rıhtımda faaliyet gösteren tramvay 12 Haziran 1933 tarih 2309 sayılı kanunla 7.827.430 Fransız Frangına denk gelen 652.290 liraya millileştirildi. Bu paradan Şirketin borçları düşülerek kalan para olan 227.178 lira taksitlere bölünerek 1952 yılına kadar ödendi. Şirket devralındıktan sonra, İzmir rıhtımının ticareti artış gösterdi. 1935 yılında toplam ihracat ve ithalatı 42.326.008 lira iken, 1938 yılında bu miktar 73.172.011 liraya yükseldi: **Le Journal des débats**, 9 Haziran 1923, nr. 159, s. 1.

²⁵⁷ 1932 yılında dönemin gazetelerinde şirket yöneticileri Guiffay, Jourdan ve şirketin muhasebecisi Perret ve şirketin avukatlarının resmi evraklarda sahtecilik ve görevi kötüye kullanmak suçlarından tutuklandıkları yazmaktaydı. Ayrıca Hükümetin şirket için görevlendirdiği komisyon üyesi Emin Bey bu suistimalleri kolaylaştırdığı için Avrupa’ya kaçtığı ve soruşturmanın sürdüğü yazmaktaydı. **Le Journal des débats**, 17 Eylül 1932, nr. 259, s. 5. şirketin millileştirilme süresi ise 1934 yılında gerçekleşti. Yapılan görüşmeler sonucunda 162.478.000 frank alacaktı: **Journal des débats**, 1 Haziran 1934, nr. 150, s.5.

2.3.2. Dersaadet Rıhtım Şirketi (Société Anonyme Ottomane des Quois Constantinople)

19. yüzyıla geldiğimizde, artan ticaret nedeniyle mevcut İstanbul rıhtımının bakımsız ve yetersiz oluşu yeni bir limanın inşasını zorunlu kılmaktaydı. Buhar teknoloji sayesinde gemiler daha hızlanmış, mal ve yolcu taşımadaki hızın artması sonucu İstanbul'daki liman bölgesi keşmekeş içerisinde kalmıştı.²⁵⁸

İstanbul'daki rıhtım, artan ticarete cevap veremeyerek bölgede ticari etkinliği fazla olan Avrupa ülkelerinin şikayetlerine sebep oldu. Bu nedenle Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz zamanlarında limanın modernleşmesi gündeme geldi. Fakat, ekonomik yetersizlikler ve savaş koşulları nedeniyle bu girişimler sonuçsuz kalmıştır. Aslında artan şikayetlerin etkisi ile Sirkeci'den Eminönü'ne; Galata Köprüsü'nün güney ayağındaki bölge birkaç kez tamir görmüştü. Örneğin; Eminönü rıhtımı 1848'de geniş kapsamlı bir yenilemeden geçerken, Sirkeci'deki Yalıköşkü mevkisinden Eminönü'ne kadar olan sahil kesimi 1858'de yeniden düzenlenmişti. Bu düzenlemenin içerisinde artan talebe bağlı olarak yeni gümrük binaları ve depolar yapıldı.²⁵⁹ Nihayet Sultan II. Abdülhamid tahta çıktıktan sonra, modern İstanbul Limanı ile ilgili adımlar atıldı. Öncelikle, 1870'te 40 maddelik bir nizamname hazırlatarak, İstanbul'da yapılacak liman bölgelerinin sınırlarının Dersaadet ve Galata olarak belirlenmesi sağlanmıştır. Aynı zamanda, var olan trafiği rahatlatmak için gemilerin demirleyeceği bölgelerin tespiti gibi düzenlemeler de yapılmıştır.²⁶⁰

²⁵⁸ Ali Fuat, Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Semtlerinde Kentsel Değişim", **IV. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu Bildirileri 20-22 Ağustos 2016**, ed: F. Emecen, A. Akyıldız, E. Safa Gürkan, İstanbul, 2017, s. 206.

²⁵⁹ 1863 yılında belediyenin çıkardığı bir nizamname uyarınca, deniz kenarında arazisi olup, rıhtım yapmak isteyen kişilere, devlet "umumi menfaate" zarar verilmediği durumlarda izin verecekti. Ayrıca özel mülkiyetini kamuya açan kişilere vergi muafiyeti verilecekti. Böylece bu girişimle sahil kısmı kamu kullanımı amacıyla düzenlenmeye çalışıldı: Zeynep Çelik, **The Remaking of İstanbul Portrait Of An Ottoman City in The Nineteen Century**, University of Washington Press, Washington, 1986, s. 100.

²⁶⁰ Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s. 207.

Aslında, liman imtiyazını ilk olarak 1876 yılında tünel²⁶¹ inşaatını gerçekleştiren Fransız mühendis Eugene Henri Gavand almak istemişti. Mühendis Henri, Marmara sahilini doldurup, 2.200.000 metrekare alan kazandırmayı vaat etmişti. Buna ilaveten, batıda Yedikule'den, doğuda Topkapı Sarayı bahçesine kadar uzanan 2.760 metrelik bir rıhtım yapmayı teklif etmişti. Bu proje, aynı zamanda İstanbul ve Galata'ya bir metro sistemi getirmeyi amaçlayan bir planın parçasıydı. Fakat bu girişim sadece bir teşebbüste kaldı.²⁶²

İlk ciddi liman inşası projesi, 1879 yılında Eminönü tarafından Sirkeci ve Unkapanı arasında, Galata yönünde Azapkapı ile Tophane arasında yapılması düşünülmüştü. Bu maksatla, deniz fenerleri imtiyazını da almış olan Marius Michel'e (Mişel Paşa) imtiyaz verilmiştir. Fakat o dönemde, bürokrasideki bazı aksaklıklar ve liman yapılacak bölümlerin masrafını karşılayacak girişimci bulunamaması sebebiyle bu projeler sonuçsuz kalmıştır. Daha sonra liman sorunlarının çözülememesi sebebi ile şikayetler artınca yeniden Michel Paşa'ya imtiyaz verilerek, liman inşaatına süratle başlanması talimatı iletilmiştir. İlk imtiyazın verildiği tarihten 11 yıl geçtikten sonra kurulacak olan Osmanlı Anonim Şirketine Galata ve Sirkeci tarafında liman inşa etme ve 85 yıl işletme imtiyazı verilecektir.²⁶³

Dönemin gazetelerinde Michel Paşa'nın Deniz Fenerleri İdaresini yönettiği, bu imtiyazın alınmasında Fransız sermayesi ile birlikte hareket ettiği ve İngilizlerle

²⁶¹ Eugene Henri Gavand adlı bir Fransız mühendis 1867 yılında turistik bir gezi yapmak amacıyla İstanbul'a gelmiştir. Gavand bu gezisi sırasında İstanbul'un iki önemli merkezi Galata ve Beyoğlu arasında çok sayıda insanın gidip geldiğini gözlemlemiş ve Galata ve Beyoğlu arasında asansör tipinde bir yeraltı demiryolu yapımı tasarlamıştır. Daha sonra Sadrazam Âli Paşa ile temas kuran Henri Gavand 1868 yılında Tünel projesini sunmuştur. Yapılan görüşmelerden sonra Tünel projesi 10 Haziran 1869 yılında bir fermanla kabul edilmiş ve projeyi gerçekleştirmesi için Gavand'a imtiyaz verilmiştir. Anlaşma gereği 11 ay içerisinde inşaata başlamakla yükümlü olan Gavand İstanbul'a su getirilmesi işi de kendisine verilince bir müddet inşaat gecikmek zorunda kalmıştır. 1870 yılında iki banka'nın ortaklığında "Chemin de fer Metropoliain de Galata à Pera" (Galata'dan Beyoğlu'na Metropolitan Demiryolu) şirketi kurulmuştur. İnşaat için 1869 yılında imtiyaz alınmış olmasına rağmen, 1872 yılında başlayabilmiştir. Tünel inşaatı 1874 yılında tamamlanmış ve açılış merasimi 17 Ocak 1875 tarihinde olmuştur. Toplam maliyeti 4.125.554 frank olan tünelin boyu 555 metredir: Vahdettin Engin, **Tünel**, Simurg Kitapçılık ve Yayıncılık, İstanbul 2000, s.23-62.

²⁶² Çelik, **a.g.e.**, s.101.

²⁶³ Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s. 208-209.

imtiyazın alınması için rekabet halinde bulunduğu haber yapılmıştır.²⁶⁴ Şirkete imtiyaz verilmesine rağmen, bir müddet devletin içerisinde bulunduğu finansal ve siyasi problemler yüzünden çalışma izni alınamamıştır.

Dönemin gazetelerinde çalışma izni verilmediği için, Michel Paşa'nın girişimi ve birçok maden imtiyazının beklediği belirtiliyordu. Şirket, Rıhtım projesinin başlayamamasında vakıflara ait arazilerin kamulaştırılmaması ve ağır işleyen bürokrasiden şikâyet ediyordu. Özellikle, Mehmed Namık Paşa tarafından kurulan projeleri inceleme komisyonu, birçok girişimi kabul etmediği için "cenaze komisyonu" olarak nitelendiriliyordu. Daha sonra bu komisyonun ortadan kaldırılması ile birlikte, yerine daha deneyimli askerlerden oluşan bir komisyon kuruldu ve imtiyaz projelerinin kabulleri hızlandı. Nihayet, 1889 yılında yeni komisyon Michel Paşa'nın hazırlamış olduğu projeleri kabul etmiştir.²⁶⁵

Osmanlı Devleti, rıhtım ve liman tesislerini modernleştirmek amacıyla 1890 yılında Dersaadet Rıhtım Şirketi'nin (Société des Quois, Docks et Entrepôts de Constantinople) kurulmasını sağladı. İstanbul rıhtımlarının Fransız Michel Paşa ve Monsieur Granet'e verildiği 10 Kasım 1890 yılında yayımlanan padişah iradesiyle kesinlik kazandı.²⁶⁶ İmtiyaz mukavelesinde Michel Paşa, imtiyazını kurulacak yeni şirkete devretmiştir. Rıhtım şirketi, her biri 500 franklık 47.750 hissedenden oluşmak üzere 23.875.000 frank sermaye ile kurulmuştur. Şirket %4 faizli 500 franklık 34.000 hisse ihraç ederek toplamda 40.875.000.000 franklık borç anlaşması yapmıştır. Hisselerin büyük çoğunluğu, İngiliz-Fransız ortaklığına dayanan bir grup tarafından

²⁶⁴ **Le Temps**, 2 Aralık 1879, nr. 6799. Ayrıca Michel Paşa'nın bu rıhtım imtiyazını almak için dini bayramlarda, başta padişah olmak üzere harem kadınlarına birçok hediye verdiği dönemin yabancı gazetelerinde konu olmuştur: **Le Capitaliste**, 24 Kasım 1880, nr. 47, s. 1160.

²⁶⁵ **Le Capitaliste**, 9 Mart 1881, nr. 10, s. 237. Fransa Başkonsolusu M. Tissot, Michel Paşa'nın imtiyazı almasından sonra, elçiliklere telgraf çekerek Dersaadet rıhtım tarifelerinin oluşturulması için görüş bildirmelerini istiyordu. Bu iş için her bir elçilik bu iş için iki kişi görevlendirecekti. Osmanlı Hükümeti de tarifelerin belirlenmesi için 2 ya da 3 komiser görevlendirecekti. Fakat Fransız konsoloslarının gönüllü olmalarına rağmen, Osmanlı Hükümeti tarifelerin belirlenmesinde daha fazla yetki sahibi olmayı, ayrıca mali problemler yüzünden bazı işlerin ertelenmesi gerektiğini düşünüyordu. Örneğin Asım Paşa rıhtım ihalesinin mali problemlerin aşılmasından sonra yürürlüğe girmesini istiyordu. Bu sebeple rıhtım tarifelerinin oluşturulması için kurulacak komisyon ertelendi: **Le Capitaliste**, 22 Aralık 1880, nr. 51, s. 1275.

²⁶⁶ **Le Temps**, 16 Kasım 1890, nr. 10773.

satın alınmıştı.²⁶⁷

Şirketin idare heyeti 5 ila 11 azadan oluşacaktı. İdare heyetinde; ilk 3 yıl için seçilen üyeler ise, Fenerler İdaresi Başkanı ve Rumeli İltisak Demiryolları'nın İnşaat Şirketi İkinci Başkanı Obuere, Eski Posta ve Telgraf Nazırı ve Mebusan Meclisi azasından Felix Granet²⁶⁸, Eski Meclis azası Delpuş ve Marki Davrozon ile Michel Paşa'dan oluştu. Şirketin kaydı, 1 Ocak 1891 tarihinde İstanbul Bidayet Mahkemesine yapılmıştı.²⁶⁹ Eylül 1891'de şirketin yönetim kurulu başkan yardımcısı olarak, Monsieur Le Compte Gabrel Aubaret atanmıştı. Kendisi bu tarihlerde Düyûn-ı Umûmiye Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı da yürüttü.²⁷⁰

Şirkete Fransızlar hâkim olduğu dönemde sadece Fransızlardan oluşan idare heyeti, 1907'de İngilizlerin bazı hisseleri satın almasından sonra Paris'te ortak bir yönetime dönüşmüştür. Bu yönetimde yer alan kişiler ise Arsen Henry, E Grenfell, Felix Granet, F. Revoil, Adam Block, J. Deffels, H. Gautier, William, Garstim, C. Verlaque²⁷¹, Vernau de Bonneuil ve L. Zafiri idi.²⁷² Şirketin idare heyetindeki önemli Fransızlar ise şunlar: Rıhtım Şirketi'nin ilk üyesi F. Pierre, MM. G. Sabouroux, Başmühendis A. Charrier, Müfettiş E. Giraud, Ticari Konsey üyesi Eug. Arlaud, Başmuhasebeci G. Reboul.²⁷³

Şirketin merkezi İstanbul'daydı. Fakat, istediği takdirde ülkenin farklı bölgelerinde de merkezler açabilecekti. İstanbul'daki merkez, Galata eski Bankalar Caddesi'ndeki Saint Pierre Hanı'nda faaliyete başlamıştı. Şirketin, Paris'te Louis le

²⁶⁷ **La France Constantinople au Présence Française dans la Capitale Ottomane Au debut de 20é Siecle**, s. 104. Şirkete ait Hisse senedi örneği için bkz: **EK-5**.

²⁶⁸ Felix Granet eski posta ve telgraf bakanlığında çalışmasına rağmen, Osmanlı Devleti'nde birçok imtiyazın elde edilmesinde başrol oynamıştı. Kendisi Dersaadet Rıhtımları Şirketi yönetim kurulunda olmasının yanısıra, 1891'de İzmir Rıhtım Şirketi imtiyazını da almıştı. Dönemin gazetelerinde Granet'in İstanbul ve İzmirden sonra Selanik, İskenderiye, Hayfa gibi şehirlerde liman yapım imtiyazlarını alacağı belirtiliyordu: **Paris Capital**, 11 Mart 1891, nr. 10, s. 2.

²⁶⁹ Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s. 216; **Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics**, 3 Haziran 1891, nr. 1, s. 687

²⁷⁰ **Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics**, 3 Haziran 1891, nr. 1, s.384.

²⁷¹ Bir denizci ve topçu olan M.C. Verlauge, Dersaadet Rıhtım Şirketi kuruluşunda yer aldıktan sonra, yapmış olduğu yararlı işler neticesinde 1895 yılında Fransa İstanbul Konsolos yardımcılığına getirilmiştir: **Le Temps**, 7 Aralık 1895, nr. 12003.

²⁷² Pech, **Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c. III. s. 182.

²⁷³ **La France Constantinople au Présence Française dans la Capitale Ottomane Au debut de 20é Siecle**, s. 105.

Grand Sokağı 9 Numarada, Séze Caddesi 4 Numarada ve Malesherbes Bulvarı 43 Numarada acenteleri vardı.²⁷⁴ Dersaadet Rıhtım Şirketi'ne verilen imtiyaza göre yapılacak iskeleler, Haliç'in iki kıyısında, Galata tarafına Tophane'den Azapkapısı'na kadar olan bölgede, aynı zamanda Sirkeci'den Unkapanı'na kadar olan kısımda inşa edileceklerdi. Aynı zamanda nakliyei kolaylaştırmak amacıyla, rıhtım boyunca raylar döşenerek tramvay şirketi ile beraber hatlar inşa etme ve omnibüs işletme hakkına sahip olacaktı.

Şirket, mukavele imzalanmasından sonraki 18 ay içerisinde gerekli keşif çalışmalarını yapıp, inşaat için haritaları ve layihaları Nâfia Nezâreti'ne sunmak mecburiyetindeydi. Nezâret, haritaları 3 ay içerisinde inceleyecek ve Rüsûmat Emaneti ve İstanbul Şehremaneti'ne gerekli bilgileri verip, projeyi tasdik edecekti. Şirketin, 2 yıl içerisinde inşaata başlamasını ve 14 yıl içerisinde bitirmesini öngörüyordu. Ayrıca şirket, inşaatı şartnamede belirlenen hususlara göre yapacaktı. Bu hususta mukaveledeki 5. maddeye göre, inşaat çalışmaları Nâfia Nezâreti tarafından kontrol edilecek; idare ve işletme, rıhtım, dok ve antrepolar ve rıhtım üzerine döşenecek raylardan elde edilen gelirler özel komiserler vasıtasıyla denetleneceklerdi. İnşaat için yapılacak istimlâklar, İstimlâk Kanunu'na tabi olacaktı. Şirket yapacağı gümrük binaları, liman, zaptiye daireleri, ambar gibi mülkler için arazi sahipleriyle uyuşmazlığa düşerse, İstimlâk Kanunu'na uyacaktı. Cami gibi kutsal mekanların istimlâkı İslam hukuku hükümlerine tabi olacaktı. Bunun yanında devlete ait olan araziler, şirkete bedelsiz tahsis edilecekti. İmtiyaz müddetinden 40 yıl sonra devlet, rıhtımları ve ek kısımları satın almaya yetkili olacaktı. İmtiyaz nizamnamesinde en önemli madde olarak gözüken ve şirketin devletle birçok problem yaşadığı 22. maddeye göre şirket, devletin belirleyeceği yerlere devletin istediği şekillerde gümrük daireleri ve gerekli olan binaları tam kâgir (taş) olarak inşa etmekle yükümlü olacaktı. Devlet, şirkete teslim edeceği eski binaların genişliğinde ve ölçüsünde yeni binaların yapılmasını istedi. Şirket, yapmış olduğu dok, antrepo, rıhtım gibi inşaatları ise, imtiyaz bitiminde devlete bedelsiz teslim etmekle mükellefti.

²⁷⁴ Fethullah Devran, **Dersaadet Rıhtım Şirketi: Kuruluşu ve Faaliyetleri (1890-1935)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s. 70.

Yine mukavelede, Azapkapı ve Karaköy köprüsüne dokunulmaması ve bunların işletilmesinin Tersane-i Âmire tarafından yapılması belirtildi. Şirketin denizi doldurarak kazanacağı alanlar, anlaşma ile kendisine terk edilecek araziler de belirlendi. Bu suretle, kazanılan araziler şirkete ait olacak ve devlete iade edilmeyecekti. Şirket ve hükümet arasında doğacak anlaşmazlıkların Osmanlı mahkemelerinde görüleceği karara bağlanmıştı. Mukaveleden ayrı olarak, Bâbîâli ve şirket arasında rıhtım imtiyazı ile ilgili 18 maddelik bir şartname daha imzalanmıştır. Bu şartname inşaat, getirilecek alet ve edevat, inşaat sürecinden önce hazırlanacak haritalar ve yapılacak rıhtımın çevre düzeni ile ilgili bilgilerden oluşmuştur.²⁷⁵

İnşaat başlamadan önce gerekli olan haritalar ve raporların hazırlanabilmesi için tanınmış Fransız mühendislerinden M. Adam ve arkadaşı görevlendirildi. Hazırlanan haritalar, Bahriye Nezâreti'ne, Rüsûmat Dairesi ve İstanbul Şehremini'ne onaylatıldıktan sonra, Nâfia Nezâretine teslim edildi. Galata rıhtımının, 3 metresi yaya kaldırımı olmak üzere, 9 metre şose yol ve 8 metre ticari eşyanın yüklenmesi ve boşaltması için vinç alanı olmak üzere 20 metre genişliğinde olması düşünüldü. Şirketin çalışma alanları; Galata, Tophane eski köprüsünden, İstanbul'da Sirkeci ölçeğinde eski köprüye kadar uzanıyordu.²⁷⁶

1894 yılına gelindiğinde, Galata rıhtımının önemli bir kısmı tamamlandı ve İstanbul tarafının inşaatı için çalışmalara başlandı. Tam bu aşamada, 1894 yılında meydana gelen deprem, çalışmaların bir müddet aksamasına sebep oldu. Yaşanan aksaklıklara rağmen, Galata rıhtımının 285 metrelik kısmı bitirilerek 500 metrelik bir alanı dolduruldu. Şirket, tamamlanan bu bölümün faaliyete geçmesi için uğraşmış, fakat o bölgede çalışan yükleme ve boşaltma işiyle meşgul olan kayıkçılar ve mavnacılar, işlerini kaybetme tehdidi altında oldukları için bu girişim neticeye ulaşamamıştır.²⁷⁷

Fransız sefiri, 1891 yılında Bâbîâli'ye müracat ederek, Osmanlı-Fransız Ticaret anlaşmasına göre limanlarda hamallık gibi birçok tekelin yasaklandığını

²⁷⁵ Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s. 212-213.

²⁷⁶ İnşaatın başlangıç kısmı Karaköy köprüsüdür. Bu bölümün büyük bölümü Fransız Mahallesi ve Kireçkapı rıhtımının önünde bulunmaktadır: **Journal de Commercial du Levant**, 30 Nisan 1893, s. 4.

²⁷⁷ Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s. 219-220.

belirtmiştir. Özellikle İkinci Meşrutiyetten sonra, limanda hamalla taşımacılık işleri son bulmuştur. Bu sayede gemiler direkt limana yanaşma imkânı bulmuş ve limandan gemilere taşınacak ürünler için doklara ve mavnalara ihtiyaç kalmamıştır. Ayrıca limana direkt yanaşacak yolcu gemileri sayesinde, kayıkçılara da gerek kalmamış oldu. Bunun yanında rıhtıma kurulması planlanmış olan tramvay hattı sayesinde yükler, daha kolay ve ucuz bir şekilde limana getirilebiliyordu.

Galata rıhtımının birinci kısmı 1895 yılında tamamlanmıştır. Birinci kısmın inşaat masrafı yani 758 metrelik kısım için 10.960.669 franka (yaklaşık 476.550 Osmanlı lirası) mal olmuştur. Bu yapılan bölüm sayesinde, Galata rıhtımı 7 geminin aynı anda yanaşabileceği modern bir liman halini almıştır. Şirket, Eminönü tarafındaki rıhtım için çalışmalarını sürdürmüştür. Fakat, rıhtım duvarları inşa edilirken yaşanan göçükler yüzünden inşaat bir müddet ertelenmiştir. Zeminin daha güçlendirilmesi ve doldurulması amacıyla yeni taş ocakları açılmasına karar verildi. Bu amaçla şirket, 1897 yılında 500 franklık 24.000 hisse senedini piyasaya sürmüştü. Bu hisselerin %5 kâr payı bulunmaktaydı.²⁷⁸

Daha sonra ön kabulü gerçekleşmiş olan rıhtım işletmesi, Nâfia Müdürü Haydar Bey'in mihmandarlığında oluşturulan bir heyet tarafından teftiş edildi ve 16 Haziran 1899 tarihinde 208 metrelik ilk kısmı işletmeye açıldı. Şirket, tamamlanan bölümün faaliyete geçmesi için Nâfia Nezâretine başvurdu ve rıhtımda yeni vergi düzenlemeleri ile hizmet vermek istedi. Fakat yeni gümrük tarifeleri, başka ülke sefaretlere tarafından protesto edildi. Eski tarifeler üzerinden rıhtım ticaretinin devam etmesi konusunda Bâbîâli'ye baskı yaptılar. Daha sonra şirket, Bâbîâli tarafından uyarılarak eski tarife üzerinden gümrük ticaretinin devam ettirilmesi istenmiştir.²⁷⁹

²⁷⁸ **La Cote de la Bourse et de la Banque**, 24 Mart 1897. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

²⁷⁹ 1898 yılına kadar Eminönü rıhtımındaki zeminin iyileştirilmesine çalışıldı. Fransa'dan Marsilya limanı mühendisleri Jerde ve Guerard getirilerek zemin için etütler yapıldı ve 60 bin metreküplük bir kum tabakasıyla set dolduruldu. Böylece 208 metrelik kısım tamamlanmış oldu. (Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s.222-224). Bu arada 1898 tarihinde Haydarpaşa Garı ve rıhtımlarının yapılması için şirket imtiyaz talebinde bulunuyordu. Fakat bu talep Anadolu Demiryollarına ve Alman sermayesine verildiği için reddedilmiştir. Bu dönemde Alman İmparatoru II. Wilhem'in ziyareti sırasında verilen imtiyaz şirketin tüm rıhtımların yapımını üstlenme isteğini boşa çıkarmıştı. Fakat Dersaadet rıhtım şirketi Alman şirketi tarafından yapılacak depo ve

Fransız Büyükelçisi M. Constants, Osmanlı Hükümeti'ne baskıda bulunarak, Dersaadet rıhtımları şirketinin kesmiş olduğu makbuzlardan ödemesi gereken vergiyi kaldırdı. Bu sayede şirket, büyük bir yükten kurtulmuş oldu.²⁸⁰ Ayrıca Sultan II. Abdulhamid, tarifeler konusunda ortak bir komisyon kurulması emrini verdi ve şirketin ticari zorlukları aşmasını ve işletmesini serbestçe yürütmesini sağlamış oldu.²⁸¹

Rıhtımın ikinci kısmını oluşturan Sirkeci-Karaköy arasındaki bölüm ise, 1900 yılında tamamlandı. Bu bölüm, 370 metrelik bir alanı kaplıyor ve 10 adet geminin rıhtıma yanaşabilmesine olanak sağlıyordu. Bu aşamadan sonra, hükümet ve şirket arasında şirketin yapmakla yükümlü olduğu devlet daireleri yüzünden problem çıktı. Mukavelenin 22. maddesine istinaden, şirketin yapmakla yükümlü olduğu yeni gümrük daireleri, ambarlar, sıhhiye ve liman dairelerini, zabıta ve ilgili memurların oturacağı odaları şirket, kendisine devredilen eski binaların ölçülerinde yapmaya çalışıyordu. Devlet ise; verilen imtiyaza göre, yeni ve ihtiyaca uygun büyüklükte binaların yapılması konusunda ısrarcıydı. Ayrıca, eski mülklerin şirkete verilen arsaları konusunda bazı ihtilaflar devam etmekteydi. Şirket, liman inşaatı sırasında edindiği mülklerin vergilendirilmesi konusunda devletle anlaşmazlıklar da yaşamaktaydı. Bu amaçla Sultan II Abdülhamid'in emriyle, yeni bir komisyon oluşturuldu ve gümrük binalarının hangi ölçülerde yapılması ve diğer anlaşmazlıkları çözmek için görevlendirildi.²⁸² Daha sonra komisyon ve şirket arasında yapılan görüşmeler neticesinde 4 maddelik bir anlaşmaya varıldı ve sorun çözüldü. Buna göre şirket yapacağı binaları kendisine devredilen eski binalar standartlarında inşa edecekti.²⁸³

rıhtımlar yüzünden gelirinin düşeceğini bildirerek tazminat talebinde bulunmuştu: **Le Temps**, 29 Aralık 1898, nr. 13721.

²⁸⁰ **Le Journal des débats**, 8 Haziran 1899, nr. 158, s. 2.

²⁸¹ **Le Cote de la Bourse et de la Banque**, 2 Ağustos 1899. (Derginin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

²⁸² Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s. 226-228.

²⁸³ Buna istinaden şirketin kendisi kiralamak için yapmış olduğu özel mülklerin tapusu devlet tarafından tasdik edilecekti. Şirket, inşa edeceği antrepoların ihtiyaca uygun olmaması durumunda yenilerini inşa edecekti. Buna karşılık, Galata rıhtımı gerisindeki bölümler için antrepo yapma konusunda serbest olacaktı. Ayrıca cadde ve istimlak edilecek yerler ve ibadethaneler konusunda anlaşmaya varıldı. Bu anlaşma 1905 senesinde padişaha sunulup tasdik ettirildi. Şirket 1906 senesinde yeni yapacağı istimlakler ve inşaatlar için 500 franklık 34.000 adet hisse senedi ihraç etti. %4 faiz ile 17.000.000

Şirket Eminönü rıhtımını açtıktan bir yıl sonra, Osmanlı Hükümeti yeni bir sorun yaşamaya başladı. Be seferki mesele; şirketin Haliç'in iki kıyısına inşa ettiği rıhtımlar, tramvay ve vapur seferlerini de içine almasından dolayı, ileride aşayış sorunlarının çıkması ve şirketin bölgede tekel oluşturacağı endişesiydi. Aslında dönemin Fransız gazetelerinde Sultan V. Murad'ın tahta çıkarılması için Fransız bankerler tarafından desteklenmesi iddiaları, Sultan II. Abdülhamid'i Fransız sermayesine karşı cephe almaya itmiştir.

Bu aşamada Babıâli, şirketin faaliyetlerini askıya almak ve imtiyazını iptal etmek istediğini dillendirmeye başladı. Fakat daha sonra, Hariciye Nezâreti'nin konuya müdahil olarak Sultan'ı imtiyazın iptal edilmemesi için ikna ettiğini ve sorunun çözüldüğü bildirildi.²⁸⁴ Fakat, yine de şirketin almış olduğu izinlere rağmen bazı yerlerin ruhsatları verilmiyordu. Örneğin, Nâfia Nezâreti rıhtıma bitişik yerlerin kullanımında gerekli izinleri verirken ağır davrandı.²⁸⁵

Şirket, bu dönemde çeşitli bakanlıklara işlerinin gecikmesinden dolayı ve imtiyaza aykırı hareketleri nedeniyle Osmanlı Hükümetinin ödemediği 25.000 liralık tazminatın tahsis için başvurdu ve şirketin imtiyaz haklarından yararlanamamasını protesto etti.²⁸⁶ Sultan, aradaki anlaşmazlıklardan dolayı rıhtım şirketini 41 milyon liraya kamulaştırmak için harekete geçmişti. Bu kamulaştırmadan, Rüsûmat Emaneti ve Nâfia Nezâreti'nin oluşturacağı bir komisyon sorumlu olacaktı. Maliye Nezâreti satın alma için gerekli miktarı sağlayacaktı.²⁸⁷ Fransız Dışişleri Bakanlığı tekrar devreye girdi ve anlaşmazlıklar giderildi. Böylece Sultan, rıhtım şirketinin kendi sözleşmesinden kaynaklanan tüm hak ve ayrıcalıkları tanıyan bir irade yayımladı.²⁸⁸

Bütün bu sürecin ardından şirket, 1905 yılından itibaren liman bölgesinde resmi binaları inşa etmeye başladı. Önce Galata'ya şirketin hizmet binası yapıldı, daha sonra Sirkeci'de Ecnebi Emtia Gümrüğü'ne ait bina yıkılarak yerine ticari eşya

franklık bir borçlanma konusunda Osmanlı Bankası ile anlaşıldı: Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s.243-247.

²⁸⁴ *Le Journal des Finances*, 17 Ağustos 1901, nr. 33, s. 4.

²⁸⁵ *Le Journal des Finances*, 12 Ekim 1901, nr. 41, s. 5.

²⁸⁶ *Gil Blas*, 2 Eylül 1902, nr. 8321, s. 3.

²⁸⁷ *La Cote de la Bourse et de la Banque*, 8 Kasım 1903.

²⁸⁸ *La Cote de la Bourse et de la Banque*, 23 Kasım 1903.

mağazası yapılmaya başlandı. Buna ek olarak, 1905 yılında şirket, Bâbiâli tarafından kendisine bir arazi için 50.000 liralık bir ödenek tahsis edecekti. Aynı zamanda, şirketin bu dönemde bir sermaye artırımına gitmesi bekleniyordu. Fakat, bu artırımın nasıl olacağı ve ne kadar hisse senedinin piyasaya sürüleceği bilinmiyordu. Bu amaçla şirketin müdürü M. Granet, görüşmelerde bulunmak üzere Paris'e gitmişti.²⁸⁹ Bu esnada, şirketin Galata ve İstanbul rıhtımları arasında bir buharlı vapur hattı kurması için irade yayımlanmıştı. Bu irade uyarınca şirket, Galata sahilinde denizden kazanılan alanın tapusunu alacak ve yeni bir gümrük inşa etmek zorunda kalacaktı. Bu bölgedeki rıhtımlar Tophane'de inşa edilecekti.²⁹⁰

Şirket, 10 Nisan 1906 tarihinde hissedarlarına %2'lik bir faiz ödemesi yapmayı yönetim kurulu kararıyla onayladı. Ödeme, katılım ve abonelik hisselerinin 5 nolu kuponunun teslim edilmesine karşılık, 12 ile 25 Nisan arasında yapılmıştı. Şirket, böylece ödenmemiş hisselerini kâr payları ile geri almaya başlamıştı.²⁹¹ Gümrük Binaları için inşaatlar da aynı yıl başlamıştı. Bu binalar, şirketin müdürü M. Pierre tarafından Paris'te yaptırılan projelere uygun olarak inşa edilecekti.²⁹²

Şirketin Sirkeci'deki gümrük binası, 1907 yılında hizmete girdi. Eminönü tarafında 14.436 metrekarelik bir antrepo bitirildikten sonra, 1908 yılında Müskirat, Zahire ve Zabıta memurları için yeni binalar yapılmaya başlanmıştır. Karaköy gümrük binası, 1907-1911 yılları arasında tamamlanmıştır.²⁹³ Böylece devlet, Galata ve Eminönü'nde yeni gümrük binalarına sahip oldu. Bu binaların İstanbul'da toplamda 20.436 metrekare alana inşa edilmiştir. Sadece Galata tarafında 7.000, Eminönü tarafında ise 13.436 metrekare alana sahip yeni gümrük binaları hizmet vermeye başlamıştır. Galata tarafının inşaat maliyeti 1.242.797 frank, Eminönü tarafı 620.000 frank, toplamda ise 1.862.797 frank binalar için harcama yapılmıştır.²⁹⁴

²⁸⁹ **Gil Blas**, 27 Haziran 1905, nr. 9389, s.4.

²⁹⁰ **Le Journal des Finances**, 29 Temmuz 1905, nr. 30, s. 10.

²⁹¹ **La Cote de la Bourse et de la Banque**, 24 Nisan 1906.

²⁹² **Gil Blas**, 11 Şubat 1906, nr. 9617, s. 3.

²⁹³ Örenç, "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü...", s. 253.

²⁹⁴ Zihni Bilge, **İstanbul Rıhtımları Tarihçesi**, Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası, İstanbul 1949, s. 35. Şirketin kurucusu ve Yönetim kurulu Başkanı Michel Paşa 1907 yılının ocak ayında seksensekiz yaşında vefat etti: **Le Tepms**, 8 Ocak 1907, nr. 16635. (Gazetenin sayfa numarası bulunmamaktadır).

Bu tarihte şirketin hisselerinin çoğunluğunu, İngilizlerin oluşturduğu bir konsorsiyum almaya çalışmaktaydı. Fransız ve İngiliz sermayedarların yapmış oldukları anlaşmaya göre, iki grup arasındaki teşebbüsler ve hisseler tamamen birbirinden ayrı tutulacaktı. İngilizlerin konsorsiyumunda bulunan kişiler; İngiliz Bankası Yöneticisi MM. A. C. Cole, Hindistan Eski Maliye Bakanı E. Fitzgerald Law ve Osmanlı Düyûn-ı Umûmiye delegesi M. Adam Block'tu. Ayrıca bu konsorsiyuma Osmanlı Bankası'nın Londra Şubesi'de destek vermekteydi. Osmanlı Bankası adına yönetimde yer alacak kişiler ise; İstanbul Bankası Genel Müdürü M. Deffes ve Fransız bir bankacı olan Le Compte Pillet Will'di. Oluşturulan yeni yönetim kurulunda Fransız üyeler aynen yerlerinde kalacaklardı. Şirketin bu aşamada daha da gelirlerini artıracığı düşünülmekteydi.²⁹⁵ Şirketin 1907 yılı itibariyle yeni oluşturulan yönetim kurulu şu şekildeydi: Başkan MM. Le compte Pillet-Will, Başkan yardımcısı A Duparchy, Yönetici Delege F. Granet, A. Block, A Clayton Cole²⁹⁶, J Deffes, H. Gautier, F. G. Law, C. Velaque, Le compte Vernou de Bonneuil ve M. Leon Zafiri.²⁹⁷

Dönemin Fransız gazeteleri, 1908 devriminde sonra Jön Türk hareketinin şirketin işleyişinde birtakım zorluklar çıkardığını, bu nedenle Jön Türklerin İngiltere'de gözden düşüklerini yazmaktaydı. Örneğin; şirketin yüklenme boşaltma için kullanmış oldukları rıhtımların hamallara kullandırılmamasının ve hükümetin bunların örgütlenmelerine ve çıkardıkları anarşiye karşı bir önlem almamasının; İngiltere başta olmak üzere diğer ortakları rahatsız ettiği vurgulanmaktaydı.²⁹⁸ Bu arada, şirketin yaşamış olduğu zorluklardan dolayı 1911 yılında yönetim kurulu değişmiştir. Yeni oluşturulan kurulda, Başkan Osmanlı Bankası'ndan MM. Arsene Henry, Başkan yardımcısı E. Grenfell, üyeler Felix Granet, Adam Block, J. Déffes, H

²⁹⁵ **Le Temps**, 11 Mart 1907, nr. 10037. Şirketin 20.000 hissesini satın alan İngiliz grubu, her bir hisse için nominal fiyatı üzerinden 500 frank ödeyecekti. Bu adı hisseler %2 oranında temettü ve %5 faiz verilmekteydi. Fransızların tarafındaysa, hisselerin Osmanlı Bankası tarafından tutulan kısmı Ekim 1917'ye kadar satılamazdı. Şirketin Nisan ayında yenilenecek yönetim kurulu Paris'te toplanacaktı ve yeni şirketin ilk görevi yeni ve büyük bir depo inşa etmek olacaktı: **Gil Blas**, 16 Mart 1907, nr. 10000, s. 4.

²⁹⁶ **Compte de Vernou Bonneuil Crédit Agricole Bankasının yöneticisiydi, Crédit Agricole Şirketi 1862-1877 yılları arasında kurulmuş Crédit Foncière'in yan kuruluşuydu. Monsieur Bonneuil aynı zamanda Marsilya Liman ve Rıhtım Şirketi sahibi Vernou Bonneuil'in erkek kardeşiydi. 1906'da Rusya'da Karhkar altın madeni yöneticiliği yapmıştır: **Le Capitaliste**, 11 Nisan 1907, nr. 15, s. 236.**

²⁹⁷ **Le Capitaliste**, 11 Nisan 1907, nr. 15, s. 236.

²⁹⁸ **Le Temps**, 21 Ağustos 1910, nr. 17948.

Gautier, William, Garstin C. Verlaque, le Comte Vernou de Bonneuil ve M. L Zafiri yer almıştı.²⁹⁹ 1913 yılında ise Dışişleri Bakanlığına getirilen Hakkı Paşa, etkili gücünü kullanarak savaştan önce Şark Demiryolları ve Dersaadet Rıhtım Şirketi gibi birçok şirketin hükümetle sorunlarını çözmüştü. Fakat Birinci Dünya Savaşı çıktığında, şirket faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmıştı.³⁰⁰

2.3.3. Beyrut Liman Şirketi (Compagnie Ottomane du Port des Quois et Entrepot de Beyrouth)

Fransız sermayesinin, kendisinin doğal yayılma alanı olarak gördüğü bugünkü Suriye ve Lübnan bölgesinde birçok yatırımı bulunmaktaydı. Beyrut Limanının yapım ve işletme imtiyazı, Fransızlar için hem ekonomik hem de stratejik bir önem taşıyordu. Beyrut Limanı, coğrafi yapısı ile iç bölgelerdeki Şam'ın ticari kapasitesine dayanan bir konumu dolayısıyla, gelişmeye ve zenginleşmeye açıldı. Şam'ın doğal limanı olması ve ticari emtianın Şam'a nakledilmesinde öncü rol oynamaktaydı.³⁰¹ Ayrıca Beyrut, buharlı vapurlar yaygınlaşınca, İngilizlerin Suriye, İran ve Anadolu'ya gönderdikleri malların varış noktası olması dolayısıyla hızla gelişme göstermişti.³⁰²

²⁹⁹ Pech, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie**, c. V., s. 180.

³⁰⁰ **Le Temps**, 25 Ocak 1913, nr. 18832. Şirket, Birinci Dünya Savaşı sırasında oluşan ticaretin yavaşlığı dolayısı ile zarar etmişti. Savaş sonrasında ticaretin yeniden canlanması ve İstanbul limanının ticari faaliyetlerinin daha da artması sebebiyle kârını telafi etti. 1929 yılında patlak veren ekonomik buhran dolayısıyla kârı yine düşmüştü. Şirket, Cumhuriyet döneminde kapitülasyonların kaldırılması ve iktisadi bağımsızlığın sağlanması amacıyla 1935 yılında kamulaştırılmıştır. Daha önce, Sultan II. Abdülhamid devrinde şirket ve devlet arasındaki problemlerin çözülemeyişi ve maddi yetersizlikler nedeniyle başarısız olan bu girişim, Cumhuriyet idaresinin girişimleri sonucu başarılıdır. Sonuçta İstanbul Limanı her iki tarafta modern liman tesislerine sahip olmuş, rıhtımların uzatılması ve Karaköy ve Galata köprüleri boyunca rıhtım inşası amaçları gerçekleştirilememiştir. Rıhtımın millileştirilmesi 1934 tarihli 2665 nolu kanunla gerçekleştirildi. Satın alma anlaşması uyarınca devlet, şirketin 570.338 liralık borcunu üstlenecek, şirkete 1935 yılından itibaren 3 sene içerisinde 1.400.000 frank verilecekti. Ayrıca 31.580.132 franklık bir meblağ %7,5 faizli bonolarla 40 yılda ödenecekti. Yapılan anlaşma uyarınca şirkete ait bütün mallar, menkul kıymetler ve gayrimenkuller devlete intikal edecekti: Bilge, **a.g.e.**, s. 79.

³⁰¹ Y. Eyüp Özveren, **Beyrut, Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914**, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994, s.78.

³⁰² Charles Issawi, "The British Trade and the Rise of Beirut, 1830-1860", **International Journal Of Middle East Studies**, c. VII, s. 95. Gümrük tarifelerinin kademeli olarak düşüren 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması'ndan önce Beyrut'ta Avrupa ticareti yoğunluk kazanmıştı. Fakat bölgedeki Fransız etkisi, Akdeniz'in o dönemdeki en önemli ticaret üssü Marsilya'dan gelen tüccarın Beyrut limanında geleneksel ticaret ağlarından muaf bir şekilde ticaret yapmalarını sağlıyordu. Fransızlar, kapitülasyonlar sayesinde Beyrut'ta daha aktif bir şekilde var oldular. Fransızlar, Doğu Akdeniz'de yerli ve yabancı tüccar ile etkin bir iş birliği ağı kurarak Cebeli-i Lübnan'da olduğu gibi Mehmed Ali Paşa

Beyrut'ta, 1860'da³⁰³ yaşanan iç karmaşa ardından, ticari kapasite artınca modern bir liman ihtiyacı artmıştır. Özellikle, Şam-Beyrut yolunun açılmasıyla iç kesimlerden ürünlerin daha hızlı bir şekilde limana ulaşması ticari yoğunluğu artırmıştı. Limana yanaşmakta zorlanan gemiler, mallarını zor şartlarda küçük kayıklarla nakledebildikleri için yeni bir liman inşası için yabancı tüccarların da talepleri artmıştı.³⁰⁴ Ayrıca, Fransa'da baş gösteren ipek kurdu hastalığı sonucunda, ipek üretimi, Lyon ve Marsilya'daki fabrikalarda durma noktasına gelince, bu durumu Beyrut tüccarı iyi değerlendirdi. Nitekim, iç bölgelerle kurulan etkili ağlarla, ham ipeği ihraç edip, iyi kârlar elde etmeye başladılar.³⁰⁵

Fransızlar tarafından bölgede limanın geliştirilmesi fikri, Mésajeri vapur şirketinin posta taşımacılığı için İstanbul, Suriye ve Mısır arasında bir hattı faaliyete geçirmesiyle önem kazandı. 1852 yılında faaliyete geçirilen bu hatta, Le Tancrède adlı Mésajeri buharlısı seyrüsefer yapmaktaydı. Şirket yetkilileri, Beyrut'un Cebel-i Lübnan'ın ana limanı olduğunu, bütün malları burada toplandığını ve bu limanın geliştirilmesi sayesinde Suriye'nin diğer bölgelerinin daha kolay bütünleştirileceği düşüncesindeydiler.³⁰⁶ Hatta dönemin Fransız gazetelerinde, 1857 yılında İngiltere'de bir şirketin Beyrut'ta liman yapım imtiyazı için izin istediği şeklinde haberler

yönetimindeki Mısır'da, kent yönetimine ve gelişimine önemli katkılar sağladılar. İskenderiye Limanı ile aynı süreçte yoğunluk yaşamaya başlayan Beyrut Limanında, karantina kurallarının katı biçimde uygulanmasında Mısır yönetimi etkili olmuştu. Bu sayede şehrin ticari güvenliği sağlanmış oldu. Bu disiplinli uygulamalar sayesinde, Beyrut'ta tüccar ve konsoloslar, daha etkin bir biçimde şehrin gelişmesine ve ticaretin artmasına yardımcı oldular. Beyrut bir taraftan da oluşan tekelleşme sayesinde pamuk, kahve, şeker, çay ve tekstil ürünlerinin ihracatı gibi Osmanlı ülkesinde bulunmayan malların ithalatının yapıldığı önemli bir liman olmuştu. Özveren, **a.g.e.**, s. 80, 84.

³⁰³ 1860 olayları Durziler ve Maruniler arasında cereyan eden küçük çaplı çatışmaların büyümesi ve bir iç çatışmaya dönmesidir. Bölgede öncelikle 14 Ağustos 1859 tarihinde Beyrut yakınlarındaki Beyt Mer'i köyünde Dürzilerle Maruniler arasında küçük bir çatışma çıkmış, bunu meçhul cinayetler izlemiştir. Daha sonra Marunî din adamlarının tahrikiyle harekete geçen Yusuf Kerem ile Kesrevandaki Marunilerin şefi Tannus Şahin'in Dürzî köylerine saldırmasıyla olaylar büyümüştür. Daha sonra 500 kişilik bir Marunî topluluğunun Kant İlyas'a saldırması ve bu saldırıya Durzilerin daha büyük bir saldırıyla karşılık vermesi bölgede olayları başlatan ilk gelişmeler olmuştur. Çatışmalar esnasında, başta Sayda valisi olmak üzere Lübnan'ın emniyetinden sorumlu kişilerin görevlerini tam yapmalarını yüzünden yaklaşık 10.000 kişinin hayatını kaybettiği olaylar cereyan etmiştir: Mustafa Akar, **Arşiv Vesikaları Işığında Cebel-i Lübnan ve Şam Hadiseleri (1860-1861)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1996, s. 19.

³⁰⁴ Jens Hanssen, **Fin de Siecle Beirut: The Making of An Ottoman Provincial Capital**, Clarendon Press, London, 2005, s. 90.

³⁰⁵ Özveren, **a.g.e.**, s. 85.

³⁰⁶ **Le Journal des débats**, 21 Ağustos 1852. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

yapılmaktaydı.³⁰⁷

Beyrut'ta yeni ve modern bir limanın yapılması ve işletilmesi fikri, Fransızların 1860 yılında Lübnan olaylarına müdahale ettikleri zaman daha da ciddi hal aldı. Fransız Donanma Başkomutanı Guépratte tarafından hazırlanan rapor, limanın verimliliği hakkında düzenlenmiştir. Bu rapor doğrultusunda, Fransızların bölgede daha etkin olması amaçlanmıştır. Daha sonra bu rapordan yola çıkan Stoeklin isimli Mésajeri Kumpanyası yetkilisi, muhtemel planlamasını yapmış ve yol yapım imtiyazını alan Perthuis de bu liman yapım işini almıştır. Bu esnada Osmanlı Hükümeti ve Lübnan Valiliği de devlet eliyle limanın yapımı konusunda mali problemleri aşmaya çalışmıştır.³⁰⁸

Beyrut'ta modern bir liman yapımına dair en ciddi gelişme, 1880 yılında, Mithat Paşa'nın Suriye Valiliği'ndeki son yılı esnasında gerçekleşti. Bu hususa dair yapılan yazışmalarda, maddi kaynakların yetersizliği ve yabancı şirketlerin nüfuz kazanmasına Osmanlı idarecilerinin iyi bakmaması dolayısıyla bu girişim sonuçsuz kaldı.³⁰⁹ Hatta kaynak yetersizliğinin çözülmesi için, Sadaret'ten Maliye Nezâreti'ne yazılan yazıda; iki bin akçe keşif masrafı bulunan Beyrut Limanı inşaatı için bir mühendis görevlendirildiği, fakat o dönemde Sayda Valisi'nin yeterli ödenek bulunmadığı için mühendisi geri yolladığı belirtilmiştir. Raporda, Beyrut'a bir liman yapılmasının elzem olduğu, Mısır'ın ürünlerinin bu şekilde daha kolay elde edileceği belirtilmiş ve gerekirse Maliye Nezâreti'nden bölgenin vergilerinin bir bölümünün alınmaması, liman için tahsis olunacak pay için ayrılması istenmiştir.³¹⁰

Osmanlı Devleti, sürekli olarak ticari hareketliliği artan Beyrut'un kapasiteye cevap veremeyen limanının yapımı için imtiyaz değerlendirmelerine başladı. Nitekim,

³⁰⁷ **Le Journal des débats**, 26 Aralık 1857. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

³⁰⁸ Thobié, **L'interets et Imperialisme Français Dans L'empire Ottomane**, s.173.

³⁰⁹ BOA, **ŞD**, nr.2272/57. 27 Şubat 1869 tarihinde Bağdat Vilayeti valiliğine tayin edilen Mithat Paşa, yaklaşık 3 yıl bu görevde kalmış, idari ve askeri alanda yapmış olduğu faaliyetlerle Bağdat'ta emniyet ve asayiş sağlamıştır. Ayrıca yine eğitim, kültür, sağlık, imar, ulaşım ve ziraat alanlarında gerçekleştirdiği çalışmalar sayesinde Bağdat vilayetinin gelişimine büyük katkı sağlamıştır. Fethi Gedikli, "Mithat Paşa'nın Suriye Layihası", **DİVAN: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi**, 1999/2, s. 169-189. Mithat Paşa için ayrıca bkz: Âdem Korkmaz, **Mithat Paşa'nın İdari ve Siyasi Faaliyetleri**, TTK, Ankara, 2019.

³¹⁰ BOA, **A.MKT.NZD**, nr.75/82, 23.06.1269/03.04.1853.

1887 yılında Caporal isimli bir Fransız ile Hristiyan tebaadan Yusuf Mutran Efendi, liman yapımı konusunda teklif verdiler. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, Yusuf Mutran Efendi'nin Osmanlı tebaasından olması ve şirketin sahiplerinin Osmanlı vatandaşı olacağını vadetmesi üzerine, imtiyaz 20 Haziran 1887'de, 60 sene süreyle kendisine verildi.³¹¹

İmtiyaz görüşmeleri esnasında, Fransız Mésajeri Kumpanyası'nın, Beyrut Limanı'nın önemi ve inşa maliyetine dair raporu Osmanlı makamlarına ulaştırılmıştır. Bu raporun da etkisi ile limana aşağıdaki değerlendirmede bulunulmuştu:

“... Beyrut'un ehemmiyet-i mevki'iyesi ve kesret-i ticâreti mülâbesesiyle liman-ı mezkûrun tanzîm ve inşâsı lâzımeden olup fakat harîtada işâret olunmuş olan birinci derecesi bir hayli akçeye mütevakkıf olduğu cihetle bunun şimdilik mesârifi iki milyonluk râddesinde olmak üzere inşâsı münâsib olduğundan ve Devlet-i Aliyye tarafından yapılması her sûretle müreccah olup şu kadar ki emr-i inşâsının mümkün olur ise götürü verilmesinde muhassenât görüldüğünden Fransa'da bir müte'ahhid bulunur ise söyleşileceği dahi sefârete ifâde olundukda sûret-i hâlin Paris'e bildirileceği cevâben ifâde olunmuşdur...”³¹². Anlaşıldığı üzere Beyrut Limanı'nın yenilenmesi için harcanacak meblağın Osmanlı Maliyesi'nce karşılanmasının zor olduğu ve Fransız bir müteahhid tarafından yapılmasının daha yararlı görüldüğü ifade ediliyordu.

Bu arada, Yusuf Mutran Efendi'nin Beyrut-Şam şose yolu şirketi sahibi Perthuis'in adamı olduğu ve imtiyazı ona devredeceği yönünde iddialar dolaşmaktaydı. Beyrut Limanı imtiyazını isteyen Alfred Glavani isimli Osmanlı vatandaşı, bu yönde ifadelerde bulunmuştu.³¹³ Aynı şekilde, Yaveri Ekrem olan Derviş Paşa da 4 Nisan 1887 yılında yazmış olduğu bir telgrafta, liman işletmesinin yabancılara geçmesinin sakıncalarından bahsetmiş Yusuf Mutran Efendi ile Monsieur

³¹¹ İmtiyaza dair Sadaret makamına gönderilen 30 Mart 1888 tarihli yazıda, Beyrut'ta liman yapımı için Osmanlı tebaasından Yusuf Mutran Efendiye 60 sene boyunca imtiyaz verildiğini, imtiyaz şartlarının ve mukavelenin Nâfia Nezâreti tarafından kaleme alındıktan sonra, Meclis-i Vükelâ tarafından tastik edilip onaylandığı belirtilmiştir. (BOA, **Y.PRK.KOM**, nr. 4/109, Lef 1). Liman imtiyazının Yusuf Mutran Efendiye verildiğini gösteren belgenin sureti için bkz: **EK-6**.

³¹² BOA, **A. MKT.MHM**, nr. 292/100.

³¹³ BOA, **Y.MTV**, nr.27/107.

Kavan'ın beraber çalıştıklarını ve liman inşaatının bir Osmanlı şirketi tarafından yapılmasının daha uygun olacağını belirtmişti.³¹⁴

Gerçekten de daha önce Beyrut gaz ve Beyrut-Şam araba yolu imtiyazlarını alan Perthuis, liman yapımı ve işletme imtiyazını elde ederek faaliyet alanını genişletmeyi ve Beyrut araba yolu ihalesinin süresi dolduğundan liman işletmesini üzerine alıp, Beyrut ticaretinde etkinliğini devam ettirmeyi istemişti. Bu ihtimal daha sonra gerçek olmuş, Yusuf Mutran Efendi aldığı imtiyazı bir süre sonra 600.000 franka Perthuis liderliğindeki şirkete satmıştır. Osmanlı Hükümeti, bu yaşananlara müdahale edememiştir. Nihayetinde, Beyrut'un yerel tüccarlarının da konsorsiyuma dahil olmasıyla 5 milyon frank sermayeli bir şirket kurulmuş ve 1890 yılından itibaren Beyrut rıhtımı inşaatına başlanmıştır. Şirketin liman işletme imtiyazı 99 yıl olarak belirlenmiştir.³¹⁵

İmtiyaz alındıktan sonra birçok banka, limanın yapımı için oluşturulan konsorsiyuma katılmıştı. Bu bankalar, 1886'da yapılan görüşmeler sonucunda limanın yapım imtiyazının devralınması ve sermayesinin bölüşülmesi konusunda anlaşmaya vardılar. Konsorsiyum sermayesi; Osmanlı Bankası, Comptoir D'Escompte, Le Banque de Paris et des Pays-Bas ve Mésajeri Maritime Şirketi tarafından sağlanacaktı. Yusuf Mutran Efendi imtiyazı devrettikten sonra, Osmanlı Bankası ve Beyrut Yol Şirketi'nin üç üyesi, 16 Ekim 1887 yılında bir komisyon kurup şirketin çalışmalarını başlattılar. Nihayet, 20 Haziran 1888 tarihinde Beyrut Liman Şirketi (La Compagnié Imperialé Ottomane du Port, des Quais et des Entrepots) resmen kurulmuş oldu.³¹⁶

Şirketin sermayesi 5.000.000 franktı ve her biri 500 franklık 10.000 hisseye bölünmüştü. Sermaye, kademeli olarak piyasaya sürüldü. Nitekim, 75 franklık hisseler Aralık 1888'de, 125 franklık hisseler Temmuz 1889'da 200 franklık hisseler 1891'de ve 100 franklık hisseler ise 1894 yılında piyasada yerini aldı. Fakat bu sermaye, şirketin işleyişine yeterli olmadı. Bu nedenle, şirket borç almak yerine Beyrut-Şam-Havran Demiryolu şirketinin 5.000.000 frank değerindeki hisselerini sattı ve mali

³¹⁴ BOA, Y.PRK.MYD, nr. 6/30.

³¹⁵ Hansen, a.g.e., s. 89-90.

³¹⁶ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s.173; AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 428.

problemlerini aşmaya çalıştı. Bunun için liman şirketi, her yıl demiryolu şirketine faiz ödemeyi kabul etmekteydi. Şirket, borçlarını konsolide etmek ve finansal durumunu düzeltmek için 1899 yılında %4 faizli her biri 500 frank olan 14.853 adet hisseyi piyasaya sürmüştür. 1910 yılı itibari ile şirketin sermayesi toplamı 6.000.000 franktı ve 500 franklık 12.000 hisseye bölünmüştü.³¹⁷

Şirketin yönetim kurulunda, Beyrut-Şam demiryolu şirketini üç kişi temsil etmekteydi. Bu kişiler; Başkan Perthuis, delege R. Elmont ve Mésajeri Maritime üyesi Charles Jagerschmidt. Aynı zamanda Perthuis'in yakın arkadaşı R. Guichard. Osmanlı Bankası üç temsilci ile yönetimde yer almaktaydı. Bunlar; Théodore Berger, Ch. Goguel ve Ch. Mallet. Le Comptoir D'Escompte ise Denfert-Rochereau ile temsil ediliyordu. Paris Bankası'nın temsilcisi A. De Comando idi. Son olarak Beyrut-Şam Demiryolu yöneticilerinden Suriyeli Selim Melhamé Efendi yönetime girmişti.

Sermaye payları açısından Perthuis ve Mésajeri Maritime %40, Osmanlı Bankası %30, Suriyeli sermayedarlar %10 ve Comptoir D'Escompte ve Paris Bankası'nın %20'lik hissesi bulunmaktaydı. Osmanlı Bankası yabancı katılımı ile beraber düşünüldüğünde, şirketin sermayesinin %80'i Fransızlara aitti ve bu meblağ 4.000.000 franka tekabül etmekteydi. Yapılan tahminlerde ortakların yıllık 525.000 frank olan gelirleri olduğu, bunun 75.000 frankının harcamalara gittiği, net 450.000 franklık gelire sahip oldukları iddia edilmekteydi.

Yıllık kârın bölüşümü ise şu şekilde olmaktaydı: Öncelikle brüt gelirin %7'si hisse senetlerine ve amortismanlara dağıtılmaktaydı. Bunun yanında, brüt gelirin %10'u Osmanlı Devleti'ne gitmekteydi. Daha sonra, ödenmemiş sermayenin %1'i oranında bir pay hisse sahiplerine dağıtılmaktaydı. Yedek akçeden kalan %5'lik pay yönetim kuruluna dağıtılmaktaydı. Bunun yanında net kârın fazlalığı ise, pay sahiplerine %50 ve kurucu hissedarlara %50 oranında dağıtılmaktaydı.³¹⁸

İmtiyaz şartnamesi, Osmanlı Devleti adına Ticaret ve Nâfia Nazırı Zihni Paşa ile Yusuf Mutran Efendi arasında imzalanmıştır. İmtiyaz mukavelesine göre, Mutran

³¹⁷ AMAEF, CADN, 166/ POSerié E, Dossier 276: 14 Şubat 1905 tarihli Beyrut Konsolosluğu'ndan Fransa Dışişleri Bakanlığı'na yazılan rapor, s. 2.

³¹⁸ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s. 174.

Efendi ve ortakları, Beyrut limanı ile ilgili her türlü yapım ve işletme hakkına sahipti. Yapılacak olan limanda gemilerin barınması için bir alan, yolcuların ve malların yüklemesi ve boşaltılması için rıhtımlar inşa edilecekti.³¹⁹ Sözleşmenin imzalandığı tarihten itibaren, bir Osmanlı şirketinin kurulmasını ve sözleşme tarihinden itibaren bir buçuk yıl içerisinde de limanın yapımına ait olan plan ve projelerin Nâfia Nezâretine sunulması şartları yer almaktaydı. Plan ve projelerin eksik yapılması ve gecikmeler olması halinde, bu süre 3 ay uzatılabilecekti.³²⁰ Ticaret ve Nâfia Nezâreti, gerekli kontrollerini ve araştırmalarını yapacak, bu amaçla birkaç komiser vasıtasıyla planların ve projelerin gerekli tetkiklerini gerçekleştirecekti. İmtiyaz sahibi, bu incelemenin yapılabilmesi için Nezârete 360 liralık bir depozito yatıracak, depozitosunu planlar kabul edilip çalışmalar başladığı tarihte geri alabilecekti.³²¹

Şirketin rıhtım inşası sürecinde yapacağı kamulaştırmalar devlet ile yerel birimlerin isteklerine ve İstimlâk Kanununa uygun olarak belirlenecekti. Şirket ile mal sahipleri arasında herhangi bir kamulaştırma ihtilafı yaşandığı takdirde; devlet şirket adına istimlâk faaliyetine yardımcı olacaktı.³²²

Limanın iki yıl içerisinde bitirilmesi planlanmaktaydı ve 1200 metre uzunluğunda yapılması planlandı. Denizdeki alanıyla beraber 23 hektarlık bir sahayı ihtiva edecekti. Bu büyüklükteki bir liman, aynı anda birkaç geminin yanaşabileceği, karantina alanına sahip modern bir şekilde tasarlanacaktı. Ayrıca, şirketin liman inşaatı için gerekli tüm malzemeler, iç ve dış gümrükten muaf tutulacaktı.³²³ Yeni liman ile 1200 metrelik bir havza oluşturacak, bu uzunluğa sahip bir iskele sayesinde nerdeyse 150 metrelik bir iskeleyle 300 metrelik korunaklı bir geçiş bölgesini birbirine bağlayacak bir liman inşa edilmesi düşünülmekteydi.³²⁴

³¹⁹ AMAEF, CADN, **166 PO/ Série E**, Dossier 428, Convention Cahier des Charges Status du Port Quais et Entrepots de Beyrouth, Paris 1888, s. 1

³²⁰ AMAEF, CADN, **166 PO/ Série E**, Dossier 428, Convention Cahier des Charges Status du Port Quais et Entrepots de Beyrouth, Madde 2-3, Paris 1888, s. 4.

³²¹ AMAEF, CADN, **166 PO/ Série E**, Dossier 428, Convention Cahier des Charges Status du Port Quais et Entrepots de Beyrouth, Madde 5, Paris 1888, s. 4.

³²² AMAEF, CADN, **166 PO/ Série E**, Dossier 428, Convention Cahier des Charges Status du Port Quais et Entrepots de Beyrouth, Madde 6, Paris 1888, s. 5.

³²³ AMAEF, CADN, **166 PO/ Série E**, Dossier 428, Convention Cahier des Charges Status du Port Quais et Entrepots de Beyrouth, Madde 7, Paris 1888, s. 6.

³²⁴ **Le Temps**, 6 Nisan 1890, nr. 10560.

İnşaat çalışmaları, 8 Şubat 1889 tarihinde Dollyfus, Muzey, Thévenin ve Lourdy şirketlerine ihale edildi ve ilk şantiye 1890 yılında açıldı. Limanın planları, daha önce Beyrut hakkında raporlar yazan Proetkin'in damadı, aynı zamanda köprü ve yolları yapacak mühendis Henri Garetta tarafından çizildi. Plan, 20 hektar alan üzerinde, 4-5 metreden 12 ile 14 metre yüksekliğe göre çizildi. İnşaatın çalışmaları, 1891 yılı kış yağmurları ve işçilerin yakalandığı bir salgın sonucunda biraz aksadı. Bu duruma, yapılan devir anlaşmaları ve Osmanlı Devleti ile yapılacak mukaveler eklenince; inşaat bir süre duraksadı. Buna rağmen, limanın bazı bölümleri 1893 yılında tamamlandı. Limanın tamamen bitirilmesi ise Ekim 1894 tarihinde gerçekleşti.³²⁵

Bu arada demiryolu şirketi, iki şirket arasındaki anlaşma ve birlikte hareket ettikleri çıkarları nedeniyle 1892'de liman şirketine 50.000 frank kredi vermişti. Bu para, limandaki tüm taşınmaz mallar için bir sigorta olarak verildi.³²⁶ Ertesi yıl, Beyrut'a gönderilen bir heyet limanın teftiş etti ve Limanın biten bölümünün gemi trafiğine açılmasında, nisan ayından itibaren gemi kabulünün uygun olduğuna dair bir rapor hazırlandı. Aynı yılın kasım ayında eşya, gümrük ve depo binaları için metal konstrüksiyonlarla yapımı için Eiffel firması ile anlaşma imzalandı. Beyrut'un yeni valisi İsmail-Hamal Bey sayesinde, şirketin denizden kazanmış olduğu bütün toprakların tapuları verilmiş ve şirketin projeleri desteklenmişti. Metresi 110 frank olarak belirlenen bu toprakların satışı için belediye şirkete izin vermişti.³²⁷ Fakat aynı yıl yaşanan bir fırtına yüzünden, Beyrut Limanı'nın romörkörleri batmış ve büyük hasar oluşmuştu. Bu fırtınada, Mésajeri firmasına ait bütün mallar da kaybolmuştu.³²⁸

Bu felaketin yaşandığı 1893 yılında, şirketin yönetim kurulu toplantısı gerçekleştirildi ve 1892 yılının hesapları onandı. Yönetim kurulu yeniden seçildi ve 1893 yılı harcamaları için bir denetçi tayin edildi. Buna ek olarak, Beyrut Demiryolları Şirketi'nden, limanın iskele ve depolarının imtiyazı için alınan kredinin eksiklikleri görüşüldü ve kredinin ödeme koşulları daha uygun hale getirilerek değişiklikleri içeren

³²⁵ AMAEF, CADN, **Serié E, 166/PO**, Dossier 429, 14 Şubat 1905 tarihli Beyrut Konsolosluğu'ndan Fransa Dışişleri Bakanlığı'na yazılan rapor, s.3.

³²⁶ **Paris-Capital**, 27 Ocak 1892, (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

³²⁷ **Le Temps**, 23 Mayıs 1892, nr. 11235.

³²⁸ **Le Journal des débats**, 11 Şubat 1893, s. 4.

demiryolu şirketiyle yeni bir anlaşma onaylandı.³²⁹

Daha sonra, 1895 yılında şirketin isteği üzerine Ticaret ve Nâfia Nezâreti teknik heyeti limanı incelemek için geldi. Şirketin işletme şartlarını sağladığı görüldü ve yetki verildi. Fakat Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ndeki bir gecikme sonucunda, şirketin çalışma izninin nihai kabulü 11 Kasım'da gerçekleşti. Böylece işletme yetkisinin gerçek alım tarihi 3 Aralık 1895 oldu. 1895 yılında inşaat başladıktan sonra, şirketin finansörlerinin durumu ise şu şekildeydi: Şirketin toplam borcu 1.000.000 frank ve bu ödenmiş sermayenin %20'si kadardı. Bunun yanında, şirketle ilgili masraflar 7.500.000 franktı. 600.000 frank, Mutran Efendi ve arkadaşlarına şirketin devri için verilmişti. Sermaye harcaması ve ağırlıklı borç dengesi yaklaşık 2.000.0000 franktı. Toplam şirket harcaması 10.900.000 frank olmuştu.³³⁰

Liman inşası sürecinde su altı yüzey çalışması da yapılarak ve gemilerin rıhtıma daha kolay yanaşması için elverişli hale getirildi. Denize hemen hemen paralel bir konumda inşa edilen liman, büyük derinliklere ulaşılmasını sağladı. Deniz kaldırma ekipmanları merdivenler, istasyon binaları, gümrükler ile modern bir liman görünümü verdi.³³¹ Fakat suyun sığ oluşundan dolayı, gemiler sadece yapılan rıhtımda iki binaya tam olarak yanaşabiliyordu. Bu handikaptan dolayı, trafik de olumsuz etkilenmekteydi. Ayrıca maliyetler artmakta, boşaltma ve indirme işlemleri dolayısıyla mallarda zararlar oluşmaktaydı. Ayrıca yeni yapılan rıhtımın Beyrut demiryolu ile olan bağlantısı sonucunda, limanla gelen malların yüklenmesi ve boşaltılması kolaylaşmıştı. Bu durum demiryolu için fiyatları ton başına 2 frank yükseltmişti.³³²

Şirketin 1895 yılında toplanan genel kurulunda, 19-31 Temmuz 1893 tarihinde Osmanlı Devleti, Rûsûmat Dairesi ile şirket arasında yapılan rıhtım ve depoları düzenleyen anlaşma onaylanmıştı. Söz konusu olan ilave işlem nedeniyle liman şirketi, rıhtım ve depoları için gerekli olan yükümlülüklerini ve taahhütlerini onaylama

³²⁹ *Le Tepms*, 2 Temmuz 1893, nr. 11726.

³³⁰ BOA, *İ.HUS*, nr.8/13, 1310 B 05.

³³¹ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s.176. İnşaat tamamlandıktan sonra Beyrut Limanı Görünümü için bkz. **EK-7**.

³³² AMAEF, CADN, *Serié E, 166/PO*, Dossier 429: 14 Şubat 1905 tarihli Beyrut Konsolosluğu'ndan Fransa Dışişleri Bakanlığı'na yazılan rapor, s. 4.

kararı almıştı. Bu arada yönetim kuruluna vefat eden Yusuf Mutran Efendi'nin yerine üç yıllığına Marsilya Rıhtım Şirketi yöneticisi M. Alexandre Coffinet getirilmiştir. Osmanlı Bankası yöneticisi MM. Gaston Aubeynau ve Süveyş Kanalı Şirketi'nde yönetici olan Robert Guichard görev almıştır. Yeni yönetim, MM. Gaston Aubeynau, Théodore Berger, Alexandre Coffinet, Réne Emond, Robert Guichard, Etienne Hély, Léonce Mahou, Charles Mallet, Selim Efendi, le Baron de Nervo ve Edmond Perthuis'den oluşmuştur.³³³Beyrut Liman Şirketi, işletmeden kazandığı paralarla yeni yatırımlarda yaptı veya hisse değişimleriyle birçok şirkete ortak oldu. Nitekim şirket, sermayesi 3.000.000 olan Le Moniteur Belge Şirketi'nin 5.939 hissesini satın alarak firmanın sahibi olmuştur.³³⁴Aynı zamanda, Beyrut-Şam-Havran Şirketinin her biri 28,25 frank değerinde olan tahvillerinin %3'ünü, kendi %4'lük tahvilleri ile değiştirerek almış olduğu 5 milyon franklık avansın bir kısmını ödemiştir.³³⁵Böylece bu tahvil değişimi sayesinde, Demiryolu şirketine 31.200.000 franklık 19.320 adet hisse verilerek 5.000.000 franklık avans geri ödenmiş oldu.³³⁶

Bu esnada Beyrut-Şam-Havran Demiryolları Şirketi, Lübnan Tramvayları Şirketi ve Beyrut Liman Şirketi bir sözleşme yaparak demiryolu bağlantılarını liman istasyonuna bağlamakta anlaştılar. Yapılan anlaşmaya göre, iki demiryolu şirketi projenin tamamlanmasından sonra feribot terminallerine sahip olacaklardı. Yeni demiryolu hatlarının ve bağlantılarının inşaatından ise Vitali Şirketi sorumlu olacaktı.³³⁷ Demiryollarının rıhtıma bağlanması için yayımlanan Padişah iradesi ile Almanların Bağdat demiryolu imtiyazını almasını sağlayan Padişah onayı, aynı zamana denk gelmişti.³³⁸

20. yüzyılın başlarında Beyrut liman şirketi yeniden kâr etmeye başladı. Nitekim, 1905 yılında Beyrut Konsolosluğu'ndan Fransız Dışişleri Bakanlığı'na yazılan bir rapora göre, 1901 yılına kadar şirket, mali yılları açısından sürekli açık vermekteydi. 1901 yılından itibaren ise; şirketin gelirleri düzelmeye ve bütçe açıklarının kontrol altına alınması sağlanmıştı. 1904 yılında şirketin brüt gelirleri bir

³³³ *Le Journal des débats*, 14 Haziran 1896, nr. 166, s. 4.

³³⁴ *Le Journal des débats*, 3 Ağustos 1896, nr. 215, s. 2.

³³⁵ *Le Temps*, 9 Haziran 1899, nr.11341.

³³⁶ *Le journal des débats*, 15 Ağustos 1900, nr. 225, s. 4.

³³⁷ *Le Journal des débats*, 14 Şubat 1901, nr. 44, s. 4.

³³⁸ *Gil Blas*, 26 Ocak 1902, nr. 8103, s. 2.

önceki yılda 730.000 frank iken 812.000 frank dolaylarına ulaşmıştı. Buna karşın şirketin giderleri 1904 yılı için 365.000 franktı ve şirketin net kârının 479.000 frank olduğu tahmin edilmekteydi. Bu durum, yazılan raporda modern bir liman inşasına kavuştuktan sonra, Beyrut limanının ticari kapasitesinin arttığı şeklinde yorumlanmaktaydı. Aynı raporda, şirketin yıllık normal giderlerinin 318.956 frank olduğu, bunun 298.967 frankının hisse sahiplerine, 20.000 frankının ise imtiyaz sahibine gittiği belirtilmişti. 1904 yılındaki kâr ve zarar hesabına bakıldığında, hisselerin dağıtılmasından sonra 160.000 franklık bir kâr elde edildiği ve şirketin verimliliğinin sürekli artırdığı belirtilmişti. 1906 yılında şirketin kârı 253.884 franktı ve hisse başına 10 franklık bir temettü dağıtılmasına karar verilmişti.³³⁹ Yine rapora göre, Hayak-Hama demiryolu hattının tamamlanması ile birlikte Beyrut'un depo olarak önemi artmış, Conte Vitali'nin demiryolunu Halep'e uzatma imtiyazını alması ile Beyrut'un öneminin daha da artacağı vurgulanmıştı. Bu durumda, Halep'teki ticari trafiğin tahmini yıllık 60.000 ton olacağı ve yıllık gelirinin 7.000.000 frank dolaylarında olacağı söylenmekteydi.³⁴⁰

İşletmenin açılışından itibaren limanda yaşanan sorunlardan biri vergi oranları oldu. Rıhtıma gemi kabulüne başlanmasından itibaren, şirket idaresinin limana gelen vapurlardan almış olduğu harç diğer ülke konsoloslukları tarafından protesto edilmekteydi. Özellikle İngiltere, Rusya ve Avusturya konsolosları, gemilerin giriş ve çıkış harçlarının, yapılan ticaret anlaşmalarına aykırı olduğunu bildirmekteydiler. Fakat Osmanlı Hükümeti, alınan harçların ticaret antlaşmaları ile ilgili olmadığını, yapılan hizmet kabilinde ödenmesi gerektiğini belirterek bu anlaşmazlığı çözmeye çalıştı.³⁴¹

Şirketin yük boşaltma ve diğer hizmetler için koymuş olduğu fiyat tarifeleri de çok yüksekti. Fiyatların fazlalığı yüzünden limana uğrayan yabancı tüccar, şikâyetlerini İstanbul'a iletmekteydi. Şirketin diğer limanlara göre yüksek ücret aldığı belirtilmekteydi. Gelen şikâyetler üzerine şirket bir açıklama yaparak, ücretlerin

³³⁹ *Le Journal des Finances*, 15 Haziran 1907, nr. 24, s. 566.

³⁴⁰ AMAEF, CADN, *Serié E*, 166/PO, Dossieur 429:14 Şubat 1905 tarihli Beyrut Konsolosluğu'ndan Fransa Dışişleri Bakanlığı'na yazılan rapor, s. 3.

³⁴¹ BOA, *BEO*, nr.208/15564.

Rüsûmat İdaresi ile birlikte belirlendiğini ve sahildeki işçiliğin idare ile yapılan anlaşmaya göre kendisine ait olduğunu belirtti.³⁴²

Sorunlar devam ederken, limana yanaşan gemilerin hareket kabiliyeti kazanması için limanın 20 ile 60 metre daha genişletilmesi düşünülmeye başlandı. Bu genişletme inşaatı bittiğinde aynı anda 4 gemi limana yanaşabilecekti. Bu inşaatın masrafı ise, 800 ile 900.000 frank arasında olacağı öngörülmüştü. Normalde liman yapımı sonrasında şirket, verilen imtiyaz sayesinde 23.300 metrekarelik bir kullanım alanına sahip olmuştu. Ayrıca bu genişletme faaliyetleri için şirket, metre kare başına 200 franklık bir fiyat belirlemişti. Bu esnada, istimplâk çalışmaları devam etmekteydi. Buna karşın, limandaki yüksek vergi ve harçlar, ticari faaliyetlerde bulunan halk için de şikâyet konusu olmuştur. Limana getirilen malların yüklenip boşaltılmasında mavnaların kullanılması ve harçların ödenmesinde kesin bir tarife uygulanamaması; tüccarlar arasında şikâyet konusu olan başlıca unsurlardır.

Öte yandan şirket, imtiyaz sahibi olduğu depoların kullanımında meydana gelen sıkışıklıklardan dolayı da eleştirilmiştir. Özellikle Ramazan ayında gümrüğe büyük gemiler yanaştığında, gümrük memurları ve görevlileri işlerini aksattığı için tıkanıklıklar baş göstermiştir. Fakat bu durumda şirket, kendisini sorumlu görmeyip; gümrük işlerinin devlet kontrolünde yürütüldüğünü, depoların işleyişinden kaynaklanan sorunların organizasyon eksikliğinden kaynaklandığını belirtmiştir. Bu amaçla depolarla ilgili sorunların halolması için, Rüsûmat Müdüriyeti Umûmiyesi'ne gerekli uyarılar yapılmış, ayrıca Beyrut Valiliği'nden izin istenerek depoların temizlenmesi ve genişletilmesi için izinler alınmıştır. Bu amaçla, Osmanlı Bankası tarafından şirkete bir miktar borç verilmiş ve bu sıkışıklığı gidermek amacıyla depolar düzenlemiştir. Bu çalışmaların yanında, 1901 yılı geldiğinde, petrolü depolamak için özel tankları rıhtıma yerleştirilmiştir. Şirket ile petrol tüccarları arasında ödenen rıhtım harçları konusunda sorun olmuş, petrol tüccarları İstanbul'a başvurarak alınan harçları fazla bularak şikâyette bulunmuşlardır.³⁴³

³⁴² BOA, **BEÖ**, nr.220/16475.

³⁴³ AMAEF, CADN, **Serié E, 166/PO**, Dossier 428: 14 Şubat 1905 tarihli Beyrut Konsolosluğu'ndan Fransa Dışişleri Bakanlığı'na yazılan rapor, s. 5. Bir süre sonra liman şirketi ve Bâbîâli arasında petrol depolarının inşası durumundan kaynaklanan sorunlar başgöstermiştir. Şirket, iyi bir gelir kapısı olarak

İtalya ile Osmanlı arasındaki 1911 Tablusgarp Harbi'nin öncesinde, 1910 yılı itibariyle şirketin gelirleri 1.197.551 frank, giderleri ise 1.038.695 franktır. 1912 yılı şubat ayında Beyrut Limanı, İtalyanlar tarafından bombalandı. İki İtalyan gemisi, Beyrut Limanı'nın önüne gelerek; iki Türk torpido gemisinin kendilerine sabah 9'a kadar teslim edilmesini istedi. İtalyan Amiral Favarelli tarafından beklenen teslimat olmayınca, limanın bombalanması emri verildi ve liman ağır hasar aldı.³⁴⁴

Birinci Dünya Savaşı başladığında ise; 3 Ekim 1914'te Osmanlı Hükümeti, aynı Fransız grup tarafından yönetilen Şam-Hama ve uzantıları ve Beyrut Liman Şirketlerine el koydu. Gaz Şirketi, rıhtım ve limanın idaresi Fransızlardan alınarak Almanlara verildi.³⁴⁵ Savaş sırasında özellikle İngilizler tarafından Beyrut Limanı depoları bombalandı.³⁴⁶

Görüldüğü gibi, Fransız sermayesinin doğal yayılma alanı olarak gördüğü Beyrut Limanı imtiyazı, Yusuf Mutran Efendi'nin aracılığında Pétruis'in başını çekmiş olduğu bir gruba devredilmiştir. Bu grup, Osmanlı Bankası'nın başını çektiği Fransız banka konsorsiyumları tarafından desteklenmiştir. Beyrut Liman Şirketi kurulduğu zaman ise, maddi problemlerini aşmak amacıyla Beyrut-Şam Demiryolu'nun hisselerini kullanmıştır. İlerleyen bölgedeki diğer Fransız şirketleri ile ilişkilerini genişleten şirket, demiryolunun limana bağlanması gibi konularda iş birliği

gördüğü petrol depolama işi için hükümetten ek depolar inşa etmeyi ve işletmeyi talep ediyordu. Fakat devlet, daha önce inşa edilen ve kiraya verilen petrol depolarının yeterli olduğu görüşündeydi. Bu amaçla şirket, 1893 yılında yapılan anlaşma neticesinde M. Malhamé'ye ait depolara benzer depolar inşa etmek ve limana giren petrol kapasitesini artırmak istedi. Fakat yapılan imtiyaz anlaşmasına göre depoların kontrolünün tamamen şirkete verilmesi konusunda tereddüt gösteriliyordu: AMAEF, CADN, **Serié E, 166/PO**, Dossieur 428: 14 Şubat 1905 tarihli Beyrut Konsolosluğu'ndan Fransa Dışişleri Bakanlığı'na yazılan rapor, s. 8.

³⁴⁴ **Le Temps**, 25 Şubat 1912, nr. 18499.

³⁴⁵ **Le Temps**, 4 Aralık 1914, nr. 19508.

³⁴⁶ **Le Temps**, 1 Ekim 1917, nr. 16900. Birinci Dünya Savaşı sona erdikten sonra, galip devletler Fransa'nın Suriye'deki varlığını tanıdılar. Ve liman şirketi'de tekrar Fransızların eline geçti. Limanın tekrardan onarım ve bakım çalışmaları yapılmaya başlandı. 1921 yılında Liman Şirketi hissedarları toplandı ve belediye 1921 yılında tahsis edilen 10.000 kupon borcunun kapatılacağını bildirdi. (**Le Cote de la Bourse et de la Banque**, 15 Mart 1921). Şirket savaş sırasında hasar almış ekipmanların çoğunu yeniden kurmayı başardı ve Şirket, Fransız askeri otoritesinin iznini aldıktan sonra faaliyetlerine tekrardan başlayacak ve hisse sahiplerine haklarının geri verilmesini sağlayacaktı. Şirketteki Fransız hakları 1926 yılında başlamış 1960 yılına kadar devam etmişti. Şirketin adı Beyrut Liman İşletmeciliği Şirketi'ne dönüştü. 1966 yılında Intra Bank adlı bir bankanın kontrolüne giren şirketin imtiyazı 1990 yılında bitti ve Beyrut Limanı için hükümet geçici bir komite atadı:

www.portdebeyrouth.com/french/history.asp?x=2-12k.

yapmıştır. Ayrıca liman yapım şirketinde Mésajeri Şirketi gibi taşımacılık şirketi'nin de olması, ticareti tamamen Fransız limanlarına yönlendirme amacı taşıdığı söylenebilir. Şirketin gelirlerine bakıldığında ise; almış olduğu borçları ödemesi ve limanın yapılmasının sonra, kâr marjının yükselmesi verimli bir yatırım olduğunu göstermektedir.

2.3.4. Selanik Liman Şirketi (Soci te Ottomane de Construction et d'Exploitation de Salonique)

19. yüzyılın sonuna kadar Selanik'te de modern bir liman yoktu. İstanbul ve Beyrut'ta olduğu gibi gemiler, genelde açıkta demirler ve yükler mavnalarla limana boşaltılırdı. Bunun doğal sonucu olarak Selanik ve Hinterlandında üretilen malların dış piyasalara sevki arzu edildiği  l de ger ekleştirilemiyordu.³⁴⁷

Modern limana dair ilk ciddi ihtiyaç, Vali Sabri Paşa döneminde (1869-1871) oldu. Bu dönemde, surların yıkılmasıyla kent dışa doğru büyümeye başladı. 1880'lerde şehre yerleşen sermaye sahibi Yahudi ve Rumlar, yeni yatırımlar gerçekleştirdi. ³⁴⁸ Ekonomik açıdan büyümeye başlayan Selanik, altyapı  alışmalarınada aynı hızla devam etti.³⁴⁹ Selanik'te 1893 yılında atlar ile çekilen tramvaylar devreye girdi. Aynı şekilde küçük vapurlar kenar semtleri birbirine bağladı.³⁵⁰

³⁴⁷ Meropi Anastassiadou, **Tanzimat  ağında Bir Osmanlı şehri: Selanik**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2001, s. 55.

³⁴⁸ Selanik birçok etnik grubun bir arada yaşadığı kozmopolit bir ticaret kentiydi. 1831 yılında Osmanlı yetkililerinin yaptığı bir sayıma göre Selanik şehrinin erkek nüfusu Tanzimat'tan önceki yıllarda 12.714'e yükselmişti. Bu toplam sayının 4294'  Müslüman (yani %33,7'si), 2758'i Ortodoks Hıristiyan (%21,7), 5670 Yahudi'ydi (%44,6). 1800'lerde Selanik'in 50-60 bin olan nüfusu, 1820'lerde tahminen 40 bine düştü. 1840'lara gelindiğinde, bu rakam yine 60 binlere yükseldi. Ve 1870'lerde 80 bin oldu. Yüzyılın sonuna doğru, 1880'lerde nüfus 100.000'i aştı. Ve 1888'de 120.000'in üzerine çıktı. 1905'te 150.000 olduğu tahmin ediliyordu ve 1912'den önce 160.000'den fazlaydı. Bkz. Basil. C. Gounaris, **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, İstanbul, s. 104.

³⁴⁹ Selahattin Bayram, **Osmanlı Döneminde Selanik Limanı 1869-1912**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Doktora Tezi, İstanbul, 2009, s. 43.

³⁵⁰ Aleksandra Yerolympo, **"Kozmopolit Bir Kentleşme"**, Gilles Veinstein, **Selanik, (1850-1918)-Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı**, ( ev.: Cüneyt Akalın), İletişim yay., İstanbul, 2001, s. 175.

Demiryolları sayesinde bu üç hattın ulaştığı Selanik, bölgede en fazla gelişen şehir olmuştu. Bu hatlar, Kavala hariç, diğer limanları önemsizleştirerek ticareti Selanik Limanı'na yöneltti. Selanik Vilayeti ekonomisini yönlendirecek olan ithalat-ihracat, sevkiyat-yükleme-boşaltma acenteleri, çeşitli perakendeciler, temsilciler ve aracılar Selanik'te iş kurdular.³⁵¹

Demiryolları hatları ile iç kesimlere bağlanan Selanik'te, her ulustan çeşitli şirketler 1870'lerden başlayarak, özellikle 1888 yılında Orta Avrupa'yla bağlantısını kuran demiryolu hattının tamamlanmasından sonra, Selanik Limanı'na düzenli olarak gemi seferleri başlattı. Birçok eksikliğe rağmen deniz taşımacılığı hızla büyüdü. 1870'lerde 900.000 tonu bulan boşaltma faaliyetleri, 1880'lerde bir milyon tonu geçerken, 1890 ile 1907 arasındaki dönemin büyük bölümünde 1,5 milyon tonu aştı; 1908-1912 arasında iki milyon tona ulaştı.³⁵²

Selanik, Hinterlantındaki Kosova, Manastır, Yanya vilayetlerinin de ihracat ve ithalat merkeziydi. Bu hinterlanttan yapılan dış ticaretin büyük bölümü Selanik üzerinden gerçekleşiyordu. Demiryolları sayesinde bölgenin ticareti ile birlikte, askeri ve stratejik önemi de artmıştı. Selanik Limanı'nda modern anlamda rıhtım inşa etme imtiyazı talebi, ilk defa Vali Sabri Paşa döneminde 16 Şubat 1867'de Jorj Guarracino ve H. Charnoud adlı girişimcilerden geldi. İzmir Limanı'nın rıhtımı, inşası düşünülen Selanik rıhtımı için örnek olacaktı. Gerekli izinler alındıktan sonra girişimciler ile Nâfia Nezâreti arasında 25 maddelik bir mukavele imzalandı (1867). Fakat bu teşebbüsün arkası gelmedi ve taraflar arasında imzalanan mukavele rafa kaldırıldı.³⁵³

Selanik halkının liman ve rıhtım inşaatı karşısındaki tavrı çok net değildi. Liman daha proje aşamasındayken halk kuşku içindeydi. Bu yüzden Selanik ve Kosova havalisi, Umum Kumandanı ve Emlâk-ı Hümayun Komisyonu İkinci Başkanı Recep Paşa, hali hazırda ve gelecekte Selanik kenti ve körfezini ticari bakımdan ihyâ edecek bu projenin halka sağlayacağı faydaları içeren bir makaleyi vilayet gazetesinde yayınlattı. Aynı makale, Dersaadet Gazetesi'nde neşredilerek halkın haberdar olması

³⁵¹ Özlem Yıldız, **II. Meşrutiyet'ten 1. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)**, Tarihçi Kitapevi, İstanbul, 2014, s. 104-105.

³⁵² Gounaris, **a.g.e.**, s.108.

³⁵³ BOA, **ŞD**, nr.3208/8, Lef 8-12(M.14.1.1867.)

sağlandı.³⁵⁴ Böylece Kent halkı, liman ve rıhtım inşaatı esnasında meydana gelecek değişiklikler ve halkın refahında sağlanacak görece iyileştirme konusunda öteden beri var olagelen tereddütler giderilmişti. Ancak, kurumlar arası hesap edilmeyen anlaşmazlıklar su yüzüne çıktı. Mesela, rıhtımın kesin inşa kararının verileceği ana kadar, dolgu işlemi sonucu oluşacak arsanın satışından ya da kiraya verilmesinden elde edilecek gelirin hangi kuruma ait olacağı meselesi gündeme geldi.³⁵⁵ Bunun yanında, limanın inşa kararının alınması sürecinde ilk ciddi anlaşmazlık, liman için farklı projeleri elinde bulunduran Hazîne-i Hâssa ile Rüsûmat İdaresi arasında ortaya çıkmıştır. Hazîne-i Hâssa, Selanik'te liman ve rıhtım inşa projesini hayata geçirme aşamasında önemli mesafeler alırken, bu defa aynı yer için diğer bir kamu kurumunun projeleri dikkat çekmeye başladı.³⁵⁶

Liman inşa fikrinin olması sürecinde, yukarıda temas edilen sorun, anlaşmazlıkların yanında Şark Demiryolları Kumpanyası ile yaşanan uyuşmazlıklar da vardı. Şirket, öteden beri konu ile yakından ilgiliydi ve açılacak ihalede söz sahibi olmak istiyordu. Nezâret ile şirket arasındaki sorunlar, Osmanlı Hükümeti'nin gündemini uzun süre meşgul etmiş ve limanın yapımı sürecini geciktirmiştir.³⁵⁷

İnşa edilecek limanın gelirlerinin peşinde olan kumpanya, Hazîne-i Hâssa'nın Selanik ve Dedeâğaç'ta birer liman yapma sorumluluğu olduğunu iddia etti. Adı geçen şirket, kendileriyle akdedilen mukavele ve şartnamenin Osmanlı Devleti'ne böyle bir hükümlülük getirdiği görüşündeydi. Kuşkusuz, liman inşaatının gecikmesiyle, şirket demiryolu vasıtası ile emtia naklinden elde edeceği gelirin büyük kısmından mahrum kalmıştır. Şark Demiryolları Şirketi, hükümet tarafından demiryollarına bağlı şose

³⁵⁴ Bkz. BOA, **HH.THR**, nr.208/8, Lef 1, 2 (H.1305.R.1/M.17.XII.1887.)

³⁵⁵ Bayram, **a.g.t.**, s. 48.

³⁵⁶ Bkz. Bayram, **a.g.e.**, s. 50-52. Selanik Limanı için Fransızların hazırlamış oldukları plan için bkz. **EK-8.**

³⁵⁷ Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya ve Rumeli vilayetlerini demiryolu ağı ile bağlama projesi çerçevesinde Sadrazam Mahmud Nedim Paşa ile Baron Hirsch arasında 18 Mayıs 1872 tarihinde bir dizi mukavele, şartname ve nizamname hazırlanmıştı. Baron Hirsch ile varılan ve Şura-yı Devlet'in tetkik ve tasdikine sunulan mutabakat içinde Selanik, Dedeâğaç ve Varna limanları inşa ve işletmek için 10.000.000 frank tahsis etmeyi kabul ediyordu. Öte yandan hükümet ziraat ve ticareti geliştirmek ve nakliyatı artırmak için demir yollarına bağlanacak şose yollar inşasını da taahhüt etmişti. Ancak şirket, Osmanlı Hükümeti'nin bu yöndeki yükümlüklerini yerine getirmediği ve bu yüzden zarara uğradığını ileri sürerek konuyu tahkime götürmüştü: Engin, **a.g.e.**, s. 88-89.

yollar, limanlar, rıhtımlar yapılmamasını eleştirmiş ve gümrüklerde alınan tedbirlerin kendisine zarar verdiğini iddia ederek tazminat talebinde bulunmuştur.³⁵⁸

Bir taraftan da mevcut Selanik iskelesi'nin ihtiyaca yeterince cevap verememesi giderek sorun olmaya başladı. Bu durum, yerli tüccarlarla Selanik'teki yabancı konsolosların yerel hükümete liman inşası için baskı yapmasına neden olmuştur. Artan ticaret nedeniyle limanların modernleşmesi yönünde baskılara maruz kalan Bâbîâli, nihayet 1887 yılında bir Fransız firmaya limanın yapım imtiyazını verdi.³⁵⁹

Selanik Limanı inşası imtiyazı, hazinenin uzun bir hazırlık dönemi ardından, 1896'da Fransız müteşebbis Edmond Bartissol'e³⁶⁰ 6.500.000 frank bedelle ihale edildi. Liman ve rıhtım inşa etme imtiyazını kazanacak şirketin yapacağı ilk iş, sadece bu işe münhasır olmak üzere yeni bir şirket kurmaktı. Kurulacak şirket kanun ve mevzuat yönünden bir "Osmanlı Şirketi" olacaktı.³⁶¹

Hazîne-i Hâssa Nazırı Mikail Paşa ile Fransa tebaasından müteahhit Edmond Bartissol arasında şirkete dair imzalanan 27 maddelik mukavelede, inşa edilecek yapının nitelikleri, yapılacak masraf, elde edilecek varidat belirlenmiş, ayrıca 23 maddelik şartname imzalanmıştı.³⁶² Hazırlanan şartname ve mukavelenin 8'inci maddesine göre, Padişah iradesi yani şirket imtiyazının kesin onay belgesi, Bartissol'un kanuni vekili Charles Cotard'a bildirilmesi tarihinden itibaren bir ay içinde, Osmanlı Bankası'na 150.000 franklık kefalet akçesi yatırılması gerekiyordu. Yine mukaveleye göre denizden kazanılacak olan 25 hektarlık arazinin mülk sahibi Bartissol olacaktı.³⁶³

³⁵⁸ Bayram, **a.g.t.**, s. 66-67.

³⁵⁹ **Le Journal des débats**, 9 Ağustos 1887, s. 1.

³⁶⁰ Edmond Bartissol, kariyerine Süveyş Kanalı inşaatında kondüktör olarak çalışmaya başladı. Daha sonra Portekiz'de Beira-Alta Demiryolu ve Lexioes Limanı'nın yapımını üstlendi. 1887 yılında Portekiz Krallığı tarafından devlet nişanı ile ödüllendirildi. Daha sonra Portekiz'in Afrika'daki sömürgelerinde yatırımlarla ilgilendi. 1888 yılında Fransa'da Perpignan kentinin aydınlatma imtiyazını aldı. Ayrıca Preneleri delen Puymons tünellerinin yapımını üstlenmişti. 1887 yılında Selanik Limanının imtiyazını aldı. 1889-1893 yıllarında Doğu-Pirene Şirketi üyesi, 1902-1910 yılları arasında da yine bir inşaat şirketi olan L'Aude şirketinde görev yapmıştı:

http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Port_de_Salonique.pdf.

³⁶¹ Bayram, **a.g.t.**, s. 46.

³⁶² BOA, **HH.THR**, nr. 210/8, Lef 2, 6.

³⁶³ Anastassiadou, **a.g.e.**, s. 131.

Kurulan şirketin meclis idare başkanlığını Edmond Bartissol yürütecekti. Theodore Berger, Charles Cotard ve Jules Robert de adı geçen şirketin azalığına getirildiler. Şirketin merkezi Dersaadet'te olacak ve Charles Cotard, azalık görevinin yanında şirketin İstanbul'daki temsilciliğini de yürütecekti. Bunun yanında şirket hem yurt içinde hem de yurt dışında şubeler açabilecekti. Şirket, Osmanlı kanunlarına tabi olacaktı. Uzatma ya da fesih olmadığı sürece imtiyazın süresi 24 yıldan ibaretti. 5.000.000 franktan ibaret olan şirket sermayesi 10.000 hisseye bölünecekti. Her bir hisse 22 Osmanlı Lirası veya 500 Fransız frankı değerinde olacaktı. Genel kurul, şirket sermayesini %50 oranında artırabilecek ve gerekli gördüğü taktirde tedavüle tahvil çıkarabilecekti. Şirket, on bin hisse senedini imza ettikten ve sermayenin onda birini Hazîne-i Hâssa'ya ödedikten sonra kesin suretle kurulmuş sayılacaktı. Genel Kurul, 16 Nisan 1897'de Paris'te yaptığı ilk toplantının ardından 5.000.000 franklık sermayenin tamamını imzaladı. Sermayenin onda birine tekabül eden 500.000 franklık bedeli de Osmanlı Bankası Paris Şubesi'ne yatırdı.³⁶⁴

Şirket kurulduktan sonra liman inşaatı başladı. İmtiyaz sahibi Bartissol, sekreteri M. G. Bouteiller ile Selanik Limanı'nın yapım çalışmalarını 1899 yılında denetlemeye geldi. Türk-Yunan savaşı nedeniyle inşaatın bir süre durmasına rağmen, 1901 yılında çalışmaların bitmesi bekleniyordu. Selanik Belediye Başkanı Hamdi Bey ile limanın uzunluğunun 1100 metreye genişletilmesini öngören bir teklifi incelemişlerdi. Belediye Başkanı kabul etmesi durumunda Selanik, iki yıl içerisinde Akdeniz'in en donanımlı limanına sahip olacaktı.³⁶⁵

Bu arada önemli bir adım daha atıldı. 1901 yılında Selanik'e giden üç demiryolunun, limanla bağlantı sağlaması için taraflar arasında müzakerelere başlandı. Bu anlaşmaya göre, Selanik Limanı iskelesine büyük bir deniz istasyonu inşa edilecek bu demiryollarının limana ulaşması sağlanacaktı.³⁶⁶ Bu birleşmeler planlanırken, şirketle yapılan ilk anlaşmadan doğan bazı problemler başgöstermeye başladı ve şirket

³⁶⁴ Bayram, **a.g.t.**, s. 111.

³⁶⁵ **Le Temps**, 18 Mayıs 1899, nr. 13860.

³⁶⁶ **Le Journal des Finances**, 9 Şubat 1901, nr. 6, s. 5. Aynı yıl şirketin piyasaya sürmüş olduğu tahviller 450 frank civarında işlem görmekteydi ve yıllık 25 frank brüt, 23,5 frank net kârları vardı. Aynı zamanda kuponların ödenmesi için Selanik Limanı'nın gelirleri ve Selanik Vilayeti'nin gelirleri garanti olarak gösterilmişti: **Le Journal des Finances**, 16 Mart 1901, nr. 11, s. 2.

direktörü M. Bartissol, İstanbul Konsolosluğu'na bu süreçle ilgili mektuplar yazmaya başladı.

1902 yılında limanın inşa sürecinde yazılan bir mektupta, imtiyaz sahibi Bartissol, inşa sürecinde yerel idarecilerin ve Hazîne-i Hâssa uzmanlarının kendilerine destek olmadıklarını, yaptıkları 2.000.000 frank harcamanın boşa gittiğini, liman ve demiryolu bağlantılarının sağlanamadığını, bu yüzden Sırbistan gibi ülkelerden getirilecek buğdayın pazarlanamadığını, İstanbul'daki Fransız Büyükelçisi'ne şikâyet etmekteydi. 1897 yılındaki Türk-Yunan savaşı dolayısıyla çalışmaların sekteye uğradığını ve liman işletmesinin bu nedenle zarar ettiğini, demiryoluna ve liman inşaatına savaş nedeniyle oluşan zararın hükümet tarafından tanzim edilmesini istediklerini fakat hükümetin bu duruma çok sıcak bakmadığını, hatta bu zararların mühendisler tarafından incelenmesi için hükümete bir komisyon önerisinde bulduklarını fakat hükümetin bunu da kabul etmediğini bildirmekteydi.

Bartissol, aynı mektupta geçmiş temmuz ayında gümrüklerin ve hangarların nerelere sabitlendirileceği konusunda hükümete sorduklarını fakat cevap alamadıklarını, halen gümrüklerin ve hangarların yerlerinin tam olarak belli olmadığını aktarmaktaydı. Bartissol, Hazîne-i Hâssa ile anlaşmazlıklardan kaçınmaya karar verdiklerini, bu yüzden bu tazminat meselesinden ferâgat ettiklerini, fakat Hazîne-i Hâssa'nın yapması gerek olan prosedürleri ve görevleri ağırdan aldığını veya yapmadığını belirtmekteydi. Mukavelenin 25. Maddesine göre, şirketin deniz üzerinde hak sahibi olduğu, doldurma arazi için kendilerinin 2.000.000 franklık bir yatırım yaptıklarını, Temmuz ve Aralık 1901 tarihinde istemelerine rağmen bu arazinin tapusunun kendilerine verilmediğini dile getirmekteydi. Ayrıca dörtyüz gündür limanın gümrük tarifelerinin yapılmadığı ve demir yolları ile hükümet arasındaki anlaşma sağlanamadığından dolayı limandan verim alamadıklarından da yakınmaktaydı.

Kendi arazilerini kullanamamaları ve diğer nedenlerden ötürü uğradıkları zararın 1.600.000 frank olduğunu vurgulayan Bartissol, 5.600.000 liralık emisyonun 125.000 franklık tahvil kuponu ödemesi yapılmasını hükümetten istediklerini, ayrıca gelecek temmuz ayında ödenmesi gereken amortismanlar çıkarılmadan 140.000 franklık kupon faizinin Osmanlı Bankası'na ödeneceğini, fakat bu durumda

ödemelerin gerçekleşemeyeceğini bildirmekteydi. Bartissol, bu amaçla problemlerin çözümü için büyükelçinin sultanla görüşmesini talep etmekteydi.³⁶⁷

Bartissol'ün 6 Haziran 1902 yılında Hazîne-i Hâssa'ya yazmış olduğu bir diğer mektupta, yapılan mukaveleye göre rıhtımda kullanılacak bazı taşların şartnamenin 4. maddesinde belirtildiği, fakat bu taşların rıhtım ve istinat duvarın yapımında ne kadar kullanılacağı tam olarak belirsiz olduğu yazılmıştır. Ayrıca Hazîne-i Hâssa müfettişlerinin yaptıkları denetlemelerden sonra yazacakları raporların bir kopyasını şirkete vermeleri gerektiği, fakat bu kopyaların şirkete ulaşmadığı, bu yüzden gerekli tedbirleri alamadıkları, kopyalar ellerine ulaşmazsa ne gibi eksikler olduğunu bilemeyecekleri dile getirilmişti. Bu amaçla projede herhangi bir değişiklik olduğu takdirde, doğacak yeni masrafların fazlasının ve eksiğinin belirtilmesi gerektiği, fakat bu formalitelerin hiçbirinin tamamlanmadığı aktarılmaktaydı.

Bartissol, daha önceden bu talepleri içeren mektup yazdığını belirterek, denizden kazanılmış toprakların tapularının verilmemesi ve limanın işletme ruhsatının geciktirilmesinin şirketi finansal açıdan mahvettiğini belirtmekteydi. Ayrıca, şirket faaliyetlerine dair Hazîne-i Hâssa'nın düzenlemiş olduğu raporların gerçeği yansıtmadığını ve bu raporlardaki delillere güvenmediklerini söylüyordu. Bartissol ayrıca, gelecek temmuz ayına kadar hisse senetlerinin faizi olan 125.000 frank'ı Osmanlı Bankası'na yatırmalarını talep etmiştir. Bartissol, son olarak şartnameye göre komisyon tarafından hangar ve depoların yerlerinin tam olarak belirlenmemesinden dolayı, çalışmaların tam olarak tamamlanamadığı ve bu yüzden Fransız konsolosluğu ile iletişime geçtiklerini ve amaçlarının şikâyet değil sadece verilen yükümlülüklerin tamamlanmasını istemek olduğunu belirtmiştir.³⁶⁸

Bu mektuba binaen 11 Temmuz 1902 tarihinde, İstanbul Fransız Maslahatgüzarı Edward Bapst'a şirket adına gönderilen telgrafta, Padişah'ın 18 Aralık tarihindeki şikâyetlerinden ötürü 30 Haziran 1902 tarihinde yayımlanmış olduğu irade uyarınca, Hazîne-i Hâssa Nezâreti'nin şirketin denizi doldurmadan kazanmış olduğu 6 parselin tapularını şirkete vermeyi kabul ettiği, bu amaçla Fransa İstanbul

³⁶⁷ AMAEF, CADN, **Serié E, 166 PO**, Dossier 426, 18 Haziran 1902, s. 3-4.

³⁶⁸ AMAEF, CADN, **Serié E, 166 PO**, Dossier 426, 6 Haziran 1902, Paris.

Başkonsolosluğu'na aracılık görevinden dolayı teşekkürlerini sundukları dile getirilmekteydi.³⁶⁹

İmtiyaz sahibi Bartissol, sorunlarını kendi ülkesi makamları ile de paylaşmıştır. Nitekim, 5 Kasım 1902 yılında Fransız Dışişleri Bakanlığı'na yazmış olduğu bir mektupta, daha önceden yazmış olduğu mektuplarda Osmanlı Hükümeti'nin şirketin işletme problemlerini çözmediğini, bugüne kadar şirketin liman işletmesine başlaması gerektiğini, fakat gerekli izinlerin ve denetimlerin yapılmadığından şirketin ancak rıhtımın kısıtlı yerlerini işletebildiğini, tren raylarının limana döşenmesine hala izin verilmediğini, şirkete Nâfia Nezâreti'nden gelecek olan hesap uzmanlarının ulaşmadığını, bu durumda ne kadar süreceğini bilmediğini vurgulamıştır. Ayrıca Bartissol, Paris Borsası'nda Osmanlı Bankası üzerinden yirmi yılda ödenmek üzere tahvil çıkardıklarını, bu tahvillerin faiz ve amortismanlarının ilk taksiti olan 440.000 frankın Osmanlı Bankası'na yatırılması gerektiğini, fakat Osmanlı idaresi gerekli izinleri vermediği için işletme yapılamadığını, bu aşamada ödemenin yapılabilmesi için Dışişleri Bakanlığı'nın yardımına muhtaç olduklarını ifade etmiştir.³⁷⁰

Limanın alt-üst yapılarıyla diğer müstemilatının inşasında liman şirketiyle Hazîne-i Hâssa arasında derin ihtilaflar olmasının yanında, bir diğer önemli anlaşmazlık şirketin, inşa yükümlülüklerini bitirmeden batı iskelesini işletmeye açması ve tanzim ettiği yeni tarifelerin Hazîne-i Hâssa tarafından onaylanmaması önemli bir sorun olarak göze çarpıyordu. Diğer limanlarda olduğu gibi Selanik'te de tarifeler sorun olmuştur. İngiltere ve İtalya gibi ülkeler, Selanik Limanı tarifelerinin belirlenmesinde, İzmir, Beyrut ve İstanbul'da olduğu gibi, kendi görüşlerinin alınmamasını protesto etmişlerdir. Selanik Limanı tarifeleri, bu dönemde diğer limanlara göre yüksek tarifeler uygulamaktadır.³⁷¹

Devlet bu aşamada ilgili şikâyetleri dikkate almak zorunda kalmıştır. 3 Kasım 1902 tarihli teskireye ek olarak, Hazîne-i Hâssa Nêzâreti'ne gönderilen yazıda; 31 Aralık 1901 tarihinde Nâfiâ Nêzâreti'nde ittikal eden anlaşmazlık ile ilgili limandaki 6 adet arsa ile rıhtımda denizin doldurulup elde edilen araziye gelecekte talep edip

³⁶⁹ AMAEF, CADN, **Serié E, 166 PO**, Dossier 426, 11/24 Temmuz 1902 İstanbul.

³⁷⁰ AMAEF, CADN, **Serié E, 166 PO**, Dossier 426.

³⁷¹ **Le Temps**, 16 Aralık 1901, nr. 14797.

etmemek, şirketle Hazine-i Hassa arasındaki anlaşmanın şirket yönetim kurulunca (idare heyeti) kabul edilip edilmediği, Hacı Bayar Efendi'nin şirket adına sözleşmenin yazımında tam yetkiyi haiz olup olup olmadığı konularında Hazîne-i Hâssa Nezareti'nden görüş istenmiştir.³⁷² Bu görüş için Hazîne-i Hâssa, Padişah'tan 25 Haziran 1902 tarihinde görüş istemiştir. Bu aşamada, Yıldız Sarayı'ndan konu ile ilgili görüş bildirilerek, Selanik Liman inşaat şirketi ile Hazîne-i Hâssa arasında ortaya çıkan ihtilaflar üzerine limanın batı tarafının inşaatının bitişinde kararlaştırılmış olan üçyüz küsür bin frankın daha önce ödenmiş olmasına bakıldığında, şirketin ortaya çıkan bu taleplerinin usullerine uygun cevap verilmek üzere itilafnamenin diğer içeriklerinin de uygulamaya konulması, Sadrazam ile uygun görülerek adı geçen itilafnamenin suretinin takdim edilmesiyle 3 Haziran 1902 tarihinde istenildiği ve adı anılan itilafnamenin uygulamaya konulmamasından dolayı limanın genel işlerinin işletilmemesinden kaynaklı oluşan üç milyon küsür frank ziyana eklenerek şirketin işlemlerini zarara uğrattığı ve şirketin ödemesi gereken yüzyirmibeşbin franklık tavilat kuponunu ödeyemediği anlaşıldığından; Hazine-i Hâssa Nezareti'ne itilafnâme-yi son verilmesi için izin verilmiştir.³⁷³

Bunun üzerine Nâfia Nezareti'nin Tahrîrât Kalemine 21 Aralık 1901 tarihinde yazmış olduğu tezkirede, şirketle ilgili problemler ile ilgili şu şekilde görüş bildirilmiştir: Selanik liman ve rıhtımı ameliyât-ı inşâiyyesinin, Yunan harbi ve diğer sebeplerle ara verilmek zorunda olması ve Şârk Demiryolları Kumpanyası'nca da muhalefet edilmesi hasebiyle demiryolu hatlarının birleştirilememesi ve tarifinin vaktiyle uygulamaya konulmaması vesile edilerek inşaat şirketi tarafından zarar adıyla büyük miktarda bir meblağ talep edilmekteydi. Hazîne-i Hâssa ile adı geçen şirket arasında ortaya çıkan bu ihtilaf, bu sefer Hazîne-i Hâssa'ya müracaat eden şirketin idare meclisi reisi Mösyö Bartisol ile gerçekleştirilen müzakereler sonucunda; Hazîne-i Hâssa'nın mukavele hükümlerine dayanan meşru hukukunun Bartisol'e münasip zeminde anlatılması ve ikna edici deliller sunulması üzerine, şirkete ait arazi senetlerinin çabuk verilmesi ve dördüncü geçici kabulden sonra verilmesi gereken 325.000 frankın şimdiden ödenmesi ve işletme işlemlerinin mukavelenamenin 24.

³⁷² BOA, **BEO**, 1796/134649. Def.1.

³⁷³ BOA, **Y.PRK.BSK**, nr.66/101.

maddesi gereğince şirkete ihalesi yönleri karar altına alınarak, bir itilaf suretine bağlanmış ve bu takdirde şirketin zarar vesaire adıyla Hazine'den bir şey talebine hakkı olmadığını belirten, daha önce eski şirket vekili Mösyö Kotar'dan alınıp şimdiye kadar şirketin idare heyetince hükümsüz kaldığı iddia edilen 10/27 Temmuz 1317 tarihli itilafnâmenin hükmü onay altına aldırılmıştır.

Bu itilaf suretinin, Hazine'nin hukununa ve menfaatlerine ilişkin yönlerine bakıldığında, kararlaştırılan suretlerden ve şartlardan biri olan senetlerin verilmesi zaten kararlaştırılmış ve işlemine başlanmış olduğu gibi, inşaat ve işlemlerin mukavele hükümlerine uygun ve talep edilen metaneti içerip içermediğini tayin edecek bir doğru ölçü olmak ve ortaya çıkacak eksikliklerin mukavele hükmünce yine kendilerine tamamlattırılmak üzere işletme işlemlerinin mukavenamenin 24. maddesinde yazılı olduğu şekilde beş sene müddetle şirkete verilmesi, Hazîne-i Hâssa için de başkaca faydaları getirecek olup; şirketin sevkiyat sebebiyle yakın zamanda epey masraf yapmaya mecbur olduğu, Hazine-i Hassa'ca da malum olmasından dolayı şirkete kolaylık gösterilmek maksadıyla üç ay sonraki verilmesi gereken son taksidin şimdiden verilmesinde bir mahsuz görülmemiştir.³⁷⁴ Görüldüğü gibi şirketin tazminat hakkının olmadığı, fakat gerekli incelemeler yapıldıktan sonra belli zararlarının karşılanacağı belirtilmiştir.

Bu tezkireye Sadrazam Said Paşa'nın görüşü sorulmuş, Sadrazam Padişah'ın iredesiyle Hazîne-i Hâssa Nezâreti'nce şirket müdürü ile müzakere edilerek uygun görülen ödemenin Padişah emriyle kendisine tebliğ edildiği fakat incelendiğinde, işin başlangıcında Hazîne-i Hâssa Nazırı Ohannes Efendi'nin şifayen vermiş olduğu izahatta; gerekli incelemeler yapıldıktan sonra şirketin zarar ve ziyan gibi bir durumla Hazîne-i Hâssa'dan bir şey talep edemeyeceği, Mösyö Bartissöl ile yapılan görüşmeler neticesinde şirkete ait arazi senetlerinin hemen verilmesi ve verilecek 325.000 frank'ın ödenmesinden sonra, işletme işlemlerinin 24. maddesine uygun olarak şirketin geçmiş anlaşmazlıklarının geçersiz olduğuna dair bir senet vermesi gerektiği belirtilmiştir. İkinci olarak, şirkete ait olduğu öne sürülen arazinin metrekafe ölçüsünün tam olarak belirtilmediği ve Selanik'te mevcut arazi fiyatları arttığı için verilecek arazinin şirketin

³⁷⁴ BOA, I.TNF, nr.10/26. Def.2.

ihtiyacı kadar olup olmadığının bilinmemesi nedeniyle hazineye zarar vereceği belirtilmiştir. Ayrıca, inşaat müddetinin 5 seneye çıkarılmasının, şirkete ek zaman kazandırmaktan çok yeni problemler doğuracağı ve şirketin yeni tazminatlar talep edebileceği belirtilmiş ve rıhtımın mühendisler tarafından incelenip işletme süresinin ona göre belirtilmesinin daha uygun olacağı belirtilmiştir.³⁷⁵

Bütün aksamalara rağmen, limanın yapımı 1903 yılında tamamlanmıştır. Bonnardel'e ihale edilen denizden kazanılan yerlerin satışı ise, beklendiği gibi sorun olmaya devam etmiştir. Toprakların bazıları satılmıştı fakat daha çok Selanik Limanı'nın çevresindeki mülklere talep olmuştur. Bu arada işletme başladıktan sonra, şirketin hisseleri piyasada 360 frank'tan 400 franka doğru tırmanmaya başlamıştır.³⁷⁶

1903 yılında tam kapasite ile çalışmaya başlayan liman, en son modern araçlarla donatılmış ve her tonajdan gemi için demirlemeye uygun hale getirilmişti.³⁷⁷ Aşağıdaki tabloda limandaki ticari hareketlilik bunu açıkça göstermektedir:

Tablo-2.5: Selanik Limanı Gelirleri (1902-1903)

Aylar	1902 (Frank)	1903 (Frank)	Artış (Frank)
Ocak	30.215,18	33.758,12	3.542,94
Şubat	28.097,32	30.140,96	2.043,64
Mart	28.654,54	42.939,48	14.284,94
Nisan	22.674,09	36.104,54	13.430,45
Mayıs	25.912,38	34.548,98	8.636,60
Haziran	30.114,43	33.938,91	3.824,48
Temmuz	32.060,28	35.063,46	3.003,18
Ağustos	39.488,74	40.156,82	668,08
Eylül	37.408,97	45.591,98	8.183,01
Ekim	39.163,46	44.020,90	4.857,44
Kasım	41.552,21	-	-
Aralık	40.010,39	-	-
Toplam	395.351,99	376.264,15	-

Kaynak: BOA, **HH.THR**, nr.220/24 (R. 13.VII.1319/M. 26.IX.1903).

³⁷⁵ BOA, **I.TNF**, nr.10/26.

³⁷⁶ **Gil Blas**, 19 Ocak 1904, nr. 8930, s. 3.

³⁷⁷ **Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics**, 13 Temmuz 1904, s.583.

Şirketle 1904 yılında limanın işletilmesi için görüşmelere başlanmış ve mukavele imzalanmıştır.³⁷⁸ Sadrazam Mehmet Ferid Paşa ve Hazîne-i Hâssa Nazırı Ohannes Paşa tarafından verilen 10 Aralık 1904 tarihinde şirkete gönderilen tebligatta, Selanik Limanı'nın işletilmesi 40 sene müddetle Hazîne-i Hâssa tarafından mezkur inşaat şirketine verildiğini, kaleme alınan mukavelenin kabul ve limanın kesin kabul işlemlerinin Sadrazam Mehmed Ferdi Paşa ve Hazine-i Hâssa Nazırı Ohannes Efendi tarafından padişaha arz edilen 12 Aralık 1904 tarihinde padişahın izni ile kabul edilmiş ve mukavelenin tasdikli sureti Nezâret'e gönderilmiştir.³⁷⁹

Bu aşamada, padişah iradesiyle Selanik Limanı'nın işletilmesi için mukavele kabulü hakkında irade, 13 Aralık 1904 tarihinde yayımlanmıştır.³⁸⁰ İşletilme ruhsatı konusunda devlet ve şirket 1904 yılı itibariyle anlaşmıştır. Buna göre ruhsat süresi 40 yıl olacaktı.³⁸¹ Bu aşamada şirketin olağanüstü genel kurulunda M. Bartissol tarafından üyelere işletme imtiyazı hakkında bilgi verilmiştir (16 Ocak). Şirket ile Ticaret ve Nâfiâ Nezâreti arasında yapılan limanın işletilmesi mukavelesi tüm üyelere okunmuş ve şirket protokolününün 31. maddesi gereği hisse sahiplerine işletme için yönetim kuruluna yetki vermesi istenmiştir. Şirket ile Ticaret ve Nâfiâ Nezâreti ile yaptığı mukaveleye göre, limanın işletme hakları 1 Temmuz 1904 ile 31 Aralık 1945 tarihleri arasında şirkete verilmişti. Şirket Genel Kurulu, amacına uygun olarak şirketin adını Selanik Limanı İşletme Şirketi olarak değiştirilmesini kabul etmiştir.³⁸² Bu imtiyazla beraber, 1905 yılında, Elektrikle Aydınlatma Şirketi ve Elektrikli Tramvay Şirketi haklarını da Selanik Limanı İşletme Şirketine devretmiştir.³⁸³

Liman işletmesi ruhsatı ardından, ihtiyacı karşılayacak antrepolar ve gümrük binaları yapımına başlandı. Öte yandan su, gaz, tramvay ve elektrik şirketleri de kendi altyapılarını geliştirdi. Yeni oluşturulan Selanik Limanı İşletme Şirketi'nin yönetim kurulu ise şu şahıslardan oluşmaktaydı: Edmont Bartissol, Amiral Caubet, Edmont Bartissolun yeğeni Jules Robert ve Osmanlı Bankası Sekreteri Georges de Klapka

³⁷⁸ BOA, **LIMT**, nr.5/3. Def.2.

³⁷⁹ BOA, **I. IMT**, nr. 5/3. Def.3.

³⁸⁰ BOA, **LIMT**, nr. 5/3.

³⁸¹ **Gil Blas**, 13 Ocak 1905, nr. 9226, s. 4.

³⁸² **Gil Blas**, 11 Şubat 1905, nr. 9255, s. 4.

³⁸³ **Le Journal des Finances**, 22 Temmuz 1905, nr. 29, s. 10.

idi.³⁸⁴ Bu arada Liman İşletme şirketi, Şark Demiryolları Şirketi ve Selanik-İstanbul Hattı Şirketi, trenlerin direkt rıhtıma kadar gitmeleri ve yüklerini doğrudan limandaki gemilere boşaltmalarını temin edecek bir mukavele imzaladı.³⁸⁵ Aynı yıl mali tablo, net gelirletin 120.066 frank olduğunu göstermekteydi. Hisse başına 126.000 frank ve hisse başına 15 franklık bir temettü olarak dağıtıldı. Bunun yanında yönetim kuruluna 6.003 franklık bir ödeme yapıldı.³⁸⁶

Görüldüğü gibi Şirket, Osmanlı Devleti'nin 1896 yılında yaptığı mukavele ile ilgili bazı yükümlülüklerin yerine getirilmediğini sık sık kendi konsolosluğuna bildirmiştir. Aslında şirket ile hükümet arasındaki anlaşmazlığın, Osmanlı-Yunan savaşı dolayısıyla Fransa'nın takındığı tavırdan da kaynaklandığını söyleyebiliriz. Savaş dolayısıyla Fransa'nın Yunan Hükümeti lehine çalışmaları ve yardımları; Osmanlı Devleti'ni şirket aleyhine birtakım faaliyetlere yöneltmiştir.

İkinci Meşrutiyet sürecinde, Selanik'te başka bir limanın yapılması söylentileri dolaşmaya başlamıştı. Makedonya bölgesi ile Sırbistan'ın ticari hareketliliği dolayısıyla, Selanik Limanı'nın yükünü hafifletecek, liman trafiğini destekleyecek yeni bir proje düşünülmeye başlanmıştı.³⁸⁷ Fakat kısa süre sonra başlayan savaş yılları ardından, Selanik tamamen Osmanlı egemenliğinden çıkacaktır. Trablusgarb Savaşı sırasında İtalyanlar, Rodos ve Selanik şehrine saldırmadılar. Özellikle İtalyanların, İstanbul'daki kriz masasına Selanik şehrine saldırmayacaklarını garanti ettikleri bildirilmekteydi.³⁸⁸ Ancak, 1912 Birinci Balkan Savaşı sonrasında Osmanlı

³⁸⁴ **Le Journal des Finances**, 22 Temmuz 1905, nr. 29, s. 10. Şirketin 1907 yılındaki gelirlerinin incelenmesi için genel kurul 17 Şubat 1908 tarihinde toplanmıştı. Ve şirket 1907 yılı Osmanlı Hükümeti'nin Hububat ihracatını yasaklamasının dolayı 17.000 franklık bir gelir kaybı yaşamıştı. **Le Capitaliste**, 6 Şubat 1908, nr. 6, s. 87. Yönetim Kurulu Danışmanı M. Seul'ün raporuna göre, Selanik Limanının Dış Ticareti 1906 yılında 118.050.000 frank iken, 1907 yılında 110.193.700 franka gerilemişti: **La Correspondance d'Orient**, 1 Haziran 1909, nr. 7, s. 539.

Bunun yanında 1907 yılına ait 160.146,13 frank kâr elde eden şirketin, hisse başına 15 frank temettü dağıtması kabul edilmişti. Bu temettüler 6 Nisan 1908 tarihinden itibaren ödenmeye başlanacaktı. Ayrıca 14 Haziran 1905 tarihindeki genel kurul kararı değiştirilerek, işletme sermayesinden emlak şirketine ödenmesi gereken 222.025 frankın ek işler için ödenmesi kararı alındı. (**Gil Blas**, 29 Şubat 1908, nr. 10354, s. 3). 1908 yılına ait gelirlerden hisse başına temettü ödemesi 15 frank olarak belirlendi ve bu temettülerin dağıtılmasına 5 Nisan 1909 tarihinde başlandı: **Le Journal des Finances**, 3 Nisan 1909, nr. 14, s. 9.

³⁸⁵ Yıldız, a.g.m., s. 29.

³⁸⁶ **Le Journal des Finances**, 19 Mart 1910, nr. 12, s. 17.

³⁸⁷ **Le Journal des Finances**, 3 Temmuz 1909, nr. 27, s. 15.

³⁸⁸ **Le Journal des débats**, 23 Nisan 1912, nr. 113, s. 2.

egemenliğinden çıkan Selanik Limanı, Yunanistan tarafından işletilmeye başlanacaktır. Yunanistan Maliye Bakanı M. Diomedede'nin açıklamasına göre; savaşın yıkıcı etkisine rağmen, limanın çalışmalarının korkulanın aksine durmamış, limanın kendi Hinterlandında çalışmalarına devam ettiğini fakat gelirlerin biraz düştüğünü belirtmiştir.³⁸⁹

Osmanlı Devleti konunun araştırılması için birçok tezkire yayımlamıştı. Fakat, limanın tarife işinin Birinci Dünya Savaşı öncesinde bile hala çözülemediği anlaşılmaktadır. Örneğin; 27 Haziran 1914 tarihinde Nâfia Nezâreti'nin Selanik Limanı'na ait olan tarife ile ilgili tezkiresine cevaben, 17 Temmuz 1901 tarihli irâde-i seniye'de limanın tarifesi ile ilgili bir kayıt olmadığı, limanın işletilmesi imtiyazının kırk sene boyunca Selanik Limanı inşaat şirketine devri hakkında 12 Aralık 1904 tarihinde bir irade-i seniye çıkarıldığını, fakat yine tarife ile ilgili bir bilgiye rastlanılmadığı belirtilmiştir. Bu nedenle, görüş alışverişi devam eden mukavele ile ilgili şartnamenin dahi divana hümayun'a gönderilmediği belirtilmiştir.³⁹⁰Bu aşamada Nâfiâ Nezareti, 27 Haziran 1914 tarihinde liman ile ilgili soru sormuş ve 17 Temmuz 1901 tarihli ve Divan-ı Hümayun'da korunan padişah iradesinde liman tarifesinin var olduğu, gerekli görüldüğünden tastik edilmiş bir suretinin kendilerine gönderilmesini istemişlerdir.³⁹¹

Divan-ı Hümayun'un Nâfia Nezâreti'ne 12 Temmuz 1914 tarihinde yazılan cevapta ise, kayıtlara bakıldığında Selanik Limanı hakkında var olduğu iddia edilen

³⁸⁹ **Le Temps**, 7 Aralık 1913, nr. 19148. Bu dönemde Sırbistan ile Yunanistan arasında yapılan anlaşma gereği, Selanik Limanına doğrudan Sırbistan üzerinden bir hat bağlanması kararlaştırılmıştır. Bu dönemde Belçikalı Konsolosların yazmış oldukları raporlara göre, Osmanlı egemenliğinden çıkan Selanik Limanı bir geçiş krizi yaşamaktaydı. Sırbistan, Makedonya, Arnavutluk'un ürünlerinin çıkış merkezi olan bu limanın ekonomik niteliği gelişecek ve limanın kapasitesi artırılacaktı. Savaş sırasında demiryolu taşımacılığındaki düzensizlikler, nüfus kayıpları, gümrük engelleri limanı gelirlerinde kayıplara neden olmuştu. Bu durumda savaş sırasında limanın gelirleri üçte bir oranında azalmıştı. Limanın 1912'deki toplam ithalatı 6.328.811 franktı, 1913 yılında ise toplamda 15.916.922 franklık bir liman trafiği olmuştu. Fransa'nın bu trafikteki payı ise toplamda 3.353.464 franktı. Şirketin 1913 yılındaki net kârı 120.000 franktı ve hisse başına 10 frank temettü dağıtılmasına karar verilmişti. Birinci Dünya Savaşı sırasında İtilaf devletleri tarafından liman ele geçirildi. Ve Liman'ın başına Fransız bir Amiral atandı. Böylece Yunanistan bloke edildi. Ve Fransız ve İngilizler limana yığınak yapmaya başladılar. (**Le Temps**, 11 Haziran 1916, nr. 20063, s. 2). Şirket, Fransız-Yunan ortaklığında faaliyetlerini 1939 yılına kadar devam ettirdi. Daha sonra hisselerin ödenmesiyle birlikte limanın kullanımı Yunanistan'a geçti: **Le Journal des débats**, 14 Haziran 1939, nr. 141, s. 5.

³⁹⁰ BOA, **BEO**, nr. 4299/322353. Def.1.

³⁹¹ BOA, **BEO**, nr. 4299/322353.

27 Temmuz 1901 tarihli bir padişah iradesine dair herhangi bir kayıt ve bilgi olmadığı, bununla birlikte Selanik Limanı'nın işletme imtiyazının kırk sene müddetle Hazine Hassa tarafından Selanik Limanı İnşaat Şirket-i Osmâniyesine ihalesini içeren 12 Aralık 1904 tarihli bir padişah iradesi var ise de, bu iradenin ekleri arasında tarifeye dair bir evrak olmadığı gibi bu konudaki teatisi gereken mukavele ve şartnameler de divan-ı hümayunda bulunmamaktadır denilmiştir.³⁹²

Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti'nin en önemli ihracat ve ithalat limanları, Fransız firmalar tarafından yapılmış ve işletilmiştir. Özellikle bu limanları yapan ve işleten firmaların, ilerleyen dönemde yaptıkları kârlarla başka yatırımlara yöneldikleri görülmektedir. Diğer taraftan liman işletmeciliği, Fransızlar tarafından Osmanlı ticaretinde etkili bir yer elde etmenin aracı da olmuştur. Ayrıca Fransızlar, bu liman yapımları sayesinde Osmanlı ticaretini Fransız limanlarına yönlendirmekle kalmamış, Akdeniz ticaretinin o dönemde ne kadar önemli potansiyeli olduğunu da kanıtlamışlardır. Yukarıda ele aldığımız limanlar dışında, 1911 yılında faaliyete geçmesi planlanan Osmanlı Limanları Konsorsiyumu (Consortium des Ports Ottomane) İnebolu, Ereğli, Trabzon, Samsun, Amasra, Mersin, İskenderiye, Trablus, Şam ve Yafa gibi önemli limanların yenilenmesi için kurulmuştu. Fakat bu teşebbüs, Birinci Dünya Savaşı nedeni ile gerçekleşmemiştir. Elbette, liman işletmelerini etkileyen veya ondan etkilenen bir başka yatırım alanı demiryolları idi. Bu aşamada Fransız Demiryolu yatırımlarını incelemek, sermaye hareketliliğindeki koordinasyonu anlamamızda yararlı olacaktır.

³⁹² BOA, **BEO**, nr.4299/322353. Def.2.

2.4. Osmanlı'da Fransız Sermayesi İle İnşa Edilen ve İşletilen Demiryolları

2.4.1. İzmir – Kasaba Hattı Demiryolu İşletmesi (Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et Prolongement)

İzmir-Kasaba hattının işletmesi, ilk olarak 1863 yılında İngilizlere verilmişti. Daha sonra, 1894 yılında işletme imtiyazı Fransızlara geçmiştir. Alman sermayesinin bu dönemde Anadolu demiryolu vasıtasıyla birçok imtiyaz alması, Fransız sermayesini de harekete geçirdi ve bir rekabet alanı oluşturdu. Fransız sermayesi, özellikle Belçikalı sermayedar George Nagelmackers'ı destekliyordu. Orient Ekspres'in de sahibi olan Nagelmackers hem Osmanlı Bankası tarafından hem de Fransız elçisi Paul Canbon'dan büyük destek görüyordu.³⁹³ Sonunda, Osmanlı Bankası'nın çabalarıyla İzmir Limanı'nı küçük Asya'nın merkezine bağlayacak olan İzmir-Kasaba hattının genişletilmesi imtiyazı alındı.³⁹⁴

İmtiyazın genişletilmesi, Bandırma-Mudanya arasından başlayıp Balıkesir, Simav, Uşak ve Afyonkarahisar'dan geçerek Konya'ya varacaktı. Öte yandan Georges Nagelmackers, Kasaba Demiryolunun İngilizlerden alınıp kendisine verilmesini istiyordu. Bu gerçekleştiği takdirde, Alaşehir'den Uşak'a ve Soma'dan Balıkesir'e kadar hattı uzatmayı teklif etti. Hükümet bu öneriye sıcak baktı. Çünkü İngilizler, 1866 yılından beri yapıp işlettikleri 515 km'lik İzmir-Aydın demiryolu imtiyazına sahiptiler. Ayrıca Kasaba bağlantısı ile Batı Anadolu'da bir tekel oluşturacaklardı. Osmanlı hükümeti, bu tekeli kırmak ve büyük devletlerin bir bölge de güç kazanmasını önlemek amacıyla Nagelmackers'in önerisine sıcak bakıyordu.³⁹⁵

Nagelmackers, İzmir-Kasaba demiryolunu ve şubelerini devlet hesabına satın alacaktı ve işletecekti. Kasaba demiryolu şirketinin talep ettiği meblağ için hükümet tarafından kendisine 42.500.000 frank tahsis edilecek, 500 liralık hisse senetlerinden her birisine %3 faiz verilecek, hisse senetlerinin nominal fiyatları 255 lira olarak

³⁹³ BOA, Y.PRK.EŞA, nr. 16/78; *Le Temps*, 8 Temmuz 1893, nr. 11732.

³⁹⁴ *Gil Blas*, 10 Temmuz 1894, nr. 5343, s. 4.

³⁹⁵ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s. 194.

belirlenecekti. Ayrıca demiryolu işletmesinin yarısını Nagelmackers üstüne alacak, Soma'dan Balıkesir'e, Salihli'den Uşak'a olan hattı hükümet namına kendi inşa edecekti. Hükümet, demiryolu için kullanılan makine ve alet edevatı kuracağı şirkete verirse, zikredilen 42.500.000 franktan 3.000.000 frank meblağ düşülecekti.³⁹⁶

Bu aşamadan sonra Nagelmackers'in önerisi dikkate alınmış, konunun uzmanlarından imtiyaz için birtakım raporlar istenmiştir. Fen müşaviri Gallani ve Erkân-ı Harbiye'den Mehmed Şakir'in raporlarında, devletten istenilen meblağın fazlalığına ve Nagelmackers'in daha önce almış olduğu Bandırma-Konya hattını iyi kullanamamış olmasına dikkat çekildi.³⁹⁷ Şirket ile Hükümet arasında, demiryolu şirketinin imtiyaz süresi dolduktan sonra devrinde ödenecek meblağ konusunda anlaşmazlık vardı. Şirketin ilk sahibi olan Samuel Bayliss tarafından 17 Aralık 1872 tarihli mukaveleye göre, Devlet 13 Mart 1891 tarihinden itibaren borçlarını ödedikten sonra şirketi satın alabilecekti. Şirket hisse senetleri, satın alınan makine edevat giderleri, asker ve muhacir sevkiyatı ile ilgili istenilen para, bazı inşaat masrafları vs. giderler dolayısıyla devletten 2.000.000 lira talep ediyordu. Devlet, yaptırdığı araştırmalar sonucunda bu paranın 1.300.000 lirasının makul olduğunu, diğer 700.000 lira isteğin ise fazladan olduğu tespit ederek, bu talebi reddetmekteydi. Yapılan araştırmalara göre devlet, hattın İzmir'den Alaşehir bölümünü şirkete yıllık 80.000 liraya kiralamıştı. İlk taksit verilmiş, daha sonraki taksitler takip edilmeyerek ödenmemişti. Bu durum, devletin şirkete olan borcunu azaltıyordu.³⁹⁸ Dolayısıyla, şirketin bu kadar fazla bir meblağı istemeye hakkı yoktu.

Bu duruma istinaden Nagelmackers, ikinci bir mukavele teklifi yaptı. Buna göre; her biri 360 frank ve %4 faizli 500 franklık tahvil şeklinde kendisine 39.500.000

³⁹⁶ BOA, **HR.TO**, nr.535/112; **A.AMD**, nr.626/5, Lef 1-2.

³⁹⁷ BOA, **Y.PRK.ASK**, nr. 78/30.Aynı şekilde Sultan II. Abdülhamid, Şakir Paşa'yı sunulan teklifi değerlendirmesi ve bir rapor hazırlaması için 1892 yılında görevlendirdi. Şakir Paşa demiryolları müdürü Hayri Bey ve Nâfia Nezâretinden Miralay Şerafettin Bey ile görüşerek bir rapor hazırladı. Bu rapora göre imtiyaz teklif edilen şartlarda verilecek olursa birtakım sakıncalar doğuracaktı. Fakat bazı tamiratlar ve eklemeler yapılacak olursa yapılan teklifin kabul edilmesinin uygun olacağını belirtti: Arif Kolay, **İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul, 2011. s. 120.

³⁹⁸ BOA, **Y.PRK.TKM**, nr.21/29.

frank yani 1.738.000 lira verilecekti.³⁹⁹ Ayrıca hükümet adına Soma'dan Balıkesir'e kadar olan hat inşa edilecek, kilometre garantisinin 13.000 franka çıkarılması ya da Balıkesir-Uşak arasındaki yoldan vazgeçilerek Alaşehir'den Afyonkarahisar'a olan 229 km'lik bir demiryolu inşa etmesi sağlanacaktı. Bununla beraber, 83 km'lik Kütahya hattını ya kendi hesabına veya 13.000 frank teminat ile kendi şirketi hesabına inşa etmesi isteniyordu. Ayrıca, gerek mevcut olan Kasaba hatlarını ve gerekse hükümetin yapması düşünülen hatları 99 yıllığına kiralayarak, hasılatın %50'sini hazineye aktarılması isteniyordu. Bununla beraber, eski şirkete ait borcu ve yeniden inşa edilen şubelerin masraflarını ödemek için çıkarılan tahvilin satın alınıp, geri kalanının hazineye teslimi sağlanacaktı. Uzun süren görüşmelerden sonra bu teklif değerlendirildi ve 11 Şubat 1893 tarihli mazbata ve ferman ile Nagelmackers'a imtiyaz verildi. Kasaba Demiryolu'nun, İzmir'den Kasaba'ya ve Alaşehir'e; Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Bornova'ya kadar hatların işletilmesi ve Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar başka bir hat inşa edilmesi hakkındaki mukavele, 19 Ocak 1894 tarihinde Nâfia Nazırı Tevfik Paşa ile George Nagelmackers arasında imzalandı.⁴⁰⁰

Yeni yapılan imtiyaz şartları şu şekilde idi: İzmir-Kasaba, İzmir-Bornova, Manisa'dan Soma arasındaki 266 km'lik demiryolları işletme imtiyazı ve bunun yanında Alaşehir'den veya Alkan'dan Afyonkarahisar'a kadar yapılacak olan 247 km'lik demiryolu yapımı ve imtiyazı Nagelmackers'a verilmiştir. İmtiyazın müddeti 99 yıl olacaktır. Nagelmackers 266 km olan İzmir-Kasaba hattının, şirkete olan borçlarından kurtaracak ve hattın tamamen devletin olduğuna dair ibranameyi hükümete altı ay içerisinde teslim edecektir.⁴⁰¹ Alaşehir-Afyonkarahisar hattının ise, altı ay içerisinde en az 100 km. uzunluğundaki demiryolu alanı için keşfi yapılmış olacak ve gerekli keşif belgeleri ve haritalar Ticaret ve Nâfia Nezâretine sunulmuş olacaktır. Hükümet, gerekli belgeler ve haritalar teslim edildikten sonra üç ay

³⁹⁹ CADN;**166/PO/ Série E** Dossier 408, Ligne Casaba et Prolongements, Article 6, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

⁴⁰⁰ AMAEF, CADN,**166/PO/ Série E**, Dossier 408, Ligne Casaba et Prolongements, Article 1, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893

⁴⁰¹ AMAEF, CADN,**166/PO/ Série E**, Dossier 408, Ligne Casaba et Prolongements, Article 7, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

içerisinde incelemesini tamamlayacak ve hatla ilgili kararını verecektir. İnceleme işlemi üç ay içerisinde hükümet tarafından bitirilmezse inşaat başlatılabilecekti.

İnşaat masraf ve zararı imtiyaz sahibine ait olmak üzere, Kasaba hattı tesliminden 15 ay sonraya kadar başlatılacak, yine inşaat başladıktan sonra 16 yıl müddetince bitirmekle yükümlü olacaktır. İnşaat süresince bir zorunlu gecikme veya tatil etme durumu ortaya çıkarsa, bu süre inşaat müddetine eklenecektir. İnşaat çalışmaları, Nâfia Nezâreti'nin belirleyeceği bir komisyon tarafından belirli aralıklarla denetlenecektir. Komisyonun denetim için yapacağı masrafları karşılamak için şirket, imtiyaz süresi dolana kadar kilometre başına 300 lira verecektir. Demiryolu yapılacak yerden istimplâk edilecek yerlere kadar olan devlet arazisi ise, şirkete ücretsiz tahsis edilecek, şahıs arazisini şirket satın almaya çalışacak, şayet satın alma gerçekleşmezse; istimplâk kanuna göre satın alma işlemi yapılacaktır. İnşaat hattının iki tarafında 5 km'lik alanda taş ve kum ocağı açacak alan varsa, bu yer inşaat müddetince bedelsiz olarak şirkete verilecektir. Fakat şirket, bu kullanımın vergisini ödemek zorundadır. İnşaat iki hat olacakmış gibi yapılacak, tek hat işletmesi yıllık 30.000 frankı geçtiği takdirde, devlet şirketten ikinci hattı yapmasını ve masraflarını karşılamasını isteyebilecek ve şirket bu hattı da yapmaya mecbur olacaktır.⁴⁰²

İmtiyaz, alet ve edevatını imtiyaz süresince iyi halde muhafaza edecektir ve tamir masraflarını kendisi karşılayacaktır. İmtiyaz sahibi, tamamlayıp işletmeye açmak istediği hat bölümlerini devlet teftişine sokacak ve bunlardan İzmir-Kasaba hattındaki tarifelere göre ücretlendirecektir. Olağanüstü durumlarda asker, harp malzemesi, mahkûm, memur ve posta malzemeleri sevkiyatı demiryolu şirketi tarafından ücretsiz gerçekleştirilecektir. Şirket, demiryolu imtiyazı ve işletme imtiyazı için bir Osmanlı anonim şirketi kurmak zorundadır. Ve şirket kurulduktan sonra daha önce verilmiş olan 300.000 lira kefalet akçesi hükümet nezdinde kalacaktır.⁴⁰³

⁴⁰² AMAEF, CADN, **166/PO/ Série E** Dossier 408, Ligne Casaba et Prolongements, Article 6, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893. Demiryolu yapımı için gerekli olan her tür alet ve edevat, makine gümrük vergisinden muaf tutulacaktır. Ayrıca şirket, yurt dışından kömür getirmek isterse 15 yıl için her türlü vergiden muaf olacaktır. İmtiyaz sahibinin tedavüle çıkaracağı her türlü hisse senedi ve tahvilattan da vergi alınmayacaktır. İmtiyaz sahibi demiryolu için gerekli olan keresteyi civardaki ormanlardan karşılayabilecektir: AMAEF, CADN, **166/PO/ Série E** Dossier 408, Ligne Casaba et Prolongements, Article 9, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

⁴⁰³ AMAEF, CADN, **166/PO/ Série E** Dossier 408, Ligne Casaba et Prolongements, Article 5, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

Devlet, imtiyaz müddetinin 30 senesinin bitmesinden sonra her iki hattı satın alma hakkına sahip olacaktır. Hattın satın alındığı tarihten önceki 5 senelik hasılatın ortalama miktarının %50'lik kısmını imtiyaz müddeti bitene kadar devlet, şirkete ödemekle mükelleftir. Demiryolu memur ve müstahdemleri fes ve hükümetin belirleyeceği kıyafetleri giyecektir. Demiryolunda çalıştırılacak kişilerin çoğu, Osmanlı tebaasından seçilecektir. Şirket, demiryolu mevzuatına uymak şartıyla, hattın her iki yakasındaki 20 km'lik alanda maden çıkarma ve ormanlardan odun, kereste çıkarmaya hakkı olacaktır.⁴⁰⁴

Şirket, aylık yapmış olduğu masrafı bir deftere kaydedip, Nâfia Nezâretine verecektir. İmtiyaz sahibi belirlenen tarihlere kadar inşaata başlamazsa veya başlayıp bitirmezse ve diğer yükümlülüklerini yerine getirmemezse; imtiyaz iptal edilecek ve kefalet akçesi zapt olunacaktır. İmtiyaz sahibi gerekli görürse, demiryolu hattı boyunca telgraf hattı döşeyebilecektir. Fakat bu hattı, demiryolu işleri için kullanabilecek başka bir amaçla kullanamayacaktır. Devlet, hat boyunca bir telgraf hattı inşa ederse, şirket bu imkânı kullanabilecektir. Devlet ile şirket arasındaki veya şirketle fertler arasındaki her türlü ihtilaf Şûrâ-yı Devlet'te görülecektir. Sıradan hukuki meseleler ise, Osmanlı mahkemelerinde görülecektir.

İşleteceği hatlar için şirkete imtiyaz müddetince senelik 2.310.000 frank bir sabit meblağ garanti edilmiştir. Hâsılat bu miktara ulaşmazsa hükümet geri kalan meblağı tamamlayacaktır. Alaşehir-Afyon arasındaki hat için hükümet kilometre başı 830 Osmanlı altını 76 kuruş hâsılat garantisi vermiştir. Bu hâsılatın fazla bir gelir elde edilirse %25'i devlete ait olacak, yine hâsılat 967 Osmanlı altını aşarsa km başına 22 Osmanlı altını ve %40'ı hükümete verilecektir. İzmir-Kasaba işletmesi için, ilk 50 sene yarı yarıya, diğer 50 sene de ise hâsılatın %55'i devlete, %45'i şirkete ait olacaktır. Hattın geçtiği sancakların öşür vergileri, kilometre garantilerinin ödenmesi için kullanılacaklardır. Kilometre başına devlet garantisinin hesaplanması ve gerekli kontrollerin komiserler tarafından yapılabilmesi için şirket, her yıl hesap defterini ocak ayında Ticaret ve Nafia Bakanlığı'na ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne teslim

⁴⁰⁴ AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E Dossier 408, Ligne Casaba et Prolongements, Article 10, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

edilecektir. Hesaplar kontrol edildikten sonra herhangi bir eksiklik yoksa gerekli olan garanti bedeli şirkete ödenecektir.⁴⁰⁵

Şirket, İzmir-Alaşehir hattını iki sene içerisinde tamir etmek için 2.500.000 frank harcayabilecektir. Eğer tamir için harcanılan meblağ, bu miktarı geçmez ise; geri kalan miktar devlete iade edilecektir. İmtiyaz verildikten 5 yıl sonra yıllık hâsılat miktarı, garanti edilen meblağı geçerse; şirket ve devlet tekrar garanti için görüşmede bulunabileceklerdir. Yeni yapılacak imtiyaz bütünüyle Nagelmackers'in eski İngiliz şirketine ödeyeceği borçlara bağlıydı. Dolayısıyla Nagelmackers, İngiliz şirketinin borçlarını ödemek zorundaydı. Ayrıca borcun ödendiğini gösteren temiz kağıdını ibra etmesi gerekiyordu.⁴⁰⁶ İmtiyazın verilmesinden sonra, hızlı bir şekilde şirket kurulma çalışmalarına başlandı. Ayrıca fen işlerinden sorumlu mühendis Kolanj başkanlığında bir heyet oluşturularak, hattın uzatılması ile ilgili saha çalışmalarına başlandı.⁴⁰⁷

Nihayet Nagelmackers ve Osmanlı Bankası Müdürü Lafvant tarafından “İzmir ve Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi” adlı şirket kuruldu (24 Temmuz 1894). Oluşturulan iç tüzük şu şekildeydi: Şirketin ismi “İzmir ve Kasaba Demiryolu Temdidi Osmanlı Şirketi” olacaktı. Şirket, Osmanlı Devleti kanun ve nizamlarına tabi olacak, şirketin merkezi İstanbul'da bulunacak ve yabancı ülkelerde şubeler açılabilirdi. İmtiyaz müddeti 99 yıl olacak şirketin sermayesi 16.000.000 franktan ibaret olacaktı. Bu, 500 franklık 32.000 hisseye bölünmüştü. Şirket yönetiminin sermayeyi %50 oranında artırma yetkisi mevcuttu. Şirketin hisse senetlerinin bir tarafı Türkçe diğer tarafı Fransızca tanzim edilecekti. Şirket, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kilometre başına 18.900 frank garanti elde etmişti.⁴⁰⁸

Fransız semayeli şirketin idare heyeti şu kişilerden oluşmaktaydı: Osmanlı Bankası Paris heyeti başkâtibi Gaston Aubeyneau, Osmanlı Bankası Paris müdürlerinden ve Comptoir d'Escompte başkan yardımcısı Theodore Berje, Düyûn-ı Umûmiye Meclisi azalarından Loui Lafvant, Osmanlı Bankası Londra Başkâtibi

⁴⁰⁵ AMAEF, CADN,166/PO/ Série E Dossier 408, Ligne Casaba et Prolongements, Article 8, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

⁴⁰⁶ BOA, Y.A. RES, nr.63/18.

⁴⁰⁷ Kolay, a.g.t., s. 135.

⁴⁰⁸ Le Journal des débats, 21 Mart 1895, s. 3.

Lander, Osmanlı Bankası müdürlerinden Loranz, imtiyaz sahibi Nagelmackers ve Dersaadet-Selanik İltisakı Osmanlı Demiryolu müdürlerinden Ramber bulunuyordu.⁴⁰⁹ Kısacası, Osmanlı Bankası ve bazı Fransız sermayedarlar şirketin yönetim kurulunu oluşturuyorlardı. Şirketin tasdiki Ticaret ve Nâfia Nezâreti'nde 26 Ağustos 1894 tarihi itibarıyla gerçekleşti. Ve şirket resmen kurulmuş oldu.⁴¹⁰

İzmir-Kasaba hattı demiryolunun İngilizlerden alınıp Fransızlara devredilmesi şüphesiz İngiliz kamuoyunda tepki ile karşılandı. Özellikle İngiliz gazetelerinde İngiliz kamuoyuna, Fransız sermayedarların piyasaya sürdüğü hisse senetlerinin alıcı bulamaması için telkinlerde bulundu.⁴¹¹ Şirketlerin devir teslim işlemleri 31 Temmuz 1894 tarihinde tamamlandı. Buna göre yani kurulan şirket, eski şirketin borçlarını ödedi ve gerekli olan ibrayı Ticaret ve Nâfia Nezâretine bildirdi.⁴¹² Tüm bu işlemler bittikten sonra, Alaşehir'den Konya'ya yapılacak hat için 1893 yılında başlayan keşif çalışmaları sona erdi ve 1895 yılında hattın planı ve haritaları inşaat müdürü Victor Limouge tarafından Ticaret ve Nâfia Nezâretine sunuldu.⁴¹³

İnşaat devam ederken, istasyonların yapılması, istimplâklar ve ilgili çalışmalar demiryolları idaresine bildiriliyordu. Demiryolunun eski hat için yurt dışından alacağı kömürlerden vergi alınması, yeni yapılacak hat için vergi alınmaması kararlaştırılmıştı.⁴¹⁴ Kasaba-İzmir Demiryolu ve Alaşehir-Afyon Hattı tamamlandıktan sonra, şirketin işletmeye başladığı 25 Mart 1893 tarihinden itibaren bir yıllık hasılatları aşağıda tabloda gösterildiği şekilde gerçekleşmişti:

⁴⁰⁹ Kolay, **a.g.t.**, s. 136-137; **Le Temps**, 22 Mart 1895, nr. 12351. Şirket 18 Temmuz 1894 tarihinde genel kurulun aldığı karar doğrultusunda 56.560.000 frank tutarında ve her biri 500 frank değerinde %4 faizli 113.120 adet tahvili piyasaya sürdü. Şirket 1895 yılında Paris'li bankacılar MM Benard ve Jarislowsky aracılığı ile 500 franklık %4 faizli hisseler çıkardı. 1894-1895 yıllarında toplam 77.500.000 franklık yine her biri %4 faizli 500 franklık 155.000 adet tahvili piyasaya sürdü. Bu tahvillerin süresi imtiyazın bitimine kadardı ve bütün vergilerden muaf tutulacaktı: **Les Journal des débats**, 25 Juillet 1894.

⁴¹⁰ BOA, **A.DVN.MKL**, nr.36/1, Lef 24.

⁴¹¹ Kolay, **a.g.t.**, s. 138.

⁴¹² BOA, **BEO**, nr.406/30377, Lef 3.

⁴¹³ Kolay, **a.g.t.**, s. 143. Hattın yapılacak bölümleri farklı 21 müteahhite ihale edildi. Daha sonra inşaatta çalıştırılacak memur ve işçiler istihdam edilmeye başlandı. Bu alınan elemanların isimleri Ticaret ve Nâfia Nezâretine bildirildi. İş yüklenen müteahhitle yabancı birçok işçi çalıştırdılar. İtalyan, Fransız, Bulgar, Arnavut, İranlı birçok işçi demiryolunun farklı bölümlerini yapım aşamasında çalıştılar. Demiryolunda çalışan işçilerin sayısı tam olarak bilinmemekle beraber 13 Ağustos 1896 yılında **Servet-i Fünun** gazetesinde çıkan bir habere göre toplam işçi sayısı 12.000 olarak belirtilmişti. **Servet-i Fünun**, nr. 283 (1 Ağustos 1312), s.182.

⁴¹⁴ BOA, **T. DMİ**, nr.959/52.

Tablo-2.6: İzmir- Alaşehir Hattı İşletmesi (1895-1907)

Yıllar	Km. Başına Brüt Gelir (Frank)	Taşınan Yolcu (Adet)	Taşınan Eşya (Ton)
1895	11.942	1.536.033	157.365
1896	12.251	1.471.601	158.707
1897	13.592	1.394.391	184.534
1898	13.858	1.465.135	169.476
1899	13.775	1.513.144	175.617
1900	13.728	1.648.490	189.091
1901	15.465	1.629.677	224.958
1902	15.756	1.635.785	226.616
1903	16.810	1.742.947	238.224
1904	17.571	1.794.376	241.126
1905	16.311	1.788.925	229.460
1906	15.938	1.837.196	210.745
1907	14.815	1.813.341	198.908
Toplam	14.755	21.261.041	2.447.462

Kaynak: Pech, Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie. c. III., s. 73.

Özellikle bu demiryolları, İzmir Limanı ve Hinterlantının iç ve dış ticaretle etkileşimini daha fazla hızlandırmış, 19 yüzyıl'da bu bölgeyi Osmanlı Devleti'nin en önemli ticaret merkezlerinden biri yapmıştır. Yukarıda İzmir Limanı'nın işletilmesinde ele aldığımız üzere üzüm, tütün, incir, meşe palamudu, zeytinyağı, afyon, tiftik, pamuk gibi tarım ürünlerinin çeşitliliği ve ticareti hızlı bir şekilde artış göstermiştir. Özellikle pamuk ve tütün üretimi, demiryollarının geçtiği güzergahlarda çokça artmış ve yabancı devletlerin bu ürünleri temin etmekteki rekabeti artmıştır. İngilizlerin pamuk üretimini desteklemelerine karşın, Fransızlar da tütün üretimini destekledi. Tütünün en fazla üretildiği merkezler Manisa, Kırkağaç, Bergama, Akhisar, Turgutlu, Alaşehir, Salihli civarlarıydı. Bu ürünün yanında afyon üretimi de Fransızların ilgilendiği bir diğer tarım ürünüydü.⁴¹⁵

1897 Türk-Yunan savaşı nedeniyle şirketin çalışmalarında aksamalar olmuştu. Buna rağmen şirket, 1896 yılı için devletten 675.378 frank kilometre garantisi karşılığı bedeli alabildi. Bunun yanında 120 km. uzunluğunda olacak olan Alaşehir-Uşak arası

⁴¹⁵ Fransa'ya 1840'da 48.000, 1858'de 314.000 ve 1876'da 504.000 franklık afyon ihracatı gerçekleşti: Bülent Varlık, **19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'ya Yayılması**, Ankara, 1976, s. 56.

olan hattın, ertesı yıl tamamlanması öngörölmüştü. Bu kilometre garantisi uygulaması, dönemin gazetelerinde haber olmaktadır. Nitekim imtiyazın, hattın geçtiğı illerin aşar gelirleri garanti edilerek verildiğı ve şirketin çıkarmış olduğı tahvil ve amortismanları aşan bir gelir olduğı belirtildi.⁴¹⁶

20. Yüzyıl başlarında Osmanlı Hükümeti'nin, şirkete olan kilometre garantilerinden olan borcu artmıştı. Bu amaçla Bâbiâli, Banker Zafiri'den kilometre garantilerini ödemek için bir miktar avans aldı.⁴¹⁷1901 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi ve İzmir-Kasaba ve Uzantıları Şirketi arasında ücretlerin ve kilometre garantisi olmayan yerlerin birleştirilmesi konusunda anlaşma imzalandı.⁴¹⁸Aynı yıl, şirketin kendi gelirleri 2.102.362 franktı ve bunun yanında Aydın Vilayeti gelirinden 207.637 frank garanti ödemesi alınmıştı. Böylece şirkete 1895 yılından itibaren 3.520.273 frank garanti ödemesi yapılmış oldu.⁴¹⁹

1904 yılında şirketin elde ettiğı gelire göre, 45.000 franklık bir garanti teminatını Osmanlı Hükümeti'ne geri ödemesine karar verildi.⁴²⁰1909 yılında ise, hatların Bursa, Kermastı, Balya'ya kadar uzatılması için Bâbiâli ile şirket arasında mukavele yapıldı. Bu anlaşmaya göre, Osmanlı Hükümeti herhangi bir garanti vermeyecekti. Şirket, imtiyazı aldığına dair 5000 liralık bir meblağı depozito olarak devlet tarafından onaylanan bir bankaya yatıracaktı.⁴²¹ Bu arada, şirket demiryolunu Suriye'ye kadar uzatma planları yapmaktaydı. Birinci Dünya Savaşı başlamadan kısa

⁴¹⁶Şirketin hisseleri savaş dolayısıyla İzmir-Kasaba Hattı için 432,5 franktan, Alaşehir-Konya ise 350 frank'tan satılmaktaydı. Fakat hükümetin vermiş olduğı km garantisi bu zararı kapatıyordu: **Le Journal des débats**, 21 Ekim 1897, nr. 292, s. 4.

Savaş sonrasında şirket faaliyetlerine hız verdi. 24 Mayıs 1898 yılında şirketin yönetim kurulu başkan M. L. Rambert tarafından toplandı ve 32.000 hisse için 10'ar franklık temettü dağıtılmasına karar verildi. Ve MM. Louis La Fuente, Hubert Henrotte, Robert Allatini ve Alexandre Pangiris Bey üç yıllık süre için tekrar yönetim kuruluna seçildiler. **Le Journal des débats**, 8 Haziran 1898, nr. 158, s. 4. Bu arada yönetim kurulu üyesi Théodore Berger 1900 yılında öldü. Kendisi Osmanlı Bankası ve Comptoir D'Escompte Bankası yönetim kurulu üyesiydi. Birçok şirketin kuruculuğı ve yöneticiliğini yapmıştı: **Le Journal des débats**, 9 Mart 1900, nr. 67, s. 4.

⁴¹⁷ **Le Journal des Finances**, 29 Haziran 1901, nr. 26, s. 12.

⁴¹⁸ **Le Journal des débats**, 23 Aralık 1901, nr. 353, s. 4. Bu tarihte İzmir-Kasaba hattının net kârı 775.983 frank olmuştu. Şirketin hisse başına dağıttığı temettü ise 22,50 frank olacaktı. Bu dağıtıma 15 Temmuz tarihinde başlanacaktı. 39.009 franklık bir meblağ'da şirkete gelecek sene için rezerv olarak bırakıldı: **Le Journal des débats**, 14 Haziran 1902, nr. 163, s. 4.

⁴¹⁹ **Paris-Capital**, 16 Eylül 1903, nr. 36, s. 2.

⁴²⁰ **Les Journal des débats**, 31 Ocak 1906, nr. 30, s. 4.

⁴²¹ **Les Journal des débats**, 29 Temmuz 1909, nr. 208, s. 2.

süre önce dönemin Maliye Bakanı Cavid Bey, Fransa'ya verilen demiryolu imtiyazlarını dinlemiş ve İzmir-Kasaba Şirketi ile Soma-Bandırma-Bursa hatlarını Suriye demiryolları ile birleştiren karara karşı çıkmıştı.⁴²²

Görüldüğü gibi İzmir-Kasaba Demiryolu, Osmanlı Devleti'nde yapılan ilk demiryolu olması sebebiyle Batı Anadolu'da bir İngiliz ticari üstünlüğü hedeflemektedir. İlerleyen dönemde Fransızların, Anadolu'da artan ticaretine paralel olarak bu demiryolu şirketini bünyelerine katması İngiliz demiryolu tekeline kırmak istemeleriyle açıklanabilir. Osmanlı Devleti bu politikaya uyumlu olarak Fransızların demiryolunu satın almalarını ve hattı uzatmalarını yararlı görmüş, bölgeyi tek bir gücün etkisinden kurtarmak istemiştir. Ayrıca, yapmış oldukları nizamname uyarınca bölgedeki ticari hattarın uzatılması, Osmanlı ekonomisi için yararlı olduğu söylenebilir. Fakat Fransızlar tarafından kilometre garantilerinin yüksekliği ve Osmanlı hükümetinin bu garanti ücretlerini ödemediği yaşamış olduğu zorluklar önemli bir handikap olarak göze çarpmaktadır. Fakat özelde Osmanlı açısından, Orta Anadolu'nun ticari potansiyelini artırması bakımından yararlı bir yatırım olarak görülebilir.

⁴²² **Le Journal des débats**, 6 Temmuz 1914, nr. 186, s. 2. 1915 yılında ise savaşla beraber Osmanlı Hükümeti İzmir'de bir kömür madeni bulunduğunu iddia ederek, İzmir-Kasaba demiryolunu bu kömür madenine bağlamaya çalıştı. Millî Mücadele döneminde, özellikle Heyet-i Temsiliye ülkedeki tüm demiryolu şebekelerinin kontrol edilmesi gerektiğini savunuyordu. Bu maksatla 23 Mart 1920 yılında 20. Kolordu Komutanlığı Şimendifer Hututu Askeri Müfettişliğine emir gönderilecek, Anadolu ve Bağdat hattının kontrol edilen bölümlerinin askeri amaçlarla kullanılacağı belirtilmiş bu amaçla Millî Mücadelenin kazanılmasında demiryolları çok önemli bir görev üstlenmişlerdi. Millî Mücadele sonrasında tahrip edilen hatlar kısmen onarılmış ve demiryollarını işleten şirketlere geri verilmiştir. Aydın demiryolu şirketi 1 Kasım 1922'de İngiliz şirketine, Kasaba demiryolu şirketi ise 19 Eylül 1923'te Fransız şirketine devredilmiştir. 26 Mayıs 1934 tarihinde Ankara'da imzalanan anlaşma ve çıkarılan 2487 sayılı kanun uyarınca bu şirketlerden Fransızların Kasaba demiryolu devlet tarafından karşılığında bedeli %5 olarak tahvillerle 50 senede ödenmek üzere 162.468.000 frankla satın alındı: **Le Journal des débats**, 6 Kasım 1934, nr. 307, s. 5.

2.4.2. Mudanya-Bursa Demiryolu Osmanlı Şirketi (Société Ottomane de Chemin de Fer de Moudaina-Brousse)

Osmanlı Devleti'nin, ticari faaliyetleri açısından en önemli şehirlerinden olan Bursa'nın denize açılan iskelesi konumundaki Mudanya arasında demiryolu yapma fikri, 1867 yılında gündeme gelmişti. Fakat o 1875'te yaşanan mali iflas, hattın yapımını geciktirmiştir. Daha sonraki dönemde, hattın inşası ve işletmeye açılması için birden çok yerli ve yabancı firma başvuruda bulunmuş, nihayet 1891 yılında Orient Ekspres'in de sahibi olan George Nagelmackers'a imtiyaz verilmiştir. 17 Haziran 1892 yılında 30.000 lira karşılığında inşaat ve işletme hakkı tanınan demiryolu, 42 km. uzunluğundaydı.⁴²³

Mudanya Demiryolu inşaatı başlamadan önce, Osmanlı Hükümeti Bursa, Kütahya, Karahisar ve Konya'yı içine alan bir keşif çalışması yapılmıştır. Özellikle bu bölgede yapılacak bir şose yolunun mu yoksa demiryolunun mu daha az maliyetli olacağı öğrenilmek istenmişti. 1867 yılından itibaren bir demiryolu yapılması fikri ağır bassa da bu girişim daha çok Hüdâvendigâr Vilayeti yöneticilerinin bir düşüncesi olarak doğmuştur. Bunun için ilk imtiyaz Human adlı kişiye verilmiştir.

Şose yolun yapımı ile ilgili 1868 yılında keşif yapan Robert adlı uzman, yolların ileride demiryolu yapımı dikkate alınarak planlanması gerektiğini belirtmişti. Yapılacak 576 kilometrelik demiryolunun kâr edebilmesi için yıllık 4 milyon kîle, yani 88.000 ton yük ve tarım ürünü taşıma kapasitesine ulaşması gerektiği belirtilmişti. Hattın toplam maliyeti, 3.546.000 lira olarak hesaplanmaktaydı ve bunun 2.304.000 lirası devlet tarafından karşılanacaktı. Geri kalan kısmı ise, demiryolunun geçeceği illerden tahsil edilecekti. Yani Kütahya ve Bursa gibi şehirlerde yaşayanlar ya bedenen çalışacak ya da senede 58 kuruş vereceklerdi.⁴²⁴Fakat devlet, bu planın yürürlüğe girmesini erteledi. Çünkü daha etraflıca bir tetkik yapılması isteniyordu. Gemlik yolu

⁴²³ Yukarıda da değindiğimiz üzere George Nagelmackers aslen Belçikalı olup Fransa merkezli olarak işlerini yürütüyordu. Kendisi 1893 yılında İngilizler tarafından yapılan İzmir-Kasaba hattının işletmesini satın almış, daha sonra Mudanya-Bursa ve Bandırma-Konya hattının imtiyazını üstlenmişti: Mustafa Yazıcı, **Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi** (1873-1908), Nilüfer Belediyesi, Bursa, 2015, s. 13.

⁴²⁴ Yazıcı, **a.g.e.**, s. 26-28.

gibi daha kısa olan hattın değerlendirilmesi gündemdeydi. Bu aşamada Şura-yı Devlet çok aceleci davranmadı.

Demiryolunun tekrar gündeme gelmesi 1872 yılını bulmuştur. Bu dönemde, Haydarpaşa-İzmit Demiryolunun yapımının bittiği ve hattın Eskişehir'e uzatılmaya karar verildiği dönemde, Hüdâvendigâr Vilayeti'nin de bu projeye dahil edilmesi ve bölgenin ekonomik olarak diğer bölgelere bağlanması kararlaştırılmıştır. Özellikle Sultan Abdülaziz döneminde, Rumeli demiryolu yapımında karşılaşılan sorunlar yüzünden, demiryolu hatlarının devlet eliyle yapılması kararlaştırıldı. Bu sebeple Mudanya-Bursa Demiryolu projesi ilk olarak Alman Mühendis Whillem Pressel yönetiminde yapılmaya çalışılmıştır. Pressel'e keşif için yetki verilerek İstanbul, Bağdat ve Basra'yı birbirine bağlayacak 4670 km'lik bir hat planlanmıştı. Pressel'in İç Anadolu'yu bu şekilde birbirine bağlamayı düşündüğü hat ise 667 km'dir. Sonuçta Pressel'in hazırladığı rapor doğrultusunda Mudanya-Bursa hattının yapımına karar verilmiştir.⁴²⁵

İnşaat, Binbaşı Ahmet Tevfik, Osman Nuri Bey ve Kolağası Mehmet Bey nezâretinde 26 Nisan 1873 tarihinde başlamıştır. 667 metre olması planlanan demiryolunun yapım maliyetinin 1.826.000 lirayı bulması bekleniyordu. Bu meblağın, 726.000 lirası demiryolunun geçeceği bölgelerden karşılanması kararlaştırılmıştı. Fakat gereken paralar ne yazık ki toplanamamıştır. İnşaatın ilk 5 ayında komisyon sandığına 61.548 lira girerken, yapılan harcamalar 36.534 lirayı bulmuştu. Demiryolu yapımı için 21 Mart 1874 tarihine kadar toplam 72.155 lira harcanmıştır. İnşaatın devlet tarafından yapılmak istendiği bu dönemde, keşifler, diğer alet edevatın alımı ve diğer masraflarla birlikte toplamda 300.000 lira harcama yapılmıştır. Bu durumda, zaten iflasa doğru giden bir ekonomi için inşaatın durdurulmasına sebep olmuştur.⁴²⁶ Bu aşamada, hattın tamamlanan 36 km'lik kısmı açılmamıştır. Çünkü hazine, hattın işletilmesi için gerekli vagon ve lokomatiflere bütçe ayıramamıştır. Böylece yapılan

⁴²⁵ Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie, géographie administrative: statistique, descriptive et Raisonnée de Chaque de L'Asie-Mineure*, Ed: Ernest Leroux, Paris, 1894, s. 80.

⁴²⁶ YAZICI, a.g.e., s. 39.

inşaat, raylar ve köprüler âtil durumda bırakılmış, yapılan yollar da zamanla çökmüştür.⁴²⁷

Görüldüğü gibi, mali problemler nedeniyle hat 18 Şubat 1891 yılına kadar işletilememiştir. Daha sonra Nagelmackers, hükümetten almış olduğu izin sayesinde demiryolunun bazı bölümlerinin tamir edilmesi ve işletmeye açılması imtiyazını almıştır.⁴²⁸ Buna göre Mart 1891 tarihinde imzalanan mukavele, Ticaret ve Nâfia Nazırı Raif Paşa ile Georges Nagelmackers adına vekili Dukas tarafından imzalanmıştır. 29 maddeden oluşan şartnamenin başlıca maddeleri şu şekilde idi: Mudanya-Bursa arasındaki hat 1 metre genişliğinde olmak üzere tamir edilecek ve işletilecekti. Hattın onarım ve inşası iki yıl içerisinde bitirilecekti. İmtiyaz süresi 99 yıl olarak belirlenmişti. Şartnamenin ve imtiyaz mukavelesinin imzalanmasından sonra 6 ay içerisinde Mudanya-Bursa hattının haritası düzenlenerek, Ticaret ve Nâfia Nezâretine verilecekti. İmtiyaz sahibi 9 ay içerisinde inşaaata başlayacak ve 21 ay içerisinde inşaatı bitirecekti. İnşaatı çıkan bir aksaklık veya mecburi durumlarda inşaat durdurulursa, bu durumun sebebi nezârete bildirilecek ve geçen süre sözleşme tarihine eklenecekti. Ayrıca Osmanlı Devleti, hat ile ilgili her şeyin devrini bir ay içerisinde tamamlayacak, imtiyaz sahibi ise fermanın yayınlandığı tarihten itibaren 30.000 lira kefareti akçesini Osmanlı Bankası'na yatıracaktı. İnşaatın teftiş ve kontrolleri için Nâfia Nezâretinden bir heyet görevlendirilecek, bu heyetin masrafları şirket tarafından karşılanacaktı. Hattın her iki tarafında, 5'er km mesafedeki arazilerde bulunan taş, kum ocağı gibi araziler bedelsiz olarak şirkete devredilecek ve bunlardan yararlanması sağlanacaktı. Fakat şirket, diğer vergileri ödemekle yükümlüydü. Demiryolu için şimdilik tek hat yapılacak fakat ilerleyen yıllarda yıllık geliri uygun bulunursa ikinci hat inşa edilecekti. Demiryolu için alınacak tüm alet ve edevat, vergiden muaf tutulacaktı. Yurtdışından getirilen kömürden de demiryolunun geliri 8.000 frank'ı geçene kadar vergi alınmayacaktı.

İmtiyaz sahibi, fermanın yayımlanmasından sonra bir yıl içerisinde yeni bir şirket kuracaktı. İmtiyazın 30. yılından sonra, Osmanlı Devleti istediği zaman

⁴²⁷ **Le Journal des Transports: Revue Internationale des Chemins de Fer et de la Navigation**, 10 Nisan 1891, s. 177. (Gazetenin sayı numarası bulunmamaktadır).

⁴²⁸ Cuinet, **a.g.e.**, s. 81.

demiryolunu satın alma hakkına sahipti. İmtiyaz bitiminden sonra ise demiryolunun tüm hakları devlete geçecekti. Demiryolunun fen memurları dışındaki tüm memur ve müstahdemleri Osmanlı tebaasından olacaktı ve Osmanlı kılık ve kıyafetlerine göre giyineceklerdi. Ayrıca, şirket ve hükümet arasındaki yazışmalar Türkçe yapılacaktı. İmtiyaz sahibi, hattın her iki yanında bulunan 25'er kilometrelik alanda maden arama ve işletme hakkına sahipti. Yine, 25 km'lik alandaki ormanlardan yararlanabilecekti. Mudanya'ya yapılacak istasyonun karşısına rıhtım ve iskele yapabilecekti.⁴²⁹

Bu aşamadan sonra Nagelmackers, konu ile ilgili olarak Fransa Dışişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı nezdinde birçok görüşme gerçekleştirmiştir. Yaptığı görüşmeler sayesinde La Société de Construction de Batignolles, Messieurs Ephrussi & Co. ve Empain şirketleriyle bir konsorsiyum oluşturarak; 500.000 frank sermaye elde etmiş bu parayı 1 Nisan 1891'de Osmanlı Bankası'nın Paris şubesine yatırmıştı. Daha sonra bu duruma istinaden, şirket nizamnamesi hazırlanmış ve 2 Mayıs 1891 yılında Nâfia Nezâretine taktim edilmiştir.⁴³⁰

6 Ağustos 1891 tarihinde ise, Société Ottomane du Chemin de fer de Moudaina-Brousse adlı Fransız sermayeli yeni bir Osmanlı anonim şirketi kurulmuş oluyordu. Batignolles Şirketi tarafından eski hattın geçtiği yerler tamir edildikten sonra, tamamen yeni ekipmanlarla donatılan demiryolu, 17 Haziran 1892 tarihinde işletmeye açılmıştır.⁴³¹ Bu arada, 500.000 franklık sermaye ile kurulan şirket için 3.825.000 liralık emisyon çıkarılmıştır. Her biri 500 franklık 7.650 adet hisse senedi piyasaya sürülmüştü. Şirketin yönetim kurulu ise şu kişilerden oluşmaktaydı: Başkan MM. P. Navile, Başkan Yardımcısı; E. Empain, R. Boudouy, John Avradımıs Paşa, M. Dutillieux ve R. Legouez.⁴³²

Şirket, bir taraftan inşaatı tamamlamakla mükellefken, aynı zamanda âtil bırakılmış demiryolunun tamiratını yapmaya da başlamıştı. Bu arada İstanbul-Mudanya arasında sefer yapması için İngiltere'den üç adet vapur sipariş edildi. Daha

⁴²⁹ **Sabah**, nr. 545, 22 Receb 1308, (3 Mart 1891), s. 1-4.

⁴³⁰ Yazıcı, **a.g.e.**, s. 60-61.

⁴³¹ Cuinet, **a.g.e.**, s. 82.

⁴³² Pech, **Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie ...**, c.III., s. 94-95.

sonra başka hatlardaki vapurlar buraya sevk edileceği için iki adet vapur yaptırılmasına karar verildi.⁴³³

Şirketin inşaat müdürü olarak görevlendirdiği Paul Gaudin, Fransa’da tanınan ve Compagnie de l’Ouest adlı şirkette müfettişlik yapmaktaydı.⁴³⁴ Yapılan sözleşmeye göre, Mudanya-İstanbul arası vapur için bilet almış bir vatandaş, İstanbul’dan trenle Mudanya’ya tekrar aynı biletle seyahat edebilecekti.⁴³⁵ Ayrıca demiryolu için daha önce devlet tarafından satın alınmış lokomotifler, şirket tarafından Londra’ya gönderilmişti ve ayrıca Avrupa’dan 5 adet lokomotif satın alınmıştır.⁴³⁶

Resmî açılışı 6 Haziran 1892’de planlanan Mudanya-Bursa Hattı, mayıs ayı sonunda tam olarak bitirilmiştir. Vagonların gelmemesi gibi bazı gecikmelerin yaşandığı hat, nihayet 16 Haziran 1892’de açılmıştır. Bu sayede inşa edilen 42 km’lik hat sayesinde, 3,5 saatte gidilen Mudanya-Bursa yolu 1 saatten az bir sürede tamamlanabilecekti.⁴³⁷ Demiryolu açıldıktan sonra, seferlerde aksamalar olduğu dönemin gazetelerine yansımıştır. Yolcular, vagonların dar ve yetersiz oldukları, çok yavaş ilerledikleri ve trenlerin sıklıkla arızalandıkları konularında birçok şikâyette bulunmuşlardır. Ayrıca demiryolu açılışının erkene alınması ve bazı eksikliklerin giderilememesi konusunda Ticaret ve Nâfia Nezâreti tarafından şirkete birtakım uyarılar yapılmış fakat şirketin demiryolunun açılışından itibaren 4 ay geçmesine rağmen bu eksiklikleri gideremediği görülmüştü. Bu duruma istinaden, demiryoluna

⁴³³ Cuinet, **a.g.e.**, s. 83. Yapılan demiryolunun raylarının genişliği 1 metre 10 cm idi. Başlangıç noktası olan Mudanya istasyonunun rıhtıma uzaklığı 300 metre idi. Toplam demiryolu uzunluğu 42 km olan hattın eğim ve rampa ortalaması 23 milimdir. Rota nilüfer’i geçerken iki adet ferroil köprü yapılmıştır. Bu köprülerin uzunluğu 67 metre ve 82 metredir. İmtiyaz sahipleri bu hattı bir soda-bikarbonat merkezi olan Kütahya Çivli’ye kadar uzatma hakları vardı Demiryolu’nun 1,2 km’sinde bir hemzeminden geçilerek dağlara doğru yükselinir ve 11. km’de 221 metre yükseklikte bulunan Yorgulu istasyonuna tırmanırdı. Daha sonra 23. km’deki Karu istasyonuna iner. 36. Km’de tekrar bir hemzemin geçitten geçerek 38. km bulunan Kaplıcaları geçtikten sonra gemlik yolunun 200 metre doğusundan geçtikten sonra 1,5 km uzaklıktaki 251 rakımlı Bursa istasyonuna varmaktadır: Cuinet, **a.g.e.**, s. 84.

⁴³⁴ **Le Journal des Transports: Revue Internationale des Chemins de Fer et de la Navigation**, 7 Mayıs 1892, s. 222.

⁴³⁵ **Sabah**, nr. 984, 21 Şevval 1309, (19 Mayıs 1892), s. 3.

⁴³⁶ **BOA, Y. PRK. SRN**, nr.3/42, 1309.Za.23.

⁴³⁷ **Le Journal des Transports: Revue Internationale des Chemins de Fer et de la Navigation**, 10 Nisan 1891, s.178.

eksikliklerin giderilmesi ve tren seferlerindeki aksaklıkların son bulması konusunda uyarılar yapılmıştır.⁴³⁸

Şirket, demiryolu giderlerini ve yolcu sayısını artırmak için aylık abonman uygulamasına geçmek istemiştir. Bu durum, diğer demiryolu işletmeleri içerisinde bir ilk olma özelliğini göstermektedir. Bu amaçla Ticaret ve Nâfia Nezâretine yapılan başvuru, diğer demiryollarına böyle bir izinin verilmediği gerekçesiyle reddedilmiştir. Aynı zamanda şirket, Mudanya İskelesi'ne gelecek olan bütün malların gümrükten muaf tutulmaları konusunda bir istekte daha bulunmuştu. Devlet tarafından, sadece şirketin Mudanya İskelesi'ne getireceği bazı ürünlerden muaf tutulduğu, aksi halde devletin yıllık 5000 liralık bir gümrük vergisi kaybına uğrayacağı, aynı zamanda iskeleden vergi alınmazsa, diğer şirketlerinde buraya yöneleceği ve vergi kaybının daha büyük olacağı alınan karar şirkete bildirilmiştir.⁴³⁹

Şirket, 1896 yılına gelindiğinde pek iyi durumda değildi. Hisse sahiplerine yapılacak ödemeler ve diğer alacaklılarıyla beraber toplam borcu 1.161.444 franka ulaşmıştı. Bu aşamada şirket, borçlarını ve faizlerini hisse senedi olarak saydırmak amacıyla, tasarruf sahipleriyle anlaşmaya gitti ve 7650 adet 500 franklık hisse senedinin kaydını borsaya yaptırdı. Böylece, 3.825.000 liralık bu meblağ sayesinde şirket sermaye artırımına gitmiş oldu (1901). Bu anlaşmadan önce, kuruluşu sırasında 1.000 hisse senedi ve inşaat masraflarını kapatmak amacıyla da 1897 yılında 6650 adet hisse senedi çıkarılmıştı. Şirket nizamnâmesine göre, yıllık kârdan %4 işlenmiş faizi ve %5 ihtiyat akçesi kesinti yapıldıktan sonra geriye kalanın %47,5'i hisse sahiplerine dağıtılacak, diğer %47,5'lük kısım ise başlangıçta çıkarılan 1.000 hisse senedine ödenecekti.⁴⁴⁰Fakat Bâbîâli, şirketle yapılan nizamnâmeye göre normalde 5.000.000 franklık sermayesi bulunan işletmenin, sadece %50 oranında bir sermaye artırımına gidebileceği, çıkarılacak yeni emisyonun bu rakamı geçeceği ve diğer şirketlere örnek teşkil edeceği endişesi ile bu borçların hisse senedine dönüştürülmesine bir müddet izin vermemiştir. Ancak daha sonra, Şura-yı Devlet hissedarların rızası alınarak bu

⁴³⁸ BOA, A. MKT. MHM, nr.708/1 1309.Za.13.

⁴³⁹ BOA, A. MKT.MHM, nr.708/1 1309. Za. 13.

⁴⁴⁰ BOA, A. MKT.MHM, nr.708/1, 1309. Za. 13.

sermaye artırımına onay verilmiştir. Şura-yı Devlet, 14 Temmuz 1909 tarihinde bu işlemi diğer şirketlere örnek olmamak kaydıyla kabul etmiştir.⁴⁴¹

Aşağıdaki tablo şirketin 1896 ila 1904 yılları gelirlerini göstermektedir.

Tablo-2.7: Mudanya- Bursa Demiryolu Şirketi Gelir Tablosu (1896-1904)

Yıl	Brüt Gelir (Frank)	Km Başı Gelir (Frank)
1896	9.476	5.212
1897	9.259	5.097
1898	10.936	6.021
1899	12.336	6.792
1900	11.054	6.086
1901	12.356	6.827
1902	12.843	7.071
1903	12.735	7.613
1904	14.053	7.795

Kaynak: Pech, Manuel des Sociéte Anonymes Fonctionnant enTurquie, c. III, s.9.

Şirketin 1900-1905 yılları arasında taşıdığı toplam yolcu sayısı 372.645 kişidir. Aynı yıllarda 174.816 ton mal ve eşya taşınmıştır.⁴⁴²

⁴⁴¹ BOA, İ.TNF, nr.19/1327 C-02,1327. C.27.

⁴⁴² Mudanya-Bursa Demiryolu Şirketi Birinci Dünya Savaşı sırasında Yunan askerî sevkiyatı sayesinde büyük kârlar elde etmiştir. Savaşın sonra özellikle 1929 Ekonomik krizi şirketlerin sermayelerini yabancı ülkelerden çekmesine neden olan önemli bir etkendi. Bu sayede yeni kurulan Türk devleti açısından bu gibi hatların millileştirilmesi ve ucuza satın alınmasının önü açıldı. Bu şekilde ilk millileştirilen demiryolu Bursa-Mudanya Demiryolu hattı oldu. Şirket yönetimi, kamyon ve otomobil taşımacılığı karşısında rekâbet edemediği, zaruri giderlerini bile karşılayamadığı gerekçesiyle 250.000 lira bedel ile hattı devlete satmaya hazır olduğunu bildirdi. Aslında hattın sadece malzemelerin fiyatı o dönemde belirlenen şirket nizamnamesinde 325.000 lirayı bulmaktadı. Aynı zamanda bu hat üzerinde 1930 yılında yapılan araştırmalar neticesinde, Bursa Vilayetine 34.963 ton eşya nakli yapıldığı ve 81.000 yolcu taşındığı anlaşıldığından hattın devlet tarafından millileştirilmesinin yararlı olacağı kanaatine varılmıştır. Savaşın sonra hükümete olan borçları yüzünden bir dönem zorluklar yaşayan şirket, o dönemin devletleştirme politikalarının etkisiyle 30 Mayıs 1930 tarihinde çıkarılan 1815 nolu kanun kapsamında devletleştirilmesine karar verilmiş, bu kanun kapsamında 2 Mart 1891 tarihinde imtiyaz mukavelesinde verilen tüm haklar geri alınmıştır. Şirket;1 Haziran 1931 tarihinde 50.000 lira karşılığında tüm yetkilerini hükümete devretmiştir. Hat bir dönem işletilmeye ve diğer hatlara bağlanılmaya çalışıldıysa da başarılı olamadı ve 10 Temmuz 1953 tarihinde 6135 sayılı yasa gereği işletmeden kaldırıldı. Yazıcı, a.g.e., s. 90-91.

Tablo-2.8: Mudanya-Bursa Demiryolu Hattının Taşıdığı Yolcu ve Yük

Yıl	Taşınan Yolcu Sayısı	Taşınan Mal ve Eşya (Ton)
1900	64942	19843
1901	60722	26470
1902	57991	30064
1903	57971	32013
1904	68910	31032
1905	62109	35394

Kaynak: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1324, 19. Defa, s. 204.

Görüldüğü gibi Belçikalı sermayedar Nagelmackers tarafından İzmir-Kasaba işletmesi yapıldıktan sonra, devletin tamamlayamadığı Mudanya-Bursa hattı işletmesi, eski hatların tamiri ve yeni hatların yapılması karşılığında alınmıştır. Bu amaçla kurulan şirketin öz sermayesi için çıkarılan tahviller, Paris borsasında işlem görmüşlerdir. Şirketle devletle yapmış olduğu mukaveleye aykırı olarak yapmış olduğu sermaye artırımları, usülsüz olduğu gerekçesiyle bir müddet engellense de ilerleyen dönemde şirketin hissedarlarının göreceği zarar düşünülerek, sermaye artırımlarına izin verilmiştir. Şirketin yolcu ve eşya sayılarına bakıldığında, yolcu açısından bir standart sayıya ulaştığı, yük taşımacılığında ise artan bir potansiyeli olduğu söylenebilir. Bu durum, şirketin kârlı bir yatırım olduğunu göstermektedir.

2.4.3. Selanik- İstanbul Bağlantı Hattı İşletmesi (Société du Chemin de Fer Ottoman Jonction Salonique-Constantinople)

Fransızların işletmesini üstlendiği bir diğer hat, Selanik-İstanbul İltisak Hattı idi. Selanik-İstanbul İltisak Hattı, Rumeli demiryolları içerisinde askeri gayelerle yapılmış bir bölümdü. Doğu Rumeli vilâyetlerini İstanbul'a ve Makedonya'ya bağlamak amacıyla düşünülen hat, Firecik'ten başlamak üzere Gümülcine ve Drama'dan geçecek Karasulu İstasyonu'nda bir diğer Rumeli demiryolu bağlantısı olan Selanik-Mitroviçe Demiryolu ile birleşecekti. Hattın yapımı için mukaveleye uygun olarak, Selanik-İstanbul İltisak Hattı Osmanlı Demiryolu Kumpanyası adında bir şirket kurulmuştur. Yapım çalışmaları 1 Ekim 1893 tarihinde başlanılan hat, 1 Nisan 1896 tarihinde tamamlanmıştır. 510 km olarak tamamlanmış hat, sahile yakın

inşa edilmediği için ekonomik olarak kârlı olmamıştır. Nihayetinde Osmanlı maliyesi, teminat olarak 6.000.000 franklık bir meblağı şirkete ödemek zorunda kalmıştır.⁴⁴³

1890 yılı itibariyle kesin olarak kararlaştırılan İstanbul (Dersaadet)-Selanik Hattı için birçok talipli çıkmıştı. Bu talipliler arasında, Fransız sermayedarlarından olan ve kendisine Osmanlı Bankası'nı kefil gösteren René Baudouy de vardı. Baudouy, ana hat ile bağlantı üzerinde kilometre başına 15.650 frank hasılat temin etmeyi ve bu hasılat geçildiği takdirde hükümet ile gelirin ikiye taksim edilmesini teklif ediyordu. Bundan başka hasılat, kilometre başına 15.000 frankı geçinceye kadar belli gümrüklerden istisna edilecekti.⁴⁴⁴

Hükümet ile şirket arasında yapılan imtiyaz sözleşmesi, dönemin Ticaret ve Nâfia Nazırı Tevfik Paşa ile İstanbul'da bankacı olan M. René Boudoy arasında yapılmıştır. İmtiyaz sözleşmesine göre, yapılan müzakereler ve keşifler sonucunda, 1892 yılında İstanbul-Selanik hattının bir bağlantısını oluşturacak olan Dedeağaç-Selanik Hattı'nın imtiyazı, René Baudouy'a verilmişti. Firecik'ten başlayacak olan hat, Gümülcine ve Drama'yı geçerek Karasulu İstasyonu'nda Selanik-Mitroviçe hattı ile birleşecekti. Hattın geçireleceği noktalarda keşif çalışmaları, Harbiye Nezâreti'nden bir komiser ve şirketin mühendislerinin oluşturduğu bir kurul tarafından yapılacaktı.⁴⁴⁵ İmtiyaz sahibi, imtiyaz sözleşmesinin imzalanmasından itibaren 6 aylık süre içerisinde gerekli plan ve projeleri şartnameye uygun olarak tamamlayıp, Ticaret ve Nâfia Nezâretine sunmakla yükümlüydü. Şirket, bu plan ve projeler için üç ayrı defter hazırlayıp bunları belli aralıklarla incelemek için hükümete verecekti. Eğer

⁴⁴³ Vahdettin Ergin, **Rumeli Demiryolları**, s. 207. Şark demiryolları dışında Makedonya bölgesindeki Fransız çıkarları, Fransız ve Belçikalı bir grup yatırımcının oluşturduğu Regié Générale pour la Construction des Chemin de Fer adıyla bilinen bir başka grup tarafından da temsil ediliyordu. Bu şirket Osmanlı Bankası ile birlikte 1893'te Selanik-Dedeağaç hattını yapmıştı. Bu hat sayesinde Hindistan yolu 8 saat kısalmıştı. Hindistan limanlarına Marsilya veya Brindisi üzerinden değil, Selanik üzerinden yükleme yapılarak gidilmesi daha avantajlı görünüyordu. Ayrıca demiryolu, bölgenin ekonomik atılım yapmasının yanında askerî açıdan da büyük önem taşıyordu. Osmanlı ordusu yöneticilerinin gözünde, ilk rayların yerleştirilmesinden itibaren treni, hedefi birliklerin hareketini kolaylaştıran bir ulaşım aracı olarak görüyorlardı. Kuşkusuz askerî malzemelerin taşınması tren sayesinde daha hızlı oluyordu: Anastassiadou, **a.g.e.**, s. 157-160.

⁴⁴⁴ Arzu Nurdoğan, **Dersaadet-Selanik İltisak Demiryolu**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi bilim Dalı, İstanbul, 1999, s. 16-18.

⁴⁴⁵ AMAEF, CADN, **166/PO/ Série E**, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 1, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893. Raporun sureti için bkz: **EK-9**.

hükümet incelemeler sonucunda imtiyaz sahibine herhangi bir bildirimde bulunmazsa, imtiyaz sahibi tarafından çalışmaların yürütülmesinden bir sorun olmayacaktı.⁴⁴⁶

İmtiyaz sahibi işin her türlü riskini kabul etmekle beraber, imtiyaz sözleşmesi imzalandığı tarihten itibaren en geç 12 ay içerisinde çalışmaya başlamayı taahhüt etmekteydi. Şartnamenin özelliklerine uygun olarak inşa edilecek bağlantı yolu, en geç 4 yıl içerisinde bitirilmiş olacaktı. Mücbir sebep durumunda, imtiyaz sahibinin Ticaret ve Nâfia Nezâretine ve yerel makamlara bildirmesi koşuluyla çalışmanın tamamlanması için ek süreler verilebilecekti. Taahhüt kamu idaresine bağlı olduğu için demiryolunun kurulması amacıyla gerekli arazi, taş ocakları, her türlü taşınmazın kamulaştırılma işlemi İstimlâk Kanunu'na uygun olarak fiyatlandırılacaktı. Şayet kamulaştırma aşamasında şirket ile mal sahipleri arasında bir anlaşmazlık çıktığı taktirde, kamulaştırma faaliyetinde hükümet şirkete yardımcı olacaktı. Ayrıca, Selanik istasyonu için imtiyaz sahibi, gümrük ve bina için gerekli arazileri kiralamak ve satın almak amacıyla Nâfia Nezâreti ile anlaşma yapmakta yetkiliydi.⁴⁴⁷

İmtiyaz sahibi, mukavelenin geçici kabulünden sonra ardışık olarak istasyon inşa etme hakkına sahipti. İki durak arasındaki bölümlerin uzunluğu en az 20 km. olacaktı. Ayrıca, bu inşaatlar ve diğer yapıların denetimi için bir komisyon oluşturulacaktı. Bu teknik komisyonunun tüm masrafları ve seyahatleri imtiyaz sahibi tarafından karşılanacaktı. İmtiyaz sahibi, Osmanlı Devleti'ne ait kara ve deniz ordularının askerler ve zaptiyeleri ile polisleri ve aynı zamanda askeri öğrencilerini normal zamanlarda ücret tarifesinin yarısına taşımakla yükümlü olacaktı. Savaş durumunda, Osmanlı ordusu asker taşınması için demiryolu işletmesinden bedelsiz yararlanacaktı. İmtiyaz sahibi, belirlenen tarifelere göre, her bölümün gişe hasılatlarını imtiyaz bitimine kadar toplama hakkına sahip olacaktır. İthalat ve İhracat için malların taşıma ücretleri milliyet ayrımı olmaksızın eşitlik temelinde uygulanacaktır.⁴⁴⁸ İmtiyaz

⁴⁴⁶ AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossieur 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 3, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

⁴⁴⁷ AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossieur 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 6, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

⁴⁴⁸ Şirket demiryolu yapımı için gerekli olan ekipman ve malzemelerden odun, kömür makine vs. yurtiçi ve yurtdışından satın alacağı her türlü emtia için tüm gümrük vergilerinden muaftı. Fakat işletme için gerekli kömür eğer yurtdışından temin edilirse, hattın brüt geliri km başına 15.000 franka ulaşmaya kadar kömür vergiden muaftı. Aynı şekilde inşa sürecinde çıkarılan topraktan ve demiryolunun fon

sahibi, hükümetin belirlediği noktalarda demiryolu komiserlik ofisleri, posta ve polis çalışanları için gerekli ofisleri ücretsiz olarak inşa edecekti ve masrafları kendisine ait olmak üzere demiryolu hattı boyunca telgraf hattı döşeyebilecekti. Bu telgraf hattı, demiryolu işletmesi ile ilgili olmayan özel yazışmalarda kullanılamayacaktı. Mücbir sebeplerden dolayı demiryolunun usulüne uygun bir şekilde yapılmaması, demiryolu çalışmalarına zamanında başlanılmaması, sözleşmenin belirlenen sürede tamamlanamaması gibi durumlarda, Osmanlı Hükümeti şartlara uygun olarak hizmetin tamamlanması için işleri geçici olarak kendi üstüne alacak, işler, ekipman ve malzemeler açık artırmaya tabi olacak ve tevdi edilen tahviller devletin yararına müsadere edilecekti.⁴⁴⁹

Hükümet, imtiyaz sahibine her yıl demiryolu gelirlerinin yetersiz gelmesi durumunda, inşa edilen ve işletilen kilometre başına brüt 14.300 frank brüt gelir garantisi vermektedir. Demiryolu şirketleri arasında, trenlerin bir hattan diğerine serbest dolaşımını sağlamak için alınacak önlemlere ilişkin bir anlaşmaya varılamaması halinde, bu durumda Osmanlı Hükümeti bu amaç için gerekli olan tedbirleri resmi olarak alma yetkisine sahipti. Osmanlı Hükümeti, Dedeoğaç ve Selanik arasında bulunan demiryolu hattına kilometre başına 15.500 frank teminat vermektedir. Söz konusu bölümde, inşaat ve işletme gelirleri brüt olarak bu meblağı aşmadığı takdirde devlet geri kalan kısmı tamamlamakla mükellefti.⁴⁵⁰

Bu arada hattın ücret tarifesini belirlemek amacıyla, Selanik Fransız Ticaret Odası ve Ticaret ve Nâfia Nezâreti arasında görüşmeler yapılmış ve belirlenen ücret tarifesinin yüksekliği dolayısıyla Selanik Fransız Ticaret Odası, Bakanlığı ikna etmek

gelirlerinden herhangi bir vergi istenmeyecekti. Ayrıca şartnâme ile ilgili raporlardan ve şirkete ait olan diğer evraklardan herhangi bir damga vergisi alınmayacaktı. Şirket, kiraya vermiş olduğu yapılar haricindeki bütün muamelatı için damga vergisinden muaf olacaktı. (AMAEF, CADN, **166/PO/ Série E**, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 17, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893). Demiryolu çalışanları ve temsilcileri Osmanlı Hükümeti tarafından belirlenecek üniformaları giyeceklerdir. Teknik elemanlar dışında Osmanlı tebaasından olan herkes feslerini takmakla yükümlüdür. Ayrıca imtiyaz sahibi inşaat mühendisliği okulundan mezun olan mühendislere istihdam yaratacaktır. Aynı zamanda halka temas halinde olan herkes Türkçe konuşmak mecburiyetindedir: AMAEF, CADN, **166/PO/ Série E**, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 19, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

⁴⁴⁹ AMAEF, CADN, **166/PO/ Série E**, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 24, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

⁴⁵⁰ AMAEF, CADN, **166/PO/ Série E**, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 31, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

amacıyla nakliye ücretlerinin fazlalığı yüzünden ticaretin istenilen düzeyde gelişemeyeceğini bildirirerek, ücretlerin yeniden belirlenmesini sağlamıştı.⁴⁵¹

Selanik-İstanbul İltisak Demiryolu Şirketi, Osmanlı Bankası'nın öncülüğünde 15 Milyon frank sermaye ile resmen 24 Mart 1893 tarihinde kurulmuştu. Şirketin diğer kurucu ortakları La Banque de Paris et des Pays-Bas ve Tütün Rejisi'ydi. Şirketin Yönetim Kurulu Başkanı Leon Berger, Düyûn-ı Umûmiye delegeleri M. Vincent Cillar, S. E. Hamdi Bey, M. Rambert, M. Le Comte d'Arnaux ve M. René Baudouy'dan oluşmaktaydı.⁴⁵² Paris'te oluşturulan diğer yönetim kurulu ise; M. Le Baron Hugo de Bethman, M. Frank Aubeynau ve M. Choppin de Janvry, M. Archille Monchicourt ve M. Le Baron Albert de Dietrich'ten oluşmaktaydı.⁴⁵³

Şirketin faaliyete geçmesinden sonra, Osmanlı Bankası ve La Banque de Paris et Pays-Bas Bankaları, hattın yapımı için gerekli meblağı karşılamak için 100.000 adet hisseyi piyasaya sürmeye karar verdiler. Bu sırada İspanya, Portekiz ve Arjantin gibi ülkelerdeki demiryolları için piyasaya sürülen emisyonların zarar etmesi, Selanik-İstanbul bağlantı hattı için çıkarılan emisyonların alınması için bir tereddüt oluşturmuştu.⁴⁵⁴

Dönemin Fransız gazetelerinde, bu önyargının kırılması için Selanik-İstanbul bağlantı demiryolunun Selanik Liman'ını doğrudan İstanbul'a bağlama amacı taşıdığını, Sultan'ın Anadolu ile Avrupa'yı birbirine bağlayan bir demiryolu kurulmasını hayal ettiğini ve Anadolu'nun zengin mallarının Avrupa'ya taşınmasının

⁴⁵¹ **Revue de Commercial du Levant**, 30 Nisan 1893, s. 33.

⁴⁵² Oluşturulan yönetim kuruluna baktığımızda yine diğer Fransız şirketlerinin yönetiminde bulunan tanıdık kişilere rastlamaktayız. Örneğin; René Baudouy 1873 yılında Deniz Fenerleri Şirketi'nde görev almış, 1875 yılında Crédit Lyonnais Bankası bünyesinde çalışmaya başlamıştı. Daha sonra 1891 yılında Société du Tombac şirketinde yönetici, 1893-1895 yıllarında Osmanlı Genel Sigorta Şirketinde kurucu üyelerinden birisi olarak görev yapmıştı. Daha sonra Afrika'da Etiyopya ve Cubuti'de demiryolu şirketlerinde görev almıştı. Bir diğer yönetim kurulu üyesi Louis La Fluente Fransa Merkez Bankasında müfettiş olarak görev yapmıştı. 1890 yılından sonra Osmanlı Bankasında müdürlük görevi üstlenmişti. Louis Rambert ise İsviçreli politikacı ve avukat olarak dikkat çekmiş, Regie Generale de Chemin de Fer (Demiryolları Genel İdaresi)'de görev yapmıştı, 1893-1900 yılları arasında Selanik-İstanbul bağlantı hattında yöneticilik yapmış, 1895 yılında İzmir-Kasaba hattında yönetici olmuştu. Comte D'Arnaux ise 1906 yılına kadar Düyûn-ı Umûmiye Genel müdürü olarak görev yaptı. Ayrıca Zonguldak Kömür işletmesi müdürüydü. Bir diğer önemli isim olan Achille Monchicourt ise Laurium Maden Şirketi müdürüydü. Ayrıca Banque d'Escompte de Paris'te 1890 yılına kadar başkanlık yapmıştı. Bkz. **Le Temps**, 25 Mart 1893, nr. 11627.

⁴⁵³ **Le Temps**, 25 Mart 1893, nr. 11627.

⁴⁵⁴ **L'Argus**, 23 Nisan 1893, nr. 687, s. 272.

böylece daha kolaylaşacağı belirtilmiştir. Devletin bu demiryolu için vermiş olduğu garantilerin, ülke kaynaklarının dışarıya açılmasıyla fazlasıyla karşılanacağı ümit edilmişti. Şirketin hesaplamalarına göre, demiryolunun geçtiği noktalarda aşar vergisi geliri 9.453.000 frank, 500 km'lik bağlantı hattı için ödenecek garanti para ise 7.750.000 frank olacaktı. Böylece, 1.703.000 franklık bir fazla gelir elde edileceği belirtiliyordu. Ayrıca hem Asya hem de Avrupa'da demiryolunun geçtiği noktalarda aşarın artacağı hesaplanmaktaydı.⁴⁵⁵

Şirketin yıllık hisse senetleri için ödemesi gereken para 5.300.000 franktı. Devletin demiryolu için vermiş olduğu garanti para 7.750.000 olduğu için, şirkete kalan yıllık para 3.450.000 frank oldu. Osmanlı Devleti bu demiryolunu daha çok stratejik açılardan yapmayı planladığı için, gelir açısından şirketin daha kârlı çıkacağı öngörüldü.⁴⁵⁶ Doğu Demiryolları projesine göre, Rumeli'deki üç hattın birleştirilmesine karar verilmişti. İlk hat Dedeağaç'tan geçmeden Gelibolu üzerinden Selanik-İstanbul hattına bağlanacaktı. Diğer iki hatta, Selanik'e uğramadan Selanik-Manastır demiryolu ile Dedeağaçtan geçen demiryollarının birleşmesini sağlayacaktı. Bu maksatla, Ticaret ve Nâfia Nezâreti Demiryolu Müdürü Hayri Bey'e projeler sunuldu.⁴⁵⁷ Bu arada Osmanlı Bankası, merkezi Cenevre'de bulunan bir İsviçre-Fransız şirketine sahip olduğu hisselerin 30.000 adedini sattığını açıkladı.⁴⁵⁸

10 Haziran 1895'te şirketin olağan genel kurulu yapıldı ve hattın 227 km'sinin tamamlandığı açıklandı. Genel kurulda çalışmaların bu şekilde devam etmesi durumunda, hattın planlanandan bir yıl erken açılacağı belirtilmekteydi. Bu arada yönetim kuruluna ölen M. Monchicourt'un yerine Paris'te bir bankacı olan M. Raul

⁴⁵⁵ **Le Temps**, 24 Nisan 1893, nr. 11657. Şirket emisyonları piyasada 396,25 franktan işlem görmeye başlamıştı. Selanik-İstanbul İltisak şirketi ve diğer Rumeli bağlantı hatlarının birleştirilmesi için çalışmalara başlandı. İlk olarak 1893 yılında Rumeli Demiryolunu oluşturan Selanik-İstanbul, Selanik-Manastır ve Doğu Demir yollarının birleştirilmesi için Osmanlı Bankası önderliğinde görüşmeler başlatılmıştı. Bu görüşmelere Deutsche Bank temsilcisi ve Bankverein de Vienne ve Monsieur Moritz Bäuer katılmıştı: **Le Journal des débats**, 1 Kasım 1893, nr. 105, s. 3.

⁴⁵⁶ **Le Journal des débats**, 12 Kasım 1893, nr. 105, s. 4. Nitekim şirket 1894 yılı itibarıyla 119.254 adet 500 franklık hisse satmıştı. Her bir hisse için %3 faiz oranı belirlenmiş, yıllık faiz olarak 15 franklık bir ödeme yapılması kararlaştırılmıştı. İlk hisse geri alımı ise 15 Ekim 1897 tarihinde gerçekleşecekti: **Le Temps**, 11 Haziran 1894, nr. 12068.

⁴⁵⁷ **Le Journal des débats**, 9 Nisan 1895, nr. 107, s. 2.

⁴⁵⁸ **Paris-Capital**, 9 Ocak 1895, (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

Mallet ve Osmanlı Bankası Paris yöneticisi Pyrame Naville getirilmişti.⁴⁵⁹

1897 yılında Yunan Savaşı dolayısıyla Maliye Nezâreti, Osmanlı Bankası'na asker taşımak için Doğu Demiryolları Şirketleri'ne 1.000.000 liralık ödeme yapılmasını emretti. Bu amaçla Selanik-İstanbul hattı işletmesine, 600.000 lira verilmişti.⁴⁶⁰ Dönemin gazetelerinde Selanik-İstanbul demiryolu bağlantısının şubat ayından nisan ayına kadar 333 tren dolusu, toplamda 90 tabur asker getirdiğini, her bir taburda 750 ile 1000 asker olduğunu, dolayısıyla bu hattaki trenlerin 65.000 ile 72.000 asker taşıdığını belirtildi.⁴⁶¹ Osmanlı Hükümeti, askerlerin taşınması için Selanik-İstanbul Bağlantı Şirketi'ne 600.000 frank, Doğu Demiryolu Şirketi'ne 450.000, Anadolu bölümündeki şirkete ise 660.000 frank ödeme yapmıştı.⁴⁶²

Bu arada şirket savaştan sonra zarar ettiği gerekçesiyle, Gümülcine ve Demir-Beyli arasındaki demiryolunu, güzergahından çıkarmak için plan yaptı. Çünkü bu hattın yolcu trafiği azdı.⁴⁶³ 1902 yılında şirketin gelirleri 1.856.011 frank, giderleri ise 1.921.100 franktı ve zararı 64.952 franktı. Fakat, devletin vermiş olduğu kilometre garantisi ile 4.960.250 franklık hisse senedi ödemesi yapıldı ve 492.394 franklık amortisman ödemeleri yapılmıştı. Şirkete kilometre garantilerinden kalan fazla ise 538.657 franktı.⁴⁶⁴

Rumeli Demiryolu işletmesi, 1903 yılında Avusturyalıların ağırlıkta olduğu bir işletmeye verilmiştir. Yeni kurulan Compagnie d'Exploitation des Chemins Orientaux şirketinin yönetim kurulunda: Compt Oswald Thun-Schrader, Anadolu Demiryolu

⁴⁵⁹ **Le Temps**, 10 Haziran 1895, nr. 12436. Fransız Bank Internationale de Paris Bankası 1895 yılında Doğu demiryolu ağının işletmesiyle ilgilenmeye başlamıştı. Bu amaçla Osmanlı Hükümeti'ne 40 milyon franklık bir kredi vermeyi teklif ettiler. Bu kredinin karşılığı olarak ise Osmanlı Hükümeti'nin daha önceden bu hattı inşa eden şirketlere verilen garantiyi istiyorlardı: **Le Temps**, 10 Haziran 1895, nr. 12436

⁴⁶⁰ **Le Temps**, 8 Aralık 1897, nr. 13337.

⁴⁶¹ **Le Journal des débats**, 17 Mayıs 1897, nr.109, s. 1.

⁴⁶² **Le Temps**, 8 Aralık 1897, nr.13337. 1901 yılında şirketin genel kurul toplantısı M. Berger başkanlığında yapılmıştı. Toplantıda 1900 yılında 7.914.131 franklık kilometre garantisi alınmıştı. 1900 yılına ait toplanan gelir 1.825.633 franktı. İyileştirmeler yapıldıktan sonra bu paranın 6.086.651 fransı Düyûn-ı Umûmiye tarafından ödenmişti. 1900 yılında şirketin geliri 1.825.633 frank olmuş, km başına gelir ise 3576 frank olarak hesaplanmıştı. Şirketin yapmış olduğu yıllık harcama ise 1.918.160 franktı. Yani km başına 3.757 franktı: **Le Temps**, 12 Ağustos 1901, nr. 14671.

⁴⁶³ **Le Temps**, 28 Haziran 1903, nr. 15333.

⁴⁶⁴ **Paris-Capital**, 27 Temmuz 1904, (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

Başkan yardımcısı ve Bağdat Demiryolu yöneticisi Ch. Schrader, Ch. Abegg-Arter, Chev. Rappael de Bauer, Eugene Guttman, J. Joly, Arthur Gwinner, Alfred de Kaula, Otto de Kulhman, Charlez Morawitz, Chev. Ad. De Schenk, Ch. Störmayer, Bernh Popper bulunmaktaydı. Yeni kurulan şirketin sermayesi 20 Milyon Florin ya da 50 milyon franktı.⁴⁶⁵

1908 yılında şirketin Adriyatik'te olan haklarının Sırbistan'da başka bir şirket lehine vermesi için, Osmanlı Ticaret ve Nâfia Nezâreti tarafından bir talep iletilmişti.⁴⁶⁶ Şirketin, 1900-1909 yılları arasında toplam bilançosu şöyle gerçekleşmişti:

Tablo-2.9: Selanik- İstanbul Demiryolu Hattı Yıllık Bilanço

Yıllar	Km garantisi	Harcama	İşletme Kârı
1900	7.912.085	1.918.160	5.995.124
1901	7.912.930	1.948.562	5.994.368
1902	7.912.500	1.921.198	5.991.301
1903	7.912.285	1.954.499	5.007.785
1904	7.912.832	1.959.757	5.974.254
1905	7.912.285	1.949.530	5.952.754
1906	7.934.832	1.960.578	5.974.254
1907	7.961.319	2.009.474	5.951.845
1908	7.926.533	1.872.840	6.053.692
1909	7.940.353	1.875.977	6.064.375

Kaynak: Le Journal des Finances, 28 Ekim 1911, nr. 43, s. 15.

Balkan Savaşları nedeniyle şirketin gelirlerinde düşüşler yaşanmıştı. Osmanlı askerinin Selanik'e indirilmeleri için, Dedeâğaç'a sahip olmaları gerekmekteydi. Fakat, savaş dolayısıyla Selanik-İstanbul hattının tahrip edilmesi nedeniyle, birliklerin daha çok deniz yolu ile gönderilmesi sağlanmıştı.⁴⁶⁷ Daha önceden sadece dört lokomatife sahip olan Bulgar birlikleri, Dedeâğaç'ı ele geçirince şirketin yüklü miktarda malzemelerine el koymuşlardı.⁴⁶⁸ Balkan Savaşlarından sonra, devletlerin kendi aralarında müzakereler yapıldı. Yapılan görüşmeler sonucunda, Selanik-

⁴⁶⁵ **Recueil Financier Belge**, 1906, s. 612.

⁴⁶⁶ **Le Temps**, 25 Haziran 1908, nr. 17167. Aynı yıl Şirketin sahiplerinden Leon Berger ölmüştü. Bu yıl için şirketin net kârı ise 600.044 frank, 1910 yılında i 652.694 frank olarak hesaplanmıştı: **Le Temps**, 12 Ağustos 1910, nr. 17940.

⁴⁶⁷ **Le Journal des débats**, 27 Kasım 1912, nr. 124, s. 2.

⁴⁶⁸ **La Correspondance d'Orient**, 16 Aralık 1912, nr. 102, s. 507.

İstanbul hattı Bulgaristan'a kalacaktı ve Bulgarlar, hattın tüm ticari olanaklarından eksiksiz olarak yararlanacaklardı.⁴⁶⁹

Görüldüğü gibi Rumeli Demiryolları'nın bir bölümünü oluşturan Selanik-İstanbul hattı işletmesi askeri amaçlarla yapılmış, özellikle 1897 Yunan savaşı sırasında Osmanlı birliklerinin sevkinde önemli bir rol üstlenmiştir. Hattın işletilen bölümü, ticari açıdan çok fazla kârlı bir girişim olmasa da devletten almış olduğu 15.000 franklık kilometre garantisi sayesinde işletmenin önemli ölçüde zarar etmesine mâni olmuştur.

2.4.4. Beyrut-Şam Hattı Demiryolu İşletmesi

Zorlu bir coğrafyaya sahip Cebel-i Lübnan'da yabancı sermayenin, ticareti geliştirmek amacıyla ilk teşebbüsleri; şose yolların yapımıyla oldu. Suriye bölgesinde kervan taşımacılığının yanında gemi taşımacılığı da varolan limanlardan dolayı büyük öneme sahipti. Gemi taşımacılığı, ticaretin iç bölgelere kaymasına sebep oldu. Gelişen ticaret kıyı kesimlerle, iç bölgeler arasındaki ulaşımın geliştirilmesini zorunlu hale getirmişti.⁴⁷⁰ Bölgede öncelikle, Beyrut ve Şam arasında araba yolu yapıldı. Fakat Akka, Humus, Trablus gibi önemli şehirlerin yolları yapılmamıştı.⁴⁷¹ Fransa, 1860 Maruni ve Dürzi olaylarından sonra bölgedeki nüfuzunu giderek artırmıştı. Fransızlar, özellikle ulaşım yatırımlarına yönelmişlerdi. Beyrut-Şam araba yolunun inşası, 1858 yılında Fransa tebaasından Comte de Pertruis'e verildi. İmtiyaza göre, yol tamamlandıktan sonra 50 yıl boyunca işletilecek ve devlete devredilecekti. 1861 yılında tamamlanan yol, 112 kilometre uzunluğundaydı.⁴⁷²

⁴⁶⁹ *Le Journal des débats*, 5 Ağustos 1913, nr. 215, s. 1. Bu amaçla Yunan ve Bulgar hükümetleri Londra ve Atina anlaşmaları gereğince demiryolların kendilerine kalan bölümleri için şirketle anlaşma yoluna gittiler. 1914 Mart ayında Yunanistan şirkete eski garantileri sağlayamayacağını belirterek 1.900.000 frank karşılığında anlaştı. Şirket ile Bulgaristan arasında anlaşma Birinci Dünya Savaşı nedeniyle yapılamadı. Ve şirket hisse senetlerinin ödemelerini bir müddet ertelemek zorunda kaldı. Şirket 1919 yılından itibaren hisse senedi ödemelerini yapmaya tekrar başladı. Lozan Konferansı sırasında şirket hakkında görüşmeler yapıldı. Şirketin tamamen kendisini fes etmesi 1937 yılında gerçekleşti: *Le Journal des débats*, 7 Mart 1937, nr. 65, s. 3.

⁴⁷⁰ Islahat Fermanı'nın maddelerinden bir tanesi ulaşımın geliştirilmesi ile alakalıydı. Bkz. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Derleyen: Salih Özbaran, İzmir, 1984, s. 143-146.

⁴⁷¹ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310, s.258.

⁴⁷² *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310, s.254.

Yapılan yollar, bölgede hızla gelişen ticaret kapasitesine cevap verecek nitelikte değildi. Özellikle bölgeyle ticaretini geliştirmiş olan Avrupa devletleri, bölgedeki ulaşımın daha ucuz ve kolay olan demiryolu ile geliştirilmesi için baskı yapıyorlardı. Bilhassa Fransa ve İngiltere'nin bölgedeki etkinliklerini artırmak için, 1880'den sonra birçok girişimleri olmuştu. Örneğin Akka-Ürdün, Akka-Şam gibi İngilizlerin yapmaya çalıştıkları demiryolları, devletin yerli sermayeye öncelik vermesi gibi nedenlerle sonuçsuz kalmıştı. Diğer yandan, Suriye'deki limanlara daha fazla önem veren Fransa, iç bölgelerin ulaşımından çok Beyrut gibi liman şehirlerinin ulaşımını önemsiyordu. Bu nedenle Fransa; Trablusşam, Hayfa, Akka gibi yerlere yapılacak demiryollarının Beyrut Limanı'nın ticaret tekeli etkileyeceğini düşünüyordu. Bu bağlamda Beyrut Limanı'nın yapım imtiyazını alan Fransız sermayedar Petruis, bölgede tetkikler yaptırarak; Beyrut'tan başlayan, Cebel-i Lübnan'dan geçerek Şam'a kadar uzanan bir demiryolu inşa etmek istiyordu. Fakat Osmanlı Hükümeti, yabancı yatırım yerine yerli sermayenin yapacağı ve Akka'ya kadar uzanan bir demiryolu yapımını daha uygun görüyordu.⁴⁷³

Akka'dan başlatılacak bir yolun, Beyrut'un liman ticaretini etkileyeceğini düşünen yerli tüccar ise, hattın Beyrut'un içinden geçmesi gerektiğini belirtiyordu. Yapılan görüşmelerin sonucunda Akka-Şam hattı imtiyazı, 1889 yılında Beyrut'lu Yusuf İlyas Efendi ile İngiliz ortağı Robert Philling'e verilmiş oldu. Yapılacak demiryolunun Kefe ve Akka'da birer şubesi olacaktı. Bu durum, Beyrut'taki Fransızları rahatsız etti. Beyrut-Şam araba yolu şirketi müdürü Volte Altesse, dönemin Sadrazamı Kâmil Paşa'ya durumu arz ederek, Şam, Antakya ve Akka arasındaki sahillere bağlanacak tüm yolların kendilerine verileceğinin temin edildiğini bildiriyordu.⁴⁷⁴

Bunun yanında Beyrut'tan başlayacak, Şam ve Havran'a kadar ulaşacak bir demiryolu yapımının bölge için elzem olduğunu bildiriyordu. Bu hat, Osmanlı Devleti için de önemli bir seçenektir. Çünkü sıklıkla asayiş problemi yaşanan bölgede, böyle

⁴⁷³ Züleyha Yavuz, **Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s. 22.

⁴⁷⁴ BOA, **HR. TO**, nr.533/9, 1889.7.31.

bir hattın yapılması, askerî açıdan da fayda sağlayabilirdi.⁴⁷⁵ Ayrıca Beyrut'ta yaşayan halkın, bölgenin iç kesimlerine daha kolay seyahat etmesi sağlanacaktı. Çünkü her ne kadar inşa edilen Beyrut-Şam araba yolu ulaşım için faydalı olsa da tam anlamıyla iç kesimlere ulaşım sorun olmaya devam etmekteydi. Fransızlara yakınlığı ile bilinen Beyrutlu tüccar Hasan Beyhum Efendi, bu demiryolu imtiyazını almak için hazır bulunuyordu. Kendisi Beyrut-Şam şose yolu ve Beyrut Limanı imtiyaz sahibi olan Perthus'e yakınlığı ile biliniyordu. Hatta hattın Perthuis'e verilmemesi için Beyrut Valisi Aziz Paşa Osmanlı Hükümeti'ni uyarmış, kendisi Akka ve Sur taraflarından Şam'a doğru bir tren hattının yapılacağı haberini aldıktan sonra, oralardan başlayacak bir hattın Beyrut'un ticaretine zarar vereceği ve imtiyaz verilmesi durumunda bu imtiyazın Beyrut'tan başlaması gerektiğini belirtmekteydi. Böylece tren yolu, Beyrut-Şam araba yolu ve Beyrut Limanı gibi aynı kişiye verilmemiş olacaktı. Çünkü, kendisi Beyrut-Şam araba yolunun imtiyazını alan Perthuis'in, demiryolunu da araba yoluyla aynı istikâmette inşa ettirerek, demiryolunun idaresini de almak istediğini biliyordu.⁴⁷⁶ Nitekim bu durum, Osmanlı hükümeti tarafından Fransa'nın bölgedeki nüfuzunu artıracığı endişesiyle ilk başta endişe ile karşılanmışsa da gerekli değerlendirmeler yapılmıştır. Nihayetinde demiryolunun şose yolundan geçmesi daha uygun bulunarak, yapılan itirazlara rağmen imtiyaz Hasan Beyhum Efendi'ye 18 Mayıs 1891 yılında verilmiştir.⁴⁷⁷

Hasan Beyhum Efendi ve Nâfia Nezâreti arasında yapılan mukaveleye göre, 125 km olarak yapılacak demiryolu, şirket tarafından 4 yıl içerisinde bitirilecekti. Ayrıca demiryolunun yapımı sırasında herhangi bir aksama meydana gelirse, bu durum gözden geçirilecek ve şirkete ek süre hakkı tanınacaktı. Kurulacak olan Osmanlı şirketi, Osmanlı kanunlarına tâbi olacaktı. Yapılacak demiryolu boyunca Osmanlı Devleti'nin askeri üsler inşa etmesi ve bunların bakımını yapması kendi tasavvurunda olmakla birlikte, askerler gerekli olduğu durumlarda demiryolu tarafından ücretsiz olarak nakledilebilecekti. Bunlarla beraber, imtiyaz için yatırılacak kâfaret akçesi, zamanında yatırılmazsa ya da verilen taahhütlerde herhangi bir eksiklik

⁴⁷⁵ Yavuz, a.g.t., s. 23.

⁴⁷⁶ BOA, İ. DH, nr.1172/91643.

⁴⁷⁷ BOA, İ.MMS, nr.121/5204.

gözlemlenirse, imtiyaz fes edilebilecekti.⁴⁷⁸

Demiryolunun imtiyazı alındıktan sonra şirket kurma çalışmalarına hız verildi. Bu arada Fransız sermayedarlar, şirketin kuruluşunda yer almak için birbirleriyle rekabet etmeye başladılar. Sonuçta demiryolunun bir bölümü şose yolunun üstünden geçeceğinden, şose şirketinin demiryolu şirketine katılmasına karar verildi. Böylece Şose Yolu Şirketi aldığı imtiyazdan feragat etmiş oldu. Ayrıca Demiryolu şirketinin kuruluşunda Düyûn-ı Umûmiye İdaresi Genel Müdürü Selim Melhamé Efendi ve Beyrut Liman Şirketi müdürlerinden Monsieur René Amon yer almaktaydılar.⁴⁷⁹

Daha önce yerli ahaliden Yusuf Mutran Efendi'ye 13 Ağustos 1890'da verilen imtiyaz, Fransızlara devredilmişti. Beyrut ve Şam Demiryolu'nun başka bir Fransız gruba verilmesi, bu iki şirketin birleştirilmesini gündeme getirdi. Çünkü bu şekilde, daha geniş bir imtiyaz ve ekonomik fayda sağlanacaktı. Hükümetin bu birleşmeye izin vermesinin sonucunda 22 Kasım 1891 tarihli fermana göre iki şirketin imtiyaz süreleri 99 yıla çıkarılarak birleşmelerine müsaade edildi. Yeni kurulan şirketin adı Beyrut-Şam-Havran Ekonomik Osmanlı Demiryolları Şirketi oldu ve merkez Beyrut olarak belirlendi.⁴⁸⁰

⁴⁷⁸ AMAEF, CADN, **166/PO/Serié E**, Dossier 411 Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, 20 Ekim 1891, İmtiyaz maddeleri için ayrıntılı bkz: Yavuz, **a.g.t.**, s.25-26.

⁴⁷⁹ AMAEF, CADN, **166/PO/Serié E**, Dossier 411/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose General, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos Raporu, s.3. Beyrut Konsolosu'nun İstanbuldaki büyükelçiye yazmış olduğu rapora göre; şirketin sermayedarları arasında Osmanlı Bankası'nın yanında Fransa'dan üç büyük bankanın mevduatları bulunmaktaydı. Şirket inşaat sürerken belli dönemlerde para sıkıntısı yaşamasına rağmen Osmanlı bankasının ve diğer sermayedarların verdiği destekle ayakta kalabilmişti. Bkz. Yavuz, **a.g.t.**, s. 29.

⁴⁸⁰ BOA, **A. DVNS.MKLT**, Def 12/281, 1308; Beyrut Demiryolu Şirketi'nin rezervlerinin 1893 yılında Fransız hükümetinin dahil olduğu anlaşma sayesinde Rayak ve Birecik Hattındaki kilometre garantilerine dayandığı, bu imtiyazın uygulanması ile birlikte şirketin tüm dalgalı borçlarını geri ödemeye başlayacağı, yıllık tüm harcamalarını karşılmasına ve hissedarlarına temettü vermesini devam etmesini sağlayacaktı. Rayak-Birecik hattı üzerinde kilometre garantisi 23 Nisan 1894 tarihinde yayımlanan irade ile kilometre başına 12.500 frank olmuştu. Düyûn-ı Umûmiye İdaresi 25-26 Nisan tarihlerinde yapmış olduğu görüşmelerde bu grantilerin şirkete verilmesinin sakıncası olmadığını belirtmiştir. 20-21 Haziran 1894 tarihinde Şirket ile Maliye Bakanlığı arasında yapılan görüşmelerde Şam'ın sancakları olan Hama, Lazkiye, Trablus, Havran gibi yerleşim yerlerinin aşar vergilerinin bu kilometre garantilerine karşılık gösterildiği, bu bölgelerdeki aşar vergilerinin ise yıllık 200.000 Türk lirası'na karşılık geldiği belirtilmiştir: **CADN**, 166/PO, Serié E, Dossier 410/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose General, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos Raporu, s. 2.

Hazırlanan nizamnameye göre şirket, her biri 500 franklık 20 bin hisseye ayrılan sermayesi ile toplamda 10.000.000 frank sermaye ile kurulmuştu.⁴⁸¹Şirketin yönetim kurulu 16 kişiden oluşmaktaydı. Yönetim kurulunun Fransız üyeleri arasında, Paris Osmanlı Bankası yöneticisi Frank Aubeyneau, Düyûn-ı Umûmiye Yönetim Kurulu Başkanı Leon Berger, Comptoir d'Escompte yöneticisi Clixte Carraby ve Société Général de Paris müdür yardımcısı Génébrias de Fredaigues bulunmaktaydı.⁴⁸²Ayrıca yönetim kurulunda Osmanlı Bankası müdürlerinden Nutter Berje ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresi Genel Müdürü Selim Melhamé Efendi gibi üst düzey kişiler de bulunmaktaydı.⁴⁸³

İnşaat keşif çalışmaları için 1891 yılında Avrupa'dan uzmanlar getirildi. Hattın güzergahının belirlenmesi ve diğer teknik ayrıntılar ile ilgili birkaç ay süreyle çalışmalar yapıldı.1892 yılına gelindiğinde, hattın inşaatı başlamış durumdaydı. Demiryolu, Beyrut'tan başlayarak Trablusşam dağlarını aşıp, Şam'a varacaktı. 150 km'lik bu yolun yapımı için getirilen makine ve diğer inşaat malzemeleri gümrük vergisinden muaf tutulacaktı. Ayrıca, hattın yapımını denetlemek amacıyla Beyrut kısmına ayrı, Suriye kısmına ayrı komiserler tayin edilecekti.⁴⁸⁴

Demiryolu hattının başlatılacağı yer konusunda bir anlaşmazlık ortaya çıktı. Hat, Hristiyan halkın daha yoğun yaşadığı doğu tarafından geçiriliyordu. Müslümanların yaşadığı batı tarafı, kendi menfaatleri doğrultusunda hattın batıdan geçirilmesi taraftarıydılar. Fakat şirket, hattın batıya kaydırılmasının maliyeti artıracığını belirterek bu isteğe karşı çıkıyordu. Anlaşmazlık, Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ tarafından incelendi. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, hattın olağandan

⁴⁸¹ Nizamname için Bkz: Yavuz, **a.g.t.**, s. 30-31.

⁴⁸² **Gil Blas**, 31 Mayıs 1901, nr. 7865, s. 3.

⁴⁸³ AMAEF, CADN, **166/PO/Serié E**, Dossier 411. Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, Article 3, 20 Ekim 1891, Şirket Yönetimi ve faaliyetleri için: Yavuz, **a.g.t.**, s. 32-36. Şirkette çalışacak personelin Osmanlı tebaasından olmasına ve Mülkiye Mektebinden mezun olanların şirkette istihdam edilmesine yönelik bir karar alınmıştı. Fakat şirketin alınan karara çok fazla riâyet etmediği ve Rumeli Demiryollarında çalışmış yabancı işçilerin istihdam edildiği anlaşılıyordu. Şirkete yabancı işçi çalıştırılmaması yönündeki hükümetin ikazlarına rağmen, şirket inşaat sürecinde Osmanlı Devleti'ndeki nitelikli eleman sıkıntısını bahane ederek bu duruma karşı çıkıyordu. Ayrıca şirket, yabancı işçilerin işten çıkartılmaları durumunda, demiryolu inşaatının duracağını beyan ederek, yerli işçi çalıştırılması kuralına çok fazla uymamıştı: BOA, **T. DMİ**, nr.936/87 1310.Z.21., CADN, **166/PO, Serié E**, Dossier 410 Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, article 9. 20 Ekim 1891.

⁴⁸⁴ BOA, **T. DMİ**, nr. 934/1 1308. Kanuneevvel.15, CADN, **166/PO, Serié E**, Dossier 410 Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, article 11-12. 20 Ekim 1891.

biraz daha batıya kaydırılmasına karar verildi.⁴⁸⁵

Demiryolu yapımı devam ederken, istimlâk edilen arazilerin değerlerinin altında ödeme yapıldığı konusunda şikâyetler gelmekteydi. Halktan bu konu ile ilgili birçok şikâyet alan hükümet, şirketi ödemeler konusunda uyardı. Aynı zamanda inşaat yapılırken çıkan tarihi eserlerin Fransa'ya gönderildiğinin anlaşılması üzerine, bu konuda Ticaret ve Nâfia Nezâreti şirket müdürü Perthuis'i uyarmıştı. Çıkarılan eserler önce demiryolu komiserliğine daha sonra vilâyete bildirilecekti. Bu arada, hattın inşası hızlı bir şekilde devam ediyordu. 1895 yılına gelindiğinde, hat planlandığı gibi tamamlandı ve 3 Ağustos 1895 tarihinde işletmeye açıldı.⁴⁸⁶

Hattın açılmasıyla Beyrut-Şam demiryolu işletilmesinde görevli olan üyeler şunlardı: Reis Pethuis, Baron de Narov, müdür yardımcısı Réne Amon, İşletme Müdürü C. Risrol, Genel Müfettiş Vicont G. de Perhuis, Faik Gargor Bey, başkatip Albert Vimalov, muhasebeci Hanadim Efendi, Doris, I. Kısım Hat Müfettişi Lennon Koule, II. Kısım Hat Müfettişi ise Shaputa'ydı.⁴⁸⁷

Demiryolu 147 km. uzunluğunda 21 duraktan oluşmaktaydı. Yolcu, eşya taşımak için kullanılacak hat, gerekli görüldüğü takdirde askeri amaçlarla kullanılabilirdi. Fiyat tarifesi her beş yılda bir, hükümet ve şirket arasındaki müzakereler sonucunda belirlenecekti. Yolcu tarifesine göre, 5 yaş altı çocuklardan ücret alınmayacaktı. 15 yaşına kadar olan yolcular ise yarı ücrete taşınacaktı. Buna göre para, kuruşun 1/40'i olmak üzere kişi başı 1. mevki 30, 2. mevki 20 paraydı. Yolcuların elde taşınabilecek eşyaları ücretsiz olacaktı.⁴⁸⁸

Beyrut-Şam imtiyazından sonra Fransızlar, hattın uzatılması için çalışmalara başladılar. Yapılan imtiyaz sözleşmesine göre hattın uzatılması önceliği, ilk 10 yıl müddetince imtiyaz sahibi demiryolunu şirketine aitti. Bu arada, İngilizlerin Şam'ı

⁴⁸⁵ BOA, **BEÖ**, nr. 237/17762, 1310 Z 29. Beyrut Konsolos Raporuna göre, Özellikle Beyrut Yerel yönetimle yaşanan sorunlar dolayısıyla Şirket, Osmanlı hükümetiyle anlaşmasına rağmen inşaat faaliyetlerinde istediği projeyi gerçekleştiriyordu. Yerel idarenin düşmanca tavırları yüzünden şirketin inşaat sürecinde masrafları artmış, demiryolu inşaatı bittikten sonra ise şirketin toplam zararı 15.000.000 frank'ı bulmuştu: CADN, **166/PO/Serié E**, Dossieur 411/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose General, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos Raporu, s.1.

⁴⁸⁶ Dersaadet Ticaret Odası, nr:550, 1 Temmuz 1311.

⁴⁸⁷ **Salname-i Vilayet-i Beyrut**, 1318, s.118. CADN, **166/PO/Serié E**, Dossieur 410 Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, Article 1, 20 Ekim 1891.

⁴⁸⁸ Ücret tarifeleri için bkz. Yavuz, **a.g.t.**, s. 44-45.

Birecik'e bağlama düşüncesi, Fransızları Beyrut-Şam-Havran hattını Fırat üzerinden Birecik'e uzatmaya teşvik etti. Yapılan görüşmelerin sonucunda, 2 Haziran 1893'te Şam-Birecik Hattı, Yusuf Mutran Efendi'ye verildi. Daha sonra, Yusuf Mutran Efendi imtiyazı, Beyrut-Şam-Havran Ekonomik Demiryolu Şirketi'ne devretti. Bu sayede şirketin ismi Beyrut-Şam-Havran ve Fırat Üzerinde Birecik Demiryolları Osmanlı Anonim Şirketi (Compagnie des Chemins de fer Economiques En Syrie Beyrouth-Damas-Hauran) oldu. Bu sayede Suriye demiryollarında Fransız etkisi oldukça arttı.⁴⁸⁹

Beyrut-Şam-Havran ve Birecik Hattı, daha sonra Anadolu Demiryolu ile birleşmiştir. Bu sayede, Almanya'nın Anadolu'daki etkinliğini kısıtlamak ve demiryolunu direkt Avrupa'ya bağlama olanağını bulmuşlardır. Ayrıca 1891'de Beyrut-Cebel-i Lübnan tramvay hattı, insan ve yük taşımada karşılaşılan sorunlar nedeniyle, Şam-Beyrut demiryolu hattına bağlanmasına karar verildi. Böylece bölge insanı için nakliye ihtiyacı daha ucuz ve hızlı çözüme kavuşturulmuş oldu.⁴⁹⁰

Şirket, 1901 yılında %4 faizli 88.543 adet tahvili piyasaya sürdü. Bu tahvillere hükümetten alınan bölgedeki aşâr gelirleri garanti olarak gösterilmişti. 500 Franklık bu tahvillerin piyasadaki nominal değerleri 360 franktı ve 20 frank yıllık faizleri bulunmaktaydı. Bunlar Comptoir d'Escompte ve Société Général şirketleri tarafından piyasaya sürülmüşlerdi.⁴⁹¹ Ertesi yıl, şirketin elde etmiş olduğu km garantisi 2.400.000 frank olarak hesaplanmıştı. Kilometre başına garantisi brüt 12.500 ile 15.000 frank olan hattın, piyasaya sürdüğü tahvillere olan amortisman ödemeleri 1.854.000 frank tutmaktaydı. Ayrıca Rayak-Hama Hattı üzerindeki demiryolu yapımı için şirket, 20.000.000 sermayeli Paris'li bir şirket olan Genel Demiryolları Reji Şirketi ile sabit bir fiyat üzerinde anlaşmıştı.⁴⁹² Aynı yıl uzun zamandan beri düşünülen demiryolunu limana kadar uzatma fikri gerçekleştirildi. Bu sayede limana yanaşan gemilerden, kolayca vagonlara nakliyat yapılabilecekti. Bu sayede mal trafiğinde de artış

⁴⁸⁹ AMAEF, CADN, **166/PO/Serié E**, Dossier 410/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose General, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos Raporu, s. 2, Yavuz, **a.g.t.**, s. 46.

⁴⁹⁰ BOA, **Y. A. RES**, nr.90/28, 1315. B.10.

⁴⁹¹ **Gil Blas**, 31 Mayıs 1901, nr. 7865, s. 3.

⁴⁹² **Le Journal des débats**, 3 Haziran 1901, nr. 153, s. 4.

sağlandı.⁴⁹³ Ayrıca hükümet ile şirket arasında taşınmaz malların durumu ve şirketin sahip olacağı binalar hakkında da bir mukavele yapılmıştı. Şirket taşınmaz mallar için 14 Temmuz 1902 tarihinden itibaren 5 yıl için 4000 frank, 1907 yılından itibaren hükümete 20.000 frank kira ödeyecekti. Şirket, arazi veya bir mülkten çıkması durumunda bunu bir yıl önceden hükümete bildirecekti.⁴⁹⁴

Şirket, 1903 yılında Şam tramvaylarını en iyi kârla kiralamak için yönetim kurulundan tam yetki aldı.⁴⁹⁵ Bu sırada şirketin net kârı 1.443.453 franktı. Bu paranın 72.418,20 frankı ihtiyat fonuna ayrıldı ve değişken gelirli tahvillere 1.238.352,23 frank ödendi. Hisseler içi ise, 134.182,52 franklık bir ödeme yapıldı. Şirketin o yılki toplam geliri 2.125.096,20 frank olmuştu.⁴⁹⁶

Demiryolu hattı iki bölümden oluştuğu için şirketin geliri Beyrut-Şam hattında daha fazlaydı. Limanın da etkisi olduğundan Şam-Müzeyrib hattına göre daha fazla insan ve yük taşımacılığı yapılmaktaydı. Nitekim 1903 yılında Beyrut-Şam-Müzeyrib Demiryolu'nun toplam hasılatı 13.372.998 kuruştur.⁴⁹⁷ Diğer hatların toplam hasılatı ise 3.077.44 franktı. Bir önceki yılda 2.729.707,89 frank olan gelir, toplamda 327.736.56 frank artmıştı. Aynı zamanda 18 Ağustos 1902 tarihinde faaliyete geçen Rayak-Hama hattının 1902'deki geliri 208.900,98 frank, 1903 yılındaki geliri ise 592.246,43 franktı ve bir önceki yıla göre 383.281.45 franklık bir gelir artışı olmuştu.⁴⁹⁸ 1904 yılında ise gelirler bir önceki yıla göre 492.844.26 frank artışla 1.163.413 franka yükselmişti.⁴⁹⁹ Bu hasılatlara rağmen, şirketin gelirleri yüksek değildi. Kilometre garantisinin olmayışı ve ulaşımda özellikle kış aylarında yaşanan problemler, şirketin gelirlerinde önemli düşümlere sebep oluyor ve şirketin hissedarlarına da çok büyük kârlar bırakmıyordu.⁵⁰⁰ Bu durum aşağıdaki tablodan da anlaşılmaktadır.

⁴⁹³ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 6. Defa 1324.

⁴⁹⁴ *Le Journal des Finances*, 23 Ağustos 1902, nr. 34, s. 6.

⁴⁹⁵ *Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics*, 27 Haziran 1903, s.412.

⁴⁹⁶ *Paris-Capital*, 1 Temmuz 1903, (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

⁴⁹⁷ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1322, 5. Defa, s.140.

⁴⁹⁸ *Gil Blas*, 13 Şubat 1904, nr. 8054, s.4.

⁴⁹⁹ *Le Journal des Finances*, 14 Mayıs 1904, nr. 20, s. 19.

⁵⁰⁰ Yavuz, *a.g.t.*, s. 48.

Tablo-2.10. Beyrut-Şam-Hama Demiryolu Şirketine Ait Üç Demiryolu Hattının Gelirleri (1903 yılı)

Beyrut-Şam-Müzeyrib Hattı (247 km)			
Türü	1904		1903
Yolcu	Adet	224.695	177.641
	Gelir	985.382	638.013
Eşya	Tonaj	141.841	176.091
	Gelir	2.897.725	2.418.672
Brüt gelir		3.883.107	3.056.685
Km Başına Gelir		15.721	12.334
Rayak-Hama Hattı (188 km)			
Türü	1904		1903
Yolcu	Adet	58.434	38.964
	Gelir	242.455	151.988
Eşya	Tonaj	24.161	38.500
	Gelir	357.466	420.258
Brüt gelir		599.911	592.246
Km Başına Gelir		3.191	3.150
Bağlantı Hattı (2,2 km)			
Türü	1904		1903
Yolcu	Adet	58.434	38.964
	Gelir	20.699	47.979
Eşya	Tonaj	24.161	38.500
	Gelir	64.165	15.347
Brüt gelir		84.864	63.327
Km Başına Gelir		38.574	28.783

Kaynak: AMAEF, CADN, 166/PO, Serié E, Dossier 410, Beyrut, 14 Şubat 1904 tarihli rapor, s. 10-11.

Şirket, 19. yüzyılın başlarında, tahviller nedeniyle açık vermektedir. Özellikle Birecik hattının imtiyazını 1896 yılında almış olmasına rağmen, inşaat 5 yıl da bitirilememiştir. Bunun yanında 12.500 franklık teminatı olan bu hattın ismi Şam-Hama ve Temdidi Hattı Osmanlı Şirketi olarak değiştirilmiş ve merkezi İstanbul olmuştur.⁵⁰¹

⁵⁰¹ Yavuz, a.g.t., s.50; Fiedler, a.g.e, s. 15.

Gelirlerin artması dönemselsel olarak gerçekleşmiş olsa da Beyrut hakkında yazılan konsolosluk raporları, demiryolu ve liman şirketinin kârlı yatırımlar olmadıklarını vurgulamaktadır. 23 Haziran 1899 tarihinde yazılan Beyrut Konsoloslugu raporuna göre, Beyrut'ta faaliyette bulunan demiryolu ve liman şirketinin mevcut durumunun utanç verici olduğu, aynı zamanda iki şirketinde yüklü miktarda dalgalı borçlara sahip oldukları vurgulamaktaydı. İki şirketinde gelirlerinin gider ve harcamalara yetmediği, demiryolu ve liman şirketinin şu ana kadar Osmanlı Bankası'nın vermiş olduğu kredilerle ve Paris'teki üç büyük bankanın yardımlarıyla inşaatlarını tamamladıkları ve finansal açıklarını kapattıkları belirtilmişti. Raporla, Osmanlı Hükümeti'nin inşaat dönemi boyunca çıkan sorunlardan dolayı şirketlere yaptırımlar uyguladığı ve inşaat döneminde şirketlerin masraflarının arttığı iddia edilmekteydi. Basına göre Suriye makamlarının şirketlere karşı olan açık düşmanlığı, Osmanlı makamlarının onaylandığı sözleşmelerin işleyişlerini zorlaştırmıştı.⁵⁰²

Şirket, Osmanlı şirketi olmasına rağmen özellikle tahvil sahipleriyle yaşadığı problemleri diğer Fransız şirketleri gibi Fransa mahkemelerine taşıyordu. Bu durum şüphesiz hisse sahiplerini zor durumda bırakmaktaydı. Özellikle, 1900 yılına gelindiğinde tahvil borçlarını ödeyemeyecek durumdaki şirket, Fransız mahkemelerine yaptırdığı borçlarla ilgili uzlaşma tasdiki yüzünden hissedarlar tarafından protesto edilmişti. Çünkü şirket, Fransız kanunlarıyla borçlarını düzenliyor ve bazı borçlarını ödemeyi reddediyordu. Bu durumda yerel hissedarlar, hukuksal problemler dolayısıyla mağdur oluyorlardı. Şirket, Fransız mahkemesinden aldığı yeni borç ödeme düzenlemesine göre borçlu olduğu hissedarların borçlarının yarısını terk etmesini istiyor, diğer yarısını da taksitle kendilerine vermeyi taahhüt ediyordu. Bunun yanında tahvil sahipleri, alacaklarının toplamını 500 franklık yeni tahvillerle değiştirebileceklerdi ve yeni tahviller en fazla 15 frank faizli olacaktı. Bu faizlerin de ödenmesi şirketin kâr-zarar hesaplarından sonra gerçekleşebilecekti.⁵⁰³

Şirket, bu durumu Osmanlı Devleti'ne de kabul ettirmek zorundaydı. Ayrıca yapılacak bu yeni ödeme düzenlemesine karşı tahvil sahipleri şirketi Osmanlı Birinci

⁵⁰² AMAEF, CADN, **166/PO/Serié E**, Dossier 410/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose General, s.2, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos raporu.

⁵⁰³ A. Du Velay, **a.g.e.**, s. 412-413.

Ticaret Mahkemesine dava ettiler.⁵⁰⁴ Açılan davanın ertelenmesi için, Fransa sefirini ve şirket vekili Bérge hükümete baskı yaptı. Özellikle bu dönemde, Bulgar komitacıların faaliyetlerini engellemek amacıyla Fransa'nın desteğini arayan Bâbîâli, mahkemenin ertelenmesini ve Fransa mahkemelerinin yaptığı borç ödeme anlaşmasını kabul etmek zorunda kaldı. Ayrıca şirkete Rayak-Hama hattının inşası için gerekli sermayeyi temin etmesine yarayacak 500'er franklık 90.000 adet tahvil çıkarma yetkisi verildi. Çünkü İngilizlerin Hayfa Limanı'nı Şam'a bağlama teşebbüsleri Fransızları tedirgin ediyordu. Bu durum kendi demiryolu işletmelerini daha düşük maliyetle tamamlanacağından olumsuz etkileyecekti. Fakat İngilizler yetersiz sermayeleri yüzünden Hayfa-Şam hattını hayata geçiremediler. 14 Şubat tarihli konsolos raporuna göre ise şirketin 1904 yılındaki sigortalı tahvillerinin değeri %4'lük amortisman ve faiz ödemeleri çıkarıldıktan sonra 1.675.000 frank'tı. Bu gelikle, bono başına her bir kişiye 14 frank, hisse sahiplerine ise 5 frank verilebildi. Bunlarla beraber şirket, önceki yıl 150.000 franklık ekipman satın aldığı ve o yıl bahar ayında meydana gelen bir kazadan dolayı 75.000 frank'lık bir zararı olduğunu bildiriliyordu. Aynı raporda, 1904 yılındaki işletme gelirlerinin bir önceki yıla göre eşya taşımacılığının %20 azalmasına rağmen tatmin edici olduğu belirtildi.⁵⁰⁵

Bu sırada Osmanlı Devleti, stratejik ve prestijli projelerden biri olan Hicaz Demiryolu'nun yapımı için harekete geçmişti. Yapılacak olan demiryolu için öncelikle İngilizlerden 175.000 lira karşılığında Hayfa Demiryolu satın alınmıştı.⁵⁰⁶ Aynı zamanda, hattın başlangıç noktası olarak düşünülen Şam-Müzeyrib hattı satın alınmaya çalışıldı. Fakat Fransız şirketi, 10.000.000 frank gibi bir ücret talep etmesi, Osmanlı Devleti'ni bu hatta paralel olarak başka bir hat inşa etmeye mecbur etti. 128 km. olarak yapılması planlanan Şam-Dera hattı, Fransızların demiryolunun kârını etkileyeceğinden, Fransızlar aldıkları imtiyaz mukabilinde bu hattın inşasına karşı

⁵⁰⁴ BOA, **MV**, nr.104/42, 1320. R. 14.

⁵⁰⁵ Raporda 1903 yılında, Harran ve diğer ovalarda yağışların düzensizliğinden dolayı tahıl üretiminin düştüğü, fakat aynı yıl kolera salgınının ortadan kalkması ile de yolcu gelirlerinde önemli miktarda artış gösterdiği vurgulanıyordu. Buna ek olarak eski tren ağındaki trafik, hicaz hattının malzemelerinin taşınmasında büyük rol oynadı ve 33.165 tonluk malzeme bu hat üzerinden taşınarak 1.000.000 frank gelir elde edildi. Fakat bu meblağ diğer hatlarda yapılacak restorasyonlarda kullanılacağı raporda belirtilmişti: AMAEF, CADN, **166/PO/Serié E**, Dossier 410, Beyrut, 14 Şubat 1904 tarihli rapor, s. 12.

⁵⁰⁶ Sait Paşa, **Sait Paşa'nın Hatıratı**, 1328, s. 375.

çıktılar. Fakat Osmanlı Devleti kendisinin yapacağı bir hattın mahsuru olmadığını belirterek, bu demiryolunu 1903 yılında tamamladı.

Bu durum, Fransız şirketinin işleyişinde önemli problemler meydana getirdi. Şirket, kendisinden başka bölgede rakip görmek istemiyordu. Fakat Osmanlı Devleti'nin bütün İslam aleminden gelen bağışların da katkısı ile bitirdiği bu hat, 1905 yılında Hayfa limanına bağlanarak diğer şirkete göre daha fazla kullanılır oldu. Özellikle, Müslüman halkın bağışlarıyla bitirildiği için yük ve insan taşımacılığında daha çok tercih edilir olmuştu. Örneğin; Hicaz Demiryolu 1912 yılında 96.671 ton taşımacılık gerçekleştirirken, aynı yıl Fransız firması yaptığı büyük indirimlere rağmen 52.839 tonda kalmıştı. Bu durum Fransızları zarara uğrattığından, tazminat talebinde dahi bulundular.⁵⁰⁷

2.4.5. Yafa-Kudüs Demiryolu Hattı

19. yüzyılda Fransız sermayedarların ilgilendiği ve imtiyazını aldığı, Cebel-i Lübnan'daki bir diğer demiryolu Yafa-Kudüs Hattı'ydı. Kudüs, Beyrut Vilayeti'ne bağlıydı; müstakil sancak statüsündeydi. Kudüs Sancağı Yafa, Gazze ve Halilürrahman'dan oluşmaktaydı. Günümüzde Tel-Aviv kentinin tarihi çekirdeğini oluşturan Yafa, 19. yüzyıl başlarında 100-200 dönümden oluşan küçük bir yerleşim bölgesi iken, yüzyılın sonunda 1200 dönümlük bir alanı kaplayan genişliğe ulaşmıştır. Şehir, Kudüs gibi önemli bir dini merkeze yakın olması sebebiyle birçok göç almış, özellikle 1890'lardan sonra Yahudi ve Hristiyan toplulukların göçleri şehrin nüfusunun artmasını sağlamıştır.⁵⁰⁸ Artan ticari hareketlenme sonucunda, 1875'ten sonra 358.843 İngiliz sterlini olarak hesaplanan toplam ticaret değeri, 1897 yılında

⁵⁰⁷ Sait Paşa, **a.g.e.**, s.376. Özellikle Birinci Dünya Savaşı arifesinde Osmanlı Devleti borç bulmaya çalıştığı sırada Fransa borç vermek için, öncelikle Şirketin zararının tanzimini istemiş ayrıca Suriye bölgesine kendisinden başka demiryolu yapılmamasını şart koşmuştu. Bu durum sonucunda şirkete, Şam-Müzeyrib hattı için 3 milyon 500 bin frank tazminat ödemeye razı olundu. Ayrıca Hama-Halep hattı şirkete ihale edilerek, kilometre başına 17.667 frank teminat verildi. Fakat daha sonra Birinci Dünya Savaşı başladıktan sonra, bu anlaşmalar yürürlüğe girmediler. Şirketin faaliyetleri 1954 yılına kadar sürdü. 1952 yılında şirketin sermayesi 180.000.000 frank olarak gösteriliyordu. Şirketin 1952 yılındaki kârı 638.205 frank olarak hesaplanmıştı. Daha sonra şirket Lübnan ve Suriye hükümetleri ile anlaşarak kendisini fesh etti: **L'Économist**, Aralık 1952.

⁵⁰⁸ Halil İnalçık, Neşat Göyünç, Heath W. Lowry, **The Journal of Ottoman Studies**, IX, İstanbul, 1989, s. 394.

616.019 sterline yükselmiş; bu tarihler arasında Yafa Limanı'nı kullanan gemilerin sayısı 485'ten 1376'ya, gemi yükleri ise 334.851 tondan 1.029.004 tona çıkmıştır.⁵⁰⁹

18. yüzyıldan beri bölgedeki faaliyetlerini artıran Fransa, Beyrut Limanı başta olmak üzere bölgedeki ticari üslerini korumak gayretindeydi. İngilizler ise, Hindistan yolunun güvenliği için bölgedeki çıkarlarını korumak istiyordu. Bu bağlamda, Suriye-Filistin bölgesinde yapılan ilk demiryolu projesi Yafa-Kudüs arasındaki hat oldu. 75 km'lik bu hattın imtiyazı, 1875 yılında bir Fransız şirketine verilmiştir. Ancak, şirket taahhütlerini yerine getirmediği için inşaatı başlayamamıştı. Daha sonra hattın imtiyazı, 28 Ekim 1888'de Osmanlı vatandaşı Yusuf Navun ve Mısır'lı Lütfi Bey'e verildi.⁵¹⁰ Ardından, 1889 yılında Fenerler İdaresi sahibi Monsieur Collas bu imtiyazı satın alarak; Yafa-Kudüs Demiryolu Osmanlı Şirketi'ni kurmuştur. Hattın inşasına 1 Nisan 1891 yılında başlayan şirket, Gazze ve Nablus uzantılarının hatta eklenmesiyle birlikte hattı 1892 yılında tamamlamıştır.⁵¹¹

Görüldüğü gibi Fransız sermayesi, Osmanlı Devleti'ne yatırmış olduğu sermayenin büyük bir kısmını liman ve demiryolu inşasına harcamıştır. Genelde belli başlı büyük şehirlerde başlayan liman yatırımlarını demiryolu bağlantılarıyla kuvvetlendirmek isteyen Fransızlar böylece ticari kapasiteyi artırma, ayrıca hammadde ihracını kolaylaştırma gayreti içerisinde oldular. Şirketlerin imtiyaz mukavelelerine bakıldığı zaman, genelde kilometre garantisi ile desteklenmiş olduğu görülmektedir. Bu durum özellikle, demiryolu işletmelerinde kârı garanti altına almış, demiryollarının zararlarını en aza indirilmesine ve devletin bu garanti paraları öderken zorlanmasına neden olmuştur. Fakat Osmanlı Devleti, bu dönemde ticari gelişmenin temel etkeninin ulaşımdan ve bölgeleri birbirine bağlamaktan geçtiğini düşündüğü

⁵⁰⁹ Yasemin Avcı, "19. Yüzyılın Son Çeğreğinde Filistin Limanı Yafa: Bir Çatışma ve Rekabet Odağı", **Tarih İncelemeler Dergisi** 30/2, 2015, s. 386-391.

⁵¹⁰ Ali Akyıldız, **İzmir-Aydın Demiryolu**, M.Ü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksel Lisans Tezi, İstanbul, 1987, s. 29-30.

⁵¹¹ Kilometre garantisi olmayan bu hatta ve 2.800.000 dolara inşa edilen Yafa-Kudüs hattı, genellikle bölgeye gelen Hristiyan hacılar tarafından kullanılmaktaydı. Bu durum devamlı olmadığı için şirket mali sıkıntılar yaşamaya başladı. Bu nedenle şirket bir süre işletmeye ara vermiş, 1894 yılında çalışmalarına tekrar başlamıştır. Yafa-Kudüs hattının 1897 yılında hasılatı 3.3 iken, 1907'de 4.9, 1911'de 6.00, 1913'de 10,7 milyon oldu: Vahdettin Ergin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz Demiryolu**, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2012, s. 262; Yagub N. Kalkar, **Railway Developpement In Ottoman Empire 1856-1914**, Vantage Press, 1st Edition, Newyork, 1972, s. 117.

için; bu kilometre garantilerini vermekte bir beis görmemiştir. Kısaca bu yatırımlar, Fransız sermayesi açısından verimli yatırımlar olmuştur diyebiliriz. Çünkü yıllara göre şirketlerin bilançolarına baktığımızda gelirlerinde sürekli bir artış yaşanmıştır. Osmanlı Devleti açısından ise, bu yatırımlar bölgelerin gelişmesini, liman kentlerinin hinterlandlarını birbirlerine bağlanmasını ve devletin toplamış olduğu gelirlerin artmasını sağlamıştır. Ancak Devlet, vermiş olduğu kilometre garantileriyle yapılan işletmelere adeta garantör olmuştur. Bu aşamada bir diğer yatırım alanı olarak kent hizmetlerini incelemek, sermayenin gelişimini incelemek açısından yararlı olacaktır.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI KENT HİZMETLERİNDE FRANSIZ SERMAYESİ

Fransız sermayesi, deniz ulaştırma ve demiryolu yatırımlarını takiben kent hizmetlerine yoğunlaşmaya başladı. Özellikle kentleri demiryolu ve limanlarla birbirine bağlayan Fransızlar, ikinci aşamada kentlere Avrupalı bir hava kazandırmak için birçok imtiyaz almışlardır. Özellikle su, gaz ile aydınlatma ve tramvay yatırımlarını; elektriğin ortaya çıkması ile elektrikli aydınlatma ve elektrikli tramvay yatırımları takip etmiştir.

3.1. Osmanlı'da Fransız Sermayeli Su Şirketleri

Fransız sermayedarlar, demiryolu yatırımlarını ve liman yatırımlarını takiben belediye hizmetlerine yönelmişler ve su şirketlerine ayrı bir önem vermişlerdir. Dersaadet ve Beyrut gibi önemli şehirlerde su işletmeleri kuran Fransızlar, özellikle Osmanlı tebaasının gündelik alışkanlıklarının değiştirilmesinde önemli bir rol üstlenmişlerdir. Ayrıca devletle yapılan imtiyaz sözleşmelerinde devlet dairelerine verilecek su miktarı ve devletin sıklıkla mücadele etmek zorunda olduğu yangınla mücadele konularında su şirketi ile hükümet arasında problemler baş göstermiştir.

3.1.1. Dersaadet Su Şirketi (Compagnie des Eaux de Constantinople)

Sultan Abdülaziz döneminde İstanbul'un su sorununa kalıcı çözüm için harekete geçildi. Bu amaçla, aslen Fransız olan Osmanlı vatandaşı Ternau (Terno) Bey'e Terkos Gölü ve bu göle akan Kızıldere'den İstanbul'un Galata ve Beyoğlu tarafına su getirme ve dağıtma imtiyazı verildi (1873).⁵¹² Bu isale hattı gerçekleştirildikten sonra, suriçi İstanbul'una etrafındaki göllerden ve su kaynaklarından su dağıtılacaktı. Şirket, iki önemli projeyi gerçekleştirdi ve isale ettiği suları abone usulüyle evlere dağıttı. Bu kapsamda Karaburun'da bir iskele yaptı ve Terkos-Karaburun arasında ray

⁵¹² *La Capitaliste*, 14 Şubat 1883, nr. 7, s. 105.

döşedi. Bu iskeleden, Terkos'taki su pompa makineleri için gerekli kömür raylarla taşındı. Karaburun İskelesi'ne getirilen kömürleri burada muhafaza amacıyla bir de kömür deposu inşa edildi. Nihayet, Terkos Gölü Boğazı kapatılarak, daha fazla su birikmesi sağlandı ve gölün denizle ilişkisi kesildi.⁵¹³

Şirket, içme suyu dışında başka bazı projeleri de yürüttü. Bunlardan ilki, yangınlarla etkin şekilde mücadele edebilme amacına yönelikti. Bunun için şehir içi isale hattının her 200 metresine bir yangın musluğu konuldu ve yangın durumunda buradan ihtiyaç kadar suyun ücretsiz kullanılmasına imkân sağlandı. İkincisi ise, kış aylarındaki çamurlu vaziyetine mukabil yaz aylarında toz-toprak olan şehrin cadde ve sokaklarının sulanmasıydı.⁵¹⁴

İmtiyaz fermanı alındıktan sonra Terno Bey'in müracaatı üzerine, Osmanlı Devleti Mektebi Tıbbiye Müdürü E. Marko Paşa tarafından bir inceleme komisyonu kurulması kararlaştırıldı. Terkos ve Kızıldere imtiyazı üyesi Servicin Efendi, Abdullah Bey, Saray-ı Hümayun Kimyageri Bonkofeski (Bonkowski) Bey ve sair kişilerden mürekkep bir komisyon, Terkos Gölü'nde incelemelerde bulundu.⁵¹⁵ Hazırlanan rapor, 6 Ağustos 1874 tarihinde E. Marko Paşa'ya sunuldu.⁵¹⁶

⁵¹³ İlhami, Yurdakul, **Aziz Şehre Leziz Su Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi (1873-1933)**, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2010, s. 27.

⁵¹⁴ Yurdakul, **a.g.e.**, s. 28.

⁵¹⁵ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur le Lac de Derkos de la Comission Nommée par la direction Médiale, 22 Ağustos 1874. Raporun suretini görmek için bkz. **EK-10**.

⁵¹⁶ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, İstanbul, 6 Ağustos 1874. Yazılan bir diğer telgrafta komisyon, Mekteb-i Tıbbiye Müdürü Marko Paşa'nın bilgisi dahilinde gerekli tetkikleri yapmak amacıyla 9 Ağustos tarihinde gölün topoğrafik koşullarını ve suyun kalitesini ölçmek amacıyla bölgeye gitmiştir. Sabah saat 9'da komisyon üyeleri, bir römorkör tarafından 3 saat uzaklıktaki Karaburun'a götürüldüler. Biraz dinlendikten sonra, Terkos gölünün güneydoğu kıyısında imtiyaz şirketi tarafından göl ile deniz arasındaki kanaldan bin bir zorlukla geçirilen bir tekneye binerek, öğlene doğru gölün sığ tarafından incelemelere başladılar. Terkos gölü geniş bir su hacmine sahip, Karadeniz'in kuzeyinde bulunan Karaburun'dan 6 km. uzaklıkta denize yakın olan kısmı 4 km., tamamı ise 17 km uzunluğundaydı. Gölün genişliği 3-4 km genişliğinde olup, yazın, kurak bir zamanda yapılan ölçümlerde, göl suyunun seviyesi 5,5 metre idi. Yağmurların bol olduğu kış aylarında ise gölün su seviyesi 7,5 metreye ulaşmaktaydı. Gölün kuzey kısmında bir kanal, kum yığınları arasında dolaşarak denizle birleşmekteydi. Kanal, 15 metre genişliğinde olup gittikçe daralarak 7-8 metreye düşmekteydi. Kanal, başlangıçta 3 metre yüksekliğindeyken gittikçe azalarak yükseklik deniz seviyesine inmekteydi. Göl'ün, güneyi ve doğusu ve batısı yüksekliği 50 ile 100 metre arasında değişen tepelerle çevrilmişti. Gölün, Karadeniz ile bir bağlantısı olmamakla beraber, kuzeyi 10 ile 20 metrelik kum yığınları ile ayrılmıştır. Geçmişte tatlı sular, havzayı zamanla kazıp gölün oluşmasını sağlamışlardı. Gölün ana kaynakları yağmur sularından farklı olarak; Istranca dağlarından beslenen Istranca deresi ve Karamandere ve Kuzey doğusundaki Canlıdere'dir. (AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur le Lac de Derkos de la Comission Nommée par la direction Médiale, 22 Ağustos 1874, s.

Terno Bey, anonim şirketin kurulması için izin verildikten sonra yaklaşık üç yıllık süre zarfında yaptırdığı bazı tetkiklere rağmen, fiili olarak çalışmalara başlayamamıştı. Bu yüzden, verilen imtiyazın feshi gerekiyordu. Ancak mevcut subentleri, şehrin zaruri ihtiyacını karşılayamıyordu. Bentlerin bakım ve onarımı yapılsa bile, 1877-78 Osmanlı-Rus savaşından sonra muhacir göçü ile nüfusu artan İstanbul'un içme suyunun karşılanması mümkün değildi. Ayrıca su kıtlığı yüzünden yangınların önü alınamıyordu. Bu nedenle II. Abdülhamid tarafından, 5 Ekim 1879 tarihinden geçerli olarak bir yıl içerisinde işe başlaması kaydıyla; Terno Bey'e yeni bir imtiyaz fermanı verildi.⁵¹⁷

Yeni kurulacak olan şirketin nizamnamesi, 20 Mart 1882 tarihinde padişah tarafından tasdik edildi.⁵¹⁸ Böylece Osmanlı kanunlarına tabi olmak üzere, Dersaadet Su Şirketi ismiyle anonim bir Osmanlı şirketi teşkil edilmişti. İstanbul'a su getirme imtiyazının verilmesinden 8 yıl sonra, 29 Nisan 1882 tarihinde Terno Bey, bu imtiyazını ve şirketini devredecektir. Dersaadet Su Şirketi'nin (Compagnie des Eaux de Constantinople) hissedarları, birtakım banka, şirket ve şahıslardan müteşekkildi. Şirketin sermayesi 880.000 Osmanlı lirasına mukabil 20 milyon frank olup, her biri 550 franklık 22 liralık 40.000 hisseye taksim olunacaktı.⁵¹⁹

2-4). Gölün etrafındaki kayalardan alınan örneklerde beyaz ve sarı renkte kireçtaşlarına ve çeşitli fosil örneklerine rastlanmıştır. Özellikle tabandan çıkan numunelerde Türkiye'nin diğer bölgelerinde olduğu gibi bölgenin Numulitik ve Eosen arazilerle temas halinde olduğu anlaşılmıştır. Aynı fosillerin ve kireç taşlarının Karaburun'da bulunduğu da raporda belirtiliyordu. Yani dolayısıyla geçmişte yaşanmış olan volkanik olaylar neticesinde, Karadeniz'in bir tatlı su havzası olduğu ve zamanla çökerek denizle birleştiği, dolayısıyla aynı özellikleri taşıyan Terkos gölünün sağlıklı bir tatlı su havzası olduğu belirtilmiştir. (AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur le Lac de Derkos de la Comission Nommée par la direction Médiale, 22 Aout 1874, s. 6). İmtiyazın verilmesinden yaklaşık bir hafta sonra La Turquie gazetesi, bu projeyi haber yaparak destek verdi. Burada ifade edildiğine göre derelerden gelip göle akan su, yaklaşık 100 milyon metreküptü. Kurak mevsimlerde bile gölün günlük su rezervi 50 milyon metreküpten aşağı değildi. Ayrıca suyun bol olduğu yıllarda göl 40 milyon metreküp su tutabilirdi. Bu da İstanbul'un dört yıllık ihtiyacına yetecek bir miktardı: Yurdakul, **a.g.e.**, s. 31.

⁵¹⁷ Yurdakul, **a.g.e.**, s. 35.

⁵¹⁸ BOA, **İ. DH**, nr. 847/68050.

⁵¹⁹ Ternau Bey, Société Generale Ottomane Bank, Banque de Constantinople, Komando ve Kumpanyası, Onihim ile Alberti ve Kumpanyası, Banque d'Escompte, Banque de Paris et des pay-bas, Efrosel ve Kumpanyası, Société General Pour Favoriser L'industrie Et Le Commerce Adlı Banka şeklinde sıralanabilir. Şirketin kuruluşunda Fransız sermayesi etkin bir rol oynamıştır: **Le Capitaliste**, 24 Haziran 1885, nr. 25, s. 390.

Dersaadet Su Şirketi, 1882 yılındaki yapılanmasında, beş Paris merkezli banka ile Paris Genel Su Şirketi'nin (La Compagnie Générale des Eaux de Paris) oluşturduğu bir konsorsiyumun himayesinde kurulmuştur. Şirketin Paris'teki merkezi 52, Rue d'Anjou-Saint-Honoré'da faaliyet gösteriyordu.⁵²⁰ Şirketin kurulmasını sağlayan bankalar arasında; Banque Franco-Egyptienne, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque D'escompte de Paris gibi sermayesi güçlü finans kurumları bulunmaktaydı.⁵²¹

Şirketin yönetim kurulu ise şu kişilerden oluşmaktaydı: Paris Yönetimi, Başkan, MM. R. Hottinguer, Victor Reille, Edgard Stern, Isaac Camondo, A. Pastel, Paul Boutant, Le compte d'Haussonville, Henry Blount; İstanbul yönetimi, Hasan Fehmi Paşa, Léonidas Zafiri, İsaac Fernandez, A. Gazay, Hesap komiserleri A. Gérard ve A. Langois, İşletme Müdürü M. L. Sellié bulunmaktaydı. Şirketin yönetim kurulunda yer almak için ise en az 75 hisseye sahip olmak gerekiyordu.⁵²²

Su dağıtım faaliyetine başlayan şirket, 1892 yılına gelindiğinde hali hazırda 8.322 abonesi bulunmaktaydı ve bunların 1.176'sı yeni aboneler olarak gösterilmekteydi.⁵²³ Şirket kurulduktan sonra, inşaat malzemelerinin daha kolay taşınabilmesi için Terkos ve Karaburun arasında bir ray hattı ve Karaburun'da bir set ve taş iskele inşası planlandı. Çünkü bu set ve iskele yapılmazsa suyun şehre getirilmesi 15 gün uzayacaktı. Şirketin Terkos 'ta yapacağı inşaat sırasında kullanacağı ağır makineler ve diğer malzemeler, ancak bu şekilde kolay taşınabilirdi. Hattın geçeceği alanda yapılması gereken istimlâk çalışması için ise; bir komisyonun kurulması ve hemen izin verilmesi gerektiği yapılan yazışmalarda hemen dile getirildi. İlgili kurumların yaptığı incelemelerden sonra, yapılacak hattın askerî açıdan da fayda

⁵²⁰ **Le Journal des Finances**, 17 Haziran 1882, nr. 24, s. 377.

⁵²¹ **Gil Blas**, 8 Mayıs 1883, nr. 1267, s. 3.

⁵²² Şirketin yönetim kurulu toplantılarına sadece 25 hisse ve üstüne sahip olanlar katılabilmekteydi. Toplantıya katılmak için 20 gün önceden katkı paylarını yatırıp, bunu Paris'teki ve İstanbul'daki merkezlere bildirmeleri gerekmekteydi. **Le Capitaliste**, 18 Nisan 1888, nr. 16, s. 246.

⁵²³ **Paris-Capital**, 29 Haziran 1892, nr. 26, s. 3.

6 Haziran 1893 tarihinde toplanan şirket genel kurulunda 1892'de mali değerlendirmesi yapıldı ve gelir gider hesabına göre hisse başına 3 franklık temettü dağıtılması kararlaştırıldı. Bu temettüler 20 Haziran 1893 yılından itibaren ödenecekti. Şirketin bu ödemelerden sonra kalan hesabı ise 10.840, 74 franktı. Yönetim Kuruluna ayrıca 2.000.000 franklık borçlanma yetkisi verilmişti. Bunun yanında Yönetim kuruluna Isaac Comando, J. Stern ve Léonidas Zafiri yeniden seçilmişlerdi. MM. Le Baron Victor Reille ve A. Gérard 1893 yılı mali hesaplarını düzenlemek için yönetime dahil olmuşlardı. **Paris-Capital**, 14 Haziran 1893, nr. 24, s. 4.

getireceği düşünülerek izin verildi. Dolayısıyla, Terkos ile Karaburun arasında yapılacak bir tramvay hattı ile Karaburun'da bir set ve iskele inşa etmek üzere Dersaadet Su Şirketi'ne ruhsatname verildi.⁵²⁴

Şirket, iskele ve tramvay hattından sonra, Karaburun'da bir kömür deposu yapmak istedi. Şirket müdürü Sellie'nin verdiği bilgilere göre, başlangıçta işletmelerinde İngiliz kömürü kullanılmıştı. Şirket, birkaç senedir İngiliz kömürü kullanmayıp Ereğli kömürünü tercih etmekteydi. Ancak bu kömürün Karaburun sahiline nakli sırasında kömürün önemli bir kısmı kumlara gömülmekteydi. Bu yüzden, yeniden İngiliz kömürünün kullanılmasına mecbur olmamak için kömür yatağı inşasına ruhsat verilmesi, Nâfia Nezâreti'ne müracaatla istenmişti. Gerekli yazışmalar yapıldıktan sonra, sahilden 50 metre mesafede, 200 metre uzunluğunda, 20 metre genişliğinde taştan harçsız bir kaldırım yapılmasına izin verildi. Rıhtım ve iskele gibi kömür deposu da güvenlik tartışmaları arasında tamamlandı. Şirket ihtiyaç duyduğu kömürü yaz aylarında Karaburun'dan Terkos'a taşımaya devam etti.⁵²⁵

1897 Türk-Yunan savaşı su şirketini de etkiledi. 1897 yılındaki genel kurul toplantısında bu dile getirildi. Buna ek olarak, bol yağışların siyasi sonuçların yanında şirketi gelirlere mahrum bıraktığı, kışlalara, okullara ücretsiz su verilmesi gibi sorunların şirketle hükümet arasında sorun olduğu belirtilmiştir. Şirketin 1897 yılı geliri 1.003.996 frank olarak hesaplanmıştı. Şirket, 1896 yılında 257 endüstriyel kuruma hizmet verilirken, 1898 yılında bu sayı 244 aboneye gerilemişti. Şirketin net kârı 1896 yılında 413,032 26 frank iken, 1897 yılında 429.165, 91 frank olmuştu. Hisse başına da 10 frank temettü dağıtılmıştır.⁵²⁶ Şirketin yıllara göre mali durumu şu şekilde gelişmiştir.

⁵²⁴ BOA, Y.A. RES, nr. 22/17.

⁵²⁵ BOA, Y. MTV, nr. 95/122.

⁵²⁶ **Cote de la Bourse et de la Banque**, 13 Haziran 1898. Yaşadığı sorunlara rağmen şirket istikrarlı işleyişini ve karlılığını sürdürmüştür. Nitekim 30 Mayıs 1906 tarihinde şirketin yönetim kurulu toplantısında, 1905 yılının hesapları onaylandı. Ve hisse başına 1905 yılından kalan 55 kuruşluk temettü ile beraber 60 kuruş daha temettü dağıtıldı. Toplamda 118 kuruş daha hisse başına ödeme yapıldı. (**Gil Blas**, 2 Haziran 1906, nr. 9725, s. 4). 1908 yılında işletmeden elde edilen gelir 1.318.085 55 frank iken 1909 yılında 1.331.190 72 franka yükselmişti. Hisselere dağıtılan para ise 1908 yılında 610.724 33 frank iken, 1909 yılında 650.749 40 frank olmuştu. Bunun yanında yönetim kurulu 40.000 frank rezerv olarak ayırmış, net kâr 610.749 40 frank olarak hesaplanmıştı. Hisse başına temettü olarak dağıtılan paranın yanında ayrıca 65 kuruşluk kâr payı dağıtılmıştı. 1909 yılında Şirket hissedarlarına 6.605 frank daha fazla temettü dağıtmıştı: **Le Capitaliste**, 4 Ağustos 1910, nr. 31, s. 518.

Tablo-3.1: Dersaadet Su Şirketinin Mali Durumu (1891-1909)

Yıl	Brüt Gelir (Frank)	Net Kâr (Frank)	Hisse başına kâr (Frank)
1891	760.040	334.904	8.00
1892	825.771	370.341	9.00
1893	909.619	409.282	10, 00
1894	1.089.310	472.667	11, 50
1895	1.051.285	482.349	11, 50
1896	1.060.642	444.623	10,50
1897	1.003.996	413.032	10, 00
1898	1.046.577	430.604	10, 45
1899	1.265.328	562.857	13, 18
1900	1.174.450	540.974	13,18
1901	1.153.821	535.944	13, 18
1902	1.193.187	535.725	13, 18
1903	1.177.746	537.024	13, 18
1904	1.216.630	537.611	13, 18
1905	1.336.261	573.981	13, 63
1906	1.447.683	619.576	14, 80
1907	1.290.657	606.898	14, 80
1908	1.318.190	610.724	14, 80
1909	1.331.190	610.749	14, 80

Kaynak: Pech, *Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie...*, c. III. s.177;

1912 yılında Balkan savaşları dolayısıyla Terkos Gölü'nden su taşıyan kemerler, şehrin suyunun kesilmesi amacıyla tahrip edilmişti ve bu durum şirketi büyük ölçüde zarara uğrattı.⁵²⁷ Bunun yanında, şirket ile hükümet arasında ihtilafa sebep olan konular vardı. İlki, bazı hastanelere, kışlalara, mekteplere ve askeri mekanlara gerekli suyun ücretsiz olarak verilmesiydi.⁵²⁸ İkincisi, şirketin su tesisleri

⁵²⁷ **Le Capitaliste**, 5 Aralık 1912, nr. 49, s. 847. Dersaadet Su Şirketi, Osmanlı kanunlarına tabi bir anonim şirketti. Fakat şirketin yönetimi genelde Fransız olduğu için şirketle ilgili işlere, Fransız konsolosluğu müdahil oluyordu. Hatta su şirketi ile aynı statüde bulunan Dersaadet Rıhtımları Şirketi ve bazı demiryolu şirketleri hakkında da Fransız Sefaretinin benzer himayeci teşebbüsleri vardı. Ancak hukuki olarak Fransız Sefareti'nin böyle bir himaye hakkı yoktu. (Yurdakul, **a.g.e.**, s. 104). Dersaadet Şirket Konsorsiyum'u 1907 yılından itibaren İstanbul'daki su işinden başka yurt dışında da şirketler kurup belli imtiyazlar aldı. Şirket, İtalya'da Venedik, Bergamo, Bergamo banliyöleri, Verona ve Porto'da şu işletme şirketleri kurmuştu. Ayrıca bu şirketlerden başka Lozan ve Napoli Su Şirketlerini de bünyesine katmayı planlamaktaydı: **Le Capitaliste**, 4 Ocak 1907, nr. 1, s. 14.

⁵²⁸ Terno Bey ve Hariciye Teşrifatçısı Kâmil Bey arasında şirketin kuruluşu ve görevleri ile ilgili bir mukavele imzalandı. Bu mukaveleye göre şirket, getireceği suyu Beyoğlu, Galata ve Haliç'in batı sahilleri ile Boğaziçi'nin Rumeli tarafında bulunan köylere ücreti mukabilinde dağıtacaktır. Bazı

için harcadığı paranın faizi çıkarıldıktan sonra kalan gelirinden İstanbul Belediyesi'ne %2,5 pay verilmesiydi. Üçüncüsü ise; şirketin fen ve muhasebe memurları dışındaki şirket müstahdemlerinin Osmanlı tebaasından olmaları ve kılık kıyafet yönetmeliğine göre, fes giymeleri hakkındaki hükümdü.⁵²⁹

Hükümetle Dersaadet Su Şirketi'nin anlaşamadıkları en önemli nokta askeri mekanlara verilecek su miktarı konusunda idi. Şirket, bu mekanlara ücretsiz vereceği suyun miktarının belli olması gerektiğini belirtti. Hükümet ise, imtiyaz mukavelesinin 4. maddesine dayanarak, “lüzumu miktar” ücretsiz su verilmesi gerektiğinde ısrar etmiştir. Mukavelenin askeri binalara verilecek sudan bahseden bu maddesi; kışlalar, askeri mektepler, karakollar ve askeri hastanelere “lazım olan su” tabiriyle ifade edilmiş olup, belirli bir miktar tayin edilebilmiştir. Suyun sınırlandırılması mümkün olmayan yangın muslukları ve su havuzları da askeri binalar kapsamındadır. Şirket, özellikle Yıldız'daki askeri binalara ve Harbiye Mektebine verdiği suları eksik vermeye veya tamamen kesmeye devam etmektedir. Bu nedenle askeri birimlerden devamlı şikâyetler gelmekte ve şirkete gerekli tebligatlar yapılmaktadır. Fakat şirket, eski sadrazamlardan Cevad Paşa'nın kendilerine söz verdiğini belirtmiş ve suyun miktarının belirtilmesi konusunda ısrar etmiştir. Nitekim, askeri mektebe verilen suyun miktarı başlangıçta verilen sudan çok az olup, her geçen gün azalarak çok az miktara indirilmiştir. Bu yüzden hükümet, mektebe verilen suyun miktarının eski seviyesine döndürülmesini talep etti. Ancak şirket, verilen suyun tüm ihtiyaçları karşılayacak miktarda olduğunu iddia etti. Ayrıca şirketin, “lüzumu miktar” su vermekle mükellef olduğu ve hadsiz miktarda su veremeyeceğini bildirdi.⁵³⁰ Şirket, her nefer için günlük 10, her hayvan için 40 litre su verilmesi konusunda ısrar etti. Şirket, öteden beri suyun israf edildiğini ve kötü kullanıldığını belirtti. Ayrıca mevcut borular ve su tevzi makinesinin yetersizliği gibi nedenlerle, vermek olduğu suyu kısma

mekânlara ise ücretsiz olarak “lüzumu miktar” su verilecekti. Bunlardan birincisi hastaneler, kışlalar ve nizamiye mektepleri, ikincisi de fakir-fukaraya mahsus yapılacak 12 adet çeşme idi. İstanbul Belediyesi'nin belirleyeceği uygun mevkilere, masrafları şirket tarafından karşılanmak üzere yapılacak bu çeşmelerin güneşin doğusundan batışına kadar su verilecekti. Ayrıca mahalle sakaları ve ücret mukabilinde testiyle su taşıyanlar da bu çeşmelerden ücretsiz olarak su alabileceklerdi. Üçüncüsü ise meydana gelecek yangınların söndürülmesi için gerektiği kadar suyun yangın tulumlarına yine ücretsiz olarak verilmesiydi: Yurdakul, **a.g.e.**, s. 33.

⁵²⁹ BOA, **Y.EE**, nr. 78/25.

⁵³⁰ Yurdakul, **a.g.e.**, s. 107.

yoluna gitti. Bu nedenle Bâbîâlî, gerekli suyun gerekli yerlere verilmesi hakkında şirkete tebligat yapılması ve şirketin buna muhalefet etmesi halinde mukaveleye göre gereğinin yapılmasını İstanbul Belediyesi'ne bildirdi.⁵³¹

Bu tebligatlara rağmen, suyun miktarı krizi şirket ile hükümet arasında devam etti. Özellikle yaz mevsiminde bu mekanlarda daha çok su sıkıntısı çekilmekteydi. Konu sonunda Meclis-i Vükela'da görüşüldü. Suyun miktarının mukaveleye göre "lüzumu miktar" olması, fakat askeri mekanlarında suyun boşa israf edilmemesi için denetlenmesine karar verildi. Ama bu konu şirket ile hükümet arasında yıllarca süren bir mesele oldu. Bir diğer önemli problem ise Dersaadet Su Şirketi ile yapılan mukaveleye göre, şirketin yıllık toplam gelirinden proje için harcanan paranın faizi çıkarıldıktan sonra kalan kısmının %2,5'i belediyeye verilmesi gerekmesine rağmen şirketin 25 yıldan bu yana bu adla para vermemesidir. Bu nedenle, şirketin hazinesinde toplanan birkaç bin liranın belediyeye verilmesi gerekmekteydi. %2,5 pay ise, %6 faiz verilebilecek derecede kâr etmesi halinde, belediyeye aktarılacaktı. Yapılan inceleme sonucunda, kalan kısmın %6 faize verilebilecek ölçüde olmadığı anlaşıldı. Dolayısıyla belediyeye herhangi bir ödeme yapılmadı. Şirket bu durumdan yararlanmış, kalan paranın %6 faize yatırılamayacağını bildiği için meblağı yüksek mukaveleye işletmiş ve gerekli olan %2,5 ödemeyi yapmaktan kurtulmuştur.⁵³²

Ayrıca, anlaşma mukavelesinde farklı değerlere sahip para birimlerinin söz konusu edilmesi ve ödemelerde de farklı para birimleriyle ödeme yapılması yüzünden kur farkından doğan bir anlaşmazlık söz konusu oldu. Aynı şekilde, suyun metreküp veya kıyye olarak birim fiyatı arasında da benzer bir durum vardı. Şirket ise; kur farkını kendi lehine, halkın ve hükümetin aleyhine olacak şekilde yorumlamış ve haksız kazanç elde etmiştir.⁵³³

⁵³¹ 4 Kasım 1897/ 9 Recep 1305 tarihli tezkire: BOA, **Y.MTV**, nr.170/59.

⁵³² Yurdakul, **a.g.e.**, s. 123.

⁵³³ Dersaadet Su Şirketi'nin Cumhuriyet döneminde millileştirilmesine karar verildi. İmtiyazlı Şirketler tarafından sorumlulukların çok fazla yerine getirilmemesi ve halkın su şirketi ile ilgili olan problemleri millileştirme konusunda başlıca etkenler oldu. Ayrıca şirketin su dağıtım konusunda sürekli olarak devletle karşı karşıya gelmesi, arazi istimlakleri, su yollarının kullanımı gibi problemlerde şirketin millileştirilmesine giden yolu hızlandırdı. Su Şirketi 20 Mayıs 1933 tarihli 2198 sayılı kanunla millileştirildi. Bu satın alım sonucunda İstanbul Belediyesi imtiyaz süresi dolana kadar şirkete heryıl 1.300.183 frank ödeme yapacaktı: Yurdakul, **a.g.e.**, s.125.

Görüldüğü gibi, İmparatorluğun en önemli şehrinde su getirme ve dağıtma imtiyazı alan şirket, ilerleyen dönemde imtiyaz şartlarına çok uymamış, özellikle askeri kışlalara ve okullara su verme konusunda isteksiz kalmıştır. Bunun yanında devamlı büyüyen şehirde abone sayısı sürekli artmış, fakat şirketin belediyeye vereceği pay sembolik bir pay olarak kalmıştır.

3.1.2. Beyrut Su Şirketi (Le Compagnié des Eaux de Beyrouth)

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Beyrut'ta artan nüfus ve gelişen ticaret, su sıkıntısı yaşanmasına sebep olmuştur. 1860 sonrasında yurtdışından uzmanlar getirilip yakın bölgelerden su getirmek amacıyla keşif çalışmaları yapılmıştır. Keşifler sonucunda, 3 Ağustos 1870 tarihinde Beyrut'a su temini için Osmanlı vatandaşı Selim Faris Efendi'ye 40 yıllığına imtiyaz verilmiştir.⁵³⁴

Beyrut suyu için Londra'da, İngiliz sermayesinin himayesinde, 28 Nisan 1873'te The Beyrouth Waterworks Company Limited Şirketi kuruldu. Fransız Mühendis Tevini, şirkette işletme mühendisi olarak görev yapmıştı. Şirketin imtiyaz süresi 1910 yılına kadar sürecekti. Daha sonra, Selim Faris Efendi ile yapılan yeni bir mukavele ile şirketin imtiyaz süresi 1950 yılına kadar uzatıldı.⁵³⁵

Yapılan imtiyaz mukavelesinde şu önemli maddeler yer almaktaydı: Beyrut şehrine su getirmek için kâr ve zararı kendisine ait olmak üzere, Fransız Devleti vatandaşı Mühendis Tevini'ye imtiyaz verilmiştir. Su, Nehrül-Kelbin Akdeniz'e döküldüğü bölgeden alınacak, arıtıldıktan sonra su fabrikasından şehre pompalanacaktır. Senelik 60.000 frank karşılığında yirmi dört saatte üç yüz elli bin litre suyun gönderilmesine karşılık, su dağıtımını gerçekleştirilecekti. Ayrıca belediyenin istediği 5 bölgeye çeşme yapılacak, bunlara 250.000 litre su pompalanacak, yine 17 cami, 21 kilise, manastır, kışla, nizamiye, hastahaneler, hükümet binası vb. gibi mekânlara ortalama yüz bin litre su pompalanacaktı. Şahıslardan su isteyen olursa, onlara da su satılacaktı. Her türlü masraf ve tamirler

⁵³⁴ Kürşat Çelik, *Osmanlı Hakimiyetinde Beyrut (1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Elâzığ, 2010, s. 248.

⁵³⁵ Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...*, c. III, 1906, s. 179.

imtiyaz sahibine ait olacaktı. Yeni açılacak sokaklara ve ana hatlara suyu şirket çekecek, boru masrafları aboneye ait olacaktı. Şehirde belirli yerlere depolar inşa edilecekti. Su aboneleri suyu istedikleri şekilde kullanma hakkına sahipti. Şirketin imtiyaz süresi bittikten sonra, tüm alet ve edevatı ile birlikte belediyeye devredilecekti. Su alınacak mahalden şirketçe kullanılan arazi devletin ise; imtiyaz sahibi herhangi bir ödeme yapmayacak, şahsa ait ise, imtiyaz sahibi burayı satın alacaktı.

İmtiyaz sahibi bu işi yapmak için, Osmanlı Anonim Şirketi kuracaktı. Bu şirket te, hükümet onayından sonra yürürlüğü girecekti. Su şirketi Osmanlı kanunlarına tabi olacak, merkezi Beyrut olacaktı. Şirket ile ilgili her türlü dava Osmanlı mahkemelerinde görülecekti. Kefalet akçesi olarak 125.000 frank alınacaktı.⁵³⁶

1897 yılında şirket ile hükümet arasında imzalanan yeni mukavele ile şirkete belediye tarafından ödenen telif hakkı ve suyun satış fiyatı düşürülmüştür. Yeni yapılan sözleşme uyarınca telif hakkı, yıllık 60.000 frank'tan 1910 yılına kadar 30.000 franka düşürülerek 1910 yılından itibaren 15.000 frank ödenmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca şirketin net kârından belediyenin de pay alması uygun bulunmuştur.⁵³⁷ Şirket, bu aşamadan sonra merkezi Londra'ya taşınmış ve bünyesinde İngilizleri çalıştırmaya başlamıştır. Bu sırada şirketin sermayesi 500.000 İngiliz lirası olup her biri 20 İngiliz lirası olan 125.000 hissesi vardı.⁵³⁸

Nihayet şirket 1909 yılında Fransız grubu tarafından satın alınmıştır. Şirketin Fransız sermayedarları Crédit Lyonnais ve Banque de Financement de Crédit International (BFICI) idi. Yeni şirketin yönetim kurulu; İsaac Fernandez, Nasry Misk, J. Menasché, André Gautheron, Elias Sabbag, Max Peter, G. De Breteuil ve Ch. Pattin; Hesap Meurları MM. A. Loir ve A. Le Magaarou'dan oluşmaktaydı.⁵³⁹

⁵³⁶ **Salname-i Vilayet-i Beyrut**, 1311 H. (1893-1984 M.), c. 262.

⁵³⁷ Pech, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c. III, s. 179.

⁵³⁸ **Mukavelât Mecmuası** 8655, c.1, Dersaadet, 1310, s. 569-590. Beyrut Su Şirketinin yönetim kurulu MM. E. Easton, A. Morris, W.T. Western, A.C.B. Douglas'tan (sekreter) oluşmaktaydı. 1909 yılında Paris Osmanlı Ticaret Odası Başkanı, Beyrut Gaz ve Su Şirketi yönetim kurulu üyesi İbrahim Sabbag 36 yaşında öldü. Böylece su şirketinin hisselerini, Fransız grubu almak için harekete geçti: **Le Journal des débats**, 26 Ocak 1909, nr. 25, s. 4.

⁵³⁹ Şirket 1898 yılındaki eski tahvilleri yeni tahvillerle değiştirmiştir. Yeni tahvil değişiminde yeni tahvillerin %50'sine %4'lük faiz, bonoların faizleri ise %5'e çıkarmıştır. Gecikme faizleri için ise bonoların değerleri üzerinden %35 gecikme faizi ödenmesi konusunda anlaşılmıştır. Bunun yanında 250.000 franklık hisse tamamen serbest bırakılmıştır. Herbiri 20 frank değerinde 150.000 hissenin

Şirketin başına 1911 yılında geçen Elias Sabbag, Gaz Şirketi'ni Belçikalı Haarth Şirketi'ne devredince, Fransız adaleti usulsüz devretmeden dolayı kendisi hakkında yakalama kararı çıkardı. Bu aşamada şirketin işleri bozulmaya başladı ve şirketin hisseleri Paris Borsası'nda satışa çıkarılmadı. Ayrıca, geçmiş tahvil ödemeleri 11 ile 19 numaralı kuponlar, 11 franklık döviz kuru üzerinden sabit fiyattan ödenmiştir.⁵⁴⁰ Daha sonra, Birinci Dünya Savaşı nedeniyle şirkete Osmanlı Devleti tarafından el konulmuştur.

Görüldüğü gibi Fransız sermayesi kendi doğal yayılma alanı olarak gördüğü Beyrut Vilayeti'nde su şirketi işletmesini üstlenmiştir. Daha önce İngilizlerin 1875 yılında kurmuş olduğu işletme 1909 yılında Fransız sermayedarların eline geçmiş, Credit Lyonnais Bankası'nın ağırlıkta olduğu bir sermaye grubu tarafından işletilmiştir. Osmanlı Devleti'nin son dönemine rastlayan bu teşebbüs, doğal olarak devletin daha temkinli bir şartname ile ihale edilmiştir. Bu durumda devlet vermiş olduğu garanti parayı yani telif hakkını düşürmüş, ayrıca şirketin sattığı suyun satış fiyatı kademeli olarak düşürülmüştü. Bu durumda devletin, son bir refleks ile şirketin haksız kazanç sağlamasını önlediği söylenebilir. Zira daha önce İngilizlerin işlettiği işletmeye verilen telif hakkı Beyrut Belediyesi'ne ağır gelmiştir. Bu durumda, Fransızların kâr sağlamaktan daha çok bölgeyi kontrol etme emellerinin şirketi satın almalarına sebep olduğu söylenebilir. Ayrıca şirketin Belçikalı sermayedarla yaşadığı zorluklar, şirketi mali açıdan zor durumda bırakmıştır.

Bu su şirketlerinin yanında, 1888'de Fransızların ortak olduğu bir su şirketi olan Kadıköy ve Üsküdar Su Şirketi Anadolu yakasında kurulmuştu. Kandilli'den Erenköy'e kadar olan bölgede su dağıtan şirkete itilaf devletleri işgali sırasında

ödemesi yapılmıştır. Bu durumda 91.050 hissenin ödemesi %4 faizle 1948 yılına kadar yapılacaktır. 98.028 hissenin ise faizi %5 olacaktır. Şirketin yıllık yapmış olduğu fazla kâr, faiz ödemesinden sonra tahvil sahiplerine dağıtılacaktır: Pech, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie**, c.V, s. 209.

⁵⁴⁰ **Le Journal des Finances**, 2 Nisan 1920, nr. 14, s. 7. Yine Beyrut Su Şirketi'nin 20 ve 21 numaralı kuponların ödeneceğini açıklamıştır. Ayrıca bu kupon ödemelerine 1919 haziran ve aralık aylarında tahakkuk eden %5 faiz ödemesi kararlaştırılmıştı. Bu kuponların ödenmesi Crédit Lyonnais Bankası tarafından yapılacaktır. 1928 yılında Yönetim Kurulu Başkanı Elia Sabbag ölmüştür. Aynı yıl Lübnan Cumhuriyeti Beyrut Su Dairesi Şirketine mali yükümlüklerini yerine getirmedeği için çalışma izni vermemiştir ve şirket bir süre sonra kendini fes etmek zorunda kalmıştır: **Le journal des débats**, 20 Şubat 1928, nr. 50, s. 2.

hükümetin Fransız, İngiliz ve Belçikalı sermayedarlardan şirketin oluştuğunu belirtmesine rağmen Alman sermayesi olduğu gerekçe gösterilerek el konuldu.⁵⁴¹

3.2. Osmanlı'da Fransız Sermayeli Havagazı Şirketleri

Fransız sermayesinin Osmanlı devletinde aydınlatma konusunda birçok girişimi olmuştur. Öncelikle, havagazı aydınlatmasında ve gazhanelerin inşa edilmesinde Fransız müteşebbişlerin yapmış olduğu girişimler, ilerleyen dönemde Eelektrikle aydınlatma girişimlerinde de Fransızların etkin olmasını sağlamıştır.

3.2.1. İstanbul Havagazı Şirketi (Société du Gaz de Constantinople)

Avrupa'da teknolojik gelişmelerle paralel olarak Sultan Abdülmecid döneminde 1853 yılında inşa edilen Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması için havagazı kullanılması kararı alınmıştı. Bu amaçla, Hazîne-i Hâssa tarafından has ahır binalarının yanına bir gaz fabrikası inşa edilmişti. Gazhane öncelikle sarayın ışıklandırılması için kullanılırken, artan talep üzerine Cadde-i Kebir başta olmak üzere Beyoğlu ve Galata'nın diğer sokaklarının aydınlatılması için kullanılmıştır. İlerleyen dönemde ise Tophane-i Âmire Caddesi, Talimhane, Ortaköy, Pangaltı, Beşiktaş Karakolu civarı, Yıldız Sarayı, Hamidiye Etfal Hastanesi gibi yerler de aydınlatılmaya başlamıştır. Artan taleple paralel olarak 1880 yılında Yedikule Gazhanesi⁵⁴² inşa edilerek; Suriçi, Eyüp ve Bakırköy ve Yesilköy'ün aydınlatılması sağlandı.⁵⁴³

⁵⁴¹ Akyıldız, **Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri**, s. 116.

⁵⁴² Yedikule Gazhanesi Fransızlar tarafından 52.000 metrekare alana inşa edilen bir gazhane idi ve 1880'lerden itibaren Şehremini Emaneti tarafından inşa edilen Gazhane 19 Eylül 1887'de 40 yıl süre ile Hasan Tahsin adında bir tüccara devredildi. Hasan Tahsin 1888 yılında imtiyazı "İstanbul Şehri Tenvir Şirketi"ne devretti. İşletme ilerleyen dönemde tüketimin artması ve teknolojik yetersizliklerden dolayı 1914 yılında 50 yıl süreyle Fransızlara verildi. M. Rıfat Akbulut-Cem Sorguç, "Gazhaneler", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c.3., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Yayına hazırlayan Semavi Eyice, İlhan Tekeli, İstanbul, 1994, s. 377.

⁵⁴³ Vahdettin Engin, Ufuk Gülsoy, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul'da Elektrik**, Yeditepe Yayınevi, İETT Yayınları Dizisi, İstanbul 2016, s.10. Anadolu Yakasında gaz ile aydınlatma ise 1865 yılında Kuzguncukta Beylerbeyi Sarayı'nın aydınlatılması için kurulan gazhane ile başlamıştı. 1891

Gaz ile aydınlatma, yabancı müteşebbislerin dikkatinden kaçmamış, Fransız tebaasından Tabip Niko 50 senelik bir imtiyaz talebinde bulunmuştur. Fakat o dönemde, gazhanenin verimli olduğu düşünülerek, bu talep reddedilmiş ve gazhane işletmesi belediyeye devredilmiştir. 11 Nisan 1874 tarihinde irade ile her yerde şehremânetlerine muhavvel olan gazhane idaresinin devrinin daha uygun olacağı ve Hazine İdaresi'nin, bu gazhane idaresine çok masraf ettiği için şehremanetinde daha iyi bir gazhane idaresi kurulmasının gerektiği belirtilmiş ve Dolmabahçe Gazhane'si şehremanetine devredilmiştir.⁵⁴⁴

Bu dönemde Gazhane, belediye tarafından modernleştirilerek üretim artırılmıştır. 16 yıl geçtikten sonra, belediye 1889 yılında gaz idaresini Tophane-i Âmire' ye devretmiştir.⁵⁴⁵ Bu tarihte, özellikle Dolmabahçe ve Yıldız yolundaki gaz fenerlerinin elektrik fenerlerine dönüştürülmesi düşünülüyordu. Bu durumda Gaz İdaresinin Tophane-i Âmire'ye devredilmesinin 30 Nisan 1889 yılında irade ile belirtiliyordu.⁵⁴⁶

1892 yılında gazhanenin bakımlarının yapılması için Avrupa'ya sipariş verilmiş, bakım masrafları için 800.000 franklık bir harcamaya ihtiyaç olduğu dönemin gazetelerine yansımıştır. Gazhanenin bakım yetkisine sahip olan Tophane-i Âmire Avrupa'ya malzeme siparişi vermişti.⁵⁴⁷ Fakat gaz fiyatlarının yükselmesi ve Tophane-i Âmire'nin sattığı gazın parasını tahsil etmekte zorlanması üzerine, yönetim 1909 yılında tekrar belediyeye devredilmiştir. Daha sonraki dönemde, gaz idaresi özelleştirilerek, 12 Şubat 1914 günü 50 sene süreyle Parisli Banker Octav Bezanson

yılında ise Hasanpaşa Gazhanesi kurularak Kadıköy ve diğer tarafların aydınlatılması sağlandı. İmtiyaz 1 Ağustos 1891 yılında Parisli bir sanayici olan Charles Georges'a verildi. 1892 yılında hizmete giren Kadıköy Gazhanesi işletme sözleşmesi 1924 yılında 50 yıllığına yenilendi. Daha sonra şirket işletme imtiyazlarını 21 Nisan 1931'de İstanbul Elektrik Şirketine sattı. Ancak İstanbul Elektrik Şirketi'nin millileştirilmesinden sonra faaliyetlerine 1944 yılına kadar devam etti. Daha sonra 1945 yılında İstanbul Belediyesi Tramvay ve Tünel İdaresine bağlandı: Akbulut, Sorguç, a.g.m., s.378.

⁵⁴⁴ BOA, İ. DH, nr.37/ 47530.

⁵⁴⁵ Vahit Taha Kurutlu, **19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'da Aydınlatma Aracı Olarak Havagazi**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013, s. 44-50

⁵⁴⁶ BOA, İ. DH, nr.82218.

⁵⁴⁷ **Journal de Levant**, 31 Ekim 1892, s.26.

ve Mühendis Louis Boer'in kurucuları olduğu Beyoğlu-Yeniköy Türk Anonim Gaz Şirketine devredilmiştir.⁵⁴⁸

Yapılan mukavele gereği imtiyaz sahibi Dolmabahçe Gazhanesi'nde bulunan mevcut tesisat, alet ve edevat için 42.435 lira Şehremâneti veznesine yatıracaktır. (3.Madde). Ayrıca imtiyaz sahibi, ihale tarihinden itibaren bir defaya mâhsus olmak üzere Şehremâneti'ne prim olarak; 120.000 Osmanlı altını teslim edecektir. (5.Madde). Şirket, Gazhane'nin işletilmesi için gerekli projeyi 3 ay içerisinde sunmak zorunda, proje kabul edildikten sonra 24 ay içerisinde ise çalışmalarını tamamlamış olmak zorundadır.⁵⁴⁹

Buna göre, gazhane aydınlatma ve ısınma amacıyla, günlük 25.000 m³ havagazı üretecek ve ihtiyaç duyulduğunda kapasitesini genişletebilecektir. Havagazı dağıtımını en kalabalık nüfuslu mahallelerden başlayarak, yüz hanelik küçük nüfuslu mahallelere kadar uzanacaktır. Döşenecek olan havagazı boruları, mahallelere 40 metreden uzak olamayacaktır. Yapılacak olan inşaatın tüm plan ve haritaları şehremanetine teslim edildikten sonra inşaat başlayabilecektir.⁵⁵⁰ Bu aşamadan sonra artan talepler ve kullanım olanaklarının genişlemesi sayesinde elektrikle aydınlatma dönemi başlamıştır. Elektrikle aydınlatma konusunda ilk girişim, 1878 yılında Paris Umumi Elektrik Şirketi (Société Générale d'Electricité de Paris) adına Charles Toucas tarafından 1 Aralık 1878 tarihinde yapılmıştır. Toucas, Şehremaneti'ne yapmış olduğu başvuruda; şirketin elektrikle ilgili deneyler yapacağını, bu amaçla iki tane mühendis görevlendireceklerini ve İstanbul'da elektrikle ilgili bilgi sahibi olanların önünde elektrik deneyi yapılacağını belirtmiştir. Deneyin olumlu sonuçlarının görülmesiyle şirket, 5 yıllık bir çalışma sonucunda elektrik fabrikası kurmayı taahhüt etmiştir. Ayrıca Toucas, bu deneylerin başarılı olması ve aydınlatmanın verimli olması durumunda, eğer Osmanlı Devleti şirkete imtiyaz verirse; bu imtiyazın 50 yıl olmasını ve başka hiçbir şirkete benzer bir imtiyaz verilmemesini istemiştir. Şehremaneti bu imtiyaz başvurusunun kendisini aşacağını düşünerek, konuyu Şura-yı Devlet'e taşıdı

⁵⁴⁸ Kurutlu, **a.g.t.**, s. 52.

⁵⁴⁹ İmtiyaz şartlarının tamamı için ayrıca bkz. BOA, **ŞD.**, nr.44/34.

⁵⁵⁰ Kurutlu, **a.g.t.**, s.73.

ve Charles Toucas ile 1879 yılında ayrıntılı görüşmeler yapıldı. İlk etapta öneriler kabul edilip anlaşma sağlandıysa da ilerleyen dönemde bu girişim sonuçsuz kaldı.⁵⁵¹

Bu aşamadan sonra, Osmanlı Devleti'nde elektrik kullanımı ile ilgili bir zihin yapısı oluşmuştu. Bu amaçla Osmanlı Devleti, 1881 yılında Paris'teki elektrik kongresi başta olmak üzere elektrik alanında birçok yeniliği takip ediyordu. Bu amaçla Avrupa'ya öğrenciler gönderilip eğitim almaları sağlandı.⁵⁵² Fakat bu dönemde elektrikle ilgili çok gelişme sağlanamamış, elektrik bireysel kullanım dışında fazla yaygınlaştırılamamıştı. Elektriğin Osmanlı Devleti'nde yaygınlaşması ise; 20. yüzyılın başlarında gerçekleşmiştir.

1907 yılında ise, Tramvay Şirketi'nin atlı arabalarını elektrikli vagonlarla değiştirmesi gündeme gelince; elektikli aydınlatma imtiyazından kendisinin öncelikli konumda olduğunu vurgulamıştır. Özellikle Tramvay Şirketi Şirket Müdürü Perdikaris Galata, Beyoğlu, Nişantaşı, Beşiktaş, Yenimahalle ve Ortaköy tarafını elektrikle aydınlatmak amacıyla imtiyaz istemiştir. Ayrıca tramvaylar, elektrikle aydınlatmaya çevrildiğinde bin kilowattlık bir elektrik fabrikası kurmayı taahhüt etmiştir. Fakat bu teşebbüs de Osmanlı Devleti'nin yararına bulunmamıştır. Daha sonra bu aşamada İstanbul Havagazı şirketi devreye girerek, Tramvay Şirketi'nden daha iyi koşullarda bir imtiyaz sözleşmesi ileri sürdü ve imtiyazın 99 yıl olması için başvurdu. Fakat bu durum da elektrik idaresinin çok uzun süre bir şirketin denetiminde bırakılmak istenmediğinden reddedildi. 1908 yılında ise, bir Fransız Elektrik Şirketi'ne imtiyaz verilmesi gündeme geldi. Elektrik Şirketi adına Gastoine de Lamat ile yapılan görüşmede 22 Haziran 1908 tarihinde mütabakata varıldı. Buna göre şirket Suriçi, Beyoğlu, Galata taraflarının aydınlatması ve tramvaylar için gereken cereyanın verilmesi için Tophane-i Âmire'nin göstereceği bir yerde bir elektrik fabrikası inşa edecekti. Gelirin %75'i sermayenin geri ödenmesi için kullanılacak, %15'i Tophane-i Âmire'ye verilecek, %10'una da kazanç olarak şirkete verilecekti. Şirketin harcadığı sermayenin geri ödenmesi gerçekleştiğinden sonra, tüm alet ve edavatlarla fabrika ve

⁵⁵¹ Engin, Gülsoy, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul'da Elektrik**, s. 20.

⁵⁵² **A.g.e.**, s. 22.

şehirdeki bütün tesisat devlete geçecekti. Fakat bu anlaşma da siyasi sebeplerle harekete geçirilememiştir.⁵⁵³

İkinci Meşrutiyetin ilanından sonra ise elektrikle aydınlatma imtiyazı için çalışmalar hız kazandı. Nâfia Nezâreti 1910 Şubat ayında elektrikle aydınlatma ve tramvay arabalarına elektrik sağlanması için ihale açılacağını bildirdi.⁵⁵⁴ İhale için uluslararası bir rekabet yaşandı. İhale'ye Fransızların ağırlıkta olduğu grup ve konsorsiyumlar katılmıştı. İhaleye katılan firmalar sırasıyla;

1. MM. Schneider ve Compagnie Creusot, ortakları Crédit Mobilier de France, La Société des Grands Travaux de Marseille, La Société Industrielle des téléphones

2. MM. Fouquiau ve Wargant bazı Fransız firmaları ortaklığı ile

3. La Compagnie Française d'Éclairage électrique

4. Amerikalı Westinghouse

5. “Union Ottomane”

6. Bir İsviçre Sendikası

7. Macar Ganz Şirketi

8. MM. Giros ve Loucher de Paris tarafından temsil edilen Fransa-İsviçre ortak grubu bulunmaktaydı. Yapılan görüşmeler sonucunda, daha iyi teklif veren şirketin Ganz şirketi olduğu belirtilmiş ve ihale söz konusu şirkete verilmiştir.⁵⁵⁵

Bu aşamada Ganz şirketi elektrik fabrikası için çalışmalara başladı ve başlangıçta kurulacak fabrikanın 3000 kw gücünde olması öngörülükten enerji kapasitesini 13400 kw'a çıkartmıştır. Fakat o dönemde gaz şirketinin İstanbul'u aydınlatma imtiyazı devam ettiği için elektrikle aydınlatma tam olara muhite verilememiştir. Ganz Anonim Şirketi bir sene sonra “Banque Generale de Credit

⁵⁵³ Şirket adı geçen mahallere elektrik şebekesi kuracak Rumelikavağı'na kadar kablolar döşeyecekti. Bunun için öngörülen maliyet 3.785.000 franktı. Bunun %7 faiziyle beraber hükümetçe itfa edilmesine kadar şirket, işletmeyi Tophane-i Amire ile birlikte yapmayı teklif ediyordu. Şirket işletmeden elde edilecek net gelirin %75'ini şirket hesabına düşecek geri kalan %25 si ise ödemelere karşılık şirket tarafından elde tutulacaktı. Engin, Gülsoy, **a.g.e.**, s. 51.

⁵⁵⁴ BOA, **MV**, nr.140/11.

⁵⁵⁵ Engin, Gülsoy, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul'da Elektrik**, s.58.

Hungarie ve Banque de Bruxelles” ile beraber *Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi* adında bir şirket kurmuştur. İlerleyen dönemde bu şirketlerin öncülüğünde bitirilen Silaharağa Elektrik Santrali 1913 yılında tamamlanmış, ilk elektrik 11 Şubat 1914’te Dolmabahçe Sarayı ve tramvay hatlarının elektrik enerjisi için kullanılmıştır.⁵⁵⁶

Görüldüğü gibi Fransız şirketleri İstanbul’un aydınlatılması için öncelikle havagazı imtiyazları için başvurmuşlar, birçok Gazhane’nin yapımında etkin rol üstlenmişlerdir. Kurulan Gazhaneler Tophane-i Âmire İdaresi’ne bağlı oldukları için, işletme devlete bağlı bir şekilde gerçekleşmiştir. İlerleyen dönemde elektrikli aydınlatma ve elektrikli tramvay yatırımlarının gerçekleştirilmesinde Fransızların sermayesi ilgilenmiş, bu amaçla birçok Fransız şirketi de İstanbul’un aydınlatılması için rekabete girişmiştir. Özellikle, Havagazı Şirketi ve Tramvay Şirketi’nin bu aşamada imtiyazı devam ettirme gayretinde olmuşlarsa da 1910’dan sonra MM. Schneider ve Compagnie Creusot, ortakları Crédit Mobilier de France, La Société des Grands Travaux de Marseille, La Société Industrielle des téléphones ve La Compagnie Français d’Eclairage électrique gibi şirketler İstanbul’un aydınlatılmasıyla önemli derecede ilgilenmişlerdir. Fakat Osmanlı Devleti, bu aşamada Avusturya Ganz Şirketi’ni seçmiş ve elektrik imtiyazında Fransız üstünlüğünü dengelemek istemiştir

3.2.2. Beyrut Havagazı Şirketi (Le Compagnié du Gaz de Beyrouth)

Osmanlı Bankası, Beyrut’un havagazı ile aydınlatılması konusuyla uzun süre yakından ilgilendi. Banka, şirketin 1887 yılında kuruluşunda etkin bir rol üstlenmiştir. 1894’de şirketin kurulması için sermaye desteği vermişti ve sermayenin dörtte üçü Osmanlı Bankası’nın elinde olmuştur. Fakat 1895 yılına gelindiğinde şirketin geleceğine yönelik bir çözüm bulunamamış ve şirket beklenen başarıyı gösterememesi nedeniyle Osmanlı Bankası şirkete yatırdığı sermaye yüzünden zor

⁵⁵⁶ Serhat, Küçük, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Teknolojik Değişim ve Dönüşüm: Elektrik Örneği*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara, 2010, s. 77-80.

duruma düşmüştür.⁵⁵⁷ Nihayetinde Osmanlı Bankası tarafından görevlendirilen MM. Demanchy ve Seilliére tarafından oluşturulan heyet Beyrut Gaz İşletmesini almak için harekete geçmiştir.⁵⁵⁸

Beyrut şehrinin havagazı ile aydınlatılması asayiş için elzem görülüyordu. Yapılan araştırmalar sonucunda, Fransız vatandaşı Aleksander Jerardin'e imtiyaz verilmiştir. 1885 yılında imzalanan mukavelenin şartları arasında şu hususlar vardı: Maden kömüründen gaz çıkarmak için Fransa vatandaşı Aleksander Jerardin'e imtiyaz verildiği, imtiyaz süresinin 40 sene olduğu ve 3 ay içerisinde keşif haritası tamamlanacak ve Nâfia Nezâreti'ne teslim edileceği vurgulanmıştı. İşletme 18 ay içerisinde tamamlanacak, doğacak kâr ve zarar işletme sahibine ait olacaktı. İşletme Beyrut Belediyesi'nin uygun gördüğü yerde yapılacak ve boru döşemeleri buna göre döşenecekti. Şirket, her ay Nâfia Nezâreti müfettişleri tarafından teftiş edilecek, bunun ücreti olarak devlete yıllık 240 lira ücret şirket tarafından ödenecekti.⁵⁵⁹ Gazhanenin kurulması için gerekli alet ve edevat, taş kömürü ve kereste için herhangi bir vergi alınmayacaktı. İmtiyaz sahibi, 1 sene içerisinde bir Osmanlı anonim şirketi kurmak ve 1.000 liralık kefalet akçesi yatırmak zorundaydı. Bu kefalet şirket faaliyetlere başlayınca geri iade edilecekti. Gazhanede çalışanlar Osmanlı Hükümeti'nin uygun gördüğü şekilde kıyafetler giyeceklerdi ve Şirket ile ihtilaflardan doğan her türlü davalar Osmanlı mahkemelerinde görülecekti.⁵⁶⁰

Şirket, 29 Aralık 1885 tarihinde imzalanan mukavele gereği Ocak 1887 yılında resmen kurulmuş oldu. Şirket, kenti ve kamu binalarının aydınlatılması için bir tesis inşa etmeyi ve doğalgaz boru hattı sayesinde dağıtmayı taahhüt ediyordu. Şirket için oluşturulan sermaye, 1889 yılında 800.000 franktı ve hisse senetleri 500 franklık 16.000 hisseye bölünmüştü. Hisselerin hemen hemen %80'i Fransız sermayedarlar tarafından geri kalan hisseler ise, Beyrut'taki tüccar kesim tarafından satın alınmıştı. Hisselerin %35'lik kısmı yani 5750 tanesi ise Osmanlı Bankası tarafından satın alınmıştı. Ayrıca şirketin yönetim kurulundaki 7 kişiden 3'ü Osmanlı Bankası'nı

⁵⁵⁷ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s. 189.

⁵⁵⁸ *Le Capitalite*, 2 Mart 1887, nr. 9, s. 131.

⁵⁵⁹ BOA, A.DVN.MKL, nr.38/12.

⁵⁶⁰ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1311 H. (1893-1894 M.), s. 269.

temsil etmekteydi. Şirketin yönetim kurulunda; Başkan Charles Goguel, Başkan yardımcısı Théodore Berger, D. Steward; Gaz işletmecileri Emile Coze, Samson Jordan ve Beyrutlu banker Musa Firej bulunmaktaydı⁵⁶¹. Şirketin ana merkezi Paris idi (5, avenue de Opera, Banque Sabbag.⁵⁶²

Şirket ürettiği gazın metre küpünü 0,048 franktan satacaktı. Bunun yanında cami, kilise, hastane, okullar, kışla gibi her türlü devlet kurumu için metre küpü 0,028 franktan verecekti. Fakat bu metre küp fiyatı ile yapılan satış, şirketi ilerleyen zamanda zarara uğratmıştır. Çünkü şirketin, belediyeye her yıl ödeyeceği %2'lik hisse payı ve devlet dairelerine verdiği gaz fiyatı istenilen ölçüde kâr sağlamamış, şirket sözleşmenin yenilenmesini istemiştir. Şirketin talepleri arasında, belediyeye verilen hissenin %1'e düşürülmesi ve gümrükle getirilen mallar için vergi ödenmemesi vardı.⁵⁶³

İnşaat çalışmaları Şubat 1887 yılında Belçikalı bir üreticinin önderliğinde başlatıldı. 1888 yılının başında boruların kurulması tamamlandı ve ilk ızgaraların yanması mart ayında gerçekleşti. Fakat ilk etaptaki üretim oldukça düşük seviyede kaldı veya beklenen ilgiyi görmedi. Ayrıca şirketin yapmış olduğu bakım masrafları ek mali yük getiriyordu. 1895 yılında şirketin dalgalı borçları 700.000 frankı aşmaktaydı. Bunun yanında tesisin inşaatı, boru hatları, bağlantılar, imtiyazın satın alma maliyetleri 1.000.000 franka ulaşmıştı. 1894 yılında şirketin yayınladığı rapora göre, ilk yıllardan itibaren fabrika ve aydınlatma ekipmanları için şirket önemli miktarda borçlanmaya gitmişti. Bunun yanında, günden güne ortaya çıkan bakım masrafları yüzünden borç artmış ve ek maliyetleri de beraberinde getirmiştir.⁵⁶⁴

Normalde şirketin yıllık beklediği gelir 345.000 ile 400.000 frank arasında öngörülmüştür. Fakat durum beklendiği gibi olmamıştır. 1895 yılında şirket en iyi durumdayken toplam gelir 106.738 frank olmuştur. Aynı yıl işletmenin birikmiş açıklarının toplamı 377.328 franka ulaşmıştır. Diğer yıllarla beraber hesaplandığında yıllık ortalama gelir, 47.166 frank olarak gerçekleşmiştir. Bunun yanında hisselere

⁵⁶¹ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s. 191.

⁵⁶² AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié E, Dossier 277, 25 Mart 1908.

⁵⁶³ BOA, *İ. İMT*, nr. 2/1314/Ş-12, 10 Ocak 1897.

⁵⁶⁴ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s. 192.

hiçbir temettü dağıtılmadığı gibi, Osmanlı Bankası'na olan borç 670.000 frank ve şirketin yöneticilerine olan borcu ise, 100.000 frank'tı. Bu durumun temel sebebi, müşterilerin azlığından dolayı şirketin yeterince kâr edememesiydi.

Sekiz yıllık çalışmadan sonra, şirket ancak %3'den daha az bir artışı temsil eden 632 kamu kurumu dahil olmak üzere 3443 brülör yakmıştır. Şirketin bireysel abonesinin sayısı 140.000 nüfuslu bir şehirde sadece 158 idi. Bu durumun temel sebebi, gaz ile aydınlatmanın petrol ile aydınlatmadan pahalı olmasıdır. Aslında Beyrut ahali gaz ile aydınlatmayı kolay benimseyememiştir. Bunda ahalinin alım gücünün zayıf olması, şirketi arzlar için avantajlı pazarlar yaratabilmesinin önüne geçmektedir. Havagazı için satın alınan kömürün kalitesiz ve yüksek fiyatlı olması da şirketi etkileyen bir diğer durumdur. Son olarak Beyrut Belediyesi ile şirket arasında baş gösteren sorunlar şirketi zor duruma sokmuştur. Örneğin, 1894 yılında şirketin çevreyi kirlettiği öne sürülerek, belediye tarafından yüklü miktarda para cezası kesilmiş ve şirket bu duruma itiraz edince de iş mahkemeye intikal etmiştir. Bununla beraber yerel ahali de şirketin çöplerinin yol açtığı kirlilik dolayısıyla birçok dava açmıştır. Bu davalar ve ödenen tazminatlar şirketi ekonomik olarak zor duruma sokmuştur. Daha sonra şirket, ekonomik darboğazdan çıkmak için Osmanlı Bankası'na katılmaya karar vermiştir.⁵⁶⁵

Daha sonraki dönemde elektrikli aydınlatma yaygınlaşmaya başladı. Şirket bu yenilikten yararlanmak amacıyla, Osmanlı Hükümeti'ne yeni bir imtiyaz anlaşması için başvurdu. Şirket adına bu imtiyazı Beyrutlu Selim Efendi başvuru yaptı. Yapılan incelemeler sonucunda, Beyrut'ta elektrikli tramvay yapımı, şehrin elektrik hatlarının çekilmesi de yapılan yeni sözleşmeye eklenmişti. Yapılan yeni sözleşmenin önemli maddeleri şunlardı: Beyrut şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyaz Beyrut Havagazı Şirketi'ne verildi. Beyrut şehrine düzenli elektrik verilebilmesi için 300 kilovat saatlik bir elektrik fabrikası kurulacaktı. İmtiyaz süresi 99 sene idi. Şirketin çıkardığı tahvillerden yüzde %12'si Hicaz Demiryoluna aktarılacaktı. Mukavele imzalandıktan sonraki 12 ay içerisinde şirket plan ve projesini, keşif raporlarını tamamlayıp Ticaret ve Nâfia Nezâretine teslim edecekti. Tesis yapımına izin çıktıktan sonra en geç iki sene

⁵⁶⁵ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié E, Dossier 277, 15 Şubat 1908.

içerisinde işletmeye açılacaktır. Tesis açılmadan önce Nezâret tarafından kontrol edilecek, bundan sonra işletmeye açılabilir.

Ticaret ve Nâfia Nezâreti tesis işletmeye açıldıktan sonra tesisi kontrol etmesi için bir komiser tayin edecek, bu görevliye senelik 60 Osmanlı lirası maaş verilecektir. Tesis işletmeye başlamadan önce, gümrükten geçirdikleri her alet ve edevat vergiden muaf olacaktır. Tesisteki bütün araç, gereç, buhar makineleri ve diğer malzemelerin bakımı onarımı şirkete aitti. Devlet kurumları ve devletin belirlediği mülkten elektrik hizmetini %20 indirimli alacaklardı. Şirket 1.000 lira kefalet akçesini Osmanlı Bankası'na veya devlet tahvili olarak yatıracaktı. Şirket işletmeye açılınca, bu kefalet kendisine iade edilecekti. Hükümet, şirketi satın almak isterse bu şirketin otuzuncu senesinden sonra mümkün olacaktır. İmtiyazın satın alınacağı tarihten önceki 15 senenin gelirleri hesaplanıp, bu meblağ şirkete ödenmek zorundaydı. İmtiyaz süresi dolduktan sonra işletme ve içinde bulunan her şey devlete intikal edecekti. Şirkette çalışan memur ve işçiler Osmanlı Hükümeti'nin uygun gördüğü kıyafetleri giyeceklerdi. İnşaat esnasında çıkan tarihi eserler ise devlete iade edilecekti. Sözleşme müddetince Osmanlı Devleti ile şirket arasında bir ihtilaf çıkarsa; durum Şura-yı Devlet'te ve her türlü ihtilaf davaları Osmanlı mahkemelerinde görüşülecekti.⁵⁶⁶ Bunlarla beraber, şirket elektrik imtiyazı için tahvil çıkarmak amacıyla başvuruda bulundu ve gerekli incelemeler yapıldıktan sonra bu istek Şura-yı Devlet'te kabul edildi.⁵⁶⁷ Fakat bu dönemde şirketin izinsiz tahvil çıkarmış olduğu anlaşılmış, gerekli şikâyetler incelenerek; şirket hakkında soruşturma açılmıştır.⁵⁶⁸

Gaz şirketi zaman zaman gazetelerde haber oluyordu. Mesela 1908 yılında dönemin Fransız gazetelerinde şirketin gaz satışının her geçen gün arttığı, talebin sürekli artış gösterdiği ve gaz imtiyazının dolmasına 56 yıllık bir zaman kaldığı belirtilmekteydi. Ayrıca şirket, 99 yılına Beyrut'ta elektrik imtiyazını da almıştı. Bu aşamada yeni imtiyaz için çalışmalar sürdürülmekteydi. Bu imtiyaz 13 Mart 1908 tarihinde elektrikli tramvay şirketi ile Beyrut gaz şirketine ortak verilmişti.⁵⁶⁹

⁵⁶⁶ Çelik, **a.g.t.**, s. 253-254.

⁵⁶⁷ BOA, **MV**, nr. 120/49.

⁵⁶⁸ BOA, **BEO**, nr. 3396/254687.

⁵⁶⁹ AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E**, Dossier 277, 15 Şubat 1908.

Beyrut Gaz Şirketi, Sabbag yönetiminde olağan kurul toplantısını 6 Nisan 1908 tarihinde gerçekleştirdi. Toplantıda 1.424 hisse temsil edildi. Yönetim kurulunun raporuna göre, 1907 yılında gaz satışı 1906 yılı ile karşılaştırıldığında 220.852 metreküp artışla 1.425.190 metreküp olarak gerçekleşmişti. Bu artış, kömür ve hammaddedeki görülen olağanüstü artışa rağmen 1906 yılındaki 187.220.58 franka karşılık 213.064.90 frank olmuştu. 1907 yılının kârı olan 213.064.90 franka 11.733.35 franklık çeşitli karlar eklenmiş, 1906 yılından kalan 23.343.91 frankta eklenerek toplamda 250.142.16 frank kâr elde edilmiştir. Bu paranın 135.887, 50 frankı tahvil ödemelerine, 107.527.34 frank ise dağıtılabılır bakiye olarak ayrılmıştır. Yasal yedekler ve hesaplar için çeşitli indirimler yapıldıktan sonra amortisman hesabı olarak 12.425 frank, temettü olarak hisse başına 25 franktan 35.102.34 frank ayrılmıştı. MM. Charkles Blanc ve André Gautheron, istifa eden MM. Alfred Loir ve Albert Achou yerine yönetici olarak seçildiler. M. C. Béchera ise, hesap uzmanı olarak şirketin yönetimine atanmıştır.⁵⁷⁰ Öte yandan meclis, mevcut tahvillere benzer tahvillerden 1.500.000 franklık bir miktar piyasaya sürme kararı aldı. Bu amaçla şirket hissedarları yönetim kuruluna uygun gördüğü oran, şart ve zamanlarda tahvil ihracı için yetki verdi.⁵⁷¹

1908 yılı Kasım ayında şirketin işçileri Beyrut-Şam-Haman demiryolu ve Beyrut limanı işçileri gibi üç günlük bir grev yaptılar. Talepler; çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve maaşlarına artış yapılmasıydı. Ramazan ayında üç gün elektriksiz kalmak Beyrut halkını zor durumda bırakmıştı. Nihayet işçiler, %20'lik bir maaş artışını kabul ederek yapılan greve son verdiler.⁵⁷² Şirketin 1911 yılındaki genel kurul toplantısında yönetim kurulu değiştirildi ve şu isimler yeni yönetimde yar aldılar; E. Sabbag, Max Peter, Nasry Misk, J. Menasché, J. Sabbag, Ch. Blanc, André Gautheron ve A. Char.

Ağırlıklı olarak Fransız sermayesi tarafından teşekkül etmiş olan Beyrut gaz şirketi abonelerinin ödemelerindeki zayıflığı, kömürün yüksek maliyeti ve belediye ile yaşanan anlaşmazlıklar yüzünden; 1887 yılındaki Osmanlı Bankası öncülüğündeki

⁵⁷⁰ *Gil Blas*, 8 Nisan 1908, nr. 10391, s. 4.

⁵⁷¹ AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E**, Dossier 277, 9 Mayıs 1908.

⁵⁷² AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E**, Dossier 277, 19 Kasım 1908.

kurucu gruptan, 1903 yılında Suriyeli bir gruba, 1911 yılında ise daha sonrada şirketin iflasın eşiğinde olduğunu geç farkedene G. Haart önderliğindeki bir Belçikalı gruba satılmıştır.⁵⁷³

3.3. Union Ottomane Elektrik Şirketi (Société Anonyme d'entreprise Electriques)

Şirket, Société Anonyme d'Entreprise électriques (Anonim Elektrik Şirketi) adıyla 1909 yılında Zurich'te kurulmuştu. İstanbul'da faaliyet göstermek amacı taşıyan şirketin sermayesi 12.000.000 franktı. Deutsche Bank önderliğinde Alman, Fransız, İsviçreli ve Belçikalı sermayedarların oluşturduğu grup, doğu ülkelerinde elektrikle aydınlatma için imtiyazlar aramıştır. Konsorsiyumu oluşturan başlıca şirketler arasında; La Kontinentale Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen, L'Elektrische Licht und Kraftanlagen, L'Allgemeine Electricitäts Gesellschaft, La Banque pour entreprises électriques a Zurich, La société Général de Paris, La Banque de Paris et des Pays-Bas; Osmanlı Bankası ve La Maison de Josse Allard bulunmaktaydı. Bu yeni grup, Schweizerische Kreditanstalt adında bir firmanın önderliğinde kurulmuştu. Bu firmanın ayrıca, İstanbul Tramvay Şirketi'nde önemli miktarda hissesi bulunmaktaydı.⁵⁷⁴

L'Union Ottomane grubu, bir yandan elektrik santreleri kurmak için Osmanlı Hükümeti'nden izin almaya çalışıyor, bir yandan da Groupe Westinghouse adlı Amerikalı bir elektrik şirketi ile imtiyaz için rekabette bulunuyordu.⁵⁷⁵ 28 Mayıs 1910 tarihinde, Elektrik imtiyazı için 8 şirket teklif sundu. İmtiyaz komisyonu, şirketlerin verdikleri depozito ve planları inceledikten sonra, temmuz ayında imtiyazın kime verileceğine karar verecekti. Yapılan incelemelerden sonra, Macar Ganz Şirketi'ne İstanbul'un elektrik işi ihale edildi.⁵⁷⁶

1910 yılında şirket kuruluş amacını açıklarken, kıta Avrupası'nın en gelişmiş ülkelerinin en büyük finans ve endüstri şirketlerini biraraya getirmek olduğunu,

⁵⁷³ Thobié, *Le Capital Français et Etranger...*, s. 216.

⁵⁷⁴ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié E, Dossier 548, 1 Nisan 1909.

⁵⁷⁵ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié E, Dossier 548, 13 Mayıs 1910.

⁵⁷⁶ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié D 18, Dossier Constantinople, 10 Haziran 1910.

Osmanlı Devleti'nin mali ve endüstriyel gelişimine katkıda bulunmak ve açıklanan yeni anayasa çerçevesinde yeni bir refah çağı, ticaretinin, sanayisinin gelişimine katkıda bulunmak olarak özetlemektedir. Şirket bu amaçla, Osmanlı piyasasına giriş yapabilmek için Osmanlı Tramvayları Şirketi'ne ilgi duydu ve 17.180 adet hissesini satın aldı. Buna ek olarak, Osmanlı Tramvay Şirketi'ne yeni hatların yapımı ve eski hatların onarılması amacıyla 2.000.000 franklık bir kredi vermişti. Şirket aynı zamanda, Osmanlı Hükümeti'nin açmış olduğu telefon ihalesine katılmış, fakat şartları kabul edilmemişti. Son olarak İstanbul ve banliyölerinde elektrik imtiyazı almak için başvuruda bulunmuştu.⁵⁷⁷

Şirket, 1911 yılında Tramvay Şirketi'ni de içine alan yeni bir şirket kurdu. Başka şirketlere verilen imtiyazları ve portföyleri de içine alan yeni bir şirkete dönüşüyordu.⁵⁷⁸ Yeni kurulan şirketin adı İstanbul Konsorsiyumu (Consortium de Constantinople) idi. 1911 yılında şirket, İstanbul metrosu yapmak için Deutsche Bank ve Almanya Doğu Bankası girişimde bulunmaya çalışıyorlardı. Bunun yanında bankalar, İstanbul Konsorsiyumu'nu ile bu projeyi yönetmek istiyorlardı.⁵⁷⁹

Şirket, İstanbul Tramvayları, Galata-Pera Tüneli ve şehrin elektrikle aydınlatılması imtiyazlarına sahipti. 18 aylık müzakerelerden sonra, Deutsche Bank da bu Fransız, Avusturya, Macaristan ve Belçikalı konsorsiyuma katılmıştı.⁵⁸⁰ Yeni oluşturulacak İstanbul Konsorsiyumu, 45.000.000 franklık sermayesinin yanında 45.000.000 frank şirket tahvili piyasaya sürmeyi düşündü. Şirketin gaz, elektrik ve tramvay şirketleri gibi bünyesine kattığı şirketlerin yeni projelerini ve bakım onarımlarını üstlenmesi; Brüksel Bankası'nın teknik ve mali açıdan yardımlarını gerektirmiştir. Bu nedenle, Brüksel Bankası'nın da içerisinde bulunan bir yönetim kurulu oluşturması çalışmaları başladı. Bu yönetim kurulu, birliğin tüm faaliyetlerinden sorumlu olacaktı ve hemen hemen eşit oranlarda Fransız, Belçikalı ve Alman unsurlardan oluştu.⁵⁸¹

⁵⁷⁷ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié D 18, Dossier Constantinople, 15 Aralık 1910.

⁵⁷⁸ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié D 18, Dossier Constantinople, 21 Ağustos 1911.

⁵⁷⁹ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié D 18, Dossier Constantinople, 22 Ağustos 1911.

⁵⁸⁰ *Le Correspondance d'Orient*, 16 Nisan 1913, nr. 110, s. 383

⁵⁸¹ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié D 18, Dossier Constantinople, 28 Ağustos 1911.

Şirket, planladığı programa göre 90 milyon franklık sermayesinin 36 milyonluk kısmını tramvaylar için, 36 milyonu metro için, 18 milyonu gaz ve elektrik için ayırmıştı. İlk iki programda yer alan tramvayların elektriğe dönüştürülmesi ve Pera-Galata Tünel'inin elektrifikasyonu zaten konsorsiyumun kendi imtiyazlarıydı. İmtiyaz elde edildiğinde metro orada inşa edilecekti. Gaz ve Elektrik Şirketleri ise, sabit koşullar arasında konsorsiyuma katılacaklardı. Şirket bu amaçla, 45 milyon'luk bir tahvili %4,5 faizle piyasaya sürmüştü. Şirketin tahviller için beklenen temettü dağıtımı %4,5 şeklinde beklenmekteydi. Fazla kârın %10'u yönetim kuruluna ve %90'ı ise eşit paylarda oluşturulan şirket hisselerine temettü olarak dağıtılacaktı.⁵⁸²

Yeni oluşturulan İstanbul Konsorsiyumu'nda Fransızların payları %35'i bulmuştur. Konsorsiyumda bulunan Fransız şirketlerinin %11,4'lük payı; Société Général, Le Banque de Pay-Bas ve Le Comptoir National d'Escompte Bankalarına aitti. %8,6'sı Osmanlı Bankası'na, %7,2 Selanik Bankası'na, %5,7 L'union Parisienne, %2,9'u La Banque Thallman ve Thomson-Houston Bankası Arthur Spitzel'e aitti. Şirketin Yönetim kurulunda; 7 Fransız, 6 Alman, 6 Belçikalı ve Macar, 1 İsviçreli bulunmaktaydı. 1908 yılında oluşturulan yönetim kurulunda; Fransa Büyükelçisi MM. E. Constants, A. Cilliere, A. Gazay, E. Giraud, Alex Bossy, P. Auguier, C. Bonnet, F. Granet, Baron de Vendeuve gibi Fransız temsilciler bulunmaktadır.⁵⁸³

1912 yılından itibaren, dünya çapında elektrik işleri yapan Brüksel merkezli La Sofina şirketi İstanbul Konsorsiyum Şirketi'nin hisselerini almaya başlamıştır. Aynı zamanda Thomson-Houston Şirketi, Konsorsiyum adına İstanbul'daki telefon ağı kurma imtiyazını istemiştir.⁵⁸⁴ 1913 yılında, İstanbul Konsorsiyumu tramvayların elektrikleştirilmesi çalışmalarını sürdürdü ve İstanbul'da Osmanlı Telefon Şirketi'ni kurdu.⁵⁸⁵ 1914 yılında İstanbul'daki faaliyetlerini sürdüren şirket, Bakü'de elektrik işlerinin alınması için çalışmalar yaptı.⁵⁸⁶

⁵⁸² **Le Capitaliste**, 31 Ağustos 1911, nr. 35, s. 612.

⁵⁸³ **La France a Constantinople ou presence française dans la capitale...**, s. 90.

⁵⁸⁴ **Le Capitaliste**, 6 Haziran 1912, nr. 23, s. 422.

⁵⁸⁵ **Le Temps**, 22 Eylül 1913, nr. 19072.

⁵⁸⁶ **Le Journal de chemin de fer**, 9 Mayıs 1914, nr. 7004, s. 437. Birinci Dünya Savaşı başladıktan sonra şirketin Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetleri son bulmuştur.

3.4. Fransız Sermayeli Tramvay Şirketleri

Fransız sermayesinin belediye hizmetleri içerisinde imtiyazını aldıkları en önemli yatırımlardan bir tanesi Tramvay yatırımlarıydı. Öncelikle İstanbul'da başlayan tramvay çalışmaları ilerleyen dönemde önemli ticari şehirlere yayıldı.

3.4.1. Dersaadet Tramvay Şirketi (Société des Tramways de Constantinople)

İstanbul'da ulaşım zorluklarından dolayı tramvay hattı inşa edilmesi konusunda birçok proje gündeme gelmişti. Fakat maddi yetersizlik ve tramvay hattının istimlâkı için yaşanan zorluklar yüzünden, bazı projelerin gerçekleştirilmesi sonuçsuz kalmıştı.⁵⁸⁷

İstanbul'da tramvay hattı inşası ve hayvan çekimli tramvay hattı işletmesi, 1869 yılında Osmanlı vatandaşı Rum Karapanas'a verilmişti. Kurulan şirketin sermayedarları arasında Osmanlı Bankası ve Şirket-i Umûmiye-i Osmâniye (Société Generale de L'empire Ottomane) üyeleri Hristaki Zağrapos Efendi, Kamondo ve Zafiri gibi isimler vardı. Aynı zamanda Osmanlı Bankası'nın kurucu hissedarları arasında olan R. Edwards, Avusturya-Türk Bankası'nın kurucularından Banker G. Casanova Ralli, D. G. Fernandez, R. Viberte ve Banker Demetrios Raspalli yer almakta idi. Şirketin sermayesi 4,5 milyon franktır ve bu sermayenin %60'ı yani 2,7 milyon franklık bölümü Fransızlara aittir.⁵⁸⁸

⁵⁸⁷ İstanbul'da atlı tramvay yapılması konusunda ilk imtiyaz isteyen İngiliz müteşebbis Huchiadson 1864 yılında İstanbul, Beşiktaş ve Galata semtlerine tramvay hattı yapmak istemişti. Kabul edilen teklif sonucunda mukavele imzalanmış fakat bu girişim gerçekleşmemişti. Daha sonra Meclis-i Maabir üyesi Rüstem Bey 14 Nisan 1868 tarihinde tek raylı sistemden müteşekkil bir projeden bahisle imtiyaz talep etmiş, fakat bu girişimde sonuçsuz kalmıştır. Bir diğer imtiyaz talebi 1869 yılında Monsieur Dion'dan geldi. Pangaltı ve Galata arasında Perşembe Pazarından ve Tarlabaşından geçecek bir hat inşa edilmek istendi fakat bu teklif istimlâk zorluğundan dolayı kabul edilmedi. Aynı şekilde Amerikalı bir müteşebbis olan Monsieur Mott'un Beyoğlu-Büyükdere arasında tramvay inşa etme arzusu da gerçekleşmemiştir. Vahdettin Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, Yayın No: 2010/76, İstanbul, 2011, s. 40

⁵⁸⁸ Thobié, **Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...**, s. 189.

İmtiyaz verildikten sonra şirketle belirli tarihlerde sözleşmeler yapılmıştı. 1869 yılında yapılan ilk sözleşmeye göre, şirket ilk planda 4 hattın açılıp işletilmesini üstlenecekti. Bu hatlar; Azapkapı-Galata-Fındıklı-Kabataş, Ortaköy, Eminönü, Soğukçeşme-Divanyolu, Aksaray-Yusufoğlu çeşmesi, Aksaray-Samatya- Yedikule-Aksaray-Topkapı hatları idi.⁵⁸⁹

1869 yılında imzalanan sözleşmenin üstünden geçen 3 yıl sonunda tüm raylar döşenmiş, ana durakları tamamlanmış ve araçların ithalatı tamamlanmıştı. Temmuz 1872 yılında Azapkapı-Beşiktaş hattı, rayların döşenmesi ve yolların yapımı tamamlanan ilk hat olmuştur ve bu hattı da 1872 Kasım ayında tamamlanan Eminönü-Aksaray hattı takip etmişti.1873 yılında üçüncü hat olan Aksaray-Yedikule hattı açılmıştı. Bir yıl sonra ise; Aksaray Yeni Valide Camii'nden başlayan ve Topkapı'ya kadar devam eden Aksaray-Topkapı hattı hizmete girdi.⁵⁹⁰ Şirket yaptığı anlaşma uyarınca, yaptığı tramvay yollarının bulunduğu caddeleri düzenli bakıma almak zorundaydı. Bu durumla beraber şirket ile belediyenin koordineli çalışması zorunluluğu doğuyordu. Ayrıca belediyenin yapamadığı veya ihmal ettiği yol bakım çalışmaları şirket tarafından yapılıyordu.⁵⁹¹

Atlı tramvaylar ise ilk seferlerini 1871'de Eminönü-Aksaray, Karaköy-Ortaköy arasında gerçekleştirdi. Daha sonra bu Karaköy-Beyoğlu arasındaki bu hat Şişli'ye kadar uzatılmıştır.⁵⁹² Tramvay hatlarının çalışmaya başlaması ile birlikte bu kolaylıktan yararlanan İstanbul halkı, Anadolu yakasında bazı semtlerden de tramvay hattı yapılması için başvuruda bulunmuştu. Nitekim Üsküdar ve Arnavutköy sakinleri tramvay hatlarının semtlerine yapılması konusunda Şehremaneti'ne dilekçe vermişlerdir. Fakat devlet ile şirketin yapmış olduğu mukavele gereğince şirket öncelikle belirlediği hatları yapmakla mükellef olduğundan, bu semtlere tramvay

⁵⁸⁹ Şerafettin Dilaver, **Dersaadet Tramvay Şirketi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat tarihi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s. 32.

⁵⁹⁰ **A.g.t.**, s.36. Aksaray Topkapı Hattı için Bkz: **EK-11**

⁵⁹¹ Doğan Kuban, **İstanbul Bir Kent Tarihi**, 3. Baskı, Çev. Zeynep Rona, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004, s. 348.

⁵⁹² Thobié, **Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...**, s.190.Şirketin müdürü 1877 yılında Vassa Efendi oldu. Kendisi daha önce Balkan isyanlarının bastırılmasında önemli görevler edinmiş bir müsteşardı. Balkan halkları ile iyi ilişkileri olan bir müsteşar olduğu için hükümet tarafından bu göreve getirilmesi halkı yatıştıracağı düşünülerek desteklenmişti. **Journal des débats**, 5 Şubat 1877. CADN, 166/PO/Serié E, Dossier 428, 11 Ocak 1877.

inşası yapılması bir süre ertelenmişti.⁵⁹³

Yapılan hatlardan sonra, şirketin envanterine kayıtlı araba sayısı oldukça artmıştır. Nitekim 1877-78 Rus savaşı sırasında Hükümet, şirketin topçu bataryaları için tramvay atlarını istedi ve bu amaçla savaş sırasında şirketin atlarının bir bölümü hükümete verildi.⁵⁹⁴ Tramvay hatlarının ve omnibüslerin çalışmaya başlaması, şehiriçi ulaşımını kolaylaştırmış olsa da tramvayın çalışmaya başlamasından sonra arabaların sık sık kazalara karışması, tramvay yollarının bakımının şirket tarafından çok fazla yapılmaması, tramvaya alternatif olan arabacılar ile tramvay şirketi arasındaki rekabet; tramvay şirketi'nin karşılaştığı sorunlar olarak göze çarpmaktaydı. Bunların yanında tramvay bilet satan kişilerin uygunsuz durumları ve kadın yolculara yapılan uygunsuz hareketler, tramvay idaresinin bazı seferlerinin iptali, taşıma ücretlerindeki değişkenlik sık sık şikâyet konusu yapılıyordu.⁵⁹⁵

Şirket ile 1881'de yapılan ikinci mukaveleye göre, imtiyaz süresi 75 yıla çıkarılmasına karar verilmiştir. Şirketin ilk tramvay hattı olan Galata-Şişli arası mesafe için 1892'de her biri 500 frank değerinde %5 faizli 6.568 adet tahvil ihraç edildi. Aynı şekilde 1908 yılında elektrifikasyon için gerekli sermayeyi sağlamak için, 20 Osmanlı Lirası değerinde 17.617 hisse piyasada satışa sunuldu. Şirketin imtiyazı iptal edilmesi söz konusu olur ise; devlet imtiyazın sona ereceği son yedi sene üzerinden yıllık net gelir hesaplanmalı, en az kâr ettiği iki yılın 5'te 1'i oranında bir ortalama alınıp şirketin kalan imtiyaz süresi için her yıl şirkete ödenmesi gerekiyordu. Aynı zamanda şirkete

⁵⁹³ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları...**, s.62-63.

⁵⁹⁴ AMAEF, CADN, **166/PO/ Serié E**, Dossieur 428, 20 Aralık 1877. Şirketin net geliri 1888 yılında 58.077 Türk lirasıydı. Aynı yıl Osmanlı Bankası Müdürü R. Edwards tarafından toplanan genel kurulunda şirketin aylık 500.000, yıllık ise 6.000.000 yolcu taşıdığı belirtilmekteydi. Genel kurulun hazırladığı rapora göre Galata-Şişli arasındaki yolların aynı zamanda İstanbul'un banliyölerine olan ulaşımını şirketin istediği gibi geliştirilemediği vurgulanmaktaydı. Şirketin o yıl tramvay yollarının bakım ve onarımı yapıldıktan sonra ele geçen net kârı 10.000 lira ya da 230.000 franktı. Bu paranın içerisinde 663 hissenin mevcut kârı ödenmişti. Yönetim gelecek yıl kâr payı ödemek için hisse sahiplerinin en az 26 lira veya 5 hisse sahibi olmasını kararlaştırmış, kâr payının nasıl kullanılacağını yönetim kurulunun inisiyatifine bırakmış ve birçok hissenin ödemesinin yapılmasını ve hisselerin devredışı bırakılmasına karar vermiştir. Bu arada yönetim kurulunun seçiminde MM. D. Paspaldi ve J. Anastassiadis yönetici olarak yeniden seçilmişlerdi. Bunun yanında M. Alexandre Rolli istifa eden M. Solomon Fernandez'in yerine yönetici olarak seçilmişti. Ayrıca MM. Heinemann ve Charles la Fontaine yönetimde yer bulmuşlardı: **Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics**, 6 Temmuz 1889, Tramways de Constantinople, nr. 5707, s. 452.

⁵⁹⁵ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları...**, s. 79-82.

ait taşınır veya taşınmaz mülk, eşya araç ve gereçler için de şirkete ödeme yapılması gerekiyordu.⁵⁹⁶

Bu arada şirket büyüdükçe farklı projeler geliştiriyordu. Örneğin; İstanbul Boğazı'na bir köprü-tünel projesi için Sadaret'e teklifte bulunmuş, bu iş için mühendis M.S. Prenault'u görevlendirmişti.⁵⁹⁷ Şirket 1898 yılından itibaren Alman kontrolüne geçmeye başlamıştır. Nitekim, şirketin 1906 yılında idare heyeti şu kişilerden oluşmaktaydı: Başkan MM. C. Veise, Başkan Yardımcısı S. E. O. Hamdi Bey, MM. S. Doctor; G. Chassiotis; A. Huber; C. Jenke; İşletme Müdürü M. C. Perdicaris.⁵⁹⁸ Yönetim kurlunda yeni oluşan yapı finans faaliyetlerine de yansdı. Zira şirket, 13 Nisan 1907 tarihinde Deutche Bank ve Commerz ve Disconto Hamburg Konsorsiyumu'ndan %6 faizli 800.000 franklık bir kredi için görüşmelere başladı. Bu arada hükümetle Osmanlı Bankası arasında, şirkete yıllık 2.000.000 Türk lirası garanti geliri gösterilerek, bir avans anlaşması yapılması konusunda görüşmeler yapılmıştı.⁵⁹⁹ Sonuçta Alman sermayesinin egemen olduğu yeni bir grup, şirket hisselerinin çoğunluğunu eline geçirdi. Yeni grup, Schweizerische Kreditsalt yönetiminde Zürih'te kuruldu. Yeni kurulan yönetimde en büyük hisse, Kontinentale Gesellschaft ve La Kommerz şirketlerine aitti. Diğer önemli hisse sahipleri ise; Discontobank ve Banque Warburg et C bankalarındı.⁶⁰⁰

⁵⁹⁶ Ergüder, **a.g.e.**, s. 282. Elektrikli tramvay ise 1901 tarihinde Karaköy-Ortaköy arasında yapılmıştır. 1881 yılında iki yeni hattın imtiyazı şirketi, Kamondo ve Cie Et Paris Co. tarafından 2.000.000 franklık borç verilmesini sağladı. Bu paranın ödenmesi için %7,5 faiz verilecek ayrıca 30 yıl içerisinde taksitlerle geri ödenecekti. Bu borcun %90'ı yine Fransızlar tarafından karşılanmıştı. Nitekim bu meblağ 1,8 milyon frank'ı bulmaktaydı. Amortismanlardan sonra bu rakam 1895'te 1.000.000 franka düşmüştür. Bu tarihte, bu şirkete yatırım yapan Fransız menşeli sermayenin toplam tutarı 3,7.00.000 franka ulaşmaktadır. (Thobié, **Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...**, s.190).

Şirketin 20 Nisan 1891 yılında yayımlanmış olduğu mali raporunda kâr-zarar çıkarıldıktan sonra net kârı 1.203.815.33 frank'tır. Bunun yanında hisse başına 25 kuruş kupon faizi ödenmişti. Diğer yasal ödemeler ise 421.080.87 franklık bir pay bırakılmış, 97.386, 46 frank yani 4.210 Türk lirasıydı. Bu hesaba göre 3.965 Türk lirası 793 hisse senedinin ödenmesi için kullanılacak, geriye kalan 245 Türk lirası ise bir sonraki yıla devredilecekti: **Paris Capital**, 1 Haziran 1892, nr. 22, s. 4.

⁵⁹⁷ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 276. 31 Aralık 1894 yılında düzenlenen şirketin yıllık genel kurulunda şirket tahvil faizi olarak ödediği %5 faizlerin %4'e indirilmesi önerisi getirildi. Şirketin Hisse senetleri için ödediği kâr 1 Şubat 1894'ten itibaren 31 Ocak 1895 tarihine kadar %5 geçerli olmak üzere devam edecekti. Bu tarihler arasında menkul kıymetlerini vermeyecek olan hisse sahipleri %4 hisse faizi alacaklardı: **Paris Capital**, 16 Ocak 1895, nr. 2, s. 4.; CADN, **166 PO/ Serié E**, Dossier 428, 11 Ocak 1895.

⁵⁹⁸ Pech, **Manuel des Sociéte Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c. III. s. 196.

⁵⁹⁹ AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E**, Dossier 428, 14 Nisan 1907.

⁶⁰⁰ **Le Capitaliste**, 1 Nisan 1909, nr. 18, s. 204.

Bu arada Ticaret ve Nâfia Nezâreti, İstanbul'un farklı bölgelerinde elektrikli tramvay hatlarının kurulması için bir yarışma düzenledi. Bu ulaşım ağı La Compagnié des Tramways de Constantinople şirketinin haklarını gözeterek asıl hatlar olarak Avrupa yakasında Şişli-Kilyos, Üsküdar-Kadıköy-Moda, Üsküdar-Alemdağ hatları bunların yanında isteğe bağlı olarak, Üsküdar-Beykoz ve Yedikule-Şişli arasında hatlar yapılması planlanmaktaydı. Bu işler için ihaleye girmek isteyen şirketlere plan ve projelerini netleştirmeleri ve imtiyaz şartlarını görüşmek üzere 6 ay müddet verilmişti. Bu süre zarfında gerekli incelemeleri yaparak tüm hatlar için yapacakları teklifleri ve değişiklikleri şartnameye uyacak şekilde belirteceklerdi.⁶⁰¹

Şirket yarışmaya ilgisiz kalmadı. Elektrikli tramvay hatları için Şişli'de bir istasyon kurulacağını, bu yarışmanın tramvay hatlarını banliyölere kadar yayacağını, bunun şirketin yatırımlarını geliştirmek için önemli bir fırsat olduğu düşünüldü. Büyük çoğunluğu Alman Deutche Bank sermayesine ait olan şirketin, bu hatların yapımı için Fransızların da dahil olduğu bir konsorsiyum oluşturabileceği hatta şehrin daha imtiyazı verilmemiş elektrikle aydınlatılması imtiyazlarını da alabileceği konuşulmuştur.⁶⁰²

1910 yılında La Compagnié de Tramways de Constantinople ile bir Alman şirketinin ortaklığında şirketin tramvay hatlarının elektiriğe geçirilmesi için bir Padişah onayı alınmıştır.⁶⁰³ Yeni oluşturulan yönetim kurulu üyeleri; Başkan C. Weise ile Üyeler S. Doctor, Emm. Salem, C. Jenke ve İşletme müdürü olarak W. Schreiber'den oluşmaktaydı.⁶⁰⁴

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, ertesini yıl İstanbul'da tramvay hatlarının, köprülerin ve şehre elektrik verilmesi imtiyazları için İstanbul Konsorsiyum'u adlı şirket kurulmuştur. Bu konsorsiyum için ilk etapta verilen 18.000.000 franklık katılımin dörtte biri İstanbul Tramvayları ve Tünel şirketine aittir.⁶⁰⁵ Bir süre sonra Sociétés des Tramways de Constantinople şirketi Ortaköy'e kadar olan tramvay

⁶⁰¹ **Le Journal de débats**, 5 Haziran 1910.

⁶⁰² AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E**, Dossier 428, 1 Ekim 1910.

⁶⁰³ AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E**, Dossier 428, 28 Aralık 1910.

⁶⁰⁴ Pech, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c. V., s.228.

⁶⁰⁵ **Le Capitaliste**, 28 Aralık 1911, nr. 52, s. 895.

hattının Bebek'e kadar uzatılması için imtiyaz talep etmişti. Eğer bu imtiyaz kabul edilirse; 10 Temmuz Hürriyet Bayramı'na kadar bu hattın açılacağı taahhüt edilmişti.⁶⁰⁶

Elektrikli tramvay hatları ile ilgili gelişmeler devam ederken, atlı tramvay hatlarının faaliyetleri 1912 yılına gelindiğinde durduruldu. Bu durumun sebebi ise; Balkan Savaşı sırasında ordunun beygir ihtiyacının karşılanması için tramvay şirketindeki hayvanlara el koymasıydı. Aslında 1909 yılında çıkarılan nizamname sonucunda herhangi bir savaş durumunda beygirlere el konulacağı belirtilmişti. Bu aşamada 25 Ekim 1912 tarihinde atlı tramvay seferleri sona erdi.⁶⁰⁷

Tablo-3.2: Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Yıllara Göre Gelir Gider Dengesi

Yıllar	Hâsılat (Osmanlı Lirası)	Net Hâsılat (Osmanlı Lirası)
1891	62.242	12.638
1892	64.725	10.648
1893	60.809	9.379
1894	67.901	14.854
1895	73.583	18.240
1896	64.074	12.374
1897	59.473	9.090
1898	63.484	2.456
1899	69.438	6.403
1900	74.528	14.161
1901	72.315	10.474
1902	70.213	11.968
1903	69.886	12.050
1904	71.999	14.557
1905	72.688	14.489
1906	74.140	13.493
1907	72.692	8.529

Kaynak: Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları...*, s.157

Birinci Dünya Savaşı öncesinde, Brüksel'de 18 milyon sermayeli Tramways et électricite de Constantinople Şirketi kuruldu (1914). Şirketin sermayesi 250 franklık hisselerle bölünmüştü. Şirketin hissedarları arasında La Banque Paris, La Société

⁶⁰⁶ *La Correspondance d'Orient*, 15 Mayıs 1912, nr. 88, s. 470.

⁶⁰⁷ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları...*, s. 157.

générale et Le Comptoir D'escompte, L'union Parisienne, La Thomson-Houston, La maison Thalmann ve Osmanlı Bankası bulunmaktaydı.⁶⁰⁸ Yeni kurulan şirkette Fransız Sermayesi'nin payı %35, Almanya'nın payı %32,22, Belçika'nın payı %24,55, İsviçre'nin payı ise %8,23'tü.⁶⁰⁹

Görüldüğü gibi, başlangıçta Fransızlardan oluşan bir banka konsorsiyumu şeklinde teşekkül eden İstanbul Tramvay Şirketi, şehrin en önemli sorunlarından biri olan ulaşım sorununu çözmek için kurulan önemli şirketlerden biridir. Şehrin en önemli görünen kısımlarını birbirine bağlamış şirket, ilerleyen dönemde elektrikli tramvayın devreye girmesiyle şehirdeki ulaşım sorununu büyük ölçüde rahatlatmasına vesile olan yararlı bir yatırımdır. Şirketin bilançolarına göz attığımızda atlı tramvay çalıştırılırken yıllık kârı 1.000.000 frank dolaylarında gerçekleştiği görülür. İlerleyen dönemde elektrikli tramvayın gelmesi ile hatlarını yenilemek zorunda kalan şirket bu meblağ yüzünden borç almak durumunda kalmış, daha sonra Alman sermayesi ile birlikte hareket etmek zorunda kalmıştır. Ayrıca şirketin İstanbul için tramvay hatlarından başka elektrikle aydınlatma gibi önemli alt yapı yatırımlarına öncülük etmiştir.

3.4.2. Beyrut-Şam Buharlı Tramvay Şirketi (Société Anonyme Ottomane de Tramways et D'électricité de Beyrouth)

Yukarıda da değindiğimiz üzere Beyrut ve Şam arasındaki ticari gelişmeler, ulaşım yatırımlarını etkilemekte idi. Zamanla demiryolu projeleri de önem kazandı. Bu amaçla Beyrut'un en zengin ailelerinden birine mensup olan ve Fransızlar tarafından desteklenen Hasan Beyhum Efendi, iki merkez arasında inşa edilecek bir tramvay imtiyazı için Osmanlı Hükümeti'ne başvurdu. Bu imtiyaz isteğinin asıl

⁶⁰⁸ **Le Tepms**, 2 Temmuz 1914, nr. 19354. AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E, Dossier 431**, Temmuz 1914.

⁶⁰⁹ AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E, Dossier 431**, 5 Temmuz 1914. 1929 yılında ise, La Société Tramways et électricité de Constantinople şirketi, ismine Transport, Elctiricité et Gaz olarak değiştirdi. Şirketin sermayesi 60 milyon franktan 88 milyon franka çıkarılmıştır. Sirket'in 1929 yılın net kârı 22.035.000 frank'tır: **Le Temps**, 10 Mart 1930, nr. 25037.

sahibinin Fransızlar olduğu bilinmekle beraber; Hasan Beyhum Efendi'ye 18 Mayıs 1891 yılında Beyrut-Şam arasında buharlı tramvay inşaatı imtiyazı verildi.⁶¹⁰

Yapılan tramvay imtiyaz mukavelesinin şartları şu şekilde idi; Beyrut'tan Şam'a doğrudan doğruya gidiş ve dönüş olmak üzere toplam 125 kilometre uzunluğunda buharlı tramvay inşa ve işletilmesi imtiyazı Hasan Beyhum Efendi'ye verilmekteydi. İmtiyaz süresi 99 seneydi.⁶¹¹ Harita ve lâyhaların tasdikinden sonra imtiyaz sahibi, kâr ve zararı kendisinde ait olmak üzere inşaatı 4 yıl içerisinde bitirmek zorundaydı. Ticaret ve Nâfia Nezâreti, hattın düzgün işletilip işletilmediğini kontrol etmek için komiserler görevlendirecekti. İmtiyaz sahibi, bu teftiş için her yıl kilometre başına iki buçuk Osmanlı lirası verecekti. İnşaatın geçtiği yerlerde devlete ait olan araziler imtiyaz sahibine karşılıksız verilecekti. Şahıs arazisi olan yerler arazi sahibi ile anlaşılamazsa istimlak kanununa göre satın alınabilecekti.⁶¹²

İnşaat için ithal edilen makine, alet ve edevat, gümrük vergisinden muaf tutulacaktı.⁶¹³ Tramvay inşası tamamlandıktan sonra Ticaret ve Nâfia Nezâretinde oluşturulan bir fen komisyonu tarafından kontrol sonrası hazırlanacak, raporla şirket çalışmaya başlayabilecekti. Fen komisyonu bir kilometreden iki kilometreye kadar inceleyerek hattı parça parça kabul edecekti. Herhangi bir sorun çıkarsa; masrafi imtiyaz sahibine ait olacaktı.⁶¹⁴ İmtiyaz sahibi yolun güvenliğinden sorumlu olup, her türlü tedbiri almakla yükümlüydü. İmtiyaz sahibi, şirkete ait makinaların her türlü bakımından ve onarımından sorumluydu. Ayrıca askerlerden ve yüzbaşı rütbesine kadar olanlardan yarı ücret alınacaktı. Muharebe esnasında orduya ait her türlü asker ve mal yarı ücretle taşınacaktı.

İmtiyazın onaylanmasından itibaren altı ay zarfında bir Osmanlı anonim şirketi kurulacaktı ve bin lira kefalet ücreti Osmanlı Bankası'na yatırılacaktı. Kefalet akçesi, hattın tamamlanmasından sonra imtiyaz sahibine iade edilecekti. Osmanlı Devleti,

⁶¹⁰ Çelik, a.g.t., s. 255.

⁶¹¹ AMAEF, CADN, 166/PO/ Serié E, Dossier 276, La Convention des Tramvays de Beyrou, s.1, Article 2.

⁶¹² AMAEF, CADN, 166/PO/ SeriéE, Dossier 276, La Convention des Tramvays de Beyrou, s.2, Article 5.

⁶¹³ AMAEF, CADN, 166/PO/ Serié E, Dossier 276, La Convention des Tramvays de Beyrou, s.2, Article 6.

⁶¹⁴ AMAEF, CADN, 166/PO/ Serié E, Dossier 276, La Convention des Tramvays de Beyrou, s. 2, Article 7.

tramvay hattını 30 yıl sonra başkasına satma yetkisine sahipti. Bu hak kullanılırsa son beş yılın hasılatının ortalaması alınacak, bunun yarısı tutarında ödeme yapılacaktı. Tramvay fen memurları dışında büyük, küçük memurların, hizmetliler hat üzerinde çalışanlar Osmanlı Devleti tebaasından olacaktı. Fen memurları, Hendese-i Mülkiye Mektebi'nden mezun mühendislerden istihdam edilecekti. Memurlar Türkçe konuşacaktı. Devlet, tramvay ve teferruatı olan alet ve edevat üzerinde her türlü hakka sahip olacaktı. Devlet lüzum görürse masrafı kendisine ait olmak üzere askeri binalar yapabilecekti. İmtiyaz sahibi her sene meydana gelen hâsılat ve masrafları içeren cetvelleri hazırlayarak Ticaret ve Nâfia Nezâretine teslim edecekti. Ayrıca tramvay hattının Beyrut'tan, Şam'a kadar olan araba yolunun bir kısmı üzerine tesis edileceğinden, araba işletilmekte bulunan şirket tarafından bu tramvay imtiyazından dolayı hükümete karşı hiçbir gün şikâyet edilmeyecekti. Şirket ve devlet arasındaki her türlü uyuşmazlık, Osmanlı mahkemelerinde görülecekti.⁶¹⁵

Şirketin sermayesi 10.000.000 frank olup, 500 franklık veya yirmi iki Osmanlı lirası değerinde yirmi bin hisseye bölünmüştü. Şirketin idaresinde ise; Kont dePertovi, Başkatip Gasgoni dePertovi, ikinci kâtibi de Maluv, Müdür Birun, Baş Mühendis Annan, İkinci mühendis Doman'dan oluşmakta idi.⁶¹⁶ Şirket, yolcu ve yük taşımak için ücret tarifelerini Osmanlı Hükümeti ile beraber belirleyecekti. Her 5 yılda yapılacak olan ücretlendirme, 1 ay evvelden halka duyurulacaktı. Bir indirim yapılması halinde, bu durum da 3 gün evvelden bildirilecekti.⁶¹⁷ Şirketin ücret tarifesine göre; birinci mevki 30, ikinci mevki 20 paraydı. Bunun yanında 5 yaşına kadar olan çocuklardan ücret alınmayacak, 6-12 yaş arasındakilerden yarım ücret alınacaktı. Kıymetli madenler ve mücevherler kilometre başına hesap edilerek ücretlendirilecekti. Normal yük ve hayvan taşımacılığı ise kilometre hesabı ile ücretlendirilecekti.⁶¹⁸

Şirket idaresi, 1901 yılında Beyrut ve Şam'da Tramvay işletme konusunda diğer bir Fransız şirketi olan Beyrut-Şam Demiryolu Şirketi ile anlaşmaya varmıştır.

⁶¹⁵ Çelik, a.g.t., s. 256-257.

⁶¹⁶ **Salname-i Vilayet-i Beyrut**, 1311 H. (1893-1894 M.), s. 299.

⁶¹⁷ Çelik, a.g.t., s.258.

⁶¹⁸ **Salname-i Vilayet-i Beyrut**, 1311 H. (1893-1894 M.), s. 312.

Şirket, bu amaçla imtiyazını bu şirketin çatısı altında yürütmeye başlamıştır. Yeni kurulan şirketin adı da La Société Tramways et électricité de Beyrouth (Beyrut Tramvay ve Elektrik Şirketi) olmuştur.⁶¹⁹

Yeni kurulan şirket, 1906 yılında Osmanlı Bankası ve Brüksel Bankası aracılığı ile 20.000 hissesini kaydettirdi.⁶²⁰ Aynı yıl Şam, elektrik ve tramvaya kavuşmuştu. Bu tarihlerde Beyrut'ta aynı şekilde çalışmalar devam etti. Beyrut'ta şirket depolar inşa etmeye başlamış, gerekli alt yapı faaliyetlerini yapması için kasım ayında Belçika'dan bir mühendis getirtmişti.⁶²¹ Yeni oluşturulan şirketin yönetim kurulunda Başkan olarak; Pangiris Bey, Başkan Yardımcısı Victor Limauge, üyeler Edouard Denis, Duc de Stacpoole, Baron de Vendeuvre; Mahmud Bey, Nuri Bey, Albert Périn ve Charles Thonet bulundu. Tramvay hatları 1909 Nisan ayında işleme başladı. Aynı yıl şirketin geliri 287.098 frank, net kârı ise 24.043 franktı.⁶²²

Sonuç olarak şirket, yapım imtiyazını aldıktan sonra Osmanlı Devleti kanunlarına göre düzenlenen ve denetlenen bir görünüm verse de yapılan istikrazların çoğunu yabancıların satın alması nedeniyle yabancı bir şirket gibi işlev görmüştür. Bunun yanında devlet, şirketin işletme sürecinde özellikle askeri personelin taşınması konularını önemseydiği için, taşıma indirimlerinden yararlandığı söylenebilir. Fakat şirketin, yurtdışından getirdiği malların gümrük vergilerinden muaf olmalarının devleti zarara uğrattığı anlaşılmaktadır. Fakat bu durumda devlet, ulaşımın daha çok gelişmesinde fayda gördüğü için buna göz yummuştur. Şirketin her alanda denetlendiği belirtilmesine rağmen, idarede yabancıların ağırlıkta olması, yolsuzluk ve usulsüzlere davetiye çıkarmıştır. Bu durumun ne kadar denetlendiği ve usulsüzlüklerin ne kadar engellendiği de meçhuldür. Fakat yine de devletin inşaat yapım ve bakım

⁶¹⁹Yeni kurulan şirketin faaliyetlerinin izlenmesi ve gerekli desteğin verilmesi için Fransız Dışişleri Bakanlığı İstanbul Başkonsolosu M. Constant'a 30 Ocak 1905 tarihinde bir mektup göndermiştir:

Le Journal des Finances, 23 Mart 1901, nr. 12, s. 5.

⁶²⁰ **Le Journal des Finances**, 6 Ekim 1906, nr. 40, s. 947.

⁶²¹ **La Revue du Monde Musulman**, Kasım 1906-Şubat 1907, s. 410.(Dergi'ni sayı numarası yoktur). Getirilen mühendis Janhsen yapmış olduğu çalışmanın bittiğini ve tramvayın açıldığını gösteren 4 Ocak 1905 tarihli belge için bkz: **EK-12**.

⁶²² Pech, **Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c. III., s. 242. 1915 yılında şirketin elemanları Birinci Dünya Savaşı nedeniyle gözetim altında tutuluyordu.1923 yılında Şirket, Beyrut Tramvay, elektrik ve gaz şirketine dönüştürülmüştür. Ve faaliyetleri 1935 yılına kadar sürmüştür: http://www.entreprisescoloniales.fr/procheorient/Tramways_eclairage_Beyrouth.pdf.

onarım işleri ile bütün mali sorumlulukları şirkete yükleyerek verdiği imtiyazı garanti altına alması; bir başarı olarak gözükebilir.

3.4.3. Lübnan Tramvay Şirketi (Compagnie Des Tramways Libanais)

Osmanlı Hükümeti, Lübnan eyaletinin güneyinde Sayda ile kuzeyindeki Trablus arasında 22 km'lik bir tramvay hattı yapılması için imtiyaz vermiştir. (1892). Yapılacak olan hat, Beyrut ile Maameltein arasında inşa edilecekti. Bunun yanında 500 franklık 9000 hisse yıllık %5 faiz oranıyla piyasaya sürülmüştür.⁶²³

Dönemin gazetelerinde, 1892 yılı imtiyazında tramvay yolu inşa edilmesi ve atlı tramvayların buhar gücüyle çalışan tramvaylara çevrilmesine şirketin yetkili kılındığı aktarılmaktaydı.⁶²⁴ Aynı şekilde Beyrut'ta bir tramvay şirketi inşa edileceği belli olduğunda, Perthuis'in adamı Yusuf Mutran Efendi bu imtiyazı almıştı. Şam ve Muzayrib hattına alternatif olarak yapılacak bu tramvay hattı sayesinde bölgeden İtalya'ya satılan buğdayın limana daha hızlı transfer edileceği belirtilmişti. Fransız-Belçika sermayeli oluşturulan şirket, Perthuis'in grubuna ait bir şirket olarak kurulmuştur.⁶²⁵

Tramvay inşaatının masrafları çok fazlaydı. 19 km'lik tramvay yolu yapımı için şirket 1.600.000 frank harcamıştı. Bu kilometre başına 80.000 frank'lık bir maliyetti. Bu durum, şirketin masraflarının projenin henüz başında arttığını ve şirketin hattı güneydeki nüfusu yoğun şehirlerden geçirmesinin zor olduğunu gösteriyordu. Ayrıca şirketin yapılan sözleşmeye göre Beyrut'ta hat inşa etmesi, Şam-Hama şirketine imtiyaz verildiğinden yasaklanmıştı. Bu imtiyaz elde edilmeden önce, tramvay şirketinin başlangıç noktası Beyrut'a 3 km. uzaklıkta bulunuyordu. 1901

⁶²³ Jacques de Monicault, **Le Port de Beyrouth et L'économie des pays du Levant sous la Mandat Français**, Thèse pour Le Doctorat, Faculte de Droit, Universite de Paris, 1936, s. 31.

⁶²⁴ **Revue Commercial du Levant**, 31 Ekim 1892, nr. 67, s. 27.

⁶²⁵ **Revue Commercial du Levant**, 31 Aralık 1892, nr. 69, s. 37.

yılından itibaren Lübnan Tramvayları Şirketi, Beyrut liman ve demiryolu şirketi gibi demiryolu idaresine geçmişti.⁶²⁶

Yeni oluşturulan şirketin yönetim kurulunda ünlü Fransız yatırımcılar bulunmaktaydı. 1900-1902 arasında oluşturulan yönetim kurulu başkanı, mühendis M. Eduard Coze idi.⁶²⁷ Beyrut Konsolosu M. Henry tarafından İstanbul Baş Konsolosu M. Ernst Constans'a Lübnan'da faaliyet gösteren şirketler hakkında bir rapor takdim edilmiştir. 21 Mart 1905 tarihli rapora göre; Demiryolları Genel İdaresi, tramvay hattını işletme karşılığında şirketten 90.000 frank almaktaydı. Aynı zamanda, şirketin hisse amortizman borçları bulunmaktaydı. Ayrıca, tramvay inşaatının tamamlanması için Beyrut Konsolosluğu tarafından, yerel halka hisse senedi alımı çağrısı yapıldığı ve ilerleyen zamanda şirket Şam-Hama hattı gibi uygun koşullarda tasfiye edilirse ve hisse senetlerinin ödemeleri azaldıkça şirketin kâr'a geçeceği belirtilmiştir.⁶²⁸

Rapora göre; Tramvay hattı denize paralel olacak şekilde inşa edilecekti. Fakat yapılan tahminlerin aksine, şirket bölgedeki yoğun mal trafiğine pek güvenememiştir. Daha çok denizden yola çıkıp limandan limana taşınan mallar ile ilgilenen şirket, kıyıda gelen ani dik yamaçların oluşturduğu dağlık alanlardaki köylere insan ve yük taşıma konusuna ilgisiz kalmış, yan hatlar yapılmasına pek sıcak bakmamıştır. Hat inşa edilirken, şirket gerekli çalışmaları yapmamış ve gezginlere dayanarak tramvay hattını inşa etmiştir. Ayrıca hat inşa edilirken, civarda bulunan köylerin ve kasabaların yapılan istasyonlara uzak olduğu belirtilmiştir. Ekonomik koşullara göre inşa olması gereken hattın, bu beklentiden uzak bir şekilde kurulduğu dile getirilmiştir. Yine Lübnan Tramvayları Şirketi'nin masraflarını kısmak ve zarardan kaçınması amacıyla Şam-Hama ve uzantıları demiryolu şirketine katılmasının beklendiği, fakat şirket

⁶²⁶ Beyrut-Şam Demiryolu, Beyrut Liman İdaresi ve Lübnan Tramvay Şirketi arasındaki görüşmelerde uzun zamandan beri yapılan çalışmaların sonucu olarak Tramvay yolunun limana bağlanması konusunda anlaşmaya varılmıştı. Bu aşamada şirket tamvay yolu çalışmalarına ara vermeden devam edecekti. Bu çalışmanın sonucunda Beyrut-Şam Havran demiryolları ve Lübnan Tramvay Şirketi deniz terminaline sahip olacaktı: **Le Journal des débats**, 14 Şubat 1901, nr. 44, s. 4.

⁶²⁷ Eduard Coze öncelikle Beyrut Gaz Şirketinde müdür olarak görev yapmıştı. Daha sonra Şam-Hama ve uzantıları şirketinde genel sekreter olarak görev almıştır. 1905 yılında Credit franco-égyptien yönetici olarak görev almıştı: **Le Journal des débats**, 14 Şubat 1901, nr. 44, s. 4.

⁶²⁸ AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, 432, 21 Mart 1905 tarihli rapor, s.19. Şirket 1904 yılında eski hisselerini geri ödemeye başladı. İlk olarak 3500 adet 500 franklık adi hisse ve 3500 adet kurucu hissenin ödenmesi 16 Aralık 1904 yılında gerçekleşmiştir: **Gil Blas**, 13 Aralık 1904, nr. 9194, s. 4.

Şam-Haman Demiryolu Şirketi'ni rakip olarak gördüğünden, düşük sermayesine rağmen bu birleşmeyi gerçekleştirmediği zikredilmekteydi. Lübnan Tramvayları Şirketi, 3.375.000 frank sermayesinin yaklaşık 500.000 liralık kısmını imtiyaz şartlarını sağlamak amacıyla kullanmıştır.⁶²⁹

Beyrut Konsolosluğu'ndan Başkonsolosluğa gönderilen rapora göre, 1904 yılına ait şirketin işletme faaliyetleri şöyle gerçekleşmişti: Yük 5.417 ton, yolcu 191.429, yük geliri: 11.125 frank, yolcu geliri 114.880 frank. Toplam gelir ise 126.005 franktı.⁶³⁰ 1905 yılı yönetim kurulunda Louis Balland müdür olarak atanmış, kâr uygulaması ve amortisman olarak ayrılan 33.000 frankın vagonların ve rayların bakımı için ayrılması kararlaştırılmıştır. Daha önce yönetimden ayrılan Henri Michoud'un ise tekrar göreve getirilmiş, maaşının 200 frank olması kararlaştırılmıştır. Toplantıda 16 Aralık 1904 yılından itibaren, şirketin herbiri 500 franklık nominal değeri belirtilmemiş 3500 hissesi'nin olduğu vurgulanmıştır.⁶³¹ İlerleyen yıllarda, tramvay yapımını bitirmek için Sayda'nın tam ortasında bulunan Damur köyünden arazi satın alınmış, fakat para sıkıntısı yüzünden inşaata devam edilememiştir. Nitekim 8 Haziran 1907 yılında toplanan yönetim kurulu toplantısında şirketin 1906 kârı 62.777 frank olarak belirtilmiştir.⁶³² Bu aşamadan itibaren şirket finansal açıdan zor günler geçirmektedir. 1912 yılına gelindiğinde, toplamda tramvay yapımı için harcanan paranın 4.000.000 frank olduğu belirtilmiştir.⁶³³ Birinci Dünya Savaşı sırasında ise şirketin faaliyetleri, Alman ve Türklerin almış oldukları ortak bir kararla durdurulmuştur.⁶³⁴

Görüldüğü gibi tramvay inşa etmek amacıyla 1892 yılında imtiyaz alan Lübnan Tramvay Şirketi, gerekli olan hisse satışını yapamadığı için mali açıdan birçok

⁶²⁹ AMAEF, CADN, **166 PO/Serie E**, 432, 21 Mart 1905 tarihli rapor, s. 16-17.

⁶³⁰ AMAEF, CADN, **166 PO/Serie E**, 432, 21 Mart 1905 tarihli rapor, s.18.Şirketin 24 Haziran 1904 yılında yapılan genel kurulunda hissedarların onayladığı yıllık bütçede şirketin kârı 34.120 frank, şirketin kâr-zarar hesabı 296.086 franktı. Şirketin bütçe açığının sebebi 1903 yılındaki kayıplarından ve ekipmanın yenilenmesinden kaynaklanmaktaydı: **Le Journal des Finances**, 29 Temmuz 1905, nr. 30, s. 9.

⁶³¹ **Gil Blas**, 13 Aralık 1904, nr. 9194, s. 4.

⁶³² **Le Journal des Finance**, 29 Haziran 1907, nr. 26, s. 613. Şirketin 22 Haziran 1910 tarihinde genel kurulunda, 1910 yılı bütçesi onanmış ve şirketin kârından her bir hisseye 3,50 frank verilmesini onaylanmıştır: **Le Journal des Finances**, 1 Temmuz 1911, nr. 26, s. 18.

⁶³³ **Le Correspondance d'Orient**, 1 Nisan 1912, nr. 85, s. 331.

⁶³⁴ **Le Temps**, 1 Şubat 1915, nr. 19567.

problemlerle karşılaşmıştır. 1901 yılında Şam-Hama Demiryolu ve Beyrut Liman Şirketi ile birleşme kararı alan şirketin, 42 km'lik tramvay yolunu tamamlaması ilk kuruluşundaki hisse senetlerini geri ödemesi yüzünden mümkün olmamıştır. Zamanla hattın kısa bir bölümü açılmış olsa da bu durum, şirketi büyük kârlara kavuşturmamış; yatırılan 4.000.000 frank sermayeye rağmen senede 60.000 frank dolaylarında cüzi kârlar elde etmiştir. İlerleyen dönemde ise, Birinci Dünya Savaşı'na girilmesi şirketin faaliyetlerini askıya almasına neden olmuştur.

3.5. Osmanlı'da Karayolu İnşa Eden ve İşleten Fransız Şirketleri

Fransız Sermayesi'nin demiryolu yatırımlarından önce yol yapım imtiyazları ile ilgilendiğini görüyoruz. 19. yüzyıl'da Osmanlı Devleti'ndeki ulaşım durumu düşünüldüğünde ele alacağımız şirketler, günün şartlarına göre zahmetli bir çalışma yapmışlardır. Çünkü bu yolların bakımı ve onarımı, yapılan köprülerin ve geçitlerin devamlı bakım istemesi, karayolu yatırımlarının şartlarını zorlaştırmıştır. Nitekim ilerleyen yıllarda, demiryolu faaliyetlerinin önem kazanması, bu şirketlerin yerlerini demiryolu şirketlerinin aldığını göstermektedir. Çünkü her ne kadar karayolu yapımı demiryoluna göre ucuz olarak yapılmış olsa da ilerleyen yıllarda hız bakımından demiryolunun daha avantajlı olduğu görülmüş ve karayolu şirketleri demiryolu şirketlerine katılmak zorunda kalmışlardır.

3.5.1. Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi (Le Compagnié de Route de Beyrouth-Damascus)

Beyrut-Şam arasındaki ticari faaliyetlerin artışı yol yapım ihtiyacını da artırmıştı. Osmanlı Hükümeti, Beyrut ve Şam arasında 112 kilometrelik bir yol yapımı için imtiyaz verme kararı aldı. İmtiyazı alan şirket, yük ve yolcu taşıyan araçların işletmesini de yapabilecekti. Şirketin kuruluş imtiyazı, bir Fransız vatandaşı Perthuis'ye verilmişti (1859).⁶³⁵

⁶³⁵ Çelik, a.g.t., s. 243.

Yapılan mukaveleye göre, Fransız Donanması'nda görev almış eski bir teğmen olan Edmond de Perthuis, Şam, Bekâa ve Zahle gibi yerleşim yerleri arasında kara yolu inşa edecekti. İmtiyaz sahibi, gerekli tüm masrafları kendi karşılamak üzere bu yolun işletmesini 50 yıl boyunca üstüne alacaktı. Yol inşaat izninin verilmesini bölge halkı sevinçle karşılamıştır.⁶³⁶

Şirket ile Osmanlı Hükümeti arasında imzalanan şartnamede şu önemli maddeler yer almaktaydı: İmtiyaz sahibi, masrafı kendisine ait olmak üzere Beyrut ve Şam arasında araba yolu inşa edecekti. Yol, Beyrut dışındaki ormanlardan başlayıp Lübnan Dağı'ndan ve nehrinden geçerek, Lübnan Dağı'nın doğusuna kadar devam edecekti. Yolun genişliği 6 metre olacak, 4 metresi yol, 2 metresi kaldırım olacak şekilde arazinin durumuna göre ayarlanacaktı. Yolun geçeceği arazi devlete ait ise şirkete bedelsiz olarak verilecekti. Yolun geçeceği güzergahta arazi özel şahısa ait ise, şirket önce arazi sahibi ile anlaşma yoluna gidecek, anlaşma sağlanamazsa devlet istimlâk kanununa göre arazi davranacaktı.

Yol inşaatı keşif çalışmalarının bitirilmesinden sonra 4 yıl içerisinde bitirilmek zorundaydı. Aksi takdirde imtiyaz geçersiz olacaktı. Yol için yapılacak ambar, mağaza ve müteferruatı her türlü vergiden muaf tutulacaktı. Yolda çalıştırılmak üzere kullanılan hayvanlar vergiden muaf tutulacaktı. Yol yapımına karşılık şirkete 50 yıllık araba işletme imtiyazı verilecekti. Yükler belirlenen tarifeler üzerinden ücretlendirilecekti. Osmanlı Devleti Şam, Akka, Lazkiye taraflarında başka şirketlere şose yolu imtiyazı vermeyecekti. Devlet kumpanyayı satın almak isterse, imtiyazın yirminci yılından sonra bu hakka sahip olacaktı. Kurulacak şirket Osmanlı şirketi olup, çalışanları Osmanlı kanunlarına tabi olacaklardı. Sözleşme gereğince şirket 180.000 frank kefalet akçesini Osmanlı Bankası'na yatırılacaktı. Şirket eğer şartnameye aykırı hareket ederse, sözleşme iptal olacak ve kefalet akçesi iade edilmeyecekti.⁶³⁷

Şirket 1859 yılında kurulmuştu. Yapılan çalışmalar neticesinde, yol ancak 29 Ocak 1862 tarihinde tamamlanarak hizmete girmişti ve tahmini olarak 360.000 franka mal olmuştu. Şirketin yönetim kurulu şu üyelerden oluşuyordu: Genel müdür Edmond

⁶³⁶ *Les Journal des débats*, 26 Aralık 1857.

⁶³⁷ Çelik, a.g.t., s. 245.

Perthuis ve Mühendis Pol Blanşı. Bunun yanında şirketin sorumlu müdürü Şarl Rubatis idi. Paris'te bulunan yönetim kurulunda, Revenaz, A. Baudin, E. Bocher, Couturier, H. Passy ve E. De Valbezen bulunmaktaydı.⁶³⁸

Şirket, hat boyunca yolcu taşıyan 14 arabasının yanında 14 adet de yük arabası işletmekte idi.⁶³⁹ Şirketin, 1864 yılında üyelerini bilgilendirmek amacıyla yazmış olduğu raporda yol inşaatı için yapılmış olan baraka ve atölyelerin masraflarının son derece düşük tutulduğu, yol için istimlâk edilecek yerler arasında zaman zaman anlaşmazlıkların çıktığı; bu nedenle bazı atölyelerin tamamlanamadığı, yapılan sözleşme gereğince kazandıkları topraklar içerisinde kiraladıkları bir mülkten dolayı bir toprak ağası ile sorunlar yaşandığı belirtmekteydi.⁶⁴⁰ Yine 1865 yılı için finansman sahiplerine hitaben hazırlanan faaliyet raporunda, şirketin 1865 yılında 69.689,46 franklık bir kâr elde ettiği belirtildikten sonra masraflar ayrıntılı olarak aktarılmıştı. Yönetim kurulu, hissedarlara makinelerin alımı konusunda yaşanan zorluklar ile Bağdat'ta çöle yapılan araba seferlerinin maliyeti hakkında bilgi verip, bu konularda hükümete itiraz yapılması hususunda telkinlerde bulunmuştu. Aşağıdaki tabloda şirketin masrafları yer almaktadır.⁶⁴¹

Tablo-3.3: Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi'nin Masrafları (1865)

Makine Masrafları	25.000 Frank
Sigorta, Transport Ve Paketleme	6.600 Frank
Toplam	31.600 Frank
Üreticinin Sorumluluğu Olan	5.266 Frank
Şirkete Kalan Miktar	26.334 Frank
Bazı Materyallerin Satış	35.000 Frank
Toplam	61.334 Frank

Kaynak: AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur la Compagnié du Route de Beyrouth a Damas, Présidé par M. Amédée Revenaz, 22 Aralık 1866, s.34.

⁶³⁸ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur la Compagnié du Route de Beyrouth a Damas, Présidé par M. Amédée Revenaz, 22 Aralık 1866, s.1.

⁶³⁹ Beyrut Vilayeti Salnamesi, 1311 H. (1893-1894 M), s. 254-255.

⁶⁴⁰ AMAEF, CADN, **166 PO/ Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur la Compagnié du Route de Beyrouth a Damas, Présidé par M. Amédée Revenaz, 22 Aralık 1866, s. 6.

⁶⁴¹ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur la Compagnié du Route de Beyrouth a Damas, Présidé par M. Amédée Revenaz, 22 Aralık 1866, s. 29-30. Araba yoluna ait görsel için bkz: **EK-13.**

Bahsi geçen raporda, yol şirketinin bütçe bilgilerine de yer verilmekteydi. Buna göre, 1865 yılı itibariyle aşağıdaki tabloda gösterilen nakit akışı ortaya çıkmıştı.⁶⁴²

Tablo-3.4: *Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi'nin 1865 Yılı Bilançosu*

Yıl 1865	Gelir (Frank)
Mallar	635.630, 32
Yolcular	191.955, 68
Posta	22.287, 05
Omnibüs ve kiralama	30.550, 87
Geçiş ücretleri	49.144, 37
Tarife ücretleri	16.141, 84
Toplam	956. 858 53

Kaynak: AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur la Compagnie du Route de Beyrouth a Damas, Présidé par M. Amédée Revenaz, 22 Aralık 1866, s.34.

1880 yılında yeni seçilen yönetim kurulu ise şu kişilerden oluşmaktaydı: Monsieur le Comte Edmond de Perthuis, Fransız Mısır Bankası'nın yöneticisi ve Uluslararası Paris Bankası yönetim kurulu üyesi MM. Edouard Delessert, Fransız Ticaret Konseyi üyesi ve Mésajeri Maritime Şirketi yönetim kurulu üyesi Charles Jagerschmidt, Finans sektöründe tanınan bir ekonomist olan ve Finans Bakanlığı yapmış Hippolyte Passy ölünce yerine oğlu Edgard Passy yönetime alınmıştır.⁶⁴³

Şirketin 1884 yılında toplanan genel kurulunda, 1883 yılına ait mali tablo onaylanmış ve yılın kârının 612.957 frank olduğu bildirilmişti. Bu paranın 480.000 franklık 6000 adet birleşik hisse senedine verilecekti. 90.000 frank ise 1868 1869 ve 1870 yıllarına ait 10 franklık temettüler için ödenecek, kalan 1883 yılındaki 29 nolu kuponun ödemesi için ayrılacaktı. Ayrıca geri kalan meblağ 905,70 frank ise, 1884 yılına aktarılacaktı.⁶⁴⁴ Aynı şekilde 12 Mayıs 1885 yılında toplanan genel kurulda ise,

⁶⁴² AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Rapport Sur la Compagnie du Route de Beyrouth a Damas, Présidé par M. Amédée Revenaz, 22 Aralık 1866, s. 34.

⁶⁴³ Şirketin 1880 yılına ait kârı 359.851, 33 frank olarak hesaplanmıştı. Ayrıca 41.490 franklık amortisman 30'ar frank olmak üzere 1.383 özel hissese dağıtılmış, 230.850 frank ise eski hisseler olan 4.617 hissese 1870 ve 1878 kâr payları olarak verilmişti. Yeni mali yıla ise 63.946,45 franklık bir para aktarılmıştı: **Le Journal des Finances**, 4 Haziran 1881, nr. 23, s. 362.

⁶⁴⁴ **Le Capitaliste**, 28 Mayıs 1884, nr. 22, s. 345

1884 yılının hesapları onaylanmış ve 1884 yılı kârı 583.139 frank olarak hesaplanmıştı. Bu kârın 8.500 frankı farklı amortismanlara ödenmiş, 480.000 frankı 6000 birleşik hisseye verilmiş, 90.000 franklık bir ödeme ise 1884 yılındaki 31 nolu tahvillerin ödenmesine ayrılmıştı.⁶⁴⁵

Yol şirketine dair 1892 yılında çok önemli bir karar alındı. Şirketin ödemesi gereken meblağlar dikkate alınarak ve daha önemlisi işlettiği hatta artan ticaret nedeniyle yolun bir demiryolu hattına dönüştürülmesi için çalışmalar yapılmaya başlandı. Sultan II. Abdülhamid de demiryolunun bölgeyi daha da geliştireceği ümidiyle şirketin demiryoluna dönüştürülmesine onay verdi.⁶⁴⁶

Bu arada kara yolunun demiryoluna dönüşmesi, deve sürücüleri ile arabacılar arasındaki rekabeti de ortadan kaldıracaktı. Yeni kurulacak demiryolu hattı, malları 5 ile 6 saatte ton başına 25 franktan taşıyacaktı. Deve kervanları ise aynı taşımayı ton başına 38-40 frank arasında üç buçuk günde yapabiliyorlardı.⁶⁴⁷ İnşa edilen yol sayesinde, Beyrut şehri ve limanı Şam'a daha kolay bir şekilde bağlanmış ve ticari faaliyetler oldukça gelişmiştir. Şirketin faaliyetleri demiryolu şirketine dönüşmesine rağmen, Birinci Dünya Savaşına kadar sürmüştü. Savaş sırasında çalışanlarının yurtdışına çıkma isteği; Osmanlı yöneticileri tarafından çalışanların yararlı olacakları düşüncesiyle reddedilmiştir. 3 Ekim 1914 tarihinde Osmanlı yönetimi, şirketin faaliyetlerine savaş nedeniyle son vermiş ve bütün mallarına el koymuştur.⁶⁴⁸

3.5.2. Gemlik-Bursa Yolu İnşası Şirketi (La Société de Route Güemlik-Bourse)

Fransız sermayesinin yapım ve işletmesiyle ilgilendiği bir diğer karayolu, Gemlik Bursa arasındaki yoldur. Yol yapım şirketi kurulmadan önce Fransızlar

⁶⁴⁵ **Le Journal des Finances**, 16 Mayıs 1885, nr. 20, s. 309.

⁶⁴⁶ **Le Journal des Finances**, 21 Ocak 1892, nr. 3, s. 10.

⁶⁴⁷ Şirket dönüştürülmeden önce 1892 yılında 1 ile 15 Mayıs arasındaki geliri 59.614 franktı. Bir önceki yıl aynı dönemde şirketin geliri 44.923 frank olmuş, bir önceki yıla göre 14,691 frank artmıştı. Şirketin kârlı bir yatırım geliri vardı. Son 5 yıl içerisindeki km başına 10.712, 50 frank, yıllık ise 1.110.800 frank geliri olmuştu. Tahvil sahipleri ise %12 ile %19 arasında temettü payları almışlardı. Ayrıca 20 yıl içerisinde şirket vermiş olduğu tüm tahvilleri geri almıştı: **Le Journal des débats**, 13 Haziran 1892, s. 4.

⁶⁴⁸ **Le Temps**, 1 Şubat 1915, nr. 19567. (Gazetenin sayfa numarası bulunmamaktadır).

bölgede keşif çalışmaları yapmışlar ve bu çalışmaları rapor şeklinde İstanbul Başkonsolosluğu ile paylaşmışlardır.

Raporda, inşaat ve yapılan masraflar için bilgi verilmiştir. Buna göre inşaat 1849 yılındaki fermanla ihale edilmiş, 1850 yılında yol yapımı için keşif ve inşaat çalışmaları başlatılmıştı. Fakat bazı olanaksızlıklardan dolayı yol yapım çalışmaları 1855 yılının sonuna kadar kesintiye uğramıştır. 1862 yılında yolların genel bir düzenlemesini içeren kanun yürürlüğe girdikten sonra yapım çalışmaları tekrar başlamıştır. Bu tarihten itibaren, 9 yıldan beri çalışmaların devam ettiği belirtilmektedir.⁶⁴⁹ Hazırlanan raporda, 1849-1855 dönemi ve 1863-1865 dönemleri arasında yol yapım çalışmalarında ne kadar masraf yapıldığı belirtilmiştir. Yol çalışmalarında keşif ve inşaat çalışmaları, hükümetin onayı ile Monsieur Padiano tarafından yapılmıştır. Kendisinin özverisi ve gayreti hükümet tarafından birçok kez taktir edilmiştir. Yol projesi 34.500 metre olarak tasarlanmıştır, fakat yolun 11.500 metrelik kısmı aciliyeti daha az önemli görüldüğünden ertelenmiştir.⁶⁵⁰

1849-1855 döneminde, yolun ilk yapım periyodu olan 23 kilometrelik kısmının tamamlanması öngörülmüştü. Bu amaçla 3 mühendis, 2 usta, 1 marangoz, 16 işletme amirinden oluşan teknik kadro 1000 işçilik bir grupla çalışmalara başladı. 4 ay gibi süren ilk çalışma döneminde, 2.300.000 kuruşluk bir harcama yapıldı. İşçi ihtiyacı çevre vilayetlerden karşılanıyordu. Her bir işçi için günlük 2 kuruşluk ödeme yapılıyordu. Yol yapımında çalışmak istemeyen kişiler ise, günde 5 kuruşluk bir ödeme yapmak zorundaydılar. Fakat bu sistem yeterince başarılı olamadığı raporda belirtiliyordu.⁶⁵¹

1863 yılında, hükümetin tekrar yol yapım düzenlemelerini teşvik eden yasa sayesinde çalışmalar tekrar başlatıldı. Yapım çalışmasına tekrar başlandığında Gemlik ve Bursa arasında 18.600 metrelik yol tamamlanması gerekiyordu. Yeni düzenlemeye göre, köylüler zorunlu olarak para almaksızın yol inşaatında çalışmakla mükelleftiler.

⁶⁴⁹ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossieur 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866, s. 11.

⁶⁵⁰ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossieur 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866. Gemlik-Bursa yolu yapımı için çizilen plan bkz. **EK-14**.

⁶⁵¹ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossieur 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866, s. 11-12.

Çevredeki nüfustan bu fedakârlık istendiği zaman, bölgede baş gösteren ve bölgenin önemli kaynakları olan şarap yapımı, koyun yetiştiriciliği, ipek böcekçiliğini etkileyen hastalık ve kuraklıklar yüzünden bölge halkı zor durumdaydı. Bu durumda Bursa Meclisi; Hükümetin bu isteğinin halkı daha zor durumda bırakacağı düşüncesi ile reddetti. Buna istinaden; bayındırlık işlerinden sorumlu olan Edhem Paşa, bölgeye giderek halktan bazı fedakarlıklar yapmasını ve zararlarına yardımcı olacakları sözünü verdi. Aynı zamanda bölge halkından Mustafa Ağa'yı yol yapım komisyonuna aldırarak Monsieur Padiano ile birlikte görevlendirdi.⁶⁵²

Fakat Bursa Vilayet Meclisi ile yapılan görüşmeler sonucunda, istenilen işçi sayısının sadece 4/1'i sağlanabileceği belirtildi. Bu anlaşma nedeniyle yolun yapımı 3 yıl gecikti. Fakat tüm bu zorluklara rağmen yolun yapımı tamamlanmıştır. 3 yıl sonunda 18.600 metre yol, 15 köprü, 3 su kemeri, 8 çeşme ve 4 su kuyusu hizmete sokulmuştur. Fransız sermayesi kontrolündeki yol yapım ve işletme genel direktörlüğünün hükümete sunduğu raporlar çerçevesinde, Gemlik-Bursa yolunun yapım ve onarım faaliyetleri ayrıntılı olarak aktarılmıştır. Nitekim şirketin hazırladığı 1866 tarihli rapora göre şirket, Vali Hamdi Paşa'ya 5 Kasım 1865 tarihi itibari ile yolun yapımının bittiğini, İstanbul'dan yolun düzeltilmesi için bir silindirin kiralandığını ve çevre illerdeki insanların yolun yapım çalışmalarında çalışmasına gerek olmadığını haber vermiştir.⁶⁵³

Aynı raporda, bu yolun yapımı için padişahın 15 yıl öncesinden çok istekli olduğu, yapılan Gemlik-Bursa yolunun 34.500 metre uzunlukta olduğu veya 46.000 arşın uzunluğa ulaştığı belirtilmiştir. Yeni yolun Gemlik'teki başlangıç noktası vapur iskelesi ve cephaneliğe çok yakın bir nokta idi. Devam eden yol güzergahı, Gemlik'i vadiden ayıran bir dağ zincirine tırmanıyor ve eğimli bir arazide ilerleyerek, 40-50 metrelik dik yamaçların olduğu arabaların çıkmakta zorlandıkları bölgeyi aşarak, dağ yolu vadiyi geçip Sarıkayalar'ın boğaz vadisine uzanıyordu. Ayrıca yol, bu kanyonun eğimini takiben Kartal Boğazı'na kadar gitmekteydi. Yolun en kıvrımlı bölümlerinden olan bu boğazdan sonra eğim gittikçe azalıyordu. Bu hafif eğimli bölgelerde gerekli

⁶⁵² AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866, s. 13.

⁶⁵³ AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866, s. 5.

çalışmalar yapıp yol daha kullanışlı hale getirilmeye çalışılmıştı. Bu tırmanın zirvesi olan Rıza Paşa Tepesi'ne ulaşan yol, deniz seviyesinden 400 metre yükseklikteki bu tepeye aşarak Gemlik Körfezi boyunca dağ manzarası ile Bursa'ya doğru devam ediyordu.⁶⁵⁴

Aynı raporda, bu yol yapımı için 13 Aralık 1865 tarihine kadar yapılan toplam harcamanın 1.016.000 kuruş olduğu belirtilmiştir. Aynı zamanda taşların kırılması ve temizlenmesi için de 84.000 kuruşluk bir harcama yapılmış, toplamda 1.100.000 kuruşluk bir harcama olmuştur. Bunlara ek olarak, günlük işçi ücreti olarak 5476 kuruş ve araba, hayvan için de 688 kuruşluk harcama yapılmıştır.⁶⁵⁵ Aşağıdaki tabloda yolun maliyeti ayrıntılı olarak gösterilmiştir.

Tablo-3.5: Gemlik- Bursa Yolu Harcama Kalemleri (1849'dan itibaren)

Gelirler	Birinci dönem	İkinci dönem)	Toplam
Sultanın bağıışı	600.000 kuruş	-	600.000 kuruş
Hazine	2.094.000	297.000	2.391.000
Hizmet harcaması	1.066.000	1.973.000	3.039.000
Toplam	3.760.000	2.270.000	6.030.000
Km yapımı	15.900 m	18.600 m	34.500 m
Km başı harcama	236.000 kuruş	122.000 kuruş	175.000 kuruş.

Kaynak: AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866, s. 17.

Şirketin, kilometre başına maliyeti ise aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo-3.6: Gemlik- Bursa Yolu Kilometre Başına Maliyeti

Gelir	1. Dönem	2. Dönem
Sultan'ın Bağıışı	37.600 Kuruş.	-
Hazine	131.000 Kuruş	16.000 Kuruş.
Hizmet harcaması	67.000 Kuruş	106.000 Kuruş
Toplam	236.000 Kuruş	122.000 Kuruş

Kaynak: AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866, s. 17.

⁶⁵⁴ AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866, s. 7-10.

⁶⁵⁵ AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 546, Rapport Sur la Route de Guemlek A Brousse, Rapport du Directeur Général des Routes, İstanbul, 1866, s. 15-16.

Bursa'dan Gemlik'e gelen yolcular için yeni yol son derece kullanışlı ve güvenli olduğu için memnuniyetle karşılanmış ve tercih edilmiştir. Görüldüğü gibi, 34 km olarak tamamlanması öngörölmüş karayolu, maddi yetersizlikler yüzünden bir müddet yapımı gecikmiş olsa da 1865 yılında tamamlanmıştır. Bölge halkının yol yapım çalışmasında çalıştırıldığı ve normal geçimlik işlerini yol yapım çalışması yüzünden tam olarak yapamamaları bir handikap olarak gerçekleşmiştir. Yine de demiryolunun bölgeye geç gelmesi ve bölgenin ticari faaliyetleri geliştireceği düşünülünce yararlı bir yatırım olduğu söylenebilir.

3.6. Osmanlı'da faaliyet Gösteren Fransız Sermayeli Diğer Anonim Şirketleri

Kent hizmetleri içerisinde inceleyeceğimiz bir diğer önemli yatırımlar, perakende ticareti yapan Orosdi-Back Şirketi ve Tütün Reji İdaresi'nden imtiyaz alınarak şirketleşmiş olan Société du Tombac şirketi'dir. Bu iki şirket, perakende ve toptan satış işinde Osmanlı Devleti'nde önemli bir pazar elde etmiştir.

3.6.1. Établissement Orosdi-Back

Anonim bir Fransız şirketi olan Orosdi-Back, Mart 1895 tarihinde Paris'te kurulmuştur. Şirketin kurucuları Léon Orosdi, Herman Back, Philippe Orosdi ve Joseph Back idi. Şirketin kuruluş amacı, tüm malların ve ürünlerin alım ve satımı, ithalatı ve ihracatı ve üretim gibi faaliyetlerde bulunmaktır. Şirket daha ziyade Paris, İstanbul, Kahire, İskenderiye, Tunus, Bükreş, Viyana gibi şehirlerde faaliyette bulunmuştur. Kurucularının 2000'er hisse sahibi olduğu bu şirkette elde edilen kârın fazlası kurucu üyeler arasında paylaşılmıştır. Şirketin ana merkezi Paris'te, şubeleri ise İstanbul, Selanik, İzmir, Beyrut, Kahire, İskenderiye, Manchester, Bradford, Birmingham, Viyana, Tunus gibi şehirlerde bulunmuştur.⁶⁵⁶

Şirketin sermayesi herbiri serbest olan 100'er franklık 100.000 hisseye bölünmüş şekilde 10.000.000 franktı. 24 Haziran 1895 tarihinde hisseler Paris

⁶⁵⁶ Le Temps, 29 Temmuz 1895, nr. 12477.

Borsası'nda işlem görmeye başladı. Şirketin rezervi ise 2.221.343 franktı. Şirketin yedek rezervi 1.000.000 frank, toplamda ise 3.000.000 franktır. Şirketin yönetim kurulu 5 ile 9 üyeden oluşmaktaydı ve şirket üyelerinin en az 500 hisse satın alması şart koşulmuştu.⁶⁵⁷

Şirketin yönetim kurulu şu kişilerden oluşmaktaydı: Başkan J. Baratoux ile üyeler Léon Orosdi, Hermann Back de Surany, Philippe Orosdi ve Louis Hohl. Şirketin genel müdürlüğünü 10 yıl süre ile Léon Orosdi ve Hermann Back yapmıştı.⁶⁵⁸ Şirket kısa zamanda perakende sektöründe önemli kârlar elde etti.

Tablo-3.7: *Etablissement Orosdi-Back Şirketi'nin Kar Oranı (1895-1905)*

Yıl	Kar miktarı (Frank)
1895-1896	1.341.478
1896-1897	1.346.479
1897-1898	1.365.917
1898-1899	1.508.438
1899-1900	1.653.307.
1900-1901	1.545.862
1901-1902	1.501.314
1902-1903	1.575.697
1903-1904	1.676.035.
1904-1905	2.510.718

Kaynak: *Le Capitaliste*, 7 Nisan1904, nr. 14, s. 220.

Şirketin İstanbul dışında İzmir ve Adana gibi diğer bazı şehirlerde şubelerinin açılması için 1904 tarihi itibariyle yıllık geliri 115.197 frank artırıldı. Böylece Osmanlı Devleti'ndeki mağaza sayısını artırmıştı.⁶⁵⁹

⁶⁵⁷ *Moniteur des Soies*, 6 Nisan 1895.

⁶⁵⁸ *Le Temps*, 5 Mart 1895, nr. 12333. Şirket 1895 yılında La Maison Orosdi-Back et Cie adlı şirkete dönüştürüldü ve yeni şirketin reklamı iyi yapılmadığı için tahvilleri borsada 130 franktan işlem gördü. Şirket bu tahvillere yıllık %6 faiz vermekteydi. (*Le Temps*, 29 Temmuz 1895, nr. 12478).

1900 yılında şirketin satışlardan elde ettiği kârı 1.549.294 franktı ve tahvil başına 10 franklık temettü dağıtmıştı. (*Le Journal des Finances*, 20 Temmuz 1901, nr. 29, s. 6). Şirketin 1900 yılındaki brüt gelirleri 5.669.878 franktı. Ertesi yıl brüt gelir ise 5.490.125 franka gerilemişti. Şirketin giderleri ise 1900 yılında 4.124.016 frank iken 1901 yılında 3.988.861 franka gerilemişti. Kâr ise 1900 yılında 1.545.861 frank iken 1901 yılında 1.501.313,81 frank olmuştu: *Le Journal des Finances*, 5 Temmuz 1902, nr. 27, s. 6.

⁶⁵⁹ Aynı yıl şirketin 37.299 frankı hisse sahiplerine ödendi ve amortisman toplamı 141,443,55 frank oldu. Geçmiş yıla ait kâr-zarar hesabı bakiyesi 1.676.035,42 franktı. Şirketin temettü dağıtılmasından

Orosdi Back Şirketi, Osmanlı Devleti'nin önemli şehirleri yanında Bulgaristan'da faaliyetlerini sürdürmüştür. Özellikle Varna ve Rusçuk gibi önemli şehirlerde ofisler açmış, bölgedeki yerel işbirlikçilerle beraber özellikle dokuma alanında ortak hareket etmiştir. Şirket, 1906 yılında Bulgaristan'da Anglo-Bulgarian Company adlı bir şirket kurmuştur. Bu aşamada şirket, Bulgaristan'daki faaliyetlerini yeni kurulan Anglo-Bulgarian Şirketi sayesinde yürütmüştür.⁶⁶⁰

Şirket, aynı yıl gelişen piyasası sebebiyle Osmanlı Devleti içerisinde faaliyette bulunduğu şehirlerde mağazaların mülklerini satın almaya karar verdi. Bu amaçla 10.500 adet 500 franklık hisseyi piyasaya sürmeye karar verdi. Şirket ayrıca kuruculara ait olan 2000 hissenin 50 franklık hisselerine bölünmesine karar verdi. Böylece hisse sayısı 100.000 parçaya bölünecektir. Artık mali genel kurul toplantılarına katılmak ve oy kullanmak için 20 hisse sahibi olmak yeterli olacaktı.⁶⁶¹

sonra eline kalan miktar ise 1.427.891, 08 franktı. Şirket bu yıl Yokohama şubelerini tasfiye ettiği için bir miktar zarar etmişti: **Le Capitaliste**, 7 Temmuz 1904, nr. 27, s. 423.

Şirketin hisse satışları ile beraber 1904 yılında mali kârı 2.521.638,45 frank olmuştu. Bu kârın %5'i olan 125.535,95 frank rezerv olarak ayrılmış, şirket bu rezervi 344.626 09 franka yükseltmişti. Sermayenin %6'lık kısmı olan 600.000 frank hisselerine temettü olarak dağıtılacaktı. %40'lık pay olan 481.283 95 frank kurucu üyelere, %10 72.192, 60 frank yönetim kuruluna, 600.000 frank ortaklara temettü olarak verilecekti. Ertesi yıl içinse 60.646, 82 frank aktarılacaktı. Şirketin hisse başına dağıttığı temettü 12 frank olmuştu. (**Gil Blas**, 13 Temmuz 1905, nr. 9405, s. 4). Şirket yönetim kurulunun 11 Temmuz 1906 tarihli toplantısı M. Jules Baratoux riyasetinde oldu. Bu toplantıda şirketin 1905 yılındaki net kârı 2.559.819,14 frank olarak gösterildi. Bu kârın 600.000 frankı bölünmüş hisselerine, 600.000 frankı şirket rezervine, %40'ı kuruculara, %1 0'u ise yönetim kuruluna dağıtılmıştı. Ayrıca tahvil başına 13 franklık bir temettü dağıtılmasına oy birliği ile karar verilmişti: **Gil-Blas**, 13 Temmuz 1906, nr. 9765, s. 4.

⁶⁶⁰ Kurulan yeni şirketin sermayesi 200.000 lira ve 200.000 hisseden oluşmaktaydı. Bu hisselerin 36000 hisse şirkete ait geri kalan 164.000 hisse'ye piyasaya sürülmüştü. Herbir hissenin değeri 1 liraydı. (**Le Capitaliste**, 19 Temmuz 1906, nr. 29, s. 464). 1906 yılında şirketin toplam satış geliri 6.203.987,75 frank, toplam harcaması ise 2.559.896,14 frank olmuştu. Şirketin net kârı ise 2.499.249 32 frank olmuştu. Dağıtılan temettü ise tahvil başına 13 frank olarak gerçekleşmişti: **Le Capitaliste**, 2 Ağustos 1906, nr. 31, s. 500.

⁶⁶¹ **Le Capitaliste**, 25 Temmuz 1907, nr. 30, s. 491. Şirketin 1906-1907 yılında net kârı bir önceki yıla göre 247.323,53 frank artarak 2.746.542,85 frank olarak hesaplandı. Daha sonra 29.865,79 franklık bir meblağ daha kâra eklendi ve toplam kâr 2.776.438,84 franka yükseldi. Bu kâr hesabına göre 1.400.000 frank hisselerine, 588.711 39 frank kuruculara, 88.306, 70 frank yönetim kuruluna, 74.794, 37 frank genel müdürlüğe, 600.000 frank olağanüstü rezerve, 24.626, 18 frankı ise yeni yıla aktarılmak üzere dağıtılmıştı. Bunun yanında tahvil sahibi kimselere 14 franklık temettü dağıtılmasına karar verilmişti. Şirketin 1907 yılındaki toplam gelirleri 6.340.277, 60 frank, giderleri toplamı ise 3.893.704, 75 frank olmuştur. (**Le Capitaliste**, 5 Aralık 1907, nr. 49, s. 802). 1907 yılında şirketin kârı bir önceki yıla göre artarak 2.972.872 43 franka yükselmişti. Rezerv olarak bir önceki yıla göre 600.000 frank olan miktar 800.000 franka yükselmişti: **Gil Blas**, 30 Temmuz 1908, nr. 10501, s. 4.

1908 yılında, Osmanlı Devleti gelişen siyasi durumdan ötürü Avusturya-Macaristan mallarını boykot etmeye karar verdi. Bu durumda Fransızların satmış olduğu mallar ve Orosdi-Back gibi firmaların satış rakamları yükselmişti.⁶⁶² Şirket 1910 yılından itibaren Bulgaristan'daki varlığını mali problemler ve gelişen siyasi olaylar yüzünden sınırlandırmak zorunda kaldı. Buna karşılık Mısır'da faaliyetlerini artırdı. Aynı yıl Beyrut, İstanbul, Selanik, Kahire ve Tunus gibi şehirlerde mağazaların mülklerini satın aldı.⁶⁶³ İstanbul'da parekente satış yapan 60 Fransız ticarethanesi bulunmaktaydı. Bunların toplam sermayeleri 17.000.000 frankı bulmaktaydı. Şirket bu arada 5 Temmuz 1912 tarihinde yönetim kurulu kararıyla sermayesini 3.500.000 frank artırarak, 13.500.000 franka çıkardı. Bu amaçla piyasaya 35.000 adet 100 franklık tahviller sürülmesine karar verildi.⁶⁶⁴

1911 yılındaki kolera salgını ve İtalya-Türk savaşı şirketin satışlarını etkilemişti. Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında Anadolu ve Makedonya'da etkili olan kolera salgını sonucunda, toplumun iş hacmi felç olmuştu. Bu aşamada şirketlerin mal alması ve pazarlaması önemli ölçüde düşüş gösterdi. Ayrıca İtalya ile Osmanlı arasındaki savaşta, Osmanlı Hükümeti yedek birliklerini savaşa yolladı ve birçok parekende alıcısı siparişlerini iptal etmek durumunda kaldı. Özellikle, bu parekende mal alıcılarının arasında bulunan İtalyanların çok sayıda olması ve bunların Osmanlı ülkesinden kovulmaları sonucunda şirketin kayıpları artmıştı. 1912 yılında şirketin kaybı bir önceki yıla göre 368.027,35 frank artarak 2.801.232 frank olmuştu. Şirketin brüt satışı ise 7.540.342 frank olarak gerçekleşmişti.⁶⁶⁵ Şirketin Birinci Dünya

⁶⁶² **Le Capitaliste**, 12 Kasım 1908, nr. 46, s. 759.

⁶⁶³ Bu amaçla çıkarmış olduğu 5.000.000 franklık tahviller %4,5 faizli ve geri ödemesi 1943 yılında sona eriyordu. Şirketin işletme sermayesi 12.123.337 franklık mağazalardaki malları dahil etmeden 4.393.425 frank olarak belirtilmişti. Şirketin 100 franklık tahvilleri 232 frank civarında alınıp satılmaktaydı: **Le Journal des Finances**, 11 Şubat 1911, nr. 6, s. 13.

Bu gelişmeler sonrası 1910-1911 yılları arasında şirketin mal satışından elde ettiği brüt geliri bir önceki yıla göre 1.200.000 frank artarak 6.917.499, 52 frank olarak gerçekleşmişti. Ve şirketin bu yıl için net kârı 2.433.205,36 franka yükselmişti. Aynı yıl şirketin mevcut olan bakiyesi 1.389.788,87 franktan 2.466.717,59 franka yükselmişti. Şirketin dağıtacağı temettü ise 10-12 frank arasında belirlenmişti. **Le Capitaliste**, 27 Temmuz 1911, nr. 30, s. 544.

⁶⁶⁴ **Le Journal des Finances**, 22 Haziran 1912, nr. 25, s. 14.

⁶⁶⁵ **Le Capitaliste**, 24 Ekim 1912, nr. 43, s. 756. Şirketin net kârı'nda 1911-1912 mali yılında 2.002.803 franka gerilemişti. Bu gerilemenin en büyük sebebi Balkan savaşlarının şirketin birçok subesinin bulunduğu bölgede gerçekleşmiş olmasıydı. Tüm bu olumsuzluklara rağmen şirketin temettü ödemesi 12 frank dolaylarında kalacaktı. (**Le Capitaliste**, 3 Temmuz 1913, nr. 27, s. 454). 1911-1912 yılları arasındaki net kâr olan 2.801.232 71 franka geçen yıllara ait olan kâr payı istikrazlarından kalan

Savaşı'na girmeden önce aktif ve pasif varlıklarının toplamı 34.819.077 frank olarak hesaplanmıştı.⁶⁶⁶

Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti'nde perakende alanında faaliyet gösteren Orosdi-Back Şirketi, birçok malın alım satımı ve ihracatında önemli bir piyasaya sahip olmuştur. Osmanlı Devleti'nin birçok önemli şehrinde mağazaları bulunan şirketin, Bulgaristan ve Mısır'da ortak olduğu diğer perakende şirketleri bulunmaktadır. Şirketin satış gelirleri yıldan yıla değişiklik göstermiş, İtalya ve Balkan savaşlarında Osmanlı piyasasındaki satışları önemli ölçüde etkilenmiştir. Fakat o dönemde, Osmanlı Devleti'nin içerisinde bulunduğu perakende sektörünün yetersiz durumu şirketi yine de karlı bir işletme haline sokmuştur. Nitekim, Birinci Dünya Savaşı öncesinde şirketin birçok mağazasının faal olması ve hissedarlarına temettü dağıtması, şirketin kârlı bir yatırım olduğunu gösterebilir. Ayrıca, şirket kiralık olarak tuttuğu birçok mağazanın mülkünü de satın almıştır. Bu aşamada bir diğer önemli şirket olan Tütün Rejisi'ne bağlı Nargile Tütün Şirketi, Osmanlı Devleti'nde anonim şirketlerinin karlılığını görmemiz açısından yararlı olacaktır.

1.000.000 franklık rezerv eklenmiş, 1911 yılının istikrazının geri kalanı olan 75.713 01 frankın da eklenmesiyle 3.078.516, 56 frank dolaylarında bir miktar elde edilmişti. Bu paranın %6'sı olan 30.168.21 frank 1.500.000 frank'tan fazla kâr olması durumunda bir kısım hisselerle ödenemesi kararlaştırılmıştı. %6'lık tahvil ödemelerine 600.000, gelecek yıla ayrılan rezerv 1.000.000 frank, kuruculara 549.054 13, yönetim kuruluna 82.358 12 frank, bölünmüş hisselerle 600.000 frank olarak bölüştürülmüş, 216.936 10 franklık bir meblağ ise mevcut mali yıla akartılacaktı. Şirket 1912 yılında 6.856.818 90 franklık brüt satış elde etmişti. Diğer gelirlerle beraber 7.008 031 91 franklık bir geliri olmuştu: BNF, **Etablissement Orosdi-Back Rapport du Conseil D'Administration**, 11 Juillet 1913.⁶⁶⁶ **Le Capitaliste**, 11 Aralık 1913, nr. 50, s. 832. Birinci Dünya Savaşı sırasında şirketin işleri Türkiye'de durdurulmuştu. İtalya'daki ajanları sayesinde Osmanlı topraklarındaki mağazalarıyla iletişim kurmaya başladılar. Fakat mağazalardan para ve mal satışı ile ilgili bir şey gelmemekteydi. Kahire ve Selanikte ise, mağazalarda satışlar kısmen devam etmekteydi. Fakat mağazalarda çalışanların maaşları dörtte bir oranında düşürülmüştü. 1915 yılında Şirketin genel merkezi Paris'ten Londra'ya taşınmış, şirketin yeniden yapılandırılması için çalışmalar yapılmaya başlamıştı. Savaşın sona ermesiyle 1920 yılında Şirket, 40.000 adet %6'lık tahvil çıkardı ve Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerine devam etti. Bu aşamada mağazalarını İstanbul, İzmir, Adana, Samsun, Halep, Beyrut gibi şehirlerde faaliyete soktu. 1922 yılında Société Industrielle, Commerciale et Agricole de Turquie Şirketine kuruluşunda yardımcı oldu. 1922 yılında Şirketin sahibi Leon Orosdi öldü ve Şirket Türkiye'deki faaliyetlerine yavaş yavaş son vermeye başladı. Ancak Mısır'da ve Suriye'de faaliyetlerine 1958 yılına kadar sürmüştür: **Journal des Finances**, 8 Haziran 1923.

http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Orosdi-Back_1895-1990.pdf

3.6.2. Nargile Tütün Şirketi (Société du Tombac)

Tütün Rejisi'nin imtiyazı, İran'dan ithal edilen nargile tütününü içermiyordu. Bu işi, La Société du Tombac (Tömbeki Şirketi) adındaki Fransız sermayeli şirket üstlenmişti. Şirket, 16 Haziran 1891 yılında Tütün Rejisi hamiliğinde Paris'te kuruldu. Şirketin sermayesi 5.000.000 frankı ödenmiş 12,5.000.000 franktı ve şirketin %60 sermayesi yani 3.000.000 franklık sermaye Fransızlara aitti.⁶⁶⁷ Şirket, İran tömbeki fazlasını ithal edip Osmanlı'da pazarlayacaktı. Tömbeki tekelini işletmek için Vikont de Zogheb ile İmperial Tobacco Corporation of Persia ile anlaşma imzalandı. 4 Aralık 1891 tarihinde şirketin başkanı ve Maliye Nazırı ile anlaşma imzalandı.⁶⁶⁸

Şirket kurma izni, hükümet tarafından 10 Aralık 1891 tarihinde verilmişti ve 4 Nisan 1892 yılından itibaren imtiyaz süresi 25 yıl olarak belirlenmişti. Genel merkezi Paris'te olan şirketin hissedarları, Osmanlı Tütün Rejisi ve bazı Paris'li bankacıları. İstanbul başta olmak üzere Tahran, İzmir, Beyrut, Cidde, İskenderiye ve Bağdat'ta şubeleri bulunmaktaydı. Şirketin kurucuları, İran'ın yılda 5.500.000 ton nargile tütünü ürettiğini ve bunun 4.000.000 tonunu Anadolu'ya ihraç ettiğini gözlemlemişlerdi. Osmanlı Bankası'nda görevli bir bankacı olan Philippart, bu imtiyazı Osmanlı Bankası'nın alması için uğraşmıştı.⁶⁶⁹

Şirketin kurucuları; Reji Şirketi Müdür Yardımcısı M. Farneti Caton, Asıl Kurucu M. George de Zogheb, M. Rene Baudouy, Osmanlı Bankası Genel Sekreteri M. Gaston Aubeyneau, Londra'dan M. Frederic Vincent'ti. Şirketin görevli komiserleri ise, Osmanlı Bankası'ndan M. Gustave Wulfing, Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nden A. A Méry idi. Şirketin toplam sermayesi 500 franklık 10.000 adet hisseden oluşan 5.000.000 frank olarak belirlenmişti. Bu hisselerin 4.000 tanesi ödenmiş hisselerdi.⁶⁷⁰

La Société du Tombac Şirketi, yapacağı ithalat karşılığında Osmanlı Devleti'ne yıllık 40.000 liralık bir garanti ücret ödeyecekti. Ayrıca, şirketin yapmış olduğu

⁶⁶⁷ Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s. 184.

⁶⁶⁸ George Young, *Corps de Droit Ottoman*, c. V, Oxford at the Clarendon Press, London, 1906, s. 247-248.

⁶⁶⁹ *Paris-Capital*, 22 Temmuz 1891, (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

⁶⁷⁰ *Paris-Capital*, 22 Temmuz 1891. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

ithalatın miktarına göre bu oran artacak veya azalacaktı. Bu ücret, Sultan'ın donanma için kruvazör satın almak maksadıyla aldığı 25 milyon franklık meblağı garanti altında buldurmak maksadıyla hükümet tarafından istenmişti. Ayrıca, dönemin gazetelerinde bu imtiyazın Fransızlar tarafından alınmasında dönemin Sadrazamı Cevad Paşa ve Büyüelçi Gambon'un ortak çalışmalarının etkili olduğu yazılmaktaydı.⁶⁷¹

Şirket, tahvillerini 4 Nisan 1892 tarihinde piyasaya sürmüştü. Rusya ise, tahvillerin piyasaya sürülmesini istemiyordu. Çünkü, daha önceden Osmanlı Devleti'ndeki nargile ithalatı, özellikle Doğu Anadolu'da Rusya'nın gözetiminde yapılmaktaydı. Fakat, Paris ve Saint Petersburg arasındaki ilişkiler çerçevesinde bu zorluk da kısa zamanda aşılacaktır.⁶⁷² Daha önceden nargile ihracatını bir İngiliz şirket yapmaya çalışmış fakat yerel direnişle karşılaşınca başarısız olmuştu. Aynı şekilde İran Şahı, kendisi bu konuda çalışmalar yapmış fakat finansman sıkıntısından ve yerel tüccarların baskılarından bu tekelden vazgeçmişti.⁶⁷³ Şirket, 26 Nisan 1893 tarihinde yapılan mukavele gereği, hükümete 1.000.000 lira vermeyi kabul etti. Bu para %4 faiz ve %1 amortismanına sahipti. Yıllık ödemesi ise, 51.800 lira olacaktı. Bu meblağ, şirketin ithal edilecek tömbekiye göre hükümete ödenecek 40.000 liralık garanti paradan düşülecekti.⁶⁷⁴

1893 yılında şirketin satışı Nisan ayında 9.730 lira olmak üzere; Mayıs'ta 11.750 lira, Haziran'da 14.030 lira, Temmuz'da 19.569 lira, Ağustos'ta 21.350 lira, Eylül'de 20.830 lira, Ekim'de ise 23.170 lira olmuştu.⁶⁷⁵ Ertesi 1894 yılında İran'dan nargile tütününün ancak yarısı ithal edilmişti. Bu amaçla İran'la bir anlaşma yapmak durumunda kalındı. İlk etapta, 3 yıl için 13.500 lira, sonraki 6 yıl için 15.000 lira, ondan sonraki 6 yıl için ise 20.000 lira verilmesi taahhüt edilmişti. Aynı zamanda şirket, Rusların tütün ticareti için Osmanlı Devleti'ne açmış olduğu davaları ve Rus

⁶⁷¹ **Le Journal des débats**, 19 Aralık 1891, s. 2.

⁶⁷² **Gil Blas**, 24 Nisan 1892, nr. 4541, s. 2.

⁶⁷³ **Paris-Capital**, 27 Nisan 1892. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

⁶⁷⁴ **Paris-Capital**, 24 Mayıs 1893. Şirketin 1893 yılının ilk üç aylık dönemindeki satışı 65.565 liraydı. Bir önceki dönemde satışı ise 29.112 liraydı. Şirketin tahvilleri piyasada 410 frank'tan işlem görmeye başlamıştı: **Le Journal des débats**, 3 Kasım 1893, nr. 105, s. 4.

⁶⁷⁵ **Le Journal des débats**, 17 Aralık 1893, nr. 105, s. 3.

Konsoloslugu'nun yapmiş olduğu baskıyı kaldırmak için 2.500.000 franklık bir ödeme yapmayı kabul etti.⁶⁷⁶ Aynı yıl şirket, Reji İdaresi ile bazı alanlarda birleşmek için ve maliyetleri düşürmek için görüşmelere başladı.⁶⁷⁷ Reji Şirketi son derece yaygın bir ağa sahipti. Bu amaçla Tömbeki Şirketi maliyetlerini azaltmak, Reji'nin kendi bölgesinde sattığı nargile tütününden pay vererek yararlanmak istiyordu. Bu Reji Şirketi'nin de yararınaydı. Çünkü ek bir maliyet gerektirmeksizin satılan tömbeki gelirinden kâr payı alacaktı.⁶⁷⁸

Nihayet iki şirket, 1894 yılında birleşerek Société du tombac et Régie des Tabacs Ottomans şirketini kurdu. İki şirketin idaresi ortak bir komisyonla beraber tüm hisse ve borçlardan sorumlu bir kurul oluşturulacaktı. İki şirketin birleşmesinden Düyûn-ı Umûmiye ve hükümete ödenen paylar etkilenmeyecekti. Maliye Bakanlığı ise tütünün depolanması, ürünlerin nakliyesi ve perakende satışı için yönetmeliğin eksiksiz uygulanmasını istiyordu.⁶⁷⁹ 1895 yılında, şirketin kâr zarar tablosuna göre oluşan 296.614,95 frank'ın dağıtımını gerçekleştirmiştir. Bu meblağın %5'i 14.930 74 frank rezerv olarak tutulmuş, %4 faizi tahvillere 200.000 frank, olağanüstü durumlar için yedek rezerv olarak 83.684 21 frank toplamda 298.614, 95 franklık bir ödeme yapılmıştı.⁶⁸⁰

1896 yılında tömbeki satışı 1.763.212 kg. olarak gerçekleşmiş, 1897'de ise 1.978.666 kg.'a yükselmişti. Brüt kâr ise, 1896 yılında 11.715 lira'dan 1897'de ise 118.378 lira'ya yükselmişti. Şirketin kayıpları 98.355 lira'dan 92.764 lira'ya gerilemişti.⁶⁸¹ 1897 yılında şirketin tömbeki satışı 1.730.333 kg. oldu ve brüt kâr 109.102 lira olarak gerçekleşti. Mısır tekeline katılımı ve gümrük fiyatlarındaki düzenlemeler ile birlikte şirketin gelirlerinde artış yaşanmıştı. Şirketin tahvil borcu, 83.600 liradan 74.800'e gerilemişti.⁶⁸² 1901 yılında Hükümet ve Reji, Tömbeki Şirketi

⁶⁷⁶ **Cote de la Bourse et de la banque**, 5 Ocak 1894. (Gazetenin sayı ve sayfa numası bulunmamaktadır).

⁶⁷⁷ **Le Journal des débats**, 6 Eylül 1894, nr. 106, s. 3.

⁶⁷⁸ **Le Journal des débats**, 15 Kasım 1894, nr. 106, s. 3.

⁶⁷⁹ **Paris-Capital**, 26 Aralık 1894, nr. 52, s. 2.

⁶⁸⁰ **Le Journal des débats**, 10 Ağustos 1895, s. 3. Şirket, 2 numaralı 500 franklık tahviller için 20 franklık temettü dağıtmaya karar vermişti: **Paris-Capital**, 16 Ekim 1895, nr. 41, s. 4.

⁶⁸¹ **Le journal des débats**, 29 Eylül 1898, nr. 270, s. 4.

⁶⁸² **Le journal des débats**, 11 Ekim 1899, nr. 282, s. 4.

arasında hükümete avans verilmesi için görüşmelere başlandı.⁶⁸³ Şirketin satış rakamları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo-3.8: Tömbeki Şirketi'nin Tütün Satış Miktarı (1892-1910 yılları)

Yıl	Satış (Frank)
1892-1893	1.420.239
1893-1894	1.788.663
1894-1895	2.013.853
1895-1896	1.521.421
1896-1897	1.763.207
1897-1898	1.978.666
1898-1899	1.730.333
1899-1900	1.926.406
1900-1901	1.775.182
1901-1902	1.673.129
1902-1903	1.399.902
1903-1904	451.377
1904-1905	1.230.750
1905-1906	1.560.016
1906-1907	1.376.838
1907-1908	1.476.502
1908-1909	1.337.862
1909-1910	1.255.607

Kaynak: Pech, *Manuel des Sociéte Anonymes Fonctionnant en Turquie...*, c. III., s. 209.

Şirket, her türlü desteklemelere ve başka şirketlerle birleşmesine rağmen verimli bir yatırım değildi. Yoğun kaçakçılık faaliyetleri yüzünden şirketten istenilen verim alınamamıştı. 1891 yılından itibaren, İran imtiyazının miktarı düştü ve bu olay şirketin tekel varlığını kaybetmesi ile sonuçlandı. 1898 yılından itibaren şirketin tahvilleri satılmamaya başladı.⁶⁸⁴

Görüldüğü gibi, Fransız sermayesi kent hizmetlerinde elektrik, su, gaz ve tramvay ulaşımı gibi birçok sektörde yatırımlar yapmışlardır. Yukarıda incelediğimiz öncelikle su, aydınlatma ve ulaşım alanında yapmış oldukları yatırımları ilerleyen dönemde gelişen teknoloji ile beraber elektrikli aydınlatma ve elektrikli tramvay gibi yeniliklerle geliştirmişlerdir. Bu yatırımlar, şüphesiz kentin gelişmesini ve halkın refahına önemli katkıları olmuştur. Fakat bu arada, şirketlerin işleyişinden

⁶⁸³ *Le Journal des Finances*, 5 Ekim 1901, nr. 40, s. 2.

⁶⁸⁴ Doğruel, *a.g.e.*, s.79.

kaynaklanan toplumsal şikâyetlerin çokluğu, başlangıçta şirketlerin istenilen düzeyde kamusal yararı gözetmediğinin göstergesidir. Şirketlerin yönetim kurulu teşekküllerine bakıldığında, yine banka sermayesinin güçlü olduğu aşikardır. Nitekim birçok teşebbüs, ortaklaşa banka konsorsiyumlarının biraraya gelmesi ile teşekkül etmiştir. Şirketlerin belediye hizmetlerinde bilançolarına baktığımız vakit ise, genelde şehrin en önemli sorunlarına hitap ettiklerinden ve bu alanda kurulan ilk şirketlerden olmalarından dolayı kârlı yatırımlar olmuşlardır. Yeri geldiği zaman, şirketlerin teknolojik imkanlara ulaşmada diğer ülkelerin sermayeleri ile ortaklık yapmaktan çekinmemişlerdir. Bu arada diğer önemli anonim şirketler olarak anlattığımız perakende ve nargile tütün şirketleri de birçok ilde şubeler açmışlar ve bu alanlarda Osmanlı Devlet'inde yıllar süren faaliyetlerde bulunmuşlardır. Bu aşamada, sermayenin en önemli ayağını oluşturan bankacılık ve sigortacılık alanında Fransız sermayesine göz atmak konumuzun derinleştirmek açısından son derece önemlidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI'DA FRANSIZ BANKA VE SİGORTA ŞİRKETLERİ

4.1. Osmanlı Piyasasında Fransız Sermayeli Bankalar

19. yüzyılda parasal gelişmelerin etkisiyle bankacılık sisteminde rekabet yabancı bankaların Osmanlı ülkesinde birçok şube açmasıyla sonuçlandı. Yabancı bankaların ülkelerindeki sermayeyi Osmanlıya taşımaları bu dönemde hızlandı. Ayrıca bankalar oluşturdukları konsorsiyumlar sayesinde birçok borç ilişkisine de ortak oldular. Fransa'da 1840'lardan sonra kurulan bankacılık işletmeleri devletten almış oldukları özel izinlerle diğer ülkelerde olduğu gibi Osmanlı ülkesinde de birçok banka ve şirketle ortaklık anlaşmaları yapmışlardı. Bu büyük bankalar ortak oldukları şirketlerin Avrupa borsalarında hisselerinin satılmasına aracılık ettiler. Fransızların Osmanlı topraklarına sermayesini taşıdığı en büyük banka kuruluşları Crédit Lyonnais, National d'Escompte de Paris, Crédit Foncière, Société Général gibi bankalardı. Bu bankalar zaman zaman birlikte bazen de rakip olarak birçok sermaye hareketine aracılık ettiler. Ayrıca Osmanlı Devleti içerisinde kurulan Osmanlı Bankası ve Selanik Bankası gibi kuruluşlar da ortak hareket ederek, zamanla bu bankaların yönetiminde Fransız egemenliğini artırdılar ve bu bankaların Fransız çıkarlarına göre hareket etmesini sağladılar. Ayrıca Osmanlı piyasasına yatırılan sermayenin büyük bir kısmı banka ve sigorta kuruluşları sayesinde olmuştu. Bu aşamada bu finans kuruluşlarının faaliyetlerini ve ilişkilerini incelemek Fransız sermayesi açısından aydınlatıcı olacaktır.

4.1.1. Crédit Lyonnais Bankası ve Osmanlı'da Faaliyetleri

Fransız sermayesini temsil eden önemli bankalarından birisi olan Crédit Lyonnais, 6 Temmuz 1863 tarihinde kurulmuştur. Dünyanın en büyük 20 bankası içerisindeki banka, kurum ve özel firmalara vermiş olduğu krediler sayesinde geniş bir sermaye ağına ulaşmıştır. Crédit Lyonnais borçlanma mekanizmasında özellikle

tahviller önemli yer tutmaktaydı.⁶⁸⁵

Banka, İkinci İmparatorluk döneminde küçük sermaye sahiplerine kredi vermek amacıyla devlet eliyle kurulmuştu. Paris'te kurulan köklü ve zengin bankacılık vesayetini kırmak amacıyla Lyon şehrinde böyle bir bankanın kurulması için çalışmalar yapılmış, 39 yaşındaki Henri Germain tarafından bankanın kuruluşu gerçekleştirilmiştir. Asil bir aileden gelen Henri Germain bankanın müdürü olmadan önce avukat, borsacı ve maden müdürü olarak çeşitli şirketlerde görevlerde bulunmuştu. Şirketin 500 franklık 40.000 hissesinin oluşturduğu 20 milyon frank sermaye içerisinde 2150 hisse ile en büyük hisse sahibiydi. 6 Temmuz 1863 tarihinde 200 iş insanı Lyon'da bir noterde bankanın kuruluş tüzüğünü oluşturdular. Banka 26 Temmuz'da Lyon'daki Palais du Commerce'de faaliyetlerine başladı.⁶⁸⁶

Henry Germain'in bankayı mevduat ve cari hesapları tutarının derhal ödenmesi gibi bir kural koyması, bankanın güvenilir bir kurum olmasını sağlamıştı.1870 tarihinde Fransa-Prusya savaşı dolayısıyla şirket bazı banka varlıklarını Londra'ya taşıyarak Crédit Lyonnais bankasının ilk yabancı şubesini açmıştı. Aynı zamanda 1871 yılında savaşı sona erdiren Frankfurt Antlaşması müzakerelerine aktif katılımından

⁶⁸⁵ Sayar, **a.g.e.**, s. 292.

⁶⁸⁶ Bankanın yapmış olduğu işlemlerinin arasında tüm kambiyo işlemlerini yapmak, ticari ve sinâî işlemlerden kaynaklanan kredi ve diğer yükümlülükleri yerine getirmek, menkul kıymetleri müzakere etmek ve yeniden yapılandırmak, tüm para borsalarını takip etmek, kambiyo senetleri, hisse senetleri, tahviller, varantlar veya rehin verilebilecek diğer menkul kıymetler üzerinde oluşturulan fonların her türlü kullanımını sağlamak, bankacılık işlemlerindeki her türlü senet veya nakit ödemeleri çek veya senet yoluyla ödemek, üçüncü şahıslar adına komisyon alarak hareket etmek, her türlü kamu fonlarının ve endüstriyel değerlerin satılması ve satın alınması gibi işlemler vardı. Bunların yanında şahıslar adına ya da gruplar adına oluşturulmuş şirketlerin kredi ihtiyaçlarının giderilmesi, her türlü kamu'ya ait işlerde ve diğer işlerinde kredi aboneliklerinin açılması, özellikle gümrük işleri ile ilgilenen şirketler ile ilgili tüm taşınır ve taşınmaz garantileri kabul ederek ödünç işlemlerde bulunmak, her türlü kişilere ait mülkleri Crédit Lyonnais Bankası çıkarları doğrultusunda alıp satma, genel olarak Lyon'daki bankanın yurt içindeki ve yurt dışındaki tüm operasyonlarını yapmak ve gerektiğinde temsilciler ve muhabirler yada şubeler tarafından temsil edilmektir: <http://www.fundinguniverse.com/company-histories/credit-lyonnais-history/>.

Crédit Lyonnais Bankası ve buna bağlı ticari şirket kurulduktan sonra, Fransız yasalarına uyması ve sermaye stoğunun ve yedek fonunun 3/1'i kadar bir nakdi veya ticari kâğıda eşdeğer bir tutarı bankanın kasasında tutması şartı getirildi. Böylece bankanın yapacağı ticari işlemler garanti altına alınmış oldu. Ayrıca her yıl ödenmiş sermayenin %6'sı kadar olan bir meblağ, acil durum fonu olarak saklanır ve banka hissedarlarına faiz ya da temettü için verilecek tahsisat yeterli olmaması durumunda ödeme yapılmak için muhafaza edilirdi. Ayrıca yönetim kurulu teklifi işe rezervlerin 3/1'ini aşmadığı sürece ve yedek sermaye üzerinden hesaplanan %6'lık kâr fazlalığı nakte çevrilirdi. Ayrıca yedek sermayenin 3/1'in altına düşmesi durumunda kazançlar bir mali yıldan diğerine aktarılır, bu açık kapatılırdı. Edward Pech, **Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c. III., Paris, 1906. s. 114.

dolayı bankanın faaliyetleri savaştan sonra da devam etti. Bu aşamada aynı zamanda milletvekili görevinde bulunan Henry Gérmain, Maliye Bakanlığı için adı geçse de kendisi bankanın gelişimi için bu öneriyi reddetti. 1878’de Paris’te genel merkezi tamamlandı. Aynı yıl Fransa’nın güneydoğusundaki şubelerini Nice ve Montpeiller’de açıldı.

Bankanın uluslararası şubeleri 1875 yılında İstanbul ve Kahire şubelerinin açılmasıyla artmaya başladı. Bu şubeleri 1876 yılında Cenova ve Madrid; 1877’de ise Viyana şubesi izledi. 1878 yılında Petersburg’da kurulan şube yabancı bir bankanın Rusya’da açmış olduğu ilk şubeydi. Newyork Şubesi 1879 yılında açıldı, fakat ABD federal hükümeti vergileri nedeniyle 1882 yılında şubeyi kapatmıştı. 1882 yılına kadar sadece Paris, Bordo ve Tolous ve Reims’de bankanın 30 şubesi bulunmaktaydı.⁶⁸⁷

Banka, 1882 yılındaki ekonomik durgunluk ve Banque de L’union Générale’deki güven kaybı ve yaşanan spekülasyonlardan dolayı büyümesini yavaşlatmıştı. 1888 yılındaki Panama Kanalı projesinde yatırımın başarısızlığa uğraması bankanın prestijini daha da sarsılmıştı. Fakat yine de banka, Rusya’ya verilen 500 milyon franklık kredide önemli bir rol oynamıştı. Böylece Fransız sermayesinin doğuda yatırım yapmasını teşvik etmişti. 1882-1900 yılları arasında bankanın şubeleri 110’dan 189’a yükseldi. Bu şubelere Moskova, Kudüs ve Bombay gibi önemli şubeler eklenmişti.⁶⁸⁸

Banka’nın Osmanlı Devleti’ndeki faaliyetleri 1875 yılında İstanbul ve Kahire’de ofisleriyle başladı. Crédit Lyonnais kuşkusuz Osmanlı Bankası’ndan çok daha güçlü bir sermaye yapısına sahipti. Nitekim bankanın kuruluşundaki ilk sermayesi 250.000.000 franktı. Bankanın rezervi ise 100.000.000 franktı. Oysa o yıllarda Osmanlı Bankası’nın sermayesi 70.000.000 frankı geçmiyordu.1875 yılında Osmanlı Bankası’nın sermayesi 251.000.000 franka çıkarken, hisse senetlerinin değerlendirilmesi açısından Crédit Lyonnais daha başarılı durumdaydı. Osmanlı Bankası’nın 1000 frank nominal değerli ve 250 frankı henüz ödenmemiş olan hisse

⁶⁸⁷ Haydar Kazgan, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türk Bankacılık Tarihi**, Türkiye Bankalar Birliği, İstanbul, 1997, s. 172.

⁶⁸⁸Bankanın 1901 ile 1913 yılları arasında toplam aktif bilançosu 1.700.000.000 franktan 2.830.000.000 franka çıkmıştı. Rus-Japon savaşı sırasında radikaller tarafından bankanın şubelerinin gericiilik yanlısı propoganda yaptığı iddaa edilse de bu durum Rusya’daki gücünü kıramadı. Kazgan, **a.g.e.**, s. 173.

senedi fiyatı, bankanın kuruluş yıllarında 728 frank iken, 1902 yılında 572 franka düşmüştü. Oysa Crédit Lyonnais Bankası'nın 500 frank nominal değeri olan hisse senetleri kuruluş yıllarında 512 frank iken 1902 yılında 1038 franka yükselmişti.

Crédit Lyonnais Bankası bütün kısa vadeli kağıtlar karşısında kredi açma ve her türlü vesikayı iskonto ederek nakde çevirme olanağı sağlamaktaydı. Ayrıca Osmanlı Devleti damgasını taşıyan tahviller karşılığında avans vermekte, bu tahvillerin borsada daha kolay işlem görmesini sağlamaktaydı. Banka ayrıca başkaları adına her türlü ödemeleri çeklerle ya da başka usullerle yapmayı üstlenmişti. Kamu borç kağıtları ile sanayi ve ticaret işlemlerine ait hisse senetleri ve tahvilleri satın alma işlemlerini bir başkası adına yapabilmekteydi. Banka tüzüğünde belirttiği gibi devlet tahvilleri ve kurulurken ya da faaliyetleri sırasında şirketlerin ihraç edecekleri her türlü tahviller ve hisse senetleri için ön kayıt işlemlerini yapmaktaydı. Böylece hisse senetleri ve tahvilat toplayarak, şirket ve devlet borçlanmasında aracılık faaliyetleri ile büyük paralar kazanma olanağı bulmuştu.⁶⁸⁹

Banka, Osmanlı Devleti'nde ilk şubelerini açtığı anda borçlanma konusunda kendisine rakip olarak gördüğü Osmanlı Bankası ile rekabete başladı. Özellikle Bankanın, Paris borsasını kullanarak Osmanlı Bankası üzerine yaptığı spekülasyon alım ve satımlar, Osmanlı Bankası'nın ihraç ettiği kaimelerin değersizleşmesine ve bu kaimelere karşılık Osmanlı Bankası'nın vermediği taahhüt ettiği altın yüzünden sıkıntıya düşmesine sebep olmuştu. Crédit Lyonnais, Osmanlı Bankası'nın nakit rezervindeki sıkıntıya karşılık oldukça yüksek meblağda Osmanlı banknotunu altın olarak karşılığını almak üzere Osmanlı Bankası'na ibraz ettirerek, Osmanlı Bankası'nın altın rezervinden kaynaklı sorunu artırmıştı.⁶⁹⁰

⁶⁸⁹ Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Bankacılık Tarihi**, s. 174. Birinci Dünya Savaşı başladıktan sonra banka'nın gücü kırılmaya başladı. Özellikle Bolşeviklerin iktidara gelmesinden sonra tüm özel bankalar tasfiye edildi ve borçları geri ödenmemişti. Bu durum banka'nın aracı olduğu tüm borçların ve mevduatlarının kaybolmasına neden olmuştu. Bu durumun sonucunda 135 şubenin hizmetleri ya kısıtlandı ya da durduruldu. 1918 yılında Banka Almanya'nın ileriyisi yüzünden Paris'teki varlıklarını tahliye etmek zorunda kalmıştır. 1920 ile 1929 yılları arasında Fransız sermayesindeki liderliği elinde bulunduran banka, bu tarihler arasında önde gelen konumunu Société Générale Bankası'na bıraktı. Banka bu tarihlerde müşterilerinin sahip olduğu varlıkların azalmasının yanında, daha küçük banka işletmelerinin rekabetinin yaratmış olduğu ekonomik enflasyonla uğraşmıştı: <http://www.fundinguniverse.com/company-histories/crédit-lyonnais-history/>

⁶⁹⁰ Sayar, **a.g.e.**, s. 294.

Bu durum Osmanlı Devleti borçlarında yarışan iki bankanın rekabetine iyi bir örnektir. Crédit Lyonnais bankasının şubeleri daha çok, Fransız nüfuzunun fazla olduğu Suriye bölgesine yayılmıştı. Kudüs, Yafa, Beyrut şubeleri ipekli dokuma ticareti için önemli merkezler olduğu için, bankanın şubeleri buralarda daha etkindi. Ayrıca Almanların kurmuş oldukları Deutche Palestina Bank ve Bağdat Demiryolu gibi projeler, bankanın etki alanını daraltacağı düşüncesi ile banka hissedarları ve Fransız sermayedarlar tarafından tehlike olarak görülüyordu. Bankanın yönetim kurulu şu kişilerden oluşmaktaydı. Başkan A. Mazerat, Başkan Yardımcısı H. Bouthier, E. Bethenodi M. Bô, G. Brolemann, Léon Masson, René Brice, J. Rosselli, Fabre Luce, Baron G. Brincard, J. Gillet ve G. Chanove. Ayrıca Banka'nın o dönemdeki İstanbul direktörü M. H. Blancenay ve yardımcısı M. G. Tanqueray'dı.⁶⁹¹ Banka, Tütün Rejisi ve Beyrut Su Şirketi gibi işletmelerde önemli sermayeye sahipti.

4.1.2. Comptoir d'Escompte Bankası ve Osmanlı'daki Faaliyetleri

Fransız sermayeli önemli bankalardan biri olan Comptoir National d'Escompte de Paris, 1848 yılında İkinci Cumhuriyet döneminde 20 milyon frank sermaye ile kurulmuştu. Bu banka Fransa'nın en büyük iki bankasından biri olmakla beraber, Fransız Maliye Bakanlığı'nın önemli bürokratlarını kendi yönetiminde istihdam ederek, özellikle Paris'teki devlet tahvillerinin üçte ikisini elinde bulundurmaktaydı.⁶⁹²

Banka, 1848 devriminin neden olduğu mali yokluklar sebebiyle geleneksel çöken kredi sistemi yerine yeni kredi sisteminin kurulması ve talepleri karşılması amacıyla kurulmuştu. Banka, kuruluşundan itibaren Fransa'da kredi sektöründe rakipsiz hale geldi ve 1889 yılında kredi sektöründeki krize rağmen Avrupa'da ve denizaşırı birçok ülkede örgütlendi.⁶⁹³

⁶⁹¹ Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 172.

⁶⁹² Ergüder, **a.g.e.**, s. 285.

⁶⁹³ Nicolas Stoskopf, "La Fondation du Comptoir National d'Escompte de Paris, Banque révelutoinaire 1848, **Histoire, économie et société**, sa. 21/ (3), s. 396.

Comptoir National de Paris Bankası, devletin uzun süredir karşı çıkmış olduğu bir yapıda sınırlı bir sorumlulukla kurulmuştu. Devlet bu dönemde kredilerin batması ve geri dönmemesi yüzünden oluşan kredi balonunu denetim altına almak için yasal faaliyetlerini düzenlemekle meşguldü. Fakat, banka kuruluş aşamasında oluşturduğu 20 milyon franklık sermayesinin üçte birini tahvil şeklinde, üçte birini nakit ve diğer kısmını da devlet tarafından verilen hazine bonusu şeklinde oluşturmuştu. Bu aşamada banka kuruluşunda şirket esaslarına göre düzenlenmiş, kredi ve ticari bankacılığa sınırlı sorumluluk ilkeleriyle yaklaşmıştı. Yani devletin katılımına rağmen, banka herhangi bir zarara uğradığında hiçbir şekilde ödemelerde devlet garantisi verilmemişti.⁶⁹⁴

Banka, ilk kurulduğunda 19 Mart 1848 yılında Palais Royal ofisinde geçici olarak çalışmalarına başladı ve ilk oluşturulduğunda sermayesi 1,5 milyon franka ulaşmıştı. Daha sonra banka hızla özelleşerek, Dünya’da Fransız sermayesine; önemli bir finansman kaynağı sağladı. Fransa’nın uluslararası ticaretinde önemli görevler üstlenmiştir. Şirket, faaliyete başladığı ilk yılı sonunca hissedarlarına %6’lık bir temettü ödemiştir.⁶⁹⁵ 1851 yılında yapılan darbe sonucunda, Fransa’da İmparatorluk rejimi tekrar kuruldu ve bu sırada bankanın sermayesi 20 milyon franka ulaşmıştı. Banka bu aşamadan sonra, taşınır ve taşınmaz varlıklarını şirket hukukuna göre düzenlemiş, devletin kendi sermayesini bankadan çekmesi üzerine tamamen özel yatırımcılardan oluşan bir sermayeye sahip olmuştu. Bu aşamadan sonra devlet, banka memurlarının atanması ve diğer prosedürleri denetlemeyi bırakmıştır. Bu özelleştirme ile birlikte bankanın yeni adı Comptoir d’escompte de Paris olarak değiştirilmiştir.⁶⁹⁶

İlerleyen yıllarda imparatorluk kararnamesiyle, sermayesini 30 yıl boyunca 40 milyon franka çıkarabilmesi için yetki aldı. 18 Mart 1857 tarihinde bazı girişimcilerle birlikte metal, demiryolu ve gıda alanında şirketler kurmaya başladı.⁶⁹⁷ Banka’ya 25 Mayıs 1860 yılında çıkarılan bir kararname ile Fransız kolonilerinde ve yurtdışında

⁶⁹⁴ Pierre-Joseph Proudhon, **Oeuvres Completes de P.J. Proudhon**, Librairie International, Paris, 1876, s. 204.

⁶⁹⁵ Stoskopt, a.g.m., s. 407-408.

⁶⁹⁶ Hubert Bonin, **Histoire de la Société générale: 1864-1890, la naissance d’une Banque moderne**, Librairie Droz, Paris, 2006, s. 14.

⁶⁹⁷ Proudhon, **a.g.e.**, s. 208.

şube açma izin verildi. Ayrıca, 1860 yılında Fransa'nın İngiltere ile imzalamış olduğu serbest ticaret anlaşması sayesinde faaliyet alanını daha da geliştirdi ve Fransa'nın yurt içinde ve dışında şube ağı olan ilk bankası oldu.⁶⁹⁸1884 yılında Fransız ekonomisinin revizyonunun bir parçası olarak Bank of France ve Crédit Foncière bankaları ile birlikte Fransız bankacılık sisteminin üçüncü ayağını oluşturdu. 1887 yılından itibaren bankanın çalışma lisansı 20 yıl daha uzatılmıştı.⁶⁹⁹

Banka, 1894 yılından itibaren, Birinci Dünya Savaşı'na kadar şehirlerin elektrik, su şebekelerini geliştiren ihalelere ortak oldu.1900'lü yıllara gelindiğinde; diğer Fransız kamu bankaları olan Crédit Lyonnais, Société Générale gibi önemli bir banka konumuna geldi. Yerel veya bölgesel bankalarla bazı iş birliği anlaşmaları yapmıştı. Menkul kıymetler konusundaki kazanımlarını garanti altına almak için Rothschild gibi özel bankalarla çalışmaya başladı.⁷⁰⁰

Comptoir d'Escompte de Paris Bankası⁷⁰¹ Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerine borç işlemleriyle başladı. 1869 yılında Osmanlı Hükümeti'ne 24,5 milyon franklık borç verdi. Ayrıca, 1904 yılında borçların yeniden yapılandırılması konusunda aracılık faaliyetlerini yürüttü. Burada, ticari bankacılık faaliyetleri konusunda başta Osmanlı Bankası olmak üzere, Selanik Bankası gibi birçok kuruma aracılık faaliyetleri yürüttü ve bu bankalar adına senet ve makbuzlar düzenledi. Banka daha sonra, demiryolu şirketlerinin imtiyazlarını almasıyla başladı. Örneğin, Rumeli

⁶⁹⁸ Gilles, Normand, **Les sociétés de Crédit et banques a succursales en france, Etude historique, critique et monographique**, Bultein of New York Public Library, Newyork public library, c.29, Newyork, 1925, s. 16. Öncelikle İngiliz sermayesinin sömürgeleri olan Hindistan ve Uzak Doğu şehirlerine subeler açmaya başlayan banka, sırasıyla Şangay ve Kalkuta'ya 1860 yılında, Réunion, Bombay, Honkong 1862 yılında, Londra ve Yokohama'ya 1867, San Fransisco 1877, İskenderiye ve Sdney'e 1881 ve Madagaskar'a 1885 yılında şubeler kurmuştu. 1867'den sonra ise yurtiçinde şubeler açılmaya başladı. 1868'de Lyon şubesi, 1869'da ise Marsilya şubeleri açıldı: <https://histoire.bnpparibas/dossier/la-french-american-banking-corporation-la-plus-francaise-des-banques-americaines>.

⁶⁹⁹ BNF, Collection complete des lois, décrets, ordonnances, réglements, avis conseil d'Etat, France 1885, s.567.

⁷⁰⁰ Ronzon-Belot, Chantal, "Banquiers de la Belle époque, des dirigeants de la Société Générale vers 1900." **Histoire, économie et société**, c. 23, n. 3, 2004, s. 411.

⁷⁰¹ Birinci Dünya Savaşı sonrasında ana ticari merkezlere odaklanmış, daha küçük merkezlerde bölgesel ve yerel bankalara sahip olduğu ticari kapasitelerini terketmek olmuştur. 1919'dan sonra ki dönemde Fransa'da en önemli bankalar finansal sektörün Société Générale (%32), Crédit Lyonnais (%30), Comptoir d'Escompte (%20), Crédit Industriel et Commercial Bank (%9)'unu kontrol etmekteydiler: Hubert Bonin, **Le Monde des Banquiers Français au XXe siècle**, Editions Complexe, Paris, 2000, s. 95.

Demiryolu bağlantı hatları, Osmanlı Bankası ve Comptoir d'Escompte Bankası'nın birlikte oluşturdukları bir konsorsiyum tarafından yapılmıştı.⁷⁰²

Bunun yanında Rumeli'de 1888 yılında Selanik Bankası'nın kuruluşunda ortak olan banka, Osmanlı Bankası, Crédit Foncière gibi bankalarla birçok ihalede yer almış ve kurulan şirketlere destek olmuştur. Bu şirketler Beyrut Limanı, İzmir-Kasaba Demiryolu, Beyrut-Şam-Havan Demiryolu, İstanbul Tramvayları Şirketi ve Ereğli Kömür Madeni gibi şirketlerdi. Banka bu şirketler ile sermaye ortaklığı kurmuş ya da profesyonellerini bu şirketlerin yönetim kurullarında görevlendirmişti.

4.1.3. Selanik Bankası ve Osmanlı'daki Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nde Fransız sermayesinin ortak olduğu bir diğer önemli banka kuruluşu; Makedonya'da kurulan Selanik Bankası'ydı. Banka, 8 Mayıs 1888 tarihinde padişah tarafından çıkarılan iradeyle, Haziran 1888 yılında 2 milyon frank sermaye ile kurulmuştu. Bankanın hisseleri 500 franklık 20.000 hisseye bölünmüştü. Banka'nın kurucuları arasında yine Galata bankerleri ile yabancı finans kuruluşlarının ağırlıklı olduğunu görüyoruz. Özellikle bankanın ortakları arasında Allatini Biraderler Şirketi ile Le Comptoir d'Escompte de Paris, Österreicher Laenderbank (Avusturya Memleketleri Bankası) ve Hungars Hendes Bankaları bulunuyordu.⁷⁰³

Comptoir D'Escompte Bankası'nın sermayesinin ağırlıklı olduğu bankada yönetici olarak M. Blum, Avusturya Bankası adına M. Schuschny ve M. J.J Obermayer gibi isimler yönetici olarak görev yapacaklardı.⁷⁰⁴ Fakat daha sonra, bu iki banka, hisselerini Paris'te Société Général ve Paris Flemenk ve Viyana'da Anglo-Avusturya bankalarına terk etmiştir. Daha sonra oluşturulan yönetim kurulunda bu üç bankanın atadığı yöneticiler görev yapacaktır. Bankanın Edirne, Samsun, İzmir, Beyrut, Selanik, Drama, Kavala, İskeçe ve Gümülcine gibi şehirlerde şubeleri bulunmaktadır.⁷⁰⁵

⁷⁰² Vahdettin Ergin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 237.

⁷⁰³ Ergin, **a.g.e.**, s. 284.

⁷⁰⁴ **Le Capitaliste**, 14 Mart 1888, nr. 11, s. 169.

⁷⁰⁵ Hasan Ferid, **Osmanlı'da Para ve Finansal Kredi, Bankacılık**, c. III., T.C Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü, Yayın no: 2, İstanbul, 2008, s. 31.

Bankanın yönetim kurulundaki dokuz üyenin 5'i Fransızlardan oluşturmuştur. Bu kişiler arasında Güney Avusturya Demiryolu eski yöneticisi ve mühendis Eugene Bontoux, eski Viyana diplomatı ve Avusturya Demiryolları yöneticisi aynı zamanda Franco-Hongloise sigorta şirketi yöneticisi olan Le Marquia D'Aymar de Châteaurenard, Brüksel Başkonsolosu Louis-Philippe'in oğlu Rusya-Fransa Bankası yönetim kurulu üyesi olan Le Marquis Ludovic de Beauvoir, yine birçok Fransız kurumunda idare görevinde bulunmuş Fransa'nın Viyana büyükelçiliğinde sekreter görevinde çalışmış Le Vicomte Emmanuel D'Harcourt, Société Général şirketinden aynı zamanda Anotole de Lapeyriere de kurulu yönetim kurulu üyesi olan Guillaume Deniere bulunuyordu. Şirketin yönetim kurulu şu üyelere oluşmaktaydı: Emile Ulmann Comptoir d'Escompte sekreteri, Avusturya Bankası adına Maurice Blum, N. Th Dumba, Edouard Allatini, Gustave Fernandez, Joseph Misrachi, le Baron Frédéric de Charnaud, İsaac Fernandez, P. Hadji Lazaro, Lazare Allatini ve Alfred Misrachi.⁷⁰⁶

Bankanın sermayesinin 4 milyon frank olduğu ilan edilmiştir. Hisseleri 500 franklık 40.000 hisseye bölünmüştür. Banka, aynı yıl Reji Şirketi ile mukavele imzalayarak; Selanik bölgesindeki tütün satış işine ortak olmuştur.⁷⁰⁷

Banka, 1898 yılında İzmir ve İstanbul'da yeni şubeler açarak faaliyetlerini Anadolu'ya taşıma kararı vermişti.⁷⁰⁸ 1904 yılında Selanik Bankası, hisselerini 165

⁷⁰⁶ **Le Capitaliste**, 6 Haziran 1888, nr. 23, s. 356.

⁷⁰⁷ Bankanın üst düzey yönetiminde Avrupalı birçok devlet adamı da bulunmaktaydı. Mesela Fransa'nın İstanbul Büyükelçisi Othon de Bourgoing'in (1875-1877) banka yönetimindeydi. Kendisi Paul-Charles ve Amable Bourgoing çiftinin oğullarıydı. Babası İkinci Cumhuriyet zamanında diplomatlık ve senatörlük yapmış, kendisi ise Sırbistan demiryolları, Avusturya Alpleri madencilik şirketinde yöneticilik faaliyetlerinde bulunmuştu. Bankanın faaliyetleri arasında tüm bankacılık işlemlerini yapmasının yanında ticari ve mali sanayi kuruluşlarını oluşturmak, satın almak, bunlara katılmak, satmak, kiralamak ve kamu ait teşebbüslerde bulunması gibi faaliyetleri vardı. Ana merkezi Selanikte bulunan bankanın, İstanbul, Manastır, Kavala ve İzmir'de şubeleri bulunmaktaydı. Bankanın Osmanlı'da kuruluş imtiyazı padişah iznine göre 50 yıl olarak belirlenmişti. İsaac Kamondo ile sıkı ilişkileri bulunan Selanikli Tüccar İsaac Fernandez banka idare meclisinde 1888-1933 yılları arasında bulunmuştur. Comptoir d'Escompte de Paris Bankası, 1889 yılından sonra hisselerini yine Fransız sermayesinin kontrolünde bulunan Osmanlı Bankası'na devretmiştir: **Paris-Capital**, 26 Aralık 1894, nr. 52, s. 1.

⁷⁰⁸ **Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics**, 7 Mayıs 1898, s.304.

Yüksek temettü dağıtımını yönetim kurulunun ihtiyatı tedbir almasını engellemiştir. 31 Aralık 1904 itibarıyla şirketin rezervleri 1.200.000 frankı olağanüstü, 800.000 frankı da olağan olmak üzere 2.000.000 frank'tı. Banka uzun vadeli sermaye işlemlerinde kaynaklarını dağıtmamaya özen göstermekteydi. Şirketin 1904 yılı itibarıyla son üç yıldaki kârı, 1901 yılında 472.234 frank, 1902 yılında 500.708 frank, 1903 yılında ise 536.084 frank'tı: **Le Journal de chemin de fer**, 23 Temmuz 1904, s.583.

franktan Paris Borsası'na ihraç etmişti. Halk, hali hazırda piyasada 165-168 frank arasında işlem gören hisselerle ilgi göstermekteydi. Bu arada dönemin gazetelerinde, Selanik Bankası'nın salt bankacılık faaliyetlerinde müşteri profili her geçen gün artmakta olan güvenilir bir banka olduğu ve şirket olarak da yaptığı işlemler sayesinde, kazançlı faiz ve temettüleri dağıttığı belirtilmiştir. Şirketin dağıttığı temettüleri yıllara göre aşağıda tabloda yer aldığı gibiydi.

Tablo-4.1: Selanik Bankası'nın Dağıttığı Temettü Miktarı (1895-1899)

Yıl	Oran	Yıl	Oran
1895	%8	1900	%9
1896	%8	1901	%8
1897	%8	1902	%8
1898	%6	1903	%9
1899	%8	-	-

Kaynak: Le Journal de Chemin de fer, 23 Temmuz 1904, s. 583.

Banka sermayesini 1904 yılında 1.000.000 frank artırdı ve piyasaya 100 franklık 10.000 hisse senedi daha sürdü. Banka, yeni hisseleri bazı eski hisselerle değiştirme kararı aldı. 1905 yılında ise, Laenderbank yöneticisi Jean Stannicki, Selanik Bankası hesap konsey üyesi olarak atandı. Ve Laenderbank ile Selanik Bankası arasında ortaklık kuruldu.⁷⁰⁹ Bu arada, dönemin Fransız gazetelerinde Laenderbank'ın Selanik Bankası'nın yardımı ile Sofya'da bir şirket kurmayı planladığı yazmaktadır.⁷¹⁰ Bunlar olurken, Selanik Bankası 1905'te sermayesini yükseltme karar almıştır. Banka yönetimi 2.000.000 frank sermaye artırımı için yetki aldı. Böylece bankanın sermayesi 8.000.000 franka ulaşmıştır.⁷¹¹ Bu arada Avusturya Bankası, şirket hisselerindeki

⁷⁰⁹ **Gil Blas**, 18 Aralık 1904, nr. 9202, s. 4.

Bankanın hisse senetleri için yapmış olduğu kâr dağılımı ise şu şekilde gerçekleşmektedir. Net kâr'dan her yıl %5'lik bir kısım ödenmiş sermaye için saklanırdı. Yedek fon için ayrıca kâr'dan %10 luk bir pay ayrılır, %10'luk bir kısım yönetim kuruluna aktarılır, %5'lik bir kısım banka şube müdürlerine ve personele tahsis edilirdi. Son olarak kâr'ın %10'u kurucu üyelere aktarılmaktaydı. Geri kalan %60'lık kısım banka yönetiminin özel birliktatfonu oluşturulması için belirleyeceği tutar düşüldükten sonra, hissedarlara dağıtılmaktaydı. Bankanın 1889 yılından beri net kârı ve hissedarlara dağıtılan temettüleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Belirlenen tüzük gereği; yönetim kurulu üç sene içerisinde yenilenmek üzere, her sene üyelere bir miktarı değiştirilmekteydi. Her üye, görev süresince bankanın hissesinde kalmak üzere 50 hisse bırakmaya mecburdu. Yönetim kurulu toplantısı için 3 üyenin isteği gerekliydi: Celali Yılmaz, **Osmanlı Anonim Şirketleri**, Scala Yayıncılık, İstanbul, 2011, s. 233-234.

⁷¹⁰ **Gil Blas**, 30 Temmuz 1905, nr. 9422, s. 4.

⁷¹¹ **Le Journal des Finances**, 12 Ağustos 1905, nr. 32, s. 7.

payını artırmak için 1.000.000 franklık hisse satın aldı ve bankanın faaliyetlerini artması için İskenderiye ve Kahire’de şubeler açmasına yardımcı oldu.⁷¹²

Tablo-4.2: Selanik Bankası'nın Yıllara Göre ödenmiş Sermayesi ve Kar Payları

Yıl	Ödenmiş Sermaye	Kâr (Frank)	Dağıtılan kâr payı
1889	1.000.000	131.769	%5
1890	1.000.000	129.932	%5
1891	1.000.000	164.362	%7
1892	1.000.000	162.179	%7
1893	1.540.000	170.568	%7
1894	4.000.000	494.531	%8
1895	4.000.000	2.225.846	%8
1896	4.000.000	350.570	%8
1897	4.000.000	232.266	%6
1898	4.000.000	421.346	%8
1899	4.000.000	494.013	%8
1900	4.000.000	409.230	%8
1901	4.000.000	442.072	%8
1902	4.000.000	464.992	%9
1903	4.000.000	455.624	%9
1904	4.000.000	493.208	%10

Kaynak: Pech, a.g.e., c. III., s.128.

1908 yılında ilan edilen Meşrutiyetin Osmanlı Devleti’nde yarattığı iyimser havadan ötürü Selanik Bankası bankacılık faaliyetlerini Osmanlı topraklarında daha da artırmıştır. Bu dönemde, bankanın merkezini İstanbul’a taşınması ile birlikte, Osmanlı borçlanmasına aracılık etme ve hükümete borç verme gibi işlerle ilgilendiği görülür. Nitekim, 1908 yılında, banka sermayesini Mısır’da yapmış olduğu ticari kârlar neticesinde 10.000.000 franka çıkarmıştır. Bu arada, Selanik Bankası’nın Yönetim Kurulu Başkanı ve önemli bir diplomat olan Baron Othon Bourgoing’in ölmesinden sonra, bankanın yönetim kurulu yeniden değişmiştir.⁷¹³ Yeni oluşturulan yönetim kurulunda, Fransa’dan André Bénac bankanın hisse senetlerinden ve

⁷¹² **Le Capitaliste**, 26 Nisan 1906, nr. 18, s. 273.

⁷¹³ **Le Temps**, 10 Eylül 1908, nr. 17248. Baron Othon Bourgoing, Avusturya sermayesi ile yakın ilişkileri bulunan ünlü bir diplomattır. 1839 yılında doğan Baron, diplomat kariyerine 1860 yılında başlamıştı. Daha sonra sırasıyla Turin, Roma, Bogota, Frankfurt ve Viyana’da elçilikler yapmış olan Baron, 1877’den 1880 yılına kadar Budapeşte’de Büyükelçilik görevinde bulundu. Daha sonra Viyana’ya yerleşerek burada aristokrat ailesinin etkisiyle sermaye sınıfı ile yakın ilişkiler kurdu: http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Banque_de_Salonique.pdf.

fonlarından sorumlu olarak yönetim kurulu başkanı seçilmiştir. Bénac'ın yanında, Başkan yardımcısı olarak 1905 yılında Fransız Hükümetine üstün hizmetlerinden ötürü Legion d'Honneur nişanı almış, Avusturyalı bankacı Arthur Spitzer; yine Société Général yöneticilerinden Jacques Bourget, Théodore Motet (Süveyş ve Panama Kanalları Şirketlerinde Yönetici), LanderBank yöneticileri Maximilien Klaus, Ludovic-Auguste Lohnstein, Anglo-Autrichienne Bankası'ndan Charles W. D'adler ve Joseph Misrachi, Alfred Misrachi, Emmanuel Salem, İstanbul'da bankacı olan John Eliasco ve Isaac Fernandez bulunmaktaydı.⁷¹⁴

Selanik Bankası'nın uluslararası faaliyetleri incelendiğinde, özellikle Balkan topraklarında pek çok yatırımda pay sahibi olduğu görülmektedir. Selanik Bankası, 1919 yılında Sırbistan'ın iâşesiyle ilgilenen Compagnie Commerciale d'Orient Şirketi'ne katılmıştır. Bu şirketin hisse paylarında Selanik Bankası %25, Osmanlı Bankası %25, Banque Franco-Serbe %30, Société Financière d'Orient %20 paya sahipti. Banka, Paris Bankası ile Yunanistan'daki madenlerin işletilmesi için Osmanlı Hükümeti'nden alınan maden imtiyazına ise 100 bin frankla katılır.

⁷¹⁴ Bénac 1904 yılında Paris et des Pays-Bas Bankası ve 1906 yılında Société Général şirketinde, 1909 şirketinde Fransız-Osmanlı Endüstri ve Ticaret şirketinde yönetim kurullarında yer almıştır. Bénac 1912 yılında Bağdat Demiryolları Şirketi ve Transpersan Demiryolu Şirketi ve Bükreş Gaz şirketinde hisseler alarak söz sahibi olmuştu. (G. Ruffy, **Qui Êtes Vous? Annuaire des contemporains-notices biographiques**, Edition Delagrave, Paris, 1924, s. 851). 1910 yılında 100.000 hisse senedinin çıkarılmasıyla sermaye'nin 20.000.000 franka çıkarılması ve hissedarların talepleriyle 100 franklık senetlerin 500 franklık senetlerle değiştirilmesi sağlanmıştır. Banka bu dönemde Société Général bankasının yardımıyla 5.000.000 franklık bir sermaye artırımına gitmiş ve şirketlere uygun krediler vermeye başlamıştır. 1909 yılında 899.928 Frank gelir elde edilmiş, %5 faiz ve yönetim kurulu ve müdürlere ait hisse ve %1 hissedarlara gelir ayrıldıktan sonra 263.734 frankın 1910 senesine devredilmesi kararlaştırılmıştır. 1911 yılında Bankanın geliri 1.586.501 franktır. Bundan 20.000.000 sermaye %5 faiz ve temettü ödenmiştir. (**Le Journal des Finances**, 2 Aralık 1911, nr. 48, s. 10). Banka İtalya ve Balkan Savaşlarından etkilenmiş, özellikle Osmanlı Avrupa'sındaki şubelerinin faaliyetlerini durdurma kararı almıştır. Fakat savaş şartlarına rağmen banka 1912 yılını 1.444.863 frank, 1913 yılında 1.266.302 frank gelir elde etmiştir. Banka, çalışanlarının maaşlarından kesintiler yaparak ve belli miktarını karşıladığı ihtiyat sandığı kurmuş böylece çalışanlarına emeklilik hakkı sağlamıştır. (Yılmaz, **Osmanlı Anonim Şirketleri...**, s.236). Banka, Cumhuriyet döneminde faaliyetlerine devam etmiş, unvanını 1969 yılında "Uluslararası Endüstri ve Ticaret Bankası" olarak değiştirmiştir. 1978 yılında yabancı bankalar statüsünden çıkarılan banka, milli bankalar statüsüne geçmiştir. 1990 yılında İnterbank Anonim Şirketi adını kullanan banka, 1999 yılında TMSF'ye devredilmiş, 2001 yılında bütün varlıklarıyla Etibank'a devredilmiştir. Selanik Bankası hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz: Hubert Bonin, "Un outre-mer bancaire en Orient Méditerranéen: des Banques Françaises Marseillaises de la Banque de Salonique (de 1907 à la Seconde Guerre mondiale)", **Revue Historique**, 2003/3 n: 627, s.567-602.

Selanik Bankası, Osmanlı Devleti'nin batıdaki sanayi yatırımlarında en önemli kredi sağlayan kurumudur. Örneğin; 1892'de Balya Karaaydın Madenleri, Selanik-Manastır Demiryolu Şirketi (1893-1895), 1893'te Kessendre Madenleri kurucuları arasında yer almıştır. Bankanın yatırımları arasında; 1874 İstanbul Su Şirketi, 1905'te Selanik Yeni İplik Fabrikası ve 1910 yılında kurulan Paşabahçe Kiremit ve Tuğla Osmanlı Anonim Şirketi de yer alır. 1908'de Allatinlere ait Olympos Biracılık Şirketi'ne hissedar olan bankanın hisseleri, 1917 yılında satılır. Bunların yanında 1909 borçlanması gibi birçok borçlanmaya aracılık etmiş, kurmuş olduğu konsorsiyumlarla Osmanlı Hükümeti'ne kredi sağlamıştır.⁷¹⁵

Görüldüğü gibi öncelikle bölgesel olarak faaliyetlerine başlayan Selanik Bankası, ilerleyen dönemde Fransız bankacıların yönetim kurulunda yer almasından sonra, faaliyetlerini Anadolu'ya ve İstanbul'a taşımıştır. Banka bu aşamada borç ilişkilerine girmiş, ayrıca başta maden şirketleri olmak üzere birçok şirketin kurulmasında sermayesiyle destek olmuştur.

4.1.4. Osmanlı Bankası

Osmanlı Devleti'nde, Fransız sermayesinin büyümesinin ve etkin olmasını sağlayan en önemli banka, hiç kuşkusuz 1863 yılında İngiliz, Fransız sermayesi ortaklığı ile kurulan Osmanlı Bankası'ydı. Devletin merkez bankası kurma isteği, ek gelir sağlamak için başvurduğu taahhütlere girişilmesi, madeni para sistemini bozmuş; 1840'lardan sonra parasal sorunlar daha da ağırlaşmıştı. Bu nedenle, Osmanlı Devleti'nde parasal istikrarsızlığı kaldırmak ve devletin artan nakdi ihtiyaçlarını düzenlemek amacıyla bir kurumsal yapıya ihtiyaç duyulmaktaydı.⁷¹⁶

⁷¹⁵ 1930'lu yıllarda banka, Crédit Foncière Franco-Bulgare, Banque Franco-Bulgare, Maden ve Sanayi Tetkik İmtiyazı, Adana Elektrik-Tramvay Şirketi, Selanik Tarım ve Emlak Şirketi'dir: Ergüder, **a.g.e.**, s. 290-291.

⁷¹⁶ Bu manada Osmanlı Devleti'nin batılı anlamada banka kurma girişimleri 1830'lu yıllara dayanmaktadır. Galata bankerleri ve Levanten sermayedarlardan iç kredi olarak basit bir ekonomiyi sürdüren Osmanlı maliyesi artan ticarete ve mali masraflara çare olması için bir devlet bankası kurulmasına sıcak bakmaktaydı. Osmanlı Devleti bir merkez bankasının kuruluşunu tarım gelirlerinin istikrarsızlığı ve gelirlerin toplanmasının aynı zamana rastlamaması nedeniyle nakit ihtiyacının istenilen düzeyde karşılanamaması yüzünden istemekte ve oluşturulacak banka sayesinde nakit ihtiyacının çözüleceğini öngörmüştü: Adrien Billiotti, **La Banque Impériale Ottoman**, Paris, 1909, s. 37.

Savaş harcamalarının getirmiş olduğu ağır yük ve alınan borçlardan sonra, daha güçlü bir merkez bankası kurma ihtiyacı tekrar gündem olmuştu. Bu amaçla Osmanlı Devleti'ne üç proje sunulmuştu. Birinci proje Rothschild'in bir projesiydi, fakat Osmanlı Devleti Rothschild'in mali piyasalardaki gücünün etkisinden çekinerek bu projeyi reddetmişti. İkinci proje Fransız Périer Kardeşler ve Crédit Mobiliér grubunun sunmuş olduğu hem emisyon müessesesi hem de ticari banka görevi üstlenecek bir yatırımdı. Fakat Fransızlar, kendi sefaretlerinden yeteri destek görmedikleri için bu proje de sonuçsuz kalmıştı. Üçüncü proje ise İngiliz Henry Lavard ve Gilln Mills Co. Bankası'nın oluşturduğu Londra merkezli teklifi. Bu teklif göre sadece ticari bir banka görevi görecek olan Ottoman Bank projesiydi. Bu dönemde, Fransızların İngilizlerle olan rekabeti ve küçük ortaklarından birisinin iflas etmesi nedeniyle, daha büyük bir emisyon bankası kurulması gerçekleşmemişti.⁷¹⁷

1856 yılında İngilizlerin teklifi kabul edilmiş ve Osmanlı Bankası kurulmuştu. Fakat kurulan bu banka, ticari bir banka olmasının yanında Osmanlı Devleti'nin ihtiyaçlarını karşılayacak büyüklükte değildi. Osmanlı Devleti, kaimenin tedavülden kaldırılması için uğraşıyordu ve açıklarını kapatmak için bankerlerden kısa vadeli borçlar almaya devam ediyordu. Ayrıca, 1860 yılında gerçekleşmiş olan Mires borçlanması, Osmanlı Devleti'nin kredibilitesini oldukça düşürdüğünden; dış piyasalarda devletin itibarı kaybolmuştu. Çözüm ise; Fransız sermayesinin de içerisinde bulunduğu bir devlet bankası kurulmasıydı. 1863 yılında İngiliz ve Fransız ortaklığında yeniden düzenlendiğinde, pek çok açıdan bir merkez bankası işlevi görmüştü.⁷¹⁸

Kurulacak olan banka kâğıt para basma yetkisine sahip olacak, devletin iç ve dış borçlarının anapara ve faizlerinin ödenmesini ve tedavülden kalkmış paraların dolaşımdan çekilmesi gibi önemli görevler üstlenecekti. Ayrıca Banka, devlete kısa

⁷¹⁷ Edhem Eldem, **135 yıllık Bir Hazine Osmanlı Bankası Arşivinde Tarihten İzler**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 1997, s. 27. İlk olarak 1845'te para kurlarını bir düzene sokmak isteyen hükümet iki Galata bankerı Jacques Alléon ve Theodore Baltazzi ile anlaşarak 1 sterlinlik kuru 110 kuruşta tutmalarını istemişti. Bu ikilinin kurduğu ortaklıklar 1842 yılında Banque de Constantinople (Dersaadet Bankası)'nın kurulmasını sağladı. Fakat yetersiz sermayesi ve 1848 yılındaki ağır borsa krizlerinden sonra banka 1852 yılında tasfiye edilmiştir. Bkz. André Autheman, **Bank-ı Osmanî-i Şahane**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002, s. 18.

⁷¹⁸ Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914...**, s. 234.

vadeli borçlar verme işlevini de üstüne alıyordu. Banka'nın ilk ofisi Galata'da açılmıştı. Bir ay sonra ilk şubelerinden birini liman kenti olan İzmir'e açmıştı. 1856 Ekim'inde bu şubeleri Beyrut'taki şube izledi. Daha sonra Galatz ve Bükreş'te açılan şubelerle ilk temsilcilikler kurulmuştu.⁷¹⁹

1863 yılında Bank-ı Osmanî-i Şahane adıyla faaliyete başlayan bankanın kurucu ortakları; İngiliz Sermayeli Glyn & Co. şirketinden Henry Layard ile Fransız Bankası Crédit Mobiliér'in kurucusu olduğu Perrière kardeşlerdi. Bankanın 50.000 hissesi Fransızlara, 80.000 hissesi İngilizlere, 1.500 hissesi ise, Osmanlı Devleti'ne aitti. Toplamda 100.000 sterlin sermayeye sahip olan banka, para basma ve borçlanma konularında Osmanlı Devleti adına hareket edebilecekti. Bu tekelin yanında, ticari banka işlevi de görecekti.⁷²⁰ Bankanın genel merkezi İstanbul'da, yönetim şubeleri ise Paris ve Londra'da bulunacaktı. Bankanın kuruluş nizamnamesinde bankanın Osmanlı Devleti'nin dahili ve harici borçlarına bankanın aracı olacağı, bu hizmetlerinin karşılığında her yıl 20.000 İngiliz lirası alacağı belirtilmişti. Ayrıca banka, Osmanlı Devleti'ne cari hesap ile 500.000 İngiliz lirasına kadar %6 faizle kredi açacaktı.⁷²¹

Banka kurulduktan sonra, Osmanlı'da Fransız sermayesinin etkisi hızla artmaya başlamıştı. Daha önce kurulan İngiliz sermayeli yapının, Osmanlı Devleti'ndeki kambiyo dalgalanmalarıyla baş edememesi ve Osmanlı maliyesini finanse etmede yetersiz kalması, merkez bankası rolünün Fransızlar olmadan başaramayacağını gösteriyordu. Bu durumun sonucunda, Fransız sermayesi banka yönetiminde gücünü günden güne artırdı ve sermaye yatırımlarında Fransızların daha çok gözetilir olması yolunu açtı. 1875'te Banka'nın sermayesi 125.000.000 frank

⁷¹⁹ Eldem, **135 yıllık Bir Hazine Osmanlı Bankası Arşivinde Tarihten İzler...**, s. 55.

⁷²⁰ Ergüder, **a.g.e.**, s.256. Bankanın Genel Merkezi Fotoğrafi için ayrıca bkz: **EK-15**.

⁷²¹ Eldem, **135 yıllık Bir Hazine Osmanlı Bankası Arşivinde Tarihten İzler...**, s. 30. Osmanlı Bankası, 1863 yılında Devlet bankası rolü ile kurulduğunda bu durum devlete borç veren Galata bankerlerini rahatsız etmişti. Kendilerinden daha güçlü bir sermaye tabanına ve devletin himayesinde gelişecek bir kurumun Osmanlı mali piyasasında kendi yerlerine geçeceği düşüncesi, Galata Bankerlerinin kurumsallaşarak Şirket-i Umumi adında bir kurum oluşturmasını sağladı. Bu kuruluş yine Paris'in ünlü bankerlerinin desteğiyle kurulmuş, 2.000.000 liralık bir hisse senedi satışıyla Osmanlı Bankası ile rekabete girmeye hazırlanmıştı: Murat Hulkiender, **Bir Galata Bankerinin Portresi George Zafiri 1806-1884**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2003, s. 59.

olarak kaldı ve İngilizlerin çekilmesiyle 1880'den sonra Fransızların toplam içerisindeki payı %80'e yükselmiştir.⁷²²

Devletle bankanın 1875 yılında yapmış olduğu yeni mukavelede, bankanın görevleri genişletilmiş, devletin bütçesi üzerindeki gelir ve giderleri üzerinde kontrol yetkisi tanınmıştı. Yeni sözleşme sayesinde, banka bütçe komisyonunda temsil edilecek ve düzenli bir bütçenin oluşturulabilmesi için tartışmalara katılabilecekti. Ayrıca, bütçenin uygulanmasında söz sahibi olacak ve devletin bütün varidatlarının kasalarına yatırılmasını sağlayacaktı. Kısacası Osmanlı Bankası devletin kasası durumuna gelmişti.⁷²³

Banka, devlet borçlanmasında ve kısa vadeli avanslarda aktif rol oynamıştır. Thobié'e göre, devlet borçlanmaları banka için çok kârlı yatırımlar olmuştur. 1881-1914 arasında 19 istikraz, 7 konvansiyon (borç birleştirme) ve 8 hazine bonusu emisyonunda bankanın toplam varlığı %70, Fransız sermayesini ilgilendiren kısımların ise %90'ına banka başkanlık etmişti. Banka devlet bankası olarak çalıştığı için Osmanlı Devleti'nde Fransız borçlanma grubunu oluşturan Société Général, Comptoir d'Escompte, Crédit Industriel Commercial, Banque des Paris et Pay-Bas ve bunlara ek olarak, 1905 yılından sonra L'union Parisien ve Banque de Selanik gibi finans kuruluşlarına öncelik etti ve alınan borç ve avanslara uygulanan faizler, bu finans kuruluşlarının bankerleri tarafından belirlendi. Yine Thobié'ye göre banka, devlete avans verirken seçenekli borçlanma ve hazine bonusu çıkarma sözleşmesi altında genelde %9 faizli avanslar verdi. Bu avansların ödemelerine gelince, diğer borçlarla birleştirilip bir konsolidasyon oluşturulurdu. Böylece, zaman uzatma hileleri altında hazine bir dilenci durumuna düşürülürdü. Bu aşamadan sonra, hükümet her türlü öneriyi kabul etmeye zorlanırdı. Banka, bu tahvil ve kısa vadeli borç konsolidasyonu sonucunda çok önemli kârlar elde etmiştir. Örneğin, 1906 yılında tahvillerin konvansiyonu aynı yılda bilançoda gösterilen kazançların %37'sini oluşturmuştur.⁷²⁴

⁷²² Thobié, "Osmanlı Bankası", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, c. III, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 775.

⁷²³ Eldem, *135 yıllık Bir Hazine Osmanlı Bankası Arşivinde Tarihten İzler...*, s. 30-31

⁷²⁴ Thobié, "İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", s. 777.

Osmanlı Bankası, devlet bankası olmasının yanında kredi kuruluşu olarak demiryolları, limanlar, ticaret ve belediye hizmetlerine yönelik Fransız sermayesinin doğrudan yatırımlarının farklı bölgelerde yayılmasında önemli rol oynamıştır. Aynı zamanda, banka aracılığı ile Avrupa borsalarında satışa çıkarılan borç tahvillerinin çoğunun Fransa'da satılmasında bankanın etkisi vardır. Banka, Osmanlı Devleti yasalarına tabi olmakla beraber, genelde iç ve dış yazışmalarını Fransızca yapmaktaydı. Bu durumla birlikte yabancı dil bilen personel çalıştırma ihtiyacı duymuş ve genelde gayrimüslim ve yabancı kökenli memurlar çalıştırmıştır. Osmanlı Bankası'nın, yerel bankalar ve sigorta şirketlerinden daha fazla yabancı banka ve sigorta şirketi ile ilişkileri mevcuttu. Bankalar ve sigorta şirketleri arasında Rum, Ermeni ve Yahudilerin %20'ye yakın dağılımı, Galata bankerlerinin kurmuş olduğu finans kurumları ile banka arasındaki ilişkiyi de gösterir niteliktedir.⁷²⁵

Banka, 1867-1898 yılları 31 şube, 1899-1914 arasında ise 52 şube açmıştır. Bu şubeler, Osmanlı Devleti adına vergi topladıkları gibi ticari kentlerde yerel tasarrufun çekimine, iskonto, avans, cari hesap, döviz bozma gibi işlemler yapmaktadır. Fransız sermayesinin yapmış olduğu yatırımların birçoğunda, bankanın hisseleri veya toplam sermaye payları bulunmaktadır. Örneğin, İstanbul Sular İdaresi'nde bankanın 7.000 hissesi vardır. Toplam sermaye içerisindeki payı ise %17,5 seviyesindedir. Yine Ereğli madenlerinde 17.000 hissesi olan bankanın, toplam sermaye içerisindeki payı %23'tür. Beyrut Liman İşletmesi'nde 3.660 hisseye karşılık sermayedeki varlığı %30, İstanbul Limanı İşletmesi'nde 8.750 hisseye karşılık %18,5 nispetinde sermaye sahibidir. Demiryolu şirketlerinde, Selanik-İstanbul iştirakinde 4500 hisseye sahip olan bankanın toplam sermayedeki varlığı %15; İzmir-Kasaba Hattı ve uzantılarında 4.500 hisse sermaye varlığı %14; Sam-Hama ve uzantılarında 8.000 hisse, sermaye içindeki varlığı ise %25'tir. Bağdat Demiryolu projesinde 1.400 hisseye sahip olan şirketin toplam sermayedeki varlığı %4,7; Bağdat İnşaat Şirketi'nde ise, 1.758 hisse ve sermaye varlığı olarak %8,8'e ulaşmıştır. Banka, İstanbul Elektrik ve Tramvay Şirketi Konsorsiyumu'nda 2.160 hisse satın almış, toplam sermaye içerisinde %3'lük bir pay elde etmiştir. 1913 yılı itibarıyla, bu şirketlerden toplam kârı ise 1.368.715 frank olarak gerçekleşmiştir. Bunun yanında banka, Rüsûm-ı Sitte ve Düyûn-ı Umûmiye gibi

⁷²⁵ Ergüder, a.g.e., s. 257-260.

devlet kuruluşlarının kurulmasında aktif rol oynamıştır. Bankanın Tütün Rejisinde 36.000 hissesi bulunmakta, toplam sermaye içerisindeki payı ise %17,5’u bulmaktadır.⁷²⁶

Bir merkez bankası işlevini gören Osmanlı Bankası⁷²⁷ zaman zaman Osmanlı Hükümeti ile birçok anlaşmazlığa da düşmüştür. Banka’nın, Avrupa’da kendisinden daha önce kurulan merkez bankaları gibi diğer bankalar ve kredi kuruluşları üzerinde sistemi yönlendiren bir vazifesi olmamıştır. Osmanlı Bankası’nın ticari ve tesis bankacılığı, merkez bankası fonksiyonuna göre daha ağır basmıştır. İhtiyaç olduğunda ekonomiyi canlandırmak amacıyla kâğıt para basma işlevi olan banka, bu yola fazla başvurmamıştır. Para basmama gerekçesi olarak muhafazakâr bir politika izlemesi ve daha önce yaşanan kötü kaime tecrübelerini örnek gösterse de banka çok acil ihtiyaç durumunda kaime basmayı riskli görmüş, Osmanlı ekonomisine yardımcı olmamıştır. Örneğin; 1877-78 Osmanlı-Rus savaşı sırasında, Osmanlı Hükümeti’nin isteğine rağmen kâğıt para basmamış, hükümet kendisi para basmak zorunda bırakılmıştır.⁷²⁸ Yine Osmanlı Devleti, Trablusgarp Savaşı’nda İtalya’ya karşı savaşırken, Osmanlı Bankası, İtalyan devlet kağıtlarına para yatırmış, Cihan Harbi sırasında Paris ve Londra’daki komitelerin talimatları doğrultusunda devletle arasına mesafe koymuştur.⁷²⁹

⁷²⁶ Göçek, a.g.e., s.246.

⁷²⁷ Osmanlı Bankası’nın önemi ve Fransız şirketlerinin garantörü olduğu konusunda birçok Fransız konsolos raporu mevcuttur. Örneğin; Paris Dış İşleri Bakanlığında 16 Ekim 1911 tarihinde Fransa’nın İstanbuldaki Maslahatgüzar’ı Monsieur Boppe’a yazılı telgrafta Osmanlı Bankası’nın öneminden şöyle bahsedilmektedir: “Türkiye’de birçok Fransız yatırımı olmasından dolayı, finansörlerimizin ve iş adamlarımızın birçok sorunu bizim departmanlarımız tarafından çözülmektedir. Çünkü bu iş adamları büyük yatırımları finanse etmekle kalmayıp, bizim tarafımızdan yönlendirilen birçok doğrudan yatırıma ortak olmaktadır. Bu büyük iştiraklerin içerisinde en önemli olarak görünen kurum Osmanlı Bankası’dır. Her ne kadar İngiliz sermayesinin yardımıyla Fransızlar tarafından kurulmuş olsa da üst düzey yönetiminin çoğu Fransızlar tarafından oluşturulduğu için, Paris bankaları ile yakın ilişkileri bulunmaktadır. Banka, bizim doğudaki ekonomik ve finansal çıkarlarımız açısından çok değerlidir...”. Bkz.CADN, 166 PO/ Serié E, Dossieur 432, De la Situation Financière de la France en Turquie, 16 Ekim 1911 tarihli mektup.

⁷²⁸ Kaya Bayraktar, “Osmanlı Bankasının Merkez Bankası Fonksiyonu (1863-1875)”, **Ekonomi Bilimleri Dergisi** c. 3, no. 1, 2011, s. 96.

⁷²⁹ Banka, Birinci Dünya Savaşı yıllarında, çok sınırlı para basması nedeniyle hükümetle birçok sorun yaşamış bu durum sonucunda ittihatçıların yeni bir devlet bankası kurma girişimlerini hızlandırmıştır. Bu amaçla 1917 yılında “İtibar-ı Milli” bankası kurulmuş ve fakat Osmanlı Bankası’nın ayrıcalığı yeni cumhuriyet kurulduktan sonra da devam etmiştir. Nihayet 1925 yılında merkez bankasının kurulmasıyla banka’nın merkez bankası olması ayrıcalığı sona ermiş, fakat ticari bankacılığı devam etmiştir: Zafer Toprak, “Osmanlı Bankası ve Tarihten İzler”, **Toplumsal Tarih**, Şubat 1998, s.21-22.

Görüldüğü gibi, devlet bankası olması amacıyla kurulan Osmanlı Bankası, ilerleyen dönemde Fransızların bankadaki etkinliğinin artmasıyla birçok borç sözleşmesinde yer almıştır. Ayrıca Banka, Fransız finans kuruluşlarının Osmanlı ekonomisindeki etkilerinin artmasında önemli rol oynamıştır. Banka'nın devlet bankası olarak para basma yetkisi ve piyasada düzenleyici rol üstlenmesi gerekirken, ilerleyen zamanda Fransızlar tarafından yapılan birçok doğrudan yatırımın finansörlüğünü yapması ve kurulan şirketlerin yönetimlerinde bankanın çalışanlarının olması; bankanın ana hedefinden zamanla saptığının göstergesidir. Yine de banka birçok yatırım yapılmasına ve borç ilişkilerinde Osmanlı'ya etkin sermaye girmesine önemli roller oynamış en önemli sermaye kuruluşudur.

4.1.5. Crédit Foncière Ottoman

Osmanlı Devleti'nde, bankacılık ve finans kuruluşlarının sermayelerinin birleştirilerek oluşturdukları önemli kredi kuruluşları mevcuttu. Bunlar içinde en önemlilerden biri; Osmanlı Bankası ve Banque Paris et Pays-Bas'ın ve Bank Nationale de Turquie'in 3.000.000 katılımı ile oluşturdukları sermaye kuruluşu olan Crédit Foncier Ottoman şirketi idi. 29 Ocak 1909 yılında kurulan şirketin kurucuları: Osmanlı Bankası adına MM. Gaston Auboyneau ve Banque Paris adına Joseph Henri Thors'du.⁷³⁰ Şirket, bu üç bankanın oluşturduğu konsorsiyum gibi görünse de aslında Société Generale, Comptoir D'Escompte gibi Fransız finans kuruluşları ile ilişkileri olan bağımsız katılımcılar da Crédit Foncière sermayesine ortak olmuşlardı.⁷³¹

Şirket, 1914 yılında 46.000.000 frank sermayeye ulaşmış ve bu sermayenin dörtte biri ödenmişti. Şirketin sermaye dağılımı Birinci Dünya Savaşından önce şu şekildeydi: Société Nationale pour le commerce, l'industrie et l'agriculture dans l'empire ottoman %50,8, Banque de Financement de Crédit International(BFCI), %16,8, Comptoir National d'Escompte de Paris %13,8, Osmanlı Bankası %9, Banque de Paris et des Pays-Bas %9, Société Générale %9, Banque de Salonique %7,7, Deutsche Bank%12, Bleichröder %6, Parunion %4. Şirketin yönetim kurulunda 24 kişi

⁷³⁰ *Le Journal des Finances*, 25 Eylül 1909, nr. 39, s. 14.

⁷³¹ *Le Capitaliste*, 21 Temmuz 1910, nr. 29, s. 480.

bulunmaktaydı ve bu kişilerin 12'si Fransızdı. Bunlar sırasıyla; Joseph Henri Thors (Banque de Paris et des Pays-Bas), René Boudon (Banque Française), Albert Turretini (Banque de Paris et des Pays-Bas), Ch de Gheest (Banque Française), Geordes Granjean (Banque Française), Génébrias de Fredaigues (Société générale), Jean de Neuflyze (Osmanlı Bankası), Ch. Cambefort (Comptoir National d'escompte de Paris), Emile Ullman (Comptoir National d'escompte de Paris), Léon Pissard (Düyûn-ı Umûmiye İdaresi). Şirketin yönetiminde bulunan Osmanlılar ise; Gazi Muhtar Paşa, Nuri Bey (Reji Komiseri), Sabbag Bey (Société Nationale pour le commerce, l'industrie et l'agriculture dans l'empire ottoman), Hamid Bey (Maliye Nazırı), Emmanuel Salem (Avukat, Selanik Bankası). Alman sermayesini temsilen ise; Karl Helfferich (Deutsche Bank), Ed. Huguenin (Anadolu Demiryolları müdürü), P. Von Schwabach (Associé Bleichröder) yer almıştı.⁷³² Şirket, Birinci Dünya savaşı nedeniyle faaliyetleri durdurmak zorunda kalmıştır. Hisse ve bono piyasaya süremeden girişimlerini durdurmuştur.

4.2. Osmanlı'da Yabancı Sigortacılık Faaliyetleri ve Fransız Sigorta Şirketleri

Fransız sermayesi, bankacılık faaliyetleriyle beraber Osmanlı Devleti'nde sigorta faaliyetlerine de giriş yapmıştır. Öncelikle deniz sigortacılığının etkin olduğu piyasa, ilerleyen yıllarda yangın, hayat, kaza, tarım alanında birçok Fransız firmasının Osmanlı Devleti'nde şubeler açmasını sağlamıştır.

Düyûn-ı Umûmiye'nin kurulmasından sonra, yabancı sigorta şirketlerinin faaliyetleri artmaya başlamıştır. Özellikle, borç idaresinin kuruluşundan sonra iktisadi ve ticari gelişmeler, sigorta şirketlerinin faaliyetlerini artırmıştı. Bu durumda yabancı sigorta şirketleri, Osmanlı Bankası gibi yerel bankalara komisyon karşılığı şube açtırarak ya da yerel tüccarlarla anlaşarak sigorta acentelerini imparatorluğun büyük bir bölümüne yaydılar. Sigorta şirketlerinin yabancı sermayedeki payları

⁷³² Thobié, *La France Et L'Est Mediterraen Depuis 1850 Economie-Finance-Diplomatique...*, s. 445.

incelendiğinde, 1914 yılına kadar toplamda 555.000 İngiliz sterline ulaşmıştır. Bu sermayenin, 450.000 sterlini Fransızlara (%1,8), 100.000 sterlini İngilizlere (%18,2) aittir. Toplamda ise yabancı sermayede sigorta yatırımlarının payı %0,7'dir.⁷³³

Kaynaklarda 1850'lerden sonra resmi izin alarak, Osmanlı Devleti'nde sigortacılık faaliyetlerinde bulunan şirket sayısı 12 olarak gösterilmiştir. Bunların içerisinde Royal Kumpanyası, Dacia gibi şirketler Osmanlı Devleti'nin bazı bölgelerinde şube açabilmek için izin istemişlerdir. Yine 1891 yılında, Sakız Adası'nda denizcilik faaliyetleri ile ilgili sigorta işlemleri yapabilmek için Le de Sur şirketi izin istemiştir. Fakat bu dönemde, şirket sermayesinin 22.500 lira olduğu için yetersiz olduğu, bu meblağın 50.000 liraya çıkarılması gerektiği belirtilmiştir. Çünkü 1887 yılında çıkarılan kanuna göre, teminat olarak sermayelerinin %10'unu garanti göstermek zorunda olan şirketler, 50.000 liradan az sermayeye sahip olmaları durumunda, sigortacılık faaliyetlerini karşılayamayacağı dile getirilmiştir. Bu sebeple şirketten, sermayesini artırması istenmiş ancak bu şekilde faaliyete geçebileceği belirtilmiştir.⁷³⁴

Osmanlı'da ilk sigorta şirketi olan ve İstanbul'da 1848 yılında faaliyete geçen Neos Triton Şirketi faaliyetlere başlamıştır. Yine bu şirketi takiben, 1849'da Hocabey Sigorta Kumpanyasına izin verilmiştir. 1851 yılında La Confidente Şirketi'nin İstanbul'da senet düzenlemeye başlaması, 1853'te Triste Şirketi'nin faaliyete geçmesi; ilk sigorta şirketlerine diğer örneklerdir. Osmanlı Devleti'nde faaliyetlere başlayan Fransız sigorta şirketlerine örnek olarak, La Foncière 1880 yılında faaliyetlere başlamıştır. 1889'da Assicurazioni Generali (Avusturya), Balkan-Bulgaria

⁷³³ Osmanlı Devleti'nde sigortacılık faaliyetlerini Osmanlı devlet arşivlerinde yapmış olduğu araştırmalara dayandıran Fatih Kâhya; "Osmanlı Devleti'nde sigortacılık faaliyetleri yangın sigortası poliçeleri satışı ile başlamıştır. Özellikle 1870 yılında finans merkezi Pera'da çıkan yangından dolayı sigorta faaliyetlerinde bir artış meydana gelmiştir" diye belirtmiştir: Fatih Kâhya, **Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık**, Libra Yayıncılık, İstanbul, 2010, s.69. Kâhya bu verileri Şevket Pamuk'un "Osmanlı Devleti'nde Bağımlılık ve Büyüme" "adlı çalışmasındaki tablolardan yararlanmıştır. (Şevket Pamuk, **Osmanlı Devleti'nde Bağımlılık ve Büyüme**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994). Osmanlı Devleti'nde, sigorta faaliyetlerinin ne zaman ve nasıl başladığı konusunda birçok görüş mevcuttur. Sigortanın Osmanlı Devleti'ne girişi üzerine yapılan çalışmalar daha çok Osmanlı arşiv kaynaklarına ve İngiliz kaynaklarına dayandırıldığı için, genel olarak yapılan poliçe örneklerinden ve devletin şikayetleri dikkate alınmasından kaynaklanan yazışmalara göre değerlendirmeler yapılmıştır: Haydar Kazgan, Toktamış Ateş, **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi 1**. Cilt, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, Creative Yayıncılık, İstanbul, 1999, s. 297-301.

⁷³⁴ Kâhya, a.g.e., s. 84-88.

(Bulgaristan), Dacia Romania (Romanya), Fondiaria (İtalya), Hamburg-Münich, Hanseatiche, Transatlantique, Preussische National (Almanya), Urbaine (Fransa) ve 1891’de Union de Paris gibi sigorta şirketleri Osmanlı’da işlem yapmaktaydılar. Osmanlı sermayesi tarafından kurulan ilk sigorta şirketi ise; Osmanlı Umum Sigorta Şirketi adını taşımaktadır. Bu şirket, yabancı sermayenin kontrolünde ve tabî ki Fransa etkisinde olan Osmanlı Bankası ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresi tarafından desteklenmişti.⁷³⁵

Bu şirketlerin Osmanlı Devleti’nde kurulan bankalarla ve kurumlarla doğrudan ilgisi vardı. Sigorta şirketleri, bankalar için nakit kaynağı olarak görülmekte idi. Bu yüzden bankalar ya sigorta şirketi kurmuşlar ya da var olanlara ortak olmuşlardı.⁷³⁶ Yabancı sigorta şirketlerinin mevzuatlarının ve faaliyetlerinin denetimi mensup oldukları devletlerin baskıları yüzünden tam yapılamıyordu. Osmanlı Devleti, bu uygulamaların önüne geçmek için bazı kanunlar çıkarmış fakat tam anlamıyla bir başarı elde edememişti.⁷³⁷ İkinci Meşrutiyette ise, sigorta şirketlerinin tescil

⁷³⁵ Kâhya, **a.g.e.**, s.89. Osman Nuri Ergin bu şirketin adının sadece Osmanlı olduğunu belirtmiştir.

⁷³⁶ Kazgan, Ateş, **a.g.e.**, s. 310. Osmanlıda 1890 yılı itibariyle sigorta şirketlerinin sayısı 44’e yükselmişti. Önceleri sadece İstanbul, İzmir gibi liman faaliyetlerinde ortaya çıkan sigorta şirketleri, daha sonra Anadolu’nun iç kesimlerine yayılmaya başlamıştır. Nitekim 1894 yılında Anadolu ve İstanbul’da Deniz sigortacılığı yapan 40 şirket mevcuttu. Bunların yanında yangın sigortasında 45, Hayat sigortasında ise 35 ayrı şirket faaliyet göstermekteydi. Sadece İstanbul’da Deniz Nakliyatında 40 şirketten 9’u, yangın dalında 45 şirketten 14’ü, hayat sigortasında 35 şirketten 17’si faaliyette idi. Şirketlerin piyasaya girmesinden sonra çıkan rekabeti dengeleyebilmek amacı ile 1898’de 44 şirketin katılımı ile Yangın Sigortacıları Komitesi kurulmuştur. (Fire Offices Commite). Bu sendikanın temel görevi haksız kazançları engellemek ve sigorta ve iskonto için yapılan rekabeti azaltmaktı. Aynı zamanda sigorta şirketleri tarafından muhtemel yangın tehlikesi olan yerlerle ilgili kadastro çalışmaları yaptırılmıştır. Bu çalışmaların en önemlileri, 1904 ve 1906 yılında İzmir ve İstanbul için yapılan olanlardır.1903 yılında İstanbul’da Sigorta Acentelerinin listesi için bkz. **EK-16**. 1911 yılına geldiğimizde sadece İstanbul’da yangın sigortası satan şirket sayısı 62 olmuştu. Bu dönemde artan ihtiyaçların da etkisi ile hayat sigortası yapan şirketler artmış sadece İstanbul’da 34 şirket 1890 yılından itibaren faaliyete geçmiştir. Deniz sigortacılığı ile ilgilenen şirket sayısı ise 1911 yılına gelindiğinde 31 olmuştur. (Kâhya, **a.g.e.**, s. 100-101). İstanbul’dan sonra en önemli ihracat limanı sayılan İzmir’e baktığımızda 1894 yılında deniz nakliyatında 20, yangın alanında 14, toplamda 41 şirket faaliyetlerde bulunuyordu. Bir diğer önemli liman şehri Trabzon’a baktığımızda 1884 yılında Reliance, Manheimer, Lyonnaise, La Foncière gibi deniz sigortacılığı ile uğraşan şirketlerin temsilcilikleri bulunmaktaydı. Fakat deniz sigortacılığı dışındaki sigorta dalları pek gelişmemişti. Bu önemli şehirlerin yanında Mersin, Adana, Gelibolu, Çanakkale, İzmit, Sinop, İskenderun, Eskişehir, Tekirdağ, Konya gibi birçok şehirde sigorta faaliyetleri 20. yüzyıl başına kadar gelişmişti: Kâhya, **a.g.e.**, s. 105.

⁷³⁷ 1889 tarihinde yayımlanan, Ecnebi Sigorta Şirketlerinin Osmanlı Devleti’ndeki Acenteleri Hakkında Nizamnameyle faaliyette bulunan şirketlerin Osmanlı Devleti’nden ruhsat alması ve tescil edilmesi şartı koşulmuştu. Çünkü sigorta şirketlerinin faaliyetlerini denetim altına almak bu dönemde çok önem teşkil ediyordu. 1906 yılına geldiğimizde Ticaret-i Berriye Kanunnamesinde Kara sigortacılığı ile ilgili hükümler ele alınmış, sigorta akitleri ve türleri hakkında bilgiler veriliyordu: Toprak, **a.g.e.**, s. 23.

edilmelerinin yanında, her yıl kefarete ödemeleri ve sermayelerinden belli bir miktarı teminat olarak göstermeleri isteniyordu. “Ecnebi Anonim Sigorta Kumpanyaları Hakkında Nizamnamesi” olarak düzenlenen yönerge, sigorta ile çok fazla ilgilenmeyen Müslümanlardan çok; yabancı sigorta şirketlerini denetim altına alma amacı taşıyordu. Sigorta piyasasındaki düzensizlik ancak 1914 senesinde kapitülasyonların kaldırılmasından sonra düzeltilebilmiş, sigorta şirketlerinin kurulmasından önce teminat akçesi ödemeleri gibi düzenlemeler getirilmiştir.⁷³⁸

Fransız sermayesi açısından sigorta şirketlerine ve faaliyet alanlarına örnek verecek olursak, 1854 yılında Fransızlara deniz fenerleri yaptırılmış ve bunların sigortalanması sağlanmıştır. Bu aşamada, devletin sigorta faaliyetlerini desteklediği ve özellikle önemli bulduğu kamu mallarının sigortasını yaptırdığını anlıyoruz. Yangın sigortası piyasasına ağırlıklı olarak Osmanlı Bankası tarafından kurulan Osmanlı Sigorta Şirketi hakimdi. Tabii Fransızlar Osmanlı Bankası’nda etkin olduğu için bu işletmeyi de Fransız sermayesi yönetti diyebiliriz. Bununla beraber, Osmanlı Umum Sigorta Şirketi ve Union Şirketi, Osmanlı Bankası ile Les Provinces Réunies Yangın Sigortası Şirketi, Société Générale de Belgique ile Phenix Asurichen ve Caisse Paternelle gibi şirketler Crédit Lyonnais ile çalışıyorlardı.⁷³⁹

Bu şirketlerin yanında İstanbul’da bulunan Fransa’ya ait sigorta şirketleri ve önemli sigortacılar şunlardı. Acentesi bulunan sigorta şirketleri; La Confiance de Paris (Hayat), Fransa Genel Deniz Nakliyat Sigorta Şirketi, Acente, M. Cesar Joffredy tarafından temsil edilen acenta aynı zamanda Paris, Marsilya, Lyon ve Bordo’da Fransız denizcilik sigortası şirketini temsil ediyordu. Aynı zamanda birçok sigorta

⁷³⁸ Ecnebi Anonim ve Sermayesi Eshama Münkasim Şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat sayesinde, sigortacılık açmak için bazı şartlar sunulmuş, yabancı ülkelerde mevcut olan sigorta şirketlerinin Osmanlı Devleti’nde şube veya acenta açabilmesi için bu şirketlerin Anonim veya sermayesi paylara bölünmüş şirketler olması, Ticaret Bakanlığına şirketin unvanını, merkezini, uyuşunu, işlemlerinde Osmanlı mevzuatına uygun davranacağı taahhüdünü vermesi gerekmekteydi. Aynı zamanda herhangi bir şube açıldıktan sonra, bunu ticaret bakanlığına bildirmesi gerekliydi (M: 1). Ve sigorta tazminatlarının Osmanlı ülkesinde bulunan şubelerin bulunduğu yerde ödenmesi hükme bağlanmıştı. (M: 20) Ayrıca sigorta şirketleri Anonim Şirket şeklinde teşekkül etmez, sermayeleri ve hisseleri belli olmaz ise, bu şirketlerin açılabilmesinin Ticaret Bakanlığı’nın iznine tabii olduğu bildirilmiştir. (M: 28). Devlet, vatandaşlarına istihdam yaratmak amacıyla sigorta poliçelerinin Türkçe düzenlenmesi zorunluluğu getirdi. 23 Mart 1916 yılında çıkarılan yasa sigorta poliçeleri düzenlemelerinde suiistimallerin önüne geçmek amacıyla “Müessesat-ı Nâfia ile İmtiyazlı Şirketler Muhaberat ve Muamelatında Türkçe İstimali” adıyla çıkarıldı: Mustafa Avcı, “Sigortanın Osmanlı Hukukuna Girişi”, **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:8, Sayı:1-2, Ocak 2000, s.289.

⁷³⁹ Kâhya, **a.g.e.**, s. 135.

şirketi'nin temsilciliğini üstlenmişti. La Foncier de Paris (transport, kaza, yangın ve hayat) Bereket Han Galata'da bulunan MM. J. G. Saverio ve Compte-Calix temsilcileridir. Le Phénix de Paris (Hayat ve Yangın), Uzun Han Galata adresinde bulunan şirket, M. Alex Glavany tarafından temsil edilmektedir. L'Urbaine de Paris (Yangın ve Hayat), Monsieur Albert Glavany tarafından temsil edilen şirketin adresi Krespin Han Galata'da bulunmaktadır. La Mutuel de France et des Colonies (tasarruf ve sermaye oluşumu) Ticaret Han Galata adresinde bulunan acentanın temsilcisi ve Türkiye sorumlusu Monsieur O. Giraud. La Mutuelle Lyonnais de Lyon (Hayat) M.C. Macri. La Nationale de Paris (Hayat), Monsieur L. Lacheze temsilcisi olan acentanın adresi Bahtiyar Han Galata'dadır. Yabancılar tarafından temsil edilen Fransız Sigorta Şirketleri ise şunlardır: L'Abeille de Paris (Hayat), La Caisse Paternelle de Paris (Hayat), La Célérité de Paris (Buz kırıcılar için sigorta yapmaktadır), La Paternelle de Paris (Yangın), La Populaire de Paris (Hayat), L'Union de Paris (Hayat ve Yangın), L'union et le Phénix Espagnol de Paris (Yangın, Hayat ve Kaza).

Yabancı sigorta şirketlerini temsil eden Fransızlar şunlardı: MM. R. Glavary, Bahtiyar Han, Galata (Yangın, Hayat), F. Heer, Voyvoda Han, (Yangın, Transport, Hayat, Kaza) Lebet kardeşler, Mahmudiye Han, İstanbul, (Yangın, Hayat, Transport).⁷⁴⁰

4.2.1. Fransız L'Union Sigorta Şirketi ve Faaliyetleri

L'Union Sigorta Şirketi, Fransa'da 1828 yılında kurulan köklü bir sigorta şirkettir. 21 Haziran 1829 yılında faaliyet izni alan şirketin kuruluş yeri Lille, ana merkezi ise Paris'teki 15 Nolu bankalar caddesidir. Şirketin 1877 yılı itibarıyla ödenmiş sermayesi 8.000.000 franktır.⁷⁴¹ Şirket, Fransa'da hayat ve yangın sigortacılığı yapmasının yanında, bir dönem hayvan sigortalama işiyle de ilgilenmiştir. Fakat asıl ilgilendiği sigorta alanı; kaza sigortasıdır ve bu alanda Fransa'da lider konuma ulaşmıştır.⁷⁴² Şirketin ilk kurulduğu yıllarda 7.500.000 frank olan sermayesi,

⁷⁴⁰ La France a Constantinople ou Présence française dans la capitale..., s. 17.

⁷⁴¹ L'Argus, Journal International des Assurances Finance, Eylül 1877, nr. 7, s. 99-100.

⁷⁴² L'Argus, Journal International des Assurances Finance, Aralık 1877, nr. 9, s. 144.

1877 yılında 2.500.000 frank artırılarak 10.000.000 franka ulaşmıştır.⁷⁴³ Şirketin müdürü Monsieur Montferrand ve Monsieur Eugène le Senne'dir. Fransa'da 1897 yılı itibarıyla 141.871.466 66 franklık bir sermaye toplamı olan şirketin, 138.221.795 franklık garanti sermayesi bulunmaktaydı.⁷⁴⁴

Osmanlı Devleti'nde 1892 yılında faaliyetlerine başlayan şirket genelde yangın sigortacılığı ile hizmet vermiştir. Aynı zamanda hayat sigortası alanında faaliyette bulunmuştur.⁷⁴⁵ Yangın sigortacılığı için rezerv sermayesi 145,5 milyon frank olan şirketin, hayat sigortası için ayırdığı pay ise 174,5 milyon franktır. İstanbul'daki merkez ofisi Voyvoda Caddesi Union Han'da bulunan şirketin, Osmanlı Devleti'nde İstanbul'dan başka İzmir, Samsun, Trabzon, Selanik gibi liman şehirleri ağırlıkta olmak üzere birçok yerde acentesi bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti'nde yangın sigortacılığına başladığında ilk iş olarak, London Assurance şirketi ile Batum'daki petrol depolarını sigortalama işini almıştır.⁷⁴⁶ Şirket kurulduktan sonra hızlı bir şekilde poliçelerini Osmanlı piyasasında satmaya başlamıştır. 14 Mart 1893 yılında gönderilen bir rapora göre, 1893 yılındaki Kadıköy yangınında şirketin 46.000 franklık bir zararı olmuştur.⁷⁴⁷ Yine şirket 1893 yılının Nisan ayında Kadıköy Yoğurtluçeşme'de Fuad Bey'in evini 25.000 franka sigortalamış ve çıkan bir yangın sonucunda 1300 franklık bir zarar tespit edildiğini ve bunun tanzim edildiği belirtilmiştir.⁷⁴⁸ 20 Haziran 1893 tarihinde, şirketin Beşiktaş'ta sigortaladığı bir ev, yakınındaki boş bir evin yanması sonucunda zarar görmüş ve şirket 4000 franklık bir ödemeyi bu ev için yapmıştı. Şirket normalde 60.000 franka sigortalanan evin Slettin ve Nationale Greque şirketleriyle ortaklaşa sigortaladığı için, kendi payına 4000 franklık bir ödeme düşmüştü.⁷⁴⁹

1898 yılında Osmanlı Devleti, sigorta acentelerindeki yolsuzlukları ve hukuksuzlukları öne sürerek, şirketlerin güvenilir ve yaptığı işlerin denetlenmesi

⁷⁴³ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, Ekim 1877.Şirketin 1877 yılında piyasada 5000 adet hissesi bulunmakta, bunların 1250 tanesi geri alınmıştır. Hisselerin piyasa değerleri 1874 yılında 325, 1875 yılında ise 400 franktan alıcı bulmaktaydı: **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, Mart 1877.

⁷⁴⁴ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 28 Haziran 1908, nr. 1479, s. 410

⁷⁴⁵ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 2 Ağustos 1908, nr. 1408, s. 487.

⁷⁴⁶ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 31 Aralık 1893, nr.:723, s. 837. Genel Merkezin suretine bakmak için: **EK-17**.

⁷⁴⁷ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 19 Mart 1893, nr. 682, s. 185.

⁷⁴⁸ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 9 Nisan 1893, nr. 685, s. 239.

⁷⁴⁹ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 16 Temmuz 1893, nr. 699, s. 456.

konusunda şeffaf olmaları gerektiğini, servet ve itibar hususunda zaaf gösteren şirketlerin ruhsatlarının iptal edileceğine dair bir nizamname düzenlemiştir. Bu nizamnameye müteakip şirketlerin, gelir ve giderlerini ayrıca geçmiş döneme ait icraatlarını gösteren belgeleri Ticaret ve Nâfia Nezareti'ne sunmalarını ve gerekli izinleri aldıktan sonra tekrar çalışmalara başlayabilecekleri belirtilmiştir. Bu amaçla şirketin müdürü Simon Kayseriyan, Ticaret ve Nâfia Nezareti'ne şirketle ilgili servet ve diğer evrakların sunulduğu halde şirketin bir müddet İstanbul'da ofis açması ve faaliyetlere başlaması sakıncalı görülmüş ve izin verilmemişti. Şirketin ruhsat talebi bir müddet sürüncemede bırakılmış ve şirket ruhsat için netice alamamıştı.⁷⁵⁰ Fakat gerekli incelemeler yapıldıktan sonra, şirketin faaliyetlerine tekrar başlamasına karar verildi. Buradaki en önemli husus; şirketin Ermeni ahali içerisinde birçok dolandırıcılık olayına adının karışması olarak bildirilmişti.⁷⁵¹ Bu yapılan düzenlemelere rağmen, şirketin adının başka dolandırıcılık olaylarına karıştığı Osmanlı arşiv belgelerinde görülmüştür. Nitekim, Dahiliye Nezâreti'nden Ankara vilayeti'ne çekilen 3 Ocak 1904 tarihli telgrafta, 13 Ağustos 1903 tarihinde Kütahya'dan aldığı teskere ile Ankara'ya gelen Kirkor oğlu Kasbar adındaki şahsın, Ankara'da Union Sigorta Kumpanyası müfettişi namında ahalden hayat sigortası yaptırmak için para topladığı ve ahalinin ihbar etmesi ile yakalandığı; kendisinin aslen bir sorumluluğu olmaması ve Kayserili olmasına rağmen Kütahya'da nasıl sigorta işi yaptığı sorulmuştu.⁷⁵² Bu telgrafa cevaben Dâhiliye Nezâreti'ne yazılan cevapta; kendisini Ankara Union Sigorta müfettişi Patabanyan Kirkor Efendi olarak tanıtan şahsın, 23 Eylül 1899 tarihinde belirtilen telgrafta belirtildiği üzere devletçe tanınmamış olan Union Sigorta Kumpanyası namına herhangi bir resmi evrak bulunmamasına rağmen, Ankara'da birkaç arkadaşını da yanına alarak özellikle Ermeni ve Hristiyan aileleri sigortaya kayıt ettiği ve muayene masrafı adı altında sigorta taksidinden başka 30 frank para topladığı anlaşılmış ve yakalanarak Kütahya'ya teslim edilmiştir. Bunun yanında bu gibi adamların, Ermenilerin içerisinde bu gibi dolandırma olaylarını çokça yaptıkları anlaşılmıştır.⁷⁵³ Bu aşamada yakalanan

⁷⁵⁰ BOA, **DH.MKT**, 2250/83.

⁷⁵¹ BOA, **DH.MKT**, 2250/83.

⁷⁵² BOA, **DH.MKT**, nr. 160-38.

⁷⁵³ BOA, **DH.MKT**, nr. 160-38, Def.3.

kişinin, Ankara müfettişi Patabanyan Efendi ile ilişkisi olduğu düşünülmüş ve kendisinin Ankara'daki çalışmalarının sonlandırıldığı ve soruşturma için Eskişehir'e gitmesi istenmiştir.⁷⁵⁴ Fakat bu aşamada, Fransız Sefareti Osmanlı Hükümeti'ne nota vererek, yakalanan şahsın Patabanyan Efendi ile alakalı olmadığını ve bu soruşturmanın şirketin hukukuna zarar vereceğini öne sürerek, Patabanyan Efendi'nin çalışma izninin tekrar verilmesini sağlamışlardır.⁷⁵⁵

Görüldüğü gibi bu gibi durumlardan dolayı şirketin çalışmaları sorgulanır olmuştur. Fakat yine de gerekli düzenlemeler yapıldıktan sonra şirketin tekrar faaliyetlerine geri döndüğü anlaşılmıştır. Nitekim, şirket, 6 Eylül 1907 yılında Yedikule'de çıkan büyük bir yangından sonra, 80 kadar ev ve işyerinin zarar görmesi sonucunda 6.000 franklık bir zarar tanzim etmiştir. Bununla beraber aynı yıl Samsun, Kavala gibi yerlerdeki tütün depolarında çıkan yangınlardan dolayı 9.500 franklık bir zarar ödemişti.⁷⁵⁶ Yine 1908 yılında, Üsküdar İcadiye'de çıkan bir yangında, 28 ev ve işyeri kullanılamaz hale gelmiş, şirket toplam zararın içerisindeki 10.000 franklık bir zararı tanzim etmek durumunda kalmıştır.⁷⁵⁷ Aynı şekilde Beşiktaş'ta çıkan bir yangında şirket, 4.600 franklık bir zarar tanzim etmek durumunda kalmıştı. Aynı yangında bir diğer Fransız sigorta şirketi olan Foncière şirketi de 9.200 franklık bir zararı karşılamıştır.⁷⁵⁸ Edirnekapı'da çıkan bir diğer yangında ise; iki mahalle yangından etkilenmiş ve Union de Paris şirketi 100 liralık bir zarar karşılamak zorunda kalmıştır.⁷⁵⁹

1909 yılında Adana olayları sırasında bazı Ermeni'ler şirketten yüksek oranda sigortalar talep ettiler. Bazı zararların fazla gösterilmesinden dolayı, şirket ile Ermeni cemaati arasında ihtilaflar yaşandı ve şirketin boykot edilmesi gibi bir durum ortaya çıktı. Şirket, oluşturulacak bir komisyonla ödemelerinin zamanında yapılacağını, fakat fazla zarar gördüğü gösterilen veya daha sonra sigortadan para almak için bilinçli kundaklanan bazı malların belirlenmesi için komisyon kurulacağını ve komisyonun

⁷⁵⁴ BOA, DH.MKT, nr. 808-74.

⁷⁵⁵ BOA, DH.MKT, nr. 808-74.

⁷⁵⁶ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 22 Eylül 1907, nr. 1439, s. 597.

⁷⁵⁷ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 23 Ağustos 1908, nr. 1487, s. 532.

⁷⁵⁸ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 2 Şubat 1908, nr. 1458, s. 69.

⁷⁵⁹ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 28 Haziran 1908, nr. 1479, s. 408.

kararlarına göre ödeme yapılacağını belirtti. Bu durumda, şirketin İstanbul'daki acentesinin başında olan M. Simon Kayserian, Adana olaylarının araştırılması ve sigorta ödemelerinin yapılabilmesi için Ermeni cemaati ile görüşmelerde bulundu. Fakat, şirket yapılan araştırmalardan sonra haksız olarak gördüğü bazı ödemeleri yapmayı reddetti.⁷⁶⁰ Ayrıca, 1909 yılında şirketin içinde bulunduğu yangın sendikası, depremlerden kaynaklanan zararların karşılanması amacıyla sigorta primleri satma kararı verdi. Bu aşamada şirketin Selanik, İzmir, Manastır gibi acentelerine deprem sigorta poliçeleri satılması konusunda talimatlar gönderildi.⁷⁶¹

1909 Adana olaylarında şirketin bazı ödemeleri reddetmesinin altında, yeni düzenlenen sigorta yasasına şirketlerinin uymaması etkili olmuştu. Sigorta şirketleri, 12 Mart 1904 tarihinde sigorta denetimlerini sıkılaştıran bu yasaya uygulamakta zorluk çıkardılar. En başta, Osmanlı Sigorta Şirketleri'nin bu yasaya uymaması, yabancı sigorta şirketlerinin de istedikleri gibi hareket etmesine olanak tanıdı. Adana olaylarının sonucunda L'Union Şirketi, diğer şirketlerin de yasaya sadık kalmadıklarını belirterek, bazı ödemeleri yapmadı. Ayrıca yapılmayan ödemeler için mahkemeye gidilmesi durumunda, kanunun uygulanmasının zorluklarından bahsettiler. 1912 yılına ise; şirket diğer şirketlerle anlaşarak sigorta oranlarında %50'ye varan bir zam yaptı.⁷⁶²

Bu arada, şirketin zararları yıldan yıla artmaktaydı. 1911 yılında 23 Temmuz'dan itibaren çıkan yangınlarda, şirket 900.000 franklık bir zarar ödemişti.⁷⁶³ Yine Selanik'te 29 Haziran 1911 tarihinde meydana gelen ve Saint Sophie mahallesini etkileyen yangında, şirket 25.000 franklık zarar ödemişti.⁷⁶⁴ 15 Şubat 1912 yılındaki Yeni Camideki silah satan bir dükkânda meydana gelen bir diğer yangında ise, L'union şirketi 25.000 frank, İngiliz Le sun Fire Office'de 25.000 frank zarar ödemesi

⁷⁶⁰ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 12 Aralık 1909, nr. 1555, s. 795.

⁷⁶¹ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 12 Eylül 1909, nr. 1542, s. 584.

⁷⁶² L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 18 Şubat 1912, nr. 1669, s. 100. Şirket prim tarifelerini yayınlarken genelde Ermenice broşürler bastırıyordu. Bu dönemde Adana gibi şehirlerde Ermeni olayları sırasında şirketin zarar etmesi Ermeni müşterilerinin çokluğundan kaynaklanmaktaydı. Ermenice yazılmış bir broşür için bkz. **EK-18**.

⁷⁶³ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 20 Ağustos 1911, nr. 1643, s. 533.

⁷⁶⁴ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 09 Temmuz 1911, nr. 1637, s. 440.

yapmışlardı.⁷⁶⁵ Yine Şirket, 12 Kasım'da Sultanhamamı'nda çıkan yangında, 23.000 frank ve Edirne'de çıkan 47 dükkânın yandığı yangında ise 10.000 frank zarar ödemişti.⁷⁶⁶ 1912 yılında ise, Giresun'da meydana gelen bir yangında şirket, 40.000 franklık bir zararı ödedi. 6 Ocak 1912 tarihinde Şehzadebaşı'nda 10 dükkân yanmış ve şirket 13.000 frank zarar ödemişti. 23 Temmuz'daki büyük yangında ise; 2000 ev yıkılmış, 50 milyon franklık bir zarar oluşmuştu. Bu zararın 300.000 franklık kısmını ise yine şirket karşılamıştı.⁷⁶⁷

Balkan Savaşı sonrasında, şirketin yönetimi, Osmanlı Avrupası'ndaki varlıklarının tehlikeye gireceğini öngörerek, savaşın Osmanlı lehine sonuçlanmasını istiyorlardı. O dönemde yazılan raporlarda, birçok sigorta şirketi gibi L'union Şirketi'nin de Osmanlı Avrupası'nda birçok yeri sigorta ettiğini, Osmanlı Devlet'inden Balkan topraklarının çıkması durumunda Bulgaristan, Yunanistan ve Sırbistan'da sigorta yapmaları için izin verilmeyeceğini düşünüyorlardı.⁷⁶⁸

Şirket, 1912 yılında hayat sigortası alanında Osmanlı Milli Sigorta Şirketi ile anlaşma imzaladı. Şirket adına genel müfettiş M. Pottier'in imzaladığı anlaşmaya göre, yeni oluşturulacak bir bütçeyle iki şirket, hayat sigortası alanında ortak poliçe düzenleme hakkına sahip olacaklardı. Fakat işin teknik yönetiminin, sadece L'Union Şirketi tarafından yürütülmek istemesi ve Osmanlı Sigorta Şirketi'nin sadece finansal olarak destek olmasının istenmesi; bu birleşmeyi başarısız kıldı ve müzakereler sona erdi.⁷⁶⁹

Şirket, yapmış olduğu reklamlarda, poliçelerinin düşük fiyatlarda olduğuyla övünüyor "Bu miktarları şarkta çalışan diğer sigorta şirketlerinde bulmak imkansızdır, diğer şirketlere göre çok uygun şartlar" diye reklamlar yapıyordu.⁷⁷⁰ Özellikle Osmanlı Bankası ile olan ilişkilerine atıfta bulunarak, güvenilir bir kurum olduğunun imajını veriyordu. Aynı zamanda, müşterilerinin güvenlerini pekiştirmek için, L'Union Kumpanyası'nın Osmanlı'da bulunan sair sigorta şirketlerinden en başlıca

⁷⁶⁵ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 15 Şubat 1912, nr. 1670, s. 117.

⁷⁶⁶ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 26 Kasım 1911, nr. 1657, s. 757.

⁷⁶⁷ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 21 Ocak 1912, nr. 1665, s. 38.

⁷⁶⁸ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 17 Kasım 1912, nr. 1408, s. 727.

⁷⁶⁹ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 30 Haziran 1912, nr. 1688, s. 405.

⁷⁷⁰ Kâhya, a.g.e., s. 129.

farklarından birinin; kumpanya ile müşteri arasında ihtilaf zuhurunda, davanın Osmanlı hakimleri huzurunda görülecek olmasını öne sürmekteydi.⁷⁷¹

Yani bu aşamada çıkabilecek sorunların Osmanlı mahkemelerinde çözüleceğinin garantisini veriyor ve müşterilerine güven telkin ediyordu. Devletin birçok kurumunun sigortalınması işini şirkete yaptırmayı şirketin övündüğü bir diğer yön olmuştur. Nitekim şirketin kurulduğu yıldan itibaren (1828-1910) yangın tazminatlarına ödediği para 4.450.000, hayat sigortası için ise 1.844.724 franka ulaşmıştı.⁷⁷²

Şirket, İkinci Meşrutiyet'in ilanı ile beraber İttihatçıların yabancı şirketlere mesafeli durmasından etkilenmiş, yine de kurulacak Osmanlı şirketlerinin tesislerine öncülük etmiştir. Örneğin, 1908 yılında kurulan İttihâd-ı Milli Osmanlı Sigorta Şirketi'nin kurulmasına yardımcı olmuş, piyasada bu şirket üzerinden reasürans anlaşmaları düzenlemiştir.⁷⁷³

4.2.2. Osmanlı Sigorta Şirket-i Umûmiyesi (Soci te G n rale d'Assurances Ottomane)

Osmanlı Sigorta Şirket-i Umûmiyesi, 14 Nisan 1892 tarihindeki ferman ile 30 yıllık bir imtiyazla kurulmuştur. Osmanlı'da, hemen hemen her şehirde acentesi bulunan şirketin, İstanbul'daki şubesi Galata'da bulunmaktaydı.⁷⁷⁴ Şirketin kuruluş izni 7 Haziran 1892 tarihinde Dimitrakiz Efendi, Alexander Ralli ve Su Şirketi Müdürü Ternau Bey ve Ren  Boudoy'a gerek Mem lik-i Osmani'yede gerekse diyar-ı ecnebiyede doğrudan doğruya her türlü sigorta işlemine yapmak için 30 sene müddetle

⁷⁷¹ Union Harik ve Hayat Sigorta Kumpanyası, 1910/1325. s. 17.

⁷⁷² Union Harik ve Hayat Sigorta Kumpanyası, 1910/1325. s.18.

⁷⁷³ Yunus  zger, "Geç Osmanlı Döneminde Kurulan Bir Sosyal Güvenlik Şirketi: İttihâd-ı Milli Sigorta", **Tarih Okulu Dergisi**, Yıl 11, Sayı XXXVII-2, Aralık 2018, s.656. Union Sigorta Şirketi, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş sürecine Türkiye İş Bankası ile yakın ilişkide olmuş, yine 1929 yılında Türkiye İş Bankası tarafından kurulan Milli Reasürans Şirketi'nin %50 hisselerine sahip olmuştur: Zafer Toprak, **Geçmişten Geleceğe Anadolu Sigorta Türkiye'nin Sigortası**, Ofset Yapımevi, İstanbul 2010, s. 35.

⁷⁷⁴ **La Gazette Financier, Organe Financier**, Commercial et Industriel des Int t ts de L'Empire Ottoman, Directeur Dr. Alfred Rizzo, 12 Ekim 1911. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

çalışma izni verilmişti.⁷⁷⁵ Sermayesi 440.000 lira olan şirketin hisseleri, 11 liralık ve 250 franklık 40.000 paylara bölünmüştü. Genel kurul istediği zaman bu sermayeyi %50 oranında artırma olanağına sahipti. Şirketin hisseleri 23 Şubat 1893 tarihinde Osmanlı Bankası tarafından piyasaya sürülmüştü. Şirketin sermayesinin yarısı ödenmişti ve şirket hayat, yangın ve nakliye sigortası olmak üzere bütün alanlarda sigorta faaliyetlerinde bulunuyordu⁷⁷⁶ Dönemin Fransız gazetelerinde, şirketin 40.000 hisse çıkarmasının yanında, 137.237 lira değerinde hisse aboneliği aldığını ve şirketin faaliyetlerine 1893 yılı itibarıyla başladığı belirtilmişti.⁷⁷⁷

Aslında Ternau Bey, şirketi kurmak için daha önce Avusturya Doğu Demiryolları Şirketi Müdürü Rappart Bey ile anlaşmış fakat daha sonra Fransız sermayedarların ısrarları sonucunda Rappart Bey anlaşmadan çekilmek zorunda kalmıştı. Şirketin genel müdürü La London Assurance Şirketi'nin eski müdürü M. Maltass'dır.⁷⁷⁸ Şirketin yönetim kurulu ise şu kişilerden oluşmaktaydı: Başkan Gabriel Eff. Noradounghian, Gazay, D. Coppı; J. Eliasco, S. E. Baddırf Eff Gulbenkian, M. A. Nias, S. E. A. Pangiris Bey, M. A. Simmons, Hesap Komiseri MM. O. Brand ve H. Koehher ve yönetici M.TH. J. Maltass.⁷⁷⁹

Şirketin yönetim kurulu 9 üyeden oluşmuştur. Yönetim kurulu 5 yıl için seçilecek ve 5 yılın sonunda hisse sahiplerinin gözetiminde yönetim kurulunun devamı ya da değiştirilmesi konusunda karar alınacaktır. Yönetim kurulunun doğal üyeleri Soci t  G n ral Şirketi'ni temsilen bir kişi, Ternau Bey ve M. R ne Baudoy'du. Diğer 6 kişi ise Soci t  G n ral şirketi tarafından belirlenecektir. Tüzük gereği üyelerden her birinin 200'er hisseye sahip olması kararlaştırılmıştır. Üyeler, her üç yılda bir değiştirilmektedir. Şirketin kura yoluyla belirlediği kişilerden oluşan bir denetleme kurumu bulunmaktadır. Bu kurum, sigorta acentelerini denetlemek ve kötü yönetimlerini gördüğü memurları işten el çektirmek yetkisine sahiptir. Bunun yanısıra,

⁷⁷⁵ BOA, BEO, nr.15-1112.

⁷⁷⁶ L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 26 Şubat 1893, nr. 679, s. 134.

⁷⁷⁷ Revue Commercial du Levant, 28 Şubat 1893, nr. 71, s. 42.

⁷⁷⁸ L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 5 Mart 1893, nr. 680, s. 152.

⁷⁷⁹ Pech, Manuel des Soci t  Anonymes Fonctionnant en Turquie..., c. III., s. 211.

şirketin mevcut nakitlerinin kullanım şeklini belirleyerek, hasarların tanzim edilmesi, bütçenin belirlenmesi gibi konularda yönetim kuruluna öneriler vermektedir.⁷⁸⁰

Şirket kurulduktan sonra 27 Nisan 1893 tarihinde müdür M. Maltass, Avrupa'daki sigorta şirketleri ile ilişkiler kurmak amacıyla Avusturya, Fransa ve İngiltere'ye gitti. Aynı tarihlerde M. Kayseriyan, L'union Şirketi adına Paris'te bulunuyordu ve ikili ortak bir reasürans anlaşması ile şirkette ortak olma konusunda anlaştilar.⁷⁸¹

Şirket, faaliyetlerine 1 Temmuz 1893 yılı itibarıyla başladı. Geçici olarak Kamondo Hanı'nda bulunan Société Général ofisinde hizmet verilmekteydi. Daha sonra tamamlanan ofislerle şirket, Karaköy meydanındaki Yenihan'da merkez ofisini açmıştır. Şirketin finansal gücü sınırlı olduğundan belli bir süre L'union de Paris Şirketi ve London Assurance şirketi adına sigorta poliçeleri düzenlemişti ve komisyon almıştı. Bu arada, şirketin hisseleri 69 franktan satışa çıkarılmaya başlandı.⁷⁸² Hatta 26 Mart 1893 tarihli gazete haberlerine göre, Sultan II. Abdülhamid de şirketin piyasaya sürmüş olduğu hisselerden bir miktar satın almıştı.⁷⁸³

Şirket, 10 Ağustos itibarıyla İstanbul'da merkez ofisini kullanmaya başladı. Şirketin açılış seremonisine iş dünyasından birçok kişi katılmıştı. Şirket adına konuşma yapan Edgard Wincent, şirketin 28 Şubattan beri satışlarını yapmış olduğu hisse senetlerinin büyük bir ilgi gördüğünü ve talep edilen sermayenin yaklaşık dört

⁷⁸⁰ Yılmaz, **Osmanlı Anonim Şirketleri**, s.288. Şirketin tüzüğüne göre; yasal sürenin dolması sonucunda faaliyetlerine son verilen üyeler, 2 yıl ara verdikten sonra yönetime tekrar seçilmeye hak kazanacaklardı. Yönetim kurulu şirketin faaliyetlerine göre ayda en az bir kez toplanmak zorundaydı. Yönetim kurulunda karar alabilmek için üye sayısının yarısından fazlasının varlığı üye müzakereler için yeterliydi. Müzakereler mevcut üyelerin çoğunluk oyu ile alınır. Bölünme durumunda ise yönetim kurulu başkanı oy kullanma hakkına sahipti. Yönetim kurulunda bulunan her üyenin en az 200 şirket hissesine sahip olması gerekiyordu. Yönetim kurulu üyelerinden ölümü ve istifası gerçekleşirse, bir sonraki yönetim kurulu toplantısında seçimle yeni üyenin seçilmesi sağlanmaktaydı. Başkan veya başkan yardımcısının kaybedilmesi durumunda ise; yönetim kurulu üyeleri, üyelerden birini başkan olarak belirlemektedir: **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 2 Nisan 1893, nr. 684, s. 214-215.

⁷⁸¹ Sigorta belgelerinin bir tarafının Türkçe yazılması şarttı. Şirketin mali yılı ocak ayında başlamaktadır. Şirketçe satın alınan tahvil ve hisse senetlerinin toplamı ocak ayının otuzuncu günü gelir fazlası olarak kaydedilir. Yıllık gelirin %5'i ödenmiş sermayenin faizine, %25 ihtiyat akçesi olarak, %15 kurucu üyelere, %5 yönetim kuruluna, %5 müdür ve memurlara, geri kalan %50 ise temettü adı altında hissedarlara dağıtılır: **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 9 Nisan 1893, nr. 685, s. 232.

⁷⁸² **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 6 Ağustos 1893, nr. 702, s. 504.

⁷⁸³ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 26 Mart 1893, nr. 683, s. 198.

katını temsil eden bir hisse satışı yapıldığını ve şirketin geleceğinin çok parlak olduğunu belirtmekteydi. Sadece Türkiye’de, 550 aboneye bölünmüş 40.000 hisse senedi satılmıştı. Sir Edgard Winsent, konuşmasının devamında şirketin diğer sigorta şirketlerinin kurmuş olduğu birliğe tam destek vereceğini, özellikle yangın sigortası alanında hükümetin ve şirketlerin tam bir dayanışma sergilediğini belirtmişti. Ayrıca, eskiden soruşturulamayan kundaklama olaylarının iyice azaldığını ve itfaiye teşkilatlarının ülkenin tüm bölgelerine yayılması gerektiğini belirtmiştir. Türkiye’de, sigorta şirketlerinin finansal açıdan yıllık yalnız yangın sigortası alanında 200.000 lira prim topladıklarını, bu meblağın yarısını İstanbul ve çevresinden topladıklarını belirtmiştir. Şirketler tarafından ödenen tazminatların tutarın %45’ine denk geldiği, giderlere ve aracı kurumlara %30 ödendiği böylece ödenen primlerin %25’inin kâr olduğunu belirtmektedir. Wincent’e göre, İngiliz şirketlerinin elde ettiği yıllık kâr %15 kârdan fazlaydı ve bu şirketlere ödenen yıllık prim 17.500.000 sterlindi. Dolayısıyla, Osmanlı sigorta piyasası kârlı bir pazar olma özelliği taşımaktaydı.

Edgard Wincent, şirketin sermayesinin yetersiz olduğu eleştirilerine ise; İngiltere, Fransa ve Avusturya’daki en güçlü şirketlerden bazılarıyla reasürans sözleşmelerine sahip olduklarını ve risklerin büyük bir bölümünü bu şirketlerin üstleneceklerini, ayrıca müşterilerine tam bir güvence vermek için Osmanlı Bankası’na 100.000 lira yatırdıklarını belirtmiştir.⁷⁸⁴ Dönemin gazetelerinde Edgard Wincent’in yapmış olduğu kâr paylaşımının biraz abartılı olduğu, şirketlerin topladığı primlerin daha düşük olduğu ve 100.000 liralık Osmanlı Bankası’na yatırıldığı söylenen garanti fonu ile Osmanlı Bankası aracılığı ile hisse senetleri alındığı haberleri yapılmaktaydı. Yine dönemin Fransız gazetelerinde sigorta piyasasında prim ödemelerinde sorunlar olduğu, şu ana kadar şirket başına 10.000 frank zarar edildiği ve mayıs ayında İngiliz sigortacılarının önderliğinde yeni prim tarifesinin hayata geçirileceği belirtilmişti. Bu iş için İngiliz, Fransız, Alman ve Türk ajanslar tarifeler konusunda mayıs ayına kadar tarife sonuçları tatmin edici değilse bir karara varacakları belirtiliyordu. Bunun yanında kolera salgını nedeniyle birçok Yahudi’nin sigortalandığı ve salgının büyüklüğü yüzünden şirketin Üsküdar, Kuzguncuk,

⁷⁸⁴ L’Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 20 Ağustos 1893, nr. 704, s. 537.

Kemeraltı, Tophane, Tahtakale gibi yerleşim yerlerinde hayat sigortası satmak için girişimlerde bulunduğu aktarılmaktaydı.⁷⁸⁵

İzmir’de Osmanlı Sigorta Şirketi Umûmisi’nin rekabeti nedeniyle, 1894 yılında İngiliz sigorta şirketleri, poliçe fiyatlarında %30 ve %50 oranlarında indirimler yapmıştır. Bu durumda bazı aracı firmalar iflas etmiştir. Ayrıca bu fiyat indirimlerinden dolayı, İzmir’de sigorta şirketlerinin 1893 yılındaki kayıpları 22.000 sterlini (550.000 frank) bulmuştur.⁷⁸⁶

1893 yılında şirket, 6 ayda yangın sigortası kapsamında 8.360 lira karşılığında 1368 poliçe satmıştır. Aynı zamanda, nakliye ve komisyonlardan elde edilen gelir 460.16.00 lira, hayat sigortası ve hayatla ilgili komisyonlardan elde edilen gelir 186.400 lira; diğer gelirler ve faizlerin toplamı 2.899.96 liradır. Toplamda şirketin 1893 yılı geliri 11.698.56.30 liradır. Aynı yıl harcamaları ise; yangın sigortası için ödenen tazminat 4.508.84 20 lira, yangın sigortası için prim rezervi olarak bırakılan para 2.858.32 10 lira, genel giderler maaşlar, kiralalar, mobilya vs. için 3.068.25 00 lira, acentelere ödenen komisyonlar 385.19 20 lira, hisse senetleri kârı 877.95. 20 liradır.⁷⁸⁷

Londra’daki şirketler, yeni kurulan sigorta şirketinin faaliyetlerini düzenli olarak takip etmiştir. 1899 yılındaki raporlara göre, sigorta şirketinin hükümetin yetkilendirmesiyle kurulduğu, 1898 yılındaki prim tutarlarının 18.980 sterlin olduğunu, net prim alacaklarının ise 10.080 sterlin, şirketin harcamalarının ise; 10.674 sterlin olduğu, bu yılın kâr-zarar tutarının ise 8.490 sterlin olarak gerçekleştiği belirtilmiştir. Aynı raporda, şirketin sigorta piyasasındaki rekabetten dolayı İngiliz şirketlerinin kârlarına yetişemediği ve zarar ettiği vurgulanmıştır. Şirket diğer şirketlerin yıllık %24 kayıplarına rağmen, prim ödemelerinden %42 oranında kayıp vermiştir.⁷⁸⁸

⁷⁸⁵ L’Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 19 Kasım 1893, nr. 788, s. 746.

⁷⁸⁶ L’Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 28 Ocak 1894, nr. 727, s. 52.

⁷⁸⁷ L’Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 8 Temmuz 1894, nr. 750, s. 422.

⁷⁸⁸ L’Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 6 Ağustos 1899, nr. 1015, s. 499.

Şirket, 1897 yılında Mısır’da yangın sigortacılığı konusunda diğer şirketlerle beraber uygulanacak ortak bir prim anlaşmasına imza atmıştır. Bu tarife 3 yıl boyunca uygulanacaktı. Tarife anlaşması yapan şirketlerin 22’si İngiliz, 6’sı Fransız, 5’i Alman, 3’ü Avusturya-Macaristan, 2’si İsviçre, 1’i Hollanda ve 1 tanesi Osmanlı şirketi idi. (L’Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 16 Mayıs 1897, nr. 899, s. 314). Bu girişim ardından şirket, 1900 yılında Londra’da bir büro açtı ve büronun

Şirketin zarar etmesinden dolayı 28 Haziran 1902 tarihinde genel kurulda yönetim protesto edildi. Karşılıklı konuşmalardan sonra, şirketin 1901 yılındaki bütçesi, kâr ve zarar hesapları incelendi. Yapılan inceleme sonucunda 162.44 sterlin kayıp sanayi adı altında yapılan harcamaların yanında diğer borçlar adı altında 15.154 47 sterlin borç bulunmaktaydı. Bu durum şirket hissedarları arasında ciddi bir muhalefete neden oldu.⁷⁸⁹

Yukarıda belirttiğimiz gibi; Osmanlı Hükümeti, 1904 yılında yangın sigorta piyasasını denetim altına almak için şirketlerin çalışmalarını yöneten önemli bir yasayı güncelledi ve daha önceden şirketler yangın sigortası operasyonlarında özgürken artık hükümetin gözetimi zorunluluğu getirdi. Bu mevzuatın yürürlüğe girmesinden itibaren 2 ay içerisinde, Osmanlı'da çalışan yangın sigorta şirketleri, ülkedeki temsilci sayılarını belirterek; şirketin kayıtlı ofisinden ilgili bakanlığa uygun bir şekilde onaylanmış bir beyanla ibraz edeceklerdi. Ayrıca, şirketin büyüklüğüne göre 15.000 ile 60.000 liralık bir depozito Osmanlı Bankası'na yatırılacaktı. Yine yangın sözleşmeleri ile ilgili tüm sorunlar Osmanlı mahkemelerinde görülecekti. Hiçbir şirket, gerekli formaliteleri tamamlamadan faaliyete geçemeyecekti. Ayrıca, her şirket temsilcilerini ve çalışanlarını dürüst insanlardan seçmek zorundaydılar. Şirketler için çalışan yabancılar, çalışma izinlerini belgelemek zorundaydılar. Her yılın sonunda şirketler Ticaret Bakanlığı ile bir bilanço düzenlemek zorunda kalacaklar; ayrıca itfaiyecilerin masrafları için gerekli yardımları yapacaklardı. Yeni mevzuatta yangına karşı mücadele ve sokakların genişletilmesi ile ilgili yeni hükümlerde bulunmaktaydı.⁷⁹⁰ Şirket bu aşamada kriterleri sağlamak amacıyla çalışmalara başlamıştı.

başına genel müdürün oğlu M. Albert-E. Maltass getirildi: **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 28 Ekim 1900, nr. 1079, s. 677.

⁷⁸⁹ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 13 Temmuz 1902, nr. 1168, s. 438. Şirketin 1901 yılına ait olan bilançosunda 1901 yılına ait yıllık masraf 27.510 34 lira, önceki yıllara ait masraflar 6.010 66 lira, komisyon ve aracılık için harcanan para 8.063 83 lira, genel giderler ve müdürlerin maaşları 9.155 96 lira, diğer masraflarla beraber 52.523 72 liralık bir harcama bulunmaktaydı. Reasüranslara devredilen primlerin düşmesinden sonra toplam net prim geliri 43.020 95 lira, şirketin borcu ise 6.138 45 lira olarak gösterilmişti: **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 27 Temmuz 1902, nr. 1170, s. 471.

⁷⁹⁰ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 21 Şubat 1904, nr. 1252, s. 120.

Şirket, 1905 yılında Beyrut'a bir şube açtı. Dönemin raporlarında, Beyrut'taki yangın sigorta şirketleri içinde Transatlantique (Hamburg), Helvetia, Nothern, Liverpool and London and Globe, Lancashire, London and Lanchashire, Royal, Generali, Compagnie d'Assurance Ottoman bulunmaktaydı. Yine dönemin gazetelerinde, Makedonya'da şirketin faaliyetlerde bulunduğu ve 13 Şubat 1905 yılında Pazar Mahallesi, Eski Kazancı Çarşısı'daki yangının zararlarının 3000 frank olduğunu, bu zararın 250 franklık küçük bir bölümünün Osmanlı Genel Sigorta Şirketi tarafından karşılandığı bildiriliyordu.⁷⁹¹ Ayrıca, Edirne'de meydana gelen büyük çaplı bir yangında 6000 ev yanmış ve yangın 24 saat sürdü. Oluşan zararın 4.000.000 franklık kısmı şehirde bulunan sigorta acenteleri tarafından karşılandı. Osmanlı Genel Sigorta Şirketi, bu zararın 335.000 franklık kısmını karşıladı.⁷⁹² Şirketin 1905 yılındaki gelir gider bilançosuna göre; giderler 30.093 lira, primlerden gelen net gelirler ise 21.901 liraydı. Şirketin bu yılki zararı 8.792 lirayı buldu.⁷⁹³

Şirketin yönetim kurulu başkanı olarak görevini devam ettiren Noradoughian Efendi, Ticaret ve Nâfia Nezareti'ne atandı ve görevinden istifa etti (1908).⁷⁹⁴ Dönemin gazetelerinde Osmanlı Devleti'nin Norandoughian Efendi'yi Ticaret ve Nâfia Nezaretine getirmesindeki asıl amacının, kendisine 1904 yılında Ticaret Kanunundaki sigorta düzenlemesi yaptırmasıydı. Daha önceden sigorta hakkında ticaret kanununda bir hüküm olmaması ve mahkemelerde sigorta sözleşmelerine göre kararlar verilmesi bu gerekliliği sağlamaktaydı. 12 Mart 1904 yılında Norandoughian Efendi, sigorta kanununu düzenleyerek yürürlüğe girmesini sağlamıştı. Fakat bu yasa uygulamada çok etkili olamamıştı. Bu durum, Adana Ermeni olayları sırasında kendisini göstermişti. Özellikle Ermenilere ait malların yağma, yangın veya hasar tazminleri sigorta şirketlerince 1904 yılındaki ilgili kanunla belirlenen şartları taşımadığı gösterilerek reddediliyordu. Ayrıca, aynı durumun daha önceden Bulgar isyanı sırasında da yaşandığı ve sigorta kanununun hala yetersiz ve eksik olduğu belirtiliyordu.

⁷⁹¹ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 12 Mart 1905, nr. 1307, s. 169.

⁷⁹² L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 17 Eylül 1905, nr. 1334, s. 599.

⁷⁹³ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 17 Haziran 1906, nr. 1373, s. 374.

⁷⁹⁴ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 6 Eylül 1908, nr. 1489, s. 568.

Nitekim,1903 yılındaki Bulgar isyanında Selanik'teki Osmanlı Bankası dinamitlenmiş fakat sigorta şartlarındaki boşluklar yüzünden, Osmanlı Sigorta Şirketi'nin bu zararı ödemeyi reddettiği belirtiliyordu. Bu nedenle, Adana Vilayetindeki Ermeni olaylarını araştırmak ve sigorta zararlarını belirlemek için Osmanlı Sigorta Şirketi M. Sipanian'ı, Union de Paris Şirketi avukatı M. Weber'i göndermiş, sigorta zararları konusunda araştırma yapmalarını istemişlerdi.⁷⁹⁵

Aşağıdaki tablo şirketin yıllık faaliyetleri ve net kârlarını göstermektedir.

Tablo-4.3: Osmanlı Sigorta Şirketi-i Umûmiyesi'nin Faaliyetleri ve Karı (1894-1904)

Yıl	Net prim ve komisyonlar lira	Net kazanç Ltq.
1894	8.970	2.892
1895	12.585	6.488
1896	11.335	10.040
1897	12.410	11.996
1898	19.991	1.612
1899	28.730	9.930
1900	34.943	3.150
1901	45.185	----
1902	50.348	16.543
1903	49.516	10.103
1904	26.800	608

Kaynak: L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 4 Temmuz 1909, nr. 1532, s. 422.

İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra, sigorta şirketlerinin ve diğer şirketlerinin denetimlerinde artışlar olmuştu. 23 Ocak 1908 yılında Ticaret ve Nâfia Nezâreti'nden Maliye Nezâreti'ne çekilen telgrafta şirketin diğer Fransız şirketleri ile beraber temettü ve emlak vergilerini düzenli ödemedikleri ve bu yüzden üç maliye memurunun bu durumu araştırması için görevlendirilmesi istenmiştir.⁷⁹⁶ Bu yıllardan itibaren, şirketin gelirlerinde de sürekli düşüşler yaşanmaya başlamıştır.1911 yılı itibarıyla, yangın sigortalarından şirket hesabına geçen ücret 35.568 lira 64 kuruştur. 1911 yılında meydana gelen yangınlar sonucunda şirket zarara uğramış, 50.830 lira 49 kuruş tanzim etmek zorunda kalmıştır. Fakat 1911 yılı itibarıyla, hayat sigortasından 406 lira gelir

⁷⁹⁵ L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 4 Temmuz 1909, nr. 1532, s. 422.

⁷⁹⁶ BOA, BEO, nr. 3233-242458.

elde etmişti. Kâr-zarar hesabına göre, şirketin 1911 yılındaki zararı 19,895 lira 18 kuruştur.⁷⁹⁷

Şirketin 1912 yılında ihtiyat akçesi 17,536 liraya çıkmış, kasasındaki hisse senedi ve tahvillerin toplamı 216.520 lira olarak belirtilmişti. Nakit mevcudu 17,330 lira olan şirketin, yıl içerisinde sigorta tanzimi 4,038 lira olmuştu. Bu arada şirketin eski yönetim kurumu başkanı Noradoughian Efendi önderliğinde Generali Sigorta Şirketi'nin de dahil olduğu yeni bir şirket kurulmuştu. Amaçları; yönetimin ve birkaç yöneticinin değiştirilmesi, şubelerin yenilenmesiydi. Ayrıca yangın ve hayat sigortası departmanlarını yeniden düzenlemek istiyorlardı.⁷⁹⁸ Noradoughian Efendi'nin önderliğinde hayat ve yangın sigortası alanlarında reformlar yapmak üzere yeni kurulan konsorsiyum, L'Union de Paris Şirketi'nden müfettiş M. Pottier'i İstanbul'a getirtmişti. Fakat bu oluşumun Osmanlı Genel Sigorta Şirketi'nin yönetiminde daha fazla sorumluluk yüklenmek istemesi, görüşmelerin bozulmasına neden oldu.⁷⁹⁹ Şirketin 1912 yılında toplam kaybı, 4.038 liraydı. Önceki faaliyetlerden kalan 19.895 18 lirada eklenince, şirketin toplam kaybı 23.914, 11 lirayı bulmaktaydı. 1913 yılında ise; yangın sigortası ihtiyaç akçesi 13,250 lira, yaşam sigortası ihtiyat akçesi ise 19.213 lira olmuştur. Şirketin mevcut hisse senetleri ve tahvillerinin değeri 174.405 liradır. Şirketin 1913 yılı geliri 10.722 lira 38 kuruştur.⁸⁰⁰

Dünya Savaşı arifesinde 1914 yılında, şirketin hisse senetleri ve tahvillerinin toplamı 200.461 lira 30 kuruş olduğu, 350.191 lira 79 kuruşluk emlak, 22.621 lira 96 kuruş nakit mevcudu bulunmaktaydı. Aynı yıl elde edilen 4.827 lira gelir daha önceki yıllara ait zarardan düşülmüş, şirketin zararı 1914 yılında 8.383 lira olmuştur.⁸⁰¹

⁷⁹⁷ Pech, *a.g.e.*, s. 289-290.

⁷⁹⁸ *L'Argus, Journal International des Assurances Finance*, 4 Şubat 1912, nr. 1677, s. 71.

⁷⁹⁹ *L'Argus, Journal International des Assurances Finance*, 30 Haziran 1912, nr. 1688, s. 405.

⁸⁰⁰ *L'Argus*, 27 Temmuz 1913, nr. 1744, s. 471.

⁸⁰¹ Yılmaz, *Osmanlı Anonim Şirketleri*, s. 291-292. 1917 yılında şirketin devri kararlaştırılmış ve alacakları ve borçları ile beraber Milli Sigorta Şirketi'ne devredilmiştir: Ramazan-Balcı, İbrahim-Sırma, *Ticaret ve Ziraat Nezareti Memalik-i Osmanliye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2012, s. 227.

4.2.3. La Confiance Sigorta Şirketi ve Osmanlıdaki Faaliyetleri

La Confiance Sigorta şirketi, 16 Ekim 1844 tarihinde Fransız Hükümeti'nin vermiş olduğu izinle; yangın sigortacılığı amacıyla kurulmuştu. Şirketin poliçe satma, kaza ve ferdi sigortacılık izinleri 25 Nisan 1855 tarihinde çıkarıldı. Şirket, Osmanlı Devleti'nde özellikle yangın ve hayat sigortacılığı alanında faaliyetlerde bulunmuş, ilerleyen dönemde tarım alanında sigorta poliçeleri de satmıştır. Şirketin sermayesi ise 6.000.000 franktı.⁸⁰² Şirket, 1875 yılında her biri 1000 frank değerinde 6000 tahvili piyasaya ihraç etmiştir. Şirket 1887, 1888, 1889 yıllarında tahvil başına 10 franklık temettü dağıtmıştır.⁸⁰³

Şirket 1875 yılından itibaren hayat sigortası, 1878 yılından itibaren ise kaza sigortası alanında faaliyetlere başlamıştır. Hayat ve kaza sigortası alanlarında şirketin sermayesi her biri 6.000.000 frank olarak belirlenmişti. Hayat sigortası 1000 franklık 6000 hisseye bölünmüş; kaza sigortasında ise sermaye 500 franklık 12.000 hisseye bölünerek piyasaya sürülmüştü. Şirket 1881 yılında Le Monde Şirketi ile anlaşarak Deniz Nakliyat sigorta primlerini satmayı üstlenmiştir. Yapılan anlaşmaya göre La Confiance Şirketi, satmış olduğu sigorta başına %12,5'luk bir pay alacaktı. Şirket, tahvil sahiplerine 1880 yılında 40, 1881 yılında ise 20 franklık temettü ödemesi yapmıştı. 1881 yılında şirketin hisse fiyatı 235 frank ile 255 frank arasında değişmekteydi.⁸⁰⁴

La Confiance Sigorta Şirketi, 1889 yılında yangın sigortası alanında sermayesini 10.000.000 franka çıkarmıştır. 1889 yılında şirketin toplamış olduğu sigorta primi 460.744 frank, şirketin kârı ise 100.120 franktı. 1890 yılı itibarı ile sigortalı olduğu kişi sayısı 9910 kişi, yapmış olduğu sigortanın toplam değeri ise 32.740.294 franktı.⁸⁰⁵ 1891 yılında şirket, Osmanlı Devleti dahil olmak üzere birçok ülkede yangın sigortacılığı başta olmak üzere hayat, kaza sigorta alanlarında çalışma

⁸⁰² L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 22 Nisan 1894, nr. 739, s. 253.

⁸⁰³ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 19 Nisan 1891, nr. 582, s. 245-246.

⁸⁰⁴ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 19 Ağustos 1883, nr. 182, s. 11.

⁸⁰⁵ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 20 Nisan 1890, nr. 530, s. 244.

ağını genişletti. Osmanlı Devleti'nde yangın sigortacılığı konusunda faaliyet alanı genelde Çanakkale'de açmış olduğu şubesinden yürütmekteydi.⁸⁰⁶

Şirketin mali yılı dolayısıyla, 25 Nisan 1891 tarihinde M. Germain Harpen'in başkanlığında genel kurul toplanmış, sunumlar Başkan Harpen ve MM. Passy ve Périsset tarafından yapılmıştı. Toplantıda, şirketin 3 yıllık kâr toplamı 1.612.684 frank olarak tescillendi. Şirketin rezerv fonunda 2.012.185 frank bulunmakta, aktif bilançosunda bulunan 1.378.350 frank ile birlikte şirketin toplam aktif varlığı 5.003.220 frank olarak hesaplanmıştı. Yönetim kurulu toplantısının sonunda yöneticiler MM. Cavaglioni ve M. Peghoux yeniden yönetime seçildiler. M. Gilbert ise, M. Lemoigne'nin görev süresini doldurması dolayısıyla yönetime seçilmişti. Şirketin 1889-1890 yılı içerisinde satmış olduğu prim miktarı, Fransa'da 875.146.74 frank, diğer ülkelerde ise 176.870 51 frank, toplamda ise 1.841.772 76 franktı.

1891-92 döneminde şirketin yangınlar nedeniyle İstanbul'daki kaybı 135 lira olmuştu. Diğer Fransız şirketleri olan Union 470, Urbaine 25, La Mutuelle 250 lira kayba uğramıştı. 1892 yılında İstanbul'da 259 ahşap, 19 kâgir, 25 ahşap dükkân, 2 kâgir dükkân, 1 ahşap ahır, 1 tiyatro, 1 katran fabrikası, 1 yalı yangınlar nedeniyle yanmıştı.⁸⁰⁷

La Confiance Sigorta Şirketi, 1893 yılında yangın sigortası için yıllık 290 frank fiyat belirlemişti Şirketin hisseleri ise; piyasada 285 franktan alıcı bulmaktaydı.⁸⁰⁸ Bu arada şirket Osmanlı piyasasını genişletmeye başladı ve 1893 yılında yangın sigortası alanında İzmir'de şube açılışını gerçekleştirmişti.⁸⁰⁹ 1893 yılındaki prim gelirlerinde 2.262.197 franklık bir düşüş olmuştu. Bu düşüşün sebebi olarak, Fransa dışındaki

⁸⁰⁶ Hayat sigortası primleri 1891 yılında 270 frank üzerinden satılmaktaydı. Hayat sigortası bölümü hissedarlarına 1887,1888,1889 yılları için 10'ar franklık temettü dağıtımını yapmıştı. Kaza sigortası primleri ise 265 ile 275 frank arasında satılmaya başlamıştı: **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 5 Nisan 1891, nr. 580, s. 220.

⁸⁰⁷ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 10 Mayıs 1891, nr. 581, s. 292.

⁸⁰⁸ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 2 Nisan 1893, nr. 684, s. 219.

⁸⁰⁹ Joseph L. Nalpas, **Annuaire des Commerçants de Smyrne et de L'Anatolie**, Commercial G. Timoni&co, İzmir, 1893, s. 270.

ülkelerde meydana gelen sigorta iptallerinin etkisi ve ayrıca çıkan bazı yangınlardan dolayı ödediği tazminatlar etkili olmuştur.⁸¹⁰

Şirketin prim gelirlerinin 884.778,10 franklık bölümü Fransa'dan, 112.351, 83 frankı ise, Osmanlı Devleti dahil yabancı ülkelerden elde edilmişti. Şirketin 1893 yılında yapmış olduğu 103.783, 80 franklık reasürans işlemleri de eklenince, toplam prim gelirleri 1.060.913 73 frank olarak gerçekleşmişti. Bu durumda, şirketin 1893 yılındaki kârı 334.708 66 frank olarak gerçekleşmişti.⁸¹¹

Şirketin 1893 yılında İstanbul'da yaşamış olduğu kayıplar 1200 lirayı bulmaktaydı. Toplamda yangın sigorta şirketlerinin kayıpları 65.015 lira yani 1.493.345 franktı. Yanan yapılar arasında 323 ahşap, 16 kâgir ev, 57 ahşap dükkân, 17 kâgir dükkân, 1 saman deposu, 1 marangozhane, 3 ahşap ahır, 1 taş ahır, 1 baraka ve bir ahşap hastane bulunmaktaydı.⁸¹² Şirket bu yangından sonra Osmanlı devletinde yangın ile ilgili detaylı çalışmalar yapmaya başladı.

1894 yılında yangın sigortacılığında alınan bir kararla İstanbul dört bölgeye bölünmüştü. Birinci bölge, Bizans İstanbul'u denilen genelde hububat ticareti ve ihracatla uğraşan Türk nüfusunun fazla olduğu bölümü kapsamaktaydı. İkinci bölge Pera'nın bulunduğu ve ticaretin en gelişmiş olduğu bölüm olan Galata bölgesi, Üçüncü bölüm köylerin ve banliyölerin yer aldığı Haliç'in iki yakası ve Marmara'yı içerisine alan bölümdü, Son bölüm ise; Marmara Adaları'ndan oluşuyordu. Şirketin hesaplamalarına göre, köylerin ve Marmara'yı da içerisine alan Haliç'in iki yakasında 1.450.000 kişi yaşamaktaydı. 160.000 mülkün bulunduğu bu bölge, 30-34 sigorta şirketi arasında paylaşılmıştı. Ev sayısı göz önüne alındığında; 9 kişiye bir ev düşmekteydi. Ev veya konutun dışında han ve depolar, oteller, villalar, butik oteller, ortak kullanım alanları ve ibadethaneler bulunmaktaydı. Gayrimenkullerin fiyatları, sigorta şirketleri tarafından taşlı yapılar için ortalama 20.000 frank, ahşap yapılar için

⁸¹⁰ Yapılan yönetim kurulu toplantısında şirketin 1893 yılına ait 334.708 66 franklık kredi bakiyesi şu şekilde dağıtılmıştı. Şirketin rezervine ayrılacak tutar 58.248 60, hisse sahiplerine 7.50 franklık temettü ödemesi toplamı 150.000 frank, Şirket müdürüne ödenecek tutar 8.539 40; çalışan fonuna ayrılan miktar 6000 frank; portföy amortizmanları toplamı 100.000 frank, yeni yıla devredilecek hesap 11.920 66 frank; toplamda ise 334.708 66 franklık bir bakiye ödenecekti.1894 yılı itibarı ile Yangın şirketinin prim fiyatı 268 franktı. Şirketin hisseleri ise piyasada 265-280 frank arasında işlem görmekteydi: **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 1 Nisan 1894, nr. 736, s. 194.

⁸¹¹ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 6 Mayıs 1894, nr. 741, s. 283.

⁸¹² **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 4 Şubat 1894, nr. 728, s. 75.

6000 frank olarak belirlenmişti. 60.000 taş evin değeri 20.000 franktan 1.200.000.000 frank, 100.000 ahşap ev ise 6000 franktan 600.000.000, toplamda ise 1.800.000.000 frank olarak hesaplanmıştı. Yapıların değerindeki değişken farklar sonucunda, bu meblağ yuvarlak olarak 1.300.000.000 frank şeklinde hesaplanmıştı. Toplanan primlerin ortalaması %1,4 veya %1,5 arasında değişmekteydi. Şirket tarafından gayrimenkullerin yarısı sigortalı ise, %1'lik prim esasına dayanan bir hesaplamada yıllık olarak 15.500.000 franklık bir prim geliri beklenmekteydi. Bu rakamlara karşın 1894 yılında toplanan toplam prim 3.100.000 frank toplanmıştı. Bu primlerin 460.000 frankı, Fransız sigorta şirketleri olan L'Union, La Foncière, L'Urbaine ve La Confiance şirketleri tarafından toplanmıştı. L'Union şirketi 190.000 frank, La Foncière 130.000 frank, L'Urbaine 80.000 frank, La Confiance ise 60.000 frank prim geliri elde etmişti.⁸¹³

La Confiance Sigorta Şirketi'nin piyasasındaki prim fiyatları, yıllara göre farklılık göstermiştir. Türkiye'de kâgir binaların artması ve itfaiye idaresindeki gelişmelere rağmen prim fiyatları, Avrupa'ya göre daha yüksektir. Prim fiyatları, sigortalanan mülkün % ¼ ile 2'si kadar olabiliyordu. Yani 4000 liralık değeri olan bir mülkün, prim ödemesi %1/4'den hesaplanırsa; 10 Osmanlı lirasına yani 297 franka tekabül etmekteydi. Şirket genel olarak, 1894 yılında diğer şirketlerin prim hesaplamalarından faydalanarak sigortalayacağı mülklerin risklerini yüzdeler olarak hesaplamaktaydı. Böylece sigortalanan yapılardan belirlenen yüzdelerde prim ödemeleri toplanmıştı. Örneğin, şirket, izole olarak yerleşim yerine 50 adım uzaklıktaki bir yapıdan %1/4 prim alırken, 50 adım uzaklıkta korunaklı bir ahşap olmayan yapıdan %3/8 prim almaktaydı. Bu durum bina ahşap olduğu zaman değişmekte, riskler artmaktaydı. Mesela, 20 adım uzaklıkta inşa edilmiş bina olmayan ahşap bir yapı için bu oran %5/8 iken, korunaklı olmayan yerleşim yerine 20 adım uzaklıkta olan ahşap bir bina için ise %1/8 olarak belirlenmişti.

Bunlara ek olarak, han ve pazar yerlerinde durumda değişmekteydi. Örneğin, korunaklı asma katı olmayan bir han için oran %3/16 olarak belirlenmişken, asma katı olan bir han %1/4 oranında sigortalınması öngörülmüştü. Aynı oranlar,

⁸¹³ M. Eugene Baumgartner, **Revue Internationale des Assurances Doctrine-Droit-Jurisprudence-Science**, Ancienne Libraire Thorin et Fils A. Fontemoing, n.1, Paris, 1898, s. 228-230.

binalardaki mallar için de uygulanmıştı. Binaların içerisindeki tüm bölmelerdeki mallar için %1/16, ayrıca bahçedeki bulunan her bir malın sigortalanması için değeri oranında %1/16'lık bir ek ödeme isteniyordu. Ayrıca pamuk, keten, ipek, yün gibi ürünlerin sigortalanması için, bu ürünlerin vergilerinin de dikkate alınması kararlaştırılmıştır. Yapılar sigortalanırken iki kat arasında tahta merdiven olması durumunda, ekstra %1/16, çatı ve herhangi bir zeminde tonoz yoksa her bir kat için %9/16 oranında ilave prim ödemesi istenecekti. Şirket, özel riskler kapsamında değerlendirdiği Galata rıhtımları için %5/8, Galata rıhtımındaki şaraphaneler için %3/4, Galata'daki Mesajeri Gümrüğü için %5/8, Cibali'deki Tütün Rejisi depoları için %1,5, petrol depoları için %2 ve limandaki diğer binalar için %1 oranında prim ödenmesi istemekteydi.⁸¹⁴

Yukarıdaki oranlar, genelde 1871 yılındaki büyük Pera yangınında sonra İngiliz yangın sigorta şirketlerinin belirlediği fiyatlar üzerinden hesaplanmıştır. 1893 yılında Osmanlı Sigorta Şirketi'nin kurulması, tarifelerin değiştirilmesi için de bir dönüm noktası olmuştur. 1893 yılında Osmanlı Sigorta Şirketi'nin önderliğinde İngiliz, Fransız, Alman ve diğer ülkelerin sigorta şirketleri ortak tarifler belirlenmesi konusunda anlaşmıştı. Bu aşamada, tarifelerin %30 ile %40 arasında düşürülmesi planlanmıştı.⁸¹⁵ Bu arada şirket, Mısır'da aralarında 22 İngiliz, 6 Fransız, 5 Alman, 3 Avusturya-Macaristan ve 2 İsviçreli, 1 Hollandalı ve 1 Osmanlı şirketinin dahil olduğu ortak bir anlaşmaya imza atarak, yangın sigortası prim fiyatlarının belirlenmesi ve ortak bir tarifeye uyulması konusunda anlaşmaya varmıştı.⁸¹⁶

⁸¹⁴ Baumgartner, a.g.e., s. 236-238.

⁸¹⁵ La Confiance Sigorta Şirketinin 1896 yılında piyasada hisse fiyatları 580 franktan işlem görmekteydi. 1896 yılına ait olan temettü dağıtımı ise hisse başına 15 frank olarak gerçekleşmişti. Şirketin 1896 yılında primlerden elde etmiş olduğu net gelir 4.075.244 franktı. Şirketin kayıplarının toplamı ise 2.054.631 frank, ödemiş olduğu komisyon payı ise 1163.477 franktı. Şirketin elde ettiği net kâr ise 424.856 00 frank civarında olmuştu. Şirketin 1897 yılında hisselerine dağıtmış olduğu pay ise 300.000 frank civarındaydı. **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 4 Temmuz 1897, nr. 906, s. 418.

⁸¹⁶ **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 16 Mayıs 1897, nr. 899, s. 308.

Şirketin gelirleri 1897 yılında 6.491.763 73 frank olmasına rağmen, temettü dağıtımı, hisse ödemeleri, zarar tanzimi, kira, personel vb. ödemeleri dolayısıyla kâr olarak kalan kısım 940.387, 94 frank olarak hesaplanmaktaydı. Bu kârın 178.77, 25 frankı rezerv için 350.000 frankı hisselerine, 14.000 frankı personel ödemelerine ve 300.000 frankı amortizman ödemelerine ayrılmıştı. Şirketin 1897 yılına ait net kârı bunlar düşüldükten sonra 243.000 frank olarak hesaplanmıştı. **L'Argus, Journal International des Assurances Finance**, 17 Nisan 1898, nr. 947, s. 253-254.

Şirket, Fransız şirketleri içerisinde en fazla zarar tanzim eden konumundaydı. 1889 yılında 3800 lira, 1890 1370 lira, 1891 135, 1892 1200, 1893’de 2574, 1894’te 510 ve 1897’de 580 lira sigorta bedeli ödemişti. 1897 yılında faaliyette bulunan 35 şirketin tanzim ettiği toplam miktar 35.200 liraydı. 1897 yılı içerisinde 64 adet yangın gerçekleşmiş; bu yangınlar nedeniyle 24 kâgir ev, 11 ahşap ev, 14 kâgir dükkân, 14 ahşap ev, 2 ahşap depo, 1 ahır, 1 buz fabrikası ve 1 kolza fabrikası zarar görmüştü.⁸¹⁷

Osmanlı Devlet’inde 1897 Yunan Savaşı’ndan dolayı, şirketin Çanakkale’de yapmış olduğu gemi sigortalama işlerinde düşüşler olmuştu. Örneğin; 1897 savaşıdan sonra Sultan’ın Yunan gemilerinin Çanakkale Boğazı’ndan geçmesini yasaklamasıyla La Confiance Şirketi’nin yapmış olduğu birçok anlaşma sonuçsuz kalmıştı. Mesela, Siracusa Ticaret Evi’ne ait bir Yunan buharlısının taşıdığı mallar Çanakkale’den geçilmesine müsaade edilmediği için Kerç Boğazı’na geri gönderilmiş, gemiyi sigortalayan La Confiance şirketi bu gecikmeden dolayı tazminat ödemek zorunda bırakılmıştı.⁸¹⁸

1900 yılına gelindiğinde La Confiance Şirketi, yasa dışı yangın olaylarından dolayı zor duruma düşmüştü. Özellikle Selanik Şehri’nde asayişle ilgili problemler yaşanıyor ve yaşanan kundaklama olaylarından dolayı Fransız şirketleri olan Union, Confiance ve Foncière Şirketleri zor durumda kalıyorlardı. Ayrıca İngiliz sigorta şirketlerinin, piyasadaki ortak tarifeleri kaldırma kararı alması durumu daha da zorlaştırmıştır. Şirketin Selanik’teki temsilcisi M. A. Alfandari, gerekli önlemler alınmaz ise; tüm sigorta şirketlerinin Selanik Şehri’ni terk edeceğini belirtmektedir. Bu aşamada, M. Alfandari Selanik’te tüm yangın şirketlerinin bir iş birliği anlaşması imzalamasını sağlamıştı. Böylece, Selanik’teki yangınların kontrol altına alınması için yerel komite ile daha etkin bir iş birliği yapılması hedeflendi.

İstanbul’da toplanan sigorta şirketlerinin temsilcileri, 1901 yılından itibaren İstanbul’da farklı, diğer illerde farklı bir prim tarifesi belirlenmesi konusunda anlaşmaya vardı. Geçmiş tarifelerin belirlenmesi ve kundaklama gibi yasadışı ve

⁸¹⁷ Baumgartner, **a.g.e.**, s. 240. Şirketin kurucularından M. Adolphe Pégoux 1899 yılında vefat etti. Kendisi aynı zamanda Süveyş Kanalı işletmesinde yönetici pozisyonundaydı. Bu arada şirketin hisseleri Fransa’da 740 franktan işlem görmekteydi: **L’Argus, Journal International des Assurances Finance**, 26 Şubat 1899, nr. 992, s. 130.

⁸¹⁸ **L’Argus, Journal International des Assurances Finance**, 23 Temmuz 1899, nr. 1003, s. 470.

yangın durumlarında zararların karşılanması konusunda yol haritaları belirlendi. Ayrıca, yangın haritalarının geliştirilmesi konusunda anlaşmaya varıldı. Şirketin temsilcileri, 22 Kasım 1901 tarihinde toplanan genel kurulda yeni tarifelerin belirlenmesi konusunda İngiliz şirketlerinden North British, The Sun Fire gibi şirketlerin belirlediği tarifelerin revize edilmesi konusunda görüş bildirdi.⁸¹⁹

Bu arada La Confiance Sigorta Şirketi'nin genel kurulunda net prim, gelirin 1889 yılında 4.349.648 frank, 1900 yılında ise, 4.391.549 frank olarak gerçekleşmiştir. Bir önceki yıla göre 45.171 franklık bir artış olmuştur. 1901 yılında ise, şirketin prim geliri 4.394.568 frank olarak, kayıplar ise 2.151.330 frank olarak neticelenmiştir. Şirketin prim gelirlerinin kayıplara oranları ise; %48,10 olarak gerçekleşmiştir.⁸²⁰

1901 yılında, Selanik'teki anarşi olaylarının sona ermesinden sonra, şirketin de içinde bulunduğu yeni bir yangın sigortası sendikası kuruldu.⁸²¹ Ayrıca şirket yetkilileri, Selanik'te limanın tamamlanma aşamasında olduğunu, malların indirilmesi için depoların tamamlandığını ve malların sigortalanması için şirket çalışanlarının faaliyete geçtiğini belirtmekteydiler.⁸²²

1905 yılında Edirne'de büyük bir yangın çıkmış, bu yangın sonucunda 3000 ev tamamen yanmış, toplamda ise 6000 ev ve işyeri yangından zarar görmüştü. Bu yangın sonucunda sigorta şirketleri toplamda 4.000.000 franklık bir zarar karşılamak zorunda kaldı. La Confiance Şirketi ise; 100.000 franklık bir zararı tanzim etmek zorunda kalmıştı. Diğer Fransız şirketlerinden Union 250.000, Urbaine ise 1.000.000 franklık zarar ödemek zorunda kaldılar.⁸²³

1905 yılı genelde yangın sigorta şirketleri için zor geçmişti. Çıkan yangınlardan dolayı, şirketlerin toplamda 110.000 lira yani 2.500.000 frank dolaylarında kayıpları olmuştu. İstanbul gibi büyük şehirlerin dışında Edirne gibi

⁸¹⁹ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 1 Aralık 1901, nr. 1136, s. 760.

⁸²⁰ Aynı zamanda şirketin diğer şirketlere ödediği komisyon miktarı ise 1.356.515 frank olarak gerçekleşti. Şirketin net prim gelirlerinin ödediği komisyonlara oranı ise %30,86 olmuştu. Şirketin hisse senetleri 1901 yılında 545 franktan işlem görmekteydi. Şirketin toplam taşınır taşınmaz varlıklarının toplamı 1900 yılında 20.502.483 frank olarak gerçekleşti: L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 30 Haziran 1901, nr. 1114, s. 401.

⁸²¹ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 21 Temmuz 1901, nr. 1117, s. 452.

⁸²² L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 22 Aralık 1901, nr. 1139, s. 808.

⁸²³ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 17 Eylül 1905, nr. 1335, s. 599.

illerde çıkan yangınlar nedeniyle şirketler büyük zararlar ödemişlerdi. Eyaletlerde çalışan sigortacılar, rekabeti önlemek amacıyla tek tip prim fiyatı uygulamasına geçmişlerdi. Fakat yine de taşrada rekabet konusunda bir anlaşma sağlanamadı ve bazı ajanlar çok düşük miktarlarda sigortalama yaptılar.⁸²⁴

Osmanlı Hükümeti, 1906 yılında sigorta acentelerinin çalışmalarını düzenlemek amacıyla yeni bir kanun taslağı hazırlamıştır. Bu kanun taslağındaki bazı maddeler kapitülasyonlara aykırı özellikle taşımış, bazı maddeler ise yabancı sigorta şirketleri açısından sert ve kısıtlayıcı düzenlemeler getirmiştir. Şirket temsilcilerinin yazmış olduğu raporlara göre; bu yasanın yürürlüğe girmesi durumunda, yabancı şirketler Osmanlı devletinde rahatça çalışma imkânı bulamayacaklardır. Yabancı sigorta şirketlerine getirilen yükümlülükler Londra'da Fire Office ve Syndicat Ottoman de Paris (Paris Osmanlı Sendikası) tarafından protesto edilmiştir. Söz konusu kanunu incelemek için görevlendirilen yabancı elçilik uzmanları, neredeyse yapısı tamamen değiştirilmiş bir sigorta kanunu onaylaması istenmiştir. Bu aşamada İngiliz, Amerikan ve İtalyan elçilikleri çıkarılan bu yasayı reddetmişlerdir.⁸²⁵

Osmanlı Hükümeti ise, yabancı sigorta şirketlerinin uymak zorunda olduğu yasa için çalışmalara devam ettirmiştir. Dönemin gazetelerinde Sultan'ın yabancı sigorta şirketlerine savaş açtığı belirtilmiştir. İki yıldır hazırlanan yasaya göre, sigorta şirketi kurmak ve işletmek için zor şartlar getirildi. Yabancı şirketlerinin garanti fonlarının Osmanlı Hükümeti'ne bildirilmesi, kâr ve zarar hesaplarının komiserler tarafından devamlı kontrol edilmesi, karşılıksız sigortanın önüne geçilmesi için bir miktar ihtiyat sermayesinin Osmanlı Bankası'nda tutulması gibi zorunlu hükümler getirilmiştir. Acenta kurmak için ise; bilindik güvenilir insanlardan oluşan kişilerin

⁸²⁴ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 14 Ocak 1906, nr. 1351, s. 23.

⁸²⁵ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 16 Aralık 1906, nr. 1399, s. 791.

Şirketin olağan yönetim kurulu toplantısı 28 Nisan 1906 tarihinde toplanmıştı. Başkan yardımcısı M. de Carrere'nin başkanlık etmiş olduğu toplantıda Hayat sigortası biriminden MM. F. Barbier eşlik etmiş, M. Léon Damart sekteter olarak katılmışlardı. Toplantıda 68 hisse sahibi bizzat bulunmuş, 131 hisse sahibi de çeşitli kişilerce temsil edilmişti. Şirketin 1905 yılı için net primleri aylık 51.068 franka çıkmış, kayıpları ise 44.157 franka gerilemişti. Şirketin yasal rezervi 2.000.000 franka ulaşmıştı. Yapılan görüşmeler sonucunda yönetici maaşları da 70.000 frank dolayında olması kararı alınmıştı. Şirketin 1905-1906 dönemindeki kârı 1.035.628 frank olmuş, zararları ise 393.088 frank olarak gerçekleşmişti. Şirket hissedarlarına 30 franklık temettü ödemesi yapmaya karar vermişti. Şirketin hisseleri Paris borsasında 700 franktan alıcı bulmaktaydı: L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 13 Mayıs 1906, nr. 1868, s. 293.

seçilmesi ve bu kişilerin Osmanlı Hükümeti'ne bildirilmesi istenmiştir. Türk ve Bulgar sigorta şirketlerinin bu koşulların dışında tutulması ise, yabancı şirketleri daha çok zorlayan bir durum olmuştur.⁸²⁶ Ayrıca, Hükümet'in kundakçılar yüzünden başı dertte olan yabancı şirketlere yardım etmediği, yakalanan kundakçılardan çok azının yargılandığı, birçoğunun serbest bırakıldığı ya da yurtdışına kaçtığı görülmüştür. Bu durumun sonucunda, birçok şirket Osmanlı topraklarında iş yapması zorlaşmıştı. Bu aşamada La Confiance Şirketi, yavaş yavaş yangın sigortacılığı sektöründen çekilmeye başlamıştı. Şirket, II. Meşrutiyetten sonra çalışmalarını hayat sigortası alanında devam ettirmeye çalıştı. Bu durumun gelişmesinde, yangın sigortası piyasasında rekabetin artması ve Osmanlı Hükümeti'nin yabancı şirketleri denetim altına alması isteği etkili olmuştu. Birinci Dünya Savaşına kadar çalışmalarını hayat sigortası sektöründe devam ettiren şirket, çeşitli şirketlerle reasürans anlaşmaları yaptı.⁸²⁷

4.2.4. L'Urbaine Sigorta Şirketi ve Osmanlı'daki Faaliyetleri

Paris'te 1839 yılında kurulan şirket ilk çalışmalarını yangın sigortası alanında yapmıştır. 5.000.000 frank sermaye ile kurulan şirketin daha sonraki dönemde hayat ve kaza sigortaları alanlarında yatırımlar yaptığı görülmektedir. Şirket, hayat sigortası alanında 1868 yılından itibaren poliçe satmaya başlamıştır. Hayat sigortası alanındaki sermayesi ise, 12.000.000 franktır. Şirket, 1880 yılında almış olduğu karar ile 6.000.000 frank sermaye ile kaza sigortası kısmı kurmuştur. Yönetim kurulu, bu kısımla ilgili 12.000 hisse piyasaya sürmeye karar vermiştir. 1880 yılında ilk kurulduğunda şirketin hisseleri 125 ile 150 frank arasında piyasada işlem görmektedir.⁸²⁸ Şirket, kaza sigortası departmanını kurduktan sonra La Seine adlı şirketin portföyünü satın almak için çalışmalara başladı. Araba ve at arabası kazaları alanında sigorta işlemlerini üstlendi. La Seine şirketini satın almak için 3.500.000

⁸²⁶ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 8 Aralık 1907, nr. 1450, s. 778.

⁸²⁷ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 5 Ocak 1908, nr. 1454, s. 11.

⁸²⁸ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, Nisan 1880, nr. 37, s. 579.

frank ödeme yapıldı ve bu amaçla L'Urbaine Şirketi piyasaya yeni hisse senetleri sürüp sermayesini iki katına çıkardı.⁸²⁹

Şirket, Osmanlı pazarına açılmadan önce yapmış olduğu genel kurul toplantısında 1885 yılında net prim gelirlerini 7.951.313 frank olarak belirtmiş, 1886 yılında bu rakam 8.181.532 franka yükselmişti.⁸³⁰

L'Urbaine Sigorta Şirketi, 1887 yılında İstanbul'da yangın sigortası alanında faaliyetlerine başladı ve ilk acentesini açtı. Şirket, temsilci olarak acentenin başına M. Albert Glavany'yi getirmişti.⁸³¹ Şirketin 1902 yılından itibaren, yangın sigortacılığı alanında zarar tanzim etmeye başladığı görülmektedir. Örneğin 1901 yılında, İstanbul Cibali'de çıkan bir yangında La Confiance şirketi 100, La Foncière Şirketi 450 liralık bir zarar karşılarken, bu şirketlerle beraber L'Urbaine şirketi 200 liralık bir zarar ödemesi yapmıştı. Aynı yıl, İstanbul'da ve banliyölerinde şirketin kayıpları 3.706 lirayı bulmuştu. Diğer Fransız şirketleri olan L'Union de Paris'in 6.385, Foncière'in 1735 lira zarar ödemesi yaptığı dikkate alınırsa; şirketin kısa zamanda ortalama bir poliçe satışı yaptığı söylenebilir.⁸³²

L'Urbaine Sigorta Şirketi, 1904 yılında İstanbul'da yangın sigortacılığı alanında London Lancashire Şirketi ile ortak anlaşmalar yapmış, Emirgan'da çıkan bir yangında 150 liralık bir zarar ödemek zorunda kalmıştı. Yine Pangaltı'da 9 ahşap evin sigortalanmasını Dacia Romania ve Ethnikie Şirketleri ile üstlenmiş, bu evlerin yangında zarar görmesi sonucu 200 liralık bir tazminat ödemişti. Fakat aynı yıl, şirketin gelirleri diğer ülkelerde yüksek olmasından dolayı hissedarlarına prim olarak 190 frank dağıtmıştı.⁸³³ 1906 yılında, Osmanlı Devleti'nin yabancı sigorta şirketleri

⁸²⁹ L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 12 Haziran 1881, nr. 8, s. 2.

⁸³⁰ Şirketin sigorta satışlarından aldığı komisyon ise 1885 yılında 469.528 frank iken, 1886 yılında 465.572 frank olarak açıklanmıştı. Şirketin 1885 yılında reasürans anlaşmaları nedeniyle ödediği ücret 1.625.252 frank iken, 1886 yılında bu meblağ 1.206.707 franka gerilemişti. Şirketin hissedarlarına ödemiş olduğu temettü toplamları ise 1885 yılında 500.000 frank iken, 1886 yılında 625.000 frank olarak gerçekleşmişti. Çalışanlarına ödediği ücret ise 1885 yılında 20.000 frank iken, 1886 yılında 25.000 franka yükselmişti. Toplamda şirketin 1885 yılındaki geliri 10.417.110 frank, 1886 yılındaki geliri ise 10.194.911 franktı. Şirketin aktif ve pasif varlıklarının toplamı ise 1885 yılında 50.439.535 frank iken, 1886 yılında 51.190.038 franka yükselmişti: L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 1 Mayıs 1887, nr. 375, s. 276.

⁸³¹ L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 23 Ekim 1887, nr. 400, s. 675.

⁸³² L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 12 Ocak 1902, nr. 1142, s. 24.

⁸³³ L'Argus, Journal International des Assurances Finance, 14 Ağustos 1904, nr. 1277, s. 517.

için çıkarmış olduğu yasa, şirketin prim ve reasürans gelirlerinin azalmasına neden olmuştu. Bu yasadan sonra birçok şirketin olduğu gibi L'Urbaine şirketinin de ortaklık yapmış olduğu birçok acente kapatılmış ve reasürans anlaşmaları geçersiz kalmıştı.

Şirketin çalışmaları bu yasadan sonra yavaşlamasına rağmen faaliyetleri yine de devam etti. 26 Ekim 1907 tarihinde, Yeniköy'de çıkan bir yangın nedeniyle birçok ev ve 21 işyeri kullanılamaz hale gelmişti. Yangın sonrasında oluşan zararı karşılamak için birçok sigorta şirketi büyük meblağlar ödemiş, L'Urbaine Şirketi' de 3.500 franklık bir zarar tanzim etmişti.⁸³⁴ Yine, 29 Haziran 1911 tarihinde Selanik'te Saint Sophie mahallesinde çıkan yangında 100 adet ev kullanılamaz hale gelmiş, zararı paylaşılan sigorta şirketleri arasında L'Urbaine şirketi, 46.000 franklık bir zarar tanzim etmişti.⁸³⁵ Şirket 24 Temmuz 1911 tarihine kadar İstanbul'da çıkan yangınlar nedeniyle ise 40.000 franklık bir zarar ödemişti.⁸³⁶

Şirket, 29 Kasım 1912 tarihinde diğer sigorta şirketleri ile birlikte hayat sigortası alanında poliçe yapmama kararı verdi. Hayat sigortası alanında La Confiance, La Caisse Paternelle, L'Abeille gibi şirketler de bulunmaktaydı. Bu kararın alınmasında, o dönemki karışıklıklardan dolayı katliam olayları ve kolera salgını neden olmuştu. İstanbul'da meydana gelen kolera salgınının dışında, İstanbul dışına askerler arasında baş gösteren dizanteri salgını dolayısıyla hayat sigorta şirketleri poliçe satılmasını durdurmuşlardı.⁸³⁷

L'Urbaine Sigorta Şirketi'nin 1912 yılında İstanbul yangınları nedeniyle toplam kaybı 2660 lira olmuştu. Toplam zararın 150.745 lira olduğu düşünülürse, şirketin ödediği miktar %1,5'a gelmekteydi.⁸³⁸ 3 Mart 1914 tarihinde İstanbul acentesinin kurucusu hayatını kaybetti. Kendisi şirketin yangın ve hayat

⁸³⁴ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 10 Kasım 1907, nr. 1146, s. 709.

⁸³⁵ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 9 Temmuz 1911, nr. 1637, s. 440.

⁸³⁶ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 20 Ağustos 1911, nr. 1643, s. 533.

⁸³⁷ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 8 Aralık 1912, nr. 1711, s. 774.

⁸³⁸ 1912 yılında şirketin sunduğu rapora göre İstanbul genelinde 66 kâgir bina, 67 kâgir dükkân, 1408 ahşap ev, 250 ahşap dükkân, 1 taş kışla, 1 içki imâlathanesi, 1 makarna fabrikası, 1 ahır, 6 okul, 8 taş han, bir ahşap cami, 4 kâgir cami, 1 sabun fabrikası, 9 medrese, 4 hamam, 3 depo yanmıştı: L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 26 Ocak 1913 nr. 1718, s. 49.

departmanlarını 30 yıl süreyle başarı ile yönetmişti. Bu dönemde şirket, Birinci Dünya Savaşı nedeniyle faaliyetlerini sınırlamak zorunda kaldı.⁸³⁹

4.2.5. La Foncière Şirketi ve Osmanlıdaki Faaliyetleri

Crédit Lyonnais Bankası tarafından 1879 yılında Paris'te kurulan La Foncière Sigorta Şirketi, hayat sigortası alanında faaliyetlerde bulunmuştu. Sermayesi 40.000.000 frank olan şirketin 40.000 adet 1000 franklık tahvili bulunmaktaydı.⁸⁴⁰ Şirket, daha sonra sermayesini 50.000.000 franka yükseltmiş ve 500 franklık 100.000 hisseye bölünmüş olan sermaye 1880 yılında 100.000.000 franka çıkarılmıştır. Bu amaçla, 1892 yılında 100.000.000 frank sermayeye karşılık 100 ila 500 frank arasında değişen oranlarda 200.000 hisse piyasaya sürülmüştür.

Şirketin yönetiminde Monsieur René Brice, yardımcıları Madam Griolet ve Madam Chancel bulunmaktadır. Bu kişiler, şirketin sahip olduğu hisselerin 34,439 adedini ellerinde bulundurmaktadırlar. Yönetim kurulu ise şu kişilerden oluşmaktadır: Başkan Madam René Brice, Yönetici delegeler D'Hausenville, Mazerat, Schreyer, Fabre-Luce, Chérier, Komiserler Madam des Vallieres, Louis de Marizy. Şirket 1896 yılında Paris'te Sermayesi 14.800.000 frank olan bir başka sigorta şirketi La Société des Nouvelles Quartiers de Paris şirketinin hisselerinin büyük çoğunluğunu satın almıştır.⁸⁴¹

La Foncière Şirketi, Osmanlı piyasasına 1878 yılında girmiştir. Ajans kurulduktan sonra, ilk büyük zarar ödemesini 1893 yılında Kadıköy'de çıkan ve 240 ev, bir Yunan okulu ve 60 dükkânın yandığı yangında yapmıştır. Toplamda 5.000.000 franklık zararın 4.000 franklık kısmı La Foncière şirketi tarafından karşılanmıştır.⁸⁴² 1893 yılındaki İstanbul'da meydana gelen yangınlarda, şirketin

⁸³⁹ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 15 Mart 1914, nr. 1777, s. 167.

⁸⁴⁰ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 19 Nisan 1891, nr. 582, s. 245.

⁸⁴¹ La Foncière Şirketi 1905 yılı itibarıyla 49.708 hissenin ödemesini gerçekleştirmiş, geri kalan hisselerin ödeme planını 1955 yılına kadar yapmıştır. Şirketin tahvil ve kâr payları resmi olarak listelenmiştir. Hisse senetleri borca bağlı yükümlülüklerin düzenlendiği 1881 ve 1893 yılındaki emisyonlara uygun olarak satılmıştır: *Les Assemblées Générales*, Recueil Bi-Mensuel, 25 Haziran 1906, s. 650.

⁸⁴² L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 5 Mart 1893, nr. 680, s. 152.

sigortaladığı bina ve mallar için 900 lira zarar ödemiştir. Çıkan yangınlarda 323 ahşap ev, 16 kâgir ev, 57 ahşap dükkân, 17 taş dükkân, 1 saman deposu, 1 marangozhane, 1 ahşap ahır, 1 kâgir ahır, 1 baraka ve 1 ahşap hastane yanmıştı.⁸⁴³

Şirket, 1901 yılında yangın sigortacılığı ve acentelerin düzenlenmesi konusunda bazı düzenlemeleri yangın sendikasına kabul ettirmişti. Bu anlaşmaya göre, sigorta acenteliği almak isteyen herkes yangın sigortası sendikasına kayıt olacaktı. Ayrıca, isim ve adres bilgileriyle beraber en az 2500 franklık bir teminat yatırması şart koşulmuştu. Bu aşamada sendika sekreteryası, aracı kurumların acenteyi onaylaması durumunda acenteciye bir kimlik belgesi verecekti. Tüm genel acenteler, sigorta sekreteryası tarafından tanınmamış brokırırlarla çalışmamayı taahhüt edeceklerdi. Ayrıca brokırırlar, kendi branşları dışında başka branşlardan sigorta poliçesi satamayacaklardı.⁸⁴⁴

1905 yılında şirketin brüt geliri 4.383.346.90 frank, net geliri ise 3.290.568.48 frank olmuştur. Şirketin 1905 yılındaki harcamalarının toplamı 1.092.778.42 franktı. Şirketin değeri, yaklaşık olarak 3 ila 4 milyon frank arasında tahmin edilebilecek 1.000.000 metrekarelik arazilere sahiptir. Bu arazilerin değeri şirket için uygun bir rezervdir. Bu arazilerin satış gelirleri esas olarak tahvillerin geri ödenmesi için kullanılmaktadır. Şirketin 1905 yılına kadar arazi satışlarından elde ettiği miktarlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

⁸⁴³ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 04 Şubat 1894, nr. 728, s. 75.

⁸⁴⁴ L'Argus, *Journal International des Assurances Finance*, 9 Şubat 190, nr. 1146, s. 86.

Tablo-4.4: *La Foncière Şirketi'nin Arazi Satışlarından Elde Ettiği Kâr (1893-1905)*

Yıl	Kâr Oranı (Frank)
1893	143.117
1894	732.250
1895	1.408.442
1896	289.085
1897	330.139
1898	418.535
1899	212.002
1900	130.924
1901	486.497
1902	419.276
1903	623.358
1904	332.849
1905	325.598
Toplam	5.882.072

Kaynak: *Les Assemblées Générales*, Recueil Bi-Mensuel, 25 Haziran 1906, s. 651.

Şirket, Osmanlı'da İstanbul dışında Selanik, İzmir, Adana, Beyrut gibi merkezlerde acenteler kurmuştu. Yangın sigortasının yanında, hayat sigortası alanında, başta Rum ve Ermeni milletlerinin sigortalanmasında şirketin geniş bir pazar ağı oluşmuştu. Aynı zamanda, Mısır'da kurulan La Crédit Foncière Bankası ile Mısır'da yangın ve tarım alanında poliçe satma imkânı bulmuştu.⁸⁴⁵ Şirket aynı zamanda, Osmanlı Umum Sigorta Şirketi, L'Union, La Paternelle şirketlerinin hayat sigortası poliçelerini sattığı görülmekteydi.⁸⁴⁶

⁸⁴⁵ *L'Orient*, 15 Şubat 1909, nr. 3, s. 13.

⁸⁴⁶ 1937 tarihinde şirketin Büyükdada oturan Bay Spiro Fabiato adına düzenlenmiş 16 mağazadan oluşan bir binayı sigorta yaptığı belgelerde mevcuttur. Şirket Birinci Dünya Savaşı arifesinde yaşanan buhranlar dolayısıyla öncelikle Selanikteki acentesini kapatmak durumunda kaldı. Daha sonra Birinci Dünya Savaşı sırasında çalışmalarını bir müddet durdurmak durumunda kaldı. Birinci Dünya Savaşı sonrasında başta İstanbul ve İzmirde yangın sigortası alanında poliçe satmaya devam etti. Şirket 1940'ların sonuna kadar birçok poliçe satışı yaptı:

<https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/29484>.

BEŞİNCİ BÖLÜM

OSMANLI'DA FRANSIZ MADEN İŞLETMELERİ VE OSMANLI PİYASASINDA TİCARÎ REKABET

Osmanlı'da, 19. yüzyıldan itibaren yerli ve yabancı işletmecilerin madenlere ilgisini artmasıyla beraber 1858 tarihli Arazi Kanunnâmesinde maden mülkiyetleri ile ilgili düzenlemeler yapılmıştı. Fakat bu durum yeterli olmayınca, 1861 yılında ilk kez madenlerle ilgili bir nizamnâme hazırlandı. Daha sonraki dönemde, madenlerin özel kişiler tarafından işletilmesi yaygınlaşınca, Osmanlı Devleti, madenlerin mülkiyeti, maden hukuku, işletme esasları, vergiler, imtiyaz alınması ve yatırımcıların sorumlulukları gibi hükümler için 1887, 1896 ve 1906 yıllarında muhtelif düzenlemeler yapmıştı.⁸⁴⁷

Osmanlı'da yabancı sermayenin yöneldiği alanlardan biri de maden sektörü idi. İhracat için hammadde kesimine yatırılan sermaye, özellikle tarıma dayalı alanların geliştirilmesi için yatırılan sermayeden çok fazlaydı. Avrupalıların yapmış oldukları jeolojik araştırmalar sonucunda Osmanlı'da keşfettikleri petrol, kömür, krom, boraks, kurşun gibi maden yatakları 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren peyderpey işletmeye açılmıştır. Osmanlı Devleti'nin son döneminde maden sektöründe yabancı sermayenin ağırlığı söz konusuydu. Nitekim yüzyılın sonuna doğru, toplam maden üretiminde yabancıların payı %65'i bulmuştur. Yabancı sermayedarların maden sektörü içerisindeki payı ise %69'lara ulaşmıştı. Bunun içinde, gayrimüslimlere ait işletmelerin oranı %12'i; Müslümanların işlettiği madenlerin oranı ise %10 kadar olmuştu. Aynı zamanda Avrupalı sermayedarlar, bu dönemde çıkardıkları madenlerin %93'ünü ihraç etmişlerdir. Ayrıca bu yüzyılda yabancı şirketler, 3 milyon sterlin değerinde bir sermayeyi maden işletmek için kullanmışlardır.⁸⁴⁸

⁸⁴⁷ Özkan, Keskin, "Osmanlı Devleti'nde Maden Hukukunun Tekâmülü (1861-1906)", **Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi Dergisi**, 29/Bahar, 2011, s. 125.

⁸⁴⁸ Tezel, a.g.e., s. 111.

5.1. Zonguldak-Ereğli Maden Şirketi (Société D'Heracles)

Osmanlı'da yabancı sermayeye dayalı maden işletmelerinde de Fransa'nın payı büyüktür. Bunlar içinde en büyüklerinden biri Ereğli kömür işletmeleri oldu. Buradaki kömür yatakları, Sultan II. Mahmud zamanında bulunmuştur. Maden, Kırım Savaş'ında müttefiklerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bir İngiliz şirketi tarafından işletilmeye başlandı. Ereğli madenleri yılda 30.000 ton üretim kapasitesine ulaşmıştı. Savaştan sonra tekrar Hazîne-i Hâssa'nın denetimine giren Ereğli madenleri, daha sonra ordunun tüketiminin artmasından dolayı Bahriye Nezâreti'ne devredilmişti. Yani, bölgedeki 120 kadar ocaktan çıkarılan kömür, Bahriye Nezâreti tarafından satın alınmaktaydı. Osmanlı-Rus savaşlarının etkileri ve 1875 yılında devletin iflasını açıklamasından sonra, Bahriye Nezâreti maden işletmecilerinin paralarını ödeyemez olmuştu. Devlet, bu aşamada içerisinde bulunduğu maddi zorluklardan dolayı, Osmanlı Bankası'ndan 3.000.000 liralık kâğıt para basmasını, bunun karşılığında ise Ereğli Kömür madeninin gelirlerini garanti etmişti.⁸⁴⁹

Gerek madenlerdeki teknolojik yetersizlikler gerekse ulaşımdaki eksiklikler dolayısıyla Osmanlı Devleti, Ereğli kömürlerinden yeterince yararlanamadı ve dışardan kömür ithal etmek zorunda kaldı. Bu durumda, yabancılara imtiyaz verilmesi konusu tekrar gündeme geldi. Bu dönemde, Fransızlar, Ereğli Kömür şirketi ve daha birçok alanda işletme imtiyazı almak için çaba sarf etti.⁸⁵⁰ Nihayet, 1880 yılında Michel Paşa ve Fransız Müteşebbis M. Meynier, Dersaadet Rıhtımları ve Ereğli Şirketinin işletilmesi için devletten imtiyaz talebinde bulundular. Hemen hemen 6 ay bu girişimlerin sonuçlanmasını bekleyen Meyniere'e 100.000 liralık bir avans vermesi karşılığında imtiyaz görüşmelerine başlayabileceği söylenmiştir.⁸⁵¹ Aynı şekilde Osmanlı Bankası, oluşturacağı bir konsorsiyum ile Zonguldak maden imtiyazının kuruma tahsisi için Osmanlı Devleti'ne avans verme konusunda çalışmalar yapılmıştır. Dönemin Fransız gazetelerinde, Osmanlı Bankası'nın Zonguldak maden imtiyazını işletme konusunda Bâbiâli ile anlaşacağını ve yeni kurulacak şirket için çıkarılacak hisse

⁸⁴⁹ *Le Journal des débats*, 28 Temmuz 1876, s. 3.

⁸⁵⁰ *Le Journal des débats*, 5 Kasım 1879, s. 1.

⁸⁵¹ *Le Capitaliste*, 24 Kasım 1880, nr. 47, s. 1160.

senetlerinin paylarının 600 frank dolayında olacağı belirtilmiştir.⁸⁵² Bu esnada, Osmanlı Bankası'nın isteği ile Alfred Holtzer, Saint Etienne'de faaliyet gösteren Saint-Louis des Houilleres şirketindeki mühendislik görevinden istifa ederek; Ereğli Kömür madenlerini incelemek ve şirketin kurulmasına destek vermek amacıyla 1893'te İstanbul'a gelmiştir.⁸⁵³ Maden basında yer almaya devam etmiştir. Nitekim, Osmanlı Bankası'nın, Ereğli Şirketi'ni kurmak için Fransızlardan oluşan bir sendikanın başında olduğu ve kurulacak şirketin ve imtiyaz anlaşmasının yapılmasının yakın olduğu bildiriliyordu. Ve bu amaçla çıkarılacak hisse senetlerinin fiyatlarının 583 franka çıkarıldığı ve bu eğilimin kârlı bir yatırım olarak görüldüğü belirtiliyordu.⁸⁵⁴

Nihayet, Ereğli kömür işletmeleri için imtiyazda somut gelişme yaşanmıştır. Fransız sermayedarların girişimiyle 1896'da kurulan Société d'Heraclés (Ereğli Şirketi) şirketine imtiyaz verilmesi uygun bulundu. Maden için Yanko Bey'e verilen 50 yıllık imtiyaz ile Ereğli'deki kömür madeni ocaklarının işletmesi, Zonguldak'a bir liman ve demiryolu yapımına müsaade ediliyordu. Kurulacak şirketin sermayesi, 500 franklık 20.000 hisseye bölünmüş olarak 10.000.000 franka denk gelmekteydi. Bunun yanında şirket, 1889 yılında 25.000 adet 500 franklık hisse piyasaya sürerek sermaye artırımına gitti. Daha sonra, bu sermaye artırımını 1901 yılında 400 franklık 12.500 adet hissenin piyasaya sürülmesi takip etti.⁸⁵⁵

⁸⁵² *Gil Blas*, 15 Şubat 1881, nr. 435, s. 4.

⁸⁵³ Şirketin mühendislerine hazırlattığı raporlara göre; kömür havzası Zonguldak merkezine 6 km uzaklıkta deniz kıyısı boyunca 40 km'lik bir alana yayılmaktaydı. Tespite göre o yıllarda 900 ila 1000 metre derinlikte 30 adet tanımlanmış veya tanımlanmamış yatak bulunmaktaydı. Ayrıca tahminlere göre kömür havzası ikiye ayrılmaktaydı. Birinci yatak demir, kok kömürü ve gaz için kömür içermekteydi. İkinci yatak ise kok kömürü ve gaz için kuru kömürler sağlamaktaydı. Tahminlere göre kömürün 600 milyon tonu 2.000 hektardan fazla bir alana yayılmıştı: *L'echo des Mines et de la Métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines*, 21 Mayıs 1893, nr. 1042, s. 20.

⁸⁵⁴ *Le Journal des débats*, 1 Ekim 1893, nr. 105, s. 4.

⁸⁵⁵ Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...*, c. III, s. 143. İmtiyaz gereği %5 faizli bu hisse senetlerinin ödemeleri 1939 yılına kadar sürmüştür. Dönemin gazetelerinde Osmanlı Bankası'nın 20 yıldan beri Türk hükümetinden talep ettiği Zonguldak Kömür Madeni imtiyazını elde ettiği, Zonguldak işletmesindeki kömürün kalite açısından en iyi İngiliz kömüründen daha kullanışlı olduğu ve madeni işletecek olan Osmanlı Bankası'nın oluşturduğu grubun Fransa'nın en önemli kömür üreticilerinin olduğu Kuzey ve Loire bölgelerinden oluşan kömür üreticilerinden oluştuğu dile getiriliyordu: *Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics*, 23 Mayıs 1896, s.390.; *L'echo des Mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines*, 24 Mayıs 1896, nr. 1065, s. 612.

Şirket, Osmanlı Ülkesindeki en büyük maden yatırımı olma özelliğini gösteriyordu. Fakat bölgede geçmişten gelen üretim ve tüketim alışkanlıkları nedeniyle, halk ile şirket arasında birçok problemin yaşanmasına da sebep oldu. Nitekim kurulduktan sonra işletme, uzun süre kâra geçememiştir.⁸⁵⁶

Ereğli Şirketi, 50 yıllık imtiyaz süresi boyunca çıkardığı kömürün %60'ını yine devletin belirlediği fiyatlarla devlete satmak zorunda idi. Devlet şayet kömürü almak istemezse; %60'lık paydan piyasaya satış yapabilecektir. Şirketin kurucuları arasında, Fransız Deniz Kuvvetleri'nin izni ile daha sonra Osmanlı Bankası İkinci müdürü olacak olan Alexandre Pangiris ve Osmanlı tebaasından Cartali bulunmaktaydı. Ayrıca, Osmanlı Bankasının oluşturduğu konsorsiyumun içinde Le Comptoir National d'Escompte de Paris, Houillères du Nord et Pas-de-Calais ve Osmanlı Bankası vardı.⁸⁵⁷ Her biri birer milyon vermiş olan yedi grubun oluşturduğu konsorsiyumu, Zonguldak'ta Fransız madenciler topluluğunu oluşturacak ve aralarında yapılan anlaşmaya sadık kalarak önceden sınıflandırılmış iş bölümü ve başlıklar üzerinde herhangi bir spekülasyon yapmayacaklardı. Ayrıca, maden işletmesine ek olarak; bu gruba bir demiryolu ve liman yapımı için de imtiyaz verilmişti.⁸⁵⁸

Daha önceden, Rusya'da birçok kömür madeni işletme imtiyazı almış Lionlu kapitalistlerin oluşturduğu grubun 10 milyonluk sermayenin içindeki payı 1.803.003 franktı. Diğer hissedarlar, MM. Joseph Ginoux, Saint Etienne Maden okulunda mühendis olan Xavier Janicot, Kuzey grubunu temsilen M. Le Baron de Nervo, Douai'da bankacı olan M. Bernard, Osmanlı Bankası adına Auboyneau, Le Comptoir D'Escompte adına M. Ludovic de Sincay, La Société General adına M. Pierre de Lassus-Saint-Génies; Madam Bardac ve Zafiri Ticaret evi adına M. Zafiri en güçlü hissedarlardır. Baron Nervo, bu önemli grubun yönetim kurulu başkanlığını yürütmekteydi.⁸⁵⁹ Şirketin kömür çıkarma işinin başında, Kuzey madenlerinin

⁸⁵⁶ Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş...**, s. 44.

⁸⁵⁷ **Le Journal des débats** 17 Mayıs 1896, nr. 138, s. 4.

⁸⁵⁸ **L'echo des Mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 31 Mayıs 1896, nr. 1066, s. 613.

⁸⁵⁹ **Le Journal des débats**, 23 Aralık 1896, nr. 357, s. 4.

1897 şirketin yönetim kurulu şu şekildeydi; MM. Le Compté d'Arnaux (Düyük-ı Umûmi Müdürü), Theodore Berger (Osmanlı Bankası Yöneticisi) Andre Bernard (Aniche Madenleri Yöneticisi), Karamani Bey (Osmanlı Devleti Adına), M. Emond (Beyrut-Şam-Havran kurucu üyesi), M. Fournier (Fransız eski

tecrübeli mühendisi M. Vanisse vardı. Bu arada dönemin gazetelerinde, şirketin 15.000.000 franklık sermayesinin yeterli olmadığı ve şirketin kısa zamanda sermaye artırımına gideceği belirtiliyordu.⁸⁶⁰

Şirketin hisseleri 1897 yılında 605 franktan satışa sunuldu. Tamamen serbest 500 franklık 20.000 hissesi olan şirketin ödenmiş sermayesi 10.000.000 frank olarak belirlenmiştir.⁸⁶¹ 31 Aralık 1896 tarihi itibarıyla şirketin finansal durumu ilan edilmiştir. Buna göre, imtiyazların devralınması için yapılan harcamalar 4.083.930, 15 frank; hissedarlara tahsis edilebilir sermaye 10.000.000 franklık sermaye stokuna eşit 5.916.0126, 85 franktır. Kuruluş hesabının toplam tahmini; imtiyazların satın alınması için 4 milyon frank, limanın masrafları için 5 milyon frank, demiryolunun yapımı için 2,5 milyon frank, madenlerdeki alet ve montajlar için 2 milyon frank, yardımcı tesisler ve işletme sermayesi için 2 milyon olmak üzere toplamda 16 milyon franktır. Sonuç olarak, bu işler için 6 milyonluk bir kredi alınması konusunda yönetim kurulu karar almıştır.⁸⁶²

Şirketin liman ve demiryolu işletme imtiyazı 42 sene ile sınırlanmış ise de kömür çıkarma imtiyazı maden tükenene kadar geçerli tutulmuştur. Şirketin tüzüğüne göre kâr paylaşımı şu şekilde planlanmıştır: Kârın %5'i rezerv, %6'sı ödenmiş sermaye, %15 yönetim kurulu, %75'i kurucu hisse sahiplerine ayrılacaktır. Genel kurul, her yıl net kârın %10 oranında çekiliş ve belli bir sayıda hisse çıkarmaya yetkiliydi. Bu hisse sahipleri ise; hisse senetlerinin faizlerinden değil temettüden

Deniz Kuvvetleri Genel Müdürü), Joseph Gignoux, Halaciyan Efendi (Osmanlı Devleti Adına), La Fuente (İzmir-Kasaba Demiryolu yöneticisi), Le Baron de Pierre Lassus-Saint- Genies (Société Générale Grubu Yöneticisi), Le Baron Robert de Nervo (La Société des hauts fourneaux, forges et aciéries de Demain et Anzin başkanı), M. Rambert (Selanik-İstanbul Demiryolu bağlantısı yöneticisi), Alexis Rey (Selanik-İstanbul Demiryolu bağlantısı yöneticisi). Bkz. **Le Gaulois**, 8 Kasım 1897, nr. 5842, s. 4.

⁸⁶⁰ **L'echo des Mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 2 Mayıs 1897, nr. 1113, s. 2090. Bu arada şirket 28 Kasım 1898 tarihinde sermayesini 5.000.000 frank büyütme kararı verdi. Bu amaçla piyasaya sürülecek yeni hisseler için %6'lık bir faiz verilmesi yönetim tarafından uygun bulunmuştu: **Le Journal des Mines**, 18 Aralık 1898, s. 9.

⁸⁶¹ **Gil Blas**, 10 Kasım 1897, nr. 6568, s. 4.

⁸⁶² **Le Journal des débats**, 13 Ekim 1897, nr. 284, s. 3.

1898 yılı şirketin üretim raporu şu şekildeydi. 1898 yılındaki kömür üretimi 122.739 ton'du. 1897 yılında ise üretim 40.360 tondur. Bir önceki yıla göre 82.379 ton artış olmuştu. 1898 yılında satış için sevk edilen kömür 66.096 tondur. 1897 yılında bu miktar 16.663 tondur ve iki yıl arasındaki fark 49.463 tondur. 1898 yılında toplam satışlardan elde edilen meblağ 1.039.758.49 frank'tır. 1897 yılında bu meblağ 274.938.78 franktır aradaki artış ise 764.819.71 franktır: **Le Journal des Mines**, 13 Ağustos 1899, s. 5.

almaya hak kazanacaklardır.⁸⁶³

Ereğli Kömür Şirketi, kömür nakli için yapılan demiryolunun 25 km'lik Zonguldak-Çatalağzı bölümünü işletiyordu.⁸⁶⁴ Bu bölümün yapım ve işletme imtiyazı, Zonguldak Limanı'nın yapımına dair 15 Haziran 1892 tarihli mukavelenin 9. ve 10. maddeleri gereği Ereğli Şirketi'ne ihale edilmiştir. Zonguldak Liman ihalesinin 10. maddesinde, Zonguldak Maden İdaresi Kozlu, Zonguldak ve Çatalağzı mevkilerini 2 yıl içerisinde demiryolu ile birleştireceği yazılmıştır. Bu demiryolu yapımı bu süre içerisinde tamamlanamaz ise, Ereğli Şirketi hatların birleştirme imtiyazını elde edecektir. Bu durumda demiryolu zamanında tamamlanamadığı için, bu bölümün yapımı şirkete kalmıştır. Şirket, hattın yapım masrafları ve alet edevatına karşılık demiryolundan elde edilecek hasılatın %60'ına sahip olacaktır. Şirket, yapılan 25 km'lik demiryolu için 5.222.810 kuruş harcama yapmıştır. Ayrıca demiryolunun ihtiyacı olan ağaçların kesimi orman resmi verilmek kaydıyla, kömür madeninin etrafındaki ormanlardan karşılanıyordu.⁸⁶⁵

Şirket, kurulduktan sonra bölgedeki üretim payı hızla artış göstermişti. Nitekim, 1902 ve 1907 yılları arasında toplam üretimin %77'si şirket

⁸⁶³ **Le Journal des débats**, 13 Ekim 1897, nr. 284, s. 3.

1897 yılı yönetim kurulu raporunda kömür tesislerinin ekipmanları tamamlandıktan sonra, 1898 yılında aylık 15.000 ila 20.000 ton arasında üretim yapılabileceği vurgulanmıştır. Şirket, 1899 yılında bu üretimi aylık 25.000 tona çıkarmayı planlamaktaydı. Son olarak demiryolunun tünel bittiğinde 5 km'lik uzunluğa ulaşacak bu tünel sayesinde şirket büyük bir kömür deposuna sahip olacaktır. Bu depo bitirildiğinde ise aylık 35.000 ton yıllık ise 420.000 tonu bulacak bir üretim planlanıyordu. Bununla birlikte Şirketin ton başına gideri 9 frank, nakliye, madencilik vergileri ve genel giderler eklendiğinde bu gider ton başına 13-13,5 frank arasında değişmekteydi. Öte yandan kömürün İstanbul'a nakliye fiyatı ile birlikte tonu 14 franka yakinken, şehirdeki İngiliz kömürünün ton fiyatı 20 ila 25 frank arasında değer buluyordu. Bu fiyat farkından ötürü yakın zamanda Zonguldak kömürü, İngiliz kömürünü hem kalite hem de fiyat olarak piyasadan silecektir: **Gil Blas**, 14 Kasım 1897, nr. 6572, s. 4.

⁸⁶⁴ Ereğli Kömür Şirketine ait şantiye şureti için Bkz: **EK-19**.

⁸⁶⁵ **Le Journal des débats**, 17 Kasım 1897, nr. 319, s. 4.

Şirket 20. Yüzyıla zararlar girmiştir. Nitekim 1900 yılı demiryolu ve liman yapımı için sarfedilen 534.560 frank harcama zarara gerekçe oldu. O yıl kömür üretimi 220.000 ton, şirketin kömür satışı ise 279.798 franktı. Ayrıca yönetim kurulu tahvil ihracı veya başka bir şekilde 5 milyon franka kadar nakit rezervi almaya yetkili kılınmıştı. Ertesi yıl şirketin kömür satışlarından elde ettiği gelir 5.205.998 15 franktı. Fakat şirketin yapmış olduğu işletme masrafları 5.167.975 57 frank, demiryolları için harcama ise 69.516 32 frank ile toplamda 5.803.487 25 franktı. Ayrıca denizcilik kayıpları 244.017 27, yatırımcıların faizleri ise 312.916 11 franktı. Böylece gelir gider dengesine göre şirketin kaybı 597.499,12 franktı. Bu kaybın nedenleri kömür fiyatlarındaki artış ve 12.500.000 frank tutarındaki bono borçlarının artışından kaynaklanmaktaydı. Şirketin 1895 yılı ağustos ayından beri yaşamış olduğu toplam kayıp ise 2.581.240 85 frankı bulmuş oluyordu: **Le Journal des Finances**, 13 Temmuz 1901, nr. 28, s. 6.

gerçekleştiriyordu. Şirket, diğer kömür işleten ocaklara göre 5 kat fazla kömür çıkartabiliyordu. Aynı zamanda şirketin hissedarlarının sayısı bu dönemde artmıştı.

Ereğli şirketi, üretimi artırdıkça pazar payını da yükseltmiştir. Başkent İstanbul ve diğer şehirlerin ısınma amaçlı kullanım ile buharlı gemilerin sayısının artması, kömüre ihtiyacı artırmıştır. Özellikle, yabancı ülkelere ait buharlı gemiler, kömürün daha ucuz olduğu gerekçesiyle Ereğli kömürü almıştır. Bu şartlarda, 1903-1904 yıllarına geldiğimizde, Ereğli Şirketi hem iç hem de dış pazarda önemli bir paya sahip olmuştur.⁸⁶⁶ Şirketin yıllara göre çıkardığı ve sattığı kömür miktarı aşağıda gösterilmiştir.

Tablo-5.1: Ereğli Maden Şirketi'nin Ürettiği ve Sattığı Kömür Miktarı (1897-1904)

Yıl	Üretim (Ton)	Satış (Ton)
1897	40.360	16.633
1898	122.739	66.096
1899	160.000	81.000
1900	255.000	220.046
1901	272.333	222.243
1902	289.095	224.978
1903	408.179	295.599
1904	456.075	360.976

Kaynak: Pech, Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie..., c.III, s.142.

Gelinen noktaya bakıldığında, Osmanlı Devleti'nin şirket ile avantajlı bir mukavele yaptığı anlaşılmaktadır. Bu mukavele sonucunda, şirketin çıkaracağı kömürün %60'ı devlet tarafından koşulsuz satın alınabilecektir. Aynı zamanda, özellikle savaş zamanları düşünüldüğünde, kömürün kolay ve bol bulunması önemli bir avantaj olmuştur. Fakat şirket için kâr durumu pek iç açıcı değildir. Özellikle diğer ocak sahiplerinin tutumları ve şirketin bazı işletilen ocaklar için pahasından fazla para ödemesi sonucu, zorluklar yaşamaktadır. Ayrıca, bazı ocaklardan istenilen verimin alınamayışı, kârları düşürüyordu. Böylece şirketin borcu artmaktaydı.

⁸⁶⁶ Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş..., s. 50-52.

Ayrıca, Zonguldak Limanı'nın resmi devir işlemini hükümetin ağırdan alması ve bazı inşaat masraflarını karşılamaması zarara sebep olmuştu. Şirket, imtiyaz şartları tam belirlemediği için kendine ait olduğunu düşündüğü bazı ocaklardan, diğer işletmelerce kömür çıkarılmasından da rahatsızdı. Ayrıca donanmaya verdiği kömürün parasını alamamaktan şikayetçiydi. Osmanlı Bahriyesi, satın aldığı kömürün parasını ödemeyi erteliyordu. Bunun üzerine şirket, gerekli ödemeler yapılmazsa; kömür vermeyi keseceğini duyurmuştu. Bunun üzerine Bahriye Nazırlığı, 1300 ton kömürün parasını ödemek zorunda kalmıştı. Bir de dönemin önde gelen devlet adamlarından olan Said Paşa, Ahmed İzzet Paşa ve Ragıp Paşa gibi ricalin bölgede maden işletme faaliyetlerine başlaması ve şirkete rakip olması, Fransızları çok rahatsız eden durumlar arasında yerini almıştı.⁸⁶⁷

Fransız Hükümeti, şirketin karşılaştığı zorluklar nedeniyle Osmanlı üzerindeki baskılarını artırdı. Bunun sonucunda, yabancı şirketlerin çalışmasını kolaylaştıracak yasaların çıkarılması sağlandı. Bu durum ardından İtalyanlar başta olmak üzere, yabancı şirketler bölgeden imtiyaz almaya çalıştılar. Fakat Bahriye Nezâreti'nin çabaları sonucunda bu girişimler sonuçsuz kaldı. Şirket ise, yeni çıkarılan yasalardan faydalanıp, Ereğli bölgesindeki diğer yatırımcıları bölgeden saf dışı etmenin planlarını yaptı. Özellikle Fransız sermayesinin desteğini alan şirket, bölgede yeni filizlenen Osmanlı bürokrasisinin yatırımlarını ve diğer yatırımcılarının ocaklarını satın alıp, üretimi tekele çevirmeye çalıştı. Fakat, şüphesiz Bâbiâli, bu durumdan doğabilecek zararların farkındaydı.

Şirketin, bölgenin tekeline aldığı anda; Osmanlı Devleti'nin yaşayacağı sorunları anlamak için gambot diplomasisi diyebileceğimiz hadise aydınlatıcı olabilir. Nitekim 1908 yılında şirket işçileri ve Osmanlı askerleri arasında çıkan bir kavga sonucunda; Fransız Donanması olaya müdahil olmuş ve bir Fransız gambotu Zonguldak Limanı'na gelmişti. Bu olay sonucunda Fransızlar, Ereğli Şirketi'nin bölgedeki faaliyetlerini genişletilmesi yönünde bir imtiyaz için baskı yapmışlardı. Bu girişim, 1908 ihtilali hengâmesinde boşa çıkmıştı. Fakat şirket, ihtilalden sonraki dönemde devletin desteğini aldı. Aynı zamanda, diğer üreticilerin mallarını limana taşınması ve

⁸⁶⁷ **Le Journal des Finances**, 13 Eylül 1902, nr. 37, s. 6.; Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş...**, s. 52-53.

liman ücretleri konusunda fahiş fiyatlar isteyerek diğer şirketlere baskı yapma yoluna gitti. İlerleyen yıllarda, büyük ölçüde bölgeyi denetimi altına aldı ve bu durum Birinci Dünya Savaşına kadar sürdü.⁸⁶⁸

Ereğli Kömür Şirketi'nin sermayesi, kurulduğu yıllarda 5.000.000 kuruştan ibaretken 1914 yılına gelindiğinde; 139.000.000 kuruşa kadar çıkmıştır. Şirket 1914 yılına gelindiğinde, liman imtiyazı almış; demiryolu şebekesini kurmuş bir şekilde çalışmaya devam etmekteydi. Bu yıllarda kapasitesini oldukça artırmış ve yapmış olduğu ihracat alanını genişletmişti. Ancak, kazanç zihniyeti ile idare edilen bir şirket olmasından dolayı, işletmenin sosyal tarafı ihmal edilmiştir. 1914 yılından önce şirket bünyesinde 700'den fazla mühendis ve 4500 işçi çalıştıran şirketin eleman yetiştirmede yetersiz kaldığı söylenebilir.⁸⁶⁹

5.2. Balya- Karaaydın Osmanlı Anonim Şirketi (La Société Anonyme de Balia-Karaaydin)

Hüdavendigâr Vilayeti, Karesi Sancağına bağlı Balya kazasında bulunan kurşun madenleri, 1839-1846 yılları arasında işletmeye açılmıştı. 1868 yılında bölgedeki madenleri çalıştırması için yöre halkından bir reisle anlaşan devlet, daha sonra bölgedeki üç madeni çalıştırması için Alman sermayeli *Larium* adlı firma ile anlaşmıştı. Böylece, 1868 yılında ilk defa yabancı sermaye Balya'ya gelmişti. Ayrıca, 1878'de Fransız uyruklu Riol adlı birisine 17.234 dönümlük alanda maden arama, işletme hakkı verilmişti. 1892 yılında Kocagümüş, Karaaydın ve Balya'daki gümüş ve kurşun madenini işletmek üzere Balya-Karaaydın Osmanlı Anonim Şirketi (Société Anonyme Ottomane Des Mines de Balia-Karaaydin) kurulmuştur. Söz konusu şirket

⁸⁶⁸ Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş...**, s. 54-55.

⁸⁶⁹ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara, 1994, s.49. Cumhuriyet döneminde; Ereğli Şirketinin millileştirilmesi kararlaştırıldı. Şirketin millileştirilme sebepleri, şirketin günden güne artan kömür ihtiyacına cevap verememesi ve çıkarılacak kömürün daha ucuza imal edilmesi, yurtdışına daha etkin bir biçimde ihraç edilmesiydi. Ereğli Şirketi 31 Mart 1937 tarihinde çıkarılan 3146 nolu kanunla Fransızlardan 3.500.000 Türk lirasına satın alındı, şirketin 1893 yılında elde ettiği imtiyazı terketmesi ve Zonguldak-Çatalağzı Şimendifer hattı, tüm mülk ve gayrimenkullerini, liman işletmesini, işletmeye ait deniz araçlarını, maden şirketine ait tüm yer altı ve üstü mallarıyla beraber devlete devretmesi kararlaştırıldı: **Le Journal des Finances**, 14 Şubat 1936, nr. 7, s. 124.

1901 yılında yayınlanan fermanla, 99 yıllığına madeni işletme hakkını almıştır.⁸⁷⁰

Şirketin sermayedarları arasında Osmanlı Bankası, Yunanistan'da faaliyette bulunan La Cie du Laurium Grec şirketi ve A. Mavrokordato bulunmaktaydı. İmtiyaz üç bölümden oluşmaktaydı. İlk bölüm Balya bölgesi denilen şehirden yaklaşık on beş kilometre uzaklıkta, Gümüşhacı denilen bölgede 17.234 dönümlük, 1723 hektarlık kurşun ve gümüş madeninin işletilmesi, ikinci bölüm ise Karaaydın bölgesindeki 8.654 dönümlük 865 hektarlık kurşun madeninin işletilmesiydi. 3. bölüm, Mancılık bölgesindeki 2.763,5 dönümlük, 276 hektarlık linyit madeninin işletilmesini sağlıyordu. Şirketin sermayesi, 1892 yılı itibarı ile 500 franklık 9000 hisseye bölünmüş olarak 4.500.000 franktı.⁸⁷¹

1892 yılında kurulan Osmanlı Anonim Şirketi'nin sermayesinde Fransızların payları vardır. Fakat şirkette kesin olarak bir grubun ağırlığı yoktu. Yönetim kurulu 5 ile 11 kişi arasında değişmekteydi. Yunan ve Osmanlı sermayedarları, Théodore Mavrokordato tarafından temsil edilmektedir. Osmanlı Bankası, örtülü biçimde Bank of Constantinople delegesi olan Coronio tarafından temsil edilmekteydi. E. Eugénidi ise La Société General de Crédit Ottomane adlı yani genel borçlar idaresini şirkette temsil etmekteydi. Aynı zamanda, güçlü bir Fransız figürü olan Afrika Fransız Bankası Müdürü J. De Catalin şirkette görev alanlar arasındaydı. Bunların yanında, Isaac Fernandez, G. Marchand, J. W. Whittal, C. Şişmanoğlu bulunmaktaydı.⁸⁷²

Şirketin politikası açıkça şöyle tanımlanmıştır: Bu madenleri en iyi kârı sağlayacak biçimde çıkarmak, cevherin çıkarım tekniğini geliştirerek, pazara en verimli şekilde ulaştırmak amacıyla modern yöntemlerden ve teknolojik olanaklardan azami şekilde yararlanmak. Aşağıda şirketin yıllara göre net üretimini ve kârını

⁸⁷⁰ İbrahim Aydın, "Madencilik-Şehirleşme İlişkisine Farklı Bir Örnek: Balya", **Marmara Coğrafya Dergisi** Sayı:12, Temmuz, 2006, İstanbul, s. 136.

⁸⁷¹Yıllık %5 faiz veren hisse senetleri 1892 yılında piyasaya sürülmüş, 2.250.000 franklık gelir, 500 franklık 4500 hisseden elde edilmişti. Yine 1914 yılında 100 franklık 15000 hisse piyasaya sürüldü. %15'lik geri getirisi olan bu emisyon sayesinde eski hisselerde 100 franklık parçalara bölünerek 6.000.000 franklık 60.000 adet 100 franklık işlem yapıldı. Şirketin mali yılı 1 Ocak'ta başlayıp 31 Aralık'ta sona ermekteydi. Şirketin kâr paylaşımı ise %10 rezerv, %5 hisse senetleri, %12 yöneticiler, %88 hissedarlara temmüttü olarak dağıtılacaktı: Thobié, **L'Intérêt et L'imperialisme Français...**, s.143.

⁸⁷² **Le Cote de la Bourse et de la Banque**, 30 Mayıs 1889. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

gösteren tablo yer almaktadır.

Tablo-5.2: *Balya-Karaaydın Şirketi'nin Maden Üretimi ve Net Kar Oranı (1893-1904)*

Yıl	Üretim (Ton)	Net kâr (lira)
1893	26.514	12.057
1894	31.782	760
1895	31.606	4.225
1896	34.781	17
1897	40.075	3.991
1898	52.828	19.965
1899	62.497	50.414
1900	62.598	52.180
1901	61.163	19.013
1902	64.584	10.567
1903	64.070	49.244
1904	70.887	97.506

Kaynak: Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...*, c. III, s. 136.

1898 yılında şirketin net kârı 460.000 frank olarak açıklanmıştır. Bu meblağ, faiz ve amortisman ödemelerine ayrılmıştır. Kârın nedeni; ham cevherin çıkarılmasındaki artış ve kurşun ve linyit gibi madenlerin fiyatlarının artmasıdır. Dönemin raporlarında artık tam teçhizat çalışmaya başlayan şirket, düşük maliyeti devam ettirmesi durumunda geleceğinin parlak olduğu vurgulanmıştır. 1898 yılında şirketin hisseleri piyasada 1,5 ile 10 frank arasında işlem görmekteydi.⁸⁷³

1899 yılı itibarıyla Yunan Le Laurium şirketi, Balya-Karaaydın Şirketi'nin 4.500 hissesinin 3.600'üne sahiptir. Balya-Karaaydın Şirketi, başta tesislerde ve ulaşımdaki yetersizliklerden dolayı üretim için büyük zorluklarla karşılaşmıştır. Özellikle bölgede develerle yapılan taşımacılıktan dolayı, şirketin üretim ve dağıtım işleri uzamıştır. Bu durumu düzeltmek için şirket üretimi kesintiye uğratmadan, madeni rasyonel bir plana göre kurulmasına devam etmek, mevcut ekipmanı geliştirmek ve eksikleri gidermek, ayrıca cevheri tahliye etmek için madenlere demiryolları yapmak zorundaydı. Bu sanayi tesisinin yaratılması şirketi, sadece ilk

⁸⁷³ *La Cote de la Bourse et de la Banque*, 30 Mayıs 1899. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

mali yıllarda tüm gelirlerin tüketilmesini değil aynı zamanda kredi başvurusunda bulunmak zorunda bırakmıştır. Fakat 1898 yılından sonra, tesislerin iyileştirilmesi ve sevkiyatın hızlanması sayesinde şirketin gelirleri arttı ve şirket kâra geçmeye başladı. Bunun yanında maliyetlerin düşürülmesi satış fiyatlarını daha kârlı hale getirmiştir.⁸⁷⁴

1899 yılının ilk üç ayında üretim, 1898 yılındaki 1898 ton üretime karşılık 3.017 tonu bulmuştur. 1901 yılında, elektrik sistemi devreye sokularak, Tarsus'ta, İstanbul ve Trabzon ile birlikte ilk defa elektrik üretimi gerçekleştirilmiştir. 1911 yılında şirkette 175 müstahdem ve 1.165 işçi çalışmıştır. İşçi sayısı ile ilgili bu rakamlar, madende elektriğin ve asansörün kullanılması, işletmenin büyüklüğü ve kullanılan teknoloji seviyesi hakkında fikir vermektedir.⁸⁷⁵

Tablo-5.3: Balya-Karaaydın Şirketi'nin Gelir ve Gider Tablosu (1901)

Üretim	
Üretim kârı	74.480 06
Çeşitli ürünler	842 11
Toplam üretim	75.322 17
Harcamalar	
Ürünlerin genel giderleri ve vergiler	15.279 24
Hisse kârları	4.564 11
Amortismanlar	3.298 86
Toplam giderler	23.142 21
Toplam üretim	75.322.17
Toplam kâr	52.179 96
Kârın dağıtımı	
Rezerve ayrılan para	5.218 00
1 Temmuz tarihli hisselerin amortismanı	1.375 54
50 franklık temettü ödemesi	19.800.000
Yönetim ücreti	1.350 00
Binaların amortismanları, materyaller	24.436 42
Toplam	52.179 96

Kaynak: Le Journal des Mines, 23 Haziran 1901, s. 6.

Görüldüğü gibi, elektrik sisteminin devreye girmesi ile birlikte, şirketin üretiminde büyük artışlar meydana gelmiş; şirket elde ettiği kârlar sonucunda toplamda 52.179 96 frank kâr dağıtımı gerçekleştirmiştir. Aynı şekilde, 1901 yılına

⁸⁷⁴ **Le Journal des Mines**, 9 Temmuz 1899, s. 7. (Gazetenin sayı numarası bulunmamaktadır). Şirkete ait hisse senedi örneği için bkz: **EK-20**

⁸⁷⁵ **L'echo des Mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 13 Temmuz 1899, nr. 1899, s. 5622.

kadar olan şirketin toplam varlıkları aşağıdaki gibi gerçekleşmiştir.

Tablo-5.4: Balya-Karaaydın Şirketi'nin 31 Aralık 1900 Tarihine Kadarki Bilançosu

Aktif Bilanço	
Taşınmazların değeri	
Madenler ve imtiyaz	164.167 39
Amortisman sonrası binalar	38.556 39
Malzeme ve ekipmanlar	48.656 70
Muhtelif İşler	14.904 08
Mandıcık madeni	9.375 36
Kuruluş masrafları	20.591 61
Aktif varlık	
Sarf malzemeleri ve kullanılabilirlik	83.377 10
Aktif Toplamı	379.628 63
Pasif Bilanço	
Sermaye hisseleri: 9.000 22	198.000 00
Hisseler: 4.500 98.253 00	-
366 franktan az amortiler: 7.99124	-
Hisse Amorti Fark	90.261 76
Borç ve muhtelif tahminler	21.419 38
Yasal rezerv	9.776 20
İtfa edilmiş tahviller	7.991 24
1900 yılı kârı	52.179 96
Toplam Pasif Bilanço	379.628 63

Kaynak: Le Journal des Mines, 23 Haziran 1901, s. 6.

Bu bilançolara göre, şirketin finansal pozisyonunun iyi olduğu ve varlıklarının borç yükümlülüklerinden fazla olduğu anlaşılmaktadır. Şirket 1902 yılı ertesi, Grec Laurium Şirketi'nin hisselerini elden çıkarmasından sonra büyük ölçüde Fransız ve Rus sermaye sahiplerinin oluşturduğu yöneticiler tarafından idare edilmeye başlamıştır. 1902 yılında şirketin yönetim kurulu şu kişilerden oluşmaktadır: Mavrokordato Başkan, E. Eugenidi başkan yardımcısı, N. Nicolopulo, J. de Catelin, A. Spandony, İsaac Fernandez, G. Marchand, Edgar Durup de Balaine. Bu kişilerden Spandony, Kessendre madenlerinin kurucusu, Edgar Durup de Balaine ise Fransa'da monarşiyi destekleyen bir aktivistti.⁸⁷⁶

⁸⁷⁶ **Annuaire des valeurs inscrites a la cote du Syndicat des Banquiers en Valeurs au comtant pres la Bourse de Paris, 1902, s. 224.**

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k11643967.r=la%20bourse%20de%20paris%201902?rk=21459;2>
(Erişim Tarihi: 21.06 2018.)

1902-1903 yılına ait şirketin yayımlanmış olduğu hesap cetvelinde şirketin 1902 yılı için masrafının 9.537,06 lira olarak gösterilmiştir. Bu masrafların ise 2.500 lira taşınmazlar, 3500 lira alet ve edevat, 2200 lira üretim ve 1.337,06 lira ise dekovil sistemi için harcadığı belirtilmiştir. 1903 yılında ise; gelir ve giderler 77.649,26 lira olarak gösterilmiştir. Şirketin aktif varlıklarının toplamı 395.6727,89 lira olarak aktarılmıştır. Şirketin sermayesi ise, 283.916,79 lira olarak hesaplanmıştır.⁸⁷⁷

Şirketin, 1903 yılında 63.000 ton cevher üretimi oldu. Bunun 7.600 tonu ham kurşun, 1950 gram gümüş kurşun, 4000 ton galena, 1900 ton çinko üretimi gerçekleşmişti. Şirket, ayrıca Balya Madeni'ne 20 km uzaklıkta 700 beygir gücünde bir elektrik santrali kurmuştu. Şirketin, madenleri denize ulaştırma maliyeti ton başına 20 franktı. Şirketin madenlerinde ve atölyelerinde 1800 kişi çalışmaktaydı.⁸⁷⁸

Şirketin, 1903 yılına kadar 4-5 milyon frank olan sermayesi ilerleyen yıllarda 6,6 milyona çıkarılmıştır. 1909 yılına kadar yapılmış olan şirket yatırımları ise; arsa ve binalar için 12,63 milyon kuruş, makinalar ve tesisat için 14,76 milyon kuruş, yeraltı ameliyeleri için 9,33 milyon kuruş, demiryolu şebekesi için 7,74 milyon kuruş, elektrik tesisatı için ise 5,23 milyon kuruş olmak üzere toplamda 49,69 milyon kuruş olmuştur.⁸⁷⁹ Bir sonraki yıl, şirketin kurşun üretimi 86.663 tondan 1906 yılında 83.563 tona gerilemiştir. Şirketin yayımladığı genel kurul raporuna göre, üretimde bir önceki yıla göre %1,38'lik bir düşüş olmuştur. Aynı zamanda cevherin maliyetinde 1905 yılından beri ton başına 1,12 franklık bir azalış bulunmaktaydı. Bu durumun yanında şirket, 1901 yılında elektrikli üretimi devreye soktuğu için, yeni galeriler 1905 yılından beri faaliyete geçirilmiş, buna karşın eski galeriler yan ürünlerin işletilmesi için kullanılmaya başlanmıştır. Balya-Karaaydın Şirketi, üretiminde teknoloji kullanmaya

⁸⁷⁷ **Société Anonyme Ottomane des Mines de Bala-Karaîydın Assemble General Ordinaire du 9/22 Haziran 1904**, Report du Conseil D'Administration et Rapport du Commissaire Des Comptes, Constantinople 1904, s. 18-20.

⁸⁷⁸ **L'Echo des Mines et de la Métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 21 Mart 1904, nr. 1570, s. 344.

⁸⁷⁹ Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında bir Tetkik...**, s. 53. Şirket 1904 yılında 1900 yılında yönetim kurulu ile belirlediği 500 franklık hisse senetlerini 100 franklık daha küçük parçalara bölmeye karar vermiştir. Şirket bu sayede daha önce çıkarmış olduğu hisse senetlerinin geri alınmasını sağlayacaktı. 1 Ocak 1905 tarihi itibarıyla %5 faizli yeni çıkarılacak 100 franklık 60.000 hisse'nin nominal değeri 115 franktan alıcı buluyordu. Ayrıca bu hisselerin 15.000 adeti rezerv olarak bırakılacaktı: **La Cote de la Bourse et de la Banque**, 15 Temmuz 1904. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

başlaması ile birlikte üretimini artırmaya başlamıştır. Bu aşamada 1906 yılında şirket, artık bölgede bir çinko fabrikası kurmak için proje geliştirmeye başlamıştır. Fakat dönemin raporlarında bu girişimin ilginç olacağı, fakat üretime bakılırsa pervasız bir girişim olacağı belirtilmiştir.⁸⁸⁰

Şirket, tesislerini geliştirirken ulaşım konusunda hükümetle sorunlar yaşamıştır. Özellikle şirket, çıkarılan madenin limana ulaştırılması konusunda sorun yaşamaktaydı. 2 Nisan 1895 tarihinde T. Mavrakordato ve Espardoni tarafından Orman ve Maâdin ve Zirâat Nezâreti'ne yapılan başvuruda, Balya'ya kadar olan taşımacılık hizmetlerinin devletler tarafından ilkel koşullarda gerçekleştirildiği, linyit madeni için gönderilen kömürün pahalıya gelmesi ve dışarıdan kömür satın alınmak durumunda kalınması neticesinde; şirketin ve devletin cevherin taşınması konusunda zarara uğradığı gerekçe gösterilerek, Mancılık Madeni'nden Balya'ya kadar inşa etmek istedikleri dekovil hattı için gerekli olan izinlerin bir an önce çıkarılmasını talep etmekteydi.⁸⁸¹ Bu yazıya cevaben Orman ve Maâdin ve Zirâat Nezâreti tarafından gönderilen yazıda Balya madeninin imalatı genişlemesinden dolayı Mancılık Linyit Madeninden Foça Gümüş Madenine kadar dekovil üstüne bir demiryolu yapılması Şurâ-yı Devlet'in 25 Eylül 1894 tarihli kararı ardından çıkan irade ile uygun bulunmuştur.⁸⁸²

Balya-Karaaydın şirketi, çıkarılan madeni Akçay Limanı'na ulaştırmak için, Balya-Palamutluk arasına 62 km uzunluğunda ve 60 cm genişliğinde bir dekovil hattı döşerken, Palamutluk-Akçay arasında da tren hattı yaptırmıştır. Bu sayede, madenler dekovil hattından hayvanlarla Palamutluk'a kadar çekilmiş; buradan ise trenlerle

⁸⁸⁰ Kurşun tesisi 34.008 ton füzyon yatağına sahiptir ve 9.600 ton kurşun üretmektedir. 1906 yılına göre kurşun üretimi 832 ton gerilemiştir. Buna ek olarak maliyet fiyatı bir önceki yıla göre daha yüksektir. Bu düşüşün sebebi esas olarak çıkarılan cevherin değerinin düşük olmasına ve yaz aylarında cevheri işlemede yaşanan teknik zorluklarda yatmaktadır. (**L'Echo des Mines et de la Métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 24 Haziran 1907, s. 703). Şirketin üretim teknolojilerine bağlı olarak kârındaki artış, piyasada hisse senetlerinin yükselmesine de sağlamıştı. Örneğin, 1905 yılında hisse senetleri genel olarak düşme eğilimine girmesine rağmen Balya-Karaaydın Şirketi'nin 100 franklık hisseleri piyasa da 115 frankâ alıcı bulabilmekteydi. (**Les Annales de la Jeunesse Catholique**, Bulletin Financier, 16 Haziran 1905, s. 1). Şirket 1910 yılında 116.385 tonluk maden çıkarmış, bir önceki yıl bu oran 119.421 ton olarak gerçekleşmişti. 1911 yılında ise haziran ayına kadar toplam olarak 1058 ton işlenmiş kurşun, bir önceki yıl bu rakam 1230 ton olarak üretim yapılmıştı: **Le Capitaliste**, 13 Temmuz 1911, nr. 28, s. 506.

⁸⁸¹ BOA, **Y.PRK.OMZ**, nr. 1/83., Lef. 2.

⁸⁸² BOA, **Y.PRK.OMZ**, nr. 1/83., Lef. 3. Şirkete ait maden haritası için ayrıca bkz: **EK-21**.

Akçay'a aktarılmış, oradan da gemilerle yurt dışına gönderilmiştir.⁸⁸³

Bu arada şirket, imparatorlukta başka maden cevheri sahalarında araştırma yapmıştır. Şirketin araştırma yaptığı fakat gerçekleşmeyen önemli bir proje Ergani Bakır Madeni imtiyazı idi. Nitekim şirket 13 Mayıs 1914 tarihinde Ticaret ve Zirâat Nezâretine müracaatında, Ergani Bakır Madenin rezerv çalışmaları için araştırma yapmak istedikleri, şirketin bu araştırma için 150.000 franklık bir masrafı öngördüğü belirtilmiştir. Şirket, Ergani Bakır Madeni işletmesi kendisine verildiği takdirde bu masrafı karşılayacağı, işletmenin başka bir şirkete verilmesi durumunda ise masrafın kendilerine ödenmesini şart koşmuştur. Ayrıca araştırma için hükümetçe verilecek memurun masraflarını da şirket ödemeyi kabul etmiştir.⁸⁸⁴

Şirketin işleyişi ve kârlı bir yatırım olduğu konusu Tanin gazetesi muhabiri Sefir Bey'in bir yazısında anlamak mümkündür. Sefir Bey 1908 yılından sonra yazmış olduğu yazısında, Şirketin 99 yıllık bir imtiyazı olduğunu Meclis İdare raporuna göre 1907 yılında 134.488 lira ile kapattığını, birikmiş amortismanların 257.868 lira olarak bir yekûn tutmasına bakılırsa kârlı bir yatırım olduğunu vurgulamıştır. Sefir Bey ayrıca 17.234 dönüm arazi üzerinde bulunan madenin yıllık hazineye ödediği miktarın dönüm başına 5 paradan 2.154 kuruş 10 para olduğunu ayrıca yıllık çıkarılan cevher miktarının %3'ü oranında bir rüsûm alındığını belirtmiş, madenin yıllık kârı düşünüldüğünde devletin kazandığı paranın çok az olduğunu belirtmiştir. Şirket gayrisafi olarak 165.385 lira hasılat yapmış, Maden Nezaretine 8.479 lira ödemiştir. Sefir Bey'e göre imtiyazın sonuna kadar 12-15 milyon lira bir kâr sağlayacak olan

⁸⁸³ **L'Echo Des Mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, nr. 3213, 20 Haziran 1935, s. 222. 1930'larda Dünyada yaşanan ekonomik kriz, Balya maden işletmesini olumsuz yönde etkilemiştir. Şirketin 1832 de 8.907 ton, 1933'de ise 14.444 ton üretimi vardı. Buna karşılık 1832'de 4011 ton, 1833'de ise 8195 ton ihracat yapabildiği. Fakat metal fiyatlarındaki düşüş ihracatları yetersiz hale getirmiş ve şirketi zor durumda bırakmıştır. Şirket işçi çıkarma yoluna gitmiştir. Şirkete destek olmak için, şirketin yurtdışından getirdiği malzemelerin gümrüğe tabi olmaması sağlanmıştır. Fakat bütün bu tedbirlere rağmen, maden işletmesi ekonomik olmadığı gerekçesiyle 1939 yılında kapatılmıştır. Şirketin 1932 yılındaki zararı 650.000 frank'tı 1933 yılında ise zararı artarak 688.800 frank olmuştur. (**Le Tepms**, 30 Mart 1933, nr. 26147). Dünya bunalımından dolayı şirket finansal faaliyetlerini sürdürmek için Türk hükümetinden geçici yardım talebinde bulunmuştu. Şirketin yönetimin de ise şu isimler bulunuyordu; Başkan, Th. Mavrokardoto, Başkan Yardımcısı, Isaac. Fernandez, E. Eugenidi, J. de Catelin, A. Spandony, T. Rouzaud, CH. Testa, Hesap Komiseri; Serge Paspallı. Şirket, Nisan 1940'da maddi yetersizliklerden dolayı tasfiye edilmiştir: <http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Balia-Karaidin.pdf>.

⁸⁸⁴ BOA, MV, nr. 188/13.

işletme, hükümete hemen hiçbir şey sağlamayacaktır.⁸⁸⁵

Görüldüğü gibi, Osmanlı Devleti iyi işleyebildiği takdirde büyük bir servet kazandırabilecek işletme, Fransız sermayesi ve yerli ortaklarına cüzi bir miktarda ihale edilmiştir. Bu aşamada devletin işletme payı son derece düşük kalmış fakat Fransız sermayesi açısından kârlı bir yatırım olduğunu söyleyebiliriz.

5.3. Selanik Kessendre Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi (Société des Mines de Kassandra)

Fransız sermayesinin işlettiği önemli bir diğer maden, Selanik yakınlarındaki Kessendre Madenleri İşletmesidir. İmtiyaz, 1891 yılında çıkarılan ferman uyarınca, Osmanlı-Fransız ortaklığındaki bir firmaya 2 Ekim 1893 tarihi itibarıyla verilmiştir. Sermayesi 3.000.000 frank olan şirket hisseleri her biri 500 franklık 6000 hisseye bölünmüştü. Bu hisselerin 2000 adedi özel hisseler, 4000 adedi ise normal hisse olarak belirlenmişti. Şirketin sermayesi, 30 Mart 1898 yılında Osmanlı Hükümeti'nden alınan izinle 4.000.000 franka çıkarılmıştı. Daha sonra, 14 Nisan 1898 tarihinde hisselerin 100 franklık olarak bölünmesine izin verilmişti. Bu aşamada 4.000.000 frank sermayenin yarısı olan 2.000.000 frank 20.000 adet, 100 franklık özel hisse olarak ayrıldı. Şirketin yönetim kurulu 5 ile 9 kişiden meydana gelmekteydi.⁸⁸⁶ Yönetimdeki kişilerin en az 50 hisse sahibi olmaları zorunluydu. Mali yıl 31 Aralık'ta kapanmaktaydı. Şirketin kâr paylaşımı %6 sermaye, %5 rezerv, %6 normal hisseler için ayrılan pay, %7 yönetim kurulu, %85 bütün bölünmüş hisseler içindi. Şirketin kuruluş amacı, Selanik vilayetine bağlı Kessendre kazasında bulunan gümüş kurşun, manganez, antimon ve bakır madenlerinin çıkarılması ve işlenmesiydi.

Şirketin hissedarları arasında; Osmanlı Bankası, Selanik'in önemli Yahudi banker ailelerinden Allatini ve Fernandez aileleri yer alıyordu. Aynı zamanda Th. Mavrokordato (Balya-Karaydın Madeni işletmecisi), MM. Fernand Serpieri (İtalyan Fransız Laurium Maden Şirketi yöneticisi), Démosthene Eugenidi (Atina Bankası ve Union Parisienne Bankası yöneticisi), F. Jules de Catelin, Emmanuel Salem (Avukat

⁸⁸⁵ Kazgan, *Osmanlı Cumhuriyet'e Şirketleşme...*, s. 175.

⁸⁸⁶ Balcı, Sırma, *a.g.e.*, s. 249-251.

Selanik Su Şirketi, Tramvay Şirketi yöneticisi ve Selanik Bankası kurucu üyesi), F. Misrachi, E. Fernandez ve D. L. Sgouta (Fransız Laurium Şirketi yöneticisi Yunan Bankacı) şirket sermayedarı idiler.⁸⁸⁷

Kurşun, manganez, antimon, bakır gibi madenlerin çıkarıldığı maden direkt Avrupa ile olan bağlantısı ve yakınlığı sebebiyle kârlı bir yatırım olarak görünüyordu. Kessendre ve çevresi için şirkete 98 yıllık bir süre tanıyordu. İlk imtiyaz, 1888 yılında madenin işletilmesi için Osmanlı Bankası'na verilmişti. Daha sonra, 1892 yılında Kessendre yakınlarındaki Varvara bölgesi için verilen imtiyazlar takip etti. Sonuç olarak tüm bölgenin imtiyazı, 1893 yılındaki fermanla Kessendre Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi'ne verildi.⁸⁸⁸

Şirketin imtiyazı, Isvoro (Strotoniki) madenini de içermekteydi. 1893 yılı itibariyle şirketin imtiyaz sahibi L. Chevallier, aynı zamanda mühendislik yapmaktaydı.⁸⁸⁹ Chevalier⁸⁹⁰ aynı zamanda La Laurium şirketinde müdürlük yapıyordu. Daha sonra, Loire Madenlerinde (Saint Etienne) 1889 yılında maden mühendisliği yapmış olan M. Gaulier Kessendre'ye maden mühendisi olarak atanmıştı. Şirketin 1899 yılında hisse senetleri, 93,50 frank ile 113 frank arasında işlem görmekteydi.⁸⁹¹ Aşağıdaki tabloda 1899 yılı şirketin aktif ve pasif bilançoları yer almaktadır.

⁸⁸⁷ Pierre-Cyrielle Hautcoeur, **Le Marché Financier Français au XIXe siècle: Aspects quantitatifs des acteurs et des instruments a la bourse de Paris**, Publication de la Sorbonne, Paris, 2007, s. 621-622.

⁸⁸⁸ Pech, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c. III. s.138-139.

⁸⁸⁹ **L'écho des mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 8 Ekim 1893.

⁸⁹⁰ **L'écho des mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 31 Aralık 1893, nr. 41, s. 25.

Monsieur Chevallier maden şirketi işletmesini üstlenirken kendisi Selanikli haydutlar tarafından kaçırıldı ve serbest bırakılması için 15.000 Türk lirası fide istendi. Hükümet bu olay yüzünden Fransa'dan baskı görmüştür. Dönemin gazetelerinde mühendisin serbest bırakılması için gerekli olan 15.000 Türk lirasının hükümetin üstlendiği yazılıdır. Sonuç olarak mühendis Haziran 1899 tarihinde serbest bırakılır: **Gil Blas**, 28 Haziran 1899, nr. 7163, s. 3.

⁸⁹¹ **L'écho des Mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 22 Kasım 1896, nr. 1091, s. 1408.

Tablo-5.5: Kessendre Maden Şirketi'nin Aktif ve Pasif Bilançoları (1899)

Aktif Bilanço	
Kasadaki varlıklar, çeşitli borçlar toplamı	36.565 25 lira
Stoktaki işlenmiş ve saf madenler	19.316 19 lira
Toplam	55.881 45 lira
Pasif Bilanço	
Üçüncü kişilere olan taahhütler	11.197 59 lira
Piyasaya sunulmayan kuponlar	69, 96 lira
Toplam	11.567, 55 lira
Fazlalık	44.313, 90 lira
Rezerv miktarı	12.203, 42 lira
Amortismanlar	16.311, 66 lira

Kaynak: Le Journal des Mines, 9 Temmuz 1899, s. 7.

Şirketin sermayesi 172.194 Türk lirası iken; piyasaya 20.000 adet 40 ve 100 lira değerinde tahviller sürdü ve bunların 19.135 adeti borsada işlem gördü. Bilançoda oluşan imtiyaz ve işletme giderleri 131.513,20 Türk lirasıydı. Tesisler için harcanan para 8.568,09 lira, taşınmazlar ve materyaller için harcanan para ise 33.895,20 liraydı.⁸⁹² Şirketin 1894-1903 yılları arasında çıkarmış olduğu kireçli ve ham maden miktarları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo-5.6: Kessendre Maden Şirketi'nin Çıkarmış Olduğu Maden Miktarı (1894-1903)

Yıl	Kireçli Maden üretimi (Ton)	Ham maden üretimi (Ton)
1894	15.724	7.845
1895	30.394	21.147
1896	47.794	36.641
1897	35.589	24.395
1898	48.035	31.853
1899	68.025	42.520
1900	72.723	41.500
1901	60.000	40.500
1902	64.700	41.000
1903	49.417	36.488
1903	25.000	22.000

Kaynak: Pech, Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie..., c.III., s.139.

⁸⁹² Le Journal des Mines, 9 Temmuz 1899, s. 7.

Şirketin 18 Haziran 1902 yılında İstanbul'da toplanan olağan genel kurulunda net kârı 20.979 sterlin olarak açıklanmıştı. Yönetim kurulu, hisse başına 6 franklık ödeme yapılacağı ve kârın kalan bölümünün işletmenin giderleri için harcanmasını kabul etmişti.⁸⁹³ Aynı yıl, şirketin toplam manganez üretimi 64.700 tondur. Şirket ayrıca hissedarlarına %6'lık temettü dağıtmıştı.⁸⁹⁴

Çıkarılan manganezin 1200 tonu İngiltere'ye, 6000 tonu Avusturya'ya, 80 tonu Fransa'ya ve diğer ülkelere 7280 ton ihracı gerçekleşmişti. Şirketin bu ihracattan kazandığı miktar 400.000 franktı. Şirketin manganez ihraç fiyatı, sene başında 50 frank'tan ton başına 62,50 franka yükselmişti. Şirket, bunlara ek olarak Kessendre Körfezi'ndeki Stratoniki'ye 2.880.000 frank değerinde 47.000 ton manganez, 2000 ton da manganez pirit göndermişti.⁸⁹⁵ Şirket, bu yıldan itibaren dünya piyasasındaki rekabetin etkisiyle fiyatları düşürmeye başladı. Özellikle Hindistan, Brezilya gibi ülkelerde daha kaliteli manganez yataklarının keşfedilmesi, şirketin üretimini yavaşlatmasına ve stoklarından satış yapmasına neden oluyordu. Ayrıca maden yataklarının tüketimi de söz konusuydu. Nitekim 1902 yılındaki 64.700 ton manganez üretimine karşı, 1903 yılında 49.417 ton manganez; 1902 yılında çıkarılan 40.000 ton manganez kalsine karşın 1903 yılında 36.488 ton çıkarılmıştı. Bu düşüşlerin ardından ve dünya piyasasındaki rekabetten dolayı şirket, metal kurşun işine yoğunlaşmayı düşündü.⁸⁹⁶

Şirketin 27 Haziran 1906 yılındaki genel kurulunda, 11.701 sterlin değerindeki kârın tesis giderleri için harcanmasına onay verildi. Ayrıca, şirket sermayesini 4.000.000 franktan 4.500.000 franka çıkarmak için 5000 yeni hisse çıkarmaya karar verdi. Çıkarılacak hisseler 100 franklık olacaktı ve yıllık %8 kâr vermek hedefleniyordu. Hisselerin reel değerinin, piyasa da 115 franktan işlem görmesi bekleniyordu.⁸⁹⁷ 1906 yılında şirket, maliyeti düşürmek için maden yataklarında

⁸⁹³ *Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics*, 9 Mayıs 1903, s. 344

⁸⁹⁴ *Le Journal de chemins de fer, des mines et travaux publics*, 25 Temmuz 1903, s. 183.

⁸⁹⁵ *L'écho des mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines*, 24 Mart 1904, nr. 1571, s. 361.

⁸⁹⁶ *L'écho des mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines*, 4 Ağustos 1904, nr. 1606, s. 921.

⁸⁹⁷ *Gil Blas*, 22 Kasım 1906, nr. 9895, s. 4.

üretimi elektrik gücüne çevirmeyi planladı. Yapılan araştırmalar sonucunda, şirkete elektrikle üretim için gerekli izinler verilmişti.⁸⁹⁸

Şirket, Selanik bölgesindeki asayiş sorunlarından çokça etkilenmiştir. Mesela, Şirkette bu yıllarda başta İtalyanlar olmak üzere birçok yabancı işçi çalışmaktadır. 45 kişilik bir Yunan çetesi 20 şirket çalışanını işkence ile öldürmüştür. Bu gibi olaylar şirketin üretimini etkilemiştir.⁸⁹⁹ Şirket, 1908 yılında 60.000 ton manganez üretimi yapmıştı. 1906 yılında yeni maden yasası, Selanik bölgesindeki üretimin daha artırılacağı ümidini doğurmuştu. Çünkü eski madencilik yasaları ve vergileri, kapitalistlerin bölgeye gelmesini ve madenciliği geliştirmesini engelliyordu. Nisan 1906 tarihinde yeni kabul edilen yasanın yeni yatakların açılması ve manganez, prilosite, mangonolit gibi madenlerin üretiminin artacağı ümidini artırmıştı. Bu arada, şirket sermayesini tekrar 2.000.000 frank artırmaya çalışıyordu. Aynı zamanda borsa da işlem gören 20.000 adet 100 franklık hissenin işlemlerini iptal etti.⁹⁰⁰

Balkan Savaşları sonucunda şirketin üretimi biraz düştü. Fakat üretimde tam bir kesinti yaşanmamıştı. 1912 yılının üretimi, 1911 yılındaki 120.800 ton üretime karşın 111.800 tondur. Bu arada MM. Jules de Catelin ve Eduart Allatini yeniden yönetim kuruluna girmişlerdi.⁹⁰¹ Şirket, ilk faaliyet yılından itibaren düzenli amortisman usulü uygulamış, 1913 yılı sonuna kadar 154.707 liralık gayrimenkul

⁸⁹⁸ **Gil Blas**, 22 Kasım 1906, nr. 9895, s. 4.

⁸⁹⁹ **Le Temps**, 3 Aralık 1907, nr. 16963

⁹⁰⁰ **Gil Blas**, 2 Ağustos 1908, nr. 10504, s. 4.

Şirketin 1908 yılındaki işletme kârı 44.940 90 Türk lirasıydı, bir önceki yıl olan kârı 32.626 26 frank kâra göre önemli ölçüde bir artış yaşanmıştı. Sonuç olarak; masraflar çıkıldıktan sonra net kâr 1907 yılında 15.977 97 lira iken, 27.026 11 lira olmuştu. 1911 yılına gelindiğinde ise şirketin hisse senetleri değer kaybetmeye başladı, 16/29 tarihli olağanüstü genel kurul toplantısında yöneticilerin atanmasını onaylamak ve yeni atanacak üyeleri tespit etmek için bir araya gelindi. Yeni yönetimde Victor Legoupil, Alexandre Siniosoglou; Alphonse Gazay ve L. Sellié ve Emmanuel Salem'in yerine yönetime girdiler: **Le Capitaliste**, 10 Ağustos 1911, nr. 32, s. 570.

⁹⁰¹ **L'écho des mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 21 Kasım 1912, nr. 2336, s. 1230.

Şirketin sahip olduğu madenlerden yeterli gelir elde edememesi ve sürekli zarar etmesi üzerine Haziran 1920 yılında Yunanlı bir grup tarafından 40 yıllığına kiralandı. Yapılan anlaşmaya göre iki şirketin birleşmesi sonucu sermaye 7.500.000 franka yükseltilecek ve Yunanlı grup Kessendre şirketinin varlıklarını devralabilmek için 3.300.000 frank ödeyecekti. Ayrıca Kessendere şirketine kârdan %65'lik bir paya olacaktı. Şirket, 1920 yılını 793.666 frank zararla kapatmıştı ve toplam açığı 2,097.051 frank olmuştu. Şirket 1922 yılında sermayesini 5.625.000 franka indirmeye karar verdi. 1932 yılında ise şirket hisselerini Société des produits chimiques et engrais'e (kimya ve gübre ürünleri şirketi) devrederek faaliyetlerini sonlandırdı: **Le Temps**, 30 Eylül 1932, nr. 25967.

bedeli itfa etmiştir. Şirketin sermayesi her biri 4,40 liradan 2500 adet mümtaz esham karşılığı olan 110.000 ve her biri 22 liralık 4.000 esham karşılığı 88.000 ve 4,40 lira değerinde 20.000 adet tahvil bedeli olarak 88.000 lira toplam 286.000 Osmanlı lirasıdır.⁹⁰²

5.4. Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi (Société Anonyme des Mines de Karassou)

İzmit Sancağı Kandıra Kazasına bağlı olan Karasu madenlerinden kurşun ve çinko çıkarılması ve işletilmesi için, 12 Haziran 1898 tarihinde 99 yıllığına Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketine imtiyaz verilmiştir. İmtiyaz tahsisinden sonra, 28 Mayıs 1900 tarihinde bir şirket kurulmuştur.⁹⁰³

Kurulan Anonim şirket, yaklaşık 9 yıl boyunca galeriler açarak cevheri işlemiş ve ürünlerini İstanbul'da pazarlamıştır. Şirket, cevherin azalması ve sermaye yetersizliği gibi sebeplerle zarara uğrayınca; 1909 senesinde feshedilmiş ve yine başka bir Fransız sermayesi ortaklı şirkete devredilmiştir. İkinci şirketin adı, Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi şeklinde tescil edildikten sonra üretime bir müddet daha devam edilse de 1911 yılında üretimini durdurmuş ve 1912 yılında iflasını ilan etmiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında şirketin mallarına el konulmuş ve ilerleyen aşamada şirketin tasfiye süreci 1917 yılına kadar devam etmiştir.⁹⁰⁴

İlk şirketin kuruluşuna dönersek, Aydınlı Hacı Mehmed Emin Nuri Efendi ve ortakları, Kestanepazarı ve Kirazlı mıntıkasında cevher arama ve maden işletme talebinde bulundu. Şura-yı Devlet ile Meclis-i Mahsus'da müzakere edilen imtiyaz talebi uygun görülmüş ve Sultan II. Abdülhamid tarafından 12 Haziran 1898 yılında verilen fermanla imtiyaz kesinlik kazanmıştır. 99 yıllığına verilen imtiyazda, Kestanepınarı ve Kirazlı köylerinde mevcut simli kurşun ve çinko madeni çıkarılacak alanın toplamı 1186 hektar olarak belirlenmiştir. Yapılan mukaveleye göre, işletmenin %5 vergisine dahil olarak 1186 hektar arazi için hektar başına 10 kuruştan 11.860 kuruş hazineye verilecektir. Bunun yanında, bir defaya mahsus olmak üzere, 300

⁹⁰² Balcı-Sırma, a.g.e., s.253.

⁹⁰³ Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...*, c.III., s. 144-146.

⁹⁰⁴ BOA, *BEO*, nr.4453/333955; BOA, *SD*, nr.524/39.

Osmanlı altını ferman harcı olarak Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâretine, 40 altın Bâbîâli Teshilat Sandığı'na ve son olarak madenden elde edilen net kârın her bir 100 kuruşundan 5 paranın Darülaceze'ye verilmesi uygun bulunmuştur.⁹⁰⁵

Hükümet tarafından Aydınlı Hacı Hafız Mehmet Nuri Efendi'ye verilen imtiyaz, bütün borçlardan ve masraflarından arındırılmış şekli ile mevcut bina, ekipman ve mobilyaları ile önce 8 Mayıs 1900 tarihinde Vitalis Fecaci Efendi'ye devredilmiştir.⁹⁰⁶ Daha sonra Vitalis Efendi de maden işletmesini Süreyya Bey⁹⁰⁷ ve Mustafa Fadıl Efendilere devretmiştir.⁹⁰⁸ Madenin devredilmesi için 8.800 lira bedel belirlenmiştir. Ayrıca imtiyazla ilgili her türlü izin, tapu ve anlaşmalar yeni şirkete havale edilmiştir. Paranın ödenmesinin ardından, Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi (Société Anonyme Ottomane des Mines de Karassou) 29 Mayıs 1900 tarihinde kurulmuştur. İmtiyaz sahiplerinden Süreyya Bey, yeni şirkette de hissedar ve idare kurulunda yer almıştır. Nihayetinde madenin kuruluşu 15 Haziran 1900 tarihinde onaylanmıştır.⁹⁰⁹

İmtiyaz, 550 hektarlık bir alanı kapsamıştır. Karadeniz kıyılarına 11-12 km uzaklıkta bulunan maden alanında kıyıya kadar bir yol bulunmakta ve bu durum ulaşım problemine geçici bir çözüm sunmaktadır. Antik dönemde, bölgedeki madenlerden kurşun çıkarıldığı bilinmekte ve şu anda nerdeyse bozulmamış bir çinko cevheri bulunmaktadır. Ayrıca, eski madenin işletme koşulları çok fazla bozulmadığı için, eski üreticilerin tükettiği cürufun yeniden işlenilmesine olanak sağlamıştır. Böylece, sadece 1904 yılında 16.625 ton maden bu şekilde işlem görmüştür. Şirketin sermayesi, başlangıçta her biri 100 franklık 20.000 hisse ve 12.000 imtiyazlı hisseden oluşan toplamda 3.200.000 franktan oluşmuştur. Daha sonra, bu hisselerle rağbet fazla olunca, 28 Temmuz / 10 Ağustos 1904 tarihinde yapılan Genel Kurul'da şirketin

⁹⁰⁵ BOA, **BEO**, nr.1142/85624.

⁹⁰⁶ BOA, **BEO**, nr.1623/121662, Lef 2-4.

⁹⁰⁷ II. Abdülhamid'in Seraskeri Rıza Paşa'nın oğlu olan Süreyya Paşa bir nevi Türk Havacılığının kurucusudur. Kendisinin askeri geçmişinin yanısıra birçok ticari faaliyeti bulunmaktadır. Süreyya Mencusat Fabrikası, İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası üyeliği, İstanbul Sanayi Birliği Başkanlığı ve madencilik alanında birçok faaliyette bulunmuştur: Ö. Kürşad Karacagil, **Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Atatürk İlke ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2011.

⁹⁰⁸ BOA, **İ.TNF**, nr.21/1, Lef 7, s.1.

⁹⁰⁹ BOA, **A.DVN.MKL**, nr.41/1.

toplam sermayesi 8000 hisse daha artırılarak 4.000.000 franka çıkarılmıştır. Son olarak, 25 Ocak/7 Şubat 1906 tarihinde 8000 hisse daha artırılabacak ve toplamda 4.800.000 franka ulaşacaktır. Şirketin hisseleri 26 Temmuz 1906 tarihinden itibaren piyasada işlem görmeye başlamıştır. Şirketin kâr paylaşımı da şu şekilde olacaktır: Şirketin yıllık kârından imtiyazlı hisselerle %6 faiz ve imtiyazlı hisselerin 20 yıl içerisinde geri ödenmesi için rezerv oluşturulacaktır. Yedek fon için yıllık kârdan %5 ayrılacaktır. İmtiyazlı hisselerin dışındaki adi hisselerle %6 faiz verilecektir. Ayrıca %12 yönetim kuruluna, %3 oranında şirketin diğer tüm çalışanlarına, %85 oranında ise tüm hissedarlara dağıtılacaktır. Yıllık kâr payının eksik olması durumunda ise; hissedarlara ve tahvil sahiplerine rezerv olarak belirlenmiş sermayeden %6 ya da temettü vermek gerekecektir. Yönetim Kurulu Başkanı A Mavrogordato, Başkan Yardımcıları Süreyya Bey, Habib Efendi ve Şükrü Paşa; İsaac Fernandez, T. Rouzraud⁹¹⁰, Alex Spandony, L. Zafiri idi. Şirketin İstanbul ofisi Galata Agopyan Han'da bulunmaktaydı. Ayrıca, Paris'te 4 Auber Caddesi'nde Marsellaise Şirketi'ne bağlı finans hizmetleri ofisi bulunmaktaydı.⁹¹¹

Maden imtiyazı alındıktan sonra madenin genişletilme çalışmaları 1900 yılında başlatılmıştır. Fakat, bu sırada, maden sahasının genişliği sorun olmuş; şirket adına idare meclisi azaları T. Mavrogordato ve T. Rouzraud tarafından yapılan müracatta, imtiyaz fermanı ile şirkete tahsis edilen toplam alanın 1186 hektar olduğu, fakat bölgede ölçüm yapan Başmühendis Coulat'un 545 hektar alanda maden işletildiği tesbiti yaptığı ve 641 hektar alanın işletmeye ilave edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu durumla ilgili Maadin Fen Heyeti, Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti, Şura-yı Devlet ve Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da görüşülerek şirketin talebi uygun bulunmuştur. 12 Kasım 1901 tarihinde Padişah iradesi yayımlanarak, şirketin talebi yerine getirilmiştir.⁹¹²

⁹¹⁰ Joseph Toussait Gaspard Rouzand, Paris'te Ecole Nationale Supérieure des Mines'ten mezun olmuştur. Yunanistan'da Larium şirketinde araştırma şefi olarak çalışmış, ayrıca Balya-Karaaydın ve Kessendere Madenlerinde yönetim kurullarında çalışmıştır: **Le Cote de la Bourse et de la Banque**, 25 Temmuz 1906. (Gazetenin sayı ve sayfa numarası bulunmamaktadır).

⁹¹¹ **Le Cote de la Bourse et de la Banque**, 25 Temmuz 1906. Şirkete at hisse senedi örneği için bkz: **EK-22**.

⁹¹² BOA, **BEÖ**, nr. 2001/150072, Lef 1-5; BOA, **İ. OM**, nr. 7/33; Lef 3-5; BOA, **ŞD**, nr. 530/1; BOA, **ŞD**, nr. 531/59; BOA, **YA. RES**, nr. 112/16.

Bu aşamada madenin genişletilmesi için şirketin, Baruthane-i Âmire'den almış olduğu barut ve fitillerin Adapazarı'ndan maden bölgesine getirildiği anlaşılmaktadır. Fakat, madene sevk edilen mühimmat için bir depo inşa edilmemiş olması; bölge halkı tarafından endişeye sebep olmuştur. Orman, Maâdin ve Ziraat Nezâreti'ne yazılan 3 Ekim 1900 tarihli yazıda; satın alınan 500 kilo barut ve fitil için uygun depolanmanın yapılması ve bölge halkının güvenliği için gerekli önlemlerin alınması konusunda şirkete uyarılar yapılması istenmiştir.⁹¹³

Şirket, madende çalıştırmak üzere müslim-gayrimüslim Osmanlı tebaasının yanısıra; Avusturya, İtalya, Karadağ ve Yunanistan gibi ülkelerin vatandaşlarını da çalıştırmıştır. Bu işçilerin bazılarının, etraftaki Hristiyan köylerine gidip olay çıkarmaları şikayetlere sebep olmuştur.⁹¹⁴ Bu durumdan dolayı, asayiş olaylarını artırmak amacıyla karakol yapılması kararlaştırılmıştır. 5 Eylül 1901 tarihli İzmir Mutasarıflığından Dahiliye Nezâretine çekilen telgrafta, Karasu Maden mevkiinde yeniden inşa edilen karakolun açılışının padişahın cülus törenine denk getirildiği ve dualarla açıldığı anlaşılmaktadır.⁹¹⁵ Devlet, bölgedeki yatakları farklı gruplara ihale etmiştir. Böylece, Fransız Şirketi dışında bölgede geleneksel usullerle üretim yapan ocaklar da bulunmaktaydı.⁹¹⁶ Karasu Maden Şirketi'nin çalışmalarını engelleyen bir diğer sorun, genelde çobanlardan kaynaklanan ve sıklıkla karşılaşılan orman yangınlarıydı. Bu durumda şirket, orman yangınlarına müdahale etmek durumunda kalmış ve bu durum iş kaybı yaşanmasına sebep olmuştur.⁹¹⁷

Madenin keşif çalışmalarından sonra 1903 yılında üretim başladı ve ilk yıl 5.786 ton maden çıkarılmıştır.⁹¹⁸ Şirketle yapılan imtiyaz mukavelesi, Ticaret ve Nâfia Nezâretince belirlenmiş olan şartlara göre düzenlenmiştir. Fakat şirket ile hükümet arasında verilecek rüsûm konusunda belli sıkıntılar yaşanmaktaydı. Örneğin; 21 Mart

⁹¹³ BOA, **DH.MKT**, nr. 2410/72.

⁹¹⁴ BOA, **DH. MKT**, nr. 2378/129; BOA, **DH. MKT**, nr. 2436/84.

⁹¹⁵ BOA, **DH.MKT**, nr. 2530/71.

⁹¹⁶ BOA, **DH.MKT**, nr.710/34; Lef 1, 2. İlerleyen dönemde Karasu nahiyesine bağlı Sarıcalar karyesinde bulunan 12 Mart 1325 tarihinde ihale edilen bu imtiyaz, şirketin uygun koşulları yerine getirmemesi ve harcırahı zamanında yatırmaması nedeniyle Şûrâ-yı Devlet kararı ile 2 Ekim 1915fesh edilmiştir: BOA, **I.TZT**, nr. 1/40.

⁹¹⁷ BOA, **DH. MKT**, nr. 2502/124.

⁹¹⁸ Pech, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c.III., s.145.

1903 tarihinde, İngiliz Devleti tebaasından Patterson'ın vekili Charles, Karasu Maden Şirketi adına İzhak Fernandez ile o dönem Balya-Karaaydın Maden şirketi yönetim kurulu başkanı olan Theodor Mavrogordato tarafından; Orman, Maadin ve Ziraat Nezâreti'ndeki madenler ve taş ocakları için ihale olunan bazı askeri teçhizat için rûsûm verilip verilmeyeceği konusunda 18 Mart 1903 tarihli yazıda yer verilmesi istenmiştir.⁹¹⁹ Bu aşamada, söz konusu yazıya Orman ve Maâdin ve Ziraat Nezâreti'nin cevabında, irade uyarınca imtiyaz vekili Tubini tarafından, beş adet maden için 10 yıl içinde 1 defaya mahsus olmak üzere 250 lira yani her bir maden için 50 lira askeri teçhizat tertibi yatırılması gerektiği belirtilmiştir. Aynı zamanda, Theodor Mavrokordato için verilen cevapta ise; Balya-Karaaydın, Kessendre ve Karasu Madenleri için toplamda elli 50 lira verilmesinin uygun olduğu bildirilmiştir. Bu aşamada, şirketler bir sermaye grubuna dahil oldukları için, her birinden 50 lira değil tamamından 50 lira alınması uygun görülmüştür.⁹²⁰

Maden bölgesinde şirketin çalışmalarının dışında geleneksel üretim yapan tesislerin olması; zaman zaman imtiyazın ihlal edilmesine yol açmaktaydı. Mesela; 5 Temmuz 1904 tarihinde Mavrokordato tarafından Sadaret makamına yazılan dilekçede; merkezi Galata Karaköy Yenihan'da bulunan şirketin maden imtiyazının, bazı kişiler tarafından ihlal edildiği ve bu durumdan şirketin yanında hükümetin de zarar gördüğü belirtilmiştir. Bu durumda, Mavrokordato tarafından gönderilen ihlal raporlarının meclise havale edilmesi ve görüşülmesi uygun bulundu.⁹²¹

Şirket, 28 Temmuz/10 Ağustos 1904 tarihli genel kurulunda almış olduğu kararla; şirketin günlük en az 120 ton cevher işlemek için bir atölye inşa etmesine karar verilmiştir. Şirket, bu atölyenin kurulması ve üretim hedefinin gerçekleşmesi için 18 aylık bir çalışma öngörmüştür. Aralık 1905 tarihine gelindiğinde, şirket günde ortalama 111 ile 129 ton arasında değişen bir üretim kapasitesine ulaşmıştır. Şirket, bu üretim kapasitesine istisnai kötü hava koşulları ve işçi bulma zorluğuna rağmen

⁹¹⁹ BOA, **BEO**, nr. 2026/151932.

⁹²⁰ BOA, **BEO**, nr. 2479/185895.

⁹²¹ BOA, **BEO**, nr. 2373/177972.

ulaşmıştır. 25 Ocak/7 Şubat 1906 tarihindeki sermaye artırımını ise; üretim kapasitesini artırmak için yapmıştır.⁹²²

Fakat bu son sermaye artırımını yüzünden, şirket ile Ticaret ve Nâfia Nezareti arasında problem çıkmıştır. Şirket sermaye artırımının mevzuata uygun olduğunu belirtse de Ticaret ve Nâfia Nezareti, Avusturya, Belçika ve İsveç gibi Avrupa ülkelerindeki uygulamaları örnek göstererek hükümetten izin alınması gerektiğini belirtmiştir. Yapılan incelemelerden sonra, bundan sonra şirketin sermaye artırımını gibi hususlarda devletten izin alması gerektiği karara bağlanmıştır.⁹²³

Şirket ile hükümet arasında işletme, hesap defterleri, işçi çalıştırılması ile ilgili birçok problem meydana gelmiştir. Örneğin, Şirket, hesap defterlerinin incelenmesi konusunda da hükümetle problemler yaşamıştır. Hükümetin 4 Haziran 1907 tarihli Selanik ve İzmid Mutasarrıflarına çekmiş olduğu telgrafta, Maden Nizamnamesinin 51. maddesi gereğince; Kessendre ve Karasu Madenlerinin her üç ayda bir ve sene başında mükellef oldukları hesap defterlerinin incelenip, ihraç olunan madenden hazinenin yararlanılıp yararlanılmadığının araştırılması istenmişti.⁹²⁴ Bu telgrafa İzmid Mutasarraflığı'nın verdiği cevapta Karasu Maden Şirketi'nin 1905 yılına kadar olan hesap defterlerinin Orman Müfettişliği tarafından Orman, Maadin ve Zirâat Nezâretine gönderilerek şirketin ne kadar vergi vermesi gerektiği 9 Ekim 1906 tarihli yazıda gösterilmiştir. Ayrıca yapılan incelemeler sonucunda, senelik olarak şirketin vermesi gereken verginin ve hazineye ödenmesi gereken tutarın yatırılmasında bir sorun olmadığı, İzmid Mutasarrıfı Kazım Bey tarafından 5 Haziran 1907 tarihli telgrafta belirtilmiştir.⁹²⁵

Karasu Maden Şirketi'nin 1908 yılında Agopyan Han'daki merkezinde yapılan genel kurulu için hazırlanıp, bir kitapçık halinde Türkçe-Fransızca olarak basılan faaliyet ve müfettiş raporlarında, şirketin malî bilançosu ayrıntılı olarak ortaya konulmuştur. Raporda, şirketin giderleri kalemine tahvil faizleri ve amortisman ödemeleri yanı sıra, idarî ve genel imalat masrafları eklenince; 1907 senesi

⁹²² **Le Cote de la Bourse et de la Banque**, 25 Temmuz 1906. (Gazetenin sayı ve sayfa numası bulunmamaktadır).

⁹²³ BOA, **BEO**, nr. 2829/ 212143, Lef 1-2; BOA, **ŞD**, nr. 1223/22, Lef 2-10.

⁹²⁴ BOA, **BEO**, nr. 3071/230277.

⁹²⁵ BOA, **BEO**, nr. 3071/230277.

muvazenesinde 37.106, 32 lira gibi büyük bir tutarın ortaya çıktığı belirtilmiştir. Kâr ve zarar muhasebesi yapıldığında, bu kısımda 5.354 lira 93 kuruş zarar olduğu görülmüştür. Şirketin 21.521 lira 98 kuruş borcu bulunmaktadır. Bu borcun büyük kısmı, şirket sermayesine destek olan İdare meclisi azalarındadır. Bu avanslar sayesinde maden işletmesi faaliyetlerine devam edebilmiştir. Ayrıca, şirketin stokta hazır olarak tuttuğu 236 ton cevheri bulunmaktadır. Bununla beraber, 189 adi hissenin 831,60 lira değerinde ödemesi yapılmıştır. Şirketin gelir ve giderlerine bakıldığında ise; şirketin 1907 yılı için gideri 12147,67 lira, geliri ise 12466,49 lira olarak gösterilmiştir. Fakat bu dönemde, şirketin taşınmaz mallarından kaynaklanan borçları göze çarpmaktadır.⁹²⁶ Faaliyet raporundan anlaşılacağı gibi; şirketin durumu kötüye gitmektedir. 1908 yılından itibaren, şirketin durumu daha da kötüye gitmiş ve iflas kararı almıştır. Bu aşamada, yine şirket Fransız sermayesinin ağırlıklı olduğu bir gruba devredilmiştir.⁹²⁷

1909 yılında şirketin genel kurul toplantısında yeterli maden kalmadığı ve zarar edildiği gerekçesiyle tasfiye kararı alınmıştır. Bu kararın ardından, işletmek amacıyla yeni bir şirket kurulması ve işletme için imtiyaz talep edilmiştir. Yeni şirket için Korpi Visinoğlu, İsmail Hakkı Bey ve Mösyö Selipe müracatta bulunmuşlardır. Yeni şirketin adı Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi olarak belirlenmiştir. Yeni kurulan

⁹²⁶ 1906'da madenden yaklaşık 3.923 ton ham çinko ve 470 ton kurşun elde edilmişti. 1907'de tathirhaneden ancak yaklaşık 1.132 ton ham çinko ile 249 ton küsur kurşun temin edilmişti. 1907'de ham cevherin ton olan başına maliyetine, fırınlara mahsus ısıtma odunlarının temininde mesafenin uzaması nedeniyle maliyetin artması da eklenmişti. Bütün bunlara yükleme, mağazada çuvala konulma, denize nakil, nezaret etme, amele ücreti, malzeme eskimesi gibi masraflar da eklenince maliyet daha da artıyordu. Bu ekstra masraflar 1906'da ton başına 69,84 kuruş tutmuştu. Bu maliyetler dikkate alındığında üretilen madenlerin 1907 itibarıyla dağıtım mağazalarındaki satış fiyatı şu şekildeydi: Teklis (kalsinasyon) edilmiş bir numaralı çinko (kalamın) için 602 kuruş, yani 5, 52 lira; tekliş edilmiş iki numaralı çinko için 1.429,10 kuruş yani 13,11 lira; satılmaya mahsus kurşun için 1.045 kuruş yani 9,58 lira. Bu durumda 1907'de ortalama satış fiyatı 8,34 lira olmuştu. Bütün üretim maliyetleri hesaplandığında şirket zarar ediyordu ve cevher de maliyetinden daha fazlasına mâl oluyordu. Durumun düzeltilmesi ve zararın azalması için maden yatağının keşfedilmemiş kısımlarında 1906 yılı Eylül'ünden, 1907 Eylül'üne kadar kazılar yapılmıştı. Her ay 250 metre kadar kuyu ve galeri kazılmış ise de istenilen sonuç elde edilememişti. Madendeki biri ana ve üçü tali olmak üzere toplam dört galeride 154 metrelere kadar kazı yapılmış ve hatta deniz seviyesine ulaşılmıştı: **Société Anonyme Ottomane des Mines de Karassou**, Rapport du Conseil D'Administration et Rapport du Comissaire des Comtes, Assemble Generale 21 Juin-4 Juillet 1908, İstanbul, 1908. s. 17-18.

⁹²⁷ BOA, BEO, nr. 3685/276315; *L'Écho des Mines et de la Métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines*, 25 Kasım 1909, nr. 2082, s. 1159.

şirketin imtiyazı 86 yıl ve sermayesi 5.000.000 frank olacaktır. Ayrıca 2.500.000 frank değerinde tahvil çıkaracaktır.⁹²⁸

Bu kapsamda, 23 Ocak 1910 tarihinde Ticaret ve Nâfia Nezâretinden Ticaret İdâre-i Umûmiyesi İdaresi'ne gönderilen karar doğrultusunda, şirketin Karasu Madenleri Anonim Osmanlı Şirketi olan adının Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi olarak değiştirildiği ve bu isimle teşekkül edecek şirketin iç nizamnamesinin padişah tarafından onaylandıktan sonra 3 Ocak 1910 tarihli Sadaret yazısı gereğince yeni çıkartacağı tahviller için izin alması gerektiği bildirilmiştir.⁹²⁹ Şirketin 1 Ocak 1910 tarihi itibari ile devredilmesi konusunda Orman ve Maâdin ve Zirâat Nezâretine, ayrıca Ticaret ve Nâfi'a Nezâretine bilgilendirmede bulunulmuştur. Bu aşamada, Ticaret ve Nâfia Nezâreti Karasu Madenleri Anonim Şirketinin yeni kurulacak olan Karasu Osmanlı Anonim Maden Şirketi adında yeniden kurulabileceği bildirilmiştir.⁹³⁰

Bu şartlarda kurulan ikinci anonim şirket işçi sayısını artırarak maden üretim çalışmalarına hemen başlamıştır. 1910 yılı sonu itibariyle madende çalışan toplam personel sayısı, idari personel dahil 64 kişiyi bulmuştur. Bunlardan çoğunluğu müslim-gayrimüslim Osmanlı vatandaşları iken, başta maden direktörü olmak üzere bir kısmı da yabancı uyruklulardan oluşmaktaydı. Madende görevli personel içinde Osmanlı vatandaşı Müslüman olarak postacı Tahir İbrahim, Kavas Azur Ahmed, Demirci Musa oğlu Bünyamin, amele çavuşu Ali Çavuş, amele kadrosunda ise: Eğinli İsmail, Şeyhoğlu Hüseyin, Halil Muhyiddin, Ahmed Muhammed ve Bekir Çelebi istihdam edilmiştir. Buna karşılık, gayrimüslim Osmanlı vatandaşı olarak sandık emini, doktor, çavuş, kâtip, ambar memuru, demirci (4 kişi), demirci ustası, marangoz (3 kişi), ahırcı, amele çavuşu (4 kişi) ve çok sayıda amele (28 kişi) çalıştırılıyordu. Maden direktörü İtalyan Giovanni dışında yabancı uyruklu olarak İtalyan vatandaşı amale çavuşu (2 kişi), duvarcı ve bir de amale istihdam edilmiştir. Yunan vatandaşı olarak ise; ambar memuru, ustabaşı, fabrika çavuşu ve bir de amele bulunmuştur.⁹³¹

⁹²⁸ BOA, **BEO**, nr.3685/276315.

⁹²⁹ BOA, **DVN.MKL**, nr. 49/13.

⁹³⁰ BOA, **BEO**, nr. 3685/276315.

⁹³¹ BOA, **DH.H**, nr.61/19, Lef.8.

Şirket devredildikten sonra hükümet ile problemleri devam etmiştir. Şirketin devlet ile yapmış olduğu mukavele şartları uyarınca, çalıştırmış olduğu işçilerin uyrukları konusunda hükümete bilgi vermek zorundaydı. Fakat, şirket bu anlaşmalara çok fazla riayet etmediğinden sık sık hükümetin uyarılarına maruz kalmıştır. Mesela, Karasu Nahiyesi tarafından 21 Ocak 1911 tarihinde gönderilen bir tebligatta şirketin bünyesinde 52 amelenin mevcut görüldüğü, fakat bu amelelerin kaç tanesinin Osmanlı tebaasından olduğunun tam olarak bilinmediği, bunun yanında madende kaç mühendis, tabip, eczacı bulunduğu konusunda şirketin bildirim yapmadığı belirtilmiştir. Ayrıca, personelin almış olduğu maaş cetvelinin bildirilmesi, personelden kaç tanesinin öldüğü veya memleketine gittiği hakkında bilgi verilmesi talep edilmiştir. Yine şirketin ödemiş olduğu vergileri düzgün bir biçimde belirtmediği ve bu bilgilerin hesap cetvelleri ile birlikte beş gün içerisinde bildirilmesi talep edilmiştir. Ayrıca şirketten, ocaklara giden yollardaki köprülerin bakım ve onarımlarının yapılması, bu bakımların yapılmadığı taktirde; vazifedar olan mühendisin sorumlu tutulacağı belirtilmiştir.⁹³²

Karasu Nahiyesinin bu sorgusuna 16 Kasım 1910 tarihinde Mal Müdürlüğü cevap vererek, imtiyaz şirketlerinin temettü vergilerinin hesaplanması, yıllık ücretlerinin 3.600 kuruş çıkarılarak küsuratının %3'ü oranında olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, her senenin son iki ayında istihdam edilen kişilerin uyrukları ve maaş cetvellerinin, beyannâme ile Ticaret ve Nâfia Nezâretine bildirilmesinin zorunlu olduğu bildirilmiştir. Eğer, ilgili şirket bu hesapları belirtmediği taktirde; bu defterlerin teslimatları gerçekleşene kadar şirketin herhangi bir müracaatı yerel yönetimlerce gerçekleştirilmeyecektir. Bu durumun devam etmesi durumunda ise; merkezi hükümetin yer alacağı daha ağır yaptırımlarla şirketlerin karşılaşacakları belirtilmiştir. İncelenen hesaplar neticesinde, Karasu Maden Şirketi'nin bir önceki yıla ait olan hesap defterlerini beyan etmediği; bu durumun jandarma kumandanlığına, müfreze karakoluna ve Karasu müdüriyetine bildirilmesinin uygun olacağı dile getirilmiştir.⁹³³

Yine, şirkete 27 Kasım 1910 tarihinde Dâhiliye Nezâreti tarafından bu zamana kadar maden kuyuları içerisinde ölen veyahut eceliyle vefat eden kaç tane amele ve

⁹³² BOA, **DH.H.**, nr. 61/19.

⁹³³ BOA, **DH.H.**, nr. 61/19, Lef. 6.

ustanın bulunduğunun hükümete bildirilmediği, bu rakamın bir an önce yetkili mercilere bildirilmesinin gerektiği ifade edilmiştir. Bu suale cevaben şirketin, Karasu Nahiyesi Müdürlüğü'ne göndermiş olduğu 282 numaralı sorguya cevap olarak; şimdiye kadar gerek kazayla gerekse eceliyle vefat eden personel hakkında hükümete malumat verildiği ve hükümetçe denetlenildiklerini açıklanmıştır. Ayrıca, beş senenden beri böyle bir vukuatla karşılaşmadığı da belirtilmiştir. Karasu Maden Şirketi'nin bu cevabına binaen, 295 numaralı sorgu ile beş yıldan beri herhangi bir vukuat olmadığının belirtildiği fakat yapılan araştırmalar neticesine temmuz ayında kuyulardaki havanın azlığından dört amelenin baygın suretle çıkarıldığı tespit edilmiştir. Ayrıca, 2 yıl evvel bir amelenin kuyudan ölü olarak çıkarıldığı anlaşılmış ve bu olaylar jandarmaya bildirilmiştir. Ayrıca, şirketin 1909 senesine kadar temettü vergisi ile mükellef olmadığı, buna rağmen madene gelen memurlara 1.234 kuruş 36 para temettü adıyla vergi ödendiği, 1910 senesi için ise 4.297 kuruş 15 para vergi kesintisi yapılarak; ödemenin gerçekleşeceği ifade edilmiştir.⁹³⁴ Bu arada, maden alanında rezerv azalışı yüzünden şirket, 1911 yılında üretime ara verme kararı almıştır. Kısa süre sonra, 1912 yılında iflas etmek zorunda kalmıştır. Yönetim yeni oluşturulan bir sendikaya devredilmiştir.⁹³⁵

Görüldüğü gibi, yerel kişiler tarafından 1897 yılında kuruluş imtiyazı alınan şirketin faaliyete geçmesi 1900 yılını bulmuştur. Fransız sermayedarlar tarafından ulaştırma açısından iyi bir konumda olduğu düşünülen şirketin, krom ve manganez

⁹³⁴ BOA, **DH.H.**, nr. 61/19, Lef. 10.

⁹³⁵ 1912'de iflasını ilan eden anonim şirketin vergi borçları bulunmaktaydı. Ticaret ve Nâfia Nezareti kayıtlarına göre şirket 1911-1914 tarihleri arasında vergi ödemesi yapmamıştı. Bu süreçte oluşan borç miktarı, gecikme faizi hariç 47.440 kuruşa ulaşmıştı. Vergi borçlarının tahsili için icra takibi yapılmış ise de şirketin kasasında hiç para olmadığı anlaşılmıştı. Ayrıca madenin satışı için müzayede yapılmış, fakat hiçbir talipli çıkmamıştı. Şirketin hazineye karşı sorumluluklarını yerine getirememesi üzerine 1915 yılında İstanbul Bahriye Ticaret Mahkemesi'nde dava açılmıştır. Dava sonucunda Maden Nizamnamesi'nin 60. maddesine göre iyi yönetilemeyen şirketin feshi için hukuki şartların oluştuğu, hazine zararının önlenmesi gerekçesi ile şirketin feshedilmesi ve imtiyazının iptali kararı alınmıştır. Mahkeme, ayrıca dört yıllık vergi borcunun bir ay içinde ödenmesini ve madende imalata başlanmasına da hükmetmiştir. Kararda sendika avukatlarının üç ay içinde itiraz haklarını kullanabilecekleri belirtilmekteydi. Mahkeme kararı, Ticaret ve Nâfia Nezareti aracılığı ile sendikaya ihtarname suretinde tebliğ edilmiştir (3-4 Şubat 1915). (BOA, **ŞD.**, nr. 1253/20, Lef 1-15). Karasu madenleri şirketinin imtiyaz feshi dosyası, 1917 yılı başında tekrar Şura-yı Devlet'te Maliye, Nâfia ve Tanzimat dairelerinde ele alınmıştır. Yapılan görüşmede sendika haklı bulunmuş ve bu şartlarda maden imtiyazı feshinin mümkün olamayacağı görüşü kabul edilmiştir. Devletin vergi alacaklarının, kanunlar çerçevesinde olmak üzere takibinin yapılması uygun bulunmuştur (3 Şubat 1917): BOA, **BEÖ.**, nr. 4453/333955, Lef 1-2.

madenleri açısından zengin olması; şirketin işletilmesi için cazip bulunmuştur. Bu aşamada, keşif çalışmaları 1903 yılında biten madenin üretimi aynı yıl başlamıştır. Üretim kapasitesinin artırılması amacıyla sermaye artırımına giden şirket gerek devlet ile yaşadığı problemler gerekse ulaşım imkanlarının zorluğu ve üretim kapasitesinde yaşanan sorunlar dolayısıyla; çalışmalarına 1908 yılında ara vermek zorunda kalmıştır. 1910 yılında ise, başka bir Fransız gruba devredilmiştir. Bu grup da şirketi bir müddet iflastan kurtarmayı denemişse de madenin tükenmesi yüzünden şirket iflas etmek durumunda kalmıştır.

5.5. Sélénitza Madenleri Şirketi (Société des Mines de Sélénitza)

Fransızların işletmesini aldığı bir diğer girişim olan Sélénitza madenleri için 1877 yılında Makedonya'dan İsmail Avranos Bey ve İstanbul'dan Karapanos Bey madenleri işletmek amacıyla bir Fransız mühendise sponsor olmaya karar verdiler. Mühendis, madenlerin keşif çalışmaları için o dönemde Yanya'nın Valona bölgesinde yer alan Sélénitza köyündeki madenlere gelmişti.⁹³⁶

1884 yılında yayımlanan bir konsolos raporuna göre, Arnavutluk topraklarında zift çıkarmak için kurulacak şirketin hesaplanamaz kârlar getireceği belirtiliyordu. Valona kasabasının doğusunda 15 km. uzaklıkta bulunan Sélénitza Köyü'nde, Fransızların uzun zamandan beri çalıştığı ve madenin işletme imtiyazını almaya çalıştıkları dile getirilmekteydi. Aynı raporda, Valona'nın eski bir yerleşim yeri olduğu ve madenlerinin çeşitliliğinin kalitesinin dikkat çekici olduğu bildiriliyordu. Özellikle, bölgede işletilen katı ve sıvı bitüm madenleri Valona bölgesindeki en bol maden olduğu vurgulanmıştır. Bu madenin, bu dönemde çanak çömlek gibi eşyaların siyah rengini koruması için kullanıldığı raporda belirtilmişti.⁹³⁷

Sélénitza madeninin işletilmesi izni, 12/24 Ağustos 1885 tarihinde Mayers'e verildi. Mayers de 1/13 Temmuz 1891 yılında imtiyazı Osmanlı Bankası'na terk etti.

⁹³⁶ **Bibliothèque Universelle et Revue Suisse**, Bureau de la Bibliothèque universelle Place de la Louve, Lousanne, 1877, s. 329.

⁹³⁷ **Bultein Consulaire Français**, Recueil Des Rapports Commerciale Adressés Au Ministre De Affaires Étrangères, Par Les Agents Diplomatiques Et Consulaires De France A L'étrangere, Imprimerie Nationale, 1884, s. 1223-1226.

Osmanlı Bankası himayesinde, Paris’li Porfetin tarafından, 26 Şubat 1891 yılında Yanya bölgesinde Avlonya kazasına bağlı Sélénitza yöresindeki asfalt ve zift madenini çıkarmak amacıyla şirket kurulmuştur. Böylece, 8738 dönümlük alanda maden arama imtiyazı, 25 yıllığına Osmanlı Bankası’na ihale edilmiş oluyordu.

Şirketin sermayesi 2.500.000 franktı ve 500 franklık 5.000 parçaya bölünmüş hisselerden oluşmuştur. Şirketin hisseleri 29 Ekim 1898’de Paris’te işlem görmeye başladı. %5 faiz haddi bulunan hisse senetleri 1904 yılında yeniden düzenlenerek; sermaye 200 franklık 4000 hisseye, dolayısıyla 800.000 franka indirildi. Şirketin yönetim kurulunda Archille Monchicourt, Théodore Berger (Osmanlı Bankası), G. Mallet, E. G. De Germiny, Ottiwell Waterfield (Osmanlı Bankası), E. Naville, A. Monnier, Paul Borlon de Sarty (Osmanlı Bankası), ve Gaston Auboyneau (Osmanlı Bankası) bulunmaktaydı. Şirket, bitümün kolay çıkarılan bir maden olması ve madenin Avusturya Llyod kumpanyasının sürekli uğradığı limana yakın olması sebebiyle büyük bir başarı beklemekteydi.⁹³⁸

Bu arada, şirket ile devlet arasında imzalanan mukaveleye göre; şirket işlettiği madenin dönümü başına devlete 5 para, toplamda 8.738 dönümlük arazi için 1.092 kuruş ödeyecekti. Ayrıca, çıkarılan bitümün tonu başına 20 para telif hakkı ve net kârın %5’i devlete ödenecekti. Şirket, yıllık olarak 2000 ton cevher çıkarmayı taahhüt ediyordu. Eğer üretim gerçekleşmezse; 2000 ton çıkarılmış gibi devlete gerekli ödemeler yapılacaktı. Şirketin iş yerinde beşten fazla yabancı ustabaşı ve işçi çalıştırması yasaktı. Şirket, işletmeyi geliştirecek ve zamanı gelince tesislerde yapılan iyileştirmelere bakılmaksızın madeni Osmanlı Devleti’ne terk edecekti. Valona Belediyesi, limanı madene bağlayan köprüyü şirkete kiraya verecekti. Şirket ile belediye arasında köprü kiralama ücreti belirlenecek ve şirket, köprüye iyi bakmak ve gerektiğinde onarımını yapmak zorunda olacaktı. Şirket ayrıca, hükümete ait olan mallar için hiçbir ücret talep etmeyecekti.⁹³⁹

⁹³⁸ **Le Journal des Mines**, 16 Nisan 1891, nr. 16, s. 182.

⁹³⁹ **Ministère des Affaires Étrangères**, Commission Financière des Affaires balkaniques: proces-verbaux des séances plénières et rapports présentés au nom des divers comités: Première session 4 Haziran-18 Temmuz 1913: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k56133562?rk=21459;2> (Erişim Tarihi: 14.03.2018.)

Şirket, 1893 yılında Achille Morchicout başkanlığında üçüncü genel kurulunu düzenledi. Yönetim kurulu raporuna göre, üçüncü yılını dolduran şirketin mali durumu düzelmiş ve maden üretimi tatmin edici bir şekilde artmıştı. Bitümlerin kalitesi kendisini kanıtlamıştı. Şirketin geleceğinin son derece parlak olduğu vurgulanmıştı. Toplantıda, kurulun ve yasal denetçilerin raporları dinlendikten sonra, 1892-1893 mali yılının hesapları onaylandı. Ayrıca, 1893 yılının mali denetçisi olan Prame Naville'in yetkileri yenilenmişti.⁹⁴⁰ Şirketin çıkardığı madenler genelde Marsilya, Triste ve Hamburg gibi şehirlere ihraç olmaktadır.⁹⁴¹ Şirket, bitümün yanında asfalt, glümarin, branda ve yalıtım malzemeleri, vernik gibi malzemeler üretmekteydi. Ayrıca, çıkardığı bitüm vernik üretiminde de kullanılmaktaydı. Bunun yanında, elektrik kabloları kaplamaları için kullanılan kauçuk malzemesi için doğal bitüm kullanılmaktaydı. Ek olarak, sıcak ülkelerde yol çalışmalarında kullanılmak üzere şeyl katran, doğal veya rafine sıvı ziftler üretmekteydiler. Son olarak şirkette atık olan kullanılan ve bundan yakıt üretilen kırmızı bitüme vardı.⁹⁴²

Şirketin 29 Ekim 1897 yılında düzenlenen olağan üstü yönetim toplantısında 2.500.000 franklık sermayesi, 1600 adet 500 frank, 3400 adet 250 frank, 890.000 franklık sermaye ise; 200 franklık 4000 adet hisseye bölünmesine karar verilmiştir. Şirket bu hamleyle sermayesini düşürüyor, 200 franklık yeni hisse senetleriyle eski hisselerin değişimini yapıyordu. Şirket, yeni hisselerle 500 ve 250 franklık eski hisselerini geri alıyordu.⁹⁴³

Şirketin 1911 yılındaki yönetim kurulu şu kişilerden oluşmuştu; Ch. De Cerjat, Cte de Bouthiller, Georges de Germiny, Georges Mallet, A. Monnier, Eug. Naville, Pangiris Bey ve Bourton de Sarty.⁹⁴⁴ Şirket, Balkan savaşları sırasında Avrupa'lı büyük güçlerin korumalarına rağmen savaştan etkilenmiş ve üretiminde büyük düşüşler olmuştu. Savaşın şirkete etkisi, borsa paniği şeklinde de oldu şirketin hisseleri

⁹⁴⁰ **Le Journal de chemin de fer**, 23 Aralık 1893, nr. 5910, s. 839.

⁹⁴¹ **Journal Général de Algérie, et de la Tunisie**, 1 Temmuz 1897, nr. 1328, s. 1.

⁹⁴² **L'Echo des mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines**, 7 Ağustos 1897, nr. 1127, s. 2558. Şirkete ait maden haritası sureti için bkz: **EK-23**.

⁹⁴³ **Le Journal des Mines**, 4 Aralık 1898, s. 10. (Gazetenin sayı numarası bulunmamaktadır).

⁹⁴⁴ Pech, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie...**, c.V., s. 171.

ani düşüşler gösterdi. Savaş ayrıca, bölgedeki maden sektörünün genelinde olan iyimser üretim havasını dağıtmıştı. Birinci Dünya Savaşında ise şirket faaliyetlerini zorunlu olarak durdurmak zorunda kaldı.⁹⁴⁵

5.6. Bulgar Dağı, Külek ve Bereketli Madeni Şirketi (Société des Mines de Bulgar Dag, Külek et Bereketly)

Bulgardağı, Külek ve Bereketli Madenleri Osmanlı döneminde 1825 yılından 1908 tarihine kadar devlet eliyle işletilmişlerdir. 1908 yılından itibaren ise Bulgardağı ve Bereketli Madenleri Fransız ve Alman sermayedarların ilgisini çekmiş, bu madenlerin işletilmesi konusunda devletten imtiyaz talep etmişlerdir. Fakat Fransızlar tarafından madenler ile ilgili araştırmalar yapılmasına rağmen madenin işletmesini alamamışlardır.⁹⁴⁶

Fransız yatırımcılar, Güney Anadolu'daki gümüş ve kurşun madenleri ile ilgileniyordu. 1866 yılında, Osmanlı Devleti'ndeki madenleri araştırmakla görevli olan E. Béal'ın yazdığı bir raporda; Fransızların Kilikya bölgesinde Bulgar Dağı, Külek ve Bereketli madenleri için araştırmalar yaptırdıkları ve işletmek amacıyla imtiyaz talep ettikleri anlaşılmaktadır. Yayımlanan rapora göre; Kilikya Tarsus'unun Kuzey sırtında yer alan bu üç maden, antik çağda Kilikya kapılarında, bugün ise, Külek boğazı olarak bilinen yerde bulunmaktaydı. Fransızların, bu üç maden arasında en önemli gördükleri; gümüş ve kurşun kapasitesi yüksek olan Bulgar Dağı madenidir. Bu madene gidebilmek için bütün vapur şirketlerinin, gemileri ile Karaman İskelesi'ne oradan Tarsus'a, Tarsus'tan Külek boğazına gidileceğini raporlarında belirtmişlerdir. Aynı raporda, bölgede 130 kilometrelik bir demiryolu ağı inşa edildiğini ve bunun 22 km'lik kısmının Mersin ve Tarsus arasında, 66 kilometrelik kısmın ise; Çukurova Adana çevresinden Maraş'a kadar uzandığı, Kilikya'dan Bulgar Dağı arasında 52

⁹⁴⁵ Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Şirket, toparlanma dönemine girmişti. Dönemin gazetelerinde şirketin yıllık 7.000 ton asfalt ürettiğini, Paris bulvarının asfaltlarının Sélénitza madeninden geldiği bildiriliyordu: **Le Temps**, 11 Kasım 1925, nr. 23466.

⁹⁴⁶ Ercüment Balcı, **19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Maden İşletmeleri (Bulgardağı Maden İşletmesi Örneği) 1825-1908**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul, 2001, s.118.

kilometrelik bir hatla tüm bölgenin birbirine bağlantılı olduğu tespit edilmiştir. Bölgeye 1840 yılında Mısır bunalımı sırasında İbrahim Paşa tarafından bir yol yapıldığı, fakat yolun kötü durumda olduğu ve araba ulaşımına elverişli bulunmadığı; bölgenin orman ve tarımsal açıdan son derece zengin olduğu ve araştırmaya değer olduğuna vurgu yapılmaktaydı.⁹⁴⁷

Raporda Bulgar Dağı madeninden bahsederken; Bulgar Dağı bölgesinde birçok kayalık yapıya ait numuneler olduğu, kristalli kireçtaşları, bakır, sarı kireçtaşı, kırmızı konglomeralar gibi madeni kayaçların toprağın zenginliklerini ve çeşitli evrelerini gösterdiği belirtiliyordu. Aynı şekilde, bu tabakalar boyunca farklı türde erüptif kayalar, kuvars, bazalt gibi erüpsiyon madenlere rastlandığı ifade edilmekteydi.⁹⁴⁸ Raporda özet olarak, Mersin ve Niğde arasındaki bölgede yapılan gözlemler doğrultusunda ve araştırma yaptıkları Tarsus etrafındaki dağ zincirlerinde; Mersin'deki alüvyon çöküntüler, Bulgar Dağı bölgesindeki tepelerin killeri ve kumları ile tepelerin üst tabakasındaki alüvyal maddeler, kireçtaşları, killer ve bazalt, bakır, alüvyal kayaların diğer maddeleri için araştırmalar yapıldığı vurgulanmıştır.⁹⁴⁹

Rapora göre, vadi üstündeki cevherin miktarı yaklaşık 800.000 metreküptür. 40 yıl boyunca madenin çıkarıldığı ve yıllık 1000 metreküplük bir işlem gerçekleştirildiği düşünülürse, 40.000 metreküplük bir cevherin çıkarıldığı ve 760.000 metreküplük bir cevherin çıkarılmayı ve işletilmeyi beklediği, diğer katmanlarla karıştığından en düşük ihtimalle 700.000 metreküplük bir maden hacmi olduğu belirtilir. Metreküp başına 2500 kilogram maden çıkarıldığı düşünülürse, toplamda 1.750 milyon kilogram maden, bu da yıllık 12.000 ton ve 150 yıl yetecek bir rezerv demektir.⁹⁵⁰

Aynı raporda, birkaç yıl önce hükümetin, Trabzon yakınlarındaki Gümüşhane'de kurşun madeni çıkarılması için ruhsat verdiği, bu imtiyazla beraber

⁹⁴⁷ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 7.

⁹⁴⁸ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 8.

⁹⁴⁹ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 9.

⁹⁵⁰ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 546, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 11-12.

Bulgar Dağı madenlerinin işletilmesi için ayrıcalıklar tanındığı, burada çalışan işçilerin hükümet tarafından atanan bir ustabaşının önderliğinde geleneksel ve ilkel koşullarda madeni işlediği belirtiliyordu. Hükümet, galerilerde çalışan işçilere, her türlü alet edevatı sağlamıştır. Ayrıca, belli dönemlerde bu işçilere para ödenir. Aynı zamanda, her yılbaşında hükümet, her bir gruba ihtiyaçlarının karşılanması için avans ödemiştir. Hükümetin, aynı zamanda ocaklardaki cevherin taşınmasından ve diğer tüm masrafları kendisinin yerine getirdiği belirtilmektedir. Buna göre, hükümet taşıma masrafları kendine ait olmak üzere, çıkan maden için 1 dirhem=1 kuruş, ya da 1 okka=1 kuruş, zaman zaman ise 1 dirhemlik maden için 32 para gibi meblağlar ödüyordu. İşçilerin kendi grupları ve galerileri dışında çalışmaları istenmiyordu. Zamanla, her gruptaki madenciler kendilerini gerçek toprak sahibi gibi görmeye başladılar. Sonrasında, her galeri hisseleri satılabilecek bir gayrimenkul haline geldi.⁹⁵¹

Devlet ile çalışanlar arasında şirket ilişkisi olmadığından, devlet istediği kişiyi tazminatsız işten el çektirebilmekteydi. O dönemde 13 galeri bulunmaktaydı ve her biri 100.000 kuruş yani 23.000 franklık bir değere sahipti. Yani 13 galeri, sahiplerinden satın alınırsa, bu da 1.300.000 kuruş yani 299.000 frank etmekteydi. Raporu hazırlayan Béral, son 5 yıldaki kârlara bakarak bu meblağın yüksek olduğunu ve hükümetin 299.000 franklık değeri abarttığını vurgulamıştır. Çünkü, ocakta çalışan mal sahipleri, mümkün olan en yüksek kârı elde edebilmek için masraflarını abartmaktadır. Faizlerle beraber devlete borçlu oldukları için, bugün borçlarının toplamı 1.500.000 kuruş yani 345.000 frank seviyesindeydi. Bu durum, madeni işlerken elde ettikleri cevherin yeterli gelmediğini göstermekteydi. Mevcut durumda 13 galerinin birbirine yakın ama oldukça bağımsız çiftlikler olduğu, aralarında bir dayanışma bulunmadığı, bu açıdan imtiyaz alınması durumunda; galerilerin arasındaki iş bölümünün kuvvetlendirilmesi gerektiğini belirtir. Bu 13 galerinin, Bulgar Dağı ve Kızıltepe arasında vadinin sağ tarafında çeşitli yüksekliklerde yayıldığını ve galerilerin aynı anda çalışmadıklarını, örneğin; 1864'te 10 tanesi çalışırken, 1863'te 5'inin faaliyette olduğu raporda belirtilmiştir. Bunun sebebi ise, mevsimsel koşulların

⁹⁵¹ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossieur 547, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 11.

elverişsizliği ve farklı yükseklikteki galerilerde ikmal ve taşıma problemleridir. Galerilerin ilkel yöntemlerle açıldığından, sık sık suyla dolduğu ve çıkarılan madenlerin 8 ile 15 yaş arası çocuklar tarafından taşındıkları, eğimli ve kıvrımlı galerilerden bu yüzden sadece kişi başına 10-12 kilo cevher taşındığı belirtilmiştir. Bu durum her galeride farklı olduğundan, günlük taşıma maliyetleri eklenince; tüm kârları absorbe edecek bir maliyet ortaya çıkmaktadır.⁹⁵²

Raporda ayrıca, 5 galerinin 1863 yılında 112 günlük sürede yapmış oldukları üretim ve giderler şu şekilde gösterilmiştir:

Tablo-5.7: Bulgar Dağı Madenin 1863 Yılı Masrafları ve Üretimi

Harcamalar (Kuruş)	Üretim
İşçi maaşları: 48.875	441.486 okka / 553.596 kilogram
İşçi bakımları: 39648	
Odun 6650 okka: 10850	
Toz 154 okka: 2464	
Alet onarımı: 3381	
Aydınlatma: 12354	
Toplam	117.572 Kuruş

Kaynak: AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 547, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s.13. (Raporda bu rakamlar doğru kabul edilirse, işçi başına günlük üretimin 32 okka yani 41,5 kilogramdı).

Sonuç olarak, Béral raporda madende verimliliğin artırabilmek için ocakların iyileştirilmesi gerektiğini, galerilerde modern metotların uygulanması, işçilerin daha profesyonel kişilerden seçilmesini, galerileri birleştirecek ve üretimi tek elde toplayabilecek bir fabrika kurulması gerektiğini iletmektedir. Bu üretim sürecinin sağlanabilmesi için, hemen hemen 7 yıllık bir süre gerekmektedir. Bunun için bazı masrafların ne kadara mal olacağı belirsizdir. Fakat, taşımacılık faaliyetleri de dahil olmak üzere, 2 milyon kuruş ya da 460.000 frank tutarında olacağını da fazla abartılı bulmaktadır. Yani, daha düşük bir maliyetle bu tesisin kurulabileceğini öngörür.

⁹⁵² AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 547, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 12.

7 yıllık süre içerisinde, 12.000 tonluk bir üretim beklendiği ve ton başına masrafın 30.5 frank olacağı düşünülmektedir. İlk yıllarda, yapılacak iyileştirmeler ve yeni yapılacak inşaatlardan dolayı maden üretimi istenildiği gibi olmayabileceği, fakat, 12.000.000 kilogramlık bir rezerv çıkarılabileceği öngörülmektedir. Ayrıca, fabrikanın içine yapılacak fırınlar sayesinde 15 saat boyunca 64 tonluk kurşun ve diğer metallerin işlenebileceği vurgulanmıştır. Basit bir hesapla, yılda en az 900.000 kilogram cevherin bu fırınlarda işlenebileceği öngörülmüştür. Tüm bu fırınlar, büyük ölçüde gerekli odalara yerleştirilecek olan yatay bir kanal ile birbirlerine bağlanacaklardır. 12.000.000 kilogram cevherin işlenebilmesi için de 14 tane fırın olması gerekmektedir. Fırınlarda cevherde %20 oranında bir metal muhtevası kaybı olduğu, fakat, genel olarak cevherden %17 oranında bir verim aldıklarını belirtmiştir. Bu durumda, 12.000.000 kilogramlık bir cevher işlendiğinde, 2.040.000 kilogram kurşun elde edileceği varsayılmaktadır. Fırınları temizlemek için büyük kompresörler kullanılacağı, aynı zamanda büyük hangarlar sayesinde işlenen kurşunun depolanacağı belirtilmektedir. Tesis çalışanları ve yönetimi için çeşitli konutların da yapılması gerektiği, işçiler için 150-200 konut ihtiyacı olduğu belirtilmiştir. Son olarak, çıkarılan cevherin test edilebilmesi için küçük bir laboratuvara ihtiyaç duyulduğu ve döküm ustalarının ve kesicilerin hepsinin en azından ilk yıllarda Avrupa'dan çağrılması gerektiği belirtilmiştir.⁹⁵³

Ayrıca, böyle bir fabrikanın kuruluş maliyetinin 400.000 frankı yani 1.760.000 kuruşu aşmayacağı fakat öngörülemeyen ve hesaba katılması gereken harcamalar hesaba katıldığında; 700.000 frank yani 3.100.000 kuruşluk bir maliyet hesabı yapıldığı ifade edilmiştir. Raporda toplam cironun 12.000.000 kilogramlık cevherin 733.560 frank yani 3.247.320 kuruş edeceği, kuruluş maliyetinin ise; 1.200.000 frank yani 5.400.000 kuruş olacağı, dolayısıyla toplam sermayenin 1.933.550 frank yani 8.647.320 kuruşu bulacağı belirtilmiştir. Fakat, olağanüstü masrafların çıkması durumunda, kuruluş maliyetinin 1.200.000 frank, işletme sermayesinin de 1.000.000 frank olduğu düşünülürse; toplamda 2.200.000 frank yani 9.900.000 kuruşluk bir sermayeye ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Aynı zamanda, modern teknikler ve yeni

⁹⁵³ AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié E, Dossier 547, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 19- 24.

fırınlarnın kullanılmasının maden işlenirken kaybı en aza indireceği, böylece sağlanacak kârın çok daha fazla bir meblağa ulaşabileceği belirtilmiştir. Fabrika kurulduğunda en az 500 işçinin çalışması gerektiği, bu işçilerin de Bulgar Dağı'nda yaşayan Greklerden sağlanabileceği belirtilmiştir. Dolayısıyla Arpa Uçurumu madenlerinin Çifte Kaan'daki madenlere benzediği ve Çifte Kaan'da bir fabrika kurulması durumunda ve geliştirilmiş yöntemler kullanıldığında; verimin çok yüksek olacağı vurgulanmıştır. Bu nedenle mevduatı dikkatli kullanmak gerektiği, bu yüzden şu anda sadece Bulgar-Dağ çiftliğini ve fabrikasını kurduklarını belirtmiştir.⁹⁵⁴

Bölgede, Bulgar Dağı ve Arpa Uçurumu madeni kadar önemli ölçüde üretimi olmayan ve kurşun üretimi yapan bir diğer maden; Bereketli madeniydi. Fakat bu üç maden düşünüldüğünde, birbirini tamamlayan bir nitelik göstermektedir. Béal'ın yazmış olduğu raporda, Bereketli madenin bölgedeki diğer madenlerle birlikte işletilmeye değer önemli bir maden olduğu vurgulanmıştır. Bereketli Köyü deniz seviyesinin 1270 metre üstündedir. Maden sahası ise; köyün kuzeyinde 20 km ileride bulunmaktadır. Maden sahası yüksek bir platoda bulunur. Bu platonun denizden yüksekliği 1970 metredir. Platonun bulunduğu bölüm Bereketli Köyü'ndeki gibi kireçtaşının oluşturduğu plakalara sahiptir. Raporda, Bereketli madenindeki çalışma koşullarının ve maden çıkarma faaliyetlerinin Bulgar Dağı madenindeki faaliyetlerle benzer olduğu vurgulanmaktadır. Günlük üretimin düşük olduğu ve maliyetlerin fazla olduğu belirtilmiştir. 1900 rakımı bulunan platoda, her biri faal olan 5 galeri mevcuttur. Yıllık üretim 300.000 ile 400.000 okka ağırlığında olan cevher, çevredeki diğer maden yataklarına göre düşüktür. Fakat, galeriler organize bir şekilde yeniden düzenlenirse; daha verimli olacaklardır. Bulgar Dağı madeninde olduğu gibi, maden için ön keşif çalışmalarının yapılması; tam olarak ne kadar bir verimlilik olacağını gösterecektir denilmektedir.⁹⁵⁵

⁹⁵⁴ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossieur 547, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 26-25.

⁹⁵⁵ Bulgar dağı madenleri İşletmesi Cumhuriyetin kurulmasından sonra, 1 Ağustos 1925 yılında Türklerin ağırlıkta olduğu bir şirket tarafından imtiyaz alınarak tekrar üretime geçirilmiştir. Eskiden Fransızların egemen olduğu şirket Cumhuriyet dönemi ile birlikte tasfiye edilmiş, yerine kurulan şirketin kurucuları arasında T.C Ticaret Vekâleti, İstanbul Mebusu Edip Servet Bey, Türkiye İş Bankası ve Almanya tebaasından Monsieur Franz Traudes bulunmaktaydı. Şirketin 1.000.000 lira olan sermayesinin 250.000 lirası ödenmiştir. İktisat Vekâletine ise 250.000 liralık bedelsiz hisse senedi

Fransızların Bulgardağı madeni ile ilgisi devletin maden işletmesinden vazgeçmesiyle birlikte artmıştır. Devlet uzunca bir süre madeni geleneksel koşullarla işletmiş fakat dünyada düşen gümüş fiyatları ve yüksek üretim maliyetleri sonucunda üretim yapan ocakları olumsuz etkilemiştir. Ayrıca devletin ocaklarda çalışan madencilerin ücretlerini yarı yarıya düşürmesi, madencilerin başta demiryolu olmak üzere başka iş alanlarına yönelmesine neden olmuştur. Bilhassa 1908 yılına doğru Konya'ya yaklaşmış olan demiryolu güzergahında madende çalışan işçiler çalışmaya başlamış bu durumda maden kapanmak zorunda kalmıştır. Bu durumdan sonra Fransızlar ve Alman sermayedarlar Bulgardağı Madeni'nin Ergani Bakır madeni ile birlikte işletilmesi için devletten imtiyaz talebinde bulunmuşlardır.⁹⁵⁶

Bu amaçla bir maden şirketi kurulmuş ve maden şirketinin idare heyeti şu kişilerden oluşmuştur: Başkan, Th. Mavrocordato, Başkan Yardımcısı; Süreyya Paşa, Şükrü Paşa, İshak Fernandez, Habib Eff. Melhamé, T. Rouzaud, A. Spandony, L. Zafiri, Hesap Komiseri; M. Serge Paspallı.⁹⁵⁷ Fakat ilerleyen dönemde Fransız ve Alman müteşebbişlerin madenleri ortak bir şekilde işletme girişimleri sonuçsuz kalmıştır.⁹⁵⁸

Görüldüğü gibi, Fransızlar başta Ereğli Kömür Madeni olmak üzere Balya-Karaaydın, Karasu, Sélénitza, Kessendre gibi birçok madenin işletmesini almışlardır. Kurulan şirketlerin bazıları üretim açısından verimli olmuş, bazıları ise teknik olanaksızlar ve üretim kapasitesinin son bulmasından dolayı iflas etmek zorunda kalmıştır. Bu madenlerin işletilmeden önce ön değerlendirme raporları Fransız Konsolosluklarına gönderilmiş, bu amaçla yatırımcıların üretim kapasitelerini daha düzgün bir şekilde değerlendirmelerine olanak sağlanmıştır. Devlet ile maden şirketleri arasındaki problemlere zaman zaman Fransız devleti müdahil olmuş; aşayış

verilmiştir. Şirkete verilen imtiyaz neticesinde Şirket Mülkiyeti devlette kalmak şartıyla Bulgardağı madenini işletecektir. 21 Ağustos 1929 tarihli hissedarlar Genel Kurulunda Monsieur George Ralli ile Dr. E. Scanziani en çok hissedarlar olarak göze çarpmaktadır. Daha Önce Eski şirketin idare meclisinde olan Dr. S. Hirsch, Monsieur D. E. Zintgraff ve Monsieur E. Traudes istifa etmişler. Yerlerine Sadrettin Enver Bey, Velizade Halil Rifat Bey ve Dr. E. Scanziani seçilmişlerdir: AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 547, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 28.

⁹⁵⁶ Balcı, **a.g.t.**, s. 131.

⁹⁵⁷ AMAEF, CADN, **166 PO/Serié E**, Dossier 547, Notes Sur Les Mines de Plomb Argentifère et Non Argentifère de Bulgar-Dag-Mahden-Kulek-Mahden et Bereketly, s. 27.

⁹⁵⁸ Balcı, **a.g.t.**, s.134.

problemleri, hesap defterlerinin incelenmesi, sermaye artırımını, işçi çalıştırılmasında karşılaşılan problemler ana gündem maddeleri olmuştur. Yine de çıkarılan madenlerin yurtdışına kolayca pazarlanmaları ve Osmanlı Devleti'nin bu madenlerden dönüm başına çok düşük meblağlar alması; yatırımların Fransız sermayesi için verimli olduğunu göstermektedir. Bu aşamada, Fransız sermayesinin hem diğer ülkelerle olan piyasa rekabetini hem de kendi içindeki rekabeti sektörel olarak incelemek, sermayenin Osmanlı Devleti'ndeki edindiği yeri daha iyi anlamamıza yardımcı olacaktır.

5.7. Osmanlı Piyasası'nda Yabancı Rekabette Fransızlar

Fransa'nın şirketleşme hamleleri diğer ülkelerle ve kendi aralarında imtiyaz rekabetine neden oluyordu. Aşağıda ayrıntılarıyla anlatacağımız üzere Fransızların yapmış olduğu yatırımlarda ilk dönemlerde İngilizlerle olan rekabet, yüzyılın sonuna doğru Alman sermayesinin etkinliğini artırmasıyla daha şiddetlenmişti. Ayrıca Fransız sermayesi bu şiddetli rekabeti kendi aralarında yaşamaya başladılar. Kendi gruplarını kuran Fransız bankacılık kuruluşları özellikle finans alanında birçok yatırımı desteklerken, kendi otoritelerini kabul ettirmeye çalışıyorlardı.

5.7.1. Fransız-İngiliz Rekabeti ve Piyasalara Etkisi

Özellikle, 19. yüzyılın başlarından itibaren Fransız-İngiliz rekabetinin yoğunlaştığı bölgelerin başında Doğu Akdeniz gelmekteydi. Doğu Akdeniz'deki ticareti kontrol amaçlı deniz üstünlüğü yanında, Osmanlı topraklarındaki gayrimüslim unsurlara yönelik misyoner faaliyetleri, bir başka rekabet alanı olmuştu. Fransızların yıllardır sürdürdüğü Katoliklerin koruyuculuğu politikasına, İngilizler farklı gruplarla iş birliği yaparak ve Protestanlığı öne çıkararak karşılık vermişti.

İki sanayileşmiş büyük gücün 19. yüzyıldaki bu rekabetinin altında yatan en önemli amaç; kuşkusuz enerji kaynaklarına hâkim olmak veya kontrol altında tutmaktı. Fransa açısından Doğu Akdeniz Osmanlı Devleti'nden elde etmiş olduğu kapitülasyonlar sayesinde ticaret ve nüfuzunu geliştireceği bir doğal yayılma alanı,

İngilizlerin denizlerdeki gücünü sınırlayabileceği ve bunun yanında Hint ticari yolunu kontrol edilebileceği stratejik bir bölgeydi. Fransızlar, 1798 yılında Mısır işgalini gerçekleştirmişler, işgal başarısız olduktan sonra Mehmed Ali Paşa yönetimine destek vererek etkinliklerini sürdürmek istemişlerdir. Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılmasında bu rekabet, gün yüzüne çıkmıştır.

Kanalın açılmasını kendi çıkarlarına ters bulan İngilizler, İstanbul'daki elçileri S. Canning'e Osmanlı Devleti'ne kanalın açılmasının güvenlik kaygısı taşıyabileceğini, Mısır'a tek taraflı bağımsızlık kazandıracığı gibi söylemlerde bulunmasını istediler. Böylece, kanal açılmasını isteyen çevrelere karşı Osmanlı Devleti'nin güvenlik kaygısını üst seviyede tutmayı amaçladılar. Aynı zamanda kanalın maliyeti, denizcilik açısından oluşturacağı zorluklar ve kanal yapımını yapacak kumpanyanın elde edeceği imtiyazları bahane ederek; Osmanlı Devleti'ni projeden soğutmaya çalıştılar. Buradaki asıl amaç; Kanal Projesi ile Fransızların Mısır'a yerleşmesini engellemektir. Bu aşamada Fransız sermayesi, Mısır yönetimini ikna ederek Kanal Projesi hisselerini almaya yöneldiler. Buna karşın İngilizler, demiryolu işletmelerine sermayelerini yatırarak demiryollarını geliştirme faaliyetlerinde bulundular. İlerleyen dönemde kanal açılma projesi Said Paşa döneminde Osmanlı yönetimine kabul ettirildi. Said Paşa'nın etkisi ile müteşebbis Lesseps'e 1854 yılında kanal yapımı imtiyazı verildi. İki ülke, Mısır'a telgraf hattı döşemesi konusunda da rekabet halindeydi. İngilizler, Mısır'da hattını döşemek için imtiyaz isterken, Fransa'da Toulon'dan çıkıp Mısır'a ulaşacak bir hattın projesini yürütme gayretindeydi.⁹⁵⁹

Süveyş Kanalı 1869 yılında açıldıktan sonra, hisselerin çoğunluğunu elinde bulunduran Fransa, Mısır'da avantajlı bir pozisyonda görüldü. Fakat Mısır'ın mali iflası ve Fransa'nın Almanya'ya 1871 yılında yenilmesi, kanal hisselerinin İngilizlerin eline geçmesini sağladı. Böylece, Mısır'da tekrar İngiliz üstünlüğü başlamış oldu. Bu durum, Fransa'yı sermayesinin önemli bir kısmını bulundurduğu Rusya ile müttefik konumuna getirdi. Daha sonraki dönemde Mısır'ın azalan askeri gücünden yararlanan

⁹⁵⁹ Franchis Gisborne, **Telegraphic Communication with India**, Cambridge Essays John W. Parker and Son, London, 1857, s. 110; Akalın, a.g.m., s. 35.

İngiltere, Mısır'a yerleşti. Bu durum uzunca bir süre Fransızlar tarafından kabul görmedi. İlişkiler ancak Fransız Dışişleri Bakanı Delcassé zamanında normale dönebildi.⁹⁶⁰

Kanalın işletilmesinde Fransa öne çıkınca; İngilizler, kanal hisselerini satın almışlar ve 1877-78 Rus Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti'ne yardım bahanesi ile önce 1878'de Kıbrıs'a ardından da 1881'de Mısır'a yerleşmişlerdir. Akdeniz hakimiyetindeki bu hamlelere Fransa, 1830'da Cezayir'i ve 1882'de Tunus'u işgal ederek ederek cevap vermeye çalışmış; ayrıca Suriye ve Lübnan bölgesinde de faaliyetlerini artırmaya çalışmıştı.⁹⁶¹

Büyük devletlerin Akdeniz'de bir diğer mücadele alanı Girit Adası olmuştur. Girit'i topraklarına katmak isteyen Yunanistan, Fransa ve Rusya'nın desteğini kazanmıştır. Girit meselesinde Osmanlı Devleti'ni İngiltere ve Avusturya desteklemiştir. Osmanlı Devleti, 93 Harbi'nde Avrupalı güçlerinden istediği desteği alamayınca savaştan ağır bir yenilgi ile ayrılmıştır. Savaş sonrası, İngiltere'nin endişelerini giderecek şekilde düzenlenmiştir.⁹⁶²

İngiltere ve Fransa'nın devam eden rekabeti, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Almanya'nın güçlenmesi ile stratejik ortaklığa dönüşmeye başladı. 1871 Fransız-Alman savaşından sonra Avrupa'da daha da güçlenen Almanya, Osmanlı Devleti için Fransa ve İngiltere'ye karşı daha makul bir alternatif oluşturdu. Bu dönemde, Fransa ve İngiltere'nin Doğu Akdeniz ve Afrika'da nüfuz mücadelesi devam ederken, Avrupa'da ve Osmanlı ülkesinde Alman nüfuzu karşısında iki ülke ortak hareket etme kararı aldı. Ayrıca, Alman mallarının artması ve Almanya'da oluşan sermaye birikimi, İngiltere açısından kabul edilebilir bir durum değildi. Fransa ile olan rekabet bu aşamada, İngiliz-Alman rekabetine dönüşmüştü. Almanya'nın ve İtalya'nın Avrupa güç dengesinde yer edinmeleri; artık açıktan açığa rekabet alanlarının belirlenmesinde önemli bir etken oldu. Doğu Akdeniz'de İngiliz ve

⁹⁶⁰ Akalın, a.g.m., s. 36.

⁹⁶¹ Durmuş Akalın, Cemil Çelik, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti", **International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**, Volume 7/3, Summer, 2012, s. 24.

⁹⁶² Nilgün Gülcan, "Türkiye-İngiltere İlişkileri ve İş birliği İmkanları", Bir Başka Açından İngiltere, Der. Sedat Laçiner, ASAM Yayınları, Ankara, 2001, s. 10-11.

Fransızların mevcut olan inişli çıkışlı rekabeti, Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir. Bu aşamada Mısır'ı işgal eden İngiltere daha sonra Sudan'ı da topraklarına katarak Doğu Akdeniz'de üstün duruma geçmiş, Fransa ise bu duruma Kuzey Afrika'da genişleyerek cevap vermiştir.⁹⁶³

Esas konumuz olan sermaye alanında iki devletin rekabeti öncelikle Osmanlı tahvil alımları hususunda yaşanmıştır. İki devlet, 1853-56 Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devlet'inin borçlanması konusunda kolaylık sağlamışlar, o dönemin iki finans merkezi olan Paris ve Londra'da Osmanlı tahvillerinin satışa çıkarılmasına aracı olmuşlardır. Daha sonraki süreçte, İngilizlerin Aydın Vilayeti ile başlayan demiryolu yatırımları Fransızların dikkatini çekmiş; Fransızlar da Anadolu Demiryolunu faaliyete geçirerek İngilizlere rakip olmuşlardır. Bu arada Fransızlar, borç ve tahvil satışları ile Osmanlı'da daha fazla söz sahibi olacaklarını düşünerek, İngilizlerin bu dönemde borç ilişkilerini sınırlamalarına karşın; borç anlaşmalarını sürdürmeyi tercih etmişlerdir. Fakat İngilizlerin, Osmanlı iflasını takiben, yatırmış oldukları sermayeyi doğrudan yatırımlara kaydırma eğilimleri ve yeni borçlar vermeye isteksiz olmaları; Osmanlı devletine borç verme işini Fransa'nın üstlenmesini sağlamıştır. Her ne kadar Fransızlar, borç vererek imtiyazlarda güçlü olacaklarını düşünseler de bu durumdan çok faydalanamamışlardır.

Fransızlar, borç ilişkilerini Osmanlı Bankası üzerinden gerçekleştirirken, diğer tarafta Düyûn-ı Umûmiye'de söz sahibi olmuşlardır. Bu bağlamda, Tütün rejisi gibi Düyûn-ı Umûmiye kuruluşlarında etkili olmaları borçları tahsil etmeleri açısından tesadüfi görülmemelidir. İngilizler ise, bir dönem Osmanlı Bankası'nın kuruluşunda yer almış olsalar da yerlerini zamanla Fransızlara terk etmişlerdir. Daha sonraları, Naitonal Bank of Turkey gibi bankaların kuruluşuna ön ayak olsalar da buradaki amaç; bankayı bir imtiyaz aracı olarak görmekten çok, ticari faaliyetler için kullanmak olmuştur.

Sonuç olarak; Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'de gücünü kaybetmesinden sonra oluşan otorite boşluğunu Fransızlar ve İngilizler doldurmuştur. İki devlet rakip olarak gördükleri Rusları Akdeniz'e indirmemek gayesi ile zaman zaman ortak hareket

⁹⁶³ John H., Maurer, "The Anglo-German Naval Rivalry and Informant Armns Control 1912-1914.", **The Journal of Conflict Resolution**, c.36, Sage Publications, 1992, s. 280; Akalın, a.g.m., s. 38.

etseler de genel olarak, Akdeniz'deki ticari faaliyetleri kontrol altına almak amacıyla birbirleriyle sürekli rekabet içinde olmuştur. Bu rekabet, Birinci Dünya Savaşı'na kadar örtülü bir şekilde devam etmiş, yükselen Almanya ve İtalya'nın sömürge pastasından pay almalarını önlemek için bazen ortaklaşa hareket etmekten de geri durmamışlardır. Aşağıda ele alacağımız üzere Fransızlar, 1890 yılından sonra artan sermaye hareketlerine paralel olarak Almanlarla şirketleşme konusunda mücadeleye girmişlerdi. Almanların güçlü bir rakip olarak ortaya çıktıkları dönemde, Fransızlar, Osmanlı'dan almış oldukları imtiyazlarla en büyük sermaye stokuna sahip durumundaydılar. Bu aşamada, Fransızlarla Almanlar arasındaki mücadele, 1890 yılından sonra başlamış ve kısa sürede II. Abdülhamid'in dış politikada denge politikaları çerçevesinde Almanların imtiyazlardan önemli ölçüde pay almalarını sağlanmıştır. Bu sayede II. Abdülhamid, Almanya'yı İngiltere ve Fransa'ya karşı bir koz olarak kullanmak istiyordu.⁹⁶⁴

5.7.2. Fransız-Alman Rekabeti ve Piyasalara Etkisi

Osmanlı Devleti'nde Fransız-Alman ekonomik çekişmesini anlamak için iki ülkenin uluslararası siyasi arenadaki çekişmesini incelemek yararlı olabilir. Fransız-Alman çekişmesinin öncesinde Fransa, 1789 sonrasında meydana gelen devrim savaşlarını kaybetmesiyle oluşturulan statükocu Avrupa dengesine uyum sağlamak zorunda bırakılmıştır. İki devlet arasındaki çekişmenin en büyük kırılma noktası ise; 1870 yılında yapmış olduğu Sedan Savaşı'ydı. Bu savaş sonucunda, Fransızlar Almanlara yenilmiş ve Alman birliğinin kurulmasına mâni olamamıştır. Avrupa'da müttefiksiz kalan, siyasal çalkantıları dizginlemek zorunda kalan Fransa bu dönemde sömürge siyasetine yönelmeye başlamıştır. Fransızlar için Sedan yenilgisi sonrası Doğu Akdeniz ve Atlas Okyanusunu kontrol altında tutmak elzem olmuştur. Çünkü, diğer Avrupalı güçler karşısında nüfuz üstünlüğü tehlikeye giren Fransa, Osmanlı Devleti gibi ülkeleri yatırımları ile kendine bağımlı hale getirmek istemiştir. Bu

⁹⁶⁴ Vahdettin Engin, **II. Abdülhamid ve Dış Politika**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2005, s. 36-39.

dönemde Avrupa içerisindeki Fransız-Alman mücadelesi hem siyasi hem askeri hem de ekonomik olarak Avrupa dışındaki ülkelere ve kolonilere sarkmıştır.⁹⁶⁵

Fransa, Alman etkisine rağmen; 1898-1918 yılları arasında Osmanlı'daki ekonomik nüfuzunu artırmak için büyük çaba harcamaktaydı. Bu çabanın en büyük hedeflerinden biri; Almanların Ortadoğu'daki etkisini sınırlamak ve yayılmalarını önlemektir.⁹⁶⁶ Almanların, sadece ekonomik ve ticari olarak Osmanlı pazarına girmesinin yanında Fransız nüfus sahası olarak görülen bölgelerdeki Katolikleri himaye etmeye başlaması; Fransız-Alman çekişmesinin ana nedenlerinden birisini oluşturmuştur. Bu dönemde, Almanya'nın ekonomik genişlemesi, Fransızların yanında İngilizleri de endişelendirmiş; Alman müteşebbisleri karşısında birlikte hareket etmelerini sağlamıştır.⁹⁶⁷

Almanya, Fransa'yı mağlup edip 1871 yılında milli birliğini sağladıktan sonra, artan hammadde ihtiyaçları nedeniyle sömürgecilik yarışına dahil olmuştur. Bu dönemde, tam olarak sömürgeleştirilememiş nadir ülkelerden birisi olan Osmanlı Devleti hem Almanya hem de diğer Avrupa ülkeleri için büyük bir pazardı. Almanlar, Sultan II. Abdülhamid ile iyi ilişkiler kurdular ve yerleşik sömürgeciliğe geçmemekle beraber, 1840'lerde İngilizlerin kendi kolonilerinde kurmuş oldukları ekonomik, politik, askeri, eğitimsel ve kültürel faaliyetlerine benzeyen "barışçıl sızmaya" benzeyen sömürgeciliği taklit etmeye çalıştılar.⁹⁶⁸ Osmanlı Devleti'nde Almanların ekonomik ve finansal olarak Fransızlarla rekabet etmesini sağlayacak koşullar, 1873 krizinden sonra İngiliz yatırımcılarının Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yatırımlarını çekmeye başlamaları sonucunda oluşmuştu. 1876 yılından itibaren İngiliz dış siyasetinin Türk düşmanı Gladstone'un etkisine girmesi ile birlikte İngiltere için Osmanlı, artık yaşaması için çıkarları korunan bir devlet değil; aksine İngilizlerin emperyal hedeflerden birisi durumuna gelmişti.⁹⁶⁹

⁹⁶⁵ Ünver, Hulkiender, **a.g.e.**, s.90.; John F.V. Keiger, **France and the World Since 1870**, Arnold, London, 2000, s. 12-13.

⁹⁶⁶ L. Bruce Fulton, "France and The End of the Ottoman Empire...", s. 137-138.

⁹⁶⁷ Keith A. Hamilton, "An Attempt to Form an Anglo-French Industrial Entente", **Middle Eastern Studies**, 11/1, 1975.

⁹⁶⁸ Paul R. Hensel, **Evolution of Franco-German Rivalry, Great Power Rivalries**, Sout Caroline Press, Colombia, 1998, s. 11.

⁹⁶⁹ Mustafa Çolak, "Halifelik Üzerinde İngiliz-Alman Rekabeti ve II. Abdülhamid", **Sultan II. Abdülhamid Han ve Dönemi**, Tbm Basımevi, Ankara, 2017, s. 19.

1875 iflası sonrası Osmanlı Bankası'nın etkisi ile Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nde Fransızların gücü artmış olmasına rağmen, Almanlar; kredi vermenin kârlı bir iş olduğunu ve bu kredilerin inşa imtiyazlarının alınmasındaki ciddi etkiyi görmüşlerdir. Nitekim, Almanlar da 1888 yılından itibaren Deutche Bank sayesinde Osmanlı ülkesinde kredi faaliyetlerine girişti. Bu amaçla, özellikle Düyûn-ı Umûmiye içerisindeki Alman delegeler, yurt içindeki demiryolu şirketleri ile ileri düzeyde ilişkiler kurmaya başladı. İdareye Alman bankaları delegasyonundan seçilmiş olan Gerson von Bleischröder, hem Alman Dışişleri Bakanlığı'nda danışman olarak çalışmıştı hem de Başbakan Bismarck'ın bankacısıydı. Alman Rothschild'i olarak ün yapmış; Avrupa'da Bismarck'ın ajanı olarak tanınmış ve borç idaresinde yer alması ile Alman sermayesinin Osmanlı piyasasına girmesinde büyük rol oynamıştır. Ayrıca, Almanların yatırımlarını Deutche Bank aracılığı ile yönlendirmiştir. Almanlar, 1883 yılında Berlin-Bağdat Demiryolu projesinin hazırlanmasında ve Osmanlı Devleti'nden bu imtiyazın alınması için Bleichröder'in aracılığını kullanmaya başlamıştır. Aynı zamanda Düyûn-ı Umûmiye İdaresi ise; bütün tekeli toplama yetkisini aldıktan sonra bu kurumu House of Bleischröder, Crédit-Anstald in Vienna ve Osmanlı Bankası'nın oluşturduğu konsorsiyuma satmıştır. Bleichröder'in Almanya hesabına Osmanlı maliyesine ve bölgedeki emperyalist rekabete erken katılımı, dengeleri değiştirmiştir.⁹⁷⁰

Bleichröder'in yanısıra 1882 yılında Düyûn-ı Umûmiye İdaresi Alman delegesi A. Goescher, Anadolu Demiryolları Şirketi'nde görev almıştır. Herman Gerlich, Dr. Rudolf Lindau, Dr. Karl Testa, Her Charles Bunz, Binbaşı Leon Berger gibi delegeler Düyûn-ı Umûmiye İdaresi konsey üyesi oldukları gibi Anadolu Demiryolu Şirketi'nin de yöneticiliğini yapmışlardır. Bu üyelerin etkin siyaseti sayesinde, demiryolu kilometre garantileri borç idaresi tarafından toplanmış, demiryolları yabancı yatırımcılar için kârlı bir yatırım olmuştur.⁹⁷¹ Almanlar, İngilizlerin piyasalardan çekilmesiyle Fransızların taktiğini izleyerek kurumlarda daha fazla söz sahibi olmanın yollarını aramıştır. Kurumlarda etkin olmanın yolunun borç

⁹⁷⁰ Niles Stefan, Illich, "German Imperialism in the Ottoman Empire: A Comparative Study", Doctor of Philosophy, Texas A&M Universtiy, 2007, s. 142-143.

⁹⁷¹ Özyüksel, a.g.e., s. 23.

ilişkilerine dayandığını biliyorlardı. Fransızların Düyûn-ı Umûmiye üzerindeki etkisini Osmanlı Bankası'nın desteklerine bağlayan Almanlar, Deutche Bank'tan aynı desteği bulmayı amaçlamıştır.⁹⁷²

Her ne kadar Bismarck, bu durumu yararsız görse de 1888 yılında Deutche Bank, Osmanlı Devleti'ne 30 milyon marklık bir kredi açmıştır. Bu kredi, Osmanlı Devleti'ne Rusya'ya savaş tazminatının ödenmesi ve Berlin-Bağdat Demiryolunun Anadolu'dan geçen bölümünün imtiyazının alınması için verilmiştir. Bu sayede, Almanya'nın Osmanlı'nın ekonomik ve mali meselelerindeki pozisyonunun başlangıç noktası oluşmuştur. Bu borçlanmadan kısa süre sonra Deutche Bank, Osmanlı Bankası'na göre üstün bir konuma gelmese de onunla eşit bir etkinliğe kavuşmuştur. Bu durumun bu şekilde gelişmesinde İmparator II. Wilhem'in yapmış olduğu baskılar etkili olmuştur. Bu aşamada yapılan borç anlaşmalarına istinaden Fransızlar, Dışişleri Bakanlığını devreye sokarak; Osmanlı Devleti'nin istediği avans veya kredileri Osmanlı Bankası'nın reddetmesini sağlamışlardır.⁹⁷³

Borçlar konusunda 1888'den 1914 yılına kadar Osmanlı Bankası ve Deutsche Bank arasında bir yarış yaşanmıştır. Osmanlı Devleti bu dönemde, geçmiş borçlarının ödenmesi ve vermiş olduğu kilometre garantilerinin ödenmesi konusunda iki banka ile sürekli yeni anlaşmalar yapma ihtiyacı hissetmiştir. 1903 yılında, 1888 yılındaki borçlanmada uygulanan faiz oranının %5'ten %4'e indirilmesi suretiyle, Deutsche Bank'tan 2 milyon 640 bin lira borçlanmaya gidilmiştir. Osmanlı maliyesi, Alman ve Fransız sermayesine kilometre garantileri ödemeleri için 1890, 1892, 1893 ve 1903 yıllarında borçlanma yoluna gitmiştir. 1903 yılındaki anlaşmada, Bağdat Demiryolu Şirketi'nin kurulmasından sonra projenin finansmanı için Osmanlı Devleti'nin borçlanması gerekmiştir. 5 Mart 1903 tarihinde, Anadolu Demiryolu Şirketi, Deutsche Bank ve Osmanlı Hükümeti arasında 2.376.000 liralık borç anlaşması yapılmıştır. Faiz

⁹⁷² Herbert Feis, **Europe, The World's Banker, 1870-1914: An Account of European Foreign Investment and the connection of World Finance with Diplomacy Before the War**, Augustus M. Kelley, New York, 1964, s. 319.

⁹⁷³ Donald C. Blaissell, **European Financial Control in the Ottoman Empire: A Study of Establishment, Activities, and Significance of the Administration of the Ottoman Public Dept.**, Columbia University Press, New York, 1929, s.220-221. Bu kitabın Türkçeye çevrilmiştir: **Osmanlı Maliyesinde Avrupa Mali Denetimi "Düyûn-ı Umûmiye"**, İstanbul, 1979.

%4, itfa bedeli %0,08 ve vadesi 98 yıldır. Bu borç karşılığı 108.000 tahvil ihracatı yapılması kararlaştırılmıştır. Borcun ödenmesi için, Konya Vilayeti hasatından 36.000, Halep ve Urfa sancakları aşarından 70.000 lira tahsis edilmiştir. Bu gelirler yeterli olmazsa, bakiyesinin diğer aşarlardan karşılanması ve hasılatın Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nde tahsil edilip Deutsche Bank'a verilmesi kararlaştırıldı.⁹⁷⁴

1905 yılında yapılan bir diğer borç anlaşması ise; daha önce verilen borçların ve Almanya'dan sipariş edilen askeri mühimmatın ödenmesi konusunda yapılmıştır. 1905 yılında avansların ödenememesi üzerine Deutsche Bank ile bir anlaşma daha yapılmış, 2.640.000 lira borç %4 faizle ve itfa bedeli %1,2 ile Osmanlı maliyesine aktarılmıştı. Askeri teçhizat istikrazı adı altında çıkarılan tahvillerin %81'i Deutsche Bank tarafından satın alınmıştı.⁹⁷⁵ 1911 yılında yapılan bir diğer borç anlaşması ise; hükümetin bütçe açığını kapatması için Deutsche Bank'tan 7.000.000 liralık bir borç anlaşması yapması ile olmuştur. %4 faizi olan bu anlaşma için çıkarılan tahvillerin %84'ü banka tarafından satın alınmıştı.⁹⁷⁶

Alman sermayesinin Osmanlı piyasasına yerleşmesini sağlayan en önemli nedenlerden bir diğeri; iki ülke arasında imzalanan 1890 ticaret antlaşması olmuştur. Bismarck döneminde yararsız görünen ticari yakınlaşma II. Wilhelm zamanında oldukça artmıştı. Artan ticari kapasite dolayısıyla daha önceden yabancı limanlardan yapılan karşılıklı seferler, Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesinden sonra düzenli seferlere dönüşmüştü. 1896-1908 yılları arasında Almanların, İzmir Limanı'ndaki ticaretleri dört kat büyümüştü. 1878 yılında İzmir limanında %10 civarında olan Alman ihracatı, 1905-1908 yılları arasındaki dönemde %27,5'a çıkmıştı. 1890 yılındaki ticaret antlaşması sonrasında iki ülkenin ticaret hacmi %6'dan %21'e yükselmiş, 1889-1913 yılları arasında Alman ihracatı 52,582 liradan 1.234.251 liraya yükselmiştir. Alman ithalatı ise, 26.490 liradan 4.688.744 liraya yükselmişti.⁹⁷⁷

⁹⁷⁴ Açıba, **a.g.e.**, s. 126-127.

⁹⁷⁵ Yeniay, **a.g.e.**, s. 100.

⁹⁷⁶ Yeniay, **a.g.e.**, s. 106.; Açıba, **a.g.e.**, s. 134-135.

⁹⁷⁷ Hüseyin Vehbi, İmamoğlu, "Osmanlı-Alman Ticari İlişkilerinin Niteliksel Analizi: 1890 Ticaret Anlaşmasının Öncesi ve Sonrası", **The Journal of Academic Science Studies**, nr. 30, Kış, 2014, s. 348-349.

Osmanlı açısından Alman sermayesinin Fransa ve İngiltere'ye göre daha zararsız görülmesi Almanların Osmanlı mali işlerinde önemli bir faktör haline gelmesini hızlandırmıştı. Deutche Bank'ın sağlamış olduğu kredilerden sonra bazılarında bankanın ortak olduğu bir dizi Alman bankası ve şirket Osmanlı finansal piyasasına eklenmeye başladı. Bu bankalar arasında; Deutche Palastina Bank, The Ottoman Railway Company, Disconto Gesellschaft, Dresdner Bank, Darmstadter Bank, Württembergische Vereinsbank ve House of Bleichröder bulunmaktaydı. Özel şirket yatırımları olarak ise Krupp, Mauser, Loewe, Siemens, Bau A.G., Hamburg-Amerika Linie, Deutche-Levantinische Baumwollgesellschaft, Anatolische Handels und Industrie Gesellschaft, Deutche Levante Linie, Atlas Linie vb. özel şirketler Osmanlı ülkesinde yatırım yapmışlardı.⁹⁷⁸

Aynı dönemde, Almanların Osmanlı ordusunu eğitmek için Van der Goltz gibi askeri uzmanlar göndermesi; aradaki ilişkileri daha da gelişmesine vesile oldu.⁹⁷⁹ Askeri imtiyaz imkanları, Fransız silah şirketlerini de harekete geçirmişti. Bu durum, silah ve donanma harcamalarında Fransız ve Almanların Osmanlı Devlet'ine daha fazla satış yapmak için rekabetlerine yol açmıştı. Osmanlı donanmasının güçlendirilmesine yönelik askeri ihalelerde Fransızlar Almanlara nazaran fazla sipariş almışlardı. Mesela; Fransızlar, 18 adet savaş gemisi siparişi alırken; Almanlar 4 siparişte kalmışlardı. Kara ordusu teçhizatında Almanlar Fransızlara göre daha fazla sipariş almışlardı.⁹⁸⁰

Osmanlı'da Fransa ile Almanya arasındaki en büyük rekabet, özellikle, demiryolu yatırımlarında olmuştu. Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazını almaları; Mezopotamya'yı doğal yayılma alanı olarak gören Fransızları tedirgin etmişti. Fransızlar, Almanlarla ortak hareket etmeyi bir müddet denemiş olsalar da daha sonra Bağdat Demiryoluna sermaye yatırımından vazgeçerek kendi demiryolu uzantılarını artırmayı tercih ettiler. 1890'lı yılların başından itibaren de Fransa'nın Suriye ve Filistin'de etkinliğinin arttığı görülmektedir. Yine aynı dönemde, İzmit-Ankara ve

⁹⁷⁸ Illich, **a.g.t.**, s. 146.

⁹⁷⁹ Bayram Soy, "Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı –Alman Yakınlaşması", **Yeni Türkiye Dergisi**, s.31 Ocak-Şubat, Ankara, 2000, s. 310.

⁹⁸⁰ Daniel Panzac, **Osmanlı Donanması 1572-1923.**, Çev. Sertaç Canpolat, Ahmet Maden, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008, s. 417.

Eskişehir-Konya ile 20. yüzyılın başında Bağdat Demiryolu yapımının başlaması ile birlikte bu bölgede Almanların etkisi arttı.⁹⁸¹ Bu dönemde, Avrupalı askeri ve ekonomik uzmanların Osmanlı Devleti ıslahatları içerisindeki mücadeleleri kendi aralarındaki tansiyonu da yükselmiştir. Hasta adam olarak görülen Osmanlı Devleti'nde kötü gidişi değiştirebileceğini düşünen Almanların Osmanlı topraklarına ilgi göstermesi, diğer devletlerden ümidini kesmiş olan Osmanlı için bir umut ışığı olarak görüldü. Bu dönemde Wilhem von Pressel ve Colmar von der Goltz gibi isimler, Osmanlı Devleti ile yakın ilişkiler kumaya başladılar. Demiryolu mühendisi olarak önemli bir isim olan Pressel, Bağdat Demiryolu projesinin hamisi olarak Osmanlı Devleti'nden imtiyaz almaya çalışacaktır.⁹⁸² Nitekim, ekonomik sebeplerle Osmanlı Devleti tarafından bitirilememiş Haydarpaşa-İzmit hattını devralan Pressel, İstanbul, Ankara, Sivas, Malatya, Diyarbakır, Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşan ana hattı ve bu hattın yanında Karadeniz ve Akdeniz'deki yan hatları ile toplamda 4.670 km'lik bir demiryolu projesi olan Bağdat Demiryolu planlamasını yapmıştır.⁹⁸³

İzmit-Ankara Demiryolu imtiyazının 1888 yılında Alfred Kaulla'ya verilmesi ve Almanların hattı Ankara'ya doğru hızla ilerletmesi, Fransızların Suriye ve Lübnan'da birçok imtiyaz alıp demiryolu ağlarını geliştirmelerini sağladı. Bu aşamada Fransızlar; 1892 yılında Yafa-Kudüs (87 km), 1894'de Şam Muzeyrib (101 km), 1895 yılında Beyrut-Şam (147 km), 1898 yılında Beyrut-Ma'Almiteyn (19 km), 1902 yılında Rayak-Humus-Hama (188 km), 1902 yılında Şam-Ber'at (123 km) ile toplamda 665 km'lik demiryolunu tamamladılar. Ayrıca, Beyrut'ta 1894 yılında liman yapımını tamamlayarak zenginlikleri Avrupa'ya çekmek için altyapılarını tamamlamış oldular.⁹⁸⁴

⁹⁸¹ Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", **History Studies Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue**, 2010, s.288-289. Ayrıca bkz. Bülent Bilmez CAN, *Demiryolundan Petrole. Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

⁹⁸² Jonathan S. McMurray, "**Distant Ties: The Ottoman Empire and The Construction of the Baghdad Railway, 1903-1918**". Claremont Universty, Faculty of History, Doctor of Philosopy, Claremont, California, 1999, s. 24.

⁹⁸³ Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 15.

⁹⁸⁴ Ortaylı, **a.g.e.**, s. 126-127.

Fransızlar, Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazını almalarını tarihi ve duygusal sebeplerle istemiyordu. Fransızlar, Haçlı Seferleri'nde oynadıkları ve Doğu'daki Hristiyanların hamisi rollerini kimseyle paylaşmak istemiyordu. Ayrıca Fransız misyonerleri, doğuda elde etmiş oldukları kazanımlarını ve Hristiyanlığın yayılması konusundaki misyonlarını kaybetmek istemiyordu.⁹⁸⁵ Almanların, ilk olarak Anadolu Demiryolu içerisinde İzmit-Ankara arasındaki demiryolunu finansal açıdan zorluklara rağmen tamamlamaları ve demiryolu imtiyazını Dinar'a kadar uzatmak istemesi; diğer güçlerin projeyi önemsemelerini sağladı. İngiltere ve Fransa, bu hattın uzatılmasını engellenmek istedi. İngilizler, İzmir-Aydın Demiryolu şirketinin haklarının çiğnendiğini gerekçe göstererek; Britanya Büyük Elçisi Sir Philip Curie nezdinde Bâbiâli'yi protesto etmişti. Fransızlar, aynı şekilde Bâbiâli'ye itirazda bulunarak kendi çıkarlarının zedelendiğini bildiriyordu. Böylece aradaki çekişme nedeniyle Anadolu içerisinde birbirlerinden bağımsız demiryolu şebekeleri kurulmaktaydı.⁹⁸⁶

Fransızlar, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin kurulup 1896 yılında Konya'ya kadar uzamasından sonra, Suriye ve Lübnan'daki faaliyetlerine ek olarak İngilizlerden devraldıkları İzmir-Kasaba Demiryolu bağlantısını uzatmak için imtiyaz istedi ve var olan demiryolunu Afyon'a kadar uzatmak için imtiyaz aldı. Böylece, Anadolu Demiryolunun İç Anadolu'yu tamamen kontrol altına almasının önüne geçmek istiyordu. 1898 yılında, Fransızların 1.266 km'lik demiryolu ağına karşın, Almanlar, kısa sürede 1.020 km. inşa ederek; Fransızları neredeyse yakalamıştır.⁹⁸⁷

Diğer taraftan, Osmanlı Devleti içerisinde Fransız sermaye sahiplerinin oluşturduğu grup, Bağdat Demiryolu projesinin yapılması taraftarıydı. Çünkü, bu demiryolu sayesinde Anadolu'nun iç kısımlarında yapmış oldukları yatırımların daha da değerlendirilmesini mümkün olacaktı. Bu grubun içinde; Osmanlı Bankası, Düyûn-ı Umûmiye, İzmir-Kasaba Demiryolu işletmeleri bulunmaktaydı.⁹⁸⁸ Bu amaçla, İç Anadolu'da Almanya ile Fransa'nın çekişmesiyle demiryolların bağlantısız kurulmasından dolayı iki ülkenin sermaye sahipleri, 1899 yılında anlaşma yolunu

⁹⁸⁵ Earle, **a.g.e.**, s. 167

⁹⁸⁶ Memurray, **a.g.t.**, s. 35.

⁹⁸⁷ Ortaylı, **a.g.e.**, s. 140.

⁹⁸⁸ Earle, **a.g.e.**, s. 168.

seçti. Buna göre, Osmanlı Asyasında ortak bir demiryolu şebekesi kurulacaktı. Fransız Kasaba Demiryolu Şirketi ve Alman sermayeli Anadolu Demiryolu Şirketi, döşenecek hatların güzergâhı, genişliği, tarifeler ve istasyonlar konusunda anlaşmıştı. Yapılacak yeni demiryollarının %40 sermayesi Deutche Bank, %40'ı Osmanlı Bankası, %20'si de Osmanlı mali kuruluşları tarafından karşılanacaktı. Almanlar, bu aşamada hattı Konya'dan öteye uzatma konusunda imtiyaz aldı. Fransızlar da Afyon-Bandırma arasındaki uzatma imtiyazını almıştı.⁹⁸⁹ Ayrıca, hattın tamamlanması için tahviller çıkarılmış ve büyük bir kısmı Fransızlar tarafından satın alınmıştır. Fransızlar, imtiyazı her ne kadar Almanların patronluğuna bırakmış olsa da tahvil alımları yaparak imtiyazın geliştirilmesinde en önemli mali haklara sahip olmuştur.⁹⁹⁰

Fransızlar arasında Bağdat Demiryolunun, yatırımlarını tehlikeye atacağını düşünen ve bu tahvillerin, Paris borsasında işlem görmesini istemeyen bir kesim bulunmuştur. Örneğin, Paris milletvekillerinden Firmin Fauré, Bağdat Demiryolu ve diğer mali belgelerin ancak meclisin denetiminde işlem görmesine izin verilmesi gerektiğini; bu yatırımın, Doğu'daki Fransız prestijine ve Kafkasya'daki Rus güvenliğine bir tehlike olacağını söylemiştir. Ayrıca, Bağdat Demiryolu yatırımının ikinci bir Panama vakası oluşturacağını ve büyük şirketlerin Fransız halkının küçük tasarruflarını alıp götüreceğini söylemiştir. O dönemde Dışişleri Bakanlığı görevinde bulunan Delcassé ise, Fransızların, Bağdat Demiryolu projesinde yarı yarıya pay sahibi olacağını ve bu girişimin artık önlenemeyeceğini belirterek Fransız sermayesinin bu girişimde bulunmasının yararlı olacağını belirtmiştir. 1903 yılına gelindiğinde ise; Fransız basınının bu girişime yoğun eleştirisi yüzünden, hisse senetlerinin Paris borsasındaki satışı durduruldu. Fransız ve İngilizlerin, Bağdat demiryolu projesinde çekindikleri asıl önemli nokta; demiryolunun Anadolu'yu aşip Fransızların Suriye'deki, İngilizlerin ise Mısır ve Basra Körfezi'ndeki nüfuz alanlarını tehdit etmesiydi. İngilizler, Hindistan ticaretinin %90 ihracatını ve %75 oranında ithalatını Basra Körfezi üzerinden yapmaktaydı. Alman demiryolunun bu bölgeye uzanması körfez ticaretine alternatif oluşturabilirdi.⁹⁹¹

⁹⁸⁹ Ortaylı, **a.g.e.**, s. 142-143.

⁹⁹⁰ Ortaylı, **a.g.e.**, s. 150.

⁹⁹¹ Charles Issawi, **The Economic History of the Middle East 1800-1914**, The University of Chicago Press, Chicago and London, 1966, s. 350.

Bunun yanında Fransız ve İngiliz iş adamları, yeni yapılacak demiryolunun; Süveyş Kanalı vasıtasıyla İngiltere'nin doğu ticaret yolunun yerini almasından çekinmiştir. Yeni demiryolu, bu ticareti Ostend, Köln, Münih ve Viyana'dan geçirerek İstanbul'a, oradan da doğuya ulaştıracaktı. Böylelikle, Marsilya Limanı'nın önemi azalacak ve Fransız demiryolları, işlerinin büyük bölümünü Orta Avrupa demiryoluna kaptıracaktı. Fransızlar ayrıca, Suriye ipeğinin Fransa'ya getirilmesinde sorunlar çıkacağını düşünüyordu. Çünkü, Suriye'den almış olduğu ham ipeği işliyor ve dünyaya satıyordu. Bu amaçla Crédit Lyonnais Bankası, ipek ticareti ve diğer hammadde alımları için Kudüs, Yafa ve Beyrut'ta şubeler açmıştı. Bu esnada Deutche Palestina Bankası'nın kurulması, bu ticarete ortak olmak amacını taşımaktaydı. Demiryolu tamamlandıkça bölgedeki ziraatın gelişmesine de yardımcı oldu. Bölgede pamuk ürünlerinin artması için Alman sermayedarlar gerekli araştırmaları daha 1898 yılında tamamlamış; bölgenin bakir olmasından dolayı gerekli zirai ve sulama projelerini demiryolu ile birlikte bölgeye getirmişlerdir. Almanlar, bu bölgenin Rusya kadar tahıl ve pamuk üretecek bir bölge olduğunu biliyorlardı.⁹⁹²

Fransız ile Alman sermayelerinin rekabet ettikleri bir diğer önemli gelir petroldü. Fransızlar, bölgede daha önceden İngilizlerle beraber petrol araştırmaları yapmıştı. Aynı zamanda, Almanların da bu bölgeye petrol için demiryolu ağı döşemek istediklerinin farkındaydı. Bu amaçla Fransızlar, Osmanlı Hükümeti'ni ekonomik olarak baskı altında tutup; Bağdat Demiryolu projesinde Almanların avantajlı durumuna son vermek istiyordu. Genelde, petrol ihtiyacını Romanya'dan sağlayan Almanların 1870-1906 yılları arasında petrol tüketimi on kat artmıştı. Bu ihtiyacı karşılamak için daha büyük petrol yataklarına ihtiyacı olan Almanya, Mezopotamya kaynaklarının önemini kavramış; Bağdat demiryolu güzergâh projesini bu amaç doğrultusunda planlamıştı.⁹⁹³

Almanlar, Musul ve Kerkük'ün Bakü'den çok daha fazla petrol üretebileceğinin farkındaydı. Petrol konusunda Groskoph-Bergingen, bölgede araştırmalar yapmış; İskenderun, Halep, Birecik, Urfa, Siverek ve Diyarbakır'da iyi

⁹⁹² Earle, **a.g.e.**, s. 180-181.

⁹⁹³ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", Die Bagdadbahn Ein Umriss deutsch türkischer Beziehungen Gesammelte Beiträge, der: M. Florian Hertsch, Mutlu Er, Hamburg, 2016, s. 76.

petrol kaynaklarının bulunmadığını, fakat, Kerkük'ün 15 km. kuzeyinde zengin kaynaklar bulunduğunu ve demiryolu ile bu kaynaklardan yararlanabileceğini vurgulamıştır. Daha sonra Deutche Bank, bölgede petrol arama imtiyazı elde etti. Bu amaçla, 1904 yılında Musul'da bir konsolosluk açmıştır.⁹⁹⁴ Ayrıca 1904 yılında Almanlar, Anadolu Demiryolu imtiyazı çerçevesinde Kerkük ve Musul'da petrol çıkarma imtiyazını da almışlardır. Bu imtiyaz sonucunda İngilizler ve Fransızlar, bölgedeki faaliyetleri tehlikeye girdiği için; imtiyazın iptali için uğraşmışlardır. Sonunda İngiliz, Fransız ve Belçika'lı sermayedarların baskıları sonucunda, Almanların petrol çıkarma girişimleri, artan siyasi olaylarında etkisiyle engellendi. Fransa, Mezopotamya petroleri konusunda Mühendis Emile Jacquerez'i görevlendirmişti. Jacquerez, 1895 yılı Ocak ve Nisan döneminde bölgeyi baştan başa dolaşarak, Bağdat ve Musul petroleri için rapor hazırlamıştır. Bu rapor, 1908 yılında Musul Fransız Konsolosu tarafından Dışişleri Bakanlığı'na gönderilmiştir.⁹⁹⁵

Osmanlı'da İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra, II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesi sürecinde İngilizler, petrol imtiyazının kendilerine verilmesi konusunda yeni rejime destek verdi. Fransızlar ise 1908 yılında Dicle vadisi ve Musul bölgesini incelemesi için Fransız Profesör Tassard'ı görevlendirmiştir. Tassard Kerkük, Zaho, Gayyare'deki petrol rezervleri ve Dicle nehri hakkında Fransa'ya bilgiler göndermiştir. Tassard'dan sonra 1909 yılında Fransız mühendis Toussaint Rouzaud, Hazîne-i Hâssa adına Musul bölgesinde araştırmalar yaptı ve kaleme aldığı rapor, İstanbul Başkonsolosluğu tarafından Fransız Dışişlerine yollandı.⁹⁹⁶

Almanlar, demiryolu gibi doğrudan yatırımlar yanı sıra su, elektrik ve tramvay gibi belediye yatırımlarına da yönelmiştir. Özellikle, 1890 yılından sonra Fransızlar ve Almanlar, birçok belediye hizmetinde rekabet halinde bulunmuş; zaman zaman da güçlerini birleştirmişlerdi. Örneğin, 1898 yılında Fransızların elinde bulunan İstanbul Tramvay Hattı İşletmesi, Almanlara geçmiştir. Daha sonra, elektrikli tramvayla beraber Belçikalıların 1911 yılında katılmış olduğu bir konsorsiyuma devredilmiştir. Maden alanında Alman ve Fransız sermayesi, kömür ve petrol konusunda rekabet

⁹⁹⁴ Ortaylı, a.g.e., s. 153.

⁹⁹⁵ Hut, a.g.m., s. 79, 88.

⁹⁹⁶ Hut, a.g.m., s. 91.

halinde olsalar da Ergani Bakır Madeni işletmesi için ortak teşebbüste bulunmuşlardı. Fakat bu birleşme gerçekleşmemişti. Birinci Dünya Savaşı öncesinde iki ülkenin, Osmanlı Devleti genelinde doğrudan yatırım oranları %50,58 lik bir paya sahipken, Alman sermayesinin payı %35,06'lık bir orana sahipti.⁹⁹⁷

Devletlerin kendi aralarındaki sermaye rekabeti, zaman zaman Fransız sermaye gruplarının kendi içerisindeki rekabete dönüşmekteydi. Devletler, sermaye konusunda birbirleriyle rakip veya ortak olabiliyorlarsa aynı şekilde Fransız sermayesi de birbirlerine rakip olabilmekteydi. Bu durumun en güzel örneği, iki büyük Fransız sermaye grubu olan Soci t  G n ral ve Cr dit Mobili r gruplarının Osmanlı'daki rekabetleriydi. Bu iki finans grubu, yatırdıkları sermayeyle ortak oldukları banka ve şirketlerle birçok borç ilişkisine ortak olmuşlar; aynı zamanda yerel bankerlerle de etkin iş birlikleri kurmuşlardı.

5.8. Fransız Sermaye Gruplarının Kendi Aralarındaki Rekabet ve Piyasalara Yansımaları

5.8.1. Cr dit Mobili re'in rekabete Yönelik Faaliyetleri

Osmanlı  rneğinde gördüğümüz üzere Fransa, uluslararası finans ve sermaye faaliyetleri kapsamında denizaşırı girişimlerini bankalar sayesinde gerçekleştirmektedir. Fransız sermayeli Cr dit Mobilier Bankası bunlardan  nde gelenlerden biridir. 1848-1852 dönemi, Fransa'da bankalar dönemi olarak kabul edilir ve Cr dit Mobilier, 20 Aralık 1852 yılında 60 milyon frank sermaye ile Perri re kardeşler tarafından kurulmuştur. Cr dit Mobilier, Osmanlı Bankası desteği ile daha geniş bir ticaret ve sermaye ağı oluşturarak, İngilizlere karşılık Fransa'nın gücünü artırmasını sağlamıştır. Banka, özellikle borç sağlama konusunda Osmanlı Devleti'ne yardımcı olmuştu.⁹⁹⁸

⁹⁹⁷ Bige Yavuz, **Fransız Arşiv Belgeleri Açısından Kurtuluş Savaşı Döneminde Türk-Fransız İlişkileri 1919-1922**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s. 81.

⁹⁹⁸ Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş...**, s. 18.

Crédit Mobilère ortakları arasında 11.445 aksiyon ile Fould Oppenheim Bankası, 5.673 Hisse senedi ile Emile ve İsaac Pérrrier kardeşler bulunuyordu. Bunların yanında, A. D'Eichtal, Lecointe de Arts Malles ve ortakları, Bieste ve Andre gibi Paris'in ünlü banker ve finans kuruluşları 500 ile 800 arası değişen sayılarda hisse senedine sahiptiler. Fransa dışında ise, Hamburg'un ünlü bankası Salamon Heine ve ortakları, Roma'da banker Torlonia ve ortakları, Londra'da banker Uzielli ve Anvers'ten Cahen ve ortakları yer almaktaydı. Bunların yanında, Paris'te aristokrasinin temsilcileri olan Mouchy Dükü, Galliera Dükü, Prenses Leuchtenberg, Baron Seilliere de bankanın finansmanına katılmışlardı. Böylece, 120 bin olan hisse sayısının 40 bini sahiplerini bulmuştu. Hisse senetlerinin itibarı kıymeti 500 franktı ve piyasaya sürülecek 80 bin hisse kalmıştı. Bu arada Fransa'da III. Napolyon, finans kapitalin desteği ile tahta geçmiş ve krallık ilan edilmiş, cumhuriyetin getirmiş olduğu işçi ve sosyal haklar askıya alınmıştı. Sanayide maliyetler düştüğü için canlanma meydana gelmiş, bu durum da finans piyasalarını olumlu etkilemişti. Aynı dönemde Crédit Mobilér hisseleri piyasaya sürülmüş ve ilgi görmüşlerdi.⁹⁹⁹

Crédit Mobilère'in amacı sanayi, ulaşım ve kamu hizmetleri veren firmaları finanse etmektir. Bankanın kurucusu Perrière kardeşler, demiryollarından ulaşım kadar tüm finansman hisselerini ellerine geçirmiş ve kontrol ettiği sektörlerde, ülkesindeki pek çok sermaye grubu açısından amansız bir rakip haline dönüşmüştü. Bunun en güzel örneği, Perrière kardeşler ile Fransız bankacı Rothschild sermaye grubu arasındaki çekişmedir. Perrière kardeşlerin pek çok alanda topladığı sermaye hisseleri, Rothshild grubu ile arasındaki rekabetin kaynağı olmuştur. İki grup arasında özellikle demiryolu hisseleri konusunda büyük bir çekişme yaşanmıştı. Rothshild, Crédit Mobilère grubunun toplamış olduğu sermayeyi Avrupa dışına çıkaracağına ve yatırımlar yapacağına emindi. Crédit Mobilère grubu, kurumsallaşmasını tamamladıktan sonra Paris dışında Torino, Floransa, İstanbul gibi büyük ticari merkezlere şubeler açmaya başladı. Hisse senetleri satışından gelen geliri, rakibi Rothschild gibi demiryolu yatırımlarına yatırmaya karar verdi. Bu amaçla, Viyana'da bir şube açmayı ve Avusturya demiryollarını satın almak için teşebbüse geçti. Kuzey Avusturya demiryollarını kontrol eden Rotschild grubu bunu engellemeye çalışmış,

⁹⁹⁹ Kazgan, *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali...*, s. 87.

fakat Avusturya'nın güney kolunun ve İtalya'nın Milano-Venedik hattının Crédit Mobilier grubunun kontrolüne geçmesine mâni olamamıştır. Buna duruma karşılık Rothschild'ler, lobicilik faaliyetlerine ve borsada spekülasyonlara girişti. Crédit Mobilier'in Viyana'da şube açmalarını önlemek için, Avusturya Maliye Bakanı üzerinde etkilerini kullandılar ve şube açmasını önledi. Borsada yapmış oldukları spekülasyonlar ve yüklü hisse satışı ve alışı sayesinde Crédit Mobilier'in hisselerini zarara uğrattılar. Bu durumda Crédit Mobilier hisseleri düşüşe geçti. Nitekim Rothschild'ların paraları kendilerine aitti. Fakat, Crédit Mobilier grubu hisse alım ve satımına bağımlıydı. III. Napolyon'un bu savaşta Rothschild'ların tarafını tutması; Crédit Mobilier'in yenilmesini hızlandırdı. İki kurumun amansız mücadelesi sonucu Perrière kardeşler, 1870 yılında istifa etmek zorunda kalır. Crédit Mobilier 1902 yılına kadar varlığını sürdürdü.¹⁰⁰⁰

Crédit Mobilier 1852'de kurulduğunda Perrière kardeşlerin amacı; Fransa'daki tüm şirketlerin hisselerini toplamak ve sanayinde etkin bir güç haline gelmekti.¹⁰⁰¹ Aslında Perrière kardeşler ve Rothschild arasındaki rekabet, sanayi ve finans ağlarının kontrolü yüzündendir. Grup, Rothschild ile rekabetini Osmanlı borçları konusunda da sürdürdü. Osmanlı Bankası dışında rekabet ise, Galata Bankerleri tarafından Osmanlı'da Perrière ve Rothshild desteğiyle kurulan Société Générale ve Crédit Mobilier ile Osmanlı dış borçlanması üzerinde devam etti. Bir yanda Osmanlı borçlarına talip olan bu bankalar, diğer yanda demiryolu, belediye hizmetleri ve ulaşım sistemlerinde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yapılmasında finansman kaynağı oldular. Bu gelişmeler ile birlikte rekabet, yatırım ve kamunun finansmanı konularında iki grup arasında uzunca süre devam etmiştir.

5.8.2. Fransız Sermayeli Şirket-i Umumi (Société Générale)'nin Rekabet Anlayışı

Société Général, Fransa'da kurulduğunda aile bankalarının yerini alarak Fransa'nın modern anlamda ikinci büyük bankası haline gelmiştir. Bir mevduat

¹⁰⁰⁰ Roger Owen, *The Middle East in World Economy*, St. Martin's Press, Newyork, 2005, s. 102.

¹⁰⁰¹ Ergüder, *a.g.e.*, s. 49.

bankası olmasının yanı sıra kurumsal kredi bankası, ticaret bankası, borsa işletmesi ve varlık yönetimi danışmanlığı sunarak Fransa'da evrensel bankacılığın temellerini atmıştı. Endüstri devrimine kolayca adapte olan banka, dünyadaki finansal entegrasyona hızla adapte olmuş, kendi ülkesinin dışında Londra borsalarında aktif rol oynarken; Rusya, Osmanlı, Mısır, İtalya gibi devletlerde yatırımcılarla iş ortaklıklarına gitmiştir. Bankanın faaliyetleri dünya genelinde hızla yayılırken, Peru Elderodo'da bile aktif iş ilişkileri kurmuştur.¹⁰⁰² Bankanın bir şirket bankası olma süreci oldukça hızlı bir gelişim göstermiş, Fransa'da öncü bir konuma gelmiştir. Şirketin merkez ofisinde ve şubelerinde, yöneticiler için yönetim kontrol süreçlerini ve risk değerlendirme tekniklerini geliştirmeleri için özel çalışmalar yapılmıştır. Banka, zamanla finansal zenginliğini kullanarak siyasi ilişkilerini oldukça kuvvetlendirmiş, rejim değişikliğinde dahi politik ve siyasi etkinliğinden bir şey kaybetmemiştir. Société Générale'in kuruluşu, ekonomik büyümeyi hızlandırmak için kamu limited şirketlerini ve banka kredilerini çoğaltmaya istekli bir hareketi ifade etmektedir. Fransa'da bu hareketin esin kaynağı olan Saint-Simoncu gruplar, Batı Avrupa'da ortaya çıkan sermaye fazlasıyla girişim ve girişimcilerin teşvik edilmesini savunmuşlar ve ekonomik liberalliği bu sistemde şiddetli bir şekilde desteklemiştir. Batı Avrupa'da, ilk bankacılık deneyiminin yaşandığı sanayi devriminin ilk yıllarında tüccarlar, tekstil, metalürji, ahşap ve lüks malların uluslararası akışlarının sağlanması için basit aile şirketleri ile bankacılık deneyimini yaşamış, daha sonra bu bankaların sanayi firmaları için yetersiz kaldıkları anlaşılarak 19. yüzyılın ikinci yarısında makineleşme, motorizasyon, demiryolu yatırımları ile büyüyen şirketlerin büyüyen yatırımlarını ihraç etmek için; büyük banka sermayelerine ihtiyaç duymuştur. Öte yandan, İngiltere'de başta olmak üzere bankaların statüleri düzenlenerek modern ve liberal bir statüye kavuşması sağlanmıştır. Bununla beraber, yetersiz sermayeye sahip olan ve yerel düzeyde kalan bankalar hızla diğer bankaların bünyelerine katılmışlardır.¹⁰⁰³

1860'lı yılların başlarında, bu planlı mevduat bankacılığı işlemeye başlamıştır. Fakat bu dönemde teorisyenler ve uygulayıcılar, Fransız ekonomisinin birçok Avrupa

¹⁰⁰² Bertrand Gille, **La Banque et le Crédit en France au XIX siècle**, Genève et Paris, 1966, s. 17-18.

¹⁰⁰³ Hubert Bonin, **Histoire de Banques Crédit du Nord (1848-1998)**, Editions Hervas et Crédit du Nord, Paris, 1998, s. 67.

ülkesi ile imzaladığı serbest ticaret anlaşmalarının getirmiş olduğu zorluklarla karşılaşacağını öngörmekteydi. Dahası, bu dönemde, iş ve finans dünyasında bir kriz mevcuttu ve bu krizin sorumlusu olarak Fransa Merkez Bankası görülüyordu. Banka'nın kredi ve iştirakleri yeterince desteklememesinin; piyasalarda para talebini artırdığını ve piyasaların durgunlaştırdığı belirtiliyordu. Bu aşamada, Michel Chevalier, piyasadaki durgunluğun nedenlerini anlatan bir bildiri yayımladı. 1864 yılında Paris Ticari Dünyası tarafından krala, "para ve müteveli dolaşımını sağlayan genel ilkelerin belirlenmesi ve bu konuda soruşturma açılması" için bir dilekçe verilmesini sağladı. Bu aşamada, Fransız Merkez Bankası'nın tek başına rekabeti sağlayamadığı anlaşılmış, 1863 yılından itibaren kredi politikasını esnetilmiştir. Soci t  G n rale'in kuruluşuna bu aşamada kredi faaliyetlerinin daha rekabetçi ve daha ucuz olacağı düşünülerek izin verilmiştir.¹⁰⁰⁴

Osmanlı Devleti'nde, Fransa'da kurulan bankanın işlerini yürütmek ve borç müzakerelerine aracılık etmek amacıyla Şirket-i Umûmi kurulmuştur. Şirketin kurucuları arasında ünlü Galata bankerlerinden Baltazzi, Hristaki Zographos, Zafiri, Kamondo, Bogos Mısırlıoğlu gibi isimler yer almaktadır. Aynı zamanda Şirket-i Umûmiye hissedarları arasında, Osmanlı Bankası, Oppenheim-Alberti ve ortakları, Sulzbach, Fruhling ve Göschen, Stren kardeşlerin Londra şubesi ile Bischoffmeim-Goldsmith ve ortakları yer alır.¹⁰⁰⁵

1864 yılında kurulan şirketin amacı, Osmanlı Devleti'nin borçlarının tedarik edilmesine yardımcı olmak, gayrimüslim tüccarların Osmanlı Devleti'ndeki mali üstünlüklerini ve borç ilişkilerini sürdürmek, aynı zamanda bir devlet bankası rolü ile kurulmuş olan Osmanlı Bankası'na rakip olabilmesini sağlamaktır. Fakat daha sonra, Osmanlı Bankası'nın gayrimüslim tüccarları piyasada kullanabilmesi daha makul olduğundan kurulan bu şirkete destek olmuşlardır. Galata Bankerleri, Fransız sermayesinin egemenliğinde bulunan Osmanlı Bankası ile İngiliz şirketlerinin varlığı Şirket-i Umûmi'yi önemli bir kurum haline getirmiştir. Perri re kardeşlerin

¹⁰⁰⁴ Hubert Bonin, **Histoire de la Soci t  G n rale (1864-1890) Naissance d'une Banque**, Libraire Droz, Geneve 2006, s. 11-14.

¹⁰⁰⁵ Zafer Toprak, **The Financial Structure of the Stock Exchange in the late Ottomane Empire, East Metts West: Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire**, Edt.by: Philip L. Cottrell, USA, 2008, s. 153.

öncülüğünde kurulan şirket, özellikle Rothshild'ın kurduğu Société Générale ile büyük rekabeti sonucunda borçlanma bankası olarak, Osmanlı finans tarihinde önemli bir figür olarak var olmuştur. Başlıca faaliyet sahası-kısa vadeli devlet borçları olan şirketin dış istikrazlara katılma imkânı yoktu fakat, yerli ve yabancı her türlü değişik kâğıdın alım ve satımlarını yapabiliyorlardı. Şirketin tüketim kredisi, yatırım finansmanı ve ticari kredi açma faaliyetlerinin yanı sıra kendi adına iltizam ihalelerine katılma hakkı vardı, kısacası faaliyet sahası iç borç pazarıyla sınırlıydı.¹⁰⁰⁶

Fransız sermayesinin, Şirket-i Umûmi'ye rakip olarak kurduğu bir diğer şirket İtibar-ı Umûmi Şirketi idi. Fransız Société Generale Bankası'nın desteği ile Galata'nın ünlü bankeri Tubini tarafından kurulan şirket, devletin 150 milyon sterlin tutarında olan 1868 borçlanmasına iç borç tahvili çıkartarak aracılık etmiştir.¹⁰⁰⁷ Crédit Mobilière'in 1868'de uğradığı büyük buhran sonucunda Société General'e Osmanlı'daki nüfuzunu takviye etmek üzere Osmanlı hazinesinin bütün büyük muamelelerine doğrudan iştirak edecek bir kredi kurumunun kurulması için müsait bir fırsat veriyordu. Osmanlı İtibar-ı Umûmi Bankası işte bu suretle vücuda geldi. 1869 istikrazında, itibar değeri 2.000 frank olan ve 1.600 franka satılan 4 farklı tipteki bonoların hepsinin %6 faizle ihraç edilmesini kurulan bu yeni banka sağladı. Burada dikkat çekici nokta, gelir kaynaklarının borçlanma sözleşmesinde belirtildiği üzere, banka tarafından tahsil edilmesidir. Bu, kuruluşundan itibaren tüm borçlanma karşılığı gösterilen gelirleri toplayan Osmanlı Bankası'nın imtiyazını ortadan kaldıran önemli bir gelişmedir.¹⁰⁰⁸

1869 yılındaki devlet borçlanmasında Şirket-i Umûmi ve İtibar-ı Umûmi şirketleri arasında bir rekabet yaşandı. Bu rekabetin yaşanmasında yukarıda belirttiğimiz gibi, Perrière kardeşlerin sahip olduğu (Crédit Mobiliér Bankası) ve Rotschild'ın sahip olduğu (Société General Bankası) çekişmesi yatmaktadır. Perrière Kardeşler, Şirket-i Umumi ve Osmanlı Bankası'nın kontrolünü sağlamıştır. Fakat bu rekabet, sonra Rotschild'ın İtibar-ı Umûmisi'nin Galata Bankerleri ile anlaşarak

¹⁰⁰⁶ Murat Hulkiender, **Bir Galata Bankerinin Portresi: George Zafiri, (1806-1884)**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2003, s. 60.

¹⁰⁰⁷ Ergüder, **a.g.e.**, s. 276.

¹⁰⁰⁸ Velay, **a.g.e.**, s. 178.

borçlanma konusunda tekel durumuna yükselmesiyle son bulmuştur.¹⁰⁰⁹ Özellikle, Şirket-i Umûmi'deki bankerler, daha sonra İtibar-ı Umûmi'yi daha cazip bularak saf değiştirmişlerdir.1866-1870 yılları arasında, İngilizler ve Osmanlı topraklarında borçlanma ya da yatırım ilişkisi içinde olan Fransız sermayesi dışında herhangi bir yabancı sermayenin varlığı söz konusu değildir.¹⁰¹⁰

Osmanlı Şirket-i Umûmisi ve İtibar-ı Umûmi şirketlerinin sağladığı bu Osmanlı borçlarının finansmanı rekabeti sayesinde, doğrudan yabancı yatırımları ve altyapı şirketlerinin kuruluşları hızlanmıştır.¹⁰¹¹Aynı zamanda, 1875 krizinin patlak vermesinde, bu iki şirketin borçlanma konusundaki rekabetinin de etkili olduğu söylenebilir. Şirket, belli aşamadan sonra borç alıp verme konusunda İtibar-ı Umûmi şirketini geride bırakmıştır. 1875 yılından sonra Osmanlı Bankası ile ilişkilerini geliştiren Société Général (Şirket-i Umumi), banka ile birlikte borç verme ilişkilerinden başka ortak teşebbüslere girer. Örneğin; Osmanlı Bankası ve Société Général Tarabya Otelini satın almak için girişimde bulunmuşlardır.¹⁰¹²

¹⁰⁰⁹ Ergüder, **a.g.e.**, s. 277.

¹⁰¹⁰ Velay, **a.g.e.**, s. 194-95.

¹⁰¹¹ Ergüder, **a.g.e.**, s. 357.

¹⁰¹² OBA, <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/113180> (Erişim Tarihi: 27 Kasım 2018).

SONUÇ

Bu çalışmada, Fransız sermayesinin Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerini ve etkinliklerini ele almaya çalıştık. Kuşkusuz, Osmanlı'nın Avrupa ile ilişkilerinde ekonominin ve dolayısıyla sermayenin etkisini artırmaya başlaması 19. yüzyılın ortalarından itibaren gerçekleşmiştir. Osmanlı'nın Avrupa ekonomik sistemine entegrasyonu sürecinde Fransa'nın özel bir yere sahip olduğu bilinmektedir. Çalışmamızda, yerli ve yabancı literatürde emperyalizm, kapitalizm ve sömürgecilik gibi üst kavramlarla ifade edilen ekonomik hegemonya kurma faaliyetlerinin aslında şirketler vasıtasıyla nasıl gerçeklik kazandığını veya bu üst kavramları kullanmanın bir yanılgıya sebep olup olmadığını Osmanlı'da Fransız sermayeli şirketlerin faaliyetleri örneğinde ele almayı ve elbette savunulabilir, bilimsel bir sonuca varmayı hedefledik.

Osmanlı ile klasik dönemlerden itibaren genelde iyi ilişkiler içinde bulunan, hatta sonraki dönemlerde Osmanlı modernleşmesinin ilham kaynağı haline gelen Fransa'nın, 19. yüzyılda değişen siyasi ve ekonomik dengeler nedeniyle ve yaşanan bölgesel rekabet etkisiyle Osmanlı Devleti'ne çok ciddi sermaye yatırımı yaptığını görmekteyiz. Önce sermaye sahibi şahısların münferit yatırımları ile başlayan girişimler daha sonra Fransız Ticaret Odası, Osmanlı Bankası ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresi gibi kuruluşların teşvikiyle örgütlü ve planlı bir hale gelmiştir. Dolaylı yatırıma yönelik sermaye hareketi olarak ele alabileceğimiz Osmanlı devlet ve şirket tahvillerinin büyük bölümü, Fransız borsasında işlem görmüştür. Osmanlı'nın bu yolla borçlanma kozunu elinde bulunduran Fransa Osmanlı'da nüfuz ve yayılma alanlarını genişletmiştir. Öncelikle Osmanlı kıyı şeridinde deniz feneri yapımı ile başlayan Fransa sermayeli ferdi girişimler ilerleyen dönemde liman ve rıhtım inşası, karayolu, demiryolu, su, elektrik, hava ve gaz gibi belediye yatırımları yanı sıra büyük maden işletmeleri ile daha kolektif bir yapıya bürünmüştür.

Kırım Harbi sürecinde ittifak ilişkisi ile yoğunlaşan bu sermaye yatırımları, Almanya'nın devreye girişi ile 1890'dan sonra kolektif bir bilinçle sürekli artış göstermiştir. Birinci Dünya Savaşı öncesinde Fransa hem dolaylı hem de dolaysız yatırımlarda Osmanlı topraklarında lider konuma yükselmiş durumdaydı.

Bu yatırımların kâr transferine baktığımızda borçlar ve hisse senetleri konusunda öncelikle kârlı olarak görülen alım-satım işlemleri, ilerleyen yıllarda özellikle Düyûn-ı Umûmiye'nin kuruluşu ve piyasaların etkisiyle kârlılıklarını yitirmişlerdir. Bu durumun sonucunda, Fransız sermayesinde kâr yapmaktan ziyade bağımlılık yaratma isteğinin ağır bastığı anlaşılmaktadır. Buradaki amaç, devleti mali açıdan tam bir bağımlılığa sokmak ve kurumsal ilişkiler sayesinde yatırılan sermayenin daha verimli olarak gördükleri doğrudan yatırımlara evrilmesini sağlamaktır.

1890 yılından itibaren artış gösteren dolaylı yatırımların kâr transferinin birkaç istisna dışında başarılı oldukları söylenebilir. Fransız sermayeli şirketlerin yıllık bilançolarına baktığımızda demiryolu, liman, karayolu, banka ve sigorta işletmelerinin hissedarlarına önemli ölçüde temettü dağıtmaları, kâr transferi açısından başarılı olduklarını göstermektedir. Bu durumun yanında şirketlerin, Osmanlı Hükümeti ile imzalamış oldukları imtiyaz sözleşmeleri doğrultusunda kilometre garantisi ve gümrük muafiyetleri gibi teşviklerle de önemli ölçüde gelir elde ettikleri anlaşılmaktadır. Ayrıca, Osmanlı maliyesinin sağlamış olduğu bazı vergi kolaylıkları ve sermaye artırımını konusunda zorluk çıkarılmaması, şirketlerin mali pozisyonlarını daha kolay düzenlemelerine ve hissedarlarına karşı yükümlülüklerini kolayca yerine getirmelerine yardımcı olmuştur. Ancak, bütün Fransız sermayeli şirketlerin kâr transferi konusunda başarılı oldukları söylenemez. Mesela, Beyrut Elektrik Şirketi ve Beyrut Su Şirketi yerel halkın kullanım alışkanlıkları nedeniyle zarar etmişlerdir. Bu şirketler, Osmanlı Bankası ve diğer finans kuruluşlarının yardımlarıyla ayakta kalmışlardır. Ayrıca, ilerleyen yıllarda, borçları yüzünden diğer şirketlerin bünyesine katılmışlardır.

Osmanlı piyasasında Fransız sermayesinin ana tedarikçisinin Osmanlı Bankası olduğunu söylememiz gerekir. Osmanlı'ya gelen Fransız sermayesinin ana kaynağı tahvil satışları ve büyük banka konsorsiyumları gibi görünse de Fransız menşeli birçok şirketin büyüüp gelişmesinde bu bankanın rolü büyüktür. Banka, birçok Fransız sermayeli şirketin bizzat iştirakçisi olmuş veya sermayesine borç verip destek sağlamıştır. Bu durumun kanıtı; söz konusu şirketlerin yönetim kurulunda Osmanlı Bankası adına çalışan yöneticilerin bulunmasıdır. Osmanlı maliyesini yönlendiren bir

diğer önemli kurum olan Düyûn-ı Umûmiye İdaresi içerisinde Fransızların sahip oldukları ağırlık, sermaye hareketliliğini etkilemiştir. Düyûn-ı Umûmiye, her ne kadar borç ilişkilerine dayanan bir yapı için oluşturulmuş olsa da birçok şirketin yönetim kurulunda bu kurumdan yöneticilerin bulunması, sermayenin kolektif hareket ettiğini göstermesi açısından önemlidir. Düyûn-ı Umûmiye İdaresi tarafından kurulmuş ve onun himayesinde desteklenmiş Fransız sermayeli Tütün Rejisi ve Tömbeki Şirketleri ise, Osmanlı piyasasında tekel oluşturulması açısından önemli kuruluşlardır. Bu şirketler, tütün tekeli oluşturduktan sonra kâr marjlarını oldukça artırmışlardır. Özellikle kaçakçılığı önlemek için Rejinin almış olduğu tedbirler, toplumda yoğun tepkiye sebep olmuştur.

Fransa destekli doğrudan sermaye yatırımlarını sektörel bazda incelediğimizde, önceliğin ulaşım sektörü yatırımlarına verildiği anlaşılmaktadır. Bunların başında, deniz ticaretini geliştirmek amacıyla yapılan deniz feneri yatırımları gelmektedir. Hem stratejik hem de ekonomik faydası olduğu düşünülen deniz fenerleri, başlangıçta, Akdeniz ve Karadeniz ile sınırlı kalsa da ilerleyen yıllarda İmparatorluğun bütün kıyılarında fener yatırımları gerçekleşmiştir. Fenerlerden sonra Fransızların, liman ve demiryolu yatırımlarına yöneldiklerini görüyoruz. Özellikle stratejik açıdan önemli gördükleri İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut gibi Osmanlı'nın en gelişmiş şehirlerinde liman yapım ve işletme imtiyazlarını Fransız sermayeli şirketler almışlardır. Fransız sermayesi ve elbette devleti, bu gibi stratejik limanların inşaa ve işletimine sahip olarak buralardaki yoğun ticari kapasiteyi ellerinde tutmayı ve bu limanları kendi limanları ile olan ticari bağına sürdürmeyi hedefliyorlardı.

Liman ve rıhtım inşaları ile demiryolu yatırımlarının birlikte ilerlediğini söylememiz mümkündür. Demiryolu yapımının Osmanlı için önemini kavrayan Fransızlar, iç bölgelerin limanlara ve merkezlere bağlanması için devleti teşvik ettiler. Bu yatırımlar arasında İngilizlerden alınan ve İç Anadolu'ya kadar uzanan İzmir-Kasaba demiryolu, Orta Anadolu'yu ve Ege Bölgesi'ni doğrudan İzmir Limanına bağlamıştı. Aynı şekilde Selanik-İstanbul hattı, Anadolu'yu ve Rumeli'yi birbirine bağlıyor, askeri niteliğinin yanında Selanik Limanının merkeze entegrasyonu amacı taşıyordu. Suriye ve Lübnan demiryolu yatırımları ise, Fransızların doğal yayılma alanı olarak gördükleri bu toprakları doğrudan Marsilya Limanına bağlanması amacını

taşıymaktaydı. Mudanya-Bursa gibi stratejik bir hat hem sağlık turizmi hem de Marmara'da alternatif bir iskele kazanma stratejisiyle yapılmıştı. İlerleyen dönemde Karadeniz kıyılarında demiryolu yapımı için planlar yapılmış, fakat bu bölgede Fransızlar, Rus sermayesinin rekabeti ile karşılaşmıştı. Bu aşamada, Rusya'da en büyük yatırımcı pozisyonunda bulunan Fransızlar, doğal olarak müşterisini kaybetmeme endişesiyle bu yatırımları gerçekleştiremediler.

Ulaşım sektöründe bir diğer yatırım olan deniz nakliyat kumpanyaları, Fransız ticaretinin geliştirilmesinde önemli roller üstlenmişlerdi. Mésajerié Maritime, Fraissinet ve Paquet gibi önemli deniz nakliyat kumpanyaları, Fransız Devleti'nden almış oldukları destek sayesinde zamanla güç kazandılar. Bu şirketler, Fransız limanları ile Karadeniz ve Akdeniz arasında ticari bir ađ kurdular. Fakat, ilerleyen dönemde birçok kaçakçılık olayına karışmış, Ermeni meselesinde devlet güvenliğini tehlikeye sokacak tarzda yapmış oldukları zararlı faaliyetler yüzünden Bâbiâli ile karşı karşıya gelmişlerdir.

Fransız sermayesinin ulaşım sektöründeki en düşük bütçeli yatırımları karayolu ve tramvaylar olmuştur. Beyrut-şam ve Mudanya-Bursa karayolu yatırımları, ulaşımı kolaylaştırmak, yolcu ve yük taşımacılığını geliştirmek için tasarlanmış yatırımcısına iyi kârlar kazandırmış işletmeler olmuşlardır. Fakat karayolu işletmeleri, ilerleyen dönemde demiryollarındaki gelişmelerden etkilenerik cazibelerini kaybetmişlerdir. Tramvay hatları ise, yine diğer sektörlerle bağlantılı olarak İstanbul, Beyrut, Selanik gibi ekonomik ilginin yoğun olduğu büyük şehirlerde yapılmıştır. Tramvay hizmetleri zamanla geliştirilmiş, Osmanlı'da elektriğin devreye girmesiyle bu şirketler büyük konsorsiyumlarla yeniden dizayn edilmişlerdi.

Osmanlı topraklarında kârlı sektörlerden olan maden yatırımlarında Fransız sermayesi en önemli yatırım hamlesini, Ereğli Kömür Madenini alarak yapmıştır. Kömürün, buharla çalışan makineler için zorunlu bir yakıt olması ve Ereğli kömürünün kalitesi, Fransız sermayesinin bu bölgede öncelikle Müslüman Türk tüccarlarla rekabetine sebep olmuş; ilerleyen yıllarda kömür üretimi kontrolünün tamamen Fransızlara geçmesine neden olmuştur. Fransızlar, devletle yaptıkları imtiyaz sözleşmesi gereğince; bölgede limana kadar demiryolu ağı döşemişler, şehrin ticari açıdan gelişmesine önyak olmuşlardır. Bir diğer önemli yatırım olan Balya-

Karaaydın Şirketi, krom madeninin işletilmesi ve yurt dışına ihracı için kurulmuştur. Bölgedeki tesislerin modernleştirilmesi ve elde edilen kromun işletilip pazarlanması için Yunanistan'da kurulan L'Arium gibi Fransız menşeli şirketlerin tecrübelerinden yararlanan bu şirket, ilerleyen dönemde önemli ihracatçı durumuna gelmiştir. Aynı şekilde, krom madeni için Adana bölgesinde Bulgardağı, Külek, Bereketli gibi mahallerde maden imtiyazı arayan Fransızlar, buralara gönderdikleri müfettişlere kapsamlı raporlar hazırlamışlardır. Bu durum, özellikle, krom madenine Fransızların duyduğu ilgiyi göstermesi açısından önemlidir. İlerleyen dönemde, tesislerin durumunu ve ulaşım maliyetlerini göz önünde bulundurarak bu yatırımlardan vazgeçmiş olsalar da Osmanlı'nın diğer birçok bölgesi hakkında raporlar hazırlatarak değerli maden haritalarını çıkarmışlardır. Karasu Madeni de Fransız sermayesi tarafından işletilen fakat ilerleyen aşamada cevherin tükenmesinden dolayı iflas eden bir yatırım olmuştur. Aynı şekilde, Kessendre ve Sélénitza gibi Balkanlar'daki maden işletmeleri de bu bölgedeki önemli yatırımlar olmuştur.

Osmanlı'da Fransız sermayesi destekli banka ve sigorta yatırımlarının, diğer Avrupa ülkelerine nazaran başarılı olduklarını ifade etmemiz gerekir. Özellikle Osmanlı Bankası'nın devlet bankası işlevi yanında ticari banka olarak aktif faaliyetleri, kurulan Fransız şirketlerinin iştiraklerinde bizzat yer alması, bankanın Fransız sermayesi açısından ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Yukarıda belirttiğimiz gibi, çoğu şirket malî açıdan banka sermayesinden yoğun bir şekilde yararlanmış, almış oldukları krediler sayesinde şirketlerinin piyasada yerleşmesini sağlamışlardır. Ayrıca Osmanlı Bankası, vermiş olduğu krediler ile şirketlere başta temettü ödemeleri olmak üzere alet-edevat alımı ve başka şirketleri satın alma gibi birçok konuda yardımcı olmuştur. Bu banka dışında Selanik Bankası, Bank d'Escompte ve Credit Lyonnais gibi işletmeler ticari bankacılık faaliyetlerinde yer almışlar, Osmanlı'nın muhtelif bölgelerinde açmış oldukları şubelerle kredi ilişkilerinde önemli roller üstlenmişlerdir.

Bu banka ve finans kuruluşları Osmanlı'da sigorta piyasasının gelişmesine ve yayılmasına öncülük etmişlerdir. Öncelikle reasürans faaliyetleri sonucunda aracı görevi gören bu kurumlar ilerleyen yıllarda asıl sigorta şirketlerinin piyasaya yerleşmesinde ve şubeler açmasında etkili olmuşlardır. 19. yüzyılın sonlarında

faaliyetlerini artıran La Confiance, L'Union, La Société Generale Ottoman d'Assurance, L'Urbaine gibi birçok Fransız sigorta şirketi yangın, deniz nakliyat sigortası, hayat, çiftçi sigortası gibi birçok alanda sigorta poliçesi satmışlardır. Dönemin istatistiklerine bakıldığında Fransızlar, İngilizlerin ardından en çok poliçe satışı gerçekleştiren şubelere sahiptiler. Bu durumun sonucu olarak, sigorta şirketleri ile yerel halk arasında birçok problem ortaya çıkmaktaydı. Devlet, bu şikayetleri kontrol altına almak için birtakım düzenlemeler yapmış olsa da şirketler kapitülasyonların etkisiyle yükümlülüklerden kurtulmaktaydılar. Fakat, yüzyılın sonuna doğru, sigorta piyasası genişledikçe, şirketlerin yükümlülüklerini yerine getirdiklerini ve birçok zararı tanzim ettiklerini belirtmek gerekir. Özellikle, yangın sigortacılığı alanındaki şirketlerin, birçok zararı tek başlarına ya da ortaklaşa ödedikleri dönemin raporlarında ayrıntılı yer almaktadır.

Çalışmamız kapsamında dikkat çekmemiz gereken bir diğer önemli husus; Osmanlı Devleti ile Fransız şirketleri arasında yapılan ve şirketlere hukuki geçerlilik kazandıran imtiyaz mukaveleleridir. Bu mukavelelerin nasıl ve ne şekilde düzenlendiği, eksiklikleri ile uygulamalardaki yetersizlikler sermaye hareketlerinin değerlendirilmesini etkilemiştir. Şirket sözleşmelerinde Osmanlı devlet aklının, yapılacak yatırımın verimliliği ve kârından daha çok belli başlı kriterleri şart koşması dikkati çekmektedir. Özellikle kurulacak şirketin Osmanlı şirketi olması, belli bir oranda ihtiyat akçesine sahip bulunması, Osmanlı vatandaşlarını çalıştırması, çalışanların kılık kıyafetlerinin Osmanlı ülkesine uygunluğu, Osmanlı okullarından mezun olan kişilerin şirketlerde istihdamı gibi muhafazakâr önlemler alındığını görmekteyiz. Bu hassasiyetlere rağmen şirketlerin, bu şartları suiistimal ettikleri ve bilhassa yetişmiş eleman eksikliği bahane edilerek istihdam hedefine uygun davranmadıkları dikkat çekmektedir. Mukavelelerden kaynaklı bir diğer önemli mesele ise; şirketlerin belli bir süre işletimden sonra yatırımları Osmanlı'ya terketmeleri ya da şirketin satın alması prosedürü olmuştur. Bu durum günümüzdeki yap-işlet-devret modeline örnek teşkil etmiş olsa da uygulamada çok başarı sağlandığını söylememiz mümkün değildir. Nitekim, Sultan II. Abdülhamid döneminde birkaç şirket satın alma girişimi yaşanmış olsa da Fransız Devleti'nin araya girmesi veya şirketlerin sözleşmeye aykırı olarak devletten fahiş fiyatlar talep etmesi;

bu girişimleri sonuçsuz bırakmıştır. İstanbul Limanı örneğinde olduğu gibi bu şirketlerin millileştirmesi ancak Cumhuriyet döneminde gerçekleşebilmiştir.

Kaynaklarda Fransızların, Osmanlı Devleti'nde 2.000.000.000 franklık bir sermaye yatırdığı belirtilmektedir. Şüphesiz, hiçbir sermaye girdisi bütünüyle hesaplanamaz. Fakat Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesi esas alındığında, Osmanlı'da yaklaşık 84.660.000 liralık bir şirket yatırımının olduğu anlaşılmaktadır. Bu dönemde, Osmanlı'nın dış borcu 149.660.000 frank olarak kabul edilirse, toplamda 234.140.000 liralık bir sermaye girdisi karşımıza çıkmaktadır. Yine bu aşamada, Fransız sermayesi, şirket yatırımlarının %47'si olan 690.851.000 franklık bir meblağ ile başı çekmektedir. Aynı zamanda bu şirketlerin satmış oldukları tahviller göz önüne alındığında, doğrudan şirket yatırımları içerisinde bu oran %45,6'ya düşerek 643.545.000 frank olarak gerçekleşmektedir.

Sektörel olarak incelediğimizde, şirketlerin yapmış oldukları kâr transferleri konusunda en fazla bankacılık ve sigortacılık sektöründe verimlilik yaşanmıştır. Bankacılık sektörünün borç ilişkilerine aracılık etmesi ve bu aracılıktan kâr sağlaması kârlılığın temel nedenlerindedir. Ayrıca devlet tahvili alım-satımı, kambiyo piyasasının bankalar eliyle yürütülmesi yanında sigorta piyasasında reasürans işlemlerinin bankalar eliyle yürütülmesi diğer önemli etkenlerdir. Bu kâr transferinin tam olarak ne kadar olduğunu rakamsal olarak ifade etmek zordur. Fakat yapılan çalışmalar ışığında bu kâr transferinin, bankacılık ve sigortacılık alanında %10,85, sanayi alanında %8,61, madencilik alanında %6,42, liman ve rıhtım yatırımlarında %3,40, elektrik, tramvay ve suda %2,98, demiryolu yatırımlarında ise %1,95 olduğu hesaplanmıştır.

Fransız sermayesinin dolaylı ve dolaysız yatırımlarda lider olmasının, diğer Avrupa devletleri ile olan rekabeti etkilediğini müşahade ettik. Fransa, diğer emperyal hedef güden devletler gibi yatırımları destekleyerek; bunların piyasada tekelleştirmesine destek vermiş, hatta bu şirketleri doğrudan devlet eliyle yönlendirmiştir. Zayıf bir ekonomiye sahip Osmanlı'nın bu girişimlere verebildiği tepki, diğer devletlerin piyasaya girmelerini ve bir rekabet ortamının oluşmasını sağlamak olabilmıştır. Bu aşamada, Osmanlı'daki yatırımların tamamen sömürgeci bir anlayışla, hiçbir yarar gözetilmeden yapıldığını söylemek ise yanlış olacaktır. Nitekim,

Fransız sermayesi ile hayat bulan demiryolu, tramvay, liman, gaz, su, elektrik gibi yatırımlar başta İstanbul olmak üzere; Osmanlı şehirlerinin dokusunu değiştirmiş, hayat standardının ve ticaretin gelişmesine zemin hazırlamıştır.



KAYNAKÇA

1.ARŞİV KAYNAKLARI*

A. ARCHIVE NATIONALE (FRANSA)

AFL. 1997 002 5242, Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851, s. 3, 14;

AFL. 1997 002 4443.Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersin'a, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic.

AFL. 1997 002 4443, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersin'a, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 2, Secretariat.

AFL. 1997 002 4391, Rapport Général de Servise de Alexandrie, 1885 Chapitre 4, Trafic.AFL. 1997 002 4473, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat.

CUMHURBAŞKANLIĞI DEVLET ARŞİVLERİ BAŞKANLIĞI BAŞKANLIK OSMANLI ARŞİVİ(BOA)

A.DVN.MKL.	Sadaret Mukavelenamer
A. MKT.MH	Mühimme Kalemi Evrakı
A.MKT.NZD	Nezâret ve Devair Evrakı
BEO.	Bâb-1 Âlî Evrak Odası
BEO.AYN. d	Ayniyat Defterleri
DH.MKT.	Dâhiliye Nezâreti Mektubî Kalemi
DH.H.	Dâhiliye Hukuk
HH.THR.	Hazîne-i Hâssa Tahrirat Kalemi

*Arşiv belgelerinin fon ve dosya numaraları metin içinde gösterildiğinden, burada tekrar verilmemiştir.

HR.TO.	Hariciye Nezâreti Tercüme Odası
İ.DH.	İrade Dâhiliye
İ. DUIT.	Dosya Usulü
İ.HUS	İrade-i Hususi
İ.MMS	Meclis-i Mahsus
İ. İMT.	İmtiyazat ve Mukalevat
İ.TNF.	Ticaret ve Nâfia
MV.	Meclis-i Vükelâ Mazbataları
ŞD.	Şura-i Devlet
T. DMİ.	Ticaret
Y. A. RES.	Yıldız Resmî Maruzât
Y.EE.	Yıldız Esas Evrakı
Y. MTV.	Yıldız Mütenevvi Maruzât
Y.PRK.ASK.	Yıldız Perakende Askerî
Y.PRK.AZJ.	Yıldız Perakende Arzuhal Jurnal
Y.PRK.EŞA.	Yıldız Perakende Elçilik, Şebenderlik ve Ateşemiliterlik
Y.PRK.KOM.	Yıldız Perakende Komisyonlar Maruzatı
Y. PRK. SRN.	Yıldız Perakende Serkurenalık Evrakı
Y.PRK.ML.	Yıldız Perakende Maliye Nezâreti Maruzatı
Y.PRK.MYD.	Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi
Y.PRK. TKM.	Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mabeyn Mütercimliği
ZB.	Zaptiye

C. CENTRE DES ARCHIVES MINISTÈRES DES AFFAIRES ETRANGÈRES

CENTRE DE NANTES (CADN)

Serié D Dossier 18 Constantinople.

Serié E Ministère Des Affaires Etrangères, Dossiers Thématique, Dossiers 276, Dossier 373., Dossier 374, Dossier 376., Dossier 408., Dossier 410, Dossier 411., Dossier 426., Dossier 428., Dossier 429., Dossier 430., Dossier 431., Dossier 432, Dossier 546., Dossier 432., Dossier 480., Dossier 481., Dossier 508, Dossier 510, Dossier 546., Dossier 547., Dossier 548.

D-OSMANLI BANKASI ARŞİVİ (OBA)

OBM (Osmanlı Bankası Müzesi)

Salt Research

David M. Cohen Koleksiyonu

Atatürk Kitaplığı Koleksiyonu

2. KİTAP VE MAKALELER

ACARTÜRK, Ertuğrul-
KILIÇ, Ramazan,

“Osmanlı Devleti’nde
Kapitülasyonların İktisadi ve Siyasi
Perspektiften Analizi”, **Hacettepe
Üniversitesi İktisadi ve İdari
Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 29,
Sayı 2, Ankara, 2011, s. 1-21.

AÇBA, Sait,

**Osmanlı Devleti’nin Dış
Borçlanması**, Vadi Yayınları, Ankara,
2004.

FEROZ, Ahmad,

Bir Kimlik Peşinde Türkiye, Çev.:
Sedat Cem Karadeli, İstanbul Bilgi
Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2006.

- AKBULUT M. Rifat- SORGUÇ Cem, “Gazhaneler”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c.3., Türk Tarih Kurumu, İstanbul, 1994, s. 377-378.
- AKALIN, Durmuş, **Süveyş Kanalı Açılışı ve Osmanlı Devleti’ne Etkisi**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2015.
- AKALIN, Durmuş, ÇELİK, Cemil, XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti, **International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**, Volume 7/3, Summer, 2012, s. 21-45.
- AKDAĞ, Mustafa, **Türkiye’nin İktisadi ve İctimai Tarihi II (1453, 1559)**, Barış Kitap Basın Yayın, İstanbul, 1974.
- AKYILDIZ, Ali, **Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.
- _____, **Osmanlı Döneminde Tahvil ve Hisse Senetleri**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2001.
- AL, Hüseyin, **Uluslararası Sermaye ve Osmanlı Maliyesi 1820-1875**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2007.
- ANASTASSIADAU, Meropi, **Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2001.
- ANBAR, Âdem, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914”, **Maliye Finans Yazıları Dergisi**, Sayı: 84, Temmuz 2009, s.17-37.
- ARMAOĞLU, Fahir, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1997.

- ARIKAN, Zeki, “XVI. Yüzyılda Osmanlı-Fransız İlişkileri”, **XIV. Türk Tarih Kongresi** c.2, Ankara, 2002, s. 43-57.
- AUTHEMAN, André, **Bank-ı Osmanî-i Şahane**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002.
- AVCI, Mustafa, “Sigortanın Osmanlı Hukukuna Giriş, **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:8, Sayı:1-2, Ocak 2000. s.267-290.
- AVCIOĞLU, Doğan, **Türkiye'nin Düzeni: Dün, Bugün Yarın**, Bilgi Yayınevi, Ankara 1968.
- AVCI, Yasemin, “19. Yüzyılın Son Çeğreğinde Filistin Limanı Yafa: Bir Çatışma ve Rekabet Odağı”, **Tarih İncelemeler Dergisi** 30/2, 2015, s. 385-411.
- AYDIN, İbrahim, “Madencilik-Şehirleşme İlişisine Farklı Bir Örnek: Balya”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, sa.12, Temmuz, 2006, İstanbul, s. 134-148.
- AYDIN, Mahir, **Şarkî Rumeli Vilayeti**, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara, 1992.
- BALCI, Ramazan – SIRMA, İbrahim, **Ticaret ve Ziraat Nezareti Memalik-i Osmanliye'de Osmanlı Anonim Şirketleri**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2012.
- BAILLOU, Jean, **Les Affaires Etrangeres et le Corps Diplomatiques Français**, c. 1, Editions Du C.N.R.S., Paris, 1984.
- _____, **Les Affaires Etrangeres et le Corps Diplomatiques Français**, c. 2, Editions Du C.N.R.S., Paris, 1984.

- BAUMGARTNER, M. Eugene, **Revue Internationale des Assurances Doctrine-Droit-Jurisprudence-Science**, Ancienne Libraire Thorin et Fils A. Fontemoing, Paris, 1898.
- BERKES, Niyazi, **Türkiye’de Çağdaşlaşma**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1973.
- BEYAZ, Cenk, **Dersaadet’te bir Sosyalist: Parvus Efendi**, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2013.
- BLAISSEL, Donald C., **European Financial Control in the Ottoman Empire: A Study of Establishment, Activities, and Significance of the Administration of the Ottoman Public Dept**, Columbia University Press, New York, 1929.
- _____, **Osmanlı Maliyesinde Avrupa Mali Denetimi “Düyûn-ı Umûmiye”**, çev. Ali İhsan Dalgıç, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1979.
- BİBER, Ahmet Emre, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Dünya Sistemine Eklemlenme Süreci ve Azgelişmişliğin Evrimi”, **Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi**, c.6, sa.1, 2009, s. 27-44.
- BİLGE, Zihni, **İstanbul Rıhtımları Tarihçesi**, Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası, İstanbul, 1949.
- BOIS, Paul, **Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)**, C.II., CCIM, Marsilya, 1988.
- BONIN, Hubert: **Histoire de Banques. Crédit du Nord (1848-1998)**, Editions Hervas et Crédit du Nord, Paris, 1998.
- _____, **Histoire de la Société générale: 1864-1890, la naissance d’une Banque moderne**, Libraire Droz, Paris, 2006.

- _____,
“Un outre-mer bancaire en Orient Méditerranéen: des Banques Françaises Marrassines de la Banque de Salonique (de 1907 à la Seconde Guerre mondiale)”, **Revue Historique**, 2003/3 n:627, s. 567-602.
- _____,
Le Monde des Banquiers Français au XXe siècle, Editions Complexe, Paris, 2000.
- BORATAV, Korkut,
Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1988.
- BÖLÜKBAŞI, Ömerül Faruk,
“İstanbul Sarrafları (1691-1835)”, **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, S. 30, İstanbul, 2014, s. 19-96.
- BURCHELLİ, S.C.,
Building the Suez Canal, American Heritage Publishing Co., Newyork, 1966.
- BULUTOĞLU, Kenan,
100 Soruda Türkiye’de Yabancı Sermaye, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1970.
- CAMERON, Rondo,
France and the Economic Development of Europe, 1800-1914: Conquest of Peace and Seeds of War, 2nd ed., Princeton University Press, New Jersey, 1961.
- CAN, Bülent Bilmez,
Demiryolundan Petrole. Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.
- CHANTAL, Ronzon-Belot,
“Banquiers de la Belle époque, des dirigeants de la Société Générale vers 1900.” **Histoire, économie et société**, c.23, n. 3, 2004, s. 411-432.
- ÇELİK, Zeynep,
The Remaking Of Istanbul Portrait Of An Ottoman City in the Nineteenth Century, University of Washington Press, Washington, 1986.

ÇİÇEK, Kemal,

II. Viyana Kuşatması ve Avrupa'dan Dönüş (1683-1703), Türkler/Osmanlı, Edt: H. Celal Güzel, vd., c.9, Ankara, 2002.

CUINET, Vital,

La Turquie d'Asie, géographie administrative: statistique, descriptive et Raisonnée de Chaque de L'Asie-Mineure, Ed: Ernest Leroux, Paris, 1894.

ÇOLAK, Mustafa,

Halifelik Üzerinde İngiliz-Alman Rekabeti ve II. Abdülhamid, **Sultan II. Abdülhamid Han ve Dönemi,** Tbm Basımevi, Ankara, 2017, s. 18-32.

DIĞIROĞLU, Filiz,

Memalik-i Osmaniye Duhanları Müsterekü'l-Menfaa Reji Şirketi Trabzon Reji İdaresi 1883-1914, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2007.

DİKMEN, Nedim,

“Osmanlı Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları”, **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi,** c. 19, sa. 2, s. 137-159.

DOĞRUDEL, Fatma-DOĞRUDEL, Suut,

Osmanlı'dan Günümüze Tekel, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 2000.

DU VELAY, A.,

Türkiye Mali Tarihi, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı, Ankara, 1978.

EARLE, Edward Mead,

Bağdat Demiryolu Savaşı, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972.

EMECEN, Feridun,

Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.

“Osmanlı Devleti'nin Kuruluşundan Fetret Devrine”, Edt: Kemal Çiçek-Hasan Celal Güzel vd., **Türkler,** c.9, Ankara, 2002, s. 15-32.

ELDEM, Ethem:

The History Of Ottoman Bank, Ottoman Bank Historical Reserch Center, İstanbul 1999.

_____,

135 yıllık Bir Hazine Osmanlı Bankası Arşivinde Tarihten İzler, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 1999.

_____,

“Ottoman Financial Integration with Europe: Foreign Loans, The Ottoman Bank and The Ottoman Public Dept”, **European Rewiev**, 13/3, 2005, s. 431-446.

“Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti”, **Türkiye Tarihi Geç Osmanlı İmparatorluğu 1603-1839**, C.3., Ed. Suraiya Faroghi, Kitapyayınevi, 2016, s. 341-391.

ELDEM, Vedat,

Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında bir Tetkik, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara, 1994.

_____,

Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1970.

ENGİN, Vahdettin,

Rumeli Demiryolları, Eren Yayınları, İstanbul, 1993.

_____,

İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, Yayın No: 2010/76, İstanbul, 2011.

_____,

II. Abdülhamid ve Dış Politika, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2005.

_____,

Tünel, Simurg Kitapçılık ve Yayıncılık, İstanbul, 2000.

ENGİN-Vahdettin, UÇAR-Ahmet,
DOĞAN-Osman,

Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz Demiryolu, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2012.

ENGİN- Vahdettin, GÜLSOY-Ufuk,

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul'da Elektrik, Yeditepe Yayınevi, İETT Yayınları Dizisi, İstanbul, 2016.

ERCAN, Yavuz,

Osmanlı Yönetiminde Gayrimüslimler Kuruluştan Yanzimat'a Kadar Sosyal, Ekonomik ve Hukuki Durumları, Turhan Kitapevi, Ankara, 2001.

ERDEMİR, Halil,

“Real Politics of International Relations in the Example of French Invasion of Egypt: (Fransızların Mısır İşgali Örneğinde Uluslararası İlişkilerde Real Politik)”, **International Journal of History**, c.1/1, 2009. s. 197-211.

ERGÜDER, Başak,

Galata Hanları (1868-1945)- Paranın Serüveni, Sav Sosyal Araştırmalar Vakfı, Kayhan Matbaacılık, İstanbul, 2011.

ERİM, Nihat,

Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri, c.1, (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1953.

FEIS, Herbert,

Europe, The World's Banker, 1870-1914: An Account of European Foreign Investment and the connection of World Finance with Diplomacy Before the War, Augustus M. Kelley, NewYork, 1964.

FERİD, Hasan,

Osmanlı'da Para ve Finansal Kredi, c. I., Haz: Mehmet Hakan Sağlam, T.C Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü Yayın no:2, İstanbul, 2008.

Osmanlı'da Para ve Finansal Kredi, Bankacılık, c. III., Haz: Mehmet Hakan

- Sağlam, T.C Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü, Yayın no:2, İstanbul, 2008.
- FINKEL, Caroline, **Rüya'dan İmparatorluğa Osmanlı İmparatorluğu'nun Öyküsü 1300-1923.**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2007.
- FRAZEE, Charles A., **Katolikler ve Sultanlar Kilise ve Osmanlı imparatorluğu 1453-1923**, Çev: Cemile Erdek, Küre Yayınları, İstanbul, 2009.
- FULTON, L. Bruce, "France and the End of the Ottoman Empire", **The Great Power and the end of the Ottoman Empire**, Ed. Marian Kent, Frank Cass, London, 1996, s. 137-164.
- _____, "France's Extraordinary Ambassador: Ernest Constant and Ottoman Empire, 1898-1909", **French Historical Studies**, 23/4, 2000, s. 683-706.
- GEDİKLİ, Fethi, "Mithat Paşa'nın Suriye Layihası", **DİVAN: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi**, 1999/2, s. 169-189.
- GENÇ, Mehmet, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2000.
- GEYİKDAĞI, V. Necla, **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914**, Hil Yayınları, 2008.
- GOFFMAN, Daniel, **İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)**, Çev. A. Anadol-N. Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 1995.
- GOUNARIS, Basil, "Selanik", **Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914**, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994.

- GÖÇEK, Fatma Müge, **East Encounters West France and Ottoman Empire In The Eighteen Century**, Oxford University Press, Washington, 1987.
- , **Osmanlı Batılılaşması ve Toplumsal Değişme**, Araç Yayınevi, Ankara, 1999.
- GIRAULT, Réne, **Emprunt Russes et Investments Français En Rus 1897-1914**, Sorbonne, 1973.
- GILLE, Bertrand, **La Banque et le Crédit en France au XIX siècle**, Genève et Paris, 1966.
- GISBORNE, Franchis, **Telegraphic Communication with India**, Cambridge Essays John W. Parker and Son, London, 1857.
- GREENFIELD, Jerome, “Gabriel Hanatoux and French Grand Strategy, 1894-1898”, **The Internation History Rewiev**, 38/3, 2016, s.461-481.
- GÜLCAN, Nilgün, **Türkiye-İngiltere İlişkileri ve İş birliği İmkanları**, Bir Başka Açından İngiltere, Der. Sedat Laçiner, ASAM Yayınları, Ankara, 2001.
- HAMILTON, Keith A., “An Attempt to Form an Anglo-French Industrial Entente”, **Middle Eastern Studies**, 11/1, 1975, s. 47-73.
- HANSSEN, Jens, **Fin de Siecle Beirut: The Making of An Ottoman Provincial Capital**, Clarendon Press, London, 2005.
- HAUTCOEUR, Pierre Cyrielle, **Le Marché Financière Français au XIXe siecle: Aspects quantitatifs des acteurs et des instruments a la bourse de Paris**, Publication de la Sorbonne, Paris, 2007.
- HEGRİ- Klara,
ZİMANJİ- Vera, **The Ottoman Empire in Europe**, Franklin Printing House, Budapest, 1989.

- HENSEL, Paul R., **Evolution of Franco-German Rivalry, Great Power Rivalries**, Sout Caroline Press, Colombia, 1998.
- HULKİENDER, Murat, **Bir Galata Bankerinin Portresi: George Zafiri, (1806-1884)**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2003.
- HUT, Davut, “Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi”, **Die Bagdadbahn Ein Umriss deutsch türkischer Beziehungen Gesammelte Beiträge**, der: M. Florian Hertsch, Mutlu Er, Hamburg, 2016, s. 73-98.
- IMPERT, Paul, **La Rénovation de L’empire Ottoman Affaires de Turquie**, Paris Librairie Académique, 1909.
- İMAMOĞLU, Hüseyin Vehbi, “Osmanlı-Alman Ticari İlişkilerinin Niteliksel Analizi: 1890 Ticaret Anlaşmasının Öncesi ve Sonrası”, **The Journal of Academic Science Studies**, nr. 30, Kış, 2014, s. 337-355.
- İNALCIK, Halil, **Osmanlı Devleti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600**, (Çev. Halil Berkay), İkinci Baskı Eren Yayıncılık, c.1, İstanbul,1997.
- _____, “İmtiyâzat”, **DİA**, c. 22, Ankara, 2000, s.245-252.
- İNALCIK- Halil, QUATAERT-Donald, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Çev. Ayşe Berkay, Eren Yay., c.II, İstanbul, 2004.
- İNALCIK-Halil, GÖYÜNÇ-Neşat, W. LOWRY- Heath, **The Journal of Ottoman Studies**, IX, İstanbul, 1989, s. 394.

- ISSAWI, Charles, “The British Trade and the Rise of Beirut, 1830-1860”, **International Journal Of Middle East Studies**, c. VIII, 1977, s. 91-101.
- , **The Economic History of the Middle East 1800-1914**, The University of Chicago Press, Chicago and London, 1966.
- , **The Economic History Of the Middle East and North Africa**, Columbia University Press, Newyork, 1982.
- KÂHYA, Fatih, **Osmanlı Devleti’nde Sigortacılık**, Libra Yayıncılık, İstanbul, 2010.
- KALKAR, Yagub N., **Railway Developpement In Ottoman Empire 1856-1914**, Vantage Press, Newyork, 1972.
- KARA Hamdi, YAVAN Nuri, “Les Investissement Direct Français en Turquie: évolution historique et distribution dans L’espace”, **Les vertur de l’interdisciplinarité Melanges offerts a Marcel Bazin**, par Anne-Marie Grange, Pernelle Grandjean et Alain Reynaud, par Anne-Marie Grange, Pernelle Grandjean et Alain Reynaud, Les Cahiers de L’Lateur Special, 2009, s. 129-155.
- KARAER, Nihat, “A General Look at the Ottoman-French Diplomatic Relations Until The First Permanent Embassy founded in Paris in 1797”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma Dergisi** Sayı:28, Güz 2010, s. 65-85.
- KARTOPU, Saffet, “Düyûn-ı Umûmiye İdaresi ve İdareyle İlgili Görüşler”, **Global Journal of Economics and Business Studies**, Cilt1, sayı 2, 2012, s. 32-40.
- “Sivil Toplumun Ekonomik Temelleri: Batı Anadolu Ticaretinde

- KASABA, Reşat, **Rumlar 1840-1876**”, Dünya İmparatorluk ve Toplum-Osmanlı Yazıları, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005.
- KAZGAN, Gülten, **Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2006.
- KAZGAN, Haydar, **Osmanlı’da Avrupa Finans Kapitali, I. Cilt**, Roma Yayınları, Ankara, 2005.
- _____, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türk Bankacılık Tarihi**, Türkiye Bankalar Birliği, İstanbul, 1997.
- _____, “İktisadi İlişkiler Düyûn-ı Umûmiye”, **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, c.3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 691-716.
- KAZGAN Haydar, ATEŞ Toktamış, **Osmanlı’dan Günümüze Türk Finans Tarihi 1. Cilt**, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, Creative Yayıncılık, İstanbul, 1999.
- KEIGER, John F.V., **France and the World Since 1870**, Arnold, London, 2000.
- KESKİN, Özkan, “Osmanlı Devleti’nde Maden Hukukunun Tekâmülü (1861-1906.)”, **Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi Dergisi**, 29/Bahar, 2011, s. 125-148.
- KESKİNKILIÇ, Erdoğan, “Düyûn-ı Umûmiye İdaresi”, **Devri Hamid, c.I.**, Haz: Metin Hülâgü, Gülbadî A, vd., Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 2011, s. 479-495.
- KEPENEK Yakup, YENİTÜRK Nurhan, **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2001.
- KIRAY, Emine, **Osmanlı’da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2007.

- KUNT, Metin, **Osmanlı Devleti 1300-1600, Türkiye Tarihi**, c.2, Edt: Sina Akşin, İstanbul, 2000.
- KURDAKUL, Necdet, **Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar**, Döler Neşriyat, İstanbul, 1981.
- KÜÇÜKKALAY, A. Mesud, **Osmanlı İzmir'inde ithalat İzmir Efrenc Gümrüğü (1818-1838)**, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2013.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., **Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.
- KOCAOĞLU, Mehmet, "Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı (1831-1841) ve Sonuçları", **Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi**, s. 4, Kış, 1997.
- KOÇU, Reşat Ekrem, **Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi 23 Temmuz 1923**, Türkiye Matbaası, İstanbul, 1934.
- KORALTÜRK, Murat, **Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)**, Denizler Kitapevi, İstanbul, 2002.
- _____, **Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme: İlk Anonim Şirket ve Borsanın Kuruluşu** Cilt:3, Editör: Kemal Çiçek, Cem Oğuz, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999.
- KORKMAZ, Âdem, **Mithat Paşa'nın İdari ve Siyasi Faaliyetleri**, TTK, Ankara 2019.
- KUBAN, Doğan, **İstanbul Bir Kent Tarihi**, 3. Baskı, Çev. Zeynep Rona, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004.
- KURTOĞLU, Muhammed Hanefi, "Kavalalı Mehmet Ali Paşa", **DİA**, c.25, Ankara 2002.

- La France a Constantinople ou Présence française dans la capital Ottomane au debut du 20é siecle**, Les éditions Isis, İstanbul, 2002.
- LEWIS, Bernard, **Modern Türkiye'nin Doğusu**, Çev. Metin Kıratlı, 5. Baskı, TTK, Ankara 1999.
- MANTRAN, Robert, **Histoire de La Turquie**, Press Universitaires de France, Paris, 1975.
- _____, **16-18. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu**, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitapevi, Ankara, 1995.
- MARTAL, Abdullah, **Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme 19. Yüzyıl**, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir 1999.
- MAURER, John H., "The Anglo-German Naval Rivalry and Informant Armns Control 1912-1914.", **The Journal of Conflict Resolution**, c. 36, Sage Publications, 1992, 284-308.
- MARLOWE, John, **The Making Of The Suez Canal**, The Cresset Press, London, 1964.
- MELISSEN-Jan, FERNANDEZ-Ana Mar, **Consular Affairs and Diplomacy**, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Boston, 2011.
- MÉZIN, Anne, «Les Services Consulaires Français au XIX^e Siècle» sous la direction de Jörg Ulbert, **UFR de Lettres, Sciences humaines et sociales**, Université de Bretagne-Sud, Hambourg, Dobu Verlag, 2010, s.47-61.
- MORAWITZ, Charles, **Osmanlı Maliyesi**, Maliye Tetkik Kurulu Yayınları, Ankara, 1978.
- MUTLU, Şamil, **Osmanlı Devleti'nde Misyoner Okulları**, Gökkubbe Yayınları, İstanbul, 2005.

- NALPAS, Joseph L., **Annuaire des Commerçants de Symre et de L'Anatolie**, Commercial G. Timoni&co, İzmir, 1893.
- NEBİOĞLU, Osman, **Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1986.
- NORMAND, Gilles, **Les sociétés de Crédit et banques a succursales en france, Etude historique, critique et monographique**, Bultein of New York Public Library, Newyork public library, c.29, Newyork, 1925.
- OKTAR, Tiğince, **Osmanlı Devleti'nde Reji Şirketi**, Bilim Teknik Yayınevi, İstanbul, 1992.
- ORHONLU, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Derleyen: Salih Özbaran, İzmir, 1984.
- ORTAYLI, İlber, **İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Basım Evi, Ankara, 1981.
- OWEN, Roger, **The Middle East in World Economy**, St. Martin's Press, Newyork, 2005.
- ÖRENÇ, Ali Fuat, **"Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Semtlerinde Kentsel Değişim"**, **Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu Bildirileri 20-22 Ağustos 2016**, C.IV, İstanbul, 2017, s.205-258.
- _____, **Balkanlarda İlk Dram Unuttuğumuz Mora Türkleri ve Eyaletten Bağımsızlığa Yunanistan**, Bâbıâli Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2009.

_____.

“Kırım Harbi Deniz Savaşları”, **Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856)**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi, Bildiriler 22-23 Mayıs 2006, İstanbul, 2007. s. 19-44.

_____.

“1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması”, *Tarih Dergisi*, sa:46, İstanbul, 2009, s. 37-84.

ÖZDEMİR, Biltekin,

“1854-1914 Borçlanmaları Galata Bankerleri ve Osmanlı Bankası Düyûn-ı Umûmiye İdaresi Türkiye Cumhuriyeti'nin Kabul Ettiği Osmanlı Devleti Borçları”, **Ankara Ticaret Odası Yayını**, Ankara 2009.

ÖZER, Sevilay,

“Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması”, **History Studies Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue**, 2010, s. 287-299.

ÖZGER, Yunus,

“Geç Osmanlı Döneminde Kurulan Bir Sosyal Güvenlik Şirketi: İttihâd-ı Milli Sigorta”, **Tarih Okulu Dergisi**, Yıl 11, Sayı XXXVII-2, Aralık, 2018, s. 656-680.

ÖZKİRAZ Ahmet, HAMDEMİR Berkan,

“Anayasalcılık Hareketleri, Kapitalizm ve Osmanlı”, **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Faültesi Dergisi** 11/2 2009, s. 59-78.

ÖZTÜRK, Mustafa,

“Türk-Fransız Ticaretinde 1816 Tarihli Gümrük Tarife Defteri”, VII. **Milli Türkoloji Kongresi**, Cilt:1, Sayı:1, 1986, s.182-187.

ÖZVEREN, Y. Eyüp,

Beyrut, Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994.

ÖZYÜKSEL, Murat,

Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat

- Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.
- PALMER, Alan, **The Decline and Fall of the Ottoman Empire**, Barnes and Noble, 1994.
- PAMUK, Şevket, **Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008.
- _____, **Osmanlı Devleti'nde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- _____, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.
- PANZAC, Daniel, **Osmanlı Donanması 1572-1923.**, Çev. Sertaç Canpolat, Ahmet Maden, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008.
- PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, Turhan Kitapevi, Ankara, 1992.
- PECH, Edgar, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie**, C.I., Chaix, Paris, 1902.
- _____, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie**, C.III., Paris, 1906.
- _____, **Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie**, C.V. Paris, 1911.
- PONTING, Clive, **Kırım Savaşı ve Efsanenin Arkasındaki Hakikat**, Çev.Hakan Abacı, Alfa Basım, İstanbul, 2014.
- PUR, Hüseyin Perviz, **Türkiye'nin Borç Prangası**, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 226-227.

QUATAERT, Donald,

19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri (1812–1914), **Osmanlı İmparatorluğunun Sosyal ve Ekonomik Tarihi 1600-1914, c.II** Çev. Ayşe Berktaş, İstanbul, Eren Yay., 2004, s.1001-1051.

Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), Yurt Yayınları, Ankara, 1987.

RUFFY, G.,

Qui Êtes Vous? Annuaire des contemporains-notices biographiques, Edition Delagrave, Paris, 1924.

RAUMANI, Adip,

Essai Historique et Technique sur La Dette Publique Ottomane, Paris, 1927.

SANDER, Oral,

Anka'nın Yükseliş ve Düşüşü Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme, İmge Kitapevi, Ankara 1987.

Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e, İmge Kitapevi, 7. Basım, Ankara, 2000.

SAYAR, Nihat,

Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları, Dergâh Yayınevi, İstanbul, 1985.

SYRETT, Elena Frangakis,

“Greek Mercantile Activities in The Eastern Meditterreanean, 1780-1820”, **Balkan Studies**, c.28, no:1, 1987, s. 73-86.

ŞAHİN, Hasan,

“Doğu Sorunu Çerçevesinde Osmanlı-Fransız İlişkileri” (Başlangıcından Paris Barışına (1856)), **A.Ü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı 40., Erzurum, 2009, s. 227-315.

ŞİŞMAN, Adnan

XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Devleti'nde Yabancı Devletlerin Kültürel ve Sosyal Müesseseleri, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara, 2006.

SOY, Bayram,

“Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı –Alman Yakınlaşması”, **Yeni Türkiye Dergisi**, S.31 Ocak-Şubat, Ankara, 2000, s. 309-316.

Société Anonyme Ottomane des Mines de Balı-Karaîydın Assemble General Ordinaire du 9/22 Haziran 1904, Report du Conseil D'Administration et Rapport du Commissaire Des Comptes, Constantinople, 1904.

Société Anonyme Ottomane des Mines de Karassou, Rapport du Conseil D'Administration et Rapport du Comissaire des Comtes, Assemble Generale 21 Juin-4 Juillet 1908, İstanbul, 1908.

STOSKOPT, Nicolas,

“La Fondation du Comptoir National d'Escompte de Paris, Banque révelutoinnaire 1848, **Histoire, économie et société**, sayı:21 (3), s.395-411.

TAŞPINAR, İsmail,

“Mârûniler”, **DİA**, c.28, Ankara 2003.

TEZEL, Yahya,

Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.

THOBIÉ, Jacques,

Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman (1895-1914), Université de Paris I Panthéon Sorbonne, Paris, 1977.

_____,

La France Et L'Est Mediterraen Depuis 1850 Economie-Finance-Diplomatique, İstanbul 1993.

_____,

“İktisadi Yapı Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye”, **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi C.III.**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.730-?

_____,

“Osmanlı Bankası”, **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi** 3. Cilt, s.724-739.

_____,

L’administration générale des phares de l’Empire ottoman et la société Collas et Michel, 1860-1960: un siècle de coopération économique et financière entre la France, l’Empire ottoman et les états successeurs, L’Harmattan, 2004.

_____,

“Les Intérêts économique, Financières et Politiques Français Dans L’empire Ottomane de 1895’a 1914”, **Le Mouvement Social**, No:86.Sorbonne, 1974, s.43-53.

_____,

“Placement Et Investmens Français dans L’Empire Ottoman a la veille de la Grande Guerre, **Colloquium of the European Association For Banking History, East Meets West: Banking, Commerce and Investment**, İstanbul 15.th-16.th October 1999.

TOKGÖZ, Erdinç,

“19.yüzyılda Osmanlı Ekonomisi”, **Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 18, Sayı 2, 2000, s.

TOPRAK, Zafer,

“Osmanlı Bankası ve Tarihten İzler”, **Toplumsal Tarih**, Şubat 1998.

- _____ ,
“The Financial Structure of the Stock Exchange in the late Ottoman Empire”, **East Metts West: Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire**, Edt.by: Philip L. Cottrell, USA, 2008, s.143-161.
- _____ ,
“İktisat Tarihi”, **Türkiye Tarihi 1600-1908**, c.III., Der. Sina Akşin, Cem Yayınevi, İstanbul, 1988.
- _____ ,
“Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bankacılık Sektörü (1838-1991),” **Geçmişten Geleceğe Türk Bankacılık Sektörü, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu**, Ankara, 2010, s. 35-44.
- _____ ,
“Osmanlı Devleti’nde Para ve Bankacılık”, **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, c.III., İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 760-770.
- _____ ,
Türkiye Tarihi 3 Osmanlı Devleti 1600-1908, Ed: Sina, Aksin, Cem Yayınevi, İstanbul, 1998.
- _____ ,
Geçmişten Geleceğe Anadolu Sigorta Türkiye’nin Sigortası, Ofset Yapımevi, İstanbul, 2010.
- TÜKİN, Cemal,
Boğazlar Meselesi, Pan Yayıncılık, İstanbul, 1999.
- UÇAROL, Rifat,
Siyasi Tarih (1789-1994), Filiz Kitapevi, İstanbul, 1995.
- Union Harik ve Hayat Sigorta Kumpanyası, 1910/1325.
- UYGUN, Süleyman,
“Paquet Vapur Kumpanyası (Compagnie de Navigation Paquet) ve Osmanlı Ermenileri”, **Atatürk Üniversitesi Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, 56, Erzurum, 2016, s. 1339-1363.

“Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası (Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyrien Fabre) ve Levant Limanlarındaki Faaliyetleri (1868-1914)”, **Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Vol.3, Prof.Dr. Azmi Özcan özel sayısı, s. 412-448.

“Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri”, **Gazi Akademik Bakış**, C. VIII., s.16, 2015, s.121-146.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı,

“III. Selim’in Veliht iken Fransa Kralı XVI. Louis ile Muharebeleri”, **Belleten**, Cilt:2, Sayı 5/6, **Türk Tarih Kurumu**, Ankara, 1938, s.191-246.

ÜNAL, Mehmet Ali,

Osmanlı Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Parafigma Yayıncılık, İstanbul 2012.

ÜNVER-Metin, HULKİENDER-Murat,

II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Fransız İlişkilerinde Krizler ve Çatışmalar 1901 Hadisesi (Lorando ve Tubini Meselesi), İlgı Kültür Sanay Yayıncılık, İstanbul 2018.

VARLIK, Bülent,

19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu’ya Yayılması, Ankara, 1976.

YAMAN- ÖZTÜRK, Melda-ERTÜRK
KESKİN- Nuray,

“Tütün Sektöründe Yabancı Yatırım: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak”, **Çalışma ve Toplum Dergisi**, 2013/2, s. 91-118.

“Rejiden günümüze Samsun’da tütünün sosyo-ekonomik etkileri: Kalkınma arayışında karşılaştırmalı bir analiz”, **Tübitak Sobag Proje 11K107,2012**, 1-450.

YAVUZ, Bige,

Fransız Arşiv Belgeleri Açısından Kurtuluş Savaşı Döneminde Türk-Fransız İlişkileri 1919-1922, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1994.

YAZICI, Mustafa,

Mudanya-Bursa Demiryolu Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)), Nilüfer Belediyesi, Bursa, 2015.

YENİAY, İ. Hakkı,

Yeni Osmanlı Borçları Tarihi, İÜ İktisat Fakültesi, No. 150, Ekin Basımevi, İstanbul.

YEROLYMPOS, Aleksandra,

Selanik, (1850-1918), Der. Gilles Veinstein, (Çev.: Cüneyt Akalın), İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.

YILDIZ, Abdunnur,

“Osmanlı Devleti’nin Borçlanmasında Osmanlı Bankası’nın Rolü ve Önemi”, **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi** Cilt 10 Sayı 36, Bahar 2011, s. 318-330.

YILDIZ, Özlem,

II. Meşrutiyet’ten 1. Dünya Savaşı’na Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914), Tarihçi Kitapevi, İstanbul, 2004.

YILMAZ, Özgür,

“Fransız Arşiv Belgelerine göre 20. Yüzyıl’ın Başında Samsun Limanı”, **Bulleten,** Aralık 2015, Sa: 286, s.1139-1172.

YILMAZ, Celali,

Osmanlı Anonim Şirketleri, Scala Yayıncılık, İstanbul, 2011.

YORULMAZ, Şerife,

“XIX. Yüzyılda Kozmopolit Bir Ticaret Kenti: İzmir”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi,** s.1/3, İzmir, 1993, s. 133-148.

“Osmanlı-Fransız İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Açılan Fransız Kültür Kurumları Ve Bunların Meşrutiyet Kazanması (19.Yüzyıl 20. Yüzyıl Başları)”, **Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi,** 11, 2000, s. 697-768.

YOUNG, George,

Corps de Droit Ottoman, c.V, Oxford at the Clarendon Press, London 1906.

YURDAKUL, İlhami,

Aziz Şehre Leziz Su Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi (1873-1933) Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2010.

ZÜRCHER, Erik Jan,

Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, İletişim Yayınları, İstanbul 1995.

4. ONLİNE KAYNAKLAR

[http://www.fbf.fr/en/french-banking-sector/history-of-banks-in-france/3---the-expansion-of-big-banks-\(1860-1914\).](http://www.fbf.fr/en/french-banking-sector/history-of-banks-in-france/3---the-expansion-of-big-banks-(1860-1914).) (Erişim Tarihi:08.09.2018)

<http://www.fundinguniverse.com/company-histories/credit-lyonnais-history/> (Erişim tarihi 14.05.2018)

[https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/113180.](https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/113180) (Erişim Tarihi 16.06.2017)

<https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/29484> (Erişim Tarihi 02.02.2016.)

[www.portdebeyrouth.com/french/history.asp?x=2-12k.](http://www.portdebeyrouth.com/french/history.asp?x=2-12k/) / (Erişim Tarihi 13.05.2018)

[http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Port_de_Salonique.pdf.](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Port_de_Salonique.pdf) (Erişim Tarihi 12.04.2017)

http://www.entreprisescoloniales.fr/procheorient/Tramways_eclairage_Beyrouth.pdf (Erişim Tarihi: 17.05.2017)

5.YAYIMLANMAMIŞ TEZLER

AKAR, Mustafa,

Arşiv Vesikaları Işığında Cebel-i Lübnan ve Şam Hadiseleri (1860-1861), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1996.

AKYILDIZ, Ali,

İzmir-Aydın Demiryolu, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1987.

- BAYRAM, Selahattin, **Osmanlı Dönemi'nde Selanik Limanı: 1889-1912**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009.
- BALCI, Ercüment, **19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Maden İşletmeleri (Bulgardağı Maden İşletmesi Örneği) 1825-1908**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul, 2001.
- ÇELİK, Kürşat, **Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut (1839-1918)**, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Elâzığ, 2010.
- DEVİRAN, Fethullah, **Dersaadet Rıhtım Şirketi: Kuruluşu ve Faaliyetleri (1890-1935)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.
- DİLAVER, Şerafettin, **Dersaadet Tramway Şirketi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.
- JACQUES, Monicault de, **Le Port de Beyrouth et L'économie des pays du Levant sous la Mandat Français**, Thèse pour Le Doctorat, Faculte de Droit, Université de Paris, 1936.
- KARACAGİL, Ö. Kürşad, **Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Atatürk İlke ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2011.
- KURUTLU, Vahit Taha, **19.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'da Aydınlatma Aracı Olarak Havagazı**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013.
- KÜÇÜK, Serhat, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Teknolojik Değişim ve Dönüşüm: Elektrik Örneği**, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara, 2010.
- ILLICH, Niles Stefan, **German Imperialism in the Ottoman Empire: A Comparative Study**, Doctor of Philosophy, Texas A&M University, 2007.

- NURDOĞAN, Arzu, **Dersaadet-Selanik İltisak Demiryolu**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi bilim Dalı, İstanbul, 1999.
- S. MCMURRAY, Jonathan, **Distant Ties: The Ottoman Empire and The Construction of the Baghdat Railway, 1903-1918**. Claremont Universty, Faculty of History, Doctor of Philosopy, Claremont, California, 1999.
- UYGUN, Süleyman, **Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)**, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Sakarya, 2013.
- YAVUZ, Züleyha, **Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.
- YILMAZ, Fehmi, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Tütün: Sosyal, Siyasi ve Ekonomik Tahlili (1600-1883)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul, 2005.

6.SALNÂMELER

- Salname-i Vilayet-i Beyrut**, Beyrut Vilâyet Matbaası, 1310/1893.
- Salname-i Vilayet-i Beyrut**, Beyrut Vilâyet Matbaası, 1 Def'a, 1311-1312/1894.
- Salname-i Vilayet-i Beyrut**, Beyrut Vilâyet Matbaası, 1318/1900.
- Salname-i Vilayet-i Beyrut**, Beyrut Vilâyet Matbaası, 6 Def'a, 1324/1906.
- Salname-i Vilayet-i Beyrut**, Beyrut Vilâyet Matbaası, 5 Def'a, 1322/1905.
- Selanik Vilayeti Salnamesi**, Selanik Vilâyet Matbaası,13 Def'a,1312/1894.
- Selanik Vilayeti Salnamesi**, Selanik Vilâyet Matbaası, 17 Def'a1320/1902.
- Selanik Vilayeti Salnamesi**, Selanik Vilâyet Matbaası, 20 Def'a, 1325/1907.

7. SÜRELİ YAYINLAR*

Bultein Consulaire Français

Bibliothèque Universelle et Revue Suisse

Dersaadet Ticaret Odası nr.550

Gil Blas

Journal Général de Algérie et de la Tunisie

L'Argus, Journal International des Assurances Finance

La Revue du Monde Musulman

Les Assemblées Générale

Le Cote de la Bourse et de la Banque

Le Temps

L'écho des mines et de la métallurgie, Revue Industrielle, Commerciale, Technique, Financière des Mines.

La Gazette Financière, Organe Financière

Le Capitaliste

Le Gaulois

Le Journal des Finances

Le Journal des chemins de fer, des mines et travaux publics

Le Journal des

Le Journal des Mines

Le Journal des Transports

L'Orient

Le Sémaphore Algérien

Paris-Capital

Revue Commercial du Levant

Sabah

Servet-i Fünun

Mukavelât Mecmuası

* Süreli yayımların tarih ve sayıları metin içinde verilmiştir.

EKLER

Emisyon Tarihi	İşlemin Adı	Nominal Değeri (Frank-Borç Alınan Kurum)
1889	1886 gümrükler istikrazı %5 faizli	6.500.000 Osm. B.
1890	Osmaniye konsolidasyon istikrazı (%4)	4.999.500 Osm. B.
1890	“Mümtaz” %5 faizli tahvillerin %4’e çevrilmesi	8.609.964 Osm. B.
1891	1877 “defence loan” tahvillerinin %4’e çevrilmesi	6.948.612 Osm. B.
1893	Tömbeki ayrıcalıklı istikrazı	1.000.000 G. De Zagreb
1894	1854 ve 1871 istikrazlarının %3,5’a çevrilmesi	9.033.574 Osm. B. Rothschild
1896	1896 istikrazı (%5)	3.272.720 Osm. B.
1902	1886 gümrükler istikrazı %5’ten %4’e çevrilmesi	8.600.020 Osm. B.
1903	Muarrem borçlarının düşürülmesi ve birleştirilmesi	32.738.772 Osm. B.
1905	1901-1905 istikrazı %4	5.306.664 Osm. B.
1906	1890 Mümtaz” tahvillerin 1906’da %4’e çevrilmesi	9.537.000 Osm. B.
1907-8	1904 %4 istikrazı	2.750.000 Osm. B.
1908	1908 %4 Osmanlı istikrazı	4.711.124 Osm. B.
1909	1909 %9 Osmanlı istikrazı	7.000.004 Osm. B.
1911	Soma-Bandırma Demiryolu istikrazı	1.712.304 Osm. B.
1912	Dört hazine bonosu emisyonu	7.072.208 Osm. B.
1914	1914 %5 istikrazı (1. dilim)	22.000.000 Osm. B.
1911	Hudeyde-San’a Demiryolu istikrazı %4	1.000.010 Fransız Tic. ve Sanayi Bank.
1912	Hazine bonosu %7	440.000 Fransız Tic. ve Sanayi Bank.
1913	İstanbul Belediyesi %5	1.100.000 Périer
1913	“Périer Bonoları” denen %5 faizli hazine bonoları	4.400.000 Périer

EK-1: Başkan Fransız olan kuruluşlarca yürütülen Osmanlı emisyonları. **Kaynak:** Jacques Thobié, “İktisadi Yapı Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, c.III., İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.730.

100

30 avril 1909.

NOTE

sur la Régie cointéressée des tabacs ottomans.

Le décret de Moharrem du 8 décembre 1881 avait confié à la Dette publique ottomane le monopole de la culture et de la vente du tabac dans tout l'Empire turc. Cette administration a cédé à son tour ses droits à une société anonyme ottomane constituée en 1884 par la Banque Impériale Ottomane, le Crédit Anstalt et la Maison Bleichröder.

La durée de la concession est de 30 ans et expire en 1914.

La société s'engage à payer à l'administration de la Dette publique une redevance annuelle fixe de 750.000 l.t. exigible même s'il n'y a pas de recettes.

Sur les bénéfices qui resteront après paiement de la redevance et de tous les frais d'administration, la société doit prélever une somme égale aux 8 % du capital versé si celui-ci ne dépasse pas 50 millions de francs et à 7 %, si le capital est supérieur à ce montant.

Sur l'excédent, on attribuera 5 % aux

EK-2: Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin izni ile kurulan Tütün Rejisi Şirketi'nin kuruluşu ve imtiyazını anlatan belge: AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 373.

Reji Şirketi'nin 1908 yılına kadar olan gelir-gider tablosu ve kârı			
Yıl	Gelir	Harcama	Kâr
1901-1902	2.243.858	1.944.566	299.298
1902-1903	2.387.904	2.027.971	359.933
1903-1904	2.515.380	2.097.096	418.284
1904-1905	2.450.571	1.127.386	323.185
1905-1906	2.609.299	2.143.837	465.462
1906-1907	2.596.454	2.127.405	469.049

EK-3: Reji Şirketi'nin 1908 yılına kadar olan gelir-gider tablosu ve kârları: AMAEF, CADN, Document Diplomatiques, Affaire de Finance, **166 PO/E, Dossier 376**. s. 3.

Excellence

Vous avons l'honneur de Vous informer
que la demande d'un Irade et d'un Firman de
Sa Majesté Impériale pour la création d'une
Société de Navigation à vapeur Ottomane, est
faite par nous deux collectivement et que ces
decrets Impériaux devront stipuler les noms
"Michel Pacha et Mons: Henry James
Hanson".

Veuillez agréer, Excellence, l'assurance de
notre considération la plus distinguée.

Michel

H. Hanson

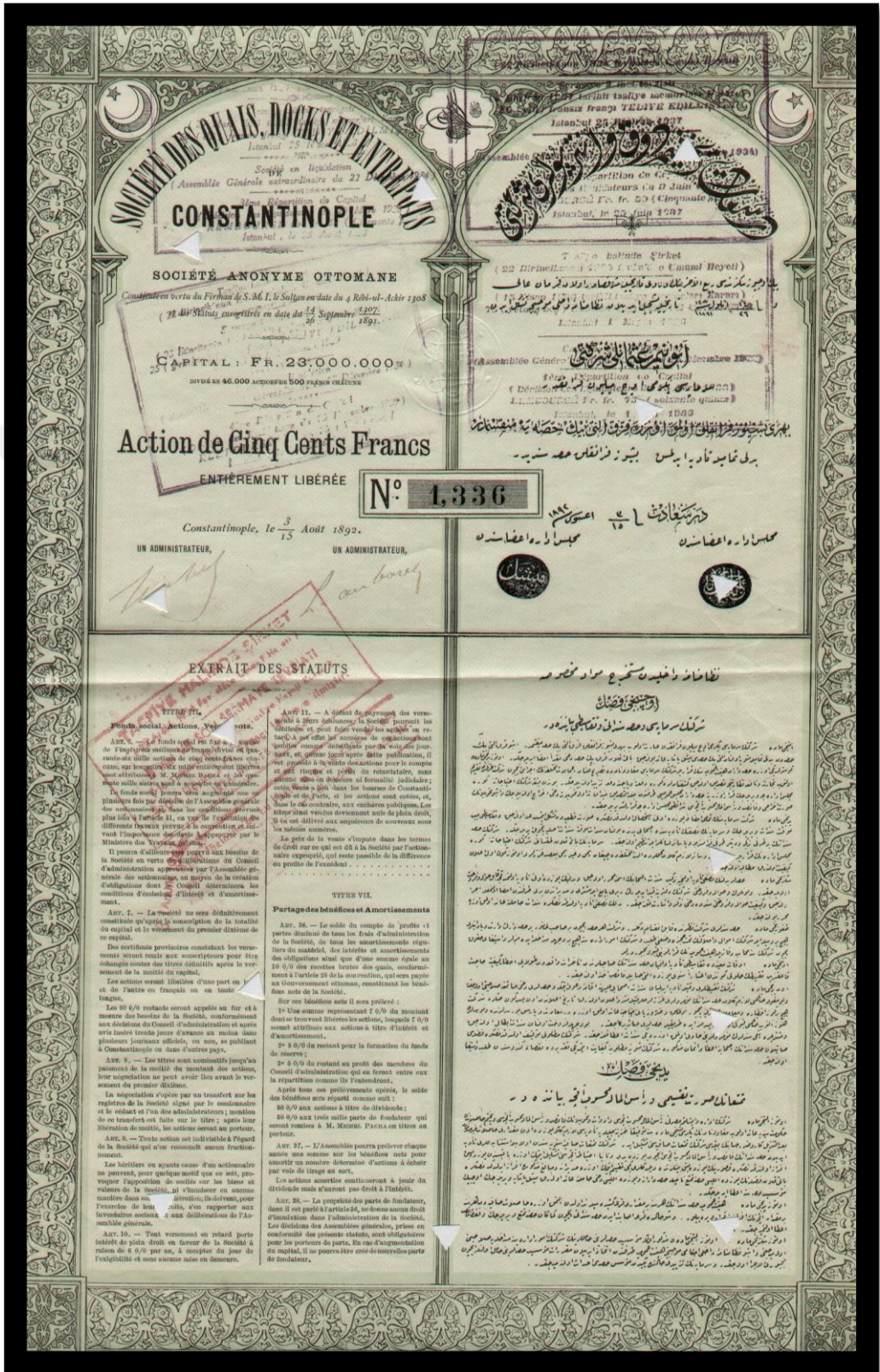
Constantinople le 17 décembre 1879.

À Son Excellence
Sadri Pacha
Ministre du Commerce
et et et
Constantinople

A. DVN. MKL. 81/18 2
(2 versetler.
3 sayfa bos)

A. DVN. MKL. 00081.00018.002

EK-4: Fenerler İdaresi Şirketi'nin kurulması için Sultan'ın verdiği irade hakkında Michel Paşa'nın yazmış olduğu 17 Aralık 1879 tarihli Fransızca Belge: BOA, A. DVN. MLK, nr. 81/18, Lef. 2.



EK-5: Dersaadet Liman ve Rıhtım Şirketi'ne ait hisse senedi örneği: Osmanlı Bankası Arşivi/ Salt Research <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/149463>

بیرونه برلیان ناسیجی قیومه مقصدله محکومده و شمه دولت علیه دره بیوسف مطران افندی التمسینه مندره امتیاز اعطای حصدده بحسن ناصحه
 قرائت نامه معطله و معادله و طباطبائی و کورک اوزیریه امور اوقاف و توفیق سیوچ جریانه ایینه تفتیشی مقصدده عظیم اولاده معطله بحسن محسوس
 و کوهجه باطلاله تصدیق و توفیق ایوبیک اولاده تفریح علیه عمره و تقدیم قلم لایحه لار مقام صدرازاده معروضه بزرگه طاقیده توفیقیه مراد
 و بویارده ایضای توفیقات اوقسی امر اولاده بویوش اول سیدله طبعه فریاده لایحه ایضای حجاب سببته لایحه معطله منقض و عهد اولاده منور
 یکهاده یکهاده وقت لایحه و توفیق اولدی و کرا اولاده لیمان استی و کوهجه منافع کثیری موهب اولده صحنه چند سوریه قطع شده دنی
 سایه معروضه کتبی سنا بزرگ بر قائلها مصوبیت درو توفیق و آقا میریه و نام معروضه سهر یا بزرگه معروضه فائضی اولاده ارکله جهت
 محسانی موهب اولده حصدده و کرا اولاده معادله و طباطبائی و کورک اوزیریه و کوهجه لایحه ایضای حصدده معروضه من مستجاب اولده نفس اولاده موهب موقوفه
 اولده ایضای بر موهب عمره راستی بکنه معروضه بیوسف مطران افندی قولدینه اول صورت اول امتیاز اعطای لایحه عیدیه معروضه دنی منسب قلمسه
 ایضای ایضای لایحه معروضه موهب سابعدها با بزرگه بولمسه و اولاده معروضه طاقیده لغایه خاکهای سببته اولاده موهب موقوفه
 اعاده و تقسیم مقصدده اولاده و جمیع اولاد اولاده موهب حصدده دنی اولاده اولاده با فصدده بزرگه حصدده و ۸۱ ماره قلم



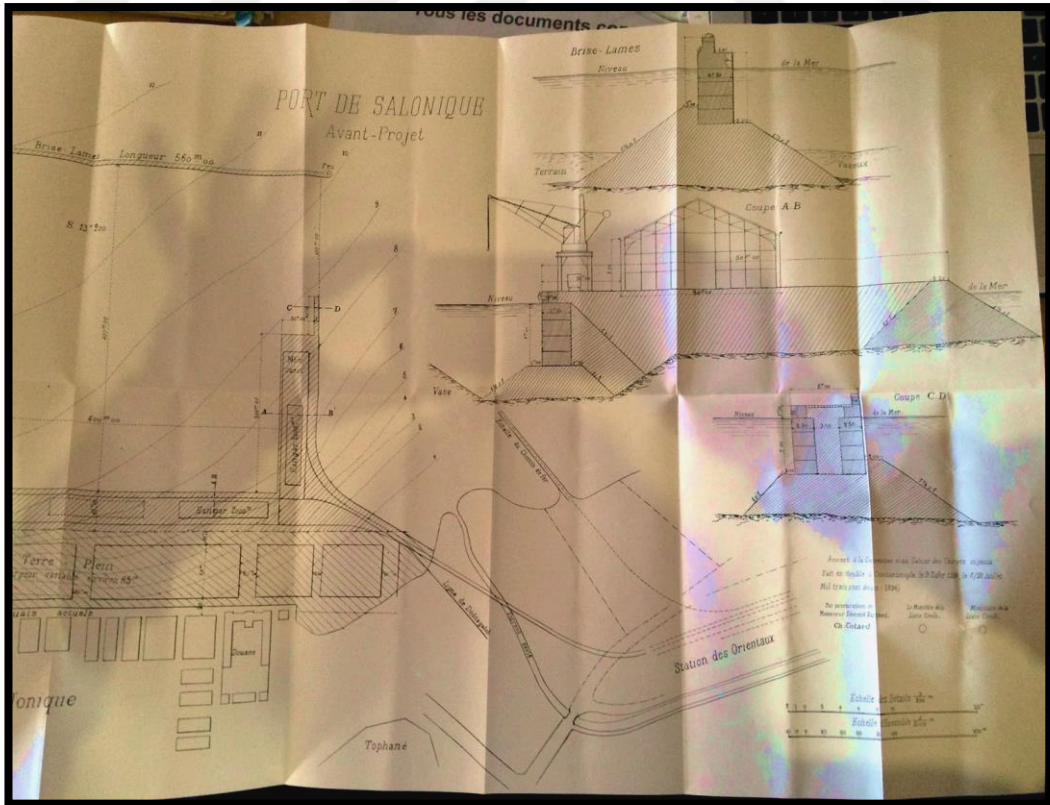
Y.PRK.KOM 4/109

Y.PRK.KOM.00004.00109.001

EK-6: Beyrut Liman imtiyazının Yusuf Mutran Efendi'ye 60 senelik imtiyazla verildiğini anlatan evrak: BOA, Y.PRK.KOM., nr. 41/09, Lef 1.



EK-7: Beyrut Limanının tamamlandıktan sonra görünümü: Osmanlı Bankası Arşivi, Salt Research <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/3274>.



EK-8: Selanik Limanı yapım aşamasından önce hazırlanan plan: AMAEF, CADN, 166 PO/Serié E, Dossier 426.

CONVENTION .

Entre Son Excellence HOULOSSI BEY, Ministre du Commerce et des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial Ottoman,

d'une part,

et Monsieur SALLANDROUZE de LATORNAIX, agissant en conformité des pouvoirs qui lui ont été conférés par le Conseil d'Administration de la Compagnie du Chemin de fer Ottoman Jonctien Salonique-Constantinople, appelée ci-dessous la "Compagnie Ottomane",

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

La Compagnie Ottomane s'engage envers le Gouvernement Ottoman, qui accepte, à faire, suivant le tracé qui sera arrêté d'accord avec le Gouvernement Ottoman, les études d'un chemin de fer à voie normale de 1 m.435 d'écartement partant de la frontière Turco-Serbe (Col de Merdaré), passant par Prizrend et la vallée du Drin Noir pour aboutir, par la vallée du Mat, à Saint Jean de Médua, avec embranchement sur Scutari, ainsi que du Port et des installations maritimes à Saint Jean de Médua permettant l'accès direct du chemin de fer à la mer.

Les caractéristiques de ces lignes, outre les principales ci-après définies, seront celles des lignes actuellement existantes dans l'Empire ; particulièrement les cour-

bes ne descendront pas en-dessous de 300 m. de rayon et les déclivités n'excéderont pas 20 m/a, sauf en cas de nécessité absolue, reconnue par le Ministère, où elles pourront atteindre 25 m/a.

Article 2

La Compagnie Ottomane s'engage à présenter au Ministère des Travaux Publics, dans le délai de 16 mois, à partir de la signature des présentes, en triple expédition, dont une sur toile, l'avant-projet du tracé desdites lignes.

Le dossier y relatif devra comprendre :

1^{re} une carte générale à l'échelle de 1/100.000, figurant le tracé proposé ;

2^{re} un plan général à l'échelle de 1/5.000, représentant, sur une largeur de 300 à 500 m. en plaine et de 200 à 250 m. dans les gorges et terrains escarpés, le relief du terrain au moyen de courbes de niveau ;

3^{re} un profil en long à l'échelle de 1/5.000 pour les longueurs et de 1/500 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées par rapport au niveau moyen de la mer pris pour point de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes disposées à cet effet, savoir :

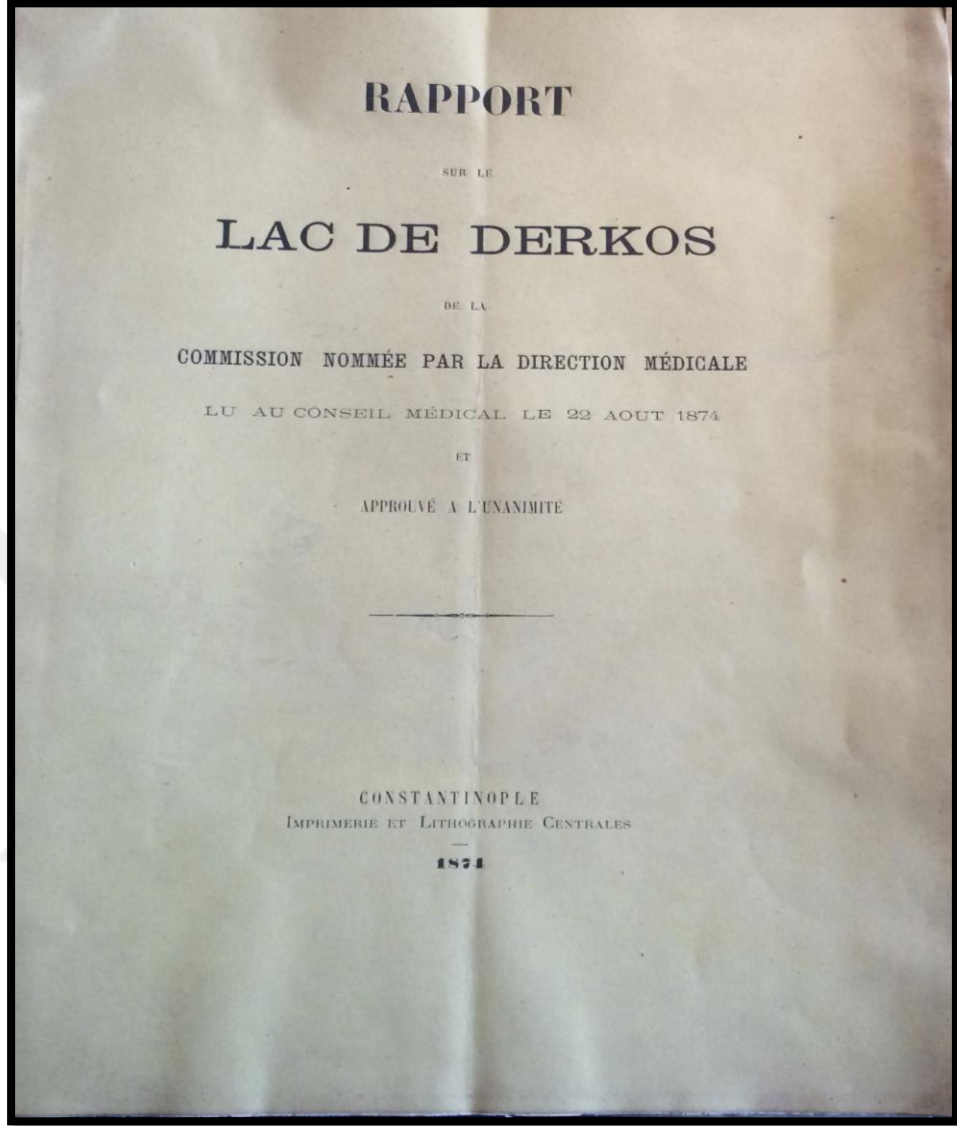
a) les distances kilométriques et hectométriques du chemin de fer comptées à partir de son origine ;

b) les parties droites et les courbes avec leurs rayons ;

c) les déclivités et leur longueur ;

4^{re} les profils en travers-type de la voie ;

EK-9: Ticaret ve Nâfia Nazırı Hulisi Bey ile Selanik-İstanbul bağlantı şirketi arasında yapılan anlaşma metni, Selanik-İstanbul Demiryolu mukavele metni: AMAEF, CADN, 166/PO, Serié E, Dossier.409, s.1- 2.



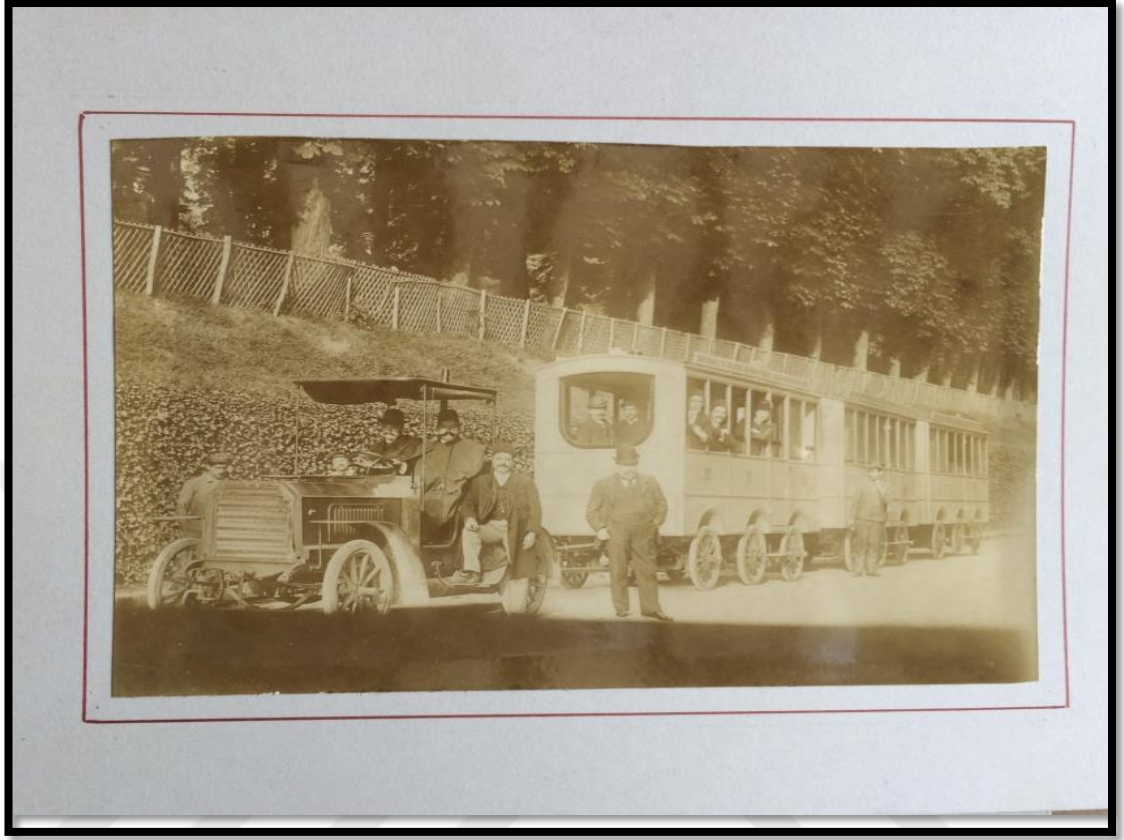
EK-10: 1874 Tarihli Terkos gölü sağlık raporu: AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié E, Dossier 546.

Le Consul de France à DAMAS
à M. Relcassé, Ministre des Affaires Etrangères .
Pacha a dû promettre le concours de son influence
personnelle Damas, le 4 Janvier 1905
de la Municipalité un contrat de trois mille francs
Turque pour l'éclairage de la ville et ses locali-
tés spéciales au moment des expériences exécutées
J'ai l'honneur de porter à la connaissance
de V.Exc. qu'un ingénieur danois, M. Jansen, vient
de passer quelques jours à Damas pour compléter les
études en vue de la construction d'une ligne de
tramways commencées l'an dernier par M. Rosenthal.
Voici d'ailleurs les renseignements que
j'ai pu recueillir durant le séjour de cet ingénieur
en ce qui concerne l'état actuel de l'entreprise
dont il s'agit .
La concession que la Compagnie Générale
de Traction n'avait pas exploitée dans les délais du
contrat étant devenue caduque, Izzet Pacha, haut
fonctionnaire du Palais impérial s'en était fait
attribuer le bénéfice avec adjonction de l'éclairage
par l'électricité de la ville de Damas. En réalité
les titres sont libellés au nom de son homme de
confiance ici, l'Emir Mohammed Aïslan, notable
druse du Liban.
Après avoir vainement tenté de rétrocéder
la concession à diverses sociétés financières en
France, en Angleterre et en Allemagne, le bénéfi-
ciaire se serait mis d'accord pour une somme de

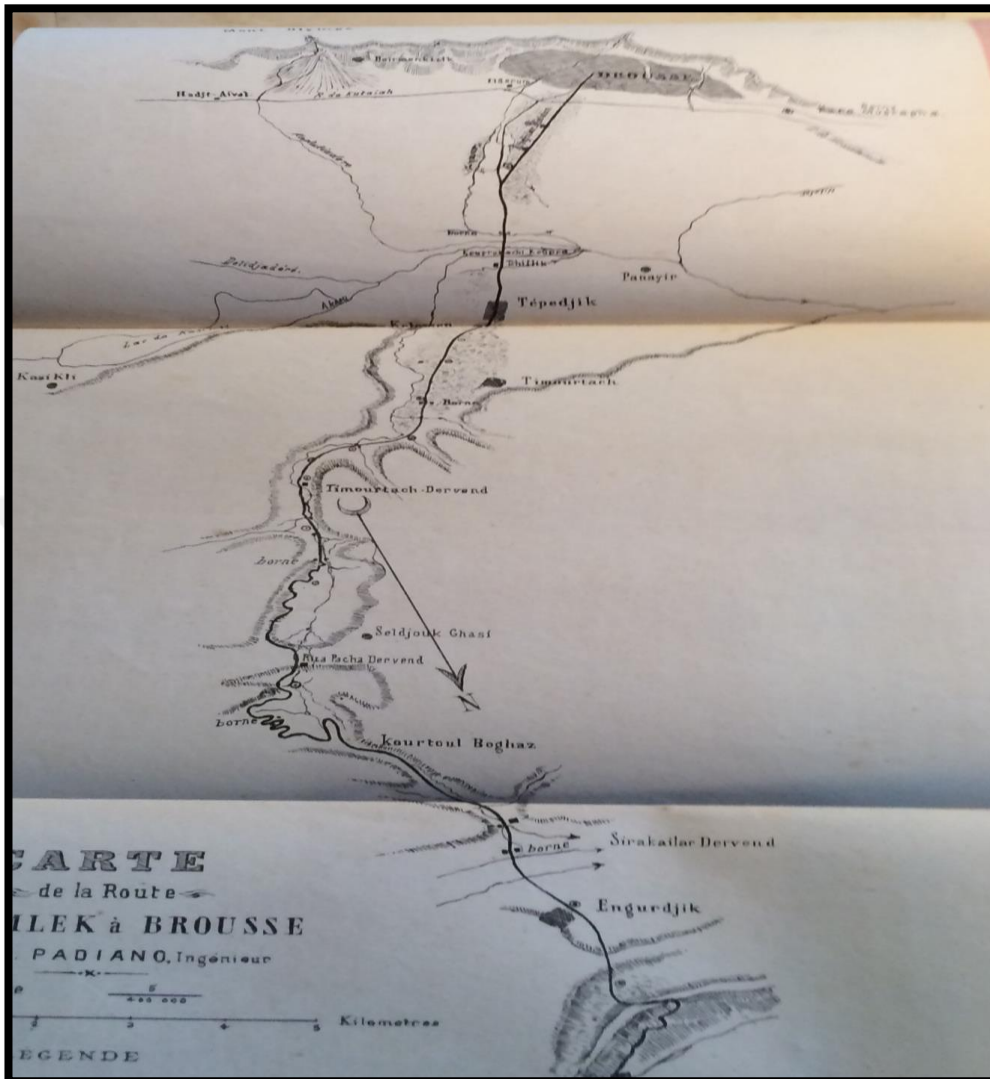
EK-11: Şam Tramvay Hattının etüt çalışmasının Monsieur Jansen tarafından tamamlandığını ve hattın faaliyete geçirileceğini belirten; Şam Konsolosluğu'ndan Fransa Dışişleri Bakanlığı'na 4 Haziran 1905 tarihinde gönderilen mektup: AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié E, Dossier 276.



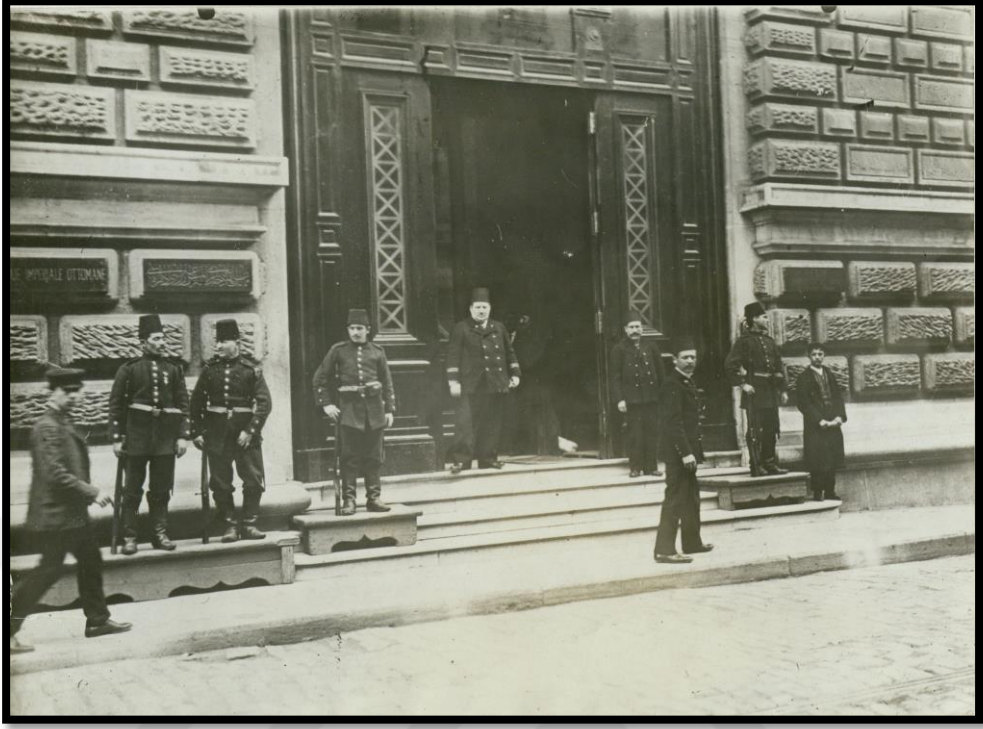
EK-12: Beyazıt Tramvay hattı: Osmanlı Bankası Arşivi, Salt Research
<https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/108043>



EK-13: Beyrut-Şam Araba Yolu: AMAEF, CADN, 166 PO/ Série E, Dossier 546.



EK-14: Gemlik-Bursa Karayolu planı: AMAEF, CADN, 166 PO/ Serié E, Dossier 546.



EK-15: Osmanlı Bankası Genel Müdürlük Binası Karaköy İstanbul. 1912: **Osmanlı Bankası Arşivi**, Salt Research <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/9919>.

Les Noms en ces caractères, indiqu. les C^{ies} qui ont des annonces dans les pages en couleur.

NOMS	Nationa- lité*	SIÈGE SOCIAL	AGENTS GÉNÉRAUX	ADRESSES	Voir annonce Page
Société Générale d'Assurances Ot- tomane.	Ott	Cons/ple	Direct. Maltass. (T. J.)	Karakeuy Yéni Han, G.	2339
Aachen & Munchen.....	All	Aix-la-Ch ^{le}	La Fontaine (Wilfred)	Karakeuy Yéni Han, G.	---
Alliance Assur. C^{ie}	Ang	Londres	Azarian Père et Fils	Perchembé Bazar, 22, G.	2340
Assur. Générales.	Aut	Trieste	Misrachi (Albert)	Latif Han, 4, 5, G.	2347
Atlas.....	Ang	Londres	Gatheral (G.)	Kodjamanoglou Han, S.	---
Balkan.	Bul	Sophia	Oundjian (A.)	Tahtabouroun, Han, G.	2342
Baloise.....	Sui	Bale	Kochler (F.)	Ladjivert Han, 5, G.	---
Commercial Union.....	Ang	Londres	Petrococchino (N. T.)	Inayet Han, 1, G.	---
Confiance (La).....	Fr	Paris	Joffroy et Frédérici	Souvadjiooglou Han, G.	---
Dacia Romania.	Rou	Bucharest	Zicaliotti (Etienne)	Hail Pacha Han, 4, G.	2344
Estrella (La).....	Esp	Carthag.	Feradian (K.)	Hazzopulo Han, S.	---
Foncière (La).....	Fr	Paris	Mille (Sylvain)	Bereket Han, 11, 12, G.	---
Guardian.	Ang	Londres	Edwards & Son	Allalemджи Han, 3 à 6, S.	2398
HAMBURG-Bremen.	All	Hambour ^s	Fröhlich (C.)	Vitalis Han, G.	---
HELVETIA.	Sui	S ^t Gall	Syz (R.) et C ^{ie}	Tunnel Han A, 2 ^{me} ét. G.	2348
Imperial.....	Ang	Londres	Clifton (Charles P.)	Inayet Han, 6, G.	---
Lancashire.....	Ang	Manches.	Bond Sellar et C ^{ie}	Tunnel Han B, 4, 5, G.	---
Law (The) Union and Crown.	Ang	Londres	Ridley Rowell & C ^o	Keutchéoglou Han, 9, G.	23 page de gard
Liverpool & London & Globe Insur. C^o	Ang	Liverpool	Joly & Seager	Meïmanetti Han, 6, G.	2349
London Assurance Corporation.	Ang	Londres	Thomson (J. R.) & Sons	Gumuchlu Han, 1, 2, G.	2348
London and Lancashire.....	Ang	Liverpool	Gingell (F. W.)	Tahtabouroun, Han, G.	---
National of Ireland.	Ang	Dublin	Yannovich (Ed.)	Souvadjiooglou Han, G.	2345
Nationale d'Athènes.	Hel	Athènes	Zicaliotti (Et.)	Hail Pacha Han, 4, G.	2344
Nationale de Stettin.....	All	Stettin	Berghaus (Walter)	Stamboul Han, 12 à 22, S.	---
Netherlands.....	Hol	La Haye	Schindler (F.)	Yéni Han, 21 à 23, S.	---
NORDDEUTSCHE North British and Mercantile.	Ang	Londres	Seropian (C. H.)	Mehmed Ali Pacha Han, 22, G.	2341
Northern.	Ang	Norwich	Glavany (R.)	Agopian Han, G.	---
Norwich-Union.....	Ang	Norwich	Mizrahi (I.)	Sadikié Han, 19, 20, S.	---
Paternelle (La).....	Fr	Paris	Edwards & Son	Allalemджи Han, 3 à 6, S.	2398
Patriotic.	Ang	Dublin	Swan (H.) et C ^{ie}	Vitalis Han, G.	---
PHENIX	Ang	Londres	Feradian (K.)	Hazzopulo Han, 52/56, S.	---
PHENIX AUSTRIEN	Aut	Vienne	Aublé (A.)	Bereket Han, G.	---
Phoenix (Le).....	Fr	Paris	Casaretto (G. et R.)	Gumuchlu Han, 2 à 4, G.	---
Riunione Adriatica di Sic.	Aut	Trieste	Reppen (Théodore)	Eski Gueumruk Han, G.	---
Rossia.....	Rus	S ^t Petersb.	La Fontaine (Ed.)	Meh. Ali Pacha Han, G.	---
Royal.....	Ang	Londres	Whittall (J. W.) et C ^{ie}	Whittall Han, S.	2414
Royal Exchange	Ang	Londres	Huber J ^r (H. J. W.)	Kodjamanog Han, 8, S.	---
SALAMANDER.	Hol	Amsterd.	Lebet Frères et C ^{ie}	Mahmoudié Han, S.	---
Scottish Union & Nation.	Ang	Edimburg	Hanson (W. W.)	Bereket Han, 1, G.	---
Sun.....	Ang	Londres	Casaretto (G. B.), dir.	Cavafflan Han, 6 à 9, G.	2346
Union (La) et Le.	Fr	Paris	Kaiserlian (Simon)	Pass. Katerdjoglou, S.	2396/7
Phenix Espag.	Esp	Madrid	Eichstorff (F. L. von)	Agopian Han, 71, G.	---
UNION (L')	Fr	Paris	Glavany (Albert)	Lorando Han, G.	---
Union of London.....	Ang	Londres	Asfazadour (Carnik)	Pass. Katerdjoglou, 43, S.	2399
Urbaine (L').....	Fr	Paris			---
Western.	Ang	Londres			---

* Abréviations: All. Allemande.—Ang. Anglaise.—Aut. Autrichienne.—Bul. Bulgare.—Esp. Espagnole.—Fr. Française.—Hel. Hellénique.—Hol. Hollandaise.—Ott. Ottomane.—Rou. Roumaine.—Rus. Russe.—Sui. Suisse.

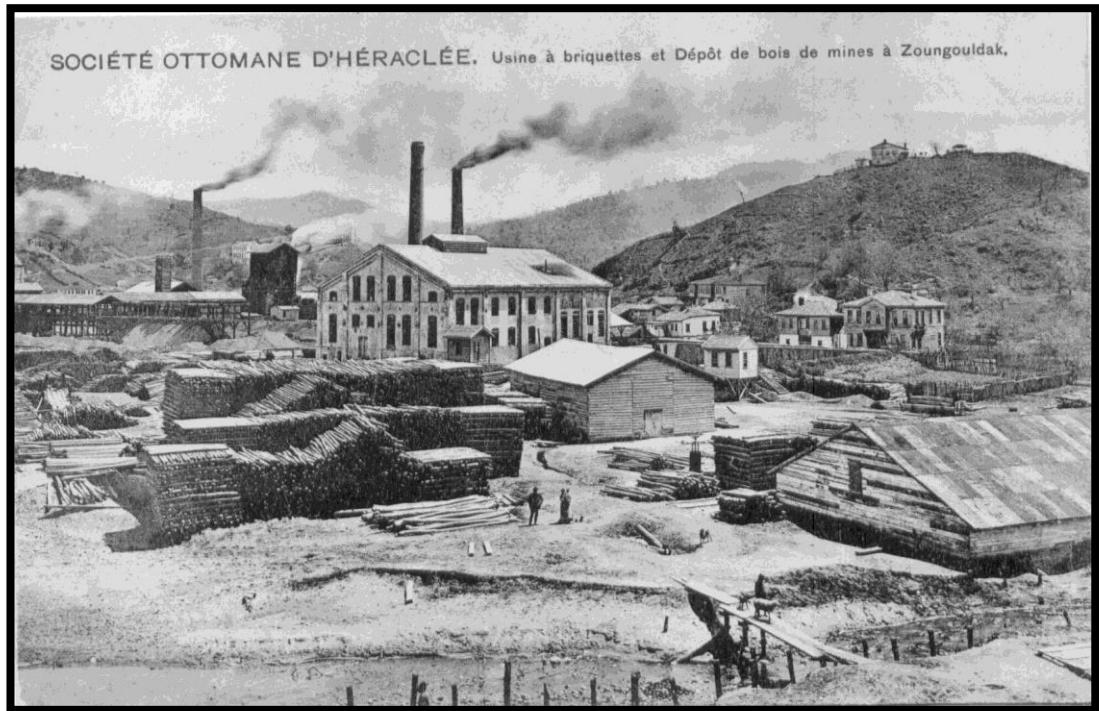
EK-16: 1903 yılında İstanbul'da Faaliyet Gösteren Sigorta Şirketleri Sendikası'nın üyelerini gösteren liste: **Osmanlı Bankası Arşivi**, Salt Research
<https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102516>.



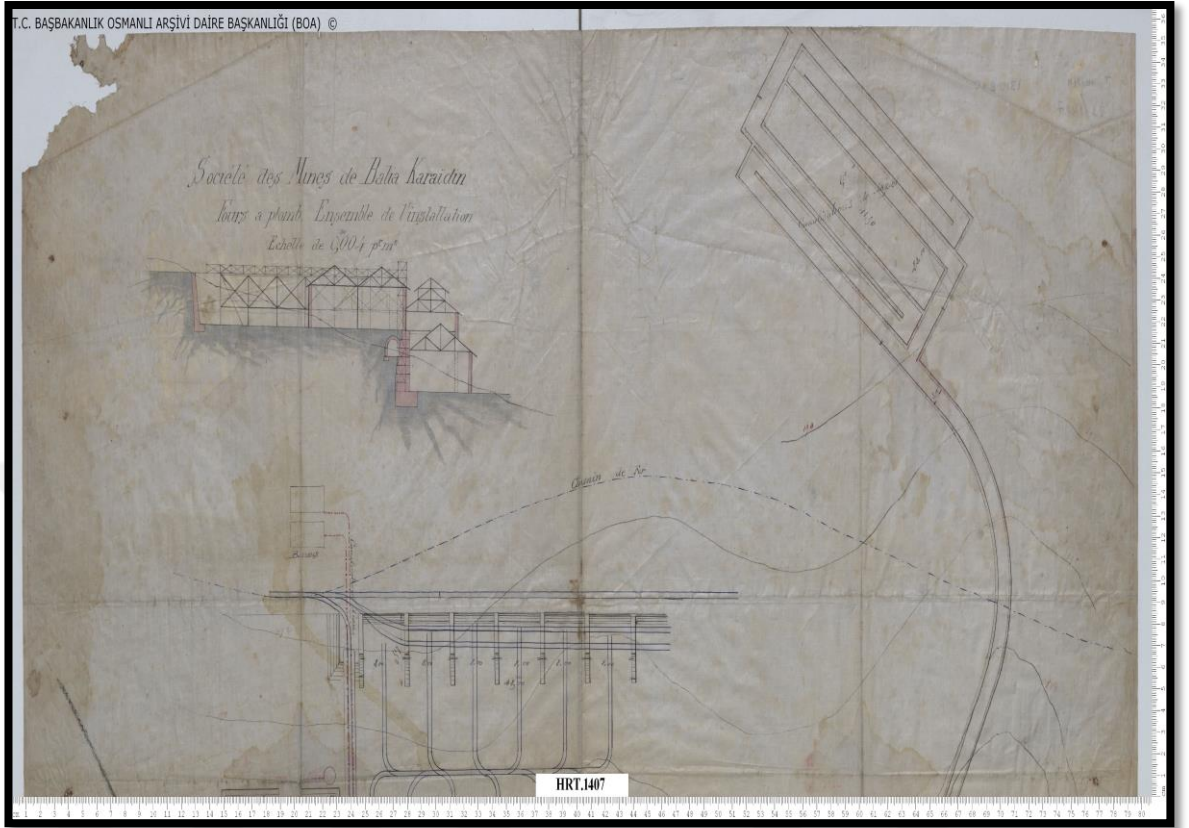
EK-17: İstanbul Voyvoda Caddesi'nde bulunan Union Sigorta Şirketi Genel Müdürlük Binası 1910: Osmanlı Bankası Arşivi, Salt Research <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93336>



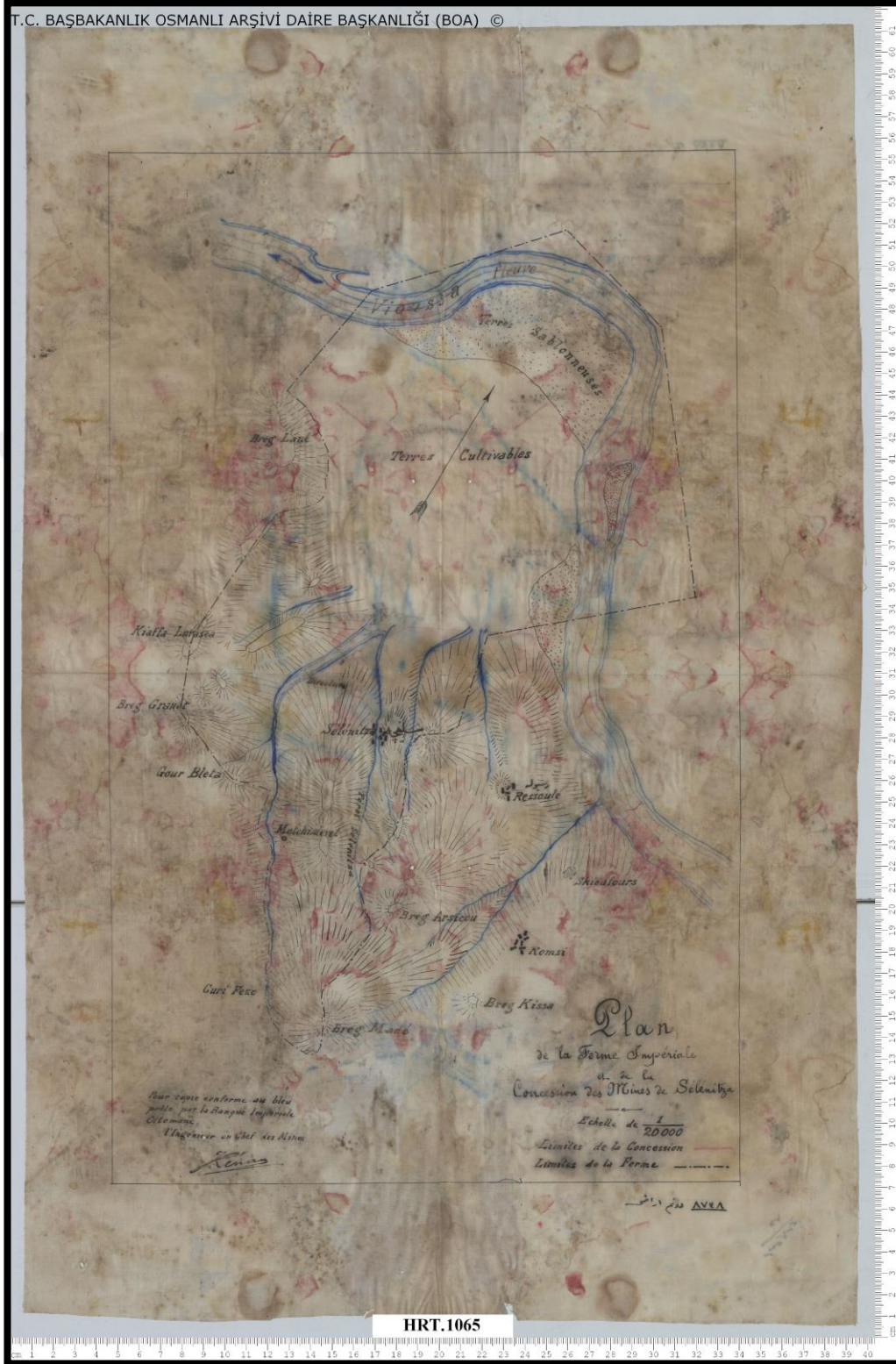
EK-18: Union sigorta şirketi tarafından düzenlenen Ermenice Yangın Poliçesi: **Osmanlı Bankası Arşivi, Salt Research** <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/100473>.



EK-19: Zonguldak'taki Ereğli Kömür Madeni Deposu: **Osmanlı Bankası Arşivi, Salt Research** <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/118291>



EK- 20: Balya-Karaydın Maden Haritası: BOA, HRT.h, nr.1407.



HRT.1065

EK-23: Selenitza Maden Haritası: BOA, HRT.h., nr.1065.

ÖZGEÇMİŞ

Onur ÇAPAR, 1984 yılında Düzce’de doğdu. İlk ve orta öğrenimini Kaynaşlı’da, Lise öğrenimini Düzce’de tamamladı. 2004-2010 yılları arasında Atatürk Üniversitesi Fransız Dili ve Edebiyatı bölümünde lisans eğitimini tamamladı. 2010 yılında Milli Saraylar İdaresinde Rehber olarak göreve başladı. 2011-2013 yılları arasında Galatasaray Üniversitesi Siyaset Bilimi Bölümü’nden “*Manda Yönetiminden Sonra Kuzey Afrika Ülkelerinde Siyaset Kurumunun İncelenmesi: Fas-Tunus-Cezayir Örneği*” başlıklı çalışmasıyla mezun oldu.

