

**T.C.  
Mersin Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Tarih Ana Bilim Dalı**

**OSMANLI ARŞİV KAYNAKLARINA GÖRE OSMANLI – ALMAN EKONOMİK  
İLİŞKİLERİ (1856 – 1914)**

**Özkan ÜNAL**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Mersin, 2009**

T.C.  
Mersin Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Tarih Ana Bilim Dalı

OSMANLI ARŞİV KAYNAKLARINA GÖRE OSMANLI – ALMAN EKONOMİK  
İLİŞKİLERİ (1856 – 1914)

Özkan ÜNAL

Danışman  
Prof. Dr. Şerife YORULMAZ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mersin, 2009

Tez Onay Sayfası

Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Özkan ÜNAL tarafından hazırlanan OSMANLI ARŞİV KAYNAKLARINA GÖRE OSMANLI – ALMAN EKONOMİK İKİLİŞKİLERİ (1856-1914) başlıklı bu çalışma, jürimiz tarafından Tarih Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başarılı

Başarısız



Başkan

*Prof. Dr. Sevil YORULMAZ*

Ünvan, Ad Soyad  
(Danışman)



Üye

*Yrd. Doç. Dr. Doğan GÜN*

Ünvan, Ad Soyad



Üye

*Yrd. Doç. Dr. Metin ALTIÖK*

Ünvan, Ad Soyad



Üye

Ünvan, Ad Soyad



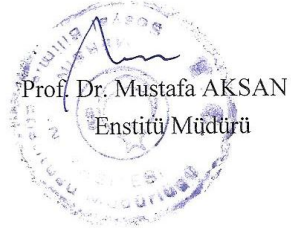
Üye

Ünvan, Ad Soyad

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylarım.

... / ... / ....



## ÖNSÖZ

Arşiv kaynaklarına göre Osmanlı – Alman ekonomik ilişkilerini 1856 yılından 1914’e kadar ele alan bu çalışmada Osmanlı ile Almanya arasındaki ekonomik ilişkiler bu ekonomik ilişkilerin boyutu, içeriği gibi konular üzerinde durulmuş, Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönem ilişkilerinde önemli yer edinen Almanya’nın Osmanlı ile ekonomik faaliyetlerini irdelemiştir. Bu noktada Osmanlı İmparatorluğu’nun diğer Batılı ülkelerle olan ekonomik ilişkilerinden farklı olarak Almanya ile kurmuş olduğu ilişkiler denge politikasından çıkarak, yavaş yavaş bir ülkenin tarafını tutacak şekilde sonuçlanacak bir durum teşkil etmesi sebebiyle oldukça ilgi çekicidir. Yıkılmanın eşiğinde Osmanlılar için Almanya ile kurulan ilişkiler son dönem Osmanlı tarihinde önemli bir zaman teşkil etmektedir.

Bu çalışmada yol gösterici olan, çalışmanın tamamlanmasında yardımlarını esirgemeyen ve her konuda yanımda olan hocam, tez danışmanın Prof. Dr. Şerife YORULMAZ’a ne kadar teşekkür etsem az kalır. Ayrıca değerli bilgi ve birikimlerinden yararlandığım Tarih Bölümü hocalarıma teşekkürü bir borç bilirim.

Çalışmalarına kolaylık gösteren Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Türk Tarih Kurumu çalışanlarına teşekkürlerimi sunarım. Tez çalışmam sürecinde destek olan arkadaşlarım Recai VERİMOĞLU’na, Şükrü GÜLER’e, Özge TEKİN’e ve Sedat GÜLER’e ayrı ayrı teşekkür ederim. Ayrıca tüm eğitim hayatım süresince olduğu gibi yüksek lisans eğitim sürecinde de maddi ve manevi her konuda her zaman yanımda olan aileme sonsuz teşekkür ederim.

**OSMANLI ARŞİV KAYNAKLARINA GÖRE**  
**OSMANLI – ALMAN EKONOMİK İLİŞKİLERİ (1856 – 1914)**

**ÖZET**

Bu çalışma Osmanlı arşiv kaynaklarına göre 1856'dan 1914'e kadar Osmanlı – Alman ekonomik ilişkilerini ele almak amacıyla hazırlanmıştır. Bu çalışma da esas olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun genel durumundan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu durumdan hareketle Almanya, Almanya'nın birliğini sağlaması, Osmanlı - Alman ilişkilerinin başlaması ve Almanların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ekonomik faaliyetleri ele alınmıştır. 1856'dan sonra Osmanlı ile Almanya arasındaki ekonomik ilişkilere yer verilen çalışmada özellikle Berlin Kongresi'nden sonra artan ekonomik ilişkiler yer bulmaktadır. Burada Osmanlı ile Almanya arasında gerçekleşen ticari ilişkiler, bu ticari ilişkilerin boyutu, Almanların Osmanlı'daki faaliyet alanları ve Almanların demiryolları ve tarım gibi çeşitli alanlarda Osmanlı'daki yatırımları üzerinde durulmuştur. Elbette Osmanlı İmparatorluğu, Almanya ile kurduğu ilişkilerde Almanlara; siyasi, askeri, ticari olarak kapılarını her alanda açmış, dağılmanın eşiğinde iken Almanya ile her alanda ilişkiler yürütmüştür.

15. yüzyıl kadar geriye giden Osmanlı ile Almanya arasındaki ilişkiler 18. yüzyılda gelişmeye başlamıştır. Ancak siyasi, askeri ya da ekonomik ilişkilerin artmaya başladığı dönem 1856'dan sonraki dönem olmuştur. 1856'dan sonraki dönemde ithalat ve ihracat mallarının içeriğinde değişiklikler başlamış, Almanya'nın birlik sorununu halletmesinden sonra ve Osmanlı İmparatorluğu'nun güçlü bir müttefiğe ihtiyaç duyması nedeni ile giderek artan bir biçimde Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasında ilişkiler gelişmeye başlamıştır. Özellikle 1878'den sonra her iki ülke arasındaki ilişkiler büyük bir

hızda artış göstermiştir. Almanya kısa bir süre içerisinde Osmanlı ticari ilişkilerinde birinci sırada tercih edilen ülke konumuna yükselmiştir. Osmanlı İmparatorluğu demiryolları gibi büyük ekonomik imtiyazları Almanlara vermeye, silah ve sanayi ürünleri alımlarında Almanya'yı tercih etmeye başlamıştır. Böylece Almanya, Osmanlı'ya her alanda nüfuz etmeye başlamış, Osmanlılar Almanlarla sadece ekonomik ilişkilerle yetinmekle kalmamış, askeri ve siyasi olarak Almanlara kapılarını açmıştır. Sonuç itibariyle Almanya, Osmanlılar için I. Dünya Savaşı'na giden yolda güçlü bir müttefik durumuna gelmiş ve her iki ülke I. Dünya Savaşı'nda yan yana yer almıştır.

**Anahtar Sözcükler:** Osmanlı İmparatorluğu, Osmanlı Sanayi, Almanya, Ticaret, Demiryolları, Osmanlı'daki Alman Yatırımları, Alman Silah Şirketleri, Petrol, Maden.

## ABSTRACT

OTTOMAN – GERMAN COMMERCIAL RELATIONS ACCORDING TO OTTOMAN  
ARCHIVAL RESOURCES  
(1856 – 1914)

This study has been prepared to discuss the Ottoman – German commercial relations between the years of 1856 and 1954 according to Ottoman archival resources. In this study, Germany, Germany's providing its unity, the initiation of Ottoman - German relations and Germans' economic activities in the Ottoman Empire have been considered based on the general position of the Ottoman Empire and its existing structure. Increasing commercial relations, especially after the Berlin Congress have been mentioned in this study in which the economic relations between The Ottoman Empire and Germany after 1856 has been given place. Commercial relations taking place between The Ottoman Empire and Germany, the dimension of these relations, Germans' areas of activities in the Ottoman Empire and their areas of investment such as railways and agriculture in The Ottoman Empire have been emphasized. Undoubtedly, The Ottoman Empire opened all possible ways in terms of politics, military and commerce to Germany and during the time of dissolution, it continued its relationship with Germany.

The relations between The Ottoman Empire and Germany which date back to the 15<sup>th</sup> century started to develop in the 18<sup>th</sup> century. But political, military and commercial relations had started to become stronger after 1856. After that year, there had been some changes in the context of export and import goods. After Germany eliminated its unification problem, the relationship between them became stronger since The Ottoman Empire had needed a strong ally. Especially after 1878, the relationship between the two countries developed more rapidly. In a short time, Germany became the most preferred

country in terms of commercial relations. The Ottoman Empire started commercial capitulations to Germany and preferred Germany in terms of buying industrial and military goods. Thus, Germany started to penetrate the Ottoman in every area. The Ottomans not only established financial relations with Germans but also opened their doors to them in a military and political aspect. Consequently, Germany became a powerful allied for the Ottomans on the way to the Word War I and both countries took part in World War I alongside.

**Key Words:** The Ottoman Empire, Ottoman Industry, Germany, Commerce, Railways, German Investments in Ottoman, German Weapon Companies, Oil, Mine.



## İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>i</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>ii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iv</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>vi</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	<b>x</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>xii</b>
<b>EKLER LİSTESİ</b> .....	<b>xiii</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>I. BÖLÜM: OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN GENEL DURUMU</b> .....	<b>15</b>
I. 1 Ekonomik Durum .....	<b>16</b>
I. 1. 1. Dünya Ekonomisi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesi .....	<b>20</b>
I.1.1.1. Dünya Ekonomisi.....	<b>20</b>
I.1.1.2. Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesi.....	<b>25</b>
I.1.2. Kapitülasyonların Ekonomiye Etkisi.....	<b>29</b>
I.1.3. Balta Limanı Ticaret Anlaşması.....	<b>31</b>
I. 1.4. Osmanlı'da Sanayi.....	<b>34</b>
I.1.4.1. Osmanlı'da Devlet Tarafından Kurulan Bazı Fabrikalar.....	<b>37</b>
I.1.4.2. Fabrikaların Kapanma Sebepleri.....	<b>40</b>
I.1. 5. Osmanlı Borçları ve Düyun-ı Umumiye İdaresi.....	<b>43</b>
I. 2. Osmanlı İmparatorluğu'nda Değişen Diplomasi ve İslahatlar.....	<b>44</b>

<b>II. BÖLÜM: ALMANYA DEVLETİ</b> .....	52
II. 1. Alman Birliğinin Sağlanması.....	54
II. 2. Almanya'nın Sanayi ve Ekonomisi.....	59
II. 3. Almanya'nın Dünya Pazarlarına Girme İsteği ve Bismarck Dönemi Alman Dış Politikası.....	70
II.3.1. Otto Von Bismarck'ın Dış Politikası.....	71
II.3.2. Almanya'nın Pazar Arayışı.....	74
<b>III. BÖLÜM: OSMANLI – ALMAN İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ</b> .....	76
III. 1. Berlin Kongresi.....	79
III. 2. II. Wilhelm Dönemi Almanya'nın Dış Politikası.....	81
III. 3. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Yönelme Nedeni.....	83
III. 4. Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya Yaklaşımı.....	85
III. 5. Osmanlı İmparatorluğu'nun Diğer Devletlerle İlişkileri .....	87
III.5.1. Avusturya ile İlişkiler.....	87
III.5.2. Rusya ile İlişkiler.....	87
III.5.3. Fransa ile İlişkiler.....	88
III.5.4. İngiltere İle İlişkiler.....	88
III. 5.5. Osmanlı İmparatorluğunun Bu Devletlerle Yapmış Olduğu Ticaret.....	89
III. 6. Almanya'nın Şark'a İlgisi.....	92
III. 7. 1856'ya Kadar Osmanlı – Alman Ticari İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi.....	95
III. 8. 1856'ya Kadar Osmanlı ve Almanya Arasında İthalat ve İhracat Ürünleri.....	100

III. 8. 1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya İhracatı .....	100
III. 8. 2. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na İhraç Ettiği Ürünler...	101
<b>IV. BÖLÜM: OSMANLI – ALMAN EKONOMİK İLİŞKİLERİ (1856 - 1914)....</b>	<b>103</b>
IV. 1. Silah Ticareti.....	104
IV. 2. Demiryolu İmtiyazları.....	119
IV.2.1. Anadolu Demiryolu İmtiyazı (İzmit - Ankara).....	123
IV.2.2.Eskişehir – Konya Demiryolu Hattı.....	127
IV.2.3.Bağdat Demiryolu İmtiyazı.....	129
IV.3. Demiryollarının Ticarete Etkisi ve Demiryolları Etrafında Şekillenen Ticaret.....	134
IV.4. Deniz Taşıma Şirketlerinin Kurulması.....	138
IV.5. İskenderun Liman İmtiyazı.....	140
IV.6. Almanların Tarımsal Alandaki Faaliyetleri ve Tarım Şirketlerinin Kurulması.....	143
IV.6.1. Konya Ovasında Sulama Çalışmaları ve “İrva ve İska Şirketi”.....	144
IV.6.2. Çukurova'da Sulama Çalışmaları ve “Deutsche Levantinische Baumwoll- Gesellschaft” .....	146
IV.6.3. Almanların Diğer Zirai Faaliyetleri.....	149
IV.6.4. Meyan Kökü Ticareti.....	150
IV. 7. Osmanlı–Alman Ticaretinde Madenler.....	151
IV.7.1. Petrol.....	153
IV.7.1.1.Musul ve Bağdat Petrolleri Hakkında Graskopf Raporu.....	156

IV.7.1.2. Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Bağdat ve Musul'da Verilen Petrol İmtiyazı.....	161
IV.7.2. Almanların Madenler Üzerindeki Diğer Faaliyetleri.....	165
IV. 8. Osmanlı'da Faaliyet Gösteren Alman Bankaları.....	170
IV.9. Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya Arasında Gerçekleştirilen Ticaretin Hacmi.....	173
<b>SONUÇ</b> .....	182
<b>KAYNAKÇA</b> .....	187
<b>EKLER</b>	

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>a.g.e.</b>	: Adı geçen eser
<b>a.g.m.</b>	: Adı geçen makale
<b>a.g.t.</b>	: Adı geçen tez
<b>A. MKT. MHM.</b>	: Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı
<b>Bkz.</b>	: Bakınız
<b>BOA.</b>	: Başbakanlı Osmanlı Arşivi
<b>Çev.</b>	: Çeviren
<b>DH. İD.</b>	: Dâhiliye İdare
<b>DH. MKT</b>	: Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
<b>DUİT</b>	: Dosya Usulü İrade Tasnifi
<b>Ed.</b>	: Editör
<b>HH. THR.</b>	: Hazine-i Hassa Tahrirat Kalemi
<b>HR. HMŞ. İŞO.</b>	: Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği
<b>HR.SYS.</b>	: Hariciye Siyasi
<b>İ. HR.</b>	: İrade Hariciye
<b>İ.TNF.</b>	: İrade Ticaret ve Nafia
<b>İ.TPH.</b>	: İrade Tophane-i Amire
<b>MV.</b>	: Meclis-i Vükela Mazbataları
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>s.s.</b>	: Sayfadan sayfaya
<b>TTK</b>	: Türk Tarih Kurumu

<b>vb.</b>	: ve benzeri
<b>vs.</b>	: ve saire
<b>vd.</b>	: ve diğerleri
<b>Y. A.HUS.</b>	: Yıldız Tasnifi Sadaret Hususi Maruzat Evrakı
<b>Y. MRZ.d.</b>	: Yıldız Tasnifi Maruzat Defterleri
<b>Y. MTV.</b>	: Yıldız Tasnifi Mütenevvi Maruzat Evrakı
<b>Y. PRK. ASK.</b>	: Yıldız Perakende Evrakı, Askeri Maruzat
<b>Y. PRK.AZJ</b>	: Yıldız Perakende Tasnifi, Arzuhal ve Jumaller
<b>Y. PRK. BŞK.</b>	: Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabet Dairesi Maruzatı
<b>Y. PRK. EŞA.</b>	: Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik
<b>Y. PRK. NHM.</b>	:Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Name-i Hümayun
<b>Y. PRK. OMZ.</b>	: Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Orman, Maadin ve Ziraat Nezarati Maruzatı
<b>Y. PRK. UM</b>	: Yıldız Perakende Evrakı Umûm Vilayetler Tahriratı
<b>Y. PRK. TNF.</b>	: Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezaretı Maruzatı
<b>Y. PRK. ZB.</b>	: Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Zaptiye Nezaretı Maruzatı

## TABLOLAR LİSTESİ

	Sayfa No
<b>Tablo 1:</b> Alman Nüfusunun Yıllara Göre Artışı.....	62
<b>Tablo 2:</b> 1881 ve 1913 yıllarında 1 Hektar Alan Üzerinden Elde Edilen Tarım Ürünleri Miktarları.....	63
<b>Tablo 3:</b> İşletmelere Göre Sanayide Çalışan İşçi Oranı.....	64
<b>Tablo 4:</b> Dökme Demir İmalatı (Bin Ton) .....	65
<b>Tablo 5:</b> Çelik İmalatı (Bin Ton).....	66
<b>Tablo 6:</b> Almanya’da 1845’den 1915’e Kadar Her 10 yıl Sonundaki Toplam Demiryolu Uzunluğu.....	68
<b>Tablo 7:</b> 1905’den 1911’e Kadar Çukurova’daki Pamuk Üretimi.....	148
<b>Tablo 8:</b> Alman Petrol Tüketimi.....	155
<b>Tablo 9:</b> Osmanlı İmparatorluğu’nun Maden İhracatı (1880’den 1897 Sonuna Kadar) .....	169
<b>Tablo 10:</b> Almanya’nın 1901–1913 Yılları Arasında İthalat ve İhracat Oranları (Milyon Hesabıyla).....	175
<b>Tablo 11:</b> 1909–1912 Yılları Ortalaması İtibariyle Osmanlı İmparatorluğu’ndaki Yabancı Sermayenin Devletlere Göre Dağılışı.....	178
<b>Tablo 12:</b> Osmanlı Limanlarına Yapılan Toplam İthalatın Ülkelere Dağılımı .....	179
<b>Tablo 13:</b> Osmanlı İstatistiklerine Göre 1898-1913 Yılları Arasında Osmanlı – Alman Dış Ticareti.....	180

## EKLER LİSTESİ

**Ek 1:** Sultan III. Mustafa'nın Prusya Kralı Büyük Friedrich'e Bir Namesi.

**Ek 2:** Bağdat demiryolunun Almanlar tarafından inşasının kabulünün memnunlukla karşılanacağı hakkındaki belge.

**Ek 3:** Bağdat şimendiferinin Helife kadar uzatılması mukavelesinin imzalanmasından dolayı Alman imparatorunun padişaha teşekkür ve iyi niyet temennileri hakkındaki belge.

**Ek 4:** Adana pamuk ziraatinin arttırılması maksadıyla teşekkül edip merkezi Mersin'de bulunan *Deutsche Levantinische Baumwoll-Gesellschaft* namındaki Alman şirketinin hiçbir menfaat gözetmeksizin ziraatçilere dağıtmak üzere getireceği Amerikan ve Türkistan pamuk tohumlarının gümrüklerden vergisiz geçirilmesine müsaade edilmesi hakkındaki belge.

**Ek 5:** Bağdat ve Musul Petrolleri Hakkında Graskof'un Hazırlamış Olduğu Rapor.



## GİRİŞ

İnsanların yaşayabilmek için üretme, ürettiklerini bölüşme biçimlerinin ve bu faaliyetlerden doğan ilişkilerin bütünü olarak basit bir şekilde tanımlanabilen ekonomi; bir ülke hakkında pek çok bilgi ortaya koyabilecek mahiyettedir. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik yapısına ve diğer devletlerle yürütmüş olduğu ekonomik ilişkilerine baktığımız zaman Osmanlı İmparatorluğu hakkında çeşitli bilgilere ulaşmak mümkün olmaktadır. Öyle ki Osmanlı İmparatorluğu'nun üzerinde kurulu olduğu coğrafya büyük ekonomik potansiyele sahip bir bölge olması dolayısıyla tarihsel açıdan çok zengin bir laboratuvar niteliğindedir. Kurulu olduğu coğrafya; İpek ve Baharat yollarının güzergâhında olması, Anadolu'nun bir köprü vazifesi görmesi ve Boğazlara sahip olmasının yanı sıra Mısır ve Fırat, Dicle gibi verimli tarım alanlarına ve önemli maden yataklarına sahip olması, klasik dönemdeki merkezi ve askeri başarısıyla birleşince onun ekonomik büyümesini tetiklemiştir. Kısa süre içerisinde çok büyük askeri ve ekonomik güce sahip olan Osmanlı İmparatorluğu, üç kıtaya yayılmanın ve dünya üzerinde çok büyük bir güce ulaşmanın verdiği özgüvenle dünyaya, özellikle Batı'nın çehresine ilgisiz kalmayı tercih etmiştir. Fakat bir süre sonra güç kaybetmeye başlayan Osmanlı, yeniden doğmakta olan dünyaya yüzünü çevirmek zorunda kalmıştır. Yeni dünyaya tekrar gözlerini açtığında karşısında kendisinden üstün bir duruma gelmiş olan Batı'nın gücünü görmüş ve kendisinin artık büyük güçler arasındaki yerini kaybetmiş olduğunun farkına varmıştır. Böylece bu noktadan başlayarak kendini Batı'ya göre yenilemeye başlamıştır. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun Batıyı tanıma çabaları bir bütünlük arz etmemiştir. Sorunun ne olduğunu tam olarak anlayamadığından ıslahat çabaları için çalışmalarda bulunduysa da bu çabalar işe yaramamıştır. Osmanlı devlet adamları ekonomi kavramını ve ekonominin işleyiş mantığını kavrayamadıklarından ilk dönem ıslahatlarda temel olarak askeri

başarısızlıklar üzerinde durmuş, buna yönelik çözüm faaliyetlerine girişmişlerdir. Elbette bu ekonomik gerilemeyi önlemenin çok uzağında kalmıştır. Bir dönem ekonomik yönden üstün olduğu Batılı devletlerin artık çok gerisindedir. Ancak tam tersi bir şekilde Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri ve ekonomik yönden gerileyişini çok önceden fark eden Batılı devletler, kapitalizmin verdiği güçle onun üzerinde ekonomik ve siyasi nüfuz elde etme çabası içine girmişlerdir. Büyük güçlerin Osmanlı üzerindeki bu faaliyetleri 19. yüzyılda “Şark Meselesi” adı verilen bir kavramın dahi ortaya çıkmasına sebep olmuştur.<sup>1</sup> Osmanlı İmparatorluğu ise içinde bulunduğu bu kötü durum karşısında Batılı güçlü devletlerin kendi üzerindeki çıkar çatışmalarını kendi faydasına olacak şekilde denge politikası adı verilen bir politika ile kullanmaya çalışmıştır. Öyle ki, Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı ile gerçekleştirmiş olduğu ekonomik ilişkilerde de denge politikası ön plana çıkmıştır. Bunun nedeni Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi ilişkilerinin, çok fazla ekonomik ilişkileri barındırmasından kaynaklanmaktadır. Siyasi ilişkilerinin arttığı ve siyaseti bir denge aracı olarak kullandığı ülkelerle kurduğu ilişkiler, ekonomik ilişkileri çok fazla etkileyen ve artıran bir unsur olmuştur. Osmanlıların bir dönem Fransa ve İngiltere ile olan ilişkilerine bakıldığında bunu gözlemleyebilmek mümkündür. Ancak ilişkide bulunduğu ülkelerle denge politikasına yönelik umduğu desteği bulamayınca başka ülkelere yönelerek bunu telafi etme yoluna gitmiştir. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere'den sonra I. Dünya Savaşı'nda dahi kader ortaklığı kuracağı Almanya'ya yönelmiştir.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Şark Meselesi; “Osmanlı İmparatorluğu'nun hızla dağılması ve bu dağılma sonucunda İmparatorluktan kopan parçaların hangi Avrupa devleti tarafından elde edileceği sorunu olarak uluslararası politika oyununun özünü oluşturmaktadır.” Bkz. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, 3. Baskı Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s. 12.

<sup>2</sup> Süleyman Kocabaş, *Alman Kapanı Almanya'nın Nasıl Sömürgeci ve Eyaleti Yapılacaktı? (1883 – 1918)*, Vatan Yayınları, 2002, s. 17.

Elbette Osmanlı İmparatorluğu varlığı süresince pek çok devletle ekonomik ilişkiler yürütmüş ve ticareti faaliyetlerde bulunmuştur. Ancak doğaldır ki bu ekonomik ilişkilerde tüm devletlerle aynı şekilde ve oranda etkileşimde bulunmamıştır. Bazı devletlerle olan ekonomik ilişkileri çok zayıf kalırken, bazı devletlerle olan ekonomik ilişkileri ise çok gelişmiştir. Ancak diğer devletlerden farklı olarak Osmanlı'nın, Prusya'nın üstün gücü altında kurulan Almanya ile olan ilişkisi, Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer devletlerle olan ilişkilerinin çok büyük boyutlara varacak şekilde eskilere dayanmasına rağmen, çok kısa bir sürede çok üst seviyelere çıkmış olması nedeniyle ilgi çekicidir. Diğerlerinden farklı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun bu yeni ülkeye olan yakınlığı ve uygulamış olduğu denge siyaseti herhangi bir büyük kapitalist devlete karşı izlediği türden değildir. Osmanlı İmparatorluğu orduda ve yönetimde Alman nüfuzuna kapılarını açmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyıl sonlarında Avrupa güçler dengesini alt üst ederek ortaya çıkan Almanya ile kurduğu ilişkiler; ülkeler arasında gerçekleşen ikili ilişkilerin ötesinde bir durum teşkil etmiştir. Bu ilişkinin diplomatik ve siyasal boyutları ötesinde, her iki ülkenin sosyal ve ekonomi tarihi içinde önemli bir yeri söz konusudur. Almanya ile birlikte Osmanlı geleneksel siyasetinde ve ittifak anlayışında bir değişme söz konusudur. Genç Almanya'nın ekonomik yayılması kendisi için en kârlı yayılma alanı olan Osmanlı topraklarına yönelmiştir. Ancak Almanya'nın Osmanlı üzerindeki bu nüfuzunu sadece siyasi ya da sadece ekonomik değil bir bütün olarak; iktisadi, askeri, siyasi ve kültürel açılardan düşünmek gerekmektedir. Geç sanayileşen Almanya, 19. yüzyılda Fransız, İngiliz tipi sömürge siyasetine de geç atılmıştır ve şartlar dolayısıyla yeni bir nüfuz politikası türü ortaya koymak zorunda kalmıştır. Bu nedenle Almanya'nın 19.yüzyıl

sonunda ortaya koyduğu yayılcı siyaset 20. yüzyıl başındaki Almanya'nın tarihidir demek pek yanlış olmaz. Bir diğer ifadeyle dünyada hiçbir devletin kuruluşu Almanya'nın ki kadar başlangıçtan itibaren milletler arası politikaya bu denli büyük ölçüde etki yapmamıştır. Almanya'nın ortaya çıkışı ile Avrupa diplomasisinin görüntüsü ve yapısı değişmiş, Avrupa dengesi bambaşka şekil almıştır. Milletlerarası politikaya Almanya ile yeni bir hareket gelmiştir.<sup>3</sup>

Osmanlı ile Almanya arasında ekonomik ilişkilerin tarihi çok eski olmasına rağmen iki ülke arasında ileri boyutta olan ekonomik ilişkiler, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlamıştır. Fakat Berlin Kongresi'nden sonra iki ülke ilişkileri görülmemiş boyutlara ulaşmıştır. Bu ekonomik ilişkilerin yalnız ticari değil siyasi nitelik taşımasından dolayı da Osmanlılar pek çok ekonomik imtiyazda Almanya'yı öncelikle ülke olarak kabul etmişlerdir.

Bu ilişkilerin gelişimine baktığımızda; Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyılın son çeyreğinde İngiltere'nin desteğini kaybettikten sonra kendisine destek olacak yeni bir güç olarak Almanya'ya yönelmesi olmuştur. Bismarck öncülüğünde birliğini sağlayan Almanya, birlik sorununu hallettikten sonra Osmanlı ile büyük çaplı ekonomik ilişkiler yürütmeye başlamıştır. Bu ekonomik ilişkilerin öneminden dolayı Alman İmparatoru II. Wilhelm Osmanlı'yı ziyarette dahi bulunmuştur. Batılı bir İmparatorun Osmanlı topraklarını ziyarette bulunması Almanlar için Osmanlıların ne derece önem arz ettiğini göstermesi bakımından önemli bir gelişmedir. Esasında Alman İmparatorunun Osmanlı'yı ziyaret etmesinin temelinde Almanların Osmanlı İmparatorluğu'nun çıkarlarını önemseydiği

---

<sup>3</sup> Cenk Reyhan "Türk Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878 – 1914)", *Belleten*, Cilt: LXIX, Sayı 254, TTK Yayınevi, Ankara, 2005, s. 3.

gibi düşünceler olsa da II. Wilhelm Almanya'sının esas amacının kaba bir tabirle Osmanlı'yı kendi çıkarları için kullanmak ve giderek Osmanlı'yı kendisi için bir sömürge haline getirmek düşüncesinin yattığı çok açıktır.<sup>4</sup> Öyle ki, Almanya'nın iktisadi, siyasi, askeri ittifak alanlarındaki yayılma hırsı, büyük çaplı olarak Osmanlı ülkelerine yönelmiş ve çok kısa bir sürede çok büyük bir noktaya taşınmıştır.

Şurası bir gerçektir ki Osmanlı ile Almanya arasında gerçekleşen ekonomik ilişkilerde Almanya'nın kendi ekonomik çıkarlarını düşünmüş olduğu çok açıktır. Ancak bütün bu olup bitenlerin temelinde Özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun mali, zirai, ticari, sanayi ve askeri yönden zayıflığı yatmaktadır. Bu nedenle Osmanlı – Alman yaklaşmasının siyasi ve askeri ilişkiler yanında ekonomik ilişkiler ağı yani Osmanlı – Alman ticareti, Osmanlı'da bulunan ve kurulan Alman şirketleri, Alman şirketlerinin Osmanlı'daki faaliyetleri, Osmanlı'nın Almanlara verdiği ekonomik imtiyazlar vb. ekonomik anlamda Almanlarla olan tüm ilişkiler Osmanlı tarihinin son dönem önemli bir kesitini oluşturmaktadır.

Osmanlı ile Almanya arasında ekonomik ilişkilere baktığımızda ise ilk defa büyük boyutlu olarak silah ticareti temelinde başlayıp giderek farklı alanlarda devam etmiştir. Almanlar demiryolu projeleriyle gittikçe somutlaşan bir biçimde Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki etkisini artırmaya başlamıştır. Osmanlıların, İngilizlere bakışının değişmesi Osmanlı ile Almanya arasındaki ilişkileri pekiştirmiştir. Alman uzmanlar ve askeri yardım heyetleri Osmanlı İmparatorluğu'nun her yerine yayılmaya başlamışlardır. Hatta Osmanlı ordusu bir anlamda Alman askeri misyonun denetimi altına girmiştir.

---

<sup>4</sup> Kocabaş, *a.g.e.*, s. 9.

Böylece emperyalist ülkeler arasında kurduğu dikkatli bir denge politikasıyla varlığını devam ettirmeye çalışan İmparatorluk ağır ağır bunlardan birinin tarafını tutmaya başlamıştır.<sup>5</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun jeopolitik öneminin farkında olan Almanlar da Osmanlı'ya gerektiği kadar ilgi göstermekten geri durmamışlardır. Almanların Osmanlıya olan bu ilgileri doğrultusunda ekonomik çıkarlarının sağlam temeller üzerine kurulması için çok sayıda dışişleri bürosu, büyükelçilik, orta elçilikler ve konsolosluklar açılmıştır. 1912 yılında İmparatorluğun sadece Asya'daki topraklarında konsolosluk makamlarının sayısı 20'ye yaklaşmıştır. Bunların üçü (Musul, Bağdat, Basra) Mezopotamya bölgesinde, yedisi (Halep, Şam, Trablus, Beyrut, Hayfa, Yafa ve Kudüs) Suriye ve Lübnan'da, ikisi (Samsun, Trabzon) Karadeniz kıyısında, ikisi (Adana, Mersin) Kilikya'da bulunmaktadır.<sup>6</sup>

Bu konsolosluklar yanında Almanya'nın Osmanlı'ya büyük elçi olarak Marschall von Bieberstein gibi deneyimli birini görevlendirmiş olması diğer bir açıdan Almanya'nın Osmanlı ile olan ilişkilerine ne denli önem verdiğini göstermektedir. Alman Weltpolitik yani dünya politikasının en açık temsilcilerinden, yayılmacı ve Pancermenizm propagandacılarından biri olan Bieberstein, Alman dışişlerinin beyni görevini görmüştür.<sup>7</sup> Aynı zamanda Almanya'nın siyasi ve ekonomik gücüne paralel olarak dünya ekonomisinden pay alması ve siyasi meselelerde söz sahibi olması gerektiğini savunmuştur. Bu bakımdan II. Wilhelm'in başlattığı yayılmacılık politikasını desteklemiş,

<sup>5</sup> Tefik Çavdar, *Türkiye'nin Demokrasi Tarihi 1839-1950*, İmge Kitabevi, Ankara, 1995, s. 52. ayrıca Alman askeri heyetleri ve Alman askeri misyonu hakkında ayrıntılı bilgiler için Bkz., Zeynep Güler, *Osmanlı Ordusunun Modernleşmesinde Von Der Goltz Paşa'nın Rolü*, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi, 2008, s. 77 vd.

<sup>6</sup> Reyhan, *a.g.m.*, s. 13.

<sup>7</sup> Lothar Rathmann, *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, (Haz. Ragıp Zarakolu), 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul, 1982, s. 65.

İngiltere'yi Almanya için güçlü bir rakip olarak görmüştür.<sup>8</sup> Bieberstein, 1897'de Dışişleri Bakanlığı müsteşarlığından ayrıldıktan sonra, Washington'da boşalan büyükelçiliğe değil Osmanlı'da göreve getirilmesi Almanya için Osmanlı'nın önemini başka bir açıdan tekrar göstermektedir.

Almanlar, Osmanlı üzerinde o derece etkinlik kurmuşlardır ki, Osmanlı dış ticaretinde birinci sıra da tercih edilir duruma gelmelerine rağmen ekonomik güçlerini daha da ilerletmek için çalışmalarından geri adım atmamaya gayret göstermişlerdir. Bu amaçla başka ülkelere verilen ekonomik ayrıcalıkları dahi kendi lehlerine çevirmek için girişimlerde bulunmuşlardır. Örneğin; İzmir ve Selanik'teki elektrik aydınlatma imtiyazının İngilizlere verilmesinden sonra bu haberin Marschall von Bieberstein tarafından Berlin'e bildirilmesinin ardından, Bieberstein kendisine gönderilen talimat üzerine Bab-ı Âli nezdinde girişimlerde bulunarak bu imtiyazın iptal edilmesini sağlamıştır. Almanların Osmanlı İmparatorluğu üzerinde çok etkili olmaları, hatta başka ülkelerin tüccarlarına verilen imtiyazları dahi iptal ettirebilmelerinin arkasındaki güç ise Alman banklarının ve yatırımcılarının tek vücut olarak çalışmaları ve Alman diplomatik misyonunun da maksimum derecede bunları desteklemiş olması yatmaktadır.<sup>9</sup>

Biberstain bu misyonunu farklı alanlarda sürdürmek için de çalışmalarda bulunmuştur. Bilimsel çalışmalar yürütmek amacıyla kurulan çeşitli dernek ve kuruluşlarda Almanya'nın Osmanlı topraklarındaki faaliyetlerini desteklemiştir. Bu dernek ve kuruluşların en önemlileri arasında 1901'de faaliyette bulunan *Orderasiatische*

---

<sup>8</sup> Rifat Önsoy, *Türkiye'deki Almanya 1914-1918, Almanya'nın Türkiye'deki Kültürel Etkinliği ve Robert Bosch*, Atlas Yayınları, Ankara, 2004, s.18-19.

<sup>9</sup> H. Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890 – 1914)*, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2004, s.s. 157-159.

*Gesellschaft*, 1902’de kurulan *Deutsche Orient Gesellschaft*, 1904’de *Gesellschaft für Wissenschaftliche Erforschung Anatoliens*, 1908 *Vorderasien Komite* ve 1912’de Kurulan *Gesellschaft für Islamkunde* sayılabilir. Böylece arkeoloji, şarkiyat ve coğrafya Alman politikasına hizmet etmiştir.<sup>10</sup>

Almanlar bunları yaparken sistematik bir yol izlemeyi hiçbir zaman elden bırakmamışlardır. Yakındoğu ticaretinde söz sahibi olabilmek için buradaki faaliyetlerini düzenleyecek ve denetleyecek organları oluşturma çabası içine girmişlerdir. Bu amaçla bazı şirketler kurmuşlardır. İlk olarak 1880 yılında, faaliyet alanını Osmanlı İmparatorluğu ve Yunanistan olarak belirleyen *Deutscher Handelsverein* kurulmuş, 1890’da Alman sanayi ürünlerini yine adı geçen bölgelerde pazarlamak için *Export Verband Deutscher Maschinen Fabriken und Hüttenwerke*, 1898’de yine aynı amaçlar doğrultusunda *Export Gesellschaft Deutscher Industrieller* ve 1898 yılında *Deutsch Orientalische Exportgesellschaft* faaliyetlerde bulunmuştur.<sup>11</sup> Bu şirketler bir süre sonra kapanmışlardır. Ancak yinede bu şirketlerin kurulması gerçekleştirilmek istenen amacı ortaya koyması bakımından önem taşımaktadır.

Almanya’nın, Osmanlı’da ekonomik etkinlik kurma çabaları bunlarla da kalmayıp askeri misyonla da desteklenmiştir. Osmanlı’da görev yapmaya başlayan Alman subayları bu konuda önemli başarılarla imza atmışlardır.<sup>12</sup> Özellikle bu subaylar içersinde Osmanlı’ya gönderilen Von der Goltz’un çalışmaları dikkati çekmektedir. Goltz’un çalışmaları Osmanlı subaylarının Alman sempaticisi olarak yetişmesinde etkili olmuş,

<sup>10</sup> Soy, a.g.e., s. 88.

<sup>11</sup> Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871 – 1914)*, Enderun Kitapevi, İstanbul, 1982, s.s. 21-23.

<sup>12</sup> Osmanlı’da görev yapan Alman subayları hakkında daha ayrıntılı bilgiler için Bkz. Güler, a.g.t., s. 77 vd.



devlet ileri gelenleriyle kurduğu yakın ilişkiler sayesinde Alman nüfuzunun Osmanlı imparatorluğunda yerleşmesinde önemli rol oynamıştır. Saray nezdinde ki itibarını kullanarak önemli ekonomik imtiyazların Almanlara verilmesini sağlamıştır. Özellikle Alman silah sanayi onun şahsında kuvvetli bir taraftar bulmuştur. Onun girişimleriyle Başkent ve Boğazların tahkiminde kullanılmak üzere top, ordunun vuruş gücünü yükseltmek amacıyla silah ve mühimmat, donanmayı kuvvetlendirmek için torpido siparişleri başta Krupp olmak üzere çeşitli Alman silah şirketlerinden yapılmıştır.<sup>13</sup>

Almanya'nın Osmanlı üzerinde bu derece ekonomik etkinlik kurmak istemesinin altında yatan sebep ise; Osmanlı İmparatorluğu üzerinde güçlü bir şekilde nüfuz kurmaya başlayan Almanya için Osmanlı topraklarının geniş bir eylem alanı sağlamasıydı. Özellikle pek çok ülke yüksek gümrük duvarları uygulamışken Osmanlı, Alman sermayesi için elverişli bir durum teşkil ediyordu. Sanayi ürünleri açısından geniş bir pazar, krom, petrol gibi yeraltı zenginlikleri sunuyordu. Anadolu sulama tesisleri yapıldıktan ve genişletildikten sonra Alman dokuma sanayinin en önemli hammaddesi pamuğa, Almanlar için gıda maddelerine, özellikle tahıl ürünlerine olan ihtiyacını karşılama bakımından da elverişli bir ortam sunuyordu. Bunların yanı sıra Osmanlı toprakları Alman emperyalizmine dünya egemenliği kurmasını sağlayacak planlar için

<sup>13</sup> Rıfat Önsoy, *Türkiye'deki Almanya*, s. 18. Krupp Silah şirketinin tarihine bakacak olursak (1787-1826), bir grup Alman müteşebbis ile Ren Westfalya'da ağır sanayi dalında faaliyet göstermiştir. Daha sonraki yıllarda Fransızlarla birlikte Essen'de yine ağır sanayide demir döküm işleri yapmaya başlayan şirket Alfred Krupp (1812-1887) zamanında gelişerek, top konusunda çok ileri bir seviyeye ulaşmıştır. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren döküğü topları ihraç etmeye başlamıştır. İlk büyük siparişini ise 36 top ile Mısır Hıdivi'nden almıştır. Büyük bir hızla gelişen Krupp şirketi, 1880'li yıllardan itibaren hem iç hem de dış rekabete rağmen top üretiminde lider konuma ulaşmıştır. 1874'lerden itibaren de Rusya, Osmanlı, Çin, Japonya, Brezilya, Şili ve Arjantin gibi her zaman savaşın eşliğinde olan bölgeler Krupp toplarının en önemli alıcıları durumuna gelmişlerdir. 1887 yılında Alfred Krupp öldüğünde, 13.910 adet top ihraç edilmiştir. Oğlu Fritz Krupp (1854-1902) döneminde ise Krupp Firması daha da geliştirmiştir. 1889 ile 1902 yılları arasında Krupp dünya top pa-yının % 70'lik bir bölümünü ele geçirmiştir. Bkz. Bernhard Menne, *Krupp, Deutschlands Kanonenkönige*, Zürich 1937, s. 187. den aktaran Mehmet Beşirli, "II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları", [http://sbe.erciyes.edu.tr/dergi/sayi\\_16/09\\_besirli.pdf](http://sbe.erciyes.edu.tr/dergi/sayi_16/09_besirli.pdf), Erişim Tarihi: 16.05.2009. s. 137.

elverişli imkanlar sağlıyordu. Almanya, Osmanlı topraklarından Çarlık Rusya'sının ve İngiliz sömürgelerinin önünü kesebilirdi. Bunu da dağılmakta olan bir devlet yapısının üzerinde kolaylıkla gerçekleştirebilirdi.<sup>14</sup>

Özetle Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya ile olan ekonomik ilişkileri Osmanlı tarihinin önemli bir kesitini oluşturmakta ve Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönem mali, ticari yapısını ortaya koyabilmektedir. Bu çerçevede araştırmamıza konu edilen 1856 – 1914 yılları arası; yani Abdülmecit döneminde Paris görüşmeleri öncesinde Müslüman olmayan Osmanlı vatandaşlarına yirmi ana konuda yeni haklar getiren Islahat Fermanı'ndan, I. Dünya Savaşı'na gelinceye kadar olan zaman diliminde Osmanlı – Alman ekonomik ilişkileri konusu son dönem Osmanlı İmparatorluğu hakkında pek çok bilgi ortaya koymaktadır.

1856 tarihinin araştırma konumuza başlangıç teşkil etmesi Islahat Fermanı'nın ilan edilmesi gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli bir tarihin başlangıç noktası olmasının yanı sıra 1850'li yıllardan sonra iki ülkede ve dünya da pek çok şeyin değişmeye başladığı bir dönem olmasından kaynaklanmaktadır. Bu tarihten sonra modern ekonomi, siyaset ve toplumun genel kalıbı İngiltere dışında oluşmaya başlamıştır. 18. yüzyılın son yarısında gerçekleştirilen önemli keşif ve buluşlar, 1800'den sonra genişletilmiş ve geliştirilmiştir. 1850'lerden sonra birçok endüstri dalında makineye dayalı üretim kendini kabul ettirmiştir. Buhar gücü demiryolları ve gemilerde kullanılabilir hale gelmiştir. Ucuz demir üretimi hızlı bir şekilde artmaya başlamış, tarımda yeni yöntemler kullanılmaya başlamış, kimyevi gübrenin kullanımı yaygınlaşmıştır. Ticaret iç ve bazı dış

---

<sup>14</sup> Rathmann, *a.g.e.*, s.s. 62-63.

kısıtlamalardan kurtulmuş, denizlerde korsanlara karşı daha güvenli bir ortam oluşmuştur. Yine yüzyılın ortalarında İngiltere limanlarını her ülkenin gıda maddelerine, hammaddelerine, mamül mallarına açmış ve serbest ticaret düşüncesi giderek yayılmaya başlamıştır.<sup>15</sup> Kısaca Batı'da sanayi ve teknoloji alanında büyük gelişmeler meydana gelmiş, dünyanın geneli birbirleriyle ekonomik olarak eklemlenmeye başlamıştır. Yine Osmanlı ile Almanya arasında olan ticari malların içeriğinde değişiklikler meydana gelmiş, Almanya birliğini sağlayana kadar kendi içerisinde endüstriyel gelişmeleri hızlandırmıştır. Yine bu tarihte dünyada modern anlamda petrol çıkarılıp kullanılmaya başlanmış, endüstriyel üretim büyük boyutlara ulaşmıştır. Dolayısıyla 1850'lerden sonra yaşanan gelişmeler önemli bir zaman dilimini teşkil etmiştir. Elbette Osmanlı ile Almanya arasında ekonomik ilişkilerin büyük boyutlara ulaştığı dönem, Almanya'nın birliğini sağlamasından sonra başlamıştır. Ancak 1850'leden sonra dünya genelinde yaşanan ekonomik gelişmeler her iki ülkenin ilişkilerinin boyutunu etkilemiştir.<sup>16</sup> Bu nedenle iki ülke ekonomik ilişkilerine bir başlangıç noktası olarak dünyada genelinde yaşanan gelişmeler yanında Osmanlı İmparatorluğu için de önemli bir zaman dilimini teşkil eden 1856 yılı esas alınmıştır. Yani kapitalist Batılı üretim güçlerinin Osmanlıya girişini kolaylaştıran 1838 Balta Limanı ticaret anlaşması ve kapitalist üretim ilişkileri açısından hukuksal bir zemin oluşturmaya başlayan 1839 Tanzimat Fermanı'ndan sonra 1856'da ilan edilen Islahat Fermanı'yla Avrupa devletler sisteminin bir parçası olan Osmanlı İmparatorluğu açısından bu tarih önemli bir zaman dilimi niteliğindedir.

---

<sup>15</sup> Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, (Çev. M. Ali Kılıçbay), Osman Aydoğuş, Paragraf Yayınevi, Ankara, 2005, s. 340.

<sup>16</sup> Özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından sonra artan sayıda bölge değişmekte olan dünya sistemine ekonomik bağlarla bağlandı; daha önceden bu sisteme katılmış olan bölgelerin dünya ekonomisi ile olan ilişkileri güçlendi, İngiltere dünya sisteminin merkezindeki yerini korumakla beraber yeni güçlerde ortaya çıkmaya başladı. Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'daki devletler İngiltere'den örnek alarak dış ticaret politikalarını serbestleştirdiler. Çeşitli Avrupa devletleri gümrük indirme anlaşmaları imzaladılar. Bkz. Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl*, Belge Yayınları, İstanbul, 1993, s.s. 39-40.

Bu çerçevede arşiv belgeleri ağırlıklı olarak yapmış olduğumuz bu çalışma Osmanlı – Alman ekonomik ilişkilerinin boyutunu ve her iki ülke açısından bu ekonomik ilişkilerin niteliğini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Ayrıca bu araştırmada, Osmanlı'nın neden Almanya ile büyük bir ekonomik ilişki içerisine girdiğine ilişkin bilgileri saptamak yanında, Osmanlı üzerinde faaliyette bulunan Alman şirketleri, hangi Alman şirketine nerede ne tür imtiyazlar verildiği, bu imtiyazların Osmanlı'ya etkilerinin ne olduğu, Alman şirketlerinin Osmanlı'da hangi alanlarda faaliyetler yürüttüğü gibi konuları ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu çalışma Osmanlı – Alman ilişkilerinin çok ilerlemesi neticesinde Almanya'nın yanında yer alarak I. Dünya Savaşı'na giren Osmanlı üzerinde bir devletin ne kadar etkin olduğunun boyutları hakkında bilgileri de ortaya koyacak olması bakımından önemli bir niteliğe sahiptir

Osmanlı – Alman ekonomik ilişkilerini bir bütün olarak ortaya koymayı amaçlayan bu çalışma, 1856 yılından başlayıp 1914'e kadar olan 58 yıllık süre zarfında Almanya ile olan ekonomik ilişkileri ele almaktadır. Özellikle Almanlarla olan silah ticaretinin boyutlarını ortaya koyması ve Almanların Osmanlı'da tarım alanındaki faaliyetlerini incelemiş olması ve esasında Almanların madenler üzerinde çok fazla yatırımda bulunmamış olması gibi farklı türde bilgileri ortaya koyması bakımından farklı bir çalışma özelliği taşımaktadır.

Özellikle madenler konusunda Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan İmtiyazat Defterlerinden yararlanılarak Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanlara madenlerle ilgili verdiği imtiyazalara ilişkin bilgilerin elde edilmesi amaçlanmıştır. Fakat Arşivde bulunan 6 adet İmtiyazat Defterinden (A. {DVNSİMTZd. 002 Numaralı İmtiyaz Kalem

Defteri'ne tadilatta olması nedeniyle ulaşılamamıştır.) şaşırtıcı bir şekilde Almanlara, madenlere ilişkin verilen imtiyazlara değil de Almanların esasında madenlere ilişkin çok fazla yatırım yapmadıkları bilgisine ulaşılmıştır. Ayrıca araştırmamız için arşiv belgelerinden 1860'lı ve 1870'li yıllardaki gerekli olan ekonomik verileri yansıtan bilgilerin olmaması sebebiyle araştırmamız esnasında kısıtladığımız 1856 – 1914 arası yıllar için ilk dönem belgelere ulaşmak mümkün olamamıştır. Bu da araştırmamızın kısıtlarında bir boşluğa sebep olmuştur.

Araştırmamıza daha önce yayınlanmış araştırma ve inceleme eserler ile Osmanlı İmparatorluğu ve Almanya arasındaki ilişkileri ele alan tez ve makale gibi bilimsel yayınlar yol gösterici olmuştur. Çalışmada Osmanlı ile Almanya arasında 1856'dan sonra gerçekleşen ticaret ve ekonomik ilişkiler, özellikle Başbakanlık Osmanlı arşivi kaynakları esas alınarak ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ancak Osmanlı-Alman ilişkilerinde demiryolları ve demiryolları imtiyazlarını ele alırken konuyu bir bütün halinde sunmak ve daha aydınlatıcı olması açısından demiryollarını anlatırken arşiv belgeleri yanında yayınlanmış eserlerden de yararlanılmıştır.

Dört bölüm olarak planlanan bu çalışmanın ilk iki bölümünde Osmanlı'nın genel durumu ve Almanya ele alınmıştır. Burada her iki ülkenin gelişimini ve içinde bulunduğu ekonomik durumunu ele alarak iki ülke hakkında karşılaştırmalı bilgiler verilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla ilk bölümünde Osmanlı İmparatorluğu'nun genel durumundan hareketle Osmanlı'nın ekonomik durumu, Batıda Kapitalizmin gelişimi, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisindeki konumu ve sanayisi üzerinde

durulmuş, Osmanlı'nın içinde bulunduğu kötü durum nedeniyle değişen diplomasisi ve yapılan ıslahat çalışmaları ele alınmıştır.

İkinci bölümde Almanya'nın tarihsel gelişimi ve birliğini sağlaması ele alınmış, Almanya'nın sanayi ve ekonomisi üzerinde durulmuştur. Gelişen sanayisinden hareketle Almanya'nın dünya pazarlarına girme isteği ele alınmıştır. Fakat Almanya'nın ekonomik gelişimini farklı bir şekilde ele almak amacıyla ağırlıklı olarak Osmanlı döneminde basılan eserlerden de yararlanılmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde Osmanlı Alman ilişkilerinin gelişim süreci ele alınmış, Almanya'nın Osmanlı'ya, Osmanlı'nın, Almanya'ya yönelme sebepleri üzerinde durulmuştur. Ayrıca bu bölümde Osmanlı'nın diğer devletlerle olan ilişkileri kısaca ele alınmış, Osmanlı'nın bu devletlerle yapmış olduğu ticaretin oranları üzerinde durulmuştur. Ardından Almanya'nın Şarka olan ilgisi ve 1856'ya kadar olan Osmanlı-Alman ticari ilişkilerinin tarihsel gelişimi ve bu tarihe kadar olan Osmanlı-Alman ithalat ihracat ürünleri üzerinde durulmuştur.

Son bölüm olan dördüncü bölümde ise esas araştırma konumuzu oluşturmakta olan Osmanlı ile Almanya arasında 1856 sonrası ticaret ve imtiyazlar incelenmiş, silah ticaretinden, tarıma ve petrole kadar çeşitli alanlarda Osmanlı-Alman ticari ilişkileri ele alınmıştır. Sonuçta da Osmanlı ile Almanya arasında gerçekleşen bu ikili ilişkilerin etkilerinin ne olduğu üzerinde durulmuş ve bazı çıkarımlarda bulunulmuştur.

## I. BÖLÜM: OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN GENEL DURUMU

14. yüzyılın başlarında kurulup kısa denilebilecek bir süre zarfında muazzam büyüklükte topraklara ulaşan Osmanlı İmparatorluğu 16. yüzyılın sonlarından itibaren bir takım iç ve dış sebeplerden dolayı artık büyük güçler arasındaki yerini kaybetmeye, imparatorlukta zayıflık işaretleri görülmeye ve İmparatorluk; Avusturya ve Rusya gibi güçlü rakipleri karşısında zorlanmaya başlamıştır. Sadece sıradan bir toprak kaybı olarak görülemeyecek 1699 Karlofça Anlaşmasıyla başlayan dönemde, Macaristan'ı, Transilvanya'nın büyük bir kısmını, Mora ve Dalmaçya kıyılarını, Podolya ve Ukrayna gibi toprakları kaybetmek yanında Avrupa'daki egemenliği de zayıflamıştır.<sup>17</sup> Bu durum, basit bir toprak kaybının ötesinde, Osmanlı'nın Avrupa kıtasındaki egemenliğini kaybetmesinin de ilk işaretiydi.<sup>18</sup> Artık Osmanlı İmparatorluğu girdiği savaşlardan yenilgiler almaya başlamıştır ve büyük miktarda toprak kayıplarına uğramıştır. Yüzyıllardır geliştirilen Müslümanların hakim millet olgusu zedelenmişti. Bu değişim, İmparatorluğun kötüye giden işlerini düzeltme yolunun, klasik düzeni tesis etmekle mümkün olacağı şeklindeki düşüncenin yıkılmasına yol açmıştır. Bu ise Avrupa'yı tanımak ve onların tecrübelerinden yararlanmakla, yurt dışı seyahatlerinin yoğunlaşmasına, daha fazla elçilik heyetlerinin gönderilmesine, yabancı uzman ve teknisyenlerin ülkeye davet edilmelerine yol açmıştır. Bir dizi inişler ve çıkışlar yaşasa da reform hareketleri, Osmanlı toplum ve siyasi hayatında ön plana çıkmıştır.<sup>19</sup> Ancak bunu tetikleyen çeşitli

---

<sup>17</sup>Büyük toprak kaybının yanı sıra Karlofça anlaşmasının tarihsel açıdan belki de çok fazla göz ardı edilen yanı Osmanlı'nın artık son derece güç ve güç olduğu kadar da yıpratıcı bir süreç içinde, diplomatik alışkanlıklarını bırakıp Avrupa diplomasinin içine, hem de kendilerine yabancı olarak Avrupa'da gelişen uluslar arası hukukun kurallarına uygun bir biçimde bu anlaşmayla girmeye başlamış olmalarıdır. Bkz. Oral Sander, *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü, Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme*, 2. Baskı, İmge Kitapevi, Ankara, 2000, s. 130.

<sup>18</sup>Reyhan, *a.g.m.*, s. 1.

<sup>19</sup> Kemal Çiçek, "II. Viyana Kuşatması ve Avrupa'dan Dönüş (1683 – 1703)", *Türkler*, 9. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 760. s.s. 746-764.

etkenler vardı ve bunlar yalnız toprak kayıplarında değil her alanda Osmanlı İmparatorluğu'nu etkilemekteydi.

### **I. 1. Ekonomik Durum**

Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik düzeni, kendi kendine yeterli olması fikri üzerine temellenmişti. 15. yüzyıldan itibaren geliştirilmeye başlanan güçlü merkeziyetçi yapı, İmparatorluğun çeşitli bölgelerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde geliştirilmesini sağlamasına yarıyor ve böylece herkesi refaha götüren politika izlemesine olanak veriyordu. Ancak 16. yüzyılın sonlarından itibaren hükümetin kendine yeterlilik düzenini uygulama yeteneği zayıflamaktaydı.<sup>20</sup> Bunun ortaya çıkmasında ise aşağıda değinilecek olan pek çok ana etken söz konusuydu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselme dönemlerinde savaşlar kısa sürmekte ve imparatorluğa toprak ve istihdam kazandırmakta iken, 17. yüzyılda yapılan savaşlar ise uzun sürmekte, bundan dolayı da imparatorluk büyük bir mali yükün altına girmektedir. Öte yandan Batı'daki savaş teknolojisinde ortaya çıkan hızlı gelişmeler de takip edilememekte ve Osmanlı İmparatorluğu ateşli silahlarla güçlendirilmiş Batılı devletler karşısında başarılı olamamaktaydı. Bu durum karşısında Osmanlılar tımar düzenine dayanan ordusunu geri plana iterek sürekli hazırda tutulan yeniçeri ordusunu geliştirmeye mecbur kaldılar. Yeniçerilere karşı bir denge unsuru olan tımarlı sipahinin giderek dağıtılması ve yeniçeri sayısının giderek artması Osmanlı'da yapılacak olan her türlü yenileşme hareketi karşısında duran bir gücün de doğmasına sebep oldu. Bunun yanı sıra

---

<sup>20</sup>Stanford Shaw, Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Cilt I, E Yayınları, İstanbul, 2000, s. 239.



tımarlı sipahinin dağılması Osmanlı ekonomisinin temelini teşkil eden tarım sisteminin bozulması sonucunu doğurdu. Savaşlarda büyük toprak kayıplarının meydana gelmesi ile birlikte, devletin gittikçe artan ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla ihtiyaç duyulan toprak gelirleri uzun vadede yararı olmayan, sadece vergiler üzerinden kısa vadeli çıkarlarını düşünen mültezimler tarafından tahsil edilmeye başlandı. İmparatorluktaki güç kaybı sonucunda oluşan ortam; rüşvet, adam kayırma, etkili bir denetimin olmayışı ve bürokrasinin yetersizliği mültezimlerin halkı soymasına, pek çok üreticinin toprağını terk ederek şehirlere göç etmesine sebep oldu.<sup>21</sup> Terk edilen toprakların bazı ellerde toplanması, toprak zenginlerini, eşraf ve ayanları ortaya çıkardı. Gittikçe zayıflayan merkezi yönetim bunlara söz geçiremez ve vergileri alamaz oldu.<sup>22</sup>

Osmanlı ekonomisi bu durum karşısında ciddi bir şekilde etkilenmekte ve zarar görmekteydi. Fakat toprak sisteminin bozulmaya başlaması Osmanlı ekonomisini sarsan başlıca bir etken değildi. Avrupa’da 16. yüzyılda başlayan coğrafi keşiflerin etkisi artık tam anlamıyla Osmanlı’yı sarmıştı. 1492’de Amerika’nın keşfiyle başlayan süreçte Osmanlı’ya giren büyük miktardaki gümüş Osmanlı’da yüksek enflasyona sebep oldu.<sup>23</sup> Bu fiyat artışını tetikleyen etken ise üretim artışının çok az olmasına rağmen Osmanlı’ya giren büyük miktardaki gümüş akışıydı. Batı’dan gelen ucuz ve bol gümüş akışının Osmanlı üzerindeki mali etkisi çok büyük oldu. Gümüş kıtlığı bunalımlarına alışmış olan

<sup>21</sup> Merkezi yönetimin taşrada gücünü yitirmesinden sonra tarımdan kopan halk, zaman zaman toplum huzurunu bozucu davranışlar içerisine girmiştir. Tımar düzeninin bozulması, köylerini terkedenlerin boşalttıkları bölgelerde güvenliğin ortadan kalkması, yol kesicilerin transit geçitlere darbe vurması hazine gelirlerinin azalmasına neden olmuştur. Binhan Elif Yılmaz, “Osmanlı İmparatorluğunu Dış Borçlanmaya İten Nedenler ve İlk Dış Borç”, *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi*, (4) 2002, s. 187.

<sup>22</sup> Rıfat Önsoy, *Mali Tutsaklığa Giden Yol; Osmanlı Borçları 1854 – 1914*, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999, s. 2.

<sup>23</sup> Avrupalı tüccar ve işadamları ellerindeki para ve kıymetli madenleri mallara yatırmak amacıyla fiyatların henüz düşük olduğu Doğu Akdeniz ve Asya ülkelerine yöneldiler. Yabancı tüccarlar Osmanlı İmparatorluğu ile doğu ülkelerinden bol miktarda buğday, pamuk, ham ipek, kereste, yün ve yağ gibi sanayi ara mallarını Avrupa pazarlarından daha ucuza alarak ülkelerine götürdüler. İşte gümüşün neden olduğu, ilk önce batıda başlayan fiyat artışları doğuda da kendini gösterdi. bkz. Önsoy, *a.g.e.*, s. 5.

Osmanlı yöneticileri bir bolluk bunalımını anlayamadılar ya da dışarıdan içeriye akan yeni ticareti uygun bir şekilde vergilendiremediler. Sorunun ne olduğunun anlaşılmasından dolayı uygulanan tedbirler durumu daha kötüye götürdü<sup>24</sup> 1584'te akçe bir dirhem gümüşün beşte birinden, sekizde birine indirildi. Bu iktisadi ve sosyal sonuçlarıyla sürekli bir mali bunalıma yol açan devalüasyon tedbiri idi. Gümüş fiyatı düştükçe altın fiyatı yükseldi. Osmanlı İmparatorluğu iki defa yeni gümüş para çıkarmak suretiyle enflasyon dalgasını durdurmaya çalıştı. Fakat gittikçe artan harcamalar ve değeri düşen para ile karşı karşıya kalan Hazine daha da kötü duruma düştü.<sup>25</sup>

Bunların yanı sıra Ümit Burnu'nun keşfedilmesinden sonra özellikle 17. yüzyıldan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun elinde bulunan ticaret yollarının yer değiştirmeye başlamasıyla birlikte İmparatorluk ciddi anlamda mali sorunlar yaşamaya, Akdeniz ticareti süreç içerisinde eski önemini kaybetmeye, Baharat ve İpek Yolları kullanılmaz duruma gelmeye başladı. Sömürgeciliğin güçlenmesiyle beraber Batılı devletler, Osmanlı aracılığıyla elde edilen ticaret mallarını sömürgelerinden getirmeye başladılar. Zamanla Osmanlılar uzak doğudan gelen malları Avrupalı tüccarlardan daha pahalı fiyata almaya başladı. İmparatorlukta bu durumun farkında olan Ömer Talip adında bir gözlemci coğrafi keşiflerin etkisini şu şekilde ifade ediyordu:

Şimdi Avrupalılar bütün dünyayı tanımayı öğrendiler; gemilerini her yöne gönderiyorlar ve önemli limanları ele geçiriyorlar. Eskiden Hindistan, İndüs ve Çin malları Süveyş'e gelir ve Müslümanlar tarafından bütün dünyaya dağıtılırdı. Fakat şimdi bu mallar Portekiz, Felemenk ve İngiliz gemileriyle Frengistan'a taşınıyor ve oradan bütün dünyaya dağıtılıyor. Kendilerinin ihtiyaç duymadıkları şeyleri İstanbul'a ve İslam ülkelerine getiriyorlar

<sup>24</sup>Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Çev. Metin Kıratlı, 9. Baskı, TTK Basımevi, Ankara, 2004, s. 29.

<sup>25</sup> Birincisi 1620'lerde bir gümüş sikke olarak çıkan para, ondan sonra 1680'lerde gözüken kuruş, Lewis, *a.g.e.*, s.s. 29-30.

ve fiyatlarının beş katına satıp çok para kazanıyorlar. Bu nedenle İslam ülkelerinde altın ve gümüş azalmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu Yemen kıyılarını ve oradan geçen ticareti ele geçirmelidir; aksi halde Avrupalılar çok geçmeden İslam ülkelerine hükmedeceklerdir.<sup>26</sup>

18. yüzyıla gelindiğinde ise Osmanlı İmparatorluğu'nda dış ticaretin yönü batıya kaymaktaydı ve bu yüzyılda Avrupa ve Osmanlı arasındaki ticarete konu olan malların içeriğinde de değişiklikler meydana gelmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu, Batılı devletlerin ticaret ve üretimde kaydettikleri başarılarla paralel olarak, tekstil başta olmak üzere pek çok dalda gelişme gösteren sanayisine hammadde sağlamaya, karşılığında da Batı'dan mamül mal almaya başladı.<sup>27</sup>

Osmanlı pazarlarının Batıya ve Batıdan gelen mamül mallara açılmasını sağlayan ve Batılı güçlü devletlerin Osmanlı pazarlarına yönelmesindeki en büyük sebep ise Batının feodalizmden kapitalizme geçerek, kapitalizmin verdiği güçle dünya pazarlarına dolayısıyla Osmanlı'ya da yönelmesi ve gelişen kapitalizminle birlikte Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisiyle eklemlenme sürecidir. Kapitalistleşen Batılı devletler güçlenen sanayileri için hammadde, sanayi ürünleri içinde pazar arayışına girmişlerdir. Osmanlı'nın bu aşamadaki durumu ise sanayi üretimine geçememesi ve batıda olduğu gibi kapitalist bir aşamaya erişmemesi sebebiyle kapitalist ülkelerin üzerinde egemenlik kurmaya çalıştığı bir alan konumundadır. Güçlenen Batının üstünlüğünü kabul eden Osmanlı İmparatorluğu bu aşamada Batılılaşma yoluna giderek diğer ülkelerle klasik dönemden farklı bir şekilde ilişkiler yürütmeye başlamıştır. Denilebilir ki Osmanlı bir

<sup>26</sup> Tarih al-Hind al-Garbi'nin Ankara'daki (maarif kitaplığı) el yazılı nüshasının kenarlarına yazılmış olan Ömer Talib'in gözlemleri, A. Zeki Velidi Togan tarafından yayınlanan; *Bugünkü Türkili (Türkistan) ve Yakın Tarihi, I, 1947, s. 127*'den aktaran; Lewis, *a.g.e.*, s. 28

<sup>27</sup> Numan Elibol, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1996, s. 1-2.

ölçüde de Batılılaşma çabaları ve içinde bulunduğu durum nedeniyle dünya ekonomisine eklemelenmeye başlamıştır.

## **I. 1. 1. Dünya Ekonomisi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesi**

### **I.1.1.1. Dünya Ekonomisi**

Feodal sistemden kapitalist sisteme geçiş yaşanmasıyla beraber, dünya üzerinde gelişmeye başlayan kapitalist devlet biçimi yalnız iki ülke ekonomik ilişkilerinde değil dünya ekonomisinde de yeni bir dönemin başlamasına sebep olmuştur. Ekonomi tarihinde önemli bir zaman dilimini teşkil eden kapitalizm; üretim, nüfus ve fiyatların etkisiyle feodalizmden ayrılmaya başlayarak yeni bir döneme kapılarını açmıştır. Birbirine son derece sıkı bir şekilde bağlı olan üretim, nüfus ve fiyatların birbirleri üzerinde etkili olmalarıyla kapitalizm hızlı bir şekilde gelişmeye başlamıştır. Açıklamak gerekirse; klasik feodal dönemde üretim genellikle üç nedenden ötürü artış içerisinde olmuştur. Bunlardan ilki 9. yüzyılda İslam ablukasının sona ermesiyle beraber Akdeniz ticaret yolu yeniden açılmış böylece Avrupa'da üretilen ürünler diğer ülkelere satılabilir hale gelmiştir. Ticaretin gelişmesi esasında ne kadar çok ürün üretilirse o kadar çok satılabileceği anlamına geldiğine göre, kâr dolu bir ekonomik sürecin başladığı varsayılabilir. Yani, doğal olarak içe dönük olan feodal ekonominin bütününde değilse bile en azından bazı sektörlerinde üretim ölçeğinin genişlemesine yol açmıştır.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Muharrem Tünay, *Siyasal Tarih*, İmge Kitabevi, Ankara, 1995, s.s. 37 - 38.

İkinci neden olarak nüfus artışının olduğunu söyleyebiliriz; nüfus ile ekonomi arasındaki ilişki feodal ekonominin gelişmesi açısından açıklayıcı bir yere sahiptir. Kapitalizm öncesi toplumlarda nüfus artışının üzerinde artan üretimin doğrudan etkisi söz konusudur. Artan üretim daha fazla ürünün ortaya çıkmasına ve daha iyi beslenme imkânlarının oluşmasını sağladığından nüfusta değişikliklere neden olabilmektedir. Ancak üretimin nüfus üzerinde etkili olduğu gibi nüfus da üretim üzerinde etkili olmuştur; yani her iki faktör birbirleri üzerinde etkide bulunmuştur. Artan nüfus; beslenme, konut, tarım araçları gereksinimi gibi üretim ölçeklerine etki etmiştir. Artan ihtiyaçlar doğrultusunda da üretim sabit kalmamış o da aynı oranda sürekli artmıştır.<sup>29</sup>

Üretim artışına neden olan üçüncü faktör ise tarım teknolojisinin gelişmesiyle beraber yeni alanların tarıma açılması ve tarımda meydana gelen teknolojik gelişmelerin yanı sıra ürün çeşitliliğinin artmaya başlamasıdır.<sup>30</sup>

Tüm gelişmeler para ve pazar ekonomisi olan bölgelerde ürün fiyatlarının genel olarak artması gibi yeni bir sonucun doğmasına sebep olmuştur. Elbette bunlar kapitalizm öncesi dönemde yaşanan gelişmelerdir. Üretim ve nüfus artışı kaçınılmaz olarak başka bir sonuç daha doğurmuştur. Bu da para ve pazar ekonomisi olan bölgelerde mal fiyatlarının genel olarak artmasıdır.<sup>31</sup> Ayrıca lordlar ve köylüler ürünlerini o dönemin koşulları içinde bozulmadan saklayamadıkları için kendi tüketimlerinin ötesindeki fazla ürünleri bir an önce elden çıkarmak durumundaydılar. Bunun sonucu da doğal olarak para ekonomisinin genişlemesi, paranın malların dolaşımında daha fazla kullanılması ve diğer rant biçimlerinin giderek parasal ranta dönüşmesi olmuştur. Böylece feodal ekonomi

<sup>29</sup> Tünay, *a.g.e.*, s.s. 38-39.

<sup>30</sup> Tünay, *a.g.e.*, s. 40.

<sup>31</sup> Tünay, *a.g.e.*, s. 40.

kapitalizmin temel özelliklerini ortaya çıkarmaya başlamıştır. Bu süreç 13. ve 14. yüzyıllardan sonra giderek hızlanacaktır. Bütün bunlara 15. yüzyıldan sonra Amerika kıtasından getirilen altın ve gümüşlerin toplam para arzı üzerindeki genel artış etkisi de eklenince bu durum daha hızlı bir şekilde büyüyecektir.<sup>32</sup>

Özetle üretim ve nüfus artışları bir yandan birbirlerini desteklerken, bir yandan da mal fiyatlarını arttırıcı etkide bulunmuşlardır. Bu değişim karşısında özellikle İngiltere’de lordların çok büyük bir kesimi feodalizmden kapitalizme geçiş süreci içinde eriyip gitmişlerdir. Ancak genel üretim ve nüfus artışına paralel olarak gelişen fiyat artışları köylüler üzerinde de o olumlu etki yaratmıştır. Yüzyıllardır feodal sömürü altında ezilen köylüler büyük avantajlar yakalamıştır. Her şeyden önce üretim daha fazla artı ürün yarattığına göre, bu artı ürünün çok büyük bölümü köylü ekonomisi içinde kalmıştır. Bunun temel nedeni, fiyat artışları karşısında köylünün ödediği rantın giderek ucuzlaması veya değer kaybıdır. Zamanla köylü, lorda daha az rant ödemeye başladı. Yani fiyat artışı-rant ilişkisi bir yandan lordun aleyhine işlerken, diğer yandan da köylünün üzerindeki baskıyı hafifletti. Bunun sonuçlarından biri olarak köylüler kapitalizme doğru kendi aralarında farklılaşmaya başladılar. Daha yoğun bir çalışma sürecine giren, daha fazla üreten, kendisine geleneksel olarak ayrılmış alanı gizlice genişleten ve nihayet ailenin toplam tüketimini kemerleri sıkarak azaltan yeni bir köylü tipi ortaya çıktı.<sup>33</sup> Bir süre sonra ortaya çıkan zengin köylüler kazançlarını üretken yatırımlara dönüştürerek daha da zenginleşmeye başladı ve kendi gibi zenginleşmemiş köylüleri kendi toprakları üzerinde ücret karşılığında çalıştırmaya başlamışlardır. Yani bir kesim köylü, köylülüğten çıkarak

---

<sup>32</sup> Tünay, *a.g.e.*, s. 41.

<sup>33</sup> Tünay, *a.g.e.*, s.s. 41 - 47.

tarım işçisi haline geldi.<sup>34</sup> Bunun yanında diğer bir kısım köylü kapitalizmin getirdiği avantajlardan “para ve pazar ekonomisinin gelişimi, fiyat artışları, vs.” yararlanarak zenginleşme sürecine girerken, daha büyük bir köylü kesimi de tam tersine fakirleşme ve işçileşme yolunda ilerlemeye başlamışlardır. Bu süreç sonunda İngiltere tarımında pazar için üretim yaygınlaşmış, verimlilik artışları hızlanmaya başlamıştı. Tarımsal kesimde kapitalist üretim ilişkileri gelişirken, pek çok köylü üretici topraklarından koparılmak zorunda kalmış ya kırsal alanlarda ücret karşılığı çalışmak ya da kentlere göç etmek zorunda kalmışlardı. Böylece, kapitalist sanayinin en önemli koşullarından biri olan mülksüzleştirilmiş emekçiler ordusu yaratılmıştı.<sup>35</sup>

Fakirleşen köylünün artık tarımdan kopması ve yeni bir geçim kaynağı bulması zamanı gelmiştir. Bu noktada iki faktörü bir arada düşünmek gerekmektedir. Birincisi tarım sektörünün itici gücü, ikincisi kentlerin çekici gücüdür. Bu iki faktör birlikte işlemiş ve kapitalizmin gelişip kendisini egemen üretim biçimi olarak dayatarak hayati önem olan tarımsal dönüşümün gerçekleşmesini sağlamışlardır. Tarımda kapitalizmin gelişimi, bir yandan eski feodal yapıları kırarken ve köylülerin tabakalaşmasına yol açarken, öte yandan da bir iş gücü fazlası çıkarmıştır. Aynı sıralarda kentlerde de büyük bir gelişme göstermiş ve artık elle üretimden imalat dönemine girmeye başlamıştır<sup>36</sup> Mamul malların üretiminin gelişmesiyle birlikte sermaye birikimi de önemli ölçüklere ulaşmıştır. Tarımdaki ve mamul mallardaki üretim artışları ulaşım alanındaki gelişmelerle birleşince, iç ticaret büyümüş bu da İngiltere’de bir ulusal ekonomi ve ulusal pazar oluşmasını sağlamıştır.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Tünay, *a.g.e.*, s.s. 47-48.

<sup>35</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820 – 1913*, 3. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2005, s. 2.

<sup>36</sup> Tünay, *a.g.e.*, s. 49.

<sup>37</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s. 2.

16. yüzyıldan 18. yüzyıla gelindiğinde kapitalizm artık sadece İngiltere'ye özgü bir üretim biçimi olmaktan çıkarak Fransa, Belçika ve Kuzey İtalya gibi bölgelerde giderek yayılmaya, feodal yapılar çökmeye ve yerlerine yeni filizlenen kapitalist unsurlar geçmeye başlamıştır. Yani kapitalizm küreselleşme eğilimi içerisine girmiştir. Bir yandan dünya ekonomisinin iç bağları bu biçimde sağlamlaşırken, bir yandan da bu sistemin sınırları büyümeye başlamıştır. Örneğin, Orta Avrupa ile tarihsel olarak yakın bir değişim ilişkisi içinde bulunan kuzey İtalyan devletleri 18. yüzyılda artık sadece ticaret değil, ondan da öteye kapitalist üretim ve değişim ağını oldukça genişletmiştir. İngiltere, iki yüz yıllık kapitalist imalathane üretiminden daha ilerilere sıçrama noktasına gelmiştir. Bu noktada görülmektedir ki ekonomik gelişmelerde başı çeken ülke konumundadır.<sup>38</sup> Bunun yanında giderek büyüyen kapitalist üretim anlayışı uzmanlaşma yolunda ilerleyerek özellikle Batı Avrupa'da kaynaklarını zamanın en karlı üretim dalları olan; yeni kömür yataklarının işletilmesi, demir işleme ve pamuklu dokuma, daha sonraki yıllarda elektrik ve kimya üretimine kaydırmayı başarmışlardır. Yani Avrupa giderek dünya sanayi üretiminin büyük bir bölümünü gerçekleştiren kıta haline gelmeye başlamıştır.<sup>39</sup>

Devam eden süreçte ise büyük bir gelişme yaşanacaktır; bu Sanayi Devrimi'dir. Aslında bir üretim biçiminden diğerine geçiş değil, tam tersi kapitalist üretim biçiminin kendi içerisinde gerçekleşen ve İngiltere'de ortaya çıkan, modern dünyanın yaratılmasında çok önemli bir yer teşkil eden Sanayi Devrimi, kapitalizmin hareket yasalarından artı değer sonucu ve gereksinimi olarak ortaya çıkmıştır. Kapitalist sistemde en önemli şey artı değeri arttırmaktır. Bununda temelinde kâr oranlarının sürekli olarak yükseltilmesi ve rekabet ortamında piyasada kalabilmek için üretim ölçeğinin büyütülmesi

---

<sup>38</sup> Tünay, *a.g.e.*, s. 53.

<sup>39</sup> Kasaba, *a.g.e.*, s. 43.



gerçeği yatar.<sup>40</sup> Elbette bu Sanayi Devrimi'nin iç mantığını oluşturmaktadır. Diğer sebep ise 1770'lerden itibaren teknolojik gelişmelerin ve icatların büyük bir hızla artmış olmasıdır. Uygun koşullar ortaya çıkınca ve ekonomik durum belirli bir olgunluğa erişince sanayide büyük bir atılım gerçekleşmesi kaçınılmaz olmuştur.

1800'den sonraki dönemde ise, İngiltere'de yeni üretilen teknolojilerin Kıta Avrupa'sına transfer edildiği açıkça görülmeye başlanmıştır. En önemli gelişme Avrupa'da demiryolu hatlarının kurulmaya başlanmış olmasıdır. Demiryollarının inşası yanında buharlı gemilerinde kullanılması sonucunda birbirine çok uzak olan pazarların bütünleşmesi sağlanmış üreticilerle tüketicilerin temas olanakları artmış ve Avrupa'nın dünyanın geri kalanına bağlanması hızlanmıştır. Bu durum kapitalizm açısından vazgeçilemeyecek bir unsur olan ticaretin genişlemesinde büyük bir etken olmuştur.<sup>41</sup>

Böylece kapitalizm ve Sanayi Devrimi ile gelişen Batılı ülkeler bir yandan mamül mallar için pazarlar bulmaya, diğer yandan da bol ve ucuz gıda ve hammadde kaynakları sağlama arayışına girerek diğer ülkelere yönelmişlerdir.<sup>42</sup>

### **I.1.1.2. Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesi**

Avrupa'ya yakınlığı da düşünülürse Osmanlı'nın kapitalizmin etki alanına girmesi kaçınılmaz olmuştur. Elbette bu sadece Osmanlı pazarları için geçerli bir durum

<sup>40</sup> Tünay, *a.g.e.*, s. 54-55.

<sup>41</sup> Heaton, *a.g.e.*, s. 329.

<sup>42</sup> Görüldüğü üzere gelişen kapitalizmin oluşturduğu yeni dünya sistemi Avrupa dünya ekonomisidir. Başlıca dış alan ise Doğu Hint adaları, Norveç, Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'dur. Bkz. İmmanuel Wallerstein, *Modern Dünya – Sistemi, Avrupa Dünya – Ekonomisinin Pekiştirilmesi ve Merkantilizm, 1600 – 1750*, 2. Cilt, Çev., Latif Boyacı, Bakış Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 130.

teşkil etmemiş kapitalistleşen ülkelerin pazar ve hammadde ihtiyacı dünyanın genelinin birbirleriyle ekonomik ilişkiler içerisine girmeye başlamalarına ve kapitalizme eklemlenmelerine neden olmuştur. Ancak bu ekonomik ilişkiler içerisinde bazı ülkeler ekonomik güç olarak hakim durumda iken bazı ülkeler sömürülen ya da üzerinde ekonomik etkinlik kurulan ülke durumuna gelmişlerdir. Böylece ne şekilde olursa olsun diğer ülkelerin dünya ekonomisine katılmasıyla ticaret hacminde o zamana dek görülmemiş bir genişleme ortaya çıkmıştır.<sup>43</sup>

Ancak kapitalist bir aşamaya gelememiş ya da sanayileşememiş ülkelerin buna karşı gösterdikleri ilişkiler ağı, kapitalizme karşı gösterdikleri tepkiler sonucunda biçimlenmiştir. Osmanlı İmparatorluğu da dahil olmak üzere her toplumsal kuruluş kendine özgü politikalar izlemiştir. Bu ilişkiler de 19. yüzyılda kapitalizmin dünyanın farklı ülkelere yayılışı sırasında, kapitalizm ve kapitalist öncesi yapıların karşılıklı etkileşimi çerçevesinde anlaşılabilir. Ülkeler arası ilişkilerde ilk olarak sömürü, ikinci olarak bir siyasal bağımsızlığı olmakla beraber bir emperyalist devletin etki alanında bulunan, son olarak da emperyalistler arası rekabet koşullarında bulunan ülkeler yer almaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun durumu da tam olarak üçüncüsüne uygundur.<sup>44</sup>

Yavaş yavaş diğer ülkelerin rekabet sahalarından biri olmaya başlayan Osmanlı İmparatorluğu, 19. Yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren kapitalist dünya ekonomisi arasındaki ilişkilerin güçlendiği ve giderek sistem içerisine eklemlendiği bir döneme girmeye başlamıştır. Bunda Osmanlı'nın bu dönemde Batı ile girdiği ikili ilişkilerin artması yanında içinde bulunduğu durum nedeniyle ekonomik olarak zayıflaması ve kapitalist aşamaya

---

<sup>43</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s. 3.

<sup>44</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s.s. 7-9.

erişen, daha verimli şekilde üretim yapan ve sanayi malları için pazar arayan güçlü devletlerin Osmanlı ile olan ticareti arttırmaları etkili olmuştur. Kapitalizme eklemlenmeye başlayan Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer devletlerle yapmış olduğu ticaret artış göstermeye başlamıştır. Örneğin; 19. yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı dış ticaret hacmi dört kat artmıştır. Yine bu yıllarda dünya ekonomisine katılma sürecinde ortaya çıkan Osmanlı ticaret ilişkileri daha karlı bir biçimde Yakın Doğu ve Asya'dan Batı Avrupa ve Birleşik Devletlere kaymıştır. Kırım Savaşı'nda sonra 1856 yılında imzalanan Paris Barış Anlaşmasıyla, Osmanlı İmparatorluğunun devletlerarası sisteme girmesi ise resmiyet kazanmıştır. Avrupa sanayi ürünlerini çekmeye devam eden Osmanlı İmparatorluğu aynı zamanda 19. yüzyılın son çeyreğinde kapitalist ekonominin motoru haline gelen uluslararası sermayenin de etki alanı içine girmek zorunda kalmıştır.<sup>45</sup>

Kapitalist dünya sisteminin gelişimini etkileyen ardışık egemenlik ve rekabet dönemleri de Osmanlı İmparatorluğu'nun sistem içindeki konumu üzerinde önemli etkilere sebep olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu durum onu güçlü bir ülkenin desteğini alması gerektiği yönünde teşvik etmiştir. Bundaki ana sebep Osmanlı ekonomik gücünün zayıflığından kaynaklanmaktadır. Toprak sistemi bozulan ve sanayi üretimine geçmeyi başaramayan Osmanlıların dünya sistemine eklemlenmeye başlaması onun gücünü daha da kırmıştır. Çünkü bir yandan kapitalist sistem içerisine girerken bir yandan da kapitalist aşamaya erişmiş olan ve pazar ve hammadde kaynakları arayan güçlü devletlerle girmiş olduğu ekonomik ilişkiler onun ekonomik gücünün daha da zayıflamasına sebep olmuştur. Ayrıca bu aşamada devletin korunması ve serbest ticaretin gelişmesi birbiriyle çelişmektedir. Bürokrasi içindeki bölünmeler de uzun dönemde

---

<sup>45</sup> Kasaba, *a.g.e.*, s.s. 44-46.

uygulanan siyasetlerin etkisiz ve uyumsuz kalmasına neden olmaktadır. Kapitalist sistemi tam olarak anlayamayan ve sistemi Avrupa'da olduğu şekilde uygulamayı başaramayan Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalist dünya ekonomisine katılımı, emperyalist devletler arasındaki rekabet koşullarından fayda sağlamasını kolaylaştırıyordu. Ancak İmparatorluğun toprak bütünlüğünü tehlikeye atan, yöneticilerin siyasal egemenliğini zayıflatan ve uzun dönemde Osmanlı'nın varlığının devamına kuşku düşüren süreçlerin hızlanmasına yol açtı. Bunlardan biri Avrupalı büyük güçler tarafından açılan askeri seferler ve kendi içindeki ayrılıkçı hareketler dağılmasını hızlandırırken, diğer neden devlet aygıtını ve özellikle hazineyi devre dışı bırakarak dünya ekonomisi ile girişilen ilişkiler çerçevesinde çeşitli bölgelerdeki toplumsal ve ekonomik yapıların yeniden düzenlenmesiydi. İmparatorluğun gerçek çözülmesi bu süreçlerden kaynaklanmaktaydı.<sup>46</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalist devletler karşısındaki konumu ise bu aşamada şekillenmeye başlamıştır. Üreten bir ülkeden çok tüketen ve hammadde sağlayan bir ülke şeklinde kapitalizmin üretim ilişkileri içinde yer almıştır. Ancak tam tersi bir şekilde kapitalizmde üretici güçler konumunda olan ülkeler daha hızlı gelişmeye ve büyümeye başlamıştır. Elbette hammadde satan ülke ile hammaddeyi üreten ülke arasında çok büyük bir fark söz konusudur. Ham maddeyi işleyen ülkelerin, üretmeyenlere oranla gelişmişlik seviyesi aynı olmadığı gibi, hammadde sağlayan ülkelerin sanayi üretimine geçmek ya da diğer üretimleri açısından sanayileşen devletlerle rekabet etmesi, daha verimli üretime geçmesi söz konusu dahi olmamıştır. Sanayileşen ülkeler daha hızlı bir şekilde gelişirken bu aşamaya erişmemiş ya da erişmek için uğraşan ülkelerle aralarındaki üretim farkı çok hızlı bir şekilde açılmaya başlamıştır.

---

<sup>46</sup> Kasaba, *a.g.e.*, s. 46.

Özetle Sanayileşen Avrupa karşısında Osmanlı çok geride kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu yok olmamaya çare ararken artık kapitalist bir aşamada sanayi ekonomisi yürüten ülkeler ise tam tersi bir şekilde daha da güçlenmek ve büyümek için çeşitli yöntemler üzerinde durmaya başlamışlardır. Ancak Osmanlılar içinde buldukları durum nedeniyle ister istemez bu ülkelerle ekonomik ilişkiler yürütmek zorundaydılar. Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik durumuna ve işleyişine baktığımızda bu durumu kolaylıkla görebilmek mümkündür. Osmanlı İmparatorluğu süreç içerisinde üreten bir ülke değil hammadde temin eden ve mamül mal alan, açık pazar bir ülke konumuna gelmeye başladı. Bu malların Osmanlı'ya girişini ve Osmanlı'nın kapitalizme eklemlenmesini kolaylaştıran nedenlerin başında da coğrafi keşiflerle beraber güçlenmeye başlayan Fransa ve İngiltere gibi devletlerin (1535'de Fransa'ya 1580'de de İngiliz Levant Ticaret Şirketi'ne verilen Kapitülasyon) 16. yüzyılda Osmanlıdan aldıkları ayrıcalıkları kullanarak Osmanlı üzerinde çok büyük ekonomik nüfuz elde etmeleri yatmaktaydı.

### **I. 1. 2. Kapitülasyonların Ekonomiye Etkisi**

En genel anlamıyla kapitülasyon, bir devletin başka bir devlet tüccarına ticari, idari ve iktisadi bir takım ayrıcalıklar sağlaması olarak tanımlanabilmektedir.<sup>47</sup> Kapitülasyonların çoğu iki taraf için geçerli olsa da ekonomisi güçlü olan taraf kapitülasyonlardan fayda sağlarken ekonomisi zayıf olan taraf kapitülasyonlardan zarar görmüştür. Osmanlılar tarafından ilk kapitülasyonlar, Fatih Sultan Mehmet tarafından Venediklilere verilmişti. Osmanlılar, kapitülasyonları önceleri Avrupa'da izledikleri dış siyasetin bir aracı olarak kullanmışlardır. Örneğin; Kanunî Sultan Süleyman, Osmanlılara

<sup>47</sup> Ali Akyıldız, *Anka'nın Son Baharı, Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslar arası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005. s. 185.

saldırmak için oluşturulacak bir Hıristiyan birliğini önlemek amacıyla, Almanlara karşı Fransızları desteklemiş ve onlara birtakım ayrıcalıklar vermişti. Akdeniz ticaretine ilişkin bu ayrıcalıklar, daha sonra, Amerika'nın keşfiyle bölgedeki ekonomik etkinlikleri canlı tutmak amacıyla genişletilmiş ve yaygınlaştırılmıştı.<sup>48</sup>

Kapitülasyonlara örnek olarak; Osmanlı kentlerinde örgütlenebilme hakkı, yabancıların kendi aralarındaki anlaşmazlıklarda konsolosluklara yargı yetkisi tanınması, Osmanlı topraklarında seyahat, taşımacılık, satış serbestliği, Osmanlı sularında gemi işletme hakkı verilebilir. Osmanlı vatandaşları da Avrupa devletlerinde, bir Avrupalının Osmanlı ülkesindeki sahip olduğu haklara sahipti. Ancak Osmanlı ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayanmaktaydı ve Avrupa ülkelerinde ticaret yapacak herhangi bir kesim yoktu. Ayrıca Avrupalı devletleri kendileri Osmanlı'ya mal ihraç ederken gümrük vergisi ödememelerine karşın, Osmanlı mallarını ithal ederken gümrük vergisi alıyorlardı. Yani fiilen Osmanlı'ya bir avantaj getirmiyordu.<sup>49</sup>

Elbette bu verilen imtiyazlar Osmanlı İmparatorluğu güçlüyken bir sorun teşkil etmemişti. Fakat 1740'ta kapitülasyonların sürekli hale getirilmesi, giderek güçlenen, güçlü bir kapitalist ekonomiye sahip olan ve sanayide büyük ilerlemeler kaydeden, hatta sanayi devrimi yaşayacak olan İngiltere başta olmak üzere Batılı emperyalist devletler karşısında Osmanlı İmparatorluğu'nun giderek açık pazar haline gelmesine sebep olmuştur. Böylece Sanayi Devrimi sonrası Osmanlı pazarları Batılı devletlerce ucuz üretilen mallarla dolmuş, gümrükler azalmış, iç üretim aksamıştır. Bu durumun daha da çok artmasına yol açan sebep ise sonraki yıllarda İngiltere ile imzalanan ve giderek diğer

<sup>48</sup> Emre Kongar, *21. yüzyılda Türkiye*, 28. Baskı, Remzi Kitabevi., İstanbul, 2001, s. 341.

<sup>49</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, 9. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 65.

Batılı ülkelere de yayılan ve kar sağlayan Balta Limanı Ticaret Anlaşması olmuştur. Balta Limanı Ticaret Anlaşmasıyla Osmanlı ekonomisi dış etkilere açılmıştır.

### **I.1.3. Balta Limanı Ticaret Anlaşması**

Anlaşmanın imzalanma sebebi; Osmanlı ile ticari faaliyetler yürüten İngiliz tüccarların Osmanlı İmparatorluğunun koyduğu engellerden şikâyet etmeleri ve ticareti uzun dönemli bir çerçeveye bağlamak istemeleriydi. Siyasal, mali, askeri bakımdan güçsüz durumda olan Osmanlı İmparatorluğu'nda Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı, İngilizlerin beklediği fırsatı elde etmelerine yol açtı. Mehmet Ali Paşa'nın askeri gücü karşısında Osmanlı saltanatının zor durumda kalması ve bu güç karşısında yenilgiler almasından sonra, Osmanlı İmparatorluğu yalnızca Mısır'ı değil Suriye'yi ve Anadolu'nun bir bölümü kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalınca Rusya'dan yardım istedi. Bu suretle Rusya'nın artan nüfuzu karşısında Osmanlılar kurtuluşu İngiltere'ye sığınmakta buldu. Bunun etkisiyle iki ülke arasında 1838 yılında Balta Limanı Ticaret Anlaşması imzalandı.<sup>50</sup> Umulan ise İngiltere'ye sunulan iktisadi ödümler karşılığında, İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü korumasını sağlamaktı. Ancak Osmanlılar anlaşmanın ekonomik ve mali sonuçlarından habersiz olmakla beraber, esas olarak siyasal nedenlerle masaya oturmuşlardı.<sup>51</sup> Boğaziçi'nde Balta Limanı'nda imzalanan bu anlaşmayı Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik yönden zayıf olmasının da etkisiyle aynı yıl Fransa ile daha sonra diğer Avrupa devletleriyle imzalanan ve benzer koşullar içeren diğer

<sup>50</sup>1838 yılında İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret Anlaşması Avrupa kapitalizminin pazarı haline gelen Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya sistemine eklenme sürecinin en önemli halkasını oluşturmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Emre Biber, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Sistemine Eklenme Süreci ve Azgelişmişliğin Evrimi", *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, Cilt 6, Sayı 1, Sakarya, 2009, s. 32.

<sup>51</sup> Şevket Pamuk, *a.g.e.*, s.s. 19-20.

anlaşmalar izlemiştir. Bu anlaşmalarla Batılı üretici güçlerin Osmanlıya girişi hızlanmıştır.<sup>52</sup>

Anlaşmanın getirdiği düzenlemelerin bir bölümü, Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticarete uyguladığı tekel düzeni ile özel sınırlamalara ve ek vergilere ilişkindi. 1838 öncesinde uygulanan ve “*Yed-i Vahit*” olarak adlandırılan düzende, devlet bir malın her hangi bir yöredeki dış ticaretini özellikle ihracatını özel bir kişinin tekeline bırakabiliyordu. Ayrıca, belirli hammaddelerin ya da gıda maddelerinin darlığının çekildiği yıllarda bu malların ihracatını yasaklayabiliyordu. Savaş dönemlerinde, maliyeye ek gelir getirmesi için dış ticarete olağanüstü vergiler uygulayabiliyordu. Balta Limanı Anlaşması ile Osmanlı İmparatorluğu dış ticaretteki bu tekeller düzenini kaldırmakta ve olağanüstü vergiler ve sınırlamalar uygulama hakkında vazgeçmekteydi.<sup>53</sup>

Bu anlaşmadan önce Osmanlı İmparatorluğu hem ithalat hem de ihracat üzerinden % 3 gümrük vergisi almaktaydı ve yerli ve yabancı tüccarlar mallarını imparatorluk içinde bir bölgeden diğerine taşırken % 8 oranında bir iç gümrük vergisi ödemek zorundaydılar. Balta Limanı Anlaşması ihracata uygulanan vergileri % 12'ye çıkartmış, ithalattan alınan vergiyi % 5 olarak belirlemiştir.<sup>54</sup> Bunun yanı sıra Yerli tüccarlar iç gümrük vergisi ödemeye devam ederken yabancı tüccarlar bu vergiden muaf tutulmuştur. Böylece yabancı tüccarlar büyük ayrıcalıklar elde etmiş oluyorlardı. Bu anlaşma şu açıdan da dikkat çekiciydi; aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun bundan

---

<sup>52</sup> I. Dünya Savaşı'na kadar geçerliliğini koruyacak olan 1838 ticaret anlaşmasını İngiltere'nin dünya ölçeğindeki girişimlerinin bir parçası ve Osmanlı ekonomisinin dış ticarete açılmasını kolaylaştıran bir düzenleme olarak değerlendirmek gerekmektedir. Bkz. Şevket Pamuk, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Kapitalizmine Açılışı”, *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 719.

<sup>53</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, s. 17.

<sup>54</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s. 18.



sonra kendi gümrük vergilerini Avrupa devletleriyle birlikte saptamayı ilke olarak kabul etmiş bulunuyordu. Bunun sonucu olarak Osmanlı İmparatorluğu bağımsız bir dış ticaret politikası izleyebilme hakkından vazgeçiyordu. Böylelikle Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'daki sanayi birikiminin açık bir pazarı haline gelmesi daha da kolaylaşmış oluyordu.<sup>55</sup>

Bu konuya ilişkin Mehmet Genç şu şekilde bir açıklamada bulunmuştur:

Batılı ülkelerin giderek artan çoğunluğu ithalatı kıstak, kotaya bağlamak, farklılaştırılmış yüksek gümrük duvarları koymak, hatta yasaklamak ve buna karşılık ihracatı geliştirmek ve teşvik etmek için yarışıp savaşırken Osmanlı İmparatorluğu'nun tam zıt bir şekilde ithalatı serbest bırakıp ihracata yönelik, sınırlamalar, gümrük duvarlarını yükseltip yasaklamalara kadar varan düzenlemeler getirmesi, izahı kolay görünmeyen bir tavidir. 16. yüzyıl'dan 19. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiş olan bu tavrın son örneğini 1838'tarihli Osmanlı-İngiliz ticaret anlaşmasında buluyoruz.<sup>56</sup>

Sonuç itibariyle gelişme dönemine bile girmemiş olan Osmanlı sanayisi Bu anlaşma ile Avrupa rekabeti karşısında savunmasız bir şekilde bırakılmıştır. Sanayileşen Avrupalı güçlü devletler karşısında Osmanlı pazarları hızlı bir şekilde yabancı mallarla dolmuş, yerli tüccarlar yabancı tüccarlar karşısında rekabet gücünü yitirmiştir.<sup>57</sup> Gelişmiş Avrupa ekonomisinin ezici rekabeti karşısında ham madde ve yiyecek maddeleri satan ve mamül madde satın alan bir ülke durumuna gelen Osmanlı İmparatorluğu'nda temel sanayinin kurulması işi gerçekleştirilememiş ve Osmanlı sanayisi yakın pazar için tüketim malları üretecek şekilde oluşum göstermiştir.<sup>58</sup>

<sup>55</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s. 18.

<sup>56</sup> Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ankara, TTK Basımevi, 1990, s.s. 13-16.

<sup>57</sup> Yılmaz, *a.g.m.*, s. 191.

<sup>58</sup> A. Gündüz Ökçün, *Osmanlı Sanayi 1913-1915 İstatistikleri*, 3. Baskı, Hil Yayınevi, İstanbul, 1984. s. 11.

Peki, Osmanlıların ekonomik yönden zayıflamasına sebep olan olaylar, Batı’da meydana gelen bu değişiklikler, özellikle güçlenen kapitalizm ve sanayide meydana gelen gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu’nun çok fazla sarsılmasına ve imparatorluğun yarı sömürge bir hale gelmesine sebep olurken neden Osmanlı İmparatorluğu’nda kapitalizmin gerektirdiği şekilde sanayi gelişmemiştir?

#### I. 1. 4. Osmanlı’da Sanayi

Klasik anlamıyla sanayi kavramı; tarihsel anlayış ve gelişim içinde tarımdan ayrılma sürecinin, sonucu olarak görülmüş ve mal üreten ya da sağlayan örgütlenmeler olarak tanımlanmıştır.<sup>59</sup> Bu bağlamda sanayileşme ise “*bir ülkenin ekonomisinin fabrikalara dayandığı ekonomik yapıdır.*”<sup>60</sup>

Bu tanımlara baktığımız zaman özellikle klasik dönemde tarıma ve fetihlere dayalı bir ekonomiye sahip olan Osmanlı İmparatorluğu’nda el emeğine dayalı üretim haricinde, geniş anlamda bir sanayiden ve sanayi toplumundan söz edilemez. Üretimde tarımı esas alan Osmanlı İmparatorluğu’nda tarımsal üretim ve tarım dışı üretim mekanizmaları geniş ölçüde devletin kontrolü altında bulunmakta olduğundan ekonomi yaygın olarak devlete ait toprakların işlenmesi esasına dayanmaktadır.<sup>61</sup> Bunun da etkisiyle Osmanlı İmparatorluğu’nda ekonominin temeli olan bu tarımsal üretimin yanında sanayi geri plana itilmiştir. Osmanlı’da sanayi genellikle imalat sektörü olarak bilinen küçük iş kolları halinde mahalli ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde icra edilmekteydi ve bu imalat sektörü içinde lonca adı verilen örgütlenme önemli yer teşkil etmekteydi. Ekonominin her

<sup>59</sup> Erol Özbilgen, *Bütün Yönleriyle Osmanlı, Adab - ı Osmaniye*, İz Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 683.

<sup>60</sup> Özlem Özgür, *100 Soruda Sanayileşme ve Türkiye*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1976, s.27.

<sup>61</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Yurt Yayınları, Ankara, 1984. s.17.

boyutunda mevcut olan loncalar Osmanlı'da sanayileşmenin temel kuruluşlarındandı. Çünkü üretimin olduğu her alan Lonca kapsamına girmekteydi. Bu Lonca esnafı kendi üretimlerini denetlemek amacıyla gedik adı verilen bir sistem geliştirmişlerdi. Gedikler, her meslek dalında faaliyet gösteren işyeri, dükkan ve tezgah sayılarını saptarlar, bu sayıların artmasına izin vermezlerdi. Lonca üyelerinin diledikleri gibi dükkan açma ve veya üretime geçme hakları yoktu. Yine lonca içi rekabeti engellemek amacıyla loncaların üretebileceği mallarla bu malların nitelikleri, hangi dükkan ve pazar yerlerinde satılabilecekleri ayrıntılı olarak belirlenmişti.<sup>62</sup> Öte yandan narh adı verilen uygulamalarla da devlet, fiyat artışlarını ve dalgalanmaları denetim altına oluyordu. Bu amaçla, devlet bütün tartı ve ölçüleri teftiş eder, fiyatlar belirlenirdi. Hatta kent çarşılarına gelen malların dahi kente hangi kapılardan gireceği ve hangi pazarlarda satılacağı da belirlenirdi.<sup>63</sup> Yani disiplin ve dayanışma içinde çalışan esnaf yapısının olduğu bu örgütlenmede zenginleşme mümkün olmadığı gibi, üretimde denge de çok önemliydi. Devletin müdahaleci olduğu, katı ve kapalı olan bu sistemde devlet sürekli ihtiyaç duyduğu pek çok malı piyasa fiyatından daha düşük, hatta bazen maliyetinin de altına inen değişmez bir fiyattan daha çok vergiye benzer bir yöntemle satın alırdı. Bu toplum açısından büyük bir rahatlıktı. Fakat Batı'da olduğu gibi "burjuva" denilen girişimci sınıfı da yetiştirmeye müsait değildi.<sup>64</sup> Bu açıdan lonca sistemi üretime sınırlamalar getirdiğinden gelişmiş sanayinin ortaya çıkmasına engeldi. Max Weber, ilk fabrikaların Batı'da (İngiltere gibi) lonca sınırlamalarının zayıfladığı bölgelerde kurulduğuna işaret ederek sanayi ile lonca sistemi arasındaki uyumsuzluğun sebeplerine dikkati çekmiş ve loncaların genelde mahalli

<sup>62</sup> Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1976, s.s. 58-62

<sup>63</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu: Klasik Çağ 1300-1600*, Çev: Ruşen Sezer, 5. Basım, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2004, s. 160

<sup>64</sup> Bir anlamda Loncalar üretimde esnekliği azaltmış, Avrupa'da yeni gelişen üretim yapısı ile rekabet edemez hale gelmiştir. ayrıntılı bilgi için Bkz, Donald Quataert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, Çev. Tansel Güney, İletişim Yayınları, İstanbul, 1999, s. 25.

ihtiyaçları karşılamada başarılı olduğu, piyasa şartlarında rekabete uyamadıklarını ifade etmiştir.<sup>65</sup>

Peki, neden Osmanlı'da kurulan imalat sektörü -buna Osmanlı'nın ilk dönem sanayisi de diyebiliriz- çağın gereksinimlerine uygun olarak değişim göstermedi ya da gelişmedi? Bunun sebebi, öncelikle Osmanlı İmparatorluğu'nun bir tarım toplumu olmasında yatmaktadır. Tarım toplumundan sanayiye geçişin bir süreç olduğu göz önüne alındığı takdirde, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya genelinde meydana gelen gelişmeleri çok fazla takip etmediği anlaşabileceği gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik sisteminin mantığının da buna engel olduğu kolaylıkla anlaşılabilir. Bu konu hakkında Rifat Önsoy, Osmanlı ekonomisinin mantığını şu şekilde özetlemiştir:

Osmanlılar hiçbir zaman uluslararası ticarete iltifat etmemişlerdir. Kendi mallarını Avrupa limanlarına götürüp bunları satarak gelirlerini arttırmayı düşünmemişlerdir. Dış ticaret ile iç üretim arasındaki bağlantılar belirlenip, ticaretin icaplarına göre üretimi arttırarak çok kazanma yolu teşvik edilmemiştir. Üretimin amacı muayyen hedeflere, başta İstanbul olmak üzere büyük şehirlerin, ordunun silah, araç-gereç ve besin ihtiyaçlarını karşılamaya yöneliktir. Osmanlı ticari faaliyetlerinin amacı ilk planda iç pazar ihtiyacını karşılamak, çarşı ve pazarda mal sıkıntısı çekmemektir. Dahili gümrüklerin sebeplerinden biri de her bölgede üretilen malların öncelikle o bölge ihtiyacının karşılanmasında kullanılmasını sağlamaktır. Bu bakımdan ithalat ve ihracata sık sık sınırlamalar getirilmiş, hububat gibi bazı temel maddelerin dış satımı yasaklanmıştır. Bu yönüyle Osmanlı ekonomisi Batıda görülen dinamizm unsurlarından mahrum kaldı. Böyle bir ekonomi, Batıdaki gelişmelere uyum sağlayabilecek, onlarla rekabet edebilecek güçte görünmedi. Dıştan gelen hareketler ve dalgalara karşı koyabilecek yapısal değişikliğe gidemedi. Yeni usullere, merkantilist anlayışa, ulaşım, sanayi ve ticaret alanlarında ortaya çıkan teknolojik yeniliklere ayak uydurabilme, intibak edebilme çabası içinde olmadı.<sup>66</sup>

<sup>65</sup> Loncaların yanında Osmanlı'da çok sayıda işçi çalıştıran büyük tesislerde yok değildi. Bu tesisler daha çok ordunun ihtiyacını karşılamak amacıyla devlet tarafından kurulan; tersaneler, baruthaneler gibi birçok sanayi koluydu. İnalçık, *a.g.e.*, s. 178.

<sup>66</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 8.

Kısaca, Batı sürekli değişip gelişirken, Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret ve iktisat anlayışı değişmemiştir. Yani Batı'da rekabete dayalı, özel teşebbüsün hakim olduğu piyasa ekonomisine karşın, Osmanlı'da, devlet üretimin her safhasında söz sahibi olmuş, ekonomik faaliyetler sürekli devletin kontrolü altında cereyan etmiştir.<sup>67</sup> Zamanla dünya gerçeklerinin farkına varan Osmanlı İmparatorluğu sanayileşmenin gerekliliğinin farkına varmış olsa da bunun çok gerisinde kalmıştır. Çünkü Batılı devletler çoktan imalat sektörünü açıp, fabrikalışma sürecine girmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu'nun pek çok konuda olduğu gibi bu konuda da değişen çağa ayak uyduramamış olması onu sanayileşme sürecinin çok gerisine itmiştir. Köklü sanayileşme ve büyük sanayi kollarının kurulamamış olması sebebiyle Batılı devletlerle arasındaki fark gittikçe açılmıştır.

Fakat geç de olsa Osmanlı İmparatorluğu sanayi üretimine önem vermesi gerektiğini anlayınca dönem dönem ihtiyaca göre fabrika açma girişimlerinde bulunmuştur.

#### **I. 1. 4. 1. Osmanlı'da Devlet Tarafından Kurulan Bazı Fabrikalar**

Osmanlı İmparatorluğu'nda fabrikalaşma çabalarında ilk ciddi teşebbüs devletin kağıt ihtiyacını ithal yollarla karşılması sebebiyle İbrahim Müteferrika'nın girişimiyle 1742 yılında Yalova'da Kağıt Fabrikası kurulması olmuştur.<sup>68</sup> Ancak maliyetinin yüksek olması ve çevrede üretim için yeterli miktarda su bulunmaması sebebiyle kapatılmıştır. Ülkenin kâğıt İhtiyacını karşılamak için kurulan diğer fabrika 1804 yılında kurulan Beykoz Kağıt Fabrikası'dır. Fabrikanın inşasının bitmesinin ardından

<sup>67</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 7.

<sup>68</sup> Rifat Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1988, s.48.

idaresi darphaneye bırakılan bu kağıt fabrikasından da beklenen sonuç alınamamıştır.<sup>69</sup> Kağıt ihtiyacı için kurulan bir diğer fabrika ise İzmir’de 1844 yılında inşasına başlanan ve 1846’ta üretime geçen fabrika olmuştur. Bu fabrika da, Batıyla rekabet ve düşük kalite yüzünden kısa bir sonra 1855’te kapatılmıştır.

Devlet tarafından işletilen fabrikalardan bir diğeri de Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası’dır. 1810 yılında Hamza Bey adında birisinin girişimiyle kurulan fabrika 1816 yılında II. Mahmut tarafından satın alınarak ordu emrine verilmiştir. Başlangıçta sadece ordunun ihtiyacını karşılarken daha sonra piyasa içinde üretim yapmaya başlamıştır.<sup>70</sup>

II. Mahmut’un yeniçerileri ortadan kaldırıp yerine Asakir-i Mansure-i Muhammediye adında yeni bir ordu kurması yeni ihtiyaçları da beraberinde getirmiştir. Bu ordunun yazlık elbise ve iç çamaşırı ihtiyacını karşılamak amacıyla Evkaf-ı Hümayun Nezaretine bağlı İstanbul’da bir iplik fabrikası kurulması kararlaştırılmıştır. Fabrika inşasına Eyüp’te 1826 yılında başlanmış ve 1827 de açılmıştır. İplik fabrikasının kuruluş ve işletilmesinde büyük ölçüde gayrimüslim ve yabancılardan yararlanılmıştır. Ancak bu fabrika kısa bir süre sonra ordunun ihtiyacını karşılayacak başka fabrika kurulmasıyla geri planda kalmıştır.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> Mehmet Genç, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı Sanayisinde gelişmeler ve Devletin Rolü”, *Osmanlı*, Cilt 3, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s. 264.

<sup>70</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 49.

<sup>71</sup> Abdullah Martal, “Osmanlı Sanayileşme Çabaları”, *Osmanlı*, Cilt 3, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları 1999, s. 280.

II. Mahmut yeni kurulan ordunun ihtiyaçlarını karşılamak için yeniliklere de başvurmuştur. Bu yenilik arayışı fesin kullanımını doğurmuştur.<sup>72</sup> 1833 yılında Hazine-i Hassa'ya ait binada Feshane Fabrika-ı Hümeyunu kurulmuştur. Binanın zamanla ihtiyaca cevap verememesi üzerine 1839'da Sultan Abdülmecit'in bir fermanıyla III. Selim'in kız kardeşi Hatice Sultan'ın ikametine tahsis edilmiş, Eyüp civarında bulunan saraya nakledilmiştir. ilk zamanlar fes imal eden fabrika 1843'ten itibaren dokumacılığa da başlamıştır. Yönetimi Belçikalı uzmanlara bırakılmış olan Feshane 1876'da Balkan krizi patlak verince Harbiye Nezaretine bağlanmıştır. Feshane'nin belli başlı ürünlerini fes başta olmak üzere çeşitli askeri kumaşlar ve battaniye teşkil etmiştir.<sup>73</sup>

Yine II. Mahmut döneminde ordunun uha ihtiyacının artması üzerine 1830'da İslimlie'de ve İzmit'te uha fabrikaları açılmıştır. Fabrikaların yönetimine de Feshane'de olduğu gibi yabancı uzmanlar getirtilmiştir.<sup>74</sup>

1845 yılında ise devlet Hereke Fabrikası'nı satın almıştır. Saray emrinde çalıştırılan bu fabrika ipekli kumaş ve kadifeleriyle büyük ün kazanmıştır. 1875'te imalatına ticari bir yön verebilmek amacıyla Kapalıçarşı'da satış mağazası amışsa da Saray'ın müdahalesi üzerine vazgeçilmiştir. 1850 yılında ise özel teşebbüs tarafından el dokumacılığı ve basmacılığı yapmak üzere Bakırköy'de Basmahane fabrikası kurulmuştur. Ne var ki fabrika kötü yönetim, Avrupa rekabeti yüzünden bu başarisını sürdürememiş,

---

<sup>72</sup> Orduya mensup askerlere şoba denilen dayanıksız yağmur ve güneşten etkilenen başlık giydirilmekte ve bu başlıkların sık sık değiştirilmesi masrafa yol açmakta olduğundan II. Mahmut kiş ve yaz giyilebilecek dayanıklı bir başlık isteyince Tunus ve Fas'ta giyilen Fes söz konusu olmuştur. Kuzey Afrika'dan fes temin edilirken daha sonra ihtiyacın artması üzerine yurt içinde Feshane kurulmuştur. Bkz., Beşir Atalay, "Osmanlı Sanayileşmesi Hakkında Düşünceler", *Türkler*, Cilt 14, Ankara, 1999, s. 625; Ömer Celal Sarc, "Tanzimat ve Sanayiiimiz", *Tanzimat I*, İstanbul, MEB, 1940, s. 435.

<sup>73</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 51.

<sup>74</sup> Atalay, *a.g.m.*, s. 435.

kapanma tehlikesi yaşayınca Hazine-i Hassa'ya daha sonra Harbiye Nezaretine devredilmiştir.<sup>75</sup>

#### **I.1.4.2.Fabrikaların Kapanma Sebepleri**

Bu açılan fabrikalar Batı'da olduğu gibi şahıslar tarafından değil devlet adamlarının teşebbüs ve teşvikleriyle kurulmuştur<sup>76</sup> ve kurulan fabrikalar Batı'dakiler kadar gelişme gösterememiştir ve çoğunlukla kapatılmayla sonuçlanmıştır. Bunda Osmanlılarda fabrikalar konusunda teknik eleman meselesi önemli bir sebep teşkil etmiştir. Avrupa'da sanayileşmeye geçilirken teknik eleman sorunu eski sanayinin işçi ve ustalarından faydalanarak çözülmüş, böylece eski sanayinin mensuplarının işsiz kalması önlenmekle beraber onların tecrübelerinden de yararlanılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda ise çökmekte olan geleneksel sanayi mensuplarının yani çırak, kalfa ve ustaların mesleklerinin itibar kaybetmesiyle kaybolup gitmişlerdir. Böylece özellikle 19. yüzyılın ortalarında makine üretimine geçilirken esnaftan yararlanmak mümkün olmamıştır.<sup>77</sup> Bu amaçla yabancı eleman bulma yoluna gidilmiştir. Bu yabancılar batı tekniğini getirirken birçok sıkıntıyı da beraberinde getirmişlerdir. Çünkü bu yabancıların çoğu ülkesinde iş bulamayan bilgisiz ve tecrübesiz kişiler olduğu gibi bunlara ödenen ücretler Osmanlı meslektaşlarına ödenen ücretlerden çok fazla olmuştur. Bunların ülke

<sup>75</sup> Martal, *a.g.e.*, s.281.

<sup>76</sup>Osmanlı toplumsal ve idari sistemi "avam - hass" ayrılıklarına dayalıdır. Yani bu sistemde yöneticilerle, yönetilenler arasındaki ilişkiler "mütekabiliyet = karşılıklılık" esasına değil, tepeden tabana doğru "buyuruculuk" esasına dayalıdır. Teb'adan beklenen itaat etmesidir. Dolayısıyla toplum söz konusu yenileşme arayışlarında "katılan" değil "seyreden" durumundadır. Özellikle ilk dönem yenileşme çabaları seçkinlerin meselesi olarak ortaya çıkmış ve büyük ölçüde de öyle kalmıştır. Bkz, M. Derviş Kılınçkaya (ed.), *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, Ankara, Siyasal Kitapevi, 1998, s. 10.

<sup>77</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 57.



çıkarlarını hafife alarak kendi menfaatlerini düşünmeleri, beklenen faydanın alınamaması sonucunu doğurmuştur.<sup>78</sup>

Fabrikalarının maliyetinin yüksek olması ve teknik elaman yetersizliğine Kapitülasyonların olumsuz etkileri de eklenince Osmanlı'da temel sanayi kurulamamış ve açık pazar haline gelmiş olan Osmanlı'nın imalatı, Batıdan gelen mallarla yarışamamıştır. Bundan dolayı fabrikaların devamı getirilememiş ve kurulan fabrikalar kısa ömürlü olmuştur.<sup>79</sup>

Osmanlının sanayileşmesinde unutulmaması gereken diğer bir nokta da pek çok konuda derinlemesine araştırma yapmayan Osmanlıların sanayileşmede hiçbir zaman ayrıntılar üzerinde durmamış olmalarıdır. Osmanlılar, nafile bir çaba ile ekonomik ve teknik şartları yerine getirmeden, Avrupa'dan fabrikalar için üretim araçları satın alarak ve yabancı işçi kiralayarak, ülkede sanayi kurmayı ve Avrupa ile aralarındaki mesafeyi kapatabilmeyi ummuşlardır.<sup>80</sup> Kısaca Osmanlı İmparatorluğu'nun modern sanayi kurma çabaları başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Daha sonraları fabrikalaşma hareketinin bütçede oluşturduğu açıklar ve Kırım Savaşının getirdiği yük, devletçi sanayileşmenin terk edilmesine yol açmış, bundan sonra Osmanlı yönetimi, sanayileşme yolunda özel girişimlere destek vermeyi ve daha çok

---

<sup>78</sup> Sarc, *a.g.m.*, s. 439.

<sup>79</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi(1820-1913)*, s. 14.

<sup>80</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 57.

düzenleyici bir rol üstlenmeyi tercih etmiştir.<sup>81</sup> Bu amaçla 1866 yılında, İstanbul'da İslahı Sanayi Komisyonu kurulmuştur. Bu komisyon büyük sanayi kollarının kurulması gerektiği üzerinde durmuş ve bunun gerçekleşmesi için bazı tekliflerde bulunmuştur. Bu teklifler arasında, esnaf zümrelerinin birleşerek aralarında şirketler vücuda getirmeleri, üretilen malların fiyatlarında düzenlemeler getirilmesi, gümrük vergilerinin arttırılması, sanayi mekteplerinin açılması, sergiler açmak suretiyle yerli malların halka tanıtılması gibi konular vardır. Ancak bu tavsiyelerin kısmen uygulamasına geçilmiştir. Esnaf arasında bazı şirketler kurulmuş, uygun olan yerlerde sanayi mektepleri açılmış ve İstanbul'da Sultan Ahmet Meydanı'nda bir sergi binası açılmıştır. Bununla birlikte bu hareket iyi niyet teşebbüsünden ileri gidememiş, kurulan şirketler faaliyete geçirilememiş, tüm çabalara rağmen gümrük ücretlerini değiştirmek mümkün olmamıştır.<sup>82</sup>

Kısaca Osmanlı ekonomisinde temel sanayinin kurulma teşebbüsleri başarısızlıkla sonuçlanmıştır. İçinde bulunduğu durum dolayısıyla da 16. yüzyılda Osmanlı'da yaşanmaya başlanan mali bunalım 18. yüzyılda giderek derinleşmiş 19. yüzyılda Osmanlı artık yarı sömürge bir hal almıştır. Ekonomik sorunlar 19. yüzyılda o kadar çok büyümüştür ki<sup>83</sup> Osmanlılar 1854 yılında Kırım Savaşı sırasında 3 milyon İngiliz lirası yani aşağı yukarı 330 milyon kuruş dış borç almak zorunda kalmıştır. Bu ilk dış

<sup>81</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nun Tanzimat ve Meşrutiyet dönemlerinde mesleki eğitim alanında girişmiş olduğu düzenlemeleri dahi bu açıdan değerlendirebilmek mümkündür. Örneğin; 1847'de ziraat talimnamesi uyarınca Tarım Okulu 1857'de Orman Mektebi, 1864 yılında yerli sanayide istihdam edilmek üzere İslahane adıyla sanat okulu açıldı. Bu okulda dericilik, dokumacılık gibi mesleklerin öğretimi yapılmakta idi. 1868'e gelindiğinde İstanbul'da Sanayi Mektebi açıldı. Bu okulda İslahanedeki derslerden başka demircilik, makinacılık ve mimarlık gibi dersler verilmekteydi. 1869'da Telgraf Mektebi, 1870'de Kaptan Mektebi, 1874'te Maadin Mektebi açıldı. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Osman Doğan, *II. Abdülhamit Han Devri Osmanlı Mektepleri*, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2007. s.s. 50-127.

<sup>82</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Anlara 1994, s. 59.

<sup>83</sup> Ekonominin dünya kapitalizmine açılışı sürecine 1850'lerde çok önemli bir diğer boyut eklenmiştir. Devletin dış borçlanması yoluyla ve diğer alanlara sermaye girişiyle Osmanlılar 1876'da borçlarını ödeyemez duruma gelinceye kadar, ödeme olanaklarını çok aşan miktarlarda ve son derece ağır koşullarda borçlanmış, elde edilen fonlar cari harcamalara yöneltilmiş ve böylece İmparatorluğun mali kaynaklarının, Avrupa sermayesi tarafından denetim altına alınmasına giden yol açılmıştır. Pamuk, *a.g.m.*, s.s. 719-720.

borçlanmayı 1855'te ikinci, 1858'de üçüncü, 1860'ta dördüncü borçlanmalar izlemiştir. Altı yıl içinde dört kez borçlanarak iç ve dış borç tutarı 1 milyar 774 milyon kuruşa yükseltmiştir.<sup>84</sup> Bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nu bir dış borç çıkmazına ve 1881 yılında maliyenin iflasıyla sonuçlanacak ve Düyun-ı Umumiye idaresinin kurulmasına gidecek olan aşamayı başlatmıştır.

### **I. 1. 5. Osmanlı Borçları ve Düyun-ı Umumiye İdaresi**

Osmanlı İmparatorluğunda maliyenin iflas etmesi bir müddet sonra Muharrem Kararnamesi ile kurumsallaştı ve borçlar idaresi demek olan Düyun-ı Umumiye idaresinin kurulmasına sebep oldu. İmparatorluğun belirli gelirlerine alacaklı devletler tarafından el konuldu. Ülkede belirli alt yapısal yatırımlar ve ekonomik hayat yabancıların kontrolü altında gerçekleştirmeye başladı.<sup>85</sup>

Düyun-ı Umumiye idaresinin kuruluşundan önce Osmanlıların 1858'den 1873 yılına kadar almış oldukları borç miktarı. 278.082.73 lira civarında idi. Osmanlı İmparatorluğu'nun alacaklı olan devletlere ödemesi gereken borçlar, kurulan ortak bir komisyonun denetiminde bir dizi hesaplamalardan sonra 101.570.300 lira olarak belirlendi. Böylece borçlarda % 50'den fazla bir indirim yapılmış oldu. Bu tespit Düyun-ı Umumiye idaresinin kurulmasında çok önemli bir rol oynadı.<sup>86</sup> Muharrem Kararnamesiyle bu borçlanmalar kronolojik esasa göre, A, B, C, D olmak üzere dört gruba ayrıldı. A grubu 1858 ve 1862 borçlanmalarını barındırıp 7.902.259 lirayı temsil etmekte idi. B grubu 1860, 1872 borçlarını barındırmakta, C grubu ise 1865-1869-1873 borçlarını kapsamakta

<sup>84</sup> Volkan Ş. Ediger, *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2006. s. 75.

<sup>85</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 39.

<sup>86</sup> Önsoy, *Mali Tutsaklığa Giden Yol*, s. 156.

33.915.672 lirayı temsil etmekte idi. Son grup olan D grubu da tahvilleri içermekteydi ve bunun tutarı 63.997.783 liraydı.<sup>87</sup> Bu borca karşılık alacaklıkların temsilcisi Düyun-ı Umumiye idaresine bazı vergiler, yani birkaç eyaletin aşar geliri, gümrük resmi, tütün ve tuz tekeli, pul, ispiroto vergisi, İstanbul balıkhane rüsumu, bazı eyaletlerin ipek resmini toplama yetkisi ve ayrıca gümrük vergilerinin değişmesi durumunda gümrük gelirlerinin fazlası alacaklıların temsilcisi olan Düyun-ı Umumiye'ye idaresine bırakıldı. Bu kalemler de günden güne artış göstermeye başladı.<sup>88</sup>

## I. 2. Osmanlı İmparatorluğu'nda Değişen Diplomasi ve Islahatlar

Osmanlılar, imparatorlukta meydana gelen bu gerileyişi engellemek için özellikle 18 yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren ıslahat çalışmalarına girişmiştir. Fakat Osmanlı İmparatorluğu, ilk dönemlerde ekonomik yönden gerilemesinin sebeplerini genel olarak askeri başarısızlıklarda ve toprak kayıplarında aramıştır. Ayrıca Batı'nın askeri alan dışındaki üstünlüğünün farkına varamadığından, yapılan ıslahat çalışmaları da ordu eksenli olarak tekrar savaşlarda galibiyet elde etmek ve toprak kayıplarına engel olmak üzerine kurulmuştur. Bu süre boyunca Osmanlı devlet adamları kendi sisteminin işlemez hale geldiğinin farkına varmış olsalar da yerine yeni bir yapı ya da iktisadi anlayış yerleştirememişlerdir.

Ordu eksenli ıslahat çabaları yürütülürken aslında hiçbir soruna uzun vadede bir çözüm üretememesi nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu 18. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde, imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması, büyük sorunların başlangıcı olmakla

<sup>87</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 8, TTK Basımevi, Ankara, 1995, s. 428.

<sup>88</sup> Bu yönetimde İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya, Avusturya – Macaristan ve Osmanlı Bankası yer alıyordu. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Ortaylı, *a.g.e.*, s. s. 39-40.

birlikte, sonrasında yaşanan gelişmeler için bir dönüm noktası olmuştur. Bu anlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu'nun nüfuz sahası üzerinde Çarlık Rusya'sının etkisi artmaya başlayacak, Osmanlı İmparatorluğu, ekonomisinin ve gücünün zayıfladığının farkına varıp bundan sonra kapitalizme eklenme sürecinde kendi konumunu belirleyerek diğer güçlü devletlerarasındaki rekabetten ve kendi stratejik öneminden yararlanarak varlığını korumaya çalışacaktır.<sup>89</sup>

Bir zamanlar Ortadoğu, Balkanlar, Akdeniz ve Kızıldeniz'e hükmeden, hatta Avrupa'nın İmparatorluk kalbi olan Viyana'yı dahi kuşatan; ancak kenti savunanlardan çok iklimin sertliğine yenik düşen Osmanlılar, karşılaştıkları güçlüklerin ancak kısa vadede atlatıldığı ve dünya gerçeklerinin temel özelliklerinin uzun vadede etkili olacağını bir süre sonra anladığından, güçlü devletler karşısında kendi gücüyle kendini savunabilecek durumunun dahi çok uzağında kalmıştır.<sup>90</sup> Osmanlılar bundan sonra askeri güçle koruma altına aldığı topraklarını, diplomasi sistemini kullanarak korumaya çalışacaklardı. Yani rakibini tanıma ihtiyacı hissetmeyen Osmanlı İmparatorluğunun zamanla güç yitirmeye başlaması, özellikle 18. yüzyılda Avusturya ve Rusya gibi iki büyük gücün karşısına çıkması ve savaşlarda artık büyük yenilgiler almaya başlaması bu durum karşısında da hızlı ve büyük miktarda toprak kayıpları meydana gelmesi, Osmanlı'nın artık savaşlarla kendini düzeltemeyeceğini göstermiştir. Bu nedenle de savaş bir diplomasi aracı olarak kullanılmaktan vazgeçip siyaseti kullanarak kendi varlığını garanti altına almaya çalışarak, geçmişin o büyük gücü İslam hukuku hükümlerine rağmen<sup>91</sup> Avrupa da geçerli olan diplomasi sistemini uygulamak zorunda kalmıştır.

<sup>89</sup> Reyhan, *a.g.m.*, s.s. 1-2.

<sup>90</sup> Sander, *a.g.e.*, s.s. 96-103.

<sup>91</sup> Bir İslam devleti olan Osmanlı'da, İslamiyet'in ortaya çıkışından itibaren kurulan sayısız İslam devletlerinde olduğu gibi sürekli elçilik kurumu oluşmamıştı. Bunun önde gelen sebebi ise Hıristiyan

. Bunun gerekliliğini ise gerçek anlamda ilk fark eden III. Selim olmuştur. 1720’de, Fransa ile ittifak kurmak ve Sadrazam tarafından Fransız fabrikalarını, kalelerini ve öteki gelişmeleri görüp bir rapor biçiminde sunması amacıyla Paris’e Yirmisekiz Mehmet Sait Efendi’nin ilk defa elçi olarak gönderilmesinin ardından, III. Selim zamanında diplomasinin vazgeçilmez bir zorunluluk olduğunun farkına varılmıştır. III. Selim 1793 yılında Batılı büyük devletlerin başkentlerine elçiler göndererek sürekli ve karşılıklı diplomasi kurmak için çalışmalar yapmıştır. Bundaki amaç diğer devletler ile ilgili olaylar ve gelişmelere ilişkin doğrudan bilgiler almak yanında Osmanlı İmparatorluğu’nu Batılı devletler topluluğunun dışında bırakmamak gibi düşüncelerdir. Bununla birlikte bu elçilik işlerinde Osmanlı tacirlerinin haklarını korumak da söz konusudur ve buna elçilik işlerinde özel bir yer verilmiştir.<sup>92</sup>

Bu ve benzeri nedenlerden dolayı Yusuf Ağâh Efendi büyükelçi olarak üç yıl görev yapmak suretiyle Londra’ya gönderilmiştir.<sup>93</sup> Böylece İlk Osmanlı daimi elçiliği İngiltere’de açılmıştır. Yani Osmanlı İmparatorluğu üstünlüğünün bir göstergesi olarak

---

devletlerinin Müslüman devletleriyle eşit sayılmamasıydı. İslam hukukuna göre Hıristiyan ülkeleri Darül – Cihad sayıldığından ve diyarı küfür yani kâfir ülkesi olarak nitelenen Hıristiyan ülkelerinde uzun müddet kalmak uygun sayılmayacağından ötürü Osmanlı devleti Avrupa’da sürekli elçilikler kurmamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ercüment Kuran, “Avrupa’da Osmanlı İkamet Elçiliklerinin Kuruluşu ve İlk Elçilerin Siyasi Faaliyetleri 1793-1821”, *Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü. Yayınları*, Ankara, 1968, s. 3., Özbilgen, *a.g.e.*, s. 625.

<sup>92</sup> Lewis, *a.g.e.*, s. 83.

<sup>93</sup> İlk elçiliğin Osmanlı dış ilişkilerinde o dönem önemli bir yere sahip olan Fransa da değil de İngiltere de açılmasının sebebi ise, Fransa’nın ihtilal nedeniyle karışıklık içinde olması ve ilk defa ortaya çıkan bir rejimi henüz öteki devletler tanımadan, kendisinin tanıma cesaretini gösterememesidir. 1797 yılına gelindiğinde Seyyid Ali Paris’e gönderilerek Fransa’da da sürekli elçilik makamı kurulmuştur. Londra ve Paris gibi yerlerdeki elçiliklerin yanı sıra Osmanlılar İbrahim Afif’i Viyana’ya, Ali Aziz’i de Berlin’e göndererek bu gibi yerlerde de daimi elçilikler kurulacaktır. Bkz. Hüner Tuncer, *Eski ve Yeni Diplomasi*, 3. Baskı, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2002, s. 50.

saydığı güçlü olduğu dönemde bir sorun teşkil etmeyen Ad-Hoc<sup>94</sup> denen tek yanlı ve geçici özelliğe sahip diplomasiyi terk edip Avrupa diplomasisini kullanmaya başlamıştır.

Bu elçilikler III. Selim'in tahtan indirilmesiyle bir süre askıya alınmış; Fakat II. Mahmut'un hükümdarlığı zamanında tekrar açılmıştır. Böylece tam anlamıyla Batı diplomasisin kullanılması gelecekte diğer ülkelerle olan ikili ilişkilerin gelişmesinde çok önemli rol oynamıştır.

II. Mahmut zamanında büyük bir gelişme daha yaşanmış, 1826 yılında Yeniçeri Ocağı kaldırılarak Osmanlı'da yeniliklerin karşısında duran büyük bir güç ortadan kalkmıştır. Yeniçeriliğin ortadan kaldırılmasından sonra radikal anlamda değişiklikler yapılmaya başlanmıştır. Yani 19. yüzyıla gelindiğinde belli bir köklülük ve kurumsallık arz eden rastlantısal olmayan reformlar yapılmaya başlanacak, bu da Osmanlı İmparatorluğu'nun bir kimlik dönüşümü geçirmeye başlamasında etkili olacaktır.

Özellikle 1839 yılında Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesiyle beraber getirilen can, mal, namus güvenliğiyle Osmanlı'da büyük değişimler baş göstermiş ve bu fermanla beraber Osmanlı'da çağdaş kurumlar ve uygulamalar hayata geçirilmeye çalışılmıştır. Tanzimat dönemi adı verilen bu dönemde hukuk, eğitim, iktisat, siyaset vs. gibi alanlarda gerçekleştirilen yenilikler, Osmanlı'da geleneksel devlet yapısından farklı bir yapının, geleneksel siyasal görüşlerden farklı görüşlerin ve geleneksel siyasal kimliklerden farklı

---

<sup>94</sup> Ad-Hoc diplomasi tarihte kullanılan ilk diplomasi yöntemidir. Bu yöntemde diplomasiye konu olan temsilciler belirli amacı ya da görevi gerçekleştirmek için geçici olarak yurt dışına gönderilirler ve görevleri bittikten sonra geri dönerlerdi. Bkz, Tuncer, *a.g.e.*, s. 92.

kimliklerin ortaya çıkmasında etkili olmuştur.<sup>95</sup> Tüm bunların yanında Tanzimat Fermanı getirmekte olduğu yeni prensiplerle, liberal bir nitelik de taşımıştır. Ferman Osmanlı vatandaşlarının can güvenliğini garanti altına alarak onun hak ve görevlerine dikkati çekmiştir. Yine bu fermanla getirilen mal güvenliği esası Osmanlılarda özel mülkiyete geçişte ve mülkiyet üzerinde müsadereyi kaldırılması ile mülkiyetin garantiye alınmasında önemli bir dönüm noktası olmuştur. Yine bu dönemde gedik sisteminin feshedilmesiyle yavaş yavaş müdahil ekonomi ortadan kalkmaya başlamıştır. Yani bu dönemde katı, kapalı ve müdahaleci bir ekonomik sisteme sahip olan Osmanlı'da liberalizme doğru bir geçiş yaşanmıştır.<sup>96</sup>

Ancak Tanzimat Fermanı yine de Osmanlı'nın gerilemesine bir çözüm olamamıştır. Tanzimat Fermanı'nın belirsiz bıraktığı sorunlar ortaya çıkınca, başta İngiltere elçisi olmak üzere, büyük devletlerin temsilcilerinin Tanzimat maddelerinin uygulamalarının denetleyicileri durumuna gelmelerine sebep olmuştur.<sup>97</sup> Tanzimat Fermanı'nın vaat ettiği reformları gerçekleştirecek kanun ve nizamların yapılmamış, yapılanların da uygulanmamış olmasından şikâyetçi olan Batılı devletlerin elçileri, Kırım Savaşı'nın sona ermesiyle Paris'te toplanacak olan Barış Konferansı'nda, Rusya'nın Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan beri elde ettiği hak iddiasıyla Ortodoks Hıristiyan milletlerin faydasına olacak şekilde isteklerde bulunmasını önlemek amacıyla bir ferman

<sup>95</sup>Tanzimat'la beraber artık Osmanlı klasik döneminde kimliğin temel belirleyici unsuru olan dinin anahtar konumunda bir sarsıntı baş göstermiştir bu durum geleneksel siyasal kimliğin çözülmesinde etkili olmuştur. daha ayrıntılı bilgiler için Bkz. Halil İnalcık, M. Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Değişim Süresince Osmanlı İmparatorluğu*, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2006, s.s. 22-68.

<sup>96</sup> Tanzimat Reformları adı verilen düzenlemeler ile ekonominin dış ticaret ve yabancı sermayeye açılışı birlikte yürümüş, Osmanlı Maliyesinin Batı Avrupa sermayesi tarafından denetim altına alınışının temelleri bu dönemde atılmıştır. Bkz. Şevket Pamuk, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Kapitalizmine Açılışı", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, s. 720.

<sup>97</sup> Aslında 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması Tanzimat Fermanı'nın temellerinden biri olmuştur. Burada dikkat edilmesi gereken nokta kapitalist ilişkiler ağı çerçevesinde İngiltere, yakın ticari ilişkiler kurmuş olduğu Osmanlı topraklarındaki tüccarlarının ve bunlarla iş yapacak Osmanlı bürokrasisi ve ticaret erbabının temel bazı haklarının güvence altına alınmasını, çıkarları açısından gerekli görmüştür. Sander, *a.g.e.*, s. 200.



hazırlanmıştır. Paris Barış Konferansı'nın hemen öncesinde 1856'da Tanzimat kurallarını açıklayan, tekrarlayan ve genişleten bir ferman olarak Islahat Fermanı adı verilen ferman yayınlanmıştır.<sup>98</sup> Bu ferman, 1839'da ilan edilen Tanzimat Fermanı gibi anayasa benzeri bir nitelik taşımaktan çok ondaki vaatleri gerçekleştirmeye yarayacak somut reformlara ilişkindir. Karma mahkemelerin kurulması, Müslüman-Hıristiyan eşitliği konusunda cizyenin kaldırılması ve Hıristiyanlar için de askerlik yapılması öngörülmüştür. Ancak bu fermana; yıllık bütçenin sıkı bir şekilde denetlenmesi için bütçe yapılması sağlanacak, banka kurulacak, ekonominin düzeltilmesi amacıyla çalışmalar yapılacak, ekonomik kalkınma için Avrupa sermayesi ve uzmanları çağrılacaktır gibi Batılı devletlerin ekonomik denetimini artıracak şartlar da yer almış bulunmaktadır. Bu fermanı diğer bir açıdan 1839 fermanından farklı olarak Hıristiyanlar için yayınlanmış bir belge sayabiliriz.<sup>99</sup>

Fakat yine de Osmanlı'da gerçekleştirilmeye çalışılan bütün bu gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu'na varlığını sürdürme ve gelişme şansı vermemiştir. Reform, Rönesans ve coğrafi keşiflerle değişmeye başlayan Avrupa'daki sosyal, bilimsel, askeri, iktisadi alandaki gelişim süreci karşısında Osmanlı İmparatorluğu çok geride kalmıştır. Esasında Osmanlı'da fetihlerin durduğu ve toprak kayıplarının başladığı dönemde yolunda gitmeyen bazı şeylerin varlığı fark edilmiştir; fakat daha önce belirtildiği gibi bunlar askeri başarısızlıklarla beraber düşünüldüğü için yapılan ıslahat çabaları askeri ıslahat temelinde olmuştur. Ancak orduda yapılan ıslahatların şekli ne olursa olsun başarısızlık devam edince Osmanlılar, Batı karşısında sadece askeri alanda değil pek çok alanda geri kaldığının

<sup>98</sup> Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, (Yay. Haz. Ahmet Kuyaş), 6. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 216.

<sup>99</sup> Berkes, *a.g.e.*, s.s. 216-217. Roderic H. Davison, Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform 1856-1876, 1. Cilt, Çev. Osman Akınhay, Papirüs Yayınevi, İstanbul, 1997. s. 70.

farkına varmıştır. Bunu önlemek için büyük çaba göstermesine karşın hem kendi içinde, hem de dışarıdan kaynaklanan pek çok sorunla karşılaşmıştır. Artık Batı kendisinin güçlü olduğu dönemdeki Batı değildir ve kendisi de artık eskisi kadar güçlü değildir. Yani Osmanlı İmparatorluğu önceki yüzyıllarda üstünlük kurduğu Avrupalı devletlerin kendisinden daha güçlü bir duruma geldiğini geç görmesine karşın artık buna engel olacak durumda da değildir. Osmanlılar içinde buldukları bu kötü durumdan kurtulmak amacıyla her daim çalışmalar içine girmiş olsalar da bundan bekledikleri başarıyı bir türlü yakalayamamışlardır. Bir süre sonra öyle bir durum oluşmuştur ki ne şekilde olursa olsun Osmanlı İmparatorluğu'nun, Batı ile girdiği ilişkiler sonunca Osmanlılar Batı'ya her gün daha bağımlı bir hale gelmiş ve böylece siyasi – ekonomik tüm önemli makro gelişmeler bu ilişkiler tarafından belirlenir olmuştur. Bu genel gelişmeler sonucu ülkenin Batı'ya iktisadi ve siyasi eklemlenmesi veya Batı'nın sömürüsüne açılması ve bunun sonucu olarak da ülkede çarpık yapının oluşması, sanayinin oluşmaması ve hatta yerli sanayinin gelişmemesi Osmanlı'nın Batı'ya olan bağımlılığını artırmıştır.<sup>100</sup> Batı'nın sanayide ve ekonomide gerçekleştirmiş olduğu başarılar bu durumunun zeminini teşkil etmiştir. Bu nedenle Osmanlı imparatorluğu, Osmanlı ekonomisi, Osmanlı sanayisi Avrupa sermayesinin en önemli sömürü alanlarından ve sömürüden daha fazla pay almak için verilen savaş alanlarından biri haline gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyılın başlarından itibaren ekonomik ve askeri gücünün tam anlamıyla farkına vararak, güçlü devletlerinden birinin desteğini alarak varlığını sürdürebileceğini anlamış, böylelikle kapitalist bir mantıkla hareket eden büyük güçler arasında rekabetten yararlanıp denge politikası uygulayarak kapitalistleşen dünyada Avrupa güç dengesinin bir parçası

---

<sup>100</sup> B. Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908 – 1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 66.

olmuştur.<sup>101</sup> Diğer taraftan Osmanlı toplum yapısının kimi yönlerini zayıflatıp çözecek sonuçlar doğuracak olan, Osmanlı ile hızla gelişen kapitalist ekonomiler arasında kurulmaya başlayan ticari ilişkiler bir zaman sonra dış borç sorununun doğmasında etkili olmuştur. Artık 19. yüzyıl “Hasta Adam” tabir edilen Osmanlı İmparatorluğu’nun, Avrupalı büyük güçler karşısında uyguladığı denge politikası ve çöküş sürecinin hikâyesidir. Bu yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu uygulamış olduğu denge politikasını tarih sahnesinden çekilişine kadar sürdürmüş, değişik yıllarda sırasıyla Fransa, İngiltere ve Almanya gibi ülkelerle ilişkiler yürütmüştür. Özellikle 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Osmanlı için Almanya içinde bulunduğu durumun etkisiyle son dönem ekonomisini güçlendirmek hatta varlığının devamı için kapitalistleşen dünyada bir umut olmuş, siyasi, askeri ve ekonomik bir yer teşkil etmiştir. Bu iki devlet I. Dünya Savaşı’na dahi müttefik olarak girmiş, ancak savaş sonunda, iki devlet arasındaki mevcut ilişkiler son bulmuştur.<sup>102</sup> Bu açıdan Almanya, Osmanlı’nın son yıllarında önemli bir yere sahiptir. Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönem ilişkileri siyasi, askeri, ekonomik eksenli olarak Almanya merkezlidir.

---

<sup>101</sup>Hüner Tuncer, *Doğu Sorunu ve Büyük Güçler (1853 – 1878), Osmanlı’nın Kader Yılları*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2003, s. 13.

<sup>102</sup>Cemil Koçak, *Türk Alman İlişkileri (1923-1939), İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde, Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, TTK Basımevi, Ankara, 1991, s. 1.

## II. BÖLÜM: ALMANYA DEVLETİ

Tarihte Germen ya da Cermen adıyla anılan Almanların pek çok ulusta olduğu gibi tarih sahnesine ne zaman çıktıkları hakkında kesin bilgiler söz konusu değildir. Ancak tarihi itibariyle milattan öncesine dayandıkları kesin olmakla beraber Almanların göze çarpan en önemli tarihi 962’de I. Otto’nun hükümdarlığıyla beraber Kutsal Roma Germen İmparatorluğu’nun kurulmasıdır.<sup>103</sup> Kutsal Roma-Germen İmparatorluğu’nda, 1273’ten itibaren Habsburglar, Lüksemburglar ve Wittelsbachlar adında üç aile tahta nöbetleşe olarak çıkmayı başarmışlardır. Dönüşümlü krallığın yaşandığı bu dönemde imparatorluk düşüncesi halen canlı olmakla beraber, imparatorun gücü azalmıştır. Fakat İmparatorluğun yönetimini dönüşümlü olarak paylaşan bu üç hanedanın kendilerine ait önemli topraklara sahip olması onların gücünün artmasını sağlamıştır. Örneğin; Lüksemburglar 1310’da Bohemya’yı 1387’de Macaristan’ı ele geçirmişlerdir. Habsburglar da benzer şekilde toprak olarak güçlerini arttırmış, Orta Çağın sonunda Avrupa ve Kutsal Roma Germen İmparatorluğu açısından önemli bir siyasal konuma ulaşmışlardır. 14. yüzyılın ortasında Avusturya Düklüğü’ne el koymayı başaran Habsburglar aynı yüzyılın sonlarına doğru Burgogne Düklüğü’nün mirasçıları haline gelmiş ve 15. yüzyılın ortasından itibaren bu kozmopolit gücü ile Avusturya Hanedanı’nı temsil etmeye başlamıştır. Ancak imparatorluğun bünyesindeki bu kozmopolit yapı nedeniyle 360 kadar küçük devlet varlığını sürdürmektedir.<sup>104</sup>

1429 -1760 yılları arasında Alman tarihine kısaca göz atıldığında, 1555’e kadar Reform, sonrasında Karşı-Reform ve Otuz Yıl Savaşları (1618 -1648) dönemleri

<sup>103</sup> Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789 – 1914)*, 3. Baskı, TTK Basımevi, Ankara, 2003, s. 1.

<sup>104</sup> Yunus Kobal, *Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Almanya*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2000, s. 6.

belirginleşmektedir. Protestan Bohemya'nın Katolik Avusturya İmparatoruna karşı ayaklanması ile Otuz Yıl Savaşları adı verilen, Almanya merkezli olmasına karşın bütün Avrupa'yı saran savaşlarda, bir nevi din yoluyla Almanya'nın dağınık yapısını engellemek amacıyla Alman birliği kurulmak istenmiştir. II. Ferdinand'ın bütün Almanya'yı Katolik yapmak için mücadele etmesi bu düşünceyi destekler mahiyettedir. Ancak Avrupalı devletlerin savaşa karışması ise dinin yanı sıra birleşik bir Almanya'nın meydana gelmesini engelleme amacına yönelik olmuştur. Savaşlar sonucunda 1648 yılında yapılan Vestafalya Barışı II. Ferdinand'ın planlarına engel olmuş, Almanya'nın 360 devletten meydana gelen dağınık yapısı devam etmiştir.<sup>105</sup> Böylece Almanya'da reform hareketlerinin neden olduğu çatışma döneminde hiç olmadığı kadar bölünmüş bir yapı ortaya çıkmıştır. Bundan sonra Alman prensleri imparator karşısında kendi devletlerinin hemen hemen tüm hükümlerini elde etmişlerdir. İmparatora ve İmparatorluğa karşı olmamak kaydıyla yabancı ülkelerle anlaşma yapma hakkına sahip olmuşlardır. Bu şekilde imparatorluk bir devletler birliği şeklini almıştır. Bunların içerisinde özellikle Bavyera, Brandenburg (sonraları Prusya olacak),<sup>106</sup> Saksonya ve Hannover belli başlı güçler olarak ortaya çıkmışlardır. Avusturya'nın da büyük bir güce ulaştığı göz önünde tutulduğunda Brandenburg – Prusya'nın gücünü arttırması Almanya içinde Habsburglara karşı bir denge oluşturmuştur.<sup>107</sup> Açıklamak gerekirse 15. yüzyıldan beri Roma-Germen İmparatorları, hemen hemen her zaman Avusturya hükümdar ailesi olan Habsburglardan seçilmekteydi. Bu durum Avusturya'ya Almanya üzerinde büyük bir kontrol ve etkinlik sağlıyordu.<sup>108</sup> Fakat Almanlar açısından yavaş yavaş şekillenmeye başlayan bu dengeler gelecekte Avusturya ve Prusya arasında kendilerine yarayacak şekilde değiştirilmeye çalışılacaktır.

<sup>105</sup> Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 1.

<sup>106</sup> Daha ayrıntılı bilgiler için Bkz., Armaoğlu, *a.g.e.*, s.s. 3-4.

<sup>107</sup> Kobal, *a.g.t.*, s. 7

<sup>108</sup> Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 2.

Ancak Roma–German İmparatorluğu içerisinde yer alan çok sayıdaki Alman devletçikleri arasında uzun yıllar sürecek olan bir rekabet de söz konusudur. Kuvvetli olanlar kendilerinden daha güçsüz olanlara karşı mücadele etmek suretiyle büyümeye çalışmaktadır. Yine de Germen dünyasının en güçlü iki devleti haline gelen Avusturya ve Prusya yakınlarındaki küçük Alman devletleri için bir çekim merkezi olma gayretine girişeceklerdir ve bu devletleri kendi çatıları altında birleştirmeye çalışacaklardır.<sup>109</sup>

## II. 1. Alman Birliğinin Sağlanması

Henüz bir coğrafi terimden ibaret olan Almanya'nın, bu coğrafyasında irili ufaklı yüzlerce Alman devleti yaşamaktaydı. 16. yüzyıldan itibaren Rönesans ve Reform hareketleriyle milli benliğin uyanışına etki yapan düşünceler ortaya çıkmaktaydı. İşte modern Almanya gün geçtikçe bu düşünceler etrafında şekillenmeye başladı. Fakat bu kuruluşun tarihi ve siyasal akışını yönlendirmek ve sonuçlandırmak Avusturya tarafından değil Prusya tarafından gerçekleştirilmeye başlandı.<sup>110</sup>

Almanya'nın dağınık yapısı içinde yer alan Prusya hükümdarı I. Friedrich Wilhelm'in 1713 yılında krallığını ilan etmesi diğer Alman devletleri arasında giderek gücünün arttığını göstermesi bakımından önem taşımaktadır. 18. yüzyılda II. Friedrich'in kral olmasıyla beraber (1740 – 1776) Prusya tam anlamıyla güçlü bir devlet haline gelmiştir. Onun zamanında Prusya 1763'te 7 yıl savaşları sonunda Avusturya karşı üstünlük sağlamış, Silezya'yı topraklarına katmış. 1772'de Lehistan'ın paylaşımında Lehistan Prusya'sı adı verilen toprakları almıştır.

<sup>109</sup> Kobal, *a.g.t.*, s.s. 7-8.

<sup>110</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 162.

Alman devletleri arasında bu dönemde artık en güçlü konuma erişen Prusya, diğer Alman devletlerinin giderek çekim merkezi olmaya başlamıştır.

Fransız İhtilali sonrasında ise ortaya çıkan fikir akımları Almanya'da ulusal birliğin sağlanması sürecinde önemli bir role sahip olan Germenlik ruhu ve anlayışının Almanya'da giderek yaygınlaşmaya başlamasına sebep olmuş ve bu dönemde Avusturya'nın dini ve ırki anlamda farklılıkların çok fazla olmasına nazaran, Prusya'nın milli bütünlüğe sahip olması Almanya'da bir birlik tesisinin oluşması yönünde Prusya'nın gücüne etki etmiştir. Fransız İhtilali'nin ilan edildiği yıllarda Prusya'nın 6 milyonluk nüfusuna karşılık 200 bin kişilik güçlü bir orduya sahip olması da diğer Alman devletlerinin Prusya'ya giderek yaklaşmasını sağlamıştır.

Sonraki yıllarda yaşanan gelişmeler Alman devletlerinin sayısının düşmesine etki etmiş, özellikle 1815 Viyana Kongresi ile Almanya'da bulunan devletlerin sayısı 30'a düşürülmüştür.<sup>111</sup> Bu durum Alman birliğin kurulması yönünde hızlandırıcı bir etkiye sebep olmuştur.

Prusya, Viyana Kongresi'nin hemen ardından iç gümrük birliğini kurarak kendi içinde iktisadi örgütlenmeye temel oluşturacak girişimi gerçekleştirmiş bu da Prusya'nın ekonomisini daha güçlü taşlar üzerine oturtmasını sağlamasına yardımcı olmuştur. Bunu Alman devletleri arasında iktisadi bir zemin oluşturan ve gümrüğü ortadan kaldıran gümrük birliğin oluşması izlemiştir. Böylece 1834 yılında Prusya'nın öncülüğünde

---

<sup>111</sup> Armaoğlu. *a.g.e.*, s. 3.

yürürlüğe giren Alman Gümrük Birliği'ne (Zollverein) Avusturya ve Bohemya dışında bütün Alman devletleri katılmıştır. Alman Gümrük Birliği (Zollverein) Alman İmparatorluğu'nun kuruluşuna ve büyük bir kapitalist güce doğru atılan en büyük adım olmuştur.<sup>112</sup> Ancak Avusturya ekonomik birliğin siyasi birliği getirebileceğinden endişelenerek buna engel olmaya çalıştıysa da başarılı olamamıştır.<sup>113</sup> Kısaca; ulusal birliğe gidecek yolda önemli bir aşama sayılabilecek ekonomi birliği gerçekleştirilmiştir. 1850'lere gelindiğinde Almanya'da büyük bir ekonomik kalkınma gerçekleşecek, bu da ekonomik birlikteliği daha sıkı hale getirecektir.

Ancak Prusya'nın ekonomik birliği sağlaması siyasi birliği sağlayacak güçte tek bir etken değildi. Prusya'nın Danimarka krallığı gibi Alman halkların yaşadıkları toprakların bir kısmını denetimde bulunduran bir ülkeyi, Avusturya gibi Alman siyasi birliğine aday, Fransa gibi yanında kurulacak birleşik Almanya'ya tahammül edemeyecek ülkeleri yenmesi gerekiyordu.

Bu çerçevede Almanya'da birliğin sağlanması yönünde en büyük atılım I. Wilhelm'in 1861'de Prusya tahtına çıkmasından kısa bir süre sonra Otto von Bismarck'ı başbakanlığa getirmesi olmuştur. Alman birliğinin sadece Prusya'nın egemenliği altında gerçekleşebileceğini ve bunun gerçekleşmesi içinde zora başvurmaktan kaçınılması gerektiğini savunan Bismarck, Prusya ordusunun gücünü mümkün olduğunca artırmaya ve orduyu büyük bir hızla silahlandırmaya başlamıştır. Yaklaşık iki yıl sonra da Prusya Danimarka'ya karşı Alman birliğini sağlamak için bu gücünü kullanma fırsatı elde etmiştir.

---

<sup>112</sup> Gümrük birliği 1879 yılına gelindiğinde Almanya Liberal ekonomi ve ticaret döneminin kapanışı diyebileceğimiz bir olay yaratmıştır. Koruyucu gümrük politikasına yönelik kanunlarla dış ticarete liberal düzeni kaldırdı. Alman tarımının sanayiye beslemesini sağlayan bu tedbirlerle sanayi üretimi dış pazarlara karşı korunuyor ve yurtiçi rakipsiz bir pazar durumuna geliyordu. Ortaylı, *a.g.e.*, s. 31.

<sup>113</sup> Rıfat Uçarol, *Siyasi Tarih*, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1995, s. 241.



Danimarka kendisine bağı Schleswig, Holstein ve Lauenburg adlı nüfusunun çoğunluğu Alman olan 3 dukalığın üzerinde tam egemenlik kurmak ve Almanya ile birleşmesini engellemek için kendi yasasını bu dukalıklara uygulamaya çalışınca, bu dukalıkları Prusya ile birleştirmek isteyen Bismarck öncülüğündeki Prusya, Danimarka'ya karşı 1864 yılında savaş ilan etmiştir. Avusturya'nın da desteğiyle Prusya, Danimarka'ya karşı üstün gelmiş ve savaşı kaybeden Danimarka sözü geçen üç dukalığı Prusya ve Avusturya'ya bırakmıştır. Ancak bu defada dukalıkların paylaşılması yüzünden Avusturya ile Prusya arasında sorun çıkmış, zorlukla da olsa iki devlet arasında 1865 yılında anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmaya göre Prusya Schelswig'i, Avusturya ise Holstein'ı yönetimleri altına almışlardır. Lauenburg dukalığı ise Prusya tarafından Avusturya'dan satın alınmıştır.<sup>114</sup>

Avusturya ile karşılaşılan bu son olay Prusya'ya ya göstermiştir ki Alman birliğinin sağlanması yönünde en büyük engellerden biri Avusturya'dır. Böylece Bismarck öncülüğündeki Prusya, birliğin sağlanması yönünde karşılaşılan sorunların çoğunda Avusturya'nın olaylara dahil olmasından dolayı, dağınık Alman devletlerini kendi çatısı altında toplayabilmesinin ön koşulu olarak diğer alternatifin devre dışı bırakılması gerektiğinin farkına varmıştır.<sup>115</sup> Bu nedenle Avusturya ile savaşmak için uygun bir savaş zemini kollamaya başlamıştır.

Bismarck Prusya'sı, Avusturya'nın Holstein'de kendi güvenliğini tehdit ettiğini ileri sürerek buna müdahale etmek istemiş, Avusturya'nın bu duruma karşı çıkması sonucunda Avusturya'yı Alman birliği karşısında bir güç olmaktan çıkarmak amacıyla Prusya Avusturya'ya savaş ilan etme bahanesi bulmuştur. İki devlet 1866'da karşı karşıya

---

<sup>114</sup> Kobal, *a.g.t.*, s.s. 40-41.

<sup>115</sup> Kobal, *a.g.t.*, s. 41.

gelmişlerdir. Prusya'nın galibiyetiyle son bulan savaş sonunda Avusturya artık Prusya karşısında bir güç olmaktan çıkmış ve savaş sonunda Avusturya ile Almanya arasında hiçbir bağ kalmamıştır.<sup>116</sup>

Avusturya ile yapılan savaş sonucunda üstün gelen Prusya, kuzeyde yer alan devletleri Alman birliği etrafında toplamayı başarmıştır. Fakat Bismarck, güneyde bulunan ve Katolik olan ve bu nedenle Fransa'nın denetimine açık olan Alman devletlerinin birlik içerisine katılmadıkça Alman birliğinin gerçekleşmeyeceğini bildiğinden, bu yönde de çalışmalara girişmiştir. Ancak bu devletlerin Almanya'ya katılabilmesi için Fransa'nın bir engel olduğunu bilen Bismarck, Fransa ile savaşın kaçınılmaz olduğunu farkındadır ve bu amaçla hazırlıklara başlamıştır.<sup>117</sup> 1866 yılında 300.000 olan Prusya'nın asker sayısı Fransa ile savaşın arifesinde 1.200.000 kişiye ulaşmıştır.<sup>118</sup>

Sonuç itibariyle 1870'de İspanya taht krizi yüzünden başlayan savaşta Prusya, Sedan'da Fransa'yı yenilgiye uğratmıştır. 18 Ocak 1871'de Versay Sarayı'nda Almanya İmparatorluğu'nun kurulduğu ve I. Wilhelm'in Almanya İmparatoru (Kayzer) olduğu ilan edilmiştir. Böylelikle 26 devletten meydana gelen ve federal bir yapıya sahip olan Almanya kurulmuştur.<sup>119</sup> Almanya'nın birliğini sağlaması ile Avrupa diplomasinin görüntü ve yapısı değişerek, Avrupa'da kurulmuş olan dengeler bambaşka bir şekil almaya başlayacaktır.

---

<sup>116</sup>Avanzade M. Süleyman, *Almanya Devleti*, Orhaniye Matbuası, İstanbul, 1335, s.s. 14-15.

<sup>117</sup>Kobal, *a.g.t.*, s. 44.

<sup>118</sup>Ortaylı, *a.g.e.*, s. 90.

<sup>119</sup>Kobal, *a.g.t.*, s.s. 44.-45.

Alman birliğinin sağlamasında Prusya'nın üstün gücü ve Bismarck'ın dehası yanında göz ardı edilmemesi gereken önemli bir nokta da Almanya'nın sanayi ve ekonomide büyük bir hızda ilerlemesidir. Almanya'nın sanayide kat ettiği büyük başarılar onun birliğini sağlamasını kolaylaştırmıştır. Ancak birliğini sağladıktan sonra Fransa'dan devraldığı Alsaca-Lorraine bölgesindeki endüstrinin ve Fransa'dan aldığı büyük savaş tazminatı sayesinde giderek Avrupa'da da çok güçlü bir duruma gelmiştir. Böylece Almanya sanayi ve ekonomide çok hızlı bir şekilde gelişecek, büyük başarılar imza atacaktır. Almanya'nın birliğini sağladıktan sonraki sanayi ve istatistikî yapısı da bu durumu açık bir şekilde gözler önüne sermektedir.

## **II. 2. Almanya'nın Sanayi ve Ekonomisi**

Almanya birliğini sağlamaya çalıştığı sıralarda hızlı bir şekilde ekonomik olarak güçlenmeye başlamıştır. Almanya'nın gelişen sanayi ve ekonomisine baktığımız zaman feodalizmden sıyrılıp kapitalist aşamaya eriştiği görülmektedir. Feodal yapıdan kapitalist bir ekonomiye geçiş yapan Almanya diğer Batılı güçlü devletlerde olduğu gibi kapitalizme geçişin ve kapitalizmin gerektirmiş olduğu bütün özelliklere sahiptir. Ancak burada dikkat çeken nokta Almanya tıpkı birliğini sağladığı gibi ticari ve endüstriyel gelişimde de planlı ve sağlam temeller üzerinde hareket etmiştir. Tüm dünyada etkisini gösteren gelişmelerden de etkilenerak Almanya'nın iktisadi politikaları da şekillenmeye başlamıştır. Örneğin; milliyetçilik akımları Almanya'da da etkisini gösterip onun birliğinin hızlanmasını sağlarken Almanya'nın iktisat politikalarını etkilemiştir. Yani, Almanya'da milliyetçilik anlayışı kapitalist gelişmenin gerektirdiği pazarların birleşmesi ve bunun içinde bütün Almanların tek bir ulus devleti içerisinde bütünleşmesinin bir gereklilik olduğu yönünde gelişmiştir. Bu bilincin oluştuğu ortamda, modern Alman devletinin

doğmasından önceki en büyük aşama olan Zollverein ‘‘Gümrük Birliği’’ ortaya çıkmıştır.<sup>120</sup> Öyle ki 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar ekonomik olarak özellikle İngiltere’nin çok gerisinde olan Almanlar, Alman ekonomi milliyetçiliğinin ilk büyük ismi olan Friedrich List’in öncülüğünde milli iktisat politikası oluşturmaya başlamışlardır. Friedrich List ulusun sanayileşmeden yalıtılarak değil, ona ayak uydurarak korunabileceğini öne sürmüştür. Yani List sanayileşmeyi ne dışlamayı ne de ona bağımlı olmayı istemiştir. Onu ulusallaştırarak kabul eden List’in amacı, ulusal kapitalizmdir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, List’in sanayileşmeyi kalkınmak için gerekli gördüğü; fakat bu süreci hızlandırmak için etnik bir özelliğe sahip olan politik kurumların varlığının gerekliliğine işaret etmesidir. Çünkü geri kalmış bölgelerde sanayileşme, politik yardım ve koruma olmadan gerçekteşemez. Bu politik kurumlar sanayileşmenin önüne açacak ve dolayısıyla ülkeyi kalkındıracak politikaları hayata geçireceklerdir. Ayrıca bu politikaların başarılı olabilmesi için ulusal özelliği olan merkezi devletin var olması gerekir.<sup>121</sup> Birliğini sağlayan Almanya’da List’in ön gördüğü şekilde korumacı devlet teşviği üretimin ve ticaretin her alanında kendisini göstermeye başlamıştır. Almanya’nın kapitalizmin gerektirmiş olduğu nüfus, üretim gibi dayanaklara sahip olması yanında teknolojik alandaki gelişmeler onun ekonomik olarak büyümesini hızlandırmıştır.<sup>122</sup> Friedrich List’in bu kalkınma modeli özellikle daha sonra İttihat ve Terakki döneminde Osmanlı yönetici ve aydınlarını da etkileyecek ve Osmanlı’nın kalkınması doğrultusunda buna benzer

<sup>120</sup> Tünay, *a.g.e.*, s.s. 97-98.

<sup>121</sup> Ernest Gellner, *Milliyetçiliğe Bakmak*, Çev. Simten Çoşar, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998, s. 38.

<sup>122</sup> Teknolojik gelişmeler şunları içermektedir; daha iyi araçların tasarlanması, daha sonra makinelerin icadı, yeni cins güçlerin özellikle buharın yaygın kullanımı, ucuza ve bol miktarda maden çıkarma ve kullanma usullerinin gelişmesi, kömürün yakıt olarak kullanılması ve daha sonra petrolünde küçük ölçekte devreye girmesi yüksek düzeylerde ekonomik uygulamaya müsait bilimsel veri ilkelerin birikime dayalı bir bilgi bütününün ortaya çıkması gibi pek çok etken sayılabilir. Bkz. Heaton, *a.g.e.*, s. 328.

modelleme çalışmaları yapılacaktır. Örneğin; Osmanlı’da milli iktisat kavramının gelişiminde etkili olacaktır.<sup>123</sup>

Milli iktisat modelinin oluşturulması yanında Almanya’da ekonomik yönden gelişmesini hızlandıracak ve onu kapitalist bir aşamaya eriştirecek uygun koşullara sahip olduğunu görürüz. Örneğin; Almanya’nın ekonomik yönden gelişimine baktığımızda da ilk olarak kapitalizmde var olan büyük ve hızlı büyüyen bir nüfusa sahiptir. Alman nüfusunun hızla artması Almanya’nın bir tarım ülkesinden bir ticaret ve sanayi ülkesine dönüşmesini tetiklemiştir.<sup>124</sup>

Bu açıdan Almanya’nın büyük bir hızla artan nüfusuna ve sanayisine değinmek yararlı olacaktır. Aşağıdaki tablo Almanya’nın 1816’dan 1905’e kadar nüfusunun artış miktarını göstermektedir.

<sup>123</sup> II. Meşrutiyet yıllarında gündeme gelen milli iktisat kapitülasyonların zorunlu kıldığı Liberal iktisadi ilişkilere tepkidir. Doğmakta olan milliyetçilikle uyumlu bir politikadır. İktisadın kozmopolit olamayacağını savunan Ziya Gökalp’e göre Osmanlı toplumunda iktisat uzun yıllar kozmopolit bir nitelik taşımıştır. İngiltere’nin diğer ülkelere üstünlük kurması, serbest ticarete açılması bile İngiltere’nin milli iktisadıdır. Ziya Gökalp bu gerçeğin ilk defa List tarafından görüldüğünü, giderek milli iktisadın benimsendiğini Türkler ise İngiliz iktisadının esiri kalarak pek çok alanda olduğu gibi iktisatta da taklitçilikten milliyetsizlikten kurtulamadığını söylemekte ve çağdaş iktisadın milli iktisat olduğunu vurgulamaktadır. Aynı görüş İttihatçıların yarı resmi yayın organı İktisat Mecmuası başyazarı Tekin Alp’te savunmaktadır. Tekin Alp’e göre Türklerin siyaset alanında Bismarckları, kahramanları eksik değildir. Fakat maalesef milli iktisatçıları Friedrich Listleri yoktur. İktisat Mecmuasının ilk sayısında da milli iktisat için Türklerin Alman ulusunu örnek almaları gerektiği savunulur. Almanya’nın yükselmesinin, gelişmesinin kaynağı milliyet ilkesidir. Milli iktisadı Almanlar bulmuş ve uygulamaya sokmuşlardır. Bu nedenle II. Meşrutiyet dönemimde Alman kalkınma modeli itttihatçıların hayran duydukları bir örnektir. Alman modeli benimsenir, izlenirse Türklerde Ulusal bir devlet kurabilecektir. Almanya’nın ilerlemesindeki temel kaynağın milliyet esasına dayalı kalkına modeli olduğunu savunan bu düşünceler. Kısa süre içinde İttihat ve Terakki döneminde Osmanlı’da etkinlik kazanmaya başlamıştır. Milli iktisat düşüncesinin etkinlik kazandığının göstergelerinden biride I. Dünya Savaşı ile birlikte kapitülasyonlar tek taraflı olarak kaldırılması, yabancı anonim ve sigorta şirketlerinin ayrıcalıklarına son verilmesidir. Bkz. Zafer Toprak, “Milli İktisat”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, 1985, İletişim Yayınları, İstanbul, s.s. 740 – 744.

<sup>124</sup> Soy, a.g.e., s. 33.

**Tablo 1: Alman Nüfusunun Yıllara Göre Artışı**

1816	1871	1880	1888	1890	1895	1900	1910	1915
25	41.100	45.200	48	49.400	52	56.400	64.900	67.900
Milyon	Milyon	Milyon	Milyon	Milyon	Milyon	Milyon	Milyon	Milyon

Kaynak: Ernest Jaeck, *Balkan Harbinden Sonra Şarkta Almanya*, İfham Matbaası, İstanbul 1331, s. 10. K. Helfferich, *Alman Feyz-i Millisi*, Çev., Nesim Ruso, Matbaa-yı Ahmet İhsan ve Şürekası, İstanbul, 1330, s. 10.

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere büyük bir nüfusa sahip olan Almanya ilk başta bu büyüklükteki nüfusa istihdam sağlamak ve kaynak bulmakta zorlandığından 1820'lerden itibaren başta Amerika olmak üzere denizaşırı ülkelere göç vermeye başlamıştır. Buna göre 1841/1850 yılları arasında 469.300, 1851/1860 yılları arasında 1.075.000, 1881/1890 yılları arasında 1.342.000, 1901/1910 yılları arasında 279.000 Alman denizaşırı ülkelere göç etmek zorunda kalmıştır.<sup>125</sup> Ancak özellikle 1880'lerden sonra Alman sanayinin büyümesi nüfusa iş olanağı sağlayacağından dışarıya olan göçler de yavaşlayacaktır.<sup>126</sup>

Bu kadar büyük nüfusa sahip olan Almanya nüfusunu eğitmek konusunda da çok başarılı olmuştur. Bu başarısı İngiltere, Fransa, İtalya gibi diğer büyük devletlerle kıyaslandığında büyük bir fark göstermektedir. Almanya'da yaklaşık olarak 10 milyon kişi *İptidai Mektepleri*'ne (ilkokul), 350 Bin kişi *Mekteb-i Rüştîye*'de (ortaokul), 450 Bin kişi *Mekteb-i Aliye*'de (yüksek okul) ve 115 Binden fazla kişi de *Dârü'l-Fünûn*'da (Üniversite)

<sup>125</sup>Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 12

<sup>126</sup>Almanya'nın ekonomik olarak büyümesi ve sanayisindeki gelişmeler kalabalık olan nüfusuna istihdam sağladığından dışarıya planlı ve büyük miktarlarda göç olmasına engel olmuştur. 19. yüzyıl boyunca Almanya'nın Amerika'ya 5.000.000 göç verdiği Fransa'da 87.000, İngiltere'de 53.000, İtalya'da 11.000, Danimarka'da 35.000 sadece ticaretle uğraşan Almanın yaşadığı da hesaplanırsa Almanların göç sorunu çözmüş olduğu görülür. Muslihiddin Adil, *Alman Hayat-ı İrfanı*, İstanbul, 1333 (Miladi 1917), s. 82.

bulunuyordu.<sup>127</sup> Doğaldır ki okullarda bu kadar çok öğrenci barındıran Almanya’da okuma yazma oranı da çok yüksekti. Almanya’da okuma yazma bilmeyen kişi sayısı 10 binde 2 kişidir. Bu durum İngiltere’de 10 binde 100, Fransa’da 10 binde 320 ve İtalya’da 10 binde 3060 kişidir.<sup>128</sup> Elbette Almanya’nın eğitimde bu kadar ilerde olması sanayide, ekonomide, tarımdaki gelişmelerinin paralelinde olmuştur.

Almanya’nın özellikle birliğini sağladıktan sonra sanayide göstermiş olduğu atılımlar ve sanayi alanında meydana gelen gelişmeler etkisini her alanda göstermeye başlamıştır. Örneğin Almanya’da 1870’li yıllarda 1 kilogram şeker elde etmek için 11.7 kilogram şekerpancarı kullanılırken yaklaşık 30 yıl içerisinde 1 kilogram şeker elde etmek için 6 kilogram şekerpancarı kullanılmaya başlanmıştır.<sup>129</sup> Öyle ki, Almanya’da meydana gelen üretim teknolojilerindeki bu gelişmeler neticesinde 1 hektar alan üzerinden alınan ürün miktarlarında büyük artışlar olmuştur.

**Tablo 2: 1881 ve 1913 yıllarında 1 Hektar Alan Üzerinden Elde Edilen Tarım Ürünleri Miktarları.**

	1881	1913
Buğday	1.202 kg	2.360 kg
Çavdar	1.090 kg	1.910 kg
Arpa	1.501 kg	2.220 kg
Yulaf	1.201 kg	2.190 kg
Patates	10.790 kg	15.860 kg

Kaynak: *Alman Hayât-I İktisâdiyyesi ve Harp*, s.s. 9 -10.

<sup>127</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi ve Harp* (Yazarı, Yayınevi, Yeri ve Basım Tarih Yok) s.s. 8-9. Süleyman, a.g.e., s. 21.

<sup>128</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s. 9., Süleyman, a.g.e., s. 22.

<sup>129</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s. 10.

Yukarıdaki tablodan da izlenebileceği gibi Almanya'nın 1912'den 1913 kadar olan bir yıl süre içinde bir hektar araziden aldığı ürün diğer ülkelerle kıyaslandığında Almanya'nın tarımda gösterdiği başarı daha açık bir şekilde kendisini göstermektedir. Bu göre Alman tarımının İngiltere tarımından % 15 daha fazla, Fransa'dan % 21 daha fazla, Rusya'dan % 100 daha fazla ürün almış olduğunu görülür.<sup>130</sup>

Ancak Almanya'yı dünyada önemli bir konuma yükselten ekonomisindeki asıl başarısı tarımda göstermiş olduğu ilerlemeler değil, sanayide kat etmiş olduğu büyük gelişimlerdir.

Almanya'da gelişen sanayi fabrikalarında çok sayıda işçi çalışmakta idi. 1882 senesinde sanayi işletmelerinde 7.3 milyon işçi çalışırken 1907 senesinde 14.3 milyona yükselmiştir.<sup>131</sup> Bu da sanayide çalışan işçi nüfusunun arttığını göstermektedir. Almanya'da sanayide çalışan bu nüfusun çoğunluğunu ise büyük sanayi kollarında çalışan işçiler oluşturmakta idi. 1882'den 1907'ye kadar sanayide çalışan nüfusun oranında şu şekilde bir değişme meydana gelmiştir:

**Tablo 3: İşletmelere Göre Sanayide Çalışan İşçi Oranı**

	1882'de	1907'de
Küçük ölçekli sanayi'de çalışan kişi sayısı	% 59	% 37.5
Orta ölçekli sanayi'de çalışan kişi sayısı	% 18.5	% 25.7
Büyük ölçekli sanayi'de çalışan kişi sayısı	% 22.5	% 37

Kaynak: K. Helfferich, *Alman Feyz-i Millisi*, Çev., Nesim Ruso, Matbaa-yı Ahmet İhsan ve Şürekası, İstanbul, 1330, s. 32.

<sup>130</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s. 31.

<sup>131</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s.s. 9-10.



Almanya’da gelişen sanayi büyük oranda iş gücü sağlarken bundaki önemli başarı Avrupa’da bulunan mevcut maden kömürü yataklarının ve önemli madenlerin büyük bir kısmının Almanya’da bulunmasının yanı sıra, Almanya’nın bu maden yataklarını çok iyi bir şekilde işlemeyi başarabilmesidir. Doğaldır ki Almanya bu madenleri işleyerek büyük gelirler elde etmekteydi. Alman sanayisinde kullanılmak amacıyla 1871 yılında o zamanki değeriyle 34 milyon mark değerinde kömür madeni çıkarılırken yaklaşık 40 sene sonra toplam 2 Milyar 85 milyon mark değerinde kömür çıkartılmıştır.<sup>132</sup> Almanya’nın sanayideki başarıları pek çok madenin işlenmesinde de diğer büyük devletleri geride bırakmıştır.

**Tablo 4: Dökme Demir İmalatı (Bin Ton)**

	1887	1911	Artış Miktarı %
Almanya	4.024	15.574	287,6
İngiltere	7.681	10.033	10,06
Fransa	1.568	4.441	181,3
Rusya	612	3.588	486,3
Belçika	758	2.106	178,8

Kaynak: Helfferich, *a.g.e.*, s. 58.

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere Almanya, Avrupa’da en fazla demir üreten ülke konumundadır. Aynı şekilde çelik üretiminde de Almanya ön sırada yer almaktadır.

<sup>132</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s. 11.

**Tablo 5: Çelik İmalatı (Bin Ton )**

	1886	1910	Artış Miktarı %
Almanya	954.6	13.698.6	1.335.0
İngiltere	2.403.2	6.106.8	154.1
Fransa	427.6	3.390.3	692.9
Rusya	241.8	2.350.0	871.2
Belçika	164.0	1.449.5	783.6

Kaynak: Helfferich, *a.g.e.*, s. 59.

Alman sanayisinin bu gelişimi Almanya'ya büyük gelir sağlamaktaydı. 1910'lu yıllardaki maden fiyatlarına baktığımız zaman Almanya'nın üretimden ne derece gelir elde ettiği daha kolay anlaşılabilir.

Yabancı maddelerle karışık yüz kilogram demirin fiyatı: 3 mark

Yabancı maddelerden ayrıştırılmış yüz kilogram demirin fiyatı: 6 mark

Çelik hâline getirilmiş yüz kilogram demirin fiyatı: 11 mark

Teneke hâline getirilmiş yüz kilogram demirin fiyatı: 16 mark.

Bıçak demiri hâline getirilmiş yüz kilogram demirin fiyatı: 1500 ile 2100 mark.

Saat yayı hâline getirilmiş yüz kilogram demirin fiyatı: 40 milyon mark

Yüz kilogram Altının Fiyatı: 280.000 mark<sup>133</sup>

Bu dönemde yüz kilogram altının 280.000 mark değerinde olduğu göz önüne alındığı takdirde, Almanya'nın sanayiden ne derece gelir elde ettiği ve sanayinin Almanya için ne derece önem arz ettiği daha kolay bir şekilde anlaşılabilir. Baktığımız zaman saat yayı haline getirilmiş yüz kilogram demirden elde edilen gelir, yüz kilogram altından elde edilen gelirin yüz kırk üç katı kadardır. Bu durum Almanya'nın, madenleri ne derece başarılı bir şekilde işlediğini gözler önüne sermektedir. Demir ve çelik üretimindeki bu

<sup>133</sup>Jaeck, *a.g.e.*, s. 12.

başarılar diğer sanayi kollarının daha hızlı büyümelerini de kolaylaştırmıştır. Bu başarı Krupp ve Erhat gibi demirin çok fazla kullanılmasını gerektiren silah fabrikalarının gelişmesine de etki etmiştir.

Almanya'nın sanayileşmesinde bir başka gelişme kimya, elektronik ve makine alanında olmuştur. 1913 yılına gelindiğinde Almanya kimyevi ürünlerin üretiminde Avrupa'da birinciliğe, elektronik sanayinde İngiltere'den sonra Avrupa ikinciliğine; makine sanayinde Avrupa'da birinciliğe yükselmiştir.<sup>134</sup> Almanya'da bunu sağlayan fabrikalar ise 1847'de kurulan *Siemens Halske*, 1883'te kurulan *Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft*, (AEG) ve bir süre sonra da *Felten Guillaume* Grubu'nun bunlara dahil olmasıyla elektronik üretimde ön sıralarda yer almışlardır. *Badische Anilin Soda Fabriken*, *Bayer-Leverkusen* ve *Höcster Farbwerke* gibi işletmeler sayesinde de pek çok kimyasal ürünün üretimi özellikle de sentetik boya pazarı Almanların eline geçmiştir.<sup>135</sup>

Almanya'nın sanayide bu derece ilerlemesini kolaylaştıran nedenlerin neler olduğuna gelince; bu nedenlerin başında Almanya'nın iktisat politikalarıyla uyumlu olan ve onun ekonomik olarak da büyümesini hızlandıran ucuz ve hızlı taşıma sağlayan demiryollarına önem vermesi yatmaktadır.<sup>136</sup> Ulaşım kolaylığı nedeniyle ticaret, sanayi vs. her türlü mal kolayca pazarlara nakledilmekte; sanayisi için de dışarıdan gelen her türlü hammadde fabrikalara kolayca ulaştırılmaktadır. Aynı zamanda demiryolları Almanya'nın kendi sınırları içindeki ticari ilişkiler yanında, diğer ülkelere olan ilişkileri de artırmaktadır.

<sup>134</sup> Reyhan a.g.m., s. 23., *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s. 11.

<sup>135</sup> Soy, a.g.e., s. 35.

<sup>136</sup> Demiryolları, hem karayoluna hem de su yoluna meydan okumuştur. Daha büyük bir hız ve güvenlik sağlayarak, daha düşük nakliye ücretleri sunarak ve karayoluyla taşınabilen daha büyük miktarda mal taşıma olanağı sunarak, uzun mesafe karayolu taşımacılığını bitirmiştir. Heaton, a.g.e., s. 442.

Bu nedenden ötürü Almanya’da üretilen demirin büyük bir kısmı demiryolları yapımında da kullanılmıştır.

**Tablo 6: Almanya’da 1845’den 1915’e Kadar Her 10 Yıl Sonundaki Toplam Demiryolu Uzunluğu.**

1845	1855	1865	1875	1885	1895	1905	1915
2.300km	8.290km	14.690km	27.960km	37.650km	46.560km	56.980km	62.410km

Kaynak: İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*, 9. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 30.

Görüldüğü üzere Almanya’da birliğin sağlanmasından sonra demiryolları inşaatında daha hızlı bir artış görülmeye başlanmıştır. Almanya’da 1914 yılı sonunda ulaşılan 62 bin kilometreden fazla olan demiryolu uzunluğu, sanayide olduğu gibi büyük Avrupa devletlerini geride bırakmıştır. Fransa bu yıllarda 50 bin kilometre uzunluğunda demiryoluna, İngiltere ise 27 Bin 650 kilometre uzunluğunda demiryoluna sahiptir.<sup>137</sup>

Almanya’nın demiryolunu kullanarak kara taşımacılığına önem vermesi diğer bir önemli ulaşım yolu olan deniz yolunu göz ardı ettiği anlamına gelmemelidir. Almanya denizaşırı ülkelerle ticaret yapabilmek ve muhtemel bir savaşta güvenliğini sağlamak için büyük bir donanma inşa çabasına girmiştir. Almanya’nın bu girişimi İngiltere’nin denizlerde olan gücünü dahi tehlikeye düşürmüştür. Bu durumun farkına varan İngiltere denizlerdeki gücünü daha da kuvvetlendirmek için girişimlerde bulunmaya başlayınca Almanya ve İngiltere arasında bir donanma yarışı ortaya çıkmıştır. Ancak yine de özellikle kendi içinde Almanya demiryollarından faydalandığı şekilde denizlerden faydalanamamıştır. Demiryolları Almanya için her daim daha fazla önem arz etmiştir. Bu

<sup>137</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s. 12.

önemden dolayıdır ki Berlin'den Bağdat'a uzanacak olan demiryolu inşa etmek için çalışmalar yapılmıştır.

Sanayide gelişimin yanı sıra sermayenin belirli bir yerde toplanması ve mümkün olabilecek en verimli şekilde kullanılması, bankacılık faaliyetlerinin hızlı bir şekilde endüstriye yönelmesi Almanya'nın ekonomik gelişiminde hayati bir rol oynamıştır. 1870 yılında nominal sermayesi 100 milyon Mark'tan fazla olan 9 banka kurulmuştur. Bu gelişime katkıda bulunan önemli bankalar ise *Dresdner Bank*, *Darmstadter Bank*, *Commerz-Credit-Bank* ve *Disconto-Gesellschaft* olmuştur.<sup>138</sup> Alman bankaları arasında en etkili olan ve etkisini Osmanlı'da da gösteren 15 milyon marklık başlangıç sermayesiyle *Deutsche Bank*'ta bunlar arasında yer almıştır.<sup>139</sup> Kurulan bankaların endüstri ile ilişkisi, küçük ve orta ölçekli sanayi tesislerinin tasfiyesini hızlandırmış ve tekelci kapitalizmin gelişmesini sağlamıştır. Devletin gümrük korumacılığı ve sübvansiyon politikası da bu amaca yönelik olunca çok sayıda büyük şirket kurulmaya başlanmıştır.<sup>140</sup> Endüstride tekelleşme, tüketiciler ve küçük üreticiler arasındaki kooperatifleşme hareketini hızlandırmış ve Almanya'nın özellikle birliğini sağlamaya başladığı dönemde hızlanan ikili gelişme dolayısıyla işçi sınıfının yanı sıra küçük bir burjuva sınıfı da yaratılmıştır. Milliyetçilik örgütlü bir Alman ideolojisi haline getirilmiş, sermaye ihracına başlayan tekelci Alman ekonomisi, bankacılıkta yeni bir dönemi başlatmıştır. 1895'te sadece 42 şubeye sahip olan Alman bankaları 1911'de dünya genelinde 450 şubeye ulaşmıştır.

---

<sup>138</sup> Soy, *a.g.e.*, s. 36.

<sup>139</sup> *Deutsche Bank*'ın kurulması fikri ilk olarak Doğu Hindistan'da bir İngiliz bankası için çalışmış olan G. Dufresne tarafından 1869 yılının başlarında ortaya atılmıştır. Amacı Almanya'nın dış ticaretini mali yönden desteklemek ve bu konudaki ciddi açığı kapatmak olmuştur. 10 Mart 1870'te Berlin'de ilk şubesi açılmıştır. Bkz, Soy, *a.g.e.*, s. 37.

<sup>140</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 32.

Almanya'nın Orta Avrupa, Balkanlar, Yakındoğu ve kısmen Uzakdoğu'ya 1913'te 30 milyon marklık Alman sermayesi ve yatırımı oluşmuştur.<sup>141</sup>

Almanya'nın sanayi, ticaret, ulaşım alanındaki bu gelişmeleri ekonomik istatistiklerde de kendisini göstermiştir. 1830'larda 660 milyon mark olan Alman devletlerinin dış ticaret hacmi, 1895'lerde 7 milyar 670 milyon marka yükselmiştir. Almanya'da aile kazancı 1896'da 884 mark iken 1912'de 1241 marka ulaşmıştır.<sup>142</sup> 1892 yılında 124.842 milyon mark olan gelir vergisi, 1914 yılında 442.791 milyon marka, 1890'da 438 mark olan kişi başına düşen milli gelir ise, 1913 yılında 739 marka yükselmiştir.<sup>143</sup> 50 milyon kadar olan 1890'lardaki nüfusun 1913'lerde 66 milyon'a kadar yükselmiş olduğu da dikkate alınırsa milli gelirdeki bu artış daha iyi anlaşılabilir.

### II.3. Almanya'nın Dünya Pazarlarına Girme İsteği ve Bismarck Dönemi

#### Alman Dış Politikası

Almanya, birliğini sağlamış, tarım, sanayi ve ulaşımında büyük gelişmeler kaydetmiş, bu doğrultuda başlangıçta tarıma dayalı, daha sonra giderek artan bir biçimde sanayi ekonomisi şeklini almış bir ülke olarak pek çok ülkeyi kışkırtacak ekonomik seviyeye ulaşmıştır. İngiltere bile Almanya'nın kısa bir süre içinde meydana getirdiği bu başarısından etkilenmiştir. Örneğin, İngiltere'nin önde gelen gazetelerinden Saturday Review'in 11 Eylül 1897 tarihli nüshasında şöyle denmektedir: "*Yarın Almanya'nın mevcudiyeti dünyadan kaldırılacak olursa öbür gün zengin olmayacak hiçbir İngiliz*

<sup>141</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s.s. 33-34.

<sup>142</sup> Süleyman, *a.g.e.*, s. 23., *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s.13.

<sup>143</sup> Soy, *a.g.e.*, s. 38.

yoktur”<sup>144</sup> Bu düşüncenin oluşumunda Almanların kısa bir sürede oluşturdukları büyük ticari gücün etkisi çok fazladır.

Almanya’da oluşan bu güçlü ekonomi, sanayi için hammadde ve pazar arayışına dolayısıyla onu dünya pazarlarına yöneltmiştir. Ancak Bismarck döneminde Almanya çok farklı bir dış politika yürütmek zorunda kalmıştır.

### II. 3. 1. Otto Von Bismarck’ın Dış Politikası

1871’de Alman İmparatorluğu kurulunca, Bismarck, yeni iç ve dış politika geliştirmiş, iç politikasının esasını, kurulan birliği pekiştirmek ve hızlı ekonomik kalkınma teşkil etmiştir. Bunu sağlayabilmek için de dünyadaki dengeleri hesaplayarak barış yanlısı bir politika oluşturmaya çalışmıştır.<sup>145</sup> Mevcut dengeleri sarsmamak ve birliğini yeni sağlamış Almanya’ya karşı diğer güçlü devletlerin tepkisini çekmemek için diğer ülke meselelerine çok fazla bulaşmak istememiştir. Savaşlarla kurulmuş olan Almanya ancak barış sayesinde teşkilatlanıp elde etmiş olduğu toprakları koruyabileceğinden dolayı barış yanlısı bu politikada Bismarck, uluslararası ittifak anlaşmalarını kullanmaya çalışmıştır.<sup>146</sup> Esasında Bismarck’ın bu politikasının çıkış noktasında Fransa’nın olduğu da düşünülebilir. Almanya’nın 1871’de Fransa galibiyetinden sonra birliğini sağlamış olması, Almanya’nın güney bölgelerinde Katoliklerin yoğun bir şekilde yaşaması ve Fransa’dan Alsece-Lorraine’i almış olması nedeniyle bu yenilgiyi hazmedemeyen Fransa’nın Almanya’ya karşı politikalar ve İttifaklar yapma tehlikesini doğurmuştur. Bu nedenle Bismarck,

<sup>144</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi* s. 16.

<sup>145</sup> Süleyman Kocabaş, *Pencermenizm’in Şark’a Doğru Politikası, Tarihte Türkler ve Almanlar*, Vatan Yayınları, Kayseri, 1988, s.s. 28-29.

<sup>146</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 167.

Fransa'ya karşı hazırlıklı olabilmek için Fransa'nın Almanya'ya karşı ittifak yapması mümkün olan devletleri kendi etrafında toplamaya çalışmıştır.<sup>147</sup>

Bismarck Fransa galibiyetinden hemen sonra Avusturya'ya yaklaşmıştır. 1871'den sonra her iki ülke imparatorunun birbirlerini karşılıklı ziyaretlerinin dostluğu artırması, Avusturya'nın Fransa'ya yönelmeyeceğini göstermiştir. Daha sonra Bismarck Rusya'yı da yanına çekerek 1872 yılında Almanya, Avusturya, Rusya'dan oluşan üçlü anlaşma kararı alınmasını sağlamıştır. Berlin'de yapılan görüşmeler sonunda herhangi bir belge imzalanmamıştır. Fakat görüşmeler esnasında görüş birliğine dayanarak; Avrupa'nın mevcut statükosunun kabul edildiğine, Avrupa barışının tehlikeye girmesi halinde üç devletin birlikte müzakerelerde bulunacaklarına, Şark Meselesi'nden doğacak güçlüklerin birlikte çözüleceğine, herhangi bir devletle ittifak yapılmayacağına ilişkin bir takım esaslar ortaya çıkmıştır.<sup>148</sup>

Bismarck, Almanya, Avusturya ve Rusya'dan oluşan bu üçlü ittifak sistemini kurduktan sonra, Avrupa'da oluşan mevcut durumun bozulmasının Almanya için bir tehlike olduğunu gördüğünden, ittifak sisteminin devam etmesi için de büyük çaba göstermiştir. Bu amaçla mümkün olduğunca doğudaki olaylara ilgisinin olmadığı izlenimini vermeye çalışmıştır. Bismarck, Avusturya ve Rusya arasındaki bu konuyla ilgili muhtemel ihtilaflarda gerektiği şekilde arabuluculuk yapmak ve ortadaki problemleri çözmek için şark meselelerinden mümkün olduğunca uzak durmaya çalışmıştır.<sup>149</sup> Ancak hiç şüphesiz bu ittifak sisteminin devamındaki en büyük engel, Avusturya ve

---

<sup>147</sup>Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 336.

<sup>148</sup>Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 340.

<sup>149</sup> Soy, *a.g.e.*, s.s. 29-30.



Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerindeki çıkar çatışması olmuştur.<sup>150</sup> Bismarck Avusturya ve Rusya'nın Balkanlar üzerindeki anlaşmazlığını önlemeye çalışmıştır. Fakat Rusya ve Avusturya'nın Balkanlar üzerindeki politikaları çatışınca bu iki devleti bir arada tutmaya çalışmak sorun teşkil etmiştir. Osmanlı topraklarının paylaşılabilmesi, Bulgaristan ve Bosna-Hersek sorunu iki devletin arasını açmıştır. Bu sebeple Rusya üçlü ittifaktan çekilmiştir. Ayastefanos Anlaşması imzalandığı zaman Balkanlardaki mevcut durumun Rusya'nın lehine değişmesinin ardından, bölgede çıkarları olan Avusturya'nın ve İngiltere'nin ciddi tepkileri ortaya çıkmıştır. Bu tepkiler karşısında Rusya, Berlin'de bir Konferans yapılmasını kabul etmiştir. Avusturya ve Rusya arasında çıkabilecek bir savaşın içine Almanya'nın da girebileceğini düşünen ve bunu engellemek isteyen Bismarck, “*namuslu bir komisyoncu*” diğeri bir ifadeyle “*dürüst aracı*” rolünü üstlenmiştir.<sup>151</sup> Her ne kadar Bismarck bu Kongre'de hiçbir menfaat gözetmediğini açıklamış ise de Avrupa içersinde sorunların çıkmasına engel olmak için Bosna-Hersek'in Avusturya'ya kazandırılmasına, Tunus'un da Fransa tarafından elde edilmesine çalışmıştır.<sup>152</sup> Kongre sonunda 1878 yılında imzalanan Berlin Anlaşması Rusya'nın Balkanlarda kendi lehine çevirdiği durumu eski haline geri çevirmiştir. Avusturya kongrede başta Bosna-Hersek olmak üzere istediğini alabilmiştir. Fakat Rusya, Kongre'den istediği sonucu alamayınca bundan Almanya'yı sorumlu tutmuştur.<sup>153</sup> Dolayısıyla iki ülke arasına soğukluk girmiştir.

<sup>150</sup>Bismarck'ın Avrupa siyaseti ve sömürgeler hakkındaki düşünceleri Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na karşı davranışına da etki etmiştir. Bu dönemde büyük devletlerin Osmanlı toprakları ile ilgili ihtirasları ve çıkarları “Şark Meselesi” şeklinde ifade edilmekteydi. Rusya, Avusturya İngiltere ve Fransa yıllardır bu mesele ile alakalı durumda idiler. Bu devletlerden her biri meseleyi kendi çıkarları doğrultusunda çözmek istediklerinden çıkar çatışması yaşanmakta ve devletlerarası anlaşmazlıklara yol açmaktaydı. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Karal, *a.g.e.*, s.s. 167-168.

<sup>151</sup> Kocabaş, *Alman Kapanı*, s.s. 11-12.

<sup>152</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 169.

<sup>153</sup> Ersin Bozkurt, *Berlin Kongresi'nden I. Dünya Savaşı'nın Başlamasına Kadar Osmanlı İmparatorluğu İle Almanya Arasındaki Siyasi İlişkiler (1878 -1914)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1998, s. 23.

### II.3.2. Almanya'nın Pazar Arayışı

Ancak tüm bu statükoyu korumak maksadıyla yapılan çalışmalar, Kapitalizmin getirmiş olduğu güçle Alman endüstrisinin dışarıya açılması ve hammadde ihtiyacı nedeniyle yayılcı faaliyetler içersine girmesine engel olamamıştır. Bu nedenle Bismarck'ın sömürge konusundaki tutumu özellikle 1880'den sonra kamuoyunu tatmin etmemeye başlamıştır. Alman endüstrisinin ve ticaretinin gelişmesi, basındaki sömürge politikası lehinde geniş ölçüde yer bulmaya başlamış, İngiltere'nin Mısır'a, Fransa'nın Tunus'a yerleşmesi bu haberlerin hükümete etki edecek düzeye ulaşmasına sebep olmuştur.<sup>154</sup> Alman endüstrisi daha Bismarck döneminde Almanya'yı dünya pazarlarına ve sömürge bulma çabalarına sevk etmeye başlamıştır. Başka ülkelere nüfuz etmeden ülkesinin çıkarlarını savunan Bismarck istemeden de olsa bu politikaya atılmak zorunda kalmıştır. Öyle ki, 19. yüzyılda İngiltere ve Fransa gibi sanayileşmiş ülkeler dünya genelinde önemli yerleri sömürgeleri altına aldıkları için, geç sanayileşen ve dünya pazarlarına girmek isteyen Almanya'nın sömürge bulma çabaları uluslararası dengeleri bozan bir unsur olmuştur. Bunun ana sebebi; büyük bir hızla sanayileşen Almanya'nın pazar ve hammadde ihtiyacının her geçen gün kendini daha güçlü bir şekilde hissettirmesidir. Bismarck'ın Alman birliğini sağladıktan sonra uygulamaya çalıştığı barış yanlısı dış politika, güçlenen sanayinin pazar bulma ihtiyacına cevap verememiştir. Alman iş adamlarının gelişen Alman endüstrisi için “*yeni hayat alanları*” peşine düşmeleri Almanya için “*Weltpolitik*” (Almanya'nın Dünya politikası) denen yeni bir dünya görüşünün doğmasına ve dünyada mevcut dengelerin değişmesine sebep olmuştur.<sup>155</sup>

<sup>154</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 170.

<sup>155</sup> Kocabaş, *Pencermenizm'in Şark'a Doğru Politikası*, s. 13.

Kendisine pazar arayan Almanya; Fransa ve İngiltere gibi güçlü rakiplerinin ticaret sahasına nüfuz edemeyeceğini anladığından, pazar aramasına rağmen barışçı politika yürütmeye çalışan Bismarck, 1882’de kurulan Alman Sömürge Cemiyeti’nin de etkisiyle ilk önceleri Afrika da ve Pasifik’te daha az sorunlu olan bölgelerde arayış içerisine girmiştir.<sup>156</sup> Fakat Almanya buraların kendisi için çok fazla ticaret potansiyelin sahip olmadığını, hammadde kaynakları ve tarım bakımından zengin olmadığını gördüğünden başka bölgelere yönelmek zorunda kalmıştır.<sup>157</sup>

Böylece Almanya bölüşülmüş olan dünyada kendisine en yakın ve zorlanmadan sızabileceği tek alanın Osmanlı İmparatorluğu olduğunu anlayınca buraya yönelmiştir. Bundan dolayıdır ki biri sanayileşmiş ve emperyalist bir aşamaya gelmiş, diğeri dağılma döneminde, yıkılmanın eşiğine gelmiş, birbirlerinden tamamen zıt bir şekilde gelişmişlik düzeyine sahip olan iki devletin yani Osmanlı ve Almanya’nın çıkarları kesişmiştir.

---

<sup>156</sup>Bismarck Afrika ağırlıklı politikasını formüle etmek için Rusya orada, Fransa buradadır. Biz ise ortadayız. Benim haritam Afrika’dır demiştir. Kocabaş, *Alman Kapanı*, s.s. 13-14.

<sup>157</sup>Almanlar; Güney Batı Afrika, Uganda, Kenya, Kamerun, Yeni Gine’nin bir kısmı ve Pasifikte bazı adaları sömürge altına almışlardır. Karal, *a.g.e.*, s. 170.

### III. BÖLÜM: OSMANLI – ALMAN İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ

Osmanlı ile Almanya arasındaki ilk ilişkiler 15. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Çok fazla önem arz etmeyen bu dönemdeki ilişkiler daha sonraki yıllarda gelişmiştir. Ciddi anlamda Osmanlı ile Almanya arasındaki ilişkilerin başlamasına adım atılması 1718 yılında olmuştur. Avrupa devletleri ile girişilen diplomatik yakınlaşma teşebbüsleri çerçevesinde, Pasarofça Barışı görüşmeleri sırasında Fransa aracılığıyla iletilen ve Nişancı Mehmet Paşa'nın imzasıyla gönderilen bir mektupla iki devlet arasında dostluk tesisi kurulmak istenmiştir.<sup>158</sup> Ancak Osmanlı İmparatorluğu ve Prusya Krallığı ilişkilerindeki esas gelişme II. Friedrich devrinde (1740-1786) olmuştur. II. Friedrich 1755'te bir elçi göndererek Osmanlı İmparatorluğu ile ticaret ve ittifak anlaşmaları yapmayı teklif etmiştir. Osmanlı imparatorluğu prensip olarak bu teklifi kabul etmekle beraber bunun gerçekleşmesi için müsait bir zaman gerektiği şeklinde bir cevap vermiştir.<sup>159</sup>

Prusya yaklaşık bir yıl sonra başlayan 7 yıl savaşlarında (1756 – 1763) yardım maksatlı olarak 1757 tarihinde ortak düşman kabul ettiği Rusya'ya karşı Osmanlı'nın desteğini almaya çalışmış tekrar ittifak teklifinde bulunmuştur. Bu ittifak teklifi ile Prusya'nın Osmanlı ile yakınlaşarak, Osmanlıyı Avusturya'ya hatta Rusya'ya karşı bir denge unsuru olarak kullanmak istediği açıktır. Fakat Prusya'nın bu politikalarına ihtiyatlı yaklaşan III. Mustafa İmparatorluğun çıkarları doğrultusunda hareket edip bu politikadan uzak durmaya çalışmıştır. Fakat yine de gönderilen cevapta Osmanlı'nın ittifak teklifine meyilli olduğunu, o dönem Prusya ile ittifakta bulunan İngiltere'nin yapılması istenilen anlaşmaya kefil olması halinde ittifak anlaşmasının imzalanabileceği haberini iletmiştir.

<sup>158</sup> Kemal Beydilli, *Büyük Friedrich ve Osmanlılar, 18. Yüzyılda Osmanlı-Prusya Münasebetleri*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul. 1985, s. 1.

<sup>159</sup> Beydilli, *a.g.e.*, s.s 25-32

İngiltere'nin anlaşmaya taraf olmaması nedeniyle Prusya ile ittifak anlaşması imzalanmamıştır. Diğer taraftan Prusya'nın giderek güçlendiğini gören Osmanlı İmparatorluğu; Avusturya ve Rusya'ya kendi gücüyle karşı koymaya başlamasının zorlaşmasından dolayı Rusya ve Avusturya'nın düşmanı durumunda olan devletle anlaşması gerektiğinin farkında olduğundan Prusya'yı gücendirmekte istememiştir.<sup>160</sup> Osmanlı 22 Mart 1761'de Prusya'nın Dostluk Anlaşması teklifini kabul etmiştir. Ancak bu anlaşmayı tam olarak uygulamaya koyamadan 1762'de Prusya'nın Rusya ile olan savaşı son bulmuştur.<sup>161</sup> Fakat yine de Osmanlı ile Prusya arasındaki dostluğun temeli kurulmuştur.

7 yıl savaşlarından sonra Prusya'nın giderek güçlenmesiyle ve Rusya'nın Prusya'ya karşı olan tutumunda değişiklikler olması ve Prusya'nın 1762'de Avusturya ile 1864'te Rusya ile anlaşarak kendini güvence altına almasından sonra Prusya artık Osmanlı desteğine ihtiyaç duymadığından Osmanlı İmparatorluğu ile ittifak girişimlerine son vermiştir. Ancak bir süre sonra tam tersi bir şekilde Osmanlılar, Avusturya ve Rusya'ya karşı Prusya'nın desteğini almak için girişimlerde bulunmuştur.<sup>162</sup>

1769'da başlayan Osmanlı-Rus Savaşındaki yenilgi üzerine Osmanlı İmparatorluğu, 1771'de Prusya'ya ittifak teklif etmiştir. Fakat Prusya'nın Rusya'yla olan ittifak anlaşması nedeniyle II. Friedrich bu teklifi kabul etmemiştir.<sup>163</sup> Osmanlı'nın bu girişimleri ancak 1787 yılından sonra sonuç vermeye başlamış, Osmanlı İmparatorluğu III. Selim'in çabaları sonucu Avusturya ve Rusya ile olan mücadelesinde 1790 yılında Prusya

<sup>160</sup>Karal, *a.g.e.*, s.s. 162-163.

<sup>161</sup>?, *Almanya ve Şark Münasebet-i Düveliyesinin Safahat-ı Maziye ve Hazırasıyla inkişafat-ı Müstakbelesi*, Alman Hükümet Matbuası, Berlin, 1917, s.s. 18-19.

<sup>162</sup> Beydilli, *a.g.e.*, s. 83.

<sup>163</sup> Soy, *a.g.e.*, s. 27.

ile ittifak anlaşması yapmıştır. Anlaşmaya göre Prusya, Rusya'ya karşı Osmanlı İmparatorluğu yanında savaşmayı kabul etmiştir.<sup>164</sup> Ancak Prusya ittifak şartlarının getirdiği yükümlülüğü askeri olarak değil, diplomatik olarak Zıştovi Anlaşması'nda yerine getirmiştir. Fakat bu anlaşmadan sonra II. Friedrich Osmanlı İmparatorluğu'nun meselelerine karışmayacağını beyan etmiştir.<sup>165</sup>

Her ne kadar bu ilişkilerde iki devleti sıkı sıkıya yaklaştıracak büyük gelişmeler olmadıysa da ileride oluşacak birliktelik için bir zemin oluşmuştur. Devam eden yıllarda II. Mahmut'un hükümdarlığı döneminde Prusya'dan Osmanlı ordusunun düzenlenmesi için subaylar gönderilmesi istenmiştir. 1835 yılında Osmanlı tarihinde önemli bir yer edinen Helmuth von Moltke öncülüğünde bir heyet Osmanlı ordusunda görev yapmak için İstanbul'a gelmiştir.<sup>166</sup> Bu subayların asıl görevleri askeri konularda danışmanlık ve askeri konularda öğretmenlik yapmak olmuştur. Bu subaylar 1839'dan sonra ülkelerine geri dönmelerine rağmen, devam eden yıllarda da Osmanlı ordusunda görev yapmak için çeşitli subaylar gelmeye devam etmiştir. Fakat gerçek anlamda Osmanlı ve Almanya arasındaki geniş çaplı ilişkiler Almanya'nın birliğinin sağladıktan sonraki dönemde başlamış, özellikle 1878 Berlin Kongresi'nden sonra Osmanlı- Alman ilişkileri büyük boyutlara ulaşmıştır.

---

<sup>164</sup> Kemal Beydilli, *1790 Osmanlı Prusya –İttifakı; Meydana Gelişi–Tahlili–Tatbiki*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1984, s.s. 67–69.

<sup>165</sup> Beydilli, *a.g.e.*, s. 135

<sup>166</sup> Helmunt von Moltke sultan II. Mahmut tarafından huzura kabul edilmiştir. Sultan II. Mahmut Prusya askerliğinin düzeninden ve mükemmeliyetinden ve Prusya Kralı III. Frederic Wilhelm ile aralarında gerçekleşen dostluğun memnuniyetinden bahsetmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Almanya ve Şark*, s. 19.

### III. 1. Berlin Kongresi

Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na olan ilgisi esasında Berlin Kongresi'nden sonra başlamıştır. Berlin Kongresi, Avrupa'da toplanmış olan 1814/1815 tarihli Viyana Kongresi ile 1856 tarihli Paris Kongresi'nden sonra toplanan üçüncü büyük kongredir. toplanma amacı 93 harbi olarak bilen 1877-78 Osmanlı-Rus savaşında Osmanlı İmparatorluğunun yenilmesiyle imzalanan, Osmanlı'nın Balkanlardaki rolünü zayıflatıp, Rusların gücünün Balkanlarda çok büyük boyutlara ulaşmasına neden olan Ayestefanos Anlaşması'nın imzalanması sonucunda ortaya çıkmıştır.<sup>167</sup> Osmanlı Devleti'nin büyük toprak kayıplarına sebep olan adı geçen anlaşmaya, İngiltere ve Avusturya kendi çıkarlarının aleyhlerine bulup itiraz edince, Avrupa'da denge ve barışın bozulacağı ve bundan genç Almanya'nın zarar göreceğinden korkan Bismarck, devreye girerek soruna bir çözüm bulmak amacıyla Berlin'de kongre toplanmasını istemiştir. Bismarck'ın bu isteği İngiltere ve Avusturya gibi devletlerle savaşamayacak durumda olmasından dolayı Rusya tarafından kabul edilmişti. Ayastefanos Anlaşması'nın şartlarını ele alacak olan Berlin Kongresi'ne Osmanlı ve Rusya'dan başka İngiltere, Almanya, Fransa, Avusturya-Macaristan ve İtalya katılmıştır.<sup>168</sup> Kongre'nin başkanlığına da Bismarck getirilmiştir. Bismarck, daha kongrenin başında kongrenin gerçek toplanma amacını saklamadan Osmanlı delegelerine söylemiştir: *“Şimdiki durumu sizden saklamak istemem Kongre'nin Osmanlı Devleti için toplandığı zannında bulunarak kendinizi aldatmayınız. Eğer Ayastefanos Anlaşması Avrupa devletlerinin menfaatlerine dokunur bazı maddeler ihtiva etmeseydi olduğu gibi bırakılırdı.”*<sup>169</sup>

<sup>167</sup> Hüner Tuncer, *a.g.e.*, s. 161.

<sup>168</sup> Bu kongreye 1856 yılında Kırım Savaşından sonra toplanan Paris Barış Konferansı'na katılan devletlerin temsilci gönderdiği görülmektedir. Bkz. Tuncer, *a.g.e.*, s.s. 161-162.

<sup>169</sup> Kocabaş, *a.g.e.*, s. 10.

Kongre Sonunda 13 Temmuz 1878'de imzalanan Berlin Anlaşmasıyla, Ayastefanos Antlaşması şartlarında birçok değişiklik yapılmış ve Şark Meselesi'nin Rusya'nın yalnız kendi çıkarına olacak şekilde düzenlemesine engel olunmuştur.

Bu kongreye katılan devletler kendi çıkarlarına olacak şekilde pek çok istekte bulunmuşlardır. Bu anlaşma, artık Rusya'nın yanı sıra diğer devletlerin de parçalamaya çalıştıkları Osmanlı'dan, kendi paylarını almak için çaba gösterdikleri bir alan haline gelmiştir. İngiltere 1878'de Kıbrıs'a yerleşmiş, Sırbistan, Karadağ ve Romanya'nın bağımsızlığı onaylanmış, Bulgaristan üç bölüme ayrılmış Makedonya yeni bir statüyle Osmanlı elinde kalmış, Yunanistan Tesalya ve Epir'in bir bölümünü almış, Bosna-Hersek, Avusturya tarafından işgal edilmiş. Rusya, Kars, Ardahan ve Batum'a sahip olmuştur.<sup>170</sup> Fransa bir süre sonra Tunus'u işgal etmiştir. Kıbrıs'la yetinmeyen İngiltere, Mısır'ı ele geçirmiştir. Yalnız Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndan bir şey istememiş olması Osmanlı'larda Almanya'ya karşı bir hoşgörü oluşmasına, Almanya'nın Osmanlı çıkarlarını koruduğu şeklinde bir anlayışın gelişmesine sebep olmuştur. Özellikle Berlin Kongresi'nden sonra başlayan dönemde Osmanlı-Alman ilişkileri yeni bir boyut kazanmış, sonraki yıllarda Alman tahtına geçecek olan II. Wilhelm'le beraber iki ülke ilişkilerinde yeni bir çağa girilmiştir.

II. Wilhelm'in Alman tahtına oturduktan sonra kurmak istediği dünya imparatorluğu fikri Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerinde şekillenecek olan

---

<sup>170</sup>1875'ten 1878'e kadar süren bunalımdan mali, askeri, siyasi açılardan güçsüzleşmiş ve küçülmüş bir durumda çıkan Osmanlı İmparatorluğu, toplam olarak 210.000 kilometrekare civarında toprak kaybetmiştir. Bu topraklarda yaşan 11 milyon kişi Osmanlı'dan ayrılmıştır. Ancak bu toprak ve nüfus kayıplarına ek olarak, İmparatorluğun mali kaynakları da azalmıştı. Çünkü İmparatorluk kaybedilen topraklardan elde edilen vergilerden yoksun kalmıştı. Bkz. Tuncer, *a.g.e.*, s. s. 164-166.



politikasının doğmasına sebep olmuştur. Yeni Alman imparatorunun dış politikası ve Osmanlı'ya karşı olan tutumu her iki ülkenin geleceği açısından önemli bir zaman dilimini teşkil etmiştir. Bu açıdan Yeni Alman imparatorunun dış politikası ve Osmanlı'ya karşı olan tutumu her iki ülke açısından oldukça büyük bir önem arz etmektedir.

### III. 2. II. Wilhelm dönemi Almanya'nın Dış Politikası

II. Wilhelm'in 1888'de Almanya tahtına çıkmasıyla dünyadaki dengeleri sarsacak yeni bir dönem başlamıştır. Bismarck'ın Almanya'nın sömürge bulma çabaları sonucunda oluşan Weltpolitik<sup>171</sup> (Almanya'nın dünya politikası) idealini sınırlı tutma çabalarına karşın, II. Wilhelm Weltpolitik idealini güneşte bir yer edinmek şekline dönüştürmüştür.<sup>172</sup> Açıklanacak olursa; Bismarck Alman birliğini sağladıktan sonra içe dönük ve barışçı bir politika uygulamaya çalışmakta ve Almanya'nın Avrupa kıtası dışına taşmasını ve denizaşırı topraklara yönelmesini Almanya'nın geleceği için tehlikeli bulmaktaydı.<sup>173</sup> II. Wilhelm ise tam tersi bir şekilde Almanya'nın çok güçlü bir hale gelebilmesi için sömürgecilik siyaseti izlemesi gerektiğini ve ticari ilişkilerini dünya çapında genişleterek bir dünya politikasını yani Weltpolitik'i takip etmesi gerektiğini

<sup>171</sup> 19. yüzyıl Avrupa'nın Dünya hakimiyetini ele geçirdiği bir dönemdir. Almanya'nın önce Danimarka'yı ardından da Avusturya ve Fransa'yı mağlup etmesi, bu ülkeye dünya siyasetinde istediği önemli yeri elde etmesi için yeterli değildi. Weltpolitik hem böyle bir yol arayışının hem de arayış çerçevesinde yapılan çeşitli çeşitli girişimlerin ifadesidir. Sözcük olarak Dünya Siyaseti anlamına gelen Weltpolitik Almanya'nın çeşitli arayışlarının hem formüle edilmiş şekli hem de yansımasıdır. Bkz. Kocabaş, *Pencermeniz'in Şarka Doğru Politikası*, s. 27.

<sup>172</sup> Kocabaş, *Alman Kapanı*, s. 20.

<sup>173</sup> Fransa ve Avusturya'ya karşı üstünlük sağlayıp Alman birliğini sağlayan Bismarck kendi aleyhine meydana gelecek ittifaklardan çekindiği için Avrupa'daki konumunu sağlaştırmaya politikasını yürütmüş, sömürgecilğe eğilim göstermemiştir. Bismarck bu konu hakkında bir konuşmasında; "Benim Afrika haritam Avrupa'dadır. Şurada Rusya ve Şurada Fransa bulunmaktadır. Biz ise tam ortada bulunmaktayız. İşte benim Afrika haritam" demiştir. Risklerden uzak kalması gerektiğini hesaplayan Bismarck bu siyaseti, devlet gemisini doğuda ve batıda kayalardan korumak ve tehlike göz önünde dururken, uzaklara bakmamak şeklinde formüle etmiştir. Mahmut Muhtar, *Maziye Bir Nazar, Berlin Antlaşması'ndan Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Avrupa ve Türkiye – Almanya İlişkileri*, Çev., Nurcan Fidan, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1999, s. 10. Kocal, *a.g.t.*, s. 93.

savunmaktaydı. Bu görüş ayrılıkları Bismarck'ın 1890 yılında görevden ayrılmasına ve dış politikada Almanya'nın yeni bir döneme girmesine sebep olmuştur.<sup>174</sup> Böylece uyumcu dış politika yerine Alman basını ve kamuoyu bir dünya imparatorluğu kurmak ideali etrafında şekillenmiştir. Bismarck'tan sonra Almanya Başbakanlarından biri olacak olan Bülow bunu şu sözleriyle ifade etmiştir: “*Almanya kimseyi gölgeye itmek istemiyor ancak güneşteki yerini almaya kararlıdır.*”<sup>175</sup>

Almanya'da oluşan bu süreç sonunda ki genişleme ve sömürge bulma çabalarının en uygun bölgenin Orta Doğu olduğunu göstermesiyle Almanya, Osmanlı üzerinde nüfuz elde etme çabalarını yoğunlaştırmaya başlamıştır. Ancak Almanya klasik sömürge mantığıyla hareket edip Osmanlı üzerinde egemenlik kurmanın olanağının olmadığını bildiğinden barışçı giriş yollarını kullanıp yeni bir mantıkla Osmanlıya nüfuz etmeye çalışmıştır. Bu şekilde Alman yayılcılığı sistemli bir şekilde Osmanlı İmparatorluğu üzerinde yürütülmeye başlanmıştır. Öyle ki, II. Wilhelm Almanya'nın değişen politikasının etkisiyle 1889 yılında Osmanlı imparatorluğunu ziyaret etmiştir. Bu durum şark meselesinde önemli bir dönüm noktasını teşkil etmenin yanı sıra Osmanlı'nın Avrupa siyaseti içinde önemli olduğunun kanıtı niteliğindedir.

---

<sup>174</sup>II. Wilhelm, Bismarck'la bu sebepten dolayı anlayamayınca onu görevinden azletmiş yerine kendi politikasını destekleyen Leo von Caprivi'yi başkanlığa getirmiştir. Bu durum Almanya'nın dış politikasında ne derece büyük bir dönüşümün yaşandığını göstermesi açısından önem taşımaktadır. Kobal, *a.g.t.*, s. 98.

<sup>175</sup> Ömer Serhan Bali, *II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Dış Politikası*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2000, s. 63.

### III. 3. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Yönelme Nedeni

19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren çeşitli Alman askerleri ve düşünürleri Almanya'nın Osmanlı'ya yönelmesi için bazı düşünceler ileri sürmüşlerdir. Örneğin 1835 yılında Osmanlı'da görev yapan Helmuth von Moltke Almanya'ya dönüşünde Filistin'de bir Alman Prensliği tesisi ile Almanların Anadolu'ya göçünü krala tavsiye etmiştir. Alman tüccarlarının dikkatini Anadolu'ya çekmeye çalışan Moltke'ye göre, Almanların bu bölgelere gelmesiyle yer altı ve yer üstü kaynakları işletilecek, üretim artacak, ticaretin gelişimi sağlanacaktır. Moltke'nin bu düşüncesinden sonra 1848'de ekonomi Profesörü Wilhelm Roscher, Anadolu hakkında, "Yaşayan Türkiye'nin gelecekteki Almanya payı" olarak bahsetmiş,<sup>176</sup> 1853'de ise ünlü Pencermenist Paul Anton de Lagarde, Anadolu'da kolonyalizmin Almanya için önemli olduğu üzerinde durmuştur. Ünlü Alman tarihçi Ranke de, "Almanya'nın ekonomik yönden geleceği İstanbul'un mukadderatına bağlıdır" şeklinde yazmıştır.<sup>177</sup> Alman iktisatçı Friedrich List, Balkanlar ve Ortadoğu'nun dolayısıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun zenginliklerinin Alman bilimi ve tekniği sayesinde gelecekte büyük bir güç sağlayacak kaynak olduğu üzerinde durmuş ve Almanya'nın bu bölgeleri takip etmesini ve bu gelecekte bölgelere yönelmesini istemiştir.<sup>178</sup>

Fakat Almanya Bismarck'ın görevde kaldığı süre boyunca Şark meselesine dahil olup başta Rusya olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nda çıkarları olan ülkelerle arasının bozulmasını istemediğinden Osmanlı'ya karşı ihtiyatlı yaklaşmıştır. Hatta

<sup>176</sup> Süleyman, *a.g.e.*, s. 25.

<sup>177</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 171.

<sup>178</sup> Jaeck, *a.g.e.*, s. 6.

Bismarck Alman parlamentosunda yaptığı bir konuşmada şöyle demiştir: “*Bütün Balkan Meselesi Pommeranyalı tek bir askerin kemiklerine bile değmez.*”<sup>179</sup>

Bu açıdan Bismarck devrindeki Osmanlı – Alman ilişkilerinin genellikle Alman – Rus ilişkilerinin gölgesinde kaldığı söylenebilir. Ancak Rusya’nın 1878 Berlin Kongresinde umduğu desteği bulamayıp giderek Almanya’dan uzaklaşmaya başlaması ve Almanya’nın sanayi için hammadde ve pazar ihtiyacı nedeniyle Almanya daha Bismarck döneminde Osmanlıya yönelmeye başlamıştır.<sup>180</sup> Berlin Kongresinden sonra giderek Almanya’ya sempati duyan II. Abdülhamit’in, Almanya’dan asker gönderilmesi talebine Bismarck olumlu cevap vermiş, Osmanlıya bir askeri heyet göndermiştir. Daha sonraki yıllarda da bu askeri heyetlerin gelişi hızlanarak devam etmiştir. İlerde bu askeri heyetler Osmanlı ordusunun Alman silahlarıyla donatılmasını sağlayacaklardır.

Üç kıta üzerinde varlığını sürdürmeye devam eden Osmanlı İmparatorluğu’nda ülkenin yönetici çevrelerinin Almanya’ya sempati duymalarının yanı sıra İngiltere, Rusya ve Fransa’ya karşı belirgin bir düşmanlık olması onun işinin kolaylaşmasını sağlamıştır.<sup>181</sup> Bu açıdan sanayi merkezlerine olan coğrafi yakınlığa ve zengin hammadde kaynaklarına sahip olan; fakat bunları işletemeyen Osmanlı, Almanya için kalabalık nüfusundan dolayı hem büyük bir pazar hem de hammadde kaynağı olabilecek durumdaydı.

<sup>179</sup> Muhtar, *a.g.e.*, s. 14.

<sup>180</sup> Bismarck 15 Temmuz 1880’de Fredrich Wilhelm’e gönderdiği bir mektupta şöyle demektedir: Rusya’daki milliyetçiler, Panislavistler ve Almanya aleyhtarları bize hücum edince, Osmanlı İmparatorluğu’nun devamına ve askeri açıdan önemine ilgisiz kalamayız. Türkler bizim için hiçbir zaman tehlikeli olamazlar. Fakat bazı durumlar vardır ki onların düşmanları bizim de düşmanımız olabilir. Bkz. Muhtar, *a.g.e.*, s. 17.

<sup>181</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 21.

Osmanlı İmparatorluğu'nun aynı zamanda bütün İslam dünyasının halifesi olduğu düşünülürse, Almanya, Osmanlı aracılığıyla İslami bölgelere de girebilir. Böylelikle Orta Doğu'da büyük bir nüfuz sahası tesis edebilir düşüncesi de vardı. Ayrıca Almanya'nın Osmanlı üzerinde kuracağı etkinlik sayesinde İngiltere, Rusya ve Fransa'ya karşı bu suretle daha etkili bir mücadele verebilmesi de mümkündür.<sup>182</sup>

### III. 4. Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya Yaklaşımı

Büyük devletlerinin aralarında oluşan çıkar çatışmalarını kullanıp denge politikası uygulayan Osmanlı, 1830'lu yıllardan itibaren İngiltere yanında yer almıştır. Ancak İngiltere'nin Osmanlı hâkimiyetinde bulunan Kıbrıs ve Mısır gibi yerleri hâkimiyeti altına alması ve Osmanlı topraklarını başka güçlere karşı koruma politikasını terk etmesi Osmanlı'nın İngiltere'ye bakışını değiştirmiş bulunmaktadır. Bu suretle İngiltere'nin bir denge unsuru olmaktan çıkmasından itibaren, büyük güçlere karşı önemli bir diplomatik kozu kaybeden Osmanlı İmparatorluğu, kendine yeni bir müttefik aramak zorunda kalmıştır. Fransa ve Rusya, Osmanlı için diplomatik bir denge unsuru olamayacağından Osmanlı Almanya'ya yönelmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya yakınlaşmasını sağlayan etkenler çok çeşitli olmakla beraber, bu dostluğun ileri boyutlara ulaştığı zaman 1878'de Ayastefanos'ta Ruslarla imzalanan anlaşma şartlarını fesheden Berlin Kongresi'nden sonradır. Bu kongrenin sonuçlarının Osmanlı için iyi görülmesinden dolayı, Osmanlı İmparatorluğu Almanya'ya karşı bir sempati duymaya başlamış ve Almanya'nın Osmanlı'nın iyiliğini istediği şeklinde düşüncelere kapılmıştır.<sup>183</sup> II. Abdülhamit'in de Almanya'ya sempati duymasından, Rusya'nın Osmanlı topraklarını paylaşma isteğinden,

<sup>182</sup> I. Dünya savaşında görüleceği üzere bütün İslam dünyasına Osmanlı'ya bağlılığı gibi bir durum söz konusu değildir. Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri*, s. 16.

<sup>183</sup> Muhtar, *a.g.e.*, s. 19.

Fransa'nın 1881'de Tunus'u, İngiltere'nin 1882'de Mısırı işgalleri nedeniyle bu ülkelere güvenilmemesi gerektiği düşüncesinde olduğundan, Osmanlı İmparatorluğu'nu Almanya'ya giderek yaklaştırmıştır. II. Abdülhamit bu durumu şu sözlerle açıklamıştır:

İngiltere ve Rusya evimizi harap eden iki fareye benziyorlar. Eskiden Fransa bu iki iğrenç kemiriciye karşı istediğimiz vakit çıkarabileceğimiz emin bir müdafimiz idi. Fakat Fransa, her gün biraz daha bizden ayrılmaktadır. Allaha şükür, bunu telafi için Almanya ile dostluk kurmuş bulunuyoruz. Bu namuslu müttefikimiz, herkesi hizada tutmasını bilecektir.<sup>184</sup>

Bu suretle Almanya'nın güçlü bir müttefik olacağını, Almaya aracılığı ile rakiplerine karşı yeni bir denge politikası uygulayabileceğini düşünen Osmanlı, Almanya'ya iyi niyet beslemeye başlamıştır. İki devlet arasında sınırın olmayışı, Almanya'nın elinde bulunan sömürgelerinde Müslüman halkların bulunmayışı, iki devletin geçmişte kötü ilişkilerinin olmaması, Almanya'nın şark meselesine daha önce karışmamış olması ve rejimlerinin birbirine benzer olması bu iki devletin bir birbirlerine yaklaşmasını kolaylaştırmıştır.<sup>185</sup> Bunların yanı sıra Protestan devlet oluşu yüzünden Katolik ya da Ortodoksluk gibi koyu Hıristiyan severlik siyasete de sahip değildi. Bütün bunlar birbirine eklendiği taktirde Osmanlı ile Almanya'nın dost ve müttefik olması için elverişli bir zemin hazırlanmış oluyordu.<sup>186</sup> Osmanlı'nın güvenini kazanmaya çalışması sonucunda Osmanlı aydın çevrelerinin dahi Almanya'nın kendileri için en iyi müttefik olduğunu düşünmesi Osmanlı'nın Almanya'ya yaklaşmasını hızlandıran sebeplerden biri olmuştur.

<sup>184</sup> Süleyman, *a.g.e.*, s. 17.

<sup>185</sup> Kocabaş, *Pencermenizm'in Şark'a Doğru Politikası*, s. 47.

<sup>186</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 163.

Peki, neden Osmanlı diğer devletlere değil de Almanya'ya yönelmiştir? Bu sorunun cevabı Osmanlı'nın diğer devletlerle (Rusya, Fransa, İngiltere vs) uzun yıllar sürdürmüş olduğu ilişkilerinde gizlidir.

### **III. 5. Osmanlı İmparatorluğu'nun Diğer Devletlerle İlişkileri**

#### **III. 5.1 Avusturya ile İlişkiler**

Osmanlı İmparatorluğu ile Avusturya arasındaki ilişkiler Osmanlı'nın Avusturya'ya ya da Avusturya'nın Osmanlı'ya karşı yapmış olduğu savaşlar şeklinde düşünülebilir. Ancak 1800'lü yıllardan sonra her iki ülke arasındaki ilişkiler savaşlardan çıkıp dostluk şeklini almaya başlamıştır. Bunun oluşmasında iki ülkenin çıkarlarının keşişmiş olması ve güç kaybetmelerinin yanı sıra her iki ülkenin çıkarlarının özellikle Rusya'ya karşı keşişmesi ve Fransız İhtilali nedeniyle her iki ülkenin büyük ölçüde zarar görmesinin yatmış olduğu düşünülebilir.<sup>187</sup> Ancak ne suretle olursa olsun bu durum Osmanlı ile Avusturya arasında gerçekleşen ticaretin artmasına sebep olmuştur.

#### **III. 5.2. Rusya ile İlişkiler**

Osmanlı İmparatorluğu Rusya ile her daim savaş halinde olması, Rusya'nın boğazlar başta olmak üzere pek çok Osmanlı toprağını egemenliğine almak istemesi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılacağını düşünmesi Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında yakın ilişkilerin kurulmasına engel olmuştur. Bu nedenle Osmanlı ile Rusya arasında ikili ilişkiler kurulduğu dönemde dahi Osmanlı İmparatorluğu, Rusya'ya tehlikeli

---

<sup>187</sup> Hüner Tuncer, *Osmanlı – Avusturya İlişkileri (1789-1853)*, Kaynak Yayınevi, İstanbul, 2008. s.s. 30 vd.

bir dost gözüyle bakmıştır. Öyle ki Osmanlı İmparatorluğu'nun uygulamak zorunda kaldığı denge politikası öncelikli olarak Rusya'ya karşı olmuştur.

### III. 5. 3. Fransa ile İlişkiler

Osmanlı İmparatorluğu uzun yıllar uygulamış olduğu denge politikasında ilk önce Fransa ile ilişkiler yürütmüştür. Fransa Kralı I. Fransuva ile Kanuni Sultan Süleyman zamanından beri süre gelen ilişkiler ve özellikle Fransa'ya verilmiş olan kapitülasyonlar Osmanlı İmparatorluğunun Fransa'ya yaklaşmasını kolaylaştırmıştır. Zaten iki ülke arasında Kanuni'den beri süre gelen ilişkiler, Osmanlı'nın Fransa hakkında fikir sahibi olmasını sağladığından Osmanlı İmparatorluğu'nun yıllarca tanıdığı ve ticari ilişkiler yürüttüğü Fransa'ya yaklaşması ve bu ülkeden başta askeri konular olmak üzere destek alması doğal bir sürecin ürünüdür. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun güç yitirmesi ve savaşlarda büyük yenilgiler almasını durduramaması Fransa'da da Osmanlı İmparatorluğunun dağılacağı düşüncesini ortaya çıkarmıştır. Bu düşüncenin de etkisiyle Fransa'nın 19. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı topraklarından pay almaya çalışması Osmanlı-Fransa ilişkilerinin gerginleşmesine sebep olmuştur.<sup>188</sup>

### III.5.4. İngiltere İle İlişkiler

Osmanlı İmparatorluğu, Fransa'nın kendisine karşı kötü niyet beslediği kanaatine varınca yeni bir müttefik bulma yoluna gitmiştir. Yeni müttefik kendisini Fransa, Rusya gibi ülkelere karşı koruyacağı ve denge politikasını uygulayacağı İngiltere'dir. İngiltere Osmanlı İmparatorluğu ile imzalamış olduğu 1838 Balta Limanı Ticaret

---

<sup>188</sup> Armaoğlu, *a.g.e.*, s.s. 80-83.



Anlaşmasıyla başlayan dönemde uzun yıllar kendi çıkarları doğrultusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun çıkarlarını savunmuştur.<sup>189</sup> Osmanlı İmparatorluğu ise bu süre boyunca karşılaşmış olduğu sorunlarda güçlü devletlerin kendi üzerindeki ve birbirleriye olan çıkar çatışmalarını kullanarak (kimi zaman Fransa'yı, kimi zaman İngiltere'yi kullanarak) varlığını devam ettirmiştir. Ancak İngiltere'nin, 1878 yılında Berlin Kongresi'nde Osmanlı'nın haklarını savanacığını taahhüt etmişse de bunu yerine getirmemesi, 1880'li yıllarda artık Osmanlı imparatorluğunun dağılacağını ve kendisinin buna engel olamayacağını ve bundan çıkar sağlaması gerektiğini düşünmesi, Osmanlı İmparatorluğu'ndan 1878 yılında Kıbrıs'ı, 1882 Yılında da Mısır'ı almasına sebep olduğundan, Osmanlılar artık İngiltere'ye güvenilmemesi gerektiğini anlamıştır.<sup>190</sup>

### **III. 5. 4. Osmanlı İmparatorluğunun Bu Devletlerle Yapmış Olduğu Ticaret**

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaret oranlarında Avrupa kıtasındaki eyaletleri en başta gelmektedir. Bunları Anadolu ve Arap eyaletleri takip ediyordu. Daha sonra Anadolu eyaletlerinin dış ticareti, Kırım Savaşından ve Eflak ve Boğdan'ın kaybından sonra öne geçti ve 1870'e kadar en yüksek dış ticaret rakamlarına ulaştı. 19. yüzyılın ortalarında İngiltere'nin Ortadoğu'ya ihracatının dörtte üçü Anadolu'dan geçiyordu. Anadolu'nun en önemli limanları durumunda bulunan İzmir, Mersin, Samsun, Trabzon'dan, 1840'tan 1870'e kadar olan ihracat 3.5 ithalat ise 4.3 kat arttı. 1870'den sonra ithalat azalmaya başladı. Fakat 1900'den sonra tekrar artış gösterdi. Bu tarihten sonra

<sup>189</sup> Rusya'nın boğazları alıp buradan Akdeniz'e incek olması onun Akdeniz'deki gücünü tehlikeye düşürebileceği gibi Hindistan'ı sömürge altına almış olan İngiltere'nin bu ticaret yolunu da kesebilirdi. İngiltere bu nedenle Güçsüz bir Osmanlı'yı güçlü bir devlette her zaman tercih etmiş, Kendi çıkarları için Osmanlı yanında yer almıştır. Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, s.s. 19-20.

<sup>190</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "İkinci Abdülhamit'in İngiliz Siyasetine Dair Muhtraları", *İÜEFİD*, VII/10, İstanbul 1954, s.s 43-60.

ithalat % 80 İhracat ise % 30 yükseldi.<sup>191</sup> Dönemin sonunda Arap eyaletlerindeki limanların önemi çok arttı. 1840-1860 yılları arasında Irak'ın deniz yoluyla ticareti, yapılan ticaretin değeri itibariyle, 2 katı 1900'e kadar 4 katı ve takip eden yıllarda da 3 kat arttı. Bu ticaret 75 senede 37 kat artmış bulunmaktaydı. Suriye'nin ticareti ise 20 kat arttı; fakat 1900'den sonra bu hız azaldı. 1913 yılında Suriye'de yapılan ticaretin değeri Irak'ın ticaretinin 1.5 katıydı. Suriye/Filistin'de bulunan en önemli 7 limanın ticareti 1880'lerle 1913 arasında % 68 yükseldi.<sup>192</sup>

Osmanlı İmparatorluğunda yapılan bu dış ticaretinin diğer ülkelerle olan ilişkisi şöyleydi; 19. yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretinde Batı ve Orta Avrupa gittikçe önem kazandı. Esasında 19. yüzyıla kadar iç ticaret daha fazla önem taşımaktaydı ve Osmanlılar için Rusya ile yapılan ticaret 1820'lere kadar Batı ve Orta Avrupa ile yapılan ticaretten daha önemliydi.<sup>193</sup> Fakat Rusya ile her daim savaş içerisinde bulunan Osmanlılarda, yavaş yavaş diğer ülkelerle olan dış ticaret gelişmeye başlayınca Rusya ile olan ticaret önemini yitirdi. Diğer Batılı devletlerin ticareti daha fazla önem arz etmeye başladı. 1789 Fransız İhtilaline kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda gerçekleşmekte olan dış ticaretin en önde gelen ülkesi Fransa'ydı. Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretindeki payı, toplam ticaretin % 60'nı oluşturmaktaydı. Ancak Fransa'da ihtilalden sonra yaşanan savaşlar dolayısıyla, Osmanlı'daki bu önemli ticaret oranını kaybetmeye başladı. Fransa'da siyasi ve İktisadi durumunun normalleşmesiyle Fransızlar Osmanlı'daki ticaret üstünlüğünü İngilizlere kaybettiklerinin farkına vardılar. Osmanlı dış

<sup>191</sup> Halil İnalçık, Donald Quataert (Ed.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt 2, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 949.

<sup>192</sup> İnalçık, Quataert, *a.g.e.*, s.s. 949-950.

<sup>193</sup> Fransız İhtilali, Napolyon'un Mısır'ı istilasını, 1827-28 Osmanlı-Rus Savaşı, Yunanistan'ın bağımsızlığını kazanması beraberinde Mehmet Ali Paşa'nın Suriye ve Anadolu'yu istila etmesi ve Deniz trafiğinin kesilmesi Osmanlı'ya çok fazla etki ettiğinden Avrupa ile olan ticaret durdu. Bkz. İnalçık, Quataert, *a.g.e.*, s. 946.

ticaretinde öne geçen İngilizler hiçbir zaman bu üstünlüklerini yitirmediler. 1880'lerin başında Osmanlı'nın gerçekleştirmiş olduğu ithalatın % 45'i İngiltere'den gerçekleştiriliyordu. 1880'lerden sonra bu Osmanlı'nın İngiltere ile gerçekleştirmiş olduğu ticaret oranı çok azalmaya başladı; fakat 1910-1911'de hala Osmanlı dış ticaretinin % 24'ü İngiltere'nin elinde bulunmaktaydı.<sup>194</sup> Fransızlar 1830'lardan itibaren Osmanlı ithalatının aşağı yukarı % 10'unu oluşturuyordu. Fakat esasın da Fransa, Osmanlı mallarının alıcısı olarak daha önemli bir rol oynuyordu. Örneğin; 1860'larda Osmanlıların gerçekleştirmiş olduğu ihracatın % 30'u Fransa'ya yapılıyordu. İngiltere'de olduğu gibi Fransa'nın Osmanlı dış ticaretindeki payı da 1880'lerden sonra azalmaya başladı. 1914'te Osmanlı ithalatının % 8'i Fransa'dan gerçekleşirken, ihracatın % 24'ü Fransa ile yapılıyordu.<sup>195</sup>

Avusturya ise 1830'larda, Osmanlı ihracatının % 30'nu, ithalatın da % 17 sini temin etmekteydi. 1850'lerden sonra her ikisinin de payı azalmaya başladı. Fakat 1900'den sonra biraz yükseldi. 1914'te Avusturya, Osmanlıların ithalatının % 24'ünü, ihracatında % 8'ini temin etmiş bulunmaktaydı.<sup>196</sup>

Özellikle yukarda da geçtiği üzere 1880'lerden sonra Osmanlı'nın dış ticaretinde İngiltere ve Fransa'nın ticaretinin azalmasının sebebi, Almanya ile bu tarihte yüksek bir hızda artmaya başlayan ilişkiler olmuştur. Almanya ile 1830-1870 yılları arasında yapılan ithalat 3 kat artarak Osmanlı'nın gerçekleştirmiş olduğu tüm ithalatın % 14'üne ulaşmıştır. Bunu takip eden son 10 yılda bu oran düşüyse de 1909-1911'de tekrar

<sup>194</sup> İncelik, Quataert, *a.g.e.*, s. 951.

<sup>195</sup> İncelik, Quataert, *a.g.e.*, s.s. 951-952.

<sup>196</sup> İncelik, Quataert, *a.g.e.*, s. 952.

% 14'e yükselmiştir. Osmanlı'nın Almanya'ya ihracatı ise 1840-1880 arasında % 2'den 1900'de % 7'ye 1910-1911'de % 11 yükselmiştir.<sup>197</sup>

Osmanlı'da Almanya ile artan bu ticari ilişkilerin altında Fransa'nın 1881 yılında Tunus'u ele geçirmesi ve İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu karşında takınmış olduğu yeni süreç yatmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu diğer güçlü devletlere karşı topraklarının güvenliğini sağlamak için Almanya'ya yönelmiştir. Zaten 1880'lerden sonra İngiltere ve Fransa ile olan ithalat, ihracat oranları da bunu göstermektedir. Bu açıdan Almanya, Osmanlı İmparatorluğu için diğer büyük devletlere karşı kullanacağı yeni bir müttefiktir.

### III. 6. Almanya'nın Şark'a İlgisi

Almanya'nın şarka olan ilgisi çok eski tarihlere kadar uzanmaktadır. Hatta Almanya, Osmanlı İmparatorluğu henüz tarih sahnesine çıkmadan önce şarkı tanımış, şarkla ilişkilerde bulunmuştur. Almanlar, 12. yüzyıl sonlarından itibaren, özellikle İmparator II. Friedrich'in hükümdarlığı döneminde İslam alemiyle sıkı ilişkiler kurmuştur. II. Friedrich, iki İslam bilginini sarayına davet etmiş ve bunların Napoli Darülfünun'unda (Napoli Üniversitesi) görev yapmalarını istemiştir. Almanların İslam dünyasıyla kurduğu bu ilk dönem ilişkilerde dolaylı da olsa ticaret söz konusu olmuştur. Almanlar, elçiler vasıtasıyla minder ve kanepeler gibi eşyaları tanımak yanında o zamanlar değerli kumaşlarıyla meşhur Şam ve Musul gibi şehirlerden kumaşlar da getirtmişlerdir.<sup>198</sup>

<sup>197</sup> İnalçık, Quataert, *a.g.e.*, s. 952.

<sup>198</sup> *Almanya ve Şark*, s.s. 18-22.

Ancak Almanya'nın şarka olan bu ilgisi Prusya'nın krallığını ilan edip güçlü bir duruma gelene kadar uzun bir süre durgunluk dönemine girmiştir. Fakat Prusya ile beraber Almanlar tekrar şarkla ilgilenmeye başlamışlardır. Almanlar Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli yerlerine görev yapan ve bu bölgelerde bulunan seyyahlar, askerler ve tüccarlar vasıtasıyla bölgeye yönelik haritalar, notlar meydana getirmişlerdir. Örneğin; 1835'de Osmanlı ordusunda görev yapan Helmuth von Moltke, Türkiye'de bulunduğu dört sene zarfında çeşitli haritalar meydana getirmiştir. 1854 yılında Anadolu'nun büyük boyutta altı parçadan oluşan mükemmel bir haritasını yapan Berlin'de Profesör Hayinriğ Kiepret, Moltke'nin bu haritalarını esas almıştır. Aynı tarihte Berlin Darülfünun'unda (Berlin Üniversitesi) görev yapan Profesör Karl Riyter, *Asya Alem-i Ahval-i Araziyesi* adıyla 1846 – 47 senelerinde Berlin'de büyük bir eser meydana getirmiştir. Bu eserin on dördüncü cildi genellikle Arabistan bölgesine aitti.<sup>199</sup> Bunların yanı sıra 1885 yılında merkezi Berlin'de olan Ticaret ve Endüstri Şirketi, Alman coğrafyacılarından Hayinriğ Kiepert'i Anadolu'nun haritasını çıkarması maksadıyla görevlendirdi.<sup>200</sup> Kiepert, 1899 senesinde Anadolu'nun 1: 50,000 ölçeğinde hususi haritasını yaptı. Kiepret'in eserinden yararlanan oğlu da 1902 – 1908 senelerinde Anadolu'nun 24 sayfadan oluşan ve 1: 400,000 boyutlarında mükemmel yeni bir haritasını düzenlemiştir.<sup>201</sup>

1888'den sonra Ticaret ve Endüstri Şirketi tarafından bir Alman coğrafyacı olan Nauman, Ziraat Sömürgeciliği adlı bir çalışma yapması amacıyla görevlendirildi.

<sup>199</sup> *Almanya ve Şark*, s. 29.

<sup>200</sup> Karal, *a.g.e.*, s.s. 170-171.

<sup>201</sup> *Almanya ve Şark*, s. 29.

Ünlü tarihçi Ranke'de “*Almanya'nın ekonomik yönden geleceği İstanbul'un mukadderatına bağlıdır*” diyordu.<sup>202</sup>

Elbette Almanlar yalnız Anadolu hakkında bilgiler toplamamışlardı. Anadolu yanında diğer bölgelerle de ilgilenmişlerdir. Örneğin; Berlin Darülfünun'un (Berlin Üniversitesi) çok önemli üyelerinden biri olan Coğrafya öğretmenlerinden Profesör Ferdinand Fon Rihtehvifin, Arap seyyahları hakkında bilgiler toplamıştır. 1877 senesinde Berlin'de yayınlanan kitabının birinci cildinde, 9. yüzyıldan, 14. yüzyıla kadar Şark hakkında ve Şark'ın içlerine seyahat eden Arap tüccarları hakkında bilgiler toplamıştır.<sup>203</sup>

Arap seyyahlarını tanımak yanında gittikleri bölgeler hakkında bilgiler derlemek ve haritalar oluşturmak gibi bir meziyetleri olan Alman seyyahları da şarka seyahatler yapmışlardır. Ancak ilk dönem Alman seyyahları şarka geldikleri zaman yolları ve geçitleri bilmediklerinden, buralarda yapılacak seyahatler henüz bir takım tehlikelere maruz olduğundan, genellikle geçitler ve yollar hakkında bilgiler derlemişlerdir. Ancak 19. yüzyıla gelindiğinde seyahatlerin kolaylığı ve yolların güvenliği nedeniyle Alman seyyahları yalnız geçitlerin yerlerini öğrenip, haritalar çizmekle meşgul olmayıp değişik bilgiler peşine düşmüşlerdir. Şarkın bitki örtüsü, yetiştirilen ürünler, ağaçlar hakkında, hayvanlar hakkında, hatta tarihi ve tarihi eserler hakkında bilgiler toplamışlardır.<sup>204</sup>

Almanların araştırmacıları ve seyyahlarının edinmiş olduğu bu bilgilerin yanı sıra Anadolu'yu görmemiş tanımamış olanlar dahi kulaktan dolma bilgilerle Anadolu hakkında çeşitli bilgiler edinmişlerdir. Anadolu'nun havasının ve suyunun çok güzel,

<sup>202</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 171.

<sup>203</sup> *Almanya ve Şark*, s. 29.

<sup>204</sup> *Almanya ve Şark*, s. 30.

toprağının son derece verimli olduğunu, sınırlarının Basra Körfezi'ne kadar uzandığını bu suretle Dicle ve Fırat havzasını ve Suriye'yi içine almakta olduğu gibi bilgiler edinmişlerdir.<sup>205</sup>

Anlaşılabacağı üzere Osmanlılar henüz Almanya hakkında çok fazla bilgiye sahip olmadan önce Almanlar çok eski tarihlerden itibaren şark hakkında pek çok bilgiye sahip olmuşlardır.

### **III. 7. 1856'ya Kadar Osmanlı–Alman Ticari İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi**

Almanya ile Osmanlı arasındaki ticari ilişkilerin 15. yüzyıl kadar geriye gittiği bilinmektedir. Ancak bu dönem iki ülke arasında ticari ilişkilerin oranı çok küçüktür ve ilişkiler doğrudan değil Venedikli, Cenovalı, İspanyol, Fransız, İngiliz ve Avusturyalı tüccarlar vasıtasıyla dolaylı yoldan yürütülmektedir.<sup>206</sup> Bu nedenle Osmanlı ile Almanya arasında ticari ilişkilerinin ne kadar geriye gittiği ve ne zaman başladığına ilişkin tarih vermek çok zordur ve diplomatik anlamda bir ticari ilişkiden söz edilemez.

Almanya ile Osmanlı arasında bilinen diplomatik anlamda ilk ticari ilişkiler 1721 tarihini göstermektedir. 1721 yılı başlarında I. Friedrich Wilhelm, ahır kethüdası Johannes Jurgowsky'yi İstanbul'a göndermiştir. Kralın kendisine verdiği mektuplardan, yollanış sebebi at satın alma olarak gösterilmektedir.

<sup>205</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 171.

<sup>206</sup> Böyle olunca da Osmanlı – Alman ticareti 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı ve Alman limanları arasında işleyen deniz nakliyat şirketlerinin kuruluşuna kadar, diğer ülkelere mensup tüccar ve firmalar tarafından yürütülmüştür. Hamburgtan yakın doğuya ilk gemi seferleri 1884 yılında Kiel'li bir armatör olan Lange Gebrüder'in girişimiyle başladı. Daha sonra Orientlinie adını almış olan şirket, ilk seferini Hamburg-İstanbul-Odessa-Batum arasında yapmıştır. Bkz. Önsoy, *a.g.e.*, s. 26.

...Cenâb-ı hümâyûnlarının memalik-i vüs'alarında hasıl olan atlar hüner ve hüsn-i bahadarlıkta meşhûr-i âlem ve cümleye müreccah olduklarından nâşi kendü ahûr-i evvelimize bu makûle bahadır ve nam-dar atlar tedarikiyle ferr ü ziynet ve fahr-ı şöhret vermeğe arzu ve heves eylediğimizden nâşi ahurlarımız kethudalarından Johannes Jurgowsky nâm-ı kimesneyi kendimize mahsus birkaç re's atların iştirası için ol tarafa firistade kıldığımız ecelden...<sup>207</sup>

Bu metinden Prusya'nın at satın alma bahanesi ile Osmanlı ile doğrudan bağlantı kurmak ve kurulacak olan diyalog sayesinde bir ticari anlaşma yapılmak istendiğini düşünebiliriz. Çünkü Prusya'nın daha I. Friedrich (1688 – 1713) zamanında Osmanlı Devleti ile direk ticari ilişkiler kurmayı planladığı bilinmektedir.<sup>208</sup>

Prusya Kralının 7 Eylül 1720 tarihinde kaleme aldığı Padişaha ve Sadrazama yönelik mektuplarında<sup>209</sup> açığa çıkacak olan münasebetlerdeki gelişme de bunu doğrular mahiyettedir. Ancak Prusya'nın bu dönemlerde Osmanlı ile olan ticarete çok fazla ilgi göstermemesi bunun yerine Prusya'nın, Batılı devletlere özellikle Avusturya'ya karşı Osmanlı ile siyasi bir birliktelik kurmak istemesi, ticari ilişkileri kurulmak istenen siyasi ilişkilerin gölgesinde bırakmıştır. Prusya'nın Osmanlı ticaretine fazla ilgi göstermemesi üzerine ilk dostluk ve ticaret anlaşması, ancak 22 Mart 1761'de imzalanabilmiştir. İmzalanan anlaşmayla Prusya ile ilk defa Kapitülasyon hükümlerini kapsayan ticaret anlaşması örneğinde bir dostluk anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmayla beraber İstanbul'daki Prusya elçisi büyük nüfuz sahibi olmaya başlamış, hatta Osmanlı devlet adamları zaman zaman dış sorunlarda Prusya elçisi ile etkileşimde bulunmaktan çekinmemişlerdir.<sup>210</sup>

<sup>207</sup> Padişaha Prusya Kralından gelen mektup tercümesi; BOA. ND. VI. 496'dan aktaran Beydilli, *Büyük Friedrich ve Osmanlılar*, s. 2.

<sup>208</sup> Beydilli, a.g.e., s. 4.

<sup>209</sup> Prusya krallığından gelen mektupların tercümeleleri A. Refik, *Osmanlılar ve Büyük Friedrich*, İstanbul, 1333, s. 9 – 12.

<sup>210</sup> Karal, a.g.e., s. 163.



Sonraki yıllarda Osmanlı ile Prusya arasında imzalanan bu anlaşma 1790'da 50 yıl uzatılmıştır. Bu anlaşmayla o dönem Fransızlara verilen aynı ayrıcalıklar Prusya'ya da verilmiştir. 10 Ekim 1840'da Prusya, 1834'de kurulan Zollverein'e (gümrük birliği) üye Alman devletleri adına Osmanlı ile yeni bir anlaşma yapmıştır. 1838'de Osmanlı ile İngiltere arasında imzalanan Balta Limanı Ticaret Anlaşması'nı esas alan bu yeni anlaşmaya göre ithalat gümrüğü % 5'e ve ihracat gümrüğü % 12'ye yükseltilmiştir. Böylece Zollverein'e üye Alman Devletleri de en çok müsaadeye mazhar devlet tüccarı haklarına sahip olmuşlardır.<sup>211</sup>

Ancak Alman tüccarları için çok müsait şartlar barındıran bu yeni anlaşmaya rağmen Prusya'nın, Osmanlı İmparatorluğu ile yaptığı ticarete çok büyük gelişme olmamıştır. Prusya Ekonomi Bakanlığının 11 Nisan 1848 tarihli bir raporunda şöyle denilmektedir:

Güney Alman devletleri ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaretin hacmi oldukça küçüktür ve vasıtalı olarak yapılır. Bu bakımdan yeni ticaret anlaşmasının büyük bir gelişme sağlayacağı düşünülemez. Osmanlı İmparatorluğu ile yapılan ticaret anlaşmaları yabancı tüccarlara eşit haklar sağladıysa da, gerçekte bazı devletlere mensup tüccarlara Osmanlı gümrük memurları tarafından hala tercihli muamele yapılmaktadır.<sup>212</sup>

Bu dönemde Osmanlı pazarlarında etkinlik kuran İngiltere başta olmak üzere Fransa ve Avusturya gibi ülkeler Osmanlı'da daha fazla tercih edilen ülkeler durumundadır. Zollverein'e üye Alman devletleri Osmanlı İmparatorluğu'nda Prusya elçileri tarafından temsil edilmekte olduğundan Zollverein'in lideri durumunda olan

<sup>211</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s.s. 5-6.

<sup>212</sup>Rifat Önsoy, "19. Asrın İkinci Yarısından Alman İmparatorluğunun 1871'de Kuruluşuna Kadar Bavyera'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Ticareti", *VIII. Türk Tarih Kongresi*, II. Ciltten Ayrı Basım, TTK Basımevi, Ankara, 1981, s. 1424.

Prusya'nın yakın doğu ticareti ile fazla ilgilenmemesi ve Avusturya konsoloslarının Osmanlı İmparatorluğunda nüfuzlu bir durumda bulunması dolayısıyla, Alman tüccarları sık sık Avusturya temsilcilikleri nezdinde temsil edilmişlerdir.<sup>213</sup> Bu nedenle Osmanlı – Alman ticaretinin Almanya'nın birliğini sağlayana kadar büyük boyutlara ulaşmış olduğu söylenemez. Çünkü; bu dönemde Alman sanayi henüz gelişme devrini yeni yeni tamamlamakta olup Osmanlı pazarlarını ellerinde bulunduran İngiliz, Fransız ve Avusturya mallarıyla rekabet edebilecek güçte değildir. Üretilen Alman ihracat malları iki ülke arasında deniz ticaret şirketlerinin henüz kurulmamış olmasından dolayı Triyeste, Venedik, Marsilya, Anvers, Rotterdam ve Hamburg gibi çeşitli limanlar üzerinden, özellikle Avusturya üzerinden yabancı tüccarlar vasıtasıyla dolaylı olarak yapılmaktadır. Bu durum Alman mallarının maliyetini yükseltmekte ve rekabet gücünün azalmasına sebep olmaktadır. Almanya, ancak birliğini tamamladıktan sonra Osmanlı İmparatorluğuna karşı daha bilinçli bir ekonomi politikası takip etmeye başlamıştır.<sup>214</sup>

Ancak 1840'da yapılan bu anlaşma ileriki yıllarda Alman sanayici tüccar ve bankerlerinin Osmanlı İmparatorluğuna girmelerini hızlandıran hukuki bir zemin oluşturmuştur. 1840 yılından sonra Alman ticareti denizcilik ve demiryolu taşımacılığındaki yenilikler ve teknik gelişmeler sayesinde Alman sanayi ürünleri Osmanlı pazarlarını istila etmekte gecikmeyecektir.<sup>215</sup>

<sup>213</sup>Diğer taraftan Avusturya malları Osmanlı pazarlarında tercih edildiğinden dolayı bir çok Alman malı Avusturya malı olarak satışı sunulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç edilen Alman mallarının büyük bir kısmı Viyana'daki depolarda toplanarak, buradan çeşitli pazarlara dağıtılmıştır. Bu bakımdan sık sık Alman–Avusturya mallarından söz edilmektedir ve bu nedenle belgelerde bu döneme ilişkin Alman mallarına ait istatistikler verilememektedir. Bkz. Önsoy, *a.g.m.*, s.s. 1424-1425.

<sup>214</sup> Önsoy, *Türk Alman İktisadi Münasebetleri*, s.s. 9-10.

<sup>215</sup> Ortağlı, *a.g.e.*, s. 49.

1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşmasını takip eden yıllarda Osmanlı dış ticaretinin gerilemesi üzerine, Bab-ı Âli diğer devletlerle yapmayı denediği gibi, 1840 Anlaşması'nda yenileme yoluna gitmiştir. 20 Mart 1862'de imzalanan yeni ticaret anlaşması gereğince ithalat gümrüğü % 5'den % 8'e çıkarılırken, ihracat gümrüğü de % 12'den % 8'e indirildi.<sup>216</sup> Zollverein'a üye Alman devletleriyle yapılan ticaret anlaşmasının hükümleri 1880 sonlarında etkisini göstermeye başlamıştır. Giderek Osmanlı pazarında büyük bir yer edinen Almanya, birliğin sağlanması ve sanayisinin gelişimi sonrasında Osmanlı ile 1890 yılında yeni bir ticaret anlaşması imzalamıştır.<sup>217</sup> İmzalanan bu yeni ticaret anlaşması eski anlaşmada Almanya lehine öngörülen imtiyazları artırmıştır. Bu yeni anlaşmaya göre taraflar birbirlerine taahhütlerde bulunmuş, Osmanlı tüccarı da Almanya'da "*en ziyade müsaadeye mazhar*" devletin tüccarı statüsüne kavuşmuştur. Ancak Osmanlı ekonomisinin gücü düşünülürse, uygulamada antlaşmadan yararlananlar Alman tüccarlar olmuştur. Anlaşmada göze çarpan tutarsızlık ise Osmanlıların, Alman mallarına gümrük indirimi uygulamasına karşın Alman hükümetinin Osmanlı malları için herhangi bir gümrük indirimi taahhüdünde bulunmamasıydı. 1862 antlaşmasına eklenen gümrük indirimli mal adedi 605 iken, bu sayı 1890'da 720'ye çıkarılmıştı. Alman sanayisi, nüfuzlu diplomatlar, etkin bankacılık örgütü ve işlemleri ticari taşımacılığın desteğiyle bu ticari anlaşmadan büyük yarar sağlayacaktı.<sup>218</sup>

---

<sup>216</sup> Önsoy, *a.g.m.*, s. 1424.

<sup>217</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni bir anlaşma imzalanma yoluna gitmesinin sebebi; 1862'de Zollvereinle imzalanan ticaret Anlaşmasının süresi 28 yıl olarak tespit edilmesinden ve Osmanlı'nın ihracat gümrüğünü değiştirmek istemesinden kaynaklanmaktadır. bkz. Önsoy, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>218</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 50.

### III. 8. 1856'ya Kadar Osmanlı ve Almanya Arasında İthalat ve İhracat Ürünleri

#### III. 8. 1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya İhracatı

Osmanlı ile Almanya arasındaki ticari ilişkiler iki ülke arasında doğrudan ulaşım sağlayacak deniz ulaşımının kurulmasına kadar başka devletler aracılığıyla gerçekleşmiş bulunmaktaydı. Ancak yine de 15. yüzyıldan beri Leipzig, Dresden, Augsburg, Regensburg, ve Nürnberg gibi Alman endüstri merkezleri, Osmanlı İmparatorluğu'ndan başta pamuk olmak üzere, ipek ve yün gibi mallar almaktaydı. Ancak bu ilk dönem ticaret miktarları çok düşük kalmaktaydı. Daha sonraki yıllarda Osmanlı İmparatorluğu'ndan Almanya'ya ihraç edilen mallardan Kıbrıs, İzmir, Çukurova ve Makedonya pamuklarının miktarları artış göstermeye başlamış, zengin bir pamuk bölgesi olan Makedonya'nın 19. yüzyıl başlarında Almanya'ya yaptığı yıllık pamuk ihracatı 30.000 balyaya (bir balya = 120 kg) ulaşmıştır.<sup>219</sup>

Almanya ve Avusturya'ya pamuk ipliği ihraç eden Teselya'daki Ambeleky Kasabasında sayıları 50'e yaklaşan boya atölyeleri mevcuttu. Buradan Viyana, Peşte, Leipzig, Dresden, Ansbach ve Bayreuth, Avrupa'nın belli başlı tekstil merkezlerine 1830'larda yıllık 2500 balya boyalı iplik gönderilmekteydi.<sup>220</sup> Diğer Osmanlı ihracat malları arasında ham deri, ipek, halı ve kıymetli taşlar, kök boyası ve yağlı tohumlar bulunmaktaydı.<sup>221</sup>

<sup>219</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 7.

<sup>220</sup> Sarc, *a.g.m.*, s. 424.

<sup>221</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 7.

### III. 8. 2. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na İhraç Ettiği Ürünler

Osmanlı'nın Almanya'ya ihraç mallarının çeşitlerine oranla Almanya'dan Osmanlı'ya gelen ihracat malları çok daha fazla çeşitlilik göstermekteydi. İhraç edilen Alman mallarından bazıları Osmanlı pazarlarında iyi bir üne sahipti. Mesela Osmanlı pazarlarında kaliteli oyuncak ve hırdavat için Nürnberg tavsiye olunmaktaydı. Ancak ihracat mallarının başında kumaş gelmekteydi. Alman kumaşlarının büyük kısmı Leipzig panayırlarından getirildiği için "Leipzig Kumaşları" ismiyle satışa sunulmaktaydı.<sup>222</sup> Almanya'dan Osmanlıya gönderilen diğer bir ticaret maddesi de porselendi. Dresden, Berlin ve Ansbach porselenleri, İstanbul başta olmak üzere imparatorluğun birçok bölgesinde büyük bir alıcı kitlesine sahipti. 1799 yılında Ansbach, Osmanlı İmparatorluğuna sadece 48.000 kahve fincanı ihraç ederken bu sayı 1830'larda bir milyona yaklaşmıştır. Nürnberg'den de Osmanlı İmparatorluğu'na çeşitli mallar ihraç edilmekteydi. Bunlar arasında saç maşaları, dikiş iğneleri, süpürge, boya, elbise ve ayakkabı fırçaları, tarak, gözlük, hayvanların boyunlarına takılan çan, oyun kağıtları, tel, kurşun kalem, deri eşya, para kasası, vs. sayılmaktadır.<sup>223</sup> Almanya'nın diğer endüstri merkezlerinden de Osmanlı'ya çeşitli ürünler ihraç edilmekteydi. Bayreuth'dan cam ve porselen, Offenbach'dan deri ürünleri, Oberammergau ve Bersctesgaden'den çeşitli oyuncaklar, Schwabach'dan dikiş iğneleri, Roth'dan altın ve gümüş kaplamalı eşya, Mannheim ve Fürth'den cam ve cam ürünleri, Schwarzwald bölgesinden cep, kol ve masa saatleri, Remscheid ve Solingen'den demir ve çelik ürünleri, Görlitz ve Aachen'den yünlü

<sup>222</sup> Almanya'dan Osmanlıya ihraç edilen kumaş miktarı 1860'lara gelindiğinde büyük miktarlara ulaşmıştı. Yalnızca Leipzig ve Frankfurt panayırlarından 1862'de 3.231.000 kuruş 1863'te de 5.310.000 kuruşluk kumaş Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç edilmiştir. Bkz. Önsoy, *Bavyera'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Ticareti*, s. 1426.

<sup>223</sup> Önsoy, *a.g.m.*, s. 1426.

kumaşlar, Nürnberg, Berlin, Offenbach, Barmen Krefeld ve Südenscheid'den de hırdavat Osmanlı'ya gönderilmekteydi.<sup>224</sup>

Osmanlı ile Almanya arasında ticareti gerçekleşen bu ürünlerin bir kısmı Balkanlar üzerinden gelmekte ve buradan gelen ürünlerin pek çoğu da Uzuncaova, Eski Cuma, Karasu ve Serez gibi panayırlar aracılığıyla imparatorluğun diğer pazarlarına dağıtılmaktaydı. Selanik, İzmir, İskenderun gibi diğer ticaret merkezleri ise bu ürünleri daha çok Trieste ve Marsilya üzerinden elde etmekteydi. Ancak Bu ticarete yer alan Alman şirketlerinin sayısı oldukça azdı ve bunlara İstanbul, Selanik, Beyrut gibi İmparatorluğun büyük şehirlerinde rastlanılmaktaydı. Münih'ten Peter Miller ile Nürnberg'den Davit Pincerle ve Bech – Köhler firmaları İzmir'de şubelerini açmış olup pamuk ticareti yapmaktaydılar. Aynı şekilde yine bir Nürnberg firması olan Stohmann–Dollinger de İstanbul'da ithalat ve ihracat işlerini yürütmekteydi.<sup>225</sup>

Özetle Osmanlı ile Almanya arasında faaliyet yürüten şirketlerin sayısı 1860'lı yıllardan önce çok fazla değil iken bu tarihten sonra Osmanlı'da faaliyet yürüten Alman şirketlerinin sayısı artmaya başlamış özellikle Almanya'nın birliğini sağlamasından sonra çok sayıda Alman şirketi Osmanlı'da çalışmalar yürütmüşlerdir.

---

<sup>224</sup> Önsoy, *Türk Alman İktisadi Münasebetleri*, s. 8.

<sup>225</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 9.

#### IV. BÖLÜM: OSMANLI – ALMAN EKONOMİK İLİŞKİLERİ (1856 - 1914)

Osmanlı İmparatorluğu Kırım Savaşından sonra, toplanacak olan Paris Barış Konferansı'ndan önce yabancı devletlerin kendi içişlerine karışmasını engellemek amacıyla 1856 yılında Islahat fermanı adıyla kendi topraklarında yaşayan gayri müslim vatandaşlarına bir dizi yeni haklar tanımıştır. Yinede bu verilen yeni ayrıcalıklar güçlü devletlerin Osmanlı iç işlerine karışmasını engelleyememiş tam tersine içişlerine müdahalelerin artmasına sebep olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu uygulamış olduğu denge politikasına bu fermandan sonra daha güçlü bir şekilde ihtiyaç duymuştur.

Bu dönemde henüz Almanya'nın birliğini sağlayamamış olmasına rağmen Almanya'nın tutumu gelecekte iki ülke arasında büyük miktarda ticarete konu oluşturacak ilişkiler dönemini de başlatmıştır. Bu ikili ekonomik ilişkilerde kapitalist biçimde Almanya yatırımcı ve güçlü bir ekonomiye sahip bir ülke olarak dikkat çekerken Osmanlı İmparatorluğu ekonomik yönden gücünü kaybetmiş, dış desteğe muhtaç bir ekonomik görünüm sergilemektedir. Zaten ekonomik ilişkilerde olan maddelerin ticareti bunun böyle olduğunu göstermektedir. Hammadde satan bir ülke konumunda olan Osmanlılar mamül mal almaktadır. Nitekim Osmanlı İmparatorluğu'ndan Almanya ihraç edilen malların niteliği de bu durumu doğrulamaktadır. Bu durumun basit bir açıklamayla diğer bir kanıtı da, bir zamanlar Prusya öncülüğünde Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun desteğine muhtaçken ve Prusya Kralı'nın 1718 yılında at satın alma bahanesiyle diplomatik anlamda ticari ilişkiler kurmak için uğraşmışken, garip bir tesadüftür ki diplomatik anlamda bir ticaret amaçlanmasa da Osmanlı İmparatorluğu çok sonraları Almanya'dan at satın

almıştır.<sup>226</sup> Yani durum eskisinden çok farklı bir hal almış, Osmanlı ile Almanya arasında ticari ilişkiler farklılaşmaya başlamıştır. Elbette Almanya'nın Osmanlı'ya 1856'dan önce ihraç ettiği ürünlerin satışı I. Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı pazarlarında artarak devam etmiş, aynı şekilde Osmanlı İmparatorluğu da Almanya'ya gerçekleştirdiği bazı ürünlerin ihracatına I. Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar devam etmiştir. Örneğin; Bunlardan bir tanesi olan ham deri ticaretinin miktarı o kadar çok artmıştır ki 1914 yılına doğru Almanya 2.000.000 Milyon keçi derisini Alman-Şark Ticaret Şirketi adı verilen şirket aracılığıyla sipariş etmiştir.<sup>227</sup> Yine aynı tarihlerde Osmanlı İmparatorluğu'ndan yün ithal eden Almanya, 1914 yılında müzayede yoluyla satışa çıkarılmış olan 2.000.000 kilo eski yün çorap parçalarının bir kısmını Almanya Mübaya'a Şirketi aracılığıyla satın almıştır.<sup>228</sup> Ancak 1850'lilerden sonra iki ülke arasında gelecekte büyük ticarete konu oluşturacak farklı ticaret alanları da başlamıştır. Bu ticaretin ilk örneği ilk dönem ıslahatlarında da orduyu güçlendirmek maksadıyla yapılan ve Osmanlı İmparatorluğu'nda her daim önemli yer edinen silahlar üzerinden gerçekleşecek ticaret olmuştur. Kırım Savaşı'ndan sonra yoğun bir şekilde silahlanma faaliyetine girişen Osmanlı İmparatorluğunun Almanya ile Silah ticaretinin başlaması her iki ülkenin gelecekteki ilişkilerinde önemli bir yer teşkil etmiştir.

#### **IV. I. Silah Ticareti**

Alman silah şirketlerinin Osmanlı İmparatorluğu'na silah satışlarının tarihi 1860'lara kadar gitmektedir. Osmanlı İmparatorluğu 1861'de denemek amacıyla Alman Krupp firmasına ilk top siparişlerini vermiştir. Bu topların denenmesi ve ateş gücünden

<sup>226</sup> BOA., Y. PRK. TNF. 1/55, 5/R/1302 (Hicri), (Miladi 22 Ocak 1885).

<sup>227</sup> BOA., MV. 203/57, 26/Za/1334 (Hicri), (Miladi 24 Eylül 1916).

<sup>228</sup> BOA., MV. 205/208, 14/S/1335 (Hicri), (Miladi 10 Aralık 1916).



memnun kalınmasından dolayıdır ki 1863 yılına gelindiğinde Krupp firmasına top siparişleri verilmesine devam edilmiştir. 1864'te yeni top alımına ihtiyaç duyulunca yine Krupp firmasına 64 adetlik top siparişi verilmiştir.<sup>229</sup> Her geçen yıl gittikçe artan silah ihtiyacı ve Almanya ile gelişmeye başlayan dostluk, Osmanlı İmparatorluğu'nun Krupp Silah Şirketi'ne yeni yeni silah siparişleri vermesine neden olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun silaha duyduğu ihtiyacı bilen Krupp firması, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki büyük silah pazarında daha fazla söz sahibi olabilmek için 1869 yılında İstanbul'da şirketin temsilciliğinin açılmasını sağlamıştır. İleriki yıllarda Osmanlı – Alman ilişkilerin çok büyük boyutlara ulaşması nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu silah ihtiyacını karşılamak için sürekli Alman silah şirketlerinden silah temin etmek yoluna gitmişlerdir. Almanya'nın Osmanlı için çok önemli bir müttefik olmasından sonradır ki Krupp firmasının İstanbul'da temsilciliğini yapan Huber kardeşler sadece aldıkları komisyonlarla milyoner olmuşlardır. Hatta Osmanlı-Alman silah ticaretinin büyük miktarlara ulaşıyor olmasından dolayı Osmanlı'nın Amerika ve Fransa ile yapmış olduğu silah ticaretinde büyük azalmalar olmuştur.

Diğer Alman silah şirketlerinde olduğu gibi Krupp Şirketinin de Prusya'nın Fransa ile savaşı sırasında kendi ülkesinin silah ihtiyacı için büyük miktarlarda silah üretmesi ve savaşın bitimiyle üretilen bu silahların elinde kalmasından dolayı 1870 yılından sonra üretmiş olduğu silahları pazarlamak için Osmanlı pazarına daha şiddetli bir şekilde önem vermeye başlamıştır. Osmanlı'nın büyük miktarda silaha ihtiyaç duyması ve Alman silahlarının Almanya'nın Fransa ile savaşında göstermiş olduğu başarıdan dolayı 1873 yılında Krupp, Osmanlı donanması, ordusu ve özellikle boğazların güvenliği için

---

<sup>229</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s. 137.

cephanesiyle birlikte 500 top siparişi almayı başarmıştır. Bu siparişin o zamanki değeri 1.000.000 Osmanlı lirası değerindedir.<sup>230</sup>

1877–1878 Osmanlı – Rus savaşının Osmanlı ordusunun zayıflığını bir kere daha göstermesi üzerine maliyesinin kötü duruda olmasına rağmen Osmanlılar tekrar büyük miktarda silah alma yoluna gitmişlerdir. Ancak ordunun batı tekniğinde modern askeri teçhizatla modernize edilmesini düşünen II. Abdülhamit kendisinden önceki hükümdarlar gibi Batıdan subaylar getirmek yoluna gitmiştir. Askeri başarıların Osmanlı İmparatorluğu'nun gücünü arttıracaklarını düşünen II. Abdülhamit 1880'de ordunun modernizasyonu için İngiltere ve Fransa'dan daha az tehlikeli kabul ettiği Almanya'ya yönelmiştir. Ancak II. Abdülhamit'in 1880 yılında Almanya'dan askeri yardım heyetleri istenmesinin başında 1854–1856 yıllarından sonra, 25 yıllık süre zarfında Osmanlı İmparatorluğunun askeri ve ekonomik sıkıntılar içerisine girmiş olması gelmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Kırım savaşından itibaren almaya başladığı dış borçlar 1875 yılına gelindiğinde çok büyük miktarlara ulaşmış, Osmanlı hazinesi oluşan ağır borçları ödeyemediğinden 1875'te kısmen, 1876'yılında ise tamamen dış borç ödemelerini durdurmuştur. Takip eden yıllarda 1877–1878 Osmanlı-Rus Savaşı hem ekonomik hem de askeri açıdan tam bir çöküntüye sebep olmuştur. Bu noktada II. Abdülhamit, Almanya'ya yakınlaşma politikası çerçevesinde Almanya'dan askeri heyet talebinde bulunmuştur.

Almanya'nın birliğini sağlamış olması ve Osmanlı İmparatorluğu'nun daveti üzerine 1882 yılında Almanya, Osmanlı İmparatorluğu'na Albay Kaehler başkanlığında bir

---

<sup>230</sup> BOA, A.}MKT. MHM. 459/58, 28/Ca/1290 (Hicri), (Miladi 24 Temmuz 1873). Bu dönemdeki ticaret miktarı hakkında daha ayrıntılı bilgiler için Bkz. Beşirli, *a.g.m.*, s. 138.

askeri heyet göndermiştir.<sup>231</sup> Osmanlı ordusunu düzenlemek amacıyla İstanbul'a gelen askeri heyetler Osmanlı ordusunu çok hızlı bir şekilde Alman silah sanayisinin üretmiş olduğu silahlar ve değişik harp malzemeleriyle donatmaya başlamışlardır. Örneğin; Kaehler 1882 yılında Osmanlıların Krupp'tan çeşitli çaplarda top satın almalarında etkili olmuştur.<sup>232</sup>

Bu askeri heyet içinde yer alan Von der Goltz Paşa'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman silah fabrikalarına yönelmesi ve Osmanlı ordusunun Alman silahlarıyla donatılması için yaptığı çalışmalar dikkate şayandır.

1883'te Osmanlı'ya gelen Goltz Paşa Osmanlı ordusunun modernleşmesi, Rusya'nın muhtemel tehdidine karşı Çanakkale ve İstanbul boğazının güçlendirilmesi, kıyaların savunulması gibi pek çok proje sunmuştur. Bu projelerin gerçekleşmesi silah siparişini zorunlu kıldığı ve projeleri sunan kişinin bir Alman subayı olduğu düşünülürse; elbette bu silahların Alman silah fabrikalarında üretilen silahların olması kaçınılmazdır. Bu dönemde Goltz yanında, Alman şirketlerinin çıkarları için çalışan Alman diplomatlarının da etkisiyle 1885 yılında Osmanlı İmparatorluğu Krupp'a değişik ebatlarda 500 tane daha top sipariş etmiş ve bu topların ne kadar süre içinde hangi şartlarda gönderileceği anlaşmayla belirlenmiştir.<sup>233</sup> Bu anlaşmadan hemen bir yıl sonra Goltz Paşa ve diğer Alman subaylarının etkisiyle olsa gerek Krupp Şirketi'ne 426 sahra ve 60 havan topu

<sup>231</sup> 1883'te bu askeri heyete daha sonra 1883-1895, 1908-1917 yılları arasında görev yapacak olan von der Goltz'da katılmıştır. Von der Goltz Paşa'nın Osmanlı İmparatorluğunda yapmış olduğu çalışmalar hakkında ayrıntılı bilgiler için Bkz. Güler, *a.g.t.*, s. 45, vd.

<sup>232</sup> BOA., Y.PRK. ASK., 12/51.

<sup>233</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 30/24, 03/Ra/1304 (Hicri), (Miladi 30 Kasım 1886).

siparişi verilmiştir.<sup>234</sup> Osmanlı İmparatorluğu'na gelen Alman subaylarının ne derece başarılı oldukları tartışılrsa da Von der Golz başta olmak üzere ondan sonra gelen subaylarda dahil Osmanlı İmparatorluğu'ndan aldıkları büyük miktarlardaki silah siparişleriyle kendi ülkelerine hizmet ettikleri çok açıktır.

Alman subaylarının Osmanlı ordusunda yapmış oldukları çalışmalar Alman silah fabrikalarının Osmanlı'ya silah satışını kolaylaştırırken bundan sadece Krupp şirketi faydalanmamıştır. Krupp'un Osmanlı silah pazarına top ve top malzemeleri satışının başlamasının ardından; *Schichau Tersanesi* (Elbing), *Mauser* (Schwaben), *Loewe* (Berlin) vs. silah şirketleri de Osmanlı İmparatorluğu'na büyük miktarlarda silah ve cephane satışı yapmaya başlamışlardır. Krupp şirketinin top üretmesine karşın, Schichau Tersanesi torpido vs. ürünler, Mauser ve Loewe fabrikaları tüfek başta olmak üzere taşınabilir silahlar ve cephane üretmekteydiler. İlk zamanlar bu şirketlerden küçük miktarda silahlar satın alınırken, Osmanlı-Alman ilişkilerinin büyümesiyle bu şirketlere büyük miktarlarda silah siparişleri verilmeye başlanmıştır. Schichau Tersanesi'ne Rusya ve Yunanistan'ın denizlerdeki gücünün artmaya başlamasından dolayı 1886 yılında büyük miktarda torpido siparişi verilmiş, denilebilir ki Osmanlı filosu Schichau Tersanesi tarafından donatılmıştır.<sup>235</sup> Yine bu tarihte diğer bir torpido üreticisi olan Germania Fabrikası'na 12 adet torpido istimbotu siparişi verilmiştir.<sup>236</sup> Mauser ve Loewe fabrikalarına ise 1887 yılında 500.000 tüfek ve 50.000 adetlik modern karabina<sup>237</sup> (geniş ağızlı tüfek çeşidi) ve 100.000.000 fişek ile dönemim en büyük silah siparişi verilmiş,

<sup>234</sup> Faruk Yılmaz (Haz.), *İmparatorluk Döneminde, Türk Alman İlişkileri (Goltz Paşa'nın Hatıratı)*, Berikan Yayınevi, Ankara. 2004. s. 11.

<sup>235</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s. 127. Yılmaz, *a.g.e.*, s.11.

<sup>236</sup> BOA., Y.PRK.ASK. 35/60, 21/M1304 (Hicri), (Miladi 20 Ekim 1886).

<sup>237</sup> HA.İ. 749'dan aktaran Önsoy, *a.g.e.*, s. 38.

Osmanlı İmparatorluğu bu tarihte Mauser'e 2.470.375 Osmanlı lirası ödeme yapmıştır.<sup>238</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nun Mauser şirketinden çok büyük miktarda silahlar almasından ve bu silahların İmparatorluğun her tarafına yayılmasından dolayıdır ki Mauser kelimesi Mavzer olarak halk arasında yayılmıştır. Öyle ki Mavzer tüfek markasından çok tüm tüfekleri ifade eder gibi olmuştur.

Osmanlı ve Alman ilişkilerinde 1889 yılına gelindiğinde iki ülke arasında ilişkilerin boyutunu değiştirecek büyük bir gelişme yaşanmıştır. Alman İmparatoru II. Wilhelm Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret etmiştir. Ekonomik ilişkileri çok ileri aşamalara getirecek olan Alman İmparatoru II. Wilhelm Osmanlı İmparatorluğunu ziyaret etmesi pek çok alanda olduğu gibi silah ticaretini de etkilemiştir.<sup>239</sup> Alman İmparatorunun İstanbul'u ziyaret etmesi Osmanlı'da büyük coşku uyandırmak yanında, II. Abdülhamit'in Almanya'ya sempati duymasının da etkisiyle, bu ziyaretin hemen ardından başta Mauser ve Loewe fabrikalarına 250.000 adet tüfek siparişi olmak üzere Krupp fabrikasından top, Schichau Tersanesi'ne torpido ve diğer bazı alman silah fabrikalarına değişik askeri

<sup>238</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s. 127.

<sup>239</sup> Osmanlı'nın Almanya ile olan askeri ticaretlerinin artmasını sağlayan Alman Kayzeri II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'na gerçekleştirmiş olduğu bu ziyaret ve sonraki dönemde iki defa daha gerçekleşecek olan ziyaretler iki ülke arasında gerçekleşen ekonomik ve siyasi ilişkileri perçinlemiştir. Görünürde siyasi bir anlam taşıyan Alman İmparatorunun Osmanlıyı ziyaret etmesi Almanların Osmanlı üzerinde büyük ekonomik kazançlar elde etmelerini sağlamıştır. Büyük bir olay olarak görülen Alman İmparatoru'nun Osmanlıyı ilk ziyareti devlet erkanını da etkilemiştir. Devlet adamları nezdinde Alman İmparatoru'nun kendi ülkelerini ziyaret etmesi nedeniyle, Almanların kendilerine karşı Fransa ve İngiltere'den çok daha fazla güvenli bir dost olduğu düşüncesini artırmıştır. O dönemin bazı aydınları da şu şekilde bir düşünce yürütmüşlerdir: "*İmparator ikinci Wilhelm'in (1889) senesindeki dersaadeti ziyareti Almanya siyaset-i şarkiyesinde mühim bir devre teşkil etmiştir. İmparator Wilhelm'in bu seyahatiyle aynı zamanda Türkiye'yi Avrupa âlemi siyasetinde hukuk-ı mütesavviyeye malik bir amel olarak tanıdığını ilan etmiştir. Şarkı soymak için İngiltere, Fransa ve Rusya'nın tuttukları politikaya İmparator Wilhelm büsbütün yabancı kalmıştır. Bir Alman imparatoru misafir olduğu memleket hakkında amel-i siyasiyye beslemez. Almanya hukuk-u medeniye ve İslamiyeyi, İngiltere, Fransa ve Rusya'nın tecavüzünden siyanet için elinden geldiği kadar çalışmıştır.*" Bkz. *Almanya ve şark*, s. 21. Öyle ki 18 Ekim 1898'de Osmanlı İmparatorluğu'nu ikinci kez ziyaret eden II. Wilhelm'da gezisi sırasında büyük vaatlerde bulunmaktan da çekinmemiştir. "*Anadolu'ya, muhtaç olan şeyleri ben yapacağım, memleketimin istikbali bu kıtaya bağlı olduğundan usulüyle istifade-i iktisadiyemi temin edeceğim, Türkün intibahından sonra ise hiçbir karşıtlığa düşmeyeceğim*" gibi sözler sarf etmekten çekinmemiştir." Bedia Fikri, *Şarkta İngiliz – Alman Rekabeti*, Sancakçıyan Matbuası, İstanbul, 1322, s. 32.

mühimmatlar için 15,3 milyon Mark'lık sipariş verilmiştir.<sup>240</sup> Almanya'dan İstanbul'a gönderilen silah miktarının çokluğunda dolayı Osmanlı İmparatorluğu 1890'da İstanbul Gülhane'de bulunan top, tüfek, fişek gibi askeri malzemelerin konduğu silah ambarını genişletmek için çalışmalar yapmak zorunda kalmıştır.<sup>241</sup> Almanya'dan alınan silahların büyük çoğunluğu burada depo edilmiştir. Bu nedenle pek çok arşiv belgesinde Almanya'dan vapurla gönderilen silahların Gülhane'de depo edildiği yazılmaktadır.<sup>242</sup>

Osmanlı İmparatorluğu 1890'dan sonrada Alman silah şirketlerinden büyük miktarlarda silah alımına devam etmiştir. Kesin rakamlar olmamakla beraber 1891'den 1897'e kadar silahlar için verilen sipariş miktarı şöyledir.

1891'de	5,9	milyon	marklık	sipariş	verilmiş
1892'de	10,1	“	“	“	“
1893'de	13,1	“	“	“	“
1894'te	6	“	“	“	“
1895'te	2,2	“	“	“	“
1896'da	4,4	“	“	“	“
1897'de	1,6	“	“	“	“

<sup>240</sup> Yılmaz, *a.g.e.*, s. 11.

<sup>241</sup> *Sabah*, Nr.411, 6 Ra 1308/ 20 Ekim 1890, s. 1. *Sabah*, Nr.439, 4 Ra 1308/ 18 Ekim 1890, s. 2'den aktaran Ali Gözeller, *Osmanlı-Alman Yakınlaşmasının Basına Yansıması: Sabah Gazetesi Örneği (1889 – 1895)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakıncağ Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2005, s.s. 57-58.

<sup>242</sup> Belge örnekleri için Bkz., BOA., Y. PRK. ASK., 64/46, 30/M/1308 (Hicrî), (Miladi 15 Eylül 1890). BOA., Y..PRK. ZB. 34/106, 06/B /1322 (Hicrî), (Miladi 16 Eylül 1904).

Böylece Osmanlı İmparatorluğu 1891'den 1897'ye kadar Alman silah fabrikalarına toplam 43.3 milyon mark değerinde silah siparişi vermişlerdir.<sup>243</sup> Bunun içerisinde diğer silah şirketlerinden alınan küçük miktarlardaki silah siparişleri ve 1860'lı yıllardan başlayıp 1891 kadarki silah alımları da eklendiği zaman Almanya'ya sipariş edilen silah miktarı çok büyük boyutlara ulaşmaktadır. Silahlara ödenen paranın büyüklüğünden de anlaşılacağı üzere çok sayıda silah İstanbul'a gönderilmiştir.

Almanya'dan alınan bu silahların denizyoluyla sandıklar içerisinde Osmanlı İmparatorluğuna gönderildiği anlaşılmaktadır.<sup>244</sup> Sabah gazetesinin verdiği haberlere göre<sup>245</sup> Osmanlı İmparatorluğu'na 1889 yılının son iki ayı içerisinde 432 sandık, 1890'da 164 sandık, 1891 yılında 2621 sandık Mauser tüfeği gelmiştir. Bunun dışında 18 Şubat 1891'de 66 sandık tüfek ve kasatura, 14 Mart 1891'de 28 sandık kasatura, 21 Mart 1891'ta 66 sandık kasatura, 15 Mayıs 1891'te 83 sandık kasatura, 25 Temmuz 1891'te 70 sandığı geçen tüfek ve kasatura, 25 Ekim 1891'te 2260 sandık tüfek ve 2 sandık füyve gelmiştir. 1892 yılında 3493 sandık, 1893 yılında 4464 sandık, 1894 yılında ise 270 sandık Mauser tüfeği gelmiştir. 1889 ile Ocak 1895 arasında 11453 sandık civarında Mauser tüfeğinin geldiği anlaşılmaktadır.<sup>246</sup>

<sup>243</sup> Yılmaz, *a.g.e.*, s. 11.

<sup>244</sup> Arşiv belgelerinde Almanya'dan alınan silahların deniz yoluyla gönderildiğine ilişkin bilgilerle karşılaşılmaktadır. Örnekler için bkz. BOA., Y. PRK. ASK. 38/74, 06/C/1304. (Hicri), (Miladi 2 Mart 1887). BOA., Y. PRK. ASK., 115/110, 10/Ca/1314. (Hicri), (Miladi 17 Ekim 1896). BOA., Y. PRK. ASK, 116/38, 07/B/1314 (Hicri), (Miladi 12 Aralık 1896).

<sup>245</sup> Sabah gazetesi 1875'de ilk defa yayına başlamış, 1878'de yayına ara vermiş, 1889 yılında tekrar yayına başlamıştır. Gözeller, *a.g.t.*, s.s. 2-3.

<sup>246</sup> Sabah Nr.529, 9 B 1308/ 18 Subat 1891, Sabah, Nr. 752, 25 S 1309/ 29 Eylül 1891, Sabah, nr.777, 20 Ra 1309/ 23 Ekim 1891, Sabah, nr.792, 6 R 1309/ 8 Kasım 1891, Sabah, Nr.556, 3 S 1308/14 Mart 1891, Sabah, Nr.563, 10 S 1308/21 Mart 1891, Sabah, Nr.618, 7 L 1308/16 Mayıs 1891, Sabah, Nr.684, 19 Z 1308/26 Temmuz 1891, Sabah, Nr.780, 23 Ra 1309/26.10.1891, Sabah, Nr.848, 2 C 1309/ 3 Ocak 1892; den aktaran Gözeler, *a.g.t.*, s. 56.

Mauser'den alınan bu tüfekler yanında zorunlu olarak tüfekler için cephane almak gerekmiştir. Satın alınan fişek başta olmak üzere tüfek malzemeleri, Mauser tüfeklerinde olduğu gibi sandık içerisinde denizyoluyla gönderilmiştir. Gönderilen fişeklerin Sandıklardaki adedi ise fişeğin türüne göre değişiklik göstermiştir. Eğer büyük Mauser fişegi ise bir sandıkta 1000 adet, 7,65 milimetrelik küçük çaplı Mauser fişeginden ise bir sandık içerisinde 1200 adet bulunmaktaydı.<sup>247</sup> 1890'dan 1894 yılına kadar sadece Mauser şirketinde gönderilen fişek miktarı şöyledir: 1890 yılında 6500 sandık Mauser fişegi Osmanlı İmparatorluğu'na gönderilmiştir. 1891 yılında ise bu rakam 18500 sandığa çıkmıştır. 1892'de gelen fişek sayısı 5900 sandık, 1893'te 7667 sandık, 1894'te ise 4500 sandık fişek ve 4 sandık barut gelmiştir. Beş senelik süre zarfında miktarı belirlenemeyen fişekler hariç 41267 sandık Mauser fişeginin gönderilmiş olduğu görülmektedir.<sup>248</sup> Osmanlı İmparatorluğunun Almanya'dan yapmış olduğu 1889'dan 1898'e kadar olan silah ithalatının yaklaşık olarak % 60'dan fazlasını Mauser ve Loewe fabrikalarına aitti.

Almanya'nın Osmanlı yaklaşması artıkça ticari ilişkiler de o oranda artmaktaydı. Fakat Osmanlı gibi büyük silah pazarını kaybetmek istemeyen İngiliz ve Fransız silah fabrikaları Osmanlı pazarına girmek için Krupp başta olmak üzere Alman silah fabrikalarıyla rekabet etmekteydiler. Bu rekabetin farkında olan Osmanlılar, Alman silah fabrikalarını tercih etmekte; fakat aralarındaki bu rekabeti kullanarak Alman fabrikalarının kendilerine satmış olduğu silahların fiyatını aşağı çekmeye çalışmaktaydılar.

<sup>247</sup>Hasan Tahsin, *Rehber-i Fenn-i Esliha*, İstanbul, 1313, s.s. 115 - 117.

<sup>248</sup> *Sabah*, Nr.324, 5 Z 1307/ 27 Temmuz 1890, *Sabah* Nr, 456, 21 R 1308/ 4 Aralık 1890, *Sabah*, Nr.471, 7 Ca 1308/ 20 Aralık 1890, *Sabah*, Nr,535, 12 B 1308/ 21 Subat 1891, *Sabah*, Nr.591, 9 N 1308/ 18 Nisan 1891, *Sabah*, Nr. 595, 13 N 1308/ 22 Nisan 1891, *Sabah*, Nr.596, 14 N 1308/ 23 Nisan 1891, *Sabah*, Nr. 611, 29 N 1308/ 8 Mayıs 1891, *Sabah*, Nr. .645, 4 Za 1308/ 11 Haziran 1891, *Sabah*, Nr.816, 30 R 1309/ 2 Aralık 1891, *Sabah*, Nr.876, 1 B 1309/31 Ocak 1892, *Sabah*, Nr.943, 10 N 1309/ 8 Nisan 1892, *Sabah*, Nr, 984, 21 L 1309/ 18 Mayıs 1892, *Sabah*, Nr.1204, 6 C 1310/ 26 Aralık 1892, *Sabah*, Nr.1232, 4 B 1310/ 22 Ocak 1893, *Sabah*, Nr.1256, 28 B 1310/ 26 Ocak 1893, *Sabah*, Nr.1448, 14 S 1311/ 26 Ağustos 1893, *Sabah*, Nr.1470, 8 R 1311/ 18 Ekim 1893, *Sabah*, Nr.1612, 1 S 1311/ 7 Subat 1894, *Sabah*, Nr.1614, 3 S 1311/ 9 Subat 1894, *Sabah*, Nr.1661, 21 N 1311/ 29 Mart 1894, den aktaran Gözeler, *a.g.t.*, s. 57.



Örneğin; İngiliz top üreticisi Armstrong şirketi Osmanlı'ya top satmak için uğraşırken Krupp'la rekabet etmekteydi. Topçu birliğinden bir asker 1893'teki bu rekabetten yararlanmak için şöyle bir not yazmıştır:

Armstrong toplarının vekillerini teşvik ettim ve ediyorum. Fi'atlarını tenzîl edecekler. Bunlar tenzîlât icrâ etdikce bi't-tâbi' Krupp fabrikasının vekilleri de tenzîlât etmeğe mecbûr olacaklarından arzû-yı hümâyûn-ı cenâb-ı mülûkânelerine göre Krupp'dan kırk bin lira daha tenzîl ederek pek ehven sûretle donanma-yı hümâyûn için lazım gelen toplar alınmış olur ve kûlları da veliü'n-niamimiz şevketlü efendimiz hazretlerine şu suretde dahi bir hidmet-i cedîdede bulunmuş olacağım ma'rûzdur.<sup>249</sup>

Elbette Osmanlı İmparatorluğunun 19. yüzyılın son çeyreğinde büyük miktarlardaki silahlanmasında batı silah fabrikalarının ilgisini çeken tek devlet değildir. Rusya, Çin, Japonya hatta balkan ülkeleri de batı modelinde silahlanmaya çalışmışlardır. Alman silah fabrikaları Osmanlı İmparatorluğu'na silah satarken Rusya'ya, Balkan ülkelerine de silah satmaya devam etmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu, Alman fabrikalarının Yunanistan ve Bulgaristan başta olmak üzere balkan ülkelerine silah satmasından rahatsızlık duymuşlardır.<sup>250</sup> Fakat İmparatorluğun Alman silah şirketlerin başka ülkelere silah satmasına engel olacak bir durumu söz konusu değildir. Öyle ki 1904'de Krupp Osmanlı'nın sipariş ettiği silahların ücretinin yatırılmaması durumunda kendileri için üretilen silahların başka ülkelere satılacağı haberini dahi iletmıştır.<sup>251</sup>

1895 yılına gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu Krupp silah fabrikasından satın almış olduğu toplarla üç yeni topçu alayı kurmuş, bu alaylar için Macaristan'dan at

<sup>249</sup>BOA, Y. PRK. AZJ., 25/5, 29/Z /1310 (Hicrî), (Miladi 14 Temmuz 1893)'den aktaran Beşirli, *a.g.m.*, s. 128.

<sup>250</sup> Krupp'un Yunanistan ve Bulgaristan'a sattığı silahlar için bkz. BOA, Y.A.HUS. 184/93, 18/M /1303 (Hicrî), (Miladi 27 Ekim 1885). BOA, MV. 7/92, 17/Ca/1303 (Hicrî). ( Miladi 21 Şubat 1886). BOA, Y.MTV. 284/65, 17/M /1324 (Hicrî), (Miladi 13 Mart 1906). BOA, HR.SYS. 2402/22, 16/8/1914 (Miladî).

<sup>251</sup> BOA., Y.MTV. 265/79, 25/B /1322 (Hicrî), (Miladi 5 Ekim 1904).

satın almıştır. Osmanlılar bu tarihte büyük kalibreli top imal edilen Haliç'teki atölyelerin kapatılarak son model makinelerle donatılan fabrikaların kurulması ve ileride Krupp toplarının yerli imalatla üretilmesi için planlar yapmış, ama gerçeklemediği.<sup>252</sup> 1895 yılında ilginç bir gelişme daha yaşanmış, Osmanlı'da Alman silah fabrikalarına olan siparişi artıran ve yeni silahların Alman silah fabrikalarından ithal edilmesi için çalışan Alman askerleri içinde en etkili olan Goltz Paşa'nın 1895'te görev süresi dolmuştur.<sup>253</sup> Goltz'un görevinin sona ermesiyle Osmanlı ile Alman silah fabrikaları arasında olan iletişimin azalması nedeniyle Alman silah fabrikaları Goltz'un yerine birini bulmaya çalışmışlardır. Goltz'un silah alımında etkin olduğu güçte bir subayın olmamasından dolayı Alman silah satışları azalmıştır. Fakat 1897 yılında Osmanlı-Yunan savaşında Osmanlıların Yunanistan karşısındaki galibiyetleri Alman silahlarının başarısı olarak değerlendirilince ve 1898'de II. Wilhelm Osmanlı İmparatorluğu'nu tekrar ziyarette bulununca, azalan silah ticareti düzelmeye eğilimine girmiş ve daha önce olduğu gibi Alman silah fabrikalarının faydasına olan ticaret anlaşmaları imzalanmıştır. Yine bu tarihte Alman silah fabrikalarıyla etkileşimi sağlayacak yeni bir subay olarak Yüzbaşı Morgen'in ön plana çıkmasıyla Almanya'nın silah satışı sorunu tekrar düzelmiştir. Ayrıca II. Wilhelm'in bu ziyareti sonucunda iki ülke ilişkilerinin perçinlenmesinin yanı sıra Osmanlı'da etkinliği artan Alman bürokratların etkisiyle balkanlardaki sorunlar ve Rusya'ya karşı Almanya Büyük Elçisi Marshall von Biberstain'de II. Abdülhamit'i daha fazla silahlanma konusunda ikna etmeyi başarmıştır.

1900'lü yıllara geldiğinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Krupp'a vermiş olduğu siparişler çok büyük miktarlara ulaşmış, yüzyılın sonlarından itibaren Alman Krupp,

<sup>252</sup> BOA., HR.SYS. 29/76, 09/01/1895 (Miladî).

<sup>253</sup> Goltz Paşa'nın görev süresinin dolmasıyla ilgili daha ayrıntılı bilgiler için bkz. Güler, *a.g.t.*, s.s. 194 -196.

Mauser ve Loewe başta olmak üzere Alman silah üreticileri Osmanlı'da silah satışında tekel konumuna gelmişler ve 1900'lü yıllardan sonra devamlı bir surette Osmanlı'ya silah satmaya devam etmişlerdir. Örneğin;1905 yılına gelindiğinde Krupp çeşitli çaplara sahip 91 tane top ve bunlara ait cephaneyi 1.967.634 Osmanlı Lirası bedelle satmıştır.<sup>254</sup> 1908 yılında da Krupp bir miktar silah ve cephaneyi satmak için anlaşma imzalamıştır. Krupp'tan alınan toplar Osmanlı İmparatorluğu'nun değişik bölgelerine gönderildiği gibi bazı toplarda Trablusgarp'ta bulunan askeri firkaya gönderilmiştir.<sup>255</sup> 1906 tarihli bir yazıya göre yine Krupp'un İstanbul temsilcisi Huber, 91 batarya seri ateşli toplardan 15 ve 21 cm.lik toplara mahsus mühimmatın 2.321 sandık içinde deniz ticaret şirketlerinden *Deutsche Levante Linie*'e ait Hamburg'dan hareket eden vapuruna yüklenerek İstanbul'a göndermiştir.<sup>256</sup>

Mauser ve Loewe silah şirketi de Osmanlı'dan silah siparişi almaya devam etmiş 1907 yılında 670.000 tüfek siparişi almayı başarmıştır. Yine *Deutsche Levante Linie*'e adlı denizyolu şirketiyle 1907'de toplam 1.125 sandık tüfek ve fişek, 125 sandık kapsül gönderilmiştir.<sup>257</sup> Sonraki yıllarda da Almanya'dan sipariş edilen silahlar gelmeye devam etmiştir. Fakat bunlar çok büyük miktarlarda silah alımları değildir. Ancak Balkan savaşlarından sonra Osmanlı tekrar büyük miktarlarda silah alımlarına başlamıştır. Özellikle I Balkan Savaşında balkanlarda önemli toprak kayıplarının olması hatta Edirne, Kırklareli gibi vilayetlerin dahi elden çıkma durumuna gelmesi Osmanlı

<sup>254</sup> Anlaşmanın metni ve anlaşma şartları için bkz., BOA, Y. PRK. ASK., 227/133, 30/M/1323 (Hicri), (Miladi 6 Nisan 1905).

<sup>255</sup> BOA., Y..MTV. 262/104, 16/Ca/1322 (Hicri), (Miladi 29 Temmuz 1904).

<sup>256</sup> BOA., İ. TPH, 15 1324/M-02, 12/M /1324 (Hicri), (Miladi 8 Mart 1906). Ayrıca Bkz BOA., Y. PRK, ASK., 256/83, 15/R/1326, (Miladi 17 Mayıs 1908).

<sup>257</sup> BOA., Y. PRK. ASK., 253/50, 16/Z/1325 (Hicri), (Miladi 20 Ocak 1908).

İmparatorluğu'nun ordudaki başarısızlığını tekrar ortaya koyması nedeniyle silahlanmaya daha büyük bir şekilde ihtiyaç duymuştur.

Balkan savaşlarından sonra kaybedilen silahların yerine yenilerin alınması, bozulanların tamir edilmesi, eskilerin değiştirilmesi gibi nedenlerden dolayı Alman Silah fabrikalarına yeni siparişler verilmiştir. 1912 yılında Ellendorf Fabrikasından 50 Milyon tabanca mermisi, 11.000 kilogram tahrip kapsülü, Tübingen'deki bir kundura fabrikasından 400.000 çift askeri ayakkabı, Mauser fabrikasından 11.000 tüfek sipariş edildi. Bunları 1913 yılında Krupp fabrikasına 38.000 Osmanlı Lirası tutarında top, *Husnisky Silah Fabrikası'na* 14.000 Osmanlı Lirası değerinde 5.000 top mermisi ve *Westfalen Arnold Barut Fabrikası'na* 12.000 Osmanlı Lirası tutarında 8.600 top mermisi siparişi takip etmiştir. Böylelikle I. Dünya Savaşı arifesinde Osmanlı İmparatorluğu Alman silahlarıyla donatılmış bulunmaktadır.<sup>258</sup>

Öyle ki, Alman silahlarının her çeşidi Osmanlıya satılmıştı. Almanya Osmanlı için kruvazör üretip satarken,<sup>259</sup> 1910 yılında Almanya elinden çıkartmak istediği eskimiş iki kruvazörü dahi Osmanlı'ya satmayı başarmıştı. Fakat eskiyen gemilerini dahi Osmanlı'ya satmayı başaran Almanya, Osmanlı'ya savaş gemisi satışında ilk sırada gelmemekteydi. İngilizlerin denizlerde üstünlüğünün yanı sıra hızlı ve kaliteli gemiler üretmesi İngilizlerin denizlerde olan gücünü arttırıyordu. Almanya'nın kendisi için gemi üretimine ağırlık vermesi ve İngilizler kadar seri ve ucuz gemi üretememelerinin de etkisiyle Osmanlı İmparatorluğu savaş gemisi alımının da İngiliz tersanelerine tercih etmekteydi. I. Dünya Savaşı arifesinde İngilizlere sipariş edilen iki büyük savaş gemisinin

<sup>258</sup> HA, İ., 749'dan aktaran, Önsoy, a g. e., s. 103.

<sup>259</sup> Örnek belge için Bkz., BOA, Y.MTV. 284/24, 07/M /1324 (Hicrî), (Miladi 13 Mart 1906).

hikayesi herkesçe malumdur. Bu durum dahi İngiliz tersanelerin üretimde ne kadar tercih edilir olduklarını göstermektedir.

Dikkat edilmesi gereken bir konu daha vardır ki o da Osmanlı İmparatorluğu çöküş süreci içinde bulunurken ve mali sorunlar yaşarken son döneme kadar silah teknolojisinde meydana gelen gelişmeleri takip etmiş olmasıdır. 1869'da Krupp'un çelik şeshaneli top döktüğü haberini alan Osmanlılar<sup>260</sup> 1873'te 500 adet top siparişini verdikleri zaman topların kalitesini de dikkate almışlardır.<sup>261</sup> Silah teknolojisinde ileri bir aşamayı teşkil eden seri ateşli mitralyözün keşfedilmesinin hemen ardından Osmanlılar Almanya'ya değişik zamanlarda mitralyöz siparişi vermişlerdir.<sup>262</sup> Osmanlı silah teknolojisindeki gelişmeleri takip etmek üzere dönem dönem Krupp, Mauser gibi silah fabrikaları hakkında fikir edinmek için Almanya'ya askeri heyetler göndermişlerdir. Bu askeri heyetler silah fabrikalarında gördüklerini, raporlar halinde Dersaadete sunmuşlardır. Bir dönem Osmanlı İmparatorluğu'nda Krupp Topları dökmek için planlar dahi yapmışlardır.

Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun bu kadar büyük miktarlarda silah almaları yine de Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılma sürecine girmesine engel olamamıştır. Bunun altında yatan nedenler, alt yapının bu tarz bir modernleşmeye izin verecek seviyede olmaması, reform hareketlerinin savaşlar ve iç çatışmalar nedeniyle sürekli sekteye uğraması ve ekonomik geri kalmışlığın bu çalışmaların başarısızlığında büyük bir etkisi olmasıdır.

<sup>260</sup> BOA, İ.HR. 236/13970, 29/Za/1285 (Hicri), (Miladi 13 Mart 1869).

<sup>261</sup> BOA, A.}MKT. MHM. 459/58, 28/Ca/1290 (Hicri), (Miladi 24 Temmuz 1873).

<sup>262</sup> Bir dönem satın alınan Mitralyözler için getirilen ustalar için bkz. BOA., Y..MTV. 258/166 Tarih: 20/M /1322 (Hicri). (Miladi 6 Nisan 1904). Bu silahlar 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren geliştirilmeye başlanmıştır ve 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Osmanlı'da kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz., T. Nejat Eralp, *Tarih Boyunca Türk Toplumunda Silah Kavramı ve Osmanlı İmparatorluğunda Kullanılan Silahlar*, Ankara, TTK Basımevi, 1993, s. 136.

Ekonomisi çok kötü durumda olan ve büyük mali sorunlar yaşayan Osmanlı İmparatorluğu'nun milyonlarca lirayı bulan bu kadar çok silahı nasıl aldığına ve ödemeleri nasıl yaptığına gelince, 1854 yılından itibaren dış borç alarak geçici süre sorunlarına çözüm arayan Osmanlı İmparatorluğu, dış borçlanma yoluna giderek silah alımları için kaynak sağlamaya çalışmaktaydı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu kendi imkanlarıyla borçları ödeyemediğinden dolayı genellikle tahsil etmekte olduğu vergileri borçları için kaynak olarak göstermekteydi. Örneğin; Osmanlı İmparatorluğu 1887 yılında toplam 64.8 milyon mark'ı bulan borçları için dışarıdan 120,5 Milyon mark borç almıştır. Bu alınan borç için İzmir, Bursa, Beyrut, Edirne ve Selanik vilayetlerinin gümrükleri borç karşılığında teminat olarak gösterilmiş<sup>263</sup> ya da 1888'de Mauser ve Krupp şirketlerinden alınan silahlar için Bulgardağı madenin ihalesi yapılmıştır.<sup>264</sup> Ancak bu alınan borçları ödemek için bir Alman bankası olan *Deutsche Bank* ön plana çıkmıştır. 1870'te kurulan *Deutsche Bank* kuruluş döneminde, Alman dış ticaretini Avrupa'da ve denizaşırı pazarlarda İngiliz bankaları başta olmak üzere diğer ülkelerin bankalarına olan bağımlılıktan kurtarmak için çalışmaktaydı. Fakat kısa bir süre zarfında gelişen banka, Alman burjuvazisinin dünya çapındaki iktisadi ilişkilerinde lider bir konuma gelmesi için çaba göstermeye başlamıştır.

Örneğin; 1889'da II. Wilhelm'in ziyaretinden sonra verilen silah siparişleri için ödenmesi gereken ücret *Deutsche Bank*'tan kredi olarak alınmıştır.<sup>265</sup> Diğer bir örnek; 1905'te *Deutsche Bank*'ın yardımıyla; Osmanlı İmparatorluğu Mauser fabrikasından alınan 100.000.000 fişek'in bedeli için 2.500 Osmanlı Lirası, Sahil koruması için Krupp fabrikasından alınan topların bedeli olarak 2.500 Osmanlı Lirası, yine Krupp'a sipariş

<sup>263</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.s. 126-127., BOA. Y. MRZ.d. 12998.

<sup>264</sup> BOA, Y..A.HUS. 210/25, 11/Ca/1305 (Hicrî), (Miladi 25 Ocak 1888).

<sup>265</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s. 117.

edilen 2 adet kruvazörün birinci taksiti için 2.500 İngiliz Lirası, adı geçen bu fabrikalara ödenebilmiştir.<sup>266</sup> İlginçtir ki Osmanlı İmparatorluğu bir yandan Alman silahlarıyla donatılırken bir yandan da Alman bankasından borç para alarak Alman silah fabrikalarından almış olduğu silahların bedellerini ödemeye çalışmıştır.

1870'lerde kurulan Deutsche Bank'ın aslında Osmanlı'ya kaynak yaratması Alman ticaret şirketlerinin, sermaye çevrelerinin gelişmesini sağlamaya yönelik olduğu çok açıktır. Deutsche Bank bu amaçla Osmanlı üzerinde çeşitli faaliyetlerde de bulunmaktaydı. Özellikle Osmanlı'da yapılması planlanan demiryollarında Deutsche Bank çok önemli rol üstlenmişti.

#### **IV. 2. Demiryolu İmtiyazları**

1860'lı yıllarda silah alımlarıyla gelişmeye başlayan Osmanlı Alman ticareti ve Özellikle 1870'li yıllardan itibaren Almanya'ya yönelen Osmanlı kendi üzerindeki rekabetlerde Almanya'yı ön plana koymuştu. Osmanlı üzerinde ticari faaliyetlerde bulunan Alman şirketleri kendi devletlerinin ve bankaların desteğini de alarak diğer güçlü devletleri bertaraf etmeyi başarmışlardı. Örgütlü bir biçimde hareket eden Alman şirketleri ve sermaye çevreleri Osmanlı'da büyük miktarda yatırımlara başladı. Bu dönemde güçlü devletler sermaye ihraç ederken çok küçük miktarlarda sanayi yatırımına yönelmekte hammadde taşımacılığını kolaylaştıracak ve üretilen malların pazarlamasını arttıracak yatırımlar üzerinde durmaktaydılar. Bu yatırımlarda genellikle demiryollarına yapılmaktaydı. Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni bir ulaştırma

---

<sup>266</sup> BOA, Y.MTV. 280/69, 14/N/1323 (Hicri), (Miladi 12 Kasım 1905).

sisteminin doğmasına sebep olan demiryolları XIX. yüzyılın ortalarından itibaren bütün dünyada en önemli ulaşım aracı olma özelliğini kazanmaya başlamıştı. Diğer büyük devletlerde olduğu gibi Almanya'da Osmanlı'da yatırım alanı olarak demiryolu yapımını esas alan çalışmalar üzerinde durmaya başladı. Zaten Almanya demiryollarının önemli olduğunu ve demiryollarına yatırım yapılmasının gerekli olduğunu daha birliğini sağlamadan önce keşfetmişti. Osmanlı İmparatorluğunun kendisine olan yakınlığının kara ulaşımını olanaklı kılmasından dolayı Almanya daha ucuz bir şekilde Osmanlı kaynaklarına ulaşabilmenin yolu olarak demiryolu yapılmasını uygun görmekte buna yönelik hesaplar yapmaktaydı. Almanya demiryolları yapımı ile İmparatorluktaki modern sanayinin gereksinimi olan madenler, petrol, kömür, zımpara gibi hammadde kaynaklarını kolaylıkla kendi ülkesinde yer alan sanayisine taşıyabilir. Ürettiği mamul mallar için daha elverişli bir pazar oluşturabilirdi. Büyük topraklara sahip olan ve bunları işleyemeyen Osmanlı İmparatorluğu'nun geniş topraklarını sulama sistemlerini düzenleyip, zirai kullanıma açıp buralardan faydalanabilirdi. Bu amaçla Almanlar Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları yatırımları için imtiyaz almak amacıyla çalışmalara başlamışlardır. Almanya'nın imtiyaz almak için uğraştığı Osmanlı coğrafyası maden ve petrol kaynakları bakımından zengin; ancak sanayi ve ekonomik bakımdan gelişmemiş bölgelerdi. Demiryolu imtiyazıyla Almanya Kuzey Denizi'nden Basra'ya kadar büyük bir alana hükmedecek duruma gelebilirdi. Almanya Anadolu'yu ve Mezopotamya'yı kendi himayesinde güçlendirip buraları ekonomik olarak kendisine bağlamak niyetindeydi. Osmanlı'da yapılabilecek demiryolları için Almanya çok istekli bir şekilde proje oluşturmaya başladı. Bu demiryollarının İngiltere'nin Hindistan sömürgelerini etkileyecek olması ve Mezopotamya gibi büyük ekonomik zenginlik kaynaklarına ulaşacak olması



Almanların Berlin'den – Bağdat'a; yani Balkanlar ve Anadolu üzerinden Mezopotamya'ya kadar bir demiryolu projesi hazırlamalarına sebep olacaktı.<sup>267</sup>

Almanya'nın ekonomik ve siyasi olarak düşünmesinin aksine Osmanlı İmparatorluğu demiryollarını kendi ihtiyaçları çerçevesinde değerlendirmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu demiryolları sayesinde savaşlar sırasında bir bölgeden diğer bir bölgeye çok rahat bir şekilde asker ve askeri malzeme kaydırabilir, olaylara daha çabuk müdahale edebilirdi. Ayrıca Mezopotamya bölgesinin darsaadetle olan ilişkilerini kuvvetlendirebilir, demiryolları sayesinde bu bölgelerinin gelişmesi sağlanabilirdi.<sup>268</sup> Anadolu içlerine uzanacak olan bir demiryolu sayesinde de İstanbul'a rahat bir şekilde tahıl gönderebilirdi. Aynı zamanda sadece kendi ihtiyaçlarını karşılamak için tarımla uğraşan köylünün, demiryolu ulaşımı sayesinde ihtiyaç fazlası ürün elde edip ürettiklerini dış pazarlara kolaylıkla satabilecek, üretimin artması da mümkün olabilecekti. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu ulaşımı kolaylaştıracak ve İmparatorluğun büyük bir bölümüyle haber

<sup>267</sup> Almanların Osmanlı İmparatorluğu üzerinde gerçekleştirmek istedikleri bu demiryolu projeleri Almanların Osmanlı İmparatorluğu topraklarına göç ettirileceği gibi bir düşüncenin de yayılmasına neden olmuş bazı kaynaklar Almanların özellikle Anadolu Demir Yolu güzergahı üzerine fazla nüfusa sahip olan Almanların göç ettirileceğinden bahsetmiştir. Esasında durum hiç de böyle değildir. Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu güzergâhlarına Almanların yerleşmesine izin vermek gibi bir niyetleri hiç olmamıştır ve Almanlardan da zaten resmen böyle bir talep gelmemiştir. Baktığımız zaman Almanya'nın büyük miktardaki nüfusu kendisi için bir sorun teşkil etmiştir; fakat Osmanlı ile Almanya'nın ekonomik ilişkilerinin özellikle 19. yüzyılın son çeyreğinden artmış olduğu dönemde Almanya'nın ekonomik olarak büyümesi ve sanayisindeki gelişmelerden dolayı kalabalık olan nüfusuna istihdam sağladığından dışarıya planlı ve büyük miktarlarda göç olmasına engel olmuştur. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu da göçler konusunda çok hassas bir politika izlemiştir. II. Abdülhamit göçler konusunda şunları söylemiştir: *"İktisadi vaziyetimizi düzeltmek için Almanlardan istifade etmeyi doğru buluyorum; fakat Alman gazetelerinin yazdığı ve arzu ettiği gibi, Bağdat demiryolu üzerinde Alman kolonilerinin kurulmasına gelince katıyen taraftar değilim. Dedelerimizin pek çok fedakarlık yaparak elde ettikleri bu toprakları, Alman kolonilerine terk edeceğimizi zannediyorlarsa çok aldanyorlar. Zaten şimdiye kadar yabancılara lüzumundan fazla müsamaha göstermiş bulunuyoruz. Anadolu yalnız bize aittir."* Ayrıntılı bilgi için Bkz. Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım*, 5. Baskı, Dergah Yayınları, İstanbul, 1987, s. 142. Ayrıca Alman göçleri konusunda arşiv kayıtlarındaki Meclis-i Mahsusa-i Vükela Mazbatasında bu konuya son nokta koyacak bir kayıt yer almıştır. Bu kayıta; Konya'dan Bağdat'a yapılacak güzergâhlar, incelemeler ve haritalarla beraber demiryolu hattının civarına göçmenlerin yerleştirilmeyeceğine dair şirket tarafından yazılacak mektup sureti istenmiştir. Belgeden de anlaşılacağı üzere Osmanlılar Anadolu'ya Almanların yerleştirilmeyeceğine kesinlikle karşı çıkmışlardır. Bkz. BOA., Y. MRZ.d., 9954

<sup>268</sup> Jaeck, *a.g.e.*, s. 17.

almasını sağlayacak demiryolu projesine her zaman sıcak bakmaktaydı ve bu nedenlerden ötürü Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapma isteği her zaman vardı; fakat bunları kendi ekonomik gücüyle yapamadığından ilk demiryolları imtiyazları İngiliz ve Fransızlara verilmişti.

1856 Paris kongresinden beri Batılı devletler Osmanlı İmparatorluğunda demiryolları yapımına istekliydiler. Bu istekten dolayıdır ki Anadolu'daki en eski demiryolu ayrıcalığı 1856 yılında İngilizlere verilmiştir. 1856'da İngilizlere verilen İzmir'den başlayıp Aydın'a kadar uzanan bir demiryolu hattı, 1866'da işletmeye açılmıştır. Zamanla uzatılan şube hatların eklenmesiyle de 270 km uzunluğa erişmiştir. İngilizler daha sonra İzmir-Aydın demiryolu yanında Mersin-Adana demiryolu imtiyazına da sahip olmuşlar<sup>269</sup> ve Haydarpaşa – İzmit demiryolunu da kiralaşmışlardır. Fransızlar ise 168 kilometre uzunluğuna sahip İzmir – Kasaba (günümüzde Turgutlu) demiryoluna sahiptiler. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu demiryollarını geliştirmek için mevcut olan demiryolları ulaşımının geliştirilmesi amacıyla imtiyazlar vermeye başladı. Fransızlara Manisa'dan Soma'ya kadar 100 kilometrelik bir ek hattın yapımına izin verdi. Yine Fransızlar, İngilizlerde elindeki hatları genişletmek için 240 kilometrelik yeni hatlar için imtiyaz aldı.<sup>270</sup> 1888 yılında Fransız ve Belçika ortaklığına Kudüs-Yafa arasında tramvay yapımı imtiyazı verdi. Bu imtiyazdan hemen sonra Fransızlara Şam ile Beyrut arasında tren işletme imtiyazı verildi. Osmanlı İmparatorluğu'nun vermiş olduğu bu demiryolu imtiyazlarında Batılı devletler genel olarak iç bölgelere çok fazla uzanmayıp ticareti arttırmada önemli bir rol üstlenen limanların demiryollarıyla bağlantısına dikkat etmişlerdi

<sup>269</sup> Özyüksel, *a.g.e.*, s. 48.

<sup>270</sup> Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903 – 1923)*, Çev. K. Yargıcı, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2003, s. 34.

ve İzmir-Aydın, Mersin-Adana gibi limanlara bağlanan demiryolları üzerinde daha fazla durmuşlardı.

#### **IV.2.1. Anadolu Demiryolu İmtiyazı (İzmit - Ankara)**

Bu İmtiyazlara rağmen Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermayenin desteğinde Batı Anadolu ve Rumeli Demiryolları tamamlandıktan sonra en gerekli demiryolu olarak, İstanbul'dan başlayıp Anadolu içlerinden geçtikten sonra, Mezopotamya üzerinden Basra limanına ulaşacak demiryolunun yapılması öngörülüyordu. Fakat ilk etapta İstanbul'dan başlayıp Ankara'da son bulacak demiryolu yapılması isteği vardı. Haydarpaşa-İzmit demiryolunu işleten İngiliz şirketi bu iş için sermaye arayıp bulamadığından ve projenin bu dönemde Mısır'a ağırlık veren İngiliz şirketlerin ilgisini çekmediğinden, projeye Almanlar İngilizlerden daha çok ilgi göstermeye başlayacaklardır.

Osmanlı-Alman ticari ilişkilerinin artması, Almanların Osmanlı üzerinde yaptığı ekonomik ve diplomatik teşebbüsler askeri ilişkileri arttırmış, Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'dan büyük miktarlarda silah almalarını ve Almanya'nın Osmanlı için tercih edilen bir ülke konumuna gelmesini sağlamıştı. Esasında Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanları bir denge aracı olarak kullanmak istemeleri Almanlara bazı önemli imtiyazların verilmesini de beraberinde getirmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanlara vermek istediği demiryolları imtiyazları bunun örneklerinden biriydi; ancak diğer büyük devletler bu durumu endişeli gözlerle izlemekteydiler. Fransa, Osmanlı İmparatorluğu üzerinde Almanya gibi bir gücün tesir etmesinden ve mali işlerine karışmaya başlamasından büyük rahatsızlık duymaya başlıyordu ve Fransa, Almanya'nın etkinlik kurduğu Osmanlı İmparatorluğu üzerinde, müttefiki Rusya'nın siyasi tutkularını

desteklerken, Almanya'nın Osmanlı'ya taraf olmasından çekiniyordu. İngiltere, demiryolları ve Almanya'nın nüfuzu sonucunda Hindistan ve Mısır'la olan ulaşım yollarının güvenliğinin tehlikeye girmesinden korkuyordu. Fakat buna müdahale edecek bir durum söz konusu değildi. Osmanlı İmparatorluğu demiryolu projesini kendisinin de elde edeceği faydaları hesaplayarak Almanlara vermeye başlayacaktı.

O sıralarda İstanbul'da Mauser tüfeklerinin satışı için uğraşan (Stuttgart) *Württembergische Vereinsbank* yöneticilerinden Alfred Kaulla, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryollarıyla ilgilenmeye başladı. Daha sonra Kuala, demiryolları için Deutsche Bank Müdürü Georg von Siemens'le işbirliği sağladı. Bunun sonucunda demiryolu yapımı için Osmanlı İmparatorluğu'yla ilişkiler kurulmaya başlandı ve Deutsche Bank'ın öncülüğünde İzmit'ten Eskişehir'e ve oradan Ankara'ya demiryolu yapımını ela alan bir ortaklık kuruldu.<sup>271</sup> 6 Ekim 1888'de bir irade ile bu ortaklığa İzmit'ten Eskişehir'e ve Ankara'ya demiryolu yapma imtiyazı verildi. Osmanlı İmparatorluğu Düyun-ı Umumiye'nin denetiminde İzmit – Ankara hattına, Ertuğrul (Bilecik), Kütahya ve Ankara öşürlerinden karşılanmak üzere kilometre başına 15.000 franklık garantide vermişti.<sup>272</sup> Ayrıca bu ortaklığa 6 milyon frank karşılığında Haydarpaşa-İzmit hattı da devredilmişti. Yani Anadolu Demiryolu inşa ve işletme İmtiyazı Deutsche Bank öncülüğünde Almanlara verilmiş oldu. Bu hattı inşa etmek için 16 Mart 1888 tarihli bir ferman ile Osmanlı Anonim Şirketi ve merkezi İstanbul'da olan *Anadolu Demiryolu Şirketi (Die Anatolische Eisenbahn Gesellschaft)* kurulmuştur.<sup>273</sup>

<sup>271</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 35.

<sup>272</sup> Kilometre garantisi Deutsche Bank için işi daha cazip kılıyordu. Kilometre garantisi denilen sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri durumunda aradaki farkı devlet ödüyordu. Ahmet Onur, *Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, T.C. Milli Savunma Vakfı Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara, 1953, s.s. 23-26.

<sup>273</sup> *Almanya ve Şark*, s.s. 36-37.

Bu Osmanlı-Alman ekonomik ilişkilerinde yeni bir dönemim başlangıcı olmuştur. İzmit – Ankara hattı imtiyazını alan Anadolu Demiryolu Şirketi, Bağdat’a kadar demiryolu yapımı imtiyazı için diplomatlar ve sermaye çevreleri ile çok sıkı bir şekilde çalışmaya başlayacaktır. Osmanlılar, Almanlara İzmit-Ankara arasında yapılan demiryolu imtiyazının verilmesinden itibaren yine Almanlar tarafından Bağdat’a oradan da Basra’ya kadar uzatılacak bir demiryolunun yapılmasını istemekteydiler. Ancak İzmit-Ankara demiryolu imtiyazından sonra İngilizler ve Fransızların Bağdat’a kadar bir demiryolunun Almanlar tarafından yapılmasını istememeleri ve bu nedenle ortaya çıkan entrikalardan dolayı II. Abdülhamit demiryollarının Almanlar tarafından yapılmasını istediğine ilişkin Alman İmparatoru II. Wilhelm’e şu şekilde bir telgraf göndermiştir:

Berlin Sefaret-i Seniyyesine

İşbu telgrafnâme-i aciziye aldıkları anda mülakat talep olunarak ve Berlin’de değil iseler hemen buldukları mevkie azimet edilerek bizzat imparator hazretleri nezdine gidilip taraf-ı eşref hıffet-i padişahiye hatırları istifar olunduktan sonra geçen dahi beyan buyrulmuş olduğu veçhile Bağdat hattının inşası ve ikmalî ahass-ı âmal-i melükânenen olmasına ve işbu hattın mebde’inin yani Ankara’ya kadar olan kısmının imtiyazı Mösyo Kaulla’nın uhdesinde yani Almanlar elinde bulunması hasebiyle Bağdat’a kadar dahi onlar tarafından inşa olunması arzu buyrulmakta bulunmasına mebnî ol-babda muavenet hükümdarileri talep buyrulmuş idüğünden ve bu günlerde hatt-ı mezbûr için buraca ceryan etmekte olan bir takım entrikalar şevketmeab efendimiz hazretlerini rahatsız etmekte olduğundan bahisle muavenet-i haşmetâneleriyle hatt-ı mezkûr bir an evvel hız-ı husûle geldiği halde şevketmeab efendimiz hazretlerinin bundan dolayı pek ziyade memnun ve müteşekkir olacaklarının ve bu hususda taraf-ı haşmetanelerinde muntazır bulduklarının lisan-ı münasible ifade ve beyanıyla alınacak cevabın serian arz ve iş‘arı mukteza-yı iradesindedir.<sup>274</sup>

<sup>274</sup> BOA, Y. PRK. BŞK. 24/36, 28/R/1309 (Hicri), (Miladi 1. Aralık 1891).

II. Abdülhamit'in bu telgrafından bir süre sonra II. Wilhelm, II. Abdülhamit'e Kualla Şirketi'nin demiryolları inşasını muvafık olacaklarını bildiren Eylül 1892 tarihli bir telgraf göndermiştir:

Berlin Sefaret-i Seniyyesinden Başkitabete Mevrud Şifreli Telgrafname

İmparator ve imparatoriçe hazeratı bu akşam acizlerini düvel-i muazzama suferasına mahsus maide esnasında pek çok müddet mahzar-ı iltifat buyurduktan ve Kaulla Şirketinin dehevâh-ı âli vechile müteahhid olduğu şimendiferleri inşaya muvafık olacağına emin bulundukalarını beyan ve zat-ı şevket penâh hazret-i padişahiye olan muhabbet-i hükümdarilerinin arz ve işarını tebyine ve ityandan...<sup>275</sup>

1889 yılında İzmit–Ankara hattının inşasına süratli bir şekilde başladıktan sonra Demiryolu inşaatının hızlı ilerlemesinden dolayı, II. Wilhelm'in, II. Abdülhamit'e göndermiş olduğu telgraftan kısa bir süre sonra demiryolunun yapımı tamamlanmıştır İzmit – Ankara arasındaki 485 km'lik demiryolu hattı 1893 yılında kullanıma açılmıştır.<sup>276</sup>

Almanların Demiryolları yapımı ile girişmiş olduğu çalışmalar, ticari faaliyetleri arttırmayı, maden imtiyazları almayı kolaylaştıran bir etken olmuştur. İleriki zamanlarda demiryolu hatlarının geçeceği yerlerde sulama tesisleri kurmak, ormanlardan ve madenlerden yararlanmak gibi ek imtiyazlarda alınacaktır. Elbette bu girişimler sayesinde tarım ve madenler başta olmak üzere artması muhtemel olan zenginliklerin Almanya'ya aktarılacağı çok açıktır.

Bu dönemde Alman mühendisler ve Türk ordusu subayları Bağdat Demiryolunun ilk keşif raporunu da hazırladılar. Ankara, Kayseri, Sivas olarak planlanan hattın kârlı olmadığını hesaplayan Alman mühendisler bu yolun Bağdat'a kadar değil

<sup>275</sup> BOA, Y. PRK. EŞA. 17/7, 14/S./1310 (Hicri), (Miladi 7 Eylül 1892).

<sup>276</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 36.

Basra'ya kadar uzatılması yönünde fikirlerini belirttiler. Almanların demiryolları üzerindeki planları da giderek Fransa, İngiltere, Rusya gibi devletlerin tepkisini çekmeye başladı. Bu ülkelerde Almanların tek başına yapmak için çalıştığı demiryolu projelerinde eskiye nazaran daha fazla istekle Osmanlı'dan demiryolu imtiyazı almak için çalışmalara başladılar. Örneğin; Fransız-Belçika ortaklığı Samsundan İskenderun'a kadar bir hat inşası için başvuruda bulunmuş; fakat II. Abdülhamit, bu hattın inşası durumunda Rusların Akdeniz'e inmesini kolaylaştırabileceğini düşünerek hattın inşasını çok tehlikeli bulmuştur.

#### **IV. 2. 2. Eskişehir – Konya Demiryolu Hattı**

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin 1893 yılında İzmit-Ankara hattını bitirmesinin ardından. Bu hattın başarıyla bitirilmesinin ve II. Abdülhamit'in Almanya'ya duymakta olduğu sempati nedeniyle 15 Şubat 1893'te Almanlara, Eskişehir'den Konya'ya 444 km'lik bir hat daha döşeme imtiyazı verilmiştir. İzmit-Ankara hattında olduğu gibi Eskişehir-Konya hattı içinde 15.000 Frank'lık kilometre garantisi verilmiştir.

Yine İzmit-Ankara hattında olduğu gibi süratli bir şekilde inşasına başlanan Eskişehir-Konya hattı da kısa bir süre içinde bitirilmiş, Temmuz 1896 yılında Konya'ya ulaşmıştır.

İlk defa yabancı sermayenin yani İngilizlerin 1856'da aldıkları demiryolu imtiyazına rağmen Yüzyılın son çeyreğine kadar, demiryoluna hiç sahip olmayan Almanya, Anadolu'nun içlerine kadar ulaşmayı başarmış, İngiltere'yi geçmiştir.

bulunmaktadır. 1896 yılına geldiğinde Almanların sahip olduğu demiryolları miktarı şu şekildedir:<sup>277</sup>

Haydarpaşa-İzmit 91 km

İzmit-Ankara 485 km

Eskişehir-Konya 444 km

Toplam 1020 km

Bu dönemde Fransızlar 1266 km, İngilizler ise 440 km'lik demiryoluna sahiptiler.

Almanların Anadolu içlerine demiryolu döşemelerine rağmen Osmanlı İmparatorluğu her zaman Bağdat'a kadar uzatılacak bir demiryolunun yapılmasını arzu etmekteydi. 1897 yılına gelindiğinde Eskişehir-Konya hattının Dinar'a kadar uzatılması gündeme geldiğinde, Dinar'a uzatılacak olan hattında Almanlara verilmesi söz konusu oldu. İzmir-Kasaba hattına sahip olan Fransızlar bu yolun Almanlar tarafından yapılmasına karşıydı. Fakat Osmanlı-Yunan savaşı sırasında Fransızların kontrolündeki demiryolları ile savaş için gerekli olan asker ve askeri malzeme sevkinde Osmanlı ordusunun taleplerini yerine getirmek için pek fazla istekli davranmamıştı. Almanların kontrolünde bulunan Anadolu demiryolları ise bekleneni vermişti. Osmanlı bu nedenle yeni imtiyazı tekrar Almanlara vermeyi uygun buldu. Yeni imtiyaz 4 Aralık 1897 yılında imzalandı.<sup>278</sup>

---

<sup>277</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 37.

<sup>278</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 122.



### IV. 2. 3. Bağdat Demiryolu İmtiyazı

Osmanlı İmparatorluğu Bağdat'a kadar uzanacak olan bir projeyi her zaman destekliyordu. Bu arada diğer büyük devletlerin yeni teklifleriyle beraber demiryollarında rekabet artıyordu. Fakat II. Wilhelm'in ikinci kez Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret etmesi tüm sorunları çözecekti. İngiliz, Fransız hatta Rus teklifinin yanında II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyarette bulunması Alman sermaye çevrelerine güven vermişti. Yine bu dönemde 15 Kasım 1897'de İstanbul'a büyük elçi olarak atanan Alman dışişleri eski müsteşarlarından Marshall von Bieberstein Weltpolitik düşüncesine bağlı olmasından dolayı Bağdat demiryolu hattını Almanların yapması için elinden geldiği kadar çaba göstermiştir. Alman İmparatoru'nun ziyareti ve Bieberstein'in Bağdat demiryolunun Almanlara verilmesi için gösterdiği gayret sonucunda Alman şirketinin teklif vermesini hızlandırmıştır. Deutsche Bank'ın Osmanlı İmparatorluğu'na verdiği % 7 faizli 3,5 milyon marklık kredinin de yardımıyla, II. Abdülhamit 27 Kasım 1899'da Konya'dan Bağdat ve oradan Basra'ya kadar uzanacak demiryolu imtiyazının Almanlara verildiğini açıklamıştır ve 23 Aralık 1899 tarihinde Georg von Siemens ile Zihni Paşa arasında ön anlaşma imzalanmıştır.<sup>279</sup>

Ancak bu, demiryolları üzerinde mevcut rekabetin bittiği anlamına gelmemelidir. Bir taraftan İngilizler gönülsüz teklifler yürütürken, diğer taraftan Ruslar şiddetle Bağdat Demiryolu'ndan rahatsızlık duyduklarını göstermeye devam etmişlerdir.

<sup>279</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 72. Almanlar Anadolu Demiryolundan sonra, Bağdat Demiryolu imtiyazını almaları Almanlar için hem güvenli bir yola hem de zor anlarında çok fazla yarar sağlayacakları bir bölgeye hakim olmalarını sağlamıştır. Çünkü İngilizler ile bir anlaşmazlık ya da savaş durumunda, İngiltere'nin donanmasını kullanarak Kuzey Denizi'ni kuşatması Almanya'nın gıda, ve hammadde gibi ihtiyaçlarını karşılayamamasına sebep olacaktı. Almanya'nın böyle bir durumda Avusturya, Romanya ve Osmanlı İmparatorluğu ile olan dostluğunu kullanarak demiryollarını kullanabilecek olması hem ticaretinin devamını sağlayacak, hemde İngiltere'ye böyle bir yaptırım için şans vermeyecekti. Jaeck, *a.g.e.*, s. 13.

Bu arada, şirketin görevlileri de kurdukları araştırma komisyonu aracılığıyla güzergâh belirleme ve etüt çalışmalarını sürdürmekteydiler.<sup>280</sup> Ayrıca bu dönemde finansman sorununun tam olarak halledilmemiş olması ve kilometre garantisinde uzlaşma sağlanamamış olması nedeniyle anlaşmanın resmen imzalanmasına geçilememiştir. Deutsche Bank Müdürü Georg von Siemens'in gayretleriyle kilometre garantisinde çözüm aşamasına gelindiyse de onun ölümüyle anlaşmanın imzalanması tekrar gecikmiştir. Ancak taraflar arasında 21 Ocak 1902'de tarihinde bir sözleşme imzalanmış; ama asıl anlaşmanın imzalanması bir yıl sonra olmuştur. Bu sözleşmeye göre Anadolu Demiryolu Şirketi 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme hakkını elde etmiştir. Konya – Basra arasındaki bu hat Karaman, Ereğli, Adana, Kilis, Nusaybin, Musul, Bağdat, Kerbela üzerinden geçecekti. İnşa edilecek demiryolunun uzunluğu 2.567 km idi. güzergâh üzerinden ki birçok noktadan şube hatlar yapım hakkını da alan şirket ayrıca Basra ve İskenderun'da liman yapacak ve sirkeci Haydarpaşa arasındaki deniz taşımacılığını da sürdürecekti.<sup>281</sup> Anlaşmanın imzalanması, mevcut uluslararası rekabetin kesinlikle bittiği veya şirketin mali ve idari sorunlarının giderildiği anlamını taşımamaktadır. Netice itibariyle yeni bir anlaşma imzalamak gerekmiş kesin anlaşma 5 Mart 1903'te imzalanmıştır.<sup>282</sup> Kesin anlaşmaya göre Basra'ya kadar uzanacak olan hattın Konya'ya kadar olan bölümünü tamamlayan Anadolu Demiryolu Şirketi yeni kurulacak olan şirkete % 10'luk bir payla ortak olacak; böylece diğer devletlere bu yapılacak hattın Anadolu Şirketiyle çok fazla ilişkisi olmadığını ve Demiryolları üzerinde tek bir şirketin egemen olmadığını gösterilmeye çalışılacaktı. Fakat Anlaşmayla tespit edilen 11 üyeli yönetim kuruluna en az üç Demiryolu Şirketi temsilcisiyle, yine en az Osmanlı tebaasından üç kişi bulunacaktı. Bu madde ile demiryolu üzerindeki Osmanlı-Alman denetimini sürekli

<sup>280</sup> Can, *a.g.e.*, s. 61.

<sup>281</sup> Özyüksel, *a.g.e.*, s.s. 173-174.

<sup>282</sup> Can, *a.g.e.*, s. 62.

kılınıyordu.<sup>283</sup> Yapılan anlaşmaya göre birbirinden bağımsız 200 Kilometrelik bölümler halinde inşa edilecek olan demiryolunun geçtiği yerlerde, hatların her iki yanında yirmişer kilometrelik bölgede maden arama çalışmaları yapabilecek, demiryolu şirketinin inşaat için kullanacağı keresteleri Osmanlı ormanlarından elde edebilecektir. İnşaatin yapımında kullanılmak amacıyla yurtdışından getirilecek olan makine, araç, gereçler ve tüm diğer mallara gümrük vergisi ödemeyecek, Fırat ve Dicle Nehirleri üzerinde gemicilik yapma hakkı verilecek.<sup>284</sup>

Rus Gazetelerinden *Noveya Vremya* gazetesinde yayınlanan bir makale, imtiyazı Almanlara verilen Bağdat Demiryolunun yapılmasının amaçlarını özetleyen şöyle bir yorumda bulunmuştur:

Bozkır sahilinde kati bir galebe ihraz etti. Anadolu şimendiferini Konya'dan Bağdat'a ve Basra'ya kadar temdit-i imtiyaz aldı. Bu madde asrın bir büyük vaka-i tarihiyesidir.

“Bu geçen yaz hat-ı mezkûr için İstanbul süferası arasında gayet şiddetli münakaşalar vukua geldiği surette hattın bizce olan ehemmiyeti hakkında mühim makaleler yazmış idik. Bu makalelerde ne olursa olsun, bozkırdan Basra'ya kadar şimendifer hattının temdit edilmesine, elden geldiği kadar gayret etmemiz lazım geleceğini söylemiş idik. Sözler hep boşa gitti.

Artık bu gün imtiyaz verilmiş, sermaye toplanmış ve iş mahir, muktedir zevatın eline geçmiş bulunuyor ki harkülade bir vakıa zuhur etmediği halde hattın sekiz sene zarfında inşa edilememiş bulunacağı tahmin olunamaz. En çok sekiz senede Avrupa ticaretgahları Anadolu ve “Irak Arap” çarşıları Alman metaları ile dolacak, Hindistan'a da en kısa yol açılacak dünyada en mümbit olan Anadolu arazisinin mahsulatı cenubi Avrupa'ya dalga gibi hücum ederek bizim buğday ticaretimizi dehşetle sarsacaktır.

“Bu babda sahib-i rey olan alem-i servet-i ulemasının tahminine nazaran ziraat-ı matluba muvafık terakki ettirildiği halde Anadolu'dan pek çok buğday çıkacaktır. Şimdiye kadar çıkmaması, usul-ü ziraatın hal-i ibtidadiyede bulunmasından ziyade vesait-i nakliyenin

<sup>283</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 63.

<sup>284</sup> Can, *a.g.e.*, s. 63.

faktanından mütevellidir. Bu sefer Konya Bağdat hattı vücuda geldikten sonra bu faktan bir taraf olacağından Anadolu dünyanın piyasasında buğday fiyatını düşürecek, Cenubu Avrupa'da bizim buğday ticaretimizi mahvedecektir.

Anadolu'dan ihraç olunan ham eşya yerine, oraya manifatura ithal edilecek ve şüphesiz bunda da bizim fabrikalarımız müşterek olamayacaktır. Çünkü İstanbul ticaretimiz revaçlı olmadığından bizim malımızın bu hat ile sevki cüzi kalacaktır. Şu suretle Anadolu Avrupa'nın ticareti-i nüfuzu altında esir olacaktır.”

“Şarkta siyasi nüfuz dahi ekonomik nüfuz ile mebsuta mütenasiptir. Bize izha cihet-i düşman olan garp komşularımız, şimdiye kadar nüfuzumuz altında bulunmuş olan yerlere, iki başlı bir kuvvetle yerleşecektir.”

“Şarkta Avrupa Nüfuzu bu kadarla dahi kalmayarak, mücerret bu sayesinde İranın garbına ve Basra körfezine kadar yayılacaktır. Biz şimdiye kadar oralarda yalnız İngiltere ile uğraşırken bundan sonra gayretli, faal daha başka ecnebilere de tesadüf edeceğiz. Alman nüfuzu bu şimendiferin inşasıyla kavi bir suretle Anadolu'ya birleşecektir ki bu vasıta ile Almanlar hiçte harb etmeksizin oraların çarşılarını zapt etmiş bulunacaktır. Halbuki biz bu maksadın istihsali için Devlet-i Osmaniye ile ettiğimiz muharebelerde yüz binlerce kan döktüğümüz gibi milyarlarca da para sarf etmişizdir.<sup>285</sup>

Bu makale Rusların bakış açısından da olsa Bağdat hattının Osmanlılar ve özellikle de Almanlar tarafından yapılma gayesini ve ortaya çıkacak durumu gerçekçi bir bakış açısıyla dile getirmiştir.

Özetle 1903'teki bu anlaşmayla Almanlar, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bağdat Demiryolu imtiyazını almakla büyük bir ekonomik ve siyasi başarı elde etmişlerdir. Bundan sonra Osmanlı ve Alman yöneticiler hattı tamamlamak için büyük bir çaba içine girmişlerdir. Projenin ilk ayağı olan 200 kilometrelik Konya-Bulgurlu hattı 25 Ekim 1904'te açılmıştır.<sup>286</sup> Ancak finansman sorununun yeniden ortaya çıkması nedeniyle demiryolu inşaatı yeniden duraksamıştır. Öyle ki, Demiryolu inşası için şirket müdürü Fransız ve İngilizleri ortak etmek için teşebbüslerde bulunmuş; fakat bu girişimleri sonuçsuz kalmıştır. 1908 yılında Jöntürk Devriminin olması da Demiryolunu inşasına

<sup>285</sup> Ahmet Saib, *Tarih-i Meşrutiyet Şark Mesele-i Hazırası*, Gayret Kitaphanesi, İstanbul, 1328. s.s. 50-52.

<sup>286</sup> Özyüksel, *a.g.e.*, s. 196.

büyük etki yapmış, devrimin olduğu zamanlarda Alman aleyhtarı bir hava ortaya çıkmıştır. Meşrutiyet yönetiminden yana olan Jöntürkler İngiltere'ye sempati ile bakmışlardır. Fakat bu durum çok uzun sürmemiştir. Kısa bir süre için İngilizlere yönelen Osmanlılar tekrar yönlerini Almanya'ya çevirmişlerdir. 21 Mart 1911 Demiryollarına ilişkin ek sözleşme imzalanmasıyla ittihatçılar ile Almanlar projenin devam etmesi yönünde anlaşmışlardır. İmzalanan anlaşmalarla (Konya) Bulgurlu İstasyonu'ndan Halif'e kadar 840 km.lik Bağdat demiryolu hattı ile Toprakkale-İskenderun demiryolu şube hattı imtiyazları önceki sözleşmelerde olduğu gibi Bağdat Demiryolu Şirketi'ne, bu hattın ucunda modern bir liman ve tesisler inşa imtiyazı da Haydarpaşa Liman Şirketi'ne verildi.<sup>287</sup>

Alman İmparatoru Bağdat Demiryolunun Halif'e uzatılması sözleşmesinin 1911 anlaşmasından önce yani ilk anlaşmanın imzalanmasından sonra Osmanlı İmparatoru'na teşekkür telgrafi çekmiştir.

Bağdad şimendüferinin Halif'e kadar temdidine müte'allik mukavelenâmelerin imza olduğu sefirim tarafından iş'ar olunduğundan memalik-i vasi'a-i Devlet-i Âliyelerinin husul-i terakkiyat-ı medine ve iktisadiyesini ve ticaret-i alemin tevsî'ini temine hadim bir eser-i azmin hız ü vücuda gelmesine medar ve Osmanlılarla Almanların ma'i-i müttehidesine mahzar olan işbu teşebbüs-i nafi' hakkında taraf-ı zi-şeref cenab-ı padişahilerinden dakikâne ve şahane bir surette atf-ı nazar-ı ehemmiyet ve ibraz-ı muavenet buyrulmuş olmasından mütehassıl hüsn-i minnet ve şükür etmesi zat-ı hümayun-ı melükânelerine bi't-tekrar beyan eylemeyi kalben arzu eylerim.<sup>288</sup>

Ancak demiryolunun Basra'ya kadar uzanacak ve burada bir limanın yapılabilir olması İngilizlerin Hindistan sömürmesini ve bölgedeki çıkarlarını tehlikeye düşürdüğü için İngilizler ciddi şekilde karşı çıkmışlardır. İngilizlerin muhalefetleri

<sup>287</sup> Mehmet Beşirli, "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)", *Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Sayı:11. 2004*, s.s. 183-184.

<sup>288</sup>BOA., Y.PRK. NHM. 10/68, 4/Ca/1326 (Hicri), (Miladi 04 Haziran 1908).

karşısında Basra'ya kadar inşa edilecek olan hattın vazgeçilmiş, Bağdat'ta son bulmasına karar verilmiştir. Fakat I. Dünya Savaşı başlamadan hemen önce Bağdat Demiryolu konusunda İngiltere ve Almanya yeni bir anlaşma imzalamış, yapılan anlaşmaya göre hattın Basra'ya kadar uzatılması kararlaştırılırken, İngiltere vatandaşlarının da demiryollarından eşit şekilde faydalanması ve demiryollarının yönetiminin başında iki İngiliz'in de görev alması şart koşulmuştur.<sup>289</sup>

Bundan sonra tekrar inşasına başlanan demiryolu hattında zaten savaşın başlaması nedeniyle çok fazla ilerleme kaydedilmemiştir. Ancak 1914 yılında I. Dünya Savaşı başlayana dek inşa edilen demiryolu hattı 1890-96 arası İzmit'ten Ankara ve Konya'ya uzanan Alman girişimi aynı başarıyı gösterememiştir. 1912'de ancak Konya'dan Karapınar'a 290 kilometrelik bir hat uzatılmıştı. Hat bundan sonra devam edemedi. Güneyde yapılması planlanan 59 km'lik Toprakkale-İskenderun, 453 km'lik İslahiye-Resulayn hattı ancak 1911-1914 arasında yapıldı ve 1912-14 yıllarında yapılan 119 km'lik Bağdat-Samarra hattıyla ünlü Bağdat projesi sona erdi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu birbiriyle bütünleşmeyen ve işlerliğindeki süreklilik her an sona erebilecek bir demiryoluna sahip olmuştu.<sup>290</sup>

#### **IV. 3. Demiryollarının Ticarete Etkisi ve Demiryolları Etrafında Şekillenen Ticaret**

İlk verilen ve inşası tamamlanan İzmit-Ankara ile başlayan Almanların demiryolu maceraları, Alman sanayisi için büyük bir pazar olduğuna şüphe yoktur. Düşünülmelidir ki demiryolu hatları için milyonlarca mark değerinde, raylar, vagonlar,

<sup>289</sup> Özyüksel, *a.g.e.*, s. 236.

<sup>290</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s.s. 144-145.

lokomotifler, köprü parçaları ve diğer pek çok parça gerekmektedir.<sup>291</sup> Demiryolları yapımını bir Alman şirketi aldığı içinde bu malzemeler Almanya'dan getirilmeye başlanmıştır.

Almanya'nın hem demiryolları imtiyazını almış olmaları hem de bu demiryolu malzemelerini kendi sanayisinde hızlı ve büyük oranda üretebilmesi ve bu üretilen malzemeleri de yine kendi ticaret şirketleri vasıtasıyla Osmanlı'ya nakletmesi başka bir açıdan Almanya'nın ekonomik gücünü göstermektedir. Öyle ki, Almanya'nın demiryolu malzemeleri üretimindeki bu başarıları İngiltere, Fransa gibi ülkeleri dahi geride bırakmıştır. Üretimde ileri boyutlara ulaşan Alman sanayisi aynı zamanda ürünleri pazarlama yolları oluşturduğundan Osmanlı ile beraber diğer pek çok ülkeye de demiryolu malzemeleri satmıştır. Örneğin İtalya'ya olan lokomotif satışı şu şekilde gerçekleşmiştir: 1866'dan 1873' kadar olan yedi senelik süre zarfında İngiltere 40, Almanya 80, Fransa ve Belçika 263 lokomotif satmış, 1876'dan 1885'e kadar olan süre zarfında ise İngiltere 30, Fransa ve Belçika 7 Almanya 322 lokomotif satmıştır.<sup>292</sup> Bu durum Almanya'nın diğer gelişmiş ülkeler karşısında hızlı bir şekilde üretimde başarılı oldukları kadar üretilen malzemeleri pazarlama konusunda başarılı olduklarını göstermektedir. Ancak İtalya'dan farklı olarak Osmanlı'da Demiryolu hattını döşeyen şirketin Alman şirketi olması dolayısıyla Osmanlı'ya demiryolu malzemeleri satışı konusunda tek satıcı ülke konumunda Almanya yer almış bulunmaktadır. Elbette Almanya'nın demiryolları konusunda bu başarısı tesadüf değildir. Almanya sanayisinin üretmiş olduğu demiryolları ilk önce büyük miktarlarda olan kendi ihtiyacı için üretildiğinden ve kendi içindeki her bölgeyi

---

<sup>291</sup> Jaeck, *a.g.e.*, s. 18.

<sup>292</sup> Adil, *a.g.e.*, s. 69.

demiryolları ağıyla birleştirmiş olmasında sonra<sup>293</sup> aynı süratte üretime devam eden Alman sanayisi yeni pazarlara yönelmek durumunda kalmıştır.

Almanya'nın Osmanlıya gerçekleştirmiş olduğu demiryolu malzemeleri, vagon, lokomotif satışları yanında Osmanlı'da inşa edilen büyük miktardaki demiryolları, Alman demiryolu mühendisleri için büyük bir iş potansiyeli ve diğer Alman sanayiler için yatırım kaynağı haline gelmiştir. Demiryolu yatırımıyla birlikte Alman şirketleri ve tüccarları Osmanlı topraklarına akın etmeye başlamıştır. Alman tüccarları, yatırımcıları, personelleri, heyetler halinde gelmeye başlayan subayları İstanbul'da kalabalık bir Alman nüfusunu da meydana getirmiştir. İstanbul'da Alman restoranları, birahaneleri gibi çeşitli Alman işletmeleri açılmaya başlamıştır. Arşiv kayıtlarında sık sık Almanlara ait bu işletmelere ilişkin olaylara rastlanılmaktadır. Bazı işletmelerin Almanya'dan kaçak ürün getirip sattığından, ruhsatsız açılan işletmelerden, kavgalardan bahsedilmektedir.<sup>294</sup>

Elbette Almanların yanı sıra Osmanlılarda demiryollarında fayda sağlamışlardır. Bu konuda II. Abdülhamit hatıralarında şu bilgilere yer vermektedir:

Anadolu Demiryolu'nun yalnız Alman Bankası için değil, bizim için de fevkalade bir iş olduğuna kaniyim. Almanlar bazı riskleri göze aldıklarına göre kazançtan faydalanmaları da tabiidir; buna rağmen aslan payı bize kalmaktadır. Alınan raporlarından, demiryolunun geçtiği güzergahlarda, zenginliğin günden güne arttığı anlaşılmaktadır. Bu suretle Müslüman muhacirleri (Avrupa'dan hicret eden Müslümanları) yerleştirmek için çok müsait arazi elde etmiş olduk. Eskiden nakliyat deve sırtında yapılırken bir ton buğdayın Eskişehir'den Haydarpaşa'ya nakli 300 kuruşa mal olurken şimdi 70 kuruşa gelmektedir. Eskiden memleketin iç taraflarında yetişen mahsul nakledilemediğinden, yetiştiği yerde telef olurdu. Bu sebeple de köylü, yaşadığı yerin civarında, hemen satabileceği yerlerin ihtiyacına göre ekerdi. Bugün ucuz nakliyat sayesinde, çiftçi mahsulünü satabileceğinden emin olduğu için, ektiği miktarı arzu ettiği

<sup>293</sup> Almanya'nın demiryolu ağındaki büyük yatırımları, sahip olduğu topraklara oranla büyük boyutlara ulaşmış olduğunu göstermektedir. Ortalama olarak Almanya her yüz kilometre'nin 11.5 km'sinde demiryolu hattı inşa etmiştir. Buna karşın İngiltere 11 km, Fransa 9 km demiryolu inşa etmiştir. Bkz., Adil, *a.g.e.*, s. 78.

<sup>294</sup> Belge Örneği için Bkz., BOA., DH. MKT., 217/14, 11/N/1311 (Hicri), (Miladi 18 Mart 1894).



kadar arttırabilecek vaziyettedir. Anadolu hattının çok iyi teşkilatlandırıldığı, istasyonlara yakın yerlerde mütemadiyen hububat depoları yapıldığı söyleniyor. Bu hat ümit edildiğinden çok daha evvel tatmin edici neticeler vermiştir.<sup>295</sup>

İzmit-Ankara hattının yapıldığı dönemde Osmanlı ve Almanya arasındaki ticaret de arttırmıştır. Deutsche Bank'a ilk demiryolu imtiyazının verildiği 1888 yılında, Almanya'nın Osmanlıya olan ihracatı 11.700.000 marktan ibaretken demiryolunun 1893'te tamamlandığı yıl ihraç, 40.900.000 marka ulaştı. % 350 oranında bir artış söz konusuydu. Aynı şekilde Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya gerçekleştirmiş olduğu ihracatta büyük bir artış gösterdi. 2.300.000 mark olan Osmanlı ihracatı 16.500.000 marka ulaştı. Bu % 700 oranında büyük bir artış demektir.<sup>296</sup>

Demiryollarının inşasına başlanması Almanlar için de karlı bir durum teşkil etmiştir. Almanlar yaptığı anlaşmalarda kilometre garantisi olarak zarar etme olasılıklarını sıfıra indirmişlerdir. Hatların inşasından sonra Alman sanayinin daha önce ulaşılmamış hammadde kaynaklarına nüfuz edeceği de hesaplanırsa Almanların demiryollarından kazançları daha iyi anlaşılabilir.

Hammadde kaynaklarına ulaşmak, tarım kaynaklarından faydalanmak için Almanlar demiryollarının gelişimi doğrultusunda pek çok yeni şirket kurmuşlardır. Sistemli olarak girişilen bu çalışmalarda ilk demiryolları imtiyazı alındığında Almanya'dan gönderilen malzemelerin daha ucuz ve güvenli bir şekilde göndermek için deniz ticaret şirketi kurulmuş, demiryolları inşasının tamamlandığı ve halen yapılıyor olduğu bölgelerde tarım şirketleri kurulmuş ve tarımı geliştirmek için köylünün eğitiminden, tarım teknolojilerine kadar pek çok konuda çalışmalar içine girmişlerdir. Yani demiryolu projesi

<sup>295</sup> Abdülhamit, *a.g.e.*, s.s. 105-106.

<sup>296</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 40.

ile döşenen demiryollarının ötesinde şirketler açısından; tarım için tesisler, hatta Balkanlardan gelen göçmenlerin demiryolları etrafında yerleştikleri karlı bir bölge olmuştur.<sup>297</sup>

Demiryollarına paralel olarak kurulan şirketlerden en önemlisi deniz taşıma şirketleridir.

#### IV. 4. Deniz Taşıma Şirketlerinin Kurulması

Almanların İzmit–Ankara arasında demiryolu inşasına başlamalarının ardından Almanya’dan Osmanlı İmparatorluğu’na önemli ölçüde demiryolu inşa malzemesi sevkiyatı başladığı gibi, bu sevkiyatın önemli ölçüde denizyollarıyla yapılmaya başlanması, Osmanlı ile Almanya arasında düzenli deniz seferlerinin başlamasını sağlayan *Deutsche Levante Linie* deniz ticaret şirketi kurulmasını (1889’da )sağlamıştır. Hamburg-İstanbul arasında çalışmaya başlayan deniz ticaret imtiyazının Almanlara verilmesiyle<sup>298</sup> Osmanlı ile Almanya arasında doğrudan deniz ticaretinin kurulması sağlamış, Alman mallarının yabancı ülke gemileriyle Osmanlı’ya taşınmasına son verilmiştir. Böylelikle Osmanlı’ya ihraç edilen Alman mallarının yabancı ülke gemileriyle taşınım maliyeti yükseltmesine, rekabetin zayıflamasına sebep olan durum ortadan kalkmıştır. *Deutsche Levante Linie*’nin kurulması Alman ticaretinin Osmanlı İmparatorluğu’ndaki gelişmesini olumsuz yönde etkileyen bu kötü durumu ortadan kaldırmıştır. Elbette *Deutsche Levante Linie* sadece demiryolları malzemeleri taşımamıştır. Arşiv kayıtları genellikle Osmanlı’nın Almanya’dan sipariş etmiş olduğu silahların Trieste üzerinden İstanbul’a gemilerle taşındığından, taşıma işlemini yapan şirketler arasında da çoğunlukla Lloyd

<sup>297</sup> Jeack, *a.g.e.*, s. 19.

<sup>298</sup> Arşivde Almanya’dan gönderilen ticaret mallarının *Deutsche Levante Linie* ile gönderildiği şekilde pek çok belge vardır.

Kumpanyasının isminin geçtiğinden söz etmektedir. Deutsche Levante Linie kurulduktan sonra Büyük miktarlarda olan silah taşımacılığı başta olmak üzere, ticaret mallarının her türlüünün ithalat ve ihracatı Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasında gerçekleşmiştir.

Ayrıca Arşiv kayıtları 1900'den sonra *Deutsche Levante Linie*'nin yanın da *Hamburg-Amerika Line* adlı Beyrut, Suriye, Kudüs'te gibi bölgelerde de şubeleri bulunan bir şirketin Osmanlı İmparatorluğuna Hamburg'tan İstanbul başta olmak üzere Osmanlı İmparatorluğundaki diğer limanlarla Almanya arasında taşımacılık yapmış olduğunu göstermektedir.<sup>299</sup> Bu durum *Deutsche Levante Line* yanında yeni bir şirketin Osmanlı İmparatorluğunda taşımacılık faaliyetleri yürüttüğünü, taşımacılıkta Deutsche Levante Line'nin tekeline kırmış olduğunu göstermektedir. *Hamburg-Amerika Linie*'nin çok çabuk bir şekilde Osmanlı ticaretinde gelişme göstermesi çok sayıda rahat, hızlı ve yük kapasitesi fazla gemilere sahip olmasından kaynaklanmaktadır.<sup>300</sup>

Bu durum aynı zaman da Almanya'nın deniz ticaretinde gücünün arttığını da göstermektedir. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu haricindeki Hindistan, Çin gibi pek çok devletle de denizler üzerinden ticaret yaptığına da dikkat edilirse, Almanların deniz ticaretinde çok hızlı bir şekilde büyüdüğü anlaşılabilir. 1860'larda Almanya'nın deniz ticaret filoları 500.000 ton taşıma kapasitesine sahipken 1913 yılına geldiğinde 3.150.000 ton taşıma kapasitesine sahip olmuştur. Bu rakamlarla Almanya deniz ticaretinde İngiltere'den sonra ikinci sırada gelmektedir.<sup>301</sup>

<sup>299</sup> BOA., DH. MKT. 37/1019 23/Ş/1323 (Hicri), (Miladi 23 Ekim1905).

<sup>300</sup> *Alman Hayat- ı İktisadiyesi*, s. 12. Adil, *a.g.e.*, s. 79.

<sup>301</sup> Adil, *a.g.e.*, s. 79.

Pek çok ticari etkinlikte olduğu gibi deniz ticaretinin de hızlı bir şekilde gelişmesi ve taşıma kapasitesinin artması Almanya'nın birliğini kurmasından sonra olmuştur. 1870 öncesinde Almanya'nın denizlerde çok fazla ticaret filosu bulunmazken, 1890'lı yıllardan sonraki 20 yıl içinde kurmuş olduğu deniz ticaret filolarının hızlı bir şekilde artmış olması bunu göstermektedir. Öyle ki İngiltere dahi Almanya'nın kendisinden daha az bir filoya sahip olmasına rağmen, Almanya'yı ciddi ve korkunç bir rakip olarak görmüştür.<sup>302</sup>

#### IV. 5. İskenderun Liman İmtiyazı

Deniz taşımacılığının ve dolayısıyla bu taşımacılıkta limanların önemi kavrayan Almanlar, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki limanları işletmek içinde çaba göstermişlerdir. Bu amaçla Bağdat Demiryolu çevresine şube hatlar ekleyerek demiryollarını denizlere ulaştırmayı hedeflemişlerdir. Örneğin; Trablus – Şam limanının tamiri ve düzenlenmesi için imtiyaz alma çalışmalarının yanı sıra Bağdat Demiryolunun Adana – Mersin hattıyla Mersin Limanına birleştirmek gibi çalışmalar içerisine girerek demiryollarından büyük fayda elde etmeye çalışmışlardır.<sup>303</sup> Bağdat'tan Basra'ya kadar inşa edilecek yolun eski ticaret yollarını yeniden canlandıracağı ve yol güzergâhında bulunan limanların değer kazanacağı farkında olan Alman yatırımcılar, Bağdat Demiryolu anlaşması imzalandığı zaman Basra ve İskenderun'da liman işletmesi imtiyazı almış olmaları bunun kanıtı niteliğindedir.

<sup>302</sup> *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s. 13.

<sup>303</sup> *Almanya ve şark*, s.s. 39 – 47.

Herkesçe malumdur ki Basra'ya kadar uzatılacak demiryolu hattında bazı sorunlar çıkmış bu nedenle Basra Limanı için çalışmalar yapılmamıştır. Fakat İskenderun Limanı için aynı şeyleri söylemek söz konusu değildir. Tarihsel olarak çok fazla üzerinde durulmayan bir konu olan İskenderun Limanı inşa projesi üzerinde Almanlar çok ciddi çalışmalar içerisine girmişlerdir. İskenderun Limanının bir dizi yatırımla beraber genişletilmesi ve İskenderun'dan, Bağdat hattına bir şube hat inşasıyla beraber, limanın eski parlak dönemlerinde olduğu gibi tekrar canlandırılabilmesi mümkündür. Bağdat hattının Mezopotamya içlerine kadar uzanıp, İngiliz sömürgesi olan Hindistan'a yaklaşması gibi Akdeniz'in doğusuna inşa edilecek bir Liman İngilizlerin Akdeniz'deki üstünlüğünün önüne geçebilirdi. Kıbrıs'a yerleşmiş olan İngilizlerin karşısında bulunan bu liman daima Almanlar için ellerinde bulundurabileceği stratejik bir ticaret güzergâhı olabilir ve aynı zamanda Almanlar bu Limanı bir askeri liman şeklinde de kullanabilirdi.<sup>304</sup>

Osmanlı İmparatorluğu İskenderun Limanı'nın işletmesini Almanlara vermeden çok önce limanı temizlemek ve tekrar canlandırmak için bir dizi çalışmada bulunmuştu. Bu amaçla; 1856 yılında İskenderun Limanı'nın temizlenmesi amacıyla temizleme vapuru ve bölgede keşif yapması maksadıyla Tersane-i Amire'den ve Ticaret nezaretinden mühendis gönderilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır.<sup>305</sup> Ancak uzun bir süre sonunda Osmanlı İmparatorluğu liman için yeni bir iskele inşa etmeyi başarmıştır. Yine de bu dönemde çok fazla canlanmayan İskenderun Limanı 19. yüzyılın sonlarına doğru Halep'te gelişen ticaret nedeniyle azda olsa tekrar canlanmaya başlamıştır. Demiryolları yatırımına başlamış olan Almanlar da gelecekteki durumu hesaplayarak İskenderun Limanıyla ilgilenmeye başlamışlardır.

<sup>304</sup> Jaeck, *a.g.e.*, s. 26.

<sup>305</sup> BOA., MKT. NZD., 183/4'ten aktaran Beşerli, a.g.m., s. s. 180-81.

Alman yatırımcıları 1903'te Bağdat Demiryolu Anlaşması imzalandığı zaman İskenderun limanının inşa ve işletme imtiyazını da almışlardı. Fakat 1908'deki Osmanlı'da iktidar değişikliğinden dolayı Almanlara karşı olan düşünce değişince, 1910 yılında Osmanlıların Almanya'ya tekrar yönelmesine kadar İskenderun Limanında Almanlar herhangi bir çalışma içine girmemişlerdir. Bu tarihten sonra demiryolu hatlarıyla ilgili tüm sorunlar ortadan kalkınca Almanlar tekrar çalışmalara başlamışlardır. Bunun sonucunda 21 Mart 1911 yapılan ek sözleşmeye Haydarpaşa Liman Şirketi'nin İskenderun Limanı inşa ve işletme imtiyazını ekletmişlerdir.

Anlaşmanın birinci maddesi ile Osmanlı Hükümeti Haydarpaşa Limanı Şirketi'ne, İskenderun'da gemilerin doğrudan doğruya rıhtıma yanaşmasına, yolcu ve askerin girip çıkmalarına, eşya ve mühimmatın da rıhtıma yüklenme ve ihracına, bu yüklerin şirketin inşa edeceği mağaza ve antrepolara konulmak suretiyle muhafazasına, silolar inşasına, alet ve edevat teşkili ile inşaat ve müesseselere şamil bir ticaret limanının inşa ve işletilmesi imtiyazını vermiştir. İmtiyaz anlaşmasının dördüncü maddesine göre, İskenderun limanına ait olan projeler, bu mukavelenin imza tarihinden itibaren on beş ay zarfında Nafia Nazırı'nın tasdikine sunulacak, beşinci madde ile de projelerin tasdik tarihinden itibaren dört yıl içinde bitirilecektir. Ayrıca İskenderun limanında bu mukaveleneye bağlı tarifeler tatbik edilecektir.<sup>306</sup>

Bir yıllık bir süre sonunda 5 Haziran 1912'de İskenderun kaymakamı, Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği bir telgrafta İskenderun limanı inşaatına kısa süre içinde başlanacağını bildirmiştir. Beldenin imarı için görevlendirilmesi zorunlu olan mühendis maaşı olarak belediye bütçesine 1.000 kuruş tahsisat konulduğunu, liyakatli bir mühendisin kısa sürede tayin edilmesini istemektedir. Kaymakamın bu isteği, üç gün sonra Dahiliye

<sup>306</sup>Haydar Paşa Limanına ait 21 Mart 1899 (9 Zilkade 1316), tarihli mukaveleneye ek 6 maddelik mukavele, A. DVN. MKL., 51/18. den aktaran Beşirli, *a.g.m.*, s. 184.

Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne iletilerek gereğinin yerine getirilmesi istenmiştir. Bu telgraftan birkaç gün sonra da 10 Haziran 1912'de İskenderun limanı ile Toprakkale-İskenderun şube hattı inşaatına ilk kazma vurulmasıyla başlandı.<sup>307</sup>

Toprakkale-İskenderun şube hattı kolaylıkla bitirildi ve işletmeye açıldı. Yukarıda belirtildiği gibi, İskenderun limanının da şube hattı ile birlikte temeli atılmasına rağmen, inşaat bitirilemedi. Yani 1912 ortalarında limanın planı hazırlanmasına rağmen, Haydarpaşa Liman Şirketi, liman inşaatını devam ettiremedi. Liman inşası için bir taş ocağı ve liman inşaatı için gerekli olan malzemeleri iskele yapımına geçilmekle kalındı. Liman İnşası için işlere tam başlanmadan 1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlaması Almanların İskenderun Limanı işine son vermelerine sebep olmuştur.

Böylece Almanların çok fazla ön hazırlık yaptıkları bir proje yarıda kalmıştır. Ancak demiryollarının etkisiyle Alman şirketleri, Osmanlı İmparatorluğu'nda pek çok farklı alanda faaliyetlerde bulunmuşlardır.

#### **IV.6. Almanların Tarımsal Alandaki Faaliyetleri ve Tarım Şirketlerinin Kurulması**

Demiryolu işini alan Almanlar demiryollarının geçtiği güzergâhlardaki, tarihsel açıdan çok fazla üzerinde durulmayan; fakat Almanların büyük bir çaba içine girdikleri ve büyük projeler ürettiği bir alan olarak Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tarımsal faaliyetler üzerinde durmuşlardır. Demiryolu bu nedenle hem Osmanlı için hem de Almanya için

<sup>307</sup> Dahiliye Nezaret-i Celilesi'ne tezkere, DH, İD., 4-2/14'den aktaran Beşirli, *a.g.m.*, s. 186.

farklı bir yer teşkil etmektedir. İngilizlerin işlettiği Aydın hattından, Fransızların işlettiği Kasaba hattından bu açıdan büyük bir farklılık göstermektedir. Aydın ve Kasaba hattı Osmanlı içinde bulunan hazır kaynakları kullanırken, Almanların inşa ettiği hatlar yeni ve çok farklı bir mantıkla, geçtiği bölgelerdeki tarımsal faaliyetleri canlandırmak için teşebbüslerde bulunmuştur. Bu amaçla alt yapıdan başlayıp tesisler kurmaya çalışmışlardır.

#### **IV. 6. 1. Konya Ovasında Sulama Çalışmaları ve “İrva ve İska Şirketi”**

Osmanlı İmparatorluğu’nda sulama tesisleri ya yoktu ya da çok azdı. Bu nedenle verimli olan bölgelerdeki topraklar sulanamadığından kuraklıktan dolayı ürün elde edilemiyor. Kuraklık olmayıp yağmurlarla toprak sulanabilse de çok az ürün alınıyordu. Buna karşın suyun bol yağmurun düzenli yağdığı bölgelerde de ürünler tam tersi bir şekilde sel baskınlarına maruz kalıyordu. Tarım metotlarıysa çok ilkel. Karasaban, Anadolu ve Mezopotamya ovalarında hala yararlanılan en modern tarım aracıydı. Ancak Almanlar demiryollarıyla Osmanlı’nın tarım ürünlerinden faydalanmayı da amaçlıyorlardı. Fakat Osmanlı’da tarımsal üretim kendi ihtiyaçlarını dahi tam olarak karşılamıyordu. Diğer taraftan sanayi ürünleri ihraç eden Almanya’nın amacı kendi ürünlerini satmak olduğuna göre tarımsal teknolojide geri kalmış Anadolu köylüsünün modern tarım yöntemlerini öğrenmesi gerekmektedir. Almanlar farklı bir mantıkla ekonomik yönden zengin değil; fakat biraz destekle ekonomisi canlandırılabilir bölgelerde çalışmalara başlamışlardır. Bu amaçla tarım alanında verimli ve geniş topraklara sahip Konya Ovasında girişimlerde bulunmuşlardır. Anadolu Demiryolu şirketinin yan kuruluşu olan Anadolu Endüstri ve Ticaret Topluluğu Konya’da bir merkez açarak köylülere modern tarım metotlarını



öğretmeye girişmişlerdir. Sonraki yıllarda Anadolu Demiryolu Şirketi daha büyük bir proje için çalışmalara başlamıştır.<sup>308</sup>

Konya'nın topraklarının tarıma elverişli olmasına rağmen, toprağın özelliğinden suyun birikmemesinden dolayı, tarım topraklarının sulanması konusunda büyük sorunlar yaşanmaktaydı. Bu durumu engellemek için Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından Frankfurt'ta Philip Holzman Şirketi ortaklığında 1907 yılında İrva ve İska Şirketi kurulmuştur.<sup>309</sup> Bu şirket yolsuz ve sarp kayalıklarla çevrili dağlık arazide planlar yaparak 20.000.000 marka mal olacak ve yüzlerce işçiye istihdam sağlayacak Beyşehir gölünden başlayacak bir kanal inşasına başlamışlardır. İnşası yapılan projeye daha önce yılda 2.000 vagon tahıl elde edilirken, on kat daha fazla tahıl elde etmek mümkün olacaktır.<sup>310</sup> 200 km olarak inşa olunacak olan bu kanalın inşasıyla 80.000 hektar araziye sulayacak ameliyat gerçekleştirilmiştir. Ancak Almanların asıl başarısı kanal inşası olmamıştır. Alman mühendislerinin bu kanalları inşa ederken yapmış olduğu çalışmalarda asıl başarı gölün kuzey tarafındaki ovanın sulanması için o döneme kadar henüz keşfedilmemiş, toprağın içerisinden akıp giden büyük miktardaki su ziyanını önlemek olmuştur. Bunun için Konya Ovasının 94 km batısında yer alan Beyşehir ile Karaviran Gölü arasındaki yüksek dağlık arazide, kuzeyden akıp giden suyun önüne büyük bir set inşasına gerek duyulmuştur. Bundan başka o zamana dek Beyşehir Gölünün büyük miktardaki suları yutup kaybeden Karaviran Gölünü aşmak için, Beyşehir Gölü boyunca yeniden bir aşırma kanalı inşa etmek gerekmiştir. Alman su mühendisleri uzun süren aramalar sonucunda göl sularının kaybolduğu yer altı kanallarını keşfetmişlerdir. Almanlar 1913 yılında Gölün sularını, inşa olunan kanal vasıtasıyla sazlar ve otlardan ve

<sup>308</sup> *Almanya ve Şark*, s. 38

<sup>309</sup> *Almanya ve Şark*, s. 38

<sup>310</sup> *Jaeck a.g.e.*, s. 21.

molozlardan oluşan bataklıktan temizleyerek, bir dağ geçidi ortasından geçirilen yelpaze şeklinde çoğalan ve dışarı çıkarılmış kanallar inşa etmeyi başarmışlardır. Bu kanallar vasıtasıyla Konya Ovasının büyük bir alanı sulamaya açılmıştır.<sup>311</sup>

#### **IV. 6. 2. Çukurova’da Sulama Çalışmaları ve “Deutsche Levantinische Baumwoll- Gesellschaft”**

Anadolu Demiryolları ve Philip Holzman Şirketlerinin Konya Ovasında yaptığı çalışmaların başarıları görülünce Osmanlı İmparatorluğu aynı şirketten Çukurova’da 500.000 hektar alanın tarıma açılması için çalışma yapmalarını istemiştir. Ancak Çukurova’daki durum Konya’da olduğu gibi su azlığı değil tarım için tehdit oluşturacak derecede su fazlalığına sahip olmasıydı. Civardaki her türlü ziraatı tahrip eden ve ortalığı bataklığa çeviren Seyhan ve Ceyhan nehirleri sürekli taşmakta olduğundan bunun ıslahı ve nehirlerin her iki yakasında yapılan pamuk tarımı için sadece gerektiği kadar su vermek ve taşmanın önünü almak için suyun aktığı yolun temizlenmesi ve düzenlemesi gerekmektedir.<sup>312</sup> Yani Alman mühendisleri Konya’da yaptıklarının tam tersini Adana’da yapmaya çalışacaklardı.

Almanlar Çukurova’da bir taraftan bu çalışmalarını yürütürken diğer taraftan modern tarım yöntemlerini kullanarak gelişmiş bir şekilde pamuk üretilmesini sağlamaya çalışmışlardır. Anadolu Demiryolu şirketi pamuk üretimini geliştirmek için sulama projeleri geliştirmeye çalışmış, Çukurova’da pamuk tarımını geliştirmek amacıyla Mersinde merkezi olan *Deutsche Levantinische Baumwoll-Gesellschaft* kurulmuştur. Bu

---

<sup>311</sup> *Almanya ve Şark*, s. 38.

<sup>312</sup> *Almanya ve Şark*, s. 39.

şirket gelişmiş tarım aletlerini kullanmak yanın da Çukurova'da Dünyada yetiştirilen her cins pamuktan oluşan bir numune bahçesi dahi oluşturmuştur.<sup>313</sup>

1900'lerin başında pamuk ekim alanları konusunda incelemelerde bulunması için Mersin'e ve oradan da Adana ve diğer illerde çalışmalar yapması amacıyla, Almanya'da üniversitede görev yapan Doktor Fisnes adlı bir coğrafyacı ve pamuk ticaretiyle uğraşan Mösyö Levis adlı bir Alman pamuk tüccarı dahi bölgeye gönderilmiştir.<sup>314</sup> Ayrıca bunlarla da yetinilmeyip Deutsche Levantinische Baumwolle Gesellschaft Kaliteli pamuk yetiştirmek, pamuk ziraatını genişletmek ve ıslah etmek maksadıyla gümrüklerden ücretsiz olarak geçirilen 20 ton Amerikan pamuk tohumu ve Trabzon yoluyla getirtilen 20 ton Türkistan pamuk tohumunu, pamuk ekmek isteyen çiftçilere ücretsiz olarak dağıtmıştır.<sup>315</sup> Pamuk ekimiyle yakından ilgilenen Deutsche Levantinische Baumwolle Gesellschaft'ın müdürlerinden Mösyö Könter ve Mösyö Marviç'te bir dönem pamuk ekilebilecek yerleri tespit etmek, ticaret hakkında bilgiler almak ve gelişmeleri yakından görmek üzere Çukurova bölgesini (Adana ve Mersin) ve ziraata ve ticarete elverişli Hayfa ve Kudüs gibi bölgeleri gezmek için Osmanlı'dan seyahat izni almışlardır.<sup>316</sup> Şirketin kendisi de Osmaniye yakınlarında kiraladığı alan da pamuk ıslah ve üretim çalışmaları yapmıştır. Ayrıca Şirket Çukurova'da tarımsal makinelerle donatılmış çiftlikler kurarak köylülere pamuk üretimi konusunda da dersler

<sup>313</sup> *Almanya ve Şark*, s. 39.

<sup>314</sup> Ayrıca bu kişilerin seyahatlerinde Mersin'deki Alman Konsolosu yardımcı olmuştur. BOA, DH. MKT. 911/90, 20/N/1322 (Hicri) (Miladi 21 Aralık 1902).

<sup>315</sup> BOA., DH. MKT. 1231/9, 1/M/1326 (Hicri), (Miladi 4 Şubat 1908).

<sup>316</sup> BOA., DH. MKT. 1072/7, 25/S/1324 (Hicri), (Miladi 20 Nisan 1906).

vermeye başlamıştır. Pamuk üretimini teşvik etmek maksadıyla adana, Tarsus, Ceyhan'da düşük faizli krediler vermiştir.<sup>317</sup>

Bu gelişmelerin hemen ardından Çukurova'da başarılı sonuçlar alınması gecikmemiştir. Şirketin pamuk ektiği ve desteklediği alanlarda 1905'den 1911'e kadar aldığı ürün şöyledir.

**Tablo 7: 1905'den 1911'e Kadar Çukurova'daki Pamuk Üretimi (Balya Hesabıyla)**

1905	1907	1909	1911
45.500	56.000	76.400	85.000

Kaynak: Ernest Jaeck, *Balkan Harbinden Sonra Şarkta Almanya*, İfham Matbaası, İstanbul, 1331, s. 22.

Şirket pamuk ziraatının yaygınlaşmaya başlamasıyla beraber pamuğu kabuğundan ayıran makineler ile pres makineleri getirterek Çukurova'da ufak çaplıda olsa bir sanayi vücuda getirmeye çalışmıştır.<sup>318</sup> Ama elbette bundan Osmanlı'dan daha çok fayda gözeten yine Almanlar olmuştur. Çukurova'da pamuk ekimin çok karlı olduğunun farkında olan Almanlar bireysel olarak da faaliyetlerinde bulunmuştur. Örneğin: Adana istasyonu civarında Jorj Mais adlı bir alman girişimci pamuk üretimi için fabrika ve mağazalar kurma girişiminde bulunmuştur.<sup>319</sup> Osmanlı İmparatorluğu'ndan pamuk ithal eden Almanlar Çukurova'da pamuk ziraatının yaygınlaşmasıyla burada üretilen pamukları balyalayarak Almanya'ya taşımaya başlamışlardır.

<sup>317</sup> Bu krediler için teminat olarak, araziler gösterilmiştir. Yaklaşık olarak 17.000 dönüme yaklaşan bu araziler 1914 yılında mahkeme kararıyla sahiplerine iade edilmiştir. BOA, MV. 196/135, 13/R/1333 (Hicri) (Miladi 28 Şubat 1915).

<sup>318</sup> *Almanya ve Şark*, s 40.

<sup>319</sup> BOA. İ. TNF. 17/1325/C-01 03/C/1325 (Hicri), (Miladi 14.07.1907).

### IV. 6. 3. Almanların Diğer Zirai Faaliyetleri

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki zirai üretim sadece Demiryolları Şirketi'nin yapmış olduğu projelerden etkilenmemiştir. Demiryolu inşasının kendisini de başlı başına tarım üretimini arttırmıştır. Demiryolunun geçtiği güzergâhlarda yetiştirilen tarım ürünlerinin kolayca başka pazarlara götürülüp satılacak olması zirai ürünlerde büyük artışın olmasını sağlamıştır. Demiryolu idaresinin etkisiyle, İzmit-Eskişehir-Ankara hattının yapımıyla beraber demiryolu güzergâhındaki bölgelerde tarımsal üretim bir kat artmıştır. İzmit ile Sapanca Gölü civarındaki zengin arazi, Gün Dağı'nda tütün ziraatı, Kütahya ile Afyonkarahisar arasında susam ziraatı ve diğer tarım ürünlerinin ziraatında yükselme başlamıştır. Ancak demiryolları sadece bölgenin tarımını etkilememiştir. Bölge üretiminin diğer alanlarına da etkide bulunmuştur. Örneğin Ankara'da yün üretimi, Eskişehir'de sanayi gelişme göstermiştir.<sup>320</sup>

Bunlardan başka Almanya ziraat konusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun farklı bölgelerinde deneme çiftlikleri kurmuştur. Ancak bu deneme çiftlikleri Osmanlı'da bulunan Alman mektepleri tarafından kurulmuştur. Örneğin; Kudüs ve Suriye'de yapılan ziraat hakkında Yafa Alman mektebi öğretmeni Küller Şu bilgileri vermektedir: her bir hektardan alınan ürün 400 kilo bile gelmezken toprağın bilimsel yollarla gübrenmesi sayesinde buğday üretimi 1.800 kiloya, arpa üretimi 1.600 kiloya çıkmış, burçak, fasulye ve pancar üretiminde de büyük artışlar görülmüştür. Zirai denemeler bununla da kalmayarak Trabzon ve Samsun'da tütün ziraatı, Antalya ve civarında yetiştirilen ürünler için de bir tarım alanı üzerinde denemeler yapılmıştır.<sup>321</sup>

<sup>320</sup> *Almanya ve Şark*, s. 37.

<sup>321</sup> *Almanya ve Şark*, s. 52.

#### IV. 6. 4. Meyan Kökü Ticareti

Osmanlı üzerinde Almanlar tarafından yapılan ve tarımın gelişmesini sağlayan zirai alanlarının dışında demiryollarıyla ilgisi olmayan zirai çalışmalar da Alman tüccarları tarafından yapılmıştır. Alman tüccarlarının şahsi olarak uğraştıkları zirai çalışmaların başında meyan kökü ticareti gelmektedir.<sup>322</sup> Özellikle Aydın ili civarında çıkarılan meyan kökü, Alman tüccarlar tarafından büyük tarlaların kurulmasını sağlamıştır. Bazı Alman tüccarları bu tarlalardan büyük kazançlar elde etmişlerdir. Avrupa ülkelerinde büyük pazar payına sahip olan meyan kökü ticaretinin büyük gelir getirmesinden dolayı Alman ve İngiliz tüccarlar. Aydın, Umurlu civarındaki bazı tarlalarda ortak tarlalar dahi kurmuşlardır. Ancak ilginçtir ki yine Alman ve İngiliz tüccarları arasında meyan kökü tarlaları yüzünden sorunlar da çıkmıştır. Arşiv belgelerinin bazılarında Alman ve İngiliz hatta İtalyan tüccarların meyan kökü tarlaları yüzünden mahkemeye başvurdukları anlaşılmaktadır. 1887 tarihli bir mahkeme tutanağında İngiliz, Alman, İtalyan tüccarların meyan köklerini gizlice birbirlerinin tarlasından çıkardıkları bu nedenle birbirlerini mahkemeye verdikleri anlaşılmaktadır.<sup>323</sup> Yine başka belgelerde, Mark Endru ve Kurb adlı İngiliz Ticaret Şirketi ile Simon ve Şürekası Adlı Alman tüccara ait Ticaret Şirketi arasında meyan kökü üretimi konusunda rekabet yaşandığı anlaşılmaktadır.<sup>324</sup> Böyle bir rekabetin meyan kökü üzerinde olduğuna dikkat edilirse, Alman tüccarlar yanında diğer ülke tüccarlarının da meyan kökü üretimine ne derece önem verdikleri anlaşılabilir.

<sup>322</sup> Meyan bitkisi; çiğneme ve sarma tütünün işlenmesinde, şekerleme ve bira benzeri içkiler yapımında kullanılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için Bkz., Kurmuş, *a.g.e.*, s. 111.

<sup>323</sup> BOA. MV. 26/12, 27/S/1305 (Hicri), (Miladi 14 Kasım 1887).

<sup>324</sup> BOA. DH. MKT. 1391/75, 17/R/1304 (Hicri), (Miladi 13 Ocak 1887). BOA. DH. MKT. 1451/55, 09/M/1305 (Hicri), (Miladi 27 Eylül 1887).

Osmanlılar arasında ise meyan kökü üzerine rekabetin tersine Osmanlı köylüsü bu bitkiyi zararlı ve değersiz saydıkları için bu alanda faaliyet gösteren şirketlerin hammadde bulması son derece kolaydı. Bu nedenle çok eski tarihlere inen bu ticarete Alman tüccarlar kendileri meyan kökü tarlaları hazırlamak yanında Osmanlı tebaasının da sahip olduğu tarlalardan elde edilen meyan köklerinin ticaretini yapmışlardır. Ancak her zamanki gibi bundan ticareti yapanlar kazançlı çıkmışlardır.

Meyan kökü ticareti ya da tarım ile ilgili ticari ilişkiler yanında, diğer bir ticari ilişki alanı olan madenler konusu da Osmanlı–Alman ekonomik ilişkilerinde çok fazla ön plana çıkan ilişkiler ağını oluşturmaktadır.

#### **IV. 7. Osmanlı - Alman Ticaretinde Madenler**

Maden kaynakları bakımından çok zengin olan Osmanlı İmparatorluğu'nda madencilik hem geç başlamış hem de hiçbir zaman büyük ölçüde gelişme gösterememiştir. Osmanlı'da madenler genellikle 19. yüzyılda keşfedilmiş ve işletmeye açılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın ortalarına kadar madenler konusunda şer'i hükümler geçerli olmuştur. Buna göre hangi arazi de olursa olsun maden işletenler hasılatın beşte birini hazineye vermekle sorumluydular. Devlete ait madenler ise, maadin nazırı ve müdürleri aracılığıyla emanet işletilir veya mukataa usulü ile mültezimlere verilirdi. 1858 arazi kanununun yayınlanmasından sonra, kimin elinde olursa olsun kullanılan madenler hazineye devredilmiş, arazi sahipleri madenlerden hisse alamadıklarından dolayı kendilerine arazi tahsis edilmiştir. Ancak bu hükümlerle maden işlerinin yürümeyeceğinin anlaşılması üzerine 1861 senesinde ilk maâdin nizamnamesi meydana getirilmiştir. Bu

nizamname madenlerin işlenmesine, madenlerden alınacak vergilere, işletmelere, maden mühendislerinin görevlerine ilişkin maddeler barındırmaktaydı. Fakat Daha sonra bunun da çok fazla uygulamada yer bulmaması nedeniyle 1869'da yeni bir maadin nizamnamesi yapıldı. Bunu takip eden yıllarda 1887, 1906 ve 1908'de madenler hakkında çeşitli nizamnameler yayınlandı.<sup>325</sup> Bu nizamnamelerde madenlerin ihale şekli ve vergilerin şekilleri yeniden belirlenmiştir. Elbette Osmanlı İmparatorluğu madenlerin kendisi için ne derece faydalı olabileceğini farkında olduğundan dolayı madenler konusunda yeni yeni nizamname oluşturma yoluna gitmiştir. Maden düzenlemeleriyle beraber Osmanlı toprakları üzerinde madenlerle ilgili olarak çeşitli şahıslar ve ülkeler faaliyette bulunmuşlardır. Hatta Osmanlılardan kopan Yunanlılar dahi Osmanlı toprakları üzerinde bulunan madenleri işletmişlerdir. Örneğin: Yunan vatandaşı olan Rehban, 1890'lı yıllarda Konya'ya bağlı teke sancağında ve Fenike Nahiyesinde Çakaltepe adlı yerde manganez madeninin ihalesini 99 yıllığına, maden nizamnamesine göre tespit edilen vergiye ve şartnameye göre almış bulunmaktadır.<sup>326</sup>

Fakat bu madenlerin işletilmesi konusunda Almanya'ya verilen demirolları imtiyazı gibi Osmanlı-Alman ilişkilerinde, Almanlara verilmek istenen maden imtiyazları da iki ülke ilişkilerinde çok farklı bir yer teşkil etmiştir. Madenler konusu Osmanlı Alman ticaretinde her zaman söz edilen ve Bağdat Demiryolu imtiyazında anlaşma maddelerinden biri olan demiryollarının geçtiği yerlerin 20 km'lik kısımlarını içine alan madenleri kullanma izni iki ülke ekonomik ilişkilerinde farklı bir yere sahip olmuştur. Almanlarında çok fazla önem verdikleri Osmanlı madenlerinin Alman şirketleri tarafından hammadde şeklinde çıkarılıp kendi sanayilerine taşınması Alman sanayisi içinde önemli yer teşkil

<sup>325</sup> Eldem, *a.g.e.*, s.s. 19-20.

<sup>326</sup>BOA., DÜİT. 27/10, 1/Za./1334 (Hicri), (Miladi 30 Ağustos 1916).



ettiği çok açıktır. Ancak ilginçtir ki üzerinde çok fazla yazılıp çizilen madenler hakkında arşiv belgeleri esasında Almanların bu alana çok fazla yatırım yapmadıklarını göstermektedir. Elbette Osmanlı üzerinde madenler konusunda Alman şirketleri ve tüccarları faaliyet göstermiştir. Fakat bu yazılıp çizildiği kadar büyük oranda olmamıştır. Arşiv belgelerinden de anlaşıldığı üzere Fransızlar, İngilizler dahi madenlere Almanlardan çok daha fazla yatırım yapmışlardır. Alman yatırımcılarının demiryolları üzerinde yoğunlaşmış demiryollarıyla beraber maden yatırımlarını gerçekleştirmeye çalıştıklarından olsa gerek madenler üzerindeki projeleri tam olarak hayata geçiremeden I. Dünya Savaşı başlamıştır. Çoğunlukla Almanlar madenleri çıkarmak için yatırım yapmaktan çok çıkan madenleri satın alma yoluna gitmişlerdir. Almanya'nın Osmanlı üzerindeki madenlerle ilgili yapmış oldukları çalışmalar bu durumu gözler önüne sermektedir. Bu açıdan Almanların Osmanlı İmparatorluğu üzerinde yürütmüş oldukları madenlerle ilgili çalışmalar dikkat çekicidir.

Almanların Osmanlı üzerindeki madenlerle ilgili yürütmüş oldukları faaliyetlere bakacak olursak.

#### **IV. 7. 1. Petrol**

Geniş topraklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğu pek çok sanayi hammaddesini işleyip kullanamadığı gibi petrolü de çok fazla değerlendirememiştir. Esasında Osmanlı İmparatorluğu'nda petrolün varlığını çok eski tarihlerden itibaren bilinmektedir. Özellikle Osmanlı İmparatorluğu modern anlamda petrolü yer altından çıkarmasa da kendiliğinden yeryüzüne çıkan petrol yataklarını müzayede yoluyla tebaasına ihale etmiştir. Dolayısıyla bu kaynakların büyük çoğunluğu Osmanlı İmparatorluğu

tarafından ilkel yollarla da olsa işletilmiştir; bu konuyla ilgili pek çok araştırmacının belirttiği gibi Osmanlının bu kaynaklardan haberi olmaması gibi bir durum söz konusu değildir.<sup>327</sup>

Osmanlı İmparatorluğu genellikle kendiliğinden yeryüzüne çıkan ya da az bir çabayla çıkarılabilir olan petrolü kullanmıştır. Zaten modern anlamda petrolün çıkartılmasının ilk defa 1859 yılında Amerika’da gerçekleştirilmiş olduğu düşünülürse, sanayide ve teknolojik üretimde geri olan Osmanlı İmparatorluğu’nun modern yollardan petrolü çıkarıp işlemesi de beklenemez. Osmanlı İmparatorluğu kendi ihtiyacı olduğu kadar petrol çıkarmıştır. Fakat Osmanlı’da petrolün kullanım alanının azlığından dolayı çıkarılan petrol çok az miktarlarda kalmıştır. 1860 yıllardan itibaren dünya genelinde petrolün önem kazanmaya başlamasıyla aynı şekilde Osmanlı İmparatorluğu da petrol kaynaklarına önem vermeye başlamıştır. Özellikle II. Abdülhamit döneminde petrolün öneminin dünya genelinde çok fazla artmasından dolayı petrol bölgelerini devletleştirmek için önemli çalışmalar yapılmıştır. Dünya’nın en önemli petrol yataklarına sahip olan Osmanlı İmparatorluğu’nun bu yolla da olsa petrolün önemi kavramış olması gerçekten dikkat çekicidir.

Petrol kaynakları bakımından, stratejik önemiyle günümüzde bile dünya gündeminde olan Bağdat ve Musul gibi bölgelere sahip olan Osmanlı İmparatorluğu’nun bu değerli petrol yataklarından 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren çalışmalar yapan Batılı araştırmacıların incelemeleri sonucunda ilk defa bölgedeki petrol yataklarının zenginliğinin farkına varılmıştır. 1860’lardan itibaren Osmanlı İmparatorluğu da

---

<sup>327</sup> Arzu Terzi, *Bağdat – Musul’da Paylaşulamayan Miras: Petrol ve Arazi (1876 – 1909)*, Truva Yayınları, İstanbul, 2007, s.s. 87-88.

egemenliği altında bulunan Bağdat ve Musul gibi b6lgelerin petrol yatakları bakımından çok zengin olduğunu gerçek anlamda fark etmiştir. Somut verilerle petrol zenginliğinin farkına varılan bu b6lgelere İngiltere ve Fransa gibi ülkelerle beraber endüstride ileri bir aşamaya gelen Almanlarda yavaş yavaş ilgi g6stermeye başlamıştır. Almanların günden güne artan petrol ihtiyacı da b6lge petroleri üzerinde daha 6zenli bir şekilde durmalarına sebep olmuştur. Ancak ilk d6nemler bu b6lgelerin ulaşım bakımında elverişsiz olması, sermaye eksikliği, politik sorunlar nedeniyle buralara nüfuz etmek zordur.

**Tablo 8: Alman Petrol Tüketimi**

Seneler	Nüfus Başına Kg.	Milyar Kg.
1868-1870	1,87	70,4
1876-1880	5,40	235,3
1896-1900	16,97	926,1
1906-1910	14,26	924,7

Kaynak: Parvus, *Türkiye'nin Can Damarı (Devlet-i Osmaniyyenin Borçları ve Islahı)*, Türk Yurdu Kütüphanesi, İstanbul, 1330, s. 241'den aktaran Ortaylı, *a.g.e*, s. 58.

G6rldğ üzere Almanya'da büyük bir hızla artan petrol tüketimi s6z konusuydu. Almanların Bağdat'a kadar demiryolu inşasıyla petrol b6lgelerinde uzanıp bu b6lgedeki petrol kaynaklarından faydalanmak istediği açıktır. Bu nedenle Almanlar demiryolu inşasının başladığı yıllarda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki petrol yatakları hakkında pek çok bilgiye sahip olmuşlardı.

Bu bilgilerin edinilmesinde petroler hakkında bilgiler toplaması amacıyla Osmanlılar tarafından Almanya'dan getirtilen maden mühendislerinin görev yapmasının da etkisi yadsınamaz.

#### **IV.7.1.1. Musul ve Bağdat petroleri Hakkında Graskopf Raporu**

Osmanlı İmparatorluğu'nda petrol yatakları konusunda ilk olarak 1866 yılında Bağdat'taki petroler hakkında bilgiler toplaması amacıyla Alman hükümetiyle hiçbir ilişkisi olmadan Almanya'dan getirtilen Ölşelker'in görev yapmasının ardından,<sup>328</sup> yine Alman hükümetiyle hiçbir ilişkisi olmadan aylık 100 lira maaşla Almanya'dan getirtilen Graskopf maden mühendisliği görevine başlamıştır.<sup>329</sup>

Graskopf görevlendirilmesinde imtiyazları Hazine-i Hassa'da bulunan Bağdat ve Musul bölgesindeki petrol yatakları başta olmak üzere bazı madenlerden bilimsel yollardan yararlanılması mümkün olacak tedbirlerin alınmasının istendiği, Bağdat ve Musul'da petrol yataklarını işletmek maksadıyla çok sayıdaki başvuru sahiplerine, petrol kaynakları hakkında bilgi verilmesi ve bu sayede rekabetin artırılarak yapılacak anlaşma şartlarında Hazine-i Hassa'nın lehine hazırlanmasının sağlanmaya çalışıldığı vurgulanmaktadır.<sup>330</sup> Bu amaçla Hazine-i Hassa tarafından görevlendirilen Graskopf, Alman subaylarında olduğu gibi elde etmiş olduğu bilgileri Almanlara vermekte gecikmeyecektir. Aslında Osmanlı'nın bölgeye bir Alman'ı göndererek bu bölgelere İngiltere ve Fransa gibi devletler yerine o dönemde ortaya çıkan Osmanlı-Alman

<sup>328</sup> BOA., A. MKTM. MHM. 370/40. 9/S./1283 (Hicri), (Miladi 23 Haziran 1866).

<sup>329</sup> BOA., Y. MTV. 296/175 23/S/1325 (Hicri), (Miladi 07 Nisan 1907).

<sup>330</sup> BOA., Y. MTV. 286/168 13/Ra/1324 (Hicri) (Miladi 07 Mayıs 1906).

yakınlaşması çerçevesinde, Osmanlıların güven duymakta oldukları Almanların dikkatini çekmeye çalıştıkları da düşünülebilir.

Graskopf'un doğuda göreve başlamasıyla beraber batı illerinde özellikle Balkanlardaki madenleri incelemesi maksadıyla Graskopf'la beraber aynı zamanda yine Alman olan Fischbach görevlendirilmiştir. Ancak Fischbah'ın petroler hakkında çok fazla rapor ortaya koyamamasının yanı sıra diğer madenler hakkında da araştırmalarında da çok fazla kayda değer bilgiler olmaması ve araştırmalarda çok fazla çaba göstermemiş olması nedeniyle görevine son verilmiştir.<sup>331</sup>

Fischbah'a nazaran Graskopf'un ortaya koyduğu raporlar, Osmanlı İmparatorluğu'nun petrol yatakları bakımından ne derece zengin olduğunu ortaya koymaktadır. Bağdat-Musul civarında ve Fırat-Dicle arasında bulunan petroleri incelemek için bölgeye giden Graskopf bir raporunda bölgede bulunan petroler hakkında bilgiler vermekle beraber, petrolerin nerede bulunduğu, ne kadar olduğundan, taşınıp taşınmayacağından da ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir. Graskopf, hayretler içinde bırakan raporunda şu bilgilere yer vermiştir.

İlk önce İskenderun, Halep, Birecik, Urfa Siverek yoluyla Diyarbakır'a giden Graskopf Diyarbakır'da iken Sa'rad civarında ve Dicle nehri kenarında petrol kaynaklarının bulunduğu haberini almış. Bunları incelemek istemiş; fakat kaynağın bulunduğu mevkiinin su altında olması sebebiyle bunları görememiş. Ancak bu petrol kaynağı zengin ve değerli olsa bile bulunduğu bölgenin sarp ve kayalık olması yanında,

<sup>331</sup> BOA., Y. MTV. 296/175, 23/S/1325 (Hicri), (Miladi 07 Nisan 1907).

900 metre yüksekliğinde dağlarla çevrili olduğundan petrolü çıkarmanın ve taşımının çok zor olduğunu belirtmiştir. Nehirden bir nakliyatın yapılabileceğinden bahsetmiş; fakat bunun senede sadece 3 ay yapılabilmesinden dolayı çok masraflı olacağını söylemiştir. Daha sonra Diyarbakır'dan Musul'a geçen Graskopf burada devlete ait olan arazilerde önemli petrol yataklarıyla karşılaşmış. Musul'dan Altinköprü ve Kerkük yoluyla Bağdat'a giden yolu takip ederek, Musul'dan hareketinin ilk günü kaynaklardan ilkiyle karşılaşmış, bu kaynak Zab-ı Kebir nehrinin sol taraflarına doğru yüz metre bir mesafe üzerinde bulunmuştur. Graskopf bazen buradan çıkan petrolün büyük miktarlarda nehre aktığını gördüğünü söylemektedir. Graskopf bundan sonra yine zengin petrol yataklarına sahip bir yer olarak Kerkük'ten 15 Kilometre uzak mesafede bulunan Baba Kürkür petrol madenleri olduğu bölgeye hareket etmiş, burada bulunan madenlerin uygun bir yerde olması nedeniyle mahalli şahıslar tarafından eskiden beri işletildiğini belirtmiştir. Kerkük'ten sonra tekrar Bağdat yolunu takip ederek Tuzhurmato'ya ulaşan Graskopf Tuzhurmato kasabasının 10 kilometre doğusunda ve devlet arazisinde önemli petrol yataklarıyla karşılaşmış bu yatakların mevkilerinin ve durumunun müsait olduğundan hareketle, buralarda yatırımın yapılabileceğinden ve kolaylığından bahsetmiştir. Daha sonra Graskopf, Tuzhurmato'an Salahiye'ye geçmiş burada bulunan petrolün devlet arazisinde olmasına rağmen daha önce işlendiğini; fakat buranın genişletilememesi sebebiyle daha sonra terk edildiğini, ancak Salahiye halkının Tuzhurmato petrolünü satın alarak burayı genişlettiklerini sözlerine ekliyor.<sup>332</sup> Salahiye'den sonra Bağdat yolundan ayrılarak kuzeye doğru giden Graskopf atla gidilen mesafe olarak o zaman Salahiye'den 15 saat uzaklıkta Kil'e ulaşarak bu bölgede tepelerde çevrili engebeli bir zemin üzerinde önemli petrol yataklarıyla karşılaşmıştır. Bu kaynakların devlet arazisinde olmasından

---

<sup>332</sup> BOA., HH. THR. 239/60, 18/Ra/1318 (Hicri), (Miladi 15 Temmuz 1900).

dolayı birkaç seneden beri Hazine-i Hassa tarafından kiraya verildiğini belirtmiştir. Graskopf, Kil'den sonra Kerkük'e oradan da Karadağ'a geçmiş buradaki petrol yataklarını inceledikten sonra bu bölgede çalışabilmek için 800 metre yükseliğinde dağlardan geçmek gerektiğinden dolayı, elde edilecek kazancın yapılacak olan masrafı kurtaramayacağından söz etmiştir. Daha sonra Karadağ'dan Kerkük'e ve Kerkük'ten Musul'a vardıktan sonra kuzeye doğru giden Graskopf Zaho'ya varmış, Zaho kasabasının 6 ile 7 kilometre uzaklığındaki mesafede ve bir sıra tepelikler üzerindeki Devlet arazisinde bulunan bu petrol yataklarının eskiden beri işletildiği ve çok önemli olduğunu vurgulamıştır. Zira bu kaynağın batısında geçen Zaho (Habur) nehri vasıtasıyla Dicle'ye kadar nakliyat çok kolaydır.<sup>333</sup> Bir bölgeden diğer bir bölgeye incelemelerini tamamlar tamamlamaz hareket eden Graskopf Zaho'dan sonra tekrar Musul'a vardıktan sonra Şirket'teki El-Kayere petrol madenlerine hareket etmiştir. Kendisine göre yatırım yapılması gereken ve önemli petrol yataklarına sahip olan bölge burasıdır. Graskopf bu yatakların çok zengin olduğunu, burada bulunan yataklardan aşağı yukarı 4 kilometrelik bir arazi üzerinde 300 metre genişliğinde 200 metre uzunluğunda bir petrol havuzunun meydana geldiğini söylemektedir. Ayrıca bu bölgenin Konya ve Bağdat Demiryolu hattının tam güzergahı üzerinde olmasından dolayı mevkisi ve durumunun çok elverişli olduğunu, aynı zamanda bu bölgenin Musul'dan yaklaşık olarak 60 ve Dicle sahilinden 2 kilometre uzak olduğunu söylemekte ve bu yatağın bulunduğu alanın dümdüz olduğunu ve etrafının ekilebilir araziye sahip olduğunu vurgulamaktadır.<sup>334</sup> Dicle civarındaki bu gibi petrol yataklarından başka Dicle'nin sol yakasında Musul'un 30 km uzağında bir mesafede Nemrut Harabelerinde ve Cebal-i Hamrin eteklerinde de petrol olduğunu yani Dicle nehrinin her iki yakasında da petrol olduğunu söylemektedir. Bu bölgeden ayrılıp

<sup>333</sup> BOA., HH. THR. 239/60, 18/Ra/1318 (Hicri), (Miladi 15 Temmuz 1900), lef 2.

<sup>334</sup> BOA., HH. THR. 239/60, 18/Ra/1318 (Hicri), (Miladi 15 Temmuz 1900), lef 2.

Bağdat'dan 100 km uzaklıkta İran sınırına yakın bir bölgede bulunan Mendeli petrol yataklarını incelemek için Mendeli kasabasından kuzeye doğru 30-35 km uzaklıktaki 50-70 metre yükseklikteki tepeler üzerinde bulunan Mendeli petrol yataklarına gitmiştir. 7-8 km'lik bir arazi üzerinde Tepecikler üzerinde bulunan bu yatakların 12 kadar kaynağından çıkan petrolün aşağı tarafta bulunan dereye aktığını ve bu bölgede 30 tane kuyunun açıldığını bu kuyulardan çeşmeden su akarcasına petrol fişkırdığını raporunda söylüyor.<sup>335</sup> Buradan ayrılıp Fırat Nehri sahilinde bulunan Heyet kasabası civarındaki madenleri de inceleyen Graskopf burada petrol bulmadıysa da pek çok zift madeniyle karşılaşmıştır. İncelemeler sonucunda ziftin miktarının çok fazla ve cinsinin kaliteli olduğu sonucuna varmıştır.<sup>336</sup> Sonuç itibariyle Graskopf şunları söylemektedir: Fırat ve Dicle Nehirleri havzalarında çok zengin ve önemli petrol yatakları olup, bunların işlenmesi durumunda çok önemli kazançlar elde edilecektir. Bu yataklarının çoğunun konumları ve arazi yapısı çok müsait olup bu bölgelerden demiryolu geçirilecek olursa bu yatakların değeri ve önemi çok fazla artacak, Fırat ve Dicle havzaları bulunan petrolerle dünyada en fazla petrol üreten bölgelerden olacaktır.<sup>337</sup>

---

<sup>335</sup>Graskopf'un raporu derelerden petrol aktığı, arazi üzerinde petrol havuzlarının oluştuğu şeklinde abartılı bulunabilir. Fakat Arzu Terzinin Bağdat-Musul'da Paylaşılmayan Miras; Petrol ve Arazi adlı çalışmasında Graskopf'un anlattığı petrol bölgeleriyle ilgili olan o dönem çekilmiş fotoğraflarda Graskopf'un aslında abartmadığını sadece gördüklerini anlattığı anlaşılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Terzi, *a.g.e.*, ss. 104-132. Enver Ziya Karal'da II. Abdülhamit tarafından Irak Hazine-i Hassaya devredilmiş olan bu zengin madenler hakkında küçük ırmaklar halinde aktığından, bazı yerlerde gölcükler oluşturduğundan söz etmekte ve bu madenlerin eski usullerle işletilmekte olduğundan yılda ancak 1000 Lira gibi çok küçük bir gelir elde edildiğini vurgulamaktadır. Bkz. Karal, *a.g.e.*, s. 458.

<sup>336</sup>BOA., HH. THR. 239/60, 18/Ra/1318 (Hicri), (Miladi 15 Temmuz 1900), lef 3.

<sup>337</sup>BOA., HH. THR. 239/60, 18/Ra/1318 (Hicri), (Miladi 15 Temmuz 1900), lef 3. Graskopf; ayrıca bu raporuna petrol bölgelerini içeren bir haritada eklemiştir.



#### IV.7.1.2. Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Bağdat ve Musul'da Verilen Petrol İmtiyazı

Graskopf demiryolları bağlantısıyla bu bölgelerdeki petrol yataklarından kolaylıkla faydalanabileceğini söylemektedir. Böylesine değerli petrol bölgesine demiryolları ile ulaşmak ve bu petroleri işlemek aslında Almanların hedefinde her zaman vardır. Bu nedenle Almanların demiryolları ile Bağdat'a kadar bir hat yapma amaçlarının hammadde kaynaklarına ulaşmak olduğu çok açıktır. Nitekim 1903 yılında Konya-Bağdat Demiryolu imtiyazını aldıkları zaman bölgedeki madenlerin imtiyazını almak için de çalışmalarda bulunmaya başlamışlardır. Esasında Osmanlı İmparatorluğu'nun Bağdat'a kadar yapılacak olan bir demiryolunu Almanlara vermesi her iki ülkenin çıkarlarının örtüşmesi durumunda bölgede ki maden imtiyazlarının Almanlara verilebileceği anlamını taşımaktadır. Nitece itibariyle, Bağdat Demiryolu imtiyazının alınmasının ardından Anadolu Demiryolu Şirketi'nin petrol yataklarının araştırılması ve keşfin yapılması için başvuruda bulunduğu görülmektedir. Yapılan bu başvuru hakkında II. Abdülhamit'i bilgilendirmek amacıyla Hazine-i Hassa tarafından bir tezkire sunulmuştur.

Devletlü Efendim Hazretleri

İmtiyazı hazine-i hassa-i şahaneyeye ihsan buyrulmuş olan Musul ve Bağdad vilayetleri dahilindeki petrol gazı madenleri usul-i fenniye dairesinde imal edilmek mümkün olduğu halde hazinece menafi-i külliye istihsali melhûz iken işbu madenlerin tahkikat ve ameliyat-ı eveliyesinin icrası ve ale'l-husus iktiza eden ebniye ve inşaat ve alet ve edevatın suret-i mükemmelede tesisi ve istihzarı bir buçuk iki milyon lirada raddesinde bir sermayeye muhtaç olduğu tahmin olunup bu akçenin doğrudan doğruya hazinece tedarik ve sarfının imkansızlığıyla beraber maâden-i mezkûrenin ara sıra hazineye müraca'at eden ecânibe ihâlesi dahi tecvîz olunamamasından naşi imtiyaz-ı mezkûrdan şimdiye kadar istifade müyesser olamamıştır. Ma' ma fih bu mebalîğ-i mühime şurutun hali üzere terki dahi muvafik rıza-yı ali görülemediğinden sermaye-i mezkûrun bir heyet mü'temenin iştirak ve muavenetiyle tedarikinin temin edecek bir suret taharri olundukta bu işte alaka ve menfaati derkar ve hal ve

istikbali Anadolu Vilayet-i şahanenin terakki-i servet ve memuriyetiyle kaim olan Anadolu Demiryolu şirketi vasıtasıyla istihsal-i maksat kabil olacağı me'mul bulunmuş ve tahkikat ve tahariyat-ı evveliye şirket-i mezkûre tarafından masarının tesviyesiyle icra olunmak ve netice-i tahkikatta madenlerin derece-i serveti fennen teybin ettikte bunların işletilmesi için lüzum görünen sermaye dahi faiz ve re'sû'l-mâl akçesi işletme hasılatından tesfiye olunmak üzere yine şirketçe tedarik kılınmak ve hasılat-ı safiye her sene hazine ile şirket beyinde taksim edilmek şartları ve şurût-ı münasebe-i saire ile işletme hususi birimden muayyene için şirket-i mezkûreye tevdi' olunacak olur ise bu emr-i mu'tenabihin saye-i füyuzât vâye-i veli nimet bi-minnet a'zamda vücuda gelmesi cidden temin edilmiş olacağı mütebadir hatır kemteri olmuş olmağla suret-i marufe nezd-i hakayik ve fed hazret-i şehriyaride rehin tasvib buyrulduğu takdirde şirket-i mezkûre müdüriyetiyle müzakere-i maslahata bi'l-istibdar hasıl olacak netice başkaca arz ve istindan olunmak üzere keyfiyetin sûy-i çekraneme emr ve izbar buyrulması babında emr ü ferman hazret-i min-lehü'l-emrindir.<sup>338</sup>

1904 tarihli bu tezkirede kaynakların Hazine-i Hassa tarafından sermaye yokluğu sebebiyle işletilemediğinden, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin tekliflerinden ve izin verildiği takdirde, işe başlayacaklarından söz ediliyor. Yapılacak olan keşif masraflarının şirketçe üstlenileceğinden, madenlerin serveti ortaya çıkarıldıktan sonra, şirketle tekrar masaya oturulacağından ve safi hasılanın her sene hazine ile şirket arasında belirlenecek oranlara göre taksim edilmesi şartlarından oluşacak yeni bir sözleşme hazırlanacağından bahisle; II. Abdülhamit'in izin vermesi durumunda şirket müdürleriyle hemen müzakerelere başlanacağı belirtiliyor.

Birkaç aylık bir süre zarfında II. Abdülhamit konuya olumlu yaklaşarak Anadolu Demiryolu Şirketi'yle bu konuların görüşülmesi için 1904 yılında sözlü iradesini vermiştir. Bu doğrultuda Anadolu Demiryolu Şirket'i Müdürüyle yapılan müzakereler sonucunda, petrol yataklarının gelişmiş tekniklere göre araştırılması ve aynı zamanda araştırma sonuçlarına göre modern tesislerin kurulabilmesi için keşfin yapılması

<sup>338</sup> BOA., Y. MTV. 258/224 27/M/1322, (Miladi 13 Nisan 1904).

doğrultusunda ilk sözleşme hazırlanmıştır. Bu sözleşme tercüme edilen suretiyle onaylanmak üzere II. Abdülhamit'e takdim edilmiştir.<sup>339</sup>

Demiryolu Şirketiyle yapılan anlaşmadan sonra bölgeye gönderilen teknik heyetin incelemelerinin bitmesine ve yapılan sözleşme gereği bölgeye gönderilmiş teknik heyetin incelemelerinin sonucunu bir yıllık süre zarfında hazineye gönderilmesi gerekirken Demiryolu Şirketi'nin bir yıllık sürenin dolmasına rağmen araştırma sonuçları Hazineye bildirilmemiştir. Şirket bir süre sonra Avrupa'ya gönderilen numunelerin ayrıntılı sonuçlarının gelmesinin uzun sürdüğünü ileri sürerek bir yıllık bir ek süre istemiş, bu istek Hazine-i Hassa tarafından olumlu karşılanmıştır. Bir yıllık ek sürenin ardından Şirket taahhüt ettiği hususları yerine getirmediği gibi dahası araştırma sonuçlarının pek az teşvik edici olduğunu ileri sürerek, gerçekten tatmin edici olup olmadığını anlamak için sondaj çalışması yapmak istediğini ve bunu finanse edeceklerini; ancak bunu sağlamak için iki taraf arasında nihai bir anlaşmanın imzalanmasını talep etmişlerdir. Bir yandan Anadolu Demiryolu Şirketi ilk araştırmaların pek cesaret verici olmadığını söylerken, öte yandan sondaj için gerekli bütün finansmanı karşılamayı taahhüt etmeleri düşündürücüdür. Anadolu Demiryolu Şirketi bu yola başvurarak petrol varlığı konusundaki şüpheleri ve sondaj giderlerini ileri sürerek kendisi için en uygun koşullarda bir anlaşma yapmayı hedeflemiştir. Bunun sonucunda İlk yapılan sözleşmeden çok farklı bir biçimde tamamen Demiryolu Şirketi'nin çıkarlarını hesaplayan yeni bir sözleşme imzalanmak istenmiştir. Bu sözleşmeye göre petrolden elde edilecek gelirden Hazine-i Hassa'ya ait olan kar payı en alt seviyelere düşürülmüş, Şirket'e petrol yataklarının bulunduğu bölge de telgraf, ulaşım da dahil olmak üzere her türlü tesisi kurma yetkisinin verileceği gibi petrolün nakli için

---

<sup>339</sup> 2 Haziran 1320 /Gurre-i Rebiülevvel 1322 (15 Haziran 1904 ) tarihli Hazine-i Hassa Nazırı'nın tezkiresi: Y. MTV, 260/15'den aktaran Arzu Terzi, *a.g.e.*, s. 206.

Osmanlı'da bulunan bütün yolların ücretsiz kullanılacağı ve istediği bölgelerde ambarlar açabileceği yetkisi de sözleşmeye eklenmiştir. Ayrıca ilk sözleşmeye göre hazinenin bölge petrollerinin işletilmesinde katılımcı ve denetçiliği ön görüldüğü halde, yeni sözleşmede kurulacak şirkette idare meclisine hazinenin sadece iki vekilinin katılması şartı getirilerek bu sınırlandırılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun çok eski tarihten beri bölgedeki petroler hakkında fikir sahibi olmalarından ve bölge petrollerinin önemi anlamış olmasından dolayı sadece Almanların çıkarına olan bu görüşmeleri Osmanlı İmparatorluğu feshetmiştir.<sup>340</sup>

Anlaşıldığı Üzere Bağdat'a kadar demiryolu inşa imtiyazını alan Almanlar buradaki petrol yataklarını işletmeyi amaçladıkları açıktır. Ancak Almanlar daha önce belirttiğimiz üzere Osmanlı'daki madenler konusunda imtiyazlar almalarına rağmen madenlere yatırım yapmak konusunda çok aceleci davranmamışlardır. Osmanlı topraklarında bulunan madenler hakkında ayrıntılı bilgiler elde eden Almanların, neden büyük çaplı maden yatırımları konusunda yavaş davrandıkları tartışma konusu olacak mahiyettedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda büyük çaplı yatırımlar olmasa da bazı Alman yatırımcılar da şahsi olarak petrolerle ilgilenmişlerdir. Örneğin; Erzurum'a bağlı Tercan kazasının Pulk adlı karyesinin sınırları içinde bulunan çok eski tarihlerden beri keşfedilmiş olan petrol ve nefit madenleri imtiyazının Almanya tebaasından Mösyö Şarl Rayzer'e verilmesi için çalışmalar yapılmış, Şarl Rayzer buradaki petrol ve nefit madenlerinin

---

<sup>340</sup> Nezaretten Anadolu Demiryolu Şirketi'ne yazılan 24 Temmuz 1321 (6 Ağustos 1905) tarihli tezkire: HH. THR., nr 245/11, Hazine-i Hassa Nazırı'nın padişaha hitaben yazdığı 21 Eylül 1321 (4 Ekim 1905) tarihli tezkire Y. MTV. 279/23, 13 Mart 1323 (26 Mart 1907) tarihli resmi tezkire Y. MTV. 296/69'dan aktaran Terzi, *a.g.e.* ss. 209-210

imtiyazını almak için 1897 yılında başvurularında bulunmuştur.<sup>341</sup> Eskiden beri buradaki petrolü işlemek için ruhsatsız olarak bazı kuyularda açıldığından, bunun da önüne geçmek ve en azından daha düzenli gelir elde etmek için Buraların Şarl Rayzer'e verilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür. Şarl Rayzer'in ihraç edeceği madenlerden % 1 alınacak vergi ve her yüz kuruştan beşinin Bab-ı Âli tahsilat sandığına gidecek birde senet sunması sonucunda, buradan gelecek geliri de hesaplayan Osmanlı İmparatorluğu Tercan kazasının Pulk karyesinde bulunan petrol ve nefit madenlerinin imtiyazını bir yıllık bir beklemenin ardından 1898 yılında Şarl Rayzer'e vermiştir.<sup>342</sup>

Osmanlı İmparatorluğu sahip olduğu topraklarda bu kadar çok petrol yatağı varken bunları depolamak ve ülke içinde özellikle gazın büyük bir ihtiyaç olmasından dolayı bunları pazarlara sunmak için de çalışmalar yapmıştır. Bunun için Merkezi İzmir'de bulunan Osmanlı-Alman Petrol Şirketi adı verilen şirket Manisa, Salihli, Uşak, Karahisar istasyonları civarında gaz depoları ve petrol havuzları yapmak için talepte bulunmuştur. Şirketin bu talebine belediyelerin zarar edip etmeyeceği düşünülerek, şirketin inşa edeceği depolara ilişkin bölge belediyelerin fikirleri alınmıştır. Manisa gibi gaz depolarına sahip illerin zarar edip etmeyecekleri gibi haberleşmeler yapılmış 1911 tarihinde Osmanlı-Alman Petrol Şirketi'ne bu bölgelerde depo ve havuz inşa etmelerini için imtiyaz verilmiştir.<sup>343</sup>

#### IV. 7. 2. Almanların Madenler Üzerindeki Diğer Faaliyetleri

Krom, Zımpara, Manganez, kurşun, Bakır, Çinko gibi Osmanlı topraklarında bulunan madenler Başta İngilizler, Fransızlar olmak üzere, sayıları İngiliz ve Fransızlara

<sup>341</sup> BOA., Y. PRK. OMZ. 2/22, 29/S/1316 (Hicri), (Miladi 19 Temmuz 1898).

<sup>342</sup> BOA., Y. PRK. OMZ. 2/22, 29/S/1316 (Hicri), (Miladi 19 Temmuz 1898).

<sup>343</sup> BOA., DH. İD. 70-1/17 15/Ca/1329 (Hicri), (Miladi 14 Mayıs 1911).

kıyasla az olmasına rağmen Alman tüccarlar tarafından da hammadde olarak çıkartılıp ihraç edilmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda Almanlara verilen bu madenlerin imtiyazlarından, sadece bir bölgede maden imtiyazı alanlar olduğu gibi farklı bölgeler de bulunan birden fazla türdeki madenlerin imtiyazının da sadece bir kişi tarafından alınmış olduğu görülmektedir. Almanlara verilen değişik türdeki maden imtiyazlarına bakacak olursak.

Taşoz Adasında eskiden beri Maden Mültezimi olan Almanya tebaasından Mösyö Speidel, Silifke Sancağı dahilinde yer alan Anamur Kazasının Selenti Nahiyesindeki; simli kurşun, bakır, çinko antimon, demir ve Lazistan Sancağı'na bağlı Hopa Kazasının eski adıyla Peronit ve Pançolu karyeleri içinde bulunan; bakır, simli kurşun, çinko, manganez madenlerinin 60 m. eninde ve boyunda ölçüsü için 12 Kuruş vergi ve kazançtan % 6 vergi vermek şartıyla bu bölgede bulunan madenler 40 sene süreyle kendisine Hazine-i Hassa tarafından verilmiştir. Bunun yanı sıra Speidel, Taşoz Adasının Kuzey Doğu taraflarında, Liman ve Batumya iskeleleri arasındaki sahilde bulunan Beyaz Mermer taşının belirli bir metresi için otuz kuruş vergi vermek ve elde edilen gelirden vergi ödemek şartlarıyla 40 sene müddetle kendisine verilmiştir.<sup>344</sup>

Ancak Taşoz Maden Mültezimi olan Speidel bu madenlerin imtiyazını almakla yetinmemiştir. Daha öncesinde Aydın iline bağlı Tire Kazasının Karakilise Nahiyesindeki arazide Mehmet ve Abdülfettah Efendilerin keşfedip imtiyazını Hazine-i Hassa'dan 1905 tarihinde aldıkları civa madeninin imtiyazının Mehmet ve Abdülfettah Efendiler tarafından kendisine devredilmek istenmesini uygun görmüştür. Speidel'in Taşoz'da göstermiş

---

<sup>344</sup> BOA., Y. MTV. 291/117 02/Za/1324 (Hicri), (Miladi 18 Aralık 1906).

olduğu başarılar ve kendisine olan güvenden dolayı bu bölgede bulunan civa madeninin kira ruhsatı kısa bir süre içinde Hazine-i Hassa tarafından yine aynı tarihte kendisine verilmesi uygun görülmüştür.<sup>345</sup>

Speidel gibi Alman maden yatırımcılarının bazıları da daha önce Osmanlı tebaasından bazı kimselere verilmiş olan maden yataklarının hisselerini devralmak için çaba göstermişlerdir; ancak Almanların almaya çalıştıkları madenler yurt dışı piyasasın da önemli yer tutan Krom ve zımpara taşı gibi madenler olmuştur. Örneğin; Aydın ili sınırlarında bulunan Saruhan Sancağının Akhisar Kazasına bağlı Marmara Nahiyesinin Kayadibi mevkiinde bulunan 10.000 dönüm sahipli arazi üzerinde Zımpara madenini araştırmak üzere 7 Temmuz 325 tarihinde Osmanlı tebaasından Andon Efendiye ruhsat verilmiş. Bir süre sonra Andon Efendi hissesinin % 60'lık kısmını Buldanlı Hacı Emin ve Kardeşi Hafız Edhem Efendilere kalan % 40'lık hissesini Almanya tebaasından olan Mösyö Kopes'e devretmiştir. Buldanlı Hacı Emin ve Kardeşi Hafız Edhem, Kendi hisselerin % 30'luk kısmını Mösyö Kopes'e devredince Kopes % 70'lik bir hisseye Aydın'da Zımpara madenlerini araştırmak için büyük bir hisseye sahip olmuştur. bu bölgede yapmış olduğu çalışmalar olumlu sonuçlanınca burada bulunan madenleri çıkarmak için 1912 tarihinde Kopes Zımpara madeni cevherinden 3.000 ton'dan az olmamak üzere ihraç edebileceğini hesaplayarak 60 yıllık bir ruhsat talebinde bulunmuştur.<sup>346</sup>

Osmanlı'da hisse devralan Alman maden tüccarları yanında başından beri kendi çalışmaları sonucunda maden imtiyazı alan Alman tüccarları da yok değildir.

<sup>345</sup> BOA., Y. MTV. 283/4, 2/Z/1323 (Hicri), (Miladi 28 Ocak 1906).

<sup>346</sup> BOA., DÜİT 25/10, 6/B/1337 (Hicri), (Miladi 26 Nisan 1919).

Örneğin; Alman Maden tüccarı vekili olan Jakop Openhaimer'in Bolu iline bağlı olan Göynük'te 1899 yıllarında antimon madenini işlettiği,<sup>347</sup> bir diğer Alman maden yatırımcısı Henry Goldberg'in 1913 tarihli bir ruhsatnameden, Kuşadası'nın İslamçaklı Karyesinde bulunan Linyint madenlerini çıkarmak üzere imtiyaz aldığı görülmektedir.<sup>348</sup> Henri Goldberg ayrıca Menteşe Sancağının Fethiye Kazasına bağlı Karaca karyesi civarında manganez madenini araştırmak için yine 1913 tarihinde imtiyaz talebinde bulunmuştur.<sup>349</sup>

Almanlarla olan ticari ilişkilere önem veren Osmanlı İmparatorluğu Almanlara maden imtiyazları vermekle beraber İstanbul, İzmir, Bodrum gibi yerlerde bulunan eskimiş tunç ve demir topları da eritilip tekrar işlenmek üzere satın almak isteyen bir Alman şirketine 1912'de satmıştır. Yıllarca biriken ve eskimiş olan toplardaki tunç ve demir miktarının çokluğu yüzünden bu toplar arasında tarihi değeri olanların ayrılması için bir komisyon dahi oluşturulmuştur.<sup>350</sup>

Almanya bu madenlerin yanında kendi ülkesinde yeterli miktarda kömür madeni olmasına karşın sanayi için gerekli ve önemli bir maden olan Osmanlı'daki kömür madenleri üzerinde de durmuştur. Fakat Ereğli haricinde<sup>351</sup> Osmanlı'da çıkarılabilir kömür yataklarının miktarının azlığından dolayı çok fazla örneği bulunmasa da Almanlar satın alma yoluyla kömür madenleri üzerinde çalışmalarda bulunmuş olduğu anlaşılmaktadır.

<sup>347</sup> BOA., DH. MKT, 2219/40, 26/S/1317 (Hicri), (Miladi 6 Temmuz 1899).

<sup>348</sup> BOA., MV. 206/18, 25/R/1335 (Hicri), (Miladi 18 Şubat 1917).

<sup>349</sup> BOA., DUİT. 26/10, 10/C/1336 (Hicri), (Miladi 23 Mart 1918)

<sup>350</sup> BOA., DH. İD. 83-2/17, 17/Z/1330 (Hicri), (Miladi 27 Kasım 1912).

<sup>351</sup> Ereğli'de kömür üretimi 1881'de 98 bin ton, 1882'de 108 bin ton, 1883'de 121 bin ton, 1884'de 132 bin ton 1885'de 146 bin ton 1886'da 158 bin ton olarak gerçekleşmiştir. Bu tarihlerden sonra Ereğli'de üretilen kömür miktarı yıllık ortalama olarak 150 bin ton ile 160 bin ton arasında gerçekleştirmiştir. Bkz. BOA Dosya usulü irade Bahriye Nezaretinden yıldız sarayına 9 VI 1307 Ocak 1890'dan aktaran Donald Quartaert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881 -1908)*, Çev. Sabri Tekay, Yurt Yayınları, Ankara, 1987, s. 49.



Örneğin; bir arşiv belgesinde Ereğli’de çıkarılmış olan kömürün yarısını satın almak için 1902’de bir Alman şirketin pazarlık yapmaya çalıştığı görülmektedir.<sup>352</sup>

Osmanlı İmparatorluğu’ndan Almanya’ya ne kadar maden ihraç edildiğine gelince; aslında arşiv kayıtlarından Osmanlı’da faaliyet gösteren Alman maden tüccarlarının Almanya’ya ya da diğer ülkelere ne kadar maden gönderdiği bilinmemektedir. Fakat 1880’den 1897’ye kadar genel olarak Osmanlı İmparatorluğu’ndan diğer ülkelere gönderilen madenlerin değeri şöyledir:

**Tablo 9: Osmanlı İmparatorluğu’nun Maden İhracatı  
(1880’den 1897 Sonuna Kadar)**

YIL	DEĞER (KURUŞ)
1880	5.294.221
1881	7.701.112
1882	10.786.234
1883	11.671.442
1884	12.060.305
1885	13.995.333
1886	16.139.155
1887	-----
1888	29.112.627
1889	29.077.555
1890	30.166.195
1891	33.073.888
1892	38.011.557
1893	-----
1894	47.098.889
1895	62.186.111
1896	48.660.667
1897	37.796.444

Kaynak: Şerife Yorulmaz, *Aydın Vilayeti’nde Madenler (1850 - 1918)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1994. s 272.

<sup>352</sup> İlginçtir ki Alman tüccarlarıyla sıkı ilişkiler içinde bulunan, Alman diplomatlarının etkisi, bu pazarlıklarda da görülmüş Midilli Alman Konsolosu bu pazarlıklar için aracılık teklifinde bulunmuştur. Bkz. BOA., Y. PRK. UM. 58/103, 13/Ra./1320, (Hicri), (Miladi 20 Haziran 1902).

Görüldüğü üzere Osmanlı İmparatorluğundan diğer ülkelere her yıl artan maden ihracı söz konusudur. Ancak arşiv kayıtlarından Almanya'ya tam olarak kaç çeşit madenin gönderildiği, bu madenlerin miktarlarının neler olduğu ve değerlerin ne kadar olduğuna ilişkin bilgiler mevcut değildir. Fakat Almanların, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kendi sanayisinin ihtiyaçları için gerekli olan önemli madenleri almış olduğu düşünülebilir. Arşiv kayıtlarından çok fazla karşılaşılmasa da özellikle kromun Alman topraklarında çok fazla bulunmaması ve silah sanayisi için gerekli bir maden olmasından dolayı bu madenin bir kısmını Osmanlı'dan temin etmiş olma olasılığı yüksektir.

#### **IV.8. Osmanlı'da Faaliyet Gösteren Alman Bankaları**

Almanya'nın diğer ülkelerde gerçekleştirmiş olduğu ticaretin kuvvetli araçlarından biri etkin bankacılık örgütüydü. 1880'lerin başından itibaren çok hızlı bir şekilde gelişmeye başlayan Alman bankacılığının en önemli görevi denilebilir ki, Alman iktisat anlayışının da bir gereği olarak faaliyette bulunduğu bölgelerde çalışmalar yapan Alman yatırımcılarını maddi olarak destekleyerek daha etkin bir şekilde çalışmalarını sağlamak olmuştur. Hızlı bir şekilde gelişmeye başlayan bankalar sayesinde ki Almanya dünya ticaretinde önemli bir yer edinmiştir. Almanya 1880'lerde dünya ticaretinde İngiltere, Fransa, Amerika'nın ardından dördüncü sırada gelirken I. Dünya Savaşı arifesinde İngiltere'den sonra ikinci sıraya yükselmiştir.<sup>353</sup> Almanya'nın ticaretinde bu derece önemli rol oynayan Alman bankaları kaçınılmaz olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda da faaliyet yürütmüşlerdir.

---

<sup>353</sup> Adil, *a.g.e.*, s. 81.

Osmanlı'da faaliyet gösteren Alman Bankaları Deutsche Bank'ın demiryolları imtiyazında etkin olduğu gibi, İmparatorluktaki pek çok ticari faaliyetlerde etkili olmuşlardır.

Ancak Alman bankalarının ilk şubelerini öncelikle Almanların yoğun olarak yaşadıkları yerde kurmuş olduğu görülmektedir. Arşivde bulunan belgelerden de anlaşıldığı üzere Osmanlı'da ilk Olarak şube açan Osmanlı İmparatorluğu topraklarında büyük ekonomik yatırımları destekleyen Deutsche Bank değil de Osmanlı'da şube açan en eski bankanın Deutsche Palaestina Bank olduğunu göstermektedir. Almanların yoğun olarak yaşadıkları bölgenin Kudüs olmasından dolayı Alman bankasının ilk olarak burada şube açtığı görülmektedir. Arşiv belgeleri de bu bankanın faaliyet alanı olarak Osmanlı'nın güney bölgeleri olduğunu göstermektedir. Yafa Şam, Beyrut gibi bölgelerde Deutsche Palaestina Bank'ın adı sık sık geçmektedir.<sup>354</sup>

Osmanlı'da en etkin bankacılık faaliyetlerinde bulunan, Osmanlı'da Alman şirketlerinin inşa faaliyetlerini yürüttükleri demiryollarının destekleyicisi olan, Osmanlı'ya büyük miktarla kredi sağlayan banka olan Deutsche Bank'ın ise arşiv belgelerinde 1910'lu yıllarda İstanbul'da bir şubeden bahsedilmektedir. Bu tarihlere kadar Deutsche Bank şubeden söz edilmemektedir.

Osmanlı'da faaliyette bulunan diğer bir Alman bankası ise İmparatorluğun çeşitli yerlerinde şubeler açan Avusturya finans çevrelerinin desteğinde kurulan Deutsche Orient Bank'tır.<sup>355</sup> Diğer bankalarda olduğu gibi bu bankada Alman yatırımcılarının

<sup>354</sup> Belge örneği için bkz. BOA. DH.MKT. 1184/129, 21/Z/1325 (Hicri), (Miladi 25 Ocak 1908).

<sup>355</sup> *Almanya ve Şark*, s. 40.

faaliyette bulunduğu bölgelerde çalışmalarda bulunmuştur.<sup>356</sup> Çukurova'da sulama çalışmaları ve pamuk ziraatı için çalışan Alman yatırımcılarının olduğu Mersin, Adana'da şubeleri<sup>357</sup> yanında Antep, Edirne, Dedeoğaç'da şubeleri olduğu görülmekte, arşiv belgelerinden yine bu bankanın Halep'te bir şubesinin olduğu anlaşılmaktadır.<sup>358</sup>

Etkin bir bankacılık örneği sergileyen Alman Bankaları ve sermaye çevreleri, bankacılığın ticarete ve üretime olan etkisini bildiklerinden, Osmanlı-Alman ortaklığıyla oluşacak bir bankanın kurulabileceğinden söz etmektedir. Arşivde bulunan bir belge de konu hakkında; İngilizlerin ve Fransızların Osmanlı ile Almanya arasında gerçekleşen ticaret üzerindeki etkilerinin bertaraf edildiğinden, iki ülke arasında gerçekleşen dostluğun samimiyetine istinaden, sırf Osmanlı ve Alman sermayelerinden meydana gelen bir Sanayi ve Ticaret Bankasının kurulmasının mümkün olduğunu belirtmektedir. Almanya Meclis üyesi Baron Mantoful tarafından II. Abdülhamit'e yazılan bu mektubun, cevabının hızlı bir şekilde verilmesi istenmektedir.<sup>359</sup> Ancak II. Abdülhamit'in bu isteğe ne tür bir cevap verdiğiine ilişkin her hangi bir belgeye rastlanılmadığından, Osmanlı İmparatorluğu'nun bu konu hakkında nasıl bir yaklaşım içine girdiğini bilmiyoruz. Fakat arşiv kayıtlarından böyle bir bankanın kurulmamış olduğunu ya da bununla ilgili çalışmalar içine girilmemiş olduğunu anlamaktayız. Ancak baktığımız zaman ortak bir banka kurulsun ya da kurulmasın Almanlar etkin bankacılık örgütü sayesinde Osmanlı üzerinde pek çok alanda faaliyetlerde bulunmuşlardır. İki ülke ekonomik ilişkileri Alman bankalarının, yatırımcılarını desteklemesinden çok büyük

<sup>356</sup> Almanya'nın en büyük bankalarından Nationalbank für Deutschland, Dresner Bank ve A. Schaafhausener Bankverein tarafından 1906'da yaklaşık olarak 1.000.000 Osmanlı Lirası sermaye ile kurulan Deutsche Orient Bank çeşitli sahalarda ve imparatorluğun bütün eyaletlerinde faaliyet göstermiştir. "Memalik-i Osmaniyye'de Bankalar" *İktisadiyet Mecmuası*, Yıl 2 sayı 44-48 8 Mart 1833 s. 23'den aktaran Önsoy, *a.g.e.*, s. 53.

<sup>357</sup> BOA., DH. İD. 108/-1/30 11/Ra/1330 (Hicri), (Miladi 01 Mart 1912)

<sup>358</sup> Örnek belge için bkz. BOA., HR.HMŞ.İŞO. 3/2 01/Tş/1328 (Rumi), (Miladi 14 Kasım 1912)

<sup>359</sup> BOA., Y. PRK. AZJ. 47/20, 29/Z/1320 (Hicri), (Miladi 29 Mart 1903).

oranda etkilenmiştir. Öyle ki ister bankalar olsun, ister Osmanlı'da faaliyet gösteren diğer şirketler aracılığıyla olsun Osmanlılarla Almanlar arasında gerçekleşen ticaret istatistiksel olarak dikkat çekicidir. Ancak burada yadsınmaması gereken Almanya'nın ekonomik olarak gücünün büyüklüğüdür.

#### **IV. 9. Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya Arasında Gerçekleştirilen Ticaretin Hacmi**

Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasında gerçekleşen ekonomik ilişkiler rakamsal olarak da kendisini göstermektedir. Öyle ki Osmanlı İmparatorluğu ve Almanya arasında gerçekleşen büyük miktarlardaki ticaret hacmini arşiv kayıtlarından ya da Osmanlı döneminde basılan eserlerden de izleyebilmek mümkündür. Fakat ilginçtir ki bu ticaret hacminin oranları konusunda kesin rakamlar vermek söz konusu olamamaktadır. Bunda ana sebep belgeler arasında bir tutarlılığın olmamasından kaynaklanmaktadır. Özellikle o dönem basılı eserlerin aynı tarihli istatistikî rakamları arasında fark söz konusudur. Ancak yine de belgeler arasında rakamsal farklar söz konusu olsa da belgelerden kolaylıkla anlaşıldığı üzere iki ülke arasındaki ticaret rakamları yıldan yıla artmıştır. Bu artışa baktığımız zaman Almanya'nın ticaret hacminin büyümesinde dışarıdan hammadde satın alıp, dışarıya mamül mal satmasının payı çok yüksekken, Osmanlı'da ise tam tersi bir şekilde mamül mal satın alıp, hammadde satan bir durum söz konusudur. Örneğin Almanya'nın Osmanlı'dan almış olduğu pamuk, yün başta olmak üzere bu ürünlere yıllık ortalama olarak ödediği fiyat şöyledir: Pamuk; bundan her sene Osmanlı'dan Almanya'ya 600 milyon marklık bir miktar ihraç edilmekte, yün; her sene 370 milyon marklık ihraç edilmekte, hububat; her sene 450 milyon marklık ihraç

edilmektedir.<sup>360</sup> Ancak Osmanlı ile Almanya arasında gerçekleşen bu ticari ilişkilerde önemli rol oynayan ülkenin Almanya olduğu çok açıktır. Özellikle Almanya'nın güçlenen sanayisinin pazar ve hammadde ihtiyacı ticari verilerin artış göstermesini sağlamaktadır. Almanya'nın diğer ülkelerle olan ticaretindeki artış da bu durumun açık bir kanıtı niteliğindedir. Almanya'nın diğer devletler ve Osmanlı İmparatorluğu ile gerçekleştirmiş olduğu toplam ticaret miktarının farklı yıllardaki dağılımına bakacak olursak; Almanya'nın dış ticaret miktarının büyüklüğü daha açık bir şekilde anlaşılabilir. Örneğin; 1909 yılında Almanya'nın toplam dış ticareti 8 milyar 238 milyon mark olmuştur. Almanya'yı ticaret oranıyla birliğini sağlamadan çok önce ve birliğini sağladığı zamanlarda ticari konularda geride bırakan Fransa, Almanya'nın çok gerisinde kalmış bulunmaktadır. Almanya'nın bu ticaretinin büyük oranı Almanya'nın kuzeyinden başlayıp, başta Anadolu toprakları olmak üzere Osmanlı topraklarını içine alan ve El-cezire'ye kadar uzanan bölgelerle ile yapılmıştır.<sup>361</sup> Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu dahil Hindistan, Mısır gibi ülkelerle ve bir bütün olarak Almanya'nın dünya geneliyle gerçekleştirmiş olduğu ticaret rakamları Almanya'nın ticaretinin büyüklüğü hakkında ayrıntılı fikirler verebilecek mahiyettedir.

---

<sup>360</sup> Jaeck, *a.g.e.*, s. 12.

<sup>361</sup> Jaeck, *a.g.e.*, s. 8.

**Tablo 10: Almanya'nın 1901 – 1913 Yılları Arasında İthalat ve İhracat Oranları (Milyon Hesabıyla)**

Sene	İTHALAT			İHRACAT		
	Osmanlı	Hindistan	Mısır	Osmanlı	Hindistan	Mısır
1901	37,5	67,1	16,5	30,1	197,2	32,1
1902	43,3	57,4	18,2	36,5	214,5	45,6
1903	50,2	76,0	22,7	37,7	253,2	57,1
1904	75,3	83,1	32,7	43,8	294,9	63,3
1905	71	86,0	30,3	51,5	277,8	60,6
1906	78,5	101,9	36,7	55,0	322,2	65,5
1907	81,7	99	39,5	55,2	407,1	80,4
1908	64	95,4	30,9	47,6	306,9	63,1
1909	78,9	78,8	32,2	57,3	317,0	95,7
1910	104,9	89,8	34,2	67,4	404,0	93,6
1911	112,8	99,5	42,3	70,1	440,3	99,5
1912	112,8	107,5	38	77,6	533,3	111,7
1913	98,4	150,7	43,4	73,9	41,8	118,4

Kaynak: *Almanya ve Şark Münasebet-i Düveliyesinin Safahat-ı ve Hazırasıyla İnkişafat-ı Müstakbelesi*, Alman Hükümet Matbuası, Berlin, 1917, s. 35.

Yıllara göre yukarıda ki tabloyu incelediğimiz zaman Almanya'nın Osmanlı ile olan ithalat ve ihracatının düzenli olmasa da 1902'den 1913'e kadar artış göstermiş olduğudur. Ancak burada dikkat edilmesi gereken bir diğer önemli nokta 1908 yılında

birden bire Almanya'nın Osmanlı ile yapmış olduğu ithalat ve ihracatının düşüş göstermiş olduğudur. Bu düşüşün ana sebebi 1908 yılında Jöntürk devrimin olmasıdır. Bu dönemde denilebilir ki meşrutî yapı Almanya ile olan ilişkileri bir süre sekteye uğraşmıştır.

Şunu belirtmek gerekir ki esasında Almanya'nın ithalat ve ihracatındaki artış sadece Osmanlı ile olan ilişkilerinde artış göstermemiş Almanya'nın ithalat ve ihracat oranları yıldan yıla çok büyük artış göstermiştir. Bu da Almanya'nın ekonomisinin büyük bir hızla büyüdüğünü göstermektedir. Almanya'nın dünya geneli ile olan ithalat ve ihracat miktarı ise kabaca ele alırsak şu şekildedir:<sup>362</sup>

<b>Almanya</b>	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>
1872 senesinde	3,5 milyar	2,5 milyar
1887     „	3,1     „	2,9     „
1902     „	5,9     „	5,0     „
1913     „	10,8    „	10,1    „ mark idi.

Bu rakamlarla Almanya'nın dünyada hiçbir hükümetin erişmediği bir ticari gelişime sahip olduğu görülmektedir ve hatta bu ticaret rakamlarıyla dönemin en büyük ekonomisine sahip İngiltere'ye çok hızlı bir şekilde yaklaşmış bulunmaktadır. İngiltere ile Almanya arasında şu şekilde bir karşılaştırma yapacak olursak; 1885'de İngilizlerin ihracatı 5 milyar 326 milyon mark iken Almanların ihracatı 3 milyar 575 marktır. 1905'de İngiltere'nin ihracatı 8 milyar 245 milyon marka, Almanların ihracatı 7 milyar 164

<sup>362</sup> Süleyman, *a.g.e.*, s. 22. *Alman Hayat-ı İktisadiyesi*, s. 12. Bu ticaret rakamlarına kusuratlardan eklenmeyip kabaca verilmiş olmasından dolayı diğer Osmanlı dönemi eserleri arasında bir miktar rakamsal farklılıklar görülebilmektedir. Örnek için bkz. *Almanya ve Şark*, s. 34.



milyona yükselmiştir. Yani 20 Sene içerisinde dış ticaret hacminde İngiltere % 45, Almanya % 100 oranında büyüme göstermiştir.<sup>363</sup>

1913 yılına gelindiğinde dünyanın en büyük ekonomilerinin toplam ithalat ve ihracat oranları şu şekilde sıralanmıştır.<sup>364</sup> Aşağıda verilen rakamlarla Almanya'nın o dönem dünyanın en büyük ikinci ekonomisine sahip olduğu izlenebilmektedir.

İngiltere: 28.644.700.000 Mark

Almanya: 22.530.900.000 “

Fransa: 16.307.000.000 “

Amerika: 17.981.000.000 “

Osmanlı İmparatorluğu'nun dünyanın en büyük ekonomileriyle gerçekleştirmiş olduğu ticaret rakamlarına gelince, bütün halinde rakamlar olmasa da 1912'de yapmış olduğu ticaret rakamları şöyledir.<sup>365</sup>

#### **1912 senesinde**

İngiltere 300,000,000 Mark

Almanya 189,000,000 Mark

Fransa 152,000,000 Mark

Amerika 108,000,000 Mark

Rakamlardan da anlaşılacağı üzere Almanya'nın Osmanlı dış ticaretinde ön sıralarda yer aldığı görülmektedir. Ancak Almanya, Osmanlı dış ticaretinde ön sıralarda yer almasına karşın Osmanlı toprakları üzerinde gerçekleştirmiş oldukları Alman

<sup>363</sup> Adil, *a.g.e.*, ss. 81-82.

<sup>364</sup> *Almanya ve Şark*, s. 34.

<sup>365</sup> *Almanya ve Şark*, s. 34.

yatırımları Fransa'dan sonra ikinci sırada gelmektedir. Bu durumu aşağıda verilen tablo gözler önüne sermektedir.

**Tablo 11: 1909 – 1912 Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Yabancı Sermayenin Ülkelere Dağılımı (Milyon Osmanlı Lirası Hesabıyla,)**

	Almanya		Fransa		İngiltere		Diğer Devletler	Toplam
		%		%		%		
Demiryolları	22,73	42,6	23,69	44,4	5,79	10,8	1,10	53,31
Madenler	0,21	5,8	2,85	79,6	0,45	12,5	0,07	3,58
Bankalar	1,25	15,2	3,20	39,0	2,85	34,7	0,90	8,20
Sanayi	1,00	15,3	2,00	30,7	2,50	38,5	1,00	6,50
Diğer Yatırımlar	3,50	26,7	5,07	38,8	2,50	19,1	2,00	13,07
Toplam	28,69	33,9	36,81	43,4	14,09	16,6	5,07	84,66

Kaynak: Rifat Önsöy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871 – 1914)*, Enderu Kitapevi, İstanbul, 1982, s. 59.

Tablodan da anlaşılacağı üzere Almanya, yatırımcı devletler arasında Fransa'dan sonra ikinci sırayı almakla beraber, Almanya'nın demiryolları yatırımları haricindeki yatırımları çok azdır. Bunun sebebi Alman sermayesinin devlet garantisi olan sahaları tercih etmesidir. Ancak 1912 yılına girildiğinde İttihat ve Terakkinin Almanların madenler üzerindeki yatırımlarını desteklemeleriyle Alman yatırımları bir miktar artış göstermiştir. Yine de Almanların demiryollarına yapmış oldukları yatırımlar sayesinde ki; inşaat malzemesi, ray ve vagon ile muhtelif alet ve makineler başta olmak üzere, Alman sanayi ürünleri çok miktarda Osmanlıya satılmıştır. Elbette Osmanlı ile Almanya arasındaki bu ticaretlerde limanlar üzerinden yapılan taşımacılığın payı çok yüksek

olmuştur. Aşağıdaki tablo da yıldan yıla artan Osmanlı-Alman deniz ticaretinin yıldan yıla artış gösterdiğini doğrulamaktadır.

**Tablo 12: Osmanlı Limanlarına Yapılan Toplam İthalatın Ülkelere Dağılımı**

	1879	1897	1899	1901	1903	1905	1907	1910	1912
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Almanya	0,5	1,7	1,8	2,6	3,6	4,1	4,6	3,9	5,0
İngiltere	35,6	33,4	28,2	25,3	30,0	29,1	31,5	29,8	26,9
Avusturya	19,1	13,4	16,2	16,0	15,0	15,2	15,8	15,5	17,2
Fransa	14,7	7,4	8,2	7,5	5,7	5,6	6,1	6,4	7,5
İtalya	2,1	4,6	5,6	7,3	7,8	8,2	8,6	8,0	1,9

Kaynak: Önsoy, a.g.e., s. 65.

Tablodan da izlenebileceği gibi Osmanlı limanlarına yapılan taşımacılıkla ön sırada yer alan İngiliz ticaret gemilerinin oranında 1879'dan 1912'ye gelinceye kadar dikkate değer bir azalma meydana gelmiştir. Buna karşın Alman gemilerinin Osmanlı limanlarına yaptıkları taşımacılıkta önemli artışlar olmuştur. Almanya ve Osmanlı limanları arasında gerçekleşen bu ticaret ise genellikle Hamburg ve Bremen üzerinden gerçekleştirilmiştir. 1898 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasında gerçekleşen 3.610.000 Osmanlı lirası değerindeki toplam ticaret tutarının 1.284.000 liralık kısmı Hamburg ve Bremen üzerinden gerçekleştirilmiştir ki bu da toplam ticaretin yaklaşık olarak % 36'sını oluşturmaktadır.<sup>366</sup> Bunda ise kara taşımacılığının o dönemde pahalı olması sebebiyle deniz taşımacılığı oldukça önemli bir yere sahip olması etkindir.

<sup>366</sup> Önsoy, a.g.e., s. 65.

Osmanlı ile Almanya arasında gerçekleşen ithalat ve ihracat oranlarına gelince 1898 - 1913 yılları arasında Osmanlı – Alman ticareti şöyle bir gelişme göstermiştir.

**Tablo 13: Osmanlı İstatistiklerine Göre 1898 - 1913 Yılları Arasında Osmanlı - Alman Dış Ticareti.**<sup>367</sup>

	İTHALAT		İHRACAT	
	Osmanlı lirası ve Toplam	Osmanlı İthalatına Oranı %	Osmanlı Lirası ve Toplam	Osmanlı İhracatına Oranı %
1898	436,467	1,6	275,078	2,0
1899	486,936	2,0	451,759	2,9
1900	658,340	2,8	602,977	4,0
1905	1, 325,294	4,2	1,227,699	6,2
1907	1,162,100	4,9	1,237,941	7,1
1908	1,935,671	6,2	1,149,975	6,2
1909	2,356,352	6,8	1,135,602	6,2
1910	3,896,632	9,2	1,309,505	6,0
1911	5,162,684	11,5	1,520,668	6,1
1913	4,688,744	11,2	1,234,251	5,7

Kaynak: Önsoy, *a.g.e.*, s. 67.

Osmanlı arşiv kaynaklarından derlenen bu rakamlar tam olarak gerçeği yansıtmayacağı gibi, bazı yıllardaki istatistiki veriler mevcut değildir. Ayrıca bu istatistiki verilere demiryolları için yapılan ithalat miktarları, silah ithalatının eklenmediği gözükmemektedir. Osmanlıların Almanya'dan büyük miktarlarda silah alımları göz önünde

<sup>367</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 67.

bulundurulursa bu istatistiki verilen çokta gerçeği yansıtmadığı görülebilir. Fakat yine de Osmanlı kaynakları Almanya'dan yapılan ithalat ve Almanya'ya ihracatta büyük artışların olduğunu doğrulamaktadır. Son olarak şunu belirtmekte gerekirse; özellikle demiryolu imtiyazlarının alındığı ve demiryolu yatırımlarının başladığı dönemlerden itibaren büyük miktarlarda Alman yatırımlarının önü açılmış olduğundan Osmanlı – Alman ticaret hacmi büyük artış göstermiştir. Bu açıdan demiryolları imtiyazları Osmanlı ve Almanya arasındaki ticaret hacminde çok önemli konumda yer almaktadır.

## SONUÇ

Sonuç itibariyle Avusturya, Rusya, Fransa, İngiltere gibi ülkelere nazaran Osmanlı İmparatorluğu'nun artık dağılmanın eşiğine geldiği bir dönemde başlayan Osmanlı – Alman ilişkileri diğer ülkelerle kıyaslandığında farklı bir durum teşkil etmektedir. Kapitalist bir aşamaya erişen, pazar bulma ve yayılma hırsıyla Osmanlıya yönelen Almanya geleneksel sömürgeci yöntemlerde olduğu gibi güç kullanarak değil, ekonomik olarak Osmanlıya nüfuz ederek çok kısa sürede Osmanlı üzerinde yalnız ekonomik değil siyasi ve askeri nüfuz elde etme başarısını göstermiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu süreç sonunda güçlü bir devlete sırtını dayayarak yani denge politikası güderek uyguladığı siyasetten artık yavaş yavaş bir ülkenin tarafını tutacak şekilde bir siyaset izleme yoluna gitmiştir. Bu süreç sonunda iki ülke I. Dünya Savaşı'na müttefik olarak girmiş Osmanlı ordusu Alman subaylara emanet edilmiştir. Bu da Almanların, Osmanlı'da yalnız ekonomik başarılar elde etmediğini bunu siyasi ve askeri olarak da desteklediğini göstermektedir.

Ancak açıktır ki diğer ülkelerden çok daha sonra Osmanlı pazarlarına girmeye başlayan Almanya'nın Osmanlı ile olan ticaretinde 19. yüzyılın sonlarına kadar önemli bir gelişme olmamıştır. Bunda pek çok neden olduğu gibi göze çarpan en büyük neden Almanya'nın sanayileşmesini henüz tamamlayamamış olmasının yanı sıra İngiltere, Fransa, Avusturya gibi rakiplerine karşı koyacak ekonomik ve siyasi güce sahip olmaması yatmaktadır.

Silah ticaretiyle başlayan büyük miktarlardaki ticari ilişkiler esas olarak Almanlara peş peşe demiryolları inşa imtiyazının verilmesiyle çok büyük artış göstermeye

başlamıştır. Bu durumun etkisiyle iki ülke arasında ucuz taşıma sağlayacak olan deniz taşıma şirketleri kurulmaya başlanmış, giderek artan bir biçimde Alman tüccarları Osmanlı'da ticari faaliyetlerde bulunmaya başlamışlardır. Bir süre sonra Almanların bu iktisadi yayılışı ve Osmanlı – Alman hükümetleri arasındaki yakın işbirliği büyük Avrupa devletlerinin tepkilerine neden olmuştur. Rusya, Osmanlı'nın güçlenmesini istememiş, Fransa, Alman nüfuzunun yayılmasını Yakın Doğu'daki kendi çıkarları için çok zararlı görmüştür. İngiltere ise herkesçe bilindiği üzere Hindistan ve Mısır ile olan ulaşımın tehlikeye gireceğinden endişe etmiştir. Ancak ne suretle olursa olsun Osmanlı – Alman ilişkileri çok hızlı bir şekilde artış göstermiştir. Bunun sonucunda Almanya Bağdat Demiryolu ile Basra'ya kadar uzanma imkanı elde etmiştir. Bu durum başta İngiltere olmak üzere diğer güçlü devletleri telaşlandırmıştır. Almanların kendi çıkarları doğrultusunda yapmaya çalıştığı ve Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişmesine de katkıda bulunacak bu yatırımların, Osmanlı İmparatorluğu'nun gücünü artıracığından endişelenen ve kendi çıkarlarıyla örtüşmemesi sebebiyle İngiltere, Fransa ve Rusya gelişen Osmanlı – Alman ilişkilerinden rahatsızlık duymuşlardır. Başta demiryolları olmak üzere, Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerinde ağırlık kazanmasını engellemeye çalışmışlardır. Denilebilir ki Bağdat Demiryolu inşa rekabeti I. Dünya Savaşı öncesi kutuplar arasındaki gerginliğin artmasında önemli rol oynamıştır.

Osmanlı pazarlarını ele geçirmek için çeşitli Avrupa devletleri arasında sürdürülen rekabet sonucunda İngiliz ve Fransız ticareti gerilemiş buna karşın tam tersi bir şekilde Almanya'nın Osmanlı pazarları üzerindeki ticareti ve ticari gücü büyük artış kaydetmiştir.

Almanların, Prusya öncülüğünde birliğini sağlamaları ve bu süre içerisinde sanayileşmeyi başarıp dünya pazarlarına atılmaları ve çok kısa bir süre içerisinde dünyanın farklı bölgeleriyle ticari ilişkiler kurmalarının temelinde ne olduğuna gelince bunu ilişkin farklı görüşler ortaya konulmaktadır. Bu çerçevede de genel olarak II. Wilhelm'in politikaları üzerine odaklanılmaktadır. Ancak göz ardı edilmemesi gereken önemli bir nokta da kapitalizmin verdiği güçle Alman sanayisinin dışa açılma zorunluluğunun olduğudur. Yine de ne şekilde olursa olsun birliğini geç sağlayan Almanya'nın tarih sahnesine çıkması dünya dengelerini altüst eden bir durumun oluşmasına sebebiyet vermiştir. Özetle I. Dünya Savaşı'na giden yolda Almanya önemli bir pay sahibi olmuştur. Almanya gücüne bağlı olarak Osmanlıyı kendi tarafına çekme başarısını dahi gösterebilmiştir. I. Dünya Savaşı'na Almanya yanında girmek zorunda kalan Osmanlılar ise geri kalmışlık ve zayıflığın bedelini çok ağır ödemişlerdir. Almanya için Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik, askeri ve siyasi bir yayılma alanı olması Osmanlı - Alman ilişkilerinin niteliğini de belirlemiştir.

İki ülke arasında ileri düzeye ulaşan bu ilişkilerin niteliğine baktığımız zaman ise kaba bir söyleyişle bir taraf sanayi ürünlerini satarken, diğer taraf hammadde temin etmekteydi. Yani biri kapitalist, diğeri sömürge olan bir ilişki söz konusuydu. Ancak Osmanlı, Almanya için bu ticari ilişkilerde devlet garantisi olan demiryolları, liman inşaatları, bankacılık faaliyetleri gibi büyük kazanç sağlayan yatırımlar, pamuk, yün, maden gibi yatırımlara ya da bu malların alımlarına nazaran daha önemli bir durum teşkil ediyordu. Zaten arşiv kayıtlarında da bu durum açık bir şekilde gözler önüne serilmektedir. Arşivlerde bulunan belgeler Almanların Osmanlı'da maden yatırımları ya da tarım ürünleri gibi malların Osmanlı'dan çok fazla alınmadığını doğrulamaktadır. Almanlar özellikle



devlet garantisi olan ve büyük kazanç sağlayan yatırımlar üzerinde durmuşlardır. Fakat Almanlar özellikle Osmanlı İmparatorluğu ile askeri alanda yaptığı ticarete çok başarılı olmuşlardır. 1860'lardan sonra başlayan ve birliğin kurulmasında sonra çok büyük miktarlara ulaşan silah satışlarında 19. yüzyıl sona ermeden tekel konuma erişmişlerdir. Yani Almanya'nın Osmanlı ile olan ticareti her zaman Almanya'nın lehine olacak şekilde bir gelişim çizgisi izlemiştir.

Bu gelişmede II. Abdülhamit ve II. Wilhelm'in payı ise yadsınamaz, II. Abdülhamit ve II. Wilhelm arasındaki artan dostluğun da etkisiyle Almanya ve Osmanlı arasında siyasi ve ticari ilişkilerde çok büyük artışlar olmuştur. Almanya'dan, Osmanlıya gönderilen askeri danışmanlar, sürekli büyüyen ekonomik ilişkiler ve Almanlara peş peşe verilen ekonomik imtiyazlar iki ülkeyi hem siyasi hem de ekonomik olarak birbirlerine yaklaştırmalarını sağlamıştır. Ancak Osmanlı'nın diğer ülkelerle olan ilişkileriyle kıyaslandığında Almanya ile olan ilişkilerinde birbirlerine çok fazla güvendikleri izlenimini de vermektedir.

Özetle Osmanlı – Alman yakınlaşması bunun sonucunda da Almanya'nın giderek Osmanlı üzerinde her alanda nüfuzunu arttırması gibi bir durumun ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Osmanlılar, Almanlarla yalnız ekonomik ilişkiler yürütmekle kalmayıp Almanlara siyasi ve askeri olarak kapılarını açmıştır. Bu ilişkiler o kadar çok büyümüştür ki iki ülke I. Dünya Savaşı'nda dahi kader birliği yapmış, savaş sonunda iki ülke arasındaki ilişkiler son bulmuştur. Ancak burada dikkat çekilmesi gereken en önemli nokta Almanya'nın Osmanlı üzerinde kurduğu nüfuz sayesinde Osmanlı devlet adamlarını ve kaynaklarını kontrol altına almaya başlamasıdır. Bu durum büyük bir devletin silah

kullanmadan askeri ve mali ittifak kurarak, ekonomik yönden az gelişmiş bir ülkeye yerleştiğini göstermektedir. Öyle ki 19. yüzyıl Osmanlısında gördüğümüz bu durum çağımızda da dünya genelinde sürmektedir. Bu bakımdan Almanya'nın Osmanlı üzerinde gerçekleştirmiş olduğu bu ilişki ağı tarihteki ilk örnek olmasından dolayı oldukça önemlidir. Son olarak şunu belirtmemiz gerekir ki arşiv belgelerinden ulaştığımız bilgiler ışığında yapmış olduğumuz bu çalışma 1856 ve 1914 yılları arası Osmanlı – Alman ekonomik ilişkilerini ele almasına rağmen arşiv belgelerinden 1890'lara kadar tam olarak ticaret hacmi verilerini gösteren belgelere rastlanılmamıştır. Bu nedenle araştırmamızda Osmanlı – Alman ekonomik ilişkilerini gösteren ticaret hacmini gösteren veriler genel olarak 1890 yıllardan başlamıştır. Ayrıca Osmanlı – Alman ekonomik ilişkilerini gösteren esas olarak Almanya'nın birliğini sağladığı döneme kadar Alman birliğini sağlayan Prusya'ya ilişkin, Başbakanlık Osmanlı Arşivinde Osmanlı ve Prusya ticari ilişkilerini gösteren çok fazla belge bulunamamıştır. Bu nedenle araştırmamızda özellikle 1860'lı yıllarda Osmanlı – Alman ilişkilerini tam anlamıyla ortaya koymak mümkün olamamıştır ve eksik kalan kısımlar için özellikle Alman arşivlerindeki belgelerin incelenmesine ihtiyaç vardır.

## KAYNAKÇA

### A- ARŞİV BELGELERİ

#### I. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

- Dahiliye İdare (DH. İD.): 70-1/17, 83-2/17, 108/-1/30.
- Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT.): 1460/54, 217/14, 37/1019, 911/90, 1231/9, 1072/7, 1391/75, 1451/55, 2219/40, 1184/29.
- Dosya Usulü İradeler Tasnifi (DUİT.): 27/10, 25/10, 26/10.
- Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği (HR. HMŞ. İŞO.): 3/2
- Hariciye Siyasi (HR.SYS.): 2402/22, 29/76.
- Hazine-i Hassa Tahrirat Kalemi (HH. THR.): 239/60.
- İrade Hariciye (İ. HR.): 236/13970.
- İrade Ticaret ve Nafia (İ.TNF.): 17/1325/C-01.
- İrade Tophane-i Amire (İ.TPH.): 1 5/1324-M-02.
- Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.): 7/92, 1072/7, 26/12, 206/18, 203/57, 205/208.
- Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı (A.} MKT. MHM.): 459/58, 370/40.
- Yıldız Tasnifi Maruzat Defterleri (Y. MRZ.d.): 12998, 9954.
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Arzuhal ve Jumaller (Y. PRK. AZJ.): 47/20.
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Askeri Maruzat (Y. PRK. ASK): 12/51, 30/24, 35/60, 64/46, 38/74, 115/110, 116/38, 227/133, 256/83, 253/50.
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Elçilik ve Şehbenderlikler Tahriratı (Y. PRK. EŞA): 17/7.
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti (Y. PRK. BŞK.): 24/36.

- Yıldız Tasnifi Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y. MTV.): 284/65, 265/79, 262/104, 284/24, 258/166, 280/69, 258/224, 296/175, 286/168, 291/117, 283/4.
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Name-i Hümayun (Y. PRK. NHM): 10/68.
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.): 1/55
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Umûm Vilayetler Tahriratı (Y. PRK. UM.): 58/103.
- Yıldız Tasnifi Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y..A.HUS.): 184/93, 210/25.
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Orman, Maadin ve Ziraat Nezarati Maruzatı (Y. PRK. OMZ.): 2/22
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Zaptiye Nezareti Maruzatı (Y. PRK. ZB.): 34/106.

## B. ARAŞTIRMA VE İNCELEME ESERLER

- Adil, M. (1333). *Alman hayat-ı irfanı*. İstanbul.
- Akyıldız, A. (2005). *Anka'nın son baharı, Osmanlı'da iktisadi modernleşme ve uluslararası sermaye*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Armaoğlu, F. (2003). *19. yüzyıl siyasi tarihi (1789 – 1914)*. Ankara: TTK Basımevi.  
3. baskı.

- Atalay, B. (1999). Osmanlı sanayileşmesi hakkında düşünceler. *Türkler*. (Cilt 14, ss. 623-630), Ankara. Yeni Türkiye Yayınları.
- Avanzade, M. S. (1335). *Almanya Devleti*. İstanbul: Orhaniye Matbuası.
- Berkes, N. (2004). *Türkiye’de çağdaşlaşma*. (Yay. Haz. Ahmet Kuyaş) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 6. Baskı.
- Beşirli, M. II. Abdülhamit döneminde Osmanlı ordusunda Alman silahları. Erişim Tarihi: 16 Mayıs 2009  
[http://sbe.erciyes.edu.tr/dergi/sayi\\_16/09\\_besirli.pdf](http://sbe.erciyes.edu.tr/dergi/sayi_16/09_besirli.pdf).
- \_\_\_\_\_ (2004). Haydarpaşa Liman Şirketi’ne verilen İskenderun Limanı inşa ve işletme imtiyazı ve liman tarifesi (1911). *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. sayı 11, 179-203.
- Beydilli, K. (1985). *Büyük Friedrich ve Osmanlılar, 18. yüzyılda Osmanlı Prusya münasebetleri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

- \_\_\_\_\_ (1984). *1790 Osmanlı - Prusya ittifakı; meydana gelişi tahlili tatbiki*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Biber, A. E. (2009). Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya sistemine eklemlenme süreci ve az gelişmişliğin evrimi. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*. Cilt 6, Sayı 1. 28-44.
- Can, B. B. (2000). *Demiryolundan petrole chester projesi (1908 – 1923)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Çavdar, T. (1995). *Türkiye'nin demokrasi tarihi 1839 – 1950*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Çiçek, K. (2002). II. Viyana kuşatması ve Avrupa'dan dönüş (1683 - 1703). *Türkler*. (9.Cilt, ss. 746-764). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Davison, R. H. (1997). *Osmanlı İmparatorluğu'nda reform 1856 – 1876*. (Çev. Osman Akınhay) İstanbul: 1. Cilt. Papirüs Yayınevi.
- Doğan, O. (2007). *II Abdülhamit Han devri Osmanlı mektepleri*. İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Earle, E. M. (2003). *Bağdat demir ve petrol yolu savaşı (1903 – 1923)*. (Çev. K. Yargıcı) İstanbul: Örgün Yayınevi.

- Ediger, V. Ş. (2006). *Osmanlı'da petrol ve petrol*. Ankara: ODTÜ Yayıncılık.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi şartları hakkında bir tetkik*. Ankara: TTK Basımevi.
- Elibol, N. (1996). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı dış ticareti*. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Eralp, T. N. (1993). *Tarih boyunca Türk toplumunda silah kavramı ve Osmanlı İmparatorluğunda kullanılan silahlar*. Ankara: TTK Basımevi.
- Fikri, B. (1322). *Şarkta İngiliz – Alman rekabeti*. İstanbul: Sancakçıyan Matbuası.
- Gellner, E. (1998). *Milliyetçiliğe bakmak*. (Çev. Simten Çoşar) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Genç, M. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda devlet ve ekonomi*. Ankara: TTK Basımevi.
- Gözeller, A. (2005). *Osmanlı Alman yakınlaşmasının basına yansımaları: sabah gazetesi örneği (1889-1895)*. Marmara Üniversitesi Türkiyat

Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ  
Tarihi Bilim Dalı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

- \_\_\_\_\_ (1999). XVIII. yuzyılda Osmanlı sanayisinde gelişmeler ve devletin rolü. *Osmanlı*. Cilt 3, Ankara:Yeni Türkiye Yayınları,
- Güler, Z. (2008). *Osmanlı ordusunun modernleşmesinde Von Der Goltz Paşa'nın rolü*. Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Heaton, H. (2005). *Avrupa iktisat tarihi*. (Çev. M. Ali Kılıçbay, Osman Aydoğuş) Ankara: Paragraf Yayınevi.
- Helfferich, K. (1330). *Alman feyz-i millisi*, (Çev., Nesin Ruso) İstanbul: Matbaa-ı Ahmet İhsan ve Şürekası.
- İnalcık, H. ve Quataert, D. (Ed.) (2004). *Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ve sosyal tarihi*. Cilt 2. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- İnalcık, H., ve Seyitdanlıoğlu, M. (2006). *Tanzimat, değişim süresince Osmanlı İmparatorluğu*. Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Jaeck, E. (1331). *Balkan harbinden sonra şarkta Almanya*. İstanbul: İfham Matbaası.



- KARAL, E. Z. (1995). *Osmanlı tarihi*. Cilt 8. Ankara: TTK Basımevi.
- Kasaba, R. (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve dünya ekonomisi on dokuzuncu yüzyıl*. İstanbul: Belge Yayınları.
- Kobal, Y. (2000). *Birinci Dünya Savaşı öncesinde Almanya*. Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı. Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Kocabaş, S. (2002). *Alman kaparı Almanya'nın nasıl sömürgesi ve eyaleti yapılacaktır? (1883 – 1918)*. İstanbul: Vatan Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (1988). *Pencermenizm'in Şark'a doğru politikası, tarihte Türkler ve Almanlar*. İstanbul: Vatan Yayınları.
- Koçak, C. (1991). *Türk Alman ilişkileri (1923-1939), iki dünya savaşı arasındaki dönemde, siyasal, kültürel, askeri ve ekonomik ilişkiler*. Ankara: TTK Basımevi.
- Kongar, E. (2001). *21. yüzyılda Türkiye*. İstanbul: Remzi Kitabevi. 28. baskı.

- Kuran, E. (1968) Avrupa'da Osmanlı ikamet elçiliklerinin kuruluşu ve ilk elçilerin siyasi faaliyetleri 1793-1821. Ankara: *Türk Kültürünü Araş. Enst. Yayınları*.
- Kurmuş, O. (1982). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi*. Ankara: Savaş Yayınları. 3. baskı.
- Lewis, B. (2004). *Modern Türkiye'nin doğuşu*. (Çev. Metin Kıratlı) Ankara: TTK Basımevi. 9. baskı.
- Martal, A. (1999). Osmanlı sanayileşme çabaları. *Osmanlı*. Cilt 3. Ankara:Yeni Türkiye Yayınları.
- Muhtar, M. (1999). *Maziye bir nazar, Berlin Antlaşması'ndan Birinci Dünya Savaşı'na kadar Avrupa ve Türkiye – Almanya ilişkileri*. (Çev., Nurcan Fidan) Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Onur, A. (1953). *Türk demiryolları tarihi (1860-1953)*. Ankara: T.C. Milli Savunma Vakfı Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2006). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu*. İstanbul: Alkım Yayınevi. 9. baskı.

- Ökçün, A. G. (1984). *Osmanlı sanayi 191 – 1915 istatistikleri*. İstanbul: Hil Yayınevi. 3. baskı.
- Önsoy, R. (1999). *Mali tutsaklığa giden yol; Osmanlı borçları 1854 – 1914*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- \_\_\_\_\_ (1988). *Tanzimat dönemi Osmanlı sanayii ve sanayileşme politikası*. Ankara: İş Bankası Kültür Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (1982). *Türk-Alman iktisadi münasebetleri (1871 1914)*. İstanbul: Enderun Kitabevi.
- \_\_\_\_\_ (2004). *Türkiye'deki Almanya 1914 - 1918, Almanya'nın Türkiye'deki kültürel etkinliği ve Robert Bosch*. Ankara: Atlas Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (1981). 19. asrın ikinci yarısından Alman İmparatorluğu'nun 1871'de kuruluşuna kadar Bavyera'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticareti. *VIII. Türk Tarih Kongresi*, II. Ciltten Ayrıbasım. Ankara: TTK Basımevi.
- Özbilgen, E. (2003). *Bütün yönleriyle Osmanlı, adab-ı Osmaniye*. İstanbul: İz Yayıncılık,

- Özgür, Ö. (1976). *100 soruda sanayileşme ve Türkiye*. İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı – Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba Yayınları.
- Quartaert, D. (1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa iktisadi yayılımı ve direniş (1881 -1908)*. (Çev. Sabri Tekay) Ankara: Yurt Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (1999). *Sanayi Devrimi çağında Osmanlı imalat sektörü*. (Çev. Tansel Güney) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı ekonomisinde bağımlılık ve büyüme 1820 – 1913*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.3. baskı.
- \_\_\_\_\_ (1984). *Osmanlı ekonomisi ve dünya kapitalizmi (1820 – 1913)*. Ankara: Yurt Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (1976). *100 soruda Osmanlı-Türkiye iktisadi tarihi 1500 - 1914*. İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- \_\_\_\_\_ (1985). *Osmanlı ekonomisinin dünya kapitalizmine açılışı. Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye ansiklopedisi*. (Cilt 3, ss. 718-723). İstanbul: İletişim Yayınları.

- Rathmann, L. (1982). *Berlin – Bağdat Alman emperyalizminin Türkiye'ye girişi.* (Haz. Ragıp Zarakolu) İstanbul: Belge Yayınları. 2. baskı.
- Reyhan, C. (2005). Türk Alman ilişkilerinin tarihsel arka planı (1878 – 1914). *Belleten* Cilt: LXIX. Sayı 254. Ankara: TTK Yayınevi.
- Refik, A. (1333). *Osmanlılar ve Büyük Friedrich.* İstanbul.
- Saib, A. (1328). *Tarih-i meşrutiyet şark mesele-i hazırası.* İstanbul: Gayret Kitaphanesi.
- Sander, O. (2000). *Anka'nın yükselişi ve düşüşü, Osmanlı diplomasi tarihi üzerine bir deneme.* Ankara: İmge Kitapevi. 2. baskı.
- Sarc, Ö. C. (1940). Tanzimat ve sanayimiz. *Tanzimat I*, MEB, İstanbul.
- Shaw, S. ve Shaw, E. K. (2000) *Osmanlı İmparatorluğu ve modern Türkiye.* Cilt I. İstanbul: E Yayınları.
- Soy, H. B. (2004). *Almanya'nın Osmanlı Devleti üzerinde İngiltere ile nüfuz mücadelesi (1890 – 1914).* Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Sultan Abdülhamit (1987). *Siyasi hatıratım.* İstanbul: Dergah Yayınları. 5. baskı.

- Tahsin, H. (1313). *Rehber-i fenn-i esliha*. İstanbul.
- Terzi, A. (2007). *Bağdat – Musul’da paylaşılamayan miras: petrol ve arazi (1876 – 1909)*. İstanbul: Truva Yayınları.
- Toprak, Z. (1985). *Milli iktisat. Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye ansiklopedisi*. (Cilt 3, ss. 740–745). İstanbul:İletişim Yayınları.
- Tuncer, H. (2003). *Doğu sorunu ve büyük güçler (1853 – 1878), Osmanlı’nın kader yılları*. Ankara: Ümit Yayıncılık.
- \_\_\_\_\_ (2002). *Eski ve yeni diplomasi*. Ankara: Ümit Yayıncılık. 3. baskı.
- \_\_\_\_\_ (2008). *Osmanlı – Avusturya ilişkileri (1789-1853)*. İstanbul: Kaynak Yayınevi.
- Tünay, M. (1995). *Siyasal tarih*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Uçarol, R. (1995). *Siyasi tarih*. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1954). *İkinci Abdülhamit’in İngiliz siyasetine dair muhtıraları*. *İÜEFTD*, VII/10, İstanbul.

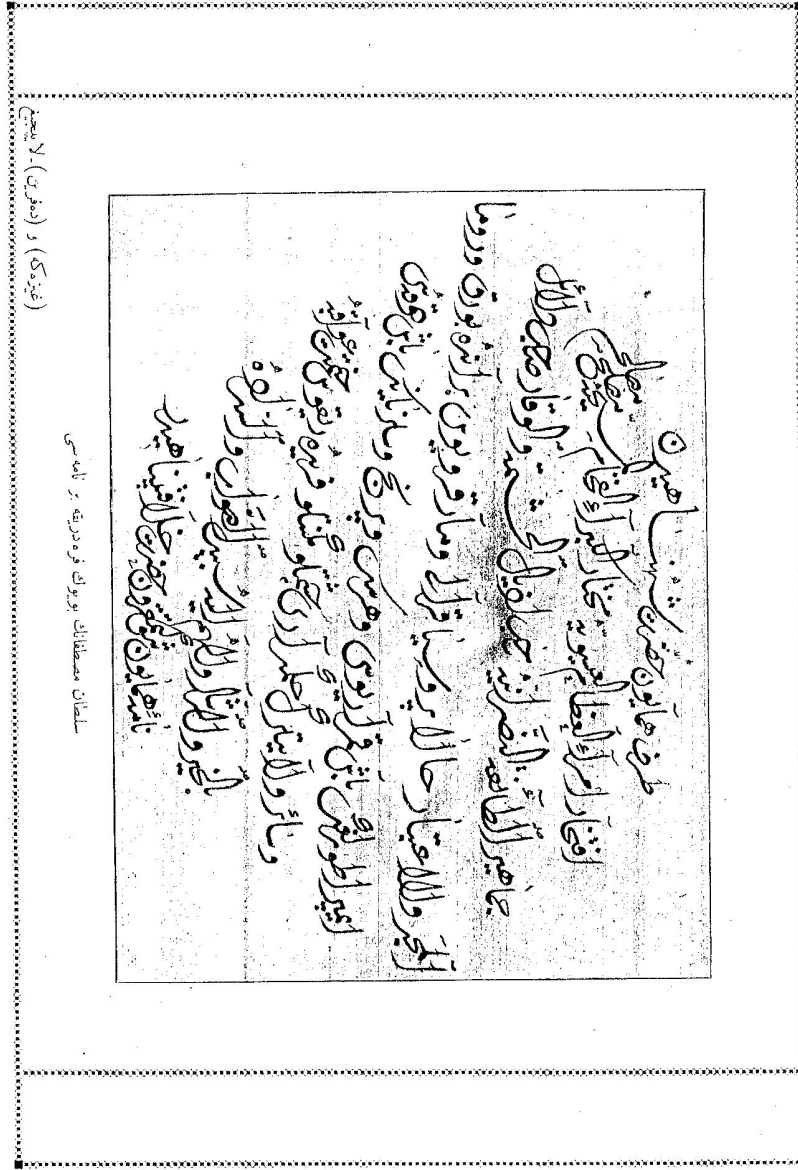
- Wallerstein, İ. (2005). *Modern dünya – sistemi, Avrupa dünya – ekonomisinin pekiştirilmesi ve merkantilizm, 1600 – 1750*. 2. Cilt. (Çev., Latif Boyacı) İstanbul: Bakış Yayınevi.
- Yılmaz, B. E. (2002). Osmanlı İmparatorluğunu dış borçlanmaya iten nedenler ve ilk dış borç. *Akdeniz Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi* 4, 186-198.
- Yılmaz, F. (Haz.) (2004). *İmparatorluk döneminde, Türk - Alman ilişkileri (Goltz Paşa'nın hatıratı)*. Ankara: Berikan Yayınevi.
- Yorulmaz, Ş. (1994). *Aydın Vilayeti'nde madenler (1850–1918)*. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü. Yayınlanmamış Doktora Tezi.

*Alman Hayat-ı İktisadiyesi ve Harp* (Yazarı, Yayınevi, Basım Yeri ve Tarih Yok)

- ? , (1917). *Almanya ve Şark münasebet-i düveliyesinin safahat-ı ve hazırasıyla inkişafat-ı müstakbelesi*. Berlin: Alman Hükümet Matbuası.

EKLER

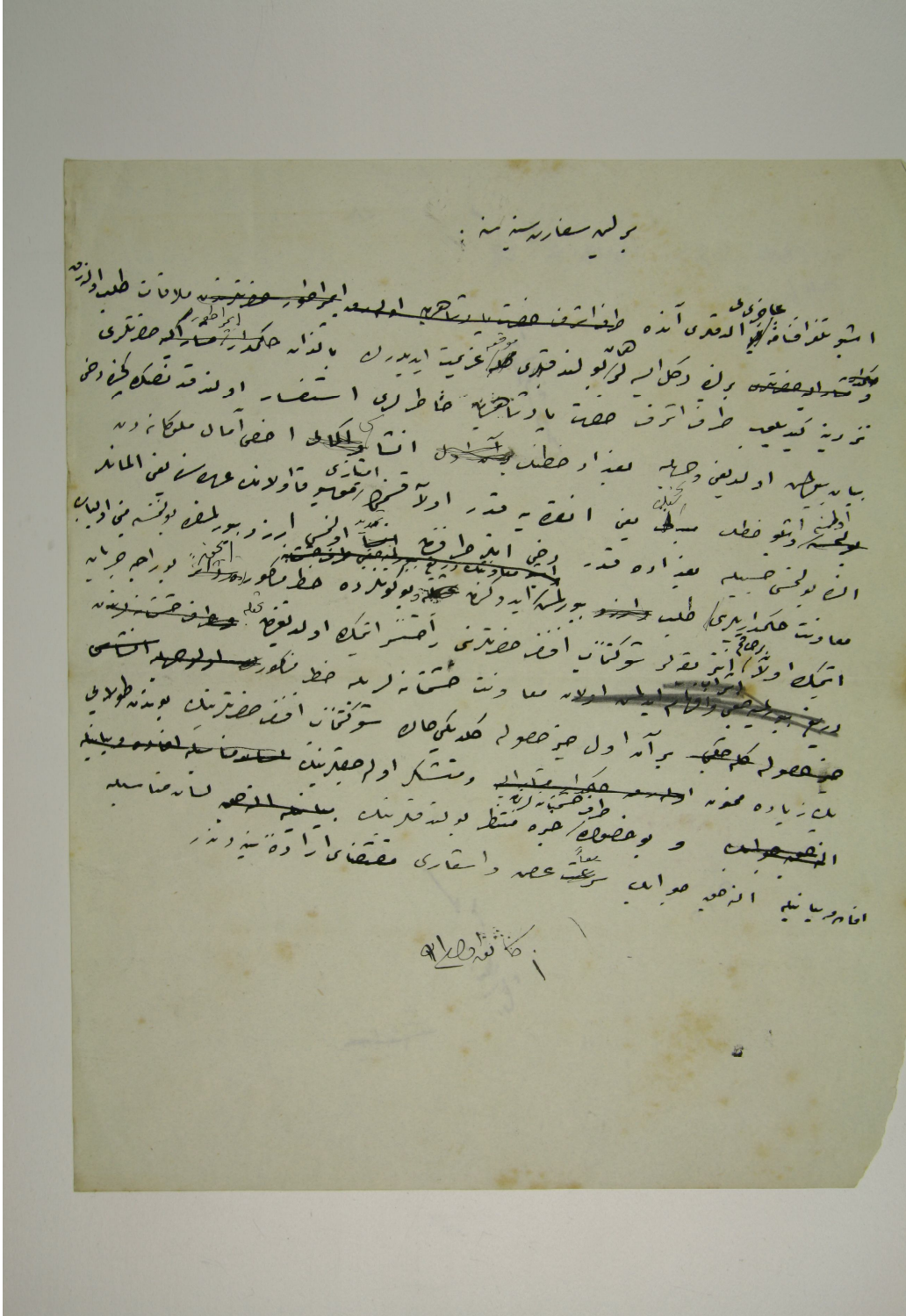




Sultan III. Mustafa'nın Prusya Kralı Büyük Friedrich'e Bir Namesi.

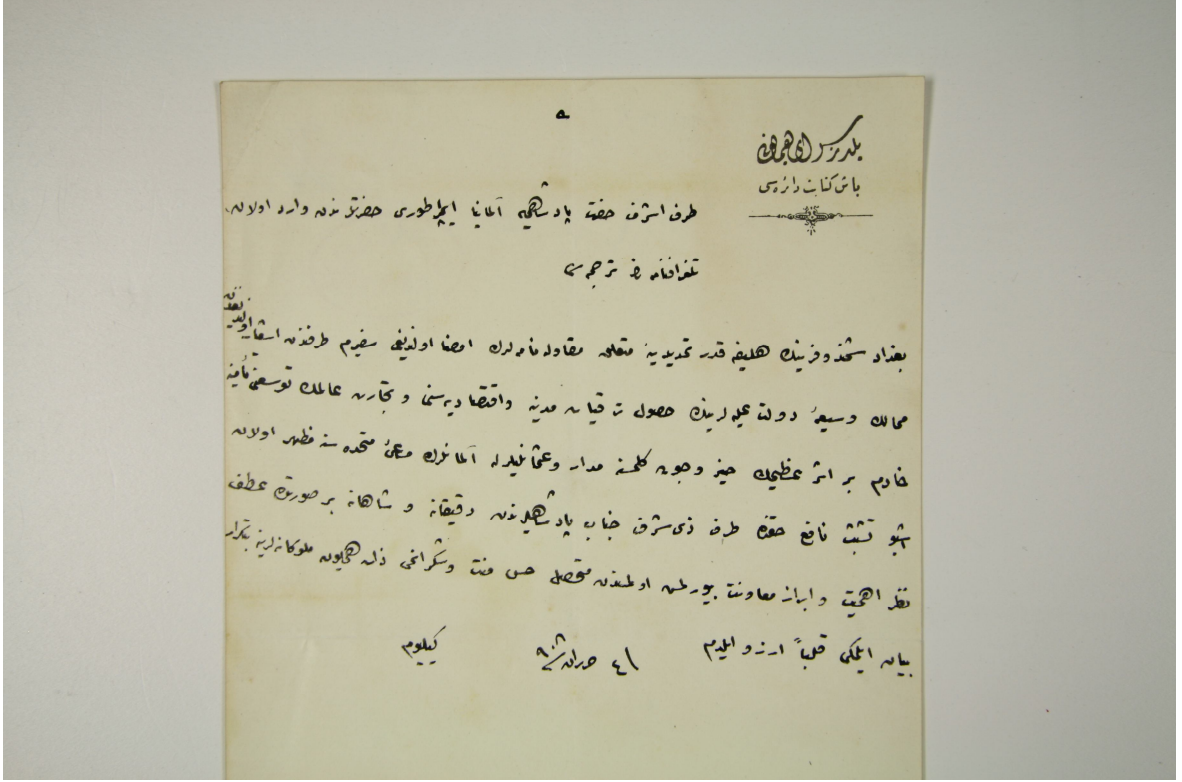
Kaynak: *Almanya ve Şark Münasebet-i Düveliyesinin Safahat-ı ve Hazırasıyla inkişaf-ı*

*Müstakbelesi*, , Alman, Hükümet Matbuası, Berlin



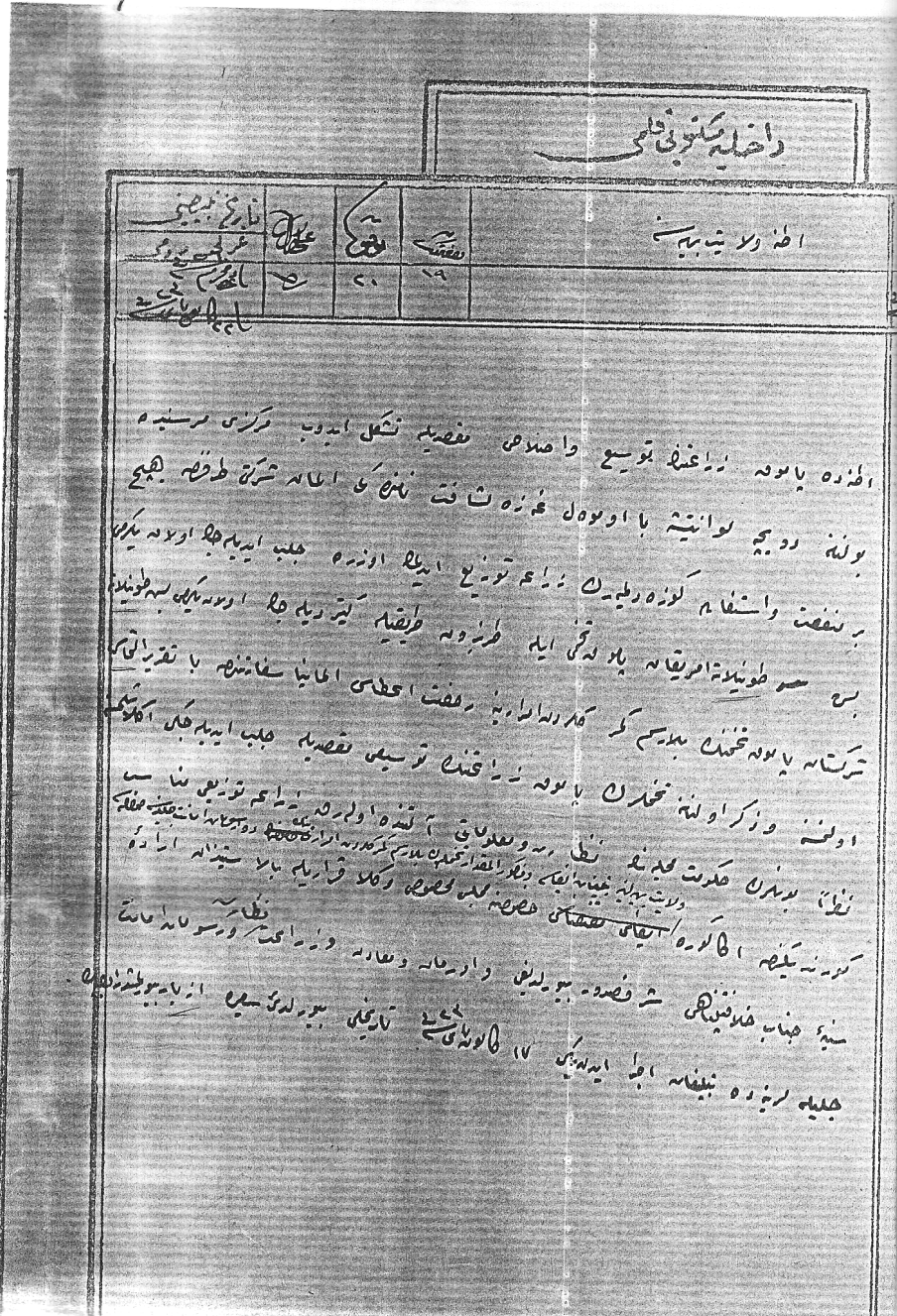
Bağdat demiryolunun Almanlar tarafından inşasının kabulünün memnunlukla karşılanacağı hakkındaki belge.

**Kaynak:** BOA, Y. PRK. BŞK. 24/36, 28/R/1309 (Hicri), (Miladi 1. Aralık 1891)



Bağdat şimendiferinin Helife kadar uzatılması mukavelesinin imzalanmasından dolayı  
Alman imparatorunun padişaha teşekkür ve iyi niyet temennileri hakkındaki belge.

**Kaynak:** BOA., Y.PRK. NHM. 10/68, 4/Ca/1326 (Hicri), (Miladi 04 Haziran 1908).



Adana pamuk ziraatinin arttırılması maksadıyla teşekkül edip merkezi Mersin'de bulunan *Deutsche Levantinische Baumwoll-Gesellschaft* namındaki Alman şirketinin hiçbir menfaat gözetmeksizin ziraatçilere dağıtmak üzere getireceği Amerikan ve Türkistan pamuk tohumlarının gümrüklerden vergisiz geçirilmesine müsaade edilmesi hakkındaki belge.

**Kaynak:** BOA., DH. MKT. 1231/9, 1/M/1326 (Hicri), (Miladi 4 Şubat 1908)

Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı

بر صورتی مابین همایون حساب علی بن بهمن نسبت جلیله که خزانه خاخره نگاه نظارت عیسیه  
تقدیر موقدان مختصر را در ک صورتی اولوب مفصلی بکلیه قد  
تظلم و تقدیر مقله حصه

با ادره سینه خزانه بر شاهی موصل بغداد و حلب ، و کلاه دولت نهری عرض بر سره بر لیمان برول بر لیمی معایه امک ایچون ، « لایحه اوله ادره  
و ۱۲۰۰۰ تا ۱۲۰۰۰ خزانه خاخره نگاه مابین عرض و حیدر بن خاخره نگاه برابر در سعادتین حرکت اندیم . ادره اوله بر لیمان برول بر لیمی  
استخاره کدر منابع برودن اولوب اولی بر تخصص فرزند بیان اونو مقله اوله اوله اوله اعظم ایرلیم . دیشی امره املا اسفند  
رضوان ( علمای مدن صرف نظر بالکدر معتری معایه امکله انکفا المدم

اوله اسکندون ، حلب ، بره جک ، ادره ، سورک طریقله دیار بکره کینیم . نهر ادره نقلیاتک نه صورتله محکمه اولی  
اکلاوی ایچون دیار بکره برول محکمه کینیم . دیار بکره ایله سعید مولاینج و کلاه نهری مولاینج برول سفلی برولنی خد آله رو  
بکجه معایه امکله است اوله بره ، برولنی مودی اولان محلاری ، صولت اوله ایله کوره مدم . فقط منابع مذکوره کجه  
و صناع اوله بره برولنی محلاری و ایچون و خصوصاً ۹۰۰۰ مرد ارتفاعده طایفه محاط اولی برودن ادره علمایه نقلیه  
یک کجه نیرا نهر ادره نقلیات سنه ده بالکدر اوج ای محکمه اوله ایچون سائر زمانلرده قره طریقله نقلیاتک اجرسی لازم  
کله کجه برودن معروضه عوامه زمیندن محولای یک مشکل در صرفی اولور .

دیار بکره برول محکمه اوله درونجی کوی نهر ادره موصل اولور . موصل اولی مولاینج و ایچون سینه ادره برول سفلی کورم  
موصلدن الون کوی و کورک طریقله بغداده کیدن طریق کبری تعقیب اندیم . هریمک ایچون کوی مناسک ایچون تصادف  
ایندیم . منابع مذکوره نایب کبر نهرینک مولاینج وضع دیوز مژده بر صافه ادره محمد برولنور . حال طبعیانه قانچ  
بر منابع ادره مده کور کور سینه ده بعضا برودن زیاده مقدار برول صغوب نهره ادره اولی برودن .

برونک مودره کور سینه اولی مناسک ایچون سینه واک زیاده حاکم اهمیت اولای کرکودن ۱۰ کلومترو بعد صافه  
بر لیمان « بابا کور کور » برول معتریدر . استومعتر غایت واسع بر صافه وضع اولوب ادره دیزی بر ادره عملیات  
داخلیات و قنچ برولور . استومعتر ایچون سینه داخل ایچون الهالی محدود بر قانچ واک تحت تصرف بر لیمان ادره در .  
کرکودن مودره سینه بغداد طریق کبری تعقیب ادره ایچون کون مودره کور خور مانور واصل اولور . کور خور مانور سینه  
۱۰ کلومترو شرقین و ایچون سینه داخل مده برول سفلی مده اندیم . منابع مذکوره نایب مده لاری ، وضعیت لاری بل مساعد  
اولی برودن عملیات صالح و ایچون سینه

کور خور مانور صلاحه کینیم . بر ادره ایچون سینه مده صلاحه مده قریب اولور و واسع بر ایچون داخل در . منابع مذکوره ده اولور  
حاکم سینه مده صلاحه نایب کبر . منابع مذکوره دلی ایچون سینه داخل در . سحر صلاحه ایچون سینه مده لاری  
کور خور مانور برولنی مده لاری ایچون سینه ایچون سینه

Bağdat ve Musul petrolleri hakkında Graskof'un hazırlamış olduğu rapor.

Kaynak: BOA., HH. THR. 239/60, 18/Ra/1318 (Hicri), (Miladi 15 Temmuz 1900), Lef 1.

مسائله دن صوره بغداد لطيوي كبري برافرو شيكاله معوم اولوم . مساله دنك ۱۵ وطاودو نم قرينك ۷ سرعت بعددو  
كيله زمين اولوم . بوراره نه لاله محاط عارضه برزيه اوزرغ غايت مهم بتول معناره تصادف ايتيم . بو معنار ارضي  
سنة داخلي اولوب براق سندن خيزه خايمه سانه طيندن اجاره ، دبرلكه در .

كيدن هر كه كر كو كوردت اولون قوه طاعة كينيم . قوه طاعة كي بتول معناره حاليه ملك ايجون ۸۰۰ منو  
انعامن ليلان طاعودن كجك لازم كوكور كه احتيار ايتيه حك مصارف واتيم اوله جو شيكالت يك چودو ارضي  
انلون حنه لزوم كورموسم .

قوه طاعون كر كوكور كر كوردن مواليه عود كه شيكاله طومري معوم اولوب زاهوف كينيم . زاهوف بتول معناره زاهوف معنار  
۶ ، ۷ كياوترو بعد مساده در . در صره نه جها اوزرغ واقع . زاهوف معناره اوزه ديزي ايتيكه در . ارضي  
سنة داخلي ليلان مكور معنار يك مهدر . غايت تكميله اوقايه برابره وضعيت طبيعي يك الوتير كيدر . نيز قريدن  
كجكده اولان زاهوف (خابور) نهري در سطله و ليه قشر نعليات يك قولايه . صنابع مذكوره ده ليه جاي معناره  
دترول جيقا لغص و بعد نهي زاهوفه صرف ايتيكه در .

مع عودت ايتكردن هر كه شوقا ارضي سيمي داخلي « القياره » بتول معناره كينيم . فلكر جهمية الك زياده  
والك مهم معنار بوراده در . چوكه ، سبوسا بلك ندرت طبيعي يك زياده در . معنار نقيتا درت كيله مذكور  
ب ارضي اوزرغ معنار اولوب سطله . مذكوره ليلان بتول معناره وجوده كينه . صنابع  
مذكوره ملك موقعي وضعي دحي يك الوتير كيدر . نيز قريتا بغداد شمسه در حطيك نم كنده كاهي اوزرغ در . صنابع  
مذكوره معنار نقيتا . ۶ . در صره مفرط ، كياوترو بعد مساده در . مساهلك بر لرغي محل دوم دور در .  
المرافع ميبوت و محو لار ارضي ايله محاطه .

دوله ملك محل ميبوت ليلان شوقا سطله در سطله . دنه ملك مول اوزرغ معنار . كياوترو بعد مساده واقع عود و عود اوزرغ  
دحي بتول معناره واردر . جيل عهده انگلر دنه دنه ملك ايتيه اوزرغ دحي بتول معناره اولوم .  
دوله نهري سطله ليلان بتول معناره . ۱۵ كياوترو دن زياده بقطعه ارضيه اوزرغ معناره . سبوسا معنار دنه دنه  
قاپل سطله اولان سطله و زعنه ، جيلان ساكله استعمال ايدن عيانا ارضي داخلي ليلانور .  
كره ايتك بر جهه اوزرغ معناره بتول معناره مشهور دعايه ايتيم ايله ده . دنه سطله كور دكم صنابع  
كي نكته دحمي بتول حالي ايد . صنابع تصادف ايتيم .

موصى ولاتي حوالين ليلان صنابع بعد المعايه منللي بتول معناره دحي كور بلك ايجون بغداد حركت ايتيم . بغداد دن  
بوز كياوترو بعد مساده در . سر هلا زغ ليلان منللي معناره اوزه ديزي معلومدر . بغداد دن منللي به قدر اولان  
ارضي غايه دوردر . نعلياته بلك مساعددر . بغداد دن منللي به قدر روز طريقيه استوار اولور . ۶ كورن كياوترو  
منللي معناره منللي سطله دن . ۴ ، ۵ كياوترو شيكاله . ۵ ، ۷ مذكوره ارضي ليلان سته جها اوزرغ در .  
فلكر جهمي كور دكم صنابع ايجون ان ايلدر « القياره » ايله « منللي » معناردر .

Bağdat ve Musul petrolleri hakkında Graskof'un hazırlamış olduğu rapor.

Kaynak: BOA., HH. THR. 239/60, 18/Ra/1318 (Hicri), (Miladi 15 Temmuz 1900), Lef 2.

HH-THR  
239/60


2  
(ilivare)

منذلى معندى ٨٤٧ كيلومترًا الرضى اوزن محدد . سیه جگلا اوزن بلمان اون اى قدر معندى اسخ طرف  
بولمان درم بزل جريان اتكده در . بوراد اوزن قدر قوبو حفر ايسه و بضايرين صيكون صواصا جسم  
بزل بستيور . منذلى ده بالصفه فوسف ايسور .  
معدا دن عودك فوات ندى سخر بلمان هيت قصدى جوارى معندى معانير كيدم . او حواله او در بزل  
قوله مارم ايسه يك حوه رقت معندى كوردم . زفك مقدارى يك حوه جوبى يك اعلادر . نفاى قوليدر .

خلاصه

دره فوات ندى حوه رقت يك نكبه درم بزل معندى اولوب بولر ايسه كى تقدير ده فوايد طير الده ايزه بولر  
منابع مذكوره نك وضعت طبعى يك مساح اولوب اولرون بركه دوز كيرله جك اولور منابع مذكوره نك  
قيمت والهيقي نزاي ايرج كيدر .  
صورت قطع ده عصب ايرم كه فوات درجه سخر بلمان بزل معندى ايساده اك زياده بزل حواله ايدن  
منابع برى اوله جقدر . اه اولون

خزينة خاضرة  
معدن ايسه



بزل معندى بولتورى الرضى ار ايدن حويله مر بولر تقدير قلمت  
قورق اساتير بزل منابى ار ايسه .

Bağdat ve Musul petrolleri hakkında Graskof'un hazırlamış olduğu rapor.

Kaynak: BOA., HH. THR. 239/60, 18/Ra/1318 (Hicri), (Miladi 15 Temmuz 1900), Lef 3.