

**T.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI**

**OSMANLI-ALMAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (1900-1914)**

**Burak ÇİTİR**

**DOKTORA TEZİ**

**Danışman: Prof. Dr. Safiye KIRANLAR**

**OCAK - 2023**

**T.C.**  
**SAKARYA ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**OSMANLI-ALMAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (1900-1914)**

**DOKTORA TEZİ**

**Burak ÇITIR**

**Enstitü Anabilim Dalı: Tarih**

**“Bu tez 20/01/2023 tarihinde online olarak savunulmuş olup aşağıdaki isimleri bulunan jüri üyeleri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir.”**

<b>JÜRİ ÜYESİ</b>	<b>KANAATI</b>
Prof. Dr. Safiye KIRANLAR	Başarılı
Prof. Dr. Enis ŞAHİN	Başarılı
Prof. Dr. Muharrem TOSUN	Başarılı
Prof. Dr. Rahmi Deniz ÖZBAY	Başarılı
Prof. Dr. Serkan TUNA	Başarılı

## ETİK BEYAN FORMU

Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının benzerlik oranının herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve Etik Kurul Onayı gerektiği takdirde onay belgesini aldığımı beyan ederim.

**Etik kurul onay belgesine ihtiyaç var mıdır?**

**Evet**

**Hayır**

(Etik Kurul izni gerektiren araştırmalar aşağıdaki gibidir:

- Anket, mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, görüşme teknikleri kullanılarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektiren nitel ya da nicel yaklaşımlarla yürütölen her türlü araştırmalar,
- İnsan ve hayvanların (materyal/veriler dahil) deneysel ya da diğör bilimsel amaçlarla kullanılması,
- İnsanlar üzerinde yapılan klinik araştırmalar,
- Hayvanlar üzerinde yapılan araştırmalar,
- Kişisel verilerin korunması kanunu gereğince retrospektif çalışmaları.)

**Burak ÇITIR**

**20/01/2023**

## ÖNSÖZ

Osmanlı İmparatorluğu ve Alman İmparatorluğu arasında siyasi, askeri ve iktisadi ilişkiler, on dokuzuncu yüzyılın son ve yirmi yüzyılın ilk çeyreğinde hiç olmadığı kadar önem kazanmıştır. Bu ilişkiler her geçen gün gelişme kaydetmiş ve Birinci Dünya Savaşı'nda aynı cephede savaşmalarını sağlamıştır. İşte bu yakın temas içerisinde iki devletin iktisadi olarak yakınlaşmalarını sağlayan faaliyetler özellikle de gündelik hayata yansıyan yönleriyle bu çalışmanın konusu olmuştur. Üç bölümden oluşan çalışmanın giriş kısmında çalışmanın amaç, konu, yöntem gibi belli özellikleri açıklanırken aynı zamanda araştırma ve yazım süreçlerinde yaşanan sınırlılıklara ait bazı değerlendirmelerde de bulunulmuştur. Çalışmanın birinci bölümünde, Osmanlı-Alman tarihsel ilişkilerine değinilmiştir. İkinci bölümünde ise 1838 Balta Limanı Antlaşması sonrasında gelişen ikili ilişkiler ve Kayzer II. Wilhelm'in uyguladığı Weltpolitik'in de etkisiyle Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren Alman sermayesine ait yatırımlar ele alınmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde de Osmanlı-Alman iktisadi ilişkileri belirli ürünler üzerinden hem Osmanlı ve Alman dış ticaret istatistikleri hem de ikincil literatürle ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında ilk andan itibaren yapıcı eleştirileri ve cesaretlendirici tutumunun yanı sıra karşılıklı okumalarla tezin şekillenmesinde her daim destekleyici tavrıyla büyük katkıya sahip olan danışmanım Prof. Dr. Safiye KIRANLAR'a şükranlarımı sunarım. Bu uzun süreçte yoğun mesailerine rağmen tez izleme komitemde yer alarak her türlü destek ve katkıda bulunan değerli Prof. Dr. Enis ŞAHİN ve Prof. Dr. Muharrem TOSUN'a çok teşekkür ederim. Tez savunma jürisinde yer alarak çalışmamın son şeklini almasında yapıcı eleştirileri ve değerli katkılarından dolayı Prof. Dr. Rahmi Deniz ÖZBAY ve Prof. Dr. Serkan TUNA'ya teşekkür ederim. Bir teşekkür de tez çalışmamın konu seçimi sırasında çıkmaza girdiğim anda değerli fikir ve önerileriyle önümü açan aynı zamanda kütüphanesinden çokça faydalandığım kıymetli Prof. Dr. Necmettin ALKAN'a da teşekkür ederim.

Halen araştırma görevlisi olarak bünyesinde bulunduğum Sakarya Üniversitesi Tarih Bölümü'nde desteklerinden dolayı Prof. Dr. Arif BİLGİN, Prof. Dr. Haluk SELVİ, Prof. Dr. Mehmet Yaşar ERTAŞ ve tez yazım sürecindeki katkılarından dolayı Prof. Dr. Ümit EKİN ve Doç. Dr. Tufan TURAN'a teşekkürü bir borç bilirim.

Uzun ve bazen yorucu olan bu süreçte varlıkları, maddi ve manevi destekleriyle her zaman yanımda olan değerli dostlarım Arş. Gör. Efe YEŞİLDURAK, Arş. Gör. Atilla KURNAZ ve Birol ÇINAR'a teşekkür ederim. Özellikle uzun soluklu bir süreç olan Alman Dış Ticaret İstatistikleri'nin türkçeleştirilmesi ve tablollaştırılması sırasında yardımlarından dolayı kardeşim Buğra Muhammet'e de teşekkür ederim. Ayrıca beraber görev yaptığımız bölümüm araştırma görevlilerine de destek, anlayış ve kolaylıklardan dolayı teşekkür ederim.

Bir kurum olarak çalışmam sırasında belki de en büyük desteği sağlayan Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi'ne (İSAM) ve kıymetli çalışanlarına da teşekkürü bir borç bilirim.

Son olarak kelimelerin kifayetsiz, teşekkürün anlam olarak dahi yetersiz kalacağı eşim Yasemin ve kızım Amine İnci'ye sabır, destek ve özverilerinden dolayı minnettarım.

**Burak ÇITIR**

**20/01/2023**

# İÇİNDEKİLER

<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>TABLO LİSTESİ</b> .....	<b>v</b>
<b>GRAFİK LİSTESİ</b> .....	<b>xii</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>xiii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>xiv</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BÖLÜM 1: OSMANLI-ALMAN İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL ARKA PLANI.</b>	<b>13</b>
1.1. 1871 Öncesi Osmanlı-Alman Tarihsel İlişkileri.....	13
1.1.1. Osmanlı-Prusya İlişkileri.....	14
1.1.2. Zollverein .....	22
1.1.2.1. Zollverein Sonrası Alman Coğrafyasındaki İktisadi Gelişmeler....	24
1.1.3. Hansa Birliği.....	28
1.1.3.1. Hansa Birliği Diplomatik Temsilciliği .....	31
1.2. 1871 Sonrası Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu Arasındaki İlişkiler .....	34
1.2.1. Bismarck'tan II. Wilhelm'e Osmanlı-Alman İlişkileri.....	34
1.2.1.1. Osmanlı'nın Almanya'ya Yakınlaşmasının Mali Nedenleri .....	39
1.2.2. Kayzer II. Wilhelm (Weltpolitik) ve Osmanlı-Alman Siyasi İlişkileri .....	42
1.2.2.1. Kayzer II. Wilhelm Dönemi Osmanlı-Alman Ticari İlişkileri .....	48
1.3. Bölüm Sonu Değerlendirmesi .....	50
<b>BÖLÜM 2: OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA ALMAN YATIRIMLARI....</b>	<b>52</b>
2.1. Bankacılık.....	55
2.1.1. Deutsche Palästina Bank .....	61
2.1.2. Deutsche Orientbank .....	68
2.1.2.1. Deutsche Orientbank ve Osmanlı'da Alman Rekabeti.....	71
2.1.2.2. Deutsche Orientbank'ın Var Olma Savaşı.....	74
2.1.3. Deutsche Bank .....	77
2.2. Demir Yolları.....	84
2.2.1. Anadolu Demiryolu .....	89

2.2.2. Bağdat Demiryolu .....	95
2.3. Tarım .....	105
2.4. Deniz Taşımacılığı.....	112
2.4.1. Hamburg'dan Gerçekleşen Deniz Taşımacılığı.....	114
2.4.2. Bremen'den Gerçekleşen Deniz Taşımacılığı .....	116
2.5. Bölüm Sonu Değerlendirmesi .....	120
<b>BÖLÜM 3: OSMANLI İMPARATORLUĞU İLE ALMAN İMPARATORLUĞU</b>	
<b>ARASINDAKİ İTHALAT VE İHRACAT .....</b>	<b>122</b>
3.1. Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu Arasındaki Genel Ticaret.....	124
3.2. Osmanlı-Alman Ticaretine Konu Olan Başlıca Ürünler .....	130
3.2.1. Osmanlı-Almanya Ticaret Hacmi.....	132
3.2.1.1. Tarım Ürünleri .....	140
3.2.1.2. Maden Ürünleri.....	199
3.2.1.3. Dokumacılık ve Deri Ürünleri.....	224
3.3. Bölüm Sonu Değerlendirmesi .....	265
<b>SONUÇ .....</b>	<b>268</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>273</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>295</b>

## KISALTMALAR

<b>A.DVN.MKL.</b>	: Bâb-1 Âsafî Divan-1 Hümayun Mukavele Kısım1
<b>A.DVN.NMH.</b>	: Bâb-1 Âsafî Divan-1 Hümayun Name-i Hümayun Kalemî
<b>A.DVNSNMH.d...</b>	: Dîvân-1 Hümayûn Sicilleri Nâme-i Hümayûn Defterleri
<b>A.Ş.</b>	: Anonim Şirketi
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>ABDG</b>	: Anatolische Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft mbH
<b>AG</b>	: Aktiengesellschaft
<b>AIHG</b>	: Anatolische Industrie und Handels-Gesellschaft mbH
<b>BArch</b>	: Bundesarchiv
<b>BEO</b>	: Bab-1 Ali Evrak Odası
<b>bk.</b>	: Bakınız
<b>BOA</b>	: Başkanlık Osmanlı Arşivi
<b>C. DRB.</b>	: Cevdet Darphane
<b>DH.EUM.2.ŞB</b>	: Dahiliye Nezareti, Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti İkinci Şube
<b>DH.H.</b>	: Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı
<b>DH.İD</b>	: Dahiliye Nezâreti İdare Evrakı
<b>DİA</b>	: Diyanet İslâm Ansiklopedisi
<b>DLB</b>	: Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mbH
<b>DPOG</b>	: Deutschen Palästina- und Orient-Gesellschaft
<b>ed.</b>	: Editör
<b>e.n.</b>	: Editör Notu
<b>GmbH</b>	: Gesellschaft mit beschränkter Haftung
<b>HAPAG</b>	: Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG
<b>HAT</b>	: Hatt-1 Hümayun
<b>haz.</b>	: Hazırlayan
<b>HGDB</b>	: Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank
<b>HR.İD.</b>	: Hariciye Nezâreti İdare Evrakı
<b>HR.MKT.</b>	: Hariciye Nezareti Mektubî Kalemî Evrakı
<b>HR. SYS.</b>	: Hariciye Nezâreti Siyasi Kısım Evrâkı
<b>İ.HR.</b>	: İrade Hariciye Evrakı



<b>İ.MMS</b>	: İrade Meclis-i Mahsus
<b>İ.OM.</b>	: Orman ve Maadin
<b>Kg</b>	: Kilogram
<b>Km</b>	: Kilometre
<b>KSA</b>	: Kaiserlichen Statistischen Amt
<b>Lt</b>	: Litre
<b>M</b>	: Metre
<b>MTA</b>	: Maden ve Tetkik Arama
<b>ODTÜ</b>	: Orta Doğu Teknik Üniversitesi
<b>ŞD</b>	: Şura-yı Devlet Evrakı
<b>TDV</b>	: Türkiye Diyanet Vakfı
<b>UNODC</b>	: United Nations on Drug and Crime
<b>Y.PRK.PT.</b>	: Yıldız Perâkende Evrâkı Posta Telgraf Nezâreti Marûzâtı

## TABLO LİSTESİ

<b>Tablo 1:</b> Bağdat Demiryolu Yük-Yolcu-Gelir Tablosu (Km/Ton/Frank) .....	103
<b>Tablo 2:</b> Haydarpaşa-Ankara (1893-1911) (Ton).....	108
<b>Tablo 3:</b> Eskişehir-Konya (1897-1911) (Ton).....	109
<b>Tablo 4:</b> Osmanlı Limanlarına Yapılan İthalatın Ülkelere Göre Oranları (%).....	118
<b>Tablo 5:</b> Osmanlı Lirası-Alman Markı Döviz Kuru (1 Alman Markı).....	125
<b>Tablo 6:</b> Ticaret İstatistiklerinde Osmanlı-Alman Ticareti (1894-1913) .....	126
<b>Tablo 7:</b> Osmanlı-Alman Ticaretine Ait Rakamlar (Osmanlı Lirası Cinsinden) .....	127
<b>Tablo 8:</b> Osmanlı-Alman Dış Ticaret İstatistiklerine Göre Aynı Ürünlerin Fiyat Karşılaştırmaları (Osmanlı Lirası).....	129
<b>Tablo 9:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'yla Ticareti (Milyon Mark) .....	131
<b>Tablo 10:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Alman İmparatorluğu'na Ticareti Gerçekleşen Başlıca Ürünler (1880-1913) (%) .....	132
<b>Tablo 11:</b> Alman İmparatorluğu'ndan Osmanlı İmparatorluğu'na Ticareti Gerçekleşen Başlıca Ürünler (1880-1913) (%) .....	132
<b>Tablo 12:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Ülkelere Göre Ticareti (1840-1911) (%).....	133
<b>Tablo 13:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Ülkelere Göre İthalatı (1899-1913) (Lira).....	134
<b>Tablo 14:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Ülkelere Göre İhracatı (1899-1913) (Lira).....	135
<b>Tablo 15:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste ile Olan Ticareti (1909) (Kron) .....	136
<b>Tablo 16:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste'ye İhraç Olunan Ürünler (1909) (Kg/Kron) .....	137
<b>Tablo 17:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'den İthal Ettiği Ürünler (1909) (Kg/Kron) .....	138
<b>Tablo 18:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman Gümrük Bölgesi'yle Ticareti (1000 Mark) .....	139
<b>Tablo 19:</b> Osmanlı-Alman Dış Ticaret İstatistiklerine Yansıyan Tarımsal Ürünler.....	141
<b>Tablo 20:</b> Osmanlı Avrupası'ndan Bremen'e Gül Yağı İhracatı (Kg/Mark) .....	142
<b>Tablo 21:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Afyon Üretimi (Sandık).....	144
<b>Tablo 22:</b> Alman İmparatorluğu'nun Haşhaş Tohumu ve Ay Çekirdeği Ticareti (Ton/100 Mark) .....	145
<b>Tablo 23:</b> Alman İmparatorluğu'nun Afyon Ticareti (Ton/1000 Mark) .....	145

<b>Tablo 24:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Arpa İhracatı ve Toplam İhracat İçindeki Payı (Lira).....	148
<b>Tablo 25:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Arpa Ticareti (Ton) .....	149
<b>Tablo 26:</b> Almanya'nın Arpa Ticareti (1904-1907) (1000 Mark) .....	150
<b>Tablo 27:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Buğday İhracatı ve Toplam İhracat İçindeki Yüzdesi (Lira).....	151
<b>Tablo 28:</b> Almanya'da Buğday Fiyatı (Mark) .....	153
<b>Tablo 29:</b> Almanya'nın Kepek Ticareti (1000 Mark) .....	154
<b>Tablo 30:</b> Almanya'nın Çavdar Ticareti (1904-7) (1000 Mark) .....	155
<b>Tablo 31:</b> Almanya'da Yulaf Fiyatı (Mark) .....	157
<b>Tablo 32:</b> Almanya'da Mısır Fiyatı (Mark).....	158
<b>Tablo 33:</b> Almanya'nın Mısır, Darı Ticareti (1000 Mark) .....	159
<b>Tablo 34:</b> Osmanlı'nın Almanya'dan İthal Ettiği Pamuklu Ürünlerin Toplam İthalata Oranı (%) .....	164
<b>Tablo 35:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Pamuk İhracatı (Ton/Lira).....	164
<b>Tablo 36:</b> Almanya'nın Ham Pamuk Ticareti (Ton/1000 Mark) .....	165
<b>Tablo 37:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Pamuk İhracatı.....	168
<b>Tablo 38:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Şeker İthalatı ve Toplam İthalat İçindeki Payı (Lira).....	171
<b>Tablo 39:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Pirinç İthalatı ve Değeri (Ton/Lira).....	174
<b>Tablo 40:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen Limanlarından Pirinç İthalatı (Kg/Mark) .....	175
<b>Tablo 41:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen Limanlarından Nişasta İthalatı (Kg/Mark) .....	175
<b>Tablo 42:</b> Alman İmparatorluğu'nun Parlak Pirinç Ticaretinde Osmanlı İmparatorluğu (Ton/1000 Mark) .....	176
<b>Tablo 43:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Susam İhracatı ve Değeri (Ton/Lira).....	176
<b>Tablo 44:</b> Almanya İmparatorluğu'nun Susam Ticareti (1000 Mark).....	177
<b>Tablo 45:</b> Yafa'nın Portakal İhracatı (Ton/Frank) .....	179
<b>Tablo 46:</b> Yafa'nın Ülkelere Göre Portakal İhracatı (Ton/Frank).....	179
<b>Tablo 47:</b> 1895'te Yafa'dan İhraç Edilen Portakal Miktarı.....	180

<b>Tablo 48:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Almanya'ya Tütün İhracatı (1000 Sterlin/%).....	182
<b>Tablo 49:</b> Alman İmparatorluğu'nun Ham Tütün Ticareti (Ton/1000 Mark) .....	183
<b>Tablo 50:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bremen'e Gerçekleşen Tütün İhracatı (Kg/Mark) .....	185
<b>Tablo 51:</b> Aydın Vilayeti Çekirdeksiz Üzüm Üretimi (1903-1912).....	186
<b>Tablo 52:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Çekirdeksiz Üzüm İhraç Ettiği Ülkeler ve Miktar (1913).....	187
<b>Tablo 53:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun 1910'da Trieste'ye Kuru Üzüm İhracatı (Kg/Kron) .....	189
<b>Tablo 54:</b> Almanya'nın Kuru Üzüm İthalatı (1000 Mark) .....	190
<b>Tablo 55:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan 1909 Yılında Trieste'ye Şarap İhracı (Litre/Kron).....	191
<b>Tablo 56:</b> Bremen Limanlarına Gerçekleşen Şarap İhracatı (Litre/Mark) .....	192
<b>Tablo 57:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nda Müskirat İmalı (lt) .....	192
<b>Tablo 58:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Müskirat İhracı (lt) .....	193
<b>Tablo 59:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun 1904-1906 Yılları Arasında Şarap İmal ve İhracı (lt) .....	193
<b>Tablo 60:</b> Alman İmparatorluğu'nun Şarap İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	194
<b>Tablo 61:</b> Almanya'nın Kuru İncir Ticareti (1000 Mark) .....	196
<b>Tablo 62:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste'ye Taze ve Kuru Yemiş İhracatı (1909) (Kg/Kron) .....	196
<b>Tablo 63:</b> Osmanlı Asyası'ndan Bremen'e Gerçekleşen İhracat (1912) .....	197
<b>Tablo 64:</b> Alman İmparatorluğu'nun Fındık ve Fındık İçi İthalatı (1000 Mark) .....	198
<b>Tablo 65:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Maden Yatırımları (Milyon Lira/%).....	201
<b>Tablo 66:</b> Alman İmparatorluğu'nun Altın ve Altından Üretilen Paralara Ait Ticareti (Ton/1000 Mark) .....	203
<b>Tablo 67:</b> Altın ve Gümüş Ürünler (Ton/1000 Mark) .....	203
<b>Tablo 68:</b> Altından Yapılmış Ürünler (Ton/1000 Mark) .....	203
<b>Tablo 69:</b> Alman İmparatorluğu'nun Yabancı Altın Paralara Ait Ticareti (Ton/1000 Mark) .....	204

<b>Tablo 70:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Alman İmparatorluğu'na Çinko Cevheri İhracatı (Ton/1000 Mark) .....	205
<b>Tablo 71:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen'den Levha Halinde Çinko İthalatı (Kg/Mark) .....	206
<b>Tablo 72:</b> Osmanlı Asyası'nın Bremen'den Çinko Mamulâtı İthalatı (Kg/Mark) .....	206
<b>Tablo 73:</b> Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı İmparatorluğu'na Kalay ve Çinko Alaşımları İhracatı (Ton/1000 Mark) .....	206
<b>Tablo 74:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Bakır Üretimi (Ton/1000 Kuruş).....	207
<b>Tablo 75:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Bakır İthalatı (Lira/%) .....	209
<b>Tablo 76:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan Bakır, Bakır Alaşımları ve Bunlardan Mamul Eşya İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	209
<b>Tablo 77:</b> Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı Avrupası'na Bakır ve Pirinç vb. Mallar İhracı (Ton/1000 Mark) .....	209
<b>Tablo 78:</b> Bremen'den Osmanlı Avrupası'na Bakırdan Mamul Eşya İhracatı (Kg/Mark) .....	210
<b>Tablo 79:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Demir İthalatı ve Genel İthalat İçerisindeki Yüzdesi (Lira).....	212
<b>Tablo 80:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'na Demir-Çelik Mamulleri İhracatı ve Genel İhracat İçerisindeki Payı (Sterlin/%) .....	213
<b>Tablo 81:</b> Osmanlı Avrupası'nın Bremen Limanlarından Demir Mamulleri İthalatı (Kg/Mark) .....	215
<b>Tablo 82:</b> Osmanlı Asyası'nın Bremen Limanlarından Demir ve Çelik Mamulleri İthalatı (Kg/Mark).....	217
<b>Tablo 83:</b> 1909'da Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'den Demir Mamulü İthalatı (Kg/Kron) .....	219
<b>Tablo 84:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Dökme Demirden veya Ferforje Demirden Ürünler İthalatı (Ton/1000 Mark).....	219
<b>Tablo 85:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun İşlenmiş Ferforje veya Ferforje Demirden Mamul Eşya İthalatı (Ton/1000 Mark).....	220
<b>Tablo 86:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Dövülmüş Demirden Çubuk İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	220
<b>Tablo 87:</b> Ferforje Demir Tertibatları (Ton/1000 Mark).....	220

<b>Tablo 88:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Kaba Demir Ürünler İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	221
<b>Tablo 89:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Sobalar, Halkalar, Demir Parçalar vb. Merkezi Isıtma Kazanı, vb. Dövülemez Kaliteli Demirden Yapılmış, İşlenmiş Eşya İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	221
<b>Tablo 90:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Demir Yolu-Dirsekleri, Traversler, Destekleme Plakaları İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	222
<b>Tablo 91:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Demir Yolu Kepenkleri ve Destekleme Plakaları İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	222
<b>Tablo 92:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Buharlı Lokomotifler, Çift Tanklı Lokomotifler ve Tanksız Lokomotifler İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	222
<b>Tablo 93:</b> Taşıtlar, Raylar Üzerinde, Tahrikli Makinesiz, Yük Vagonları, Dekovil Hatları (Dekovil Hatları 1911 ve Sonrası) (Ton/1000 Mark) .....	223
<b>Tablo 94:</b> Osmanlı İmparatorluğu Demir Yolu Hatları İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	223
<b>Tablo 95:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Demirden Mamul Demir Yolu Traversleri İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	223
<b>Tablo 96:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan Dövülebilir Demirden Yapılmış Köprüler ve Köprü Bileşenleri İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	223
<b>Tablo 97:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan (Asya) Trieste'ye Deri Tabaklama Maddeleri İhracatı (Kg/Kron) .....	227
<b>Tablo 98:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bremen'e Deri Tabaklama Maddeleri İhracatı (Kg/Mark) .....	227
<b>Tablo 99:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste'ye Deri İhracatı (Kg/Kron) .....	230
<b>Tablo 100:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'den Deri İthalatı (Kg/Kron) .....	230
<b>Tablo 101:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bremen Limanlarına Deri İhracatı (Kg/Mark) .....	231
<b>Tablo 102:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen Limanlarından Deri İthalatı (Kg/Mark) .....	232
<b>Tablo 103:</b> Koyun ve Keçi Derileri, (Ham Tüylü) (Ton/1000 Mark) .....	233
<b>Tablo 104:</b> Kuzu ve Koyun Derileri (Ham, Tüylü ve Tüysüz, Bölünmüş) (Ton/1000 Mark) .....	233

<b>Tablo 105:</b> Ayakkabılar için Yumuşak Üst Deri, Çizme, Terlikler (Ton/1000 Mark)	235
<b>Tablo 106:</b> Boyalı ve Vernikli; Deri Eldiven, Korduan, Marokin, Saffiano (Ton/1000 Mark) .....	235
<b>Tablo 107:</b> Yarı Deri, Cilalı (Ton/1000 Mark) .....	235
<b>Tablo 108:</b> Saraciye ve El Çantası Ürünlerle Diğer Deri Ürünler vb. (Ton/1000 Mark) .....	236
<b>Tablo 109:</b> Kürk Yapımı için Ham Deriler ve Kuş Tüyünden Giysiler (Yabani Tavşan Derileri Hariç) (Ton/1000 Mark).....	238
<b>Tablo 110:</b> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bremen Limanlarına Meyan Kökü İhracatı (Kg/Mark) .....	240
<b>Tablo 111:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan Anilin İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	240
<b>Tablo 112:</b> Alman İmparatorluğu'nun Düğümlü Yer Halıları İthalatı (Ton/1000 Mark) .....	243
<b>Tablo 113:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Yaş Koza Üretimi (1000 Ton) .....	245
<b>Tablo 114:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Ham İpek Üretimi (Ton/Lira) .....	246
<b>Tablo 115:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'na Boyanmamış Ham İpek İhracatı (Ton/1000 Mark) .....	246
<b>Tablo 116:</b> İpekten Yapılmış Pamuklu Ürünler; Şönil Kumaşlar (Ton/1000 Mark) ...	246
<b>Tablo 117:</b> Yarı İpekli Eşyalar, Bezler, Şallar (Ton/1000 Mark) .....	247
<b>Tablo 118:</b> Kısmen İpekten Yapılmış Kumaşlar (Kurdeleler Hariç) (Ton/1000 Mark) .....	247
<b>Tablo 119:</b> Kısmen İpekten Yapılmış Kadife ve Pelüş, Kadife ve Pelüş Kumaşlar (Ton/1000 Mark) .....	247
<b>Tablo 120:</b> Osmanlı'nın Almanya'dan İthal Ettiği Pamuklu Ürünlerin Toplam İthalata Oranı (%) .....	248
<b>Tablo 121:</b> Bremen Limanlarından Osmanlı Asyası'na Alman Kutnîyyesi Ticareti...	249
<b>Tablo 122:</b> Yoğun, Boyalı Baskılı, Ombred, Jasperli Kumaşlar (Ton/1000 Mark).....	250
<b>Tablo 123:</b> Boyalı, Baskılı, Renkli Dokunmuş Dokuma Kumaşları (Ton/1000 Mark) .....	250
<b>Tablo 124:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste Limanı'yla Gerçekleşen Ham Pamuk ve Pamuklu Ürünler Ticareti (Kg/Kron).....	251

<b>Tablo 125:</b> Her Çeşit Pamuk İpliği, Ayrıca Vigogne İpliği (Ton/1000 Mark) .....	252
<b>Tablo 126:</b> Özel İşlenmiş Pamuklu Ürünler (Ton/1000 Mark).....	252
<b>Tablo 127:</b> Uzun ve Kısa Çoraplar (Ton/1000 Mark).....	253
<b>Tablo 128:</b> İç Çamaşırlar (Ton/1000 Mark).....	253
<b>Tablo 129:</b> Dokuma Kumaştan veya Keçeden Yapılmış Giysiler, Temizlik Ürünleri, İç Çamaşırları, Yatak Takımları, Havlular, Sofra Takımları (Ton/1000 Mark) .....	253
<b>Tablo 130:</b> Osmanlı Asyası'nın Melez Yün Ticareti (Ton/1000 Mark).....	257
<b>Tablo 131:</b> Dokuma Bacak Örtüleri (Ton/1000 Mark) .....	257
<b>Tablo 132:</b> Alman İmparatorluğu'ndan İthal Edilen Yünlü Mamullerin Toplam İthalattaki Payı (1000 Sterlin/%) .....	258
<b>Tablo 133:</b> Alman İmparatorluğu'ndan Yünlü ve Pamuklu Ürün İthalatı ve Toplam İthalattaki Payı (Lira/%) .....	258
<b>Tablo 134:</b> Yünlü Kumaşlar (Giyim Kumaşları, Yağlı Pres Havlular) (Ton/1000 Mark) .....	259
<b>Tablo 135:</b> Mensucat ve Örgü Ürünler - İç Çamaşırlar (Ton/1000 Mark) .....	259
<b>Tablo 136:</b> Mensucat ve Örgü Ürünler (Eldivenler Hariç, Kesilmiş ve Biçilmiş İşler) (Ton/1000 Mark) .....	260
<b>Tablo 137:</b> Çorap, Baskısız (Ton/1000 Mark) .....	260
<b>Tablo 138:</b> Baskısız Bez ve Kumaş Ürünler (Ton/1000 Mark).....	261
<b>Tablo 139:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste Limanı'yla Gerçekleşen Yün Ticareti (Kg/Kron) .....	263
<b>Tablo 140:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen Limanları ile Gerçekleşen Yün Ticareti (Kg/Mark).....	264



## GRAFİK LİSTESİ

<b>Grafik 1:</b> Osmanlı Limanlarına Yapılan İthalatın Ükelere Göre Oranları (Yüzde %)	118
<b>Grafik 2:</b> Arpa İhracatı Değeri (1890-1913) (Lira).....	148
<b>Grafik 3:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Arpa Ticareti (1900-1913).....	149
<b>Grafik 4:</b> Buğdayın Değeri ve Toplam İhracat İçindeki Payı, (1890-1913) (Altın Lira) .....	152
<b>Grafik 5:</b> Şeker İthalatı Değeri (1890-1913) (Lira).....	171
<b>Grafik 6:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Pirinç İthalatı ve Değeri (Ton/Altın Lira).....	174
<b>Grafik 7:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Susam İhracatı ve Değeri (Ton/Lira) .....	177
<b>Grafik 8:</b> Osmanlı İmparatorluğu'nun Demir İthalatı ve Genel İthalat İçerisindeki Yüzdesi (Lira).....	212

## ÖZET

**Başlık:** Osmanlı-Alman Ticari İlişkileri (1900-1914)

**Yazar:** Burak ÇITIR

**Danışman:** Prof. Dr. Safiye KIRANLAR

**Kabul Tarihi:** 20/01/2023

**Sayfa Sayısı:** xiv (ön kısım) + 295 (ana kısım)

Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasında gelişen ikili ilişkileri konu edinen bu çalışmayla her iki devletin istatistiklerinin yanı sıra arşiv belgeleri, süreli yayınlar ve Osmanlı şebhenderlerinin hazırlamış oldukları ticaret layihaları bir bütün içerisinde ele alınmıştır.

Çalışma kapsamında ilk bölümde, Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu'nun tarihi ilişkilerine yer verilmiştir. Bu kapsamda, özellikle Alman İmparatorluğu öncesinde Alman coğrafyasındaki kentlerin Osmanlı İmparatorluğu'yla olan ikili ilişkileri incelenmiştir. Burada özellikle Prusya, Hansa Birliği ve Zollverein'in varlığı önemlidir. Bunların yanı sıra Bismarck ve Kayzer II. Wilhelm dönemi Alman İmparatorluğu'yla Osmanlı İmparatorluğu'nun yakınlaşmasına da yer verilmiştir. Özellikle Kayzer II. Wilhelm'in Weltpolitik'i ikili ilişkiler açısından incelenmiştir. Çalışmanın ikinci bölümde Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyette bulunan Alman şirketleri ve bunlara ait faaliyetlerin ayrıntılarından bahsedilmiştir. Bu kapsamda bankacılık, tarım, demir yolu ve deniz nakliyesi alanlarında faaliyette bulunan Alman şirketleri incelenmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise her iki devlete ait istatistikler, Osmanlı şebhenderlerinin hazırladıkları layihalar ve ikincil literatür üzerinden elde edilen veriler tablolştırılmıştır. Bu sayede tarım, maden, dokumacılık ve deri ürünleri başlıkları altında ikili ilişkileri konu edinen ürünler incelenmiştir. Oluşturulan tablolarla, Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu'nun birbirleriyle olan dış ticaretleri analiz edilmiştir. Bu sayede iki devletin ticaret hacimleri incelenmiştir.

Bu çalışmayla Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu'nun tarihi, siyasi ve iktisadi ilişkileri incelenirken iki müttefik devletin ittifaka giden yoldaki birlikteliği de bu sayede bir bütün içerisinde verilemeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı İmparatorluğu, Alman İmparatorluğu, İktisat, Ticaret

## ABSTRACT

**Title of Thesis:** Ottoman-German Trade Relations (1900-1914)

**Author of Thesis:** Burak ÇITIR

**Supervisor:** Prof. Dr. Safiye KIRANLAR

**Accepted Date:** 20/01/2023

**Number of Pages:** xiv (pre text) + 295  
(main body)

This study explores the bilateral relations between the Ottoman Empire and the German Empire. Besides statistical data from both countries, we also analyze archival documents, periodicals and trade documents produced by Ottoman consulates.

In the first part of the study, the historical relations between the Ottoman Empire and the German Empire are examined in detail. This includes exploring the connections between cities in German geography and the Ottoman Empire, particularly before the establishment of the German Empire. The role of Prussia, the Hanseatic League, and the Zollverein in these relations are also examined. Additionally, the study looks at how the German Empire and the Ottoman Empire drew closer together during the reigns of Bismarck and Kaiser Wilhelm II. In particular, the study focuses on Wilhelm II's policy of Weltpolitik and its impact on bilateral relations between the two empires. In the second part, the focus shifts to German companies operating in the Ottoman Empire and the details of their activities. This includes examining German companies working in various sectors, such as banking, agriculture, railway and maritime transport.

In the third part, statistical data from both the Ottoman Empire and the German Empire is analyzed and presented as tables. The data includes information on various sectors, such as agriculture, mining, weaving, and leather products, and is derived from sources such as petitions prepared by Ottoman consuls and secondary literature.

The study aims to provide a comprehensive overview of the relationship between the Ottoman Empire and the German Empire before the First World War.

**Keywords:** Ottoman Empire, German Empire, Economics, Trade

# GİRİŞ

## Çalışmanın Konusu

*Osmanlı Alman Ticari İlişkileri (1900-1914)* başlıklı tez çalışmasıyla, bir dönemin dış ticaretinden daha çok iki devlet, Osmanlı İmparatorluğu ve Alman İmparatorluğu arasındaki ticari ilişkiler incelenmiştir. Bu çalışmayla iki devletin neden ve niçin birbirleriyle ticari ilişkide buldukları açıklanmaya çalışılmıştır. İki devlet arasındaki bu ilişkinin niteliği ve bu ilişkiyi oluşturan kırılma noktaları üzerinden gelişen ticaret gözler önüne serilmeye çalışılırken Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinin tarihi arka planı, ticari faaliyetlerin nasıl geliştiği ve istatistiklere yansıyan yönleri ele alınmıştır. Tez giriş ve üç bölümden oluşurken her bölümün sonunda ayrı bir değerlendirme başlığı da yer almaktadır.

Tezin birinci bölümünde, Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu öncesinde bölgede en etkili devlet yapılanmalarından Prusya Krallığı özelinde ikili ilişkileri incelenmiştir. Yine Prusya öncülüğünde Alman kent devletleri arasında oluşturulan Zollverein (Alman Gümrük Birliği) ile ilişkileri de ayrı bir başlık altında ele alınmıştır. Bu birliğin yanı sıra özellikle Kuzey Alman kent devletlerinin dahil olduğu daha sonradan Kuzey ve Baltık (Doğu) denizlerinde ticari bir örgütlenme oluşturarak bölgeyi kontrol eden Hansa Birliği'yle gelişen siyasi ve iktisadi ilişkilere de değinilmiştir. 1871'e gelindiğinde, yeni kurulan Alman İmparatorluğu sayesinde Osmanlı-Alman ikili ilişkileri artık tek bir muhatap devlet üzerinden incelenmiştir. Bu sayede Osmanlı-Alman ticari ilişkileri başta Şansölye Bismarck daha sonra da Kayzer II. Wilhelm dönemleri olmak üzere iki başlık altında değerlendirilmiştir.

Tezin ikinci bölümünde, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman yatırımları incelenmiştir. Bu kapsamda, Almanların Kayzer II. Wilhelm'in Weltpolitik olarak adlandırdığı ve yayılcılığı temel alan politikası uyarınca Osmanlı topraklarında gerçekleşen Alman faaliyetlerine değinilmiştir. İlgili başlık altında bankacılık, demir yolları, tarım ve deniz taşımacılığına dair gelişmeler detaylandırılmıştır.

Tezin üçüncü bölümünde ise iki devletin ticaret istatistiklerinin yanı sıra Osmanlı şebhenderlerinin buldukları bölgelerden edindikleri ticari bilgilerle oluşturdukları layihalar, iki devletin arşiv kaynakları, süreli yayınlar ve ikincil kaynaklar üzerinden

oluşturulan tablo ve grafiklerle ticari ilişkiler mümkün merteye bir bütünlük içerisinde incelenmeye çalışılmıştır.

### **Çalışmanın Amacı**

Bu tez çalışması, Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu'nun kuruluşu öncesi ve sonrasında Alman coğrafyasıyla gerçekleşen ticari ilişkileri ve bunun tarihsel boyutunun incelenmesini amaç edinmiştir. Bu haliyle çalışma, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir ham madde üreticisi ve mamul mal tüketicisi konumuna geldiği on dokuzuncu yüzyılın son ama özellikle de yirminci yüzyılın ilk çeyreğindeki ticari hacmine Alman İmparatorluğu'yla olan ticareti üzerinden ortaya koymaya çalışmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu, on dokuzuncu yüzyılda özellikle 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması sonrasında imtiyazlı ticari ilişkilerde bulunmaya başlamıştır. Fakat bu ticarete avantajlı olan taraf her zaman Osmanlı'yla anlaşma imzalayan devletler ve bu devletlerin tebaası olmuştur. İlgili devletlerden birisi de dönemin en önemli Alman devlet yapılanmalarından birisi olan Prusya ve bir başka Alman yapılanması olan Hansa Birliği'dir. Süreç içerisinde siyasi gelişmelerle Almanlar bir idari yapı altında birleşince 1871 sonrasında Osmanlı İmparatorluğu, Alman İmparatorluğu'yla ticaret yapar hale gelmiştir. Bu ticari ilişkilerde çalışmanın amacını da oluşturan kısım özellikle daha çok gündelik yaşama etki eden eşya ve maddeler oluşturmuştur. Bunun yanı sıra bazı alt yapı ekipmanlarıyla madenî ürünler de kapsam dahilinde incelenmiştir.

### **Çalışmanın Önemi**

Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasındaki ticarete dair birçok çalışma var olsa da bunlar genel itibarıyla askeri ilişkiler ve alt yapı çalışmalarında gerekli olan malzemelerin ticaretini ele almaktadır. Bu çalışma özelinde olduğu gibi Osmanlı-Alman ticari ilişkilerinin gündelik hayata yansıyan kısımlarını inceleyen eserlerse sınırlıdır. Bu konuda özellikle Rifat Önsoy'un *Osmanlı-Alman İktisadî Münasebetleri (1871-1914)* başlıklı çalışması önemli ve ufuk açıcı bir eserdir. Önsoy'un çalışmasında özellikle Alman arşivleri ön plana çıkarken bu çalışmada hem Osmanlı hem de Alman arşiv belgelerinin yanı sıra iki devlete ait ilgili dönemlerin istatistikleri ve Osmanlı şebhenderlerinin hazırladıkları ticaret layihaları da kapsam dahiline alınmıştır.<sup>1</sup> Bu

---

<sup>1</sup> Ticaret Layihaları hakkında genel bilgi için bk. Tuğrul Arık, *20. Yüzyılın Başlarında Osmanlı Şebhenderlerinin Ticaret Raporları*, (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek

sayede hem ürün özelinde hem de ticaretin yapıldığı yılların ayrıntılarına da inilerek ikili ticari ilişkiler detaylandırılırken ticaretin hacmiyse ürünler üzerinden incelenmeye çalışılmıştır.

### **Araştırmanın Yöntemi**

Çalışmanın kapsamına giren Osmanlı İmparatorluğu ve Alman İmparatorluğu'nun ticari ilişkilerde bulunduğu döneme ait bilimsel çalışmalar gün geçtikçe artmaktadır. Fakat özellikle iki devlet arasında gündelik hayata ait ürünlere yönelik çalışmalar oldukça kısıtlıdır. Bu konuda, Rifat Önsoy'un *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*<sup>2</sup> adlı çalışması bilinen en önemli eser olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmanın yanı sıra 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki reform hareketleriyle birlikte pek çok devlet kurumunda istatistik büroları kurulmuştur. Bu kapsamda, 1878'de Maliye Nezareti dış ticarete ilişkin istatistikleri yayımlamaya başlamıştır. Bu sayede Osmanlı İmparatorluğu ilk defa düzenli olarak istatistik yayınlamaya başlamıştır.<sup>3</sup> Yayımlanan bu istatistikler dönemin Devlet İstatistik Enstitüsü müdürlerinden Celal Aybar tarafından 1939'da *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi 1878-1913*<sup>4</sup> başlığıyla kitaplaştırılmıştır. Bu çalışma, 1995'te Şevket Pamuk tarafından *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*<sup>5</sup> başlıklı yayında kapsamı, kullanılan yöntemleri ve sorunlarıyla ayrıntılı olarak tartışılmıştır. Osmanlı şebkenderlerinin yayınladıkları *Ticaret Layihaları*'nın Almanya'yla ilgili bölümleri ve Avusturya'nın Trieste kenti şebkenderinin hazırladığı raporlardaki istatistiki bilgilerin yanı sıra döneme dair verdikleri ayrıntılarla önemli kaynaklardan olmuştur. Bu dört kaynak, tez çalışmasının şekillenmesinde ayrı bir yere sahiptir.

Yukarıda yer alan çalışmaların yanı sıra Alman İmparatorluğu'nun 1880 itibarıyla Kaiserliches Statistisches Amt (İmparatorluk İstatistik Ofisi) bünyesinde yayınlamaya başladığı *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Alman İmparatorluğu'nun

---

Lisans Tezi, 2009).; Bayram Nazır, *Şebkender Raporlarına Göre 1. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Ticareti*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010.

<sup>2</sup> Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)* (İstanbul: Enderun Yayınları, 1982).

<sup>3</sup> Şevket Pamuk, "19. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticaret İstatistikleri", *Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik*, Ed. Halil İnalçık ve Şevket Pamuk, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt 9, (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 1994), 9/115.

<sup>4</sup> Celal Aybar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi 1878-1913* (Ankara: Türkiye Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü, 1939).

<sup>5</sup> Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* 1 Cilt (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994).

İstatistik Yıllığı) adlı raporun *Auswärtiger Handel* (Dış Ticaret)<sup>6</sup> başlığı altında yer alan verilerle hem ürün hem de ülkeler özelinde verilen istatistikler de çalışma için önemli kaynaklardan olmuştur.

### **Literatür Değerlendirmesi ve Çalışmanın Sınırlılıkları**

Osmanlı İmparatorluğu ve Alman İmparatorluğu istatistikleri çalışmada mümkün mertebe kullanılsa da içerdikleri bilgilerin toplanmasında veya elde edilmesinde dönemin şartlarında yaşanan zorluk, imkansızlık ve olumsuzlukların yarattığı eksik ya da hatalı bilgilerin varlığının unutulmamasında fayda vardır. Öyle ki, Osmanlı İmparatorluğu'nun 1878'den sonra yayınlamaya başladığı dış ticaret istatistikleri üzerine yapılan çalışmalar ve araştırmalarda ciddi sorunların olduğu görülmüştür. Pamuk'un da eserinde ifade ettiği üzere en önemli sorun istatistiklerin kapsamına ilişkindir. Şöyle ki, istatistiklerde birçok malın kapsam dışı bırakılarak dahil edilmediği anlaşılmıştır. Bunda en önemli sorun Alman istatistiklerinde var olan ama Osmanlı istatistiklerinde olmayan özel ticaret bölümüdür. Burada ürünler Osmanlı İmparatorluğu tarafından genel bir ifadeyle "saire" olarak belirtilmiş ve bunun altında toplanmıştır.<sup>7</sup> İlgili ürünlerin oranıysa tüm ticaret içerisinde yüzde 40-50 arasında değişerek güven problemi yaratmıştır. Bir diğer nedense Osmanlı istatistiklerinde malın menşee ve varış yerinin ilk gümrükler olarak belirlenmesidir. Bu da ürünün ithalat ve ihracatının aslında nereyle yapıldığını öğrenmekte sıkıntılara neden olmuştur. Son olarak da Osmanlı istatistiklerinde ihraç edilecek ürün fiyatlarının sürekli olarak piyasadan düşük, ithalat fiyatlarınsa yüksek gösterilmesidir. Bu da beraberinde dış ticaret dengelerinde mali açıdan farklı bir tablonun ortaya çıkmasına neden olmuştur.<sup>8</sup>

Yukarıda da belirtildiği üzere, Osmanlı İmparatorluğu dış ticaret istatistiklerinde ticarete konu olan ürünün üretildiği yerden ziyade uluslararası ticaretinin yapıldığı çıkış

---

<sup>6</sup> Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich'in dış ticarete ait istatistiki bilgileri, 1800-1891 yılları arasında Handel des Deutschen Zollgebiets mit dem Auslande (Alman Gümrük Bölgesinin Yabancı Ülkelerle Ticareti) başlığı altında tutulurken, 1892'den itibaren Auswärtiger Handel (Dış Ticaret) başlığı altında tutulmaya başlanmıştır. Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "*Auswärtiger Handel*", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1880), 1/48-98.

<sup>7</sup> Özel ticaret bahsi, Osmanlı dış ticaret istatistiklerinde 1878-1898 arası dönemde bir ürüne ait verilerin özel ticaret veya genel ticaretten hangisine ait olduğunu açıkça belirtilmemekle birlikte yalnızca tablolarda, "*I sene zarfında Memaliki Mahrusai Şahaneye gelen eşyanın cins ve mikdarını havi olmak üzere tanzim olunan istatistik defterinin hulasatulhulasa cetveli*" cümlesi yer almaktadır. Bu durum, 1907-1908'deki istatistiklerde genel ve özel ticaretin açık bir biçimde ayrı yazılmasıyla giderilmiştir. Pamuk, "19. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticaret İstatistikleri", 9/117.

<sup>8</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/XV.

noktasının kayıt altına alınması, malın hangi ülkeye ait olduğu konusunda sıkıntıları beraberinde getirmiştir. Bu kapsamda Alman mallarının çoğu, önceleri kervan ticaretinin batıdaki başlangıç noktası olan Viyana üzerinden sevk edilirken daha sonraları liman kentlerinden özellikle de Avusturya'nın Trieste limanı üzerinden yapılan ticaretin parçası haline gelmiştir. Bu da Avusturya malı olarak kayıt altına alınmalarını neden olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'ndan gönderilen ürünlerdeyse bu durum varış noktası Avusturya liman ve gümrükleri olmalarından dolayı Osmanlı-Avusturya ticaretinin bir parçası olarak değer görmelerini sağlamıştır. Alman İmparatorluğu dış ticaret istatistiklerindeyse bu durum farklı bir şekilde yer almıştır. 20 Temmuz 1879 tarihli kanun uyarınca, Alman gümrük bölgesi sınırları dışından ithal edilen ya da gümrük bölgesinden ihraç edilen ürünün cinsine ve miktarına, menşe ve varış ülkesine göre ticaret istatistikleri raporlanmıştır.<sup>9</sup>

Çalışma kapsamında hem Osmanlı hem de Alman dış ticaret istatistiklerinden yararlanılırken aynı zamanda dönemin Osmanlı Şehbenderleri tarafından hazırlanan *Ticaret Layihaları* da önemli bilgi ve istatistiki veriler içermelerinden dolayı ilgili istatistiklerle kıyaslanarak ortaya mümkün mertebede daha doğrulanabilir sonuçlar çıkarılmaya gayret edilmiştir. Bu kapsamda üçüncü bölümde hem tablolar halinde hem de açıklamalar eşliğinde bu verilerin yorumlanmasıyla dönemin Osmanlı-Alman dış ticaretine katkıda bulunulmaya çalışılmıştır.

İki ülke arasındaki ticarete ait verilerin istatistiklere yansıyan yönü bu şekildeyken uygulamada ticaret her ne kadar ilerleme kat etse de bunda aracı olan vasıtalarından deniz taşımacılığı 1890'lara kadar direkt etkiye sahip olamamıştır. Bunun yaşanmasında iki büyük etken vardır. Birincisi Trieste Limanı, ikincisiyse Alman iç gümrükleridir. Trieste Limanı, öteden beri Almanlar tarafından ticari işlemlerde kullanılmıştır. Alman coğrafyasının Kuzey ve Baltık denizlerine kıyısı olması ve bu denizlerin Akdeniz'e olan uzaklığı Trieste'nin tercih edilmesinde büyük etken olmuştur. Aynı zamanda 1871'de Alman Birliği sağlanana kadar geçen süreçte, iç gümrüklerden dolayı Alman coğrafyasında yetiştirilen ve üretilen bir ürünün kuzey liman şehirlerine ulaşana kadar artan fiyatına deniz taşımacılık ücretleri ve nakliye süreleri de eklenince ürün cazibesini kaybetmektedir. Bu da hem Alman deniz taşımacılığının hem de Alman ürünlerinin

---

<sup>9</sup> KSA, "Auswärtiger Handel" (1903), 24/94.



Akdeniz’de rekabet edebilmesini imkansız kılmıştır. Trieste Limanı işte tam da bu nedenden Almanlar için önemli bir konumdur. Bu da beraberinde Osmanlı-Alman ticaretinin boyutlarının anlaşılmasında büyük sıkıntılara neden olmuştur.

1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması’yla başlayan dış ticaretteki artış eğiliminin Osmanlı İmparatorluğu’ndaki karakteristik özelliği en basit ifadeyle endüstriyel sanayileşmeye sahip olamamasından dolayı Batı Avrupa’nın sanayi ülkeleri ve kentlerinden mamul mal ithalatı ve bu yerlere ham madde ve tarımsal ürün ihracı olarak şekillenmiştir. Dış ticaretteki bu yapılanma gümrük ve limanların gelişmesine paralel olarak artış göstermiştir. Bu da beraberinde tarımsal alanın genişlemesi ve ürünlerin çeşitlenmesini sağlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu sanayisini bir türlü istenilen seviyeye getiremedikçe var olan üretimini de sanayi ülkelerinin ham maddesi olarak ihraç ettiği on dokuzuncu yüzyıl sonunda, temel ihraç malları başlıca şu ürünlerden oluşuyordu: tiftik, kuru üzüm ve incir, buğday, arpa, ham ipek, tütün, afyon, meşe palamudu, fındık, pamuk ve zeytinyağı. Görüldüğü üzere Osmanlı ihracatı öncelikle tarıma dayanıyordu ve bu ürünlerin hiçbirinin oranı toplam içerisinde yüzde 12’yi geçmiyordu. Bu da Osmanlı İmparatorluğu’nda tek bir ürünün ticarete ağırlık kazanmadığını göstermektedir. İhracat maddi değer olarak nitelikli olamamasına karşın ithalat şeker, kahve, madeni ürünler, kereste, petrol ve makineler gibi nitelikli ürünlerden oluşmaktadır. Bunda büyük pay, özellikle pamuklu ve yünlü tekstil ürünlerine aittir.<sup>10</sup>

Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinde Osmanlı İmparatorluğu’nun en dezavantajlı konularından birisiyse ürünlerinin sınıflandırılmamış olmasıdır. Bu durum neredeyse tüm ürünler için geçerlidir. İyi bir tasnife tabi olmadan ihraç edilen ürünler bazı durumlarda kalite olarak çok iyi olsalar da düşük değer görmelerine; bazı durumlarda da kaliteli olmamalarına rağmen yüksek fiyata alıcı bulmalarına neden olmaktadır. Bu durumsa sürekliliği sağlamak açısından uzak bir görüntü çizdiğinde sonraki yıllarda tercih edilmemelerine neden olarak genel ihracat içerisinde kötü bir imajın yaratılmasına neden olmaktadır. Yaşanan bu durum şehbender raporlarına da yansımıştır. Bu ürünlerden birisi olan zeytinyağı için Trieste şehbenderi şu yorumu yapmaktadır. “Osmanlı zeytinyağlarının lezzeti bilinse de sınıflandırmaları diğer ülkelere nispeten iyi

---

<sup>10</sup> Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, 1/28.

olmadığından bu hal zeytinyağlarımızın kıymetini kötü etkilemekten geri durmamaktadır.”<sup>11</sup> Bu ve benzeri birçok durum Osmanlı ürünlerinin olağanı haline gelmiştir.

### **Çalışmada Kullanılan Kelime ve Terimlerin Tercih Nedenleri**

Çalışma içerisinde yer alan birçok kelime ve terimde hem dönem ve günümüzde yaşanabilecek kavram karmaşasının önüne geçebilmek hem de metin yazımında sürekliliği sağlamak adına belirli bir yol izlenmiştir. Bu kapsamda, ilgili kelime ve terimlerin tercih nedenlerine değinilecektir.

Çalışmada çokça kullanılan *demir yolu* kelimesi Türk Dil Kurumu (TDK) sözlüğüne uygun olarak ayrı yazılmıştır. Fakat bir terim olarak kullanıldığında Şark Demiryolu, Bağdat Demiryolu ve Anadolu Demiryolu vb. olduğu gibi birleşik olarak kullanımına devam edilmiştir. Kısacası, metin içerisinde terimsel kullanımlar haricinde ilgili kelime ayrı olarak yazılmıştır.

Çalışmada, orijinal yazımında *gesellschaft* kelimesi kullanımı bazı kaynaklarda toplum, topluluk, dernek ve şirket gibi farklı anlamlara gelmektedir. Bu çalışmada ilgili kelime Türkçe kullanımda *şirket* olarak tercih edilmiştir. Bunun nedenlerinden birisi günümüz Türkçesinde şirket yapılanmaları için ilgili kelimelerden daha çok bu kelimenin tercih edilmesi ve daha iyi anlaşılacağına düşünülmesidir.

Çalışmanın yazım sürecinde 1871 öncesinde Alman coğrafyasında yer alan idari birimlerde kullanılan birbirinden farklı anlamlara gelen kent isimleri mevcuttur. Bu kent isimlerinin farklılıklarının temelindeyse soyluluk derecelerine göre prenslik, dükalık, büyük dükalık gibi genel yazımda kafa karışıklığına yol açabilecek yerde *Alman kent/leri* yazımı tercih edilmiştir. Her kentin müstakil yazılmasını gerektiren yerlerdeyse uzun adının kullanımı ya da ilk yazımda uzun adı daha sonraki kullanımlarda yazımı ve anlamı kolaylaştırmak adına günümüzdeki kullanımları tercih edilmiştir.

Alman istatistikleri detaylı olarak incelendiğinde, dönemin uluslararası ilişkilerinde yaşanan gelişmeleri de takip etmek mümkündür. Özellikle, sömürge bölgelerinde yaşanan gelişmeler istatistiklerde menşe ve varış ülkelerde yaşanan değişimlerle kendisini göstermektedir. Öyle ki, bir bölgeye ait yıl yıl takip edilebilen verilerde belli

---

<sup>11</sup> Mehmet Necib, “Trieste Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/29.

bir yıldan sonra farklı bir isim altında ticarete devam edilmiştir. Bu da o bölgedeki siyasi gelişmeleri göstermesi açısından önemlidir. Bu gelişmelerden birisi de Osmanlı İmparatorluğu ile yaşanmıştır.

Alman istatistiklerinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun kapsadığı alan için dört isim kullanımı mevcuttur. Bu isimlerin kullanılmasında birinci etken bölgesel farklılıklarken ikinci etken de zaman içerisinde sınırlarda gerçekleşen değişikliklerdir. Bu kapsamda ilgili istatistiklerde, Osmanlı İmparatorluğu için Türkiye (Türkiye), Türkiye in Europa (Türkiye Avrupası), Türkiye in Asien (Türkiye Asyası) ve Türkiye in Afrika (Türkiye Afrikası) kullanımlarına yer verilmiştir. İstatistiklerdeki bu ayırmda, Türkiye in Afrika'nın kullanıldığı en son tarih 1905; Türkiye in Europa ve Asien'in kullanıldığı en son tarihse 1911'dir. Türkiye ifadesinin ilk kullanılmaya başlandığı tarih 1911'de Türkiye in Europa ve Asien ile birlikte olmuştur. Bu tarihte Türkiye kullanılması sebebiyse Europa ve Asien'in ürün toplamlarının verilmesidir. 1912'den itibaren istatistiklerde sadece Türkiye kullanılmaya başlanmıştır.<sup>12</sup>

Yukarıdaki dört ayrı kullanımın tam olarak hangi bölgesel sınırları kapsadığına dair ayrıntılı bir bilgi bulunmamaktadır. Bu çalışmada günümüz literatüründe ilgili dönemde bölgeler için kullanılan ifadeler tercih edilerek çalışmada metin sürekliliğinin sağlanmasına dikkat edilmiştir. Buna göre, "Türkiye" ifadesiyle belirtilen bölgeler için Osmanlı İmparatorluğu'nu belirtmesi adına "Osmanlı" kullanımı tercih edilmiştir. Böylelikle yeni oluşturulan kullanımlar şu şekildedir; Osmanlı İmparatorluğu, Osmanlı Avrupası, Osmanlı Asyası ve Osmanlı Afrikası'dır.

Neden Osmanlı Asyası yerine Anadolu ve Osmanlı Avrupası yerine de Balkanlar ya da Rumeli ifadeleri kullanılmadı? Bu konu iki maddede açıklanacak olursa ilki, Anadolu ifadesiyle sadece ilgili bölgenin sınırları değil aynı zamanda Mezopotamya ve Levant bölgesi de belirtilmektedir. Balkanlar ya da Rumeli ifadesinin yerine de Avrupa'nın kullanılması diğer ifadelerde kıta isimlerinin ifade edilmesine karşın bölgesel bir özel adın kullanımının tercih edilmeyişidir. İkinci olarak da ilgili dönemde, Osmanlı

---

<sup>12</sup> Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1880-1913), 1-34.; Sadece bir tek üründe, Türkiye ifadesi erken bir tarih olan 1909-1910'da kullanılmıştır. Bu ürün, "Lokomotifler, lokomotifler - raylar üzerinde çalışan buharlı lokomotifler: 100'den fazla çift tanklı lokomotifler: teklifsiz lokomotifler"dir. İlgili ürün, 1909-1910 yıllarında istatistiklerde Türkiye ile olan ticarete konu olmuştur.

İmparatorluğu'nun sınırlarının sürekli değişmesinden dolayı daha geniş sınırları ifade etmek amacıyla Asya ve Avrupa ifadeleri kullanılmıştır.

### **Niçin Bu Tarih Aralığı Seçildi?**

Çalışma kapsamında kullanılan ve çalışmanın şekillenmesinde en önemli veri kaynağı olan *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*'ın (Alman İmparatorluğu İstatistik Yıllığı) 1881'de yayınlanan ve 1880 yılını içeren istatistikleri 1943'e kadar aynı başlık altında yayınlamaya devam etmiştir. Her sayı bir önceki yılın istatistiklerini içermiştir. Bu istatistikler 1943'ten sonra dönemin devlet terminolojisine uygun olarak farklı adlar altında yayınlanmıştır.<sup>13</sup> İlgili istatistiklerde, 1892'ye kadar *Handel des Deutschen Zollgebiets mit dem Auslande* (Alman Gümrük Bölgesinin Yabancı Ülkelerle Ticareti) başlığı altında verilere yer verilirken bu tarihten sonra *Auswärtiger Handel* (Dış Ticaret) başlığıyla istatistiki verilere yer verilmiştir. 1892'de altmış sekiz sayfaya sahip olan istatistikler her geçen sene ürün ve ülke yelpazesini genişleterek 1915'te yüz dokuz sayfalık bir hacme ulaşmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı 1914'e kadar düzenli ve istikrarlı bir şekilde yayınlanan istatistiklerde aynı yıl 1912-1913 yıllarına ait verilere yer verilmiştir. Bu veriler savaş öncesi dönemdeki son dış ticaret istatistiklerini oluşturmuştur. Aynı yıllara ait veriler 1915 yılı istatistiklerinde de mevcuttur. Fakat 1914'e ait istatistiklere yer verilmemiş ve 1916'ya gelindiğindeyse *Auswärtiger Handel* başlığı altında tek satırlık bir bilgilendirme yazısına, “Dieser Abschnitt ist im vorliegenden Jahrbuch nicht behandelt worden (Bu bölüm, bu yılda ele alınmamıştır)” yer verilmiştir. İlgili açıklama, 1921 de dahil olmak üzere altı yıl boyunca istatistiklere yazılmıştır. 1922'ye gelindiğindeyse 1913, 1920 ve 1921 yıllarına ait verilere yer verilerek tekrardan yayınlanmaya başlanmıştır.

Alman dış ticaret istatistiklerinin en son yer aldığı 1915 yılına ait veriler yer almıştır ki bunda Osmanlı İmparatorluğu'yla var olan ticari ilişkilere ait herhangi bir veriye rastlanmamıştır. Bundan dolayı bu çalışmada, en son tarih olarak 1912'ye ait verilere yer verilmiştir.

---

<sup>13</sup> Deutsche Zollverein (1836-1871); 1871 öncesi genel olarak; Statistisches Übersichten olarak adlandırılır. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich (1881-1943); Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (1956-1991); Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland (1991-2005). 1943-1956 yılları arasında içeren istatistiklerse mevcut değildir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1878'den itibaren yayınlamaya başladığı dış ticaret istatistikleri incelendiğinde, 1878-1881 arası dönemde taşbasmaları olarak el büyüklüğü kadar küçük kitapçıklarken, 1882-1884 arasında yirmi beş sayfa ve matbaa harfleriyle basılmıştır. 1884'ten itibaren bazı zamanlarda taşbasmaları olarak her yıl otuz iki büyük sayfadan oluşmuştur. İlgili istatistikler 1907 ve 1908'de iki yüz, 1913'teyse iki yüz elli altı sayfalık hacme ulaşmıştır. Bu istatistikler yayınlanmaya başladığı yıldan 1908'e kadar mart ayı başından şubat ayı sonuna kadar geçen dönem bir malî yıl olarak kabul etmiştir. 1909'dan sonra "seneyi maliye" daha sonraki yıllardaysa "sene" deyimleri kullanılmıştır. Sonuç olarak, bütün istatistikler şubat ayı sonunda biten eski mali yıl esas alınarak hazırlanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'na ait istatistikler, Alman dış ticaret istatistiklerinde olduğu gibi bazı yıllarda yayınlanmamıştır. Burada ayırıcı olan özellikse Osmanlı İmparatorluğu istatistiklerinin bu çalışmanın konusuna dahil olan bazı dönemlerde de yayınlanmayışıdır. İlgili istatistikler, 1878-1900 arasında 23 yıl düzenli yayınlanırken, 1901-1904 arasında yayınlanmamıştır. 1905'e gelindiğinde tekrar yayınlansa da 1906'da yine yayınlanmamıştır. Bu tarihten sonra 1907-1911 arası dönemde beş yıl yayınlansa da 1912'de ara verilmiş ve 1913'te tekrar yayınlanmıştır. Bundan sonraki dönemlerde de 1922'ye kadar ki süreçte, 1916 ve 1917'de 6'şar aylık süreçleri kapsayan yayınlar haricinde istatistikler yayınlanmamıştır. Böylelikle, 1878-1922 arası dönemde yalnızca otuz yıl istatistikler yayınlanmış diğer yıllardaysa istatistiklerin tutulup tutulmadıkları bilinmese de en azından yayınlanmadıkları bilinmektedir.<sup>14</sup>

Osmanlı dış ticaret istatistiklerinde yukarıdaki yayın sürekliliğinin yanı sıra ürünlerin 1878-1898 arasındaki yirmi yıllık süreçte özel veya genel ticaretten hangisine ait oldukları açıkça belirtilmemiştir. Bu konuda tablolarda, "1 sene zarfında Memaliki Mahrusai Şâhâneye gelen eşyanın cins ve mikdarını havi olmak üzere tanzim olunan istatistik defterinin hulâsatülhulâsa cetveli" cümlesi yer almaktadır. 1899 yılı istatistiklerinde tablolardaki başlığa "Ticaretî Umumiye namına olarak" deyimini eklenerek 1904 yılına kadar kullanılmıştır. Fakat, bu tarihten sonra tekrar eski kullanıma dönülmüştür. 1907 ve 1908 yıllarına ait istatistiklerdeyse genel ve özel ticaret açık bir şekilde ayrı yazılmıştır. Ayrıca o zamana kadar ki en geniş yayınlar olan bu yıllara ait

---

<sup>14</sup> Aybar, *Ticaret Muvazenesi*, 7.

istatistiklerde transit işlemler, ticareti yapılan ürünler ve ülkelere göre miktar ve değerleri de ayrı sütunlar halinde gösterilmiştir. 1909 yılına gelindiğindeyse transit işlemlere ait verilere de yer verilmeye başlanmıştır. Fakat, bu tarihten sonra istatistiklerin, “Memaliki Mahrusai Şahane Gümrüklerinden imrar edilen eşya” tabiri kullanımıyla özel ticaretle sınırlandırıldığı anlaşılmıştır.<sup>15</sup>

Osmanlı ve Alman toplumunun ticari ilişkileri her ne kadar 1500'lere kadar götürülebilir olsa da on dokuzuncu yüzyıl sonunda belirli bir düzleme oturmaya başlamış ve süreç içerisinde birçok ticaret anlaşmasıyla da şekillenmiştir. Özellikle, iki anlaşma var ki iktisadi ilişkilerin şekillenmesi açısından oldukça önemlidir. İlk 20 Mart 1862, ikincisi de 26 Ağustos 1890 tarihlerinde imzalanan anlaşmalardır. 1890'da imzalanan anlaşma ilk anlaşmanın genişletilmiş halidir. Her iki anlaşmada karşılıklı ticarete dahil edilecek ürünler kalem kalem sıralanmıştır. İlk anlaşma, Osmanlı İmparatorluğu baz alınarak bakıldığında, 105'i ithal ve 455'i ihraç maddesi ve geri kalanı da karşılıklı ticarete konu olmak üzere toplamda 605 kalem ürün sıralanırken; 1890'daki anlaşmada bu rakam 720'ye çıkarılmıştır.<sup>16</sup> Her ne kadar ürünler tek tek belirtilse de tamamının ticarete konu olduğu düşünülmemelidir. Alman dış ticaret istatistiklerinde 1900-1912 tarihleri arasında 41 ana başlık altında 80 ürün ikili ticarete konu olsa da bunlardan bazılarına ait veriler belirli yıllarla sınırlı kalmıştır.<sup>17</sup>

İkili ilişkilerde yukarıda belirtilen miktarda ürünün ticareti yapılacağı varsayılsa da daha düşük seviyede ürün ticaretinin yapıldığına dair bir başka kanıtta Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaret istatistiklerinin kapsamından da teyit edilebilmektedir. Şöyle ki, 1878-1907 yılları arasında ürünlerin tasnifine dair bir kayıt bulunmasa da 1878-1880 arası dönemde 613; 1881-1906 arası dönemde de 261 kalem ürün ithalat ve ihracata dahil edilmiştir. 1907, 1908 ve 1909 yıllarında 26 ana başlık altında 554 kalem ürün sıralanmıştır.<sup>18</sup>

Her iki devletin dış ticaret istatistiklerindeki ilgili durumlar, dahil edilen ürünler ve bu ürünlerin iki devlet arasındaki ticarete konu olduğu dönemler açısından bakıldığında çalışmada genel itibarıyla son veriler 1912 yılına aittir. Fakat, ticaret layihaları ve diğer

---

<sup>15</sup> Aybar, *Ticaret Muvazenesi*, 8.

<sup>16</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 72-73.

<sup>17</sup> KSA, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich (1900-1915)*.

<sup>18</sup> Aybar, *Ticaret Muvazenesi*, 9.

kaynakların varlığı ve aynı zamanda çalışmanın genelinde Birinci Dünya Savaşı öncesindeki Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinin konu edilmesinden dolayı son tarih olarak 1914 yılı belirlenmiştir. Çalışmanın başlangıç tarihi olarak da iki devletin tarihi ilişkilerinde her ne kadar Prusya Krallığı'na da ağırlık verilmiş olsa da Alman İmparatorluğu'nun kuruluşunu başlangıç tarihi almak yerinde bir karar olacaktır. Buna karşın istatistiklerde her iki devletin birbiriyle olan ilişkilerinde elle tutulur verilerin kayda alınmaya başladığı 1900 yılı ilk tarih olarak alınmıştır.

# BÖLÜM 1: OSMANLI-ALMAN İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL ARKA PLANI

## 1.1. 1871 Öncesi Osmanlı-Alman Tarihsel İlişkileri

Alman İmparatorluğu'nun kurulduğu 1871 öncesinde Osmanlı İmparatorluğu, Almanların yaşadığı geniş coğrafyada dönemin öncelikle en önemli devlet yapılanması Prusya Krallığı ile ilişkide bulunmaktadır. 1890'larda yaşanacak olan yakınlaşmanın temeliyse 1763'te Ahmet Resmî Efendi'nin Berlin'e elçi olarak gönderilmesiyle atılmıştır. Yedi Yıl Savaşları'ndan başarıyla çıkan Prusya Krallığı, Osmanlı İmparatorluğu'nun da düşmanı olan ezeli rakipleri Avusturya ve Rusya'ya karşı birlikte hareket etmek istemiştir. Siyasi olarak iki devletin de ortak düşmanlarının aynı olması yakınlaşmayı beraberinde getirmiştir. Bu amaçla ilk önceleri Prusya Krallığı daha sonra da Osmanlı İmparatorluğu değişen koşulların getirdiği yeni ortamın etkisiyle bu yakınlaşmayı istemiştir.

İki devlet arasında kurulan ilk temaslar sadece ticari değil aynı zamanda siyasi ve askeri ilişkileri de içinde barındırmaktadır. Bu ikili ilişkilerde ilk diplomatik temaslar, I. Friedrich'in (1701-1713) Prusya Kralı olması dolayısıyla bir Osmanlı heyetinin Berlin'i ziyaretinden pek de öteye geçmese de Alman kentleriyle Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ilişkiler, 15. yüzyıla kadar götürülebilir.<sup>19</sup> Leipzig, Dresden, Augsburg, Regensburg ve Nürnberg gibi Alman kentleri Osmanlı'nın pamuk, ipek ve yün gibi dokumaya dayalı başlıca ihraç mallarını Cenovalı, Ermeni, Venedikli, İspanyol, Fransız, İngiliz ve Avusturyalı tüccarlar aracılığıyla temin etmekteydiler. Aynı şekilde bu kentlerden gelen ürünler de Osmanlı pazarlarında alıcı bulmaktadır. Bu ürünlerden en önemlileri kumaşlardır ki aralarında da en fazla üne sahip olanları Bavyera mallarıdır. Osmanlı pazarlarında "Bazar-ün Nürnberg" adıyla en çok tavsiye edilen tuhafiyeye ve oyuncak ürünleri; Saxonia Tücher (Saksonya Kumaşı) da İstanbul Kapalı Çarşı'da en çok arananlardandı.<sup>20</sup> Saksonya Kumaşı'nın yanı sıra Leipzig panayırlarından getirildiği için

---

<sup>19</sup> Kemal Beydilli, "Colmar von Der Goltz Paşa'nın Gelişine Kadar Prusya-Alman Siyasi ve Askeri Münasebetlerine Kısa Bir Bakış", *20. Yüzyıl Başına Kadar Türk Askeri Eğitim Tarihi Gelişimi* (İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1983), 13.

<sup>20</sup> Jakob Krauss, *Deutsch-Türkische Handelsbeziehungen* (Jena: G. Fischer, 1901), 47.; Ermenilerin katkısı hakkında, "Kuzeybatıda Karadeniz çevresinden giden Ermeni ticaret yolunun uzun dönemler boyunca ayakta tutulması ise daha zordu. Örneğin 14. yüzyıl ile 15. yüzyıl başlarında bu yol çok faaldi. Kefe (Kaffa) gibi Kırım limanlarına yerleşmiş olan Ermeniler, Ceneviz deniz ticaretini beslemek için kara ticaretini Karadeniz'e taşıdı. Bu Kırımlı Ermeniler sadece kendi yurtlarına mal götürmekle kalmayıp daha da batıya; bugünkü Romanya ve Polonya'ya ve Almanya'da Nürnberg, Alçak Ülkelerde de Bruges'e kervanlar



Leipziger Tücher adıyla satışa sunulan Leipzig Kumaşları da ön plandadır ki bu gruba dahil olan Augsburg kumaşlarıysa Osmanlı pazarlarında İngiliz kumaşlarıyla rekabet edebilecek güçteydi.<sup>21</sup> Her ne kadar iki ülke arasında ticari ilişkiler Augsburg tüccarlarının 1570'lerdeki girişimleriyle tek elden halledilmek istense de bu girişim, maliyetlerin yüksek olması nedeniyle başarısızlıkla sonuçlanmıştır.<sup>22</sup> Yukarıda bahse konu olan tüccarların aracı olarak kullanılmalarındaki en büyük nedense Alman kentlerinin yeterli nakliye imkanlarına sahip olamamalarıdır.

Alman kent devletlerinin yanı sıra bölgedeki en büyük devlet yapılanması olan Prusya Krallığı ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ilişkiler iki toplum arasındaki siyasi ve diplomatik bağlantının kurulmasını sağlarken bu durum aynı zamanda iktisadi ilişkileri de beraberinde getirecektir. Bu sayede iki toplumun birbiriyle yakınlaşma süreci başlayacaktır.

### 1.1.1. Osmanlı-Prusya İlişkileri

Osmanlı İmparatorluğu, ilişkide bulunduğu devletlerin kendisinden faydalar sağladığı, döneminin en büyük devlet yapılanmalarındandır. Sahip olduğu güç onun bölgesinde söz sahibi olmasını sağlarken aynı zamanda ikili ilişkide bulunmak için de diğer devletlerin çaba gösterdiği bir devlettir. Bu özelliği sayesinde Osmanlı İmparatorluğu, on sekizinci yüzyılın ortalarına kadar bölgesini domine ederken; Alman kentleri içerisinde en büyük devlet yapılanması olan Prusya Krallığı da ona yakınlaşmaya çalışmaktadır. İki devletin ortak sınırı olmasa da Prusya bu yakınlaşmadan ilk önceleri siyasi daha sonra da iktisadi faydalar beklemektedir.

Prusya Krallığı bu düşüncelerle, Kral I. Friedrich'in tahtta bulunduğu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'yla direkt ticari ilişkiler kurmayı planlamaktadır. Bu konuda Viyana'da bulunan elçisi Bartholdi tarafından da krala 23 Nisan 1701'de uzun bir rapor sunuldu. Prusya'ya Osmanlı'yla ticari anlamda direkt ilişkilerin kurulmasında en büyük destekse İngilizlerden gelmektedir. Bu dönemde Fransa'yla arası kötü olan İngiltere,

---

götürdüler. Ayrıntılı bilgi için bk. Philip D. Curtin, *Dünya Tarihinde Kültürler Arası Ticaret*, çev. Şaban Bıyıklı (İstanbul: Küre Yayınları, 2008), 233.; Erken dönem Osmanlı-Lehistan ilişkilerine değinmesine karşın Osmanlı-Alman iktisadi ilişkilerine dair de ipuçları vermesi açısından bk. Yücel Öztürk, "Osmanlı-Lehistan İlişkilerinde Savaş, Diplomasi ve Ticaret", *Karadeniz Araştırmaları 14* (2017), 225-252.

<sup>21</sup> Rifat Önsoy, "19. Asrın İkinci Yarısından Alman İmparatorluğu'nun 1871'de Kuruluşuna Kadar Bavyera'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Ticareti", *VIII. Türk Tarih Kongresi – Kongreye Sunulan Bildiriler* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1981), 2/1426.

<sup>22</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 5.

yaşanabilecek olası bir gerilim ortamında doğu ticaretinin merkezi konumundaki Akdeniz yolunun kendisine kapanacağını düşünerek önlemler almaya çalışmaktadır. Bu çerçevede İstanbul'daki elçileri Sir Robert Sutton'un hazırladığı projeyi uzun süre gündemlerinde tutan İngiliz makamları, kendi mallarını Hamburg Limanı üzerinden Elbe-Spree-Oder-Tuna nehirleri aracılığıyla Karadeniz'e ulaştırarak Akdeniz yoluna alternatif yaratabileceklerdi.<sup>23</sup> Her ne kadar I. Friedrich, Osmanlı-Prusya ticaretini geliştireceğine inanarak bu projeye ilgilense de gerçekleşmesi mümkün olmadı. Prusya'nın Osmanlı'yla doğrudan ticari ilişki kurma çabasının temelinde bir yandan müttefik olma isteği diğer yandan da öteki Avrupalı devletlere tanınan kapitülasyonlardan faydalanma düşüncesi yer almaktaydı. Bu düşüncenin yanı sıra sınır komşusu Avusturya'ya karşı elini güçlendirme isteği de bulunmaktaydı.

Prusya'nın tüm bu fırsatları değerlendirme çabaları Osmanlı İmparatorluğu tarafından da tamamen kayıtsız kalınarak izlenmedi. 1715-1718 tarihlerinde, Osmanlı ve Avusturya-Venedik arasındaki savaş sonunda yapılan Pasarofça görüşmeleri sırasında Avrupalı devletlerle diplomatik yakınlaşma süreci başlamış ve Fransa aracılığıyla Prusya Kralı I. Friedrich Wilhelm'e (1713-1740) bir mektup gönderilmiştir. Padişahın bu uygulamasındaki temel dürtüsü Avusturya'yı bölgesinde yalnız bırakmaktı. Nişancı Mehmet Paşa'nın imzasını taşıyan Ocak 1718 tarihli bu mektuba I. Friedrich Wilhelm, 7 Eylül 1720'de iki ayrı mektupla, padişaha ve sadrazama cevaben geri dönüş yapmıştır.<sup>24</sup> İkili mektuplaşmalardan sonra Prusya, Johannes Jurgowsky'yi at satın almaya gelen bir tüccar kimliğiyle Osmanlı'yla ilişkilerin kurulması adına 1721'de İstanbul'a göndermiştir.<sup>25</sup>

Prusya Kralı I. Friedrich Wilhelm döneminde temelleri atılan ikili diplomatik ilişkiler, Kral II. Friedrich (Büyük Friedrich, 1740-1786) döneminde daha da geliştirilmiştir. Avusturya ve Rusya'nın Osmanlı ve Prusya'ya komşu ve düşman oluşları kaçınılmaz olarak iki devletin bir araya gelmelerini sağlamıştır. Prusya'nın Osmanlı'ya sınırının

---

<sup>23</sup> Helmuth Scheel, *Die Schreiben der türkischen Sultane an die preußischen Könige in der Zeit von 1721 bis 1774: und die ersten preußischen Kapitulationen vom Jahre 1761*, Berlin: Hohen Philosophischen Fakultät der Universität Griefswald, Doktoral, 1930), 6.

<sup>24</sup> Kemal Beydilli, "İlk Prusya-Osmanlı Münasebetleri Hakkında Bazı Kayıtlar ve Düzeltmeler Jurgowsky-Sattler-Seewald", *Serta Balcanica-Orientalia Monacensia: in honorem Rudolphi Trofenik septuagenarii*, ed. H. J. Kissling vd. (Monachii: Trofenik, 1981), 219. Scheel, *Die Schreiben der türkischen Sultane*, 58-59.

<sup>25</sup> Scheel, *Die Schreiben der türkischen Sultane*, 27-28.

olmayışı, diğer komşuları gibi topraklarında yayılmasını engelliyordu. Bu duruma ek olarak Prusya'nın, Katolik Avusturya ve Ortodoks Rusya gibi koyu Hristiyanlık öğretilerini benimsemeyen Protestan inancına sahip olması Osmanlı'yla ittifak yapmasını kolaylaştırmıştır.<sup>26</sup> Tüm bu gelişmeler iki devletin yakınlaşmasını sağlayan ortamı yaratmaktaydı. Fakat, Osmanlı'nın geçmişten gelen ittifak yapmayı talep eden değil ittifak yapmak için talepte bulunulan devlet olma konumu karşılıklı ittifak anlaşmasında adım atma görevini Prusya'ya yüklüyordu. Farklı vesilelerle irtibata geçen Prusya, özellikle Avusturya'yla giriştiği mücadelelerde Osmanlı'dan faydalanma niyetindeydi. 1740-1748 Avusturya Veraset Savaşı sırasında zaman zaman çok sıkıntılı durumlara düşen Prusya, sürekli olarak Osmanlı'yla ittifak için zemin yoklamaktaydı.

Kral II. Friedrich Wilhelm'in böyle bir ittifaktan beklentisi, Osmanlı ordularının Macaristan üzerine harekete geçmesiydi ki bu durumda Avusturya iki ayrı cephede savaşmak zorunda kalacaktı.<sup>27</sup> Böylelikle Prusya, Avusturya karşısında üstünlüğü ele geçirerek zafere ulaşacaktı. Tüm bu düşüncelerle Kral, Mart 1755'te müşavirlerinden Rexin'i İstanbul'a gönderdi. Rexin'in bu ilk gelişindeki en büyük amaç, Osmanlı'yla ticaret ve dostluk anlaşması imzalamaktı.<sup>28</sup> Onun, İstanbul'da temasta bulunacağı kişiye İsveç elçisi Gustav de Celsing'ti. Celsing'e Osmanlı İmparatorluğu ile Prusya Krallığı arasında ticari bir anlaşma yapılması yönünde bilgi aktaran Rexin, asıl görevi olan Osmanlı'yla ittifak yapılması hakkında herhangi bir bilgi paylaşımında bulunmamıştı.<sup>29</sup> Celsing aracılığıyla gerçekleştirilen ilk temastan sonra Ocak 1757'de Rexin tekrar İstanbul'a geldiğindeyse Prusya merkezli Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) devam ediyordu. Savaş nedeniyle büyük bir yalnızlık içerisinde kalan Prusya'da kralın bu ziyaretten beklentisi, Sultan III. Mustafa'nın saltanatı döneminde (1757-1774), 22 Mart 1761'de sekiz maddelik bir anlaşmayla gerçek olurken;<sup>30</sup> anlaşma, 27 Temmuz 1761'de

---

<sup>26</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2011), 8/163.

<sup>27</sup> Kemal Beydilli, *Büyük Friedrich ve Osmanlılar* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1985), 11.

<sup>28</sup> 13 Aralık 1754'te Sultan I. Mahmud'un ölümüyle yeni padişah ve onun politikalarına ümit bağlayan II. Friedrich, İstanbul'a bir temsilci göndererek ittifak zemini aramıştır. Şilezyalı Gottfried Fabian Haude bu iş için görevlendirilmiştir. Fakat Haude'nin imza yetkisine sahip olmaması varılacak bir anlaşmanın geçerliliğini sıkıntıya sokacağından Pomeranya Kralı Adolf von Rexin adıyla İstanbul'a gönderilmiştir. Rexin, İstanbul'da kendini bu unvanının yanı sıra "umur-ı ticaret müsteşarı ve mesalih-i mahsusa mahremi" olarak da tanıyacaktı. Kemal Beydilli, *Büyük Friedrich ve Osmanlılar* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1985), 25-28.

<sup>29</sup> Beydilli, *Büyük Friedrich*, 28.

<sup>30</sup> Prusya ile Yapılan Ticaret Anlaşması, Osmanlı Arşivi [BOA], Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Name-i Hümayun Kalemi [A.DVN.NMH.], No. 1, Gömlek No. 1; Yapılan anlaşmanın maddeleri, BOA, Divân-ı

yine Sultan III. Mustafa tarafından ahidnâme olarak tasdik edildi.<sup>31</sup> Anlaşmayla aynı zamanda Kral II. Friedrich Wilhelm'in tahta geçişinden itibaren gizlice yürütülen Osmanlı'yla yakınlaşma faaliyetleri de resmiyet kazanmış oldu.<sup>32</sup> İlgili anlaşma, Osmanlı'nın Napoli, İsveç ve Danimarka'yla imzaladığı antlaşmaların bir benzeriydi hatta bu anlaşmada Napoli Krallığı'yla yapılan anlaşma metni kopyalanarak kullanılmıştı.<sup>33</sup> Prusya'nın Osmanlı'yla böyle bir anlaşma yapmasına Avusturya ve Rusya karşı çıkarken tek destek veren devletse müttefiki İngiltere'ydi.<sup>34</sup> Osmanlı İmparatorluğu'ysa ilişkilere olumlu baktığını ve İstanbul'da nüfuzu artan Prusya elçisine karşılık 1763'te Ahmed Resmî Efendi'yi Berlin'e elçi olarak göndererek gösterdi.<sup>35</sup>

Prusya, 1761'deki dostluk ve ticaret antlaşmasından sonra Yedi Yıl Savaşları'nın en şiddetli olduğu dönemde bir ittifak anlaşması da yapmak istemiştir. Aynı zamanda komşu ve çevre ülkelerle de güvenliğini garanti altına alacak yakınlaşma fırsatlarını da değerlendirerek, 1762'de Avusturya'yla bir anlaşma imzaladı. Aynı yıl Rusya'da tahta geçen ve Prusya'ya karşı ılımlı görüşlere sahip olan III. Petro, II. Friedrich Wilhelm'e aradığı fırsatı sundu. III. Petro'nun kısa süreli iktidarında yakalanan bu ılımlı hava daha sonra tahta geçen II. Katerina zamanında da devam etti. Bu dönemde Lehistan'da<sup>36</sup> yaşanan iktidar değişikliği süreci de Prusya-Rusya yakınlaşmasına katkıda bulundu. Ahmet Resmî Efendi'nin<sup>37</sup> Prusya'da bulunduğu bir dönemde Rusya'yla yaşanan bu yakınlaşmayla Prusya, Osmanlı İmparatorluğu'yla kurulan iyi ilişkilerini geri plana itmekteydi. Prusya, bu politik adımıyla Lehistan'da III. August'un ölümüyle boşalan tahta Rusya'nın da desteklediği Stanisław August Poniatowski'yi geçirmeye çalıştı.

---

Hümâyûn Sicilleri Nâme-i Hümâyûn Defterleri [A.DVNSNMH.d...], No. 1, Gömlek No. 15, 49; *Mecmuai Muâhedat*, 1/83-90.

<sup>31</sup> BOA, Hatt-ı Hümayun [HAT], No. 9, Gömlek No. 309, 1.

<sup>32</sup> BOA, HAT, No. 9, Gömlek No. 321, 1.

<sup>33</sup> BOA, HAT, No. 1429, Gömlek No. 58485, 2; BOA, A.DVN.NMH, No. 1, Gömlek No. 1, 1; Ayrıca bk. Beydilli, *Büyük Friedrich*, 58-59.

<sup>34</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1959), 8-2/335.

<sup>35</sup> Faik Reşit Unat, *Osmanlı Sefirleri ve Sefaretnâmeleri* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1968), 114; Davut Dursun, "Almanya", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları 1989), 2/512.

<sup>36</sup> Osmanlı arşiv belgelerinde kullanılan adı, sürekli değişen sınırları ve de kavram karmaşasına neden olmamak adına Polonya, Lehistan ve Litvanya adlarıyla bilinen coğrafya için Lehistan adının kullanılması tercih edilmiştir.

<sup>37</sup> Ahmet Resmî Efendi'yle ilgili ayrıntılı bilgi için bk.; Virginia H. Aksan, *An Ottoman Statesman in War and Peace: Ahmed Resmi Efendi (1700-1783)* (Leiden: E.J. Brill, 1995).; Abdullah Güllüoğlu, "The First Ottoman Legation to Prussia in 1763-1764 and Its Depiction in a Costume Album from Berlin", *Istanbul Texts and Studies* 17 (Würzburg: Ergon-Verlag GmbH, 2015).

Avusturya'nın desteklediği bir yönetimdense Rusya'nın desteklediği Poniatowski'nin getirilmesi bölgede Prusya'nın elini güçlendireceği düşünülse de Osmanlı, artan Rus tehdidinden dolayı bu duruma tepki gösterdi.<sup>38</sup>

Prusya, her ne kadar Rusya'yla yakınlaşsa da Osmanlı'yla bir ittifak anlaşması imzalamanın yollarını aramaya da devam ediyordu. Lehistan'daki gelişmelerden dolayı soğuyan ikili ilişkilerde Osmanlı'yı kendi tarafına çekmeye çalışan Prusya, bu hareketini Rusya'dan gizli olarak yürütüyordu. Aynı zamanda yine Lehistan üzerinden kendisine yüklenen Avusturya ve Fransa'nın baskılarını da bertaraf etmeye çalışırken Osmanlı yardımına gittikçe daha çok bel bağlamaya başladı. Bu dönemde gerçekleşmesi muhtemel Osmanlı-Avusturya ittifakıysa Prusya'nın isteyeceği en son şeydi. Bu amaçla hem tek başına hem de Rusya'yla Osmanlı'yı Lehistan konusunda ikna etmenin yollarını aradı. Tam da böyle bir süreçte Prusya, 11 Nisan 1764'te Rusya'yla imzaladığı ittifak anlaşmasıyla,<sup>39</sup> Osmanlı'yla var olan ilişkilerini daha da gerdi.<sup>40</sup> Prusya, Yedi Yıl Savaşları'nın sonucunun ne olacağını bilemediğinden hem Osmanlı'yla bir ittifak hem de savaştığı Avusturya ve Rusya'yla değişen savaş durumlarına göre anlaşmalar imzalayarak kendisini güvende tutmaya çalışmaktaydı. Bu kapsamda, 1762'de Avusturya ve şimdi de Rusya'yla imzaladığı anlaşmayla artık Osmanlı'yla yapılacak bir ittifaka ihtiyaç duymamaktaydı. Bu da Osmanlı cephesinde Prusya'ya karşı var olan güveni tamamen yok etti.

Rusya, Prusya'yla varılan ittifak anlaşmasıyla batı cephesini güvende tutarken, Osmanlı İmparatorluğu'na karşı harekete geçti. Osmanlı ile bir ittifaka varmaya çalıştığı dönemde Rusya'yla yakınlaşan Prusya'nın bu hamlesi 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı çıkmasında muhtemelen etkili olmuştu. Bu süreçte, Prusya'nın Rusya'yla ittifak anlaşması imzalamasına karşın Osmanlı'yla ilişkilerini sürdürmeye çalıştığı hatta savaşın bitmesi noktasında arabuluculuk yaptığı görülür. Bu amaçla, 1772'de bir temsilcisini İstanbul'a

---

<sup>38</sup> Rudolf Pätz, *Die Beziehungen Friedrichs des Großen zur Türkei vom Hubertusburger Frieden bis zum Frieden von Kütschük-Kainardsche (1763-1774)* (Hamburg: Philosophischen Universität: Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde, 1929), 13-14.; Hacer Topaktaş, *Osmanlı-Lehistan Diplomatik İlişkileri (1788-1793)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014), 40; Osmanlı İmparatorluğu'nun tepki göstermesinin nedenlerinden birisi yıllar sonra Poniatowski'nin Osmanlı'ya karşı II. Katerina'ya desteğini sunmasıyla kendisini gösterecektir.

<sup>39</sup> Beydilli, *Büyük Friedrich*, 92.

<sup>40</sup> Ayrıntılı bilgi için bk. Hacer Topaktaş, "Avrupa'nın Ortak Derdi Polonya Tahtı: Stanislaw August Poniatowski'nin Seçimi (1763-1764)", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi* 28/1 (2011), 183-196.

göndererek harekete geçmiştir.<sup>41</sup> Aynı zamanda Rusya ve Avusturya'nın Osmanlı topraklarını ele geçirerek daha fazla güçlenmelerini önlemek amacıyla Osmanlı'yla askerî ittifak yapma arzusunu da ön plana çıkarmıştır. Savaş sürecinde hem Rus hem de Avusturya cephesinde mağlup olan Osmanlı'ysa Prusya'yla ittifak yapmaya yönelmiştir.

Osmanlı-Rus savaşından sonra imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması'yla (1774) değişen dengeler batı sınırında güç kaybeden Osmanlı İmparatorluğu'nu, Prusya'yla yakınlaşmaya çalışır hale getirmiştir. Osmanlı-Prusya ikili diplomatik ilişkilerinin başladığı andan itibaren ilk defa karşılıklı menfaatler dengesinde yaşanan bu değişim, 1 Şubat 1790'da Osmanlı İmparatorluğu'nu Hristiyan bir devletle ilk askerî ittifak antlaşmasını imzalamaya sevk etmiştir. Bu sayede, Osmanlı-Prusya ikili diplomatik ilişkileri zirveye ulaşmıştır.<sup>42</sup>

Bu ittifak anlaşmasıyla gelişen ilişkiler, 1798'de dönemin Osmanlı Sultanı III. Selim'in isteğiyle, Albay von Goetze'nin Osmanlı kara ordusunu denetlemek üzere İstanbul'a gelmesiyle daha da gelişmiştir.<sup>43</sup> Fakat gerek Fransız Devrimi gerekse Koalisyon Savaşları sırasında Prusya'nın ilgisini kendi bölgesel sorunlarına yönlendirmesiyle ikili ilişkiler duraklama dönemine girmiştir.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Beydilli, *Büyük Friedrich*, 92-95; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995), 4-2/236.

<sup>42</sup> 22 Mart 1761 tarihinde imzalanan antlaşma, 31 Ocak 1790 tarihinde 50 yıl uzatıldı. *Mecmua-i Muâhedat*, (İstanbul: Hakikat Matbaası, 1878), 1/83-90; Kemal Beydilli, *1790 Osmanlı-Prusya İttifakı* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984), IX-X.; StAst E. 36-39 – Staatsarchiv München (Önsoy, “Bavyera'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Ticareti”, 2/1424'den); Beş maddeden oluşan ittifak anlaşmasına göre Prusya, bahar aylarında bütün kuvvetiyle Rusya ve Avusturya'ya karşı savaşa girmeyi ve Osmanlı için bir barış imkanı sağlanıncaya kadar bu savaşı devam ettirmeyi üstleniyordu. Prusya'nın bu taahhüdüne karşılık Osmanlı İmparatorluğu'ysa Avusturya'yı son Lehistan paylaşımında elde ettiği yerlerle birlikte Galiçya'yı, Lehistan'a geri vermeye zorlarken aynı zamanda Prusya ile Avusturya ve Lehistan arasındaki ihtilafın Prusya lehine çözülmesinde var gücüyle çalışacaktı. Karal, *Osmanlı Tarihi*, 8/164.

<sup>43</sup> Lothar Rathmann, *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, çev. Ragıp Zarakolu (İstanbul: Belge Yayınları, 1982), 26.

<sup>44</sup> Bu tarihten sonra Prusya'nın kendi bölgesel ve iç sorunlarıyla uğraşması iki devlet arasındaki ilişkilerin belirli bir düzlemde seyretmesini engelledi. 1789'da Fransa'da gerçekleşen devrim ve sonrasında yaşananlar Prusya'yı sınırları konusunda düşünmeye sevk etti. 1806'da IV. Koalisyon Savaşı olarak da bilinen savaşta Napolyon Bonaparte liderliğindeki Fransa'nın İngiltere, Rusya ve Prusya'dan oluşan birliği yenmesi ve Berlin'i işgaliyle Osmanlı-Prusya ilişkileri duraklama dönemine girdi. Bu dönemde Napolyon, belki de ileride Alman birliğinin sağlanmasındaki önemli adımlardan birini de attı. Fransa tarafından Almanya'da yapılan düzenlemelerle o dönemde sayıları iki yüzü bulan Alman devlet/devletçiklerinin sayısı altmışa indirildi. Aynı dönemde anayasanın da uygulamaya konulmasıyla bu yapıların siyasal birlik etrafında bir araya gelmelerine imkan tanındı. Stephen J. Lee, *Avrupa Tarihinden Kesitler 1789 – 1980*, çev. Ertürk Demirel (Ankara: Dost Kitabevi, 2010), 102.

Koalisyon Savaşları'na son veren 1815 Viyana Antlaşması, Alman devletlerinde yapısal bir dönüşümü de beraberinde getirmiştir. Sayıları 60'tan 39'a düşen Alman devletleri, kendi aralarından Deutscher Bund (Alman Konfederasyonu)<sup>45</sup> adıyla bilinen bir siyasi yapı altında birleşmiştir. Bu yapıda en güçlü konumda olan Prusya'ysa Osmanlı İmparatorluğu'yla duraksayan ilişkileri tekrar harekete geçirmiştir.

Osmanlı-Prusya ilişkilerinde yaşanan duraklama, Sultan II. Mahmut'un (1808-1839) saltanatının ortalarına kadar sürmüştür. Bu dönemde ikili diplomatik ilişkiler, askeri yakınlaşmaları da içine alacak şekilde genişlemeye başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşamış olduğu gelişmeler de bu ilişkilerin askeri boyutunu öne çıkarmıştır. Bunlar, 1828-1829'da Osmanlı'nın Rusya'yla savaşmasına da neden olacak Yunan İsyanı (1821) ve 1827'de Navarin'de Osmanlı donanmasının yakılmasıdır. Ayrıca 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın da kaldırılmasıyla Sultan, ordunun yeniden yapılandırılması ve özellikle de eğitimi için destek arayışına girmiştir. Bu amaçla, Temmuz 1835'te Paris'e bir elçi göndererek teknik destek talebinde bulunmuştur. Fakat, Rusların karşı çıkması ve Fransızların da olumsuz tavrı nedeniyle bu girişimden olumlu bir sonuç alınamamıştır. Bunun üzerine Sultan III. Selim döneminde Albay von Goetze örneğinde olduğu gibi Prusya'ya müracaat edilmiştir. Osmanlı'nın bu talebine karşılık Yüzbaşı Helmuth Karl Bernhard von Moltke ve I. Hassa Alayı'ndan Teğmen von Berg'ten oluşan iki kişilik Prusya heyeti, 23 Kasım 1835'te Osmanlı ordusunda göreve başlamıştır.<sup>46</sup> Kısa süreli bu görevlendirme Ocak 1836'da Sultan II. Mahmut tarafından Prusya Kralı III. Friedrich Wilhelm'e gönderilen bir mektupla uzatılmıştır. Aynı zamanda heyetteki eğitmen sayısı da artırılmıştır.<sup>47</sup> Fakat heyette yer alan askerlerin Osmanlı ordusundaki görev

---

<sup>45</sup> Vladimir Potyemkin, *Uluslararası İlişkiler Tarihi Diplomasi Tarihi*, çev. Atilla Tokatlı (İstanbul: May Yayınları, 1977), 1/477. "Alman Konfederasyonu, 1848 İhtilali'ne kadar varlığını devam ettirdi. Bu tarihte birleşmiş bir Alman Devleti hayalini taşıyan liberal ve devrimci fikirdeki ihtilalciler ayaklandılar. Fakat ihtilalcilerin bu istekleri Alman kentleri arasında gerçekleşen görüşmeler olumsuz sonuçlanınca gerçekleşemedi. Hatta var olan konfederasyon da dağıldı. Fakat, Prusya ve Avusturya önderliğinde 1850'de tekrar toplanan konfederasyon bu sefer iki güç arasında liderlik çekişmelerine sahne oldu. 1866'ya gelindiğindeyse, Avusturya-Prusya arasında kaçınılmaz savaş patlak verdi ve konfederasyon tekrar dağıldı. Konfederasyon her ne kadar dağılsa da birlik olma isteği devam eden Alman kentleri yeni bir birliğin doğuşunu da sağladılar. Main Nehri'nin kuzeyindeki *birçok* kuzey Almanya kenti, 1866'da Prusya önderliğinde, Kuzey Almanya Konfederasyonu'nu (Norddeutscher Bund) kurdu. Bu konfederasyonsa 1871'de Alman İmparatorluğu'nun kuruluşuna kadar varlığını devam ettirdi." Potyemkin, Alman devlet sayısının 38'e düşürüldüğünü belirtirken; Steinberg, 39'a düşürüldüğünü belirtmektedir. Çalışmada Steinberg'in görüşü dikkate alınacaktır. Jonathan Steinberg, *Bismarck*, çev. Hakan Abacı (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013).

<sup>46</sup> Jehuda L. Wallach, *Bir Askeri Yardımın Anatomisi*, çev. Fahri Çeliker (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1985), 9-10.

<sup>47</sup> Wallach, *Askeri Yardımın Anatomisi*, 10-12.

tanımlarının tam olarak açıklanmaması, istenilen faydanın elde edilememesine neden olmuştur.

Bu dönemde, Alman devletlerinin ekonomik anlamda yapmış olduğu birbirinden farklı hamleler Alman coğrafyasını iktisadi anlamda ayağa kaldırırken aynı dönemde Osmanlı İmparatorluğu'ysa ekonomik anlamda zor süreçlerden geçmekteydi. Alman devletlerinin Prusya önderliğinde oluşturduğu Zollverein benzeri bir gümrük yönetim sistemi ve gelişmiş bir sanayiye sahip olmayan Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı tüccarlara verilen kapitülasyonların da etkisiyle yerli üretici büyük sorunlar yaşamaya başlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu ilerleyen süreçte devletin belini bükecek olan borçlanmayla da ilk defa bu dönemde yüzleşmiştir. 1853'te başlayan Kırım Savaşı sırasında alınan ilk dış borç, zamanla içinden çıkılmaz bir hal almıştır. 1870'lerde iç ve dış borç yükü Osmanlı maliyesini işlevsiz hale getirmiş ve devlet tahvillerine olan uluslararası talep de düşmüştür. 1874'e gelindiğindeyse Osmanlı Bankası'nın yetkileri arttırılarak uluslararası finans çevrelerinde Osmanlı'ya duyulan güvensizliğin önüne geçilmek istense de Hersek'te yaşanan ayaklanma artık ayakta durmakta zorlanan Osmanlı maliyesini tamamen çökertmiştir.

Tüm bu dış borç ve faizler, Sultan Abdülaziz dönemindeki borçlanmalar<sup>48</sup> ve ödemelerle birlikte altından kalkılmaz bir yük haline gelmiştir. Heyet-i Vükela'nın 6 Ekim 1875 tarihli kararıyla, Osmanlı tahvil kuponlarına ait ödemelerin beş yıl süreyle yarısının nakit kalan kısmının da yüzde 5 faizli tahviller aracılığıyla yapılacağı duyurularak devlet maliyesinin iflası verilmek zorunda kalınmıştır.<sup>49</sup> Bu kararla, 1874'te devletin itibarını toparlamak için atılan adımlar da sonuçsuz kalmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1881'de Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulmasıyla var olan olumsuz mali durumdan kurtulmaya çalışılmıştır. Aynı dönemde, İngiltere'nin Sanayi Devrimi sonrasında on dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren serbest dış ticaretini çevre (periferi) ekonomilere dayatmasıyla Osmanlı İmparatorluğu gibi yarı sömürge imparatorluklar finans kapitalin ihtiyaçlarına teslim olmaya başlamıştır. Alman

---

<sup>48</sup> Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1875), on iki defa borçlanılmaya gidilmiştir. Bu borçlanmalar neticesinde 227 milyon altın lira borçlanılırken kesintilerle birlikte ele geçen miktar 121 milyon altın liradır. İsmail Cem, *Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi* (İstanbul: Cem Yayınevi, 1975), 242.

<sup>49</sup> *The Times*, "Latest Intelligence" (8 October 1875), 3.



devletleriye bu baskılardan kurtulmak adına kendi aralarında gümrük birliği (Zollverein) kurarak birleşme yolunu seçmişlerdir.

### 1.1.2. Zollverein

Fransız Devrimi'nden Viyana Kongresi'ne kadar geçen dönemde Alman coğrafyasında yaşanan siyasi karmaşa beraberinde ekonomik sıkıntıları da getirdi. Buna bir de Alman devletleri arasındaki gümrüklerin varlığı da eklenince halk çözümlü göç etmekte buldu. Bu durumu çözmek ve Alman devletleri arasında en azından iktisadi bir birlik oluşturmak amacıyla Prusya liderliğinde bir araya girildi. Bu kapsamda, 8 Haziran 1815 tarihli Federal Yasa'nın 11. maddesinin üçüncü paragrafında şöyle belirtilir; “Üyeler, Konfederasyonun her türlü İttifak hakkını saklı tutar, ancak federal veya bireysel devletlerin güvenliğine karşı yönlendirilecek herhangi bir ittifaka girmemeyi taahhüt eder.”<sup>50</sup> kapsamı dışında kalan iktisadi konularda bir birlik oluşturulması için adım atıldı. Bu amaçla, Alman devletleri arasında var olan gümrüklerin ortadan kaldırılarak iç ticareti canlandırma ve ihracatta tek bir gümrük tarifesi altında birleşmek adına görüşmelere başlandı.

Farklı devletlerde olduğu gibi on dokuzuncu yüzyıl Almanya'sında da Friedrich List ve benzeri iktisatçılar, sanayileşebilmek için gümrük vergilerinin önemini ve müdahaleci iktisat politikalarını ısrarla savunmaktaydı. Fransa, 1825'ten itibaren tekstil maddelerinin ithalatını yasaklarken, Almanlar da İngiliz mallarına yüksek vergiler koyarak ithalatı neredeyse imkansız hale getirecek bir yapılanmayı hayata geçirmek adına girişimlere başladı.<sup>51</sup>

Zorlu görüşmeler ve uğraşlar sonucunda gümrükler konusunda bir mutabakata varmak adına ilk olarak 1819 ve 1820'de Viyana'da düzenlenen bakanlar konferansında Alman devletlerinden Bavyera, Württemberg, Baden, Hessen, Sakson dükleri ve Nassau bir gümrük ve ticaret anlaşması yapmak üzere anlaşmaya vardı. 13 Eylül 1820'de Darmstadt'ta başlayan ikinci müzakerelere 1821'de Hessen, Hohenzollern, Reuss ve Waldeck kentlerinin temsilcileri de katıldı. Görüşmeler önceleri belli bir düzlemde gitse de gümrük tarifesi, gelir dağılımı standardı, idarenin örgütlenmesi ve oy hakkı gibi

---

<sup>50</sup> Otto Klingelhöffer, “Der Zollverein im Jahr 1865”, *Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft* 19 (1863), 97.

<sup>51</sup> B. Ali Eşiyok, “Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması”, *Mülkiye Dergisi* 34 (2014), 2. dp.

konularda yaşanan tartışmalardan dolayı zaman zaman kesintiler oldu ve 1 Temmuz 1822'den itibaren müzakereler tamamen durma noktasına geldi. Süreç içerisinde, 1821'de Württemberg, Bavyera'yı müzakerelerden çekilmeme ve devam etme konusunda ikna etmeye çalıştı. Bu kapsamda, diğer görüşmelerin yanı sıra Stuttgart'ta Bavyera ve Württemberg temsilcileri arasında ilgili müzakerelerde gümrük ve sendika hakkında temel bir anlaşma taslağının ortaya çıkacağı geçici konferanslar da düzenlenmeye başladı. 1825'teyse Stuttgart'ta Württemberg, Bavyera, Baden ve Hessen arasında resmi görüşmelere başlandı. Yaşanan bazı kesintilerden sonra Baden'in müzakerelerden çekildiğini açıklayacağı ağustos ayına kadar vergi oranları konusunda önemli görüş ayrılıkları yaşandı.<sup>52</sup> Kısacası, görüşmeler ortak gümrük tarifesi konusundaki görüş ayrılıkları nedeniyle başarısız oldu. 1820-1825 arasındaki uzun müzakereler döneminin başarısızlığı özellikle de birkaç kentin bile ortak bir gümrük ve ticaret sistemi üzerinde anlaşamayacağı algısı, savaşlar ve Fransız işgali sonrasında Almanya'nın içinde bulunduğu kötü ekonomik durumun değişmeyeceği düşüncesini iyiden iyiye güçlendirdi.

Beş yıl süren görüşmelerden resmi bir sonuç alınamamış ve masadan kalkılmış olsa da birbirine yakın ve Alman sınırını oluşturan bölgelerde yer alan Bavyera ve Württemberg kendi aralarında (güney) 18 Ocak 1828'de bir gümrük birliği anlaşması imzaladılar. Bu anlaşmayı bir aydan kısa bir süre sonra 14 Şubat 1828'de Prusya ile Hessen (kuzey) arasında imzalanan anlaşma takip etti. Prusya ile Hessen arasındaki müzakerelerin bir anlaşmayla sonuçlanmasındaki en büyük etki Prusya tarafından Viyana Kongresi sonrasında uygulanmaya başlanan ve olumlu sonuçlarıyla kanıtlanmış bir gümrük sistemine sahip olunması gerçeğiydi. Bu sayede Prusya, bir başka Alman devletiyle parite temelinde ilk gümrük ve ticari ilişkiler antlaşmasını imzaladı.<sup>53</sup>

Her iki anlaşmadan sonra 1829'da Hannover, das Kurfürstentum Hessen\_Kasse (Kurhessen), Oldenburg ve Braunschweig arasında da gümrük birliği oluşturacak olan Einbecker Antlaşması imzalandı. Bu anlaşmanın uygulanması ve ortak bir gümrük tarifesinin oluşturulması adına kurulan komisyon Hannover'de toplansa da temsilciler uzun bir süre yaptırım önlemleri ve özellikle tarifeye meşgul olduktan sonra müzakereler durma noktasına geldi. Aynı 1820-1825 arası dönemde olduğu gibi herkesi memnun

---

<sup>52</sup> Klingelhöffer, "Der Zollverein", 91.

<sup>53</sup> Klingelhöffer, "Der Zollverein", 92.

edecek ortak bir gümrük tarifesi belirlemenin ne kadar zor olduğu bir kez daha anlaşıldı ve Einbecker Antlaşması uygulamaya konmadan rafa kaldırıldı.<sup>54</sup>

Bavyera-Württemberg (Güney) ve Prusya-Hessen (Kuzey), ilk anlaşmalarından bir yıl sonra 27 Mayıs 1829'da ortak bir mutabakata vardı ve birlik kuruldu. 1830 ve 1831 yıllarında, Saxe-Gotha Dükalığı (günümüzde Thüringen), Hesse-Homburg Landgraviate (günümüzde Hessen eyaletinin bir parçası), Waldeck Prensliği (günümüz Hessen ve Aşağı Saksonya bölgeleri) ve Kurhessen birliğe dahil oldu. 1834'e gelindiğinde birliğe kayıtlı devlet sayısı on sekize ulaştı.<sup>55</sup> Daha sonra 1835 ve 1836'da Baden, Nassau, Hesse-Homburg, Frankfurt ve 1842'de Braunschweig ve Lüksemburg da birliğe katıldı.<sup>56</sup> Bu kent devletlerinin sırayla Zollverein'e dahil olmalarında ileride de görüleceği üzere Alman coğrafyasında demir yolu ağının genişlemesi etkili oldu. Demir yolu hangi kente ulaşıyorsa orası Zollverein'in yeni üyesi olmuştur.<sup>57</sup>

### 1.1.2.1. Zollverein Sonrası Alman Coğrafyasındaki İktisadi Gelişmeler

Prusya önderliğindeki Alman devletleri kendi aralarında iç gümrükleri ortadan kaldırarak tek bir gümrük tarifesini uygulamaya başladılar. Aynı zamanda, "Almanya'nın sanayileşmesinde stratejik bir faktör"<sup>58</sup> olan ilk etapta üretilen ürünlerin diğer sanayi

<sup>54</sup> Klingelhöffer, "Der Zollverein", 93.

<sup>55</sup> Béatrice Dedinger, "Trade Statistics of The Zollverein, 1834-1871", *Revue de l'OFCE* 140/4 (2015), 68.

<sup>56</sup> Klingelhöffer, "Der Zollverein", 93-94.

<sup>57</sup> Almanya'daki ilk demir yolu hattı Nürnberg-Fürth (1835) arasında inşa edildi. Daha sonra Berlin-Postdam ve Leipzig-Magdeburg (1837); Braunschweig-Wolfenbüttel (1838); Berlin-Anhalt, Leipzig-Dresden, Münih-Augsburg, Frankfurt-Mainz, Mannheim-Heidelberg (1839); Berlin-Stettin (1840) ve Düsseldorf-Elberfeldt, Berlin-Frankfurt, Köln-Aachen ve Yukarı Şilezya (1841) hatları inşa edildi. Hatların açılış tarihleri kaynaklarda farklılık gösterebilmektedir. Geniş bilgi için bk. James M. Brophy, *Capitalism, Politics, and Railroads in Prussia, 1830-1870* (Columbus: Ohio State University Press, 1998), 25; Almanya'daki demir yollarının önemli bir kısmı özel teşebbüs tarafından inşa edilmiştir. Özel demir yollarının uzunluğu 1875'te yaklaşık 16 bin km; aynı dönemde devlet demir yolları 12 bin km civarındaydı. Almanya'da demir yolu yapımında belirli dönemlerde atılım olduğu göze çarpmaktadır. Bunlar 1835'teki ilk yapım faaliyetlerinin başladığı birinci dalga, 1860'larda demir yollarının ana iskeletinin olduğu ikinci dalga ve 1870'lerde hatların sistematik olarak döşendiği üçüncü dalgadır. Almanya'da 1835'te başlayan demir yolu yapım faaliyetlerine 1910 sonu itibarıyla yaklaşık 17 milyar Alman markı harcandığı hesaplanmıştır. Geniş bilgi için bk. Werner Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert* (Berlin: Georg Bondi, 1903), 579; Hacı Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)* (Ankara: Phoenix Yayınevi, 2004), 37-38. Son olarak Mainz'da bulunan Leibniz-Institut für Europäische Geschichte'nin hazırladığı Alman demir yolu istasyonlarının açılan kaçıncı istasyon olduğu ve ne zaman açıldığını gösteren interaktif harita için bk. Adding Spatial Dimensions to Digital History (digihist.de), "1885: Railway Lines in Germany since 1835" (Erişim 28 Kasım 2022).

<sup>58</sup> Hans-Ulrich Wehler, *Das Deutsche Kaiserreich 1871-1918* (Göttingen: Vandenhoeck&Ruprecht, 1973), 28.; Serdar Şahinkaya, "Bankacılık Sistemi, Sanayileşme ve Alexander Gerschenkron", *Mülkiye Dergisi* 45/4 (2021), 1034.

ülkesi ürünlerinin imitasyonu veya belli bir seviyeye kadar taklidi olsa da ülke içi modern sanayinin ve endüstrinin temelini teşkil eden politikayı uyguladılar.

Ülke içerisinde yaşanan iktisadi birlik havası, nakliye vasıtalarının gelişmesini de etkiledi. Ulaşım ağının gelişmesi, ticari emtianın daha ucuza ve hızlı naklini sağlayacaktı ki bu da döneminin en popüler ulaşım vasıtası demir yolları sayesinde olabilirdi. 1835-1845 arasında ilk yapım ve işletim faaliyetlerine başlanan ve her yeni istasyonla gelişen demir yolu ağı, Zollverein'e katılan devlet sayısını da artırmıştır. Zollverein'in genişlemesiyle birlikte Alman ekonomisinin temelini oluşturan kömür, demir ve çelik gibi ham maddeler ve bu ham maddelerden geliştirilen ürünler de iç ve dış pazarda artan oranda dolaşımı beraberinde getirmiştir. Zamanla ürün çeşitliliğinde de artış meydana gelerek kimya ve elektrik endüstrilerinin gelişmesi de sağlanmıştır.

Birleşik bir Alman ekonomisini mümkün kılan Zollverein, tüm bu endüstriyel ve sanayi gelişmelerine paralel olarak bankacılık sisteminin de gelişmesini sağlamıştır. Bankacılık sektörü, küçük ve büyük ölçekli tüm yatırımcıların ve işletmelerin büyümesinde yadsınamayacak bir duruma gelmiştir. Alman bankaları yatırımlara sadece kredilerle finansal destek vermekle kalmamış aynı zamanda hem ortak olmuş hem de direkt kendileri faaliyetlerde bulunmuştur.<sup>59</sup>

1871 öncesinde iktisadi birliğini tamamlayan Alman devletleri; 1870-1871'de Fransa'yla gerçekleşen Sedan Savaşı'ndan sonra bir imparatorluk olarak siyasi birliklerini de gerçekleştirdiklerinde zengin maden kaynaklarına sahip Alsace-Lorraine bölgesini de ele geçirmişlerdi. Bu sayede yeni devletin ekonomisi daha da güçlenerek 1870-1913 arası dönemde toplam gayri safi hasıla yıllık bazda yüzde 2,8 artarak Kıta Avrupası'nın en hızlı büyüyen ekonomisi olunmuştur. Birlik sağlanmadan hemen önce 1871'de 207 olan anonim ortaklık,<sup>60</sup> 1872'de 479'a yükselmiştir. Alman yatırımcıları, bankalardan aldıkları desteklerle hem ülke içinde var olan yabancı yatırımları satın alırken hem de dış yatırımlara yönelmiştir.

---

<sup>59</sup> Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul: Arba Yayınları, 1988), 39.

<sup>60</sup> Almanya'da, İngiltere ve Fransa'ya göre daha geç bir tarihte ortaya çıkan anonim şirketler için 1892'de çıkarılan bir kanunla (Gesellschaft mit beschränkter Haftung - G.M.B.H) tüzel kişilik ilkesi benimsenmiştir.; Erol Ortabağ, "Osmanlı Devleti'nde Anonim Şirket Hukukunun Gelişiminde Bankaların Rolü", *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları* 19-20 (Ekim 2019), 9.

Bu dönemde Alman sanayisinin en dinamik alanları yatırım ve ara malları üreten sektörler olmuştur. Madene dayalı sektörlerin yanında kimya ve elektrik gibi iki yeni sanayi dalında da hızlı genişlemeler yaşanmıştır. Sanayide yaşanan bu çeşitlenmeyle işletmelerin zaman içerisinde büyüklükleri de artmıştır. Tarım ağırlıklı bir nüfusa sahip olan Almanya, yavaş ama istikrarlı bir şekilde sanayi toplumuna doğru evrilmeye başlamıştır. Bunda gelişen sanayi sektörünün etkisi yadsınamazdı. Pek çok sanayi kuruluşunda işçi sayısı binleri bulurken kartellerin varlığıysa bu durumu daha da güçlü hale getirmiştir.

Alman sanayisinin ilgili dönemdeki en önemli özelliklerinden biri de Zollverein'in etkisiyle kartellerin hâkimiyeti altında olmasıydı. Birliğin gümrük, ulaşım, kredi gibi alanlarda gelişip genişlemesiyle ham maddeye ulaşım ve üretilen ürünün pazarlanması konusunda rekabetin ortaya çıkması üreticileri yeni bir oluşuma sürüklemiştir. Şirketler arasındaki zararlı rekabeti önleyen, fiyatların tespiti, üretimin sınırlandırılması, pazarların paylaşılması gibi tekeli uygulamaları gerçekleştirebilen karteller, bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve İngiltere'de yasaklanmıştı. Fakat, maliyet düşüşüne imkan veren veya topluma bir şekilde yarar sağlayan bu tarz yapılanmalar Almanya'da tamamen hukuki ve yasalarla desteklenmiştir. Sayıları 1875'te dört olan Alman kartelleri, 1890'a gelindiğinde yüzü geçmiş ve 1914'teyse neredeyse bin civarına ulaşmıştır. Karteller sağladıkları düşük üretim maliyeti ve geniş ihraç pazarlarıyla üretim maliyetlerinin de altında satış yapma imkanlarına erişerek özellikle dış pazarlarda büyük bir rekabet gücü elde etmişlerdir. Alman ihracatındaki artış öyle bir seviyeye gelmiştir ki, serbest ticaret taraftarı İngilizler bile bu konuda tedbirler almaya başlamıştır.<sup>61</sup> Bu sayede yüzyılın başında İngilizlerin serbest dış ticaretini çevre ekonomilere dayatması, Alman devletlerinin Zollverein'i kurmasıyla aşılmış ve Almanlar, İngilizleri kendi politikalarının aynısını uygulayarak iktisadi olarak yeni önlemler almaya sevk etmiştir.

Zollverein üzerindeki lider gücü sayesinde Prusya, 1820'lerden itibaren birliğin ana kazananı haline gelmiştir. 1829 gibi erken bir tarihte Münih'te bulunan bir Fransız diplomat, Zollverein'i "Reformasyon'dan sonraki en önemli sonuçlardan biri" olarak nitelerken, Prusya da bu "dev sistemde" eşi görülmemiş bir güç kazanmıştır. Viyana Kongresi sonrasında kurulan Alman Konfederasyonu içerisinde Zollverein "artık küçük

---

<sup>61</sup> Tevfik Güran, *İktisat Tarihi* (İstanbul: Acar Basım ve Cilt, 2003), 146-148.

bir yan birlikti” ve elde edilen ekonomik kazanç Prusya’yı konfederasyon içerisinde de güçlü bir konuma getirmişti.<sup>62</sup>

Prusya’nın Zollverein içerisindeki ağırlığı artarken Alman devletlerinin birliğe katılımı da her geçen gün devam etmiştir. Her yeni demir yolu istasyonu ve nakliye vasıtalarının gelişmesiyle katılımcı sayısını gün geçtikçe artıran Zollverein’a 1888’e gelindiğinde tüm Alman devletleri üyeydi.<sup>63</sup> Zollverein’in de etkisiyle Birinci Dünya Savaşı öncesinde Kara Avrupası’nın en güçlü sanayi ülkesi konumuna gelen Alman İmparatorluğu demir, çelik, elektrik, makine ve kimya alanlarında öncü; kömür üretiminde İngiltere’nin ardından ikinci; cam, optik araçlar, çeşitli madenler, dokuma ve diğer pek çok mamul mallarda da önde gelen üretici konumundaydı. Ayrıca sanayileşme ve ulaşım ağları sayesinde yüksek şehirleşme oranına da sahipti.<sup>64</sup>

Zollverein’in sanayiye geliştirmesi ve ekonominin iyileşmesini sağlayan etkisi bir başka alanda da kendisini göstermişti. Bu da nüfus hareketliliği idi. Zollverein öncesinde Alman devletlerinde üretilen ürünlerin gümrüklerden kaynaklı ihracının neredeyse mümkün olamayışı istihdam sorununu ortaya çıkarmıştı. Bu da yaşam koşullarının içinden çıkılmaz bir hal almasına neden olmuştu. Genelde tarım ekonomisinin hakim olduğu bu devletlerde ürün çeşitliliğinin azlığı da bu konuda halkı zorlamaktaydı. Çözümü göç etmekte bulan Alman halkı, yeni dünyada kendilerine yaşam alanları bulma adına vatanlarını terk etmek zorunda kalmışlardı. 1815-1848 arasında yaklaşık 600 bin kişi dönemin ağır yaşam koşulları ve kıtlığın da etkisiyle büyük çoğunluğu Amerika (Birleşik Devletler) olmak üzere Kanada, Güney Amerika, Avustralya ve Yeni Zelanda’ya göç etmiştir.<sup>65</sup> Göç edenlerin çoğunluğuydu küçük çiftçiler, zanaatkarlar ve gündelikçilerden

---

<sup>62</sup> Wehler, *Das Deutsche Kaiserreich*, 29.

<sup>63</sup> Dedinger, “Zollverein”, 68.

<sup>64</sup> Güran, *İktisat Tarihi*, 148.

<sup>65</sup> Göçmen taşımacılığı, iki şirketin Alman kıyı taşımacılığından deniz aşırı nakliyeye sıçramasını sağladı. Bu nakliye şirketler, 1847’de kurulan Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG (HAPAG) ve 1857’de kurulan Norddeutscher Lloyd (NDL)’dur. Bu şirketlerin üç ticari amacı vardı. Lüks yolcu taşımacılığı, bu yolcuların taşımacılığı geminin üst güvertelerinde gerçekleştirildi; binlerce göçmen de ara güvertede taşındı. Alt güvertelerse on binlerce ton yük için ayrıldı. 1914’e gelindiğinde HAPAG, bu türden 194 gemiye ve NDL ise 135 gemiye sahipti. Böylece, Kuzey Atlantik’teki yolcu taşımacılığı işine hakim olarak dünyanın en büyük iki nakliye şirketi haline geldiler. Deniz aşırı milyonlarca göçmenin dinamizmi ve onların ardından gelen yolcu trafiğinin dinamik gelişimiyle hareket eden, kıyı taşımacılığı için sadece birkaç yüz denizciye oluşan Alman ticaret filosu, toplamda 5,1 milyon ton taşımacılık gücüyle dünyanın en büyük ikinci filosu haline geldi. Ralf Roth, “Amerika – Deutschland Folgen Einer Transatlantischen Migration”, *Historische Zeitschrift* 281/3 (2005), 634–635.

oluşmaktaydı. Yaşam koşullarındaki ağırlık öyle bir hale geldi ki, bölge yöneticileri tarafından göçmenlere yolculuklarını finanse etmeleri için hibeler dahi verildi.

1848 Devrimi sırasında durumun düzeleceğini düşünen halkın göçe olan ilgisi azalsa da devrimin başarısızlığı göçün daha da yoğun yaşanmasına neden olmuştur. Sadece 1850-1870 arasında iki milyon Alman göç etti ki bunun neredeyse yarısı 1855'e kadar gerçekleşmiştir.

1871 sonrasında siyasi ve ekonomik birliğin kurulması da göçü engelleyememiş ve 1872-1888 arasında 1.624.136 kişi ülkeyi terk etmiştir. Bu süreçte göç edenlerin 1.545.000'i ABD'ye gitmiştir.<sup>66</sup> Nihayet yüzyılın sonunda ekonomide yaşanan yükseliş göçü azaltmış ve 1893-1914 yılları arasında 564 bin kişi göç ederken aynı dönemde sanayileşmenin de etkisiyle göç alınmaya başlanmıştır.<sup>67</sup>

### 1.1.3. Hansa Birliği<sup>68</sup>

Alman İmparatorluğu'nun kurulduğu 1871 öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'yla ilişkilerin her ne kadar sınırlı olduğu düşünülse de sanıldığı gibi olmadığı yukarıdaki bölümlerde Alman devletleri ve Prusya'yla olan ilişkilerle ortaya konmuştur. Tüm bu bilgilerin yanı sıra Osmanlı-Alman ticari ilişkilerinde Alman coğrafyasını bir bütün olarak görmek ve Alman İmparatorluğu'nun kuruluşunda lider rolü oynayan Prusya'yla olan ilişkileri de tek başına ikili ilişkilerde temel almak hatalı olur. Tarih yazımında hep öteki veya iktidarın ya da galibin dışında kalan kesim göz ardı edilirken bu durumun bir benzeri de Osmanlı-Alman ilişkilerinde kendisine yer bulmaktadır. İkili ilişkiler üzerine yapılan çalışmalarda genelde Prusya'yla olan ilişkiler dikkate alınsa da Osmanlı İmparatorluğu'yla ticaret anlaşması imzalayarak konsolosluk açan Hansa Birliği'nden

<sup>66</sup> Robert Franz, "The Statistical History of the German Banking System, 1888-1907", *Miscellaneous Articles on German Banking* (Washington: Government Printing Office, 1910), 9.

<sup>67</sup> Alman Federal Meclisi Bilimsel Hizmetler Birimi (Deutscher Bundestag Wissenschaftliche Dienste) tarafından, Alman Federal Meclisi üyelerini bilgilendirmek amaçlı hazırlanan "Aspekte der Auswanderung aus Deutschland, Ein Überblick über Migrationsbewegungen seit dem 18. Jahrhundert", *Deutscher Bundestag Wissenschaftliche Dienste* 1 - 3000 - 012/16 (2016), 5-6; Bu raporun referans gösterdiği Stiftung Deutsches Historisches Museum, Lebendiges Museum Online (DHM/LeMO), "Die Auswanderung aus Deutschland", (Erişim 28 Kasım 2022); 1871 yılında Alman devletlerinin toplam nüfusu 41.058.792 kişidir. Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Stand der Bevölkerung, Flächeninhalt, Wohnorte", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1880), 1/1.

<sup>68</sup> Bu konu hakkında tez yazarının mezuniyet şartı için yayınlamış olduğu makale; Burak Çıtır, "Osmanlı-Alman İktisadi İlişkilerine Bir Parantez: Hansa Birliği", *Belgi Dergisi* 24 (Yaz 2022), 431-448.; Hansa Birliği konusunda ayrıntılı bilgi için bk. Ahmet Ballıkaya, *Hansa Birliği* (Mersin: Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2018).

neredeysse hiç söz edilmemektedir. Bu durumun yaşanmasında Alman birliğinin Prusya liderliğinde sağlanması ve Hansa Birliği'nin tam anlaşılabilmesi etkili olmuştur.

Hansa Birliği, Hansa ya da Alman Hanse olarak da adlandırılan yapılanma, Kuzey Alman kasaba/kentlerinde ve bunlarla ticari faaliyette bulunan diğer yerlerde Alman tüccarları tarafından karşılıklı çıkarların korunması adına kurulan bir organizasyondur. Tarihi on üçüncü yüzyıla kadar dayanan ve bu yüzyıldan on beşinci yüzyıla kadar Kuzey Avrupa'nın ticari hayatına egemen olan Hansa isminin kökeniyle ilgili varsayımlar çok olsa da temelde birlik veyahut şirket terimini karşılayan Gotik bir kelimedenden türetilen lonca veya dernek anlamına da gelmekte olan orta çağ Almanca tabiridir.<sup>69</sup>

Ticari ilişkiler, birçok farklı etkenin bir araya gelmesi sonucu ortaya çıkan ekonomik birliklerdir. Hansa Birliği, on sekizinci yüzyıla birlikte eski gücünü kaybetmiş ve sadece Lübeck, Hamburg ve Bremen kentleriyle varlığını devam ettirdiği bir dönemde Osmanlı'yla ilişki kurmaya çalıştığı görülmektedir. Bunda en önemli etkense Osmanlı'nın İngiltere'yle imtiyazlı ticaret anlaşması imzalamasıdır.

Hansa Birliği, Osmanlı İmparatorluğu'nun İngilizlerle imzaladığı 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması'yla başlayan süreçte İngilizlere sağlanan imtiyazlardan faydalanmak adına Osmanlı'yla yakınlaşmaya başlayacaktır. Osmanlı İmparatorluğu'na ait arşiv belgelerinde üç “hür Hansa kenti”nin (Freie Hansestadt) oluşturduğu ve resmi belgelerde Cemâhir-i Selâse-i Anseatik veya Vilhanseatik Cemahirî gibi benzer adlarla anılan Hansa Birliği'yle ilişkiler kurulduğu görülmektedir. Karşılıklı ilişkiler dönemin Hansa Birliği Londra elçisi James Colquhoun (1780-1855) ve yine Osmanlı İmparatorluğu'nun Londra Sefiri Mustafa Reşid Paşa (1800-1858) aracılığıyla,<sup>70</sup> Balta Limanı'ndan dokuz ay gibi kısa bir süre sonra 20 Mayıs 1839'da imzalanan ve bilinen ilk Osmanlı-Alman imtiyazlı ticaret anlaşması olan “Osmanlı Devleti ile Vilhanseatik Cumhuriyeti Arasında Seyri Sefain ve Ticaret Anlaşması”<sup>71</sup>yla başlamıştır. İkili ilişkiler, birliğin 1867'de Kuzey

<sup>69</sup> Arthur Boyd Hibbert, “Hanseatic League”, *Encyclopedia Britannica* (Erişim 28 Kasım 2022).

<sup>70</sup> Osmanlı İmparatorluğu ve Hansa Birliği arasında anlaşma yapılabilmesi adına Londra Sefiri Mustafa Reşid Paşa'ya ruhsatname verilmiştir. BOA, A.DVN.NMH., No. 2, Gömlek No. 13; Hansa Birliği ile Osmanlı İmparatorluğu arasında anlaşma yapılabilmesi adına Londra elçisi James Colquhoun yetkilendirilmiştir. BOA, İrade Hariciye Evrakı [İ.HR.], No. 8, Gömlek No. 374, 1.

<sup>71</sup> *Mecmua-i Muâhedat*, 1/94; BOA, Hariciye Nezâreti Siyasi Kısım Evrakı [HR. SYS.], No. 1887, Gömlek No. 2-1; BOA, İ.HR., No. 8, Gömlek No. 374, 1; Mübahat S. Kütükoğlu, *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı İngiliz İktisâdi Münasebetleri (1580-1850)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2013), 138.



Alman Konfederasyonu'na dahil olmasına kadar devam etmiştir. Bu anlaşma kapsamında Hansa Birliği, Osmanlı İmparatorluğu'nda bir diplomatik elçilik açmıştır.<sup>72</sup>

Hansa Birliği'nin Osmanlı İmparatorluğu'yla doğrudan ticari ilişki kurma isteğinde bir yandan Osmanlı'yla yakınlaşma diğer bir yandan da Avrupalı devletlere 1838'de tanınan ticari ayrıcalıklardan faydalanma düşüncesi yatmaktaydı. Tüm bunların yanında on yedinci yüzyılda Hansa Birliği'nin yavaş yavaş dağılmasından sonra kurucu üyeler, Lübeck ve Hamburg'un yanı sıra Bremen, ticari çıkarlarını savunmak ve komşu Alman prensliklerinin tecavüzlerine karşı egemenliklerini savunmak adına Avrupa'nın güçlü devletleriyle diplomatik ilişkilerini sürdürdüler. Bu temsil ilişkisi, deniz aşırı ticaret üzerindeki merkantilist kısıtlamaların hafifletildiği on dokuzuncu yüzyılın başlarındaysa büyük ölçüde genişledi. Avrupa, Asya ve Amerika'daki Hansa ileri karakolları öncelikle ticari ihtiyaçlara hizmet eden ve neredeyse yalnızca fahri konsoloslar tarafından yönetilen bir yapıya sahipken Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki diğer limanlarda konsolosluk açılması için öncelikle İstanbul'da bir diplomatik temsilcilik açılması konusunda Osmanlı yönetiminin ön şartı bulunmaktaydı.

Mevcut literatürde, Osmanlı-Alman ilişkilerinde Prusya'yla olan ilişkiler temel alınmaktadır. Fakat Lübeck, Hamburg ve Bremen'in oluşturduğu ve Osmanlı arşiv belgelerinde de kendisine yer bulan Hansa Birliği görmezden gelinmektedir. Halbuki birlik görüldüğü üzere Balta Limanı'yla başlayan süreçte Osmanlı İmparatorluğu'yla ilk imtiyazlı ticaret anlaşmasını imzalayan Alman kökenli yapılanmadır ve her ne kadar temelde bir ticari birlik olsa da Osmanlı'yla anlaşma imzalayacak güce sahiptir. Birliğin Osmanlı'yla olan siyasi teması görmezden gelinerek Alman Birliği'nin kuruluşunda lider rolü oynayan ve kurulan yeni devletin yönetimini de elinde bulunduran Prusya'yla olan münasebetler, Osmanlı-Alman ilişkilerinde temel alınmaktadır. Halbuki, Hansa Birliği'yle imzalanan ilk antlaşmadan bir yılı aşkın süre sonra Prusya'yla (22 Ekim 1840) aynı şartlar altında bir antlaşma imzalanacaktır.<sup>73</sup> Bu iki ayrı antlaşma da göstermektedir

---

<sup>72</sup> Çıtır, "Hansa Birliği", 443.

<sup>73</sup> Necdet Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar* (İstanbul: Döler Neşriyat, 1981), 245-248; Zollverein, Hansa Birliği'nden farklı olarak sadece Alman kent devletlerinin kendi aralarında gümrükleri ortadan kaldırmak adına kurdukları iktisadi bir birlikteliktir. Dedinger, "Zollverein", 68; Prusya'yla ilk dostluk ve ticaret anlaşması 22 Mart 1761'de imzalandı. 31 Ocak 1790'daysa anlaşma 50 yıl süreyle uzatıldı. Bu anlaşma uyarınca ithalat ve ihracatta gümrük yüzde 3 olarak belirlendi. 1840'taki yeni antlaşmada 1838 Baltalimanı esas alınarak gümrük oranları ithalatta yüzde 5'e ihracatta yüzde 12'ye yükseltildi. Ayrıntılı bilgi için bk. *Muâhedât Mecmûası* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2008), 1/83-94.

ki, Osmanlı-Alman ilişkilerinde en azından iktisadi konularda Hansa Birliği'ne atıfta bulunmak lüzumu ortadadır. Aynı zamanda görülmektedir ki, Hansa Birliği kendi başına bir yapılanmadır ve Prusya'yla herhangi bir yönetsel birliktelikten söz etmek mümkün değildir. Hatta Hansa Birliği, Prusya'nın başkenti Berlin'de bir elçi dahi bulundurmaktadır.<sup>74</sup> Tüm bunlar da göstermektedir ki, Hansa Birliği Alman coğrafyasında kendi yönetimini diğer Alman devlet yapılanmalarına dahi kabul ettirebilecek güce ve özerkliğe sahiptir.

Osmanlı İmparatorluğu, Hansa Birliği'yle imzalanan ilk anlaşmanın üzerinden çok geçmeden, 15 Eylül 1841'de yeni bir anlaşmayla ilgili esasları detaylandırmıştır. Buna göre, ilgili anlaşmanın dördüncü maddesi uyarınca tarım ve sanayi ürünleri üzerinden alınan ve daha önceden kaldırılan dahili ticaret vergisi yerine eşyanın kıymeti gereğince yüzde 9 ve iskeleden ihraçlardaysa tüccarların yüzde 3'lük vergi ödemeleri belirtilmiştir. Ayrıca anlaşmanın yedi yıl süreyle geçerli aksi belirtilmediği sürece süre sonunda kendiliğinden yenileneceği de belirtilmiştir.<sup>75</sup>

### **1.1.3.1. Hansa Birliği Diplomatik Temsilciliği**

Hansa Birliği, ilk defa Lahey'de (1625) açtığı diplomatik temsilciliğinden sonra birliğin fiili olarak sona erdiği güne kadar ticari ilişkide bulunduğu bölgelerdeki farklı kentlerde temsilcilikler açmıştır. Bu temsilcilikler bazen üç Hansa kentini temsilen tek çatı altında olabileceği gibi çoğunlukla her kent kendi diplomatik temsilciliğini açmıştır. Birliğin fiili olarak sona erdiği 1868'e değin Lübeck 202, Hamburg 286 ve Bremen 217 diplomatik temsilciliğe sahip olmuştur.<sup>76</sup>

Hansa Birliği, Osmanlı İmparatorluğu'yla temasa geçtiği andan itibaren şart koşulan İstanbul'da temsilcilik açılması konusunda herhangi bir girişimde bulunmamıştır. Fakat,

<sup>74</sup> BOA, Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi Evrakı [HR.MKT.], No. 465, Gömlek No. 94.

<sup>75</sup> Osmanlı İmparatorluğu ile Hansa Birliği arasında imzalanan anlaşma metni için bk. BOA, A.DVN.NMH., No. 4, Gömlek No. 17; Kurdakul, *Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, 261-264; Hansa Birliği tarafından anlaşmanın onaylandığına dair, BOA, A.DVN.NMH., No. 4, Gömlek No. 19. Antlaşmanın yeni ve İngiltere ve Fransa'yla imzalanan anlaşma maddelerinden farklı olan kısmıysa her iki akit taraf için de en çok kayırılan (müsaadeye mazhar) ulus hakları biçiminde karşılıklılık sağlamasıydı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu'na verilen bu taviz, tüm yabancı devletlere Hansa kentlerinde serbest ve eşit rekabeti garanti eden Hansa ticaret anlaşmasına karşılık geliyordu. Ancak bu durumda, Osmanlı'nın bu deneyime sahip uzak mesafe gidebilen tüccarlarının neredeyse hiç bulunmaması müteakibiyet ve en çok kayırılan ulus muamelesinden pek de yararlanmayacağı varsayılabilirdi. Hartmut Müller, "Bremen und Türken zur Zeit des Osmanischen Reiches", *Bremisches Jahrbuch* 81 (2002), 112-113.

<sup>76</sup> Onur İnal, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hansa Tüccarları (1839-1867)", *Toplumsal Tarih* 167 (Kasım 2007), 60.

anlaşmanın üzerinden yaklaşık üç yıl geçtikten sonra Ekim 1842’de anlaşma metninin altıncı maddesi gereğince<sup>77</sup>, İspanya uyruklu Antonio Lopez de Cordoba (1799-1854) Hansa Birliği İstanbul elçisi olarak görevlendirildi.<sup>78</sup> Cordoba’nın görevi Hansa Birliği’nin Osmanlı’daki ilk ortak temsiliydi. Fakat, İstanbul’dan önce İzmir’de Bremen müstakil bir temsilcilik açmış ve Johann Peter Miller’i konsolos olarak tayin etmişti. İzmir’de açılan bu konsolosluk, birliğe dahil bir kentin Osmanlı’daki ilk bağımsız temsiliydi.<sup>79</sup>

İspanyol Antonio Lopez de Cordoba ile birlikte ilk etapta ihtiyaçlarını karşılayan Hansa tüccarları zaman içerisinde kendi dillerini konuşan bir elçiye ihtiyaç duyduklarında birlik, İstanbul’a Alman kökenli bir görevli atama konusunda karar aldı. Bu sayede, Hansa Birliği kendine ait özerk bir elçilik de açmış olacaktı. Bu gelişme uyarınca, şark üzerine araştırmalarıyla tanınan Hamburglu Andreas David Mordtmann, Hansa Birliği’nin İstanbul elçisi olarak 1846’da tayin edildi ve görevine 1847’de başladı.<sup>80</sup>

Lübeck, Hamburg ve Bremen’in oluşturduğu Hansa Birliği için İstanbul’daki diplomatik temsilcilik, Kıta Avrupası dışında tam diplomatik karaktere sahip ilk tecrübeydi. Osmanlı İmparatorluğu’nda uzun zamandır diplomatik temsilcilikleri bulunan diğer deniz cumhuriyetleri, Venedik ve diğerinin aksine birliğin Babıali’nin yüksek siyasetinde aktif rol oynamaya ne niyeti ne de kudreti vardı. Her ne kadar Mordtmann, diğer konsoloslardan farklı bir görev icra etmese de daha çok tarafsızlığı ve ticari özgürlüğü destekleyen bir dış siyasetle, bölgede çatışan büyük güçler arasında birliğin haklarını savunmaya ve geliştirmeye çalışmıştır. Bu sayede Osmanlı topraklarında yaşayan veya seyahat eden vatandaşlarının yanı sıra ticari faaliyetlerde bulunan tüccarlarının can ve

<sup>77</sup> “.... Bu üç devlet de Osmanlı memleketlerinin ticari bölge, kent ve limanlarında konsolosluklar açılmasına gereksinme gördükleri yerlerde gerek kendi uyruklarından ve gerek yabancılardan bulunsun konsolos ve konsolos vekilleri atayabileler”; Kurdakul, *Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, 232.

<sup>78</sup> Real Academia de la Historia (DB~e), “Antonio López de Córdoba” (Erişim 28 Kasım 2022).

<sup>79</sup> Onur İnal, İstanbul’dan önce İzmir’deki temsilciliğin kurulduğunu öne sürmektedir. “Cordoba’nın Hansa şehirlerinin İstanbul temsilcisi olarak resmi ataması, Miller’in Bremen’in İzmir konsolosu olmasından kısa bir süre sonra, 1843 yılının ekim ayında gerçekleşti.” İnal, “Hansa Tüccarları”, 63.

<sup>80</sup> Tobias Völker, “Holding High the Hanseatic Cross in the Levant: Andreas David Mordtmann and the Diplomatic Milieu of Istanbul”, *The International History Review* (2020), 1-3; Semavi Eyice, “Andreas David Mordtmann” *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, (İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, 1994), 5/489; Mordtmann, Osmanlı’da yapmış olduğu gezileriyle de tanınan bir seyyahtır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. Zübeyir Bütüner, “Alman Seyyah Andreas David Mordtmann’ın İznik-İznik-İzmit (Kocaeli) İzlenimleri”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, ed. Haluk Selvi vd., (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları, 2016), 1/529-541.

mal güvenliklerinin sağlanması ve güvence altında alınmasını amaç edinmiştir. Ayrıca Mordtmann, İstanbul'da elde ettiği nüfuzu, ticari ve siyasi bilgileri temsilciliğinin kapandığı 1859'a kadar aktif ve başarılı bir şekilde kullanmayı bilmiştir.<sup>81</sup>

Deutscher Nationalverein'in (Alman Ulusal Birliği) 1859'da kuruluşuna kadar Hansa diplomatik temsilcisi olarak İstanbul'da görev yapan Andreas David Mordtmann'ın görev ve yetkileri, Nisan 1859'da senatolar arasında yapılan görüşmeler sonucunda Hansa elçiliğinin Prusya'nın İstanbul elçiliği bünyesine katılmasına karar verilmesiyle 1 Temmuz'da sona ermiştir.<sup>82</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, Balta Limanı temel alınarak imzalanan imtiyazlı ticaret anlaşmalarında en basit ifadeyle, yerli üretimi dış rekabetten korumak amacıyla revizyona gitmek istediğinde bu durumdan Hansa Birliği'yle imzalanan anlaşma da etkilenmiştir. Fakat, Hansa Birliği'nin İstanbul elçiliğinin 1859'da Prusya'ya devredilmesiyle görüşmeler artık Almanların Osmanlı'daki tek temsilcisi Prusya elçiliği aracılığıyla gerçekleştirileceği varsayılabilir. Her ne kadar durum böyle gözükse de Osmanlı İmparatorluğu Berlin'de bulunan sefiri Yanko Aristaki Efendi'ye dönemin Hansa Birliği Berlin elçisiyle müzakere yapması konusunda yetki vermiştir. Bu sayede birliğe, Prusya'yla imzalanan ticaret anlaşmasının hükümleri üzerinde görüş bildirme imkanı da tanınmış oldu.<sup>83</sup> Bu gelişmeler sonucunda Prusya'yla imzalanan 20 Mart 1862 tarihli yeni anlaşma hükümleri, Hansa Birliği tarafından da uygulanmaya başlanmıştır.<sup>84</sup>

Hansa Birliği, 1859'da her ne kadar temsilciliğini Prusya'ya devretse de görüldüğü üzere varlığını devam ettirmiş ve Osmanlı İmparatorluğu'yla ilişkilerini sürdürmüştür. 1866'da Prusya ve Avusturya arasında Alman kentleri üzerinde hakimiyeti belirleyecek olan Yedi Hafta Savaşı ya da diğer adıyla Avusturya-Prusya Savaşı olarak da bilinen savaş patlak vermiştir. 1867'de Lübeck, Hamburg ve Bremen'in oluşturduğu Hansa Birliği de bu savaşta Prusya'nın yanında yer alırken aynı tarihlerde, 31 Ağustos 1867'de ilk seçimleri gerçekleştirilen Norddeutscher Bund'a (Kuzey Alman Konfederasyonu)<sup>85</sup> da tam katılım

---

<sup>81</sup> Völker, "Andreas David Mordtmann", 3.

<sup>82</sup> Müller, "Bremen und Türken", 115.

<sup>83</sup> BOA, A.DVN.NMH, No. 13, Gömlek No. 14.

<sup>84</sup> 20 Mart 1862 tarihli yeni anlaşmayla ithalattan alınan gümrük vergisi yüzde 5'ten yüzde 8'e yükseltirken; ihracattan alınan gümrük vergisi de yüzde 12'den yüzde 8'e indirildi. Ancak ihracat gümrüğü, takip eden her yıl yüzde 1 indirilmek kaydıyla 8 yıl sonunda yüzde 1'e düşürülecekti. BOA, A.DVN.MKL, No. 3, Gömlek No. 13, 12.

<sup>85</sup> Steinberg, *Bismarck*, 329.

sağlanmıştır. Bu tarihten sonra müstakil bir birlikten söz etmek pek de mümkün olmamıştır. Öyle ki, Prusya'nın baskılarının iyiden iyiye hissedildiği 1867-1868 arasında birliğe üye kentler, Kuzey Alman Konfederasyonu'na dahil oldular.<sup>86</sup> Böylelikle, 1839'da başlayan Osmanlı-Hansa resmi ilişkileri de son buldu. Bu tarihten sonra Osmanlı İmparatorluğu, Almanlarla olan ilişkilerini ilk etapta Prusya Krallığı ardından da 1871 itibarıyla Alman İmparatorluğu'yla devam ettirdi.

Osmanlı İmparatorluğu ve Hansa Birliği arasında karşılıklı menfaatler dengesinde kurulan ikili ilişkilerin kazananı Hansa Birliği olmuştur. Osmanlı tüccarlarının Baltık ve Kuzey denizleri gibi uzak mesafeli ticari faaliyetlerde bulunamayışları aynı zamanda kervan ticaretinin batıdaki başlangıç noktası olan Viyana'nın da konumundan dolayı kuzey halklarıyla ticarete genel olarak Avusturya'yla muhatap olmalarına neden olmuştur. Bu da Alman kent devletleriyle ilişkilerin sınırlı düzeyde kalmasına neden olmuştur. Fakat, Hansa Birliği'nin denizcilikteki bilgi ve birikimini okyanus ötesi ticarete elde edilen tecrübelerle birleştirerek Akdeniz'de varlık göstermesi, Osmanlı-Hansa ticari ilişkilerinde avantajın Hansa tüccarlarına geçmesini sağlamıştır.

## **1.2. 1871 Sonrası Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu Arasındaki İlişkiler**

### **1.2.1. Bismarck'tan II. Wilhelm'e Osmanlı-Alman İlişkileri**

8 Mayıs 1851'de Frankfurt'taki Alman Konfederasyonu Prusya Büyükelçiliği görevine atanan Otto Eduard Leopold von Bismarck<sup>87</sup> bu görevine 10 Mayıs 1851'de başladı.<sup>88</sup> Bu tarihten sonra politik kariyeri hızla yükselişe geçen Bismarck, St. Petersburg ve Paris'teki

---

<sup>86</sup> Gustav Heinrich Schmidt, "Statistik des Consums in Lübeck von 1836-1868", *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Alterthumskunde* 6 (1892), 340.

<sup>87</sup> Bismarck hakkında geniş bilgi için bk. "Bismarck", *Brockhaus' Conversations-Lexikon: allgemeine deutsche Real Encyclopädie* (Leipzig: F. A. Brockhaus, 1882), 3/95-101; Steinberg, *Bismarck*.

<sup>88</sup> Alman Konfederasyonu, 1806'da Kutsal Roma Germen İmparatorluğu'nun sona ermesiyle 1815'te Alman Konfederasyonu Antlaşması'yla (bu antlaşmada 1820 yılında değişiklik yapılmıştır) oluşturulmuştur. Viyana Kongresi'nde tasarlanan Alman Konfederasyonu, otuz dokuz devletten oluşan bir yapıdadır. Frankfurt'ta yer alan meclis, aslen halkın değil üye devlet hükümdarlarının temsil edildiği bir yapıya sahiptir. Prusya ve diğer Alman devletlerinin dışında Avusturya İmparatoru, Danimarka, Hollanda ve Büyük Britanya krallarının da belirli ölçeklerde oy oranlarına göre faaliyette bulunmaktadır. Geniş bilgi için bk. Steinberg, *Bismarck*, 139-141.

elçilik görevlerinden sonra Prusya Kralı I. Wilhelm<sup>89</sup>'in isteğiyle 23 Eylül 1862'de Preußen Ministerpräsident (Prusya Başbakanı)<sup>90</sup> oldu.

Otto von Bismarck, Preußischer Landtag'taki (Prusya Meclisi) ilk konuşmasını Bütçe Komisyonu'nda yaptı. Bismarck'ın bu en çok bilinen konuşmasında, Günümüzün büyük meseleleri müzakereler ve ekseriyet kararlarıyla değil -1848 ve 1849'un büyük hatası buydu- kan ve demirle çözülecektir.<sup>91</sup> sözünden de anlaşılacağı üzere birliğin kurulması için savaşmaktan başka çare yoktu. Nitekim, Schleswig-Holstein sorunu Danimarka'yla barışçıl yollarla çözülemeyince Prusya ve Avusturya, 1 Şubat 1864'te Danimarka'ya karşı savaş açtı. Savaş sonucunda Schleswig, Prusya yönetimi altına; Holstein ise Avusturya yönetimi altına girerken Lauenburg da Prusya'ya bağıntılı hale geldi. Fakat, Prusya ve Avusturya bu bölüşmede anlaşamayınca, 1866'da Sadowa'da iki devlet karşı karşıya geldi. Gerçekleşen savaş sonucunda Prusya galip gelerek hem Holstein sorununu çözerken hem de Avusturya'nın Alman kentleri üzerindeki baskısını ortadan kaldırdı. Kısa süre sonra, Temmuz 1870'te Alman kentlerinin hedefinde bu sefer Fransa yer aldı. Sedan ve Metz'de Fransa ve Prusya öncülüğündeki Almanlar karşı karşıya geldi.<sup>92</sup> Diğer savaşlar da olduğu gibi Almanlar bu savaştan da galibiyetle ayrıldı. Çok kısa sürede komşu devletlerle girişilen mücadelelerden başarıyla ayrılan Almanlar, 1862'den beri Prusya Şansölyesi (Başbakanı) olan Otto von Bismarck öncülüğünde 18 Ocak 1871'de Alman İmparatorluğu'nu ilan ettiler.

Yeni devletin ne denli zor bir süreç sonunda kurulduğunun farkında olan Bismarck, devletin geleceğini uzun soluklu bir barış döneminde aramaktaydı. Bu amaçla Avrupa genelinde yeni bir savaşı engelleyici ve barışın korunmasını önceleyen bir dizi harekette bulunarak Almanya'nın hem dünyanın güçlü devletleri arasında yer edinmesini hem de diplomatik üstünlüğü eline geçirmesine çalışmıştır. Bunun için uluslararası dengeleri

---

<sup>89</sup> Sırasıyla Prusya Prensi, Prusya Kralı ve İlk Alman İmparatoru olan I. Wilhelm'dir. Çocuğu olmayan kardeşi IV. Friedrich Wilhelm'in krallığı zamanında kraliyet kuralları uyarınca kendisine Prusya Prensi unvanı verilmiştir. Kardeşinin rahatsızlanmasıyla 1857'de Kral Naibi olarak yönetime geçmiş, 2 Ocak 1861'de de kardeşinin ölümüyle tahta çıkmıştır. Steinberg, *Bismarck*, 111n.

<sup>90</sup> Preußischer Staatskanzler (Prusya Devlet Şansölyesi), Prusya Başbakanlığı makamının öncülü olarak 1807'den 1848/1850'ye kadar mevcut olmuştur. 1850'de yeni Prusya anayasasının Ministerpräsident (Başbakanlık) makamını tesis etmesiyle Devlet Şansölyesi makamı resmi olarak kaldırıldı. Kanzler unvanıysa Almanya'nın birleşmesinin ardından tekrar kullanılmaya başlanacaktır. Geniş bilgi için bk. Steinberg, *Bismarck*, 33 çn.

<sup>91</sup> A. J. P. Taylor, *Bismarck the Man and the Statesman* (New York: Alfred A. Knopf, 1955), 56.

<sup>92</sup> Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi* (Ankara: Tisa Matbaası, 2. Basım, 1984), 13.

bozabilecek hareketlerden hem kaçınırken hem de buna neden olabilecek dış faktörlerin önlenmesi adına da sorumluluklar alacaktır.

Bismarck'ın politik düşünceleri ışığında, 1870-1871 Sedan Savaşı'nda mağlup olan ve Alsace-Lorraine'i kaybeden Fransa'nın intikam hırsıyla (revanchisme) kaybettiği yerleri tekrar ele geçirme eğilimine ve yeni bir savaşa hazırlanmak adına politik adımlar atıldı. Bu adımlarından en önemlisi o dönemde sömürgeleriyle uğraşmakta olan İngiltere dışındaki kara Avrupası'nın iki büyük gücü Avusturya-Macaristan ve Rusya'yı kendi yanına çekmekti. Alman İmparatorluğu öncesinde Prusya'yla ilişkileri olan her iki devletle yeniden yakınlaşılarak 8/9 Eylül 1872'de Berlin'de Üç İmparatorlar Birliği adlı sözlü anlaşma hayata geçirildi.<sup>93</sup> Bu birliğin yanı sıra Bismarck dış politikasını, Fransa'yı Avrupa'dan tecrit etmek ve Üç İmparatorlar Birliği'nden sağlanacak dostluğun devamlı olması üzerine şekillendirdi. Temel strateji, Avrupa'da barışı sürekli kılarak köklü temeller üzerine kurduğu Alman İmparatorluğu'nun bu süreçte güçlenmesini sağlamaktı. Bu düşüncesinin temelinde, bir dünya gücü haline gelerek diplomaside sözünü geçirme isteği de yatmaktaydı. Bu amaca ulaşmak için de bazı tavizler vermesi gerekecekti. Bunlardan birisi Avrupa dışı sömürgecilik faaliyetlerinde bulunmadığı/bulunmayacağı konusunda diğer devletleri ikna etmekken bir diğeri de kurulan birlikte yer alan iki devletin Osmanlı İmparatorluğu'na karşı takındıkları tavra sessiz kalmayı tercih etmekten geçiyordu. Şark Meselesi olarak da bilinen temelde Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü bozmak olan sömürgeci faaliyetlerde Bismarck'a göre, "tüm Balkan toprakları tek bir Pomeranyalı askerin kemiklerine değmez"<sup>94</sup> idi. Bismarck'ın bu meseleye karşı ilgisizliği, yaşanılacak bir Osmanlı-Alman yakınlaşmasının hem kurmayı arzuladığı Avrupa barışı için hem de izlediği denge siyaseti için zararlı olduğuna inanmasındandı<sup>95</sup> ki, bunda Almanya ile Osmanlı arasında ortak bir sınırın bulunmayışı da etkiliydi.<sup>96</sup>

Bismarck her ne kadar iyimser düşüncelerle Üç İmparatorlar Birliği'ni hayata geçirse de Avusturya-Macaristan ve Rusya'nın, Osmanlı'nın Balkan topraklarındaki iddiaları, kurulan sözlü birliğin ömrünün kısa olmasına neden olacaktı. Nitekim, 1875'te Balkan

---

<sup>93</sup> A. Halûk Ülman, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yol* (Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1972), 187.

<sup>94</sup> Karal, *Osmanlı Tarihi*, 8/168.

<sup>95</sup> Wallach, *Askeri Yardımın Anatomisi*, 25.

<sup>96</sup> Yavuz Özgüldür, *Türk-Alman İlişkileri (1023-1945)* (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993), 7.

Buhranı ve devamında 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan ve Balkanlardaki dengelerin Rusya lehine bozulmasına zemin hazırlayan Ayestefanos Antlaşması'yla (Yeşilköy) birlik iyice sarsıldı. Bismarck'ın Üç İmparatorlar Birliği, Osmanlı'yla Rusya arasında imzalanan anlaşmanın şartlarını hafifletmiş olan 13 Temmuz 1878 tarihli Berlin Antlaşması'yla sona erdi.<sup>97</sup>

Rusya, antlaşma süresince Almanya'nın kendine karşı takındığı muhalif tavırdan dolayı bir ara Fransa'yla ittifak yapma girişiminde de bulundu. İki devlet arasında yaşanan bu gerilime ek olarak Almanya ve Fransa arasında savaşa yol açabilecek olan ciddi anlaşmazlıkların yanı sıra 1879'da Rusya, Almanya'nın ya kendisi ya da Avusturya-Macaristan arasında kesin bir tercih yapmasını isteyince Bismarck, komşusu Avusturya-Macaristan ile ittifak yapmak zorunda kaldı. Rusya ve Almanya arasında gerilimin yaşandığı süreç, Almanya ve Avusturya-Macaristan arasında Viyana'da 7 Ekim 1879'da Germen Bloku'nun kurulmasıyla son buldu.<sup>98</sup> Bismarck bu dönemde Avusturya'nın Hersek'i; Rusya'nın Kars, Ardahan ve Batum'u işgaline sessiz kalırken; Fransa'nın da Tunus'u ele geçirmesini adeta teşvik etti. Bismarck'ın tavizlerinin temelinde her zaman olduğu gibi Almanya'nın iç işlerini düzene sokmaya çalıştığı bir dönemde Rusya'yla olası bir çatışmadan uzak kalarak bölge barışına katkı sağlama isteği yatmaktaydı.<sup>99</sup>

Her ne kadar Bismarck, iktidarının ilk yıllarında siyasi nedenlerden dolayı Osmanlı İmparatorluğu'yla yakınlaşmayı pek önemsemese de Rusya'yla yaşanan gerilim Bismarck'ın Osmanlı'ya karşı daha esnek bir tavır sergilemesini de beraberinde getirdi. Osmanlı Sultanı II. Abdülhamid'in daha önceden Almanya'dan ordunun eğitilmesi amacıyla talepte bulunduğu askerî heyet için Bismarck, 11 Nisan 1882'de olumlu yanıt verdi. Almanya'nın bu olumlu yanıtının arkasında, Rusya'yla yaşanması muhtemel bir

---

<sup>97</sup> Murat Sarıca, *Siyasal Tarih* (İstanbul: Formül Matbaası, İstanbul 1980), 236; Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 13; Osmanlı İmparatorluğu için Almanya'nın antlaşma sürecindeki tavrı iyimserlikle karşılandı. Fakat, bu antlaşma bir bakıma Osmanlı İmparatorluğu için sonun başlangıcıydı. Antlaşmanın ilgili maddeleri uyarınca ilerleyen yıllarda Ermenilerle yaşanacak sorunların temeli atılırken; Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ve İngiltere'nin de Kıbrıs'ı işgaliyle sonuçlandı. Bu tarihten sonra Rusya, İngiltere, Fransa ve Avusturya-Macaristan, Osmanlı İmparatorluğu'nun işgaline yönelik politikalar izlemeye başlayacaklardır. Geniş bilgi için bk. Fahir Armaoğlu, *Siyasi Tarih 1789-1960* (Ankara: Ayyıldız Matbaası, 3. Basım, 1975), 276; İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu* (İstanbul: Kronik Kitap, 2018), 17; Cenk Reyhan, "Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)", *Belleten* 69/254 (Nisan 2005), 217-266.

<sup>98</sup> Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, 191, 192.

<sup>99</sup> Karal, *Osmanlı Tarihi*, 8/168-169.



gerilimde Osmanlı ordusundan yararlanma fikri de vardı.<sup>100</sup> İki devlet arasında yaşanan bu yakınlaşma süreci Osmanlı'da Almanya'yla bir ittifak kurulması fikrini de beraberinde getirdi. Sultan II. Abdülhamid'e göre Almanya'nın Osmanlı topraklarında yayılma arzusunun olmayışı ideal bir müttefik olmasını sağlamaktaydı. Bu düşünceyle Almanya'ya gönderilen Ali Nizami Bey, Bismarck ile görüşse de bu teşebbüs sonuçsuz kaldı.<sup>101</sup> Bismarck'a göre Osmanlı'yla bir ittifak yapılması resmi sorumluluk alınması anlamına geliyordu; bu da o güne kadar üzerinde ısrarla durduğu Avrupa barışına ters düşüyordu. Almanya'dan alınan olumsuz yanıtın sonra Avrupalı devletlerden biriyle ittifak yapma konusunda sunulan her teklif Sultan II. Abdülhamid tarafından reddedilerek, tarafsızlığı ön planda tutan ve her devlete eşit mesafede kalmayı yeğleyen bir politika sürdürülmeye başlandı.

Bismarck'ın Osmanlı'ya karşı tutumunda değişikliğe gitmesi ve Sultan'ın ordunun eğitilmesi amacıyla askerî heyet gönderilmesi talebinin olumlu yanıtlanmasıyla aynı yıl mayıs ayında Albay Kähler başkanlığında, Süvari Yüzbaşı Hobe, Piyade Yüzbaşı Kamphövener ve Topçu Yüzbaşı Ristow'tan oluşan bir heyet İstanbul'a geldi. Daha sonra bu heyete Osmanlı ordusuna ilerleyen yıllarda önemli katkılarda bulunacak Binbaşı Colmar von der Goltz da katıldı.<sup>102</sup> Askeri okullar müdür yardımcısı olarak görev yapacak olan Goltz, Osmanlı ordusunun Alman sistemine geçişindeki en önemli aktörlerden biri olacaktır.<sup>103</sup>

Bismarck, uluslararası her söyleminde sömürgeci bir tutum içerisinde olmadıklarını, amaçlarının Avrupa'da barışın korunması yönünde adımlar atmak olduğunu söylese de

---

<sup>100</sup> Hajo Holborn, "Deutschland und die Türkei 1878-1890", *Archiv für Politik und Geschichte* 5/2 (1925), 136, 154-156; Jehuda L. Wallach, Bismarck'ın Osmanlı-Alman ilişkilerinde savunulanın ötesinde önem verdiğini öne sürmektedir. Bu konuda bk. Jehuda L. Wallach, "Bismarck and the 'Eastern Question' - A Re-Assessment", *Germany and the Middle East 1835-1939*, ed. Jehuda L. Wallach (Tel-Aviv, Nateev-Press, 1975), 23-29; bu fikrin karşıtı bir görüş ise, "... eski Kayzer, Bismarck'ın Yakın Doğu politikası hakkında şunları yazmış: 'Bismarck Türkiye ve orada yüksek mevkilerde bulunanlar ve şartlar hakkında tiksindir gibi konuştu. Şansölyeye, Türkiye hakkında daha olumlu fikirler aşılama çalıştım. Fakat tüm çabalarım boşa gitti. Prens Bismarck hiçbir zaman Türkiye'ye yakınlık duymadı ve hiçbir zaman benim Türkiye politikamla uzlaşmadı.'", Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı (İstanbul: Milliyet Yayınları, 1. Basım, 1972), 55-56n.

<sup>101</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 46-47.

<sup>102</sup> Necmettin Alkan, "Wilhelm Colmar von der Goltz", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 2020), Ek 1/479; Malte Fuhrmann, "Deutschlands Abenteuer im Orient: Eine Geschichte Semi-Kolonialer Verstrickungen", *Türkisch-Deutsche Beziehungen*, ed. Claus Schönig vd. (Berlin: Klaus Schwarz Verlag, 2012), 22; 1885'te Kähler'in ölümü üzerine von der Goltz, heyet başkanlığı görevine getirilecektir.

<sup>103</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 51.

ülke içindeki muhalefet bu söylemden rahatsızdı. Özellikle endüstri ve ticaret kesiminde yeni pazarlara ihtiyaç duymanın getirdiği gereksinimler, 1870'lerin ortalarından itibaren Almanya'yı yayılmacı bir politika izlemeye zorluyordu. 1880'lere gelindiğinde Alman kapitalist çevreleri ve basın yoğun propaganda faaliyetlerinde bulunarak Bismarck'ı sömürgeci faaliyetler konusunda zorlamaya başladı.<sup>104</sup>

Almanya'nın bu süreçte sömürgeci tutum izlemeye başlaması Osmanlı İmparatorluğu'nda her ne kadar tedirginlikle izlense de Sultan II. Abdülhamit, Almanya'ya inanmak ve güvenmek istiyordu. Sultan, Almanya'yı adeta gelecekteki kurtarıcısı olarak görmekteydi. Fakat nedense, Bismarck'ın 1878 Berlin Kongresi'nde Bosna-Hersek'i Avusturya'ya kazandırma çabalarını ve Fransa'nın da Tunus'u ele geçirmesi için yaptığı girişimleri görmezden geliyordu.<sup>105</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun iç ve dış politikasında kırılmanın yaşandığı bir dönüm noktası olan 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın getirdiği yeni siyasi ortam, Jön Türk Hareketi'nin baskılarıyla 1876'da ilan edilen Kanun-ı Esasi'nin rafa kaldırılması ve parlamentonun feshine yol açmıştı. Savaş sonrasında imzalanan 1878 Berlin Anlaşması, İngiliz ve Fransızların 1853 Kırım Savaşı sonrasında Osmanlı topraklarını koruyan tavırlarının tam aksini ortaya koymalarına neden olmuştur. Bu anlaşmayla dış güçler karşısında artık tek başına varlık mücadelesi vermesi zor gözükken Osmanlı İmparatorluğu, anlaşmada Rusya aleyhine tavır gösteren Almanya'ya yakınlaşacaktır. İngiltere ve Fransa'nın saldırgan sömürgeci tavırlarına karşın Almanya'nın gelişen ekonomisi ve ordusuyla Osmanlı toprakları konusunda talepkar olmayışı bunda etkili olmuştur.<sup>106</sup>

### **1.2.1.1. Osmanlı'nın Almanya'ya Yakınlaşmasının Mali Nedenleri**

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1875'teki mali iflası dış borç konusunda arayışların hızlanmasına neden oldu. Bu dönemde, İngiltere ve Fransa'ya kıyasla Almanya'ya yakınlaşma isteği göze çarparken bu durumun yaşanmasında 1878 Berlin Anlaşması sonrasında İngiliz ve Fransızların tavrı etkili oldu.

Osmanlı İmparatorluğu'nda on altıncı yüzyıldan itibaren başlayan ve on dokuzuncu yüzyılda farklı bir boyuta ulaşan kapitülasyonlar sonucunda, artık ithalatı teşvik edici dış

<sup>104</sup> Naci Yorulmaz, *Arming The Sultan* (London-New York: I. B. Tauris, 2014), 24.

<sup>105</sup> Karal, *Osmanlı Tarihi*, 8/169.

<sup>106</sup> Rathmann, *Berlin-Bağdat*, 10.

ticaret politikaları uygulanmaktaydı. 1838 ve 1861 sistemlerinin getirmiş olduğu ayrıcalıklarla on dokuzuncu yüzyıl boyunca İngiltere ve Fransa ihracatını sürekli artırdı ve Osmanlı vatandaşı ve tüccarına nazaran yabancılara verilen birçok ayrıcalık sayesinde engelsiz ve sorunsuz bir dış ticaret politikası geliştirildi. Bu dönemde Osmanlı ekonomisi gelişen ve dönüşen Avrupa sanayisi için adeta net ve açık bir pazar haline geldi.<sup>107</sup> Bu sayede ilgili yüzyılda Osmanlı dış ticareti önceki dönemlerde hiç görülmediği kadar büyüdü. Fakat dış ticaretin genişlemesinin tek taraflı olması Osmanlı ekonomisi açısından tehlikeli bir boyut almaktaydı.<sup>108</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun Balta Limanı'yla ihracatı artsa da aynı zamanda Avrupa kapitalizmine kurumsal olarak entegre olmakta ve zaman içerisinde -yavaş ama istikrarlı bir biçimde- bir serbest ticaret bölgesi haline gelmektedir. Antlaşma sonrasında gelişen dış ticarete ithalat artış gösterse de ihracat, sanayi ülkelerinin ham madde kaynağı temininden dolayı önemli derecede artmıştır. Aslında bu durum geleneksel Osmanlı iktisadi düzenini bozan kapitülasyonların yeni bir formu ya da güncellenmiş bir haliydi. Antlaşma maddeleri ilk andan itibaren Osmanlı üreticisi aleyhine sonuçlar doğururken diğer birçok argüman dışarıda tutulduğunda devletin gümrük gelirleri zaman içerisinde reel olarak düştü ve hazinenin girdi ihtiyacı son derece arttı. Yaşanan bu durumun iyileştirilmesi adına gümrük tarife oranlarının yeniden düzenlenmesi adına bazı girişimlerde bulunulsa da imzacı devletlerle yeni bir ticaret antlaşması çabaları ancak 1861-1862 arasında mümkün olacaktı.<sup>109</sup> Bu dönemde İngiliz ve Fransız sanayisinin Osmanlı ham maddelerine olan ihtiyacı Osmanlı'nın ihracatında bu iki devletin oranlarının artışına neden olurken; aynı dönemde Avusturya ve Rusya'nın ihracattaki paylarında arada kesintiler olsa da sürekli bir azalma gözlenmiştir.<sup>110</sup>

İlgili dönemde ticaretteki en temel gelişme, ulaştırma maliyetlerinin ve süresinin hızlı bir şekilde düzene girmesiydi. Sanayi devrimiyle her alanda aktif olarak kullanılmaya başlanan buhar gücü artık taşımacılıkta da kullanılmaktaydı. Bu sayede taşıma maliyetleri

---

<sup>107</sup> Tarık Celal Güven, "Cumhuriyetin 75. Yıldönümünde Dış Ticaretimizin Geçmişi ve Bugünü", *Dış Ticaret Dergisi* 3 (Özel Sayı 1998), 1-6.

<sup>108</sup> Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi: 1500-1914* (İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1997), 18-171.

<sup>109</sup> Tevfik Güran, *Osmanlı Mali İstatistikleri Bütçeler 1841-1918* (Ankara: Devlet İstatistikleri Enstitüsü Matbaası, 2003), 6.

<sup>110</sup> Nevin Memiş, *19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret* (Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2008), 90-96.

ve süreleri büyük ölçüde düştü. Öyle ki, Trieste-İstanbul arasında gemi taşımacılığında mesafeler 1837’te on dört günde kat edilirken; 1849’da dokuz güne inmişti.<sup>111</sup> On bir yılda taşımacılık sektöründe yaşanan bu gelişme bile Osmanlı iktisadi hayatını derinden etkileyecek ve yeni şartlar Osmanlı’ya borçlanmadan başka bir çare bırakmayacaktı. Bu durum ilk önceleri iç borçlanmayla karşılanmaya çalışılsa da yetersiz gelinen durumda Avrupa ekonomi piyasalarından borç alma yoluna gidildi. İlk dış borcunu 1854’te Kırım Savaşı zamanında alan Osmanlı İmparatorluğu daha sonra bunu sürekli hale getirecekti.<sup>112</sup>

Osmanlı yönetiminin Avrupa finans çevrelerinden temin ettiği krediler yatırım faaliyetlerinden daha ziyade devlet hazinesinin ayakta kalmasını sağlamaya yönelik olduğu için bankacılık veya daha genel ifadeyle finans piyasalarında yaşanan en ufak sarsılmalar büyük etkilere sahip olacaktı. Böyle bir ortam Mayıs 1873’te Viyana Borsası’nda yaşanan panik ortamının global bir krize dönüşmesiyle Osmanlı’yı yıkıcı bir sürecin içerisine sokacak ve 1875’te Osmanlı yönetimi moratoryum ilan etmek zorunda kalacaktır.<sup>113</sup> Mali iflas sonrasında ekonominin düzeltilmesi adına arayış içerisine giren Osmanlı yönetiminin çözüm yollarından birisi 22 Kasım 1879’da “varaka-i sahiha” yani pul resmi, miriye ve ruhsatiyeyle alkollü içecekler üzerinde alınan vergiler, İstanbul ve çevresinin balık vergisiyle yine İstanbul ve çevresi de dahil olmak üzere birkaç bölgenin ipek gümrüklerinden alınan “Rüsum-ı Sitte” idi. Altı dolaylı verginin iltizama verilmesi anlamına gelen bu uygulamayla Osmanlı yönetimi iç borçlarına karşılık bulmaya çalıştı.<sup>114</sup>

Bu hedefi gerçekleştirmek için teşkilatlandırılan Rüsum-ı Sitte İdaresi, büyük tahvil sahiplerinden özellikle Galata bankerlerini önceleyince başta İngiliz ve Fransız tahvil sahipleri olmak üzere diğer yatırımcılar buna karşı çıktı. Bu kapsamda yeni çözüm yolları bulunması adına müzakerelere başlandı. Fakat devletin mali yönden kendisini bir türlü toparlayamaması ve müzakereler sonunda da alacaklılara borçlarının ödenemeyeceği anlaşılınca, Hicri 28 Muharrem 1299’da (20 Aralık 1881) Muharrem Kararnamesi ilan

---

<sup>111</sup> Eşiyok, “1838 Serbest Ticaret Anlaşması”, 5. dp.

<sup>112</sup> Adem Anbar, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914”, *Maliye ve Finans Yazıları Dergisi* 23/84 (2009), 18-19.

<sup>113</sup> Gülten Kazgan, *Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi: Birinci Küreselleşmeden İkinci Küreselleşmeye* (İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2006), 24.

<sup>114</sup> BOA, Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Mukavele Kısmı [A.DVN.MKL.], No. 18, Gömlek No. 9, 1-7.

edildi.<sup>115</sup> Bu kararname kapsamında Rüsüm-ı Sitte İdaresi yerini Düyun-ı Umumiye İdaresi adıyla anılan yeni bir kuruma bıraktı. Bu yeni kurumun yönetim kadrosunda Osmanlı hazinesine borç veren ülkelerin temsilcileri yer aldı. Buna göre kurumun yönetimde İngiltere, Fransa, Hollanda, İtalya, Avusturya ve Almanya temsilcileri yer alırken aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun da temsilcileri yer aldı.<sup>116</sup> Hayata geçirilen bu yeni idareyle Osmanlı maliyesi adeta ikili bir yapıya sahip olarak bağımsızlığını kaybetti. Belirli ürünlerin vergilerini toplama yetkisine sahip olan bu idareyle devletin o anki toplam 212.720.969 İngiliz sterlini borcu uzun pazarlıklar sonucunda nominal değerinden indirilerek 128.641.744 İngiliz sterlini olarak konsolide edildi.<sup>117</sup> Bu idarenin vergileri toplamasındaki gayretiyle zaman içerisinde hem devletin borç yükü azaltılırken hem de uluslararası finans çevrelerinde devletin itibarı da yükseldi. Öyle ki, devlet iflasının gerçekleştiği 1875'ten sonra ilk dış borç 1886'da Düyun-ı Umumiye'nin çalışmalarının olumlu etkisiyle alınabildi.

Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin borçların geri ödenme konusundaki çabaları Osmanlı-Alman ilişkilerini de olumlu etkiledi. Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı topraklarındaki yatırımları bu dönemde yoğunluk kazanmaya başladı. Sultan II. Abdülhamid'in İngiliz ve Fransızlara karşı bilinen tavrı yukarıda da belirtilmişti. Artık bu süreçten sonra Osmanlı yönetiminin ülke içerisindeki yatırımlarda kendine partner olarak gördüğü ülke Alman İmparatorluğu olacaktı. Bu konuda en önemli adım Düyun-ı Umumiye İdaresi'nde Alman temsilcisi olarak da görev yapan Arthur Gwinner'in de etkisiyle Osmanlı'daki Alman demir yolu yatırımlarında kendisini gösterecekti.<sup>118</sup>

### **1.2.2. Kayzer II. Wilhelm (Weltpolitik) ve Osmanlı-Alman Siyasi İlişkileri**

Alman İmparatorluğu'nda iktidarın söz sahibi Şansölye Otto von Bismarck, her ne kadar iktidar makamında oturuyor olsa da emri altında bulunduğu hükümdar tarafından azledilerek görevinden alınılabilirdi. Tam da buna uygun bir ortam 1888'de gerçekleşti. İmparatorluğun iç ve dış işlerini tamamıyla Bismarck'a bırakmış olan Kayzer I. Wilhelm'in 9 Mart 1888'deki ölümü üzerine tahta oğlu III. Friedrich geçti. Fakat Kayzer

<sup>115</sup> BOA, Hariciye Nezâreti İdare Evrakı [HR.İD.], No. 292, Gömlek No. 53, 1-61.

<sup>116</sup> Ayrıntılı bilgi için bk. Cevdet Küçük, Tevfik Ertüzün, "Düyun-ı Umûmiye", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları 1994), 10/58-62.

<sup>117</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008), 112; Biltekin Özdemir, *Osmanlı Devleti Dış Borçları* (Ankara: Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2010), 76.

<sup>118</sup> Bu konu ikinci bölümde yer alan *Demir yolları* başlığı altında detaylandırılacaktır.

III. Friedrich'in de üç aylık kısa iktidarından sonra ölümüyle tahta 15 Haziran 1888'de genç ve daha da önemlisi ateşli bir emperyalist olan oğlu II. Wilhelm geçti.<sup>119</sup>

Yüz gün gibi kısa bir süre içerisinde üç farklı kuşağın yönetimi altında çalışan Bismarck, tahtın yeni sahibi Kayzer<sup>120</sup> II. Wilhelm ile kuşak çatışması içinde kalacaktı.<sup>121</sup> Genç Kayzer, Şansölye Bismarck'ın ülkenin gelişmesi için barışı temel alan politikasının yerine Avrupa'da, Avusturya-Macaristan ittifakını; dünyadaysa sömürgeciliği hedeflemesi ikili arasında fikir ayrılıklarının çıkmasına neden oldu.<sup>122</sup> Bu gelişmelerin gölgesinde ikili arasındaki düşünce ayrılıkları, 14 Mayıs 1889'da maden işçilerinin uzun soluklu grev kararıyla iyice ortaya çıktı. İkili daha sonra 24 Ocak 1890'daki Saltanat Şurası'nda da karşı karşıya gelecekti.

Kayzer II. Wilhelm, daha prensken Alman İmparatorluğu'nun kuruluşunun on beşinci yılı etkinliklerinde (18 Ocak 1886) yaptığı konuşmasında Weltpolitik adını verdiği yayılcılığı temel alan yeni dünya politikasından bahsetmekteydi.<sup>123</sup> Sanayi ve bankacılık sektörüne yakınlığıyla bilinen II. Wilhelm'i bu politikayı düşünmeye iten asıl sebep, Alman endüstrisine Ren Bölgesi'ndeki ve Alsace-Lorraine'deki ham madde kaynaklarının artık yeterli gelmemesiydi. Aynı zamanda üretilen ürünlerin yeni pazarlara sevk edilmesi bu fikri geliştirmesinde etkili oldu. Bu politika doğrultusunda 1887'de kurulan Die Deutsche Kolonialgesellschaft'in (Alman Sömürge Cemiyeti)<sup>124</sup> da etkisiyle Togo, Kamerun, Güney-Batı Afrika ve Alman Doğu Afrikası<sup>125</sup> kısa sürede ele geçirildi.

<sup>119</sup> Ülman, *Birinci Dünya Savaşı*, 105.

<sup>120</sup> 1806 yılında yıkılana kadar Kutsal Roma-Germen İmparatorları, Eski Roma ile bağ kurduklarını vurgulamak amacıyla ünlü Romalı komutan ve devlet adamı Caesar'ın adından türetilmiş *kayzer* (*kaiser*) unvanını kullanırlardı. İmparator anlamına gelen bu unvan, Almanya'nın Prusya önderliğinde birleşmesiyle 1871'de kurulan imparatorluğun hükümdarları tarafından da kullanıldı. Steinberg, *Bismarck*, 46, e.n.

<sup>121</sup> II. Wilhelm'in ailesiyle olan ilişkileri çok farklı seyretmiştir. Doğum sırasında yaşanan bir aksaklık nedeniyle sol kolunun zarar görmesi onun hep hırçın bir çocuk olarak büyümesine neden olacak pedagojik eğitim süreci ve Bismarck'ın mutlak gücünün kraliyet ailesinin üzerinde varlığını hissettirmesi genç Prens II. Wilhelm'in ebeveynlerinin çocukları üzerindeki etkisini azaltmıştır. Buna bir de babasından ziyade dedesi Kayzer I. Wilhelm'in ailede söz sahibi oluşu onu ailesinden bağımsız bir hayat sürmesine neden olacaktır. Geniş bilgi için bk. Christopher Clark, *Kaiser Wilhelm II* (London: Penguin Books, 2009), 1-2; Yusuf Ziya Altıntaş, *Otto von Bismarck ve Osmanlı'daki İmajı* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012), 184.

<sup>122</sup> Ülman, *Birinci Dünya Savaşı*, 105.

<sup>123</sup> Imanuel Geiss, *Der lange Weg in die Katastrophe, Die Vorgeschichte des Ersten Krieges 1815-1914* (München: Piper, 1990), 209; Thomas A. Kohut, *Wilhelm II and the Germans: A Study in Leadership* (Oxford: Oxford University Press, 1991), 190.

<sup>124</sup> "Deutsche Kolonialgesellschaft (D.K.G.)", *Deutsches Kolonial-Lexikon*, hrsg. Heinrich Schnee (Leipzig: Verlag von Quelle&Meyer, 1920), 1/302-305.

<sup>125</sup> Günümüz Ruanda'sının büyük bir kesimiyle, Burundi, Tanzanya ve Mozambik'in de bir parçasını içine alan bölge için kullanılan ad.; Ayrıntılı bilgi için bk. Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 15; Ülman, *Birinci Dünya Savaşı*, 2.

Fakat Afrika’da ele geçirilen bu yerlerin ham madde kaynakları ve pazar açısından zengin olmayışı Kayzer II. Wilhelm’in hedefini başka bir bölgeye, Yakın Doğu’ya yöneltmesine neden olacaktı.<sup>126</sup>

Kayzer II. Wilhelm, 1890’lardan itibaren Almanya’yı dünyanın gelecekteki efendisi olarak görmekte ve hemen her olayda “arbiter mundi” olarak ifade edilen dünya hakemi pozisyonuyla uluslararası platformda varlık göstermeye çalışmaktaydı. Kayzer’in Weltpolitik’ine uygun bir söylem olan bu hareketine karşı gelen uluslararası tepkileri Şansölye Bismarck, “Böyle bir şey yoktur” açıklamasıyla yatıştırmaya çalışsa da ondan sonraki dönemde bu politika daha aktif bir şekilde uygulamaya konulacaktı.<sup>127</sup>

Alman İmparatorluğu, Kayzer II. Wilhelm’in Weltpolitik’i uyarınca arbiter mundi ve doğuya yönelik geliştirilen Drang nach Osten ile bir bakıma Batı Avrupa sanayi devletlerinin denetimi altında bulunan ve yeni yayılma alanı olarak belirlenen Yakın Doğu’ya yönelmeye başlayacaktır. Doğu ticaret yolları üzerinde yer alan konumuyla Osmanlı İmparatorluğu, Kayzer II. Wilhelm’in dünya politikasında hem askeri hem de iktisadi yönden stratejik bir öneme sahipti. Kurulacak olan yeni bağlantılarla denizlerdeki İngiliz egemenliğine alternatif yollar geliştirilebilirdi.<sup>128</sup> Bu amaçla Kayzer, tahta çıkışından bir yıl sonra, Kasım 1889’da İstanbul’u ziyaret ederek iki devlet arasında güvene dayalı bir yakınlaşmayı tesis etmek için elinden geleni yapacaktı. Böylece ilk defa bir Avrupalı hükümdar Osmanlı sultanını ziyaret etmiş oluyordu.<sup>129</sup>

Kayzer’in Osmanlı İmparatorluğu’yla ilişkilerini geliştirmesinde Alman coğrafyasına yakın oluşu ve diğer Batı Avrupa sanayi devletlerinin yönetimi altında olmayışı etkili olmuştu. Bunun yanı sıra bölge, Alman ürünleri için iyi bir pazar ve ham madde deposuydu. Aynı zamanda bir tarım ülkesi olmasından dolayı da gıda tedarikinde önemli bir yere sahipti. Tüm bunlara ek olarak Alman endüstrisinin ihtiyaç duyduğu krom, bakır, kurşun ve petrol gibi maden yatakları da işletilmek üzere yatırımcı beklemekteydi.

Osmanlı İmparatorluğu’yla ilişkilerine ham madde ve pazar açısından yaklaşan Almanya’ya karşı Sultan II. Abdülhamid yönetiminin bu yakınlaşmadan beklentileri

---

<sup>126</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 15.

<sup>127</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 49-50.

<sup>128</sup> Rathmann, *Berlin-Bağdat*, 71.

<sup>129</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995), 8/174; Aktaran, Fatih Çolak, “Osmanlı Topraklarında Faaliyet Gösteren Bir Alman Kuruluşu: ‘Anadolu Demiryolu Şirketi’”, *Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 2/1 (2016), 83.

farklıydı. Sultan, özellikle Kırım Savaşı sonrasında kendi gücüyle varlığını sürdürme imkanı kısıtlı hale gelen devletin bekası için Avrupalı büyük devletlerle iş birliği yapma yoluna gitmişti. Osmanlı İmparatorluğu'nun 1871 öncesi ve sonrasında müttefik devletlerce toprak kaybına uğratılmasına karşın Almanya'nın böyle bir girişimi bulunmamıştı. Bunun yanı sıra Alman hakimiyeti altında Müslüman nüfusun olmayışı da Sultan'ın bu devlete yakınlaşmasını sağlamıştı.<sup>130</sup> İlgili gerekçelerle Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'ya daha da yakınlaştı. 1878 sonrasında ikili ilişkiler daha çok Osmanlı'nın talebi ve müttefik arayışı üzerine gerçekleşti.<sup>131</sup> Almanya'nın bu konuda çok da istekli olmadığı 1878 Berlin Anlaşması görüşmelerinde Bismarck'ın şu sözleriyle anlaşılabilirdi;<sup>132</sup>

“Bugünkü durumu sizden saklamak istemem; kongrenin Osmanlı Devleti için toplandığı zannına kapılarak kendinizi aldatmayınız. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan Ayastafanos Antlaşması, Avrupa devletlerinin menfaatine dokunur bazı maddeleri ihtiva etmeseydi olduğu gibi bırakılırdı. İşte bu menfaatlerin uzlaştırılması için bu kongre toplanmıştır.”

Rusya'ya karşı alınan mağlubiyet sonrasında imzalanan Ayastefanos ve Berlin Antlaşmaları sonrasında gelinen son durumda Osmanlı İmparatorluğu, Rusların gözetiminde Ermenilere verilen dini eşitlik ve yurttaşlık haklarıyla büyük devletlerin Osmanlı azınlıklarına müdahalesini resmileştirmişti. Bu duruma Amerikalıların kültürel olarak Ermenilerle yeni ilişkiler kurmaları, Katolik azınlığın Fransız himayesi altında olması, Rum azınlığın hem İngiltere hem de Fransa'yla olan yakınlığının yanı sıra bağımsız Yunanistan'la yakın ilişkileri vardı. Tüm bu durumların yaşandığı ve Almanların bölgede etkinlik göstermeye başladığı dönemdeyse ilişkide bulunulacak toplumlardan geriye Müslümanlar kalmıştı. Bu dönemde hem yönetim şekli hem de Müslüman nüfusa neredeyse sahip olmaması, Sultan II. Abdülhamit'in Alman

<sup>130</sup> Karal, *Osmanlı Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi 1995), 8/79; 1871'de Fransa'nın Alman Birliği tarafından yenilgiye uğratılması Osmanlı'yı dış politikada başka aktörlerle çalışmaya itti. Bk. Yuluğ Tekin Kurat, *Osmanlı İmparatorluğunun Paylaşılması* (Ankara: Kalite Matbaası, 1976), 10.

<sup>131</sup> Anlaşmanın görüşmelerinin yapıldığı Berlin Kongresi'nde alınan kararlardan bazıları; (...) mahalli ihtiyaçlara uygun nizamnameler yapılması, (...) üyelerin çoğu yerli halktan olmak üzere komisyonlar kurulması, (...) tanzim edilecek teşkilat projelerinin (...) Bab-ı Ali tarafından neşredilmeden önce (...) Avrupa komisyonu ile iştirâ edilmesi. Ayrıntılı bilgi için bk. Mahmud Celaleddin Paşa, *Mirât-ı Hakikat (Târihi Hâkikatların Aynası)*, haz. İsmet Miroğlu (İstanbul: Berekât Yayınevi, 1983), 684-698.

<sup>132</sup> Karal, *Osmanlı Tarihi*, 8/75.



İmparatorluğu'na sempatiyle bakmasını sağlıyordu. Almanların Müslüman sömürgesinin olmaması da Kayzer'in Sultan'ın İslamcı politikasını desteklemesini sağlıyordu.<sup>133</sup>

Şansölye Bismarck'ın gerçekleşmesini istemediği, başaramayınca da Ruslara, ziyaretin turistik bir gezi olduğu ve herhangi bir siyasi amacının olmadığına inandırmaya çalıştığı Kayzer II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyareti, böylesine bir arka planla ve görkemli bir karşılama töreniyle başladı.<sup>134</sup> Bu ziyaret, Bismarck'ın uzun yıllardır Rus dostluğu için göz ardı edilen Osmanlı İmparatorluğu'yla yakınlaşmama politikasından bir kopuş ve Kayzer II. Wilhelm ile değişen Alman dış politikasının önemli adımlarından biriydi. Yukarıda da belirtildiği üzere yer altı ve yer üstü ham madde kaynaklarının yanı sıra kalabalık nüfusuyla Osmanlı, Alman dış politikasına büyük faydalar sağlayacak olması ve Osmanlı Sultanı II. Abdülhamit'in Panislamizm politikasının Avrupa'da destekleyici bulmasını sağlamıştı. Böylelikle hem Osmanlı Sultanı hem de Alman Kayzeri, sömürge coğrafyalarındaki Müslümanları İngiliz, Fransız ve Rus yönetimleri aleyhine kullanabileceklerdi.<sup>135</sup> Fakat her zaman temkinli olmayı tercih eden II. Abdülhamid, daha önceleri İngiliz ve Fransız müttefikliği sonrasında yaşanan toprak kayıpları ve politik kaosu göz önünde bulundurarak daha dikkatli bir politika izleme taraftarıydı.<sup>136</sup>

Her ne kadar II. Abdülhamid, Almanlara karşı temkinli olmak istese de konjonktür gereği yakınlaşmaktan başka da bir şansı bulunmamaktaydı. Sultan nasıl Almanları dış politikasında önceliyorsa Kayzer de Osmanlı'ya karşı bu konuda aynı tutum içerisindeydi. Bu kapsamda 1887'de imzalanan ve 1890'da yenilenecek olan Alman-Rus İttifak Anlaşması yenilenmedi. Buna karşın 26 Ağustos 1890'da Osmanlı İmparatorluğu'yla bir ticaret anlaşması imzalanması konusunda mutabakata varıldı.<sup>137</sup>

Şansölye Bismarck, Osmanlı-Alman ilişkilerinde yaşanan yeni durumla artık politik olarak Kayzer II. Wilhelm ile tamamen uzlaşmaz bir çizgiye geldiğinin farkındaydı. Ona göre dış politikada Avrupa barışı için Osmanlı yerine Rus dostluğu daha önemliken;

<sup>133</sup> Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar* (İstanbul: İletişim Yayınları, 1989), 50.

<sup>134</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 55.

<sup>135</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 16.

<sup>136</sup> Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım* (İstanbul: Dergah Yayınları, 4. Basım, 1984), 25; Saime Yüceer, *1876-1908 Osmanlı-Alman Siyasi İlişkileri* (Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1987), 24.

<sup>137</sup> Antlaşmanın tam metni için bk.: "Almanya imparatorluğu ve Prusya Kırallığı ile Devleti aliyei Osmaniye beyninde mün'akid ticaret ve seyrisefain muahedesi", *Düstur* (Ankara: Devlet Matbaası, 1939), I-VI/728-737.

Kayzer'e göre Weltpolitik'in uygulanabilmesi için Osmanlı'ya ihtiyaç vardı.<sup>138</sup> Kayzer'in düşlediği dünya politikası artık Bismarck'ın barışçıl politikalarının önüne geçmişti ve ikili arasında var olan fikir ayrılıkları Kayzer'in Şansölye'den istifasını istenmesiyle artık doruk noktasına ulaştı. Şansölye Bismarck da bu talebi 20 Mart 1890 istifasıyla cevapladı.<sup>139</sup> Böylelikle Kayzer II. Wilhelm'in dışa dönük hamlelerini isteği doğrultusunda yapma yolunda önünde hiçbir engel kalmadı.

Şansölye Bismarck'ın yönetimden uzaklaştırılması sonrasında Kayzer II. Wilhelm'in prenslik yıllarından itibaren hayalini kurduğu Weltpolitik, İstanbul ziyareti ardından Osmanlı İmparatorluğu'yla gerçekleşen yakınlaşmayla 1890'lardan itibaren Yakın Doğu için Bernhard von Bülow'un ifadesiyle "güneşteki yer"i alıyor ve Drang nach Osten ile yeni bir safhaya geçiyordu.<sup>140</sup> Böylece, Kayzer II. Wilhelm'in Almanya'nın dünya hakimiyeti yolundaki hedefleri uğruna daha hızlı hareket etme dönemi başlıyordu.

Kayzer'in bu politikasını uygulamasında en büyük görev konsoloslara düştü. Buna göre konsololar görevde buldukları yerler hakkında ayrıntılı raporlar hazırlayacak, bölgenin yatırım potansiyelini öğrenecek ve elde ettikleri bilgiyi Alman dış işlerine ivedilikle gönderecekti. Bu amaçla, 1897'de İstanbul'a görevlendirilen yetenekli diplomat Marschall von Bieberstein da Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman siyasi ve ekonomik emellerini başarıyla temsil ederken aynı zamanda Alman ticari beklentileri hakkında da rapor hazırladı. İlgili raporda, Alman sanayi ve sermayesinin gelecekteki genişlemesi için bolca alan olduğu; ordu-demir yolları, limanlar ve inşa edilecek köprüler, elektrik işleri, tramvaylar, deniz yolcu taşımacılığı gibi konuların Alman rekabeti için iyi bir şans sunduğu belirtilirken aynı zamanda Anadolu Demiryolu'nun mevcut halinin Dicle ve Fırat nehir bölgeleriyle ve bunun yanı sıra Basra Körfezi'ne bağlanması da tavsiye edildi.<sup>141</sup>

Marschall von Bieberstein'in tavsiyeleriyle Kayzer II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'na gerçekleştireceği ikinci ziyaret planlandı ki bu ziyaretin zamanlaması

---

<sup>138</sup> Yüceer, *Osmanlı-Alman*, 22.

<sup>139</sup> Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, 114; 20 Mart 1890'da Otto Eduard Leopold von Bismarck'ın istifasıyla boşalan Şansölye makamına aynı tarihte asker ve devlet adamı olan Georg Leo Graf von Caprivi de Caprara de Montecuccoli getirilmiştir.

<sup>140</sup> Gregor Schöllgen, *Imperialismus und Gleichgewicht: Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914* (München: R. Oldenbourg Verlag, 3. Auflage, 2000), 3; Ülman, *Birinci Dünya Savaşı*, 142.

<sup>141</sup> William Otto Henderson, "German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914", *The Economic History Review* 18/1-2 (1948), 58-59.

manidardı. Ziyaretin gerçekleştiği 1898 sonbaharında Osmanlı İmparatorluğu'nun Girit meselesinden dolayı İngiltere, Fransa ve Rusya'yla arası bozulmuştu. Aynı zaman diliminde İngiltere ve Fransa'nın Faşoda'da (Fachoda)<sup>142</sup> savaşın eşiğine gelmesi, Kayzer II. Wilhelm'in İstanbul'a yapacağı ziyareti daha da önemli kıldı. Bunun bilincinde olan Kayzer, ticari ilişkileri de ilerletmek adına yapılacak görüşmeler için Dışişleri Bakanı Bernhard von Bülow<sup>143</sup> ve Deutsche Bank'ın genel müdürü Georg von Siemens'i de beraberinde getirdi.

18 Ekim-26 Kasım 1898 tarihleri arasında gerçekleşen Alman İmparatoru Kayzer II. Wilhelm'in ikinci ziyareti<sup>144</sup> sonuçları itibarıyla Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinde siyasi olduğu kadar ticari etkileriyle de ilerleyen dönemde iki devletin ilişkilerine yön verici özellikteydi. Kayzer bu ziyaretinde, "...dünyadaki 300 milyon Müslüman'ın ve onların Halife'si olan padişahın en yakın dostu" olduğunu açıklayarak adeta gövde gösterisi de yapmaktaydı.<sup>145</sup>

### **1.2.2.1. Kayzer II. Wilhelm Dönemi Osmanlı-Alman Ticari İlişkileri**

Kayzer II. Wilhelm'in iktidarında Osmanlı İmparatorluğu'yla siyasi ilişkiler o kadar hızlı ilerliyordu ki ticari ilişkilerin bu hıza yetişmesi imkansızdı. Kayzer'in aktif dış siyasetiyle Osmanlı'dan imtiyazlar elde eden Alman iktisadi yapılanması yatırımlarını hızlandırmaya çalışırken Deutsche Bank'ın genel müdürü Siemens'in, Kayzer'in ikinci Osmanlı ziyaretine eşlik etmesi bunun bir göstergesiydi. Fakat önlerinde önemli bir engel vardı; o da uzunca bir süredir Osmanlı topraklarında yatırım yapan İngiliz ve Fransızların varlığıydı. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticari faaliyetlere bir şekilde dahil olan bu iki devletin yatırımcıları Osmanlı iktisadi yapılanmasında adeta söz sahibiydi. Kayzer'in ilk ziyaretinden Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar geçen sürede Osmanlı dış ticaretine ait rakamlara bakıldığında bu durum daha açık bir şekilde kendini gösterecektir. 1889'da Osmanlı dış ticaretinde Fransa'nın payı yüzde 17, İngiltere'ninki yüzde 37'diyken, Almanya'nınkiyse çok cüzi bir rakam olan yüzde 1,8'di.

---

<sup>142</sup> Faşoda Bunalımı olarak tarihe geçen bu olay, 3 Kasım 1898'de Fransa'nın geri çekilmesiyle son bulmuştur. Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1789-1914)* (İstanbul: Kronik Kitap, 2019), 422-425.

<sup>143</sup> Bu ziyaretten bir (1) yıl sonra 16 Ekim 1900'de Şansölye olacaktır.

<sup>144</sup> Bu ziyaret hakkında ayrıntılı bilgi için bk.; Necmettin Alkan, "Dış Siyasetin Bir Aracı Olarak Hükümdar Gezileri: Kaiser II. Wilhelm'in 1898 Şark Seyahati", *Osmanlı Araştırmaları* 31 (2008).

<sup>145</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 86.

Almanlar, İstanbul elçileri von Bieberstein'in raporuyla birlikte başlayan bilinçli iktisadi politikaları ve Drach nach Osten politikasıyla Osmanlı iktisadi hayatında atılıma geçtiler ve 1913'e gelindiğinde Osmanlı dış ticaretinde Fransa'nın payı yüzde 12,5'e, İngiltere'nin payı da yüzde 20'ye düştüğü anda Almanya'nın payı büyük bir artışla yüzde 9,3'e çıkmıştı. Bu süreçte üç devletin Osmanlı'daki doğrudan yatırımlarındaki paylarına bakıldığında Almanların payının yüzde 20'den yüzde 30'a ve Fransızların payının da yüzde 40'tan yüzde 45'e yükseldiği, İngilizlerin payının da yüzde 23'ten yüzde 13'e düştüğü görülmektedir.<sup>146</sup>

Sultan ve Kayzer'in ikili ilişkilerindeki gelişmenin yanında Alman iş çevreleri de Osmanlı İmparatorluğu'nun coğrafi olarak yakınlığı, tarıma elverişli ve zengin ham madde içeren kaynaklara sahip olan ülke topraklarıyla yakından ilgileniyordu. Alman yatırımcılar, ülkenin (İç) Anadolu topraklarıyla yakından ilgilenerek demir yolu ve sulama projeleriyle tarım yatırımlarını öne çıkararak bölgeyi adeta kendi ihtiyaçları doğrultusunda bir arka bahçe oluşturma çabası içerisine girdikleri görülmektedir. Elde edilecek ürünlerin de başta demir yolları olmak üzere çeşitli ulaşım vasıtalarıyla ana vatana aktarılmasıysa yatırımlarının diğer bir boyutuydu. İlk etapta Anadolu Demiryolu Şirketi daha sonra da Bağdat Demiryolu Şirketi sayesinde Anadolu'nun içlerine kadar ulaşacak olan Alman yatırımları zamanla demir yolu hattı çevresindeki tarımsal alanların üretime kazandırılmasını sağlayacaktı. Bu kapsamda Almanlar tarafından kurulan Anatolische Industrie und Handelsgesellschaft (Anadolu Sanayi ve Ticaret Şirketi) ve Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft (Alman Levant Pamuk Şirketi) demir yolu hattı boyunca yerleşenlere ve Çukurova'daki çiftçilere kendi kurdukları çiftliklerde eğitimler vermekte ve tarımsal üretimi modernize etmek amacıyla Alman tarım makineleri ithal etmekteydi. Alman yatırımcılarının en büyük özelliği araçlar kullanmadan doğrudan alıcıyla temasa geçmesi ve krediler yoluyla ürünlerini satmasıydı.<sup>147</sup>

Almanların araçlar yoluyla değil de doğrudan halkla irtibata geçmesinde pazarda var olan İngiliz ve Fransız ağırlığını kırmanın yanı sıra yeni ürünlere karşı var olan

---

<sup>146</sup> Keyder, *Devlet ve Sınıflar*, 50.

<sup>147</sup> "Anatolische Industrie und Handels-Gesellschaft m. b. H.", *Von der Heydt's Kolonial-handbuch* (Berlin, Leipzig und Hamburg: Verlag für Börsen- und Finanzliteratur AG, 1914), 56-57; "Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mit beschränkter Haftung", *Von der Heydt's Kolonial-handbuch* (Berlin, Leipzig und Hamburg: Verlag für Börsen- und Finanzliteratur AG, 1908), 80-81.

muhafazakar kalıpları kırma düşüncesi de yer almaktadır. Bu düşünce bir yandan halkın gözünde Alman mallarına karşı var olan ön yargıyı kırarken diğer bir yandan da Kayzer ve Sultan arasında kurulan ikili ilişkinin destek bulmasını sağlayacaktı. Daha önce de belirtildiği üzere Almanların temasta bulunacağı tek topluluğun Müslümanlar olduğu varsayımı bu sayede güçlenmekteydi. Almanların bu yaklaşması 1870'lerden sonra İngiltere ve Fransa'nın gitgide artan bir biçimde Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalama eğilimlerine karşın Alman politikalarının Osmanlı topraklarını himaye ederek koruma niyetini de göstermektedir.<sup>148</sup>

### **1.3. Bölüm Sonu Değerlendirmesi**

Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu kurulmadan önce başlayan Alman toplumuyla ilişkileri yavaş ama istikrarlı denilebilecek bir düzlemde ilerlemiştir. Bu ilişkide özellikle Prusya Krallığı'nın istekli olması etkilidir. Prusya'nın hem bölgesel güç dengeleri hem de iktisadi olarak Osmanlı İmparatorluğu'ndan beklentileri vardır. Fakat aynı durum Osmanlı için -ilk etapta- geçerli değildir. Zaman içerisinde güçler dengesinde yaşanan değişiklikler Osmanlı'nın ilk defa bir Hristiyan devletle ve de kendi talebiyle ittifak anlaşması yapmasına zemin hazırlayacaktır. Bu anlaşmayla birlikte Osmanlı-Alman ikili ilişkileri o zamana kadar ki en büyük seviyesine ulaşacaktır. Bu tarihten sonraysa ikili ilişkiler Alman İmparatorluğu kurulana kadar inişli-çıkışlı bir seyir izleyecektir. Bu durumun yaşanmasındaysa en büyük etken Koalisyon Savaşları'yla içine girilen süreçte Alman topraklarının Fransızlar tarafından işgal edilmesi ve devlet düzenine yönelik atılan adımlardır.

Osmanlı-Alman ikili ilişkileri Koalisyon Savaşları'ndan 1871'de Alman İmparatorluğu kurulana kadar ki süreçte ticari ilişkilerden daha çok siyasi ve askeri yakınlaşmayla kendisine yeni bir yol arayışı içerisine girecektir. Her ne kadar bu yeni süreç iki toplumu daha çok askeri yönden yakınlaştırmaya çalışsa da Almanların Zollverein ve Hansa Birliği adıyla iki önemli yapılanmaya sahip olmaları bu ilişkileri iktisadi olarak da ilerletecektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1838'de İngilizlerle imzalanan Balta Limanı Anlaşması uyarınca ilişki de bulunduğu diğer devletlere de benzer ayrıcalıkları vermeye başlaması Osmanlı-Alman ilişkilerine iktisadi bir boyut da katacaktır. Başta Hansa Birliği daha

---

<sup>148</sup> Keyder, Devlet ve Sınıflar, 51.

sonra da Prusya önderliğindeki Zollverein'e tanınan ticari ayrıcalıklar iki toplumu her geçen gün yakınlaştıracaktır. Bu ilişkilerde en karlı çıkan tarafsa Almanlar olacaktır. Osmanlı tüccar ve tebaasının Alman coğrafyasıyla ticari ilişkilerde bulunabilecek gerekli argümanlara sahip olamaması buna karşın Almanların bu konudaki avantajları onların bu ilişkide karlı çıkan taraf olmasını sağlayacaktır.

1871 itibarıyla Alman İmparatorluğu'nun kurulmasından sonra Şansölye Bismarck'ın imparatorluğun güçlenmesi adına iç meselelerin yanı sıra Avrupa Barışı'na önem vermesiyle Osmanlı-Alman ikili ilişkileri neredeyse durma noktasına gelecektir. Fakat bu durum II. Wilhelm'in tahta geçişiyle değişecektir. Kayzer II. Wilhelm'in uygulamaya koyduğu Weltpolitik'le birlikte Osmanlı-Alman yakınlaşması o güne kadar görülmemiş bir seviyeye ulaşacaktır. Sömürge yarışında İngiliz ve Fransızlara kıyasla oldukça geride kalan Alman İmparatorluğu hem ham madde hem de pazar açısından bakir konumda kalan Osmanlı İmparatorluğu'na yanaşacak ve buradan belli faydalar sağlamaya çalışacaktır. İlgili dönemde, Osmanlı Sultanı II. Abdülhamid de değişen uluslararası konjonktürde kendisine yeni bir müttefik arayışı içerisindeydi. Sultanın aradığı fırsat Kayzer II. Wilhelm'in Weltpolitik'i sayesinde karşılanacaktır. Bu ilişkide kazanan siyasi ve iktisadi anlamda her iki taraf olacaktır. Kayzer kendisine politikasını uygulayacağı bir alan bulurken, Sultan da hem bir müttefik hem de ülkesi içerisinde gerçekleştirmek istediği yatırımlarda ortak bulacaktır.

## BÖLÜM 2: OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA ALMAN YATIRIMLARI

Alman İmparatorluğu'nun kurulmasında en önemli paya sahip Prusya Krallığı, Koalisyon Savaşları'nı sonlandıran 1815 Viyana Kongresi'nin ardından reformlarla yeniden ayağa kalkmaya çalışmaktadır. Bozulan mali sistemini düzeltmenin yanında sanayi alanında da önemli gelişmelerin kaydedildiği bu reform sürecinde özellikle kömür ve demir madeni açısından oldukça zengin Ren Bölgesi'nin kongre sonrasında kendisine verilmesi, ülkenin ihtiyaç duyduğu ham maddenin önemli bir kısmını karşılamaktaydı.

Avrupa'nın içinde bulunduğu barış atmosferiyle Prusya, daha önceden dış gelişmelere harcadığı enerjisini artık ülke içi gelişmelere aktarmaktadır. Bu sayede reformların ve ekonomik gelişmenin etkisini daha da arttıran Prusya, Alman devletleri arasında kurulan Zollverein ile bunu daha da pekiştirdi.<sup>149</sup> Zollverein sayesinde İngiltere, Fransa ve Belçika gibi sanayileşmiş çevre ülkelerden gerçekleştirilen ithalatın yanında ülke sanayisinin önünü açacak makine alımları yapıldı. Bu ortamda Alman kentleri arasında yaşanan gümrüklerden kaynaklı olumsuzluklar da ortadan kalktı ve sanayileşme daha da ileri bir safhaya geçti.

İktisadi anlamda yaşanan birlik havasıyla Alman devletleri, nakliye vasıtalarının gelişmesi konusunda da ortak hareket etmeye özen gösterdi. Ülke içi ulaşım ağının gelişmesi ticari emtianın daha ucuza ve hızlı naklini sağlayacaktı ki bu da dönemin en önemli nakliye vasıtası demir yolu sayesinde olabilirdi. Taşımacılık konusunda sanayileşen ülkelerde çığır açıcı bir buluş olarak adlandırılan demir yolu, Alman topraklarında 1835-1845 yılları arasında ilk yapım ve işletim faaliyetlerine başlamıştı.<sup>150</sup> Her yeni istasyonla gelişen demir yolu ağı sayesinde Alman ekonomisinin temelini oluşturan kömür, demir ve çelik ham maddesi ve bu ham maddelerden geliştirilen ürünler, iç ve dış pazarlarda artan oranda dolaşımı da beraberinde getirdi. Zamanla ürün çeşitliliğinde de artış meydana gelerek kimya ve elektrik endüstrilerinin gelişmesi sağlandı.

---

<sup>149</sup> Bu konuda *Zollverein* başlığına bakabilirsiniz.

<sup>150</sup> Brophy, *Prussia*, 25.

Bu demir yolu atımıyla tetiklenen Alman endüstrisinin gelişmesiyle sermaye ve şirketleşmede de ilerleme görüldü. Bismarck döneminden itibaren yaşanan gelişmeler milliyetçi ideolojiyle birleşerek artık örgütlü bir Alman düşüncesi haline gelmeye başladı. Bu mantık yirminci yüzyıl başında, 1904'e gelindiğinde Reichsmarineamt'ın (Alman İmparatorluk Denizcilik Dairesi) derlediği yurt dışındaki Alman sermayesiyle ilgili Alman konsolosları tarafından yapılan soruşturmalara dayalı istatistiklerde o yıl, Alman varlıklarının 1,2 milyar poundun üstünde olduğu bunlardan yabancı menkul kıymetlerin toplam değerinin 800 milyon pound ve denizaşırı diğer sermaye yatırımlarınınınsa 500 milyon pound olduğu tahmin edilmiştir.<sup>151</sup> Bunun gelişmesindeki en önemli unsurda ilgili dönemde sadece ürün odaklı değil aynı zamanda sermaye ihracına da başlanmasıydı ki bu gelişme de bankacılık sektörünü ön plana çıkardı. Küçük ve büyük ölçekli tüm yatırımcı ve yatırımların gelişmesinde bankacılık sektörünün etkisi yadsınamayacak bir seviyeye gelmişti. Bankalar sadece yatırımlara maddi destek sağlamakla kalmadı; aynı zamanda hem bu yatırımlara ortak hem de direkt bu yatırımları gerçekleştiren bir çizgide gelişim gösterdi. 1880'lerden itibaren Almanların da Yakın Doğu'ya yönelmesiyle Osmanlı İmparatorluğu dünyanın diğer bölgelerinde olduğu gibi Alman bankalarının sermaye ihraç ettiği bir alan oldu. Bu konuda özellikle Deutsche Bank, Osmanlı İmparatorluğu'nda söz sahibi olacaktır.<sup>152</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman varlığının 1880-1890'larda kendini iyiden iyiye hissettirmeye başladığı, 1881 Muharrem Kararnamesi'yle Alman tahvil sahiplerinin temsilcisinin de bulunduğu Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulması Deutsche Bank'ı öne çıkaracaktır. 1888'de Osmanlı Bankası'nın hükümete kredi vermeye yanaşmaması, Almanlar tarafından fırsat olarak değerlendirildi ve istenilen kredi Deutsche Bank tarafından sağlandı. Bununla da yetinmeyen banka kısa bir süre sonra Betriebsgesellschaft für Orientalische Eisenbahnen'dan (Şark Demiryolları) hisse satın alarak önemli çıkarları güvence altına aldı. Daha sonra, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin (1889) kuruluşunda da öncü rol oynadı. Giderek gelişen yatırımlarıyla öne çıkan banka, Osmanlı İmparatorluğu'nun merkez bankası konumundaki Osmanlı Bankası'yla Türkiye'deki mali operasyonlarda iş birliği için bir anlaşmaya da vardı.<sup>153</sup>

---

<sup>151</sup> Edgar Crammond, "The Economic Relations of the British and German Empires", *Journal of the Royal Statistical Society* 77/8 (July 1914), 804.

<sup>152</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 65-66.

<sup>153</sup> Henderson, "German Economic Penetration", 57-58.



Deutsche Bank dışında Deutsche Palästina Bank ve Deutsche Orientbank ile Orta Doğu'nun ekonomik gelişiminde giderek daha da artan rolleriyle Almanların dünya genelinde 1904'te sahip oldukları 461.250.000 poundluk hisse senedi ve hisselerin 17,5 milyon poundluk kısmını Türkiye'deki yatırımları oluştururken; buna ek olarak Türkiye'deki menkul kıymetlerin toplamının da 40 milyon pound olduğu düşünülmektedir.<sup>154</sup>

Almanlar, II. Meşrutiyet sonrasında Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşanan yönetim değişikliğiyle geçici olarak etkinliklerini kaybetse de yeni yönetimin mali yönden sıkıntılı günler yaşaması ve kredi olanaklarını araştırdığı bir dönemde (1910), Fransız finans çevrelerinden beklenen yardımı elde edemediğinde daha önceden olduğu gibi Deutsche Bank devreye girdi ve istenen kredi sağlandı. Bu sayede Almanlar, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki eski konumlarını kazanmak ve iyi ilişkileri yeniden tesis edebilmek adına bir avantaj elde ettiler.

Almanlar tarafından verilen krediyle (1910) Osmanlı'daki Alman ticari çıkarları da genişlemeye devam etti ve Osmanlı borçlarındaki payları 1880'de sadece yüzde 4,7 iken; 1912'te bu oran yaklaşık yüzde 19,3'e çıktı.<sup>155</sup> Aynı şekilde, 1887'de Osmanlı'nın Almanya'dan ithalatı yüzde 6 dolaylarındayken; 1910'da bu rakam yüzde 21'e çıktı. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'yla gerçekleştirdiği ticaretin toplam değeri 1908'de 5.580.000 pounddan 1913'te 8.620.000 pounda yükseldi. 1911-1912'de Osmanlı'ya gerçekleştirilen toplam tekstil ihracatıysa 1,4 milyon pound oldu.<sup>156</sup>

Bu girişten sonra aşağıdaki başlıklarda Almanların bankacılık, demir yolları, tarım ve deniz taşımacılığı yatırımlarına değinilecektir. Önce, Alman bankalarının Osmanlı topraklarındaki bankacılık işlemlerine başladıkları 1897'den genel savaşın başına kadar geçen süreçteki varlıkları, yatırımları, bankacılık sektörü içindeki ilişkiler açıklanacaktır. İkinci olarak akademik anlamda pek çok çalışmaya konu olan ve Alman yatırımlarının Osmanlı İmparatorluğu'na girmesine öncülük eden demir yolları incelenecektir. Yine demir yollarına bağlı olarak üçüncü konu da tarım olacaktır. Dönemin literatüründe ıskala olarak geçen sulamayla ilgili Almanların geliştirdiği Konya ve Çukurova sulama projelerine değinilirken aynı zamanda tarımın makineleşmesi ve buna bağlı olarak artan

<sup>154</sup> Crammond, "the British and German Empires", 804.

<sup>155</sup> Herbert Feis, *Europe the World's Banker, 1870,1914* (New Haven; Yale University Press, 1965), 319.

<sup>156</sup> Henderson, "German Economic Penetration", 63.

üretimin ihracı ele alınacaktır. Son olarak da iki devlet arasındaki deniz taşımacılığına değinilecektir. Bu bağlamda Almanya'nın iki önemli limanı Hamburg ve Bremen limanlarından Levant limanlarına yapılan ticari amaçlı taşımacılık Alman nakliye şirketleri üzerinden incelenecektir.

## 2.1. Bankacılık

On sekizinci ve on dokuzuncu yüzyıllarda Batı Avrupa ülkelerinin gerçekleştirmeye başladığı Sanayi Devrimi, Osmanlı İmparatorluğu'nu zamanla olumsuz etkileyecektir. Bu gelişmeyle Osmanlı sanayi ve ticaretinde duraklama, ekonomisinde de dışa açık, borçlu ve bağımlı hale gelecektir. Bu nedenle, finansman ihtiyacı ortaya çıkacak ve bankacılık sektörü gelişmeye başlayacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda yukarıdaki gelişmeler ışığında gerçekleşen bankacılığın gelişimi Batı Avrupa ülkelerinden tamamen farklı bir seyir izleyecektir. Dış ticaret ve sömürgecilikle elde edilen servet birikiminin sanayi sektörüne finansman olarak aktarılması Batı Avrupa ülkelerinde bankacılığın gelişmesini sağlarken; Osmanlı İmparatorluğu'nda devlet maliyesinin borçlanması, bankaların kurulmasında en önemli etkenlerden olacaktır.<sup>157</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda bankacılık sektörünün yaşadığı gelişmeler ve bu bankalar arasında Alman bankalarının faaliyetlerine yönelik literatüre bakıldığında banka arşivlerinin çeşitli nedenlerle korunamamış olmasından kaynaklı eksiklikler mevcuttur. Bu çalışmada ilgili eksiklikler bankaların geçmişi ve ilişkide buldukları diğer bankalara ait kayıtlara ulaşılmasıyla giderilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda, Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren üç Alman bankasından sadece Deutsche Bank'ın diğer bankalar, Deutsche Palästina Bank ve Deutsche Orientbank'a kıyasla arşiv kayıtlarının büyük oranda korunmuş ve günümüze değin ulaşmış olması bir kolaylık sağlarken Osmanlı ve Alman arşivlerindeki resmi yazışmalar ve çeşitli kaynaklar bir araya getirilerek eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır. Bu anlamda üç Alman bankasının hem kendi aralarında hem de rakipleri İngiliz ve Fransız bankalarıyla nasıl rekabet ettiği ve dönemin Osmanlı siyasetinin bu işlemlerdeki etkinliği de anlatılmaya çalışılacaktır.

---

<sup>157</sup> Öztin Akgüç, *100 Soruda Türkiye'de Bankacılık* (İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1989), 10.

Alman bankaları kuruluşlarından itibaren sağladıkları finansman destekleri ve hisse alımlarıyla ticaret, sanayi ve endüstri yatırımlarının en büyük destekçileri olmuştur. Bu özellikleri, İngiliz ve Fransız bankalarından farklılaşmalarını ve yatırım faaliyetlerinde aktif olarak yer almalarını sağlamıştır. Ticari faaliyetlerde finansman desteğinin sağlanabildiği durumlarda bu gerçekleşirken aksi bir durumda destek talebinde bulunan şirketten hisse senedi alımıyla ortaklık yoluna gidilmekteydi. Bu sayede finansman sağlanan şirketlerin yönetimlerinde söz sahibi olunmuştur. Alman bankaları bu sayede salt bankacılık işlemlerine sıkışıp kalmayıp daha geniş perspektifte hareket etmekteydi. Bu sayede yurt dışı yatırımlarda bulunarak Alman iktisadi ve politik yayılışında da aktif rol almışlardır. Bankalarının bu etkisiyle Alman İmparatorluğu, dünya genelinde ihracat yapan ülkeler arasında 1880’de dördüncü sırada yer alırken kısa sürede ABD’nin ardından ikinciliğe yükselmiştir.<sup>158</sup>

Alman bankalarının önde geleni Deutsche Bank’ın sadece bankacılık alanında faaliyet göstermeyip demir yolu, petrol ve deniz taşımacılığı gibi farklı alanlardaki şirketlerin ya ortağı ya da sahibi olduğu bilinmekteydi.<sup>159</sup> Aynı Deutsche Bank’ta olduğu gibi diğer Alman bankaları da çeşitli faaliyet alanlarında varlık göstererek finansman sağlanan kurumların yönetim kurullarında yer alabildiler. Bankalar bu faaliyetlerinin dışında aynı endüstriyel yapılarda olduğu gibi kendi aralarında konsorsiyumlar oluşturarak büyük yatırım faaliyetlerine de katılmaktaydı.<sup>160</sup>

Alman coğrafyasında on dokuzuncu yüzyılın başından itibaren Zollverein sayesinde gelişen kartelleşme bankacılıkta da kendisine yer buldu. İmparatorluğun kurulduğu 1871’e değin acente yatırımları yerine banka ve şubeler yoluyla yatırımlar ön plandayken bu dönemde, 1872’de toplam mevduat bankası sayısı 130 civarındadır. Fakat, Alman İmparatorluğu’nun kuruluşundan 1914’e kadar olan dönemde ülkedeki tüm likit tasarruflar ve finans kaynakları bir düzine bankanın elinde toplanmıştı ki, bunlardan en

---

<sup>158</sup> Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim*, 39.

<sup>159</sup> Deutsche Bank’ın sahibi ya da ortağı olduğu şirketler yıllık raporlarında belirtilmiştir. Örnek olması bakımından bankanın 1900 yıllığı; Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB), *Einunddreissigster Geschäfts-Bericht des Vorstandes der Deutschen Bank für die Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1900*, (Erişim 28 Kasım 2022).

<sup>160</sup> Crammond, “the British and German Empires”, 784; Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 65-66; Anonim şirket tipinin İngiltere ve Fransa’ya göre daha geç bir tarihte ortaya çıktığı Almanya’da, 1892 yılında çıkarılan kanunda anonim şirket tipi (gesellschaft mit beschränkter Haftung - GmbH) için tüzel kişilik ilkesi benimsenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. Ortabağ, “Bankaların Rolü”, 9.

önemlileri 4D olarak da adlandırılan ve finans sermayesini oluşturan Deutsche Bank, Diskonto-Gesellschaft, Dresdner Bank ve Darmstädter Bank'tır.<sup>161</sup>

Almanlar, Sedan Savaşı (1870-1871) sonrasında Fransızlardan alınan büyük savaş tazminatının belli bir kısmını yurt dışı yatırımlara yönlendirirken özellikle para piyasalarına erişimi kolaylaştıracak adımlar atıldı. Bu kapsamda diğer ülkelerin para piyasalarına dahil olundu ve bu anlamda ilk örnek olan De Amsterdamsche Bank (AB), Darmstädter Bank für Handel und Industrie tarafından Hollandalı ortaklarla 5 Aralık 1871'de kuruldu.<sup>162</sup> Bu yapının benzerlerini sırasıyla Berliner Handelsgesellschaft'ın Basel'deki Bankverein Suisse (1872); İtalyan Credit Foncier (1890) ve son olarak da Banca Commerciale Italiana'nın (1894) kuruluşları takip etti.<sup>163</sup> Bu yapının oluşturulmasında Bismarck'ın ulusalcı tutumu etkili oldu. Devletin ne tür zorluklarla kurulduğunu bilen Bismarck, ulusal ve uluslararası ölçekteki yatırımların da finans desteğini artırmak adına bu adımların atılmasını destekledi.

Almanların çevre ülkelerin para piyasalarına girme yönündeki adımları zamanla gelişip farklılaşacaktır. Özellikle Balkanlar ve Küçük Asya'daki bu yatırımlar farklı bir misyonla devam etti. Kayzer II. Wilhelm'in Weltpolitik'i ile artık dünya hakimiyetini amaçlayan Almanlar bu bölgelerdeki yeni siyasi emellerini gerçekleştirmek adına bankacılık faaliyetlerinden de faydalanmaya başladılar. 1897'de Deutsche Palästina-Bank, von der Heydt'in himayesinde Berlin'de kurulurken; 1881'de Nationalbank für Deutschland (Alman Milli Bankası) ve Yunan Milli Bankası tarafından Orientbank kuruldu. 1906'daysa bu bankadaki Yunan hisseleri Dresdner Bank ve A. Schaaffhausen'scher Bankverein tarafından satın alınarak Deutsche Orientbank kuruldu.

Almanların yurt dışı finansman konusundaki en büyük adımları ve milliyetçiliklerinin de bir göstergesi olacak olan Deutsche Bank, 10 Mart 1870'te Prusya Kralı I. Wilhelm'in onayıyla kuruluş imtiyazını aldı. Kuruluşunun akabinde aynı yıl içerisinde Berlin'de Institut zur Außenhandelsfinanzierung'u (Yurtdışı Ticaret Finansmanı Enstitüsü) kuran banka, 1873'teyse bu amaca hizmet etmesi adına Londra'da ilk yurt dışı şubesini açtı. Kendi adıyla açılan bu ilk şubeden sonra ikinci şubesi ise kuruluşunun üzerinden 39 yıl

---

<sup>161</sup> Feis, *The World's Banker*, 62-63; bu bankalar ve altlarında yer alan yerel bankalara ait sermayelerinin de yer aldığı ayrıntılı bilgi için bk. Franz, "German Banking System", 90-91; Wehler, *Das Deutsche Kaiserreich*, 28.

<sup>162</sup> ABN Amro Historisch Archief, "Amsterdamsche Bank 1871-1964" (Erişim 28 Kasım 2022).

<sup>163</sup> *La Nation*, "Réalités économiques et financières" (20-26 Octobre 1918), 5.

geçtikten sonra Ağustos 1909'da İstanbul'da açıldı.<sup>164</sup> Sermaye ihracını 4D olarak bilinen dört büyük banka aracılığıyla yürütmeye başlayan Almanya'da, bu konu hakkında Dresdner Bank'ın bir yöneticisi şu açıklamayı yapmaktadır: “Bu dört büyük bankanın her birisinin belirli etki alanları vardır. Diğer bankalar bu alanları ele geçirmeye çalışmazlar.” Her ne kadar birbirlerinin çalışma alanlarına saygı duyan bankalar, ilerleyen bölümlerde de görüleceği üzere zaman içerisinde çatışmalar yaşayacaktır.<sup>165</sup> Bu çatışmalar temelde, Osmanlı İmparatorluğu'nda kimin söz sahibi olacağı üzerinedir. Her ne kadar çatışmalar yaşansa da yukarıda belirtildiği üzere başından beri bilinen bir gerçek vardı ki o da Alman emperyalizminin dünyayı bölüşme ve faaliyet planında Osmanlı İmparatorluğu'na ait işlemlerde söz sahibi Deutsche Bank olacaktır.<sup>166</sup>

Almanlar tarafından kurulan bankalar, buldukları bölgelerde İngiliz ve Fransız finansmanıyla da güçlü bir rekabet içine girdi. Hatta Alman bankalarının buldukları bölgelerde çok daha aktif ve adeta Alman ulusal temsilcisi gibi davrandıklarına dikkat çeken Fransız yayın kuruluşu La Nation şu yoruma yer vermektedir:<sup>167</sup>

“Fransız bankaları, kesin bir şekilde tanımlanmış bir çerçeve dahilinde, bankalarca kabul edilebilir işlemleri yürütmekten memnundu; yerel ticaret ve endüstriye fayda sağlayacak iyileştirmeler yapmaktan çoktan vazgeçmişlerdi. Öte yandan Alman bankaları, büyük yerel şirketlere aktif olarak ilgi göstermekten ve onlara her anlamda yardım etmekten ve kendilerini neredeyse vazgeçilmez kılmaktan korkmuyorlardı. Ayrıca müşterilerinin dikkatini Alman yatırımlarına çekiyor ve katılımcılara ulusal temsilciler sağlıyorlar; son olarak, yurtdışına yerleştirmekle sorumlu oldukları ticari veya sınai şirketlerin menkul kıymet ihraçlarını da üstleniyorlardı.”

Alman bankaları buldukları bölgelerde rakipleri İngiliz ve Fransızlara karşı farklı bir yol izlemediler. Almanlar, İngiliz ve Fransızların aksine yatırım yapmak yerine finansman elde etmek adına bankacılık faaliyetlerine girdiler. Bunun sağlamış olduğu

---

<sup>164</sup> Banka şubesinin açılışı 17 Ağustos 1909 olarak verilmiştir. *Osmanischer Lloyd*, “Deutsche Bank” (15 August 1909), 3; başka bir kaynaktaysa şubenin açılışı 16 Ağustos 1909 olarak aktarılmaktadır. Bk. *A Century of Deutsche Bank in Turkey* (İstanbul: Aksoy Printing, 2009), 7.

<sup>165</sup> Bu konuda, Deutsche Bank ve Deutsche Orientbank arasında Galata Köprüsü inşasının finansmanı sırasında yaşananlar örnek olarak gösterilebilir. Bu konuya Deutsche Orientbank ve Deutsche Bank başlıkları altında değinilmektedir.

<sup>166</sup> Feis, *The World's Banker*, 65.

<sup>167</sup> *La Nation*, “Réalités économiques et financières” (20-26 Octobre 1918), 5.

finansal genişlemeyle buldukları coğrafyadaki Alman yatırımcılara kredi veya ortaklık yoluyla destek olundu.

Alman bankalarının Osmanlı topraklarında yayılma serüveni böyle seyrederken Osmanlı İmparatorluğu'nda bankacılık farklı bir seyir takip etti. Almanların birikim ve yatırım amaçlı banka temelli finansal sistemine karşın Osmanlı bankacılık sektörü hazinenin borç para gereksinimini karşılamak için kurulmuştu.<sup>168</sup> Nitekim, Osmanlı İmparatorluğu 1875'te ilan edilen moratoryum ve akabinde Ruslarla karşı karşıya gelinen 1877-1878'deki savaş sonucunda alınan yenilgiyle içinden çıkılmaz bir borçlanmayla ekonomik bunalım içerisine girdi. Sahip olunan ham madde kaynaklarının değerlendirilemeyişi, yolsuzluk, teknik gelişmede çağın gerisinde kalma durumları Osmanlı mali yapısının kendisini yenileme imkanlarını da imkansız kılmaktaydı.<sup>169</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, 1863 sonrasında anonim şirket statüsünde sayıları giderek artan, özellikle devletin finansman ihtiyacını karşılamayı üstlenen ve 1875'te moratoryumla sonuçlanan süreçte adeta bir banka kurma yarışına sahne oldu. Bu süreçte Bank-ı Osmani-i Şahane nizamnamesini (1864) örnek alan benzer şablona sahip banka nizamnameleri hazırlandı.<sup>170</sup>

Oluşturulmaya çalışılan hukuki zemin, Viyana Borsası'nda Mayıs 1873'te yaşanan panik ortamının küresel bir krize dönüşmesiyle 1875'te Osmanlı İmparatorluğu'nu iflasa sürükledi.<sup>171</sup> İflas sonrasında yeni bankaların kurulmasına bir süre izin verilmedi; hatta bu süreç Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulmasıyla bir müddet daha devam etti. Düyun-ı Umumiye öncesinde bir yandan devlete borç verme üzerine yapılan en dikkat çekici özellikleri spekülasyon hareketlerinden yararlanmak adına genelinin tek şubeli ve daha çok Galata bankerlerinin girişimiyle küçük ölçekli olarak kurulan bu bankalar, diğer bir yandan devlet tahvillerini dış piyasalara pazarlamaktaydı.

1873 Krizi'nin yarattığı ortamda Osmanlı İmparatorluğu, uluslararası piyasalardan aldığı yüklü miktardaki borcu ödeyemeyince iflasa sürüklendi. Fakat bu ekonomik iflas süreci beklenenden uzun sürdü, bunda 1885'te dünya genelinde ticaret piyasalarını etkileyerek

---

<sup>168</sup> Akgüç, *Türkiye'de Bankacılık*, 10.

<sup>169</sup> Boris Barth, "Politische Bank wider Willen: Die Deutsche Orientbank vor dem Ersten", *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte / Journal of Business History* 42/1 (1997), 75.

<sup>170</sup> Ortabağ, "Bankaların Rolü", 24.

<sup>171</sup> Kazgan, *Türkiye Ekonomisi*, 24.

çok sayıda banker ve borsacının iflasına neden olan dalgalanma etkili oldu. Bu kötü seyir, üç yıl sonra, 1888 ortalarında Ziraat ve Selanik bankalarının kurulmasıyla bir nebze hafifledi<sup>172</sup> ve ilgili bankalar Avrupalı büyük bankaların Osmanlı başkenti ve önemli ticaret merkezlerinde şubeler açmalarına ön ayak oldu.<sup>173</sup> İşte tam da bu noktada banka temelli finansal sisteminin hakim olduğu Alman İmparatorluğu'na ait bankalar Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet göstermeye başladı. Milliyetçi bir ideolojiyle hareket eden Alman bankaları, daha çok ülkelerinin etki alanlarının olduğu yerlerde faaliyet göstererek milli çıkarları koruma gayretindeydi.<sup>174</sup>

Almanların yanı sıra İngiltere ve Fransa'nın da aynı yöndeki iktisadi hamleleriyle borçlu Osmanlı İmparatorluğu bankacılık faaliyetlerinde adeta bir rekabet alanına dönüştü.<sup>175</sup> 1873 Krizi ve 1885'teki dalgalanma İngilizleri bankacılık konusunda savunma durumunda bırakırken Almanlar modern ekonomilerinin tekel/kartel uygulamalarına olanak sağlamasıyla dünyadaki etki alanlarını her geçen gün genişletti. Deutsche Bank'ın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demir yolu faaliyetlerine finansman sağlaması bu konudaki ayırımın bir göstergesiydi. İlgili finansman sadece bir demir yolu yapımı değil aynı zamanda Alman sanayisinin Osmanlı İmparatorluğu'na giriş adımıydı.<sup>176</sup> Demir yolu

---

<sup>172</sup> Erol Ortağ, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bankacılığın Gelişimi ve Regülasyon* (İstanbul: Türkiye Bankalar Birliği Yayınları, 2018), 71.

<sup>173</sup> Zvi Yehuda Hershlag, *Introduction to the Modern Economic History of the Middle East* (Leiden: E. J. Brill, 1964), p. 47.

<sup>174</sup> Sibylle Lehmann-Hasemeyer, Fabian Wahl, "Savings Banks and the Industrial Revolution in Prussia Supporting Regional Development with Public Financial Institutions" (Hohenheim: Hohenheim Discussion Papers in Business, Economics and Social Sciences, University Of Hohenheim, 2017), 2; Akgüç, *Türkiye'de Bankacılık*, 9; Osmanlı İmparatorluğu'nda şubeler aracılığıyla faaliyet gösteren yabancı bankalar; Fransız kökenli Crédit Lyonnais ve Banque Française Des Pays Orient (Memalik-i Şarkiyeye Fransız Bankası); Almanya kökenli Deutsche Palästina Bank, Deutsche Orientbank, Deutsche Bank; İngiliz kökenli British Oriental Bank (İngiliz Şark Bankası), Anglo-Palästina Company (Şark-ı Karip Ticaret Bankası), Ionian Bank Ltd.; İtalya kökenli Societa Commerciale d'Oriente (Şark Ticaret Bankası), Banco Di Roma, Banca Commerciale Italiana; Yunanistan kökenli Atina Bankası ve Orientbank; ABD kökenli Guarantee Trust Co. Of New York ve American Express Co.; Avusturya kökenli Wiener Bankverein; Romanya kökenli Marmaras Bank ve Şürekası; Hollanda kökenli Hollantse Bank Uni. N.V. (Banque Hollandaise Pour La Méditerranée–Felemenk Bahrişefit Bankası)'dır.

<sup>175</sup> Alman emperyalizminin zaman içerisinde güçlenmesi, İzmir'de bulunan Alman ticaretleverlerinin sayısı hızla artmıştır. 1890'lar itibarıyla İzmir'de dört (4) Alman ve altı (6) Avusturya ticaretleverisi bulunmaktadır. Bu sayı 1913'e gelindiğinde kırka (40) ulaşmıştır. Ayrıca on bir (11) Rum ve Ermeni ticaretleverisi de sadece Almanya'yla ticaret yapmaktaydı. Ungarische Bank, Wiener Bankverein ve Deutsche Orientbank gibi Avusturya ve Alman kökenli bankaların İzmir, Aydın ve Nazilli'de şubeleri bulunmaktadır. Aralarında gerçekleştirdikleri iş bölümü sayesinde Alman şirketleri belli bir malın ithalatı veya ihracatıyla uğraşmaktaydı. Buna karşın İngilizler gittikçe azalan ticaretten pay alabilmek adına birbirleriyle kıyasıya mücadele etmekteydiler. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Yordam Kitap, 2007), 252.

<sup>176</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2005), s. 211-212.; Earle, *Bağdat Demiryolu*, 42-44.

yatırımlarıyla Almanya'nın sağladığı güven ortamında Osmanlı dara düştüğü her durumda, İngiltere ve Fransa'yla yapılan görüşmelerden sonuç alamadığında tıpkı yukarıda bahsedilen 1910 tarihli kredi arayışında olduğu gibi Almanya'dan destek bulacaktı.<sup>177</sup> 1910'da krediyi sağlayan Deutsche Bank'ın bu tutumuysa diğer Alman yatırımcılara örnek olacaktı.

Osmanlı coğrafyasında açılan Alman bankaları her ne kadar altyapı yatırımlarıyla dikkat çekse de onları diğerlerinden farklı kılan özellikleri müşterilerine diğer ülke bankalarından daha düşük oranda faizli krediler ve bol faizli mevduat hesapları açmalarıydı. Halkın ve müteşebbislerin Alman bankalarını tercih etmelerinin bir diğer nedeni de prosedürlerinin katı kurallar içermemesiydi. Almanlar bankacılık sektöründeki sorunları kendi yöntemleriyle çözüme kavuşturarak hızlı bir şekilde piyasada yer edinmişlerdi.<sup>178</sup> Hatta Osmanlı topraklarındaki pek çok yerli ve yabancı finans kurumunun yerini almıştı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda geniş çaplı ve yüksek maliyetli yatırım faaliyetlerinde bulunan Alman bankası Deutsche Bank'tı. Bu bankadan çok daha önce kurulan Filistin merkezli güney Suriye'de çalışmalarına başlayan Deutsche Palästınabank dönemin Alman dış siyasetinin Yakın Doğu'ya yönelik politikası Drang nach Osten ile uyumlu hareket etti. Bir diğer bankaysa Deutsche Orientbank'tı. Bu banka sayesinde Almanların bankacılık faaliyetlerinin alanı daha da genişleyerek önce Batı Anadolu ve Rumeli daha sonra Mısır ve Fas'a kadar genişleyerek Akdeniz coğrafyasında çok kısa sürede yadsınamayacak düzeyde varlık gösterildi.

### **2.1.1. Deutsche Palästınabank**

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk Alman bankası, kuruluşuyla Almanların Weltpolitik'i ve Yakın Doğu'ya yönelik uygulamaya koyduğu Drang nach Osten politikasının adeta kısa bir tarihçesidir. Avrupalı yatırım bankalarının aktif olarak rol oynadığı Filistin'in (ya da daha geniş anlamıyla Güney Suriye) ekonomik modernleşmesinde rol almaya çalışan Almanlar, Deutsche Palästınabank (Alman Filistin Bankası)<sup>179</sup> aracılığıyla bölgede on

---

<sup>177</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 246.

<sup>178</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 111.

<sup>179</sup> Deutsche Palästınabank ile ilgili ender ve en kapsamlı çalışmalardan biri 1988'de Nachum T. Gross tarafından kaleme alınmıştır. Gross, Südbank GmBH ile olan yazışmasına atıfta bulunarak banka arşivlerinin İkinci Dünya Savaşı sırasında tahrip edildiği bilgisine yer vermektedir. Gross da bu yazışma sonrasında çalışmasını İsrail Devlet Arşivleri'nde yer alan Kudüs Alman Konsolosluğu arşivlerine



dokuzuncu yüzyılın sonlarında Alman etkinliğini arttırmanın peşindeydi. Bunu gerçekleştirmelerinde en büyük yardımcılarıysa Filistin bölgesinde yerleşik bulunan Kudüs Alman Protestan Cemaati-Templer'in varlığıydı. Bu cemaat zaman içerisinde bölgedeki ticari faaliyetlerde de yer almaya başladı.

Filistin bölgesindeki finansal hayat on dokuzuncu yüzyılın ortalarına kadar mevduat ve kredi işleri, zamanla artan hem mal ve bağış trafiği hem de hacı, turist ve (Yahudi) göçmen akışının ortaya çıkardığı çeşitli para birimlerinin değişimi ve transferinden oluşmaktaydı. Bu ortam, Jacob Valero (1848), M. P. Bergheim & Söhne (1851) ve Pilger-Missions-Handlung (Hac Misyon Kuruluşu-1856) gibi özel finans kuruluşları ya da bankalara (tüccar bankerlere) yeterli hareket alanı açmıştı.<sup>180</sup>

Belirtilen hareketlilikte bölgeye yapılan Yahudi göçünün etkisi vardı. Filistin bölgesine gerçekleşen Yahudi göçleri, özellikle Kudüs nüfusunda değişimler yaşanmasına neden olurken Birinci Aliyah ile on dokuzuncu yüzyılın ortalarında on sekiz bin civarında olan nüfus, yüzyılın sonuna gelindiğinde elli bin dolaylarına çıkmıştı. Aynı dönemde özel bankalar da artan nüfusun en önemli ihtiyaçlarından konut finansmanı için gayrimenkul piyasasına girmeye başladı. Bankalar, göç ve nüfus hareketliliği üçlüsü Filistin'de yabancılara toprak satışı konusunda periyodik olarak yinelenen yasaklardan biriyle sonuçlandı. Yasağın uygulanmasıyla bölgenin önde gelen yatırımcıları ve özel bankalarıysa büyük likidite sorunları yaşamaya başladı. Bu sorunu yaşayan bankalardan biri olan ve Londra bankaları adına bölgede acente görevi üstlenen M. P. Bergheim & Söhne (1851)<sup>181</sup>, 1892 Ocak ayında iflas edecektir. Aynı sorunlu durum bölgede Osmanlı Bankası'nın acentesi olarak çalışan Alman asıllı Johannes Frutiger'in şirketi Frutiger & Co.<sup>182</sup> için de geçerlidir fakat süreç diğer bankaya kıyasla daha uzun ve karmaşıktı. Zaman içerisinde iflasını açıklayan Frutiger & Co., daha sonradan Deutsche Palästina-Bank adıyla anılacak Deutschen Palästina- und Orient-Gesellschaft'ın (DPOG-Alman Filistin ve Şark Şirketi) temelini oluşturacaktır.

---

dayandırarak hazırlamıştır. Bk. Nachum T. Gross, "Die Deutsche Palästina-Bank 1897-1914 Ein Forschungsfragment", *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte/Journal of Business History* 33/3 (1988), 149.

<sup>180</sup> Gross, "Die Deutsche Palästina-Bank", 150.

<sup>181</sup> Kurt Grunwald, "Jerusalems Banken im 19. Jahrhundert", *Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie* 10/2 (April 1965), 92.

<sup>182</sup> Grunwald, "Jerusalems Banken", 94.

Emlak piyasalarında işler kademeli olarak yeniden canlanırken Eylül 1892’de Yafa-Kudüs demir yolunun açılışı Frutiger’in işlerinin düzelmesini sağladı. Şirket adına bu olumlu gelişmenin yaşanmasında Frutiger’in ortaklarından Osmanlı vatandaşı Joseph Navon Bey’in etkisi yadsınamaz. Yafa-Kudüs demir yolu hattının “babası”<sup>183</sup> olarak tanınan Navon Bey şirketin imajı açısından önemli bir karakter olsa da J. Frutiger’in sağlık sorunları yaşamaya başlaması şirket için zor günlerin devam ettiğini gösteriyordu. Bu sıkıntılı süreç idarenin Wilhelm Faber’e devredilerek aşılmaya çalışıldıysa da başarılı olunamadı ve aynı Bergheim & Söhne de olduğu gibi Frutiger & Co., 11 Nisan 1896’da iflasını açıkladı.

DPOG adındaki ticari yapılanmanın kurulmasıysa tam da bu noktada “Frutiger & Co.’nun çöküşünün bir sonucu” ve “... Frutiger & Co.’nun lehine bir yardım eylemi” idi. Şirketin kurucuları aynı zamanda Kudüs Alman Protestan Cemaati’ne mensup kişilerdi. Bu yeni şirket özellikle Hayfa, Yafa ve Kudüs’te özellikle hac dönemlerinde ziyaret için gelen turistlerin ve Alman yerleşimlerinde bulunan soydaşlarının sınai, ticari ve nakliye işlemlerinde bankacılık faaliyetlerini üstlenmeyi amaçlamaktaydı.<sup>184</sup> Bu özelliğiyle kurucular, şirketlerinden olağanüstü kâr beklemiyordu. Temel prensipleri Drang nach Osten’in ekonomik çıkarları ve kutsal topraklarda Protestan cemaatinin varlığına hizmet etmekte.<sup>185</sup>

Templer üyeleri, Filistin’de Alman ekonomik çıkarları ve onunla ilişkili tüm işlerin ortaya çıkışı ve işleyişini desteklemek adına ve özellikle de Almanya ve Yakın Doğu arasında ticaretin sürdürülmesini sağlamak için 1 Mayıs 1897’de Kudüs merkezli<sup>186</sup> 100 bin Alman markı sermayeye sahip bir şirket kurdu. Bu şirketin adı yukarıda da belirtildiği üzere Deutschen Palästina- und Orient-Gesellschaft idi. Kuruluşundan sonra Aralık 1897’de şirket, Deutsche Palästina-Bank resmi adıyla bir banka şubesi açtı.<sup>187</sup> Bu şubeyle gerçekleşen eylemin sadece bir banka kurma girişimi olmadığı aynı zamanda bir cemaatin

---

<sup>183</sup> Yafa-Kudüs demir yolu inşası imtiyazının Joseph Navon Bey’e verildiğine dair ilgili mukavelename, şartname, dahili nizamname ile Ticaret ve Nafia Nezareti tezkiresi. BOA, A.DVN.MKL, No. 32, Gömlek No. 9; Grunwald, “Jerusalems Banken”, 94.

<sup>184</sup> Philip L. Cottrell, “A Survey of European Investment in Turkey, 1854-1914: Banks and the Finance of the State and Railway Construction”, *East Meets West Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire*, ed. Philip L. Cottrell vd. (Hampshire: Ashgate Publishing, 2008), 71.

<sup>185</sup> İlgili dönemde daha çok Yafa, Saron (günümüz Tel Aviv yakınlarında bir bölge) ve Hayfa’da yerleşik durumda bulunan Alman Protestan kolonileri Alman hükümeti, resmi makamları ve sermayesiyle desteklenmekteydi. Bk. *Vorarlberger Landes-Zeitung*, “Lokales und Provinzielles” (16 Juni 1899), 2.

<sup>186</sup> Gross, “Die Deutsche Palästina-Bank”, 149.

<sup>187</sup> Bundesarchiv (BArch), *Der Tropenpflanzer* (Juli 1897), R 8024:325, 0001; Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 161.

kendi geleceği ve organik bağımlı sürdürdüğü ülkesi adına finans alanına adım atmasının da bir göstergesiydi.

Kudüs'te açılan bu ilk şube bir yandan mütevazı başlangıç sermayesi ve bölgenin çoklu rekabet ortamında var olma savaşı verirken diğer bir yandan da iflas eden Frutiger ve Faber ile olan bağlantısı nedeniyle şüphe ve güvensizlikle karşılanmaktaydı.<sup>188</sup> Fakat tüm olumsuz yaklaşımlara karşın DPOG'nin kurucuları Templer'in de ekonomik desteğini arkalarına alarak bu yeni oluşuma yeterli deneme süresi verme konusunda kararlıydı. Kurulduğu ilk yıl toplamda 13 bin Alman markından fazla kayıp rapor eden banka buna rağmen kurucularının Mayıs 1899'da sermayelerini önemli ölçüde artırmasıyla bir hisse senedi şirketine dönüştü. Yaşanan bu dönüşüm sırasında hisse sermayesi 450 bin Alman markına çıkarken şirketin ve bankanın aynı anda aktif olmaları kafa karışıklığına yol açtığı için DPOG ve Deutsche Palästina-Bank tek bir isim altında birleştirildi. Bundan sonra şirket, Deutsche Palästina-Bank AG adıyla anılacaktı. Hem şirket yapısının hem de isminin değiştirildiği toplantıda aynı zamanda sermaye artışı için alınan kararda, Alman İmparatorluğu'nun sayılı zenginlerinden Hohenlohe ailesi üyesi Prens Christian Kraft ve üç yeni üyenin katılması<sup>189</sup> ve kurucu üyelerden Karl von der Heydt'in hisselerini arttırması etkiliydi. Şirket, 26 Ekim 1899'da Berlin'de Deutsche Palästina-Bank AG adıyla tescillenirken Levantta ve Filistin özelinde ticaret, para ve kambiyo senetleri tahvili olmak üzere diğer tüm bankacılık işlemlerini yürütmeyi yükledi. Yaşanan yapısal değişimlerle banka, şubeleşme konusunda da adımlar atmaya başladı. Bu sayede Yafa'daki ajans şubeye çevrilirken, Gazze'de de 1900 yazında işlemlere başlayacak bir ajans kuruldu.

Alman yatırımcıların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki değişen siyasetleri diğer ülke bankalarını da rekabete katılım konusunda teşvik etti. Bölgede faaliyet gösteren Osmanlı Bankası, 1898'de 31 olan şube ve acente sayısını 1909'a kadar 56'ya çıkarırken<sup>190</sup>

---

<sup>188</sup> (Amerika) Birleşik Devletler Konsolosu Selah Merrill 1899'da Kudüs'te bir bankanın açılması yönündeki fikirlerini beyan etmektedir. Her ne kadar Kayzer II. Wilhelm'in Ekim 1898'de gerçekleştirdiği ziyaret dolayısıyla Osmanlı Bankası bir şube açsa da üç hafta sonra yeterli işlem kapasitesine ulaşamadığından kapanmıştır. Konsolosa göre Kudüs'ün gerçek anlamda bir bankaya ihtiyacı vardı. Hatta ona göre konsolosluk ve çalışanların paraları sağlam bir temel üzerine kurulmayan Deutsche Palästina-Bank'ta riske atılamazdı. Wolfgang G. Schwanitz, *Gold, Bankiers und Diplomaten Zur Geschichte der Deutschen Orientbank 1906-1946* (Berlin: Trafo Verlag, 2002), 163.

<sup>189</sup> Diğer üyelerse Berlin'den Dr. fil. Max Schoeller, Elçilik Konseyi Üyesi Dr. fil. Theodor Baumiller ve Pforzheim'den Max Hiller; Gross, "Die Deutsche Palästina-Bank", 22 dp.

<sup>190</sup> Osmanlı Bankası'nın Fransız Annuaire Oriental du Commerce'ye 1909'da verdiği reklamda şubeleri şu şekilde sıralanmıştır. *Şubeler*: İstanbul Yeni Cami (Şube), İstanbul Galata (Merkez), İstanbul Pera (Ofis), Londra, Paris, Antalya, Adana, Afyonkarahisar, Aydın, Halep, İskenderiye, Edirne, Ankara, Bağdat, Basra, Beyrut, Bursa, Hayfa, Kahire, Kastamonu, Kavala, Şam, Erzurum, Eskişehir, Giresun, Konya, Yafa,

Osmanlı Bankası kadar güçlü bir yapılanmaya sahip olmasa da Fransız menşeli Credit Lyonnais de 1902’de Yafa’da şube açacaktı.

Bankacılık sektörünün Filistin bölgesine artan ilgisini sadece Deutsche Palästinabank üzerinden açıklamak mümkün değildir.<sup>191</sup> Filistin’e 1904’te başlayan İkinci Aliyah ve buna bağlı olarak gerçekleşen yeni sermaye girişleri beraberinde on yıl boyunca devam edecek büyük bir ekonomik canlanmayı da getirdi. Filistin’de yaşanan finansal hareketlilik bankanın faaliyetlerini de etkileyerek Haziran 1904’teki genel kurulda, bölgede yaşanan yoğunluğa cevap verebilmek adına Hayfa’da Hermann Frutiger yönetiminde üçüncü şubenin açılmasına karar verildi. Bu yeni şubenin yanı sıra Orta Doğu’nun önemli finans merkezlerinden Beyrut’ta da bir acente (daha sonra şube) açılması planlandı. Şubeler ölçeğinde gerçekleşen bu artışa Yahudi göçlerinin finansal etkisi de eklenince banka, 1906’da sermayesini 1 milyon Alman markına çıkardı.<sup>192</sup>

Prens Christian Kraft her ne kadar Deutsche Palästinabank’ın önemli hissedarlarından biri olsa da Almanya’daki işlerine kıyasla bu yatırımı küçük ve muhtemelen önemsiz bir seviyedeydi. Bu düşüncenin oluşmasında Fürstenberg Prensi Max Egon ve Hohenlohe-Oehringen prenslerinden Friedrich Karl’ın da yer aldığı aristokrat girişimcilerle bir sermaye yatırımı, finans ve yönetim şirketi olan Fürstenkonzern’i (Prens Grubu) kurmaları etkiliydi. Prens Grubu, 1905’te Madeira AG, 1908’deyse Handelsvereinigung AG adını aldı ve 15 milyon Alman markı sermayeli bir şirkete dönüştü. Prens Grubu’nun bu kadar büyümesi ileride de görüleceği üzere ani gelişen bir mali bunalımla Deutsche Palästinabank da dahil olmak üzere yıkıcı etkilerini gösterecektir.

Deutsche Palästinabank, Handelsvereinigung AG’nin kurulmasıyla bir yandan ön plana çıkarken bir diğer yandan da Hohenlohe Grubu, Hamburg’da bulunan Deutschen Levante Linie’yi (Alman-Levant Nakliye Hattı) kontrol etmek adına başarılı bir güç mücadelesine öncülük etmekteydi. Bu amaçla, Levante-Kontor GmbH adıyla Hamburg’da bir deniz nakliye şirketi kurularak Deutschen Levante Linie’nin genel acenteliği ve İstanbul’da Deutschen Kohlendepot GmbH’nin (Alman Kömür Deposu) temsilciliğini yapmak adına

---

Larnaka, Mersin, Midilli, Manastır, Musul, Uşak, Port Said, Bandırma, Selanik, Samsun, Sivas, İzmir, Trabzon, Trip de Barbar, Üsküp, Xanthie. *Acenteler*; Adapazarı, Antep, Akşehir, Bilecik, Dedeoğaç, Famagusta, Kudüs, Kütahya, Limassol, Nazilli, Lefkoşa, Silifke, Trablusşam. “Banque Impériale Ottomane”, *Annuaire Oriental du Commerce* 29 (1909), 1062-1063.

<sup>191</sup> Cottrell, “European Investment in Turkey”, 71.

<sup>192</sup> Walter Hoffmann-Halle, “Deutsche Banken in der Türkei”, *Weltwirtschaftliches Archiv* 6 (1915), 411.

bir şube kurulması kararı alındı.<sup>193</sup> Tüm bu gelişmelerin yanı sıra Hamburg'ta da Deutsche Palästina-Bank bir şube açtı. Bu şube sayesinde artık prensler banka yönetimindeki güçlerini daha da artırdı.<sup>194</sup>

Handelsvereinigung AG tarafından Deutsche Palästina-Bank AG'nin çıkarılacak tüm yeni hisselerinin bir milyon Alman markına alınacağı bilinerek, 18 Haziran 1908'deki genel kurulda bankanın kayıtlı sermayesi beş milyon Alman markına çıkarılmasına karar verildi.<sup>195</sup> Yine aynı kurulda bankanın adının "Deutsche Filistin- und Levante-Bank" olarak değiştirilmesi yönündeki başvuruysa reddedildi. Bu ad değişikliği teklifinin amacı, bankanın etki alanını Filistin ve Suriye'yle sınırlı kalmasını engellemektir. Ad değişikliği talebi kabul edilmese de yukarıda da belirtildiği üzere Hamburg'ta bir şube açıldı. Bu şube bankanın coğrafi sınırlarına etki etmeyi değil banka yönetiminin Hamburg merkezli olmasını sağlamayı amaç ediniyordu. Kurulan yeni şubeyle bankanın denetleme kuruluna artık iki Hamburg şirketi, Georg Kleinwort ve Anth Schröder & Co.'nun temsilcileri de dahil oldu.<sup>196</sup>

Bankanın 18 Haziran 1908'de genel kurulunu toplanmasında Reval Görüşmeleri'nin (9-10 Haziran 1908) de etkisi olduğu düşünülebilir. İngiltere ve Rusya arasında kısa süre önce gerçekleştirilen görüşmelerde iki devletin birbirlerinin çıkarlarını gözetmeye başlamaları Almanların özellikle Yakın Doğu'daki çıkarlarına ters düştü. Daha farklı ifadeyle Alman Weltpolitik'ine zarar verecek bu görüşme devlet yönetimiyle sıkı ilişki içinde bulunan banka üst yönetiminin tavrını da belirledi. Bu yolda, Hamburg'da açılan şubeyle Almanya ile Yakın Doğu arasındaki deniz taşımacılığını sağlayan nakliye şirketlerine finansman desteği sağlayacak krediler verildi. Banka böylece imparatorluğun Drang nach Osten politikasına uygun hareket ediyor ve bölgedeki Alman çıkarlarını korumak için aktif rol oynuyordu.

Deutsche Palästina-Bank AG artık Templer'in etkisinden çıkarak Prens Grubu'nun baskın yönetim anlayışıyla bir hisse senedi şirketi haline geldi. Bu sayede her geçen gün kendini geliştirdi ve büyümeye devam etti. Özellikle 1908'den beri Filistin ve Levant üzerindeki

---

<sup>193</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe, Levante Kontor (GmbH)" (25 November 1908), 2; Jakob Riesser, *Die deutschen Großbanken und ihre Konzentration im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gesamtwirtschaft in Deutschland* (Jena: Verlag von Gustav Fischer, 1912), 370; Cottrell, "European Investment in Turkey", 59-96.

<sup>194</sup> Gross, "Die Deutsche Palästina-Bank", 156-157.

<sup>195</sup> Hoffmann-Halle, "Deutsche Banken", 411.

<sup>196</sup> Geniş bilgi için bk. Gross, "Die Deutsche Palästina-Bank", 157.

coğrafi sınırların kalkması yönündeki baskılarla 1910'da banka tüzüğü değiştirildi ve sadece Güney Suriye'de değil artık Şam ve Trablus'ta da şubeler açıldı. Bu süreçte bankanın 5 milyon Alman markına çıkarılan hisseleri de borsada işlem görmeye başladı. Kurucu üyelerden ve ana hissedarlardan olan Karl von der Heydt'in<sup>197</sup>, bankadaki hisselerini satmasıyla da Prens Christian Kraft'ın bankadaki hisseleri yüzde 50'yi geçerek en büyük hissedar haline geldi.<sup>198</sup>

Deutsche Palästina-Bank AG, her geçen gün kendisini geliştiren ve dönüştüren yapısıyla aktif bir süreçten geçerken bulunduğu coğrafya bir savaşa sahne olacaktı. Osmanlı İmparatorluğu'nun İtalya'yla giriştiği Trablusgarp Savaşı, Doğu Akdeniz'e kadar genişlemiş ve Beyrut, İtalyan donanması tarafından bombalanmıştır. İtalyanların bu eylemdeki amaçları bölgenin finans merkezi oluşuna zarar vererek Osmanlı'ya gözdağı vermektir ki yaşanan bombardımanda Selanik ve Osmanlı bankaları isabet eden top mermileriyle ağır hasar alırken Deutsche Palästina-Bank'ın dış cephesiyse büyük hasar aldı.<sup>199</sup> Bombardıman, banka yönetimini her ne kadar tedirgin etse de banka genişlemesini sürdürecektir ve Nisan 1914'e kadar başta Kudüs olmak üzere Hayfa, Yafa, Trablus, Beyrut, Şam ve İskenderun'da yeni şubeler, Nasıra ve Nablus'taysa acenteler yoluyla faaliyetlerine devam edecektir.<sup>200</sup>

Kurulduğu günden itibaren hem bölgesel hem de ülke genelinde yaşanan siyasi ve askeri krizlerle baş edebilen banka, 1913'te Almanya'da yaşanan ve büyük şirketleri finansal krize sokan dalgalanmanın Prens Grubu'nu da etkilemesiyle zor bir sürece girer. Kısa sürede yıkıcı etkileri ortaya çıkan kriz, Prens Grubu'nu da etkileyecek ve aynı yıl tasfiye

---

<sup>197</sup> Karl von der Heydt'in Deutsche Palästina-Bank'ın kurucusu olduğu yönünde de bazı kaynaklarda bilgiler yer almaktadır. Bu bilgiler için bk. George F. W. Young, "German Banking and German Imperialism in Latin America in The Wilhelmine Era", *Ibero-amerikanisches Archiv* 18-1/2 (1992), 34; "Die deutschen Übersee- und Kolonialbanken", *Weltwirtschaftliches Archiv* 7, (1916), 153.

<sup>198</sup> Gross, "Die Deutsche Palästina-Bank", 158; *Arbeiter Zeitung*, "Industriefeudale und Finanzkapital" (8 Juli 1913), 8; Deutsche Palästina-Bank'ın Gazze civarındaki Vadi-i Huneyn'de portakal bahçeleri sahibi olduğu hakkında arşiv belgesi. BOA, Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı [DH.H], No. 36, Gömlek No. 4.

<sup>199</sup> *Neues Wiener Journal*, "Depeschen des Neuen Wiener Journal Das Bombardement von Beirut" (26 Februar 1912), 4; *Salzburg Wacht*, "Die Annexion von Tripolis im Senat" (27 Februar 1912), 4; Hale Şıvgın, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989), 100-102.

<sup>200</sup> Brendan Freely - John Freely, *Galata, Pera, Beyoğlu: Bir Biyografi* (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2014), 74; Cottrell, "European Investment in Turkey", 72-73; Schwanitz, *Deutschen Orientbank*, 172; Savaşın başlamasıyla Deutsche Palästina-Bank'ın şubelerinin alınmadığı söylenmektedir. Buna karşın Deutsche Orientbank da savaş nedeniyle bir önceki yılın mali durumuna sürüklendiğini belirtmiştir. Tüm bu tartışmaların ışığında 1914 ağustos ve ekimi arasında Deutsche Palästina-Bank'ın Deutsche Orientbank'a satışı tartışılmaktaydı.

kararı alacaktır. Tasfiye işlemlerinde grubun Almanya'daki yatırımlarına öncelik verilirken Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yatırımı Deutsche Palästinaabank'la ilgili işlemler, ilerleyen bir tarihe bırakılmıştır. Bu tasfiye işlemlerinin yürütücülüğünü ise Deutsche Bank üstlenmiştir.

Almanların Yakın Doğu'da faaliyette bulunan bir diğer bankası Deutsche Orientbank bu dönemde genişleme kararı alır ve bu amaçla tasfiye için sırasını bekleyen Deutsche Palästinaabank'a talip olur. Yapılan görüşmelerde, bankanın şubelerinin 1 Temmuz 1914'te Deutsche Orientbank'a devredilmesi konusunda anlaşma sağlanır. Fakat kısa süre içerisinde dünyayı etkisi altına alacak olan genel savaşın patlak vermesi buna izin vermeyecektir.<sup>201</sup>

Savaşla birlikte faaliyetleri tamamen duran Deutsche Palästinaabank, 1922'de bölgede yönetimi elinde bulunduran İngiliz manda yönetimi tarafından tasfiye edilir. Almanların savaştan yenik ayrılmalarıyla bankanın Almanya'da bulunan kısmı 1919-20'de Alman Milli Bankası ve Sichel Grubu tarafından Frankfurt'a taşınarak Westbank AG adını alır. Bu süreçte, Westbank AG, Wilhelm Faber tarafından temsil edilir böylelikle Johannes Frutiger'in eski ortağı Deutsche Palästinaabank'ın tasfiyesinde de aktif olarak yer alır.<sup>202</sup>

### **2.1.2. Deutsche Orientbank**

Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalizmle bütünleşen Anadolu kıyılarında 1906'dan itibaren şubeleşen Deutsche Orientbank'ın temelleri, 1881'de Alman Milli Bankası ve Yunan Milli Bankası'nın merkezi Berlin'de bulunan benzer adlı Orientbank'ı 10 milyon frank sermayeyle Atina'da kurmasıyla atıldı.<sup>203</sup> Banka, Almanların Yakın Doğu'yla ticari ilişkilerini teşvik etmek ve özellikle de Osmanlı topraklarında faaliyet göstermesi adına adeta bir sıçrama tahtası vazifesi görmekteydi. Bu sayede Almanlar ilk defa Osmanlı topraklarında bankacılık faaliyetleri yürütebileceklerdi. Fakat 1905 sonlarında, bankanın

---

<sup>201</sup> Barth, "Die Deutsche Orientbank", 70; Barth'ın bu düşüncesine muhalif olacak fikirler de mevcuttur. Bunlardan birisi bankanın yapılan anlaşma sonucunda Deutsche Orientbank'a satıldığına yöneliktir. Bk. Hoffmann-Halle, "Deutsche Banken", 413; United States, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, and United States, Bureau of Manufactures, *Daily Consular And Trade Reports* 3 (1914), (Washington D.C.: Government Printing Office, 1915) 973; Fakat, Deutsche Orientbank'ın Levant Trade Review'e düzenli olarak verdiği reklamlarında 1914 sonrasında şubelerinin sayısında ve bulunduğu yerlerde bir değişiklik yoktur. bk. "Deutsche Orientbank AG", *Levant Trade Review* 1/1 (June Quarter 1911), 73; "Deutsche Orientbank AG", *Levant Trade Review* 4/3 (December Quarter 1914), 264.

<sup>202</sup> 1968'deyse bir şirket olarak Südbank'a dönüştürüldü. Gross, "Die Deutsche Palästina-Bank", 158.

<sup>203</sup> BOA, Bab-1 Ali Evrak Odası [BEO], No. 2696, Gömlek No. 202165; BOA, BEO, No. 2758, Gömlek No. 206795.

yöneticilerinden Richard Witting, Yunan tarafının iyi bir partner olmadığı yönünde notunu düşerken aynı zamanda İstanbul şubesi müdürü Rössler de bir başka Alman bankası, Dresdner Bank'ın bu bankada yer alması için çaba göstermekteydi. Görüşmeler sonunda, 1904'ten beri Orientbank'a ortak olan Dresdner Bank ve A. Schaffhausen'schen Bankverein, bankadaki Yunan Milli Bankası'nın paylarını almayı kabul etti. Devir işlemlerinden sonra 16 milyon Alman markı sermayeli anonim şirket statüsünde yeni bir bankanın kurulması konusunda anlaşıldı. Yeni bankanın adı Deutsche Orientbank'tı.<sup>204</sup>

Berlin merkezli olarak 3 Ocak 1906'da kurulan Deutsche Orientbank AG, kısa bir süre sonra, 20 Ocak'ta ticari sicil kaydını da alarak kuruluşunu tamamladı.<sup>205</sup> Deutsche Orientbank'ın kurulmasıyla Orientbank'ın sahibi olduğu şubeler de iki banka arasında bölüştü. Hamburg ve İstanbul şubeleri, Deutsche Orientbank yönetimine geçerken; İzmir, Selanik ve İskenderiye şubeleri Orientbank yönetiminde kaldı. Bu şubeler dışında kalan Nil'deki şubede yer alan Alman hisseleriyle, Fransızların ilgili hisseleri Nisan 1906'da almalarıyla Almanların Orientbank'taki varlıkları tamamen sona erdi.<sup>206</sup> Fakat ileride de görüleceği üzere her iki banka birlikte çalışmaya devam edecektir.

Doğrudan Alman sermayesiyle kurulan yeni bankanın temel amacı, her türlü bankacılık işlemlerinin yanı sıra Almanya ile Yakın Doğu arasındaki ticari ilişkileri teşvik etmektir.<sup>207</sup> Bu amaca hizmet etmesi adına Hamburg ve İstanbul şubelerine ek olarak mart ayında İskenderiye, haziran ayındaysa Kahire ve Bursa'da şubeler açıldı.<sup>208</sup> Banka kendine faaliyet alanı olarak sadece Osmanlı coğrafyasını değil aynı zamanda Alman yayılcılığının da etkisiyle Fas'ı da görmeye başladı. Bölgedeki ticari çevrelerin talebi üzerine 1908'de Tanca ve Kazablanka'da iki şube açılması konusunda çalışmalara başlanıldı.<sup>209</sup> Bu şubelerin faaliyete geçtiği 1909'daysa bölgenin ekonomik gelişiminden duyulan memnuniyet şirket raporuna da yansdı "...ilk yılda beklentilerimiz

---

<sup>204</sup> Barth, "Die Deutsche Orientbank", 69.

<sup>205</sup> BArch, *von der Heydt's Kolonial-Handbuch* (1910), R 8024:324, 0027.

<sup>206</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 111; Barth, "Die Deutsche Orientbank", 69.

<sup>207</sup> Şirketin amacı genel olarak, "Her türlü bankacılık işlemlerinin yürütülmesi, özellikle Almanya ile Doğu arasındaki ticari ilişkilerin geliştirilmesidir. Şirket, yurt içinde ve yurt dışında şube ve acentelikler açmaya, yurt içinde ve yurt dışında başka şirketlere katılmaya ve benzer amaçlara hizmet eden başka bağımsız şirketler kurmaya yetkilidir." BArch, *Deutscher Reichsanzeiger* (1914), R 8024:324, 0047.

<sup>208</sup> BArch, *Berliner Börsen-Courier* (04.09.1910), R 8024:324, 0028.; BArch, *Deutsche Kolonialwerte* (03.10.1910), R 8024:324, 0028; Schwanitz, *Deutschen Orientbank*, 165,

<sup>209</sup> BArch, *Deutsche Orientbank AG* (1908), R 8024:324, 0010.



doğrultusunda gelişti. Ülkenin daha fazla ekonomik kalkınması, bu çalışma alanı için de müreffeh bir gelecek için umut vadediyor.”<sup>210</sup>

Fas'ta açılan şubelerle Akdeniz'in batısında da faaliyette bulunan banka, Osmanlı'nın yeni ticaret merkezleri Mersin ve Dedeoğaç'ta da şubeleşme konusunda çalışmalara başladı. Yüzyıl öncesine kadar adları pek de bilinmeyen bu iki yerleşim yeri, bölgelerinden geçen -Bağdat ve Şark- demir yolları sayesinde birer limana sahip olarak ticaret merkezi haline geldiler. İşte bu özellikleri Deutsche Orientbank'ın şube açmasında önemli etkendi. Mersin'deki şube 1909'da işlemlere başlarken, Dedeoğaç şubesinin yapılanma sürecinin uzun sürmesi açılışının 1910'a ertelenmesine neden oldu.<sup>211</sup>

Deutsche Orientbank her geçen gün şube ağını genişletmeye çalışan dinamik bir yönetim anlayışına sahipti. Bu kapsamda, Osmanlı ve Fas'taki şubelerinin yanı sıra 1909'da Mısır'da da genişlemeye gitti. İskenderiye ve Kahire'de aktif olarak işlemlerine devam eden şubelerin yanı sıra Minye, Mansûre, Tanta, Demenhur ve Beni Süveyf'te de şubeler açıldı. Bu sayede Mısır'daki şube sayısı yediye çıkarıldı<sup>212</sup> ve Mısır, bankanın önemli merkezlerinden biri haline geldi.

Banka, 1910'a gelindiğinde yapısal olarak ilk kuruluş aşamasını geride bırakıyordu. Bir yandan faaliyet alanlarında yoğunluk kazanmaya çalışırken diğer yandan da şirket yapısını kuvvetlendirmenin yolları aranıyordu. Bu kapsamda, her geçen gün Osmanlı coğrafyası ve Akdeniz'de faaliyet gösteren farklı sektörlerdeki Alman şirketleriyle de ilişkilerini geliştirmekteydi. Bu şirketlerden biri olan ve levantta faaliyet gösteren Deutsche Palästinaabank'la da dostane ilişkiler kuruldu. Deutsche Palästinaabank sayesinde Suriye ve Filistin'de dolaylı olarak temsil edilmeye başlanan Deutsche Orientbank, zamanla gelişen ilişkiler ve Deutsche Palästinaabank'ın Halep'te şube açmaktan vazgeçmesiyle, Nisan 1910'da bu kentte şube açtı.<sup>213</sup> Halep şubesinin ardından haziran ayı başında da Adana şubesi açıldı.<sup>214</sup>

Artık, Akdeniz'in hem batısında ve hem de özellikle doğusunda bir ekonomik güç oluşturan Deutsche Orientbank, bu gücünü 21 Eylül 1910'daki olağanüstü genel

---

<sup>210</sup> BArch, *Deutsche Orientbank AG* (1909), R 8024:324, 0022.

<sup>211</sup> BArch, *Deutsche Kolonialwerte* (15.4.1910), R 8024:324, 0025.

<sup>212</sup> BArch, *Deutsche Orientbank AG* (1910), R 8024:324, 0031.

<sup>213</sup> Barth, "Die Deutsche Orientbank", 70.

<sup>214</sup> Adana şubesinin yöneticiliğini aynı zamanda Mersin şubesinin de müdürleri olan Bay E. H. Erfield ve R. Gierach üstlenmektedir. BArch, *Deutsche Kolonialwerte* (15.8.1910), R 8024:324, 0026.

kurulunda sermayesini ikiye katlayarak da gösterir. Bu sayede, 32 milyon Alman markıyla yurtdışında faaliyet gösteren Alman bankaları arasında en yüksek sermayeye<sup>215</sup> sahip olurken o güne kadar ki en yüksek temettü ödemesi olan yüzde 5 ile yatırımcılarını da memnun etti.<sup>216</sup> Şirket sermaye artırımıyla artık şubeleşme sürecini de tamamlayarak 1911 itibarıyla Berlin (Merkez), Hamburg, İstanbul; bir şube (İstanbul) ve üç emanet kasası (İstanbul, Pera ve Kadıköy),<sup>217</sup> Edirne, Dedeoğlu, Bursa, Mersin, Adana,<sup>218</sup> Halep, Mısır; İskenderiye, Kahire, Minye, Mansûre, Tanta, Demenhur, Beni Süveyf, Fas; Tanca ve Kazablanka şubelerine sahiptir.<sup>219</sup>

### 2.1.2.1. Deutsche Orientbank ve Osmanlı'da Alman Rekabeti

Alman yayılcılığının Osmanlı İmparatorluğu'ndaki en önemli unsuru ve söz sahibi olanı Deutsche Bank, II. Meşrutiyetle birlikte üstünlüğünü kaybetti ve onun yerini bir başka Alman bankası Deutsche Orientbank doldurmaya çalıştı. Bu dönemde mali piyasalar yeniden yapılanırken Osmanlı Bankası ve Deutsche Bank'a rakip İngiliz sermayeli Türkiye Milli Bankası da Ağustos 1909'da kuruldu.<sup>220</sup> Bu bankanın kurulmasıyla mali konularda Fransız, Alman ve İngiliz rekabeti kendini iyiden iyiye

<sup>215</sup> Alman bankalarının sermayeleri;

Deutsche Orientbank AG	32.000.000 Mark
Deutsch-Ueberseeische Bank	30.000.000 Mark
Deutsch-Südamerikanische Bank	20.000.000 Mark
Bank für Chile und Deutschland	10.000.000 Mark
Brasilianische Bank für Deutschland	10.000.000 Mark
Deutsch-Asiatische Bank	7.500.000 Mark
Deutsche Palästina-Bank	5.000.000 Mark
Deutsch-Ostafrikanische Bank	2.000.000 Mark
Deutsch-Westafrikanische Bank	1.000.000 Mark

Schwanitz, *Deutschen Orientbank*, 169; bu kapsamda bankanın Osmanlı Arşiv belgelerinde yer alan yazışmalarından birinde şirket sermayesinin 32 milyon Mark olduğuna dair ilgili görsel. BOA, Dahiliye Nezareti, Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti İkinci Şube [DH.EUM.2.ŞB], No. 50, Gömlek No. 31.

<sup>216</sup> BArch, *Berliner Börsen-Courier* (1910), R 8024:324, 0028.; BArch, *Deutsche Kolonialwerte* (03.10.1910), R 8024:324, 0028.; BArch, *von der Heydt's Kolonial-Handbuch* (1910), R 8024:324, 0027.

<sup>217</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Deutsche Orientbank" (18 November 1908), 2.; Gazetenin bu nüshasında yer alan Deutsche Orientbank reklamında bankanın İstanbul'daki şubeleri ve adresleri yer almaktadır. Galata, Voyvoda Caddesi, Agopyan Han; İstanbul, Dilsizzade Han; Pera, Büyük Pera Caddesi No: 407.

<sup>218</sup> BOA, Dahiliye Nezâreti İdare Evrakı [DH.İD], No. 108, Gömlek No. 30; Mersin ve Adana şubeleri faaliyet süreleri içerisinde kayıtlarının yapılmaması nedeniyle 1910'da Osmanlı İmparatorluğu'nda sorun teşkil etmiş ve tahkikat başlatılmıştır. Bu kapsamda ilgili şubelerin faaliyetlerine devam edip etmemeleri hakkında tartışmalar ve yazışmalar gerçekleşmiştir.

<sup>219</sup> Riesser, *Die deutschen Großbanken*, 364-365; Büyük Britanya, İran'daki siyasi etkisinin azalacağı düşüncesiyle Deutsche Orientbank'a bankacılık lisansı verilmesini engellemeye çalışmıştır. Riesser, *Die deutschen Großbanken*, 435; "Deutsche Orientbank AG", *Levant Trade Review* 1/1 (June Quarter 1911), 73; 1918 tarihli bir Osmanlı arşiv belgesinde bankanın şubeleri; Adana, Edirne, Halep, Bursa, İstanbul; Galata ve İstanbul, Pera Mevduat Veznesi ve Kadıköy, Hamburg, Mersin, Acenteler; Tarsus, Ceyhan ve Ayas (Adana) olarak belirtilmiştir.; BOA, DH.EUM.2.ŞB, No. 50, Gömlek No. 31, 7.

<sup>220</sup> BOA, A.DVN.MKL., No. 48, Gömlek No. 17.

hissettirmeye başladı. Fakat bu dönemde Alman bankalarının kendi aralarındaki rekabeti dikkat çekici boyuttaydı.

Deutsche Bank'ın Osmanlı İmparatorluğu'nda zayıflayan konumunu bilen Deutsche Orientbank, uluslararası borçlanma işlemlerine aktif olarak katılarak yeni yönetimin yanında olduğunu hissettirmeye çalıştı. Fakat bu durumun gerçekleşmesine engel olan Düyun-ı Umumiye İdaresi'nde banka ne yazık ki pek de etkili değildi. Bu durumunun farkında olan banka yönetimi, Avrupa emperyalizmi karşısı Genç Türkler'in yeni hazine yapılanmasında Düyun-ı Umumiye'nin yardımı olmaksızın mümkün olduğu kadar çok tahvil ve avans işi yapmak isteği üzerinden harekete geçerek yeni tahvil teklifleriyle sahneye çıktı. Bu durum, 1881 Muharrem Kararnamesi'yle Osmanlı hazinesi aleyhine faaliyet yürüten Avrupa yüksek finans çevrelerinin yapısını bozacak bir gelişmeydi. Bankanın yaptığı teklife her ne kadar Deutsche Bank tepki gösterse de Osmanlı yönetiminin silah alımı sırasında ihtiyaç duyduğu kredi finansmanını başarıyla sonuçlandırdığında artık Deutsche Orientbank masadaki yerini alıyordu.<sup>221</sup> Sağlanan bu kredi finansmanı Deutsche Orientbank'ın Osmanlı Maliyesi'ne vermeyi planladığı büyük kredi finansmanından ayrıydı.<sup>222</sup>

Başta Alman bankaları olmak üzere finans çevrelerinin birbirleriyle rekabete girdiği bu yeni ortamın tek galibiyse Türk Hükümeti'ydi. Öyle ki, Ocak 1909'da Deutsche Orientbank, Deutsche Bank'ın ortaklık ilişkisi içinde bulunduğu Osmanlı Bankası'yla anlaşarak Osmanlı İmparatorluğu'na yüzde 6'lık faizle bir milyon liraya kadar borç teklifinde bulundu. Böylece, Deutsche Bank'ın zarar görmekte olan itibarı daha da içinden çıkılmaz bir hal aldı.<sup>223</sup> Bu konuda Deutsche Bank yönetim kurulu üyesi Arthur Gwinner, "Deutsche Orientbank söz konusu olduğunda, düşmanca bir rakip olarak görülmelidir." diyerek aralarındaki rekabetin boyutlarına değinmekteydi.<sup>224</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda maliyenin kredi taleplerinin yanı sıra alt yapı yatırımlarında da aktif rol almak isteyen Deutsche Orientbank bu konuda da Deutsche Bank ile rekabete girişmiştir. Başkent İstanbul'da toplu taşımanın genişlemesine dair finansman

---

<sup>221</sup> "National Bank of Turkey", *Levant Trade Review* 1-1 (June Quarter 1911), 23; *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe" (15 Dezember 1908), 2.

<sup>222</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe" (16 Dezember 1908), 2.

<sup>223</sup> BOA, BEO, No. 3516, Gömlek No. 263680; *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe" (23 März 1909), 2.

<sup>224</sup> *A Century of Deutsche Bank in Turkey*, 8.

tartışmalarının ortaya çıktığı 1911-1914 arası dönemde Alman bankaları kara yolları ve demir yolları için ayrıcalıklı oldukları birçok uluslararası konsorsiyumu hayata geçirmiştir. İlk bakışta çok etkileyici olmayan bu altyapı yatırımlarına bankacılar farklı bir önem atfediyordu. Bu duruma aslında Osmanlı'nın ihtiyaçlarından ziyade Alman şirketlerinin mühendislik faaliyetlerini destekleme açısından bakmak gereklidir. Bankaların Alman mühendislik işleri ve endüstriyel ürünlerinin ihracatı için yüksek miktarlarda finansman sağlıyor olması banka getirileri açısından önemlidir.<sup>225</sup> Bu kapsamda Deutsche Orientbank, 1908'de İstanbul'a elektrik sağlamanın yanı sıra tramvay işletmeciliği amacıyla La Societe pour Entreprises Electriques en Orient adlı şirketin kuruluşunda yer aldı.<sup>226</sup>

Deutsche Orientbank, yatırımlar konusunda aktif rol alarak İstanbul'da tünel demir yolunun tüm sermayesini kontrol ederken; bu demir yolu, Deutsche Bank'ın İstanbul tramvaylarını getirdiği bir Türk elektrik tröstüne dahil edildi. Tröst ayrıca İstanbul'daki gaz fabrikaları için elektrik imtiyazının da sahibiydi. Bankanın dahil olduğu bu tröst, İstanbul için hızlı bir transit demir yolu kurmayı da planlamaktaydı.<sup>227</sup>

Deutsche Orientbank'ın ticari bir banka olmak yerine yatırım bankası olmak adına Osmanlı coğrafyasında daha geniş pazarlarda var olma isteği yine Deutsche Bank'ın muhalefetiyle karşılaştı.<sup>228</sup> Banka, Galata Köprüsü inşa ihalesinin Nürnberger Maschinenfabrik (Nürnberg Makine Fabrikası) tarafından kazanılmasından sonra finansman sağlanması konusunda yetki sahibi olsa da Deutsche Bank'ın muhalefetiyle karşılaştı ve bu yetkilendirme feshedildi. Daha sonradan büyükelçilik tarafından yapılan çok sayıda müdahaleyle bir başka devletin bankası yerine Alman çıkarlarının korunması adına Deutsche Bank, köprü inşaatını finanse etmeyi üstlendi.<sup>229</sup>

Deutsche Orientbank'ın yatırımcı olma isteğiyle attığı adımlar yukarıda da bahsedilen Dresdner Bank yöneticisinin “Bu dört büyük bankanın her birisinin belirli etki alanları

---

<sup>225</sup> Barth, “Die Deutsche Orientbank”, 81.

<sup>226</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 111.

<sup>227</sup> Riesser, *Die deutschen Großbanken*, 365.

<sup>228</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi *Deutsche Bank* başlığı altına verilmektedir.

<sup>229</sup> Barth, “Die Deutsche Orientbank”, 76-77; BOA, A.DVN.MKL., No. 49, Gömlek No. 5, 3; Bu konu, *Deutsche Bank* başlığı altında ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Köprü'nün inşasına ait bazı detaylar için bk. “Vermischtes”, *Deutsche Bauzeitung* XLI-15 (20 Februar 1907), 107-108.

vardır. Diğer bankalar bu alanları ele geçirmeye çalışmazlar”<sup>230</sup> açıklamasının dışına çıkıldığının göstergesiydi.

Deutsche Orientbank’ın İstanbul dışında özellikle de Mısır’da şubeler aracılığıyla geliştiği bir dönemde yatırım faaliyetlerine de doğrudan giriştiği görülmektedir. Banka, 1910’da İskenderiye’de Die Deutsche Baumwollpresse AG’yi (Alman Pamuk Presi Şirketi) 50 bin Mısır poundu hisse sermayesiyle kurarak kısa sürede kar elde etmeye başlamıştır. Bu şirketin yanı sıra banka uzun görüşmeler sonunda Mısır ortaklı bir bankanın da kurulmasını sağlamıştır. Bu banka aynı zamanda Deutsche Orientbank’ın kurucularından olan Dresdner Bank’ın da desteğini almıştır. İlgili banka, 500 bin Mısır poundu hisse sermayesine sahip Die Ägyptische Hypothekenbank (Mısır İpotek Bankası) idi. Bu banka sayesinde Deutsche Orientbank, Mısır’da mortgage işlerini de yürütmeye başlamıştır.<sup>231</sup>

### **2.1.2.2. Deutsche Orientbank’ın Var Olma Savaşı**

Deutsche Orientbank yönetimi, yatırım konusunda atmış olduğu adımlarıyla daha Orientbank günlerinden itibaren aktif bir politika izlemektedir. Gerektiğinde bankanın yönetimini baştan oluşturarak yeni bir banka yapılanmasına gidilirken gerektiğindeyse şubelerini kapatarak faaliyet sahasını terk etmeyi de bilmiştir. Temel amacı, Alman emperyalizmini Yakın Doğu’da desteklemek olsa da bölgedeki tüm siyasi, iktisadi ve askeri olaylar karşısında reaksiyon gösterebilen yapısıyla bir ticari bankadan daha çok yatırım bankası olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. Bu özelliğini banka yönetiminin Levant’tan Fas’a oradan Balkan coğrafyasına ve Mısır’a kadar faaliyette buldukları tüm bölgelerde aldıkları kararlarıyla göstermiştir.

Tüm siyasi istikrarsızlıklara karşın bankanın Edirne ve Dedeoğaç şubelerinin bulunduğu Balkan coğrafyası, Osmanlı coğrafyasının potansiyel olarak en müreffeh yeri idi. Bölge siyasi riskleri almaya hazır olan yatırımcılar için hem bölgesel hem de uluslararası ticarete yeterli fonlara sahipti. Bu fonların önemli bölümünü ise tahıl ve tarımsal ihracatın finansmanı oluşturuyordu. Bölgede faaliyet gösterecek olan bir Alman yatırımcının Alman mallarına olan talepten dolayı büyük karlar elde edeceği aşikardı. Bu

---

<sup>230</sup> Bu konuda, Deutsche Bank ve Deutsche Orientbank’ın Galata Köprüsü inşası sırasında yaşadıkları sürtüşmeler örnek olarak gösterilebilir. Bu konuya *Deutsche Orientbank* ve *Deutsche Bank* başlıkları altında değinilmektedir.

<sup>231</sup> Riesser, *Die deutschen Großbanken*, 365.

kapsamda, Deutsche Orientbank da bölgedeki şubeleri aracılığıyla ticareti destekleyici finansal yardımlarla hem satıcı hem de alıcının isteklerine cevap vermekteydi.

Siyasi riskler kendisini Balkan Savaşı'yla gösterdiğinde bankanın İstanbul temsilcisi von Hartmann, Alman dışişleri bakanlığından Bulgaristan'daki depolar ve çalışanlar için diplomatik koruma talebinde bulundu. Alınan önlemler ve bankanın temelini oluşturan Yunan Orientbank ile olan yakın ilişkileri sayesinde bu sıkıntılı dönem atlattı. Fakat çok geçmeden Rum ve Bulgar nüfusun çoğunluğu oluşturduğu Dedeağaç, Bulgarlar ile Yunanlılar arasında önemli bir mücadeleye tanıklık eder ve 1912'de Bulgarlar kenti işgal eder. 1913'te imzalanan Bükreş Anlaşması'yla kent tamamen Bulgar yönetimine geçtiğinde, Yunan Orientbank ile olan ilişkileri bu sefer Deutsche Orientbank'a sorun yaratır ve Dedeağaç'taki şube kapatılmak zorunda kalır.<sup>232</sup>

Bankanın Balkanlarda yaşadığı olumsuz durumun yanı sıra Akdeniz coğrafyasında sömürgeleri bulunan İngiliz ve Fransız menşeli bankaların faaliyetleri de artık Deutsche Orientbank'ı hissedilebilir şekilde rekabete zorlamaktadır. Her ne kadar İngilizler liberal politikaları benimsiyor olsa da Almanların dolaylı olarak da Deutsche Orientbank'ın, Mısır'daki yatırımlarından memnun değillerdi. Aynı durum Fas'ta da Fransızlar açısından geçerliydi. Fas'taki durum, 1912'te Fransızların Fas'ı işgal etmeleriyle içinden çıkılmaz bir hal aldı.<sup>233</sup> Bankanın Tanca ve Kazablanka'daki şubeleri bu gelişme sonrasında Fransız Société Générale'ye satıldı. Finans çevrelerince şaşkınlıkla karşılanan bu durum hakkında banka, "Deutsche Orientbank, bu yerlere yerleşen ve orada iyi işler yapan ilk kurumdu. Ancak Fas giderek daha fazla bir Fransız kolonisi haline geldikten ve Société Générale'ye ek olarak dört Fransız bankası da oraya yerleştikten sonra, Alman kurumu için buradaki işler giderek azaldı" açıklamasını yapmaktaydı. Banka yönetimi, içinde bulunulan durumda Fas'taki önemli Alman çıkarlarını destekleyebileceğine inanmadığından ve Fransa'nın bölgede artan etkisini de göz önünde bulundurarak şubeleri elinden çıkarmaya sıcak bakıyordu. Bu duruma giderek azalan iş hacmi de eklenince daha sonradan düşük fiyata satış işleminin gerçekleşeceği düşüncesiyle

---

<sup>232</sup> Barth, "Die Deutsche Orientbank", 85-86.

<sup>233</sup> Fransa, Fas'a 1904'te 62,5 milyon frank, 1910'da da 101 milyon frank konsolidasyon kredisi sağlandı. Fakat her iki kredi de Fas'ı içinde bulunduğu mali bunalımdan kurtaramadı. 4 Kasım 1911'deyse Fransa ve Almanya, Fransa'nın Fas'ta elde etmeyi umduğu siyasi konularda hareket özgürlüğü tanıyan bir anlaşmayı imzaladı. Bu anlaşmayla Fransa ilgili yıldan itibaren Fas üzerinde himayesini kurdu. "Morocco", *The American Journal of International Law* 6/1 (1912), 159-167.

şubelerin Fransız Soci t  G n rale devrinin tam vakti olduğuna karar verildi ve 1913'te devir işlemi gerçekleştirildi.<sup>234</sup>

Banka; Balkanlar, Akdeniz ve Kuzey Afrika'da yaşanan siyasi belirsizliklere karşın her geçen gün İstanbul'daki işlem hacmini genişletmeyi başardı. Ülkenin başkentinde işlem hacminin bu kadar gelişmesi, banka merkezinin İstanbul'a taşınma kararının alınmasını sağladı<sup>235</sup> ve bina inşasına başlandı. Her ne kadar inşa çalışmaları 1912'de tamamlansa da Balkan Savaşları'nın yarattığı belirsizliğin ne getireceği tam belli olmadığından taşınma işlemi banka yönetimince ileri bir tarihe ertelendi. Fakat 1912 ve 1913'te, üst üste birer milyon Alman markından fazla net kar elde edilince taşınma işlemi gerçekleştirildi. Üstelik, genişleme kararı da alan banka yönetimi, tasfiye kararı alan Deutsche Pal stinabank'ın Kudüs, Hayfa, Yafa, Tripolis, Beyrut, şam ve İskenderun şubeleriyle Nasıra ve Nablus'taki temsilciliklerine talip oldu.<sup>236</sup> 5 milyon Alman markı sermayeli Deutsche Pal stinabank'ı bünyesine katacak kadar büyüyen banka çok kısa sürede iyi bir yönetim ve planlamayla nasıl gelişebileceğini de gösterdi. Artık DOB'ın önündeki hedef Doğu Akdeniz'de Osmanlı Bankası'yla<sup>237</sup> rekabet edebilecek bir konuma gelmekti. Fakat, Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, 1 Temmuz 1914'te imzalanan Deutsche Pal stinabank'ın şubelerinin Deutsche Orientbank'a aktarılması yönündeki anlayışmayı geçersiz kıldı.<sup>238</sup>

Sonuç olarak, Deutsche Orientbank 1906'da kurulmasından sonra şube ağını genişleterek Birinci Dünya Savaşı  ncesinde Osmanlı-Alman ticari ilişkilerinde önemli bir yere sahip oldu. şubeleriyle dönemin en önemli bankası olan Osmanlı Bankası'yla yarışır hale geldi. Bankanın kısa sürede bu denli gelişmesinde en önemli etken siyasi gerilimlerden faydalanmayı bilmesiydi. Mısır'da Hidiv'in baskın İngiliz nüfuzuna karşı ekonomik ve politik konumunu geliştirme çabalarındaki s rt şmelerden faydalanarak bölgede faaliyetlerini geliştirirken; Balkan coğrafyasında Deutsche Bank'ın 1908 Genç Turk Devrimi sonrasında Osmanlı yönetimiyle arasının açılmasından doğan boşluğu da doldurmasını bilmişti.<sup>239</sup>

<sup>234</sup> BArch, *Berliner Tageblatt* (1913), R 8024:324, 0044.

<sup>235</sup> BArch, *Deutsche Orientbank AG* (1911), R 8024:324, 0038.

<sup>236</sup> Freely - Freely, *Galata*, 74; Schwanitz, *Deutschen Orientbank*, 172; Ağustos ve Ekim 1914 arası dönemde Deutsche Pal stinabank'ın Deutsche Orientbank'a satışı hala tartışma konusuydu.

<sup>237</sup> "Banque Imp riale Ottomane", 1062-1063.

<sup>238</sup> Barth, "Die Deutsche Orientbank", 70.

<sup>239</sup> *A Century of Deutsche Bank in Turkey*, 8.

Her ne kadar aktif ve hızlı karar alma becerisine sahip bir yönetim tarafından idare edildiği gözlemlense de Deutsche Orientbank, 1911 sonrasında faaliyette bulunduğu tüm bölgelerde yönetsel anlamda zorluklarla yüzleşti. Banka için sonun başlangıcı Dedeoğaç şubesinin kapatılmasıyla başlamış, süreç Fas'taki şubelerin Fransızlara devriyle devam etmiştir. Bu dönemde Deutsche Palästina Bank devralınarak bu zorlu süreçten güçlenerek çıkılmak istense de Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi bu düşünceye engel olmuştur. Bu duruma savaşın başlamasıyla Mısır'daki şubelere İngilizler tarafından el konulması<sup>240</sup> da eklenince Deutsche Orientbank artık işleyemez hale gelmiştir. Bu dönemde Osmanlı'daki şubeler de savaşın başlamasıyla diğer bankaların çoğunda olduğu gibi kasalarını geçici olarak işlemlere kapatmıştır. Fakat moratoryum yasalarının çıkarılmasından hemen sonra bankacılık işlemlerine kaldığı yerden devam edildi.<sup>241</sup> Bu süreç savaş boyunca devam etse de savaşın sonunda galip devletler tarafından faaliyetlerine devam eden şubelere de el konuldu ve çalışanları, Mondros Mütarekesi uyarınca sınır dışı edildi.<sup>242</sup> Savaş sonrasında banka, 1923 itibarıyla yeni Türk devletinin kurulmasıyla başta İstanbul şubesi olmak üzere faaliyetlerine yeniden başlayacaktır.<sup>243</sup>

### 2.1.3. Deutsche Bank

Delbrück Leo & Co.'nun başkanı Adelbert Delbrück ile politikacı, bankacı ve para uzmanı olan Ludwig Bamberger bir banka kurulması konusunda güçlerini birleştirdiler. Banka, Prusya'nın başkenti Berlin'de ve Alman kimliğini öne çıkaran Deutsche Bank adıyla kurulması yanında Alman dış ticaretini İngiliz ve Fransız bankalarının boyunduruğundan kurtarma amacına sahipti.<sup>244</sup> Bankanın kurulması adına yapılan başvuruyla, 22 Ocak 1870'te bankacılık lisansı alındı. Banka, "Almanya'nın diğer

<sup>240</sup> BArch, *Berliner Tageblatt* (1914), R 8024:324, 0048.

<sup>241</sup> BArch, *Berliner Tageblatt* (1914), R 8024:324, 0047.

<sup>242</sup> Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953), 1/523; Âli Türkgeldi, *Mondros ve Mudanya Mütarekelerinin Tarihi* (Ankara: Türk Devrim Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1948), 72.

<sup>243</sup> Vedat Eldem, çalışmada yer alan tabloda bankanın şubeleri şöyle sıralanmaktadır. İzmir, Edirne, Bursa ve Adana; Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994), 212.

<sup>244</sup> Lothar Gall vd. *Die Deutsche Bank 1870-1995* (München: Verlag C. H. Beck, 1995), 3.



Avrupa ülkeleri ve denizaşırı piyasalar arasındaki ticari ilişkilerinin geliştirilmesi ve özellikle de her türlü bankacılık ticaretinin gerçekleştirilmesini” amaç edinmekteydi.<sup>245</sup>

Banka lisansı alınsa da üstesinden gelinmesi gereken bir engel daha vardı. Prusya’da, anonim şirket statüsündeki bankaların kurulması yönündeki önceki tüm başvurular devlet tarafından reddedilmişti. Fakat bu kez kurucuların itibarı ve Berlin’i finans merkezi yapma ideali öne çıktığından Kral I. Wilhelm 10 Mart 1870’te, Deutsche Bank AG’nin imtiyazını onayladı. Bu, Prusya’da bir anonim bankaya verilen ilk ve son imtiyazdı. Böylelikle, her biri 200 taler<sup>246</sup> değerinde 25 bin hisseden oluşan 5 milyon taler sermayeyle ilk genel kurul toplantısı yapıldı.<sup>247</sup> Birkaç gün sonra, 24-25 Mart’ta ilk alıcılar halka açık hisselerin 2 milyon talerlik kısmına sahip oldular.

İlk genel kurul toplantısında, 76 hissedar arasından 24 kişilik bir yönetim kurulu seçildi. Bu kurul, ilk görev olarak bankanın yönetimini belirledi. Yapılan seçimde, Amerikan iş dünyasıyla yaşanan müzakerelerde yeteneklerini kanıtlayan genç Avukat Georg von Siemens başkan olarak seçildi. Yardımcılığınaysa Fransız bankası Comptoir d’Escompte’nin Şangay şube müdürü ve uluslararası ticaret uzmanı Hermann Wallich getirildi.<sup>248</sup> Tüm bu hisse satımı ve yönetim oluşturma işlemlerinden sonra banka, 9 Nisan 1870’te işlemlerine başladı.

Dünyanın birçok yerinde yatırımlar yoluyla diğer bankalar ve saygın kişiler arasında bağ kurmayı da amaçlayan banka, aynı yıl Berlin’de Institut zur Außenhandelsfinanzierung’u (Yurtdışı Ticaret Finansmanı Enstitüsü) kurdu ve 1873’te bu amaca hizmet etmesi adına Londra’da ilk yurt dışı şubesini açtı.<sup>249</sup> Adı geçen enstitü, yeni yatırımlar için planlar yaparken aynı dönemde Osmanlı demir yolları için projeler hazırlayan Wilhelm von Pressel de finansman aramaktaydı. Bu amaçla Deutsche Bank genel müdürü, Siemens ile irtibata geçse de dönemin Alman resmi politikasının Osmanlı İmparatorluğu’na karşı takındığı mesafeli tavrından dolayı projeye ilgi gösterilmedi. Fakat, Mauser firması satış müdürü Alfred von Kaulla’nın araya girmesiyle Siemens ikna edildi.<sup>250</sup> Yapılan

---

<sup>245</sup> HGDB, *Der Direction der Deutschen Bank Actien-Gesellschaft, Geschäfts-Bericht für die Zeit vom April bis Ende December 1870* (Berlin: im Februar 1871), (Erişim 28 Kasım 2022), 3.

<sup>246</sup> Taler, 15.-19. yüzyıllar arasında Alman coğrafyasında kullanılan gümüş para birimine verilen addır.

<sup>247</sup> HGDB, *Geschäfts-Bericht für die Zeit vom April bis Ende December 1870*, 3.

<sup>248</sup> *Deutsche Bank, Eine Geschichte in Bildern/An Illustrated History* (München/Zürich: Piper, 2007), 11.

<sup>249</sup> HGDB, *Der Direction der Deutschen Bank, Vierter Geschäfts-Bericht, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1873* (Berlin: den 31 December 1873), (Erişim 28 Kasım 2022), 3.

<sup>250</sup> Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013), 53-54; Alfred Kaulla, 1882-1900 arasında

görüşmeler sonucunda 4 Ekim 1888’de Osmanlı yönetimi, İstanbul ile Ankara’yı birbirine bağlayacak olan Anadolu Demiryolu’nun yapım ve işletim imtiyazını Deutsche Bank’ın öncülüğündeki konsorsiyuma verdi. İlgili konsorsiyum ise bu imtiyaz hakkını, 4 Mart 1889’da İstanbul’da kurulan Anadolu Demiryolu Şirketi’ne devretti.<sup>251</sup> Kurulan yeni şirkete hem finansal riskleri dağıtmak hem de siyasal etkilerden uzak kalmak amacıyla Deutsche Bank ve Wienerbankverein ortaklığıyla 1890’da merkezi Zürih’te olan Bank für Orientalische Eisenbahnen<sup>252</sup> kurularak var olan hisse senetlerinin burada işlem görmesini sağladı.<sup>253</sup> Her ne kadar banka olarak adlandırılrsa da bu kurum daha çok finansal bir holding yapısındaydı.

Deutsche Bank, Osmanlı İmparatorluğu’nda her ne kadar bir şube açmasa da demir yolu inşası sayesinde Babiali ve Galata bankerleri üzerinde dolaylı bir etkiye sahip oldu. Bankanın Osmanlı topraklarındaki bütün faaliyetleri Anadolu Demiryolları Şirketi yöneticisi ve aynı zamanda Düyun-ı Umumiye İdaresi’nin Almanya temsilcisi olan Arthur Gwinner tarafından yürütülüyordu.

Osmanlı İmparatorluğu’nda 1888’den itibaren kuvvetli bir şekilde varlık göstermeye başlayan banka, Anadolu Demiryolu imtiyazından sonra 1890’da Selanik-Manastır ve 1892’de Eskişehir-Konya demir yolu hatlarının imtiyazını da aldı.<sup>254</sup> Ardından 1899’da Bağdat Demiryolu yatırımıyla varlığını daha da güçlendirdi. Bu imtiyazla Deutsche Bank, Anadolu Demiryolu’nu sekiz yıl içerisinde Konya’dan Bağdat’a ve oradan da Basra’ya kadar uzatmayı kabul ediyordu.<sup>255</sup> Bağdat Demiryolu İmtiyazı sadece bankanın

---

Württembergische Vereinsbank yönetim kurulu üyesi aynı zamanda Mauser silah firmasının satış müdürlüğü görevlerini üstlenmiştir.

<sup>251</sup> *Deutsche Bank 1870-2010* (München: Piper Verlag, 2011), 33; bu şirket sadece Türk-Alman ekonomik ilişkileri için değil aynı zamanda Deutsche Bank’ın iş politikasında da belirleyici bir öneme sahiptir. Kuruluşundan 1889’a kadar Deutsche Bank doğrudan yatırım faaliyetleri ve sanayi kuruluşlarının yaptığı çok sayıda teklife cevap verdi. Anadolu Demiryolu Şirketi’nin kuruluşu tek istisnaydı; Hoffmann-Halle, “Deutsche Banken”, 418.

<sup>252</sup> HGDB, *Zweiundzwanzigster Geschäfts-Bericht der Direction der Deutschen Bank für die Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1891* (Berlin: den 9 Februar 1892), (Erişim 28 Kasım 2022), 4. Henry Cord Meyer, *Mittleuropa in German Thought and Action 1815-1945* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1955), 77.

<sup>253</sup> Ortabağ, *Bankacılığın Gelişimi ve Regülasyon*, 75; Jürgen Lodemann - Manfred Pohl, *Die Bagdadbahn* (Mainz: v. Hase und Koehler, 1988), 18; Schwanitz, *Deutschen Orientbank*, 16.

<sup>254</sup> Hoffmann-Halle, “Deutsche Banken”, 418.

<sup>255</sup> *Deutsche Bank 1870-2010*, p. 52; Daha geniş bilgi için bk. Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*; C. Mühlmann, “Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei 1888-1914”, *Weltwirtschaftliches Archiv* 24 (1926), 121-137; Necmettin Alkan, *Die deutsche Weltpolitik*, s. 56.

değil aynı zamanda Alman İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı öncesinde yurtdışı yatırımlarının en ünlüsü ve en önemlisiydi.<sup>256</sup>

Bankanın yurt dışı yatırımlar konusunda özellikle de Osmanlı İmparatorluğu'nda elde ettiği başarılar bir iddiayla gölgelendi. Banka, demir yolu imtiyazını elde etmek için gerekli olan yüksek finansman konusunda Osmanlı Bankası'yla da anlaşma yapmış, bu sayede ortak iş yürütmeye başlayan iki banka birbirlerinin çalışma alanlarına da saygı göstermiştir. Fakat bu ilişki, Alman dışişleri ve özellikle de İstanbul'daki Alman diplomatları tarafından şiddetle protesto edilmiştir. Hatta, Kayzer II. Wilhelm'e ulaştırılan ayrıntılı bir notada, Deutsche Bank'ın Fransızlarla iş birliği yaparak ulusal çıkarlardan ziyade kendi çıkarlarını ön planda tuttuğu ithamında bulunulmuştur.<sup>257</sup> Bu konuda, Deutsche Bank'a karşı Osmanlı'daki yatırımlarında devlet desteğini arkasına almaya çalışan Deutsche Orientbank da harekete geçmiştir. Bankanın yöneticilerinden Gutmann, kendi kuruluş ilkelerinden birinin de Deutsche Bank'ın kozmopolit yapısının aksine Alman bankaları arasında milliyetçi fikirlere sahip olan ve Alman çıkarlarının savunuculuğunu yapanın kendileri olduğunu belirterek Kayzer nezdinde güç kazanmaya çalışmıştır.<sup>258</sup>

Gutmann'ın bu açıklaması ve Deutsche Bank'ın ilgili davranışı, tüm Alman diplomatik makamlarını Osmanlı İmparatorluğu'nda yayılma planlarını ilan ettikleri bir süreçte, Deutsche Orientbank'ı ön plana çıkarma ve tanıtmaya için ellerinden gelenin en iyisini yapmaya sevk etti. Fakat, başta Krupp silahları ve Anadolu ve Bağdat demir yollarının finansman ve işletmecisi konumuyla Türkiye'deki en büyük yatırımcılardan Deutsche Bank'ın ortaya çıkacak olan muhalefeti de dikkate almak zorundaydılar. Bu durum sadece Deutsche Bank'ın muhalefetiyle de sınırlı kalmayacaktı. Bankanın, Osmanlı Bankası'yla ittifakı nedeniyle Fransızların elde ettikleri kazançtan vazgeçmeyecekleri de düşünüldüğünde, Deutsche Orientbank'ın şiddetli bir Fransız rekabetini de göz önüne alması gerekecekti ki, beklenen muhalif tavır İstanbul'daki Alman büyükelçiliğinin desteğine rağmen Osmanlı Bankası ve Deutsche Bank arasındaki iş birliğiyle gerçekleşmekteydi.

---

<sup>256</sup> Bağdat Demiryolu Mukavelenameleri için bk. *Bağdat Demiryolu'na Aid Mukavelat* (Dersaadet: Selanik Matbaası, 1329).

<sup>257</sup> Barth, "Die Deutsche Orientbank", 75-76.

<sup>258</sup> Jacques Those, "European Banks in the Middle East", *International Banking 1870-1914*, ed. Cameron Rondo (Oxford: Oxford University Press, 1992), 415.

Bu muhalif tavra verilecek en güzel örnek, Galata Köprüsü inşa ihalesinin Nürnberger Maschinenfabrik (Nürnberg Makine Fabrikası) tarafından alınmasından sonra finansmanın Deutsche Orientbank tarafından sağlanmasıydı. Fakat daha önceden Almanya'nın İstanbul büyükelçisi Marschall von Bieberstein'in hoşnutsuzluğunu üzerine çekmek istemeyen Deutsche Bank, Fransız müttefikleriyle Kont Vitali'nin inşaat şirketinin önünü açmak adına Türk bürokrasisindeki tüm mevcut bağlantılarını harekete geçirdi. Bu birliktelik sayesinde sözleşme feshedildi. Alman büyükelçisinin çabalarına rağmen Deutsche Bank'ın ticari çıkarlarını düşünerek Alman çıkarlarını bir kenara atmış olması sert tepkiyle karşılandı ve büyükelçilik tarafından yapılan çok sayıda keskin müdahale sonrasında Deutsche Bank köprü inşaatını finanse etti.<sup>259</sup>

Politik baskının Deutsche Bank üzerinde kendini iyiden iyiye hissettirdiği bu dönemde, Mayıs 1907'de ABD'nin San Francisco kentinde yaşanan deprem dünyayı etkisi altına alacak ve süreç ekonomik resesyona sonuçlanacaktı. 1907 Banka Paniği<sup>260</sup> olarak da bilinen ve dünya piyasalarını derinden etkileyen krizden güçlenerek çıkmayı başaran Alman bankaları yatırımlarını çeşitlendirme ve artırma yoluna da gitti. Kriz sonrasında dokuz büyük Alman bankasının yıllık karı 140 milyon Alman markına ulaşmıştı. Bu bankalar içerisinde en yüksek pay 35,07 milyon Alman markıyla Deutsche Bank'a aitti. Bu yüksek kar oranı sayesinde banka, politik baskılardan da kurtuldu ve yatırımlarına devam etti.<sup>261</sup>

Bankanın, bu dönemde Osmanlı coğrafyasında ve başka coğrafyalarda da yatırımları artarak devam etti. Bu yatırımlarından Osmanlı coğrafyasında ve çevresindekilere birkaç örnek verilecek olursa; Anadolu ve Bağdat demir yolu şirketlerinin yanı sıra hem bu şirketlerle bağlantılı hem de münferit olarak Selanik-Manastır Osmanlı Demiryolu Şirketi, Haydarpaşa Liman Şirketi, Alman Levant Pamuk Şirketi (Deutsche Levantinische Baumwoll-Gesellschaft) ve Alman Petrol Şirketi (Deutsche Petroleum

---

<sup>259</sup> Barth, "Die Deutsche Orientbank", 76-77; BOA, A.DVN.MKL., No. 49, Gömlek No. 5, 3.

<sup>260</sup> *Schweizerische Metallarbeiter-Zeitung*, "Die deutschen Grossbanken" (19 März 1910), 2; 1906 San Francisco Depremi ve 1907 Paniği hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Kerry A. Odell – Marc D. Weidenmier, "Real Shock, Monetary Aftershock: The 1906 San Francisco Earthquake and the Panic of 1907", *Journal of Economic History* 64/4 (2004), 1002-1027.

<sup>261</sup> *Schweizerische Metallarbeiter-Zeitung*, "Die deutschen Grossbanken" 1-2.

AG) gibi 56 farklı firmanın tahvilleri ve 123 demir yolu ve sanayi şirketinin hisselerine sahip olduğu bilinmekteydi.<sup>262</sup>

Anadolu'daki yatırımlarını bu dönemde çeşitlendirme yoluna giden Deutsche Bank, Anadolu Demiryolu'nun çevresine yerleşenlere Anatolischen Industrie- und Handelsgesellschaft'ın (Anadolu Sanayi ve Ticaret Şirketi) tarım makinelerini krediyle satmaya başladı. Ayrıca 1907'de Osmanlı hükümetiyle Anadolu Demiryolu Şirketi, Konya Ovası'nın güneydoğusunu sulama projesi için anlaşma sağladı. Konya Ovası'nda uygulanan projenin başarısından sonra bu sefer teklif Osmanlı hükümetinden gelmekte ve Kilikya'da da aynı faaliyetlerde bulunmaları istenmektedir.<sup>263</sup>

Petrolün bilinen mevcut ticari değeri, Bağdat demir yolunun inşası sırasında da gündeme gelmiştir. Demir yolunu finanse eden Deutsche Bank, Musul petrollerine de alaka göstermiş, petrol yataklarının ek bir hatla ana demir yoluna bağlanması da düşünülmüştür. Fakat bunun gerçekleşmesi için bölgede etkinlik gösteren İngilizlerle de anlaşmak gerekmektedir. Bu kapsamda 1912'de ortaklık yapısına sahip The Turkish Petroleum Company kurulmuştur. Bu yapıda yer alan şirketlerin hisse oranlarıysa Mart 1914'te Londra'da belirlenmiştir. Buna göre, Anglo-Persian Oil Company yüzde 50, Deutsche Bank yüzde 25, Anglo-Saxon Petroleum Company yüzde 25 pay oranına sahip olurken; bu şirketin oluşmasında aracılık vazifesi gören Gülbenkyan'a da elde edilecek kardan yüzde 5 hisse verilmiştir.<sup>264</sup>

Deutsche Bank, her ne kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda yirmi yıldan uzun süre farklı faaliyet alanlarında yatırımlarda bulunsa da hala kendine ait bir şubeye sahip değildi. Banka yöneticilerinin şube açılması konusundaki yatırım fikirleri Osmanlı başkentinde değişen politik, ekonomik ve sosyal koşulların da etkisiyle olgunlaşmaya başlamıştı. Bu süreçte, Genç Türklerin Osmanlı yönetimini ellerinde bulundurmaları banka

---

<sup>262</sup> HGDB, *Des Vorstandes der Deutschen Bank, Vierzigster Geschäfts-Bericht, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1909* (Berlin, den 3. März, 1910), (Erişim 28 Kasım 2022).; Bankanın Osmanlı'daki yatırımları hakkında, Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri 'Ottoman Securities'* (İstanbul: Mas Matbaası, 2001).

<sup>263</sup> Hoffmann-Halle, "Deutsche Banken", 418; *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe" (13 März 1909), 2. Ayrıntılı bilgiyi *Tarım* başlığı altında bulabilirsiniz.

<sup>264</sup> Eldem, *Harp ve Mütareke*, 224, 237; Gülbenkyan'ın kardan %5 alması meselesi uzun müzakereler sonunda 1924 Kasım ayında sonuçlanmıştır. İlk etapta Gülbenkyan, 31 Ocak 1911'de kurulan Africa and Eastern Concessions Limited (Afrika ve Doğu Ayrıcalıkları Limited Şirketi) ve daha sonraki adıyla Turkish Petroleum Company'nin (Türk Petrol Şirketi) 80 bin sterlinlik sermayesinin %15'ine sahiptir. Hikmet Uluğbay, *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Petropolitik* (Ankara: De Ki Basım Yayım, 2008), 113-114.

yöneticilerinin şube açma konusundaki fikirlerinde etkili oldu. İstanbul'da yayımlanan günlük gazete *Osmanischer Lloyd*'da bankanın "1908 Yılı Faaliyet Raporu" yayınlattırarak, Türkiye'de büyük ayaklanmalar yaşandığı, bu sayede liberal ilkelerin ve inançların getirilmesinin Türkiye'nin uzun vadeli ekonomik kalkınmasına yeni bir bakış getireceğinin umulduğu belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki konumlarını güçlendirmek adına, 1909 yılı içerisinde banka denetleme kurulunun İstanbul'da bir şube açmaya karar verdiği de belirtilmiştir.<sup>265</sup>

Bankanın yıllık raporunda da belirtildiği üzere II. Meşrutiyet'in ilanından sonra kendi adıyla 1873'te açılan Londra şubesinin ardından (Doğu Asya'daki kısa bir ara dönem dışında) Almanya dışında ikinci şubesini İstanbul'da 17 Ağustos 1909'da açtı.<sup>266</sup> Şubenin müdürü Otto Kaufmann<sup>267</sup> ve yardımcısı da Arthur von Haas'tı. Şubenin yönetim kurulunda dönemin Düyun-ı Umumiye İdaresi Almanya temsilcisi Carl Testa, Anadolu Demiryolları Şirketi Genel Müdürü Edouard Huguenin ve yardımcısı Ferdinand Kautz da yer aldı.<sup>268</sup>

Deutsche Bank'ın İstanbul şubesinin Anadolu Demiryolu Şirketi'nin bulunduğu Basmacıyan Hanı'nda açılması demir yolu şirketiyle var olan bağı daha da pekiştiriyordu. Banka aynı zamanda Aşir Efendi Caddesi'nde, Yeni Cami ve Sirkeci Garı arasındaki kütüphanede ve Ana Postahane'nin yakın çevresinde finanse ettiği malların sevkiyatlarını sağlamak adına geniş ve büyük depolara da sahipti. Banka, 1 Nisan 1910'da Basmacıyan Hanı'ndaki merkezini şubeye çevirerek, Galata Voyvoda Caddesi'ndeki (Bankalar Caddesi) yeni yerine taşındı. Bu binanın zemin katı banka olarak kullanılırken birinci katı Anadolu Demiryolu Şirketi, ikinci katı muhasebe ve muhabir bankacılık bölümü ve üçüncü katı da arşivleme bölümü olarak kullanıldı.<sup>269</sup>

---

<sup>265</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Letzte Telegramme" (22 Dezember 1908), 1; *Osmanischer Lloyd, Osterbeilage zum 'Osmanischen Lloyd'* adıyla ek olarak basılmış 1,5 sayfalık bir metindir. Bu ekte, bankanın 1908 yılı faaliyet raporu Almanca ve Fransızca olarak yayınlanmıştır. İlgili metin, bankanın 1908 yılı faaliyet raporunun aynısıdır. *Osmanischer Lloyd, Osterbeilage zum 'Osmanischen Lloyd'*, "Deutsche Bank" (11 April 1909), 1-2; HGDB, *Neununddreissigster Geschäfts-Bericht des Vorstandes der Deutschen Bank für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1908* (Berlin: den 4 März 1909), (Erişim 28 Kasım 2022).; *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe", 2.

<sup>266</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Deutsche Bank", 3; Deutsche Bank'ın kendi web sayfasında yer alan başka bir kaynaktaki İstanbul şubesinin açılış tarihi 16 Ağustos 1909 olarak verilmektedir. Bk. *A Century of Deutsche Bank in Turkey*, 7; HGDB, *Geschichte der Standorte*, "İstanbul (Constantinople)", (Erişim 28 Kasım 2022).

<sup>267</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe" (9 März 1909), 2.

<sup>268</sup> HGDB, *Vierzigster Geschäfts-Bericht*, 12.

<sup>269</sup> Freely - Freely, *Galata*, 76; *A Century of Deutsche Bank in Turkey*, 9-10.; Tanin, "Doyçe Bank" (13 Ekim 1910).

Beklentileri çok mütevazı tutularak açılan Galata'daki merkez şube kuruluştan iki yıl sonra, 1911'de elde ettiği yüksek karla Deutsche Bank'ın dünyanın diğer bölgelerindeki yatırımlarına kıyasla merkez bütçeye katkı sağlamasından dolayı önemlidir.<sup>270</sup> Bu sayede Osmanlı topraklarındaki şubeler (Berlin) merkezden bağımsız olarak kendi faaliyetlerini yürütebileceklerini kanıtlamış oldu.

II. Meşrutiyet sonrasında Balkan coğrafyasında bankanın Babıali'yle arasının açılmasıyla başlayan süreç, 1913'te bölgedeki savaş ortamının da etkisiyle faaliyetlerin sekteye uğramasına neden oldu. Bu nedenle, 1890'da Zürih'te kurulan Bank für Orientalische Eisenbahnen ve Selanik-Manastır Demiryolu, Avusturya-Macaristanlı bir finans grubuna devredildi.<sup>271</sup> 1914'te Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre önce de İstanbul'daki şube Bağdat'a taşındı ve İstanbul şubesi faaliyetlerini durdurdu. Bu döneme kadar bankanın Osmanlı'da aracı olduğu veya doğrudan kendisinin gerçekleştirdiği yatırımların tutarı, 1880'de 40 milyon Alman markı dolaylarındayken 1913'te 600 milyon Alman markına yükseldi. Şark, Anadolu ve Bağdat demir yolları, Haydarpaşa Liman Şirketi ve İstanbul tramvayları, Deutsche Bank'ın doğrudan veya dolaylı denetimindeydi. Altyapı yatırımlarının yanı sıra 1880'de Alman İmparatorluğu, Osmanlı İmparatorluğu'nun borçlarının ancak yüzde 4,7'sini finanse ediyorken bu oran, 1912'ye gelindiğinde yüzde 19,3'e çıktı.<sup>272</sup> Bu finansmanda Deutsche Bank'ın katkısı yadsınamayacak seviyededir.

Birinci Dünya Savaşı 1918'de sona erdiğinde savaşın galip devletleri Osmanlı İmparatorluğu'nda Deutsche Bank'a ait olan başta Anadolu ve Bağdat demir yolları olmak üzere diğer tüm işletmelere Ocak 1919'da el koydu.<sup>273</sup> Çalışanlarıysa diğer tüm Alman yatırımlarında olduğu gibi Mondros Mütarekesi çerçevesinde sınır dışı edildi.

## 2.2. Demir Yolları

Almanların, Osmanlı İmparatorluğu'na 1880'lerden itibaren artmaya başlayan ilgisi birçok alanda kendine yer bulmaktaydı. Bankacılık ve devlete borç verme gibi finansman sağlama işlemleri dışında altyapı yatırımları da ilgilerini çekmekteydi. Bu yatırımlardan

<sup>270</sup> HGDB, *Vierzigster Geschäfts-Bericht*, 5; Hoffmann-Halle, "Deutsche Banken", 419-420.

<sup>271</sup> HGDB, *Des Vorstandes der Deutschen Bank, Vierundvierzigster Geschäfts-Bericht, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1913* (Berlin, den 4. März, 1914), (Erişim 28 Kasım 2022), 10.

<sup>272</sup> Feis, *The World's Banker*, 319.

<sup>273</sup> HGDB, "Istanbul (Constantinople)".

birisi de demir yolu yatırımlarıydı. Osmanlı İmparatorluğu, bu modern ulaşım aracının diğer çağdaşı olan ülkelere sağladığı faydaları görmekteydi. Sahip olduğu toprakların genişliği düşünüldüğünde Osmanlı'nın demir yollarına olan gereksinimi daha da iyi anlaşılacaktır. Bunda ulaşımın hızlı olmasının yanı sıra kentlerin birbirleriyle ve özellikle iç bölgelerde yer alan kentlerin liman bölgeleriyle neredeyse bağlantısının olmadığı düşünüldüğünde demir yollarının önemi daha da anlaşılır olacaktır. Bu durumu sadece ticari olarak ifade etmek de yeterli olmayacaktır. Aynı zamanda ülke savunmasının güçlendirilmesi adına da dönemin bu önemli ulaşım vasıtasına sahip olmak Osmanlı İmparatorluğu için ayrı bir öneme sahipti.<sup>274</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, 1851-1866 yılları arasında çağdaşı diğer ülkelerde sağladığı faydalarla dikkatleri üzerine çeken demir yolu ulaşımı konusunda yatırımlarına başlamıştır. İlk hatlar, 1851-1856 yılları arasında 211 kilometrelik İskenderiye-Kahire, 1857-1860 yılları arasında 66 kilometrelik Köstence-Çernavoda ve 1856-1866 yılları arasında 130 kilometrelik İzmir-Aydın arasına döşenmiştir. Bu sayede Osmanlı'nın hüküm sürdüğü üç kıtada da demir yolu yatırımı başlamıştır. Bu hatlar, İngiliz şirketlerine verilen çeşitli imtiyazlarla gerçekleştirilmiştir.<sup>275</sup>

Dönemin Osmanlı Sultanı Abdülaziz'in demir yolları konusundaki istekleri Nafia Nazırı Davut Paşa'nın Avrupa'ya gönderilmesiyle yeni bir safhaya ulaşmıştır. Davut Paşa, Belçikalı yatırımcılardan Baron de Hirsch ile yaptığı görüşme sonrasında bir imtiyaz anlaşmasına vararak; 99 yıllık süre boyunca 2 bin kilometrelik demir yolu yapımının işletim hakkı, 22 bin franklık kilometre garantisiyle verilmiştir.<sup>276</sup> İstanbul ile Viyana ve Paris arasındaki bağlantıyı sağlayan bu demir yolu hattı 1888'de açılmıştır.<sup>277</sup>

Sultan Abdülaziz'in demir yollarına verdiği önem İstanbul-Bağdat hattıyla daha da ön plana çıkmaktaydı. 1871'de yayınlanan iradeyle<sup>278</sup> imparatorluğun Asya toprakları, Karadeniz ve Akdeniz demir yoluyla Basra Körfezi'ne bağlanacaktı. İnşaat faaliyetlerinin istenilen seviyede gitmeyişi yeni düzenlemelerin yapılmasını gerekli kılmaktaydı. Bu

---

<sup>274</sup> Donald C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Malî Denetimi 'Düyunuümmümiye'* (İstanbul: Doğu-Batı Yayınları, 1979), 118.

<sup>275</sup> Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları 2008), 35/235.

<sup>276</sup> Nihad S. Sâyar, *Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları* (İstanbul: Nihad Sâyar Yayın ve Yardım Vakfı Yayınları 1977), 217.

<sup>277</sup> Paul İmbert, *Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları* (İstanbul: Profil Yayıncılık, 2007), 67.

<sup>278</sup> Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim*, 13.



kapsamda, 1872’de Alman mühendis Wilhelm von Pressel, Asya Osmanlı Demiryolları genel müdürlüğüne getirildi. Pressel, bu tarihten sonra padişahın istekleri doğrultusunda yeni bir demir yolu projesi hazırlamakla görevlendirildi. Pressel’in uzun araştırmalar sonucunda hazırladığı projesinde başlangıç noktası olarak İstanbul belirlendi. İstanbul’un Asya topraklarından başlayacak bu projeye, Ankara-Sivas-Musul-Bağdat-Basra bir hatla birbirine bağlanacaktı. Kilometre maliyetlerinin 90 bin frank olarak hesaplandığı bu projenin finansmanı devlet tarafından karşılanacaktı fakat dönemin Osmanlı maliyesi bunu karşılamaktan çok uzaktı. Yine de başlanan proje, 1875’te Osmanlı hazinesinin iflasıyla rafa kaldırıldı.<sup>279</sup>

1875’teki iflasından sonra alacaklı devletlerin Osmanlı İmparatorluğu’nda oluşturdukları yeni mali yapı, beraberinde borçların tahsili konusunda önemli adımların atılmasını sağlamaktaydı. Düyun-ı Umumiye İdaresi adıyla oluşturulan bu yapıda yer alan özellikle İngiliz ve Fransız delegeler, Osmanlı devlet tahvillerini ellerinde bulunduran hisse sahiplerinin alacaklarının tahsili konusunda her fırsatı değerlendirmekteydi. Bu konuda yeni yatırım faaliyetlerinde bulunacak yabancı yatırımcılara da güvenceler verilmekteydi. Öyle ki, yabancı yatırımcıların karşılarında güvenebilecekleri ve iş birliği yapılabilecek bir yönetim, Osmanlı idaresinden daha çok Düyun-ı Umumiye İdaresi’nce karşılanmaktaydı. Bu yeni mali yapı, Osmanlı’nın iktisadi anlamda gelişmesine çok önem vermekteydi. Bu amaçla olabilecek en iyi ve karlı yatırımlar yapılarak mali yapının tekrar ayağa kaldırılması ve borçların tahsil edilmesi birinci öncelikti. Bu kapsamda, ulaşım koşullarının imparatorluk içerisindeki kötü durumu düzeltilerek yeni pazarların açılması beraberinde iktisadi hareketliliği de getirecekti. Bu sayede imparatorluğun kötü imajı düzeltilerek yeni yatırımların çekilmesi sağlanacaktı.<sup>280</sup> Aynı zamanda hem Osmanlı İmparatorluğu’nun mali yapısı düzeldikçe hem de Düyun-ı Umumiye İdaresi’nin gelirleri artarak tahvil sahiplerinin alacakları tahsil edilecekti. En son aşamada da yeni yatırımcıların Osmanlı’daki faaliyetleriyle bir yandan Osmanlı kazanırken bir yandan da yatırımcılar yeni pazarlara kavuşacaktı.

1876’da II. Abdülhamid’in tahta geçmesi ve 1881’de Düyun-ı Umumiye İdaresi’nin kurulup teşkilatlanmasıyla mali yapısının yeniden toparlanması yarım kalan demir yolu serüvenini yeniden başlatacaktı. Gerçekten de demir yolu inşaatlarında kimin daha çok

---

<sup>279</sup> Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim*, 15-17.

<sup>280</sup> Blaisdell, *Düyunumumiye*, 118.

etkisi olduğu bilinmez ama yukarıda belirtildiği üzere demir yollarına destek olmak en çok da Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin lehineydi. Bu kapsamda, idarenin ilk İngiliz delegelerinden Sir Vincent Caillard'a göre bu durum, "Konseyin önerilen demiryolu hattının geçtiği yerlerdeki aşarın toplanması ve yönetimine katılması" yolundaydı.<sup>281</sup> Aynı zamanda İdare, Sultan II. Abdülhamid'e "İmparatorluk gelirlerinden bir kısmını ayırıp demir yolları kumpanyalarına vermesini teklif etti."<sup>282</sup> Böylelikle demir yolu yapımı için yabancı yatırımcıların ilgisi çekilmiş oldu.

Demir yolu yapımı konusunda aktif bir siyaset izleyen Sultanı II. Abdülhamid'in bu konudaki tek çekincesi ülkesine gelecek olan yabancı yatırımcıların menşeydi. Bu konuda Sultan'ın tercihi son ana kadar gizliydi. Düyun-ı Umumiye İdaresi de kendisine tebliğ edilene kadar bu tercihten habersizdi.<sup>283</sup> Tüm bu gizlilik içerisinde 1888'de Anadolu Demiryolu Hattı daha sonra 1899'da da Bağdat Demiryolu Hattı imtiyazları Alman yatırımcıların söz sahibi olduğu konsorsiyumlara verildi. Demir yolu projelerinin asıl sponsoru, Deutsche Bank'ın önderliğindeki yatırımcı grubuydu. Bu projelerle Osmanlı İmparatorluğu'na giriş yapan Alman mali gücü Düyun-ı Umumiye'de de sürekli etkisini artırdı. Demir yolları için verilen her bir imtiyaz, yeni finansman temini konusunu da beraberinde getiriyordu. Bu kapsamda imtiyaza karşılık gösterilen aşarlar da bu idareye aktarılıyordu. Özellikle 1898 sonrasında demir yolu inşa faaliyetlerinin artmasıyla finansman sağlanmasında idarenin daha fazla rol oynayarak imparatorluk gelirlerinin dörtte birini yönettiğini söylemek doğru bir tahmin olabilir.<sup>284</sup> Bu da Genç Türk yönetimi altında bile Osmanlı ulusal ekonomisinin ve tüm devlet bütçesinin giderek daha fazla uluslararası ve özellikle de Alman mali emperyalizminin denetimine girmesine neden oldu.<sup>285</sup> Mali alanda artan bu uluslararası rekabet beraberinde siyasi nüfuz çatışmalarını da getirdi. Özellikle de bölgede çıkarları bulunan İngiltere, Alman İmparatorluğu'na her zaman kuşkuyla bakmaya başladı.

---

<sup>281</sup> Blaisdell, *Düyunuumumiye*, 118-119.

<sup>282</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 32; Aşar vergisinin teminat gösterilmesine Rosa Luxemburg, "ilkel tarım ekonomisine dayalı bir ülke, besleyemeyeceği bir demiryolu sistemine teminat akçesi ödeyerek günden güne harap olacaktır." eleştirisi getirmekteydi. Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 129.

<sup>283</sup> Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim*, 26.

<sup>284</sup> Blaisdell, *Düyunuumumiye*, 140.

<sup>285</sup> Helmut Mejer, "Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich", *Geschichte und Gesellschaft* 1/4 (1975), 449.

Meşrutiyetin yarattığı siyasi atmosferde İngilizlerin Osmanlılarla yakınlaşma çabaları İttihatçılardan da karşılık görmekte, Kâmil Paşa'nın başında olduğu yeni yönetim İstanbul'daki İngiliz temsilcisinin görüş ve önerilerini dikkate almaktadır. Bu durum, İstanbul'daki Alman nüfuzunu olumsuz yönde etkilemektedir. Almanların, Sultan II. Abdülhamid dönemindeki yakın ilişkileri bu durumun en büyük tetikleyicisiydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzunun zayıfladığının bir diğer göstergesiye Alman sermayesinin önemli temsilcilerinden Deutsche Bank'a kamuoyunun gösterdiği tepkiydi. Deutsche Bank'ın önderliğindeki konsorsiyuma ait demir yollarında çalışan işçiler, meşrutiyetin sağladığı özgürlük ortamında ücretlerinin düşüklüğü ve sosyal haklarını düzeltilebilmek adına 14 Eylül 1908'de grev kararı aldılar.<sup>286</sup>

Meşrutiyetin getirdiği özgürlükçü ortam özellikle Bağdat Demiryolu'nun yapımı için verilen imtiyazın da tartışılmasını beraberinde getirdi. 1903'te Bağdat Demiryolu Anlaşması imzalandığında anlaşma metni sınırlı sayıda basılarak ilgili kurum ve kişilere dağıtılmıştı. Bu da tartışmaları beraberinde getirerek imtiyaza karşı muhalefetin yükselmesine neden olmuştu. İttihatçı mebuslar büyük bir gizlilikle Almanlara verilen demir yolu imtiyazının devlet çıkarlarına aykırı hükümler taşıdığı kanaatindeydiler. Öyle ki, meclisin açılışından sonra bu konu hakkında verilen gensoruyla bilgi talebinde bulundular. Bu talep, 27 Şubat 1909'da Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi tarafından cevaplandı.<sup>287</sup> Bu konuda İstanbul'da yayın yapan Alman gazetesi Osmanischer Lloyd'da yayınladığı bir köşe yazısında,<sup>288</sup>

“Türklerin sömürüldüğünü ve yağmalandığını göstermek için çok mürekkep sarf edildiyse de bunu yaşlı ve genç Türkler daha iyi biliyor. Bizden güzel şeyler dışında bir şey almadıklarını düşünüyorlar ve haklı olarak Anadolu demiryoluyla gurur duyuyorlar... Geçtiğimiz şubat ayında Türkiye parlamentosunda Bağdat demiryoluna yönelik gensoru başlatıldı. Bakan, hükümetin her ne pahasına olursa olsun işi tamamlamak istediğini açıkladığında ve demiryolu hattından ‘devletin can damarı’ olarak söz ettiğinde mebuslar alkışladı ve oybirliğiyle ona güven oyu verdi.”

denilerek hükümete destek vermiştir.

<sup>286</sup> Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim*, 227.

<sup>287</sup> Ahmet Gündüz Ökçün, “Osmanlı Meclis-i Meb’usasında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi* 25/2 (1970), 22-23.

<sup>288</sup> *Osmanischer Lloyd*, “Die Bagdadbahn und die Frage der Beteiligung” (16 Juni 1909), 1.

Meşrutiyet sonrasında İngilizlerin yoğun imtiyaz talepleri, başta İttihatçılar olmak üzere Osmanlı kamuoyunda şüpheyile karşılandığı bir dönemde Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa'nın 28 Aralık 1909'da görevinden istifası sonrası yönetimi devralan İbrahim Hakkı Paşa'yla Alman çıkarları tekrar hayat bulacaktır. Alman İmparatorluğu'nun İstanbul büyükelçisi Marschall von Bieberstein onun hakkında, "Almanların iyi dostu" diyerek bahsedecektir.<sup>289</sup>

Almanlar, Osmanlı İmparatorluğu'yla yaşadıkları gel-git sonrasında ilişkileri düzeltmek adına Osmanlı yönetiminin dış borçlanmaya ihtiyaç duyduğu 1909-1910 bütçesine 11 milyon altınlık bir borç anlaşması imzalayarak katkıda bulunmuştur.<sup>290</sup> Ne gariptir ki anlaşma, Bağdat Demiryolu imtiyazının en ateşli muhaliflerinden ve Alman nüfuzunun Türkiye'de daha fazla yayılmasını görmek istemediğini belirtmekten geri durmayan dönemin Maliye Nazırı Cavid Bey tarafından imzalanmıştır. Bu borç anlaşmasıyla Almanlar, Sultan II. Abdülhamid döneminde dahi erişilemeyen bir nüfuzu elde ederken; Genç Türkler de başta tepkili oldukları Almanlarla artık daha yakın temasta bulunmaya başlamıştır. Zaman içerisinde yaşanan gelişmeler Genç Türklerin Sultan II. Abdülhamid'ten daha koyu Alman dostu olmalarını sağlayacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun demir yolu serüvenine geri dönülecek olursa, Anadolu ve Bağdat demir yolu hatları dışında, 1889'da Yafa-Kudüs demir yolu Fransız konsorsiyumuna, 1890'da Beyrut-Şam demir yolu Fransız ve Belçika ortaklı konsorsiyuma ve Selanik-İstanbul demir yoluysa Alfred Kaulla'nın öncülüğündeki başka bir konsorsiyuma verildi.

### **2.2.1. Anadolu Demiryolu**

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demir yolu gereksinimi oldukça büyüktü, bunun nedeni de yönetim altındaki toprakların çok geniş olmasıydı. Ulaşım ve nakliye vasıtası olarak demir yolları, ticareti de destekleyen bir öneme sahipti. Ticaretin az gelişmiş olması beraberinde yoksulluğun da artmasına neden olmaktaydı. Bu durumu ortadan kaldırmak ve ticareti arttırmak adına dönemin bu en önemli ve popüler ulaşım aracına Osmanlı İmparatorluğu'nun çok ihtiyacı vardı. Bu sayede ülkenin ortasında yer alan bir kentin

---

<sup>289</sup> Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 315.

<sup>290</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 238; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 341-342.

başka diğer bir kent ve özellikle de liman kentleriyle ilişkisi geliyecekti. Böylelikle hem ticaret hem de savunma ve asayiş konusunda ilerleme sağlanacaktı.<sup>291</sup>

Demir yollarının yukarıda bahsedilen önemi, dönemin Osmanlı Sultanı Abdülaziz'in de ilgisini çekmiş. Bu kapsamda kendi döneminde yapılan çalışmalar neticesinde 1871'de İstanbul'un Anadolu yakasında Haydarpaşa'dan İzmit, Konya, Adana ve Halep'ten sonra Suriye çölünün kuzeyinden geçerek Musul üzerinden Mezopotamya'nın verimli topraklarına ulaşacak bir hat projelendirilmiştir. Fakat aynı dönemde Osmanlı İmparatorluğu'ndaki iç ayaklanmalar, Sultanı Abdülaziz'in ve halefi V. Murad'ın tahttan indirilmeleri ve bunlara ek olarak Osmanlı hazinesinin iflası ve ardından Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulmasıyla bu çok iddialı proje ancak İstanbul'un 90 kilometre doğusundaki İzmit'e kadar ulaşabilmiştir. Bu hat bir süre devlet tarafından işletilse de daha sonra ihale edilerek Seefelder, Hanson ve Zafirooulos konsorsiyumuna devredilmiştir.<sup>292</sup>

Sultan Abdülaziz'in demir yolları konusundaki bu öncü yaklaşımı tahtın daha sonraki varislerinden Sultan II. Abdülhamid tarafından da benimsenmiştir. Yeni Sultan'a göre de demir yolu yapımı sayesinde batının politik ve ekonomik ilkeleri benimsenmiş olacaktır. Bu sayede imparatorluğun ticaret ve savunma araçlarının gelişimine de katkıda bulunulacaktır.

Haydarpaşa'dan İzmit'e uzanan 90 kilometrelik hattın Seefelder ve ortaklarına devredilmesinden sonra 1888'de Deutsche Bank'ın kurduğu bir konsorsiyum bu hattı 6 milyon frank karşılığında satın alırken aynı konsorsiyum 486 kilometre uzunluğundaki İzmit-Ankara hattının yapım ve işletim imtiyazını da almıştır. Haydarpaşa-İzmit arasındaki kısım için kilometre başına 10.300; İzmit-Ankara arasındaki kısım için de kilometre başına 15 bin frank teminat ödenmesi kabul edilmiştir. Düyun-ı Umumiye İdaresi'ne 26 Nisan 1888 tarihli bir iradeyle bildirilen bu yeni imtiyaz anlaşmasıyla hattın geçtiği İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancaklarının aşarları yapılacak iltizam anlaşmaları sonrasında mültezimler tarafından bu idareye devredilecektir. İdare tarafından mültezimlerden alınan paralardan demir yolu

---

<sup>291</sup> Blaisdell, *Düyunumumiye*, 118.

<sup>292</sup> Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, 98-99; Camilla Dawletschin-Linder, “‘Ade Cospoli, ich will aber nicht denken, dass es ein Abschied für immer ist.’ Eine Hamburger Familie im Osmanischen Reich zur Zeit des Ersten Weltkrieges”, *Osmanen in Hamburg: Eine Beziehungsgeschichte zur Zeit des Ersten Weltkrieges*, ed. Yavuz Köse vd. (Hamburg: Hamburg University Press, 2016), 177.

imtiyazında belirtilen teminatlar ödendikten sonra kalan kısım devlet hazinesine aktarılacaktır.<sup>293</sup> Bu durum da göstermektedir ki, Düyun-ı Umumiye yabancı yatırımlar konusunda güvencenin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Almanların devlet tarafından ödeme garantili demir yolu imtiyazı almış olmaları Avrupa mali ve politik çevrelerince beklenen bir durum değildi. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuz mücadelesine bu imtiyazla dahil olan Almanlar, diğer ülkelerin yeni bir rakibi de hesaba katmalarına neden oluyordu. Bu sayede, Osmanlı yönetimi de uluslararası arenada kendine yeni bir müttefik yaratmayı başarıyordu.

Deutsche Bank özelinde Almanların Osmanlı İmparatorluğu'nda bu denli büyük bir yatırım faaliyeti içerisinde yer almaları kolay olmamıştır. Daha doğrusu bu yatırıma ikna edilmeleri kolay olmamıştır. Osmanlı Demiryolları genel müdürü Wilhelm von Pressel, geliştirdiği projesinin devlet tarafından finanse edilerek ilerlemesinin mümkün olmadığı bir dönemde, finansman sağlamak adına yabancı yatırımcılara da danışmaktadır. Bu amaçla, Deutsche Bank genel müdürü Georg von Siemens ile de irtibata geçilse de dönemin Alman resmi politikasının Osmanlı'ya karşı takındığı mesafeli tavır Siemens'in projeye ilgi göstermemesine neden olmuştur. Fakat araya giren Mauser firması satış müdürü Alfred von Kaulla sayesinde Siemens ikna edilir.<sup>294</sup> Yapılan görüşmeler neticesinde, 4 Ekim 1888'de Osmanlı yönetimi İstanbul ile Ankara'yı birbirine bağlayacak olan Anadolu Demiryolu'nun yapım ve işletim imtiyazını devlet garantili asgari brüt gelir güvencesiyle Deutsche Bank'ın öncülüğündeki konsorsiyuma verdi.<sup>295</sup> Haydarpaşa-İzmit hattıysa yine aynı konsorsiyuma devredildi.

Georg von Siemens, demir yolunun geçeceği arazinin inşa faaliyetlerine elverişli olmamasından dolayı tedirgindi. Bu faaliyeti, demir yolu inşasında tecrübeli bir Fransız

---

<sup>293</sup> Hattın yapımı konusunda dönemin Osmanlı Bankası Müdürü M. Theodore Berger tarafından Sultanı II. Abdülhamid'e imparatorluk gelirlerinin bir kısmının teminat olarak gösterilmesi fikri sunulmuş ve bu fikir benimsenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. Blaisdell, *Düyunuumumiye*, 119 (33. dp)-120; Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin aracılık görevi sonraki demir yolu yapımlarında da devam etmiştir; Selanik-İstanbul (1894), Selanik-Manastır (1892); İzmir-Kasaba ve uzantısı (1894); Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya (1894); Şam-Hama uzantısı (1897); Blaisdell, *Düyunuumumiye*, 121.

<sup>294</sup> Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 53; Alfred Kaulla, 1882-1900 arasında Württembergische Vereinsbank yönetim kurulu üyesi ve Mauser silah firması satış müdürüdür.

<sup>295</sup> *Deutsche Bank 1870-2010* (München: Piper Verlag, 2011), 33; bu kuruluş sadece Osmanlı-Alman iktisadi ilişkileri için değil aynı zamanda Deutsche Bank'ın iş politikası için de belirleyici bir öneme sahiptir. Kuruluşundan 1889'a kadar Deutsche Bank, doğrudan yatırım faaliyetleri ve sanayi sektöründeki kuruluşların yaptığı çok sayıda teklife cevap verse de müstakil olarak Anadolu Demiryolu Şirketi'nin kuruluşu tek istisna idi; Hoffmann-Halle, "Deutsche Banken", 418.; "Eisenbahnbau in Anatolien", *Deutsche Bauzeitung* XXVI-22 (12 März 1892), 128.

ya da İngiliz şirketine vermeyi düşünmekteydi. Fakat Siemens, daha sonraki yatırımları da göz önünde bulundurarak bu konuda bir Alman şirketinin işi devralmasını da istemekteydi.<sup>296</sup> Bu nedenle Graf Vitali'nin demir yolunun tüm inşa sorumluluğunu üstlenmeye hazır olduğunu bildirdiği bir dönemde Alman Philipp Holzmann Şirketi'nin Vitali ile demir yolu inşa çalışmalarına katılmasına karar verildi. Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyum, 90 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattını işletme ve İzmit-Ankara hattının da yapımı adına merkezi Frankfurt'ta bulunan ve 4 Mart 1889'da İstanbul'da Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatichen Eisenbahnen (Küçük Asya Demiryolu İnşa Şirketi) adlı şirketi kurdu. Bu yeni şirket, her biri bin Alman markı olan 4.500 hisse senedinden oluşan 4,5 milyon Alman markı değerinde bir sermayeye sahipti.<sup>297</sup>

Böylelikle Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyum elde ettiği imtiyaz hakkını kurulan bu yeni şirkete devrederken; aynı zamanda Siemens'in düşlediği daha sonraki demir yollarının yapımında bir Alman şirketinin öncü olması fikri de Holzmann şirketiyle gerçekleşecekti.

Anadolu Demiryolu Şirketi hem ödemeler konusunda hem de Osmanlı İmparatorluğu ile yaşanabilecek herhangi bir sorunda çözüm sağlanması amacıyla önemli bir adım daha atarak şirketin yönetim kuruluna dönemin Düyun-ı Umumiye İdaresi İngiliz temsilcisi Vincent Henry P. Caillard'ı almıştı. Caillard'ın Anadolu Demiryolları Şirketi'ndeki varlığı, Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin Osmanlı'da yatırım yapan Avrupa sermayesiyle var olan birlikteliğinin somut bir örneğini oluşturuyordu.<sup>298</sup>

Deutsche Bank, bireysel girişimcilik risklerinin en aza indirilmesi ve yatırımları kolaylaştırması açısından karmaşık bir uluslararası örgütlenmeyle demir yolu inşa faaliyetlerini gerçekleştirmesi adına Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kurarken, bu şirketin finansal girdilerini yönetmek amacıyla da yeni bir yapılanma ihtiyacı içerisine girdi. Bunda her şeyden önce şirketteki hisse senedi çoğunluğunu yitirmeme düşüncesi öncelikliydi. Bu nedenle, Anadolu Demiryolu hisselerinin yanı sıra daha sonra elde edilmesi muhtemel yeni imtiyazların getirisi olacak hisse senetlerini de işletmek amacıyla,

---

<sup>296</sup> Karl Helfferich, *Georg von Siemens Ein Lebensbild aus Deutschlands grosser Zeit* (Berlin: Verlag von Julius Springer, 1923), 3/45.

<sup>297</sup> *Deutsche Bank 1870-2010*, 33; Hoffmann-Halle, "Deutsche Banken", 418; Ulrich Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. Marian Kent (London: Frank Cass, 1996), 107-136; bu şirketin kuruluşunda Dresdner Bank da yer almıştır. Riesser, *Die deutschen Großbanken*, 364.

<sup>298</sup> Blaisdell, *Düyunuumumiye*, 124.

Wienerbankverein ile 1890'da merkezi Zürih'te olan Bank für Orientalische Eisenbahnen<sup>299</sup> kurularak hisse senetlerinin burada işlem görmesi sağlandı.<sup>300</sup> Her ne kadar banka olarak adlandırılrsa da bu kurum daha ziyade tek başına kar elde etme ve zararları paylaşma olanağını sunan finansal bir holding yapısındaydı.

Demir yolu yapımı konusunda tüm şirket ve finansman yapıları oluşturulduktan sonra inşa çalışmaları başladı. Bu kapsamda şirketin genel müdürlüğüne Rumeli Demiryolları'nın (Orientalischen Eisenbahnen) eski genel müdürü Otto Ritter von Kühlmann, inşa direktörlüğüne de Rumeli Demiryolları'ndaki başarılarından dolayı Otto von Kapp getirildi.

Hattın inşa çalışmalarına Nisan 1889'da başlandı. İlk etapta, İzmit'ten güneydoğu istikametinde geniş bir bataklık ovidan geçilerek yaklaşık 30 km sonra Sapanca'ya ulaşıldı. Daha sonra Sakarya nehri iki ayrı yerden geçilerek, Bilecik istasyonuna ulaşıldı. Hattın teknik olarak en zor kısmı olan Bilecik-İnönü arası 15 Şubat'ta hizmete açıldı.<sup>301</sup>

Anadolu Demiryolu, inşa sözleşme tarihi olan 4 Ekim yerine 31 Aralık 1892'de Ankara istasyonunu da açılmasıyla tam anlamıyla hizmete girdi. 577 km ve 44 istasyondan oluşan İzmit-Ankara hattıyla birlikte İstanbul artık Anadolu'yla bağlantısını kuvvetlendirmişti.<sup>302</sup> Bu süreçten sonra hattın Pressel planında olduğu gibi Bağdat'a kadar uzatılması için çalışmalara başlanacaktı. Fakat, Osmanlı yöneticileri hattın Kayseri üzerinden devam etmesinde ısrar etmektedir. Buna karşın demir yolu şirketi yöneticileri ve finansörleri teknik zorluklar ve seyrek nüfuslu, ekonomik olarak az gelişmiş bölgeden

---

<sup>299</sup> Meyer, *Mitteleuropa in German*, 77.

<sup>300</sup> Bu yöndeki ilk girişim Oriental Railways' Bank unvanıyla İsviçre'nin Zürih şehri merkezli kurulan bankadır. Bu banka, 63 milyon frank sermayeli olarak planlanmaktadır. İlgili sermayenin 13 milyon franklık kısmı yıllık yüzde 5 temettü sağlayacak imtiyazlı hisse senedi, kalan kısmıysa bin franklık adi hisse senedi şeklinde olacaktır. Bankanın yönetiminde sermayedar gruplarının çıkarlarını temsilen İsviçrelileri Carl Abegg Arter, Carl Wilhelm von Graffenried, Th. Spühler, Carl Staechlin Bucknor; İngilizleri Vincent Caillard; Fransızları Homberg, Auguste Léon, G. Aubaret; Almanları Eugen Pietmann, Georg von Siemens, Alfred Kaulla, Carl Schröder, H. Gerlich ve Avusturyalıları M. Goldschmidt, Maritz Baur ve de Princig Herwalt yer alacaktır. Ortabağ, *Bankacılığın Gelişimi ve Regülasyon*, 75; Lodemann - Pohl, *Die Bagdadbahn*, 18; Schwanitz, *Deutschen Orientbank*, 16; Behice Tezçakar Özdemir, *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Siemens Tarihi* (İstanbul: Mas Matbaacılık, 2016), 82-84.

<sup>301</sup> "Eisenbahnbau in Anatolien", *Deutsche Bauzeitung* XXVI-22 (12 März 1892), 128; Demir yolu yapımı devam ederken imtiyazda yer alan yer altı zenginliklerini araştırmak adına çalışmalar başlatan Anadolu Demiryolu Şirketi, Jeolog Dr. Heinrich Edmund Naumann ve Dr. Ried'i görevlendirmiştir. İkili, Mayıs ayı başında İzmit'ten Konya'ya oradan da Trabzon'a gitmek üzere yola çıkmıştır. Bu yolculuktan hem bilimsel hem de pratik olarak değerli sonuçlara sahip olmalı beklentisinin yanı sıra Alman yatırımları için yeni alanlar açmak ve istihbari bilgiler edinmekte eklenebilir. "Der Bau anatischer Bahnen durch deutsche Ingenieure", *Deutsche Bauzeitung* XXIV-53 (2 Juli 1890), 320.

<sup>302</sup> "Eisenbahnbau in Anatolien", *Deutsche Bauzeitung* XXVI-22 (12 März 1892), 128.



geçen bir rotadan ziyade daha çok kar bırakan başka bir güzergaha sıcak bakıyorlardı. Bu hat ise, Haydarpaşa-Ankara güzergahında Eskişehir'den başlayarak Afyon üzerinden Konya'ya giden bir hattır. Yapılan görüşmeler sonucunda Eskişehir-Konya hattı üzerinde mutabık kalındı ve 15 Şubat 1893'te Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Konya hattının yapım ve işletim imtiyazı verilirken aynı zamanda şirketin hiç kullanmadığı Kayseri hattının yapım hakkı da verildi. Konya hattı, 1893-1896 arasında tamamlandı.

Kurulan karmaşık uluslararası ağ sayesinde Osmanlı yönetiminin maliyetler, sağlanan ekonomik girdi ve elde edilen ortalama karlar hakkında gerçekçi bir fikir edinmesi engellendi. 486 kilometrelik İzmit-Ankara demir yolu hattının toplam maliyeti 48,16 milyon frank ve inşaat firmasının iş tamamlandığında elde ettiği toplam karıysa 18,5 milyon Alman markı olarak gerçekleşti. Daha önceden yöneticiler, denetleme kurulu ve hisse ve katılım sertifikası sahiplerine ödenen 4,5 milyon Alman markı çıkarıldığında net kar 14 milyon Alman markı olarak gerçekleşti.<sup>303</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi, hattın yapımından sonra bölgenin ekonomik olarak yükselmesini de tetiklemiştir. Bu hatla birlikte 1909'a kadar tahıl fiyatları ortalama üç katına çıkarken; yerleşim alanı gelişmiş ana ilçeler iki kat artmıştır. Bu artış eğilimi devletin gelirlerine de olumlu yansıyor devletin demir yolu ve onun dolaylı etkisiyle birlikte gelirleri iki katına çıkmıştır.<sup>304</sup>

Demir yoluyla Anadolu'nun iktisadi şartlarında yaşanan düzelme ve Alman demir yollarının elde ettiği başarılar, Osmanlı mali yapısına yaptığı katkıdan dolayı büyük bir sevinç ve kazanç kaynağı oldu. Artık Osmanlı yönetimi demir yollarından payına düşen karı da almaya başlamıştı. Alınan kardan daha çok bölgenin artan iktisadi değeri hazineye giren vergi gelirlerini de arttırmıştı. Konya hattının yapımına başlanan 1893'te Nafia Nezareti, aşar gelirleri ve bölgedeki arazi fiyatlarında artıştan bahsetmeye başlamıştı. Öyle ki, Anadolu Demiryolu'nun geçtiği bölgelerin aşar gelirleri; 1889'da 639.760; 1898'de 948.070; 1908'de 1.240.450 Amerikan doları olarak hesaplanmıştır. Hatta

---

<sup>303</sup> Boris Barth, "Anatolian and Baghdad Railways: Investment and Foreign Policy before the Great War", *East Meets West Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire*, ed. Philip L. Cottrell vd. (Hampshire: Ashgate Publishing, 2008), 165.

<sup>304</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe", 2.

1908’de bazı bölgelerden elde edilen aşar vergisi, demir yolu yapılmadan önceki yılların beş-altı katına dahi ulaşmıştır.<sup>305</sup>

### 2.2.2. Bağdat Demiryolu

Bağdat Demiryolu, bir demir yolu hattından çok daha ötesiydi. Bu proje siyasi etkileri bakımından dönemin tüm emperyalist devletlerini ilgilendiren bir yapıya sahipti. Bir kara taşıma aracı olmasına rağmen denizlerdeki üstünlüğün en önemli parçasıydı. Diplomatik anlamda da dönemin büyük güçlerinin rekabetinin tam merkezinde yer alıyordu. Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu’nun siyasi ve iktisadi birlikteliğinin tam anlamıyla pekiştiğinin bir göstergesiydi. Bu birliktelik, Osmanlı için varlığının devamı adına gerekliken, Almanya için Kayzer II. Wilhelm’in Weltpolitik’inin mütevazı başarılarının yanında en göze çarpan ve bu politikanın bir gereği ve uygulama alanıydı. Bu sayede hem büyük bir coğrafyada varlık gösterirken hem de Müslümanların Halifesi ile kuracağı yakın ilişki sayesinde rakiplerinin yönetimi altındaki Müslümanlara etki edebilecekti. Tüm bu özellikler Bağdat Demiryolu’nu Alman İmparatorluğu için kendi kalbinden Doğu Asya topraklarına uzanan bir yol yaparken; Osmanlı İmparatorluğu için ülkenin iç bölgelerinin başkent ve liman bölgeleriyle bağlantısını sağlamanın yanı sıra ülkeyi bir uçtan bir uca geçerek hem siyasi bütünlüğün korunmasını hem de iktisadi gelişmeye ve istikrara yapacağı katkılarıyla vazgeçilmez kılmaktaydı.

Avrupa siyaseti o zamana kadar tek bir bölgede ekonomik, toplumsal ve kültürel anlamda bu denli bir nüfuz elde etme peşinde olmamıştır. Boğaz’dan Basra Körfezi’ne kadar uzanan bu hattın inşası kadar başka hiçbir proje, neredeyse hiç kargaşaya neden olmamıştır. Bağdat Demiryolu, sadece Almanların değil aynı zamanda diğer tüm emperyalist devletlerin siyasi özlemlerini de temsil ediyordu.

1871’de Wilhelm von Pressel’in planı doğrultusunda İzmit-Konya-Halep-Musul üzerinden Basra’ya ulaşmayı planlayan Osmanlı İmparatorluğu’nun demir yolu inşa yolculuğu Bağdat Demiryolu’yla taçlanıyordu. Bu kapsamda, Aralık 1892’de İzmit-Ankara hattının tamamlanması ve hattın Eskişehir üzerinden Konya’ya uzatılması yönündeki kararlar yeni yapım faaliyeti başlattı. 1893-1896 yılları arasında gerçekleştirilen çalışmalar neticesinde İstanbul-Ankara bağlantısından sonra İstanbul-Konya bağlantısı da sağlanmış oldu. Bu hatların çoğu Anadolu Demiryolu Şirketi’nin

---

<sup>305</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 254-255.

inşa çalışmalarını devrettiği Fransız-Alman ortaklığındaki Vitali-Holzmann şirketi tarafından gerçekleştirildi ve Holzmann şirketi bu çalışmalarda Vitali Şirketi'nin bilgi ve birikiminden faydalandı. Artık Bağdat Demiryolu Hattı inşasında Philipp Holzmann şirketi tek söz sahibiydi.<sup>306</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin yapımını gerçekleştirdiği hatlar, Osmanlı İmparatorluğu için önemli ve devasa projelerdi. Fakat bu hatlar, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demir yolu macerasının yalnızca başlangıcıydı. Öyle ki, Alfred von Kaula, Ekim 1891'de günlüğüne, “Sultanın kendisini çağırarak yolun Bağdat'a kadar uzatılması işini görüştüğünü, ancak kendisinin bu yolun Sivas'a kadar bile uzatılmasına taraftar olmadığını”<sup>307</sup> yazsa da 1898'de Alman İmparatoru Kayzer II. Wilhelm'in İstanbul'u ikinci ziyaretinde Sultan II. Abdülhamid onu Anadolu Demiryolu Hattı'ndan daha da büyük bir inşaat projesiyle karşılayacaktı; Bağdat Demiryolu.

Kayzer II. Wilhelm, 18 Ekim 1898'de İstanbul'a geldiğinde Sultan II. Abdülhamid onu yeni bir planla bekliyordu. Bu yeni planla birlikte, Anadolu Demiryolu'nun yapımı adeta gölgede kalacaktı. Bu sayede Sultan, İstanbul-Bağdat arasında iktidarını pekiştirecekti. Bağdat Demiryolu işte bu nedenle iktisadi yönünden daha çok politik bir konuydu. Almanlar dünyanın bu bölgesinde daha fazla nüfuz kazanmak ve aynı zamanda onu ekonomik olarak geliştirmek istiyorlardı. Bu yüzden Deutsche Bank dahil diğer tüm Alman finans sahipleri var olan tüm çekincelerini bir kenara bırakarak 23 Aralık 1899'da ilk anlaşmayı imzaladılar. Akabinde hattın geçeceği bölgede keşif çalışmalarına başlandı.

Projenin uzunluğu değişken coğrafi ve iklim şartlarını da beraberinde getirecekti ki, bu da projenin bölgeler arası farklılıklar göstererek ilerlemesini sağlarken finansman konusunda da yüksek bir maliyete neden olacaktı. Tüm teknik ve altyapı araştırmalarından sonra şimdi Bağdat Demiryolu'nun finansmanını ve yürütmesini garanti altına almak için işleyen bir örgütsel ve idari ağ kurmak gerekiyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nun demir yolu inşası konusunda vereceği güvencelerde yaşanan

---

<sup>306</sup> 1849'da Johann Philipp Holzmann tarafından Frankfurt merkezli olarak kurulan şirket, zaman içerisinde uluslararası bir şirket statüsüne kavuşmuştur. Şirket, Deutsche Bank ile arasındaki yakın ilişkiler sayesinde uluslararası inşaat işlerini de üstlenmeye başlamıştır. Philipp Holzmann AG'nin en büyük ve en çok bilinen uluslararası projelerinden biri Bağdat Demiryolu Hattı'nın inşasıdır. Bu demir yolu hattı kapsamında köprü, tünel, tren istasyonu ve diğer alt ve üst yapılar gibi farklı türlerde önemli inşa faaliyetleri bir arada yürütülmüştür.

<sup>307</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 129.

aksaklıklardan dolayı 1903'e kadar inşa çalışmalarına başlanamadı.<sup>308</sup> Yaşanan aksaklıkların giderilmesi sonrasında 5 Mart 1903'te 15 milyon frank sermayeli Almanya, Fransa, İsviçre, Avusturya-Macaristan ve Anadolu Demiryolu'nun ortaklığında, İmparatorluk Osmanlı-Bağdat Demiryolu Şirketi (The Imperial Ottoman Baghdad Railway Company) kuruldu.<sup>309</sup>

Çalışmalara başlanılmadan önce finansman konusunda bazı gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle, 1870-1871 Fransa-Prusya arasındaki Sedan Savaşı'nın uzun vadeli sonuçlarından birisi de bu demir yolu projesiyle ortaya çıkmaktadır. Alman bankalarının kendilerine normalde daha iyi koşullar sunabilecek olan çok sayıda zengin finansöre sahip Paris borsasıyla resmi temas kurması bu savaş nedeniyle neredeyse imkansız hale gelmişti. Bu durumun yarattığı olumsuz havayı dağıtmak üzere Deutsche Bank, köklü uluslararası özel bankaların aile bağlarını kullanmak durumunda kalmıştır. Özellikle de Frankfurt'taki Bethmann ailesinin geniş uluslararası temas çevresinden faydalanılmıştır. Bu Frankfurtluların üyelerinden birisi olan Hugo de Bethmann, Paris'te faaliyet gösteren Bethmann et Cie'nin sahibiydi. Kız kardeşiyse Osmanlı Bankası Paris komitesi başkanı olmasının yanı sıra, Fransız yüksek finans çevrelerince hatırı sayılır bir desteğe de sahip olan Baron Rodolphe Hottinguer ile evliydi. Bu ağ sayesinde Deutsche Bank, Almanya'da yeterli fiyata satamadığı Anadolu ve Bağdat demir yolu tahvillerini birkaç kez Paris'te satma fırsatına erişmiştir. Demir yolu tahvilleri her ne kadar resmi olarak Paris borsasında işlem göremese de buradan elde edilen gelirler her iki işletmenin de sermayelerinin üçte birinden fazlasını oluşturmuştur. Sağlanan finansman desteği, 1899-1900'de Deutsche Bank ve Osmanlı Bankası arasında resmi bir Fransız-Alman anlaşmasıyla karmaşık uluslararası yapılanmanın kurulmasını da sağlamıştır.<sup>310</sup>

Fransızlara satılan tahvillerin yanı sıra eldeki diğer tahvillerin de ihracı için bir planlama yapılmıştır. Bu kapsamda, Bağdat Demiryolu Hattı için tahviller üç dönem halinde piyasaya sürülmüştür. Birinci dönem tahvilleri Konya-Adana; ikinci dönem tahvilleri Adana-Halep, bu tahviller 108 milyon frank tutarındaydı ve üçüncü dönem tahvilleri de Halep-Bağdat arasını kapsıyordu. Aynı zamanda hükümet tarafından kilometre garantisi de verilmişti. Hattın inşası için verilen kilometre garantisi 11 bin frank ve işletme

<sup>308</sup> "Vermischtes", *Deutsche Bauzeitung* XXXVII-35 (2 Mai 1903), 228.

<sup>309</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 127; Şirketin kuruluş tarihi konusunda 13 Nisan tarihi de verilmektedir. "Vermischtes", *Deutsche Bauzeitung* XXXVII-35 (2 Mai 1903), 228.

<sup>310</sup> Barth, "Anatolian and Baghdad Railways", 164-165.

masrafıysa 4.500 franktı. Bu garanti ücretinin temini için de üç tertip istikraz (borçlanma) anlaşması imzalanmıştır. Birincisi 1903'te diğer ikisiyse 1908'de yüzde 4 faiz oranıyla gerçekleştirilecek olan ve toplamda 976 milyon kuruş olarak gerçekleşecek istikrazlar Deutsche Bank tarafından sağlanacaktı.<sup>311</sup> Yukarıda da belirtildiği üzere piyasaya sürülen tahvillerin en büyük alıcıları arasında Fransız finansman çevreleri gelmekteydi. Öyle ki, hattın yapımına karşı Fransa'da karşıt sesler yükselmeye başladığında dönemin Fransız Dışişleri Bakanı Théophile Delcassé, "bu iş bir oldubittidir ve bu oldubittiye Fransızlar da iyi bir hisseyle katılmışlardır"<sup>312</sup> diyerek karşılık vermiştir.

Finansman desteğinin de sağlanmasıyla demir yolu inşa faaliyetlerine yüklenici Philipp Holzmann AG tarafından başlandı. Deutsche Bank ve Osmanlı yönetimi demir yolu hattını her biri 200 kilometrelik aşamalar halinde inşa etme konusunda anlaştı. Malzeme stokunun neredeyse tamamı Alman Krupp, Henschel, Krauss ve Maffei şirketlerine verilen büyük siparişlerle tedarik edilirken diğer inşaat malzemeleriyle vagon ve lokomotif siparişleri de Hannoversche Maschinenbau AG, Gutehoffnungshütte, Aachener Hüttenverein, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg ve Borsig şirketlerine verildi. 1914'te hatta işleyen yaklaşık 200 buharlı lokomotif ve yaklaşık 3.500 yük veya binek taşıyıcı bulunmaktaydı.<sup>313</sup>

Holzmann şirketince verilen siparişler deniz nakliye vasıtalarınınca İstanbul'a getirilmekte ve buradan da mevcut Anadolu Demiryolu vasıtasıyla inşa faaliyetlerinin bulunduğu bölgelere sevk edilmekteydi. İnşa çalışmasının ilk etabı olan Konya-Bulgurlu arası, bozkırın düz arazilerinde hızlı bir yapım faaliyeti sonrasında Ekim 1904'te ulaşıma açıldı. Mart 1909'a gelindiğinde ilk defa gazetelerde Konya-Bulgurlu arasında yapılan seferlere ait işleyiş planı reklamlarına yer verilmeye başlanmıştı.<sup>314</sup>

Hattın ikinci aşaması, teknik anlamda zorlukların başladığı yerd. Toroslara gelindiğinde yapım faaliyetlerinde zorluklar kendini göstermeye başlamıştı. Dört bin metreye ulaşan yüksekliğiyle aşılmaz bir kale konumundaki Toroslar, bozkırın denizle bağlantısını dolayısıyla demir yolunun limanlara ulaşmasını engellemekteydi.<sup>315</sup> Bulgurlu'dan sonra

---

<sup>311</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994), 100.

<sup>312</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 133.

<sup>313</sup> Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", 112.

<sup>314</sup> *Lloyd Ottoman*, "Fahrplan Der Bagdad Eisenbahn" (7 Mars 1909), 3.

<sup>315</sup> Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", 112.

yapım faaliyetleri Ulukışla yönünde ilerledi. Fakat atılan her bir adım finansman konusunda şirketi önemli derecede zorlamaktaydı. Bölgenin engebeli yapısı altyapı konusunda ek maliyetleri de beraberinde getirince inşa çalışmalarının askıya alınması gündeme geldi ve hattın bu kısmı 1911'e kadar son nokta olarak kaldı. Bu durum da tartışmaları beraberinde getirdi.

Tartışmalar hattın daha ihale aşamasından itibaren ara ara kendisini gösterse de en büyük muhalefet 1908'de Genç Türklerin yönetime gelmesinden sonra olmuştu. Meşrutiyetin yarattığı yeni siyasi ortamda İngilizlerin yeni Osmanlı yönetimine karşı takındığı olumlu tavır, iktidardaki Kâmil Paşa Kabinesi'nde karşılık bulduğunda Almanların itibarları sarsılmıştı. Bu da beraberinde Bağdat Demiryolu'na karşı var olan muhalefetin hem toplum hem de İngilizlerce gündeme getirilmesine neden oldu. Bu kapsamda, anayasanın yürürlüğe girdiği 1908'de yaşanan toplumsal olaylar demir yolu şirketinde de hissedildi. İçerisinde bulunan yeni ortam demir yolu hattı ve şirket çalışanlarının iktisadi ve sosyal konularda haklarını aramak adına 14 Eylül 1908'de grevi de beraberinde getirmekte ve şirket zarar görmektedir. İşçilerin grev kararından sonra demir yolunun yapımı için verilen imtiyaz da tartışmaya açılmıştı. Öyle ki, meclise bu konuda gensoru dahi verilmekte ve yapılan görüşmeler neticesinde 27 Şubat 1909'da Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi tarafından gensoruya cevap verilmiştir.<sup>316</sup> İstanbul'da yayın yapan Alman gazetesi Osmanischer Lloyd da bu konuda yayınlar yaparak Alman yatırımları ve nüfuzunu korumaya çalışmıştır. Bu yayınlarından birinde de Anadolu Demiryolu Şirketi'nin faaliyetlerinden itibaren tahlil fiyatlarının ortalama üç katına çıktığı; yerleşim alanı gelişmiş ana ilçelerdeyse bu oranın iki katına çıktığı ve bu sayede devlet gelirlerinin arttığı belirtilmiştir. Halihazırda demir yolu inşasının devamı adına yeni finansman temin edildiği ve Bağdat Demiryolu'nun şu anki noktasından son noktasına 840 km, İstanbul'dan 1.738 km, aşağı Basra'ya yaklaşık 1.155 km uzaklıkta olduğu<sup>317</sup> belirtilerek, tartışmaya açılan ve grevlere sahne olan demir yolunun geldiği son aşama ve sağladığı iktisadi faydadan bahsedilmiştir.

1911'e gelindiğinde Almanlar, demir yolu imtiyazında bazı değişiklikler yapmayı kabul etmişlerdir. Bu kapsamda, yapılan en önemli değişiklik Bağdat'ın en azından geçici olarak hattın sonu olarak kabul edilmesiydi. 1911'de tekrar başlanan yapım faaliyetleriyle

<sup>316</sup> Ökçün, "Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", 22-23.

<sup>317</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Handel und Gewerbe", 2.

Toroslar, toplam uzunluğu 10,5 kilometre olan 16 tünel, Varda Viyadüğü ve ayrıca 10 ila 25 metre arası açıklığa sahip kısmen betondan kısmen de taştan yapılan çok sayıda kemerli köprülerle geçilmiştir. Daha sonra var olan Mersin-Adana-Tarsus hattıyla bağlantı sağlanarak, Adana ovasında Seyhan ve Ceyhan nehirleri çelik köprüler vasıtasıyla geçilmiştir. Bağdat Demiryolu'nun Osmaniye'ye kadar olan kısmı tamamlandığında, İskenderun'a giden kısa bir şube hattı, Toprakkale-İskenderun hattı 1913'te hizmete açılırken bu hatla ilintili olarak İskenderun'a bir liman inşası imtiyazı da alınmıştır.<sup>318</sup> Aynı şube hattı üzerinde yer alan Payas'ta da bir istasyon inşa edildi ve bölgedeki küçük ölçekli yolcu vapurlarının yanaştığı liman iyileştirilerek bölgenin canlanması sağlandı.<sup>319</sup>

Toroslardan sonra Amanos Dağları'nın eteklerinden de geçilerek beş kilometreyi bulan uzunluğuyla Bağdat Demiryolu'nun en uzun tüneline gelindi. Günümüzde Ayran Demiryolu Tüneli olarak adlandırılan tünelle Antep'e ulaşan hat buradan da artık Suriye'nin kuzeyinde ilerlemeye başlamıştır. Demir yolu hattının en uzun köprüsü de bu bölgede inşa edilmiştir. Fırat Nehri üzerine kurulacak olan köprü sayesinde artık demir yolu hattı Mezopotamya'ya ulaşacaktı. Günümüz Gaziantep-Şanlıurfa sınırında yer alan ve 850 metreyi bulan uzunluğuyla Karkamış Köprüsü, 1913'te inşası tamamlanarak ulaşımına açılmıştır. 1914'e gelindiğinde demir yolu hattı, Halep'in 200 mil ötesine Rasulayn'a ulaşmıştı.

Anadolu coğrafyasından çıkan Bağdat Demiryolu Hattı'nın artık yeni koordinasyon merkezi Bağdat olmuştu. Basra'ya kadar uzatılması planlanan hattın inşasında sıradaki hedef Musul'du ve buraya inşa malzemelerinin sevki için Basra'dan bir nakil hattı oluşturulması planlandı. Bu kapsamda August Meißner Paşa, Almanya'dan getirilen ray ve lokomotif gibi demir yolu inşa malzemelerinin taşınmasını kolaylaştırmak adına Dicle üzerinde var olan limanı genişletti. Bağdat Demiryolu imtiyazının dokuzuncu maddesi uyarınca demir yolu şirketi, yapı malzemelerinin Basra'dan Bağdat'a özel nakliyesi için vapur işletme hakkına sahipti.<sup>320</sup> Bu imtiyaz hakkı ve demir yolu inşasıyla bölgedeki bütün taşıma sistemi modernleşecekti. Basra-Bağdat arasında Dicle nehri üzerinde işleyen taşımacılık tekeli elinde tutan Lynch Navigation Company, bu nedenle Bağdat

<sup>318</sup> "Progress of the Baghdad Railway", *The Geographical Journal* 41/3 (March 1913), 244.

<sup>319</sup> "Progress of the Baghdad Railway", 246.

<sup>320</sup> Bağdat Demiryolu'na Aid Mukavelat, 11-12.

hattına muhalefet edenlerin başında yer alıyordu.<sup>321</sup> Fakat imtiyaz uyarınca verilen hak altında Deutsche Bank ile Messrs. Lynch Brothers ortaklaşa “Societe de Transport Fluviaux en Orient” olarak bilinen bir şirket kurdular. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG - HAPAG<sup>322</sup> de Basra’da römorkaj için kullanılmak üzere bölümlere ayrılmış sekiz mavnayı bölgeye getirdi.<sup>323</sup>

Bağdat üzerinden Dicle vasıtasıyla Musul'a varacak olan hattın uzunluğu ortalama 400 kilometreyi bulacaktı. 1912’de Bağdat’tan ilk lokomotif hareket ettiğinde, demir yolu hattının diğer ucundan da inşa faaliyetleri başlayarak hattın birleştirilmesi adına önemli bir eşik daha aşılmıştı.

Bağdat Demiryolu Hattı her ne kadar ilerliyor gözükse de özellikle Toros ve Amanos dağlarında çeşitli tünellerin hazır olmadığı ve bazı boşluklar bulunduğu görülmektedir. 1908'den 1918'e kadar ikinci bir inşaat aşamasında demir yolu, Mardin’in güneydoğusundaki Nusaybin’e kadar inşa edildi ve Toros ve Amanos Dağları üzerinde kalan boşluklar kapatıldı. Bağdat-Samarra güzergahı genel savaşın başında faaliyete geçmişti. Her iki rotada, Anadolu ve Mezopotamya savaş sırasında muazzam bir lojistik önem kazandı.<sup>324</sup> Hattın yukarı Fırat’ı geçtiği Cerablus’ta da bir nehir limanı inşa edildi.<sup>325</sup>

Savaş başladığında tüm hat hala tamamlanamamış bir durumdaydı. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu’nun savaşa dahil olmasıyla var olan durum hem iktisadi hem de nakliye vasıtaları açısından daha da kötüleşti. Hattın inşasında görev alan farklı ülkelerden çok sayıda mühendis, teknisyen, memur ve işçi silah altına girmek üzere memleketlerine döndüklerinde inşa faaliyetleri çoğunluğu deneyimsiz işçilerin oluşturduğu gruba kaldı. Bu da savaş öncesinde demir yolu hattının tamamen bitirilmesi bir yana bölgeler arasındaki bağlantıların tam olarak birleştirilmemesine neden oldu. Tüm bu aksaklıklara karşın yılda 600 bini bulan yolcu ve 116 bin tona yakın yük taşınmaktaydı. Konya-İstanbul aksı bu yükün genel ağırlığını teşkil ediyordu. Buradaki en büyük eleştiriye hat inşa edilirken Almanların da bölgeye yatırım ve ihracat amaçlı ticaret için gelmeleriydi

---

<sup>321</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 133.

<sup>322</sup> Bu şirkete, *Deniz Taşımacılığı, Hamburg’dan Gerçekleşen Deniz Taşımacılığı* başlığı altında değinilecektir.

<sup>323</sup> “Progress of the Baghdad Railway”, 248.

<sup>324</sup> Dawletschin-Linder, “Eine Hamburger Familie im Osmanischen Reich”, 177.

<sup>325</sup> Henderson, “German Economic Penetration”, 61.



fakat gelinen son noktada Almanlar ihracat yapan değil ithalat yapan konuma ve Konya üzerinden İstanbul'a hatırı sayılır miktarları bulan ticaret gerçekleştirmektedirler.<sup>326</sup>

Başta Anadolu Demiryolu olmak üzere Bağdat Demiryolu inşa projelerinden özellikle çelik ray üretimi yapan Alman firmaları önemli ölçüde kazanç sağladılar. 1896'da tamamlanan ortalama 440 kilometrelik Eskişehir-Konya hattını Alman inşaat firması Holzmann AG, 50,8 milyon franklık bir bedelle üstlenmişti. Ancak, 17 milyon frankı Alman ürünleri olmak üzere toplam maliyetleri 31,473 milyon franktan fazla değildi. Böylece 19,3 milyon frank net kar elde edilmiş oldu. Tüm bunlara ek olarak, Avrupalı yatırımcıların başta demir yollarına yatırım yapmalarındaki en büyük faktör, Osmanlı yönetiminin her ne kadar devlet için ekonomik olmasa da kilometre garantisi sağlamasıydı. Bu sistem sayesinde yatırımcılar için demir yolu inşası başından itibaren karlıydı.<sup>327</sup> Öyle ki, 1910-13 arasında, Almanya'dan Türkiye'ye gönderilen rayların ve çapraz bağların değeri 19 milyon altın markı aşmıştı. Bu malzemelerin taşınmasında da bazı Alman nakliye hatları görev alarak büyük karlar elde ettiler. Bunlardan en önemlisi de 1889'da kurulan Deutsche Levante-Linie'dir. Bu şirketin yanı sıra, Hamburg merkezli HAPAG Şirketi de Basra Körfezi'nde bulunan limanlara düzenli seferler yapmaya başladı ve Deutsche Levante-Linie gibi demir yolu inşasına malzeme taşımacılığı görevini de yerine getirdi.<sup>328</sup>

Demir yolu imtiyazıyla hem demir yolu işletmeciliği sayesinde gelir elde eden şirket hem de hat boyunca ham madde kullanımıyla hatırı sayılır bir gelir elde etmekteydi. Bu hattın Osmanlı İmparatorluğu'na yansıyan ekonomik kısmıysa hem istihdam sağlanırken hem de devlet gelirlerini arttırmasıydı.

Almanlar, Bağdat Demiryolu Hattı imtiyazını aldıklarında başarısızlıkla sonuçlanacağı yönündeki iddiaları gerçekleştirdikleri yatırımlardaki başarılarıyla cevaplamışlardır. Demir yolu şirketi yöneticileri, verilen kilometre garantilerine güvenmek yerine hattan elde edilecek kazanç odaklanmışlardır. Bu sayede hattın işletilmesine ayrı bir önem göstermişlerdir. Böylelikle, Avrupa'daki muadillerinin işletme giderleri gayrisafi gelirlerinin yüzde 54'ünün altına düşmediği hatta yüzde 62'ye kadar çıktığı bir dönemde hem Anadolu hem de Bağdat demir yollarının işletme giderleri hiçbir zaman gayrisafi

---

<sup>326</sup> Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", 112.

<sup>327</sup> Barth, "Anatolian and Baghdad Railways", 165.

<sup>328</sup> Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", 113.

gelirlerin yüzde 47'sinin üstüne geçmemiştir. Bunun yanı sıra 1906-1914 arasında Anadolu ve Bağdat demir yolları zaman zaman hissedarlarına yüzde 5-6 oranında temettü ödemiştir. 1911'deyse Bağdat Demiryolu'nda sözü edilmeye değer bir yeniliğe de gidildi. Bu yenilik uyarınca, lokomotiflerde kömür yerine benzinli motorlara geçilerek Amerikan Standart Oil Company of New Jersey'den alınan yakıt kullanılmaya başlandı. Yönetim gerçekleştirdiği bu adımların karşılığını da almıştır. 1911'de, Ankara hattının gelirleri kilometre garantisini aşarak, Osmanlı yönetimine kardan pay verilmiştir. 1912'de de Eskişehir-Konya hattı gelirleri kilometre garantisini aşarak yine Osmanlı yönetimine kardan pay verilmiştir. Devletin aldığı kar payı 200 bin doları bulmuştur. Bu sayede 1913 itibarıyla devlet tarafından Anadolu Demiryolu Şirketi'ne herhangi bir kilometre garantisi ödenmesine gerek kalmamıştır.<sup>329</sup>

Aşağıdaki tabloda Bağdat Demiryolu'nun tamamlanan kısımları ve ilgili bilgilere yer verilmiştir.

**Tablo 1:** Bağdat Demiryolu Yük-Yolcu-Gelir Tablosu (Km/Ton/Frank)

Yıl	Hat Uzunluğu	Yolcu Sayısı	Yük Miktarı	Km Başına Gayrisafi Gelir	Toplam Garanti Ödemeleri
1906	200	29.629	13.693	1.368	624.028
1907	200	37.145	23.643	1.754	546.129
1908	200	52.759	15.941	1.839	529.443
1909	200	57.026	15.364	1.936	509.565
1910	200	71.665	27.756	2.571	381.135
1911	238	95.884	38.046	3.379	238.166
1912	609	288.833	57.670	5.315	278.785*
1913	609	407.474	78.645	3.786	216.295
1914	887	597.675	116.194	8.177	2.939.983*

**Kaynak:** Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı (İstanbul: Milliyet Yayınları, 1. Basım, 1972), 254.

Sonuç olarak, Bağdat Demiryolu ilk planlandığı dönemden itibaren imtiyaz, finansman temini, inşa faaliyetleri gibi farklı alanlarda üstesinden gelinmesi gereken birçok zorunluğu aşarak belli bir seviyeye gelmiştir. Kendinden öncesi ve sonrasını da kapsayacak bir şekilde döneminin sınırlarını aşan bir proje olması Bağdat Demiryolu'nun hem ekonomik hem de kültürel açıdan çok büyük bir öneme sahip olmasını sağlamıştır.

<sup>329</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 253-254.

\* Elde edilen gelirler kilometre garanti ücreti olan 4.500 frankı aştığı için Osmanlı yönetimine yapılan kar ödemelerini göstermektedir.

Bağdat Demiryolu'nun önemi, Genç Türk Devrimi ve özellikle Balkan Savaşı sonrasında değişmeye başladı. Almanlar kendi önderliklerindeki bu hattın yapımı konusunda var olan konsorsiyumun yapısını çok uluslu hale getirmeye çalışmıştır. 1914 baharına gelindiğinde İngiliz ve Fransızlarla müstakil iki anlaşma imzalandı. Bu anlaşmalardan ilki, 15 Şubat 1914'te Fransızlarla gerçekleştirildi. Bu anlaşma kapsamında, Deutsche Bank ve Osmanlı Bankası, Osmanlı coğrafyasını kendi ilgi alanlarına göre ayırdılar. Fransızlar, Doğu ve Kuzey Anadolu ile Suriye'de İskenderun ve Beyrut arasındaki kıyı şeridini tarafsız bölge ilan etti. Buna ek olarak, 1911 gümrük kredisinin ihraç edilmeyen menkul kıymetleri Deutsche Bank tarafından Fransızlara devredildi. Fransızlarsa, Bağdat Demiryolu'nda var olan tahvillerini Deutsche Bank'a devretti. Fakat buradaki önemli nüans ise bu anlaşmanın yürürlüğe girmesi, Osmanlı ile imzalanacak olan anlaşma sonrasına bırakılmasıydı. Bu anlaşmaysa hiçbir zaman imzalanmadı. Böylece Osmanlı Bankası'nın önderliğindeki Fransız grubu, Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'na girmesine kadar Bağdat Demiryolu projesinde yer alırken, Deutsche Bank ve Osmanlı Bankası bölgede gerçekleştirecekleri yatırımlarında birbirlerinin nüfuz alanlarına saygı göstermeye başladılar.

Anlaşmalardan ikincisi, İngilizlerle 15 Haziran 1914'te imzalandı. Anlaşma kapsamında, demir yolunun planlanan son bölümü İngilizlere bırakıldı. Bu sayede İngilizler, Bağdat Demiryolu'nun yapımının başlangıcından beri en büyük çekinceleri olan Hindistan yolunun güvenliğini sağlamış oluyordu. Böylelikle körfezde Alman donanmasının muhtemel varlığı da son buluyordu. Aynı zamanda anlaşmayla birlikte hat, Basra'ya özellikle de körfeze kadar uzatılmayacaktı. Bu sayede Almanlar, kendileri ve Osmanlı adına Basra Körfezi'nin kontrolünü İngilizlere bırakıyordu. Deutsche Bank bu anlaşmayla Mezopotamya petrol yataklarını işletme amacıyla kurulacak olan İngiliz petrol şirketinde pay sahibi olacaktı.<sup>330</sup> Petrolün bilinen mevcut ticari değeri, demir yolu inşası sırasında da gündeme gelmişti. Demir yolunu finanse eden Deutsche Bank, Musul petrollerine de alaka göstermiş, petrol yataklarının ek bir hatla ana demir yoluna bağlanması da düşünülmüştü. Fakat bunun gerçekleşmesi için bölgede etkinlik gösteren İngilizlerle de anlaşmak gerekmekteydi. Bu kapsamda yukarıda da belirtildiği üzere 1912'de ortaklık yapısına sahip The Turkish Petroleum Company kurulmuştur.<sup>331</sup>

<sup>330</sup> Barth, "Anatolian and Baghdad Railways", 169; Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 133.

<sup>331</sup> Eldem, *Harp ve Mütareke*, 224, 237.

1914'te genel savaş başladığında demir yolu tamamlanmadan hala çok uzak oluşu, savaş sonunda imzalanan Versailles Antlaşması'yla Osmanlı İmparatorluğu'nun dağıtılması, Bağdat Demiryolu'nun inşasını o anki haliyle son bulmasına neden olmuştur. Hat uzun yıllar sonra Irak Krallığı ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından tamamlanarak İstanbul-Bağdat arasında seferlere başlamıştır.

### 2.3. Tarım

Osmanlı İmparatorluğu, on dokuzuncu yüzyılla birlikte Batı Avrupa sanayi devletlerine benzer atılımlar yaparak bozulan mali yapısını düzeltmeye çalışmıştır. Ne yazık ki, bu devletlere verilen geniş kapsamlı kapitülasyonlar istenilen atılımın gerçekleşmesine kısıtlı olarak izin vermiştir. Kapitülasyonlar ilk adım olsa da toplumun batılı ürünlere karşı var olan ilgisi, talebi zaman içerisinde artırmış ve ithalatı teşvik etmiştir. Bu sayede Osmanlı'nın sanayileşme eğilimi toplumda gerekli ilgiyi görememiş ve ithalatın arttığı bir süreci beraberinde getirmiştir. İthalata duyulan ihtiyaçsa Osmanlı'yı bir tarım ülkesine daha doğrusu sanayi ülkelerinin ham madde üreticisi olma özelliğinin artarak devam etmesine neden olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle Anadolu coğrafyasındaki Alman yatırımları, tarımsal faaliyetleri destekleyerek kalkınmayı amaçlamıştır. Bu kapsamda, Anadolu ve Bağdat demir yolları tarımsal faaliyetlerin desteklenmesinde öncü adımlar olmuştur. Demir yollarının sağladığı nakliye kolaylıklarıyla Anadolu topraklarının daha önce üretime dahil edilmemiş bölgeleri tarım alanı olarak kullanılmaya başlamıştır. Bu sayede üretime dahil edilen alanların ekilip biçilebilmesi adına yeni tarım makine ve aletlerine ihtiyaç duyulurken aynı zamanda verimin artırılması için sulama projeleri de geliştirilmiştir. İşte tam da bu noktada Alman ürünleri Anadolu çiftçisinin kullanımına sunulmuştur.

Anadolu Demiryolu Şirketi, Bağdat Demiryolu Hattı'nın inşası kapsamında faaliyetlerini devam ettirdiği sırada Konya Ovası'nın tarımsal üretimini ve verimini arttırmak adına projeler geliştirerek bölgenin sulama imkanlarını arttırmayı düşünmüştür. Bu kapsamda, 4 Eylül 1907'de Konya Ovası sulama projesinin yapım ve işletim imtiyazı bu şirkete verilmiştir.<sup>332</sup> Anlaşma uyarınca, Konya'nın 80 km güneybatısında ve şehirden 120 m yükseklikte bulunan Beyşehir Gölü'nden Konya Ovası'nın 500 bin dönümlük (ortalama

---

<sup>332</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 55-56.

46 bin hektar) kısmının Beyşehir ve Çarşamba nehirleri aracılığıyla sulanması planlanmıştır. Proje için planlanan inşaa süresi altı yıldır. Sözleşmede projenin toplam maliyetinin 19,5 milyon frank olduğu tahmin edilmiştir.<sup>333</sup>

Anadolu Demiryolları Şirketi, sözleşmeden doğan yükümlülüklerini kurulacak olan yeni bir şirkete devretmiştir. Frankfurt merkezli olarak 500 bin Alman markı sermayeyle kurulan yeni şirketin adı Gesellschaft für die Bewässerung der Koniaebene (Konya Ovası Sulama Şirketi) idi. Bu şirketin hissedarlarıysa Anadolu Demiryolları Şirketi ve demir yolu inşaa faaliyetlerini beraber yürüttüğü Philipp Holzmann & Co idi. Şirket, Anadolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi'nin genel müdürü Eduard Huguenin ve Philipp Holzmann & Co.'nun genel müdürü Otto Riese'nin yönetimi altında faaliyet gösterecektir. Konya Ovası'nın sulanması için gerekli olan inşaa faaliyetleriysa İstanbul'da bulunan Messieurs G. et. D. Laporte Frères et Co.'ya devredilmiştir.<sup>334</sup>

İnşaa faaliyetlerinin devam ettiği süreçte Osmanlı İmparatorluğu'nda iç siyasi çalkantıların yol açtığı büyük zorluklara rağmen çalışmalar beş buçuk yılda tamamlanmıştır. 1914'ün ilk çeyreğinde kademeli olarak sulama sistemi devreye alınırken resmi açılış nisan ayında gerçekleşmiştir. Frankfurter Zeitung'un 4 Nisan 1914 tarihli sayısında da bu yatırıma şu şekilde değinilmiştir:<sup>335</sup>

“Bu, Alman enerji, teknoloji ve finansının yedi yıllık sessiz ve inatçı özveriyle üzerinde çalıştığı verimli bir çalışmadır. 1907'de Frankfurttu inşaat şirketi Philipp Holzmann & Cie, Anatolischen Baugesellschaft (Anadolu İnşaat Şirketi) ile Abdülhamid'den izin alınan Konya ovasının sulanması ve Konya ovasının saklı bereketini canlandırma görevi için bir şirket kurdu.”

Konya Ovası'nın sulanmasıyla çiftçiler hem o güne değin üretime dahil edilmemiş alanları tarıma açacak hem de iklim şartlarına bağlı olarak gerçekleştirdikleri faaliyetlerden kurtulacaklardı. Bu sayede tahıl üretimi yaklaşık on kat artışla yirmi bin vagona ulaşacaktı ki bu sayede çiftçilerin geliri ve alım gücü de artmıştır. Ulaşılan finansal ferahla demir yolları aracılığıyla Anadolu'nun içlerine kadar kolaylıkla taşınabilen Alman mallarının satışı da hızlanmıştır. Bu malların satışı konusunda gerek

---

<sup>333</sup> Gerhardt, “Über den Betrieb der Bewässerung der Koniaebene”, *Zentralblatt der Bauverwaltung* (5 Juli 1919), 320-321.

<sup>334</sup> Manfred Pohl, *Philipp Holzmann: Geschichte eines Bauunternehmens 1849-1999* (München: C. H. Beck, 1999), 107-108.

<sup>335</sup> Pohl, *Philipp Holzmann*, 107-108.

duyulabilecek finansal desteklerse Alman bankaları tarafından karşılanırken hem ihracat hem de ithalatın artması Anadolu Demiryolları Şirketi'nin taşımacılıktan elde ettiği geliri de yükseltmiştir. Tüm bunların yanı sıra Alman İmparatorluğu'nun ihtiyacı olan hububatın bir kısmı da buradan temin edilmeye başlamıştır.<sup>336</sup>

Tarımda makineleşmeyle birlikte ihtiyaç duyulan ekipmanların satışında da Alman şirketleri aktif rol oynamaya başlamıştır. Bu şirketler, Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mbH (Alman Levanten Pamuk Şirketi - DLB) ve Anatolische Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft mbH (ABDG)'dir. Ayrıca daha sonra ABDG'nin isim değiştirerek yerini alacak olan Anatolische Industrie und Handels-Gesellschaft mbH (Anadolu Sanayi ve Ticaret Şirketi - AIHG)<sup>337</sup> da Anadolu'da tarım ve özellikle de pamuk işin de ön plana çıkmıştır. ABDG ve AIHG, pamuk üretiminin yanı sıra bu ürünün depolanması, ayrıca yağ üretimi amacıyla pamuğun, pamuk tohumlarının preslenmesi için makinelerin kurulması ve işletilmesi; Anadolu'da veya diğer ülkelerde gayrimenkul edinimi de dahil olmak üzere şirketin yararına olduğuna inandığı tüm işlemlere katılmayı amaç edinmiştir. Bu iki şirket İstanbul, Konya, Adana ve İzmir'de şubeler açarak tarımın modern yöntemlerle yapılabilmesi adına Hoheim, Berlin, Leipzig ve Ulm'de bulunan tarım aletleri üreten fabrikalardan Türk çiftçisine kredi olanaklarıyla pulluk ve makine temin etmişlerdir. Bu makine ve aletlerin satış ve tamiri adına da çeşitli bölgelerde acente ve tamir atölyeleri de kurulmuşlardır. Hatta şirket, bu ürünlerin çiftçiler tarafından nasıl kullanılacağı ve modern tarım yöntemlerinin öğretilmesi adına da kurslar açmıştır. ABDG ve AIHG bu sayede ilgili Alman firmalarının Anadolu'daki satışlarına aracı olarak halkla yakın ilişkiler kurmuş, bu sayede iki devletin ticari ilişkilerinin güçlenmesine ve gelişmesine de katkıda bulunmuştur.<sup>338</sup>

Konya Ovası'nda sulama faaliyetlerine yönelik çalışmaların sürdürüldüğü bir dönemde Bağdat Demiryolu Şirketi ile Philipp Holzmann AG, Kilikya'da da sulama projeleri üzerinde çalışmıştır. Adana'da Çukurova'nın pamuk üretimi için planlanan bu proje

---

<sup>336</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 55.

<sup>337</sup> Burada kısa bir açıklama yapmak gerekecektir. Anatolische Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft mbH ve Anatolische Industrie und Handels-Gesellschaft mbH iki ayrı şirket olarak gözükseler de aynı yönetim kadrosu tarafından 6 Ağustos 1907'de Dresden'de kuruldular. İki şirketin de amacı aynıydı. Bir dönem ayrı isimler altında çalışmaları muhtemelen Anadolu'da tekel olarak görülmeyerek hem Osmanlı İmparatorluğu hem de diğer ülkeler nezdinde kötü bir imaj oluşturmamak içindi. BArch, *Deutsche Kolonialwerte* (1.8.1912), R 8024:322, 0001.

<sup>338</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 55-56; "Anatolische Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft mbH", *Von der Heydt's Kolonial-handbuch* (1908), 50.

kapsamında 500 bin hektarlık bir alan sulanabilecekti. Buradan elde edilecek olan pamuk sayesinde Alman tekstil sanayisinin ihtiyaçları büyük ölçüde karşılanabilecekti. Bu proje tam olarak hayata geçirilemese de 1904'te Dresden'de 150 bin Alman markı sermayeyle kurulan Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mbH, Osmanlı İmparatorluğu'nda pamuk işine girişmiştir.<sup>339</sup> Şirket kendine faaliyet bölgesi olarak Adana, Halep, Mersin, Tarsus ve İzmir'i seçmiş ve şubelerini açmıştır. Şirket, bir yandan çiftçileri eğitmek amacıyla kurslar açarken bir yandan da kendi arazilerinde veya kiraladığı arazilerde pamuk yetiştirmek, satın almak, temizlemek, çırçır ve pres atölyeleri kurmak, avans vermek, pamuk ticareti yapmak ve benzeri girişimlerde bulunurken<sup>340</sup> aynı zamanda Osmaniye yakınlarında kiralanan bin hektarlık arazide pamuk ziraatı da yapmıştır.<sup>341</sup> DLB, ABDG ve AIHG'nin dışında diğer bazı Alman şirketleri de bölgede pamuk ziraatı yapmakta hatta bölgenin pamuk kalitesini arttırmak adına Amerika'dan pamuk tohumu da ithal etmişlerdir.<sup>342</sup> Almanya için Anadolu'da pamuk ekimini teşvik etmek önemli olduğu gibi Alman tekstil endüstrisi için ciddi bir rekabete yol açmayacak olan bu genç endüstriyi desteklemek, Alman sermaye piyasası için de karlı olmuştur.<sup>343</sup>

Almanların Osmanlı İmparatorluğu'nda gerçekleştirdikleri bu tarım yatırımlarının temelinde, pamuk ve hububatta özellikle ABD başta olmak üzere diğer devletlere daha az bağımlı hale gelme isteği yatmaktaydı. Her ne kadar Almanlar, bu düşüncelerle yatırım faaliyetlerinde bulunsalar da neticede Anadolu'da tarım gelişmekte ve ticaret güçlenmekteydi. Öyle ki, bu faaliyet sonucunda Anadolu'dan İstanbul'a getirilen tahılla birlikte şehirde fiyatlar düşerken 1901 itibarıyla İstanbul'da tüketilen hububatın üçte ikisi iç üretimle karşılanmaya başlamıştır. Bu sayede, Rus ve Bulgar tahılına bağımlılık sona ermiştir.<sup>344</sup> Bu duruma dair gelişmeler Anadolu demir yollarının 1893-1911 arasındaki istatistiklerinin hububata ait olan kısmına da yansımıştır.

**Tablo 2:** Haydarpaşa-Ankara (1893-1911) (Ton)

Yıl	1893	1896	1899	1902	1905	1908	1911
Hububat	51.389	105.8440	35.688	274.489	217.764	55.749	262.145

**Kaynak:** Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)* (İstanbul: Enderun Yayınları, 1982), 57.

<sup>339</sup> “Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mit beschränkter Haftung”, *Von der Heydt's Kolonialhandbuch* (1908), 80-81.

<sup>340</sup> “Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mit beschränkter Haftung”, 100-101.

<sup>341</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 55.

<sup>342</sup> BOA, Şûra-yı Devlet Evrakı [ŞD], No. 2790, Gömlek No. 44; BOA, ŞD, No. 597, Gömlek No. 7.

<sup>343</sup> “Weltwirtschaft”, *Technik und Wirtschaft Monatsschrift* 10/8 (August 1917), 398-400.

<sup>344</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 138.

**Tablo 3:** Eskişehir-Konya (1897-1911) (Ton)

Yıl	1897	1899	1902	1905	1908	1911
Hububat	106.773	10.786	122.172	124.998	31.842	146.722

**Kaynak:** Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)* (İstanbul: Enderun Yayınları, 1982), 57.

Anadolu demir yolunun faaliyete geçmesi ve beraberinde Anadolu'nun iç bölgelerinden çeşitli ürünlerin ticaretinin artmaya başlamasıyla demir yolu hattına yakın limanlar da talebe karşılık verememeye başlamıştır. Tablo 2 ve 3'ten de anlaşılacağı üzere zaman içerisinde hububatta yaşanan artış dahi bu duruma neden olabilmıştır. Bu amaçla mevcut limanların genişletilmesi veya yenilerinin inşa edilmesi gerekmiştir. Haydarpaşa'da var olan limanın yükünü hafifletmek amacıyla Haydarpaşa-Ankara hattı üzerinde bulunan Derince'de yeni bir limanın tesis edilmesine karar verilmiştir. Bu limanın inşa işleriye Deutsche Bank'ın Anadolu'daki yatırımlarında ortağı olan Philipp Holzmann inşaat şirketi tarafından gerçekleştirilmiş ve Şubat 1897'de hizmet vermeye başlamıştır. Her ne kadar Derince Limanı'yla yoğunluk azaltılmaya çalışılsa da talebi karşılamada yetersiz kalınca bu defa Haydarpaşa Limanı'nın var olan kapasitesinin artırılması adına Nisan 1899'da limanın genişletilmesi ve işletmesi imtiyazı, Anadolu Demiryolları Şirketi'ne verilmiştir. Liman, inşa faaliyetlerinin tamamlanmasıyla 1902'de tam kapasiteyle hizmet vermeye başlarken; Anadolu Demiryolları Şirketi, 31 Mayıs 1903'te kurulan Haydarpaşa Liman Şirketi'ne tüm haklarını 99 yıllığına devretmiştir.<sup>345</sup>

Anadolu Demiryolu Hattı üzerinde bulunan Derince ve Haydarpaşa limanlarının genişletilme ve kapasitelerinin artırılmasından sonra bu defa Bağdat Demiryolu Hattı üzerinde de benzer uygulamalar yapılmıştır. Demir yolu hattının artan maliyetleri hattın varış noktası olan Basra'ya kadarki bölümünün açılmasını geciktirmekteydi. Bu bölgede var olan ürünlerin ticarete konu olması adına yapılan incelemeler sonucu İskenderun'da bir liman tesis edilmesine karar verilmiştir. Bu kapsamda, 21 Mart 1911'de yapılan anlaşma uyarınca Osmaniye üzerinden ayrılacak bir şube hattının İskenderun'a bağlanması kabul edilmiştir. Aynı tarihli başka bir anlaşmayla da Haydarpaşa Liman Şirketi'ne İskenderun'da bir liman inşa ve 99 yıllık süreyle işletme imtiyazı verilmiştir. İlgili liman, 1 Kasım 1913'te tamamlanarak hizmet vermeye başlamıştır.<sup>346</sup>

<sup>345</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 58.

<sup>346</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 58.



Almanların Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu coğrafyası dışındaki tarım yatırımlarına bakıldığında, özellikle Güney Suriye ve Kudüs bölgesi dikkat çekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda kurulan ilk Alman bankası Deutsche Palästina-Bank ile bölgedeki sanayi ve ticari kuruluşlar desteklenirken özellikle önemli gelir kaynaklarından narenciye üretimine özen gösterilmiştir. Bu kapsamda, Yafa'da faaliyete geçen Deutsche Orangenbau- und Vertriebsgesellschaft (Alman Portakal Yetiştirme ve Satış Şirketi) hem banka hem de bölgedeki Alman yatırımcılar tarafından desteklenmiştir.<sup>347</sup> Bu şirketin yanı sıra Konya ve Çukurova'da olduğu gibi bir sulama şirketi de kurulmuştur. Berlin merkezli olarak 3 Kasım 1911'de 100 bin Alman markı sermaye ve Bewässerungsgesellschaft Palästina mbH (Filistin Sulama Şirketi) adıyla kurulan şirketin amacı, Anadolu'da ve Avrupa dışı bölgelerde, özellikle de Filistin'de her türlü sulama sistemlerinin üretimi, satın alınması, kiralanması ve satışının yanı sıra herhangi bir şekilde benzer işlemleri yürüten şirketlere katılım şeklinde beyan edilirken bu amaçlarına ulaşmak adına Mayıs 1914'e kadar yaklaşık 40 dönümlük arazi satın alınmıştır.<sup>348</sup>

Sonuç olarak, tüm eksikliklerine rağmen on dokuzuncu yüzyıl sonundan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda tarımda makineleşmenin yanında demir yolu hatlarının tarım ovalarından geçmesi Anadolu tarımında önemli gelişmelerin önünü açmıştır. Özellikle ticarete konu olan tarım ürünlerinin üretilmesindeki iklim şartlarının kötü sonuçlarını ortadan kaldıran sulama projeleri, bu dönemde demir yolu hatları boyunca hayata geçirilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu açısından her ne kadar mali zorlukları olsa da demir yolu inşası için gösterilen kararlılık önemlidir. Bu inşaa faaliyetlerinin bir sonucu olarak tarımsal üretimin artması devletin dışa bağımlılığını sona erdirmesi açısından değerlidir. Bu konuda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman yatırımlarında yöneticilik konumunda bulunan Dr. Arthur von Gwinner şu değerlendirmeyi yapmaktadır;<sup>349</sup>

“Yirmi yıl kadar önce selefim müteveffa Dr. Georg von Siemens, insanlık tarihinin uzun süre merkezleri olan Anadolu ve Mezopotamya'da, uygarlığı yeniden canlandırmak fikrini ortaya atmıştı. Bu amaca ulaşmanın tek çaresi de demir yolu yapmaktı. Bu işe yavaş yavaş, fakat ısrarla girişilmiş ve göz kamaştırıcı sonuçlar

<sup>347</sup> Arthur Ruppın, *Syrien als Wirtschaftsgebiet* (Berlin: E. S. Mittler & Sohn, 1916), 423.

<sup>348</sup> “Bewässerungsgesellschaft Palästina m. b. H.”, *Von der Heydt's Kolonial-handbuch* (1908), 63.

<sup>349</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 251.

alınmıştır. O sıralarda İstanbul ve Türk ordusu, Rusya'dan ithal edilen unla yapılan ekmeği yiyordu. Bugün ise kendi ülkelerinde ürettikleri buğdayı yiyorlar. ... Demir yolu, Anadolu köylüsüne refah sağlamıştır. Çiftçiler şimdi ürünlerine eskiye göre üç dört kat daha fazla para istemektedirler. Bunun sonucunda hazinenin gelirleri de artmıştır.”

Dr. von Gwinner'in bu açıklamasından çok önceleri daha Bağdat Demiryolu Hattı inşası başlamamışken, 1903'te İstanbul'daki İngiliz Başkonsolosu da şu değerlendirmeyi yapmaktadır;<sup>350</sup>

“Anadolu Demiryolu'nun geçtiği bölgelerde tarımsal üretimin artmış olduğundan hiç şüphe yoktur. Ankara hattı açılmadan önce bu bölgeden hiçbir tahıl ihracatı yoktu. Şimdi bu bölgeden yapılan buğday ve arpa ihracatının değeri yılda bir buçuk ile iki milyon sterlidir. Demir yolu, Bulgaristan ve Rusya'dan pek çok göçmen çekmiştir. Bunlar en verimli topraklara yerleşmişlerdir. Gelenler, çalışkan, akıllı ve Anadolu köylüsünden daha ileri tarım metotları bilen insanlardır. Nüfus, ulaşım kolaylıkları ve güvenlik, Anadolu'nun gelişmesi için gerekli başlıca şartlardır. Demir yolu nüfusu çekerken, ulaşım ve güvenliği de sağlamaktadır. Herkes, Türkiye'nin en güvenilir yerlerinin tren hattı boyları olduğunda birleşmektedir. Onun için, üretimin artmış olmasına hiç şaşmamalıdır.”

Demir yolu hattı ilerledikçe geçtiği bölgelerin iktisadi şartlarında yaşanan iyileşme de gözle görülür bir hal almaya başlamıştır. Anadolu Demiryolu Şirketi, sadece demir yolunu inşa ve işletmekle kalmayıp yukarıda da belirtildiği üzere hattın geçtiği bölgelerde halka, ileri tarım metotlarını öğretmek adına bir tarım şubesi de kurmuştur. Bu şubeyle birlikte fidancılık ve sulama işlerinde yardımcı aletlerin kullanımı ve satışında da öncü rol oynamıştır. Üretilen fazla ürünlerinse pazara nasıl ulaştırılacağı konusunda da teknik destek sağlanmıştır. Sadece Almanya'dan değil diğer ülkelerden de tarımın makineleşmesi adına ihtiyaç duyulan araç-gereçler temin edilmiştir. Tüm bu gelişmeler tarımsal üretimin artmasını sağlamıştır. Hatta öyle ki, bazı bölgelerde daha önceden kullanılmayan arazilerin de tarıma açılmasıyla üretim yapılan alan iki katına kadar çıkmıştır. Sulama tesisleri ve tekniklerinin kullanımıyla iklimle dayalı tarımsal üretimden kurtulan üreticiler aynı zamanda üretim fazlası da vermeye başlamıştır. Tüm bu

---

<sup>350</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 252.

gelişmelerle ihtiyaç fazlası ürünler hem bölge hem de devlet dışına demir yolu ve limanlar aracılığıyla sevk edilir hale gelmiştir.<sup>351</sup>

#### **2.4. Deniz Taşımacılığı**

Bu başlık altında deniz taşımacılığı/nakliyesi gerçekleştiren şirketler incelenmeden önce Osmanlı-Alman ya da Alman-Levant ticaretinde Osmanlı İmparatorluğu tüccarlarının yerine Alman menşeli şirket ve tüccarlardan bahsedilecektir. Karşılıklı ticaret anlaşmalarında verilen imtiyazların en büyük fayda sağlayanı Osmanlı İmparatorluğu'yla anlaşma imzalayan devlet tüccarlarıdır. Anlaşmaya taraf devletlerin ticari taşıma şirketlerine karşın Osmanlı İmparatorluğu'nun herhangi bu anlamda bir şirketi bulunmamaktadır. Bu ayırımın dikkate alınması kaydıyla karşılıklı ticarete aracı konumundaki deniz taşımacılığı şirketlerine bakabiliriz.

Osmanlı İmparatorluğu'nun sahip olduğu geniş coğrafya hem geçiş bölgesi hem de tarımsal üretimin merkezi olmasından dolayı önem arz etmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu aynı zamanda en uzun kıyı hattına sahip devletlerden birisiydi. Osmanlı hakimiyeti öncesinde Basra Körfezi'nden başlayıp levant limanlarında son bulan kervan yolları, doğu ile batı arasındaki ticaretin önemli taşıyıcısıydı. Fakat bölgenin Türk hakimiyetine girmesiyle Batılıların yeni güzergah arayışları Ümit Burnu'nun keşfiyle sonuçlanmıştır. Böylece ticaretin yönü uzun yıllar bu hat üzerinden ilerlemiştir. Her ne kadar yeni güzergah ticaretin ana omurgasını oluştursa da kadim yolları kullanmaya devam edenler de olmuştur. On yedinci yüzyıl boyunca İngiliz Levant Şirketi eski hattı kullanmaya devam etmiştir. Ancak on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Süveyş Kanalı'nın açılması bölgenin eski ihtişamlı günlerine dönmesini sağlamıştır.<sup>352</sup>

Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla hem doğu hem de Osmanlı İmparatorluğu'yla ticari ilişkisi olan her devlet levantla deniz bağlantısını geliştirmek zorunda kalmıştır. Bu sayede bölgenin büyük pazarında ortaya çıkacak rekabetle masraflar olabildiğince azaltılabilirdi. Bu bağlamda Almanlar da Osmanlı İmparatorluğu özelinde bölgeye olan deniz ticaretlerini zaman içerisinde geliştirmeye başlamıştır. Yüzyılın sonundan itibaren Almanların Osmanlı İmparatorluğu'na yönelik tutumunun değişmesi ve beraberinde yatırımlarını arttırmaya başlamasıyla bölgedeki etkinlikleri de artmıştır. Her ne kadar

---

<sup>351</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 252-253.

<sup>352</sup> Henderson, "German Economic Penetration", 55.

1888’de İzmir-Hamburg arasında deniz taşımacılığı başlasa da önemli miktarda Alman malı Kayzer II. Wilhelm’in Osmanlı’yı ziyaretinden belli bir süre sonrasına kadar, 1891-1895 arasında İzmir limanına Avusturya menşeli Österreichische Lloyd tarafından taşınmıştır.<sup>353</sup> Bu ticaretin ana merkezine Trieste limanı olmuştur.

Osmanlı-Alman ticaretinin önemli merkezlerinden birisi olmasına karşın Avusturya’nın en önemli ticaret merkezi ve tek limanı olan Trieste konumu itibarıyla iki devletin ticaretinde oldukça önemlidir. Bilindiği üzere Türk ticaret istatistikleri, malın üretildiği ülkeden ziyade ticaretin yapıldığı liman üzerinden kayıt tutmaktaydı. Hal böyle olunca, daha ziyade Trieste’den yüklenen mallar Avusturya; Hamburg ve Bremen’den yüklenen mallar ise Alman malı olarak kayıt altına alınmıştır.<sup>354</sup> Bu durum da Osmanlı-Alman ticaret hacminin tam olarak anlaşılmana engel olmaktadır. Trieste’nin bu konumuyla ilgili gelişmeler ve ticaretteki yerine ilerleyen başlıklarda daha detaylı bir şekilde değinilecektir.

Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasındaki ticarete Trieste’ye sevk edilen ürünlerin nakli konusunda Viyana Hükümeti tarafından yetkilendirilen tek deniz nakliye şirketi Österreichische Lloyd’dur. Bölge deniz nakliyesinde tekel durumda olan şirket, kendisinin belirlediği şartların karşılanması kaydıyla haftada bir Trieste’yle bazı doğu iskeleleri arasında seyir ve sefer müsaadesini Pan Elenik Şirketi’ne de tanımıştır.<sup>355</sup> Osmanlı limanlarında deniz nakliyesindeki rekabetin güç geçtikçe artmaya başlaması beraberinde Alman şirketlerinin varlık göstermesine neden olmuştur. 1880’lerin sonunda Alman İmparatorluğu’yla Osmanlı İmparatorluğu arasında yapılan ticarete iki önemli Alman liman kenti, Hamburg ve Bremen’in toplam ticaretin yüzde 60’ını karşılıyor olması bunda etkili olmuştur. Bu gelişme de iki devlet arasındaki taşımacılıkta Alman menşeli şirketlerin varlığı etkili olmuştur. Bu ticarete var olan şirketlerden en önemlileriyse Deutsche Levant Linie ve Bremer Dampferlinie Atlas mbH’dır. Bu iki taşımacılık şirketi ve diğer şirketlere faaliyette buldukları kentler özelinde aşağıda ayrıntılarıyla değinilecektir.

---

<sup>353</sup> Kurmuş, *Emperyalizm*, 248.

<sup>354</sup> *Konstantinopler Handelsblatt*, “Ist England der Konkurrent Oesterreich-Ungarns auf den Levantemärkten?” (4 Mai 1904), 275-276.

<sup>355</sup> Alacem, “Trieste”, 9/65.

#### 2.4.1. Hamburg'dan Gerçekleşen Deniz Taşımacılığı

Osmanlı İmparatorluğu'nda özellikle de levantta faaliyette bulunmak adına zaman içerisinde Alman denizcilik şirketleri varlık göstermeye başlamıştır. Deutsche Bank'a verilen demir yolu inşa ve işletme imtiyazları Alman iktisadi nüfuzunun Osmanlı İmparatorluğu'nda daha hızlı varlık göstermesini sağlamıştır. Demir yoluyla sağlanacak olan ulaşım birlikteliğinden önce hem bu hattın yapımı hem de bölgeye Almanların artan ilgisini karşılamak adına karşılıklı seferler düzenlenmeye başlamıştır. Bu kapsamda artan ilgiyi karşılamak adına 1889'da Deutsche Levante Linie (Alman Levant Hattı) adlı deniz nakliye şirketi kurulmuştur.<sup>356</sup> Bu şirket, Almanların levant bölgesindeki deniz taşımacılığının gelişmesindeki en önemli adımdır. Şirket, kısa süre içerisinde yapılanmasını tamamlayarak, bölgeyle ilgilenen yatırımcıların istekleri doğrultusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun başlıca limanlarına seferler düzenleyerek, Almanların ve Alman mallarının Osmanlı'ya ulaşmasını sağlamıştır. Ayrıca, Osmanlı İmparatorluğu'na yönelik seferlerin düzenlenmesini planlamak adına İstanbul'daki Rıhtım Han'da bir acente de açılmıştır.<sup>357</sup> Şirket, levantta sekiz limana düzenli seferler planlayarak 1902'de 124 karşılık sefer düzenlemiştir. 1903'teyse 14.140 tonu Hamburg, 10.168 tonu Anvers, 4.831 tonu Rotterdam'dan olmak üzere toplamda 31.361 tonluk ithalat gerçekleştirilirken; 4.484 tonu Hamburg'a, 955 tonu Anvers'e, 3.580 tonu da Rotterdam'a olmak üzere 9.019 tonluk ihracat gerçekleşmiştir.

Her ne kadar Almanlar, Deutsche Levante Linie'yle levanta deniz yoluyla ulaşmayı başarsalar da bu süreçte ucuz nakliye bağlantısı ve tarifelerin avantajlarından beklenen ölçüde yararlanılmadığını belirtmek gerekir. Bunda, uzun yıllar boyunca bölgede aktif rol oynayan başta İngiliz ve Fransızların etkisi büyük olmuştur. Alman mallarının bu ülke mallarına karşı rekabete girişebilmesi için bir hazırlık ve tanıtım dönemi geçirmeleri gerekmiştir.

Almanların levanta doğrudan ulaşması, Avusturya-Macaristan'ın levantla olan bağlantılarını yeniden düzenlemesine de neden olmuştur. Bu nedenle Viyana Hükümeti, Avusturya-Macaristan demir yollarıyla Österreichische Lloyd'un hizmetlerinde yeni düzenlemeler yapılmasına karar vererek İstanbul'daki genel acentesini yeniden

<sup>356</sup> Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", 113.

<sup>357</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Deutsche Levante-Linie, Hamburg" (19 November 1908), 3.

yapılandırmıştır. 1 Ekim 1903'te levantla olan ticareti geliştirerek daha hızlı ve düzenli bir bağlantı sağlanması adına yeni taşıma tarifesi yürürlüğe girmiştir. Bu tarife, temel ve model olarak Deutsche Levante Linie'yi örnek alıyordu ki, bu da Alman tarifesinin başarısını gösteriyordu. Geliştirilen yeni tarifeye eski Levante Ekspres hattı İstanbul'un ötesine uzatılarak Karadeniz'deki İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon ve Batum limanlarına yük taşımacılığı hizmetine başlanmıştır. Aynı zamanda İstanbul üzerinden yapılacak olan İzmir-Tuna hattı da sefer programına dahil edilmiştir. Bunlar önemli adımlardı ama şüphesiz en önemlisi Trieste ve Fiume üzerinden iki ülke arasındaki levant trafiği için yeni tarifelerin getirilmesi idi.<sup>358</sup>

Deutsche Levante Linie'yle başlayan Alman deniz taşımacılığı zaman içerisinde farklı şirketlerin de bölgede faaliyet göstermesinin önünü açmıştır. Levant ile Amerika arasındaki en iyi ve düzenli bağlantı, 1902 başında yine Deutsche Levante Linie tarafından Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG (Hamburg-Amerika Hattı - HAPAG) ile aylık olarak ortaklaşa düzenlenen seferlerdi. New York'tan başlayan hat, Malta-Pire-İzmir-İstanbul-Odessa-Novorossisk ve Batum'da son buluyordu.<sup>359</sup> Bu konuda HAPAG'ın gelişimi ve bölgeye olan etkisi hakkında şu yorum yapılmaktadır:<sup>360</sup>

“1847'de kurulan Almanların bu en büyük taşımacılık şirketi HAPAG, 1906'dan itibaren de Basra Körfezi'nde bulunan limana seferler düzenlemeye başladı ve Deutsche Levante Linie gibi demir yolu inşasına malzeme taşımacılığı görevini yerine getirdi.<sup>361</sup> Şirketin Basra Körfezi'ne yönelik sürdürdüğü düzenli seferler ve uyguladığı indirimli tarifeler sayesinde bölgedeki İngiliz tekeline büyük bir darbe indirildi ve kısa sürede Almanya, bölge ticaretinde İngiltere, Rusya ve Osmanlı'nın ardından dördüncü sırada yer aldı. Hatta artan Alman yatırımcı ve tüccarına yardımcı olmak adına 1908'de Bağdat'ta bir Alman konsolosluğu açıldı.”

Almanların bölgeye olan ilgisi Süveyş Kanalı'nı kullanan Alman şirketleri sayesinde daha da artmıştır. 1907'de 2,25 milyon ton olan kapasite, 1912'de 3 milyon tona yükselmiştir. Sadece 1912'de kırktan fazla Alman buharlı gemisi Mersin, Trablus (Suriye)

<sup>358</sup> *Konstantinopler Handelsblatt*, “Verbesserungen in der Schifffahrt” (10 August 1904), 497-498.

<sup>359</sup> *Konstantinopler Handelsblatt*, “Verbesserungen in der Schifffahrt”, 499.; “Hamburg Amerika Linie”, *Deutsche Levante-Zeitung* 4/15 (1 August 1914), 697.

<sup>360</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 21; Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 62.

<sup>361</sup> Trumpener, “Germany and the End of the Ottoman Empire”, 113.

ve Beyrut limanlarına sefer düzenlemiştir. 1913'teyse Boğazlar yoluyla, Akdeniz'den Karadeniz'e ve tersi yönde iki yüzden fazla sefer gerçekleştirmiştir.<sup>362</sup>

Alman şirketlerinin bölgeye yönelik işlemlerinde aslan payı Deutsche Levante Linie'ye aittir. Alman taşımacılığının yaklaşık yarısına yakını bu şirket üstlenmiştir. Şirket, artan işlemlerini karşılayabilmek adına 1908'de Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo'yu devralırken; 1910'da da Bremer Dampferlinie Atlas ile ortaklık kurmuştur. Aynı yıl A.C. de Freitas ve Adria Line'nin filolarını H.C. Horn'dan devralmış ve faaliyet alanını daha da genişletmiştir. Yaşanan gelişmelerden müşterilerini haberdar edebilmek adına da 1911'de yayın hayatına başlayan Deutsche Levante Zeitung'a ortak olmuştur.<sup>363</sup>

Deutsche Levante Linie her geçen gün genişleyen yapısıyla, artan taşımacılık faaliyetlerini düzenlemek adına yeni bir tarife uygulamaya başlamıştır. Bu kapsamda, kuzey hattında çalışan gemilerin her on günde bir İstanbul; her yirmi günde bir Haydarpaşa ve İzmir; ayda bir Samsun ve Trabzon limanlarına sefer düzenlemesi planlanırken; güney hattında çalışan gemilerin her yirmi günde bir levant limanları Yafa, Hayfa, Beyrut, Trablus, İskenderun ve Mersin'e seferler düzenlemesi planlanmıştır.<sup>364</sup>

Deutsche Levante Linie'nin başarılı işleri şirket üzerinde söz sahibi olma konusunda rekabeti de beraberinde getirmiştir. Bu kapsamda, Deutsche Palästina-Bank'ın büyük ortaklarından Prens Grubu (Fürstenkonzern), Handelsvereinigung AG adıyla yeni bir yapılanmaya gidince ilgili şirket Hamburg'ta bulunan Deutsche Levante Linie'nin kontrol edilmesi için bir güç mücadelesine girişmiştir. Bu amaçla, Levante-Kontor GmbH adında Hamburg'da bir deniz nakliye şirketi kurarak Deutsche Levante Linie genel acenteliği ve Deutschen Kohlendepot GmbH'nin (Alman Kömür Deposu) temsilciliğini yapması adına 1 Ocak 1909'da İstanbul'da bir şube kurmuştur.

#### **2.4.2. Bremen'den Gerçekleşen Deniz Taşımacılığı**

Alman limanlarından Hamburg dışında Bremen'den de levant limanlarıyla faaliyette bulunan şirketler mevcuttu. Bu şirketler tarifeli taşımacılıktan daha çok İngiltere'nin ve İtalya'nın Osmanlı İmparatorluğu'yla gerçekleştirdiği taşımacılıkta görev almaktaydı. Bu

<sup>362</sup> Henderson, "German Economic Penetration", 62-63.

<sup>363</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 62; Osman Öndeş, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi* (İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2013), 81.

<sup>364</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 62.

şirketlere ait gemiler taşımacılık işlemleri sonunda Alman İmparatorluğu'na geri dönerken Osmanlı'nın özellikle de Karadeniz limanlarından tahıl yüklenmekteydi.

Osmanlı İmparatorluğu'yla Bremen arasındaki ticarete, Bremen/Weser'den gelen gemilerin teknik olarak İngiliz, Fransız ve İtalyan gemileriyle yarışamayacak düzeyde olmaları olumsuz bir etkiye sahip olmuştur. Weser'den gelen gemiler yelkenliyken; Marsilya, Trieste ve Venedik'ten gelen gemiler buharlıydı. 1880'de sadece birkaç yıllık gemi seferiyle Bremen'in Osmanlı'ya ihracatı sadece 5.200 Alman markı gibi anlamsız bir seviyede kalırken aynı yıl Osmanlı İmparatorluğu'ndan 67 ton ham tütün dahil olmak üzere en az 481 bin Alman markı değerinde mal ithal edilmişti. Kuşkusuz bunun yaşanmasında İstanbul'a gelen gemilerin çoğunlukla İngiliz ve İtalyan mallarıyla dolu olması etkili olmuştu.

Bremen'in diğer ülkelerin deniz taşımacılığına kıyasla teknik donanım eksikliğinden kaynaklanan sorunları 1905 sonunda bir kamuoyu açıklamasıyla son bulmuştur. "Levant ile sürekli artan trafik göz önüne alındığında, Ocak 1906'da yeni inşa edilmiş, hızlı, birinci sınıf vapurlarla iki düzenli hat açacağımızı size bildirmek isteriz." Bu açıklama, İspanyol Argo adlı nakliye şirketinin levanta açılma politikası çerçevesinde Norddeutscher Lloyd ile 11 Mayıs 1905'te kurduğu Bremer Dampferlinie Atlas mbH tarafından yapılmıştı. Şirket biri Rotterdam diğeri de Antwerp üzerinden olmak üzere iki hatla levanta seferler düzenleyecekti. Rotterdam üzerinden kurulan hat Mısır ve Suriye'ye seferler düzenlerken; Antwerp üzerinden kurulan hat ise Malta, Pire, İzmir, Selanik, Dedeoğaç, İstanbul ve Odessa'ya seferler düzenlemekteydi.<sup>365</sup> Şirketin İstanbul'daki işlerini planlaması adına da Galata'daki Arabiyan Hanı'nda bir acente açılmıştır.<sup>366</sup>

Bremer Dampferlinie Atlas mbH'nin kuruluşundan çok kısa süre önce, 5 Mayıs 1905'te Norddeutscher Lloyd, Deutsche Levante Linie'yle de ortaklık kurarak yine levantla ticaret yapılması amacıyla Deutschen Mittelmeer-Levante-Linie (Alman Akdeniz-Levante Hattı) adlı şirketi kurmuştu. Bu şirketle Marsilya, Cenova, Napoli, Pire, İzmir, İstanbul, Odessa ve Batum arasında haftalık düzenli seferler yapılması planlanmıştı.<sup>367</sup> Fakat bu hattın varlığı çok uzun sürmemiş ve 1 Ocak 1908'de ortaklık feshedilmiştir.

<sup>365</sup> Müller, "Bremen und Türken", 122-123; *Lloyd Ottoman*, "Bremer Dampferlinie Atlas mbH, Bremen" (5 Février 1909), 3.

<sup>366</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Bremer Dampferlinie ATLAS mbH, Bremen" (19 November 1908), 3.

<sup>367</sup> BOA, Yıldız Perâkende Evrâkı Posta Telgraf Nezâreti Marûzâtı [Y.PRK.PT.], No. 23, Gömlek No, 135; *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, "Şehbenderlik Raporitosu" (6 Mayıs 1322), 236.



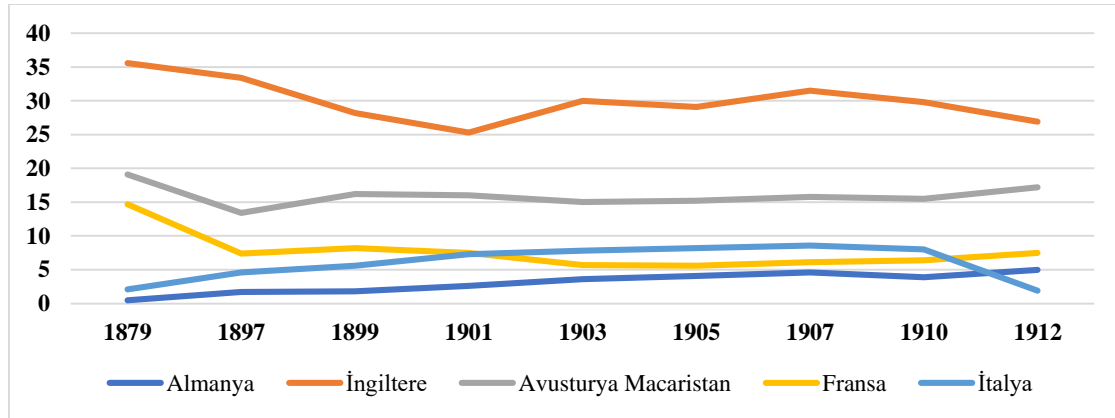
Deutsche Levante Linie zaten levantla ticari ilişkileri olan bir şirketti ve işlemlerine kendi adıyla devam etmiştir. Norddeutscher Lloyd ise levantla var olan ilişkilerini sürdürmek için şirketin yapılanması altında Mittelmeer Levante-Dienste (Akdeniz Levant Hizmetleri) adıyla yeni bir birim kurmuştur.<sup>368</sup>

Sonuç olarak, Almanların Osmanlı İmparatorluğu'yla olan taşımacılık işinde en büyük söz sahibi Deutsche Levante Linie'nin yanı sıra diğer Alman taşımacılık şirketlerinin Birinci Dünya Savaşı öncesindeki faaliyetlerinin istatistiklere yansıyan kısmına bakıldığında, Tablo 4'teki ilgili rakamlar Deutsche Levante Linie'nin yanı sıra Norddeutscher Lloyd, Bremer Dampferlinie Atlas mbH, Bell's Orient Linie, Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo, Hanseatische Seeverkehrs-Gesellschaft mbH, Reederei Hans Podesus gibi diğer Alman taşımacılık şirketlerinin Osmanlı limanlarına yaptıkları taşımacılığın Osmanlı ithalatında diğer devletlerle olan oranını göstermektedir.<sup>369</sup>

**Tablo 4: Osmanlı Limanlarına Yapılan İthalatın Ülkelere Göre Oranları (%)**

Yıl	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 Macaristan	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:** Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)* (İstanbul: Enderun Yayınları, 1982), 65.



**Grafik 1: Osmanlı Limanlarına Yapılan İthalatın Ülkelere Göre Oranları (Yüzde %)**

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

<sup>368</sup> Müller, "Bremen und Türken", 123.

<sup>369</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 62; "Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo, Bremen", *Deutsche Levante-Zeitung* 4/15 (1 August 1914), 707.

Tablo 4 ve Grafik 1’den de anlaşılacağı üzere beş ayrı ülkenin çeyrek asırdan fazla bir süreyi kapsayan Osmanlı ithalatı içerisindeki deniz taşımacılığında Almanya’nın büyük artışı görülmektedir. Zaman içerisinde İngiltere yüzde 24,4, Fransa yüzde 49, İtalya yüzde 9,5, Avusturya-Macaristan yüzde 10 düşüş yaşarken; Almanya yüzde 900’lük bir artış yaşamıştır. Her ne kadar artış ve azalışlardaki oranlar yüksek gözükse de İngiltere süreç içerisinde lider pozisyonunu kaybetmemiştir. Rakamlarda İngiltere’nin oranlarındaki düşüşte Süveyş Kanalı’nın açılmasıyla sömürgesi Hindistan’a daha çok önem vermesi etkili olmuştur.

Grafikte 1’de görüldüğü üzere Almanya’nın 1879-1912 arası dönemde Osmanlı İmparatorluğu’yla artan ticaretine rağmen hakim konumdaki İngiltere, Fransa ve Avusturya-Macaristan ile rekabet edebilecek bir gelişim gösterememiştir. Almanlar için Osmanlı İmparatorluğu’yla gerçekleşen deniz taşımacılığının hangi oranda Alman bandıralı gemiler aracılığıyla gerçekleştirildiği bir sorundur. Her ne kadar Deutsche Levant Linie ve Bremer Dampferlinie Atlas mbH gibi söz sahibi taşımacılık şirketlerinin varlığı bilinse de Almanların Trieste ve Tuna üzerinden Avusturya-Macaristan taşımacılık şirketleriyle yaptığı işlemler bu ülkenin Osmanlı İmparatorluğu’yla olan ticaretine konu olmaktaydı. Bu kapsamda, Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasındaki ticarete Alman bandıralı gemilerin Hamburg ve Bremen kentleri üzerinden gerçekleştirdikleri taşımacılığın oranına 1898 ve 1913’teki rakamlara bakarak ulaşılabilir. 1898’de iki ülke arasında 3.610.000 Osmanlı lirası tutarındaki ticaretin 1.284.000 Osmanlı liralık kısmı bu iki liman kenti üzerinden gerçekleşmiştir. Bu miktarsa iki ülke arasında aynı yıl gerçekleşen toplam ticaretin yüzde 36’sına denk gelmektedir. 1913’e bakıldığında ise iki ülkenin toplam ticareti 9.345.000 Osmanlı lirası olurken bu rakamın Hamburg ve Bremen kentleri aracılığıyla gerçekleşen kısmı 5.570.000 Osmanlı lirasıdır. Bu miktarsa iki ülke toplam ticaretinin yaklaşık yüzde 60’ına denk gelmektedir. Hamburg ve Bremen kentleri üzerinden gerçekleşen deniz taşımacılığının aradan geçen süreçte yüzde 66 oranında artmasında yukarıda da belirtildiği üzere 1880’lerin sonundan itibaren gelişen Alman deniz taşımacılığı sektörünün ve Osmanlı İmparatorluğu’nun Alman yatırımlarına izin vermesinin büyük katkısı olmuştur.<sup>370</sup>

---

<sup>370</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 65-66.

## 2.5. Bölüm Sonu Değerlendirmesi

Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinin kırılma noktasını Kayzer II. Wilhelm'in Weltpolitik'i oluşturmuştur. Osmanlı İmparatorluğu, bu politika sayesinde Almanların gözünde önemli bir yere sahip olmuştur. Resmi Alman siyasetini oluşturan bu politikayla ekonomik ve politik açıdan güçlü bir Osmanlı'ya her zaman ihtiyaç duyulmuştur. Bu sayede rakipleri başta İngiltere ve Fransa olmak üzere sömürge faaliyetlerinde bulunan diğer devletlere kıyasla hem ham madde hem de pazar açısından Osmanlı İmparatorluğu, Alman İmparatorluğu'na büyük faydalar sağlayacaktı. Aynı oranda Osmanlı İmparatorluğu da dönemin uluslararası siyasetinde Alman İmparatorluğu'yla kurmuş olduğu yakın ilişkilerden büyük faydalar sağlayacaktır.

Weltpolitik'ten güç alan Alman yatırımcılar, başta Alman bankaları ve Osmanlı yönetiminin de desteğini alarak Yakın Doğu'da önemli adımlar atmıştır. Sanayileşen Batı Avrupa'da dış ticaret ve sömürgecilikle elde edilen servet, bankalar aracılığıyla yeni yatırımlara kredi veya finansman temini yoluyla aktararak finans sektörünü geliştirmiştir. Alman İmparatorluğu'nda bankaların bu faaliyetlerine karşın çağdaşı Osmanlı bankalarıysa devlet hazinesinin borç para gereksinimini karşılamak ve devlet tahvillerinin dış sermaye piyasalarında pazarlanmasını amaçlıyordu. Bankaların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bu amacı, devletin 1875'te iflası ve ardından 1888'e kadar yeni bankaların kurulmamasıyla sekteye uğramıştır. 1888 sonrasında Ziraat ve Selanik bankalarının kurulması Avrupalı büyük bankaların yeniden Osmanlı topraklarında şubeler açmalarını sağlamıştır. Bu bankalardan olan Alman bankalarının ağırlığıysa her geçen gün artmıştır. Bu dönemde Alman bankaları, ülkelerinin etki alanlarının olduğu yerlerde şubeler açarak kendi çıkarlarını korumanın yanı sıra yatırımcılara sağladığı finansmanlarla yine ülke firmalarını desteklemeyi amaç edinmiştir.

1888 sonrası süreçte, Kudüs'te bulunan Alman Protestan Cemaati Templer'in iktisadi faaliyetlerde etkin rol oynamaya başlaması Deutsche Palästina Bank'ın kurulmasını sağlarken; Alman-Yunan ortaklığında kurulan Orientbank'taki Yunan hisselerinin tamamının Almanlara geçmesiyle kurulan Deutsche Orientbank ile Osmanlı coğrafyasındaki Alman finans kuruluşları giderek güç kazanmıştır. Bu iki finans kurumunu Alman bankacılık ve finansının öncülerinden olan lider konuma sahip Deutsche Bank da takip etmiştir. Deutsche Bank, dönemin en önemli ve büyük

uluslararası projelerinden Anadolu ve Bağdat demir yollarına finansman sağlamakla kalmamış, yürütücülüğü de yapmıştır. Bu projelerin uygulama alanının genişliği ve konumu kara taşımacılığı yanında dünya deniz taşımacılığını ve dönemin uluslararası siyasetini de şekillendirmiştir.

Almanların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demir yolu projeleri salt ulaşım sektörünü ilgilendiren yatırımlar olarak kalmamıştır. Sadece geçtiği bölgelerin ekonomisini değil aynı zamanda her iki imparatorluğun iktisadi hayatında da derin izler bırakmıştır. Osmanlı topraklarında tarımın gelişmesi de bu bağlamda değerlendirilmelidir. Adeta domine etkisi gösteren demir yolu yatırımı Osmanlı İmparatorluğu'nun çorak Anadolu bozkırında kendisine bir vaha oluşturmuştur. Tarımsal üretimin artırılması adına hayata geçirilen sulama projelerinin açtığı iş alanında Alman mühendislik ürünleri olan makine ve aletler Anadolu'da yayılmaya başlamıştır.

Osmanlı-Alman ticari ilişkilerinde önemli role sahip olan demir yolu yatırım faaliyetleri Alman deniz taşımacılığı şirketlerine de alan açmıştır. Alman şirketlerinin faaliyetleriyle mevcut limanlar genişletilirken yeni limanlar da inşa edilmiştir. Bu yeni liman inşa ve işletim imtiyazları da Alman firmalarına verilmiştir. Almanlar, belirtilen bu faaliyetlerinin yanı sıra emlak, inşaat, madencilik ve tarım sektörleri öncülüğünde daha farklı birçok alanda Osmanlı İmparatorluğu'nda yatırımlarda bulunmuşlardır.

Yukarıda belirtilen Alman yatırımlarının Osmanlı İmparatorluğu'ndaki varlığı, Birinci Dünya Savaşı'nda iki devletin askerî ittifakının mağlubiyetiyle son bulmuştur. Alman bankalarının Osmanlı İmparatorluğu'nda yer alan şubelerinin bir kısmı lağvedilirken kalan kısmıysa başka yerlerde bulunan şubelerine aktarılmış veyahut galip devletlerin bankalarına devredilmiştir. Bankalar dışındaki diğer yatırımlara ise galip devletler tarafından el konulmuştur.

### **BÖLÜM 3: OSMANLI İMPARATORLUĞU İLE ALMAN İMPARATORLUĞU ARASINDAKİ İTHALAT VE İHRACAT**

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticareti on dokuzuncu yüzyılda hızlı gelişim göstermiştir. Bu gelişimde 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve taşımacılık sektöründe yaşanan gelişmelerin payı büyüktür. Balta Limanı'yla İngiltere'ye sağlanan ayrıcalıktan yararlanmak isteyen diğer ülkeler de zaman içerisinde benzer anlaşmalarla Osmanlı'dan ticari imtiyazlar elde etmişlerdir. Dönemin koşulları içerisinde Osmanlı ekonomisine canlılık kazandıran bu anlaşmalar, ilerleyen yıllarda nakliye vasıtalarının çeşitlenmesi ve hızlanmasıyla Osmanlı ekonomisini yıkıma sürükleyecektir. Hem bu yıkıma katkı sağlayan hem de on dokuzuncu yüzyıl Osmanlı dış ticaretinin gelişimini hızlandıran ikinci unsur da buharlı gemilerin nakliye vasıtası olarak kullanılmasıdır. Geleneksel taşımacılık yöntemlerinden biri olan yelkenli taşımacılığın hem tonaj hem de sürat bakımından yetersiz kaldığı bir dönemde faaliyete geçen buharlı gemiler ticaretin kapasite ve hızına önemli katkılar sağlamıştır. İmtiyazlı ticaret anlaşmaları ve nakliye vasıtalarında yaşanan bu gelişmeyle Osmanlı'nın ticaret hacmi sürekli artış göstererek 1830-1911 arasında ihracat 6,8, ithalatsa 9,4 kat artmıştır. Bu artışa rağmen imtiyazlı anlaşmaların sonucu olarak ülke içerisine daha fazla yabancı mamul malın girişi ekonomik çöküşü hızlandırmıştır.<sup>371</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması'nın bir benzerini Hansa Birliği'yle de imzalamıştır. 20 Mayıs 1839 tarihli bu anlaşma sayesinde ilk defa bir Alman yapılanması imtiyazlı ticari ayrıcalıklara sahip olmuştur.<sup>372</sup> Bu anlaşmadan bir yıl önce 22 Ekim 1840'ta Prusya'yla da benzer şartlar altında anlaşma imzalanmıştır.<sup>373</sup> Bu anlaşmalar sonrasında Silezya, Vestfalya, Bavyera ve Ren eyaletlerinden ve çoğunlukla da Leipzig Fuarı aracılığıyla Osmanlı İmparatorluğu'na gönderilen Alman pamuklu bezleri ve baskılı patiskaları büyük ilgi görmüştür. Türk

<sup>371</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)* (Ankara: Yurt Yayınları, 1984), 24.

<sup>372</sup> BOA, HR. SYS., No. 1887, Gömlek No. 2, 1; BOA, İ.HR., No. 8, Gömlek No. 374, 1. Bu belgede 10 Mayıs 1839 anlaşma tarihi olarak belirtilmektedir. İmzalanan anlaşmadan önce Osmanlı'nın Londra Sefiri Mustafa Reşid Paşa tarafından Belçika ile imzalanan ticaret anlaşmasının bir benzerinin Hansa Birliği ile imzalanması yönünde Sadaret'e bir yazı iletilmiştir. BOA, HAT, No. 1183, Gömlek No. 46702, 1; Hartmut Müller, anlaşma tarihi olarak 18 Mayıs'ı vermektedir Müller, "Bremen und Türken", 111; Necdet Kurdakul ise anlaşma tarihi olarak 20 Mayıs'ı vermektedir. Kurdakul, *Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, 231-236.

<sup>373</sup> Kurdakul, *Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, 245-248.

tüccarlar ayrıca Alman fuarlarından porselen, kristal, cam eşyalar ve şeker satın almıştır. Bunların yanı sıra Alman malı çatal-bıçak takımları, çiviler, demirler, tenekeler ve pirinç levhalar da Osmanlı pazarlarında iyi müşteriler bulmuştur. Özellikle kumaşlar, Osmanlı pazarlarında Bazar-ün Nürnberg, Saxonia ve Leipziger Tücher gibi kendi adlarıyla anılacak kaliteye sahip olmalarından dolayı ticari olarak değerli ürünler olmuşlardır.

Bu anlaşmalara rağmen iki toplum arasındaki ticaretin hacmi pek de artış göstermemiştir. Bunun nedeni de Prusya başta olmak üzere diğer Alman kent devletleri arasında siyasi veya tam anlamıyla ticari bir birliğin kurulamamasıdır. Bu da büyük ölçekte bir ticari organizasyonun gerçekleşmesine imkan tanımamıştır.

### **İmparatorluk Öncesinde Alman Coğrafyasında İktisadi Hayat**

1871 öncesinde Almanya'nın üretim ve ticaretine bakıldığında genel ihracata konu edilen başlıca emtialar şunlardır: atlar, her çeşit cam eşyalar, kobalt, galmei (çinko siliso-karbonat), potas, porselen, post ve kürkler, bal, bal mumu, kireç, alçı, bakır, boynuzlar, kemikler, paçavralar, değirmen taşları, tohumlar, domuz kılları, teneke ve alkollü içkiler. Aynı dönemde ithal edilen ürünlerse şeker, kahve, çay, kakao, pirinç, vanilya, rom ve diğer sömürge üretimi ürünler, baharatlar, ilaçlar, kurutulmuş balık, peynir, tütün, zeytinyağı ve tropikal meyveler, çeşitli ülkelere ait şaraplar ve likörler, pamuk, ham ipek, pamuk ve ipekten üretilen eşyalar, deri ve birçok küçük parça eşya. Görüldüğü üzere daha tam olarak endüstriyel bir adım atılmadığında Almanya'nın dış ticaretine genel anlamda tarım, hayvancılık ve dokumacılığa dayalı ürünler konu edilmektedir. Büyük ölçekli endüstriyel ürünler ve ham madde ticaretinden söz etmek içinse daha erkendir. Fakat ilgili dönemde başta demir yolları olmak üzere su yolları üzerinde oluşturulmaya başlanan kanallarla ileride gerçekleşecek olan endüstriyel atılımın kilometre taşları döşenmektedir.

Alman iç ticaretinin birçok önemli merkezi bulunsa da bunlardan dördü ön plana çıkar; Güneydoğu'da Viyana, Güneybatı'da Augsburg, Kuzeybatı'da Frankfurt ve Kuzeydoğu'daysa Leipzig'dir. Ülkenin birçok yerinde yılda iki veya üç defa büyük fuarlar düzenlenmektedir. Bunlar içerisinde en önemlileri Leipzig, Frankfurt ve Braunschweig (Braunschweig)'te kurulanlardır. Bu fuarlar dışında Berlin, Breslau, Dresden, Magdeburg, Prag, Stettin vb. yerlerde de büyük yün pazarları kurulmaktadır.<sup>374</sup>

---

<sup>374</sup> "Germany", *A Cyclopaedia of Commerce and Commercial Navigation*, ed. J. Smith Homans (New York: Harper & Brothers Publishers, 1858), 1/813.

Almanya'nın sahip olduğu limanlarsa Kuzey ve Baltık (Doğu) denizlerinde yer almaktadır. Kuzey Denizi'nde Hamburg, Brem(en) ve Emden; Baltık Denizi'nde Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig ve Königsberg limanlarıdır. Bu limanlardan özellikle Hamburg, Avrupa'nın başlıca ticaret merkezlerinden birisi olmasının yanı sıra komşuları Altona (Holstein), Bremen, Emden ve Baltık limanlarıyla Almanya'yı kuzey ve batı ülkeleriyle ve de Amerika ve Hindistan'la birleştirmektedir. Bu limanların yanı sıra güneyde yer alan Trieste ise Güney Germen bölgelerinin ticaret merkezi olarak ön plana çıkmaktadır.<sup>375</sup> Bu liman aracılığıyla, Güney Avrupa ve Doğu Akdeniz (Levant) ile ticari ilişkiler yürütülmektedir.

Geniş çaplı ticaretin önünde cari para sisteminin işleyişi ve gümrüklerden kaynaklanan iki önemli engel vardır. Para sisteminden kaynaklanan engel büyük şehirlerde zamanla bankaların ve borsaların kurulmasıyla aşılmıştır. İlk bölümde bahsedilen Zollverein ve Hansa Birliği sayesinde de gümrük birliği ve ticari anlaşmaların oluşması, Alman iç ticaretine büyük ölçüde katkı sağlamıştır.<sup>376</sup>

### **3.1. Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu Arasındaki Genel Ticaret**

Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasındaki genel ticarete ait çeşitli kaynaklardan elde edilen veriler üzerinden bir okuma yapıldığında ne yazık ki farklı rakamlara ulaşılmaktadır. Bunun yaşanmasında muhtemelen dönemin şartları içerisinde istatistikler oluşturulurken yeterli ve doğru verilerin piyasa/sahadan çekilemeyişi etkili olmuştur. Bu durumun yanı sıra Tablo 6'da da görüleceği üzere ikili ticarete ait verilerde kayıtlar ülkelerin kendi para birimleri üzerinden tutulmuştur. Tek bir döviz kuru üzerinden tutulan resmî verilere ulaşmaksa mümkün değildir. Bunun yaratmış olduğu farklılıklar nedeniyle ikili ticarete ait istatistikleri okumak zorlaşmaktadır. Bunun önüne geçebilmek ve dönemin döviz kurunu öğrenebilmek adına, farklı kaynaklar üzerinden bir değerlendirme yapılarak sorun oluşturan dönemin lira-mark çapraz döviz kuru ortaya çıkarılmıştır.

Bu döviz kurunun oluşturulmasında, William Otto Henderson'un "German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914" adlı makalesinde Davis Trietsch'in, *Levante-*

---

<sup>375</sup> "... Bavyera'nın denizaşırı ticareti öncelikle Venedik üzerinden ve 18. yüzyılın ortalarından itibaren de Trieste üzerinden gerçekleşti." Rifat Önsoy, *Die Handelsbeziehungen zwischen den süddeutschen Staaten und dem Osmanischen Reich von 1815 von 1871*, Würzburg: P&S Sofortdruck, 1972, s. XI, 19dp.

<sup>376</sup> "Germany", 1/814.

*Handbuch* adlı eserinden referansla verdiği rakamlar; Rifat Önsoy'un *Türk-Alman İktisadî Münasebetleri (1871-1914)* adlı kitabı; Celal Aybar'ın *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi 1878-1913* adlı çalışması ve *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*'taki veriler kullanılmıştır. Bu veriler doğrultusunda belirli yıllara göre Osmanlı lirası ve Alman markının çapraz kuruna ait rakamlar Tablo 5'te yer almaktadır. İstatistiklerde yer alan ithalat ve ihracat verileri ayrı ayrı hesaplanarak iki farklı kur elde edilmiştir. Bu farklılığın yaşanmasında Alman istatistiklerinde tam rakamlar yerine ortalama rakamların verilmesi etkilidir. Eğer belirtildiği gibi ticarete ait rakamlar tam olarak yazılmış olsaydı, döviz kuru tek bir veriye indirilebilirdi.

**Tablo 5:** Osmanlı Lirası-Alman Markı Döviz Kuru (1 Alman Markı)

Yıl	İthalat Rakamlarına Göre (Osmanlı Lirası)	İhracat Rakamlarına Göre (Osmanlı Lirası)
1898	18,45	18,45
1900	18,5	18,44
1905	18,48	18,37
1907	18,38	18,38
1908	18,456	18,336
1910	18,426	18,445
1911	18,44	18,42
1913	18,457	18,436
<b>Ortalama</b>	18,45	18,41

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Elde edilen lira-mark çapraz kuruyla Osmanlı ve Alman dış ticaret istatistiklerine ait veriler Tablo 6'da yer almaktadır. Bu tablo sayesinde iki ülke ticaretinin 1894-1913 yılları arasındaki gelişimi ve genel seyri yanında, iki tarafın istatistik verilerindeki farklılıklar da ortaya konmuştur.



**Tablo 6: Ticaret İstatistiklerinde Osmanlı-Alman Ticareti (1894-1913)**

Osmanlı İmparatorluğu İstatistiklerine Göre (Osmanlı Lirası)				Alman İmparatorluğu İstatistiklerine Göre (Milyon Alman Markı)			
Yıllar	İthalat	İhracat	Fark +/-	Yıllar	İthalat	İhracat	Fark +/-
1894	307.125	277.510	- 29.615	1894	18,8	34,4	-15,6
1895	234.939	415.974	181.035	1895	22,1	39	-16,9
1896	209.143	269.644	60.501	1896	25,9	28	-2,1
1897	330.237	455.131	124.894	1897	30,5	30,9	-0,4
1898	436.467	275.078	- 161.389	1898	29,5	37,1	7,6
1899	486.936	451.759	- 35.177	1899	28,9	32,6	3,7
1900	658.340	602.977	- 55.363	1900	30,5	34,4	3,9
1901	-	-	-	1901	30,1	37,5	7,4
1902	-	-	-	1902	36,6	43,3	6,7
1903	-	-	-	1903	37,7	50,2	12,5
1904	-	-	-	1904	43,5	75,1	31,6
1905	1.325.294	1.227.699	-97.595	1905	51,6	70,8	19,2
1906	-	-	-	1906	55,1	68,2	13,1
1907	1.162.100	1.237.941	75.841	1907	55,1	81,5	26,4
1908	1.935.671	1.149.975	-785.696	1908	47,6	63,7	16,1
1909	2.356.352	1.135.602	-1.220.750	1909	57,3	78,7	21,4
1910	3.896.632	1.309.505	-2.587.127	1910	67,4	104,9	37,5
1911	5.162.684	1.520.668	-3.642.016	1911	70,1	112,8	42,7
1912	-	-	-	1912	77,6	112,8	35,2
1913	4.688.744	1.234.251	- 3.454.493	1913	74	98,4	24,4

**Kaynak:** Celal Aybar, *Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Muvazenesi 1878-1913* (Ankara: Zerbamat Basımevi, 1939), 28; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1900-1915).

Tablo 6’da yer alan Osmanlı İmparatorluğu’na ait verilerdeki eksik yıllar o yıllara ait dış ticaret istatistiklerinin yayınlanmamasından kaynaklanmaktadır.<sup>377</sup> Bu eksiklikler, Tablo 5’te gösterilen lira-mark çapraz kuru doğrultusunda hesaplanmıştır. Buna göre ithalat 18,45; ihracat ise 18,41 Osmanlı lirası üzerinden Alman istatistikleri bölümündeki 1899, 1901-1904, 1906, 1909 ve 1912 tarihleri hesaplanmıştır. İlgili veriler Tablo 7’de verilmektedir.

<sup>377</sup> Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, 1/1.

**Tablo 7: Osmanlı-Alman Ticaretine Ait Rakamlar (Osmanlı Lirası Cinsinden)**

Yıllar	Osmanlı İstatistikleri			Alman İstatistikleri		
	İthalat	İhracat	Fark	İthalat	İhracat	Fark
1898	436.467	275.078	-161.389	1.598.698	2.010.574	411.878
1899	486.936	451.759	-35.177	1.566.395	1.770.776	204.381
1900	658.340	602.977	-55.363	1.648.590	1.865.509	216.919
1901	-	-	-	1.631.436	2.036.936	405.500
1902	-	-	-	1.983.739	2.351.982	368.243
1903	-	-	-	2.043.360	2.726.779	683.419
1904	-	-	-	2.357.723	4.079.304	1721581
1905	1.325.294	1.227.699	-97.595	2.792.136	3.852.060	1.059.924
1906	-	-	-	2.986.449	3.704.508	718.059
1907	1.162.100	1.237.941	75.841	2.997.451	4.432.429	1.434.978
1908	1.935.671	1.149.975	-785.696	2.579.000	3.474.000	859.000
1909	2.356.352	1.135.602	-1.220.750	3.105.691	4.274.850	1.169.159
1910	3.896.632	1.309.505	-2.587.127	3.657.809	5.687.093	2.029.284
1911	5.162.684	1.520.668	-3.642.016	3.800.976	6.121.475	2.320.499
1912	-	-	-	4.205.962	6.127.104	1.921.142
1913	4.688.744	1.234.251	-3.454.493	4.009.219	5.337.310	1.328.091

**Kaynak:** Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)* (İstanbul: Enderun Yayınları, 1982), 68; Celal Aybar, *Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Muvazenesi 1878-1913* (Ankara: Zerbamat Basımevi, 1939), 28; William Otto Henderson, "German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914", *The Economic History Review* 18/1-2, (1948), 64.

Tablo 7’de görüldüğü gibi iki ülkenin istatistiklerinde yer alan rakamlar büyük farklılıklar göstermektedir. Bu farklılığın nedenleri çalışmanın genelinde de bahsedildiği üzere kısaca şu şekilde belirtilebilir: Osmanlı İmparatorluğu, demir yolu yapım malzemeleri, fabrikalar için getirilen makineler ve ekipmanlar ve de ordunun ihtiyaç duyduğu silah ve mühimmat için Alman İmparatorluğu’na imtiyazlar vermiştir. Bu sayede imtiyazlar kapsamında getirilen ürünlerse Osmanlı istatistiklerine dahil edilmemiş olabilir. Bunun yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu, özellikle güney Almanya’yla yapılan karşılıklı ticarete Trieste limanını kullanmasından dolayı Osmanlı limanlarına gelen bazı Alman menşeli ürünlerin üçüncü taraf yabancı bandıralı gemilerle taşınması o ülkeyle olan ticarete konu edilmesine neden olmuştur. Bu ve benzeri nedenlerden Osmanlı istatistiklerinde Alman İmparatorluğu’yla yapılan ticarete ait veriler düşük kalmıştır.<sup>378</sup> Bunun yanı sıra çalışmanın giriş kısmında Pamuk’a atfedilerek belirtildiği üzere Osmanlı İmparatorluğu tarafından 1878 itibarıyla yayınlanmaya başlanan dış ticaret istatistiklerinde birçok mal kapsam dışında bırakılmıştır.<sup>379</sup> Aynı zamanda Alman dış ticaret istatistiklerinde “Spezialhandel der wichtigeren Waren” (Daha Önemli Olan Malların Özel Ticareti) olarak yer alan bölüme karşın Osmanlı dış ticaret istatistiklerinde var olmayan özel ticaret

<sup>378</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 71.

<sup>379</sup> Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, 1/XV.

bölümü de bunda etkili olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu bu bölüme 1907-1908 istatistiklerinde<sup>380</sup> yer vermeye başlamış olsa da belirtilen bölümde yer alması muhtemel ürünler için Osmanlı istatistikleri “saire” ifadesini kullanırken; ilgili bölümün içerdiği ürünlerin ticaretteki yeri yüzde 40-50’yi bulmaktadır. Tüm bunların yanı sıra Osmanlı dış ticaret istatistiklerinde yer alan ihracat fiyatları piyasaya göre düşük, ithalat fiyatlarıysa yüksek gösterilmiştir.<sup>381</sup> Bu durum da dış ticaret dengelerinde mali olarak farklı bir tablonun ortaya çıkmasına neden olmuştur.

İki ülke istatistiklerinin ihracat konusundaki farklılıklarına değinilirken bir konuyu da atlamamakta fayda vardır. Bu da 1881 sonrası dönemde Osmanlı maliyesinin Düyun-ı Umumiye İdaresi’yle içine girdiği ikili yapıdır. Bu idare, Osmanlı borçlarına karşılık bazı ürünlerin ithalat ve ihracatına müdahil olmuştur. Dönemsel farklılıklar olsa da tütün, tuz ve şarap gibi ihracından önemli gelirler elde edilen ürünler idare tarafından ihraç edildikleri için istatistiklere dahil edilmemişlerdir.<sup>382</sup> Bunların yanı sıra ürünlerin sevkiyatında kullanılan navlunlar ve değerinin korunması adına yapılan sigortalama işlemlerinin yüksek olması da alıcı ülkelerin ödediği ücretlerin artmasına ve sonuçta istatistiklerde yer alan verilerin farklılaşmasına neden olmuştur. Bu konuda Tablo 8’deki karşılaştırma bir örnek olarak verilebilir.

<sup>380</sup> Özel ticaret bölümü, Osmanlı İmparatorluğu dış ticaret istatistiklerinin 1878-1898 arasında dönemde yayınlanan nüshalarında yer alan “*I sene zarfında Memaliki Mahrusai Şahaneye gelen eşyanın cins ve mikdarını havi olmak üzere tanzim olunan istatistik defterinin hulasetulhulasa cetveli*” cümlesiyle bir ürüne ait istatistiklerin özel ticaret ya da genel ticaretten hangisine ait olduğu açıkça belirtilmese de tablolarda bu ifadeye yer verilmiştir. 1907-1908 itibarıyla istatistiklerde genel ve özel ticaret bölümleri ayrı olarak verilmeye başlanmıştır. Pamuk, “19. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticaret İstatistikleri”, 9/117.

<sup>381</sup> Rifat Önsoy’dan direkt alıntılanarak; “Gümrük talimatnamesi gereğince ihraç edilen mallardan ihraç limanlarındaki cari fiyatlar üzerinden gümrük alınması gerekirken gerek ihraç gümrüğünün düşüklüğü, gerekse ihracatı teşvik için, aşağıda 1913 yılına ait bir misalden de anlaşılacağı üzere, çoğu defa ortalama üretim fiyatının da altında bir fiyat uygulamasına gidilmiştir.”

Malın Cinsi	(kg/kr) Ortalama İhraç Fiyatı	Ortalama Üretim Fiyatı
Buğday	0,69	0,72
Arpa	0,52	0,56
Susam	1,69	1,56
Pamuk	5,13	9,28
Yapağı	6,24	9,60
Zeytin yağı	5,00	8,58

Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik* (Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1970), 184.; Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 71, dp. 115.; Pamuk, “19. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticaret İstatistikleri”, 9/121-123.

<sup>382</sup> Bu çalışmada, farklı kaynaklar üzerinden oluşturulan tablolar aracılığıyla tütün ve şarap’a ait verilere ilerleyen başlıklarda yer verilmiştir.

**Tablo 8:** Osmanlı-Alman Dış Ticaret İstatistiklerine Göre Aynı Ürünlerin Fiyat Karşılaştırmaları (Osmanlı Lirası)

Malın Cinsi	Osmanlı Dış Ticaret İstatistiki	Alman Dış Ticaret İstatistiki*
İşlenmemiş Tütün	401.300	1.062.906
Kuru Üzüm	368.763	515.184
Seccade ve Kilim	35.790	509.761
Palamut	70.500	157.266
Afyon	36.876	135.574
Kuru İncir	23.320	119.305
Pamuk	59.652	113.882
Ham deri	33.080	288.611

**Kaynak:** *Deutsche Levante Zeitung* 13 (1 Haziran 1916), 495; *Denkschrift über den Türkisch-Deutschen Handelsverkehr nach dem Kriege*, haz. J. Prezeddeckı (Breslau, 1917), 2.'den aktaran Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)* (İstanbul: Enderun Yayınları, 1982), 71-72.

Tablo 8'den de görüleceği üzere Osmanlı ve Alman imparatorlukları arasındaki ticaretin Osmanlı istatistiklerinde belirtilenin aksine fiyatların yüksekliği sayesinde cari açığın daha az olduğu yorumu yapılabilir. Fakat, Alman İmparatorluğu'ndan imtiyazlı olarak ithal edilen ve istatistiklere birçoğunun yansımadağı demir yolu inşa malzemeleri ve ekipmanlarının varlığı, ikili ticarete Almanya adına cari fazlanın verilmesini sağladığı gerçeğı de unutulmamalıdır. Bu ürünler her ne kadar imtiyazlardan dolayı Osmanlı istatistiklerine yansımada da Alman istatistiklerince kayıt altına alınmıştır. Bunlara ait bilgilere Demir-Çelik başlığı altında detaylıca değinilecektir.

Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasında ticareti yapılan ürünler aslında Osmanlı'nın Batı Avrupa'yla olan ticari ilişkilerinin aynası hükmündedir. Ticari ilişkiler genel itibarıyla Osmanlı'dan ham madde temin etme ve Almanya'dan mamul ürün ihraç etme temelinde kurgulanmıştır. Alman İmparatorluğu'nun kurulmasından sonra başlayan hızlı sanayileşme on dokuzuncu yüzyıl sonunda ham madde ihtiyacını doğurmuştur. Almanlar bu ihtiyaçlarını başlangıçta sömürgelerinden temin etmeye çalışsalar da başarı elde edememiş ve Yakın Doğu'ya yönelerek Osmanlı İmparatorluğu'yla yakınlaşmaya başlamışlardır. Aynı dönem içerisinde Osmanlı İmparatorluğu da giriştiğı sanayileşme hamlelerinden istenilen başarıyı elde edememiştir. Bunun sonucunda daha fazla dışa bağımlı hale gelmesi Almanlar tarafından iyi değerlendirilmiştir. Böylece Alman

\* Burada Alman istatistiklerinden kasıt Rifat Önsoy'un kullandığı kaynaklardan elde ettiği bilgilerdir. Resmi Alman istatistiklerinden tabloda yer alan bazı ürünlere ait bilgileri teyit etmek mümkün değildir. Teyit edilen ürünlerde de yer alan bilgiler kur üzerinden yapılan hesaplamalar da farklılıklar arz etmektedir. Bu konuda Önsoy'un eseri üzerinden ilerlenilecektir. Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 72.

İmparatorluğu hem kendisine ham madde sağlayan bir müttefik hem de geniş pazar imkanlarına erişmiştir.

### 3.2. Osmanlı-Alman Ticaretine Konu Olan Başlıca Ürünler

Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasında Kayzer II. Wilhelm'in tahta çıkışı sonrasında gelişmeye başlayan ticari ilişkiler zaman içerisinde farklılaşarak hacim kazanmıştır. Başlarda deniz nakliye vasıtalarının kısıtlı olduğu bu ikili ticarete zaman içerisinde ulaşım ağının çeşitlenmesi ve genişlemesiyle işlem hacminde de artış yaşanmıştır.

Osmanlı-Alman ticaretinin genel özelliği, Osmanlı'nın ham madde üreticisi ve tedarikçisi, Almanya'nın ise mamul mal üreticisi ve satıcısı olmasıdır. Bu da istatistiklere hacim açısından Osmanlı mallarının Almanya'ya ihracatının, Alman mallarının Osmanlı'ya ihracatından daha fazla olması şeklinde yansımıştır. Fakat ödemeler dengesinde, Osmanlı mallarının Almanya'dan gönderilen mallardan önemli ölçüde ucuz olması Almanya'nın bu ikili ticarete yüksek karlar elde etmesini sağlamıştır.

Ticareti yapılan ürünlerde bir düzenden bahsetmekse elbette imkansızdır fakat ikili ticarete iki ülke arasında dış etkenler devre dışı bırakıldığında artan bir süreklilikten bahsedilebilir. 1908'de Bosna-Hersek'in Avusturya-Macaristan tarafından ilhakı ve sonrasında Osmanlı İmparatorluğu'nun Avusturya'ya karşı boykotaj uygulaması ikili ticaretin sekteye uğramasına neden olmuştur.<sup>383</sup> Bunun nedeni Osmanlı kamuoyunda Almanların Avusturyalıları desteklediği yönündeki propagandadır.<sup>384</sup> Bu durum da istatistiklerin ilgili yılında kendisini göstermiştir. İlgili duruma ait istatistiki bilgilerse Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'yla ticaretini gösteren Tablo 9'da kendisine yer bulmaktadır.

İkili ticarete Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'na sevkiyatını yaptığı ürünleri gösteren liste ve ticaret oranları Tablo 10 ve 11'de yer almaktadır. Bu tablolara göre ticareti yapılan ürünler tiftik, kuru üzüm ve incir, buğday, arpa, ham ipek, tütün,

---

<sup>383</sup> Boykotaj konusunda geniş bilgi için bk. Yusuf Doğan Çetinkaya, *1908 Osmanlı Boykotu: Bir Toplumsal Hareketin Analizi* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2004).

<sup>384</sup> Aktaran İlber Ortaylı., ss. 54-55.; Orhan Kurmuş, *İngiliz Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yay. İstanbul, 1974, s. 205-206.

afyon, meşe palamudu, fındık, pamuk, zeytinyağı gibi tarımsal ürünler ve demir, çelik, makine, silah, dokumacılık ürünleri ve züccaciye gibi endüstriyel ürünler vb.

İki ülke arasında ticareti yapılan ürünler sadece yukarıda belirtilen ürünler değildir. Bu ürünler genel başlıklar altında toplanarak verilmeye çalışılacaktır. Bu kapsamda tarım, maden, dokumacılık ve deri ürünleri başlıkları altında ticaret hacimlerine bakılacaktır. Bazı ürünler her iki ülke istatistiklerinde de yer almamalarına karşın farklı raporlar ve ikincil kaynaklardan elde edilen bilgiler ışığında çalışmaya dahil edilmiştir.

**Tablo 9:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'yla Ticareti (Milyon Mark)<sup>385</sup>

Yıl	İthalat				İhracat			
	Osmanlı Afrikası	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Osmanlı	Osmanlı Afrikası	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Osmanlı
1894	-	-	-	34,4	-	-	-	18,8
1895	-	-	-	39	-	-	-	22,1
1896	-	-	-	28	-	-	-	25,9
1897	-	-	-	30,9	-	-	-	30,5
1898	-	-	-	37,1	-	-	-	29,5
1899	-	-	-	32,6	-	-	-	28,9
1900	0,2	23,1	11,1	-	0	8,4	22,1	-
1901	0,3	25	12,2	-	0	6,9	23,2	-
1902	0,3	29,6	13,4	-	0	11,2	25,4	-
1903	0,1	35,5	14,6	-	0,1	10,5	27,1	-
1904	-	53,3	21,8	-	0,1	13,9	29,5	-
1905	-	49,4	21,4	-	0,1	16,3	35,2	-
1906	-	45,9	22,3	-	0,1	14,8	40,2	-
1907	-	53,2	28,3	-	-	17,1	38	-
1908	-	39	24,7	-	-	14,6	33	-
1909	-	54,6	24,1	-	-	22	35,3	-
1910	-	-	-	104,9	-	22	45,4	67,4
1911	-	-	-	112,8	-	22,7	47,3	70,1
1912	-	-	-	112,8	-	-	-	77,6
1913	-	-	-	98,4	-	-	-	74

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1900), 144-145; (1901), 136-138; (1902), 151-153; (1903), 168-171; (1904), 170-174; (1905), 163-166; (1906), 176-179; (1907), 170-173; (1908), 200-202; (1909), 230-232; (1910), 225-227; (1911), 278-280; (1912), 254-255; (1913), 241-242; (1914), 257-258; (1915), 257-258.

<sup>385</sup> **Notlar:**

1. İhracat: 1912'den sonra Girit'ten ihracat yoktur.
2. İhracat: 1903-1906 arası dönemde Osmanlı Avrupası'na Karadağ dahildir. 1907'de Karadağ müstakil olarak yer alsa da ihracat değeri sıfır (0)'dır.
3. İthalat: 1905'e kadar değerli metaller dahil edilmiştir. 1906'da değerli metaller hariç tutulmuştur.

**Tablo 10:** Osmanlı İmparatorluğu’ndan Alman İmparatorluğu’na Ticareti Gerçekleşen Başlıca Ürünler (1880-1913) (%)

Ürün	1880-82	1890-92	1900-02	1910-12
Çavdar	-	40.9	2.2	-
Mısır	32.6	2.8	2.6	-
Toplam Hububat	41.4	60.9	11.4	4.3
Üzüm, İncir ve diğer meyve	31.4	17.0	19.7	16.1
Meşe Palamudu	-	4.6	4.7	3.5
Tütün	-	4.9	16.0	24.8
Yünlü Mamulleri (Halı)	-	-	3.6	12.0
Fındık, Fıstık	-	-	-	4.3
Deriler	-	-	3.7	7.0
Afyon	-	-	-	3.8
Diğer	27.2	12.6	40.9	24.2
Toplam (Bin Sterlin)	75	766	1.455	3.203

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/63.

**Tablo 11:** Alman İmparatorluğu’ndan Osmanlı İmparatorluğu’na Ticareti Gerçekleşen Başlıca Ürünler (1880-1913) (%)

Ürün	1880-82	1890-92	1900-02	1910-12
Pamuklu Tekstil Ürünleri	12.1	10.2	7.2	11.5
Pamuklu İplik	-	4.6	-	1.4
İpekli Mamuller	7.5	5.0	3.5	2.2
Demir-Çelik Mamulleri	10.9	31.4	16.1	19.7
Yünlü Mamuller	20.9	14.9	16.8	13.6
Tuhafiye	5.3	2.7	3.9	2.2
İlaç ve Boya Maddeleri	5.7	4.2	4.2	2.2
Makine	2.8	3.6	1.8	5.6
Bakır Ürünleri	-	9.7	5.3	2.5
Deri Mamulleri	-	-	-	4.6
Silah ve Cephane	-	-	-	9.4
Diğer	34.8	13.7	41.2	25.1
Toplam (Bin Sterlin)	370	1.970	1.982	5.778

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/66.

### 3.2.1. Osmanlı-Almanya Ticaret Hacmi

Bu başlık altında genel itibarıyla *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*’ta (Alman İmparatorluğu’nun İstatistik Yıllığı) yer alan dış ticaret başlığı altındaki Osmanlı-Alman ticaretine ait veriler ve Osmanlı istatistiklerinin bir incelemesi olan Şevket Pamuk’un 1995’te yayınlanan *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti* başlıklı eserinden ve diğer çeşitli kaynak eserlerden elde edilen bilgiler tablolastırılarak incelenecektir. Bu kapsamda Alman istatistiklerinde, 41 ana başlık altında 80 ürün tespit edilmiştir. Bu ürünler genel itibarıyla; madenî ürünler (çinko, çivit, kireç, bakır); altın ve altından elde

edilen ürünler, taşımacılık ürünleri (gemi, lokomotif ve raylı araç ekipman ve ürünleri); post ve deriler; ipek ve ipekten elde edilen ürünler; yün ve yünlü ürünler; tarım ürünleri (kuru incir ve üzüm, arpa, çavdar, kepek, haşhaş, ay çekirdeği, mısır, darı, afyon, pirinç, tütün, zamk.); demir ve demirden elde edilen ürünler; ateşli silah ekipman ve ürünleri; şarap; anilin olarak sıralanabilir. İstatistiklere yansıyan bu ürünler haricinde birincil ve ikincil kaynaklardan elde edilen ürünler de mevcuttur. İstatistiklerde eksiklikler de mevcuttur. Bu eksiklikler farklı kaynaklarla tamamlanmaya çalışılsa da tamamen ortadan kaldırılmasının imkansızlığı belirtilmelidir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticareti on dokuzuncu yüzyıl itibarıyla diğer ülkelerde olduğu gibi artış göstermiştir. Bu artış içerisinde Almanya'nın payı da sürekli artarak genel ticaret içerisinde ön plana geçmesini sağlamıştır. Bu kapsamda, Osmanlı'nın başta İngiltere'yle olmak üzere birçok ülkeyle imzaladığı imtiyazlı ticaret anlaşmalarının yürürlüğe girdiği dönemden, Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar olan süreçteki dört büyük Avrupa sanayi ülkesiyle olan iktisadi ilişkilerine ait veriler aşağıda yer alan tablolarda verilmektedir.

**Tablo 12:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Ülkelere Göre Ticareti (1840-1911) (%)

Yıllar	İhracat				İthalat			
	İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya	İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya
1840-42	19.8	19.8	16.6 (*)	1.9	29.3	8.6	4.6 (*)	22.1
1850-52	20.1	15.8	1.1 (*)	28.0	25.5	9.3	9.7 (*)	26.2
1860-62	23.5	29.9	0.5 (*)	16.8	26.5	12.2	9.5 (*)	17.2
1870-72	27.2	25.3	0.4	14.3	32.4	12.3	13.6	12.9
1880-82	23.5	28	0.5	6.1	45.2	11.8	2.4	11.8
1890-92	25.9	24.5	4.3	5.9	35.9	12.4	10.3	9.8
1900-02	25.9	19.2	7.2	7.8	29.8	10.0	9.8	14.5
1909-11	17.9	14.1	11.4	8.0	23.9	8.4	13.7	13.9

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/61-62.

\* Avusturya üzerinden transit geçen Osmanlı ihracatının yüzde 80'i.



Tablo 12’de görüleceği üzere Avusturya’nın yüzdelik oranı düşerken Almanya’nın sürekli artan bir grafiği mevcuttur. Bunda metnin genelinde de belirtildiği üzere, Almanların Osmanlı’yla olan ticari ilişkilerinde süreç içerisinde kendi bağlantılarını kurarak Avusturya’ya olan bağımlılıklarını azaltması etkilidir. Yine tabloda görüleceği üzere Osmanlı İmparatorluğu’nun ülkelere göre ticaretinin yüzdelik oranlarında İngiltere’yle Fransa ihracatta birinciliği kendi aralarında değiştirseler de ithalatta İngiltere’nin konumu her zaman aynıdır. Burada Almanya ve Avusturya’nın konumlarına bakıldığında, Alman birliğinin kurulması sonrasında Avusturya’nın payında düşüş gözlenmektedir. Osmanlı’nın ihracatında Almanların 1900’ler itibarıyla üçüncülüğe yükseldiği aynı dönemde ithalat konusunda Avusturya’yla sıkı bir rekabet içerisine girdikleri de anlaşılmaktadır.

Tablo 12’de, Osmanlı İmparatorluğu’nun ticari ilişkilerde bulunduğu dört büyük Avrupa sanayi ülkesinin yıllara göre değişen genel Osmanlı ticaretindeki oranlarına bakıldıktan sonra aşağıda yer alan Tablo 13 ve 14’te bu ülkelerin yıllar içerisinde lira cinsinden ticaret hacimlerine yer verilmektedir.

**Tablo 13:** Osmanlı İmparatorluğu’nun Ünelere Göre İthalatı (1899-1913) (Lira)

Yıl	Almanya	Avusturya	Fransa	İngiltere	Diğer Ünelerele Toplam
1899	486.936	4.801.977	2.969.517	8.310.002	24.496.538
1900	658.340	4.506.809	2.763.416	8.312.014	23.841.568
1905	1.325.294	6.516.143	2.668.837	10.991.801	31.366.020
1907	1.162.100	4.679.894	2.139.667	7.873.091	23.568.670
1908	1.935.671	4.075.186	3.370.572	9.412.744	31.432.231
1909	2.356.352	6.323.298	3.246.387	8.917.686	34.737.427
1910	3.896.632	7.652.922	3.929.805	8.479.698	42.555.977
1911	5.162.684	6.838.110	3.939.060	9.945.941	45.062.798
1913	4.688.744	6.146.724	3.591.849	8.128.587	41.841.594

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/75-77.\*\*

\*\* Bu ve alttaki tabloda altın lira olarak verilen bilgilerin bir benzeri de kuruş cinsinden Tevfik Güran tarafından verilmiştir. Bk. Tevfik Güran, “Osmanlı Devleti’nin İlk İstatistik Yıllığı 1897”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 1997), 5/379.

**Tablo 14:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Ülkelere Göre İhracatı (1899-1913) (Lira)

Yıl	Almanya	Avusturya	Fransa	İngiltere	Diğer Ülkelerle Toplam
1899	451.759	1.481.773	4.762.327	5.514.683	15.591.406
1900	602.377	1.500.109	4.439.280	5.672.095	14.904.979
1905	1.227.699	2.137.303	4.810.807	6.330.081***	19.672.410
1907	1.237.941	2.104.406	3.351.594	5.186.373	17.495.065
1908	1.149.975	2.447.735	3.633.608	5.137.232	18.439.071
1909	1.135.602	1.743.362	3.694.194	5.607.618	18.432.972
1910	1.309.505	2.193.881	4.403.430	5.370.313	22.079.707
1911	1.520.668	3.466.027	4.700.492	5.992.061	24.918.588
1913	1.234.251	2.238.654	4.294.799	4.661.769	21.600.227

**Kaynak:** Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/75-77.

Tablo 13 ve 14'ten de anlaşılacağı üzere Avusturya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na olan ihracatı düşmüştür. Bunda hiç şüphesiz ki, Alman İmparatorluğu'nun kurulmasından sonra Osmanlı İmparatorluğu'yla olan siyasi ve iktisadi ilişkilerindeki atılımlarının payı büyüktür. Bu sayede Avusturya'nın tersine Almanya aynı süreçte bir yükseliş trendi yakalamış ve her geçen sene Osmanlı'nın ithalatındaki yüzdesini arttırmayı başarmıştır. Tüm bu süreç içerisinde İngiltere, düşüş eğilimi içerisine girse de lider konumu korumayı bilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dört büyük Avrupa sanayi ülkesiyle olan ticaretine ait veriler içerisinde kuşkusuz ki, Avusturya çalışmamız açısından büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda, Osmanlı-Alman ticaretinin önemli merkezlerinden birisi olan ve Avusturya'nın en önemli ticaret merkezi ve tek limanı Trieste'ye değinmek gerekecektir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste limanına her sene yaklaşık yetmiş çeşit ürün ihraç edilmektedir. Bu da müstakil istatistiklerin mevcut olmadığı bir dönemde Osmanlı'nın Almanya'yla olan ticaretinin düşük gözükmesine neden olmuştur.<sup>386</sup> Burada özellikle göz önünde bulundurulması gereken iki husus vardır. Birincisi, Trieste yoluyla Avusturya'yla gerçekleşen karşılıklı ticaretin sadece bu ülkeyle yapılmadığı aksine Trieste'nin bir transit liman ve sevkiyat merkezi olduğu gerçeğidir.<sup>387</sup> İkincisi de Osmanlı dış ticaret

\*\*\* Bu yıla ait verilerde Pamuk'un ilgili çalışmasında baskı hatasından dolayı 330.081 Altın Lira olarak belirtilse de yapılan yeniden hesaplama sonucunda rakamın tabloda yazılan gibi olduğu anlaşılmıştır.

<sup>386</sup> Alacem Efendi, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Amire, 1330), 9/75.

<sup>387</sup> Necib, "Trieste", 4/19. Tablodaki rakamlarla burada belirtilen rakamlar arasında farklılıklar olduğundan rakamlar yeniden hesaplanarak elde edilen sonuç yazılmıştır; Pangermen çevreler, Almanya'nın ancak Trieste'ye sahip olması halinde Akdeniz'de bir "dünya gücü" olarak hareket edebileceklerini iddia

istatistiklerinin menşe ve varış ülkesi yerine çıkış ve varış gümrüklerini esas alması Osmanlı-Alman ticaretinin boyutlarını anlamamızı zorlaştırmaktadır.

Trieste'nin bu öneminden dolayı Osmanlı İmparatorluğu'yla olan ticaretine göz atmakta fayda vardır. Bu kapsamda, geç bir tarih olmasına karşın Trieste'nin 1909'daki toplam ticareti içerisinde Osmanlı'nın yerine bakılarak hem Avusturya hem de Almanya'yla ticaretinin boyutları anlamlandırılmaya çalışılacaktır. Trieste her ne kadar bir liman kenti olsa da Osmanlı Avrupası'yla sınırlarının yakınlığından dolayı kara yoluyla (demir yolu dahil) da ticaret yaptığı unutulmamalıdır.

**Tablo 15: Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste ile Olan Ticareti (1909) (Kron)**

Ülkeler	İhracat	İthalat
Osmanlı Avrupası	33.809.013	63.017.533
Osmanlı Asyası	35.663.621	54.065.370
<b>Trieste'nin 1909 Senesi Toplamı</b>	<b>3.130.497.100</b>	<b>1.924.826.200</b>

**Kaynak:** Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/16-19.

Tablo 15 sadece rakamlardan ibaret olsa da bazı ipuçları vermektedir. Şöyle ki, Trieste tabloda belirtildiği üzere bir ticaret merkezi olmasından dolayı sadece limanıyla değil aynı zamanda kara yoluyla da ticaretin gerçekleştiği bir yerdir. Bu kapsamda, 1909'da gerçekleşen ithalatının 573.153.753 kron değerindeki 2.094.567.800 kilograma karşılık gelen kısmı deniz yoluyla, 514.872.625 kron değerindeki 1.035.929.300 kilograma karşılık gelen kısmıysa kara yoluyla gerçekleşmiştir. Ayrıca ihracatının 508.637.625 kron değerindeki 814.420.400 kilogramı deniz yoluyla, 500.810.638 kron değerindeki 1.110.405.800 kilogramı kara yoluyla gerçekleşmiştir.<sup>388</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste üzerinden olan ticaretinin boyutlarına bakıldıktan sonra bu liman kentine ilgili yılda gerçekleşen ve ihracata konu olan emtiaysa ağırlıklı olarak tarım ve sanayi ham maddesi olan ürünlerdir. Bu ürünlerin 1909'daki miktar ve değerlerini gösteren verilere ait tabloya aşağıda yer almaktadır.

ediyorlardı; A.S. Jerussalimski, *Die Aussenpolitik und Die Diplomatie des Deutschen Imoerialismus Ende des 19. Jahrhunderts* (Berlin: Dietz Verlag, 1954), 220.

<sup>388</sup> Necib, "Trieste", 4/14-19.

**Tablo 16: Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste'ye İhraç Olunan Ürünler (1909) (Kg/Kron)**

Ürün	Miktar	Her 100 kg için Değeri	Toplam Değeri
Yaprak Tütün	12.904.400	169	21.808.436
Ham Pamuk	6.758.600	125	8.448.250
İşlenmemiş Deri	2.481.100	230	5.706.530
Halı	1.227.200	450	5.522.400
Her Türden Kuru Üzüm	9.018.800	50	4.506.400
Fındık - Ceviz	4.520.000	131	3.962.920
Kuru İncir	7.244.900	38	2.753.062
Yün	983.100	1.805	1.774.495
Susam	3.987.000	40	1.594.800
Meşe Palamudu	7.758.600	20	1.551.720
Deniz Köpüğü Madeni (Lületaşı)	167.700	800	1.341.600
Zeytinyağı	674.700	151	1.018.797
Hurma	1.955.300	37	723.461
Kepek	5.687.700	12,50	710.962
Bağırsak	250.000	250	625.000
Yumurta	576.500	84	484.260
Zımpara	527.000	60	316.200
Muhtelif Tohum	371.000	60	222.600
Şarap	594.800	36	214.128
Zam'ı ve Reçine	138.700	130	180.310
Limon ve Portakal	821.800	16	131.488
Bitkisel Ürünler	159.100	65	103.415
Boyacılıkta Kullanılan Ürünler	578.600	16	92.576
Prit Madeni	2.400.000	3,50	84.000
Buğday	269.900	29,50	79.620
Demir Madeni	3.454.000	2,20	75.988
Metalik Madeni	698.000	10	69.800
Maden Kömürü	2.499.000	2,20	54.978
Sumak	386.000	14	54.040
Zeytin	81.300	60	48.780
Muhtelif Cinsten Un	126.600	35	44.310
Keten Tohumu	187.100	24	42.744
Toprak ve Asfalt Taşı	774.700	5	38.735
Bezelye	63.700	33	21.021
Manyezit Madeni	275.800	7	19.306
Soğan	98.900	19	18.791
Mısır Buğdayı	84.200	19	15.998
Kahve	18.200	86,50	15.743
Kuru Fasulye	55.900	28	15.652
Kenevir Tohumu	43.900	28	12.292
Kereste	134.400	7	9.408
Muhtelif Maden	231.800	4	9.272
Kuruyemiş	25.500	30	8.650
Mandarına	45.700	16	7.312
Elma ve Armut	19.600	20	3.920
Kemik ve Boynuz	32.300	10	3.630
Odun	52.500	3	1.575
Taze Yemiş	5.900	24	1.416
Muhtelif Eşya	978.600	-	2.758.732
	82.586.600	-	69.472.634

**Kaynak:** Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/24-28.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste'ye ihraç olunan ürünleri gösteren Tablo 16'dan sonra Tablo 17'de de Avusturya'dan Osmanlı İmparatorluğu'na Trieste yoluyla ihraç olunan ürünlere baktığımızdaysa ilgili yılda gerçekleşen ve ticarete konu olan emtia ağırlıklı olarak Osmanlı'nın üretemediği tarımsal ve endüstriyel ürünler olarak karşımıza çıkmaktadır.

**Tablo 17: Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'den İthal Ettiği Bazı Ürünler (1909) (Kg/Kron)**

Ürün	Miktar	Toplam Değeri
Şeker	81.051.400	26.341.705
Pamuktan Üretilen Eşya	3.124.900	17.499.440
Yünden Üretilen Eşya	1.770.300	15.932.700
Kahve	4.704.300	4.071.219
Her Türden Kağıt	7.498.600	3.374.370
Fes	473.600	3.315.200
Pamuk İpliği	1.368.800	3.148.240
Kösele ve Sahtiyan vs. İşlenmiş Deri	354.400	1.984.640
Demirden Üretilen Eşya	1.985.100	1.449.123
Pirinç	3.904.600	1.325.179
Kibrit	2.785.300	1.420.503
Madeni Ürünler	416.800	1.333.840
Kağıttan Üretilen Eşya	715.800	1.288.440
Çivi	3.382.200	1.038.335
Camdan Üretilen Eşya	1.248.400	923.816
Porselenden Üretilen Eşya	614.800	602.504
Ev Eşyası (Mobilya)	634.100	621.418
Demir ve Çelik Çubuk	1.778.600	478.440
Makine ve Makine Edevatı	423.300	461.397
Ham Deri	161.400	371.220
Mukavva	2.026.000	345.420
Doğramacılığa Ait Eşyalar	346.900	305.272
Kereste	3.590.900	287.272
Madeni Yağ	2.775.300	277.530
Kağıt Hamuru	693.600	173.400
Demir Tel	412.400	156.712
Patates	1.017.700	91.593
Un Hamuru Ürünleri	138.800	83.280
Yün	34.200	61.731
Pamuk Yağı	50.500	44.440
Ziraat Makinesi	35.200	32.032
Eşya ve Diğer Ürünler	8.611.700	19.535.000
<b>Toplam</b>	<b>146.025.400</b>	<b>119.310.272*</b>

**Kaynak:** Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/37-40.

\* Tabloda yer alan verilerin toplamı ilgili kaynakta 119.400.272 kron olarak verilse de yapılan yeniden hesaplama sonucunda toplam değer tablodaki yazılı olduğu şekliyle 119.310.272 kron olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 16 ve 17’de de Osmanlı İmparatorluğu’nun Trieste yoluyla başta Avusturya olmak üzere Almanya ve diğer ülkelerle ticaretine konu olan ürünler yer almaktadır. Bazı ürünlerin ayrıntılarında ürünün bir kısmının veya daha ayrıntılı olarak ne kadarının Almanya’dan geldiği veya Almanya’ya sevk edildiği notu da Osmanlı’nın Trieste Şehbenderi tarafından tutulmuştur. Bu özelliğiyle Ticaret Layihaları, Osmanlı ve Alman istatistiklerinden farklı ayrıntıları barındırmasından dolayı önemlidir.

Trieste üzerinden yapılan Osmanlı-Alman ticaretinin öneminden bahsettikten sonra Alman İmparatorluğu’nun dış ticaret konusunda attığı adımlara bakmakta fayda vardır. Birliklerinin sağlamasıyla itici bir güç elde eden Almanlar, Kayzer II. Wilhelm’in 1888’de tahta çıkışından sonra Osmanlı İmparatorluğu’yla ticareti artırmaya başlamıştır. Bunda en çok da Alman iç gümrüklerinin ortadan kalkması, ülke içi demir yolu ağının genişleyerek limanlara kadar uzatılması ve Kayzer’in Weltpolitik’i etkili olmuştur. Bu gelişmeler iki ülkenin dış ticaretine de yansımıştır.

**Tablo 18:** Osmanlı İmparatorluğu’nun Alman Gümrük Bölgesi’yle Ticareti (1000 Mark)

Yıl	İthalat	İhracat	Yıl	İthalat	İhracat
1880	6.423	1.936	1890	34.079	9.607
1881	7.980	1.634	1891	37.027	13.877
1882	5.998	1.291	1892	39.726	27.952
1883	6.740	2.244	1893	40.961	16.566
1884	7.929	2.708	1894	34.384	18.837
1885	7.808	3.595	1895	39.028	22.044
1886	9.029	2.191	1896	28.021	25.870
1887	12.028	3.205	1897	30.921	30.459
1888	11.713	2.361	1898	37.075	29.481
1889	29.891	7.086	1899	32.600	28.900

**Kaynak:** Jakob Krauss, *Deutsch-Türkische Handelsbeziehungen* (Jena: G. Fischer, 1901), 101.

Tablo 18’de on dokuzuncu yüzyılın son yirmi yılına ait Alman Gümrük Bölgesi’nden Osmanlı İmparatorluğu’na gerçekleşen ihracat ve ithalat rakamları yer almaktadır. Rakamlarda dalgalanmalar gözükse de düzenli bir yükselişten söz etmek mümkündür. Özellikle, Kayzer’in tahta çıkışı ve 1889’da Osmanlı İmparatorluğu’na gerçekleştirdiği ziyaretten sonra ticarete artış olduğu görülmektedir. Bunda, demir yolu malzemelerinin yanı sıra büyük miktarda cephane ve silah sevkiyatının varlığı söz konusudur. Başta, 1890’da Anadolu Demiryolu ardından 1893’te Eskişehir-Konya demir yollarının yapımı etkili olurken, sonraki yıllarda da diğer projeler için benzer teslimatlar yapılmıştır. Bu

sayede, Almanya'dan Osmanlı'ya gerçekleşen genel ihracatta 1890'larda iki kattan fazla artışın yaşandığı istatistiklere de yansımıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1875'teki iflasından sonra 1881'de kurulan Düyun-ı Umumiye İdaresi'yle mali yapının düzenlenmesi ve ek gelir elde etmek amacıyla yeni ticaret anlaşmaları yapılması planlanmıştır. Bu kapsamda, süresi dolan anlaşmaların da yenilenmesi istenmiştir. Burada üzerinde durulması gereken husussa Osmanlı'nın gümrük vergisini arttırma isteğidir. 1840 ve 1862'de Prusya liderliğindeki Zollverein'e bağlı Alman devletleriyle Osmanlı İmparatorluğu arasında karşılıklı ticaret anlaşmaları imzalanmıştır. Bu anlaşmaların yerine geçecek olan ve 1890'da Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasında ithalata yönelik gümrük tarifelerinde değişiklik sağlayan başka bir ticaret anlaşması da imzalanmıştır.<sup>389</sup>

Bu anlaşmayla Almanlar, 1881'de hazırlanan yeni gümrük rejimini yürürlüğe koymak isteyen ama diğer Avrupa ülkelerine kabul ettirilemeyen birçok mal kalemi için malın miktarı üzerinden değil değeri üzerinden yüzde 20'lere varan gümrük vergisi artışını ön gören Osmanlı talebini kabul ediyordu.<sup>390</sup> Fakat bunun uygulanması diğer devletlerin de bu şartları kabul eden anlaşmalar imzalamasına bağlanmıştır.<sup>391</sup> Anlaşmanın bu özelliğinden dolayı pek bir önemi kalmasa da yeni bir ticaret anlaşması imzalamayı kabul eden ilk ve tek devlet olmasından dolayı Osmanlı yöneticilerince Almanlar, güvenilir addedilmekteydi. Bu sayede Almanlar hem Osmanlı İmparatorluğu'nun güvenini kazanırken hem de ticari olarak faaliyetlerini daha da genişletmeye başlayacaklardır. Bu durum yukarıda yer alan Tablo 18'de 1889 yılı itibarıyla kendisini açıkça göstermektedir.

### 3.2.1.1. Tarım Ürünleri

On dokuzuncu yüzyılda endüstriyel gelişmesini tam olarak gerçekleştiremeyen Osmanlı İmparatorluğu, Sanayi Devrimi'yle atılım yapan Batı Avrupa ülkeleriyle ekonomik olarak yarışamaz hale gelmiştir. Bu durum zaman içerisinde Osmanlı İmparatorluğu'nun gerçek anlamda bir tarım ülkesi haline gelmesine neden olmuştur. Dış ticarete ait verilerde de görüldüğü üzere Osmanlı İmparatorluğu daha çok tarımsal ürün ve ham madde ihraç eden bir ülke konumundadır. Sahip olduğu geniş coğrafya, ulaşım alt yapısının yetersizliği tarımsal ürünlerinin ülke içindeki taşınma ve dağıtımını

<sup>389</sup> Anlaşmanın tam metni için; *Düstur*, I-VI/728-737.

<sup>390</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 35-36.

<sup>391</sup> Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim*, 72.

kısıtladığından ilgili ürünler ihtiyacı olan alanlara gönderilememiş, kendine yetebilen ülke konumundan çok uzak bir görüntü sergilenmiştir. Öyle ki, bir buğday üreticisi ve ihracatçısı olmasına karşın ulaşım koşullarındaki yetersizlikten dolayı özellikle başkent İstanbul'un iâşesi adına Romanya, Rusya ve Amerikan'dan buğday ithal edilmiştir.

Ulaşım kaynaklı sorunlar bir kenara bırakıldığında ülkenin, ihracatını gerçekleştirdiği en önemli ve değerli tarım ürünleri kuru üzüm ve incir, buğday, arpa, tütün, afyon, meşe palamudu, fındık, pamuk ve zeytinyağıdır.<sup>392</sup> İthal ettiği tarım ürünleriye pirinç, buğday unu ve diğer un çeşitleri, şerbetçi otu, kuru sebze, çiçek ve çiçek tohumları, kahve, çay, safran, şeker ve çeşitli tarımsal ürün yağları vb. olarak sıralanabilir.

Bu ürünlerden istatistiklere ve diğer kaynaklara yansıyanlar Tablo 19'da yer alırken bazılarıysa ayrıntılarıyla birlikte aşağıdaki başlıklar altında incelenerek Osmanlı-Alman dış ticaretine yansıyan boyutları anlatılacaktır.

**Tablo 19:** Osmanlı-Alman Dış Ticaret İstatistiklerine Yansıyan Tarımsal Ürünler

Tarımsal Ürünler		
Arpa	Kuru İncir	Sarımsak
Çavdar	Kuru Üzüm	Soğan
Kepek	Kuru Kayısı	Safran
Haşhaş ve Tohumu	Kuru Sebze	Kahve
Afyon	Kuru Fasulye	Çay
Darı	Bakliyat	Kakao
Mısır	Tütün Yaprakları, İşlenmemiş	Şeker
Susam, Susam Tohumu	Yulaf	Çiçek ve Çiçek Tohumları
Şerbetçi Otu	Buğday Unu ve Diğer Unlar	Ay Çekirdeği
Pirinç ve Nişasta	Narenciye	Zeytinyağı
Ham Pamuk ve Pamuk	Çeşitli Meyveler	Gül Yağı
Fındık ve İçi	Meyve ve Sebze Konserveleri	Hayvan Yemi
Hurma	Salça	Saman ve Yonca
Hindistan Cevizi	Meşe Palamutu	

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

### 3.2.1.1.1. Gül Yağı

Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya topraklarında yer alan Isparta'da yetiştirilen gülden elde edilen yağ, ticari bir ürün olarak ön plana çıkmıştır. Isparta'nın yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa topraklarında yer alan bazı bölgelerden de Almanya'nın Bremen kentine gül yağı ihraç edilmiştir. Gül yağı gibi kıymetli bir ürünün nakliyesine dair ücretler genel itibarıyla ürünün kıymetine kıyasla beklenen seviyede değildir.<sup>393</sup>

<sup>392</sup> Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", 114.

<sup>393</sup> Elfeld, "Brem", 6/3-4.



Fakat Alman fabrikalarının ham maddeleri arasında yer alan<sup>394</sup> bu ürünle ilgili bilgiler her iki devletin istatistiklerinden ziyade şebenderler tarafından hazırlanan ticaret layihalarında yer almaktadır.

Osmanlı şebenderlerine ait layihalarda Leipzig, Osmanlı İmparatorluğu ve Bulgaristan üretimi gül yağının ihraç edildiği önemli merkezlerden biri olarak anılmıştır. Bu layihalardan birinde gül yağı ticaretinde her geçen sene fiyat artışı yaşandığı belirtilmektedir. Fakat Fransa’da gül yağının taklit edilmesiyle bu ürünün ticaretinde büyük bir darbe alındığı bilgisi yer almaktadır.<sup>395</sup> Aşağıda yer alan Tablo 20’deyse Osmanlı Avrupası’ndan kara yoluyla Bremen kentine ulaşan gül yağıyla ilgili veriler yer almaktadır.

**Tablo 20:** Osmanlı Avrupası’ndan Bremen’e Gül Yağı İhracatı (Kg/Mark)

1908		1909		1910		1911		1912	
Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
177	75.392	402	199.387	495	233.363	228	142.019	23	15.606

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Şebenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/11.; F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Fahri Şebenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/13, 56.

Şebender layihalarında Isparta’nın gül yağı rekoltesi ve ürünün Almanya’ya nasıl sevk edildiği yönünde bilgiler de mevcuttur; Isparta’da gül yağı üretimi 1912’de 300 kg, 1913’teyse 400 kg seviyesindedir. Bu ürün 1912’de İzmirli bir ticarethane tarafından Bulgaristan üzerinden sevk edilmiştir. Ayrıca bu ticarethane iyi kalite gül yağlarını kötülerıyla karıştırmadan ürünü saf ve hilesiz bir şekilde pazarlamıştır.<sup>396</sup>

Balkan Savaşlarının etkisiyle Bremen’e 1912’de gerçekleşen toplam gül yağı ithalatı bir önceki seneye oranla onda bir seviyesinde gerçekleşse de Osmanlı Asyası’nın ve Arabistan’ın ithalatında artış görülmüştür. 1911’de Osmanlı Asyası’ndan gerçekleşen 1.016.897 Alman markı değerindeki gül yağı ithalatına karşın, 1912’de gerçekleşen ithalat 1.385.830 Alman markı seviyesine ulaşmıştır. Arabistan’dan 1911’de gerçekleşen ithalatsa 320.155 Alman markı seviyesinden, 1912’de 703.430 Alman markı seviyesine çıkmıştır.<sup>397</sup>

<sup>394</sup> Elfeld, “Brem”, 6/6-7.

<sup>395</sup> Edward Kalischer, “Leipzig Fahri Şebenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriye, 1327), 5/45.

<sup>396</sup> Edward Kalischer, “Leipzig Fahri Şebenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Amire, 1330), 9/19-20.

<sup>397</sup> Elfeld, “Brem”, 8/33.

“Osmanlı Avrupası’ndan Bremen’e Gül Yağı İhracatı (Kg/Mark)” başlıklı Tablo 20’deki rakamlara bakıldığında, gül yağının Osmanlı Avrupası’ndan Bremen’e kara yoluyla ihracatındaki düşüşün nedeni Balkan Savaşlarıdır. Balkanlarda 1910’dan itibaren başlayan iç karışıklıklar beraberinde savaşı getirince o tarihe kadar yakalanan yükseliş trendi hızlı bir düşüş eğilimi içine girmiştir. Bu düşüşte gül üretimi yapılan bazı toprakların Osmanlı yönetiminden çıkmasının da etkili olduğu unutulmamalıdır.

### 3.2.1.1.2. Haşhaş ve Afyon

Haşhaş, ilk çağ uygarlıklarından itibaren Anadolu coğrafyasında ziraatı yapılan bir üründür. Bu ürünün özellikle öz suyundan elde edilen afyonun on dokuzuncu yüzyılda kullanımının artması ve yaygınlaşmasıyla uluslararası ticarete her geçen gün önemi de artmıştır.

Afyondan elde edilen morfin ve eroin gibi uyuşturucu özellikli ürünlerin her geçen gün ilaç sektörü ve halk arasında artan tüketimi, Anadolu’da afyon üretimi için birçok yeni alanın haşhaş ziraatine açılmasıyla sonuçlanmıştır. 1911’de Osmanlı İmparatorluğu’nda Adana, Ankara, Antalya, Amasya, Aydın, Bolu, Burdur, Bursa, Bilecik, Çorum, Denizli, Eskişehir, Isparta, İçel, İzmir, İzmit Sancağı, Sivas, Tokat, Afyonkarahisar, Balıkesir, Kastamonu, Kayseri, Kırşehir, Konya, Kütahya, Elazığ, Manisa, Maraş, Niğde ve Uşak çevrelerinde afyon ziraatı yapılmaktadır.<sup>398</sup> Bölge halkının haşhaş ekimi, yetiştiriciliği ve hasadı konularında bilinçlenmeleri adına Osmanlı yönetimi tarafından uzmanlara layihalar hazırlanmıştır.<sup>399</sup> Hazırlanan layihalar sayesinde üretimde verim ve artış sağlanırken devletin gelirlerinde afyonun yeri her geçen gün daha da önemli hale gelmiş ve başlıca ihraç ürünleri arasında yer almıştır.

Osmanlı İmparatorluğu’nda haşhaş ziraatı için gerekli iklim şartlarının sağlandığı ortamda bir senelik ortalama afyon üretimi 5 ila 6 bin sandık arasındadır ki bu da 320-350 tonluk bir üretime eş değerdir.<sup>400</sup> En iyi üretim koşullarındaysa senelik 8,5-10 bin sandık, yaklaşık 540 tonluk bir afyon üretiminden söz edilebilir.

<sup>398</sup> Ticaret ve Ziraat Nezareti İstatistik İdare-i Umumiyye Müdüriyeti, *Memalik-i Osmaniyyenin 1329 Senesine Mahsus Ziraat İstatistiği* (Dersaadet: Matbaa-i Osmaniye, 1332), 231-307.

<sup>399</sup> Amasyan Efendi, *Hüdavendigâr Vilayeti Celilesi Ziraat ve Nafia Müdürü Sabık Re’fetlü Amasyan Efendi’nin Afyon Tohumu Zira’ına Dair Kaleme Aldığı Layihadır* (İstanbul: La Türki Matbaası, 1287); Hüdavendigâr Vilayeti Ziraat Müdürü Ali Haydar, *Haşhaş Ziraati* (Dersaadet: Matbaa-i Osmaniyye, 1330); Kastamonu Vilayeti Ziraat Müdürü Ahmet Hilmi, *Afyonculuk* (Kastamonu: Kastamonu Matbaası, 1331).

<sup>400</sup> Her bir sandık ortalama 70-75 kilogramdır; Filiz Çolak, “Anadolu’da Afyon Ziraatı ve Ticaretine Dair İzlenimler”, *The Journal of Academic Social Science Studies (JASSS)* 6/1 (January 2013), 517; başka

Aşağıda yer alan Tablo 21’de Osmanlı İmparatorluğu’nun afyon ziraatine ait veriler sandık cinsinden verilmektedir.

**Tablo 21: Osmanlı İmparatorluğu’nun Afyon Üretimi (Sandık)**

Yıl	Aylık Mecmua	Reşat Saka	Ziraat ve Ticaret Gazetesi	Yıl	Aylık Mecmua	Reşat Saka	Ziraat ve Ticaret Gazetesi
1890	6.000	6.000	6.000	1903	3.500	3.500	3.500
1891	7.500	-	7.500	1904	7.650	7.500	1.250
1892	5.500	5.500	5.500	1905	2.900	2.900	2.900
1893	2.500	2.500	2.500	1906	5.000	5.000	5.000
1894	4.800	4.800	4.800	1907	4.500	5.600	-
1895	8.300	8.300	8.300	1908	500	10.500	500
1896	5.000	5.000	5.000	1909	3.000	-	3.000
1897	6.500	6.500	8.500	1910	7.000	7.000	7.000
1898	3.000	3.000	3.000	1911	10.350	10.350	10.350
1899	6.600	8.600	6.600	1912	6.555	6.500	6.500
1900	7.500	8.500	8.500	1913	5.000	5.000	-
1901	6.500	6.500	6.500	1914	4.300	4.300	4.300
1902	7.000	6.000	-				

**Kaynak:** Burak Çıtır, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Afyon Ziraati ve Ticareti (1900-1939)* (Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2015), 47-48.

Afyondan elde edilen uyuşturucu özellikli ürünlerin zaman içerisinde kullanımının insan ve toplum üzerindeki olumsuz ve yıkıcı etkileri görülünce başta ABD ve Çin olmak üzere birçok devlet düzenleyici ve yasaklayıcı tedbirlerin alınması adına harekete geçmiştir. Bu kapsamda, ilki 1909’da Şangay’da diğerleri de 1912, 1913 ve 1914’te Lahey’de olmak üzere dört uluslararası konferans gerçekleştirilmiştir. Yüksek üretim kapasitesinden dolayı Şangay’da düzenlenecek olan konferansa Osmanlı İmparatorluğu davet edilse de davetli devletlerden tek katılım sağlamayanı olmuştur.<sup>401</sup>

Osmanlı İmparatorluğu’nun bu konferansa katılım sağlamamasının en önemli nedeni afyonun yüksek ekonomik getirisiydi. On dokuzuncu yüzyılın ortalarından itibaren içerisine girilen ekonomik dar boğaz ve dış borçlarla zor günler geçiren Osmanlı, önemli

kaynaklarda sandıkların ağırlıkları hakkında farklı bilgilere yer verilmektedir. 1 Sandık 76+/- kilogramdır. Çağrı Erhan, *Beyaz Savaş* (Ankara: Bilgi Yayınevi, 1996), 30; 1 sandık 63,5 kg. United Nations on Drug and Crime (UNODC), *World Drug Report 2008*, 174; UNODC, *A Century of International Drug Control* (Vienna: United Nations Publication, 2009), 19; ...beher sandık 60 okka olarak kabul edilmektedir. Reşat Saka, *Uyuşturucu Maddeler* (İstanbul: Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1948) 43.

<sup>401</sup> Ali N. Babaoğlu, *Uyuşturucu ve Tarihi Bağımlılık Yapan Maddeler* (İstanbul: Kaynak Yayınları 1997), 100.

ihraç maddelerinden biri haline gelen afyona yönelik herhangi bir kısıtlamayı kabul edebilecek durumda değildir. Afyonun her geçen gün artan değeri de bu kararın alınmasında etkiliydi. 1910’da bölgeler arasındaki farklılıktan dolayı afyonun kıyyesi\* 100 ila 189,4 kuruş arasında satılırken; 1914’te 120 ila 250 kuruşa yükselmiştir.<sup>402</sup>

Her ne kadar Osmanlı İmparatorluğu ilgili konferanslara katılım sağlamasa da bunun kısıtlayıcı etkilerini satışlarındaki düşüşle hissetmiştir. Bu konuda Alman dış ticaret istatistiklerinde Osmanlı İmparatorluğu’ndan gerçekleştirdiği hem haşhaş tohumu hem de afyon ihracatına ilişkin verilere bakıldığında konferansın olmadığı 1910 ve 1911’deki artış göze çarparken özellikle 1912’de düşüş yaşandığı görülmüştür. İlgili ticarete ait veriler aşağıda yer alan Tablo 22 ve 23’te yer almaktadır.

**Tablo 22:** Alman İmparatorluğu’nun Haşhaş Tohumu ve Ay Çekirdeği Ticareti (Ton/100 Mark)

Menşe veya Varış	1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
<b>İthalat</b>	19.759	6.665	26.713	8.707	16.403	6.496
<b>Rusya</b>	-	-	5.771	1.651	5.867	2.406
<b>Rusya Avrupası</b>	2.484	994	4.374	1.400	-	-
<b>Osmanlı İmparatorluğu</b>	-	-	3.814	1.335	2.183	851
<b>Osmanlı Asyası</b>	1.986	675	3.283	1.149	-	-
<b>İngiliz Hindistanı</b>	13.211	4.228	13.489	4.451	7.178	2.728
<b>İhracat</b>	16	14	105	59	131	83

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/225; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/174.

**Tablo 23:** Alman İmparatorluğu’nun Afyon Ticareti (Ton/1000 Mark)

Menşe veya Varış	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
<b>İthalat</b>	104	4.680	87	4.253
<b>Osmanlı İmparatorluğu</b>	64	2.871	50	2.470
<b>İhracat</b>	24	707	14	490

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/177.

### 3.2.1.1.3. Hububat

Toplumların yaşamında önemli tüketim maddeleri sıralamasında zirvede yer alan hububat, Osmanlı toplumu için de aynı konumdadır. Halkın beslenmesi devletin temel görevi

\* Bir kıyye, 1,282 kilogramdır.

<sup>402</sup> Burak Çıtır, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Afyon Ziraati ve Ticareti (1900-1939)* (Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2015), 49-50.

olarak görüldüğünden hububat üretimiyle ilgili her aşamada iktidarın varlığı hissedilmiştir. Hangi bölgede hububat üretileceğinden, hangi hububatın seçilip nasıl üretileceğine, hasadı ve nakliyesine kadar tüm aşamalar resmi kurumlar tarafından belirlenmiştir. Hatta hububatın (buğday özelinde) değirmenlerde öğütülerek, fırınlarda ekmek haline getirilip halka ulaşmasına kadar her aşamada tam bir devlet kontrolü mevcuttur.

Üretilen hububatın bölge dışına sevk edilmesi özellikle de İstanbul'a gönderilmesi çok önemsenmiştir. Bu konuda devlet özellikle nakliye sürecini tüm detaylarıyla planlamıştır. Bu kapsamda, hububatın fazlasının hangi limandan yükleneceği, hangi limana boşaltılacağı, nerede depolanacağı ve kimlere ne kadar dağıtılacağı konuları detaylı bir şekilde ayarlanmıştır. Nakliyenin en hızlı, ucuz ve hacimli bir şekilde deniz yoluyla gerçekleşmesinden dolayı özellikle Tuna boylarında yer alan ekim bölgelerinden ürünler bir defaya mahsus gümrük vergisine tabi tutularak İstanbul'a gönderilmiştir.<sup>403</sup> Deniz taşımacılığının yanında 1890'lardan itibaren demir yolunun inşasıyla Konya ve Ankara mahsulü hububat da İstanbul'a taşınmaya başlamıştır.<sup>404</sup> Aynı zaman diliminde imparatorluğun ithal ve ihraç ettiği hububat miktarı neredeyse eşitti. Bu durum ABD'nin dünya buğday piyasasına büyük ihracatçı olarak girip, uluslararası ticaretteki dengeyi bozmasıyla değişti ve hububat fiyatları hızla düştü. Bu gelişme üzerine hububat üreticisi pek çok himayeci önlemler aldı.<sup>405</sup> Bu önlemlerin Osmanlı hububat ticaretini etkilediği unutulmamalıdır. Bir diğer unutulmaması gereken yürürlükteki dış ticaret anlaşmalarıyla kabul edilen gümrük tarifelerinin yarattığı etkidir.<sup>406</sup> Belirtilen bu gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu'nun 1911-1913 arasında neden buğday, un ve pirinç ithalatçısı durumuna geldiğini açıklamak adına yol göstericidir.<sup>407</sup>

Yukarıda belirtilen ticaret anlaşmalarından biri olan 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve devamında 1839 ve 1840'ta Alman devletleriyle imzalananların etkisiyle ülkenin hububat ihracatı gerilerken ithal hububat iç piyasada yerli ürünlerin yerini almıştır. Bu duruma bir de başkent İstanbul'un buğday ihtiyacını karşılayan Balkanlar ve Tuna bölgesinin Osmanlı'dan ayrılması da eklenince iç ticaret dengeleri daha da

<sup>403</sup> Mevlüt Camgöz, *Ekmek, Buğday ve Şehir* (İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2017), 23-24.

<sup>404</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/33.

<sup>405</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/36.

<sup>406</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/28.

<sup>407</sup> Güran, *İlk İstatistik Yıllığı*, 5/16; Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/36.

bozulmuştur.<sup>408</sup> Bu da Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması sonrasında seferberlik ilanıyla yaşanan un sıkıntısının temellerinin erken dönemlerde atıldığını göstermektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun hububat konusunda attığı adımlardan bahsettikten sonra bu ürün dahilinde yer alan pirinç, mısır, buğday, çavdar, arpa ve yulaf özelinde ticari değerleri incelenecektir. Dünya'da bilinen üç büyük tahıl kültürü vardır. Bunlar Asya'daki pirinç, Amerika'daki mısır ve Avrasya'daki buğday, çavdar, arpa ve yulaf kültürleridir. Bu kültürler içerisindeki Avrasya kültürü bir geçiş bölgesini ifade ederek özellikle de Kıta Avrupası'nda bundan dolayı durum karışmıştır. Bu bölge kendi içerisinde de üç kültür bölgesine ayrılmıştır. Batısında buğday, doğusunda çavdar ve kuzeyinde de arpa veya yulaf temel besin maddesi olarak kullanılmaktadır.<sup>409</sup> İşte Avrasya'nın bu ürün kültüre ait hububat tarımından elde edilen ürünlerin Osmanlı-Alman ticaretindeki yerleri aşağıda ayrı başlıklar altında incelenecektir.

### **3.2.1.1.3.1. Arpa**

Osmanlı Asyası'nda tarımsal üretim iktisadi hayatın en önemli parçası olup özellikle hububat üretimi ülke coğrafyasının büyük bir bölümünde etkili olmuştur. Buğday ve arpa tarımı özellikle nemli toprakların olduğu bölgelerde yapılmıştır.<sup>410</sup> Öte yandan, 1890'lara kadar Konya ve Ankara'da özelinde İç Anadolu'nun hububat ziraatı çok sınırlıyken demir yoluyla beraber sulama projelerinin de hayata geçirilmesiyle bölge adeta bir üretim üssüne dönüşmüştür. Bu tarihten sonraysa İç Anadolu'dan İstanbul ve Avrupa pazarına buğday ve arpa ihracatı hızla artmıştır.<sup>411</sup> Bu kapsamda, Osmanlı'nın 1890-1913 arasında arpa ihracatından elde ettiği gelir ve toplam ihracat içerisindeki payı Tablo 24'te ve Grafik 2'de gösterilmiştir.

---

<sup>408</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/37.

<sup>409</sup> Åsmund Bjørnstad, *Our Daily Bread: a History of the Cereals* (Oslo: Vidarforlaget AS, 2012).

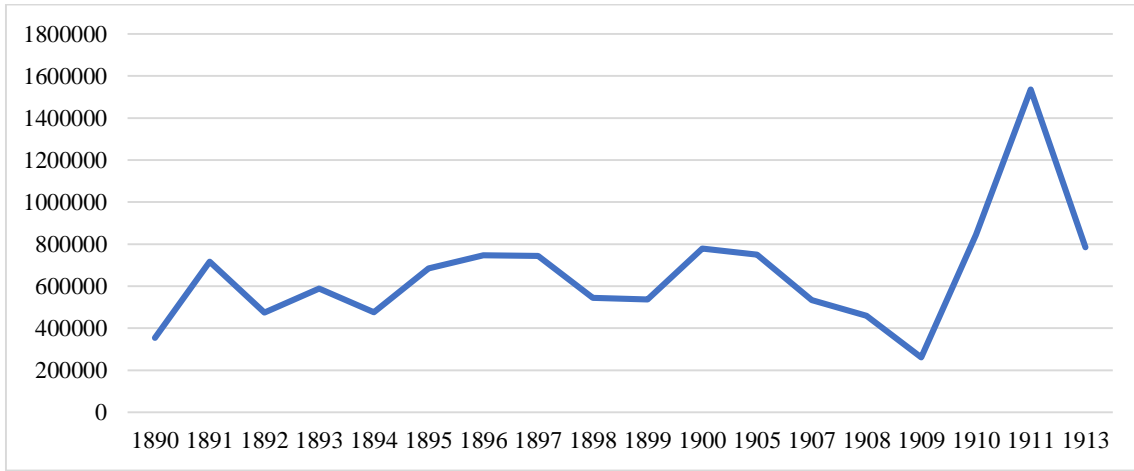
<sup>410</sup> Anne-Marie Daun, *Der Strukturwandel in den Deutsch-Türkischen Handelsbeziehungen seit dem 19. Jahrhundert* (Köln: Universität Köln, Wirtschaft- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät, Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde, 1948), 12.

<sup>411</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/33.

**Tablo 24:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Arpa İhracatı ve Toplam İhracat İçindeki Payı (Lira)

Yıl	Değeri	Yüzdesi (%)	Yıl	Değeri	Yüzdesi (%)
1890	354.345	2,8	1899	536.486	3,4
1891	716.647	4,7	1900	779.441	5,2
1892	474.728	3,0	1905	750.647	3,8
1893	589.264	4,4	1907	533.125	3,1
1894	475.743	3,5	1908	459.573	2,5
1895	685.286	4,4	1909	260.998	1,4
1896	746.661	4,8	1910	844.193	3,8
1897	743.288	5,0	1911	1.535.807	6,2
1898	544.012	4,1	1913	785.363	3,6

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/50-52.



**Grafik 2:** Arpa İhracatı Değeri (1890-1913) (Lira)

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

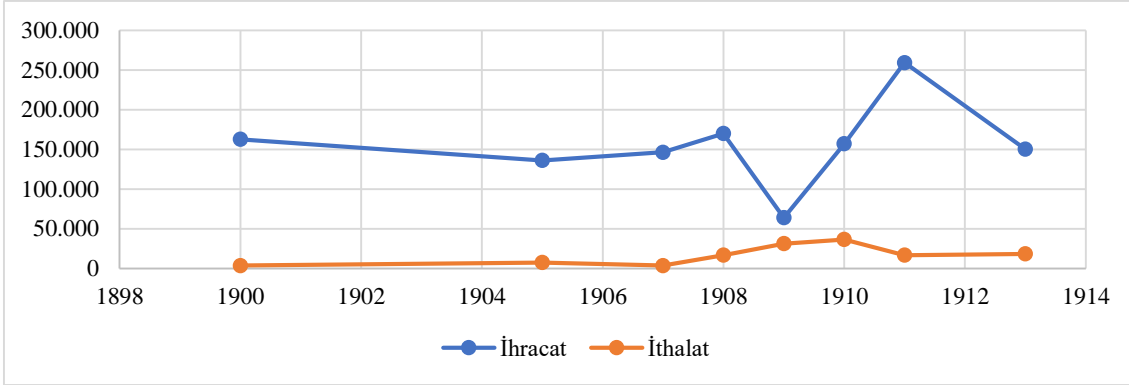
Arpanın 1890-1913 arasındaki ihracatına bakıldığında, 1910'lara kadar dalgalı bir seyri izlediği görülür. Özellikle 1908'de Anadolu'da etkili olan kuraklık nedeniyle bir sonraki hasada kadar bu ürünün ithalatı vergiden muaf tutulmuştur.<sup>412</sup> Kuraklık süreci sonrasında Trablusgarp ve Balkan savaşlarının yaşanması da diğer tüm ürünlerde olduğu gibi arpanın da ticaretinde dalgalanmaların yaşanmasına neden olmuştur. Bu kapsamda hem ithalat hem de ihracatın zaman içerisinde geçirdiği rakamsal farklılıklara bakılacaktır. Tablo 25'te Osmanlı İmparatorluğu'nun arpa ticaretine ait rakamsal veriler yer alırken; Grafik 3'teyse bu iki verinin değişimi gösterilmiştir.

<sup>412</sup> *Osmanischer Lloyd*, “Die Hungersnot in Anatolien” (2 Dezember 1908), 2; *Osmanischer Lloyd*, “Die Hungersnot” (14 Januar 1909), 2.

**Tablo 25: Osmanlı İmparatorluğu'nun Arpa Ticareti (Ton)**

Yıl	İhracat	İthalat	Yıl	İhracat	İthalat
1900	162.662	3.627	1909	64.023	31.378
1905	136.035	7.537	1910	157.103	36.570
1907	146.464	3.767	1911	259.194	16.891
1908	169.931	16.771	1913	150.214	18.422

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/51-52, 59.



**Grafik 3: Osmanlı İmparatorluğu'nun Arpa Ticareti (1900-1913)**

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun genel ticareti içerisinde arpa ticaretine bakıldıktan sonra Alman İmparatorluğu özelinde arpa ticaretine göz atıldığında; Alman dış ticaret istatistiklerinde sadece 1904-1907 arasını aydınlatan rakamlar olduğu görülür. Mevcut verilerde de Almanya'nın Danimarka, Avusturya-Macaristan, Romanya, Rusya ve Sırbistan'ın yanı sıra Osmanlı Asyası'ndan da arpa ithal ettiği görülür; fakat genel ticaret içerisinde Osmanlı'nın payı kayda değer değildir. Öyle ki, Almanya'nın ilgili tarihlerde en çok ithalat gerçekleştirdiği Rusya'nın toplam arpa ihracatı, Osmanlı'nın ihracatının neredeyse 400 katına eş değerdir.

Alman İmparatorluğu, arpa ithal eden bir devlet olmasına karşın az miktardaki üretimiyle ve ithal ettiği ürünleri diğer ülkelere de ihraç eden bir konumdadır. Aşağıda yer alan Tablo 26'da da görüldüğü üzere tabloda da görüldüğü üzere, Almanya'nın 1902-1911 arasında genel tarımsal üretimi hektar başına ortalama 1,90 ton iken, bu oran 1911'de 1,93 ton; 1912'deyse 2,08 ton seviyesine ulaşmıştır. Tüm tarım ürünleri içerisinde arpa,



1912'nin bereketli denebilecek ürünü olmuştur ve toplamda 1911'de 94 bin ton arpa yetişirken bu miktar 1912'de 101 bin tona ulaşmıştır.<sup>413</sup>

**Tablo 26:** Almanya'nın Arpa Ticareti (1904-1907) (1000 Mark)

Menşei veya varış ülkesi	1904		1905		1906		1907	
	Ton	Mark	Ton	Mark	Ton	Mark	Ton	Mark
<b>İthalat</b>	1.430.421	146.831	1.620.648	189.430	2.098.492	238.403	2.114.679	41.420
<b>Danimarka</b>	19.569	2.645	32.298	4.643	27.408	4.009	22.394	3.427
<b>Avusturya-Macaristan</b>	208.784	32.350	336.481	50.491	332.587	48.429	254.702	41.009
<b>Romanya</b>	61.468	6.700	84.405	11.479	141.093	17.578	158.351	20.535
<b>Rusya</b>	1.107.214	101.531	1.103.059	115.821	1.498.419	156.507	1.558.429	201.079
<b>Sırbistan</b>	17	2	42	4	7.829	843	16.182	2.073
<b>Osmanlı Asyası</b>	2.812	318	9.043	1.049	8.717	1.299	10.206	1389
<b>İhracat</b>	29.333	4.808	14.452	2.301	2.905	413	1.871	340

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/133.

Osmanlı şehbenderlerinin hazırladıkları raporlarda yer alan Alman İmparatorluğu'nun önemli liman kentlerinden Bremen'e gerçekleşen arpa ticaretine bakıldığında, 1908'de Osmanlı Avrupası'ndan 120.991 Alman markı değerinde 1.008.262 kilogram; Osmanlı Asyası'ndan da 1912'de 82.500 Alman markı değerinde 550 tonluk arpa ihraç edildiği görülür.<sup>414</sup>

### 3.2.1.1.3.2. Buğday

Ekmeğin ham maddesi olan ve ülkenin başkenti İstanbul'un yoğun nüfusunu doyurmak adına özel önem atfedilen buğdayın Osmanlı ihracat ve ithalatı içindeki payı büyüktür. Başkente kara yolundan daha çok deniz yoluyla getirilen buğdayın kıtlık ve olası fiyat artışı nedeniyle ithali de yapılmıştır. Bundan dolayı Rusya'dan önemli miktarlarda buğday ithal edilirken aynı zamanda Balkanlar ve Tuna bölgesinden de başkente yüklü miktarda buğday sevk edilmiştir. Fakat Balkanların elden çıkması buğdayın bir iç üretim ve ticaret ürünü olma vasfını değiştirmiş, onu ithalatın temel ürünü haline getirmiştir.

Buğdayın ülke içindeki ticaretinde İç Anadolu'nun payı on dokuzuncu yüzyıl sonlarına kadar dikkat çekici bir seyir izlemez. 1890 sonrasında bölgede inşa edilen demir yolu ve uygulamaya konulan sulama projeleriyle artan buğday üretimi Konya ve Ankara'yı hububat deposu haline getirmiştir. Aynı dönemde Haydarpaşa ve Derince limanlarının

<sup>413</sup> Charles Reiss, "Mannheim Başşehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/3-4.

<sup>414</sup> Elfeld, "Brem", 6/10; 8/57.

faaliyete geçmesi buğdayın İstanbul'a ulaşmasını sağlarken aynı zamanda ihracına da imkan tanımıştır.<sup>415</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun iç tüketimi bir yana bırakılıp ithalat ve ihracata ilişkin verilere bakıldığında, 1909'da önemli ihraç bölgelerinden biri olan Trieste'ye transit işlem görmesi amacıyla her 100 kilogramından 6,30 kron gümrük vergisi alınan toplam değeri 79.620 kron olan 269.900 kilogramlık buğday ihracı gerçekleşmiştir.<sup>416</sup> Trieste'nin Osmanlı-Alman ticaretinde önemli bir liman olması ve transit ürünlerin büyük bir kısmının direkt Almanya'ya gönderildiği unutulmamalıdır.

1910'a gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avusturya-Macaristan'a olan buğday ve buğday kepeği ihracatı bir önceki yıla oranla artmıştır. Resmi tarifede buğday için 7,50 kron olan her 100 kilogram için gümrük vergisi 6,30 krona düşürülürken darasız bir şekilde yığın halinde 84.454 kron değerinde 351.200 kilogramlık buğday; gümrük vergisiz bir şekilde 102.267 kron değerinde 929.800 kilogramlık buğday kepeği ihraç olunmuştur.<sup>417</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun demir yolu ağının genişlemeye başladığı 1890'lardan Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar olan buğday ihracatından elde ettiği gelir ve toplam ihracat içerisindeki payıysa Tablo 27'de ve Grafik 4'te gösterilmiştir.

**Tablo 27:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Buğday İhracatı ve Toplam İhracat İçindeki Yüzdesi (Lira)

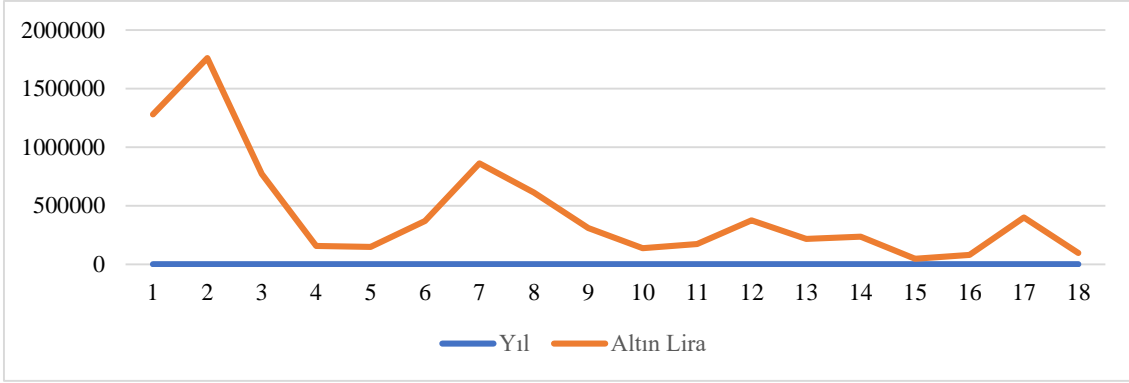
Yıl	Değeri	Yüzdesi (%)	Yıl	Değeri	Yüzdesi (%)
1890	1.279.594	10,0	1899	137.456	0,9
1891	1.762.142	11,5	1900	172.425	1,2
1892	770.789	5,0	1905	374.528	1,9
1893	157.410	1,2	1907	216.881	1,2
1894	148.285	1,1	1908	236.499	1,3
1895	368.967	2,4	1909	46.877	0,2
1896	862.479	5,6	1910	79.152	0,4
1897	612.360	4,2	1911	398.829	1,6
1898	311.059	2,3	1913	97.931	0,5

**Kaynak:** Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/38-39.

<sup>415</sup> Daun, *Deutsch-Türkischen Handelsbeziehungen*, 12.

<sup>416</sup> Necib, "Trieste", 4/26.

<sup>417</sup> Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriye, 1327), 5/55, 72.



**Grafik 4:** Buğdayın Değeri ve Toplam İhracat İçindeki Payı, (1890-1913) (Altın Lira)  
**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 27 ve Grafik 4’te de görüldüğü üzere buğdaydan sağlanan gelir, 1891’den itibaren bir düşüş eğilimi göstermektedir. Bu durum ilerleyen yıllarda daha da derinleşerek elde edilen gelirin 1908’den sonra 100 bin liranın altında seyretmeye neden olmuştur. Bu durum Anadolu’da yaşanan kuraklık<sup>418</sup> ve Balkan ve Tuna topraklarının elden çıkmasının sonucudur.

Aynı arpada olduğu gibi buğdayın da önemli bir temel tüketim maddesi olması ve Almanya’nın bazı bölgelerinin de bu ürünün tarımına elverişliliği ülke içi üretimin gerçekleşmesini sağlamıştır. Almanya’nın 1902-1911 arasında hektar başına ortalama buğday üretimi 1,55 ton olduğu halde, 1911’de 1,52 ton ve 1912’de de 1,68 ton ürün elde edilmiştir. Geçen on senelik tarımsal üretime kıyasla en iyi hasılat buğdayda görülmüştür. Buğday hasadı genel miktarı 1911’de 208 bin ton, 1912’deyse 229 bin tona ulaşmıştır.<sup>419</sup> Bu rakamlar da gösteriyor ki Almanya, her ne kadar buğday üretse de Osmanlı’dan gerçekleştirdiği ithalat bazı yıllarda iç üretiminin de üstünde seyretmiştir.

Almanya’da buğday üretiminde yaşanan azalış ve artışlar fiyatlar üzerinden direkt etkili olmuştur. Buğday fiyatlarında yaşanan aylık değişimler, 1910 ve 1911 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Mannheim Başşehbenderliği tarafından da dikkatlice izlenmiştir. Başşehbender tarafından hazırlanan bir raporda bu değişimlere ait aylık bilgiler yer alırken ilgili fiyatlara Tablo 28’de yer verilmektedir.

<sup>418</sup> *Osmanischer Lloyd*, “Die Hungersnot in Anatolien” (2 Dezember 1908), 2; *Osmanischer Lloyd*, “Die Hungersnot” (14 Januar 1909), 2.

<sup>419</sup> Reiss, “Mannheim”, 8/3-4.

**Tablo 28:** Almanya’da Buğday Fiyatı (Mark)

	1910	1911
<b>Kanun-ı Sani</b>	345.66	144.26
<b>Şubat</b>	244.77	220.66
<b>Mart</b>	240.84	217.53
<b>Nisan</b>	238.33	217.38
<b>Mayıs</b>	223.49	222.78
<b>Haziran</b>	214.72	220.54
<b>Temmuz</b>	221.43	218.84
<b>Ağustos</b>	225.39	229.50
<b>Eylül</b>	222.09	228.14
<b>Teşrin-i Evvel</b>	220.09	224.72
<b>Teşrin-i Sani</b>	220.08	-
<b>Kanun-ı Evvel</b>	-	-

**Kaynak:** Charles Reiss, “Mannheim Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/36.

### 3.2.1.1.3.3. Un

Osmanlı İmparatorluğu’nda halkın işesi adına belli ürünlere farklı dönemlerde ihraç yasağı uygulanmaktadır. Bu ürünlerden birisi de undur. Unun halkın temel besin maddelerinden olması ve geniş kullanım alanının bulunmasından dolayı üretim, dağıtım ve ticaretine çok önem verilmiştir. Yukarıda buğday bahsinde değinildiği gibi, başkent İstanbul ve büyük kentlerin işesi, devlet yöneticilerinin üzerinde önemle durduğu meselelerdendir. Buğdayın İstanbul’a taşınması devlet sorumluluğunda değilken bu iş tüccarlar, armatörler ve gemi tüccarları tarafından yerine getirilmiştir. Devlet, her yıl buğday sağlayacak yerlerin belirlenmesinde ön plana çıkmıştır. Tedarikin sağlanmasında en önemli faktör üretim yerlerinin ulaşım imkanları ve nakliye kolaylığı olmuştur. Bu durumun en kolay ve hızlı halledilebileceği yerler de Trakya’nın Marmara kıyıları, Hüdavendigâr, Karesi, İzmir ve Saruhan çevreleri, Eflak-Boğdan civarı, Kırım, Ukrayna, Dobruca bölgesi ve Mısır’dır.<sup>420</sup> Fakat Osmanlı İmparatorluğu, bir tarım ülkesi olmasına karşın diğer bazı ürünlerde de belirtildiği gibi yirminci yüzyılın başlarında önemli miktarlarda buğday, un ve pirinç ithal etmiştir. Bunda en önemli nedenlerden biri fiyat artışının önünü keserek halkın bu ürünlere olan erişimini kolaylaştırmaktır. Bu durum dönemin basınına da yansıyor olarak yaşanan fiyat artışlarına değinilmiştir. 6 Ocak 1906 tarihli Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi, Kasım 1903’te 154,7 Alman markı olan unun tonunun, 1906’da 178 Alman markına yükseldiğini yazmıştır.<sup>421</sup> Bu durumun üstüne bir

<sup>420</sup> İlber Ortaylı vd., *Payitaht-ı Zemin Eminönü* (İstanbul: Eminönü Belediyesi Yayını, 2008), 2/16.

<sup>421</sup> *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, “Şehbender Raporitosu”, 4.

de 1908'deki kıtlık eklenince, Osmanlı idaresi tahılın yanı sıra un ithal edilmesine ve bu ithalatın bir sene vergiden muaf tutulmasına karar vermiştir.<sup>422</sup> Bundaki bir başka nedense Anadolu'da yetişen buğday cinsinden elde edilen unun pişirilmesinin kolay olmamasından dolayı ithal unla seyreltilerek kullanılmasıydı.<sup>423</sup>

Kıtlıkla geçen 1908 sonrasında Osmanlı Avrupası'ndan Bremen'e deniz yoluyla 1909'da 13.650 Alman markı değerinde 74.250 kilogram çavdar unu, 1910'da 10.371 Alman markı değerinde 49.385 kilogram ve 1911'de de 12.495 Alman markı değerinde 54.324 kilogram buğday unu ihracatı gerçekleşmiştir.<sup>424</sup> Bremen'in yanı sıra bir diğer önemli liman kenti Trieste'ye 1909'da gerçekleşen un ihracatında her 100 kg için 15 kron gümrük vergisi alınmıştır. Bu haliyle 44.310 kron değerinde 126.600 kilogram un ihracatı gerçekleşmiştir.<sup>425</sup>

**Tablo 29:** Almanya'nın Kepek Ticareti (1000 Mark)

Menşee veya varış ülkesi	1911		1912	
	Ton	Mark	Ton	Mark
<b>İthalat</b>	1.420.717	150.622	1.606.250	186.796
<b>Belçika</b>	19.094	2.100	29.407	3.382
<b>Bulgaristan</b>	9.663	986	12.711	1.589
<b>Fransa</b>	13.377	1.471	16.033	1.844
<b>Büyük Britanya</b>	100.462	11.051	143.663	17.240
<b>Hollanda</b>	49.888	5.238	50.310	5.786
<b>Norveç</b>	36.042	4.145	21.579	2.589
<b>Avusturya-Macaristan</b>	69.561	7.826	35.936	4.492
<b>Romanya</b>	13.015	1.328	10.664	1.333
<b>Rusya</b>	671.270	70.483	756.165	86.959
<b>İsveç</b>	10.734	1.885	22.502	2.700
<b>İsviçre</b>	11.496	1.265	8.322	999
<b>Osmanlı İmparatorluğu</b>	11.935	1.253	11.417	1.427
<b>Arjantin</b>	193.256	19.326	226.932	29.963
<b>Brezilya</b>	28.898	3.034	28.631	3.006
<b>Şili</b>	17.962	1.976	28.938	3.473
<b>Amerika Birleşik Devletleri</b>	135.620	14.918	168.964	21.120
<b>İhracat</b>	16.422	1.648	16.708	1.876
<b>Avusturya-Macaristan</b>	11.135	1.196	8.922	1.105

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/186; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/216; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/188.

<sup>422</sup> *Osmanischer Lloyd*, "Die Hungersnot in Anatolien", 2.

<sup>423</sup> Gustav Herlt, "Folgen des Krieges für das wirtschaftliche und finanzielle Leben der Türkei", *Weltwirtschaftliches Archiv* 6 (1915), 148.

<sup>424</sup> Efeld, "Brem", 6/17; 8/16.

<sup>425</sup> Necib, "Trieste", 4/26.

Almanya, unun yanı sıra kepek ithalatı da gerçekleştirmiştir. Bu konuda ilgili ürünün Almanya'ya ithalatına ait verilerde Osmanlı İmparatorluğu da yer almaktadır. Bu ürüne ait veriler sadece 1911-1912 arasında yer almıştır.

#### 3.2.1.1.3.4. Çavdar

Osmanlı İmparatorluğu'nun hububat kategorisinde yer alan ürünlerinden biri de çavdardır. Bu üründe de diğerlerinde olduğu gibi öncelik, ülke içi tüketimin karşılanmasına verilmiştir; ihracatsa artık ürün kalması durumunda yapılmıştır. Bu nedenle tıpkı arpa ve buğdayda olduğu gibi çavdarda da yüksek rakamlara ulaşmayan ticari işlem kaydı mevcuttur. Alman dış ticaret istatistiklerinde sadece 1904-1907 arasında yer alan verilerde, Almanya'nın önemli hububat tedarikçileri Rusya, Romanya, Bulgaristan ve Osmanlı İmparatorluğu'dur. Bu noktada hatırlatılması gereken, Tablo 30'da da görüldüğü üzere ihracatın Osmanlı Avrupası üzerinden yapıyor oluşudur.

Almanya her ne kadar çavdar ithal etse de kendisi de önemli bir ihracat ülkesidir. Bu durumun yaşanmasında en önemli nedenlerden biri uluslararası limanlara sahip olmasıdır. Bu sayede Almanya, bir transit ülke konumuna gelerek, Kuzey Avrupa'nın Almanya'ya kıyasla küçük olan ülkeleri Hollanda, Danimarka, Finlandiya, Norveç, İsveç ve denize kıyısı olmayan İsviçre'ye çavdar ihraç eder hale gelmiştir. Bu konuda Almanya'nın çavdar ticaretine ait veriler Tablo 30'da gösterilmiştir.

**Tablo 30:** Almanya'nın Çavdar Ticareti (1904-7) (1000 Mark)

Menşe veya varış ülkesi	1904		1905		1906		1907	
	Ton	Mark	Ton	Mark	Ton	Mark	Ton	Mark
<b>İthalat</b>	472.435	49.363	572.186	68.013	48.472	75.367	608.267	89.171
<b>Bulgaristan</b>	8.577	884	11.983	1.402	15.744	2.075	16.096	2.125
<b>Romanya</b>	20.994	2.225	54.886	6.477	95.569	11.829	103.836	14.849
<b>Rusya</b>	426.200	44.495	477.844	56.911	515.756	58.802	453.759	67.148
<b>Osmanlı Avrupası</b>	9.431	981	13.815	1.616	7.881	1.029	12.226	1.699
<b>İhracat</b>	356.710	37.452	319.942	36.880	242.864	27.664	232.822	33.642
<b>Danimarka</b>	74.933	7.868	66.119	7.769	60.908	6.815	54.589	8.052
<b>Hollanda</b>	46.794	4.960	43.259	4.932	29.736	3.456	20.926	2.971
<b>Norveç</b>	54.991	5.719	39.385	4.569	33.097	3.827	27.819	4.173
<b>Rusya</b>	19.868	2.026	40.957	4.505	71.975	8.069	87.700	12.278
<b>Finlandiya</b>	10.176	1.048	9.917	1.150	17.942	2.063	14.872	2.112
<b>İsveç</b>	94.063	9.783	55.829	6.560	21.032	3.408	19.532	2.931

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/134.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1904-1907 arasındaki ihracatının imparatorluğun Avrupa topraklarından gerçekleşmiş olması ve bu bölgedeki toprakların büyük bir kısmının elden çıkmış olmasına karşın 1912'de Bremen'e toplamda 291.174 Alman markı değerinde hububat ihracat edilmiştir. Bunun 181.393 Alman markı değerindeki 1.505.970 kilogramlık kısmını çavdar ihracatı oluşturmuştur.<sup>426</sup>

Çavdarın yukarıda belirtilen rakamları aslında genel ticaret içerisinde bu ürünün ne kadar düşük seyrettiğini gösterse de Osmanlı ticaret istatistiklerinde yer alan bilgilere göre 1890-1892 arasında Almanya'ya olan genel ticaret içerisinde çavdarın payı yüzde 40,9 iken; 1900-1902'de bu oran yüzde 2,2'ye kadar düşmüştür.<sup>427</sup> Bu konuda Bremen Şehbenderi F. W. Reinhold Elfeld, 1913'te şu değerlendirmeyi yapmıştır;<sup>428</sup>

“Bira, çavdar ve çavdar unu, pirinç nişasta gibi yeme-içmeye ait ürünler Osmanlı Avrupası'nda olduğu kadar Arabistan ve Osmanlı Asyası'nda da ithalatı önemli bir seviyeyi oluşturmaz. Bununla beraber 1912 ve 1913 senelerinde savaş durumunun ticari duruma kötü etkisi olduğu inkar edilemez. Siyasi ilişkiler yeniden tesis edince bunu zirai ilişkiler takip edeceğinden ticari ilişkiler ve bilhassa Türkiye'nin ihracatı artacaktır.”

Diğer hububat ürünlerinde olduğu gibi Almanya çavdar üretimi de gerçekleştirmektedir. Üretim miktarı diğerlerine benzer seviyelerde gerçekleşmekte ve ülke içi tüketimi karşılamaktan çok uzak bir tablo çizmektedir. Buna göre Almanya'da çavdar üretimi, 1902-1911 arasında hektar başına ortalama olarak 1,57 ton olduğu halde 1911'de 1,55 ve 1912'de de 1,57 ton üretim gerçekleşmiştir. Kışlık çavdarın 1911'deki genel miktarı 83 bin ton olduğu halde 1912'de 87 bine ulaşmıştır.<sup>429</sup>

### 3.2.1.1.3.5. Yulaf

Avrasya'ya özgü bir tarımsal ürün olan yulaf, serin ve nemli iklim bölgelerinde yetişmektedir. Yirminci yüzyılın başı itibarıyla bu üründe üretim konusunda Romanya ve Rusya lider ülkelerdir. Osmanlı İmparatorluğu ve Almanya'ya ait hem ziraat hem de ticaret kayıtlarında yulafa ait veriler oldukça kısıtlıdır. Tüm bu kısıtlı bilgiler içerisinde

<sup>426</sup> F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Fahri Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/56.

<sup>427</sup> Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, 1/63.

<sup>428</sup> F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Fahri Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Amire, 1330), 9/16.

<sup>429</sup> Reiss, “Mannheim”, 8/3-4.

gazete ve şehbender raporlarına yansıdığı kadarıyla yulafın tonu 1906 Ocak ayı başında 142 Alman markıyken, şubat ayında 127,3 Alman markına kadar gerilemiştir.<sup>430</sup> 1910'a gelindiğindeyse Rusya ve Romanya'da yulafın hasadından kötü haberler gelmesiyle fiyatında artışa bağlı bir dalgalanma meydana gelmiştir.<sup>431</sup> Öyle ki, hasatta yaşanan ilk başlardaki belirsizlik ve daha sonrasında düşük seviyedeki hasatla fiyatlar iyice yükselerek 1911 sonunda 190 Alman markına kadar ulaşmıştır.

**Tablo 31:** Almanya'da Yulaf Fiyatı (Mark)

Aylar	1910	1911	Aylar	1910	1911
<b>Kanun-ı Sani</b>	173,27	163,61	<b>Temmuz</b>	163,72	176,99
<b>Şubat</b>	174,14	163,39	<b>Ağustos</b>	162,15	178,61
<b>Mart</b>	171,26	167,91	<b>Eylül</b>	164,36	190,98
<b>Nisan</b>	170,0	176,25	<b>Teşrin-i Evvel</b>	159,81	191,61
<b>Mayıs</b>	167,67	179,84	<b>Teşrin-i Sani</b>	162,91	189,03
<b>Haziran</b>	162,01	180,63	<b>Kanun-ı Evvel</b>	162,5	-

**Kaynak:** Charles Reiss, "Mannheim Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/36.

Aynı dönemde Osmanlı İmparatorluğu'ndan Avusturya-Macaristan'a genel tarife uyarınca gümrük vergisi 6 krandan 4,8 krona düşürülerek 22.885 kron değerinde 160.600 kilogram yulaf ihracatı gerçekleştirilmiştir.<sup>432</sup>

1912'ye gelindiğindeyse Osmanlı Avrupası'ndan Bremen'e deniz yoluyla 39.370 Alman markı değerinde 291.665 kilogram yulaf ihraç edilmiştir. Yulaf, bu miktarıyla aynı yıl Bremen'e gerçekleşen üçüncü en yüksek hacimli ticari ürün olarak da kayıtlara geçmiştir.<sup>433</sup>

Yulaf, diğer hububat ürünlerde olduğu gibi Almanya'nın belli bölgelerinde ihtiyaç dahilinde üretilmiştir. Bu anlamda üretilen yulafın miktarı hektar başına 1902-1911 arasında ortalama 1,57 ton olurken; 1911'de 1,51 ve 1912'de de 1,40 ton olarak gerçekleşmiştir. Bununla birlikte, 1911'deki yulaf üretimi 186 bin ton olduğu halde 1912'de ancak 162 bin tonluk üretim gerçekleştirilmiştir.<sup>434</sup>

<sup>430</sup> *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, "Şehbender Raporitosu" (24 Kanun-ı Evvel 1321), 4.

<sup>431</sup> Charles Reiss, "Mannheim Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/36.

<sup>432</sup> Necib, "Trieste", 5/55.

<sup>433</sup> Elfeld, "Brem", 8/56.

<sup>434</sup> Reiss, "Mannheim", 8/4.



### 3.2.1.1.3.6. Mısır

Osmanlı İmparatorluğu'nda ziraatı yapılan ürünlerden biri de mısırdır. Ticaret istatistiklerinde ya mısır buğdayı, unu ya da darıyla beraber sınıflandırılmıştır. Bu kapsamda, 1909'da Avusturya limanı Trieste'ye ihracatı gerçekleşen mısır ununa bakıldığında bu üründen her 100 kg için 2,8 kron gümrük vergisi alınarak 15.998 kron değerinde 84.200 kilogramlık ihracat gerçekleşmiştir.<sup>435</sup> Leipzig Şehbenderliği, hükümetin ziraatın iyileştirilmesi konusunda atmış olduğu adımlar sayesinde hububat ve özellikle mısır buğdayının Almanya pazarında alıcı bulacağından emindir.<sup>436</sup> Nitekim bu bilgiyi doğrular şekilde 1910'a gelindiğinde Trieste'ye 23.680 kron değerinde 158.600 kilogramlık mısır buğdayı ihraç edilmiştir.<sup>437</sup>

Danzig Fahri Başşehbenderi Albert Zeischim'in hububat içerisinde mısır buğdayının Almanya'ya ihracının karşılık bulabileceği fakat Romanya'da demir yolu nakliye tarifelerinde uygulanan toplu indirimlerden dolayı bu ülkenin Danzig'e mısır ihracında söz sahibi olduğunu belirtmiştir.<sup>438</sup> Tam da bu dönemde, Almanya'nın önemli hububat tedarikçilerinden olan Rusya ve Romanya'da 1910 hasat döneminde yaşanan rekor düşüklüğü aynı yulafta olduğu gibi mısırdaki da etkisini göstermiştir. Hal böyle olunca, fiyatlarda artış yaşanarak 1911 sonunda mısırın tonu 175 Alman markı seviyesine ulaşmıştır.

**Tablo 32:** Almanya'da Mısır Fiyatı (Mark)

Aylar	1910	1911	Aylar	1910	1911
<b>Kanun-ı Evvel</b>	165	144,88	<b>Temmuz</b>	142	157,92
<b>Şubat</b>	163	146	<b>Ağustos</b>	140	162,99
<b>Mart</b>	161	144,80	<b>Eylül</b>	142	174,84
<b>Nisan</b>	163	144,25	<b>Teşrin-i Evvel</b>	139	175,16
<b>Mayıs</b>	160	151,75	<b>Teşrin-i Sani</b>	137	175,28
<b>Haziran</b>	150	151,25	<b>Kanun-ı Sani</b>	140	-

**Kaynak:** Charles Reiss, "Mannheim Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/37.

1910'da Rusya ve Romanya'da yaşanan mısır rekoltesindeki düşüş daha sonraki yıllarda toparlanma eğilimi göstermiştir. Alman dış ticaret istatistiklerine de yansıyan bu yükselişte Osmanlı İmparatorluğu (Osmanlı Asyası), Rusya ve Romanya'ya göre

<sup>435</sup> Necib, "Trieste", 4/27.

<sup>436</sup> Kalischer, "Leipzig", 5/49-50.

<sup>437</sup> Necib, "Trieste", 5/56.

<sup>438</sup> Albert Zeischim, "Danzig Başşehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/43.

kıyaslanamayacak miktardaki düşük ihracat kapasitesini kendi ölçeğinde yüzde 40'a varan bir seviyede arttırmıştır.

**Tablo 33:** Almanya'nın Mısır, Darı Ticareti (1000 Mark)

Menşe veya Varış	1911		1912	
	Ton	Mark	Ton	Mark
<b>İthalat</b>	743.421	86.720	1.142.381	143.219
<b>Bulgaristan</b>	8.455	1.006	14.153	1.840
<b>Avusturya-Macaristan</b>	6.093	731	3.729	522
<b>Romanya</b>	143.101	17.029	191.609	25.292
<b>Rusya</b>	234.715	26.992	240.916	31.319
<b>Sırbistan</b>	54.305	6.462	13.085	1.753
<b>Osmanlı Asyası</b>	5.450	708	7.606	1.027
<b>İngiliz Güney Afrika</b>	15.318	2.068	24.915	3.488
<b>İngiliz Hindistanı</b>	472	59	12.681	1.775
<b>Arjantin</b>	128.926	14.569	500.070	58.508
<b>Amerika Birleşik Devletleri</b>	143.100	16.671	124.573	16.444
<b>İhracat</b>	42	9	55	12

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/173.

Osmanlı Asyası'nın 1912'de Almanya'ya olan düşük miktardaki mısır ihracatına karşın Osmanlı Avrupası'ndan sadece Bremen limanına deniz yoluyla gerçekleşen mısır ihracatı 13 bin Alman markı değerinde 97.925 kilogram olarak gerçekleşmiştir.<sup>439</sup>

#### 3.2.1.1.4. Hurma

Osmanlı İmparatorluğu'nun sahip olduğu geniş coğrafya beraberinde farklı iklim türlerinin görülmesini de sağlamıştır. Bu kapsamda, Osmanlı topraklarında daha çok sıcak bölge mahsulü olarak bilinen hurma ziraatı da yapılmıştır. Adana ve İskenderun bölgesiyle Şam üretim alanlarıdır ama yapılan ihracatta Basra hurmasının ayrı bir yeri vardır.<sup>440</sup> Basra hurmasının senelik üretimi içerisinde ihracata ayrılan pay ortalama iki milyon kilogramı bulmaktadır. Fakat Basra'nın Trieste'ye olan uzaklığı ticaretin beklentinin altında kalmasına neden olurken hurma tüccarlarının bilinçsizliğinden kaynaklanan paketlemedeki özensizlikse bu durumu daha da körüklemektedir. Ayrıca Trieste limanında her 100 kg hurma için 36 kron gümrük vergisi alınması maliyeti arttırmakta bu da daha iyi paketlenen Cezayir hurmasının Basra'ninkine kıyasla daha fazla tercih edilmesine neden olmaktadır.<sup>441</sup>

<sup>439</sup> Efeld, "Brem", 8/56.

<sup>440</sup> Daun, *Deutsch-Türkischen Handelsbeziehungen*, 9, 16.

<sup>441</sup> Necib, "Trieste", 4/32-33.

Trieste'ye 1909'da Basra'dan gerçekleşen hurma ticareti 723.461 kron değerinde 1.955.300 kilogram olarak gerçekleşmiş, 1910'daysa yüzde 73'lük düşüşle 313.260 kron değerinde 522.100 kilogram hurma ihraç edilmiştir. Belirtilen düşüşte hurma ücretlerinin artmasının etkisi vardır. Öyle ki, 1909'da hurmanın 100 kilogramı 37 kronken; 1910'da 60 krona çıkmıştır.<sup>442</sup>

Basra hurmasının fiyatında olduğu gibi ihracında da dalgalanmalar görülür. Bunda rekoltenin yanı sıra Trablusgarp Savaşı sırasında denizlerdeki güvensiz ortam da etkili olmuştur. Bu da kendini savaş sonrasındaki ihracat rakamlarıyla göstermektedir. 1913'te Trieste'ye her biri 30 kilogram olan 80 bin sandık Basra hurması ihraç edilmiştir. Bu da o zamana kadar ki en yüksek rakamlardan olan 2,4 milyonluk bir hacmi ifade etmektedir. Fiyatıysa kısa sürede 30 krandan, 48 krona çıkmıştır.<sup>443</sup>

### **3.2.1.1.5. Pamuk**

Pamuk, tekstil endüstrisinin en önemli ham maddelerinden olmasıyla tüm dünyanın değer verdiği tarımsal ürünlerden biridir. Osmanlı İmparatorluğu da bir tarım ülkesi olması ve ikliminin elverişliliğiyle bu ürünün önemli tedarikçilerinden olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu özelliği Almanlar tarafından bilindiğinden pamuk ziraatinin geliştirilmesine yönelik adımlar atılmıştır. Genel savaş öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'ndan Alman İmparatorluğu'na gerçekleştirilen pamuk ihracatı önemli seviyelere çıkmıştır. Her geçen gün artan talep dolayısıyla pamuk üretiminin en iyi şekilde yapılması adına yatırım faaliyetlerine başlanmıştır. Fakat pamuk, uzun yıllar boyunca Osmanlı coğrafyasında yetiştirilmesine karşın hem kalite hem de miktar bakımından yetersiz kalmaktaydı. Bu durumun düzeltilmesi adına da bazı adımlar atılmıştır.

1838 Balta Limanı sonrasında düşük gümrük vergisinden dolayı ithal malı pamuklu ürünlerin ülke içerisine girişi artınca yerli üretici bu rekabete dayanamadı. Yirminci yüzyılın başlarında Osmanlı toplumu, ithal malı pamuklu kumaş ve iplik kullanılarak dokunmuş ürünlere yönelmiş ve bu durum karşısında yerli üretim pamuklu ürünlere talep sınırlı kalmıştır.<sup>444</sup>

---

<sup>442</sup> Necib, "Trieste", 4/25; 5/53.

<sup>443</sup> Alacem, "Trieste", 9/76-77.

<sup>444</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/28.

Pamuk üretimi, Osmanlı İmparatorluğu'nda yirminci yüzyılın başlarında ağırlıklı olarak İzmir'in iç kesimleri, Gediz Çayı ve Aydın Vilayeti'nde Aydın, Sarayköy, Denizli, Demirci, Manisa, Kasaba, Kula, Bakırçay, Bergama, Kırkağaç ve Akhisar çevresinde yapılmıştır. Bağdat Demiryolu'nun giderek genişlemesi ve ülkedeki büyük sulama projelerinin uygulanması da pamuk ekimini teşvik etmiştir.<sup>445</sup> Bu kapsamda, Adana Vilayeti'nde Adana, Mersin ve Tarsus çevresinde de pamuk ziraatı yapılmaya başlamıştır. Bu yerlerin yanı sıra bir süreklilikten bahsedilemese de Ankara'da; Şam Boğazı boyunca İskenderun ve Halep'in yanı sıra Besni ve Urfa çevrelerinde de pamuk ekilmiştir.<sup>446</sup>

Pamuk ziraatının yapıldığı yukarıdaki yerlerden özellikle Adana bölgesinde döneminin en iyi pamukları olduğu bilinen Mısır pamuğuna eş değer ince, uzun elyaflı pamuk ekimi gerçekleştirilmiştir.<sup>447</sup> Pamuğun ticari olarak talep görmesindeki temel kıstas liflerinin sağlamlığı ve uzunluğudur. Bu durum en iyi Amerikan ve Mısır pamuklarında görülürken Osmanlı pamuklarının genelde tellerinin sağlam olmayışı talebin yanı sıra fiyatlarının da düşük seyretmesine neden olmuştur. Bu konuya şehbenderler de raporlarında değinerek, Adana ve diğer bölgelerde pamuk ziraatıyla uğraşanların bu ülke pamuk tohumlarını daha çok temin ederek ürünlerini ıslah etmeleri tavsiye edilmiştir.<sup>448</sup> Hatta talebin var olan ticari hacimden çok daha fazla olmasından dolayı şehbenderler farklı zamanlarda Tarsus ve Adana bölgesindeki üreticilerin bu konuda gayret göstermeleri yönündeki tavsiyelerini yinelemişlerdir.<sup>449</sup>

Şehbenderlerin bu tavsiyeleri uyarınca, pamuk kültürünün geliştirilmesi adına Osmanlı yönetimi de devreye girerek teşvikler sunmaya başlamıştır. Pamuk ticaretini artırmak için dönemin Umur-ı Nafia Nazarı Hallaçyan Efendi'nin başkanlığında bir komisyon kurulmuştur. Yerli adı verilen pamuğun kültürünü geliştirmek ve Amerikan pamuklarıyla ekim denemeleri yapmak için çaba sarf edilmiştir. Özellikle İzmir Ziraat Odası bu alanda oldukça başarılı olmuştur. Tarım başlığı altında da incelenen şirketlerden Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mbH (Alman Levanten Pamuk Şirketi) ve Anatolische Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft mbH (Anadolu Pamuk Buharlı Pres Şirketi) daha sonraki adıyla Anatolische Industrie und Handels-Gesellschaft mbH

---

<sup>445</sup> "Weltwirtschaft", *Technik und Wirtschaft Monatsschrift*, 399.

<sup>446</sup> "Weltwirtschaft", *Technik und Wirtschaft Monatsschrift*, 398-400.

<sup>447</sup> Daun, *Deutsch-Türkischen Handelsbeziehungen*, 9-16.

<sup>448</sup> Necib, "Trieste", 4/29-30.

<sup>449</sup> Alacem, "Trieste", 9/79.

(Anadolu Sanayi ve Ticaret Şirketi) on iki yıllık sürede çok sayıda kültürel çalışma yapmıştır. Bu şirketler özellikle modern makineleri ve iş süreçlerini kullanıma sunmanın yanı sıra pamuğun depolanması, pamuk tohumundan yağ elde edilmesi adına pres makinelerinin temini, kurulması ve işletilmesi için çalışmalarda bulunmuştur. Ayrıca bu şirketler başta başkent İstanbul olmak üzere tarımsal üretim merkezleri Konya, Adana, Halep, Mersin, Tarsus ve İzmir’de şubeler açarak Alman tarım makine ve aletlerinin Türk çiftçisine temin edilmesinde de rol oynamışlardır. Hatta ilgili ürünlerin nasıl kullanılacağı ve modern tarım yöntemlerinin öğretilmesi adına da eğitimler vermişlerdir.<sup>450</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, pamuk ticaretinin yanı sıra pamuğu işlemek adına çalışan bir endüstriye de sahiptir. Örneğin İzmir’de küçük pamuk işletmelerinin yanı sıra oldukça büyük iki pamuk fabrikası da vardır. Bunlar, “Compagnie industrial du Levant” ve “Société Anonyme Ottomane de production de Smyrna”dır. İlki, 2,5 milyon frank sermayeli bir Belçikalı şirket olup merkezi Brüksel’dedir. Şirket, 30 bin üyeye sahiptir ve bin işçi çalıştırmaktadır. Bu şirket, yılda yaklaşık yedi bin balya işlemektedir. İkinci şirketse, 1911’de The Oriental Carpet Manufactures, Ltd’nin bir yan kuruluşu olan Teppichtrustes in Smyrna’dır (İzmir Halı Tekeli). 40 bin pound sermayeyle kurulan şirket, 400 işçi çalıştırmaktadır.<sup>451</sup>

On dokuzuncu yüzyıl başlarında, Osmanlı Avrupası’ndaki pamuk üretim ve işleme tesisleri hakkında bilgi veren Baron de Beaujour, toplam pamuk üretiminin 20 bin balya olduğu ve bunun iki bin balyasının Selanik’teki fabrikalarda, 1.200-1.500 balyanın Drama’da işlendiği; üç ila dört bin balyayı bulan bükülmüş pamuğun çoğunun da Larissa’nın kuzeybatısında yer alan Teselya’daki üç küçük kasabadan biri olan Tırnovo’da üretildiğini aktarmaktadır.<sup>452</sup> Baron de Beaujour Teselya’daki fabrikalardan on bin balya boyanmış pamuğun Almanya, Polonya, Rusya ve İsviçre’ye gönderildiğini, Teselya’nın Makedonya’yla birlikte toplam ticaret hacminin 20 bin balya bükülmüş ve 10 bin balya boyanmış pamuk olduğu bilgisini verir.<sup>453</sup>

---

<sup>450</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 55-56; “Anatolische Baumwoll-Dampfpress-Gesellschaft mbH”, *Von der Heydt’s Kolonial-handbuch* (1908), 50.

<sup>451</sup> “Weltwirtschaft”, *Technik und Wirtschaft Monatsschrift*, 400.; Kurmuş, *Emperyalizm*, 178.

<sup>452</sup> Louis-Auguste Félix baron de Beaujour, *Schilderung des handels von Griechenland besonders der stadt Thessalonich* (Weimar: Verlage des Industrie-Comptoirs, 1801), 26.

<sup>453</sup> Beaujour, *der stadt Thessalonich*, 27.

Diğer ürünlerde olduğu gibi Trieste limanı pamuğun da ticaretinde önemli bir merkezdir. Senelik ortalama 75 milyon kilogram kadar pamuğun geldiği Trieste'ye bu ürünün 50 milyon kadarı Mısır ve Amerika'dan; 7 milyon kadarı Osmanlı İmparatorluğu'ndan geri kalanıysa Hindistan başta olmak üzere muhtelif yerlerden gelmektedir. Trieste'ye gerçekleşen bu hacimli pamuk sevkiyatının ortalama 20 milyon kadarı Almanya'ya, 3 milyon kadarı da İsviçre'ye direkt sevk edilmektedir.<sup>454</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'ndan 1909'da Trieste'ye kilogramı 1,25 krandan 8.448.250 kron değerinde 6.758.600 kilogram ham pamuk ihracı gerçekleşmiştir. Bu ürünlerden anlaşma uyarınca gümrük vergisi alınmamıştır.<sup>455</sup> 1910'da da gümrük vergisiz olmak üzere kilogramı 1,35 krandan 3.035.610 kron değerinde 2.248.600 kilogram ham pamuk; kilogramı 0,60 krandan 25.860 kron değerinde 43.100 kilogram pamuk döküntüsü ihraç edilmiştir.<sup>456</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracatından bahsettikten sonra şimdi de ithalatından bahsedecek olursak; 1909'a gelindiğinde gerek Avusturya malı olarak gerekse de Almanya, Macaristan ve İsviçre'den Osmanlı İmparatorluğu'na Trieste'den pamuk ve pamuklu ürün ihracatı gerçekleşmiştir. Hatta bir süreden beri de Almanya'nın pamuklu ürün ihracatı Avusturya'yla rekabet etmektedir. İşte, bu ürünler içerisinde en değerli olanıysa pamuklu ürünlerdir. Bu ürünlerin her 100 kilogramının ortalama fiyatı 560 kronken; pamuk ipliğinin her 100 kilogramının ortalama fiyatıysa 230 krandır. Bu halde, toplamda 17.499.440 kron değerinde 3.124.900 kilogram pamuklu ürünle; 3.148.240 kron değerinde 1.368.800 kilogram pamuk ipliği ithalatı gerçekleşmiştir.<sup>457</sup>

Bir kıyas yapmak gerekirse, 1910'da her 100 kilogramı ortalama 135 krona ihraç edilen ham pamuk işlendikten sonra mamul ürün olarak ortalama 530 kron, iplik olarak ortalama 230 krona ithal edilmiştir. Bu da ham madde ihracatçısı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun sadece bir üründen kaynaklı cari açığını göstermesi açısından önemlidir.

---

<sup>454</sup> Necib, "Trieste", 4/20, 29-30.

<sup>455</sup> Necib, "Trieste", 4/24.

<sup>456</sup> Necib, "Trieste", 5/66.

<sup>457</sup> Necib, "Trieste", 4/37-41.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yıllar içerisinde Almanya'dan ithal ettiği pamuklu ürünlerin toplam ithalat içerisindeki oranına yer veren Tablo 34'e bakıldığında da pamuklu ürünlerin oranı her zaman yüksek seyretmiştir.

**Tablo 34:** Osmanlı'nın Almanya'dan İthal Ettiği Pamuklu Ürünlerin Toplam İthalata Oranı (%)

Ürün	1880-82	1890-92	1900-02	1910-12
Pamuklu Tekstil Ürünleri	12,1	10,2	7,2	11,5
Pamuklu İplik	-	4,6	-	1,4

**Kaynak:** Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/66.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1900-1913 arasındaki pamuk ihracatına ait verilere yer veren Tablo 35'e bakılacak olursa dalgalanmalar olsa da belirli bir fiyat aralığında alıcı bulunduğu görülmektedir.

**Tablo 35:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Pamuk İhracatı (Ton/Lira)

Yıllar	Miktar	Değer	Ortalama Fiyat	Yıllar	Miktar	Değer	Ortalama Fiyat
1900	12.026	598.829	49.79	1909	18.711	928.653	49.63
1905	10.858	512.576	47.21	1910	13.936	834.051	59.85
1907	12.127	608.428	50.17	1911	17.931	980.560	54.68
1908	12.084	565.291	46.78	1913	23.479	1.205.676	51.27

**Kaynak:** Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/42.

Alman İmparatorluğu'nun ham pamuk ticaretine ait dış ticaret verilerine göz atıldığında (Tablo 37), 1903-1912 arasında on farklı ülke veya bölgeyle ilişkisi olmuştur. Bu ülkeler arasında ana tedarikçi olarak ABD açık arayla zirvede yer alırken sırasıyla ithalat yapılan diğer ülkeler Belçika, Fransa, Arjantin, Alman Doğu Afrikası, İngiliz Hindistanı, Çin, Peru, Hollanda Hindistanı ve Osmanlı İmparatorluğu'dur. Osmanlı İmparatorluğu, 1903-1910 arasında Osmanlı Asyası, 1911-1912'de de Osmanlı İmparatorluğu olarak tabloda yer almıştır. Bunun nedeni de Balkan Savaşları ve sonrasında Avrupa topraklarının elden çıkmaya başlamasıyla özellikle Anadolu coğrafyasının Osmanlı İmparatorluğu olarak ticarete devam etmesidir. Aşağıda, Alman İmparatorluğu'nun 1903-1912 yıl aralığında ithal ettiği pamuk miktarıyla, ithal ettiği ülkelere dair verilerin bulunduğu Tablo 36 aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 36: Almanya'nın Ham Pamuk Ticareti (Ton/1000 Mark)**

Menşe		İthalat	Amerika Birleşik Devletleri	İngiliz Hindistanı	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Asyası	Arjantin
Yıl	Birim						
1903	Miktar	382.466	268.087	79.056	-	40	30.872
	Değer	395.147	281.492	60.873	-	35	48.469
1904	Miktar	398.118	281.280	76.644	-	856	33.369
	Değer	470.999	337.536	75.111	-	856	51.053
1905	Miktar	402.858	299.761	61.885	-	567	34.718
	Değer	398.215	293.766	50.127	-	623	47.911
1906	Miktar	390.203	279.071	64.436	-	746	32.476
	Değer	445.279	321.660	60.478	-	816	53.812
1907	Miktar	476.419	324.283	108.006	-	1.024	36.433
	Değer	551.431	382.624	91.265	-	1.065	69.223
1908	Miktar	444.123	355.194	55.190	-	795	33.151
	Değer	476.534	376.505	43.600	-	711	50.389
1909	Miktar	445.923	350.316	57.187	-	858	43.160
	Değer	532.221	406.367	46.894	-	858	73.372
1910	Miktar	402.428	279.850	82.825	-	800	33.685
	Değer	560.903	397.387	84.482	-	1.040	70.738
1911	Miktar	444.017	336.138	60.427	468	-	36.902
	Değer	604.117	453.787	68.887	561	-	67.162
1912	Miktar	506.581	422.310	38.385	884	-	40.907
	Değer	579.791	464.541	39.153	973	-	69.542

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1907), 28/109; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/127; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/161; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/175.

Tablo 36'da görüldüğü gibi, 1910'da 1908'de olduğu gibi talep düşük gerçekleşmiştir. 1910'da pamuklu ürün fiyatları düştüğü halde ilgili sene içerisinde yün ve karışık yünden üretilen ürünlerde belli belirsiz bir artış söz konusudur;<sup>458</sup> nitekim Bremen'e Osmanlı Asyası'ndan sevk edilen pamuk miktarı bunu doğrulamaktadır. 1909'da 12.192 Alman markı değerinde 11.576 kilogram gibi yüksek bir seviyede gerçekleşen pamuk ihracatı, talebin 1910'da düşmesinden dolayı 4.200 Alman markı değerinde 3.739 kilogramlık seviyeye gerilemiştir. 1909-1910 arasında yüzde 67,7'lik bir azalış görülmüştür.<sup>459</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya ihracatında düşüş yaşandığı bir dönemde ithalatta tam aksi bir durum gözlemlenmektedir. 1909-1910 arasında Osmanlı Avrupası'nın Bremen'den gerçekleştirdiği pamuklu ürün ithalatında artış yaşanmıştır.

<sup>458</sup> Elfeld, "Brem", 6/6.

<sup>459</sup> Edward Kalischer, "Leipzig Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/30.



Buna göre, 1909'da 205.356 Alman markı değerinde 53.029 kilogramlık ithalat gerçekleşirken; 1910'da 366.435 Alman markı değerinde 96.596 kilogramlık ithalat gerçekleşmiştir. 1909-1910 arasında yüzde 82,15'lik bir artış görülmüştür.<sup>460</sup> 1911'deyse Bremen'den deniz yoluyla Osmanlı Avrupası'na 487.229 Alman markı değerinde 125.508 kilogram Alman pamuğu, 34.791 Alman markı değerinde 8.186 kilogram diğer ülke pamukları ithal edilmiştir.<sup>461</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda genel anlamda 1913 öncesinde çuhazefir<sup>462</sup> varken bile elbise imaline mahsus kumaş kullanılmaktadır. Bu kumaş ticaretinde, Almanya ve özellikle de Leipzig, Osmanlı'nın hemen her tarafına iplik ihraç etmektedir.<sup>463</sup>

1914 sonrası için Almanlar, tıpkı Konya Ovası Sulama Sistemi gibi Adana Ovası ve Mezopotamya'da da sulama sistemleri için tüm hazırlıkları yapmış olup, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra uygulama için de para arayışı içerisine girmişlerdir. Bu sulama sistemleri Almanya'yı özellikle ilgilendirmektedir; Adana Ovası'nda tıpkı Irak'ta olduğu gibi büyük miktarda pamuk yetiştirilebilir ve böylece Almanya, pamuk ihtiyacının bir kısmını Türkiye'den karşılayabilirdi.<sup>464</sup> Bu sayede tedarik konusunda, ana tedarikçi ABD'ye ve nakliyyede de deniz yoluna demir yoluyla alternatif oluşturabilirdi.

Almanların Anadolu pamuğu konusundaki düşünceleri savaş döneminde iyice ön plana çıkmıştır. Bu konuda dönemin bilimsel yayınlarında da Anadolu pamuğunun önemine değinilmektedir. Bu yayınlardan birisi 1917'de Alman Mühendisler Derneği'nin aylık dergisi *Technik und Wirtschaft*'ta kaleme alınmıştır.<sup>465</sup> İlgili makalede, Almanya'nın en eski ve önemli endüstrilerinden biri olan pamuk endüstrisi için ham madde tedariki sorununun, savaş ne kadar uzun sürerse dikkate değer olduğu ve 1913'te yaklaşık 30 milyon Alman markı değerinde 521.128 ton ham pamuk ve pamuk atığı ithal edildiğinden bahsedilmektedir. Bu nedenle, tamamen ekonomik bir bakış açısıyla pamuk yetiştiricisi olan bir ülke olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun en iyi şekilde teşvik edilmesine değinilmektedir. Aynı şebhender raporlarına yansıdığı gibi yetiştirilen pamuğun birinci

---

<sup>460</sup> Elfeld, "Brem", 6/16-17.

<sup>461</sup> Bu başlık altında iki Alman pamuğuna ait veriler yer almaktadır. Fakat ilk sırada yer alan Alman pamuğu ifadesi kürkle ilgili ürünlerin yer aldığı kısımda yer almasından dolayı dikkate alınmamıştır.; Elfeld, "Brem", 8/17.

<sup>462</sup> Çuhadan üretilen ince gömlek kumaşı

<sup>463</sup> Kalischer, "Leipzig", 6/30.

<sup>464</sup> Herlt, "finanzielle Leben der Türkei", 151.

<sup>465</sup> "Weltwirtschaft", *Technik und Wirtschaft Monatsschrift*, 398-400.

sınıf olmayışına dem vurulsa da bunun geliştirilmesi adına çalışılmasından da bahsedilmektedir.

İlgili makalede, Türk pamuk kültürünün veriminin hala nispeten düşük olduğu, ihracat rakamlarınsa üretim rakamlarıyla örtüşmemesi ve Osmanlı'nın kendi tüketiminin de önemsiz olmamasından dolayı Türk pamuk ekiminin kapsamının kesin olarak bilinemeyeceğine de değinilmektedir. 1870'lerde sadece Aydın bölgesinin her biri 205 kilogramlık 75 bin balya civarında pamuk ürettiğinden bahsedilerek, Alman ve Avusturya-Macaristan konsolosluk raporlarında, 1901'de 35 bin; 1910'da 45 bin ve yine sadece Balkan Savaşları'ndan sonra 30 bin balya pamuk üretildiği bilgisi aktarılmaktadır. Ekim yapılan alanlarınsa 1909'da 15 bin hektar olarak tahmin edildiğinden bahsedilmektedir. 1916'daysa sadece Adana hasadının 50 bin balya civarında olduğu belirtilmektedir.

Rakamların doğru olduğu varsayılırsa ülkedeki iplik fabrikalarının ihtiyacı karşılandıktan sonra 30 bin balyanın ihraç edildiği tahmin edilmektedir. İlgili çalışmada, pamuğun fiyatı konusunda da bilgi verilerek, 1917'de Avusturya sınırında 100 kilogram için 400 kron, Trieste'deyse serbest bölge olmasından dolayı 120 ila 160 kron olduğu aktarılmaktadır.

Eldeki verilerden bir karşılaştırma yapmak adına Tablo 37'de; Osmanlı dış ticaretine ait Şevket Pamuk'un ilgili çalışması, Alman dış ticaret istatistikleri, ticaret layihaları vd. kaynaklarda belirtilen ithalat ve ihracata ait rakamsal veriler işlenmiştir. Bu sayede Osmanlı İmparatorluğu'nun toplam ihracatıyla bunun ne kadarının Almanya'ya gittiği ve hangi liman veya yollar aracılığıyla gittiği bir nebze de olsa anlaşılmaya çalışılmıştır.

**Tablo 37: Osmanlı İmparatorluğu'nun Pamuk İhracatı**

Yıl	Genel İhracat (1) (ton)	Almanya (2) (ton)	Trieste (3) (kg)	Bremen (4) (kg)
1900	12.026	-	-	-
1901	-	-	-	-
1902	-	-	-	-
1903	-	40	-	-
1904	-	856	-	-
1905	10.858	567	-	-
1906	-	746	-	-
1907	12.127	1.024	-	-
1908	12.084	795	-	-
1909	18.711	858	6.758,6	11.576
1910	13.936	800	2.248,6	3.739
1911	17.931	468	-	-
1912	-	884	-	-
1913	23.479	-	-	-

**Kaynak:**

1. Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/42.
2. Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1907), 28/109; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/127; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/161; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/175.
3. Trieste'ye sevk edilenler içerisinde bir kısmının Almanya'ya sevk edildiği unutulmamalıdır. Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/24; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye, 1327), 5/66.
4. Almanya'ya sevk edilen toplam içerisinde Bremen'in yeri. F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/13.

**Pamuk Tohumu ve Yağı**

Pamuk ticareti sırasında pamuk tohumu ve yağı ticareti de yapılmıştır. Bu kapsamda, ilk defa 1910'da olmak üzere ihracat başlamıştır. İlgili yılda Trieste'ye diğer yerlerle birlikte toplamda 2 milyon kilogram kadar pamuk yağı sevk edilmiştir.<sup>466</sup> Osmanlı Avrupası'ndan da ilgili yılda ilk defa pamuk tohumu ihracatı gerçekleşmiştir.<sup>467</sup>

Bu dönemde pamuk yağı konusunda Osmanlı İmparatorluğu sadece ihraç eden değil aynı zamanda ithal eden de bir ülkedir. 1909'da gerek Trieste vasıtasıyla gerekse de doğrudan Avusturya malı olarak Osmanlı'ya Trieste'den her 100 kilogramı 88 kron olmak üzere 44.440 kron değerinde 50.500 lt/kg pamuk yağı ihracatı gerçekleşmiştir.<sup>468</sup>

<sup>466</sup> Necib, "Trieste", 4/22.

<sup>467</sup> Elfeld, "Brem", 8/34-35.

<sup>468</sup> Necib, "Trieste", 4/40.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'yla ticaretinde bir diğer önemli liman kenti Bremen de bu ticarete yer almıştır. 1912'de Arabistan'dan 11.224 Alman markı değerinde 72.412 kilogram pamuk tohumu ithal edilirken; ilgili yılda Bremen'den Osmanlı Avrupası'na 22.225 mark değerinde 39.044 lt/kg pamuk tohumu yağı ihraç edilmiştir.<sup>469</sup> Osmanlı'nın ticari ilişkilerde bulunduğu bir diğer liman kenti Fiume'den de Osmanlı limanlarına 1912'de 2.257 kilogram pamuk yağı ihracatı gerçekleşmiştir.<sup>470</sup> Anlaşılan o ki, Osmanlı İmparatorluğu bu üründe de ham madde üretilip ihraç eden ve mamul mal ithal eden bir konumdadır.

### 3.2.1.1.6. Şeker

Şeker, Osmanlı İmparatorluğu'nda üretimi yapılmak istense de zamanla ithalatta ilk sıraya yerleşen bir üründür. On altıncı yüzyılda Suriye, Mısır ve Kıbrıs'ın Osmanlılar tarafından fethedilmesiyle hem şeker üretimi hem de ticareti konusunda adımlar atılmıştır. Burada söz konusu üretim, şeker pancarından ziyade kamıştan gerçekleştirilmektedir. On dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı şeker üreticileri, özellikle Amerikan şekerinin Avrupa pazarını kontrol etmesiyle sıkıntıya düşmüştür ki onun yerli ürüne kıyasla daha ucuz ve kaliteli oluşu, Akdeniz'de var olan şeker endüstrisini hızla bozmuştur. Yaşanan fiyat rekabeti Osmanlı şeker üreticileri için de sorun oluşturmuştur. Buna Osmanlı şekerinin rakiplerine göre daha düşük saflığa sahip olması da eklenince, Akdeniz'in genelinde olduğu gibi birçok şeker pancarı üreticisi getirisi daha yüksek olan zeytin ve pamuk ekmeğe ya da koyun yetiştirmeye başlamıştır. Artık sadece Mısır'da şeker üretiminin devam ettiği Osmanlı coğrafyasında üretim, bir daha on yedinci ve on sekizinci yüzyıllardaki kadar önem arz etmeyecektir.<sup>471</sup>

Osmanlı toplumunun şeker kullanımı zaman içinde boyut değiştirmiş, 1650'de ender, 1750'de lüks tüketim maddesi iken 1850'lerden sonra ihtiyaç maddesi olarak

---

<sup>469</sup> Elfeld, "Brem", 8/34-35.

<sup>470</sup> Nikolaki, "Fiume Şehbenderliği Layihası", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Amire, 1330/1914), 9/100-101.

<sup>471</sup> Fatih Damlıbağ, "Sugar Production in The Ottoman Empire (1840-1908)", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)* 39 (Bahar 2016), 182-184.; Şeker, önceleri şeker kamışından elde edilirken, bu ürünün ekimi için tropikal iklim ve sulak alana ihtiyaç duyulmasından dolayı sınırlı ekim alanına sahiptir. Ancak pancardan şeker ekstraksiyonu elde edilince şeker üretimi için yeni bir alan sağlanmış oldu. Şeker kamışının aksine pancar, Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük bir bölümünde kolaylıkla yetiştirilebiliyordu. Bu sayede üretim çeşitlenirken aynı zamanda ziraat alanı da genişledi. Fatih Damlıbağ, "Sugar Production", 211.

görülmüştür.<sup>472</sup> Dolayısıyla şeker, on dokuzuncu yüzyılda pazar içinde büyük bir yer tutan tüketim maddesine dönüşmüş,<sup>473</sup> artan şeker ihtiyacı yüklü miktarda paranın bu maddenin ithali için kullanılmasını gerektirmiştir. Amerikan şekerleriyle rekabet edemeyen Osmanlı şeker üreticileri kayba uğrarken piyasada ithal şeker neredeyse tekel durumuna gelmiştir.

Osmanlı tüccarları şeker pancarından üretilen şekerin ticaretini yapıyorlardı ve 1840'ta bu alanda ilk müteşebbis olan Dimitri Efendi'yi, Edirne'de Rauf Paşa, Samsun'da Serkis Efendi, Suriye'de Ahmet Refik Paşa takip etmiş ve bu kişiler şeker pancarı yetiştirmek için çiftlikler kurmuşlardı. Şeker pancarını işlemek için ortaya çıkan ve Afyonkarahisar'da fabrika kurmak isteyense Yusuf Bey'di. Yusuf Bey, bir çiftliğe sahip olmasa da yerel pancar üreticilerinden ham madde tedarik etmeyi düşünmüştü. Çukurova'daysa iki ortak, şeker fabrikası kurmak için ruhsat talebinde bulunmuş ama diğer girişimcilerin aksine kendi bölgelerinde şeker kamışı, şeker pancarından daha önemli olduğundan bir sonuç elde edememişlerdi.<sup>474</sup> Osmanlı yönetiminin bu girişimcilere karşı tutumuysa ticaret açığının kapatılması, sanayinin gelişmesi ve tarımın canlanması adına destekleyicidir; çünkü tüm ülke ithalatının yaklaşık yüzde 10'una ulaşan değeriyle şeker, devlet bütçesine önemli bir yükü. Fakat, Tablo 38 ve Grafik 5'te de görüldüğü üzere istenilen yapılamadı ve şeker ithali imparatorluğun son günlerine kadar devam etti.<sup>475</sup>

Osmanlı İmparatorluğu dış ticaret istatistiklerine 1878'den itibaren yansıdığı kadarıyla şeker, bir milyon kilogramın üstündeki ithalat rakamıyla toplam ithalatın yüzde 5,1'ine denk gelen bir orana sahip olmuştur. Tablo 38 ve Grafik 5'te de görüleceği üzere şekerin Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar olan ithalat sürecinde devamlı artan bir eğilimden söz etmek mümkündür.

---

<sup>472</sup> Arif Kolay, "İstanbul'un İlaşesinde Deniz Ulaşımının Önemli", *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, yay. haz. Rahmi Deniz Özbay vd. (İstanbul: İstanbul Yayınları, 2016), 180.

<sup>473</sup> Bu durum Birinci Dünya savaşı sırasında da devam etmiştir. Hatta savaş zamanında halkın şeker ihtiyacı yine çoğunluğu Trieste vasıtasıyla Avusturya malı olarak gözükmek kaydıyla Avusturya'dan, daha küçük miktarlarda Mısır, Fransa, Hollanda, Rusya ve Romanya'dan karşılanmıştır. Çanakkale Boğazı'ndan geçişlerin engellendiği dönemlerdeyse Avusturya şekerleri tarafsız gemilerle Dedeoğaç'a getirilip oradan trenlerle İstanbul'a sevk edilmiştir. Bu durum diğer ürünler için de geçer olmuştur. Bk. Herlt, "finanzielle Leben der Türkei", 149.

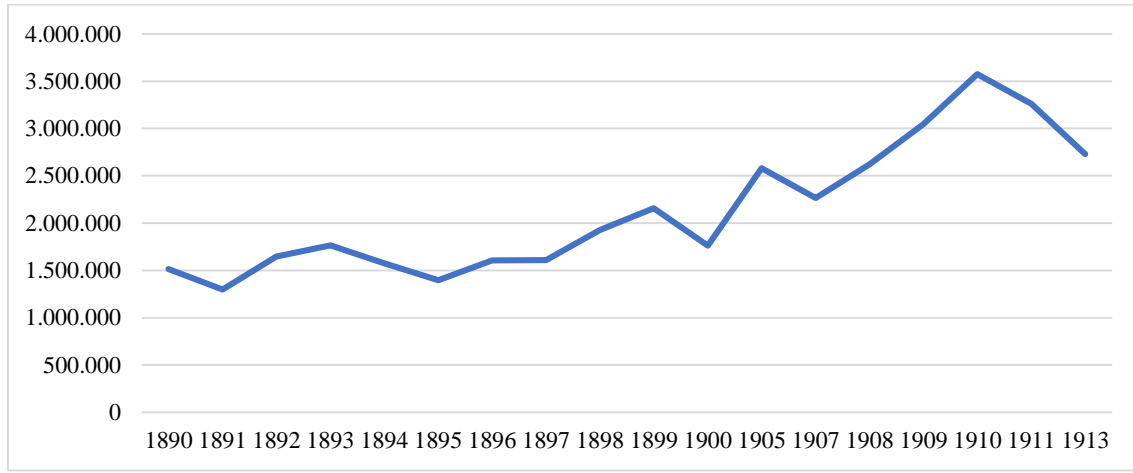
<sup>474</sup> BOA, Şura-yı Devlet Evrakı [ŞD], No. 1825, Gömlek No. 40; Damlıbağ, "Sugar Production", 186.

<sup>475</sup> Damlıbağ, "Sugar Production", 212.

**Tablo 38:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Şeker İthalatı ve Toplam İthalat İçindeki Payı (Lira)

Yıl	Değeri	Yüzdesi (%)	Yıl	Değeri	Yüzdesi (%)
1890	1.514.076	6,6	1899	2.155.909	8,8
1891	1.299.505	5,3	1900	1.762.046	7,4
1892	1.645.222	6,7	1905	2.580.878	8,3
1893	1.765.407	7,3	1907	2.264.612	9,6
1894	1.575.827	6,5	1908	2.621.598	8,4
1895	1.395.391	6,8	1909	3.045.407	8,8
1896	1.605.923	7,5	1910	3.573.200	8,4
1897	1.608.427	6,9	1911	3.258.731	7,2
1898	1.927.736	7,2	1913	2.730.304	6,5

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/50-52, 55.



**Grafik 5:** Şeker İthalatı Değeri (1890-1913) (Lira)

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun şeker ihtiyacı toplam ithalat içerisinde ödenen faturanın 1907'de yüzde 9,6'ya ulaşmasıyla zirveye çıkarken, ödenen miktarsa 1910'da 3.573.200 lirayla zirveye ulaşmıştır. Bu arada dönemin siyasi olayları da şeker ticaretine etki edecek boyuta ulaşmıştır. Bosna-Hersek'in 1908'de işgali ve akabinde ilhakıyla sonuçlanan süreçte Osmanlı İmparatorluğu'nun Avusturya mallarına uyguladığı boykotaj nedeniyle Osmanlı'ya ihraç edilen şeker 60 milyon kilograma düşerken, bu nedenle başta Avusturya şeker fabrikaları olmak üzere diğer tedarikçiler büyük zarara uğramıştır. Osmanlı bu süreçte şeker ihtiyacını Romanya'dan karşılasa da bu ürün Trieste'den ithal edilen şekerle karşılanmıştır.<sup>476</sup>

İlgili dönemin siyasi olaylarının yanı sıra şekerin artan ticari değerinden dolayı Osmanlı tüccarları da aktif rol oynamaya başlamıştır. Uluslararası fuarlara katılan tüccarlar, şeker

<sup>476</sup> Necib, “Trieste”, 4/41.

tedarikinde farklı ülkelerden de ürün getirmeye niyetlidir. Bu kapsamda, Osmanlı tüccarları Almanya’da düzenlenen fuarlara da katılım sağlayarak sergilenen ürünleri ithal etme konusunda aktif olmuşlardır. Özellikle porselen, kristal ve cam eşyalar ilgi görse de bir gıda maddesi olan şeker için de talepkar olunmuştur.<sup>477</sup> Bu konuda Avusturya’nın liman kenti Trieste, bu ürünün ihracında önemli rol oynamıştır. İlgili limandan ihraç edilen ürünler içerisinde de ticaret hacmi bakımından en önemli ürün şeker olmuştur. Senelik 60 milyon kron değerinde 150 milyon kilogram şeker ihraç eden Trieste’nin en büyük alıcısı da Osmanlı İmparatorluğu’dur.<sup>478</sup> 1909’da gerek Trieste vasıtasıyla gerekse de doğrudan Avusturya malı olarak her 100 kilogramı 32,5 krandan 26.341.705 kron değerinde 81.051.400 kilogram şeker ihraç edilmiştir.<sup>479</sup> İhraç edilen 81 milyon kilogramlık şekerin, 22.816.000 kilogramı Osmanlı Avrupası’na, 53.126.000 kilogramı Osmanlı Asyası’na ve 5.106.000 kilogramı da Trablusgarp’a gönderilmiştir. İlgili yılda Trieste’den Osmanlı’ya ihracı gerçekleşen ikinci en hacimli ürüne kağıt, bu ürünün ne kadar ithal edildiği şekere olan talebin büyüklüğünü göstermek adına verilmelidir. 1909’da Osmanlı’nın şeker ithali 81 milyonken kağıt ithali 7,5 milyon kg seviyesinde kalmıştır.

Trieste’den sonra bir başka liman kenti Bremen’den Osmanlı İmparatorluğu’na 1911’de toplamda 400 bin kilografa yakın Alman pancar şekeri ihraç edilirken; bunun 109.771 kilogramı Osmanlı Avrupası’na, 289.398 kilogramı da Osmanlı Asyası’na gönderilmiştir. Bu ürünlerden toplamda 115.759 Alman markı gelir elde edilmiştir.<sup>480</sup> Başka bir liman kenti Fiume’den Osmanlı İmparatorluğu’na 1912’de gerçekleşen ithalatın ilk sırasında da şeker yer almıştır. 1912’de ilgili limandan gerçekleşen 382.344 kilogramlık ithalatın 131.248 kilogramı şekere aittir.<sup>481</sup>

Birinci Dünya Savaşı’nın hemen öncesinde ithalat artsa da ülke içerisinde toplumun şekere olan ihtiyacı da aynı oranda artmıştır. Bu da fiyatlarda artış yönlü dalgalı bir seyrin görülmesine neden olmuştur. Savaş öncesinde şeker, okkası (1,25 kg) 2 kuruştan satılırken; bu durum savaş sırasında değişiklik göstermekte ve İstanbul’da farklı zaman ve şartta maliyeti 5 ila 20 kuruş arasında değişmektedir. Hatta bazen şeker, 20 ila 40 kuruş

---

<sup>477</sup> Daun, *Deutsch-Türkischen Handelsbeziehungen*, 39.

<sup>478</sup> Necib, “Trieste”, 4/22.

<sup>479</sup> Necib, “Trieste”, 4/37.

<sup>480</sup> Elfeld, “Brem”, 8/16

<sup>481</sup> Nikolaki, “Fiume”, 9/100.

arasında değişen fiyatlarla küçük miktarlarda halka dağıtılmaktadır. Bu durum serbest savaş ekonomisi koşullarında 160 ila 250 kuruşa kadar çıkmaktadır.<sup>482</sup>

Osmanlı İmparatorluğu genel anlamda ham madde ihracatçısı mamul madde ithalatçısı olmasına rağmen şekerleme bu sınıflandırmanın dışında kalır; çünkü şeker ithal edilmekte ve işlenerek şekerleme olarak ihraç edilmektedir. Elimizde sadece 1911 yılına ait şekerlemeyle ilgili kayıtlar vardır. Bu verilere göre ilgili yılda Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste'ye 5,70 kron gümrük vergisine tabi olan ve her 100 kilogramının 26 kron değerinde olduğu toplam 21.606 kron değerinde 83.100 kilogram şekerleme ihraç edilmiştir.<sup>483</sup> Aynı yıl Osmanlı Avrupası'ndan Bremen'e deniz yoluyla 22.793 Alman markı değerinde 28.491 kilogram;<sup>484</sup> Osmanlı Asyası'ndan da 7.847 Alman markı değerinde 10.061 kilogram şekerleme ihraç olunmuştur.<sup>485</sup>

### 3.2.1.1.7. Pirinç ve Nişasta

Osmanlı topraklarında hububat üretiminin yetersizliği, ulaşım ağındaki eksiklik ve düzensizlik ve de dış ticaret anlaşmalarının getirdiği yükümlülükler nedeniyle buğday ve un örneğinde olduğu üzere bazı ürünleri hem ihraç hem de ithal etmektedir. Fakat, Balkan Savaşları döneminde bu durum ithalat lehine gelişecek ve 1911-1913 arasında Osmanlı'nın genel anlamda hububat ithalatçısı olmasına neden olacaktır.<sup>486</sup>

Osmanlı hakimiyeti boyunca özellikle Rumeli toprakları Filibe, Serez, Drama ve Ferecik'ten üretilerek İstanbul ve Anadolu'ya gelen pirincin zamanla miktarı azalmıştır. Bunda zamanla ziraatinin giderek terk edilmeye başlaması aynı zamanda Rumeli topraklarının büyük bir kısmının elden çıkmasına paralel olarak, 1878 sonrasında Osmanlı toplumunun pirinç ihtiyacı geniş ölçüde ithalat yoluyla karşılanmaya başlamıştır. 1880'de 104.753 kilogram ithal edilen pirinçteki bu durum sonraki yıllarda artarak devam

---

<sup>482</sup> Ahmet Emin Yalman, *Birinci Dünya Savaşı'nda Türkiye*, yay. haz. Serkan Yazıcı-Enis Şahin (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), 159; Yalman kitabının ilgili bölümünde şeker ticaretiyle ilgili şu ayrıntılara da yer vermektedir. "Almanya'dan ve Avusturya'dan ithal edilen şeker ve kağıt çok önemliydi zira bunlar içeride üretilmiyordu. Yaygın bir tüketim malı olan şeker para kazanmak için çok önemli bir maddeydi. İthalatla ilgili ortaya çıkan birçok skandal şekerle ilgiliydi. 1918 Ağustosunda eski bir Maarif nazırı ile birkaç mebus 14 vagon şekerin hileli şekilde Türkiye'ye ithal edilmek istendiğinin ortaya çıkması üzerine suçlandılar."

<sup>483</sup> Necib, "Trieste", 5/54.

<sup>484</sup> Elfeld, "Brem", 8/13.

<sup>485</sup> Elfeld, "Brem", 8/14.

<sup>486</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/28, 36.

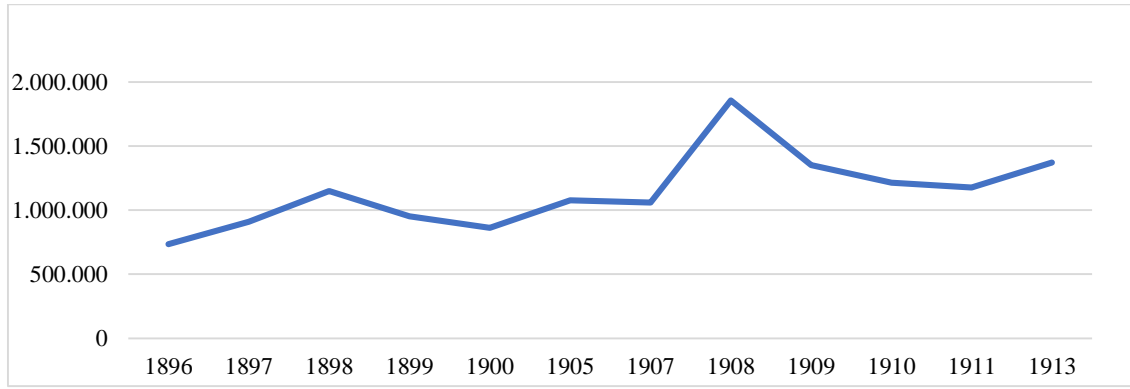


etmiştir.<sup>487</sup> Bu bilgiyi Tablo 39 ve Grafik 6’da yer alan rakamlardaki artış eğilimi de doğrulamaktadır.

**Tablo 39:** Osmanlı İmparatorluğu’nun Pirinç İthalatı ve Değeri (Ton/Lira)

Yıl	Değeri	Yüzdesi (%)	Yıl	Değeri	Yüzdesi (%)
1896	734.434	3,4	1907	1.058.126	4,5
1897	908.638	3,9	1908	1.854.531	5,9
1898	1.150.253	4,3	1909	1.351.443	3,9
1899	952.694	3,9	1910	1.215.084	2,9
1900	861.337	3,6	1911	1.175.783	2,6
1905	1.077.243	3,5	1913	1.372.408	3,3

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/51-52.



**Grafik 6:** Osmanlı İmparatorluğu’nun Pirinç İthalatı ve Değeri (Ton/Altın Lira)

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu’nun pirinç ithalatı, Osmanlı-Almanya ikili ilişkilerinde Trieste ve Bremen limanlarını öne çıkarır.<sup>488</sup> Avusturya’nın liman kenti Trieste’ye her sene ortalama 60 milyon kilogram kadar sınıflandırılmamış ve 15 milyon kilogram kadar da sınıflandırılmış pirinç gelmektedir. Burada gerçekleştirilen sınıflandırma işlemlerinden sonra 40 milyonu iç tüketime ayrılırken kalanıysa ihraç edilmektedir.<sup>489</sup> Bu ihracat içerisinde Osmanlı İmparatorluğu, 1909’da her 100 kilogramı 36,5 krandan 1.325.179 kron değerinde 3.904.600 kilogram pirinç ithal etmektedir.<sup>490</sup>

<sup>487</sup> Feridun Emecen, “Çeltik”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları 1993), 8/266.

<sup>488</sup> Osmanlı-Alman ticaretine etkisi bakımından küçük de olsa katkıda bulunan Fiume’den de 1912’de pirinç ithal edilmiştir. Bu liman kentinden ilgili yılda gerçekleşen 382.344 kilogramlık toplam ithalatın 34.729 kilogramını pirinç oluşturmuştur. Bu işlemin ne kadarının Almanya’yla gerçekleştiği ya da Almanya’nın bunda katkısı olup olmadığı bilinmez ama genel pirinç ticaretindeki yerini göstermesi açısından bahse konu olmuştur. Nikolaki, “Fiume”, 9/100.

<sup>489</sup> Necib, “Trieste”, 4/20.

<sup>490</sup> Necib, “Trieste”, 4/38, 40, 42.

Osmanlı İmparatorluğu'nun pirinç ithalatında bir diğer önemli liman Bremen'dir. Bu limandan gerçekleşen parlak pirinç ihracatına ait rakamlara iki ayrı kaynak üzerinden bakılabilir. Osmanlı şebenderlerinin raporlarına ait veriler Tablo 40'ta yer alırken, bu raporlarda bahsedilen rakamlarda yer alan yıllardan olan 1911 ve 1912'ye ait veriler Tablo 42'te Alman dış ticaret istatistikleriyle karşılaştırıldığında farklı rakamlar ortaya çıkmaktadır.

**Tablo 40:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen Limanlarından Pirinç İthalatı (Kg/Mark)

Yıl	Birim	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Toplam
1908	Miktar	52.708	222.329	275.037
	Değer	10.700	44.885	55.585
1909	Miktar	646.438	636.399	1.282.837
	Değer	130.780	128.740	259.520
1910	Miktar	438.075	232.154	670.229
	Değer	88.640	59.300	147.940
1911	Miktar	87.368	432.730	520.098
	Değer	17.380	87.454	104.834
1912	Miktar	458.192	244.609	702.801
	Değer	92.652	44.540	137.192

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şebenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/17; F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şebenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/16, 19, 61.

**Tablo 41:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen Limanlarından Nişasta İthalatı (Kg/Mark)

Yıl	Birim	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Toplam
1908	Miktar	46.201	17.562	63.763
	Değer	19.620	8.208	27.828
1909	Miktar	117.837	31.521	149.358
	Değer	54.645	14.285	68.930
1910	Miktar	63.508	3.830	67.338
	Değer	29.103	4.470	33.573
1911	Miktar	37.256	14.266	51.522
	Değer	18.154	6.605	24.759
1912	Miktar	27.702	15.383	43.085
	Değer	12.662	7.394	20.056

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şebenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/21; F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şebenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/20, 63.

Bu kapsamda, aşağıda yer alan Tablo 42'te Alman dış ticaret istatistiklerinde sadece 1911-1912 yıllarına ait verilerde yer aldığı kadarıyla parlak pirinç ticaretine ait ayrıntılı veriler yer almaktadır.

**Tablo 42:** Alman İmparatorluğu'nun Parlak Pirinç Ticaretinde Osmanlı İmparatorluğu (Ton/1000 Mark)

Menşee veya Varış	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
İthalat	265.909	58.387	318.898	79.449
İhracat	206.912	41.301	172.310	42.203
<b>Osmanlı İmparatorluğu</b>	3.242	738	3.610	914

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/185.

### 3.2.1.1.8. Susam

Osmanlı İmparatorluğu ve Alman İmparatorluğu'na ait ele geçen hem ziraat hem de ticaret kayıtlarında susam ve susam tohumuna ait veriler oldukça kısıtlıdır. Tüm bu kısıtlı bilgiler içerisinde her iki ülke istatistikleri ve şebhender raporlarına yansıdığı kadarıyla konu ele alınacaktır.

Trieste limanı diğer ürünlerde olduğu gibi susam ticaretinde de önemli bir limandır. Bu limana yüklü miktarda susam ihraç eden başlıca devletler Hindistan ve Çin olmasına karşın Mersin ve Yafa limanlarından gelen Osmanlı susamları daha kaliteli ve pahalıdır. Ne kadarı Osmanlı susamı olduğu bilinmese de Trieste'den Almanya'ya önemli miktarda ürün transit olarak gönderilmektedir.<sup>491</sup>

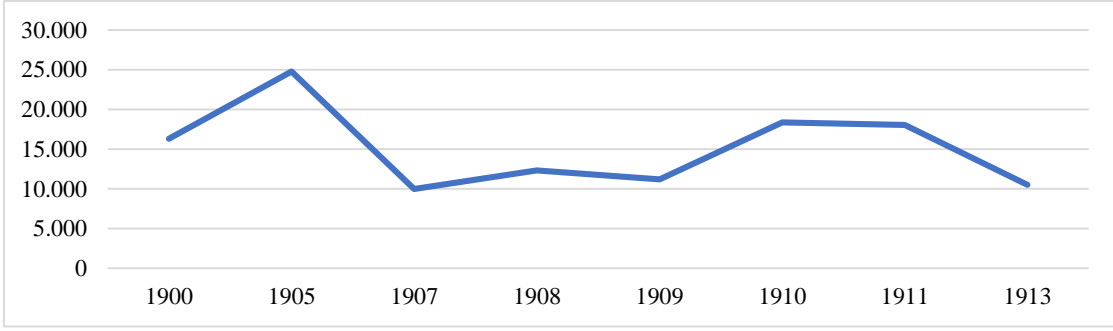
Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya da dahil olmak üzere ihraç ettiği susama ait veriler Tablo 43 ve Grafik 7'de yer verilmiştir. Bu ticarete düşüş yönlü dalgalanmalar olduğu gözlenirken ortalama fiyatı da bu dalgalanmadan nasibini almaktadır.

**Tablo 43:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Susam İhracatı ve Değeri (Ton/Lira)

Yıllar	Miktar	Değer	Ortalama Fiyat
1900	16.309	226.341	13,88
1905	24.796	311.309	12,55
1907	10.014	155.014	15,48
1908	12.331	186.543	15,13
1909	11.218	158.823	14,16
1910	18.402	381.029	20,7
1911	18.071	373.742	20,68
1913	10.512	177.950	16,93

**Kaynak:** Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/41.

<sup>491</sup> Necib, "Trieste", 4/22, 32.



**Grafik 7:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Susam İhracatı ve Değeri (Ton/Lira)

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 44'te yer alan veriler ışığında, Alman İmparatorluğu'nun susam ticareti hakkında yorum yapılabilir. Bu bağlamda ilgili tabloda, Osmanlı Asyası (Mersin ve Yafa olması muhtemel), Çin ve İngiliz Hindistanı'ndan yapılan ithalata ait veriler yer almaktadır. Tabloda görüldüğü üzere, Osmanlı'nın Almanya'ya susam ihracatı diğer yıllara göre 1906 ve 1907'de artmıştır.

**Tablo 44:** Almanya İmparatorluğu'nun Susam Ticareti (1000 Mark)

Yıl	Menşeye		İthalat	Osmanlı Asyası	İngiliz Hindistanı	Çin	İhracat
	Birim						
1904	Ton		51.313	1.625	46.996	1.579	0
	Mark		12.210	536	11.044	395	0
1905	Ton		46.489	1.492	33.467	10.639	0
	Mark		12.094	485	8.534	2.873	0
1906	Ton		57.382	4.254	31.938	20.201	2
	Mark		16.053	1.288	8.874	5.621	0
1907	Ton		66.825	3.312	58.118	4.751	3
	Mark		20.492	1.209	17.436	1.639	1
1908	Ton		72.969	-	26.216	43.385	11
	Mark		25.271	-	8.913	15.185	4
1909	Ton		77.940	-	24.274	49.567	80
	Mark		22.024	-	7.040	13.730	20
1910	Ton		141.397	-	52.876	82.857	1
	Mark		41.167	-	15.070	24.277	1
1911	Ton		101.672	-	33.130	65.322	2
	Mark		33.831	-	10.933	21.818	1

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/143; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/202; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/234; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/174.

### 3.2.1.1.9. Turunç

Bir Akdeniz ülkesi olan Osmanlı İmparatorluğu hem geniş coğrafyası hem de farklı iklim bölgelerine sahip olmasının verdiği imkanlar sayesinde birçok ürünün ziraatını aynı anda yapabilmektedir. Bu ürünlerden biri de turunçgillerdir. Özellikle Doğu Akdeniz bölgesi bu ürünlerin ziraatının yapıldığı önemli yerlerdendir. Fakat ilgili ürünlerin Trieste kanalıyla Avrupa'ya sevk edilmesi sıkıntılıdır. Bu sıkıntıysa özellikle İtalya'nın Avusturya'ya olan yakınlığıyla alakalıdır. İki ülke arasındaki nakliyenin mükemmel denebilecek bir şekilde sorunsuz işlemesi ve siparişlerin vaktinde gerçekleşmesi aynı zamanda ücretlerin de bu yakınlıktan dolayı düşük olmasını beraberinde getirmektedir. İtalya bu özelliği sayesinde Trieste'nin portakal, limon ve mandalina ithalatının neredeyse tamamını karşılamaktadır.<sup>492</sup> İtalya'nın portakal pazarını baskıladığı bu ortamda Romanya ve Kırım asıllı Aron Aaronsohn ve Selig Soskin adlı iki Osmanlı Yahudisi'nin pazarladığı Yafa portakalı kendine yer bulmuştu.<sup>493</sup>

Peşte'deki Osmanlı başşehbenderi Ahmed Hikmet'in 1914'te kaleme aldığı raporu bu bilgiyi doğrulamaktadır. Rapora göre, Yafa'dan gelen portakalların sarıldığı ince kağıtların üzerinde gönderenlerin Musevi olduğu ve Yafa portakalının ismininse "Jerusalem Portakalı" olarak yazıldığı bildirmiştir.<sup>494</sup>

Yafa portakalı erken olgunlaşması, taşınabilirliği, aroması, büyüklüğü ve neredeyse tamamen çekirdeksiz olması gibi özellikleri sayesinde uzun yıllar boyunca İngiltere pazarından alıcı bulmuştur. Öyle ki, Yafa portakallarının dörtte üçünün İngiltere'ye sevk edildiği bile söylenebilir. Kalan miktarın bir kısmı Avusturya-Macaristan, Rusya, Almanya ve Fransa'ya satılırken, bir kısmı da İstanbul ve Mısır başta olmak üzere iç piyasada tüketilmekteydi.

Tablo 45 ve 46'da Yafa'nın portakal ihracatına ait veriler yer alsa da Aaronsohn ve Soskin, bu bilgilerin doğruluğunu kontrol etmenin ne kadar zor olduğunu vurgulamaktadırlar. Onlar da belirtilen rakamların sadece gümrük idaresinin beyan ettiği veriler olduğunu ve bu verileri kontrol etmenin imkansız oluşuna dem vurmaktadırlar. İlgili tabloda, bazı

---

<sup>492</sup> Necib, "Trieste", 4/34.

<sup>493</sup> A. Aaronsohn - Dr. S. Soskin, "Die Orangengärten von Jaffa", *Der Tropenplanzer* 6/7 (Juli 1902), 341-361.

<sup>494</sup> BOA, DH.İD., No. 108, Gömlek No. 14; Ahmet Hikmet, "Peşte Başşehbenderliği Ticaret Layihası", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Amire, 1330), 9/23.

yıllara ait verilere limon ihracatı eklense de bu miktar yılda sadece 100 ila 200 bin frank seviyesinde kalmaktadır.<sup>495</sup>

Tablo 45'te, Yafa'nın portakal ihracatının frank cinsinden değerine yer verilirken, Tablo 46'daysa Yafa'nın hangi ülkelere ne seviyede portakal ihraç ettiği ve ticaret sonucunda elde ettiği gelirleri yine frank cinsinden gösterilmektedir.

**Tablo 45: Yafa'nın Portakal İhracatı (Ton/Frank)**

	Miktar	Değer
<b>1885</b>	-	667.800
<b>1891</b>	-	2.731.680
<b>1892</b>		1.562.400
<b>1893</b>	10.547	2.123.000
<b>1894</b>	15.500	2.480.000

**Kaynak:** A. Aaronsohn - Dr. S. Soskin, "Die Orangengärten von Jaffa", *Der Tropenplanzer* 6/7 (Juli 1902), 342.

**Tablo 46: Yafa'nın Ülkelere Göre Portakal İhracatı (Ton/Frank)**

Varış Ülkesi	1895		1896	1897	1898		1899	1900
	Miktar	Değer	Değer	Değer	Miktar	Değer	Değer	Değer
<b>İngiltere</b>	9.760	1.710.000	1.818.000	1.740.000	11.280	2.224.000	1.900.000	2.000.000
<b>Türkiye, Mısır</b>	1.800	200.000	297.000	300.000	1.840	315.000	430.000	600.000
<b>Avusturya- Macaristan</b>	740	120.000	162.000	148.000	760	152.000	90.000	100.000
<b>Rusya</b>	400	70.000	81.000	87.000	400	88.000	80.000	60.000
<b>Almanya</b>	200	35.000	75.600	63.000	188	37.600	30.000	20.000
<b>Fransa</b>	68	13.000	2.400	3.000	40	8.000	10.000	2.000
<b>Diğer Ülkeler</b>	100	18.000	-	-	-	-	-	-
<b>Toplam İhracat</b>	13.068	2.166.000	2.436.000	2.341.000	14.508	2.824.000	2.540.000	2.782.000

**Kaynak:** A. Aaronsohn - Dr. S. Soskin, "Die Orangengärten von Jaffa", *Der Tropenplanzer* 6/7 (Juli 1902), 343.

Yukarıda da görüldüğü üzere Yafa portakalının ihracatı yıldan yıla artmaktadır. Bu yıllar içerisinde 1895'e ait verilerdeyse daha da ayrıntıya girme imkanı vardır. Fakat burada rakamların güvenilirliği konusu yukarıda belirtildiği üzere Osmanlı gümrük verilerinin doğruluğuna bağlıdır. Her ne olursa olsun elde olan veriler incelendiğinde, 1895'te Yafa'nın portakal rekoltesi 15.100 ton, değeri ise 2.412.000 franktır. Bu rekoltenin 2.166.000 frank değerindeki 13.068 tonu ihraç edilirken, 246.000 frank değerindeki 2.032 tonuysa kısmen yerinde kısmen de iç ticarete konu olarak tüketilmiştir. Aynı yıl için portakalın varış limanları ve hangi limana ne kadar gönderildiği kutu/kasa olarak kayıt

<sup>495</sup> Aaronsohn - Soskin, "Die Orangengärten von Jaffa", 342.

altına alınmıştır. Bu kutu/kasaların ortalama 22 ila 32 adedi bir ton ağırlığa sahiptir. Bunu belirleyen en büyük kıstassa kutu/kasa içerisinde yer alan portakalın hacmidir.<sup>496</sup> İhracatın bu kadar ayrıntılı ve düzenli bir şekilde planlanmasındaki en büyük nedense Yafa portakalının birinci sınıf kalitede ve pahalı olmasıdır. Bu özelliğinden dolayı başkent İstanbul'a dahi düşük miktarlarda sevk edilmektedir. Genel itibarıyla dış satıma ayrılmıştır.

Yukarıdaki bilgilere göre, Tablo 47'de görüleceği üzere Yafa'nın ülkelere göre portakal ihracatı şöyledir;

**Tablo 47:** 1895'te Yafa'dan İhraç Edilen Portakal Miktarı

Varış Yeri	Miktar (Kutu/Kasa)	En Düşük (Ton)	En Yüksek (Ton)	Varış Yeri	Miktar (Kutu/Kasa)	En Düşük (Ton)	En Yüksek (Ton)
Liverpool	195.000	6.094	8.864	İstanbul	10.000	312,5	454,5
Londra	20.000	625	909	Hamburg	5.000	156,2	227,2
Trieste	20.000	625	909	Marsilya	2.000	62,5	91
Odessa ve Batum	13.000	406	591	Toplam (+/-)	265.000	8.281	12.045

**Kaynak:** A. Aaronsohn - Dr. S. Soskin, "Die Orangengärten von Jaffa", Der Tropenplanzer 6/7 (Juli 1902), 343.

Her ne kadar Yafa portakalına özel bir yer ayrılrsa da Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'yla ticaretinde mühim bir yere sahip olan Trieste'ye gönderilen portakal, limon ve mandalinalar önemli sayılabilecek bir değere sahip değildi. Yafa'dan bu limana 800 bin kilogram portakal giderken; İtalya'dan özellikle de Sicilya'dan toplamda 65 milyon kilogram gönderilmekteydi. Trieste'de toplanan portakalın 17 milyonu Almanya ve 5 milyonu da Rusya'ya transit edilmekteydi.<sup>497</sup>

İtalya'ya kıyasla düşük bir seviyede gerçekleşen turuncgiller ihracatını artırma adına Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste şebekesinin hazırladığı raporda, İskenderun ve çevresinin yüksek rekolteye sahip olmasına karşın ürünün ticareti esnasında muhafaza edilmesinde üretici ve tüccarın bilgi sahibi olmaması ve İskenderun'dan Trieste'ye

<sup>496</sup> Yafa portakalları ihraç edilirken, Tablo 47'de de görüleceği üzere kutu veya kasa içerisinde sevk edilmektedir. Bu kutuların boyutları ve hacimleri ise şöyledir. Kutuların uzunluğu 68 cm, genişliği 34 cm ve yüksekliği ise 27 cm'dir. Her bir kutu, 34 cm<sup>2</sup> taban alanına sahip iki bölmeden oluşmaktadır. Portakalın büyüklüğüne bağlı olarak, standart bir kutu 80 ila 200 ürün alabilmektedir. En büyük portakalların bulunduğu bir kutu, üç katman halinde üst üste yerleştirilen; altta 4x4, ortada 4x3 ve son olarak da üstte 4x3 portakal olmak üzere bölme başına 40 ve kutu başına 80 portakal konularak ihracata hazır hale getirilmektedir. Eğer kutuların orta katmanında da 4x4 portakal varsa kutu başına 88 adet, üç katmanda da 4x4 portakal varsa 96 adet portakal ihraç edilmektedir. Aaronsohn - Soskin, "Die Orangengärten von Jaffa", 344.

<sup>497</sup> Necib, "Trieste", 4/21, 34.

gerçekleşen taşımacılık ücretlerinin yüksekliğinden dolayı ithalatın düşük seyrettiği hatırlatılmıştır. Aynı zamanda önemli limon üreticilerinden Beyrut ve Sayda'nın da benzer nedenlerden az miktarda limon ihraç ettiği bununla birlikte Sakız Adası'ndan gelen mandalinaların da 7-8 bin kronluk önemsiz bir seviyede olduğu da bildirilmiştir.<sup>498</sup> Şehbenderin bu hatırlatmaları işe yaradı mı bilinmez ama Bremen'den 1913'te bildirildiğine göre portakal ihracatı dikkat çekici bir seviyeye ulaşmıştır.<sup>499</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'ye gönderdiği turunçgillere ait verilerin ayrıntısına bakılacak olursa, 1909'da gümrükten muaf bir şekilde her 100 kilogramı 16 kron değerinde toplamda 131.488 kron değerinde 821.800 kilogram limon ve portakal ihraç edilirken;<sup>500</sup> 1910'da limon, ağaç kavunu, portakal ve mandalina gümrükten muaf bir şekilde 243.925 kron değerinde 1.409.000 kilogram olarak ihraç edilmiştir.<sup>501</sup>

### **3.2.1.1.10. Tütün**

Coğrafi keşiflerle birlikte Amerika'dan dünyaya yayılan bir bitki türü olan tütün, yapraklarının kurutulup yakılması sonucu çıkan dumanın içilmesiyle önceleri şifa hemen akabinde de keyif verici bir ürün olarak tüm dünyada kullanımı yaygınlaşmıştır. On yedinci yüzyılın başında Osmanlı İmparatorluğu'na deniz yoluyla getirilen tütün, zaman içerisinde ziraatı ve ticaretinin yapılmaya başlanmasıyla yaygın bir hal almıştır. Osmanlı'nın tütün konusunda hatırı sayılır bir ihracatçı olmasında Amerikan İç Savaşı önemli bir etkiye sahiptir. Bu dönemde, Amerika'nın tütün ihracatında yaşadığı sorunlar Avrupa'nın bu ürün konusunda Osmanlı'ya yönelmesini sağlayacaktır. 1850'lerden itibaren uluslararası fuarlarda Osmanlı tütünü kendine yer ve alıcı bulmaya başlar hale gelmiştir. Dönemin önemli Osmanlı tütün üretim merkezleriyse Edirne, Halep, Hüdavendigâr, İzmir, Sayda, Selanik, Trabzon ve Yanya'dır. 1861'e gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk tütün tekeli uygulaması, müruriye resmiyle başlamıştır. Bu tarihten sonra Avrupa'daki reji uygulamaları yani yed-i vahid/tekel usulüyle tütünden daha fazla gelir elde edilerek devlet hazinesine kaynak yaratma çabaları Osmanlı'da da görülmeye başlamıştır. 1881'deki Muharrem Kararnamesi, tütün gelirleriyle daha birçok

---

<sup>498</sup> Necib, "Trieste", 4/34.

<sup>499</sup> F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Amire, 1330), 9/15.

<sup>500</sup> Necib, "Trieste", 4/26.

<sup>501</sup> Necib, "Trieste", 5/53.; Nikolaki, "Fiume", 9/98; Trieste'ye komşu olan Fiume limanına da Osmanlı Asyası'ndan 1912'de 231 kilogram portakal ve limon ihraç olunmuştur.



ürünün gelirlerini Düyun-ı Umumiye İdaresi'ne devretmiştir.<sup>502</sup> En nihayetinde, 14 Mayıs 1883 tarihli padişah iradesiyle 30 yıllık imtiyazı onaylanan Reji İdaresi kurulmuştur.<sup>503</sup> Kuruluşundan itibaren tütün tarım ve ticaretinde söz sahibi bu idaredir. Aybar'ın eserinde de tütünün bu durumu hakkında, 1878'den 1907'e kadar tütünün istatistiklere dahil edilmediği, bunun nedeninin de ürünün Reji İdaresi'nce ithal ve ihraç edildiği aynı zamanda ihracattan resim ve gümrük alınmadığı da aktarılmıştır.<sup>504</sup>

Osmanlı Asyası olarak da bilinen Anadolu'da tütünün hem artan tüketimi hem de ticaretteki öneminden dolayı 1888-1911 arasında üretimi yüzde 191 oranında artmıştır.<sup>505</sup> Bu artışla birlikte Almanya'ya yapılan tütün ihracatının oranı da yükselmiştir. Aşağıdaki Tablo 48'de Almanya'ya tütün ihracatının yüzdeleri verilmiştir.

**Tablo 48:** Osmanlı İmparatorluğu'ndan Almanya'ya Tütün İhracatı  
(1000 Sterlin/%)

	1890-92	1900-02	1910-12
<b>Miktarı</b>	4,9	16,0	24,8
<b>Değeri</b>	37,534	232,8	794,344

**Kaynak:** Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/63.

Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı İmparatorluğu da dahil olmak üzere tütün ithalatına ait rakamlar Tablo 49'da verilmiştir. Tabloda da görüleceği üzere Osmanlı tütünü Alman pazarında yer bulmaktadır. Fakat en yüksek miktarda ve değerinde ürün Hollanda'nın Uzakdoğu'daki sömürgesinden (Hollanda Hindistanı) gelmektedir. Osmanlı tütünü beşinci sırada yer alırken; tabloda da görüldüğü üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya ihracatında Osmanlı Avrupası'nın Osmanlı Asyası'na kıyasla daha öne çıktığı görülür. İlgili tablo yer alan ülkelerin yanı sıra Almanya, Yunanistan, Avusturya-Macaristan, Rusya, Hollanda<sup>506</sup>, Kolombiya, Dominik Cumhuriyeti, Meksika, Küba ve Porto Riko'dan da tütün tedarik etmektedir.

<sup>502</sup> Filiz Dığıroğlu, *Memalik-i Osmaniye Duhanları Müşterekü'l-Menfaa Reji Şirketi Trabzon Reji İdaresi 1883-1914* (İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2007).

<sup>503</sup> BOA, İrade Meclis-i Mahsus [İ.MMS], No. 3367; Şirketin nizamnamesi için, BOA, A.DVN.MKL., No. 82, Gömlek. 2; *SALT Research*, "Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne Duhânları Müşterekü'l Menfa'a Reji Şirketi'nin Nizamat-ı Esasiesidir (Status de la Société de la Régie Co-Intéressée des Tabacs de l'Empire Ottoman)", AFMLZDOC004, 13-25,07.1883.; Hershlag, *Middle East*, 48.

<sup>504</sup> Aybar, *Ticaret Muvazenesi*, 13.

<sup>505</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/41, 5. dp; Eldem, *Harp ve Mütareke*, 37-38.

<sup>506</sup> Hollanda'ya ait veriler, ürünün Hollanda'ya nereden getirildiği konusundaki çekincelerden dolayı transit işleme tabi olmasından dolayı ilgili tabloda verilmemiştir. Fakat, bu veriler Alman dış ticaret istatistiklerinde mevcuttur.

**Tablo 49:** Alman İmparatorluğu'nun Ham Tütün Ticareti (Ton/1000 Mark)

Menşe		İthalat	Osmanlı	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	ABD	Hollanda Hindistan	Brezilya	İhracat
Yıl	Birim								
1900	Miktar	58.073	-	1.629	630	10.452	17.831	11.349	496
	Değer	97.827	-	2.770	1.071	8.989	42.795	15.322	390
1901	Miktar	58.603	-	1.595	862	9.258	20.986	10.783	262
	Değer	112.308	-	2.711	1.466	8.981	58.315	14.557	231
1902	Miktar	58.581	-	1.825	1.056	8.733	20.688	11.741	344
	Değer	91.340	-	3.650	2.112	8.559	45.307	12.915	292
1903	Miktar	60.471	-	2.010	1.024	8.644	29.176	12.338	272
	Değer	90.310	-	4.421	2.253	1.780	41.532	13.571	236
1908	Miktar	75.242	-	3.096	2.112	8.018	38.450	11.034	2.512
	Değer	125.535	-	7.276	3.168	9.862	80.744	12.684	2.020
1909	Miktar	76.245	-	3.725	2.369	7.585	37.673	10.860	1.018
	Değer	132.088	-	10.057	4.739	8.197	86.647	10.860	950
1910	Miktar	65.269	-	3.953	2.423	6.554	30.120	7.941	172
	Değer	104.075	-	10.081	5.088	7.538	60.239	8.735	209
1911	Miktar	72.101	6.599	4.252	2.347	7.341	32.571	9.004	350
	Değer	116.531	17.889	12.585	5.304	7.239	66.120	11.345	546
1912	Miktar	79.423	7.296	-	-	7.799	36.400	9.651	435
	Değer	135.616	20.250	-	-	8.025	79.048	11.801	456

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/156; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/145; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/204; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/236; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/176.

Trieste limanının tütün ticaret hacmine bakılacak olursa, limana gelen 17 milyon kilogramlık tütünün 10 milyonunun Almanya'ya sevk edildiği görülür. Limana gelen tütünün menşei gelen olarak Osmanlı, Yunan ve Amerikan kökenlidir.<sup>507</sup> Bu bilgileri detaylandırmak gerekirse şunlar söylenebilir: Osmanlı tütün üretim bölgelerinden İskeçe, Kavala, Samsun ve Çanakkale'den 1909'da gümrük vergisinden muaf bir şekilde, 21.808.436 kron değerinde 12.904.000 kilogram kadar yaprak tütün ve 2,2 milyon kron değerinde 162 bin kilogram kadar kıyılmış veya sigara yapılmış ürün ithal edilmiştir. Geriye kalan 3 milyon kilogram civarındaki tütüne ABD, Filipin Adaları, İtalya ve Yunanistan'dan gelmiştir. Mısır'dan ithal edilen sigaralarsa Osmanlı tütününden üretilmiştir. 1910'a gelindiğindeyse yine gümrük vergisinden muaf bir şekilde 13.042.240 kron değerinde 6.152.000 kilogram yaprak tütün; şahıslar tarafından 155 kron gümrük vergisine tabi olarak 81.200 kron değerinde 2.900 kilogram ve hükümet

<sup>507</sup> Necib, “Trieste”, 4/21.

tarafından gümrük vergisinden muaf bir şekilde 411.600 kron değerinde 14.700 kilogram sigara, Osmanlı İmparatorluğu'ndan ithal edilmiştir.<sup>508</sup>

Burada bir ayrıntı verilecek olursa, Avusturya-Macaristan'ın Almanya'ya tütün ihracatına ait veriler sadece 1911-1912 yıllarına aittir ve ilgili yıllardaki toplam sevkiyat miktarı ve değeriye şu şekildedir; 1911'de 625 bin Alman markı değerinde 999 ton; 1912'deyse 689 bin Alman markı değerinde 972 tondur.<sup>509</sup> Yukarıda da belirtildiği üzere Trieste'ye gelen tütünler Almanya'ya transit edilmekteydi. Bu da göstermektedir ki, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Almanya'ya sevk edilen tütünler, diğer ürünlerde olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun Avusturya-Macaristan'la olan ticaretine ait olarak değil de Osmanlı-Alman ticaretine ait olarak kayıt altına alınmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'yla genel ticaretinde pek de adı geçmeyen Danzig limanı, bu ürün ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Bu önemi Danzig'in Almanya'nın önemli tütün merkezlerinden biri olmasından kaynaklanmaktadır. 1911'de sigara tüketiminin beklenilenin üzerinde gerçekleşmesinden dolayı Osmanlı tütünlerinin satışı seneden seneye artmaktadır. Buradaki sigara fabrikaları tütünlerini doğrudan Osmanlı'dan tedarik etmektense Dresden şehrine gelen Osmanlı tütünlerinden karşılamaktadır.<sup>510</sup>

Bremen Fahri Şehbenderi F. W. Reinhold Elfeld'in raporunda da görüldüğü üzere Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bremen ve genel olarak da Almanya'ya ithal olunan başlıca ürün, tütün maddeleridir. Almanya'da sigara tüketiminin gittikçe artması yaprak tütün ihracatına büyük bir etki yapmaktadır. 1911'de inceleme amacıyla Almanya'ya giden Osmanlı tüccar heyeti, Bremen şehrine de uğramış ve ilgili heyete karşı gerek hükümet ve gerekse de senato tarafından her türlü kabul ve ilgi gösterilmiştir.<sup>511</sup> Bu kapsamda, Tablo 50'de Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen şehrine gerçekleşen tütün ihracatına ait veriler, Elfeld'in farklı yıllardaki raporlarından elde edilen veriler ışığında oluşturulmuştur.

<sup>508</sup> Necib, "Trieste", 4/24, 33-34.; Necib, "Trieste", 5/54-55.

<sup>509</sup> KSA, "Auswärtiger Handel" (1913), 34/176.

<sup>510</sup> Zeischim, "Danzig", 6/6/42.

<sup>511</sup> Elfeld, "Brem", 6/6-7.

**Tablo 50:** Osmanlı İmparatorluğu’ndan Bremen’e Gerçekleşen Tütün İhracatı (Kg/Mark)

Yıl	Birim	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Toplam
1908	Miktar	410.830	204.702	615.532
	Değer	416.238	153.298	569.536
1909	Miktar	450.130	231.573	681.703
	Değer	747.524	197.854	945.378
1910	Miktar	105.821	111.927	217.748
	Değer	219.129	196.577	415.706
1911*	Miktar	62.168	52.602	114.770
	Değer	160.137	71.996	232.133
1912*	Miktar	27.739	91.592**	119.331
	Değer	40.523	133.437	173.960

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/10-12; F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Fahri Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/13-14, 56-57.

\* 1911’e ait verilerde, ham tütüne ait bilgiler yer almazken, kıyılmamış tütüne ait veriler yer almaktadır. 1912’deyse terbiye edilmemiş tütüne ait veriler yer almaktadır.

\*\* Ticaret Layihası verilerinde yer alan tabloların her birisi için Asya-yı Osmaniye, Avrupa-yı Osmaniye, Arabistan gibi başlık kullanılırken, 1912 tablolarında Avrupa-yı Osmaniye ve Arabistan başlıklarının kullanıldığı üç tablonun yer aldığı bölümde bir tabloda başlık kullanılmamıştır. Bu bölümde, Asya-yı Osmaniye başlığına hiç yer verilmemiştir. İlgili tabloda yer alan ürünler dikkate alındığında büyük ihtimalle bu tablonun Asya-yı Osmaniye başlığına sahip olabileceği çıkarımı yapılmıştır.

Bremen yoluyla gerçekleşen genel ithalatta 1911’e ait işlemler bir önceki yıla kıyasla yarı seviyesine gerilemiştir. Bu düşüşün büyük bir kısmı 1910’da meydana gelmiş ve 1911’de de önemli sayılmayacak bir seviyede devam etmiştir. İthalatın çoğunluğunun deniz yoluyla gerçekleştiği bu ticarete, Osmanlı Avrupası’nda ve Anadolu’da üretilen tütün önemli bir yere sahiptir. Öyle ki Bremen’de, 1908-1909 ve 1910 mahsullerinden 860 tonluk İskeçe tütünü ambarlarda korunurken; Osmanlı tütünlerinin Avrupa’daki başlıca pazarı konumundaki Dresden’de de 3 bin ton İskeçe tütünü mevcut bulunmaktadır. Bunun yapılmasındaki en büyük neden fiyat artışının önüne geçerek istikrarın korunmasıdır.<sup>512</sup> Fakat yapılan bu yüklü istiflemeyen dolayı Tablo 50’de de görüldüğü üzere, 1911’de Osmanlı Avrupası’ndan yapılan tütün ithalatı yarıdan fazla azalmış ve kıymeti de 1910’a kıyasla dörtte biri oranına gerilemiştir.

Bir başka Alman kenti Leipzig’de bulunan Osmanlı Fahri Şehbenderi Edward Kalischer’in aktardığına göre Balkan Savaşları, Leipzig’teki ticari işlemleri olumsuz etkilemiş ve sanayi işlemlerinde zarara yol açmıştır. Bu durumun 1913’te düzeleceğinin ümit edildiği bir atmosferde bölgedeki tütün imalathanesinin ise işlerinin diğer sanayi

<sup>512</sup> Elfeld, “Brem”, 8/9-10.

kollarına kıyasla artmakta olduğu ve Osmanlı'dan getirilen ürünlerin burada talep gördüğü aktarılmaktadır.<sup>513</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun tütün üretimi ve ihracatına ait verilere bakıldıktan sonra Almanya'nın benzer yıllarda tütün üretimine gelindiğinde, 1912'ye ait tütün mahsulünde azalma görülmüştür, bunda 1911 yazına hakim olan kuraklığın etkisi büyüktür. İlgili yılda tütün ziraatına tahsis edilen arazi 17.017 hektar genişliğindeyken 1912'de 15.777 hektara; 1911'de tütün fidanları 101.841 adetken, 1912'de bu rakam 95.141 adete düşmüştür. Bu rakamların ayrıntısına girilecek olursa, Kuzey Almanya'da Pomeranya ve Brandenburg'da 1911'de 2.785 hektar, 1912'de 2.629 hektar; Prusya'da 1911'de 4.277 hektar, 1912'de 4.024 hektar; Bad Dükalığı'nda 1911'de 7.211 hektar, 1912'de 6.673 hektar; Bavyera'da 1911'de 2.886 hektar, 1912'de 2.717 hektar; Alsace'de 1911'de 1.675 hektar, 1912'de 1.577 hektar, Hesse'de 1911'de 406 hektar ve 1912'de 365 hektar ve Württemberg'de 1911'de 379 hektar, 1912'de 264 hektarlık bir alanda tütün ziraatı gerçekleşmiştir.<sup>514</sup>

### 3.2.1.1.11. Kuru Üzüm

Kuru üzüm, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli ihracat ürünlerindedir. Bağcılık alanında kış mevsiminin çok soğuk geçmediği, ılıman bir iklimin hüküm sürdüğü Batı Anadolu ve Balkanlar'da üst düzeyde üretim yapılmaktadır. Bu bölgelerde özellikle üzüm ve şarap üretimine dayalı ziraat yapılmaktadır. Bu başlık altında sadece kuru üzüm ihracatına yer verilirken şarap bir sonraki başlıkta yer alacaktır.

İzmir limanının da yer aldığı Aydın Vilayeti çekirdeksiz üzümün ana vatanıdır. Tablo 51'de Aydın Vilayeti'nin yıllara göre değişen çekirdeksiz üzüm üretimine ait bilgiler yer almaktadır.

**Tablo 51:** Aydın Vilayeti Çekirdeksiz Üzüm Üretimi (1903-1912)

Yıl	Kantar	Yıl	Kantar
1903	1.200.000	1908	1.000.000
1904	625.000	1909	980.000
1905	1.000.000	1910	320.000
1906	480.000	1911	440.000
1907	750.000	1912	900.000

**Kaynak:** *Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası*, 31 Mayıs 1329 (13 Haziran 1913), 27/ 206.

<sup>513</sup> Edward Kalischer, "Leipzig Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/27.

<sup>514</sup> Reiss, "Mannheim", 8/5-6.

Tablo 51’de görüleceği üzere çekirdeksiz üzüm üretiminde yıllara göre dalgalanmalar yaşanmıştır. Bu durumun yaşanmasındaki en büyük etken üzüm bağlarına bulaşan hastalıklardır. Bu hastalıklardan en önemlileri ve yaygını filoksera ve peronosporadır. Özellikle 1906’da ilkbaharın rutubetli geçmesinden dolayı bağlara zarar vermeye başlayan peronosporadan dolayı senelik üretim bir önceki yılın yarısından daha az seviyede gerçekleşirken aynı hastalık 1910’da da bağlara musallat olmuştur. Bu sefer daha fazla zarar veren hastalık bir önceki yıla kıyasla üreticinin üçte iki oranında zarar etmesine neden olmuştur. Öyle ki bazı dönemlerde zarar 31 milyon kuruşa kadar çıkmıştır.<sup>515</sup> Üretimde ve fiyatlandırmada denge tutturulamamış ve sürekli dalgalanmalar yaşanmıştır. 1908-1909 yıllarında yüksek ürün rekoltesi Meclis-i Mebusan’ın devreye girmesine neden olurken, 1910’da üzüm bağlarında görülen peronospora hastalığı rekolteyi düşürünce fiyat yükselmiştir. 1911’de devam eden kötü seyir 1912’de düzelmiştir.<sup>516</sup>

1910’dan itibaren görülmeye başlayan filoksera ve peronospora, çekirdeksiz üzüm üretiminde hastalığa bağlı dalgalanmaların yaşanmasına neden olmuştur. Çare olarak Amerikan asma çubuklarının ithali gündeme gelmiş ve bu asmalardan bağ fidanlıkları kurulmuştur. Hatta bu asmalardan kurulan bağlara öşür vergisinden on sene boyunca muafiyet tanınan kararlar çıkarılarak bağcılara destek olunmuştur.<sup>517</sup> Amerikan asma çubuklarının getirilmesi ve diğer zirai işlemler sayesinde zamanla hastalıkların önüne geçilmiş ve daha fazla ürün elde edilmiştir.<sup>518</sup> Hastalığın etkilerinin yavaş yavaş ortadan kalktığı 1913’teyse çekirdeksiz üzümün hangi ülkeye ne kadar ihraç edildiğine dair rakamlar dönemin basınına şu şekilde yansımıştır.

**Tablo 52:** Osmanlı İmparatorluğu’nun Çekirdeksiz Üzüm İhraç Ettiği Ülkeler ve Miktar (1913)

Ülke	Kantar
İngiltere	350.000
Almanya	250.000
Avusturya	100.000
Avustralya	40.000
Amerika Birleşik Devletleri	40.000
Hollanda-Belçika	30.000
<b>Toplam</b>	<b>810.000</b>

**Kaynak:** *Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası*, 31 Mayıs 1329 (13 Haziran 1913), Sayı 27, s. 208.

<sup>515</sup> *Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası*, 31 Mayıs 1329 (13 Haziran 1913), 27/208.

<sup>516</sup> *Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası*, 27/209-10.

<sup>517</sup> BOA, BEO, No. 146, Gömlek No. 10890; BOA, Orman ve Maadin [İ. OM.], No. 6, Gömlek No. 35.

<sup>518</sup> *Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası*, 31 Mayıs 1329 (13 Haziran 1913), 27/206.

Osmanlı İmparatorluğu'nun çekirdeksiz üzüm ihracatında İngiltere'nin ayrı bir yeri vardır. Fakat piyasayı speküle etmeyi iyi bilen İngilizler, Aydın Vilayeti'nin çekirdeksiz üzümünün karşısına Yunanistan'ın Korint üzümlerini çıkarmaktadır. Öyle ki İngiltere, Korint üzümlerinin 40 kilosundan 2 şilin gümrük vergisi alırken; Aydın üzümlerinden aynı miktar için 7 şilin almaktadır.<sup>519</sup> Bu noktada, yaşanan gelişmelere Almanya'nın Osmanlı'yla artan ticari ilişkilerine karşın İngilizlerin göz dağı vermesi yorum yapılabilir. İlgili dönemde Osmanlı İmparatorluğu'yla İngilizlerin ticaret hacmi karşın Almanlar artan bir seyir mevcuttur.

Çekirdeksiz kuru üzüm ticaretinde ikinci sırada yer alan Almanya, İngilizlerin piyasa spekülasyonlarına karşı üretici katında güvenli imaja sahip olmayı başarmıştır. Önemli bir çekirdeksiz kuru üzüm alıcısı olan Almanya, Osmanlı ürünlerini de almaktaydı. Bu dönemde Trieste'ye özellikle Osmanlı İmparatorluğu, Girit ve Yunanistan'dan senelik 16 milyon kilogramı bulan kuru üzüm sevkiyatı yapılmaktadır ki, bunun 6 milyon kilogramı Almanya'ya direkt sevk edilmektedir.<sup>520</sup>

Kuru üzümün yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu'ndan 1906'ya kadar Trieste'ye yüklü miktarlarda siyah adi kuru üzüm ihracı da gerçekleşmektedir. Fakat bu ürüne konan yüksek gümrük vergisinden dolayı ihracında seneden seneye düşüş görülmüştür. Sultani veya Razaki adıyla bilinen kırmızı kuru üzümüne de her 100 kg için 50 kronluk yüksek gümrük vergisi uygulanması ihracını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu üzümlerin yerine Yunanistan'dan Trieste'ye ihraç edilen üzümlerde artış görülmüştür.<sup>521</sup>

İlgili dönemde, İzmir ve Karaburun Razaki üzümleri aynı Malaga üzümlerinde olduğu gibi saplarıyla kurutulmuş, 10-15 kiloluk kutular içerisinde Trieste'ye ihraç edilmeye başlamıştır.<sup>522</sup> Uygulanan bu yeni yöntemle gerçekleşen ticaret, Trieste'de karşılık bulurken; Suriye bölgesinden gönderilen üzümler sevkiyat öncesinde deve yağıyla yıkanmasından dolayı pek talep görmemekteydi. Uygulanan yöntem üzümün kötü

---

<sup>519</sup> *Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası*, 27-28/211-213.

<sup>520</sup> Necib, "Trieste", 4/21.

<sup>521</sup> Necib, "Trieste", 4/30.; Safiye Kıranlar, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında İzmir'den İstanbul'a Kuru Üzüm ve İncir Sevkiyatı", *Klasikten Moderne Osmanlı Ekonomisi*, ed. Arif Bilgin – Burhan Çağlar (İstanbul: Kronik Kitap, 2019), 158.

<sup>522</sup> Necib, "Trieste", 4/30-31.

kokmasına neden olduğundan talep düşerken Trieste şebhenderliği bu uygulamadan vazgeçilmesi yönünde tavsiyelerde bulunmaktadır.<sup>523</sup>

Sultani veya Razaki adıyla bilinen kırmızı kuru üzümüne 1906'da uygulanan gümrük vergilerinde, 1910'dan itibaren bazı istisnalara gidilmiştir. Bu kapsamda, kutu ve ufak sandıklar içerisine konulan ve beş kilogramı geçmeyen kuru üzümlerin her 100 kilogramından 28,5; sirke üretimi için sevk edilen kuru üzümlerin her 100 kilogramından da 6 kron gümrük vergisi alınmıştır.<sup>524</sup> Bu uygulamaya göre aşağıda ihraç edilen kuru üzümün cins ve miktarını gösteren Tablo 53'te yer almaktadır.

**Tablo 53:** Osmanlı İmparatorluğu'nun 1910'da Trieste'ye Kuru Üzüm İhracatı (Kg/Kron)

Ürün	Miktarı	Her 100 kg için Değeri	Toplam Değeri	Gümrük Resmi (Her 100 kg)	
				Genel Tarife	Mukavelenameye Bağlı Tarife
<b>Beyaz Kuru Üzüm</b>	3.659.300	44	1.160.092	50	-
<b>Siyah Kuru Üzüm</b>	125.100	40	50.040	50	28,5

**Kaynak:** Mehmet Necib, "Trieste Şebhenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriye, 1327), 5/52.

Alman İmparatorluğu her ne kadar üzüm ithal etse de özellikle ülkenin güney bölgelerinde iklimin elverişli olmasından dolayı bu ürünün ziraatını da yapmaktadır. Fakat, 1912'de Mannheim'dan bildirildiğine göre, üzüm mahsulü bir önceki seneye kıyasla pek düşük bir seviyededir. Bunun yaşanmasında şubat ayı başlarında hakim olan şiddetli soğuklar ve yaz mevsiminin nemli geçmesi etkili olmuştur.<sup>525</sup>

Tablo 54'te Alman İmparatorluğu'nun Çekirdeksiz kuru üzüm ticaretine ait veriler yer almaktadır. Almanya bu üründe ithalatçı konumunda olsa da değersiz sayılabilecek miktarda ihracat da gerçekleştirmektedir. Bunun yaşanmasında üzümlerin transit olarak başka ülkelere sevk edilmesi muhtemeldir.

<sup>523</sup> Alacem, "Trieste", 9/76.

<sup>524</sup> Necib, "Trieste", 5/52.

<sup>525</sup> Reiss, "Mannheim", 8/6.



**Tablo 54:** Almanya'nın Kuru Üzüm İthalatı (1000 Mark)

Menşe		İthalat	Yunanistan	İspanya	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Asyası	İran	İhracat
Yıl	Birim							
1900	Ton	-	-	2.233	-	19.670	-	17
	Mark	-	-	1.027	-	9.048	-	10
1901	Ton	24.509	1.455	2.855	-	18.665	-	13
	Mark	10.784	640	1.256	-	8.212	-	8
1902	Ton	24.876	1.269	2.144	-	20.037	-	11
	Mark	10.572	539	911	-	8.516	-	6
1903	Ton	22.716	1.240	1.845	-	18.213	-	12
	Mark	8.881	446	996	-	6.921	-	7
1904	Ton	24.695	-	-	-	20.435	-	10
	Mark	-	-	-	-	-	-	-
1908	Ton	16.548	-	-	-	13.853	-	-
	Mark	72.777	-	-	-	6.407	-	-
1909	Ton	18.476	-	-	-	16.011	-	-
	Mark	7.136	-	-	-	6.405	-	-
1910	Ton	16.140	-	-	-	13.368	269	-
	Mark	9.684	-	-	-	8.395	188	-
1911	Ton	19.698	-	-	14.572	13.577	2.941	-
	Mark	13.396	-	-	10.045	9.667	2.294	-
1912	Ton	18.259	-	-	14.791	-	1.352	-
	Mark	10.969	-	-	9.022	-	946	-

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/156; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/144; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/204; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/236.

### 3.2.1.1.12. Şarap

Üzümün meyve olarak tüketilmesinin yanı sıra farklı tüketim çeşitleri de mevcuttur. Kurutulmuş kış yemişi haline getirilen üzüm, mayalandırılarak sirke ve şarap olarak da tüketilmektedir. Bu tüketim yollarından biri olan şarap ise ticarete konu olması açısından aşağıda incelenecektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Müslüman bir devlet oluşu yasalarını da buna göre şekillendirmesini sağlamıştır. Fakat sınırlarının genişliği ve yönetimi altındaki nüfusunun dini çeşitliliği bu konuda bazı uygulamaların geliştirilmesini de sağlamıştır. Öyle ki, Müslüman tebaa için tüketilmesi yasak olan bu ürünü gayrimüslim tebaanın belli sınırlar dahilinde tüketmesinde sakınca görülmemiştir.

Gayrimüslim tebaanın tüketiminin yanı sıra şarap, Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli ihraç kalemlerinden biri olarak ticari hayatta da kendisine yer bulmuştur. Sadece 1909'da Trieste'ye Osmanlı İmparatorluğu'ndan gerçekleşen şarap ithalatı 214 bin kron

değerindeki 594 bin litreden oluşmaktadır. Hatta şarabın bu satış rakamına karşın iyi sınıflandırılmamasından dolayı rekoltenin düşük olduğu eleştirileri dahi yapılmaktadır.<sup>526</sup>

**Tablo 55:** Osmanlı İmparatorluğu'ndan 1909 Yılında Trieste'ye Şarap İhracı  
(Litre/Kron)

Miktar	Her 100 kg için Gümrük Resmi	Her 100 kg için Değeri	Toplam Değeri
594.800	60	36	214.128

**Kaynak:** Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/25.

1910'da Trieste'ye ihraç edilen şaraptan genel tarife uyarınca her 100 kg/lt için 60 kron gümrük vergisi alınacak olsa da içerisinde buldukları kaplara göre ayrı ayrı vergilendirmeye gidildiği de görülmektedir. Bu vergilendirmedeyse fıçı şarabı hariç diğerleri ağırlıklarına oranla yüzde olarak şu şekilde hesaplanmaktadır; fıçı şarabı için 24 kron oktrava vergisi alınırken daranın oranı düşürüldükten sonra sandıklardan yüzde 18, sepet içindeki şişelerden yüzde 10 ve çifte fiçılardan yüzde 16 oranında vergi alınmaktadır. 1910'da bu vergilendirmeye tabi olarak Trieste'ye fıçı içerisinde 33 bin litre şarap ihraç edilmiştir.<sup>527</sup>

Trieste'den sonra Almanya'yla ticaretteki bir başka liman şehri Bremen'e Osmanlı İmparatorluğu'ndan gerçekleşen ihracatta ham maddeden daha çok zirai ve mamul mallar önemli yer tutmaktadır.<sup>528</sup> Bu ürünlerden Osmanlı şarabının ihracatına ait veriler Tablo 56'de yer alırken, genel ticarete bakıldığında bu ürünün Osmanlı'yla olan ticarete önemli bir kalem olduğu karşımıza çıkmaktadır. Bazı dönemlerde toplam mali değer dörtte birinden fazlasını bu ürünün ticareti oluşturmaktadır. 1910 Osmanlı Avrupası ihracat rakamlarına dikkatle bakıldığında da ilgili yılda Almanya'nın yeni gümrük tarifesi uygulayacağı söylentileri ürünün kara ve Tuna yoluyla sevkiyatının düşük seyretmesine neden olmuştur.<sup>529</sup>

<sup>526</sup> Necib, "Trieste", 4/33.

<sup>527</sup> Necib, "Trieste", 5/62.

<sup>528</sup> Elfeld, "Brem", 9/15.

<sup>529</sup> Elfeld, "Brem", 6/4.

**Tablo 56:** Bremen Limanlarına Gerçekleşen Şarap İhracatı (Litre/Mark)

Yıl	Birim	Osmanlı Avrupası	Toplam İhracat	Osmanlı Asyası	Toplam İhracat
1908	Miktar	-	-	932.512	-
	Değer	-	-	250.835	1.353.313
1909	Miktar	-	-	664.290	-
	Değer	-	-	162.331	1.259.078
1910	Miktar	30.215	-	828.760	-
	Değer	8.590	631.978	207.864	1.021.600
1911	Miktar	70.817	-	822.317	-
	Değer	29.428	371.893	272.951	1.016.897
1912	Miktar	-	-	885.346	-
	Değer	-	-	268.493	1.385.828

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/10, 12; F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Fahri Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/13, 14, 57.

Osmanlı-Alman ticaretinde az da olsa etkisi olan bir diğer liman kenti Fiume’ye Osmanlı İmparatorluğu’ndan ihraç edilen şarap miktarıysa diğerlerine oranla düşük olsa da genel Alman ticareti içerisinde bir etkisi olabilme ihtimalinden dolayı yer vermekte fayda vardır. Bu kapsamda, Fiume limanına 1912’de Osmanlı Avrupası’ndan 203 lt, Osmanlı Asyası’ndan da 1.335 lt şarap ihraç edilmiştir.<sup>530</sup>

Osmanlı İmparatorluğu’nun 1881 sonrasında mali yönetiminde söz sahibi olan Düyun-ı Umumiye İdaresi’nce, 1906’da Dersaadet Ticaret Gazetesi’ne Osmanlı’da müskirat (alkollü içkiler) imali hakkında 1904, 1905 ve 1906’da üretilen alkollü içki hasılatının toplamını gösteren bir rapor gönderilmiştir. Bu rapora ait rakamlar Tablo 57’de yer almaktadır.

**Tablo 57:** Osmanlı İmparatorluğu’nda Müskirat İmali (lt)

Ürün	1904-1905	1905-1906
Şarap	97.862.396	78.997.703
Arak	11.813.232	11.536.150

**Kaynak:** *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, “Memalik-i Şahanede Müskirat İmali” (12 Ağustos 1322), 1.

Yukarıdaki rakamlara bakıldığında, 1906 üretiminde bir önceki yıla oranla iki üründe de düşüş yaşandığı görülmektedir. Tablo 58’deyse aynı dönemde yurt dışına ihraç edilen şarap ve diğer alkollü içkilerin miktarı gösterilmiştir.

<sup>530</sup> Nikolaki, “Fiume”, 98, 99.

**Tablo 58:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Müskirat İhracı (lt)

Ürün	1904-1905	1905-1906
Şarap	13.169.653	9.290.035
Diğer Alkollü İçkiler	110.460	71.178

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Yukarıda yer alan tablolardaki veriler kıyaslandığında 1904-1906 arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun şarap imal ve ihracına ait oluşan tablo aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 59:** Osmanlı İmparatorluğu'nun 1904-1906 Yılları Arasında Şarap İmal ve İhracı (lt)

Dönemler	İmal	İhraç
1904-1905	97.862.396	13.169.653
1905-1906	78.997.703	9.290.035

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

İlgili yıllardaki üretim miktarının ihracata oranla yüksek olmasının nedeni iç tüketimin yüksek olmasıyla açıklanabilir. Fakat 1906 üretiminde ve ihracatında önceki yıllara kıyasla düşüş yaşanmıştır. Bunun yaşanmasında üzüm ve kuru üzüm başlığında da değinildiği üzere üzüm bağlarında yaşanan hastalıklar etkili olmuştur. Özellikle 1906 ilkbaharının rutubetli geçmesiyle peronospora hastalığının bağları etkilemesi o yıla ait üzüm üretiminde bir önceki yıla kıyasla yüzde 52'lik bir düşüş yaşanmasına neden olmuştur. Bu düşüşten dolayı ilgili yılda şarap üretimi de olumsuz etkilenmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1904-1906 döneminde şarap ihracatında bulunduğu ülkelerse Fransa, İtalya, Almanya ve Avusturya'dır. Bu ülkeler içerisinde ilgili dönemde sadece Almanya'ya gerçekleşen şarap ihracatında düşüş olmazken diğer ülkelerde belirli oranlarda düşüş gözlemlenmiştir. İlgili dönemde yalnızca Almanya'ya 1904'te 2.130.628 kilogram/lt, 1905'teyse bir önceki yılın rakamlarına ek olarak 535.789 kilogram fazlayla 2.666.417 kilogram şarap ihraç edilmiştir.

Diğer ithalatçı ülkelerin aksine Almanya'nın şarap ithalatını arttırmasındaki en büyük neden 1905'te Almanya'da üzüm üretiminin yeterli derecede olmasından dolayı gümrük vergisinde artışa gidileceğinin açıklanması etkili olmuştur. Bu artıştan etkilenmemek için tedarikçiler vergi öncesinde stoklarını doldurma telaşı içerisinde girmişlerdir. Bunun yaşanmasında kırmızı şarap için her kantarda 10-15 ve diğer çeşit şaraplarda da 20-30 Alman markı seviyesinde yüksek gümrük vergisi artışı uygulanacak olması etkili olmuştur. Bu dönemde Almanya'nın şarap tedarik ettiği ülkelere ticaret hacimlerine oranla ve Tablo 60'ta da görüleceği üzere, en önemli tedarikçi Fransa bu ülkeyi sırasıyla

İspanya, Avusturya-Macaristan, Osmanlı İmparatorluğu, Yunanistan, Portekiz, İtalya, İsviçre ve ABD takip etmektedir.<sup>531</sup>

Almanya'nın Württemberg ve Main bölgeleri önemli şarap üretim sahalarıdır.<sup>532</sup> Bu sayede her ne kadar şarap ithal eden bir ülke olsa da genel ticaret içerisinde şarap ihracatı da gerçekleştirmektedir. Fakat Alman istatistiklerinde Osmanlı İmparatorluğu'na ait ihracat verisi yer almasa da Şehbender raporlarındaki bir istatistik 1912'de Bremen'den Osmanlı Avrupası'na deniz yoluyla 4.253 Alman markı değerinde 2.591 litre şarap ihracı gerçekleştiği kayıt altına alınmaktadır.<sup>533</sup>

**Tablo 60: Alman İmparatorluğu'nun Şarap İthalatı (Ton/1000 Mark)**

Menş		İthalat	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Asyası	Fransa	İspanya	İtalya	Avusturya-Macaristan
Yıl	Birim							
1900	Miktar	75.300	-	3.834	32.892	13.398	8.796	7.894
	Değer	38.099	-	841	17.322	7.008	2.604	5.331
1901	Miktar	77.520	-	3.914	36.106	17.453	5.508	7.211
	Değer	35.601	-	975	17.204	7.049	1.539	4.552
1902	Miktar	73.319	-	3.942	33.905	17.733	4.092	6.247
	Değer	35.061	-	979	17.052	7.767	1.204	3.977
1903	Miktar	71.912	-	4.366	30.957	17.394	5.315	6.152
	Değer	37.343	-	1.294	17.548	8.804	1.662	3.801
1904	Miktar	67.639	-	3.980	27.989	16.747	4.551	6.182
	Değer	35.123	-	1.230	15.868	8.767	1.390	3.689
1905	Miktar	77.349	-	4.138	34.857	19.931	3.894	5.928
	Değer	37.803	-	1.281	18.522	9.031	1.213	3.647
1906	Miktar	52.420	-	3.889	29.909	7.721	-	4.636
	Değer	26.754	-	1.089	15.852	4.478	-	2.921
1907	Miktar	87.140	-	5.249	52.486	12.123	-	5.276
	Değer	39.963	-	1.522	23.619	6.425	-	3.693
1908	Miktar	97.283	-	4.974	52.536	17.349	4.543	4.966
	Değer	42.568	-	1.393	22.590	9.021	1.726	3.228
1909	Miktar	84.783	-	4.377	40.810	16.269	3.811	5.463
	Değer	33.444	-	1.138	15.508	7.321	1.334	3.442
1910	Miktar	133.308	-	5.730	50.069	31.875	17.304	6.078
	Değer	59.514	-	1.718	24.251	14.602	6.364	3.995
1911	Miktar	136.819	5.380	5.231	37.421	46.181	11.509	5.410
	Değer	59.779	1.708	1.665	19.941	18.162	4.435	3.668
1912	Miktar	129.709	5.197	-	43.984	49.005	3.803	5.044
	Değer	56.923	1.600	-	24.905	17.435	1.668	3.266

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/159; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/183; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/206; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/239; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/187.

<sup>531</sup> *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, “Memalik-i Şahanede Müskirat İmalı”, 1.

<sup>532</sup> *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, “İstatistik” (6 Mayıs 1322), 236-237.

<sup>533</sup> Elfeld, “Brem”, 8/16, 19.

Şarap, Alman dış ticaret istatistiklerine genel olarak bakıldığında yıl yıl düzenli olarak verileri tutulan ender ürünlerdendir. Bu ürünün taşınmasında 1913'e kadar fiçılar kullanılsa da bu tarihten sonra tank(er) vagonlar da nakliye işlemlerine eklenmiştir.

### 3.2.1.1.13. Kuru İncir

Kuru incir, Osmanlı İmparatorluğu'nun ticareti yapılan en önemli tarımsal ürünlerindendir. Özellikle Batı Anadolu bölgesi bu ürünün yetiştirilmesi ve ticaretinde ön plana çıkmaktadır. Birçok yabancı şirket de bu ticarete yer almak adına İzmir'de ticarethaneler açmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'yla önemli ticaret limanlarından olan Trieste de bu ticarete dikkate değer duraklardan birisidir. Trieste'ye senelik 30 milyon kilogramı aşan kuru incir sevkiyatı gerçekleşmektedir. Başlıca tedarik merkezleriyse Osmanlı İmparatorluğu, İtalya ve Yunanistan'dır. Her sene bu ürünün ortalama 3,5 milyon kilogramı Almanya'ya transit olarak sevk edilmektedir.<sup>534</sup>

İncir üretiminin ve ihracatının en önemli merkezi konumundaki İzmir'den Trieste'ye dizi, torba ve çuval tabir edilen incirlerden senelik 2.750.000 kron değerinde 7.750.000 kilogram ihracat yapılmıştır. Osmanlı'nın Trieste'ye incir ihracatındaki en büyük rakipleriyse İtalya ve Yunanistan'dır ki, bu ülkelerin ihracatlarıysa senelik 10 milyon kilogram seviyesindedir. Özellikle Yunanistan'ın Kalamata dizi incirleri, İzmir incirlerinden daha iyi hazırlanmalarından dolayı tercih edilmektedir. Bu konuda Osmanlı'nın Trieste şebkeleri hazırladığı raporunda, İzmir incir müstahzarlarının kutu ve torba incirleri dikkatli bir şekilde hazırlamalarını, bu cinse Trieste'de talebin arttığını belirtirken aynı zamanda hurda olarak bilinen çuval incirlerinin makineden geçirilerek kahve veya çikolatayla karıştırılmasından dolayı da talebin oldukça çok olduğu aktarılmaktadır.<sup>535</sup> Hatta yıllar içerisinde İzmir'den ithal edilen bu hurda incir<sup>536</sup>, Trieste piyasasında isim yaparak "horda de Smyrne", İzmir Hurdası adıyla anılmaya başlayacaktır.

Trieste'ye ihraç edilen ürünler arttıkça üreticilerin zaman içerisinde ürünlerinin ağırlık kazanması adına incirleri ıslatmaları gibi olumsuz uygulamalar da sergiledikleri

<sup>534</sup> Necib, "Trieste", 4/21.

<sup>535</sup> Necib, "Trieste", 4/31.

<sup>536</sup> Kıranlar, "Kuru Üzüm ve İncir Sevkiyatı", 159.

gözlemlenmiştir. Bu yöntemin incirin kalitesini, satışını ve fiyatını düşürmesinden dolayı dönemin Trieste şebkenderi tarafından üreticilerin bu uygulamadan vazgeçmesi tavsiye edilmiştir.<sup>537</sup>

Alman dış ticaret istatistiklerine 1911-1912’de yansıyan kuru incir ticaretinde toplam ithalatın yüzde 35’inin Osmanlı İmparatorluğu’ndan yapıldığı görülürken aynı zamanda yıllara oranla artış olduğu ve bu artışta 1912’de Yunanistan’ı geçtiği görülmektedir.

**Tablo 61:** Almanya’nın Kuru İncir Ticareti (1000 Mark)

Menşei	1911		1912	
	Ton	Mark	Ton	Mark
<b>İthalat</b>	8.777	3.529	8.609	3.792
<b>Yunanistan</b>	3.290	1.000	2.222	694
<b>Osmanlı İmparatorluğu</b>	3.117	1.808	3.053	2.033

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/177.

### 3.2.1.1.14. Taze ve Kuru Yemiş

Osmanlı İmparatorluğu diğer birçok üründe olduğu gibi geniş coğrafyasının verdiği avantajla farklı iklim bölgelerinde çok sayıda tarımsal ürün yetiştiriciliğini aynı anda gerçekleştirebilmekteydi. Bu ürünlerden bazıları yaş bazıları da kurutulmuş tüketilmekte ve ticareti yapılmaktadır. Özellikle kabuklu yemişlerin dayanıklılığı ticaretinin yapılmasını kolaylaştırmaktadır.

Bremen ve Trieste gibi liman kentleri Osmanlı-Alman ticaretinin her evresinde olduğu gibi taze ve kuru yemiş ticaretinde de ön plana çıkmaktadır. 1909’da Osmanlı’nın Trieste’ye gönderdiği ve burada transit muamelesi gören taze ve kuru yemişler ağırlık, değer ve uygulanan vergi miktarlarıyla Tablo 62’de yer almaktadır.

**Tablo 62:** Osmanlı İmparatorluğu’ndan Trieste’ye Taze ve Kuru Yemiş İhracatı (1909) (Kg/Kron)

Ürün	Miktar	Her 100 kg için Gümrük Resmi	Her 100 kg için Değeri	Toplam Değeri
<b>Fındık</b>	4.082.400	2.50	93	3.796.632
<b>Ceviz</b>	437.600	3.60	38	166.288
<b>Kuru Yemiş</b>	25.500	20	30	8.650
<b>Taze Yemiş</b>	5.900	Muhtelif Vergiler	24	1.416

**Kaynak:** Mehmet Necib, “Trieste Şebkenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/24-28.

<sup>537</sup> Alacem, “Trieste”, 9/76.

Kuru yemişler içerisine dahil ettiğimiz ceviz, Osmanlı İmparatorluğu'nun hemen her tarafında yetişmekteyse de Trieste'ye özellikle Selanik, Dedeğağ ve Trabzon'dan gönderilmektedir. Trieste Şehbenderi'ne göre bu rakamın o dönem için diğer bölgelerin de ticaretinin geliştirilmesi halinde artacağından hiç Şüphe yoktur.<sup>538</sup>

Genel itibarıyla 1909'da Trieste'ye transit edilmesi için gönderilen ürünlerden ne kadarının Almanya'ya gönderildiğini bilmek neredeyse imkansız olsa da 1912'de Bremen'e gönderilen kuru yemiş miktarı dönemin Bremen Fahri Şehbenderi Elfeld tarafından kayıt altına alınmıştır. Buna göre, ilgili yılda Bremen'e gerçekleşen toplam 1.385.828 Alman markı değerindeki ihracatın 73.301 Alman markına denk gelen kısmını çeşitli kuru yemiş türleri oluşturmaktadır.

**Tablo 63:** Osmanlı Asyası'ndan Bremen'e Gerçekleşen İhracat (1912)

Eşya	Kilo	Mark
Çeşitli Kuruyemiş	11.325	10.872
Badem	2.117	3.000
Ceviz ve Fındık	42.994	59.429
Toplam	56.436	73.301
1912 Genel Toplamı	-	1.385.828

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/57.

Kuru yemişler içerisine dahil ettiğimiz bir diğer ürün olan fındığın Trieste'ye senelik olarak yaklaşık 5 milyon kilogram dolayında sevkiyatı gerçekleşmektedir. Trieste'ye İtalya'dan da fındık sevkiyatı gerekleşe de bu ticarete söz sahibi olan tek lke Osmanlı İmparatorluğu'dur. Buraya gerçekleşen toplam fındık sevkiyatının 1,5 milyon kilogramı aşan kısmıysa Almanya'ya transit olarak sevk edilmektedir.<sup>539</sup>

Trieste'ye iki tür fındık ihraç edilmektedir. Bunlar, kabuklu ve kabuksuz fındıktır. Her iki üründe de uygulanan gümrük vergisinin aynı olmasından dolayı genellikle kabuksuz olanı tercih edilmektedir. Fındık zellikle Trabzon, Ordu ve Giresun'dan sevk edilmektedir. Bunlar içerisinden özellikle Trabzon fındıkları diğerlerine oranla daha çok tercih edilirken, Giresun'da bulunan büyük ticarethaneler bu ticaretteki paylarını arttırmak adına Trieste'ye doğrudan temsilci göndermeye başlamışlardır. Osmanlı'nın bu ticarettten elde ettiği toplam gelirse senelik 4 milyon krona ulaşmaktadır.<sup>540</sup>

<sup>538</sup> Necib, "Trieste", 4/34-35.

<sup>539</sup> Necib, "Trieste", 4/21.

<sup>540</sup> Necib, "Trieste", 4/31; Alacem, "Trieste", 9/77.



Aşağıda, Almanların 1906-1912 arasında doğrudan gerçekleştirdikleri fındık ithalat rakamları yer almaktadır. Büyük çoğunluğu üç ülkeden -İtalya, İspanya ve Osmanlı- gerçekleşen bu ticarete söz sahibi ülke İtalya'dır. Osmanlı İmparatorluğu ikinci ve İspanya ise üçüncü sırada yer almaktadır. Tabloya bakıldığında, Almanya'nın fındık ithalatında genel itibarıyla bir artıştan söz etmek mümkündür. Bunda tedarikçi üç ülkenin de artışı göze çarpmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yaklaşık 3.203.000 İngiliz sterlini tutarındaki 1910-1912 arasındaki toplam ihracatında fındık ve fıstığın oranıysa yüzde 4,3'tür.<sup>541</sup>

**Tablo 64:** Alman İmparatorluğu'nun Fındık ve Fındık İçi İthalatı (1000 Mark)

Yıl	Mense veya Varış	İthalat	İtalya	İspanya	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Asyası	İhracat
1906	Ton	6.886	3.340	861	-	1.871	21
	Mark	5.165	2.505	646	-	1.403	17
1907	Ton	8.173	4.475	1.038	-	2.072	32
	Mark	9.808	5.370	1.246	-	2.486	26
1908	Ton	9.783	6.484	-	-	2.478	22
	Mark	6.359	4.214	-	-	1.610	14
1909	Ton	9.570	5.191	-	-	2.816	21
	Mark	6.381	3.686	-	-	1.662	18
1910	Ton	9.593	4.840	601	-	3.493	35
	Mark	7.592	3.291	360	-	3.493	19
1911	Ton	10.889	4.987	1.814	3.624	3.472	150
	Mark	7.543	2.992	1.034	3.262	3.125	90
1912	Ton	8.923	3.455	1.922	3.010	-	318
	Mark	6.088	2.246	1.153	2.348	-	175

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/175; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/195; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/226; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/176.

Son olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun gerek Trieste yoluyla gerekse de doğrudan Almanya'ya gerçekleştirdiği taze ve kuru yemiş ticareti hakkında dönemin Nuremberg (Nürnberg) Şehbenderi kendi görev bölgesi olan Bavyera'yla ilgili hazırladığı rapor aracılığıyla ilgili ürünlerin ticaretiyle uğraşan İzmir ve Dersaadet tüccarlarının bu bölgeye ilgi duymalarının kendi menfaatleri açısından iyi olacağı tavsiyesinde bulunmaktadır.<sup>542</sup>

<sup>541</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/63.

<sup>542</sup> Siegfried Bach, "Nuremberg Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328/1910), 6/44.

### 3.2.1.2. Maden Ürünleri

Zengin yer altı kaynaklarına sahip olan Osmanlı İmparatorluğu gelişmiş sanayi ülkelerinin ilgi alanına girmiş ve özellikle sanayileşmenin hızlandığı on dokuzuncu yüzyılda yaşanan iktisadi dönüşüm madencilik sektörüne yönelik yabancı yatırımları ülkeye çekmişti. Fakat imtiyazlı ticaret anlaşmalarıyla Osmanlı coğrafyasına gelmeye başlayan Avrupalı yatırımcılar ciddi bir sorunla karşılaştılar. Madenler konusunda ülkede uluslararası hukuka uyumlu bir mevzuatı oluşmamıştı ve bu da hem yatırımcıları zora sokuyor hem de madencilik alanında istenen gelişmenin önünde engel olarak duruyordu. Bunun farkında olan Osmanlı yönetimi madencilik faaliyetlerinin düzenlenmesi adına nizamnameler yayınladı ve bu alanı sürekli kontrol altında tutan aktif bir siyaset izledi.

Madencilik alanında iç hukukta devletin kuruluşundan itibaren şer'î hükümler uygulanmış ve maden hangi arazide olursa olsun işletmecinin elde ettiği hasılatın beşte birini hazineye vermesi ilke olarak kabul görmüştü.<sup>543</sup> Modern anlamda ise ilk defa 1858 Arazi Kanunnamesi'nde madenlerin mülkiyetine yönelik hükümler içeren tek bir madde yer almıştı. Bu maddenin zamanla madencilik konusunda imtiyaz talepleri ve işletme yöntemleri gibi farklı konularda talep, istek ve sorunları karşılayamamasıyla 1861, 1869, 1887 ve 1906 tarihlerinde yeni nizamnameler yayınlanmıştır. Bu sayede madencilik sektöründe faaliyette bulunan şahıs, şirket ve maden sahalarında gerek duyulan hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bu nizamnamelerden 1861 Nizamnamesi'nde<sup>544</sup> “müddet-i münâsihe” ifadesiyle verilen maden imtiyaz süresinin tam olarak belirlenmemesi ve bu imtiyazlarda “düvel-i ecnebiye tebaası” olarak belirtilen yabancıların hissedar olarak yer almaları konusu da sorun yaratmıştır. Bu sorunlar ve süreç içerisinde elde edilen diğer tecrübelerle 1867'de yabancılara arazi satışına izin veren düzenlemenin de yayınlanmasıyla yeni bir safhaya geçilmiştir. Bu gelişmelerden dolayı 1869'da yeni bir nizamname hazırlanması zorunlu hale gelmiştir. 1869 Nizamnamesi'yle yabancıların şahsi olarak maden imtiyazı alabilmeleri ve imtiyaz sürelerinin doksan dokuz yıla çıkarılması kabul edilmiştir.<sup>545</sup> Bu imtiyazla yabancı ülke vatandaşları Osmanlı İmparatorluğu'nda şirket kurma yetkisine de sahip olmuştur. Zaman içerisinde yaşanan

<sup>543</sup> Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, 41.

<sup>544</sup> 1861 Maden Nizamnamesi'nin tam metni için bk. BOA. Cevdet Darphane [C. DRB.], No. 1360, Gömlek No. 2044.

<sup>545</sup> Özkan Keskin, “Osmanlı Devleti'nde Maden Hukukunun Tekâmülü (1861-1906)”, *OTAM* 29 (Bahar 2011), 131.

yeni gelişmelerle dönemin şartlarına ve ihtiyaçlarına göre maden nizamnameleri yeniden gözden geçirilirken son kapsamlı düzenlemeye 1906'da yürürlüğe girmiştir.

1858 Arazi Kanunnamesi'nden başlayarak 1906'ya kadar geçen süreçte hem Osmanlı madenleri hem de işletmeciler konumundaki imtiyaz sahiplerinin haklarını koruma adına kanuni eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır. Bu sayede 1870-1899 arasında madenler için 144 imtiyaz verilirken; 1900-1911 arasında bu rakamın iki katına ulaşılmıştır.<sup>546</sup> Bunun yanı sıra ilgili nizamnamelerin de etkisiyle 1857-1916 arasında Osmanlı İmparatorluğu'nda 37 farklı maden ve bu madenlerin çıkarıldığı 475 maden ocağı faaliyette bulunmuştur.<sup>547</sup>

Madencilik şirketlerinin işleyişleri de ele alındı ve anonim şirket statüsünde faaliyet gösteren yapılarla ilgili 1882'de bir nizamname çıkarıldı. Bu nizamnamede 1891'de yapılan düzenlemeyle yasal çerçevenin daha belirgin hale gelmesi sağlandı. 1910'daki yenilik kapsamındaysa, şirket yönetim kurulları ve çalışanlarının tamamının Osmanlı vatandaşı olması şartı getirildi.<sup>548</sup>

Belirtilen kanuni düzenlemelerin yönlendirdiği Osmanlı-Alman ikili ticari ilişkilerinin madenler faslına bakıldığında bir detay dikkat çeker. O da Osmanlı madenlerinden çıkarılan ham maddeleri ithal eden ülkeler arasında ikinci sırayı alan Almanların madencilik yatırımları konusunda geri kaldığı gerçeğidir. 1912 verilerine göre Almanların Osmanlı topraklarındaki yatırımları 210 bin lirayla bütün maden yatırımlarının yaklaşık yüzde 5,8'ine karşılık gelmektedir. Bu durum onların Osmanlı coğrafyasına Fransa ve İngiltere'den daha geç girmesinden kaynaklanmaktadır. Bu iki devlete ait yatırımlar ve verilen imtiyazlardan dolayı Osmanlı madenleri konusunda

---

<sup>546</sup> Ali Fuat Örenç, "Osmanlı'da Yabancı Sermaye İştirâklı Karasu Madenleri Anonim Şirketlerinin Kuruluş ve Faaliyetleri", *Yakın Dönem Türkiye Tarihi Araştırmaları*, ed. Safiye Kıranlar vd. (İstanbul: Der Kitabevi, 2019), 296; Mehmet Bayartan, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Madenlerinin Coğrafi Dağılışı", *Bilim Tarihi Dergisi* 10/1 (2008), 137-155.

<sup>547</sup> "Osmanlı imparatorluğunda en fazla sayıya sahip olan maden 62 adet ile gümüştür. Bunlar içinde sayısı 10'dan daha fazla olan madenler sırasıyla ile Bakır 54, Simli Kurşun 50, Krom 47, Kurşun 33, Zımpara 30, Altın 26, Manganez 24, Antimon 18, Çinko ve Kömür 17, Linyit 14 ve Petrol 14, Demir 10'dur. Sayısı 10'dan daha az olan madenler; Zırmık 9, Cıva 7, Arsenik 6, Borasit 5, Alçıtaşı 4, Kırmızı Boya, Maden suyu, Nikel ve Zift 3'er adet, Kireç ve Kükürt 2, Ak Toprak, Asfalt, Beyaz Boya, Demirli Miknatıs, Kalay, Lüle taşı, Magnezyum, Mürdensenk (Kurşun oksit), Sarı Toprak, Sarı Boya, Yeşil Boya ve Ziftli Kömüre ait maden sayısı ise 1'dir." Bayartan, "Osmanlı Madenlerinin Coğrafi Dağılışı", 137.

<sup>548</sup> Örenç, "Karasu Madenleri", 296; Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı: Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2018); İbrahim Sırma, "Osmanlı Anonim Şirketlerinde Kar Dağıtımı", *Akdeniz Üniversitesi Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi* 3/2 (2011), 117-136.

Alman yatırımları kısıtlı kalmıştır. Bu olumsuz durum Almanların harekete geçmesini engellememiş ve Nationalbank für Deutschland (Alman Milli Bankası) önderliğinde 19 Kasım 1906'da Mittelmeer-Bergwerks Studiengesellschaft'ı (Akdeniz Maden Araştırmaları Derneği) kurmuşlardır. Dernek statüsündeki bu yapı her ne kadar Fransız ve İngiliz rekabetine karşı Alman haklarını savunmak için kurulsun da bunda başarılı olamadı.<sup>549</sup> Madenler konusundaki rekabet ortamında kendine yer arayan Almanlar, Bağdat Demiryolu'nun inşası sırasında yapılan anlaşmalar sayesinde Mezopotamya petrolünün işletilmesi amacıyla 1912'de The Turkish Petroleum Company'e ortak oldular. Ortaklık, Deutsche Bank üzerinden gerçekleşmişti ve bankanın payı yüzde 25'ti.<sup>550</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda madencilik alanında yabancı yatırımcıların oranına bakılacak olursa;

**Tablo 65:** Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Maden Yatırımları (Milyon Lira/%)

Ülkeler	Almanya		Fransa		İngiltere		Diğer Devletler	Toplam Yatırımlar İçinde
	Değer	Oran	Değer	Oran	Değer	Oran		
Madenler	0,21	5,8	2,85	79,6	0,45	12,5	0,07	3,58
<b>Toplam</b>	28,69	33,9	36,81	43,4	14,09	16,6	5,07	84,66

**Kaynak:** Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)* (İstanbul: Enderun Yayınları, 1982), 59.

Buradan da anlaşılacağı üzere Alman İmparatorluğu her ne kadar düşük bir yüzdeye sahip olsa da Osmanlı İmparatorluğu'ndaki maden yatırımlarında üçüncü sırada yer almaktadır. Almanların madenler konusundaki düşük seviyede seyreden yatırımlarının bir başka nedeni de Alman sermayesinin ve yatırımcılarının devlet garantisi olan işleri tercih etmeleridir.<sup>551</sup>

İki ülke sadece madenler konusunda değil aynı zamanda madenlerin hammadde olarak kullanıldığı mamul malların ticaretinde de iş birliği yaptı. İş birliği daha Alman birliği sağlanmadan önce başlamıştı ve Osmanlı İmparatorluğu, Alman kentlerinden/devletlerinden madenî ürün almıştı. Bu kentlerden/devletlerden ithal edilen madeni mamul eşyalar arasında dikiş iğnesi, cam ve cam ürünleri, altın ve gümüş kaplama

<sup>549</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 58.

<sup>550</sup> Eldem, *Harp ve Mütareke*, 224, 237; Uluğbay, *Petropolitik*, 114.

<sup>551</sup> Önsoy, *İktisadi Münasebetleri*, 59.

eşyalar, hırdavat, demir ve çelik ürünleri vardı.<sup>552</sup> Bu ürünlerin imalinde kullanılan ve karşılıklı ticarete konu olmalarından dolayı altın, çinko, bakır, demir, çelik ve pirinç gibi madenî ürünler Alman dış ticaret istatistiklerinde bulunmaları nedeniyle çalışmamızda yer almışlardır.

### 3.2.1.2.1. Altın

Tarih boyunca ziyet, ticaret eşyası ve para olarak kullanılan altın, Osmanlı İmparatorluğu döneminde de madenciligi ve ticareti yapılan bir ürün olmuştur. Adana, Diyarbakır, Edirne, İstanbul, Kastamonu, Konya, Sivas, Bosna, Selanik ve diğer vilayetlerdeki 26 farklı maden sahasında altın üretimi yapılmıştır.<sup>553</sup>

Altın konusunda Alman dış ticaret istatistikleri daha kapsamlı bilgi içerirken, istatistiklerin 1900-1912 dönemini kapsayan verilerinde altından yapılmış çeşitli ürünlere ait bilgiler yer almaktadır. Bu ürünlere tek tek bakıldığında; altın ve altından üretilen paralar, altın ve gümüş ürünler, altın alaşımlı ürünler, kırılmış altından yapılmış ince altın, alaşımlı altın külçeler ve yabancı altın paralara ait verilere ulaşılmaktadır. İki ülkenin altın ticaretiyle ilgili olarak sadece Osmanlı Avrupası'nda üretilen altın konu edilirken, imparatorluğun Asya veya diğer topraklarından bu ürünle ilgili herhangi bir ticari veri yer almamaktadır. İlgili ürünler içerisinden de sadece “altın ve altından üretilen paralar” a ait verilerde hem ithalat hem de ihracata ait bilgi varken diğer kategorilerde sadece Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı İmparatorluğu'na yaptığı ihracata ait verilere rastlanır.

Yukarıda bahsi geçen “altın ve altından üretilen paralar” a ait verilere bakıldığında, ilgili ürün kategorisinde 1904-1909 arasını kapsayan rakamlar yer alır. Osmanlı tarafı bu üründe hem ithal eden hem de ihraç eden konumundadır. İlgili ürünün 1908-1909 arasında sadece Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı'dan ithalatına ait veriler mevcutken; 1904-1907 arasındaysa Alman İmparatorluğu'ndan Osmanlı'ya yapılan ihracata ait veriler yer alır. İlgili ürün ticaretine ait verilerin yer aldığı tabloysa aşağıda yer almaktadır.

---

<sup>552</sup> Fatih Taşcı, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Osmanlı Devleti-Almanya İlişkilerinde Madencilik Alanındaki Faaliyetler (1871-1918)* (Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2021), 94.

<sup>553</sup> Bayartan, “Osmanlı Madenlerinin Coğrafi Dağılışı”, 149-151.

**Tablo 66:** Alman İmparatorluğu'nun Altın ve Altından Üretilen Paralara Ait Ticareti (Ton/1000 Mark)<sup>554</sup>

Yıl		İthalat	İhracat	Diğer Ülkelerle Toplam
1906	Miktar	1,728	-	23,718
	Değer	4.351	-	59.717
1908	Miktar	-	1,662	85,205
	Değer	-	4.180	214.256
1909	Miktar	-	0,758	22,906
	Değer	-	1.906	57.600

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/135; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/177-178.

Altın başlığı altında incelenecek bir başka ürüne “altın ve gümüş” ürünlerdir. Bu ürünlere ait veriler Alman İmparatorluğu'nun dış ticaret istatistiklerinde 1902-1905 arasında yer almaktadır. Sadece Osmanlı Avrupası'ndan yapılan ihracata ait bilgileri içeren kayıtlarda Osmanlı'nın yıllık ortalama 0,42825 tonluk 745,25 bin Alman markı değerinde oldukça düşük hacimli bir ticari hacme sahip olduğu görülür. Aynı kayıtlarda ücret konusunda sürekli artan bir grafik mevcutken ürünün Alman İmparatorluğu'na ihracında 1905'te yaşanan düşüş haricinde artan bir grafikten söz edilebilir. Bu ürüne ait verilerin yer aldığı tabloya aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 67:** Altın ve Gümüş Ürünler (Ton/1000 Mark)

	1902		1903		1904		1905	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
İthalat	32,403	7.327	35,049	8.013	32,935	7.166	34,202	7.413
Osmanlı Avrupası	0,182	268	0,377	566	0,684	1.026	0,47	1.121

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1906), 27/124.

Altın başlığı altında incelenecek bir diğer ürüne “altından yapılmış ürünler”dir; bu grupla ilgili 1906-1907 istatistiklerinde bilgi vardır ve sadece Osmanlı Avrupası'yla ,0775 tonluk 775 bin mark değerinde oldukça düşük hacimli ticaret yapılmıştır. İlgili ürün ticaretine ait verilerin yer aldığı tabloya aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 68:** Altından Yapılmış Ürünler (Ton/1000 Mark)

	1906		1907	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
İthalat	1,773	6.281	2,621	6.659
Osmanlı Avrupası	0,077	770	0,078	780

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/162.

<sup>554</sup> Alman İmparatorluğu'nun gerçekleştirdiği *Altın ve Altından Üretilen Paralar*'a ait ithalat verileri

Altın başlığı altında incelenecek bir başka ürünse “kırılmış altından yapılmış ince altın, alaşımli altın külçeler”dir. Bu ürünler, ilgili istatistiklerin 1911-1912 yılı verilerinde yer alır. Bu verilerde Osmanlı’nın Avrupa topraklarının 1911 sonrasında çıkan Balkan Savaşları nedeniyle kaybedilmesiyle Alman verileri 1912’den sonra Osmanlı’yı Avrupa, Afrika ve Asya olarak ayrıma gitmeden tek bir isim altında listelemektedir. Osmanlı İmparatorluğu adı altında tutulan verilerde sadece ihracata ait rakamlar mevcuttur. Bu kapsamda, 1912’ye ait Alman İmparatorluğu’nun 61,389 tonluk 137.648 Alman markı değerindeki genel ticaretinde, Osmanlı İmparatorluğu’nun payı 0,82 tonla iki (2) bin Alman markı kıymetinde olup çok küçük bir hacme sahiptir.<sup>555</sup>

“Kırılmış altından yapılmış ince altın, alaşımli altın külçeler” gibi “Altın yabancı paralar”a ait veriler de sadece 1911-1912 yılı istatistiklerinde yer alır. Fakat, diğer ürünlerin aksine bu ürün, Osmanlı İmparatorluğu tarafından ithal edilmiştir. Hatta, Alman İmparatorluğu’nun ilgili yıllardaki önemli ihraç yerlerinden birisi olmuştur. İlgili ürüne ait diğer ülkelerle de olan ticareti gösteren tabloya aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 69:** Alman İmparatorluğu’nun Yabancı Altın Paralara Ait Ticareti (Ton/1000 Mark)

Menşee veya varış ülkesi	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
<b>İthalat</b>	6,556	16.783	7,853	20.025
<b>Fransa</b>	1,202	3.077	0,951	2.425
<b>Büyük Britanya</b>	2,346	6.006	1,922	4.901
<b>İtalya</b>	0,199	509	0,262	668
<b>Avusturya-Macaristan</b>	0,181	463	0,224	571
<b>Avustralya Konfederasyonu</b>	2,237	5.727	4,096	10.445
<b>İhracat</b>	2,764	6.963	7,468	19.533
<b>Büyük Britanya</b>	0,815	2.078	2,84	7.201
<b>Hollanda</b>	0,077	187	2,217	6.163
<b>Osmanlı İmparatorluğu</b>	1,557	3.888	1,632	4.100

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/213.

### 3.2.1.2.2. Çinko

Çinko, madenî ürünler içerisinde kullanım alanı bakımından demir hariç tutulduğunda alüminyum ve bakırla birlikte en önemli üç metalden birisidir. Çinko ve diğer iki metalle demir ve çeliğin korozyona karşı direncinin artırılması yani paslanması engellenmeye

<sup>555</sup> KSA, “Auswärtiger Handel” (1913), 34/212-213.

çalışılır. Bu özelliği sayesinde döküm sanayisinde kullanılan özel alaşımlar ve pirinç alaşımlarının yapımında kullanılmaktadırlar. Çinkonun ticari bir meta olarak Avrupa pazarına girmesiye on yedinci yüzyıl sonlarında olmuştur.<sup>556</sup>

Çinkonun hem cevher hali hem de ondan elde edilen mamul mallar iki ülkenin ticaretine konu olmuştur. İstatistikler incelendiğinde, Almanya İmparatorluğu'nun Osmanlı'nın hem Asya hem de Avrupa topraklarından alım yaptığı görülür. Osmanlı Asyası'ndan alınan mal hem miktar hem de değer açısından Osmanlı Avrupası'na kıyasla daha fazladır.

Aşağıda yer alan tabloda da görüleceği üzere Osmanlı İmparatorluğu'ndan 1904-1909 arasında Alman İmparatorluğu'na çinko cevheri ihracatı gerçekleşmektedir. Tabloda hem ürün hem de elde edilen gelir açısından artan bir grafik göze çarpmaktadır.

**Tablo 70:** Osmanlı İmparatorluğu'ndan Alman İmparatorluğu'na Çinko Cevheri İhracatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	Menşei	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İthalatı
1904	Miktar	1.098	1.318	93.515
	Değer	165	198	9.990
1905	Miktar	1.832	6.374	126.577
	Değer	275	1.100	15.093
1906	Miktar	4.892	10.315	176.953
	Değer	881	1.604	22.914
1907	Miktar	5.536	4.524	184.703
	Değer	886	633	22.838
1908	Miktar	8.057	-	199.840
	Değer	967	-	19.661
1909	Miktar	6.108	-	201.110
	Değer	794	-	22.126

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/131.

Alman İmparatorluğu tarafından cevher halinde yani ham madde olarak ithal edilen çinkodan elde edilen mamul malların alıcılarından birisi de yine Osmanlı İmparatorluğu'dur. Bremen limanı aracılığıyla ülkeye sevk edilen çinkodan elde edilen ürünlerse “levha halinde çinko ve çinko mamulâtı” olarak sınıflandırılmıştır.<sup>557</sup> Bremen limanından Osmanlı'nın Asya ve Avrupa topraklarına ihraç edilen ilgili ürünlere ait

<sup>556</sup> Çinko tarihine bakıldığında, ilk olarak Çinliler ve Romalılar tarafından pirinç yapımında kullanıldığı görülür. İlk bilimsel çalışmalarsa modern tıbbın kurucularından sayılan Paracelsus tarafından on altıncı yüzyılda yapılmıştır. Maden ve Tetkik Arama (MTA), “Çinko” (Erişim 28 Kasım 2022).

<sup>557</sup> Efeld, “Brem”, 6/5.



verilerse sadece 1909 ve 1910 yıllarına aittir. İlgili ürünlere ait verilerin yer aldığı tablolar aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 71:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen'den Levha Halinde Çinko İthalatı (Kg/Mark)

Yıl	Menşei	Osmanlı Avrupası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1909	Miktar	89.520	-	16.736	-
	Değer	42.139	8.033.634	7.866	1.274.434
1910	Miktar	240.419	-	37.681	-
	Değer	115.401	8.161.271	18.087	1.505.791

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/17, 22.

**Tablo 72:** Osmanlı Asyası'nın Bremen'den Çinko Mamulatu İthalatı (Kg/Mark)

	1909		1910	
Çinko Mamulatu	4.833	3.493	2.694	7.220
Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı	-	1.274.434	-	1.505.791

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/24.

Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasında, çinkodan mamul ürünler sadece yukarıdaki belirtilenler değil aynı zamanda kalay ve çinko alaşımlarının da ticareti yapılmaktadır. Alman istatistiklerinde bu ürünlere ait verilere sadece 1911 ve 1912 yıllarında rastlanır ve ilgili ürünlerin ortalama 7 bin tonu bulan ticaretinde Osmanlı'nın payı 210 ton gibi düşük seviyede kalır. Bu ticarete ait veriler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

**Tablo 73:** Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı İmparatorluğu'na Kalay ve Çinko Alaşımları İhracatı (Ton/1000 Mark)

	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	213	761	207	822
Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı	7.606	24.787	6.368	21.082

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/220.

### 3.2.1.2.3. Bakır

Bakır, günümüzde daha çok elektriği iletmesinden dolayı tercih edilse de on dokuzuncu yüzyıla kadar farklı alanlarda da kullanılmıştır. Nasıl çinko, demirin korozyona uğramaması adına alaşım olarak kullanılıyorsa bakır ve kalaydan elde edilen alaşım ile da bronz elde edilmiştir. Elde edilen bu ürünlerin en önemli kullanım alanlarıysa silah

yapımı olmuştur. Zamanla bakırın özellikle fişek ve kartuş yapımında da kullanılmasıyla ihtiyaç daha da artmıştır.<sup>558</sup>

Bakır birçok alanda kullanılsa da kullanıma hazır hale getirilmesi bazı aşamalardan geçmesini gerektiriyordu. Madenlerden elde edilen bakır cevheri belli aşamalardan geçerek ham bakır haline gelmektedir. Bu konuda on dokuzuncu yüzyılın ortalarına kadar uygulanan yöntem bakılacak olursa, maden kuyularından çıkarılan bakır cevheri ortalama 265 okkalık paylara ayrılarak taş ve toprağından ayıklanır. Bu işlemden sonra taş değirmenler vasıtasıyla öğütülerek toz haline getirilen bakır, üç gün süreyle özel fırınlarda yakılır. Bunun sonucunda bakır cevheri, içeriğindeki kükürttten ayrılarak fırının altında birikir. Eriyik halde bulunan bakır iki kez daha fırınlanarak ham bakır elde edilir.<sup>559</sup> Elde edilen ürünse ya bu haliyle doğrudan ihraç edilir ya da işlemek üzere ilgili zanaat ehline teslim edilirdi. Bu şekilde üretilen bakırın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki üretim miktarı ve değerini gösteren tabloya aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 74:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Bakır Üretimi (Ton/1000 Kuruş)

Yıl	Miktar	Değer	Yıl	Miktar	Değer
1900	1.208	4.160	1907	1.121	5.143
1901	1.305	5.102	1908	1.465	7.221
1902	1.548	6.799	1909	1.360	6.119
1903	1.566	6.940	1910	737	3.959
1904	1.252	6.296	1911	1.073	4.124
1905	916	5.312	1912	1.040	4.250
1906	832	5.501			

**Kaynak:** Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994), 52.

Osmanlı İmparatorluğu, Batı Avrupa ülkelerine kıyasla sanayileşmesini tamamlayamamasından dolayı ilkel yöntemlerle çıkarmaya devam ettiği bakırı belirli bir düzeye kadar işleyebilmekteydi. Hatta ilgili ürünün örneğin Ergani gibi önemli üretim merkezlerinden ihracatının gerçekleşeceği liman bölgesine sevki dahi deve sırtında gerçekleşmekteydi. Tüm bu alt yapı eksikliklerine rağmen elde edilen üründen iyi derecede gelir sağlanmaktaydı. Ülkenin bakır üretimi Tophane, Tersane ve Zeytinburnu'nda yer alan fabrikaların ihtiyacından fazla olduğu zamanlarda ürün ihraç edilmekteydi. Fakat ilgili ürünün işlenip sanayi ülkelerinin kullanımına hazır hale

<sup>558</sup> Herlt, "finanzielle Leben der Türkei", 154.

<sup>559</sup> Fahrettin Tızlak, *Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik (1775-1850)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1997), 107.

getirilmesini sağlayacak bir tesise sahip olunmaması daha çok cevher halinde ihrac edilmesine neden olmaktadır.<sup>560</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1903'e kadar bakır üretiminde yükselen bir eğilim yakalansa da 1904 itibarıyla dalgalı bir üretimden söz etmek mümkündür. Özellikle 1908 sonrasında düşüş kendisini hissettirecektir. Bu düşüşün yaşanmasında toprak kayıplarının az da olsa etkisi olabilir. Fakat, bakır madenlerinin büyük çoğunluğunun Anadolu coğrafyasında yer alması farklı ürünlerdeki gibi büyük düşüşlerin yaşanmasına engel olmaktadır.<sup>561</sup>

Yıllık düzeyde yaşanan dalgalanmaların önüne geçmek adına 1908-1911 arası dönemde depolanan bakırlar eritilmiştir. Üretimde yaşanan düşüşlerden dolayı 1911'de Tokat'taki bakır işleme atölyesi (kalhane) üretimini durdurmuş ve artık Avrupa'nın düşük kaliteli bakırı ithal edilmeye başlanmıştır.<sup>562</sup>

İkili ticari ilişkilere madeni üzerinden bakıldığında, Osmanlı İmparatorluğu'nun ham madde tedarikçisi konumunda olduğu görülür ve bakır ticaretinde Trieste yine ön plana çıkar. Bu limandan yapılan ve gümrük vergisinden muaf tutulan 1910 yılına ait bakır ihracı 81.700 kilogramken bu ürünün her 100 kilogramı 146 kron olmak üzere 119.282 kron gelir elde edilmiştir. Aynı yıl 7,2 ton gibi düşük bir miktarda ama her 100 kilogramı 500 kron olmak üzere bakırdan mamul eşyadan 36 bin kronluk gelir elde edilmiştir.<sup>563</sup> 1910 yılının da dahil olduğu belli periyotlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya yaptığı ihracat içinde bakırın payı, 1890-1892 arasında yüzde 9,7; 1900-1902 arasında yüzde 5,3; 1910-1912 arasında 2,5'tir.<sup>564</sup>

Osmanlı İmparatorluğu her ne kadar bakır üretimi ve ihracatı yapıyor olsa da aynı zamanda ithal de etmektedir. Fakat bu ithalata ait rakamlara bakıldığında Osmanlı İmparatorluğu'nun genel ithalatı içerisinde yüzde bir oranında dahi olmayan bir paya sahiptir. Bu ticarete ait veriler, Tablo 75'te yer almaktadır.

---

<sup>560</sup> Alaaddin Tok, "Küresel Çağda Avrupa'ya Maden Satmak: Ergani'den İngiltere'ye Bakır İhracatı (1866-1914)", *Klasikten Moderne Osmanlı Ekonomisi*, ed. Arif Bilgin – Burhan Çağlar (İstanbul: Kronik Kitap, 2019), 233.

<sup>561</sup> Mehmet Taylan Esin, "I. Dünya Savaşı'nda Tehcir ve Almanya ve Avusturya'ya Bakır İhracı", *Toplumsal Tarih* 23 (Mayıs 2013), 40, 9. dp.

<sup>562</sup> Esin, "Bakır İhracı", 40, dp. 6. dp.

<sup>563</sup> Necib, "Trieste", 5/71.

<sup>564</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/66.

**Tablo 75: Osmanlı İmparatorluğu'nun Bakır İthalatı (Lira/%)**

Yıl	Değer	Miktar	Yıl	Değer	Miktar
1900	106.809	0,5	1909	219.738	0,6
1905	136.209	0,4	1910	327.169	0,8
1907	87.589	0,4	1911	316.749	0,7
1908	220.915	0,7	1913	193.938	0,5

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/54.

Osmanlı İmparatorluğu'nun bakır ithalatına ait rakamlara baktıktan sonra Alman İmparatorluğu'nun bu madenle ilgili ihraç rakamlarına göz atılacak olursa; bakır, bakır alaşımları ve bunlardan mamul edilen eşyalar ihraç edilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu da Alman İmparatorluğu'ndan bakır çubuklar, levhalar, kabuklar vb. şekilli parçalar olan dövülmüş veya haddelenmiş bakır ihraç etmektedir. Almanlar bu ürünleri, Osmanlı Asyası'na ihraç etmektedir. İlgili ürünlere ait veriler, Tablo 76'da yer almaktadır.

**Tablo 76: Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan Bakır, Bakır Alaşımları ve Bunlardan Mamul Eşya İthalatı (Ton/1000 Mark)**

	1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	-	-	817	1.227	661	1.028
Osmanlı Asyası	566	872	579	857	-	-
Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı	5.937	9.117	6.697	10.017	6.566	10.967

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/218; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/221.

**Tablo 77: Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı Avrupası'na Bakır ve Pirinç vb. Mallar İhracı (Ton/1000 Mark)**

Yıl		Osmanlı Avrupası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1900	Miktar	164	1.731
	Değer	494	5.194
1901	Miktar	240	1.880
	Değer	721	5.640
1902	Miktar	819	3.245
	Değer	2.745	10.869
1903	Miktar	958	3.289
	Değer	2.538	15.400

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/138.

Alman İmparatorluğu, Osmanlı Asyası'na olan bakır ve türevleri ihracından daha önceleri Osmanlı Avrupası'na da bakır ve pirinç vb. madenlerden mamul mallar ihraç etmektedir. Bu ürünler içerisinde askerî teçhizatlar ön plandadır. Özellikle topçu ateşleme tertibatları,

fişekler ve küçük patlayıcıların konulduğu bakır ve pirinç kaplar önemli yer tutmaktadır. Bu ürünlere ait veriler yukarıdaki Tablo 77’de yer almaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu’na Alman bakır ve türevi ürünlerinin genel ihracı içerisinde Bremen limanının payına bakılacak olursa, 1908-1912 arasındaki ticarete ait verilere ulaşmak mümkündür. . Bu yıllar içerisinde, Osmanlı Asyası ve Avrupası’na ait veriler ve ürünler ayrı ayrı ele alınmıştır; 1908’de Osmanlı Asyası’na yapılan bakır ve bakır teli ihracı 3.815 kilogram ağırlığında 5.670 Alman markı değerindedir. Bakır ve bakır teli ihracı, bu değeriyle ilgili yılda Osmanlı Asyası’na gerçekleşen 1.575.413 Alman markı değerindeki toplam ihracat içerisinde düşük bir seviyede kalmıştır.<sup>565</sup> 1911’de Alman bakır ürünleri, Osmanlı İmparatorluğu’na 6.725 kilogram ağırlığında 15.468 Alman markı değerinde ihraç olunurken bu yıla ait genel ihracat 1.320.483 Alman markı olarak gerçekleşmiştir.<sup>566</sup>

1911 ve 1912’de Bremen limanından Osmanlı Avrupası’na gerçekleşen bakırdan mamul eşya ihracatına ait verilerse aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

**Tablo 78:** Bremen’den Osmanlı Avrupası’na Bakırdan Mamul Eşya İhracatı (Kg/Mark)

Yıl	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı Avrupası	4.184	9.623	1.758	4.205
Bremen’in Toplam İhracatı	-	7.149.255	-	1.549.883

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Fahri Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/18-19, 60-62.

#### 3.2.1.2.4. Demir-Çelik

Günümüzde metaller arasında en çok kullanılan cevher olan demir ve ondan üretilen çelik hayatın hemen hemen her alanında kendine yer bulmuştur. Demir, bu özelliğine karşın tarihte altın, bakır ve tunç gibi diğer metallerden daha sonra kullanılmaya başlanmıştır.<sup>567</sup> Demir cevherinin işlenmesi ve ondan çeşitli alaşımlarla çeliğin elde edilmesi sonucunda kendine birçok kullanım alanı bulmuş ve tarım, ulaşım ve silah sanayisi gibi birçok alanın aranan ürünü haline gelmiştir. Dolayısıyla hem demirin hem de çeliğin kullanım alanının çeşitliliği ticarete bu iki malı öne çıkarmıştır. Öyle ki, Osmanlı İmparatorluğu’nun

<sup>565</sup> Elfeld, “Brem”, 6/22; Alman İmparatorluğu’nda 1908 ve 1909’da sarı bakır ihracatı on kat artsa da 1910’da düşüş yaşanmıştır.; Elfeld, “Brem”, 6/5-6.

<sup>566</sup> Elfeld, “Brem”, 8/20-21.

<sup>567</sup> MTA, “Demir” (Erişim 28 Kasım 2022).

Trieste limanıyla yirminci yüzyılın başlarında gerçekleşen demir madeni ticareti ithalat bazında senelik 200 bin tonu bulmuştur.<sup>568</sup>

Demir, çelik konulu ticarete iki ülkenin 1840'lara dayanan köklü bir geçmişi vardı; Silezya, Vestfalya ve Ren bölgelerinden yüklü miktarda ürün Osmanlı topraklarına ulaşıyordu. Türk tüccarlar da ticarete etkindi ve düzenli olarak özellikle Leipzig başta olmak üzere Alman kentlerindeki ticaret fuarlarına katılırlardı. Fuarlardan çivi, demir, tenekeler, saçma, demir ve pirinç levhalar satın alan tüccarlar Leipzig'de demir araç-gereç üreten atölyelere de yüklü miktarda Türk tipi saban siparişi vermişlerdir.<sup>569</sup> Bu dönemde yükselen ticaretin bir göstergesi olarak Alman tüccarların da Osmanlı topraklarında boy göstermelerleriyle ikili ilişkiler artarak gelişmekteydi.

Almanya'nın Alsace-Lorraine bölgesi özellikle demir ve kömür madenleriyle ünlüydü ve 1870-1871'deki Sedan Savaşı'ndan sonra ülke topraklarına katılan bu bölge, Alman sanayisinin güçlenmesinde önemli bir rol oynamıştı. Artık dünya demir çelik ticaretinde söz sahibi olmaya başlayan Almanya, ilk beş ülke arasına girerek 1870-1890 arasında demir üretimi 11 milyondan 23 milyon tona; çelik üretimi ise yarım milyondan 11 milyon tona yükselmişti. Sonuç olarak, mevcut döneme kadar ki süreçte İngiltere'nin çelik üretimindeki önderliği 1890-1895 arasında ABD ve Alman İmparatorluğu tarafından geride bırakıldı.<sup>570</sup>

Belirtilen rekabet ortamında Osmanlı İmparatorluğu'nun pozisyonu hem üretim hem de ithalat yapan bir ülke konumundadır. Fakat, demir ve çelikten yapılan ürünlere zamanla artan talep ithalatı artırmış, hatları yeni yeni çizilen demiryolu siyaseti de ikili ticaretin demir-çelik anlamındaki formunu değiştirmişti. 1889 itibarıyla demir yolu yapımı ve işletim imtiyazlarının Almanlara verilmesi her şeyden önce raylar, demir yolları vb. ürünlerle Alman sanayi ürünlerinin ithalatında artışı sağlamıştır. Bu sayede Osmanlı topraklarında Alman endüstrisi ve ticareti etkili destekçiler bulurken aynı zamanda Alman prestiji de güçlü bir şekilde artmıştır. Nitekim, Alman dış ticaret istatistiklerinde, Osmanlı-Alman demir ve çelik ticareti 1889'dan itibaren artış göstermiştir.<sup>571</sup> Ayrıca

---

<sup>568</sup> Necib, "Trieste", 4/20.

<sup>569</sup> Kalischer, "Leipzig", 5/45.

<sup>570</sup> Eric Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı 1875-1914* (Ankara: Dost Kitabevi, 2013), 45.

<sup>571</sup> Daun, *Deutsch-Türkischen Handelsbeziehungen*, 38-41.

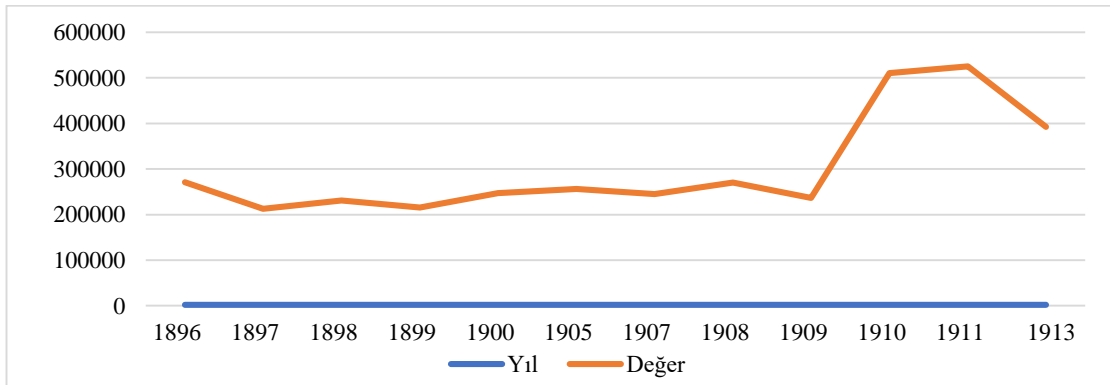
demir yolu malzemelerinin yanı sıra büyük miktarda cephane ve silah sevkiyatı yapıldığı da gözden kaçmaz.<sup>572</sup>

Bu kapsamda, 1896 itibarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun demir ithalatına ve bunun genel ithalat içerisindeki payına bakılacak olursa Tablo 79'da yer alan veriler ortaya çıkacaktır. Tabloda dikkat edilmesi gereken husus, Osmanlı'nın cevher olarak demir ithalatını belirli bir seviyede tuttuğu ve demir ve çelikten üretilen ürünlerinse bu tablonun kapsamında olmadığıdır. Tabloda da görüleceği üzere, II. Meşrutiyet sonrasında demir cevheri ithalatı önceki dönemlere kıyasla ikiye katlanmıştır. Bunun yaşanmasında özellikle daha önceleri Osmanlı toprağı olan Bulgaristan, Makedonya, Bosna ve Sırbistan'ın elden çıkmasıyla buralardan elde edilen demir cevherinin ithalata konu olması etkili olmuştur.<sup>573</sup>

**Tablo 79:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Demir İthalatı ve Genel İthalat İçerisindeki Yüzdesi (Lira)

Yıl	Değer	Yüzde	Yıl	Değer	Yüzde
1896	270.586	0,9	1907	244.613	1,0
1897	212.768	0,9	1908	270.346	0,9
1898	231.000	0,9	1909	236.277	0,7
1899	215.408	0,9	1910	510.267	1,2
1900	246.727	1,0	1911	525.021	1,2
1905	256.459	0,8	1913	392.453	0,9

**Kaynak:** Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/51-52.\*



**Grafik 8:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Demir İthalatı ve Genel İthalat İçerisindeki Yüzdesi (Lira)

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

<sup>572</sup> Cephane ve silahla ilgili ayrıntılara çalışmanın kapsamına girmemesinden dolayı yer verilmeyecektir.

<sup>573</sup> Mehtap Çelik, "16. Yüzyılın Sonlarında Balkanlarda Bir Maden İşletmesi: Kamengrad Demir Madeni", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi* 5/2 (2020), 590-91.

\* Pamuk'un ilgili eserinde sayfa 54'te de demir ve bakıra ait veriler ayrı bir tablo haline getirilse de 1900 ve 1905 verilerinde hatalar mevcuttur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun demir ithalatından sonra demir ve çelik ürünlerinin ihracatına bakılacak olursa özellikle Alman İmparatorluğu'ndan yapılan ticarete ait verilere ulaşmak mümkündür. İlgili ürünlerin ihracatının genel ihracata ait yüzdelik oranları, Tablo 80'de yer almaktadır.

**Tablo 80:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'na Demir-Çelik Mamulleri İhracatı ve Genel İhracat İçerisindeki Payı (Sterlin/%)

Ürün	1880-82	1890-92	1900-02	1910-12
<b>Demir-Çelik Mamulleri</b>	10,9	31,4	16,1	19,7
<b>Toplam (Bin Sterlin)</b>	370	1.970	1.982	5.778

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/66.

Tablo 80'de de görüldüğü üzere Osmanlı İmparatorluğu'ndan Almanya'ya gerçekleşen ihracatta demir ve çelik ürünlerinin oranı hiçbir zaman yüzde onun altına düşmemiştir. Hatta tarım ürünlerinde hiçbir zaman bir ürünün genel ihracatta yüzde on ikilik payı geçmediği düşünüldüğünde ilgili ürünlerin Osmanlı ihracatındaki yeri daha da iyi anlaşılmaktadır. Her ne olursa olsun Osmanlı İmparatorluğu'nun ilgili ürünlerden elde ettiği gelir, ithalatla kıyaslandığında ne yazık ki düşük kalacaktır. Bu kapsamda, Osmanlı İmparatorluğu'nun 1911'e kadar Osmanlı Asyası ve Avrupası olarak ayrı ayrı daha sonra da Osmanlı İmparatorluğu adıyla müstakil bir başlık altında özellikle de Bremen limanlarından gerçekleştirdiği demir ve çelikten mamul ürünler hakkındaki verilere bakıldığında aşağıda yer alan tablolar ortaya çıkmaktadır.

Osmanlı Avrupası, 1908-1912 arasında Bremen limanlarından gerçekleşen demir mamulleri ticaretine ait verilerde ilgili yıllarda gerçekleşen ticaretin yüzde 0,7 ila 23,05'ine denk gelen dalgalı bir istatistiğe sahiptir. Gerçi dalgalı seyre karşın Alman çelik mamulü eşyalara olan talep her geçen yıl artacaktır (bk. Tablo 81). Nitekim Bremen'den gerçekleşen diğer tüm ürünlerin dahil olduğu listede 1909-1910'da en çok demirden mamul eşyalar ithal olunmuştur.<sup>574</sup>

Osmanlı Avrupası'yla Bremen limanları arasında demir-çelik ürünlerinde tek taraflı bir ticaret gerçekleşmemiştir. Fakat genel itibarıyla bakıldığında Bremen'den gerçekleşen ticaretin hacim ve değer açısından yüksek olduğu aşikardır. Buna karşın, 1910'da gerçekleşen çelik ürün ihracatına bakıldığında 825 kilogram ağırlığında 2.780 Alman

<sup>574</sup> Elfeld, “Brem”, 6/5-6.



markı değerinde düşük hacimli bir ticaretten söz etmek mümkündür. İlgili yılda Bremen'e gerçekleşen toplam ihracatsa 631.978 Alman markı civarındadır. Bu ihracat rakamları Bremen'den gerçekleşen ticarete kıyasla düşük kalırken ilgili ürünün genel ticaret içerisindeki seviyesiyse oldukça değersiz kalmıştır.<sup>575</sup>

---

<sup>575</sup> Efeld, "Brem", 6/11.

**Tablo 81: Osmanlı Avrupası'nın Bremen Limanlarından Demir Mamulleri İthalatı (Kg/Mark)**

Yıl	1908		1909		1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Demir ve Çelik Tel (Alman)	131.007	26.201	-	-	-	-	75.424	15.365	-	-
Demir Çubuklar (Alman)	-	-	-	-	19.547	2.267	70.764	8.704	22.021	3.585
Demir Çubuklar (Yabancı)	53.165	11.165	-	-	-	-	-	-	-	-
Demir Borular	-	-	-	-	-	-	-	-	81.541	31.851
Adi Demir ve Dökme Mamuller	11.764	2.706	-	-	11.615	2.555	19.935	3.190	-	-
Kalın Demirden Mamul Çeşitli Eşya (Alman)	-	-	-	-	-	-	564.829	221.723	649.129	263.446
Kalın Demirden Mamul Çeşitli Eşya (Yabancı)	-	-	-	-	-	-	15.973	14.828	20.559	17.914
Levha Halinde Demir (Alman)	-	-	-	-	-	-	37.925	10.327	-	-
Kağıt gibi Kıyılmış Demirler	-	-	-	-	-	-	-	-	35.260	4.284
Demirden Mamul Muhtelif Eşya (Alman)	-	-	-	-	-	-	-	-	38.916	62.232
Demirden Mamul Muhtelif Eşya (Yabancı) (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	2.894	3.111
Şimendifer Rayları	51.056	10.722	-	-	-	-	-	-	-	-
Alman Çeliği	-	-	-	-	-	-	94.175	39.793	-	-
Çelikten Mamul Çeşitli Eşyalar (Alman)	4.180	34.957	29.368	49.346	640.410	954.494	741.510	1.313.290	-	-
Çelikten Mamul Çeşitli Eşyalar (Yabancı)	1.580	4.159	1.441	4.360	4.961	5.991	2.784	4.077	-	-
Çelikten Mamul Kaba Eşya	8.451	3.011	7.405	2.931	15.466	4.543	-	-	-	-
Kalın Çelikten Mamul Eşya (Alman)	-	-	-	-	-	-	44.043	17.115	-	-
Çelik ve İnce Demirler	-	-	-	-	-	-	-	-	44.713	8.754
İlgili Ürünler Toplamı	-	92.921	-	56.637	-	969.850	-	1.648.412	-	395.117
Bremen Limanlarının Deniz yoluyla Gerçekleşen Toplam İhracatı	-	949.444	-	8.033.634	-	8.161.271	-	7.149.255	-	2.469.883 (2)

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/17-20; F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/17-19, 60-62

**Not**

1. Demirden Mamul Muhtelif Eşya adıyla iki ayrı ürün sıralanmıştır. İlgili kaynaktaki olduğu gibi buraya da alınmıştır. Neden aynı isimle iki ayrı veri yazıldığına dair herhangi bir açıklayıcı bilgi verilmemiştir. Fakat diğer tablolarda da görüleceği üzere yüksek hacimli ürünler Alman; düşük hacimli ürünler de genel olarak Ecnebi (Yabancı) olarak belirtildiği için bu ürün grubunda da aynı yöntem uygulanmıştır.

2. F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/62'de, 1912 yılı toplamı için 1.549.883 Alman markı belirtirse de yapılan yeniden hesaplamada tablodaki rakama ulaşılmıştır.

Yukarıda yer alan iki tabloda (Tablo 79 ve 81) yer alan verilere bakıldığında ortaya anlamsız bir tablo ortaya çıkmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun genel ithalatı içerisinde yer alan ve en yüksek olduğu 1911'de dahi 525 bin Osmanlı lirası civarında seyreden demir ithalatı; Osmanlı Asyası'nın aynı dönemde sadece Bremen limanından gerçekleştirdiği 387 bin Alman markı değerindeki ticaretle kıyaslandığında ve bu dönemde bir Alman markının ortalama değer olarak 18,45 liraya denk geldiği düşünüldüğünde rakamların hatalı olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu durumun yaşanmasında ilk etapta iki neden ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki, karşılıklı ticarete ait verilerde tek bir para biriminin istatistiklerde kullanılmaması etkiliyken; ikinci olarak da Osmanlı İmparatorluğu imtiyazlı ürünlerin ticaretini kayıt altına almamasına karşın Alman İmparatorluğu'ndan gönderilen her bir ürünün kayıt altına alması gibi daha birçok etkenin değerlendirilmesi etkilidir. Daha önceki bölümlerde de belirtildiği üzere iki devlete ait istatistiklerin barındırdığı farklılıklar değişik istatistiki verilere ulaşmayı mümkün kılmaktadır.

Osmanlı Avrupası'nda olduğu gibi Osmanlı Asyası'nın da Bremen limanlarıyla demir ve çelik ürünleri ticareti mevcuttur. Bu kapsamda, aynı Osmanlı Avrupası'nda olduğu gibi 1908-1912 yıllarına ait ithalata bakılacak olursa aşağıda yer alan Tablo 82 karşımıza çıkmaktadır. İlgili tablo incelendiğinde, Osmanlı Asyası'nın hem ürün çeşitliliği hem de hacim ve değer açısından Osmanlı Avrupası'na kıyasla daha yüksek bir ticaret hacmine sahiptir. Genel ticaret içerisinde yüzde 6,66 ila 52,73 gibi hem çok dalgalı hem de yüksek hacimli bir ticarettten söz edilebilir.

**Tablo 82: Osmanlı Asyası'nın Bremen Limanlarından Demir ve Çelik Mamulleri İthalatı (Kg/Mark)**

Yıl	1908		1909		1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Demir (Alman)	144.354	43.013	118.976	52.107	1.424.527	590.778	-	-	-	-
Ham Demir (Alman)	-	-	-	-	-	-	1.289.283	387.803	472.220	168.622
Ham Demir (Yabancı)	-	-	-	-	-	-	2.746	2.025	6.532	5.720
Çubuk Halinde Demir (Yabancı)	55.733	11.704	39.078	8.206	-	-	-	-	-	-
Çubuk Halinde Demir (Alman)	-	-	-	-	44.746	5.191	-	-	77.545	12.415
Muhtelif Demir Mamulleri (Alman)	21.144	36.045	24.637	43.266	64.429	109.530	47.191	78.519	23.160	32.968
Muhtelif Demir Mamulleri (Yabancı)	-	-	-	-	-	-	-	-	3.150	4.058
Demir Levhalar	-	-	-	-	-	-	13.740	3.160	-	-
Demir ve Çelik Çubuklar	-	-	-	-	-	-	-	-	20.044	3.850
Çelik (Alman)	-	-	-	-	-	-	35.954	14.989	-	-
Çelik (Yabancı)	-	-	7.722	3.012	-	-	-	-	-	-
Muhtelif Çelikler	-	-	-	-	-	-	1.251	4.110	-	-
Muhtelif Çelik Mamuller (Alman)	-	-	3.565	15.918	62.383	16.847	-	-	-	-
Muhtelif Çelik Mamuller (Yabancı)	-	-	-	-	472	2.072	-	-	-	-
Ham Çelikten Mamul Eşya (Alman)	-	-	-	-	-	-	131.043	56.545	-	-
Kalın Çelikten Mamul Eşya (Alman)	19.387	6.584	122.364	29.665	-	-	-	-	-	-
Alman Sacı	46.157	5.908	-	-	-	-	-	-	-	-
Çivi	-	-	16.571	4.123	31.388	7.885	-	-	-	-
Şimendifer Rayları	-	-	-	-	291.635	43.745	-	-	-	-
Demir ve Çelikten Mamul Tel	-	-	-	-	-	-	83.899	19.609	-	-
İlgili Ürünler Toplamı	-	103.254	-	156.297	-	776.048	-	566760	-	227633
Bremen Limanlarının Deniz yoluyla Gerçekleşen Toplam İhracatı	-	1.575.413	-	1.274.434	-	1.505.791	-	1.320.483	-	1.090.997

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/21-24; F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/20-21, 64-65.

Yukarıda yer alan her iki tabloda da (Tablo 81 ve 82) Bremen limanlarından gerçekleşen ticaret, bir yükseliş trendi yaşarken bir anda 1912’de büyük değer kaybı yaşadığı görülmektedir. Bu durumun yaşanmasında özellikle Trablusgarp Savaşı daha sonra da Balkan Savaşları’nın etkisi büyük olmuştur. Düşüş daha çok maden, çelik, demir, makine, ince pirinç ve ikinci derecede boya ticaretinde görülmüştür. Bu ürünlerin ticareti azalırken çubuk halinde demir tekrardan, demir ve çelik çubuklarsa ilk defa ticarete dahil olmaya başlamıştır.

İlgili verilerin yer aldığı genel tablolarda Bremen’den Osmanlı Avrupa ve Asyası’na gönderilen eşyalar arasında inşaat malzemeleri, kahve, nişasta, buğday ve çavdar unu, çay, tuğla, çini, çanakçılık ürünleri gibi Türkiye’de yeni iş sahaları bulunan maddelerin ticareti artarken Alman birası, çimento, kırtasiye malzemeleri, kaba demir, züccaciye, tuhafiyeye, ziynet eşyalarıyla bazı ham veya yarı mamul eşya ithalatında düşüş yaşanmaktadır. Tüm bu ürünlere karşın özellikle Osmanlı Asyası’na gerçekleşen ihracatta demir, çelik (tam veya yarı mamul) makineler, çivi, boru gibi maddelerde de hissedilecek derecede artış yaşanmıştır.<sup>576</sup>

Osmanlı Avrupası ve Asyası’na kıyasla düşük derecede kalsa da Arabistan toprakları da Bremen limanlarından demir mamulleri ithal etmiştir. Fakat, Arabistan’ın ticareti her geçen gün düşüş yaşamıştır. Bu durumun yaşanmasında en çok da Trablusgarp Savaşı dolayısıyla Akdeniz ticaretinin sekteye uğraması ve Arabistan’da meydana gelen ayrılıkçı hareketlerle Osmanlı’nın ticaret ortağı olan Alman İmparatorluğu’na olan bakışın değişmesi muhtemeldir. Yaşanan duruma istatistikler de rakamlarla destek vermektedir. Öyle ki, 1911’de 94.401 Alman markı değerindeki Bremen’den ithalat; 1912’de 24.625 Alman markına düşmüştür. Bu ticaret içerisinde demir mamullerinin payıysa 2.719 kilogram ağırlığında 4.391 Alman markı değerinde kalmıştır.<sup>577</sup>

Osmanlı İmparatorluğu’nun Bremen limanları aracılığıyla gerçekleştirdiği demir ve çelik ürünleri ticaretine ait rakamlara baktıktan sonra bir diğer önemli liman kenti Trieste’yle gerçekleşen ticarete bakılacak olursa, 1909’da Osmanlı İmparatorluğu’nun Trieste’ye demir madeni ihracı her 100 kilogramı 2,20 kron değerinde olmak üzere 3.545.000 kilogram ağırlığında 75.988 kron olarak gerçekleşmiştir.<sup>578</sup> Buna karşın ilgili yılda gerek

---

<sup>576</sup> Einfeld, “Brem”, 9/15.

<sup>577</sup> Einfeld, “Brem”, 8/63.

<sup>578</sup> Necib, “Trieste”, 4/26.

Trieste yoluyla gerekse doğrudan doğruya Avusturya malı olarak Osmanlı İmparatorluğu'na Trieste'den gönderilen demir mamulüne ait veriler, Tablo 83'te yer almaktadır.

**Tablo 83:** 1909'da Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'den Demir Mamulü İthalatı (Kg/Kron)

Ürün	Miktar	Her 100 kg Ortalama Değeri	Toplam Değeri
Demir Mamulleri	1.985.100	73	1.449.123
Demir ve Çelik Çubuk	1.778.600	26,9	478.440
Makine ve Makine Araç-Gereçleri	423.300	109	461.397
Demir Tel	412.400	38	156.712
İlgili Ürünler Toplamı	4.599.400	-	2.545.672
Trieste'nin Toplam İhracatı	146.025.400	-	119.400.272

**Kaynak:** Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/37-40.

Alman istatistiklerinde yer alan verilerde de demir ve çelikten mamul eşya ve ürünlere ait bilgilere ulaşmak mümkündür. Bu kapsamda ilgili ürünler ayrı ayrı tablolar halinde incelenecektir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan ithal ettiği birçok ürün arasında demir ve çeliğe ait ürünler yıldan yıla çeşitlilik göstermiş ve bir süreklilikten daha çok ilgili ürünlere belirli dönemlerde ihtiyaç duyulduğu göze çarpmaktadır. Bu durumun yaşanmasında özellikle alt yapı yatırımlarına ait imtiyazlar ve bu kapsamda ilgili imtiyazın geçerlilik dönemlerindeki faaliyetlerinde ihtiyaç duyulan ürünler ön plana çıkmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu, Alman İmparatorluğu'ndan 1900-1903 arası dönemde dökme ve ferforje demirden imal edilmiş ürünler ithal etmiştir. Bu ürün grubunun yanı sıra 1906-1912 arasında ferforje demirden işlenmiş ürünlere ait veriler de mevcuttur. Bu iki gruba ait ürünler ayrı tablolar halinde aşağıda yer alırken; 1910-1912 yılları arasında dövülmüş demirden çubuk ithalatı da gerçekleşmektedir. Anılan ürünlerin kullanım alanı daha çok dekoratif işçiliktir. İlgili ürünler daha ziyade Osmanlı Avrupası tarafından ithal edilmiştir.

**Tablo 84:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Dökme Demirden veya Ferforje Demirden Ürünler İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	1900		1901		1902		1903	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı Avrupası	426	1.032	541	1.258	537	1.253	533	1.215
İhracat	30.284	71.114	32.866	77.914	33.764	80.392	39.496	88.488

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/116.

**Tablo 85:** Osmanlı İmparatorluğu'nun İşlenmiş Ferforje veya Ferforje Demirden Mamul Eşya İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	1906		1907		1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	-	-	-	-	-	-	2.173	3.524	1.757	3.826
Osmanlı Avrupası	983	1.572	1.779	3.274	1.146	1.548	1.729	3.041	-	-
İhracat	22.602	36.163	31.410	57.798	47.003	63.454	59.840	83.111	65.902	97.986

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/157 (Mart-Aralık Arası); Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/170; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/199; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/217.

**Tablo 86:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Dövülmüş Demirden Çubuk İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	-	-	11.977	1.117	6.689	875
Osmanlı Avrupası	5.573	637	-	-	-	-
İhracat	668.400	73.431	780.827	82.709	846.814	113.638

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/199; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/214-215.

**Tablo 87:** Ferforje Demir Tertibatları (Ton/1000 Mark)

Yıl	Ürün	Varış Yeri	1911		1912	
			Miktar	Değer	Miktar	Değer
Destekler	Osmanlı İmparatorluğu		8.801	871	11.080	1.150
	Alman Toplam İhracatı		408.181	41.457	497.023	52.351
Parçalar	Osmanlı İmparatorluğu		2.286	727	2.267	638
	Alman Toplam İhracatı		46.411	14.530	63.205	17.974
Bina ve Mobilya Tertibatları	Osmanlı İmparatorluğu		1.003	802	864	644
	Alman Toplam İhracatı		13.262	12.572	12.446	10.782

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/214, 217, 219.

Osmanlı Avrupası'nın daha çok dekoratif işçiliğe yönelik ithal ettiği ürünlerin yanı sıra Osmanlı'nın hem Avrupa hem Asya topraklarına Alman İmparatorluğu'nun kaba demir ürünleri ithalatı da gerçekleşmektedir. Bu ticarete en büyük pay yine Osmanlı Avrupası'na aittir. Bu durumun yaşanmasında ilgili dönemde iki devlet arasında özellikle deniz yolu nakliyesinin daha tam olarak gelişmesiyle Osmanlı Asyası'na yönelik ticaretin düşük kalması ön plandayken; Osmanlı Avrupası hem bölgesel yakınlığı hem de 1888'de tamamlanan Şark Demiryolları'yla ticarete ön plana geçmektedir.

**Tablo 88:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Kaba Demir Ürünler İthalatı  
(Ton/1000 Mark)

Yıl	1900		1901		1902		1903	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı Avrupası	1.058	890	1.867	1.452	3.063	2.251	1.909	1.357
Osmanlı Asyası	584	495	1.001	778	1.245	913	1.050	776
İhracat	165.65 6	139.13 9	183.39 4	144.01 4	215.24 4	162.23 6	241.08 5	172.07 3

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/117.

Demirin kullanım alanının fazla oluşu ürün yelpazesinin de geniş olmasını sağlamıştır. Bu kapsamda, ev içi kullanılan demir ürünler özellikle de zaman içerisinde demir soba ve karyolalara olan ihtiyaç artmıştır.<sup>579</sup> Bu ürünler ve diğer bazı ürünlere ait 1911-1912 döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan gerçekleştirdiği ithalata ait veriler, Tablo 89'da tabloda yer almaktadır.

**Tablo 89:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Sobalar, Halkalar, Demir Parçalar vb. Merkezi Isıtma Kazanı, vb. Dövülemes Kaliteli Demirden Yapılmış, İşlenmiş Eşya İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	1.402	786	1.194	793
İhracat	60.133	39.013	68.812	43.761

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/214.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1899'da Bağdat Demiryolu inşa ve işletme imtiyazını Anadolu Demiryolu'nda olduğu gibi yine Alman yatırımcılara vermesiyle ilgili hattın yapımı için gerekli olan ürünlerin ticareti de başlayacaktır. 1903 Mart'ından itibaren ilk inşa çalışmalarına başlanılan hat için istatistiklere yansıdığı kadarıyla 1904'te malzeme tedariki başlamıştır. Demir yolu hattının inşası adına 1904-1912 arası dönemde farklı ürün gruplarına ait malzeme tedariki gerçekleşmiştir. Bu kapsamda ticareti yapılan ürünler demir yolu rayları, kepenkleri, destekleme plakaları, dirsekler, traversler ve lokomotifler olarak sıralanmaktadır. İlgili ürünlerin yıllara göre sıralandığı tablolarsa aşağıda yer almaktadır.

<sup>579</sup> Kalischer, "Leipzig", 6/28.



**Tablo 90:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Demir Yolu-Dirsekleri, Traversler, Destekleme Plakaları İthalatı (Ton/1000 Mark)

Varış		Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	İhracat
Yıl	Birim			
1904	Miktar	-	19.399	77.044
	Değer	-	2.038	8.176
1905	Miktar	-	7.536	147.673
	Değer	-	829	16.319
1906	Miktar	-	9.022	165.047
	Değer	-	885	17.527
1907	Miktar	-	17.608	206.940
	Değer	-	1.895	23.140
1910	Miktar	6.121	11.691	162.990
	Değer	632	1.226	17.663
1911	Miktar	11.573	7.885	123.931
	Değer	1.179	884	13.537

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/130; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/197.

**Tablo 91:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Demir Yolu Kepenkleri ve Destekleme Plakaları İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	1911		1912		
	Varış Yeri	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu		3.409	369	6.606	1.070
İhracat		43.155	4.649	52.631	6.587

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/216.

**Tablo 92:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Buharlı Lokomotifler, Çift Tanklı Lokomotifler ve Tanksız Lokomotifler İthalatı (Ton/1000 Mark)

Varış		Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Asyası	İhracat
Yıl	Birim			
1906	Miktar	-	480	21.283
	Değer	-	535	25.701
1907	Miktar	-	707	25.458
	Değer	-	920	31.962
1908	Miktar	-	1.304	31.400
	Değer	-	1.369	31.736
1909	Miktar	2.304	-	48.184
	Değer	2.177	-	45.576
1910	Miktar	1.788	-	33.185
	Değer	1.689	-	33.327

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/172; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/221; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/223.

**Tablo 93:** Taşıtlar, Raylar Üzerinde, Tahrikli Makinesiz, Yük Vagonları, Dekovil Hatları (Dekovil Hatları 1911 ve Sonrası) (Ton/1000 Mark)

Varış Yeri	1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	-	-	3.424	1.358	2.740	1.045
Osmanlı Asyası	1.580	600	2.365	887	-	-
İhracat	34.840	11.726	43.737	14.702	46.836	16.855

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/202; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/229.

**Tablo 94:** Osmanlı İmparatorluğu Demir Yolu Hatları İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	1910		1911	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı Avrupası	8.336	875	9.879	1.008
Osmanlı Asyası	7.413	778	16.961	1.900
İhracat	515.722	5.434	520.120	54.903

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/197.

**Tablo 95:** Osmanlı İmparatorluğu’nun Demirden Mamul Demir Yolu Traversleri İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	16.038	1.694	34.852	3.415
İhracat	80.776	8.888	138.959	15.276

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/216.

**Tablo 96:** Osmanlı İmparatorluğu’nun Alman İmparatorluğu’ndan Dövülebilir Demirden Yapılmış Köprüler ve Köprü Bileşenleri İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	-	-	7.454	1.933	3.278	837
Osmanlı Avrupası	2.793	698	6.753	1.712	-	-
İhracat	25.269	6.317	30.023	7.654	22.779	6.038

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/196; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/217.

Osmanlı İmparatorluğu’nun Alman İmparatorluğu’ndan ithal ettiği demir-çelik ürünlerinden birisi de köprü ve köprü bileşenleridir. Bu ürünlerden bir kısmı özellikle de 1911 ve 1912’de ithal edilmiştir. İlgili ürünler daha önceki bölümlerde de ele alındığı üzere Galata Köprüsü’nün 1911’de yeniden inşası kapsamında gerçekleşen ihaleyle aynı tarihlere denk gelmektedir. Bu ihalenin Alman Nürnberg Makine Fabrikası tarafından

üstlenilmesi ithal edilen ürünlerde ilgili yıl ve sonrasına ait verilerin de yer almasından dolayı dikkate değerdir. Her ne kadar istatistiklerde bu duruma ait ayrıntılı bir bilgi verilirse de ilgili ihalenin yapıldığı tarihlerde ithal edilen ürünlerdeki ticari hareketlilik dikkate değerdir.

### **3.2.1.3. Dokumacılık ve Deri Ürünleri**

On dokuzuncu yüzyılın ortalarına gelindiğinde, Balta Limanı Antlaşması'nın da etkisiyle atölyeler ve el tezgahlarıyla yapılan üretimde dikkat çekici oranda gerileme görülmüştür. Dış ticaret ve ithal mallarının yarattığı rekabet ortamında Balta Limanı Antlaşması'yla başlayan ve Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinden kadar geçen süreçte, Anadolu özelinde Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaret hacminin yaklaşık 12 ila 15 kat arttığını belirtmek gerilmenin büyüklüğünü göstermek adına önemlidir. Ayrıca ithal ürünler içinde Batı Avrupa'dan gelen malların miktarı fazlaydı ve makineleşen Batının bıraktığı el tezgahlarına dayalı modeli sürdüren Osmanlı zanaatkârlarının rakipleriyle mücadele etme gücü de kırılmıştı. Bu noktada üzerinde durulması gereken Osmanlı el tezgahlarının yaşanan rekabetle tamamen ortadan kalkıp kalkmadığıdır. Aşağıda yer alan pasajlarda da görüleceği üzere belirli alanlarda üretim yapan Osmanlı zanaatkârları yaşadıkları zorluklara rağmen direnmiş ve özellikle iç piyasa için üretim yapmışlardır.<sup>580</sup>

“Dokumacılık ve Deri Ürünleri” başlığı altında, Osmanlı-Alman ikili ilişkilerine konu olan deri ve dokumacılık sektörlerine ait ürünler incelenirken bu ürünlerin hacim ve değerlerine de yer verilmeye çalışılacaktır.

#### **3.2.1.3.1. Deri**

Dericilik, Osmanlı İmparatorluğu'nda her zaman önemli bir zanaat olmuş; bu dalın bir ürünü olan debbağhaneler ise tabaklama işlemi sırasında yayılan kötü koku nedeniyle sorun teşkil etmiştir. Deri işçiliğinde kullanılan ham deri ve tabaklama malzemeleri, imparatorluğun hemen her yerinden karşılanmakla birlikte debbağhaneler belirli şehirlerde kurulmuştur. Önemli debbağhanelerin bulunduğu yerler İstanbul, Bursa, Burdur, Bendereği (günümüzde Karadeniz Ereğlisi), Çeşme, Edirne, Göynük, Kayseri, Manisa, Tuzla ve Safranbolu'dur. Fakat yaydıkları kokunun şikayet edilmesi nedeniyle

---

<sup>580</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017), 19-20.

sık sık yer ve mekan değişikliği yapılmıştır.<sup>581</sup> Bu noktada imparatorluğun başkenti İstanbul'a ayrı bir yer ayırmak gerekir. Şehirdeki dericilik faaliyetleri Sultan II. Mehmet (Fatih) döneminde düzenlenirken debbağhaneler Kazlıçeşme'ye taşınmış ve burada 360 debbağhaneyle 33 salhane yapılmıştır. İstanbul'da aynı dönemde (günümüzdeki adlarıyla) Eyüp, Hasköy, Kasımpaşa, Tophane ve Üsküdar'da da debbağhaneler kurulduğu bilinmektedir.<sup>582</sup>

On sekizinci yüzyıla gelindiğinde, Osmanlı dericiliği ve derileri uluslararası bir üne sahip olmuştur. Bu konuda birçok devlet, Osmanlı tabaklama yöntemlerini öğrenmeye çabalarken Fransızlar, Osmanlı tabiiyetindeki Macar ustaları Fransa'ya çağırmıştır.<sup>583</sup> Fakat, 1838 Balta Limanı'yla başlayan ticaret antlaşmaları kapsamında bu sektörde de sorunlar yaşanmaya başlamıştır.<sup>584</sup> O tarihlere kadar rakipsiz addedilen Osmanlı İmparatorluğu özelinde Orta Doğu'nun dericiliği ve tekniği, Macar ustalar vasıtasıyla bu teknikleri öğrenen ve daha da geliştiren Fransızlar tarafından Avrupa'ya aktarılmıştır. Artık sektörün öncüsü durumuna gelen Fransızlar tabaklamada da yeni yöntemler geliştirmişler ve özellikle, Tannerie de France'ın kuyu tabaklama yöntemiyle ürettiği köselelere rağbet artmıştır. 1850'lerde tabaklama işlemlerinde yeni metotlar da uygulanmıştır. O güne kadar tanen\*, yağ ve şap kullanılarak yapılan işlemlerin yanı sıra krom tabaklama, sentetik bir ürün olan anilinle boyama ve dolapların yağlanmasıyla üretim hızlanmış, çeşitlilik artmıştır. Dericilikteki teknik üstünlük, fabrika üretimiyle de desteklenince Osmanlı dericilik sektörü rakipleri karşısında rekabet edemez duruma gelmiştir.<sup>585</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda dericiliğin tarihsel gelişiminin bu kısa özetinden sonra deri çeşitleri ve deriden elde edilen farklı birtakım ürünlere bakılacak olursa, bunlar arasında sahtiyan, meşin ve gön deri çeşitlerinin ön plana çıktığı görülür. Bu deri çeşitlerinden sahtiyan, imparatorluğun farklı birkaç yerinde bulunan debbağhanelerde keçi derisi

---

<sup>581</sup> Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993), 197.

<sup>582</sup> Lütfü Dağtaş, *Anadolu'da Dericilik* (İzmir: İzmir Menemen Serbest Bölge Kurucusu ve İşletici A.Ş., Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 2007), 29-31.

<sup>583</sup> Faroqhi, *Kentler ve Kentliler*, 208; Lajos Fekete, "Osmanlı Türkleri ve Macarlar (1366-1699)", *Belleten* 13/52 (Ekim 1949), 700-701.

<sup>584</sup> Faroqhi, *Kentler ve Kentliler*, 210.

\* Meşe palamudunun kabuklarında elde edilir. Bu özelliğinden dolayı meşe palamudu, uluslararası ticareti yapılan bir üründür.

<sup>585</sup> Sevgi Aktüre - Tansı Şenyapılı, "Safranbolu'da Mekânsal Yapının Gösterdiği Nitelikler ve 'Koruma' Önerilerinin Düşündürdükleri", *Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) Mimarlık Fakültesi Dergisi* 2/1 (Bahar 1976), 73.

kullanılarak üretiliyordu. Değerli bir üründü ve on altıncı yüzyıla ait belgelerde Hristiyan ülkeler ve Osmanlı İmparatorluğu'nda üretildiği yer ve başkent İstanbul haricindeki başka vilayetlere sahtiyân ve meşinin satılması yasaklanmıştı.<sup>586</sup> İne, Tuzla ve Manisa debbağhanelerinde üretilen pahalı ayakkabıların üretiminde kullanılan beyaz sahtiyânın baş alıcısı Osmanlı Sarayı'ydı. Osmanlı belgelerinde pahalı ayakkabıların sahtiyândan yapıldığı ve 1600 tarihli İstanbul fiyat düzenlemelerinde, saray adına çalışan ayakkabıcıların genelini sahtiyân kullandığı görülmektedir. Kullanılan bu sahtiyân sadece İne ve Tuzla'dan değil aynı zamanda Manisa'dan da getirtilirdi. Bu yerlerin yanı sıra İstanbul'da da sahtiyân üretilse de değer olarak diğerlerinden daha düşük seviyededir.<sup>587</sup> 1600'deki İstanbul fiyat düzenlemelerinde iyi derecede bir sahtiyân parçası 60 akçeyken; 1610'da Kayseri'de 80 akçedir.<sup>588</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda sahtiyânın ne denli önemli olduğuna bir örnek verilecek olursa, İne kazasından bir sahtiyân zanaatkarına hassa debbağı payesi verilirken; bu kişinin isteğiyle kazada üretilen keçi derilerinin dışarıya satışına da yasak konmuştur.<sup>589</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılan bir diğer deri çeşidiyse meşindir. Her ne kadar deri anlamına gelse de meşin, değer olarak sahtiyâna kıyasla daha aşağı bir seviyededir. 1600'deki fiyat düzenlemesinde Manisa sahtiyânından yapılan bir çift terlik 40 akçeyken; meşinden yapılanı 25 akçeye satılmaktadır. Bir diğer deri çeşidiyse göndür. Muhtemelen diğer iki çeşide kıyasla daha kaba deriden bahsedilen bu ifadeyle on beşinci ve on altıncı yüzyıl İstanbul narhlarında su sığırı gönünden yapılan ayakkabılardan bahsedilmektedir. Bu deri çeşidinin bilinen üretim yeriye Makedonya'nın Yenice-i Karasu kentidir.<sup>590</sup>

Deri, dericilik ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki varlıkları incelendikten sonra şimdi, Osmanlı-Alman ikili ilişkilerindeki yerlerine bakılacaktır. İlk etapta ham madde ürünleri olan deri tabaklama maddeleriyle ham ve işlenmiş deri ticaretine bakılacaktır. Daha sonra da deriden üretilen ürünlerin ticareti ayrı tablolar halinde ele alınacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu, her ne kadar iç tüketiminin ihtiyaçlarını karşılamak adına dericilikte tabaklama ve boyacılıkta kullanılan ürünlere ihraç yasakları getirse de bazı dönemlerde bu yasakları kaldırmaktadır. Bu ürünlerin Almanya'ya olan ticaretinde diğer

<sup>586</sup> Faroqhi, *Kentler ve Kentliler*, 207-208.

<sup>587</sup> Faroqhi, *Kentler ve Kentliler*, 200.

<sup>588</sup> Faroqhi, *Kentler ve Kentliler*, 205.

<sup>589</sup> Faroqhi, *Kentler ve Kentliler*, 195.

<sup>590</sup> Faroqhi, *Kentler ve Kentliler*, 200.

birçok üründe olduğu gibi Trieste ve Bremen limanları ön plandadır. Bu kapsamda, 1909 ve 1910 yıllarında Trieste'ye meşe, meşe palamudu, mazı, kabuk, kök ve yapraklar ihraç edilmiştir. Bu ürünler çoğunlukla Osmanlı'nın Aydın Vilayeti'nden gönderilmektedir. İlgili ürünlerin ticaretinde en büyük rakipse Yunanistan'dır.<sup>591</sup> İlgili ürünlere ait verilerin yer aldığı Tablo 97'de ihraç edilen tüm ürünler gümrük vergisinden muaftır.

**Tablo 97:** Osmanlı İmparatorluğu'ndan (Asya) Trieste'ye Deri Tabaklama Maddeleri İhracatı (Kg/Kron)

Yıl	Ürün	Miktar	Her 100 kg'nın Değeri	Kron Olarak Toplam Değeri
1909	Meşe Palamudu	7.758.600	20	1.551.720
1910	Parça Halinde Boya Odunu	46.200	14	6.468
	Palamut	7.075.500	21,50	1.521.232
	Mazı	19.000	125	23.750
	Boyacılıkta Kullanılan Kabuk, Kök veya Yapraklar	16.600	39	6.474

**Kaynak:** Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/25; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye, 1327), 5/64.

**Tablo 98:** Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bremen'e Deri Tabaklama Maddeleri İhracatı (Kg/Mark)

Menşee		Asya			Avrupa
Ürün		Palamut	Mazı	Boyacılığa Ait Diğer Maddeler	
Yıl	Birim				
1908	Miktar	208.581	-	18.231	-
	Değer	43.802	-	9.925	-
1909	Miktar	195.750	-	10.702	-
	Değer	41.108	-	10.842	-
1910	Miktar	597.509	-	11.521	-
	Değer	125.477	-	11.260	-
1911	Miktar	59.673	2.886	24.196	25.872
	Değer	11.935	2.395	9.327	42.127
1912	Miktar	-	26.499	15.447	30.552
	Değer	-	25.949	13.085	28.653

**Kaynak:** Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/12, 21; F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/14, 57, 63.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'yle olan deri tabaklama maddeleri ticaretindeki hacmi kadar olmasa da Bremen limanlarına da ihracatı mevcuttur. Bu ticarete bakıldığında, dalgalı bir seyir göze çarpsa da ilgili doğal ürünlerin anilin gibi sentetik

<sup>591</sup> Necib, "Trieste", 4/32.

malzemelerin kullanıldığı bir dönemde hala ticaretinin hacimli bir seviyede gerçekleşiyor olması önemlidir.

Ham ve tuzlu deri ticaretinde de Trieste'nin özel bir önemi vardır. Trieste, farklı ülkelere senelik ortalama 15 milyon kilogram tuzlu deri ithal etmektedir. Bunun 5 milyon kadarı farklı ülkelere transit edilmektedir.<sup>592</sup> Trieste, tuzlu derinin yanı sıra işlenmemiş deri de ithal etmektedir. Bu kapsamda, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste'ye senelik ortalama 5,5 milyon kron değerinde deri ihraç edilmektedir. Bu ürünün bir kısmı transit olarak Almanya'ya sevk edilirken, bir kısmı Selanik ve İzmir limanlarından Trieste'ye gelmektedir. Bu ticarete özellikle öküz, koyun ve kuzu derileri konu edilmektedir.<sup>593</sup>

Aşağıda yer alan tablolarda (Tablo 99-100-101-102), Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'yla olan ikili ilişkilerinde hem Trieste hem de Bremen limanları üzerinden gerçekleşen deri ticaretine ait veriler yer almaktadır. İlgili tablolardaki veriler, Osmanlı İmparatorluğu'nun o kentlerde bulunan şebhenderleri tarafından hazırlanan raporlardan derlenmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'yle olan ticaretinde ilgili ürünler ihraç edilirken gümrük vergisine tabi olsalar da ithalatta muaf tutulmuşlardır. Bu ticaretin en çok dikkat çeken kısmıysa, Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalatının tamamını çeşitli hayvanların ham derilerinin oluşturmasıdır. Bremen'le olan ticaretteyse karşılıklı benzer ürünlerin yanı sıra Alman İmparatorluğu'ndan mamul ürün ithalatı da gerçekleşmiştir.

Her ne kadar istatistiki bir veri sunmasa da Osmanlı şebhenderleri arasında deri ve deri ürünleri konusunda en çok bilgi vereni Leipzig Fahri Şebhenderi E. Kalischer'dir. 1910-1912 arası dönemde her raporunda deriye ayrı bir başlık açan Kalischer, 1911'deki raporunda hava sıcaklıklarının yüksek seyretmesinden dolayı deri piyasasının kötü etkilendiğinden bahsetmektedir. Bu konuda, ham deri fiyatlarının yüksekliğinden dolayı mamul deri fiyatlarının artırılması gerekmesine rağmen tüketicilerin ihtiyaçlarını mümkün mertebede azaltmalarından dolayı bunun gerçekleşmediği aynı zamanda kundura fabrikalarının da ihtiyaç duydukları işlenmiş cilalı deri temininde de hissedilir derecede düşüş yaşandığı aktarılmaktadır. İlgili dönemde Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'dan özellikle kundura koncu\* imalinde kullanılacak işlenmiş cilalı derinin yanı

---

<sup>592</sup> Necib, "Trieste", 4/22.

<sup>593</sup> Necib, "Trieste", 4/30.

\* Tozluk anlamına da gelen konç; bot ve çizmenin ayak bileğinden dize kadar olan kısmına denir.

sıra hazır kundura da sipariş etmiştir. İstatistiklerde geçmese de domuz derisi ticareti hakkında da bilgi veren Kalischer, bu ürünün piyasasının da istenilen seviyede olduğu hatta fiyatının yüzde 3 ila 10 arasında artış gösterdiğinden bahsetmektedir.<sup>594</sup> 1912 yılıyla ilgili olarak da cilalı deri ticaretinin 1911'e kıyasla daha iyi olduğunu belirterek buradan hareketle satışların artacağı öngörüsünde bulunmaktadır.<sup>595</sup>

---

<sup>594</sup> Kalischer, "Leipzig", 6/29.

<sup>595</sup> Kalischer, "Leipzig", 8/26.



**Tablo 99: Osmanlı İmparatorluğu'ndan Trieste'ye Deri İhracatı (Kg/Kron)**

Yıl	Ürün	Miktar	Her 100 kg'nın Değeri	Toplam Değer	Her 100 kg'dan Alınan Gümrük Vergisi	
					Genel Tarife	Mukavelenameye Ait Tarife
1909	İşlenmemiş Deri	2.481.100	230	5.706.530	Muaf	Muaf
1910	Debbağ Edilmiş Teke, Keçi ve Oğlak Derileri	54.800	730	300.040	5	-
	Debbağ Edilmiş Dişi Koyun Derileri	128.200	325	416.650	14	5
	Debbağ Edilmiş Kuzu Derileri				30	5
	Çifti 600 Gram Ağırlığında Ayakkabılar	4.400	1.670	73.480	145	106
	Terlik	1.000	1.670	16.700	-	70

**Kaynak:** Mehmet Necib, “Trieste Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/24; Mehmet Necib, “Trieste Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriye, 1327), 5/69.

**Tablo 100: Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste'den Deri İthalatı (Kg/Kron)**

Yıl	Ürün	Miktar	Her 100 kg'nın Değeri	Toplam Değer	Her 100 kg'dan Alınan Gümrük Vergisi	
					Genel Tarife	Mukavelenameye Merbut Tarife
1909	Ham Deri	161.400	230	371.220	Muaf	Muaf
	Kösele ve Sahtiyan vs. İşlenmiş Deri	354.400	560	1.984.640	Muaf	Muaf
1910	Ham Öküz Derileri	94.400	285	269.040	Muaf	Muaf
	Ham Dişi Koyun Derisi	224.300	160	358.880	Muaf	Muaf
	Ham Koç Derisi	1.340.800	235	3.127.380	Muaf	Muaf
	Ham Keçi Derisi	152.300	260	395.980	Muaf	Muaf
	Ham Oğlak Derisi	66.300	450	298.350	Muaf	Muaf
	Diğer Ham Deriler	13.200	650	85.800	Muaf	Muaf

**Kaynak:** Mehmet Necib, “Trieste Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/37, 39; Mehmet Necib, “Trieste Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriye, 1327), 5/59-60.

**Tablo 101: Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bremen Limanlarına Deri İhracatı (Kg/Mark)**

Yer	Yıl	1908		1909		1910		1911		1912	
	Ürün	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı Asyası	Dana, Koyun, Keçi Derileri	-	-	7031	12304	-	-	-	-	-	-
	Kuzu ve Keçi Derisi	-	-	-	-	-	-	-	-	30.345	44.992
Osmanlı Avrupası	Dana, Koyun ve Keçi Derileri	60.902	120.586	40.939	81.874	6.450	10.772	-	-	-	-
	Ham Kürk	992	12.442	842	11.928	202	3.232	-	-	-	-
	İstihzar Edilmemiş Deri ve Kürkler	-	-	-	-	-	-	3.713	62.250	-	-
Arabistan	Dana, Koyun ve Keçi Derileri	45.292	81.526	291.072	433.384	123.266	200.381	-	-	-	-
	Ham Kürk	-	-	-	-	1.766	11.143	-	-	-	-
	Kurutulmuş Deri	-	-	2.032	2.540	-	-	-	-	-	-
	Kuzu ve Keçi Derisi	-	-	-	-	-	-	-	-	116.206	226.836
	Kurutulmuş Deri	-	-	-	-	-	-	-	-	4.810	6.445

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/10, 12; F. W. Reinhold Elfeld, “Brem Fahri Şehbenderliği Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/13, 57, 58, 62

**Tablo 102:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen Limanlarından Deri İthalatı (Kg/Mark)

Yer	Ürün	1908		1909		1910		1911		1912	
		Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı Asyası	Debbağlanmış Deriler	-	-	1.102	4.960	-	-	746	6.542	519	4.962
	Paçavra	4.964	2.035	-	-	-	-	-	-	-	-
	Deriden Mamul Eşya Almanya	-	-	-	-	2.039	10.542	-	-	-	-
Osmanlı Avrupası	Kurutulmuş Deri	12.335	15.665	4.895	7.979	2.439	4.585	20.982	38.607	10.433	20.240
	Debbağlanmış Deri	-	-	4.425	19.913	5.669	3.668	2.489	5.953	2.467	2.440
	Paçavra	-	-	-	-	-	-	-	-	35.218	19.840
	Kundura Ökçesi	-	-	-	-	-	-	-	-	37.418	10.115
	Sahtiyan	-	-	-	-	-	-	-	-	722	7.177
	Hazırlanmamış Kürkler	-	-	-	-	-	-	1.240	4.960	-	-
	Alman Cilalanmış Derileri	-	-	-	-	458	5.336	-	-	-	-
	Deriden Mamul Eşya	-	-	-	-	-	-	-	-	10.452	59.263
Muhtelif Deriler Almanya	-	-	-	-	7.470	38.620	-	-	-	-	

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/17, 20, 21; F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/17, 20, 57, 60-61, 63.

**Tablo 103: Koyun ve Keçi Derileri, (Ham Tüylü) (Ton/1000 Mark)**

Varış		Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Asyası	Alman Toplam İthalat
Yıl*	Birim			
1900	Miktar	-	538	12.445
	Değer	-	513	15.136
1901	Miktar	-	546	15.096
	Değer	-	447	18.784
1902	Miktar	-	450	15.822
	Değer	-	838	31.291
1903	Miktar	-	967	18.160
	Değer	-	2.010	37.520
1911	Miktar	206	-	8.540
	Değer	649	-	24.591
1912	Miktar	552	-	9.874
	Değer	1.901	-	32.045

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/129; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/184.

\* Bu üründe, 1904-1910 arasında Almanya'nın hiçbir ülkeyle ne ithalatı ne de ihracatına ait veri bulunmamaktadır.

**Tablo 104: Kuzu ve Koyun Derileri (Ham, Tüylü ve Tüysüz, Bölünmüş) (Ton/1000 Mark)**

Varış		Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Asyası	Alman Toplam İthalat
Yıl	Birim			
1906	Miktar	-	734	17.674
	Değer	-	2.026	46.493
1907	Miktar	-	451	13.875
	Değer	-	833	25.153
1908	Miktar	-	421	15.281
	Değer	-	590	24.657
1909	Miktar	-	505	17.548
	Değer	-	577	30.836
1911	Miktar	797	-	15.004
	Değer	1.064	-	23.959
1912	Miktar	839	-	16.333
	Değer	1.416	-	29.968

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/163; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/180; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/184.

Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinde Alman İmparatorluğu, Osmanlı İmparatorluğu'ndan ham halde kuzu, koyun ve keçi derileri ithal etmektedir. Bu ürünleri, Osmanlı Asyası'ndan ithal etmektedir. İlgili ürünlere ait verilere bakıldığında, 1900 itibarıyla ticaretine başlanan koyun ve keçi derileri ithalatına 1903'ten sonra ara verilirken 1906 itibarıyla kuzu ve koyun derileri ithaline başlanmıştır. Daha sonra 1911 itibarıyla her iki

ürün grubunda da ithalat sürdürülmüştür. İlgili ürünlere ait verilere yukarıdaki tablolarda yer verilmiştir.

Yukarıda da belirtildiği üzere Leipzig Fahri Şehbenderi Kalischer, deri konusunda yaptığı açıklamalarla dönemin piyasası hakkında bilgiler vermektedir. 1910'da Leipzig'de, meşin ticaretinin önceki seneye göre biraz da olsa ilerlemiş olduğu halde ayakkabıcılıkla ilgili işlemlerde kararsızlıktan bahsetmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'dan erkek ayakkabısı ithalatının arttığını belirtirken meşinden üretilen ürünlerin ticaretinin de memnuniyet verici olduğunu aktarmaktadır.<sup>596</sup>

Kalischer, deri konusunda Osmanlı üreticilerinin yeni pazarlara açılmasına da öncülük etmek adına bir konuda bilgilendirme de yapmaktadır. Leipzig'in dünyaca ünlü ticaret fuarında 1912 itibarıyla meşin, ayakkabı ticareti ve sanatıyla ve de bunlarla alakalı diğer sanatların kendilerini gösterebilmeleri adına bir pazar yerinin kurulmasına karar verilmiştir. Kalischer bu pazarın kurulmasından o kadar umutludur ki ona göre,<sup>597</sup>

“Şunu arz etmek isteriz ki bu bir sergi olmayacaktır. Belki bütün eşyanın arzıyla bizzat müşteri celbi için her manasıyla mükemmel bir bazar olacaktır. Birinci kösele ve ayakkabı bazarı 31 Ağustos'tan 4 Eylül'e kadar vukuu bulacak ve gerek bayiler ve gerek müşteriler için fevkalade na'fi olacaktır.”

Kalischer'in bu bilgilendirmesine uyarak, Osmanlı tüccarının ne tepki verdiği, belirtilen fuara katılıp katılmadığı bilinmez ama Osmanlı-Alman ticaretinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan gerçekleştirmiş olduğu deri ithalatına ilgili dönemin verileri üzerinden bakılacak olursa genel olarak bir artış eğiliminden bahsetmek mümkündür. Alman dış ticaret istatistiklerinde deri, çeşitli mamul ürünlerle yer almaktadır. Bunlar ayakkabı, çizme, terlik, eldiven ve el çantası olarak sıralanabilir. Bu ürünlere aşağıda ayrı tablolar halinde yer verilmektedir.

---

<sup>596</sup> Kalischer, “Leipzig”, 5/47.

<sup>597</sup> Edward Kalischer, “Leipzig Fahri Şehbenderliği İkinci Raporu”, *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/31.

**Tablo 105:** Ayakkabılar için Yumuşak Üst Deri, Çizme, Terlikler (Ton/1000 Mark)

Varış		Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	İhracat
Yıl	Birim			
1908	Miktar	-	54	7.914
	Değer	-	543	79.140
1909	Miktar	-	65	8.346
	Değer	-	635	81.872
1910	Miktar	-	60	8.301
	Değer	-	734	85.906
1911	Miktar	123	85	8.937
	Değer	1.097	640	95.465
1912	Miktar	78	-	9.689
	Değer	865	-	109.219

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/188; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/219; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/205.

**Tablo 106:** Boyalı ve Vernikli; Deri Eldiven, Korduan, Marokin, Saffiano (Ton/1000 Mark)

Varış		Osmanlı Avrupası	İhracat
Yıl	Birim		
1900	Miktar	55	5.353
	Değer	546	53.533
1901	Miktar	61	5.217
	Değer	636	54.779
1902	Miktar	62	6.068
	Değer	711	69.780
1903	Miktar	93	6.826
	Değer	1.117	83.142

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/139-140.

**Tablo 107:** Yarı Deri, Cilalı (Ton/1000 Mark)

Varış		Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	İhracat
Yıl	Birim			
1906	Miktar	-	29	1.042
	Değer	-	440	15.632
1907	Miktar	-	38	1.025
	Değer	-	573	15.374
1908	Miktar	-	40	1.096
	Değer	-	600	16.443
1909	Miktar	-	46	1.193
	Değer	-	662	17.251
1911	Miktar	54	-	1.340
	Değer	676	-	20.163
1912	Miktar	53	-	973
	Değer	646	-	15.298

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/170; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/189; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/205.

**Tablo 108:** Saraciye ve El Çantası Ürünlerle Diğer Deri Ürünler vb.  
(Ton/1000 Mark)

Varış		Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	İhracat
Yıl	Birim			
1910	Miktar	-	246	5.943
	Değer	-	1.434	40.031
1911	Miktar	402	294	5.982
	Değer	2.416	1.957	40.396
1912	Miktar	367	-	6.439
	Değer	2.135	-	47.185

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/220; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/206.

### 3.2.1.3.2. Kürk

Deriden üretilen önemli ürünlerden biri de kürktür. Bu ürün hakkında da Leipzig Fahri Şebbenderi Edward Kalischer’in deri konusunda olduğu gibi bilgilendirmeleri mevcuttur. 1911’de Londra’da gerçekleştirilen bir müzayedede satışa sunulan kürklerin düşük fiyatla alıcı bulması, Leipzig piyasasında bulunan yüklü miktardaki ürünün fiyatında düşüş yaşanmasına neden olmuştur. Bu duruma bir de 1911’deki iklim şartları da eklenince kürk piyasasında fiyat düşüşleri yaşanmıştır. Tablo 109’da da görüleceği üzere 1900’den itibaren kürk ithalatı ve ihracatı hem fiyat hem de ürün bazında artış göstermiştir. Fakat kürk satışı 1910 itibarıyla ürün bazlı artışına devam etse de fiyatlarda düşüşün başladığı görülmektedir. Fiyatlarda 1910’a kıyasla 1911’de yüzde 32,3’lük hissedilir bir düşüş yaşanmıştır. Bu konuda aşağıdaki tabloda yer alan fiyatların yıllara göre değişimini gösteren çizelge daha iyi bir değerlendirme imkanı sağlayabilir.

Burada bir parantez açarak, Leipzig Fahri Şebbenderi Kalischer’in raporunda yer alan 1908-1910 arası döneme ait Alman kürk ihracatı ve ithalatına ait genel rakamlar verilecektir. Fakat aşağıda yer alan tablodaki Alman dış ticaret istatistiklerinde rakamsal farklılıklar mevcuttur. Bu durumun yaşanmasına kuvvetle muhtemel hem ham hem de işlenmiş kürke ait rakamların bir arada verilmesi neden olmuştur. Rapora göre, 1908-1911 arası dönemin satış rakamlarına bakılacak olursa ham ve işlenmiş kürk ihracatının değeri 1908’de 137.048.000 Alman markı; 1909’da 170.031.000 ve 1910’da 204.012.000 Alman markı olarak gerçekleşmiştir. İlgili ürünlerin ithalatıysa 1908’de 140.025.000

Alman markı; 1909'da 224.052.000 ve 1910'da 242.063.000 Alman markı olarak gerçekleşmiştir.<sup>598</sup>

1911'e gelindiğinde, kürk ticaretinde sene sonuna doğru yukarıda belirtilen düşüş yaşanmıştır. İlgili ticarete ait işlemlerin gelişiminde daha çok kadınların modası inkar edilemeyecek kadar etkili olsa da bu kez havaların sene sonuna doğru sıcak seyretmesi kürk ticaretinin düşmesine neden olmuştur.<sup>599</sup> Londra'daki gelişmeler ve hava sıcaklıklarından sonra yeni yılla birlikte kürk ticaretine ait işlemler tekrar artışa geçse de Kasım 1912'de yeniden hissedilir derecede düşüş yaşanmaya başlamıştır. Bu durumun yaşanmasında hava sıcaklıklarının bir önceki senede olduğu gibi yüksek seyretmesinin yanı sıra bölgenin siyasi durumu da etkili olmuştur. Tüm bu gelişmelere rağmen Kalischer, iyimser davranarak senenin ilk on ayı içerisinde kürk satışlarının memnuniyet verici bir seviyede gerçekleştiğinden bahisle Leipzig çevresindeki kürk ticaretinin zamanla eski haline döneceğinden ümitlidir. Kalischer'in böyle düşünmesinin nedeni büyük ihtimal Leipzig bölgesinde kürkçü ve boyacı esnafının bütün sene boyunca işlemlerini aksatmadan devam ettirmeleri etkiliydi.<sup>600</sup>

Her ne kadar 1911 döneminde başta Leipzig'de olmak üzere Alman kürk ticaretinde düşüşler yaşansa da bu durum Osmanlı İmparatorluğu'ndan gerçekleştirilen ithalata pek etki etmemiştir. Alman İmparatorluğu, kürk ticaretinde Osmanlı Avrupası'yla ilişkide bulunmaktadır. Tablo 109'da da görüleceği üzere 1910'daki düşüş haricinde kürk ticaretinde Alman İmparatorluğu'nun ithalatta yaşadığı durumun aksine Osmanlı Avrupası'nın hem ürün hem fiyat bazlı bir yükseliş içerisinde olduğu görülecektir.

---

<sup>598</sup> Kalischer, "Leipzig", 5/46.

<sup>599</sup> Kalischer, "Leipzig", 6/29.

<sup>600</sup> Kalischer, "Leipzig", 8/26.



**Tablo 109: Kürk Yapımı için Ham Deriler ve Kuş Tüyünden Giysiler (Yabancı Tavşan Derileri Hariç) (Ton/1000 Mark)**

Varış		Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	Alman Toplam İthalat	Ton Başına Satış Değeri
Yıl	Birim				
1900	Miktar	-	28	2.063	20
	Değer	-	554	41.260	
1901	Miktar	-	21	2.336	19
	Değer	-	391	44.386	
1902	Miktar	-	34	2.494	20
	Değer	-	676	49.872	
1903	Miktar	-	49	2.194	27,6
	Değer	-	950 <sup>(2)</sup>	60.596	
1906	Miktar	-	35	2.564	28
	Değer	-	986	71.786	
1907	Miktar	-	30	2.912	27,2
	Değer	-	809	79.087	
1908	Miktar	-	39	2.921	32,6
	Değer	-	1.276	95.098	
1909	Miktar	-	55	3.478	44,2
	Değer	-	2.413	153.710	
1910	Miktar	-	34	3.651	40,9
	Değer	-	1.381	149.188	
1911	Miktar	65	-	3.716	27,2
	Değer	1.903	-	100.991	
1912	Miktar	84	-	4.365	28,2
	Değer	3.103	-	123.114	

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/129; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/163; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/179; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/209; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/185.

**Not:**

1. Kuş Tüyünden Giysiler, 1900-1903 arası dönemin rakamlarına dahildir.
2. Alman Dış Ticaret İstatistikleri’nde ilgili yıla ait verilerde yanlışlık olması muhtemeldir. 1903’e ait verilen değer 3.371 Alman markı olsa da önceki üç yılın ürün ortalaması 19,43 üzerinden yeniden yapılan hesaplamada elde edilen değer tablodaki gibidir.

### 3.2.1.3.3. Halı

Halı, Osmanlı İmparatorluğu’nun ham maddesine sahip olduğu ve mamul mal olarak ihraç ettiği ürünlerden birisidir. On üçüncü yüzyılda Batı toplumunda Türk modasına olan ilgiyle orta sınıf halı kullanmaya başlayınca Anadolu’dan Avrupa’ya halı ihracı büyük artış göstermiştir. Sürekli olarak yukarı doğru bir ivme çizen halı ihracı on dokuzuncu yüzyılda, uluslararası fuarlarda yapılan teşhirlerle daha da hızlanmıştır. Londra, Paris,

Viyana ve Philadelphia uluslararası fuarlarındaki teşhirlerle kitlelerin tüketim malı haline gelmiştir.<sup>601</sup>

Bu dönemde Osmanlı'nın önemli halı üretim merkezlerinden Uşak, 50-60 bin metre kareye ulaşan ihracat hacmine sahiptir. Halı üretiminde ve ihracatında yakalanan bu ivme sayesinde Batı Anadolu'da yeni bir endüstriyel endüstriyel saha açılmıştır. Halı üretimi için gerekli olan yün ipliği ve bu ipliklerin renklendirilmesi adına boyama fabrikaları kurulmuştur.<sup>602</sup>

1856'da meyan kökü ve kök boyanın yanı sıra sentetik ürünlerden anilin de iplik boyamada kullanılmaya başlamıştır.<sup>603</sup> Anilin sayesinde fabrikaların renkli/boyalı iplik üretiminin artmasıyla büyük kentlerde de halı üretimi başlayacak ve Osmanlı'nın üretim hacmi artacaktır. Bu sayede daha fazla halının iktisadi hayata katılımıyla ticaretinden elde edilen gelirden de artış yaşanacaktır. 1850 sonrasında bu fabrikaların da etkisiyle dönemin önemli ticaret merkezlerinden İstanbul ve İzmir, halı dokumacılığının teşvik edildiği yerler olacaktır. Bu yerler dışında özellikle Kütahya ve Kayseri; Ermeni ve Rum kadınların evde dokumacılık yapmalarını sağlayan üretim faaliyetleriyle pazarda yer edinmeye çalışacaktır. 1843'te kurulan ve 1845'te Sultan Abdülmecid'in emriyle tescil edilen Hereke Fabrika-i Hümayûnu'yla dokumacılık alanında faaliyet gösteren tesis, 1891'de Sultan II. Abdülhamid döneminde üretiminin artırılması adına eklenen yeni tezgahlarla halı fabrikası olarak da faaliyet göstermeye başlayacaktır.<sup>604</sup>

Demir yolu hatlarının genişlemesiyle özellikle de Batı Anadolu'da üretimin arttığı görülmektedir. Gediz havzası bu konuda ön plana çıkmaktadır. Bölgenin artan potansiyeli sayesinde halı tüccarları daha fazla kazanç elde etmek adına 1908'de, Oriental Carpet Manufacturers, Ltd.'yi kurdu. Bu sayede halı üretimi ve ticaretinde söz sahibi olacak şirket, zamanla üretimin yüzde 75'ini kontrol edecektir.<sup>605</sup>

---

<sup>601</sup> Halil İncalcık, *Türkiye Tekstil Tarihi Üzerine Araştırmalar* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008), 32.

<sup>602</sup> İncalcık, *Tekstil Tarihi*, 32.

<sup>603</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/35.

<sup>604</sup> Önder Küçükerman, *Anadolu'nun Geleneksel Halı ve Dokuma Sanatı İçinde Hereke Fabrikası Saray'dan Hereke'ye Giden Yol* (Ankara: Sümerbank, 1987); Mehmet Hüseyin Bilgin, *Türkiye El Halıcılığı Sektörü: Eski Halı Tamir Sektörü ve İhtisas Gümrüğü Uygulaması* (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010).

<sup>605</sup> İncalcık, *Tekstil Tarihi*, 37.

Bu başlık altında, Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinde hem halı üretimi hem de ihracındaki gelişmelerden ilk etapta üretim için gerekli olan malzemelere daha sonra da Osmanlı'nın Almanya'yla olan ticaretine bakılacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu dokumacılık sektöründe ipliklere renk vermesi adına önceleri meyan kökünü daha sonra anilini kullanmıştır. Bu ürünlerden meyan kökünün ham madde olarak Bremen limanlarına 1909-1912 arası dönemde ihraç edildiğine dair istatistiki veriler, Bremen Şehbenderlik raporlarına yansımıştır. Anilin ise Alman İmparatorluğu'ndan da ithal edilmiştir. Bu ürüne ait verilerse Alman dış ticaret istatistiklerinde yer almaktadır. İki ürünün ticareti de Osmanlı Asyası'yla ilişkilidir. İlgili verilere ait tablolar aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 110:** Osmanlı İmparatorluğu'ndan Bremen Limanlarına Meyan Kökü İhracatı (Kg/Mark)

1909		1910		1911		1912	
Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
6.063	4.296	7.617	5.303	9.616	6.718	5.482	4.394

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/12; F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/14, 57.

**Tablo 111:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan Anilin İthalatı (Ton/1000 Mark)

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1908	Miktar	-	215	39.013
	Değer	-	527	99.087
1909	Miktar	-	258	47.784
	Değer	-	606	117.677
1910	Miktar	-	268	49.997
	Değer	-	563	125.790
1911	Miktar	424	293	52.480
	Değer	904	613	116.507
1912	Miktar	407	-	59.696
	Değer	687	-	133.764

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/160; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/189; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/194.

Yukarıdaki tablolar incelendiğinde ilk göze çarpan Osmanlı İmparatorluğu'nun yüklü miktarda anilin ithal edişidir. Osmanlı, her ne kadar Alman İmparatorluğu'na meyan kökü ihraç etse de aynı dönemlerde anilin ithalatı daha yüksektir. Bu da yukarıda bahsedildiği

üzere, 1850 sonrası dönemde hem üretimin artması hem de fabrikalaşmayla anilinin öneminin artmasından kaynaklanmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda üretilen halıların Alman İmparatorluğu'yla olan ticaretine bakılacak olursa, bu konuda Trieste ön plana çıkmaktadır. Diğer ülkelerden de olmak üzere Trieste'ye 1909'da ortalama 1,5 milyon kilogram kadar 5,5 milyon kron değerinde halı gelmiştir. Bunun önemli bir kısmı, Almanya ve İsviçre'ye transit olarak sevk edilmiştir. Halının her 100 kilogramının ortalama fiyatı 450 kron iken; alınan gümrük vergisiyse her 100 kilogram için 180 kron dur. Bu ticaret hakkında Trieste'nin Osmanlı Başşehbenderi Mehmet Necib Bey, verginin düşürülmesi halinde Osmanlı halılarının ithalatının artacağını belirtirken Avusturya'da Osmanlı halılarının taklit edilerek dokunulmasının kötü etkilerinin olduğu da aktarılmaktadır.<sup>606</sup>

Trieste'ye 1910'daysa doğrudan doğruya Osmanlı İmparatorluğu üretimi olan Karaman halısı ve düğümlü halı ithalatı gerçekleşmiştir. Bu ürünlerden Karaman halısı, her 100 kilogramı 460 kron olmak üzere gümrük vergisinden muaf tutularak toplamda 11.900 kilogram ithal edilmiştir. Bu ürüne ödenen ücret, 54.740 kron dur. Düğümlü halı ithalatıysa her 100 kilogramı 900 kron olmak üzere 180 kronluk gümrük vergisiyle 591.900 kilogramdır. Bu ürüne ödenen ücretse 5.327.100 kron dur.<sup>607</sup>

Aynı yıl Nuremberg (Nürnberg) Fahri Şehbenderi Siegfried Bach'ın göndermiş olduğu raporda, Osmanlı halıları konusunda bazı olumsuzluklardan bahsedilmektedir. Özellikle İran üretimi olan ve İstanbul vasıtasıyla ticareti gerçekleştirilen şark halılarının Almanya'ya ihracatı seneden seneye artmaktadır. Alman halı üreticileriye Alman hükümetine Osmanlı'dan gelen bu halılar üzerine ağır gümrük vergileri konulması konusunda çalışmaktadır. Bach'ın Nürnbergli halı satıcılarından aldığı bilgiye göre, İranlılar iplik düğümlleme konusunda ilerleme kaydetmiştir. Bu durum da Osmanlı halılarının daha az tercih edilmesine neden olmaktadır. Bu olumsuz durumun yanı sıra Osmanlı halılarından özellikle de orta ve düşük kalitede olanlarının ağır olmaları, kilogram başına ödenen bir buçuk franklık gümrük vergisinin de etkisiyle fiyatlarının daha da artmasına neden olmaktadır. Bu konuda halı satıcıları, Osmanlı üreticilerinin halı düğümlleme konusunda İran usulünü uygulayarak ürünlerini daha hafif hale

---

<sup>606</sup> Necib, "Trieste", 4/22, 30.

<sup>607</sup> Necib, "Trieste", 5/67.

getirebilirlerse talebin artabileceğini belirtmişlerdir. Tüm bu olumsuzluklara ek olarak Bach, İran'da önemli birçok halı üreticisinin bankalar aracılığıyla Acem halısı imal edecek olan büyük bir tesis inşa etmekte olduklarını da aktarmaktadır.<sup>608</sup>

Halı ticareti konusundaki bu bilgilendirmeden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun toplam ihracatı içerisinde halının yüzde olarak değerine 1900 itibarıyla belirli yıllara göre bakılacak olursa, 1900-1902 arası dönemde yüzde 3,6; 1910-1912 arası dönemdeyse yüzde 12 oranında gerçekleştiği görülmektedir.<sup>609</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun genel ihracatı içerisindeki halı ticaretine baktıktan sonra Alman dış ticaret istatistiklerine yansıyan, 1906-1912 arası dönemdeki Almanya'nın halı ithalatına ait rakamlarsa Tablo 112'de yer almaktadır. Bu tablo incelendiğinde, senelik Alman halı ithalatının yarısından fazlasının Osmanlı İmparatorluğu'na ait olduğu görülmektedir. Nürnberg Fahri Şehbenderi Bach'ın da belirttiği gibi İranlılar yapmayı planladıkları halı üretim tesisini hayata geçirmiş olabilir. 1910 itibarıyla İran'a ait veriler tabloda yer almaya başlamış hatta ticaretin seneden seneye artış gösterdiği de göze çarpmaktadır. İranlıların istatistiklerde yer almaları İstanbul üzerinden gerçekleştirdikleri ihracatlarından vazgeçtikleri anlamına mı geliyor bilinmez ama Osmanlı İmparatorluğu'nun ilgili yıllardaki halı ihracının düşmediği hatta artmaya devam ettiği de görülmektedir.

---

<sup>608</sup> Bach, "Nuremberg", 6/46-47.

<sup>609</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/63.

**Tablo 112: Alman İmparatorluğu'nun Dügümlü Yer Halıları İthalatı (Ton/1000 Mark)**

Yıl	1906		1907		1908		1909		1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
<b>Büyük Britanya</b>	44	608	97	1.256	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Osmanlı İmparatorluğu</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	775	8.135	786	9.040
<b>Osmanlı Avrupası</b>	-	-	-	-	84	1.050	208	2.289	211	2.000	83	875	-	-
<b>Osmanlı Asyası</b>	156	2.186	332	4.315	431	5.386	445	4.892	572	5.435	691	7.260	-	-
<b>İran</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	50	478	134	1.405	147	1.685
<b>Almanya'nın Toplam İthalatı</b>	271	3.790	608	7.908	629	7.856	754	8.290	910	8.647	1.019	10.694	1.041	11.975

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/184; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/208; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/241; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/200.

Not: Alman İmparatorluğu'nun ihraç etmiş olduğu bu halılar, kaba hayvan kılı ipliklerden dokunmamıştır.

#### 3.2.1.3.4. Ham İpek

Osmanlı İmparatorluğu, ipek sanayi ve ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Özellikle imparatorluğa başkentlik yapmış olan Bursa'nın hatırı sayılır bir ünü vardır. On dördüncü yüzyıldan itibaren dünyanın sayılı ipek merkezlerinden biri olan Bursa'nın yanı sıra Alaşehir, Aydın, Tokat, Amasya ve Arnavutluk gibi merkezlerde de ipekçilik yapılmaktadır. Özellikle bu dönemde ipekçilik için gerekli olan ham madde İran'dan temin edilmektedir. Osmanlı bu ham maddeyi Erzurum-Erzincan-Tokat-Amasya-Bursa yoluyla temin ettiğinden ilgili kentler ipekçilik konusunda ön plana çıkmıştır. Son durak Bursa sayesinde de İranlı tüccarlar artık Avrupalı alıcılarla irtibat kurabilmekteydi. İpek Yolu'nun önemli merkezlerinden biri haline gelen Bursa'ya her yıl çok sayıda kervan gelirken her biri ortalama 30 ton civarında yük taşımaktaydı. On altıncı yüzyıla gelindiğinde İran'dan yıllık ortalama 462 ton civarında oldukça hacimli ipek ithal edilmekteydi. Her geçen gün ticareti artan ipeğin fiyatıysa on altıncı yüzyılın ilk yarısında ortalama 60-65 akçeyken, İran'la girişilen savaş (1581) nedeniyle 135-150 akçe seviyesine yükselmiştir.<sup>610</sup>

Bursa, ipeğin önemli ticaret merkezlerinden birisi olmasıyla sadece İran'dan gelen ithal ürünlerle değil aynı zamanda ipeğin ihracında da merkezi bir yere sahipti. On beşinci yüzyıldan itibaren Venedik, Ceneviz, Floransalı ve Yahudi tüccarlar Bursa'dan batıya yüklü miktarda ipek taşımaktaydı. İlgili dönemde Osmanlı İmparatorluğu hazinesine yıllık 70 bin altınlık katkı sağlayan ipek bu özelliğiyle devletin önemli gelir kaynaklarından birisiydi.<sup>611</sup>

İpek yukarıda da belirtildiği üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşunun ilk günlerinden itibaren devlet hazinesine olan katkısıyla önemli bir ticari metaydı. Bu özelliğini her zaman devam ettirmeye de çalışmıştır. Fakat bazı zamanlarda dalgalanmalar yaşanmıştır. Öyle ki, 1856'da "pébrine" olarak bilinen kara taban salgınıyla üretim azalmıştır. Bursa'nın salgın öncesinde 4 bin ton olan ortalama koza üretimi 1864'te 400 tona, ipek üretimiyse 600'den 193 tona düşmüştür. Muharrem Kararnamesi'yle kurulan Rüşum-ı Sitte İdaresi ve daha sonrasında Düyun-ı Umumiye İdaresi'ne terk edilen ipek öşrünü arttırmak isteyen İdare, ipekçiliğin ihyasına çalışmış ve

<sup>610</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi* (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi (İSAM), 2011).

<sup>611</sup> İnalçık, *Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi*.

bu konuda başarılı olmuştur.<sup>612</sup> Açılan ipekçilik enstitüsü<sup>613</sup> sayesinde dut bahçeleri yeniden tesis edilirken üretimi bırakan birçok zanaatkar da mesleklerine geri dönmüştür. Fakat önceki dönemlerde olduğu gibi dünya çapında üne tekrar sahip olunamamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun kara taban salgınından Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen süreçte Bursa'nın yanı sıra Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin yönetimi altında bulunan yerlerin yaş koza üretimi ve bu üretimdeki paylarına bakılacak olursa aşağıda yer alan tablodaki verilere ulaşmak mümkündür. İlgili dönemde, 1 kg ham ipekten 8 ila 14 kg yaş koza; 1 kg yaş kozadan 0,34 kg kuru koza ve 1 kg ham ipekten de 3,5 ila 4 kg kuru koza üretilmekteydi.<sup>614</sup>

**Tablo 113: Osmanlı İmparatorluğu'nun Yaş Koza Üretimi (1000 Ton)**

Yıl	Rumeli	Bursa (İzmit Dahil)	Düyun-ı Umumiye İdaresi Kontrolündeki Bölgeler			
			Diğer Yerler	Toplam	Lübnan	Genel Toplam
1885-86	0,64	2,7	1,8	5,14	2,2	7,84
1890-91	0,73	3,96	2,0	6,7	2,6	9,3
1896-97	1,39	5,39	3,2	9,98	3,2	13,2
1899-00	2,65	6,15	4,80	13,6	3,2	16,8
1905-06	2,86	7,44	4,86	15,2	3,4	18,6
1907-08	3,41	7,50	-	15,9	3,5	19,4
1908-09	2,95	7,55	4,8	15,45	3,4	18,85
1910-11	3,51	7,71	5,76	15,98	3,85	19,83
1911-12	3,28	-	-	16,4	4,10	20,5
1912-13	3,53	-	-	16,6	4,08	20,68
1913-14	0,60	6,82	2,27	9,79	4,66	14,45
1914-15	0,74	3,07	2,04	5,85	3,25	9,10

**Kaynak:** Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994), 70.

Vedat Eldem'in ilgili çalışmasıyla aynı tarihte yayınlanan Şevket Pamuk'un çalışmasında, ham ipek üretimine ait rakamlara da ulaşmak mümkündür. Fakat ham ipekten elde edilen yaş koza miktarı yukarıda yer alan hesaplama uyarınca doğruluğu test edildiğinde iki kaynağın birbirini doğrulamadığı ortaya çıkmaktadır. Yine de ilgili çalışmaların alana değerli katkılarından dolayı her iki çalışmadaki verilere burada yer verilmesi uygun görülmüştür. Şevket Pamuk'un ham ipek üretimiyle ilgili verileri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

<sup>612</sup> Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, 68-69.

<sup>613</sup> Darül Harir, Böcekçilik Enstitüsü, İpekböcekçiliği Enstitüsü ya da İpekçilik Enstitüsü gibi farklı adlarla anılan bu kurum hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Fahri Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik* (İstanbul: Sermet Matbaası, 1960), 427-431.

<sup>614</sup> Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, 70.



**Tablo 114:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Ham İpek Üretimi (Ton/Lira)

Yıl	Miktar	Değer	Ortalama Fiyat
1900	766	1.371.897	1.790,99
1905	1.023	1.816.800	1.775,95
1907	965	1.474.379	1.527,85
1908	1.190	1.740.491	1.462,6
1909	1.520	1.850.614	1.217,51
1910	1.344	1.595.893	1.187,42
1911	1.317	1.655.067	1.256,69
1913	1.181	1.473.433	1.247,61

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/44.

Alman İmparatorluğu'nun dış ticarete ait istatistiklerinde de Osmanlı İmparatorluğu'ndan gerçekleşen ham ipek ithalatına ait verilere ulaşmak mümkündür. Fakat bu istatistiklerde sadece 1910-1912 arası dönemin verilerine yer verilmiştir. Ham ipeğe ait ilgili veriler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

**Tablo 115:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'na Boyanmamış Ham İpek İhracatı (Ton/1000 Mark)

	1910		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Almanya'nın Osmanlı'dan İthalatı	52	1.044	43	844	44	1.045
Almanya'nın Toplam İthalatı	3.800	143.436	4.006	140.743	4.351	151.231

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/232; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/197.

Alman İmparatorluğu, ipek ve onun ticareti konusunda da Osmanlı İmparatorluğu'yla olan ilişkilerinde yine aynı düzlemindedir. O da ham madde ithal edilirken mamul madde ihraç edilmesidir. Osmanlı İmparatorluğu'nun ithal ettiği ipekten üretilen ürünler, üç kategoride toplanmaktadır. Bunlar tamamen ipekten üretilen şönil kumaşlar, yarı ipekli bezler ve şallarla kısmen ipekten üretilen (kurdeleler hariç) kumaşlardır. Bu ürünlere ait istatistiki verilerin yer aldığı tablolar aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 116:** İpekten Yapılmış Pamuklu Ürünler; Şönil Kumaşlar (Ton/1000 Mark)

Varış Yeri	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	68	571	52	521
Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı	5.275	58.781	5.323	57.885

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/233; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/199.

**Tablo 117: Yarı İpekli Eşyalar, Bezler, Şallar (Ton/1000 Mark)**

Varış Yeri	1900		1901		1902		1903	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı Avrupası	23	588	15	393	24	625	40	844
Alman İmparatorluğu Genel İhracatı	3.413	88.733	3.288	85.496	3.439	91.123	3.613	101.051

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/153.

**Tablo 118: Kısmen İpekten Yapılmış Kumaşlar (Kurdeleler Hariç)  
(Ton/1000 Mark)**

Varış Yeri	1906		1907		1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	-	-	-	-	42	682	36	616
Osmanlı Avrupası	19	447	25	607	-	-	-	-
Osmanlı Asyası	24	576	29	694	-	-	-	-
Alman İmparatorluğu Genel İhracatı	441	10.594	654	15.706	2.917	62.025	2.128	4.4792

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/180; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/201; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/233; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/198.

**Tablo 119: Kısmen İpekten Yapılmış Kadife ve Pelüş, Kadife ve Pelüş Kumaşlar  
(Ton/1000 Mark)**

Varış Yeri	1911		1912	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Osmanlı İmparatorluğu	45	681	35	527
Alman İmparatorluğu Genel İhracatı	776	14.406	917	19.022

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/233; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/198.

### 3.2.1.3.5. Pamuklu Ürünler

Pamuğun tüm dünyanın değer verilen tarım ürünlerinden ve tekstil endüstrisinin en önemli ham maddelerinden biri olduğu konusuna “pamuk” başlığı altında değinilmiştir. Bu başlıktaysa, Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinde ticareti yapılan pamuklu ürünlerin çeşitliliğine ve ticaret hacmine bakılacaktır.

Osmanlı-Alman pamuklu ürün ticaretine ait eşyalar ayrı başlıklar altında toplanmıştır. Bu ticarete konu olan hiçbir ürün 1900-1912 arasında süreklilik göstermemiştir. Genel itibarıyla bakıldığında ihtiyaç duyulan dönemlerde art arda birkaç yıl aynı ürünlere talep

olsa da uzun soluklu bir ticareten söz edilemez. Sadece pamuk ipliği ve çorap ticaretinde birkaç yıllık ara olmuştur. Bu ürünlerde de diğer birçok üründe olduğu üzere Osmanlı İmparatorluğu ham madde ihracatçısı ve mamul madde ithalatçısı konumundadır. İkili ticarete konu olan dış ticaret istatistiklerinde de yer alan pamuklu ürünlere bakılacak olursa, her çeşit pamuktan mamul eşya, pamuk ipliği, vigogne ipliği, halat, boyalı baskılı, renkli dokunmuş dokuma kumaşları, özel işlenmiş kumaşlar, çoraplar, iç çamaşırları, dokuma kumaştan veya keçeden yapılmış giysiler, temizlik ürünleri, yatak takımları, havlular ve sofrta takımları olarak sıralanmaktadır. Bu ürünlere ait tablolara aşağıda ayrı ayrı yer verilmektedir.

Pamuk başlığı altında da yer verilen Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'dan ithal ettiği pamuklu ürünlerin toplam ithalat içerisindeki oranına tekrar bakıldığında dalgalı bir seyirden söz etmek mümkündür.

**Tablo 120:** Osmanlı'nın Almanya'dan İthal Ettiği Pamuklu Ürünlerin Toplam İthalata Oranı (%)

Ürün	1880-82	1890-92	1900-02	1910-12
<b>Pamuklu Tekstil Ürünleri</b>	12.1	10.2	7.2	11.5
<b>Pamuklu İplik</b>	-	4.6	-	1.4

**Kaynak:** Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/66.

Osmanlı İmparatorluğu, diğer birçok üründe olduğu gibi pamuklu ürün ticaretinde de Trieste'yle ilişkide bulunmuştur. Trieste'nin 1909 ve 1910'daki pamuklu ürün ticaretine bakıldığında, 1909'da Osmanlı İmparatorluğu ihracattan daha fazla ithalat gerçekleştirmiştir. Fakat, 1910'da durum tam tersine dönmektedir (Tablo 121). Bu durumun yaşanmasında 1908'de Bosna-Hersek'in Avusturya tarafından ilhakı sonrasında Osmanlı tarafından uygulanan boykotajın büyük etkisi olduğu görülmektedir. Aynı döneme denk gelen Alman dış ticaret istatistiklerine bakıldığında, 1909'da pamuklu ürün ticaretine ait verilere yer verilmezken; 1910 mevcuttur. Fakat 1910 sonrasında gerçekleşen ürün ticaretinde sonraki yıllarla kıyaslandığında kayda değer bir değişimden bahsetmekse mümkün değildir. Bu konuda şu yorum yapılabilir, Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinde pamuklu ürünler ticaretinde Alman ihracatı 1908 boykotajından etkilenmezken, Trieste'nin bu ürün ticaretindeki yeri düşük seviyede kalmıştır. Yine de bu konuda, Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste Başşehbenderi Mehmet Necib Bey'in aktardığı bilgi pamuklu ürün ticaretinde Alman İmparatorluğu'nun da etkilendiğini kanıtlar niteliktedir. Şöyle ki, Trieste'den Osmanlı'ya pamuklu ürün ihracatının pek önemli

olduğunu aktaran Necip Bey, buradan gönderilen ürünlerin sadece Avusturya mali olmadığı Almanya, Macaristan ve İsviçre'den transit amaçla gönderilen ürünlerin de olduğunu belirtmektedir. Hatta bir süreden beri Almanya'nın pamuklu ürün ihracatında Avusturya'yla rekabet halinde olduğunu da belirtmektedir.<sup>615</sup> Buna göre, Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinde Trieste limanının önemi bir kez daha vurgulanırken aşağıdaki tabloda bu ürünün ticaretine ait ilgili liman verileri yer almaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu, pamuklu ürünler içerisinde yer alan kumaş ticaretinde de Almanya'yla ikili ilişkilere sahiptir. Bu konuda farklı kumaş çeşitlerini ithal etmiştir. Kutnî (kutnu) kumaşlar bunlardan birisidir. Bu kumaş sadece Trieste'yle değil aynı zamanda Bremen limanlarından gerçekleşen ticarete de konu olmuştur. 1908-1910 arası dönemde Bremen limanlarından Osmanlı Asyası'na Alman üretimi kutnî kumaşlar oldukça hacimli bir şekilde ihraç edilmiştir. 1908'de boykotajın etkisinden olsa gerek 1909 ve 1910'a kıyasla düşük kalan ticaret sonraki senelerde oldukça hacimli ve değerli bir şekilde gerçekleşmiştir. Bu kapsamda aşağıda yer alan tabloda ilgili ürüne ait veriler yer almaktadır.

**Tablo 121:** Bremen Limanlarından Osmanlı Asyası'na Alman Kutnîyyesi Ticareti

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1908	Miktar	3.406	-
	Değer	19.892	1.575.413
1909	Miktar	49.793	-
	Değer	193.593	1.274.434
1910	Miktar	44.402	-
	Değer	172.625	1.505.791

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şebenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/22.

Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'yla ticaretini gerçekleştirdiği diğer kumaş çeşitleri içerisinde özellikle renkli ve baskılı kumaşlar ön planda yer almıştır. Bu kumaşlara ait tablolar aşağıda ayrı halde yer almaktadır.

<sup>615</sup> Necib, "Trieste", 4/41.

**Tablo 122: Yoğun, Boyalı Baskılı, Ombred, Jasperli Kumaşlar (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1900	Miktar	416	119	20.431
	Değer	1.622	463	79.682
1901	Miktar	539	150	18.788
	Değer	1.995	553	69.515
1902	Miktar	651	192	22.565
	Değer	2.344	692	81.234
1903	Miktar	1.123	276	24.781
	Değer	4.269	1.048	94.169
1904	Miktar	967	363	24.389
	Değer	3.769	1.414	95.115
1905	Miktar	883	398	26.834
	Değer	3.442	1.553	104.653

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/107-108; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1906), 27/103.

**Tablo 123: Boyalı, Baskılı, Renkli Dokunmuş Dokuma Kumaşları (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1906	Miktar	-	869	302	21.600
	Değer	-	4.344	1.510	108.002
1907	Miktar	-	950	463	26.794
	Değer	-	4.396	2.144	124.058
1908	Miktar	-	661	359	21.796
	Değer	-	2.876	1.563	94.813
1909	Miktar	-	1.339	494	25.218
	Değer	-	4.137	1.467	93.838
1910	Miktar	-	1.274	535	29.124
	Değer	-	4.341	1.822	117.508
1911	Miktar	1.893	1.205	685	29.972
	Değer	6.655	4.202	2.439	123.678
1912	Miktar	2.672	-	-	30.912
	Değer	9.270	-	-	124.217

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/151; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/162; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/191; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/202.

**Not:** Tüm Alman istatistiklerinde bu geçerli, 1906 yılı mart ve aralık arası istatistikleri alınmıştır.

**Tablo 124:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste Limanı'yla Gerçekleşen Ham Pamuk ve Pamuklu Ürünler Ticareti (Kg/Kron)

Yıl	Ticaret	Eşya Çeşitleri	Miktar	Her 100 kg için Gümrük Resmi		Her 100 kg Değeri	Ürün Değeri	Toplam
				Tarife	Uygulanan			
1909	İhracat	Ham Pamuk	6.758.600	muaf	muaf	125	8.448.250	8.448.250
	İthalat	Pamuk Mamulâtı Eşya	3.124.900	muaf	muaf	560	17.499.440	20.840.995
		Pamuk İpliği	1.368.800	muaf	muaf	230	3.148.240	
		İp ve Halat	168.100	muaf	muaf	115	193.315	
1910	İhracat	Ham Pamuk	2.248.600	muaf	muaf	135	3.035.610	3.035.610
	İthalat	Birden Dörde Kadar Renkli Adi Kutnîyye	3.500	170	143	620	21.700	169.340
		Beş ve Beşten Fazla Renkli Adi Kutnîyye	19.500	180	153	610	118.950	
		İki Renkli Adi Kutnîyye	1.100	170	143	410	4.510	
		İki Renkten Fazla Renkli Kutnîyye	800	180	153	6*0	5.040	
		Beş veya Daha Fazla renkli İyi Kutnîyye	1.100	295	270	1500	16.500	
		Beş veya Daha Fazla Renkli En İyi Kutnîyye	80	385	370	3.300	2.640	

**Kaynak***İhracat*

1909 için; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/24-28.

1910 için; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriye, 1327), 5/51-72.

*İthalat*

1909 için; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/37-40.

1910 için; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriye, 1327), 5/51-72.

**Not**

1910'a ait verilerde kutnîyye olarak belirtilen kumaş, Moğol dönemi sonrasında on üçüncü yüzyıldan itibaren Hindistan, İran ve Türkiye'de tüketimi çok olan ipek-pamuk karışımı bir grup kumaş çeşidine denmektedir. Fakat ilgili istatistik tablosunda her "ham" ürünün altında ondan üretilen ürüne yer verilmektedir. Bu kapsamda, ham pamuk altında yer alan ürünlerden olmasından dolayı kutnîyye buraya eklenmiştir.

Kutnî kumaş hakkında daha fazla bilgi için bk. İnalçık, *Tekstil Tarihi*, 102-111.

1911’de Leipzig Şehbenderliği, Osmanlı İmparatorluğu’nda her ne kadar çuhazefir\* kullanılmasına karşın elbise üretimi için kumaşın tercih edildiğini aktarırken Almanya’nın özellikle de Leipzig’in, Osmanlı’nın tekstil üretimi yapılan her bölgesine iplik ihraç ettiğinden bahsetmektedir.<sup>616</sup> Aşağıdaki tabloda Osmanlı İmparatorluğu’nun Almanya’dan ithal ettiği ipliklere ait veriler yer almaktadır. Diğer ürünlere kıyasla ender de olsa iplik ticareti kesintiye uğradıktan sonra tekrar devam etmiştir, bu açıdan değerlidir. İplik ticaretinin yanı sıra özel işlenmiş pamuklu ürünler, çoraplar, iç çamaşırları ve diğer ürünlere ait tablolar da aşağıda ayrı olarak yer almaktadır.

**Tablo 125: Her Çeşit Pamuk İpliği, Ayrıca Vigogne İpliği (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	Alman İmparatorluğu’nun Genel İhracatı
1900	Miktar	-	102	11.326
	Değer	-	452	29.134
1901	Miktar	-	237	12.078
	Değer	-	993	28.537
1902	Miktar	-	215	13.024
	Değer	-	820	31.703
1903	Miktar	-	205	11.760
	Değer	-	727	32.496
1911	Miktar	188	-	4.096
	Değer	859	-	26.823
1912	Miktar	203	-	4.527
	Değer	954	-	31.379

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/122; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/201.

Notlar:

1. 1900-1903 arası dönemde vigogne ipliği de dahildir.
2. 1911-1912 arası dönemde vigogne ipliği dahil değildir. Sadece pamuk ipliği ticareti yapılmıştır.

**Tablo 126: Özel İşlenmiş Pamuklu Ürünler (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu’nun Genel İhracatı
1906	Miktar	227	107	6.952
	Değer	2.040	959	62.572
1907	Miktar	183	199	8.463
	Değer	1.916	2.094	88.859

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/152.

\* çuhadan üretilen ince gömlek kumaşı

<sup>616</sup> Kalischer, “Leipzig”, 6/30.

**Tablo 127: Uzun ve Kısa Çoraplar (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1900	Miktar	-	207	79	10.592
	Değer	-	1.248	470	71.140
1901	Miktar	-	169	83	9.372
	Değer	-	953	466	59.624
1902	Miktar	-	209	102	10.509
	Değer	-	1.254	612	72.917
1903	Miktar	-	266	95	10.931
	Değer	-	1.699	596	82.019
1910	Miktar	-	323	200	8.585
	Değer	-	1.714	1.110	65.724
1911	Miktar	455	271	183	8.044
	Değer	2.698	1.589	1.106	64.017
1912	Miktar	403	-	-	8.098
	Değer	2.220	-	-	67.184

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/109; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/192; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/202.

**Tablo 128: İç Çamaşırlar (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1910	Miktar	-	122	5.431
	Değer	-	636	27.119
1911	Miktar	170	138	5.860
	Değer	1.083	878	29.964
1912	Miktar	193	-	6.531
	Değer	1.133	-	32.938

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/192; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/202.

**Tablo 129: Dokuma Kumaştan veya Keçeden Yapılmış Giysiler, Temizlik Ürünleri, İç Çamaşırları, Yatak Takımları, Havlular, Sofra Takımları (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı İmparatorluğu	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracatı
1911	Miktar	142	9.525
	Değer	1.421	105.196
1912	Miktar	151	9.914
	Değer	1.320	110.361

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/203-204.



### 3.2.1.3.6. Yün

Yün, başta koyun olmak üzere çeşitli hayvanların derilerinden elde edilen tekstil elyafına denmektedir. Tarih boyunca dokumacılık alanında ilk önceleri ev üretiminin daha sonra da ilkel fabrikaların ürünü olan yünün zamanla kullanım alanı ve tüketim miktarı artmıştır. Dokumacılık sektörü Avrupa’da İtalyan kentleri Venedik ve Floransa’da daha sonra da Danimarka ve Belçika’da gelişmiştir. İngiltere’ye ulaştığındaysa zamanla yün ve yünlü dokuma ve bunların ticaretinin merkezi buraya kayacaktır.<sup>617</sup>

Kıl kökenli elyaf/yapağı elde edilen türler kaşmir, alpaka, lama, vicuna/vigogne, keçi, deve, tavşan (Angora) ve tiftik (Mohair) olarak sınıflandırılır. Bu elyafın en önemli yerini oluşturan yün, hayvanların kıl keselerindeki köklerden büyüyen epidermi, korteks ve medüla adı verilen bölümlerden oluşan kıllardan meydana gelmektedir. Bu bölümde kıl kökünün yanı sıra yağ ve ter bezleri de bulunmaktadır. Buradan salgılanan ter tuzları ve yağ, yün ve kılda kirlenmeye neden olmaktadır. Dokumacılıkta kullanılacak yünün öncelikle bu kirden arındırılması gerekir ki bu işlem su veya sabunla gerçekleşir. Bu sayede yün, ter tuzları ve yağından ve bunların neden olduğu kirden temizlenir. Fakat bu işlemin gerçekleşmesiyle kaba elyaf ağırlığının üçte birini; ince elyafsa yarısından fazlasını kaybeder.<sup>618</sup> Aşağıda yer alan tablolarda da görüleceği üzere işlenmemiş ya da yıkanmamış yünle işlem görmüş arasında fiyat farkı oluşmaktadır.

Yün elyafın ince, yumuşak, eğrilirliği ve esnekliği aranılır olmasını sağlamaktadır. Bu kapsamda, yünün en önemli özelliği de pamuk, ipek ve viskoza kıyasla esnek oluşudur. Yün elyafı hayvanlardan değişik yöntemlerle elde edilse de çoğunlukla canlı hayvanın kırılması tercih edilmektedir. Bu yöntemle elde edilen ürüne “kırkım yünü” adı verilir. Diğer yün çeşitleriye kasaplık hayvanların kesilmesinden sonra toplanan “tabak yünü” ve farklı nedenlerle ölmüş hayvanlardan toplanan “post yapağı”dır. Aralarında ticari değeri en yüksek olanıysa kırkım yünüdür.<sup>619</sup> Bu yün, kırılma ve toplanma dönemlerine göre kendi içerisinde de farklı şekillerde adlandırılmaktadır. İlkbaharda toplanana “yapağı”, sonbahardakine “yün” denmektedir. Dokuma sektöründe de özellikle hayvanların kışı geçirmeleriyle sağlam ve yağlı olmalarından dolayı ilkbahar kırkımı

---

<sup>617</sup> Emre Dölen, *Tekstil Tarihi: Dünyada ve Türkiye’de Tekstil Teknolojisinin ve Sanayiinin Tarihsel Gelişimi* (İstanbul: Marmara Üniversitesi Teknik Eğitim Fakültesi, 1992), 123-124.

<sup>618</sup> Dölen, *Tekstil Tarihi*, 124-129.

<sup>619</sup> Dölen, *Tekstil Tarihi*, 127.

tercih edilirken; sonbahar kırkımında toplananlar halı ve kilim yapımı için kullanılmıştır.<sup>620</sup> Bunun bir diğer nedeni de tarım toplumunun etkisiyle tarlalarda çalışan nüfusun halı ve kilim dokuma işlemlerini hasat sonrasına bırakmasıdır. Böylece sonbahar kırkımında elde edilen yün, üretici tarafından kış boyunca halı ve kilim dokuma işlemlerinde kullanılmaktadır.<sup>621</sup>

Yünün elde edilmesi ve kullanılmasıyla ilgili açıklamadan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun yün ticaretine bakılacak olursa, ithalatın yarısından fazlasını oluşturan mamul mallar özellikle pamuklu ve yünlü tekstil ürünleridir. Osmanlı İmparatorluğu her ne kadar ithal yünlü mamullere ilgi gösterse de ihracat da yapmaktaydı. 1890'da yünlü mamul mal ihracı yüzde 2'yi geçmezken; 1911-1913'e gelindiğinde toplam ihracattaki payı yüzde 6-7'lere ulaşmaktaydı.<sup>622</sup> Fakat bu ihracat oranı ithalatla kıyaslanamayacak kadar düşük seviyede idi. Aşağıdaki tablolarda da görüleceği üzere, Osmanlı İmparatorluğu diğer birçok üründe olduğu gibi yünde de ham madde sağlayıcısı ve mamul mal ithalatçısı konumunu sürdürecektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ticarete bulunduğu yerlerden Trieste, 1909'da 5 milyon kilogram seviyesinde yün ithalatı gerçekleştirmiştir.<sup>623</sup> Bu ithalatın 2 milyon kronluk kısmı Osmanlı İmparatorluğu'ndan ithal edilmektedir ki, bunun en büyük kısmı Arnavutluk'tan gönderilmiştir. Fakat yukarıda da belirtildiği üzere yünün temiz ve işlenmemiş olması fiyatının düşük kalmasına neden olmuştur. Bu konuda dönemin Trieste Başşehbenderi Mehmet Necib Bey, diğer ülkelerde olduğu gibi Osmanlı yün üreticilerinin de ürünlerini yıkadıktan ve kuru yün ile beyaz yünü ayırdıktan sonra ihraç etmelerini bu sayede fiyatın artacağı konusunda telkinlerde bulunmaktadır.<sup>624</sup> Trieste'nin ilgili dönemdeki ithalatı yukarıdaki gibiyken aynı dönemde yünlü ürün ihracatıysa senelik 16 milyon kron seviyesindedir. Bunun bir miktarını Alman malları oluştururken, Almanya'nın yünlü ihracatı seneden seneye artmaktadır.<sup>625</sup>

1911'e gelindiğinde yün fiyatlarındaki artış ve Osmanlı üreticilerinin kalitesiz ve özensiz işçiliği Osmanlı şehbenderlerinin raporlarına da yansımıştır. Dönemin Leipzig Fahri

---

<sup>620</sup> Hilal Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası (1844-1920)* (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2007), 71.

<sup>621</sup> İnalçık, *Tekstil Tarihi*, 36.

<sup>622</sup> Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", 1/35.

<sup>623</sup> Necib, "Trieste", 4/22.

<sup>624</sup> Necib, "Trieste", 4/32.

<sup>625</sup> Necib, "Trieste", 4/41.

Şehbenderi Edward Kalischer, adi ve taranmış yün ve yünden mamul diğer dokuma ticaretinin memnuniyet verici bir seviyede olmadığını aktarmaktadır. Bu duruma yeni bir moda sebep olmaktadır ki o da artan fiyatlar nedeniyle kadınların daha dar ve kısa elbiseler giymeleriydi. Görüldüğü üzere pahalılık temel sorundur ve adi ve taranmış yünden iplik üreten fabrikalar da aynı sorundan muzdariptir.<sup>626</sup> Yün fiyatlarındaki yükseklik, 1912’de de devam etmiş bundan dolayı yün ticareti hayli azalmıştır.<sup>627</sup> İlgili dönemde, yün fiyatlarındaki artışa karşın pamuk fiyatlarının düşük oluşu Alman toplumunda giyim tercihlerini ve modayı etkilemeye başlamıştır.

Leipzig Fahri Şehbenderi Kalischer gibi dönemin Nuremberg Fahri Şehbenderi Bach da Osmanlı yün üreticilerinin ürünlerini temizleme, sınıflandırma ve depolama konularında mevcut talebe asla karşılık verememelerinden yakınmaktadır. İlgili ürünün Osmanlı Avrupası ve Asyası limanlarından direkt Güney Almanya’ya ihraç edilmesi için sarf edilen mesainin de bundan dolayı sonuçsuz kaldığından bahsetmektedir. Hatta bu konuda Bach, koyun yetiştirenlerin iyi cinsle sahip olmaları, hastalık bulaştırmamaya dikkat etmeleri, yünleri bozulmaya başlayan yaşlı hayvanları genç, iyi cinsten olan ve damızlık için beslenen koçlarla çiftleşme vakitlerinde yenilemeleri konusunda üreticilere tavsiyelerde dahi bulunmaktadır.<sup>628</sup>

1913 tarihli Trieste Şehbenderliği raporundaysa yün ticaretinin başka bir boyutuna dikkat çekilmiştir ki o da tekel durumuna gelen E. Schott adlı bir tüccarın şikayetidir. Kendisi Osmanlı İmparatorluğu’nun Trabzon, Ordu, Edirne, Dersaadet, Şam ve Halep bölgelerinden Trieste’ye gönderilen yünlerin tek ve en önemli alıcısıdır. E. Schott yünü kendisinin belirlediği düşük fiyattan almayı başarmış ve bu da üreticiyi kızdırmıştır. Türk yün üreticileri de farklı seçenekler bulma adına, farklı tüccarlarla görüşerek ürünlerini Marsilya üzerinden pazarlamak istemişlerdir. Bunun üzerine E. Schott durumdan şikayetçi olmuştur.<sup>629</sup>

Tüm bu açıklamalardan sonra Osmanlı-Alman ikili ilişkilerinde yün ticaretine konu edilen ürünler ve bunların miktar ve değerleri ayrı tablolar halinde aşağıda verilmektedir.

---

<sup>626</sup> Kalischer, “Leipzig”, 6/30.

<sup>627</sup> Kalischer, “Leipzig”, 8/27.

<sup>628</sup> Bach, “Nuremberg”, 6/45-46.

<sup>629</sup> Alacem, “Trieste”, 9/79.

Bu kapsamda, ilk etapta Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracatına daha sonra da ithalatına ait verilere bakılacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'yla olan ticari ilişkilerinde diğer birçok üründe olduğu gibi bu üründe de ham madde ihracatçısı konumundadır. Bu kapsamda, aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere 1906 ve 1907'de Almanya'ya melez yün ihracı gerçekleşmiştir.

**Tablo 130: Osmanlı Asyası'nın Melez Yün Ticareti (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Menşe Yeri	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İthalatı
1906	Miktar	525	57.562
	Değer	709	115.666
1907	Miktar	416	87.099
	Değer	540	171.510

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/184; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/207.

Osmanlı İmparatorluğu, Almanya sanayi ve endüstrisinin üret(e)mediği bazı ürünleri, ham madde üreticisi olmasının verdiği avantajla kendisi üretip ihraç etmektedir. Bu ürünlerden birisi olan dokuma bacak örtüleri (günümüzde diz battaniyesi), 1900-1903 arasında Almanya'ya ihraç edilmiştir. Bu ticaretin en çok yapıldığı yer, Osmanlı Asyası'dır. Osmanlı Asyası'nın bu ürün ihracatı, Almanya'nın ilgili ticaretinin üçte birlik kısmına denk gelmektedir.

**Tablo 131: Dokuma Bacak Örtüleri (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Menşe Yeri	Büyük Britanya	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İthalatı
1900	Miktar	172	209	596
	Değer	1.120	1.359	3.875
1901	Miktar	171	189	537
	Değer	1.074	1.189	3.386
1902	Miktar	165	209	558
	Değer	1.042	1.316	3.514
1903	Miktar	124	321	580
	Değer	803	2.089	3.769

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/161.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'ndan ithal ettiği yünlü mamullerin 1880 itibarıyla belirli dönemlerdeki ticaretine ait yüzdelik oranına bakılarak daha sonra hangi ürünleri ithal ettiği incelenecektir. Bu kapsamda, Tablo 132'de de görüleceği üzere Osmanlı'nın Almanya'dan yünlü mamul yüzdeleri verilmiştir. İlgili ticarete zaman içerisinde bir azalışın olduğu göze çarpmaktadır.

**Tablo 132:** Alman İmparatorluğu'ndan İthal Edilen Yünlü Mamullerin Toplam İthalattaki Payı (1000 Sterlin/%)

Dönem	Miktar	Toplam İthalatın Değeri
1880-82	20,9	370
1890-92	14,9	1.970
1900-02	16,8	1.982
1910-12	13,6	5.778

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/66.

Yukarıdaki tabloda belirli dönem aralıklarında yünlü mamul ticaretine ait veriler yer alırken aşağıda yer alan tablodaysa 1907-1911 arası dönemde Almanya'dan ithal edilen yünlü ve pamuklu ürünlerin değeri ve toplam içerisindeki yüzdelere değinilmektedir.

**Tablo 133:** Alman İmparatorluğu'ndan Yünlü ve Pamuklu Ürün İthalatı ve Toplam İthalattaki Payı (Lira/%)

Yıl	Birim		Yıl	Birim	
1907	Değer	124.563	1910	Değer	313.205
	Yüzde	0,5		Yüzde	0,7
1908	Değer	225.345	1911	Değer	471.549
	Yüzde	0,7		Yüzde	1,0
1909	Değer	343.958	1913	Değer	433.602
	Yüzde	1,0		Yüzde	1,0

**Kaynak:** Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tarihi İstatistikler Dizisi* (Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994), 1/52.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'dan ithal ettiği yünlü ürünlerin artık yüzdelerle değil rakamsal olarak boyutlarına bakılacaktır. Buradan itibaren tablolarda Osmanlı İmparatorluğu, Osmanlı Avrupası ve Asyası'na ait veriler ayrı olarak verilmektedir. Bunun sebebi menşe ve varış yerlerinin Alman dış ticaret istatistiklerinde ayrı olarak belirtilmesidir. Osmanlı İmparatorluğu, her ne kadar yünlü kumaş üretiminde bulunuyor olsa da Almanya'dan da belli miktarlarda ithal etmektedir. Bu konuda önceki bölümlerde de değinildiği üzere Osmanlı tüccarları Alman panayır ve fuarlarından kumaş ticareti yapmışlardı. 1910'a kadar kumaş ticaretinde bir artış olsa da bu tarihten sonra düşüş yaşanmaktadır. Bu durumun yaşanmasında dönemin uluslararası siyaseti ve savaşların etkisiyle deniz taşımacılığının sekteye uğraması etkili olmalıdır. Bu kapsamda, Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'dan yünlü kumaş ticaretine ait veriler, Tablo 134'te yer almaktadır.

**Tablo 134: Yünlü Kumaşlar (Giyim Kumaşları, Yağlı Pres Havlular)**  
(Ton/1000 Mark)

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracat
1906	Miktar	-	594	312	18.574
	Değer	-	4.066	2.100	152.079
1907	Miktar	-	724	454	25.461
	Değer	-	5.287	3.328	223.460
1908	Miktar	-	675	409	23.147
	Değer	-	4.983	3.057	208.221
1909	Miktar	-	1.185	474	24.123
	Değer	-	7.067	3.085	207.128
1910	Miktar	-	2.224	665	25.071
	Değer	-	11.265	4.195	209.617
1911	Miktar	-	1.371	703	24.240
	Değer	-	8.486	4.835	204.988
1912	Miktar	1.607	-	-	23.255
	Değer	10.779	-	-	194.478

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/185; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910), 31/208; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/241; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/200.

Mensucat (triko) ve örgü iç çamaşırları ticaretinde Alman İmparatorluğu yok denebilecek kadar düşük bir ithalat hacmine sahipken ihracatı ona oranla oldukça yüksektir. Bu ürün ihracatında ilk sırayı Büyük Britanya alırken onu Osmanlı İmparatorluğu takip etmektedir. Bu ticarete ait veriler, Tablo 135’te yer almaktadır.

**Tablo 135: Mensucat ve Örgü Ürünler - İç Çamaşırlar (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Büyük Britanya	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracat
1906	Miktar	203	-	99	516
	Değer	2.032	-	993	5.157
1907	Miktar	256	-	148	722
	Değer	2.179	-	1.260	6.140
1911	Miktar	815	150	-	1.474
	Değer	4.885	662	-	9.489
1912	Miktar	803	189	-	1.634
	Değer	5.045	754	-	10.029

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/185; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/200.

Aşağıda yer alan üç tabloda (Tablo 136-137-138), Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'dan ithal ettiği ve Alman ihracatı içerisinde çok da önemli bir paya sahip olmasa da yünlü ürün ticaretine ait veriler barındırmalarından dolayı mensucat ve örgü ürünler, çorap ve baskısız bez ve kumaş ürünlere ait tablolar ayrı olarak yer almaktadır.

**Tablo 136: Mensucat ve Örgü Ürünler (Eldivenler Hariç, Kesilmiş ve Biçilmiş İşler)**  
(Ton/1000 Mark)

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı İmparatorluğu	Osmanlı Avrupası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracat
1906	Miktar	-	65	1.682
	Değer	-	751	19.343
1907	Miktar	-	67	2.071
	Değer	-	672	20.713
1911	Miktar	119	-	1.902
	Değer	810	-	18.411
1912	Miktar	101	-	1.809
	Değer	698	-	18.307

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908), 29/185; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912), 33/241; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913), 34/200.

**Tablo 137: Çorap, Baskısız (Ton/1000 Mark)**

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracat
1900	Miktar	60	-	2.700
	Değer	507	-	22.947
1901	Miktar	73	-	2.591
	Değer	584	-	20.726
1902	Miktar	83	22	2.796
	Değer	681	183	22.926
1903	Miktar	130	41	2.803
	Değer	1.101	350	23.822
1904	Miktar	174	73	2.789
	Değer	1.567	656	25.100
1905	Miktar	274	83	3.088
	Değer	2.547	772	28.716

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/161; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), "Auswärtiger Handel", *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1906), 27/164-165.

**Tablo 138:** Baskısız Bez ve Kumaş Ürünler (Ton/1000 Mark)

Yıl	Variş Yeri	Osmanlı Avrupası	Osmanlı Asyası	Alman İmparatorluğu'nun Genel İhracat
1900	Miktar	365	210	21.332
	Değer	2.845	1.634	166.389
1901	Miktar	583	217	21.398
	Değer	4.030	1.522	149.789
1902	Miktar	514	237	22.596
	Değer	3.485	1.660	159.369
1903	Miktar	534	221	23.255
	Değer	3.202	1.324	170.347
1904	Miktar	709	371	24.285
	Değer	4.253	2.227	172.674
1905	Miktar	675	372	24.644
	Değer	4.609	2.570	206.471

**Kaynak:** Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904), 25/161-162; Kaiserliches Statistisches Amt (KSA), “Auswärtiger Handel”, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1906), 27/165.

Yukarıda, Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'dan yünlü ürünler ticaretine ait ilk olarak yüzde daha sonra da rakamsal olarak ürün çeşitliliğine bakılmış, şimdiyse Osmanlı ticaret layihalarında şebkenderler tarafından hazırlanan raporlarda yer alan yünlü ürün ticaretine göz atılacaktır. Bu kapsamda ilk etapta Trieste şebkenderi tarafından hazırlanan 1909 ve 1910'da Osmanlı İmparatorluğu'nun bu liman kentiyle olan yün ve yünlü ürün ticareti ele alınacaktır. Daha sonra Alman liman kentlerinden Bremen ile olan 1908-1912 arası döneme ait ticaret gözden geçirilecektir.

Trieste'yle olan yün ve yünlü ürün ticaretinde ilk dikkat çeken husus, raporlarda 1910'da Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalatına ait herhangi bir verinin olmamasıdır. Aşağıda yer alan Tablo 139'da da görüleceği üzere ilgili yıllarda gerçekleşen ticaretin hacmi ve değeri artış göstermektedir. Özellikle, 1909'da ithalatın oranı ihracattan katbekat yüksektir. Bu tabloda göstermektedir ki Osmanlı, ham madde üreticisi ve mamul mal ithalatçısı konumunu devam ettirmektedir. Bu durum da dış ticarete mali yönden açık verilmesine neden olmaktadır. Aşağıda Trieste'yle gerçekleşen ticarete ait ürünler ve bu ürünlerin hacim, değer ve gümrük vergilerine ait veriler yer almaktadır.

Trieste'yle gerçekleşen ticarete yer alan yün ve yünlü ürün ticaretine ait verilere bakıldıktan sonra Tablo 140'ta Bremen'le gerçekleşen ticaret incelenecektir. 1908-1912 arası dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun hem Asya hem de Trablus topraklarından ham koyun yünü ihracatı gerçekleşirken buna karşın Osmanlı Avrupası, Almanya'dan



ham koyun yünü ithal etmiştir. Bu ayrıntının dışında genel itibarıyla bakıldığında Osmanlı İmparatorluğu, Bremen’le olan ticaretinde genel Almanya ticaretinde olduğu gibi ham madde ihraç edip mamul mal ithal etmiştir.

**Tablo 139: Osmanlı İmparatorluğu'nun Trieste Limanı'yla Gerçekleşen Yün Ticareti (Kg/Kron)**

Yıl	Ticaret	Eşya Çeşitleri	Miktar	Her 100 kg için Gümrük Resmi		Her 100 kg Değeri	Ürün Değeri	Toplam
				Tarife	Uygulanan			
1909	İhracat	Yün	983.100	Muaf	Muaf	180.50	1.774.495	1.774.495
	İthalat	Yünlü Eşya	1.770.300	Muaf	Muaf	900	15.932.700	21.963.384
		Elbise ve Çamaşır ve Diğer Eşyalar	484.100	Muaf	Muaf	1233	5.968.953	
		Yün	34.200	Muaf	Muaf	180,5	61.731	
1910	İhracat	Ham Yün	274.900	Muaf	Muaf	210	577.290	6.801.535
		Yıkanmış Yün	161.600	Muaf	Muaf	395	638.320	
		Yünden Üretilmiş Kaba Örtü	6.300	29	Muaf	325	20.475	
		Yün Mensucat (Her Biri 700 Gramdan Fazla)	14.700	120	120	1.150	169.050	
		Dikilmemiş Karaman Halıları	11.900	120	120	460	54.740	
		Düğümlü Halı	591.900	180	180	900	5.327.100	
		Başka Şeylerden İmal Olunmuş Yün İşlemeler	520	500	500	2.800	14.560	

**Kaynak***İhracat*

1909 için; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/24-28.

1910 için; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriye, 1327), 5/51-72.

*İthalat*

1909 için; Mehmet Necib, "Trieste Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327), 4/37-40.

**Not**

1. Ham yün ihracatına ait ürün toplamı ilgili kaynakta 82.470 kron olarak verilse de yapılan hesaplamada yanlış olduğu belirlenmiş ve düzeltilmiştir.
2. Yıkanmış yün ihracatına ait ürün toplamı ilgili kaynakta 153.520 kron olarak verilse de yapılan hesaplamada yanlış olduğu belirlenmiş ve düzeltilmiştir.

**Tablo 140:** Osmanlı İmparatorluğu'nun Bremen Limanları ile Gerçekleşen Yün Ticareti (Kg/Mark)

Ticaret	Yer	Ürün	1908		1909		1910		1911		1912	
			Kilogram	Mark	Kilogram	Mark	Kilogram	Mark	Kilogram	Mark	Kilogram	Mark
İhracat	Osmanlı Asyası	Ham Koyun Yünü	32.437	45.988	56.707	83.180	-	-	-	-	-	-
		İşlenmemiş Kuzu Yünü	-	-	-	-	-	-	-	-	36.554	51.971
		Yün	-	-	-	-	-	-	-	-	753	3.925
		Halis ve Karışık Yünden Mamul Eşya	-	-	1.220	4.538	941	3.943	-	-	-	-
	Osmanlı Avrupası	Yünlü Ürünler	-	-	-	-	-	-	8.790	105.142	16	120
	Trablus	Ham Koyun Yünü	-	-	-	-	56.638	80.300	-	-	-	-
İthalat	Osmanlı Asyası	Alman Yünlü Eşyası	377	3.367	744	6.555	-	-	-	-	-	-
		Halis ve Karışık Yünden Mamul Almanya Eşyası	515	4.017	2.323	15.031	9.139	55.059	-	-	-	-
		Yün	-	-	-	-	-	-	-	-	206	2.014
	Osmanlı Avrupası	Ham Koyun Yünü	-	-	11.139	29.741	10.193	82.846	13.595	38.066	-	-
		Halis ve Karışık Yünden Mamul Almanya Eşyası	-	-	15.506	128.079	3.792	26.672	3.491	19.934	-	-
		Alman Yünlü Eşyası	-	-	-	-	-	-	-	-	432	3.489

**Kaynak:** F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Necm-i İstikbal Matbaası, 1328), 6/10, 18, 22; F. W. Reinhold Elfeld, "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu", *Ticaret Layihaları* (Selanik Matbaası, 1329), 8/16-19, 56-57, 60-65.

### 3.3. Bölüm Sonu Değerlendirmesi

1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve taşımacılıkta yaşanan gelişmelerin etkisiyle dış ticareti gelişen Osmanlı İmparatorluğu, bu süreçte imtiyazlı ticaret anlaşmalarıyla birçok devlete ayrıcalıklar vermiştir. Bu ayrıcalıklarla başta yarar sağlanacağı düşünülse de nakliye vasıtalarının çeşitlenmesi ve hızlanmasıyla her geçen gün zarar görmesine neden olmuştur. Özellikle buharlı gemilerin nakliye vasıtası olarak kullanılması bunu daha da derinleştirmiştir. Tüm bu gelişmelerle ticaret hacmini sürekli artıran Osmanlı İmparatorluğu, 1830-1911 arası dönemde ihracatı 6,8, ithalatıysa 9,4 kat büyümüştür. Her ne kadar ticaret hacminde artış sağlanmışsa da ülke içerisine daha fazla yabancı mamul malın giriyor olması ekonominin çöküşünü hızlandırmıştır.

Aynı dönemlerde, imparatorluk öncesi Almanya'nın üretim ve ticaretine bakıldığında genel ihracata konu edilen başlıca emtialar daha tam olarak endüstriyel bir adım atılmadığı süreçte genel anlamda tarım, hayvancılık ve dokumacılığa dayalı ürünlerken, ithalatsa mamul mallar olarak gerçekleşmektedir. Büyük ölçekli endüstriyel ürünler ihracı ve ham madde ithalatından söz etmek içinse daha erkendir. Fakat ilgili dönemde Almanlar, demir ve su yolları üzerinde oluşturulmaya başladıkları taşımacılık faaliyetleriyle de endüstriyel atılımın kilometre taşlarını döşemişlerdir.

Almanların imparatorluk öncesi dönemde ticaret merkezleri ve liman/gümrüklerine bakılırsa, Güneydoğu'da Viyana, Güneybatı'da Augsburg, Kuzeybatı'da Frankfurt ve Kuzeydoğu'daysa Leipzig önemli ticaret merkezleriyken; Kuzey ve Baltık denizlerinde yer alan Hamburg, Bremen, Emden; Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig ve Königsberg limanları ticarete yön vermeleri açısından önemlidir. Bu limanlar aracılığıyla Almanlar, kuzey ve batı ülkelerinin yanı sıra Amerika ve Hindistan'la da ticaret yapabilmekteydiler. Bu limanların yanında güneyde yer alan Trieste ise Güney Germen bölgelerinin ticaret merkezi olarak ön plana çıkmaktadır. Bu liman sayesinde Güney Avrupa ve Doğu Akdeniz ile ticari ilişkiler yürütülmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasındaki genel ticarete ait çeşitli kaynaklar üzerinden yapılan okumalarla dönemin lira-mark çapraz döviz kuru ortaya çıkarılmıştır. Bu sayede bir Alman markının incelenen dönemde genel olarak ithalatta 18,45; ihracattaysa 18,41 Osmanlı lirası olduğu hesaplanmıştır.

İki devletin istatistiklerinde karşılıklı ticarete ait rakamlarda büyük farklılıklar görülmektedir. Bu farklılığın yaşanmasında Osmanlı İmparatorluğu'nun imtiyazlar çerçevesinde gümrük vergisinden muaf tuttuğu bazı ürünlerde istatistikî verilere yer vermemesi; Almanlarınsa ticaretini yaptıkları her ürünü kayıt altına almalarından dolayı bu farklılıklar yaşanmıştır. Bu durumun yanı sıra Trieste limanı ile yapılan ticareten dolayı da Osmanlı limanlarına gelen ve giden bazı Alman menşeli ürünlerin üçüncü taraf yabancı bandıralı gemilerle taşınması nedeniyle o ülkeyle olan ticarete konu edilmeleri istatistiklerde farklılıklara neden olmuştur.

İki ülke istatistiklerinin ihracat konusundaki farklılıklarına değinilirken bir konuyu da atlamamakta fayda vardır. Bu da 1881 sonrası dönemde Osmanlı maliyesinin Düyun-ı Umumiye İdaresi'yle içine girdiği ikili yapıdır. Bu idare, Osmanlı borçlarına karşılık bazı ürünlerin ithalat ve ihracatına müdahil olmuştur. Dönemsel farklılıklar olsa da tütün, tuz ve şarap gibi ihracından önemli gelirler elde edilen ürünler idare tarafından ihraç edildikleri için istatistiklere dahil edilmemişlerdir. Bunların yanı sıra ürünlerin sevkiyatında kullanılan navlunlar ve değerinin korunması adına yapılan sigortalama işlemlerinin yüksek olması da alıcı ülkelerin ödediği ücretlerin artmasına ve sonuçta istatistiklerde yer alan verilerin farklılaşmasına neden olmuştur.

Bu bölümde genel itibarıyla metinsel bütünlük tablolar ve rakamlardan dolayı çokça bölünse de şu gelişmelere yer verilmiştir; Osmanlı-Alman ikili ilişkilerine konu olan ürünler –genel itibarıyla Osmanlı/Alman istatistikleri ve Osmanlı ticaret layihaları üzerinden- incelenmiştir. Bunlar içerisinde vergiden muaf olan, 1908'de Osmanlı Asyası'nda yaşanan kıtlıkla aynı tarihte Bosna-Hersek'in Avusturya tarafından ilhaki, 1910'dan sonra yaşanan bölgesel iklim değişiklikleriyle kadınların giyim modasının değişmesinin özellikle deri ve dokumacılık ürünlerine etkisi gibi konular ele alınmıştır.

Bu başlık altında Osmanlı İmparatorluğu, Alman İmparatorluğu'na ham madde sağlayan bir konumunda yer almıştır. Fakat bir üründe tam tersi gerçekleşmiştir. O da şeker ve şekerlemedir. Osmanlı'nın Trieste üzerinden Alman malı ve diğer ülke malı olarak ithal ettiği şeker, işlendikten sonra şekerleme olarak Almanya'ya ihraç edilmiştir. Bunun dışında kalan tüm ürünler Osmanlı İmparatorluğu ya tek taraflı ihracatçı ya da hem ihraç hem de ithal eden konumdadır. Bunun yaşanmasında da bölgeler arasında ulaşım alt

yapısındaki eksikliklerden dolayı un ve pirinçte olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu bir üretici ülke olsa da aynı zamanda önemli seviyede ithalatta da bulunmuştur.

## SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu ve Alman İmparatorluğu'nun ikili ticari ilişkilerini ele alan "Osmanlı-Alman Ticari İlişkileri (1900-1914)" başlıklı tez çalışmasında hem tarihsel süreç anlatılmış hem de ticarete konu olan ürünler ortaya konmaya çalışılmıştır. İncelenen zaman aralığı bir tarafta çöküş diğer tarafta dünya çapında bir yükselişle sonuçlanan, birbirinden bağımsız, çok farklı fakat neredeyse aynı dönemlerde köklü yapısal dönüşümlerin yaşandığı döneme denk gelmektedir. Osmanlı tarafında belirtilen yapısal dönüşümü başlatan 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve 1854'te Kırım Savaşı sırasında alınan ilk borçtur. Borçlanma konusunda devam eden süreklilik Mayıs 1873'te Viyana Borsası'nda yaşanan panik ortamının da etkisiyle 1875'te mali iflası ardından da 1881'de Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kuruluşuyla ikili mali yapıyı beraberinde getirmiştir. Alman tarafıysa 1834'te Prusya önderliğinde Zollverein adıyla gümrüklerin birleştirilmesi, 1871'de imparatorluğun kurulması ve 1888'de II. Wilhelm'in tahta geçişi sonrasında uygulanmaya başlanan Weltpolitik'le artık prensliklerden oluşan bir devlet değil büyük bir imparatorluğa dönüşmüştür. İki imparatorluğun tam tersi yönde geçirdikleri dönüşümlerde tahta bulunan imparatorlar belirleyici olmuştur: Sultan II. Abdülhamid ve Kayzer II. Wilhelm.

Sömürge elde etme konusunda Almanya'nın geç kaldığını düşünen II. Wilhelm'in başını çektiği Pan-Alman emperyalistlerin ilk hedefi Avusturya, Belçika, Hollanda, Lüksemburg'un yanı sıra Romanya ve diğer Balkan devletlerini içine alan çevre ülkeleri kendi ekonomik sistemlerine dahil etmektir. Böylece İngiliz ve Fransızlara kıyasla zengin sömürge imparatorluğu olmayan Almanya, Akdeniz ve Karadeniz'e nüfuz edebilecekti. Balkanlar üzerinden geçen bir yolla, Bağdat Demiryolu imtiyazı sonrasında Basra'ya kadar ulaşacak demir yolu inşaatıyla bu düşünce eyleme geçirilecekti. Almanya'nın "Drang nach Osten" politikası netleşiyordu; Osmanlı İmparatorluğu, Almanların ilgi alanındaydı ve olası uluslararası baskı karşısında temel savunma, Alman ekonomik çıkarlarını güvence altına almak olacaktı.

Almanlar, Drang nach Osten politikasını netleştirirken Balta Limanı Anlaşması kapsamında Osmanlı ticaretinden büyük bir paya sahip olan İngiltere ve Fransa da geri planda kalıyordu. 1898-1913 arası dönemde, İngilizlerin ticaret hacmi yüzde 37,24'ten yüzde 20,16'ya; Fransızların oranı yüzde 16,91'den yüzde 12,43'e düşerken; Almanların

oranı yüzde 1,78'den yüzde 9,33'e yükselmişti. Almanların Osmanlı ticaretindeki payı sürekli arttı ve yirminci yüzyılın başından itibaren İngiltere ile rekabet edebilir seviyeye ulaştı. Rakamlar İngilizlerin dünya genelinde olduğu gibi Osmanlı ticaretinde de geride kaldığını gösteriyordu. Alman kapitalizminin yüzyılın sonuna doğru uluslararası bir güç haline gelmesi ve Alman mallarının uzun vadeli satışlarında yakalanan başarı karşısında direnemeyen İngilizler, sömürgeleri ile ticari ilişkilerini geliştirme yolunda yeni bir strateji belirleyecekti. Bu stratejinin sonucu olarak İngiliz sermayedarları Osmanlı topraklarında yatırım yapma konusunda isteksiz davrandı. İngilizlerin boşalttığı alansa hızlı bir şekilde Almanlar tarafından doldurulacaktı. Fransızlar ise Alman ve İngiliz rekabetinin gerisinde kalacak Osmanlı ticaretinden Avusturya-Macaristan'la neredeyse aynı oranda pay alacaktı.

Dengelerin değiştiği rekabet ortamında mali iflas yaşayan, 1877-1878 savaşında Rusya'ya mağlup olan Osmanlı İmparatorluğu ülke çapında bir sanayileşme gerçekleştirememiş, çağdaşı Avrupa ülkelerindeki endüstrileşmeyi yakalayamamıştı. Sanayileşen Avrupa ülkeleriyle ilişkileri belirleyecek olan merkezi bürokrasi de yenilenememişti. Bu açmaz içinde Osmanlı-Alman ticari ilişkileri on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren sürekli bir büyüme gösterecek, özellikle inşa edilen demiryolu hatlarıyla Alman şirketleri öne çıkacaktı. Almanlar geniş Osmanlı coğrafyasının bâkir zenginliklerinin kendilerine büyük imkanlar sunacağını görmüştü ve ona göre hareket edeceklerdi.

Şark Demiryolları'na ek olarak Anadolu (1888) ve Bağdat (1903) demir yollarının yapım ve işletim imtiyazlarının Deutsche Bank'a verilmesi, inşa faaliyetlerinde Alman sanayi ürünlerinin kullanılması, Osmanlı tarafını Alman endüstri ve ticaretinin büyük destekleyicisi haline getirdi. 1888'de, Şark Demiryolları'yla Osmanlı Avrupası'ndaki demir yolları, Trieste limanının da verdiği destekle daha hızlı yük taşımacılığını mümkün kıldı. 1889'da Deutsche Levant-Linie'nin kurulmasıyla iki ülke arasındaki ticaret daha da arttı.

Alman nüfuzunun ülke içine yayıldığı anda Osmanlı ekonomisi ciddi bir resesyon yaşıyordu. Bazı iş kollarında özellikle de halı dokuma, deri üretimi ve çeşitli metal işleri üzerinde güçlü bir etkisi olmasa da neredeyse her alanda üretim düşüşü vardı, atölyeler ve tersaneler kapanıyordu. Küçük ölçekteki atölyeler dışında kalan daha üst segmentteki



üretim tezgahlarının kapanması, Osmanlı ekonomisinin korunması ve geliştirilmesini sağlayacak politikanın izlenmesini de engelledi. Kaybı en aza indirme yolunda vergi artırımları bir seçenek olarak görüldü. Örneğin, Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında 1907'de yapılan ek sözleşmeyle, Osmanlı tarafına daha önce verilmiş olan valorem vergisini yüzde 8'den yüzde 11'e çıkarma hakkı tanındı. Bu gelişme doğrultusunda Alman istatistikleri üzerinden yapılacak değerlendirmede Osmanlı İmparatorluğu'nun, Alman İmparatorluğu'nun ithalatında 1894'te 18,8 milyon marklık değeriyle 25. sırada yer alırken; 1913'teyse 74 milyon marklık değeriyle bir sıra yükselerek 24. sırada yer aldığı görülür. Aynı dönemlerin ihracatındaysa 1894'te 34,4 milyon marklık değerle 15. sırada yer alırken; 1913'te 98,4 milyon markla 21.liğe gerilemiştir.

Ağırlıklı olarak Alman sermayesiyle desteklenen demiryolu ağı bazı ticaret merkezlerini geri plana iterken, bazı küçük yerleşim birimlerini öne çıkardı ve bu da bazı üretim kollarının eskiye oranla daha çok değer görmesiyle sonuçlandı. Örneğin, Adana ve Mersin tarımsal üretim üsleri haline gelirken, liman inşaatlarıyla ülkenin yeni ticaret merkezlerinden oldu. Başkent İstanbul öneminden hiçbir şey kaybetmedi. Anadolu ve Bağdat demir yollarının işletmeye açılmasıyla hatların geçtiği bölgelerden Konya Ovası ve Çukurova'nın sulama ve ıslah projeleriyle birer üretim merkezi oldular. Alman desteğiyle gerçekleşen bu yapılar, Osmanlı İmparatorluğu'nu Almanlar için insan ve makine temelli bir yatırım üssü haline getirdi. Dolayısıyla Kayzer II. Wilhelm'in Weltpolitik'i ve Sultan II. Abdülhamid'in müttefik arayışı, iki ülkeyi siyasi olduğu kadar ticari anlamda da birbirine yakınlaştırmıştı.

İkili ticari ilişkilerde yaşanan gelişme, iki ülke istatistiklerinde de görülmektedir. İstatistiklerde, Alman demir yolu yatırımlarının başladığı on dokuzuncu yüzyılın sonuna gelindiğinde, Alman ihracat rakamlarının sürekli bir yükseliş gösterdiği görülür. Fakat yapılacak değerlendirmelerde Alman istatistiklerinin iki önemli özelliğinin göz önünde tutulması gerekir. Birincisi karşılıklı ticarete ait verilerde tek bir para biriminin kullanılmaması, ikincisi Osmanlı İmparatorluğu imtiyazlı ürünler ticaretini çoğunlukla kayıt altına almazken; Alman İmparatorluğu'ndan gönderilen her bir ürünün kayıt altına alınmasıdır.

Osmanlı tarafının kayıtları ise Alman kayıtları gibi bir bütün halinde tutulmamış ve dağınıktır. Var olanların değerlendirilmesinde ilk dikkat çeken Alman İmparatorluğu'yla yapılan ticarete ait verilerin beklentinin çok altında kaldığı gerçeğidir. Bu da iki nedenden kaynaklanmış olmalıdır. Birincisi Almanya'ya verilen imtiyazlar kapsamında yer alan, demir yolu yapım malzemeleri, fabrikalar için getirilen makine ve ekipmanlar ile ordunun ihtiyacı olan silah ve mühimmatların Osmanlı istatistikleri içinde yer almamasıdır. İkincisi, Almanya'dan gelen bazı ürünler, üçüncü tarafın gemileriyle geldiği için o ülkenin adıyla kaydedilmiştir. Bu durum özellikle güney Almanya'yla yapılan karşılıklı ticarete kullanılan Trieste limanından gelen ürünler için geçerlidir. 1878 yılı itibarıyla yayınlanmaya başlayan Osmanlı istatistikleri, birçok mal kapsam dışında tutulması gibi kendi içerisinde barındırdığı dezavantajlar nedeniyle, yapılacak yorumlarda dış ticarete kesin ve net rakamlara ulaşmak mümkün değildir. Üstelik Alman dış ticaret istatistiklerinde yer alan “Spezialhandel der wichtigeren Waren” (Daha Önemli Olan Malların Özel Ticareti) gibi ayrıntılı verilerin bulunduğu bir başlık, Osmanlı kayıtlarında yer almaz. Ayrıca Osmanlı dış ticaret istatistiklerinde yer alan ihracat fiyatları piyasaya göre düşük, ithalat fiyatlarıysa yüksek gösterilmiştir. Bu durum da dış ticaret dengelerinde mali olarak farklı bir tablonun ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Osmanlı-Alman istatistiklerinin ihracat konusundaki farklılıklarına değinilirken bir konuyu daha atlamamakta fayda vardır. Bu da 1881 sonrası dönemde, Osmanlı maliyesinin Düyun-ı Umumiye İdaresi'yle içine girdiği ikili yapıdır. Bu idare, Osmanlı borçlarına karşılık bazı ürünlerin ithalat ve ihracatına müdahil olmuştur. Dönemsel farklılıklar olsa da tütün, tuz ve şarap gibi ürünler idare tarafından ihraç edildikleri için istatistiklere dahil edilmemiştir. Üstelik ürün sevkiyatında kullanılan navlunlar ve sigortalama işlemlerinin yüksek olması da alıcı ülkelerin ödediği ücretlerin artmasına ve sonuçta istatistiklerde yer alan verilerin de farklılaşmasına neden olmuştur. Fakat, istatistiklerde beklenen şu çıkarımı doğrulayan rakamlar görülür: Alman malları, Osmanlı piyasasında günden güne yayılırken, Türk malları Almanya için mamul madde üretiminde kullanılan ucuz ham maddelerdir.

Her ne kadar Osmanlı-Alman ilişkileri gelişme göstermiş olsa da Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun genel İngiliz ve Fransız ticaretinde olduğu gibi Osmanlı'nın dünya ekonomisindeki konumu Almanlarla olan ticari ilişkilerde de ortaya çıkmıştır. Buna göre, Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'yla olan ticari

ilişkileri kendine has bir durum olmaktan ziyade diğer ticarete bulunduğu ülkelerde olduğu gibi ilgili ülkelerin dış ticaretlerinde çok da önemli arz etmeyen bir konumdadır. On dokuzuncu yüzyılın son on yılında artan ticaret hacmi savaşlarla azalmaya başlayacak ve bu bağlamda, Trablusgarp Savaşı mihenk noktası olacaktır. Bu savaşla birlikte Osmanlı-Alman ilişkilerinin deniz ticareti ayağında aksaklıklar başlayacaktır. Bir de 1912 ve 1913'te, Bremen ile Osmanlı liman kentleri arasındaki ticaret, muhtemelen Balkan Savaşları nedeniyle kalıcı olarak kesintiye uğradığında 1913'e kadar sürekli artış gösteren Osmanlı-Alman ticaret hacmi aynı yıl düşüş eğilimi içine girmiştir.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Balkan topraklarının Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılması Osmanlı-Alman ticaret hacmini bir hayli düşürecektir. Savaşın başlamasıyla birlikte kapitülasyonları kaldıran Osmanlı hükümeti yüzde 15'e çıkardığı ithalat vergisinden Alman mallarını muaf tutacaktır. Mütekabiliyet çerçevesinde, Alman tarafı da benzer bir vergi indirimi kararı alınca Almanlar, Osmanlı piyasasından savaş yılları boyunca her türlü ürünü tedarik edebilecek fırsatı elde etmiş olacaklardır.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Kaynakları

#### Osmanlı Arşivi [BOA]

##### **BOA, Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Mukavele Kısım [A.DVN.MKL.]**

BOA, A.DVN.MKL, No. 3, Gömlek No. 13.

BOA, A.DVN.MKL, No. 18, Gömlek No. 9.

BOA, A.DVN.MKL, No. 32, Gömlek No. 9.

BOA, A.DVN.MKL., No. 48, Gömlek No. 17.

BOA, A.DVN.MKL., No. 49, Gömlek No. 5.

BOA, A.DVN.MKL., No. 82, Gömlek No. 2.

##### **BOA, Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Name-i Hümayun Kalemî [A.DVN.NMH.]**

BOA, A.DVN.NMH, No. 1, Gömlek No. 1.

BOA, A.DVN.NMH., No. 2, Gömlek No. 13.

BOA, A.DVN.NMH., No. 4, Gömlek No. 17.

BOA, A.DVN.NMH., No. 4, Gömlek No. 19.

BOA, A.DVN.NMH, No. 13, Gömlek No. 14.

##### **BOA, Dîvân-ı Hümayûn Sicilleri Nâme-i Hümayûn Defterleri [A.DVNSNMH.d...]**

BOA, A.DVNSNMH.d..., No. 1, Gömlek No. 15.

##### **BOA, Bab-ı Ali Evrak Odası [BEO]**

BOA, BEO, No. 146, Gömlek No. 10890.

BOA, BEO, No. 2696, Gömlek No. 202165.

BOA, BEO, No. 2758, Gömlek No. 206795.

BOA, BEO, No. 3516, Gömlek No. 263680.

##### **BOA, Hatt-ı Hümayun [HAT]**

BOA, HAT, No. 9, Gömlek No. 309.

BOA, HAT, No. 9, Gmlek No. 321.

BOA, HAT, No. 1183, Gmlek No. 46702.

BOA, HAT, No. 1429, Gmlek No. 58485.

**BOA, İrade Hariciye Evrakı [İ.HR.]**

BOA, İ.HR., No. 8, Gmlek No. 374.

**BOA, Hariciye Nezâreti Siyasi Kısım Evrakı [HR. SYS.]**

BOA, HR. SYS., No. 1887, Gmlek No. 2.

**BOA, Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi Evrakı [HR.MKT.]**

BOA, HR.MKT., No. 465, Gmlek No. 94.

**BOA, Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı [DH.H]**

BOA, DH.H, No. 36, Gmlek No. 4.

**BOA, Dahiliye Nezareti, Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti İkinci Şube  
[DH.EUM.2.ŞB]**

BOA, DH.EUM.2.ŞB, No. 50, Gmlek No. 31, 7.

**BOA, Dahiliye Nezâreti İdare Evrakı [DH.İD]**

BOA, DH.İD., No. 108, Gmlek No. 14.

BOA, DH.İD., No. 108, Gmlek No. 30.

**BOA, İrade Meclis-i Mahsus [İ.MMS]**

BOA, İ.MMS, No. 3367.

**BOA. Cevdet Darphane [C. DRB.]**

BOA. C. DRB., No. 1360, Gmlek No. 2044.

**BOA, Orman ve Maadin [İ. OM.]**

BOA, İ. OM., No. 6, Gmlek No. 35.

**BOA, Şura-yı Devlet Evrakı [ŞD]**

BOA, ŞD, No. 597, Gmlek No. 7.

BOA, ŞD, No. 1825, Gmlek No. 40.

BOA, ŞD, No. 2790, Gömlek No. 44.

**BOA, Yıldız Perâkende Evrâkı Posta Telgraf Nezâreti Marûzâtı [Y.PRK.PT.]**

BOA, Y.PRK.PT., No. 23, Gömlek No, 135.

**BOA, Hariciye Nezâreti İdare Evrakı [HR.İD.]**

BOA, HR.İD., No. 292, Gömlek No. 53.

**Alman Arşivi - Bundesarchiv (BArch)**

BArch, *Berliner Börsen-Courier (04.09.1910)*, R 8024:324, 0028.

BArch, *Berliner Tageblatt (1913)*, R 8024:324, 0044.

BArch, *Berliner Tageblatt (1914)*, R 8024:324, 0048.

BArch, *Berliner Tageblatt (1914)*, R 8024:324, 0047.

BArch, *Der Tropenpflanzer (Juli 1897)*, R 8024:325, 0001.

BArch, *Deutsche Kolonialwerte (15.4.1910)*, R 8024:324, 0025.

BArch, *Deutsche Kolonialwerte (15.8.1910)*, R 8024:324, 0026.

BArch, *Deutsche Kolonialwerte (03.10.1910)*, R 8024:324, 0028.

BArch, *Deutsche Kolonialwerte (1.8.1912)*, R 8024:322, 0001.

BArch, *Deutsche Orientbank AG (1908)*, R 8024:324, 0010.

BArch, *Deutsche Orientbank AG (1909)*, R 8024:324, 0022.

BArch, *Deutsche Orientbank AG (1910)*, R 8024:324, 0031.

BArch, *Deutsche Orientbank AG (1911)*, R 8024:324, 0038.

BArch, *Deutscher Reichsanzeiger (1914)*, R 8024:324, 0047.

BArch, *von der Heydt's Kolonial-Handbuch (1910)*, R 8024:324, 0027.

### **Kitaplar**

*A Century of Deutsche Bank in Turkey*. İstanbul: Aksoy Printing, 2009.

Akgüç, Öztin. *100 Soruda Türkiye'de Bankacılık*. İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1989.

Aksan, Virginia H. *An Ottoman Statesman in War and Peace: Ahmed Resmi Efendi (1700-1783)*. Leiden: E.J. Brill, 1995.

- Akyıldız, Ali. *Anka'nın Sonbaharı: Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2018.
- Akyıldız, Ali. *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri 'Ottoman Securities'*. İstanbul: Mas Matbaası, 2001.
- Amasyan Efendi. *Hüdavendigâr Vilayeti Celilesi Ziraat ve Nafia Müdürü Sabık Re'fetlü Amasyan Efendi'nin Afyon Tohumu Zira'ına Dair Kaleme Aldığı Layihadır*. İstanbul: La Türki Matbaası, 1287.
- Armaoğlu, Fahir. *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1789-1914)*. İstanbul: Kronik Kitap, 2019.
- Armaoğlu, Fahir. *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*. Ankara: Tisa Matbaası, 2. Basım, 1984.
- Armaoğlu, Fahir. *Siyasi Tarih 1789-1960*. Ankara: Ayyıldız Matbaası, 3. Basım, 1975.
- Aybar, Celal. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi 1878-1913*. Ankara: Türkiye Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü, 1939.
- Babaoğlu, Ali N. *Uyğurucu ve Tarihi Bağımlılık Yapan Maddeler*. İstanbul: Kaynak Yayınları 1997.
- Bağdat Demiryolu'na Ait Mukavelat*. Dersaadet: Selanik Matbaası, 1329.
- Beydilli, Kemal. *1790 Osmanlı-Prusya İttifâkı*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- Beydilli, Kemal. *Büyük Friedrich ve Osmanlılar*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1985.
- Bilgin, Mehmet Hüseyin. *Türkiye El Halıcılığı Sektörü: Eski Halı Tamir Sektörü ve İhtisas Gümrüğü Uygulaması*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010.
- Bjørnstad, Åsmund. *Our Daily Bread: a History of the Cereals*. Oslo: Vidarforlaget AS, 2012.
- Blaisdell, Donald C. *Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Malî Denetimi 'Düyunuumumiye'*. İstanbul: Doğu-Batı Yayınları, 1979.
- Brophy, James M. *Capitalism, Politics, and Railroads in Prussia, 1830-1870*. Columbus: Ohio State University Press, 1998.
- Camgöz, Mevlüt. *Ekmek, Buğday ve Şehir*. İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2017.
- Cem, İsmail. *Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi*. İstanbul: Cem Yayınevi, 1975.
- Çetinkaya, Yusuf Doğan. *1908 Osmanlı Boykotu: Bir Toplumsal Hareketin Analizi*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2004.
- Clark, Christopher. *Kaiser Wilhelm II*. London: Penguin Books, 2009.

- Curtin, Philip D. *Dünya Tarihinde Kültürler Arası Ticaret*. çev. Şaban Bıyıklı. İstanbul: Küre Yayınları, 2008.
- Dağtaş, Lütfü. *Anadolu'da Dericilik*. İzmir: İzmir Menemen Serbest Bölge Kurucusu ve İşletici A.Ş., Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 2007.
- Dalsar, Fahri. *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*. İstanbul: Sermet Matbaası, 1960.
- Deutsche Bank 1870-2010*. München: Piper Verlag, 2011.
- Deutsche Bank, Eine Geschichte in Bildern/An Illustrated History*. München/Zürich: Piper, 2007.
- Dıgıroğlu, Filiz. *Memalik-i Osmaniye Duhanları Müşterekü'l-Menfaa Reji Şirketi Trabzon Reji İdaresi 1883-1914*. İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2007.
- Dölen, Emre. *Tekstil Tarihi: Dünyada ve Türkiye'de Tekstil Teknolojisinin ve Sanayinin Tarihsel Gelişimi*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Teknik Eğitim Fakültesi, 1992.
- Earle, Edward Mead. *Bağdat Demiryolu Savaşı*. çev. Kasım Yargıcı. İstanbul: Milliyet Yayınları, 1. Basım, 1972.
- Eldem, Vedat. *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994.
- Eldem, Vedat. *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1970.
- Eldem, Vedat. *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994.
- Erhan, Çağrı. *Beyaz Savaş*. Ankara: Bilgi Yayınevi, 1996.
- Erim, Nihat. *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*. 1 Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953.
- Faroqhi, Suraiya. *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993.
- Feis, Herbert. *Europe the World's Banker, 1870, 1914*. New Haven; Yale University Press, 1965.
- Franz, Robert. "The Statistical History of the German Banking System, 1888-1907", *Miscellaneous Articles on German Banking*. Washington: Government Printing Office, 1910.
- Freely, Brendan – Freely, John. *Galata, Pera, Beyoğlu: Bir Biyografi*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2014.



- Gall, Lothar vd. *Die Deutsche Bank 1870-1995*. München: Verlag C. H. Beck, 1995.
- Geiss, Imanuel. *Der lange Weg in die Katastrophe, Die Vorgeschichte des Ersten Krieges 1815-1914*. München: Piper, 1990.
- Güran, Tevfik. "Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897". *Tarihi İstatistikler Dizisi*. 5 Cilt. Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 1997.
- Güran, Tevfik. *İktisat Tarihi*. İstanbul: Acar Basım ve Cilt, 2003.
- Güran, Tevfik. *Osmanlı Mali İstatistikleri Bütçeler 1841-1918*. Ankara: Devlet İstatistikleri Enstitüsü Matbaası, 2003.
- Helfferich, Karl. *Georg von Siemens Ein Lebensbild aus Deutschlands grosser Zeit*. Volume 3. Berlin: Verlag von Julius Springer, 1923.
- Hershlag, Zvi Yehuda. *Introduction to the Modern Economic History of the Middle East*. Leiden: E. J. Brill, 1964.
- Hobsbawm, Eric. *İmparatorluk Çağı 1875-1914*. Ankara: Dost Kitabevi, 2013.
- Hüdavendigâr Vilayeti Ziraat Müdürü Ali Haydar. *Haşhaş Ziraati*. Dersaadet: Matbaa-ı Osmaniyye, 1330.
- İmbert, Paul. *Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları*. İstanbul: Profil Yayıncılık, 2007.
- İnalcık, Halil. *Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi (İSAM), 2011.
- İnalcık, Halil. *Türkiye Tekstil Tarihi Üzerine Araştırmalar*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.
- Jerusalimski, A.S. *Die Aussenpolitik und Die Diplomatie des Deutschen Imoerialismus Ende des 19. Jahrhunderts*. Berlin: Dietz Verlag, 1954.
- Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi*. 8 Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995.
- Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907)*. 8 Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2011.
- Karavar, Hilal. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası (1844-1920)*. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2007.
- Kastamonu Vilayeti Ziraat Müdürü Ahmet Hilmi. *Afyonculuk*. Kastamonu: Kastamonu Matbaası, 1331.
- Kazgan, Gülten. *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi: Birinci Küreselleşmeden İkinci Küreselleşmeye*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2006.
- Keyder, Çağlar. *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1989.

- Kohut, Thomas A. *Wilhelm II and the Germans: A Study in Leadership*. Oxford: Oxford University Press, 1991.
- Krauss, Jakob. *Deutsch-Türkische Handelsbeziehungen*. Jena: G. Fischer, 1901.
- Kurat, Yuluğ Tekin. *Osmanlı İmparatorluğunun Paylaşılması*. Ankara: Kalite Matbaası, 1976.
- Kurdakul, Necdet. *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*. İstanbul: Döler Neşriyat, 1981.
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. İstanbul: Yordam Kitap, 2007.
- Küçükerman, Önder. *Anadolu'nun Geleneksel Halı ve Dokuma Sanatı İçinde Hereke Fabrikası Saray'dan Hereke'ye Giden Yol*. Ankara: Sümerbank, 1987.
- Kütükoğlu, Mübahat S. *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı İngiliz İktisâdî Münasebetleri (1580-1850)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2013.
- Lee, Stephen J. *Avrupa Tarihinden Kesitler 1789 – 1980*. çev. Ertürk Demirel. Ankara: Dost Kitabevi, 2010.
- Lodemann, Jürgen – Pohl, Manfred. *Die Bagdadbahn*. Mainz: v. Hase und Koehler, 1988.
- Louis-Auguste Félix baron de Beaujour, *Schilderung des handels von Griechenland besonders der stadt Thessalonich*. Weimar: Verlage des Industrie-Comptoirs, 1801.
- Nazır, Bayram. *Şehbender Raporlarına Göre I. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Ticareti*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010.
- Mahmud Celaleddin Paşa, *Mirât-ı Hakikat (Târîhî Hâkikatların Aynası)*. haz. İsmet Miroğlu. İstanbul: Berekât Yayınevi, 1983.
- Mecmua-i Muâhedat*. 1 Cilt. İstanbul: Hakikat Matbaası, 1878.
- Meyer, Henry Cord. *Mitteleuropa in German Thought and Action 1815-1945*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1955.
- Muâhedât Mecmûası*. 1 Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2008.
- Ortabağ, Erol. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bankacılığın Gelişimi ve Regülasyon*. İstanbul: Türkiye Bankalar Birliği Yayınları, 2018.
- Ortaylı, İlber. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Kronik Kitap, 2018.
- Ortaylı, İlber vd. *Payitaht-ı Zemin Eminönü*. 2 Cilt. İstanbul: Eminönü Belediyesi Yayını, 2008.
- Öndeş, Osman. *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2013.

- Önsoy, Rifat. *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*. İstanbul: Enderun Yayınları, 1982.
- Önsoy, Rifat. *Die Handelsbeziehungen zwischen den süddeutschen Staaten und dem Osmanischen Reich von 1815 von 1871*. Würzburg: P&S Sofortdruck, 1972.
- Özgüldür, Yavuz. *Türk-Alman İlişkileri (1023-1945)*. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993.
- Özdemir, Biltekin. *Osmanlı Devleti Dış Borçları*. Ankara: Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2010.
- Özyüksel, Murat. *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba Yayınları, 1988.
- Özyüksel, Murat. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013.
- Pamuk, Şevket. *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi: 1500-1914*. İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1997.
- Pamuk, Şevket. "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti". *Tarihi İstatistikler Dizisi*. 1 Cilt. Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*. Ankara: Yurt Yayınları, 1984.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2005.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.
- Pohl, Manfred. *Philipp Holzmann: Geschichte eines Bauunternehmens 1849-1999*. München: C. H. Beck, 1999.
- Potyemkin, Vladimir. *Uluslararası İlişkiler Tarihi Diplomasi Tarihi*. çev. Atilla Tokatlı. 1 Cilt. İstanbul: May Yayınları, 1977.
- Rathmann, Lothar. *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*. çev. Ragıp Zarakolu. İstanbul: Belge Yayınları, 1982.
- Riesser, Jakob. *Die deutschen Großbanken und ihre Konzentration im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gesamtwirtschaft in Deutschland*. Jena: Verlag von Gustav Fischer, 1912.
- Ruppin, Arthur. *Syrien als Wirtschaftsgebiet*. Berlin: E. S. Mittler & Sohn, 1916.

- Saka, Reşat. *Uyuşturucu Maddeler*. İstanbul: Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1948.
- Sarıca, Murat. *Siyasal Tarih*. İstanbul: Formül Matbaası, İstanbul 1980.
- Sâyar, Nihad S. *Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları*. İstanbul: Nihad Sâyar Yayın ve Yardım Vakfı Yayınları 1977.
- Schöllgen, Gregor. *Imperialismus und Gleichgewicht: Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914*. München: R. Oldenbourg Verlag, 3. Auflage, 2000.
- Schwanitz, Wolfgang G. *Gold, Bankiers und Diplomaten Zur Geschichte der Deutschen Orientbank 1906-1946*. Berlin: Trafo Verlag, 2002.
- Sombart, Werner. *Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert*. Berlin: Georg Bondi, 1903.
- Soy, Hacı Bayram. *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*. Ankara: Phoenix Yayınevi, 2004.
- Steinberg, Jonathan. *Bismarck*. çev. Hakan Abacı. İstanbul: Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, 2013.
- Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım*. İstanbul: Dergah Yayınları, 4. Basım, 1984.
- Şıvgın, Hale. *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989.
- Taylor, A. J. P. *Bismarck the Man and the Statesman*. New York: Alfred A. Knopf, 1955.
- Tezçakar Özdemir, Behice. *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Siemens Tarihi*. İstanbul: Mas Matbaacılık, 2016.
- Tızlak, Fahrettin. *Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik (1775-1850)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1997.
- Ticaret ve Ziraat Nezareti İstatistik İdare-i Umumiyye Müdüriyeti. *Memalik-i Osmaniyyenin 1329 Senesine Mahsus Ziraat İstatistiği*. Dersaadet: Matbaa-i Osmaniye, 1332.
- Topaktaş, Hacer. *Osmanlı-Lehistan Diplomatik İlişkileri (1788-1793)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014.
- Türkgeldi, Âli. *Mondros ve Mudanya Mütarekelerinin Tarihi*. Ankara: Türk Devrim Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1948.
- Uluğbay, Hikmet. *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Petropolitik*. Ankara: De Ki Basım Yayın, 2008.

- Unat, Faik Reşit. *Osmanlı Sefirleri ve Sefaretnâmeleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1968.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Tarihi*. 4-2 Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Tarihi*. 8-2 Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1959.
- Ülman, A. Halûk. *Birinci Dünya Savaşına Giden Yol*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1972.
- Wallach, Jehuda L. *Bir Askeri Yardımın Anatomisi*. çev. Fahri Çeliker. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1985.
- Wehler, Hans-Ulrich. *Das Deutsche Kaiserreich 1871-1918*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1973.
- Yalman, Ahmet Emin. *Birinci Dünya Savaşı'nda Türkiye*. yay. haz. Serkan Yazıcı – Enis Şahin İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- Yorulmaz, Naci. *Arming The Sultan*. London-New York: I. B. Tauris, 2014.

## **Makaleler**

- Aaronsohn, A. - Soskin, Dr. S. “Die Orangengärten von Jaffa”. *Der Tropenplanzer* 6/7 (Juli 1902), 341-361.
- Aktüre, Sevgi – Şenyapılı, Tansı. “Safranbolu’da Mekânsal Yapının Gösterdiği Nitelikler ve ‘Koruma’ Önerilerinin Düşündürdükleri”. *Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) Mimarlık Fakültesi Dergisi* 2/1 (Bahar 1976), 61-96.
- Alkan, Necmettin. “Dış Siyasetin Bir Aracı Olarak Hükümdar Gezileri: Kaiser II. Wilhelm’in 1898 Şark Seyahati”. *Osmanlı Araştırmaları* 31 (2008), 9-53.
- Anbar, Adem. “Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914”. *Maliye ve Finans Yazıları Dergisi* 23/84 (2009), 17-37.
- Barth, Boris. “Anatolian and Baghdad Railways: Investment and Foreign Policy before the Great War”. *East Meets West Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire*. ed. Philip L. Cottrell vd. 161-174. Hampshire: Ashgate Publishing, 2008.
- Barth, Boris. “Politische Bank wider Willen: Die Deutsche Orientbank vor dem Ersten”. *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte/Journal of Business History* 42/1 (1997), 65-87.
- Bayartan, Mehmet. “XIX. Yüzyılda Osmanlı Madenlerinin Coğrafî Dağılışı”. *Bilim Tarihi Dergisi* 10/1 (2008), 137-155.

- Beydilli, Kemal. "Colmar von Der Goltz Paşa'nın Gelişine Kadar Prusya-Alman Siyasi ve Askeri Münasebetlerine Kısa Bir Bakış". *20. Yüzyıl Başına Kadar Türk Askeri Eğitim Tarihi Gelişimi*. 13-17. İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1983.
- Beydilli, Kemal. "İlk Prusya-Osmanlı Münasebetleri Hakkında Bazı Kayıtlar ve Düzeltmeler Jurgowsky-Sattler-Seewald", *Serta Balcanica-Orientalia Monacensia: in honorem Rudolphi Trofenik septuagenarii*. ed. H. J. Kissling vd. 219-231. Monachii: Trofenik, 1981.
- Bütüner, Zübeyir. "Alman Seyyah Andreas David Mordtmann'ın İznikmid-İznik-İzmit (Kocaeli) İzlenimleri". *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*. ed. Haluk Selvi vd. 1/529-541. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları, 2016.
- Cottrell, Philip L. "A Survey of European Investment in Turkey, 1854-1914: Banks and the Finance of the State and Railway Construction". *East Meets West Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire*. ed. Philip L. Cottrell vd. 59-96. Hampshire: Ashgate Publishing, 2008.
- Crammond, Edgar. "The Economic Relations of the British and German Empires". *Journal of the Royal Statistical Society* 77/8 (July 1914), 777-824.
- Çelik, Mehtap. "16. Yüzyılın Sonlarında Balkanlarda Bir Maden İşletmesi: Kamengrad Demir Madeni". *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi* 5/2 (2020), 587-610.
- Çıtır, Burak. "Osmanlı-Alman İktisadi İlişkilerine Bir Parantez: Hansa Birliği". *Belgi Dergisi* 24 (Yaz 2022), 431-448.
- Çolak, Fatih. "Osmanlı Topraklarında Faaliyet Gösteren Bir Alman Kuruluşu: 'Anadolu Demiryolu Şirketi'". *Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 2/1 (2016), 81-102.
- Çolak, Filiz. "Anadolu'da Afyon Ziraatı ve Ticaretine Dair İzlenimler". *The Journal of Academic Social Science Studies (JASSS)* 6/1 (January 2013), 513-529.
- Damlıbağ, Fatih. "Sugar Production in The Ottoman Empire (1840-1908)". *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)* 39 (Bahar 2016), 179-214.
- Dawletschin-Linder, Camilla. "'Ade Cospoli, ich will aber nicht denken, dass es ein Abschied für immer ist.' Eine Hamburger Familie im Osmanischen Reich zur Zeit des Ersten Weltkrieges". *Osmanen in Hamburg: Eine Beziehungsgeschichte zur Zeit des Ersten Weltkrieges*. ed. Yavuz Köse vd. 173-186. Hamburg: Hamburg University Press, 2016.
- Dedinger, Béatrice. "Trade Statistics of The Zollverein, 1834-1871". *Revue de l'OFCE* 140/4 (2015), 67-85.

- Esin, Mehmet Taylan. "I. Dünya Savaşı'nda Tehcir ve Almanya ve Avusturya'ya Bakır İhracı". *Toplumsal Tarih* 23 (Mayıs 2013), 34-40.
- Eşiyok, B. Ali. "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması". *Mülkiye Dergisi* 34 (2014), 67-108.
- Fekete, Lajos. "Osmanlı Türkleri ve Macarlar (1366-1699)". *Belleten* 13/52 (Ekim 1949), 663-743.
- Fuhrmann, Malte. "Deutschlands Abenteuer im Orient: Eine Geschichte Semi-Kolonialer Verstrickungen". *Türkisch-Deutsche Beziehungen*. ed. Claus Schönig vd. 10-33. Berlin: Klaus Schwarz Verlag, 2012.
- Gross, Nachum T. "Die Deutsche Palästina-Bank 1897-1914 Ein Forschungsfragment". *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte/Journal of Business History* 33/3 (1988), 149-177.
- Grunwald, Kurt. "Jerusalems Banken im 19. Jahrhundert". *Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie* 10/2 (April 1965), 91-96.
- Güllüoğlu, Abdullah. "The First Ottoman Legation to Prussia in 1763-1764 and Its Depiction in a Costume Album from Berlin". *Istanbul Texts and Studies* 17. 223-260. Würzburg: Ergon-Verlag GmbH, 2015.
- Güven, Tarık Celal. "Cumhuriyetin 75. Yıldönümünde Dış Ticaretimizin Geçmişi ve Bugünü". *Dış Ticaret Dergisi* 3 (Özel Sayı 1998), 1-6.
- Henderson, William Otto. "German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914". *The Economic History Review* 18/1-2 (1948), 54-64.
- Herlt, Gustav. "Folgen des Krieges für das wirtschaftliche und finanzielle Leben der Türkei". *Weltwirtschaftliches Archiv* 6 (1915), 147-164.
- Hoffmann-Halle, Walter. "Deutsche Banken in der Türkei". *Weltwirtschaftliches Archiv* 6 (1915), 410-421.
- Holborn, Hajo. "Deutschland und die Türkei 1878-1890". *Archiv für Politik und Geschichte* 5/2 (1925), 111-159.
- İnal, Onur. "Osmanlı İmparatorluğu ve Hansa Tüccarları (1839-1867)". *Toplumsal Tarih* 167 (Kasım 2007), 60-67.
- Keskin, Özkan. "Osmanlı Devleti'nde Maden Hukukunun Tekâmülü (1861-1906)". *OTAM* 29 (Bahar 2011), 125-147.
- Kıranlar, Safiye. "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında İzmir'den İstanbul'a Kuru Üzüm ve İncir Sevkiyatı", *Klasikten Moderne Osmanlı Ekonomisi*, ed. Arif Bilgin – Burhan Çağlar. 157-198. İstanbul: Kronik Kitap, 2019.

- Klingelhöffer, Otto. “Der Zollverein im Jahr 1865”. *Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft* 19 (1863), 87-161.
- Kolay, Arif. “İstanbul’un İaşesinde Deniz Ulaşımının Önemli”, *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. yay. haz. Rahmi Deniz Özbay vd. 174-194. İstanbul: İstanbul Yayınları, 2016.
- Mejcher, Helmut. “Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich”. *Geschichte und Gesellschaft* 1/4 (1975), 447-481.
- Mühlmann, C. “Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei 1888-1914”. *Weltwirtschaftliches Archiv* 24 (1926), 121-137.
- Müller, Hartmut. “Bremen und Türken zur Zeit des Osmanischen Reiches”. *Bremisches Jahrbuch* 81 (2002), 97-125.
- Pamuk, Şevket. “19. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticaret İstatistikleri”, *Osmanlı Devleti’nde Bilgi ve İstatistik*. ed. Halil İncılık - Şevket Pamuk. 113-124. Ankara: Başbakanlık, Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994.
- Sırma, İbrahim. “Osmanlı Anonim Şirketlerinde Kar Dağıtımı”. *Akdeniz Üniversitesi Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi* 3/2 (2011), 117-136.
- Odell, Kerry A. – Weidenmier, Marc D. “Real Shock, Monetary Aftershock: The 1906 San Francisco Earthquake and the Panic of 1907”. *Journal of Economic History* 64/4 (2004), 1002-1027.
- Ortabağ, Erol. “Osmanlı Devleti’nde Anonim Şirket Hukukunun Gelişiminde Bankaların Rolü”. *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları* 19-20 (Ekim 2019), 5-34.
- Ökçün, Ahmet Gündüz. “Osmanlı Meclis-i Meb’usasında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi* 25/2 (1970), 15-56.
- Önsoy, Rifat. “19. Asrın İkinci Yarısından Alman İmparatorluğu’nun 1871’de Kuruluşuna Kadar Bavyera’nın Osmanlı İmparatorluğu’ndaki Ticareti”, *VIII. Türk Tarih Kongresi – Kongreye Sunulan Bildiriler*. 2/1423-1427. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1981.
- Örenç, Ali Fuat. “Osmanlı’da Yabancı Sermaye İştirâkli Karasu Madenleri Anonim Şirketlerinin Kuruluş ve Faaliyetleri”. *Yakın Dönem Türkiye Tarihi Araştırmaları*. ed. Safiye Kıranlar vd. 295-320. İstanbul: Der Kitabevi, 2019.
- Öztürk, Yücel. “Osmanlı-Lehistan İlişkilerinde Savaş, Diplomasi ve Ticaret”. *Karadeniz Araştırmaları* 14 (2017), 225-252.
- Reyhan, Cenk. “Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)”. *Belleten* 69/254 (Nisan 2005), 217-266.



- Roth, Ralf. “Amerika – Deutschland Folgen Einer Transatlantischen Migration”. *Historische Zeitschrift* 281/3 (2005), 621–657.
- Schmidt, Gustav Heinrich. “Statistik des Consums in Lübeck von 1836-1868”. *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Alterthumskunde* 6 (1892), 327-392.
- Şahinkaya, Serdar. “Bankacılık Sistemi, Sanayileşme ve Alexander Gerschenkron”. *Mülkiye Dergisi* 45/4 (2021), 1032-1045.
- Those, Jacques. “European Banks in the Middle East”. *International Banking 1870-1914*. ed. Cameron Rondo. 406-467. Oxford: Oxford University Press, 1992.
- Tok, Alaaddin. “Küresel Çağda Avrupa’ya Maden Satmak: Ergani’den İngiltere’ye Bakır İhracatı (1866-1914)”. *Klasikten Moderne Osmanlı Ekonomisi*. ed. Arif Bilgin – Burhan Çağlar. 223-234. İstanbul: Kronik Kitap, 2019.
- Topaktaş, Hacer. “Avrupa’nın Ortak Derdi Polonya Tahtı: Stanisław August Poniatowski’nin Seçimi (1763-1764)”. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi* 28/1 (2011), 183-196.
- Trumpener, Ulrich. “Germany and the End of the Ottoman Empire”. *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*. ed. Marian Kent. 107-136. London: Frank Cass, 1996.
- Völker, Tobias. “Holding High the Hanseatic Cross in the Levant: Andreas David Mordtmann and the Diplomatic Milieu of Istanbul”. *The International History Review* (2020), 1-20.
- Wallach, Jehuda L. “Bismarck and the 'Eastern Question' - A Re-Assessment”. *Germany and the Middle East 1835-1939*. ed. Jehuda L. Wallach. 23-29. Tel-Aviv, Nateev-Press, 1975.
- “Die deutschen Übersee- und Kolonialbanken” *Weltwirtschaftliches Archiv* 7 (1916), 152-156.
- Young, George F. W. “German Banking and German Imperialism in Latin America in The Wilhelmine Era”. *Ibero-amerikanisches Archiv* 18-1/2 (1992), 31-66.

## **Tezler**

- Arık, Tuğrul. *20. Yüzyılın Başlarında Osmanlı Şehbenderlerinin Ticaret Raporları*. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009.
- Altıntaş, Yusuf Ziya. *Otto von Bismarck ve Osmanlı’daki İmajı*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012.
- Ballıkaya, Ahmet. *Hansa Birliği*. Mersin: Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2018.

- Çıtır, Burak. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Afyon Ziraati ve Ticareti (1900-1939)*. Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2015.
- Daun, Anne-Marie. *Der Strukturwandel in den Deutsch-Türkischen Handelsbeziehungen seit dem 19. Jahrhundert*. Köln: Universität Köln, Wirtschaft- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät, Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde, 1948.
- Lehmann-Hasemeyer, Sibylle – Wahl, Fabian. “Savings Banks and the Industrial Revolution in Prussia Supporting Regional Development with Public Financial Institutions”. Hohenheim: Hohenheim Discussion Papers in Business, Economics and Social Sciences, University Of Hohenheim, 2017.
- Memiş, Nevin. *19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2008.
- Scheel, Helmuth. *Die Schreiben der türkischen Sultane an die preußischen Könige in der Zeit von 1721 bis 1774: und die ersten preußischen Kapitulationen vom Jahre 1761*, Berlin: Hohen Philosophischen Fakultät der Universität Griefswald, Doktoral, 1930.
- Pätz, Rudolf. *Die Beziehungen Friedrichs des Großen zur Türkei vom Hubertusburger Frieden bis zum Frieden von Kütschük-Kainardsche (1763-1774)*. Hamburg: Philosophischen Universität, Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde, 1929.
- Taşcı, Fatih. *Osmanlı Kaynaklarına Göre Osmanlı Devleti-Almanya İlişkilerinde Madencilik Alanındaki Faaliyetler (1871-1918)*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2021.
- Yüceer, Saime. *1876-1908 Osmanlı-Alman Siyasi İlişkileri*. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1987.

### **Ansiklopedi Maddeleri**

- “Bismarck”, *Brockhaus' Conversations-Lexikon: allgemeine deutsche Real Encyklopädie*. 3/95-101. Leipzig: F. A. Brockhaus, 1882.
- “Deutsche Kolonialgesellschaft (D.K.G.)”, *Deutsches Kolonial-Lexikon*, hrsg. Heinrich Schnee (Leipzig: Verlag von Quelle&Meyer, 1920), 1/302-305.
- “Germany”, *A Cyclopedia of Commerce and Commercial Navigation*, ed. J. Smith Homans. 1/810-814. New York: Harper & Brothers Publishers, 1858.
- Alkan, Necmettin. “Wilhelm Colmar von der Goltz”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 2020), Ek 1/479.
- Dursun, Davut. “Almanya”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 2/510-520. Ankara: TDV Yayınları 1989.

Emecen, Feridun. “Çeltik”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 8/265-266. İstanbul: TDV Yayınları 1993.

Engin, Vahdettin. “Rumeli Demiryolu”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 5/235-237. İstanbul: TDV Yayınları 2008.

Eyice, Semavi. “Andreas David Mordtmann”. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*. 5/489-490. İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, 1994.

Küçük, Cevdet – Ertüzün, Tevfik. “Düyun-ı Umûmiye”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 10/58-62. İstanbul: TDV Yayınları 1994.

“Morocco”, *The American Journal of International Law* 6/1 (1912), 159–167.

### Online Kaynaklar

ABN Amro Historisch Archief. “Amsterdamsche Bank 1871-1964”. Erişim 7 Aralık 2022.

[https://assets.ctfassets.net/1u811bvgythc/5VrMu5q2bjpDZ7J4HrD7SQ/ded8b7272b4e77bda1a11d5487b36cdf/Amsterdamse\\_bank\\_nl.pdf](https://assets.ctfassets.net/1u811bvgythc/5VrMu5q2bjpDZ7J4HrD7SQ/ded8b7272b4e77bda1a11d5487b36cdf/Amsterdamse_bank_nl.pdf)

Adding Spatial Dimensions to Digital History (digihist.de). “1885: Railway Lines in Germany since 1835”. Erişim 28 Kasım 2022.  
<http://www.digihist.de/html/hgisg/t06/web1885rail/INDEX.HTML>

Stiftung Deutsches Historisches Museum, Lebendiges Museum Online (DHM/LeMO). “Die Auswanderung aus Deutschland”. Erişim 28 Kasım 2022.  
<https://www.dhm.de/lemo/kapitel/reaktionszeit/alltagsleben/auswanderung.html>

Deutscher Bundestag Wissenschaftliche Dienste. “Aspekte der Auswanderung aus Deutschland, Ein Überblick über Migrationsbewegungen seit dem 18. Jahrhundert”. 1 - 3000 - 012/16 (2016). Erişim 28 Kasım 2022.  
<https://www.bundestag.de/resource/blob/435460/c2e6d246a8c21850b1653b8593d6a656/WD-1-012-16-pdf-data.pdf>

Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB). *Einunddreissigster Geschäfts-Bericht des Vorstandes der Deutschen Bank für die Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1900*. Erişim 28 Kasım 2022.  
[https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht\\_1900.pdf?language\\_id=3](https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht_1900.pdf?language_id=3)

Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB). *Der Direction der Deutschen Bank Actien-Gesellschaft, Geschäfts-Bericht für die Zeit vom April bis Ende December 1870*. Berlin: im Februar 1871. Erişim 28 Kasım 2022.  
[https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht\\_1870.pdf?language\\_id=3](https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht_1870.pdf?language_id=3)

Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB). *Der Direction der Deutschen Bank, Vierter Geschäfts-Bericht, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1873*. Berlin: den 31 December 1873. Erişim 28 Kasım 2022.

[https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht\\_1873.pdf?language\\_id=3](https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht_1873.pdf?language_id=3)

Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB). *Zweiundzwanzigster Geschäfts-Bericht der Direction der Deutschen Bank für die Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1891*. Berlin: den 9 Februar 1892. Erişim 28 Kasım 2022. [https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht\\_1891.pdf?language\\_id=3](https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht_1891.pdf?language_id=3)

Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB). *Neununddreissigster Geschäfts-Bericht des Vorstandes der Deutschen Bank für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1908*. Berlin: den 4 März 1909. Erişim 28 Kasım 2022. [https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht\\_1908.pdf?language\\_id=3](https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht_1908.pdf?language_id=3)

Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB). *Des Vorstandes der Deutschen Bank, Vierzigster Geschäfts-Bericht, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1909*. Berlin, den 3. März, 1910. Erişim 28 Kasım 2022. [https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht\\_1909.pdf?language\\_id=3](https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht_1909.pdf?language_id=3)

Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB). *Des Vorstandes der Deutschen Bank, Vierundvierzigster Geschäfts-Bericht, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1913*. Berlin, den 4. März, 1914. Erişim 28 Kasım 2022. [https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht\\_1913.pdf?language\\_id=3](https://www.bankgeschichte.de/files/documents/facts-figures/deutsche-bank/Geschaeftsbericht_1913.pdf?language_id=3)

Die Historische Gesellschaft der Deutschen Bank (HGDB). *Geschichte der Standorte. "Istanbul (Constantinople)"*. Erişim 28 Kasım 2022. [https://www.bankgeschichte.de/news/detail/19090816-istanbul-constantinople?language\\_id=3](https://www.bankgeschichte.de/news/detail/19090816-istanbul-constantinople?language_id=3)

Hibbert, Arthur Boyd. "Hanseatic League", *Encyclopedia Britannica*. Erişim 28 Kasım 2022. <https://www.britannica.com/topic/Hanseatic-League>

Maden ve Tetkik Arama (MTA). "Çinko". Erişim 28 Kasım 2022. <https://www.mta.gov.tr/v3.0/metalik-madenler/cinko>

Maden ve Tetkik Arama (MTA). "Demir". Erişim 28 Kasım 2022. <https://www.mta.gov.tr/v3.0/metalik-madenler/demir>

Real Academia de la Historia (DB~e). "Antonio López de Córdoba". Erişim 28 Kasım 2022. <https://dbe.rah.es/biografias/24488/antonio-lopez-de-cordoba>

### **Ticaret Layihaları**

Ahmet Hikmet. "Peşte Başşehbenderliği Ticaret Layihası". *Ticaret Layihaları*. 9/21-58. Matbaa-i Amire, 1330.

- Alacem Efendi. "Trieste Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 9/64-93. Matbaa-i Amire, 1330.
- Bach, Siegfried. "Nuremberg Fahri Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 6/44-47. Necm-i İstikbal Matbaası, 1328.
- Elfeld, F. W. Reinhold. "Brem Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 6/3-25. Necm-i İstikbal Matbaası, 1328.
- Elfeld, F. W. Reinhold. "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 8/49-65. Selanik Matbaası, 1329.
- Elfeld, F. W. Reinhold. "Brem Fahri Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 9/13-16. Matbaa-i Amire, 1330.
- Kalischer, Edward. "Leipzig Fahri Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 5/43-50. Matbaa-i Hayriye, 1327.
- Kalischer, Edward. "Leipzig Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 6/26-32. Necm-i İstikbal Matbaası, 1328.
- Kalischer, Edward. "Leipzig Fahri Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 8/23-27. Selanik Matbaası, 1329.
- Kalischer, Edward. "Leipzig Fahri Şehbenderliği İkinci Raporu". *Ticaret Layihaları*. 8/28-32. Selanik Matbaası, 1329.
- Kalischer, Edward. "Leipzig Fahri Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 9/17-20. Matbaa-i Amire, 1330.
- Mehmet Necib. "Trieste Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 4/14-44. Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, 1327.
- Mehmet Necib. "Trieste Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 5/51-75. Matbaa-i Hayriye, 1327.
- Nikolaki. "Fiume Şehbenderliği Layihası". *Ticaret Layihaları*. 9/94-101. Matbaa-i Amire, 1330.
- Reiss, Charles. "Mannheim Şehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 6/33-40. Necm-i İstikbal Matbaası, 1328.
- Reiss, Charles. "Mannheim Başşehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 8/3-8. Selanik Matbaası, 1329.
- Zeischim., Albert. "Danzig Başşehbenderliği Raporu". *Ticaret Layihaları*. 6/41-43. Necm-i İstikbal Matbaası, 1328.

## **Gazete ve Raporlar**

- Arbeiter Zeitung*. “Industriefeudale und Finanzkapital” (8 Juli 1913), 8.
- Annuaire Oriental du Commerce*. “Banque Impériale Ottomane” (1909), 29/1062-1063.
- Bağdat Demiryolu’na Aid Mukavelat*. Dersaadet: Selanik Matbaası, 1329.
- Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. “Memalik-i Şahanede Müskirat İmali”, 1.
- Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. “Şehbender Raporitosu” (24 Kanun-ı Evvel 1321), 4.
- Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. “İstatistik” (6 Mayıs 1322), 236-237.
- Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. “Şehbenderlik Raporitosu” (6 Mayıs 1322), 236.
- Deutsche Bauzeitung*. “Vermischtes” (20 Februar 1907), XLI-15/107-108.
- Deutsche Bauzeitung*. “Vermischtes” (2 Mai 1903), XXXVII-35/228.
- Deutsche Bauzeitung*. “Eisenbahnbau in Anatolien” (12 Maerz 1892), XXVI-22/128.
- Deutsche Bauzeitung*. “Der Bau anatolischer Bahnen durch deutsche Ingenieure” (2 Juli 1890), XXIV-53/320.
- Deutsche Bauzeitung*. “Eisenbahnbau in Anatolien” (12 Maerz 1892), XXVI-22/128.
- Deutsche Levante Zeitung*. (1 Haziran 1916), 13/495.
- Deutsche Levante-Zeitung*. “Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo, Bremen”, (1 August 1914), 4-15/707.
- Deutsche Levante-Zeitung*. “Hamburg Amerika Linie” (1 August 1914), 4-15/697.
- Düstur*. “Almanya imparatorluğu ve Prusya Kırallığı ile Devleti aliyei Osmaniye beyninde mün’akid ticaret ve seyrisefain muahedesi”. Ankara: Devlet Matbaası, 1939, I-VI/728-737.
- Gerhardt. “Über den Betrieb der Bewässerung der Koniaebene”. *Zentralblatt der Bauverwaltung* (5 Juli 1919), 320-321.
- Osmanischer Lloyd*. “Bremer Dampferlinie ATLAS mbH, Bremen” (19 November 1908), 3.
- Osmanischer Lloyd*. “Deutsche Bank” (15 August 1909), 3.
- Osmanischer Lloyd*. “Deutsche Levante-Linie, Hamburg” (19 November 1908), 3.
- Osmanischer Lloyd*. “Die Bagdadbahn und die Frage der Beteiligung” (16 Juni 1909), 1.
- Osmanischer Lloyd*. “Die Hungersnot” (14 Januar 1909), 2.

- Osmanischer Lloyd*. “Die Hungersnot in Anatolien” (2 Dezember 1908), 2.
- Osmanischer Lloyd*. “Handel und Gewerbe” (9 März 1909), 2.
- Osmanischer Lloyd*. “Handel und Gewerbe” (13 März 1909), 2.
- Osmanischer Lloyd*. “Handel und Gewerbe” (23 März 1909), 2.
- Osmanischer Lloyd*. “Handel und Gewerbe, Levante Kontor (GmbH)” (25 November 1908), 2.
- Osmanischer Lloyd*. “Handel und Gewerbe” (15 Dezember 1908), 2.
- Osmanischer Lloyd*. “Handel und Gewerbe” (16 Dezember 1908), 2.
- Osmanischer Lloyd*, “Deutsche Orientbank” (18 November 1908), 2.
- Osmanischer Lloyd*. “Letzte Telegramme” (22 Dezember 1908), 1.
- Osmanischer Lloyd*. *Osterbeilage zum ‘Osmanischen Lloyd’*. “Deutsche Bank” (11 April 1909), 1-2.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Stand der Bevölkerung, Flächeninhalt, Wohnorte”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 1/1-15. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1880.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Auswärtiger Handel, Vorbemerkungen”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 22/69-141. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1901.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Auswärtiger Handel”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 24/94-177. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1903.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Auswärtiger Handel”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 25/95-179. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1904.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Auswärtiger Handel”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 28/105-221. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1907.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Auswärtiger Handel”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 29/123-228. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1908.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Auswärtiger Handel”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 31/156-253. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1910.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Auswärtiger Handel”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 33/186-278. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1912.
- Kaiserliches Statistisches Amt (KSA). “Auswärtiger Handel”. *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*. 34/170-266. Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht, 1913.

- Konstantinopler Handelsblatt*. “Ist England der Konkurrent Oesterreich-Ungarns auf den Levantemärkten?” (4 Mai 1904), 275-276.
- Konstantinopler Handelsblatt*. “Verbesserungen in der Schifffahrt” (10 August 1904), 497-499.
- La Nation*. “Réalités économiques et financières” (20-26 Octobre 1918), 5.
- Levant Trade Review*. “Deutsche Orientbank AG” (June Quarter 1911), 1-1/73.
- Levant Trade Review*. “National Bank of Turkey” (June Quarter 1911), 1-1/23.
- Levant Trade Review*. “Deutsche Orientbank AG” (December Quarter 1914), 4-3/264.
- Lloyd Ottoman*. “Bremer Dampferlinie Atlas mbH, Bremen” (5 Février 1909), 3.
- Lloyd Ottoman*. “Fahrplan Der Bagdad Eisenbahn” (7 Mars 1909), 3.
- Neues Wiener Journal*. “Depeschen des Neuen Wiener Journal Das Bombardement von Beirut” (26 Februar 1912), 4.
- SALT Research*. “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne Duhânları Müşterekü’l Menfa’a Reji Şirketi’nin Nizamât-ı Esasiyesidir (Status de la Société de la Régie Co-Intéressée des Tabacs de l’Empire Ottoman)” AFMLZDOC004, 13-25,07.1883.
- Salzburg Wacht*. “Die Annexion von Tripolis im Senat” (27 Februar 1912), 4.
- Schweizerische Metallarbeiter-Zeitung*. “Die deutschen Grossbanken” (19 März 1910), 1-2.
- Tanin*, “Doyçe Bank” (13 Ekim 1910).
- Technik und Wirtschaft Monatschrift*. “Weltwirtschaft” (August 1917), 10-8/398-400.
- The Geographical Journal*. “Progress of the Baghdad Railway” (March 1913), 41-3/244-248.
- The Times*. “Latest Intelligence” (8 October 1875), 3.
- Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası*. 31 Mayıs 1329 (13 Haziran 1913), 27/206-213.
- United Nations on Drug and Crime (UNODC). *A Century of International Drug Control*. Vienna: United Nations Publication, 2009.
- United Nations on Drug and Crime (UNODC). *World Drug Report 2008*.
- United States, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, and United States, Bureau of Manufactures, *Daily Consular And Trade Reports 3* (1914). Washington D.C.: Government Printing Office, 1915.



*Von der Heydt's Kolonial-handbuch.* "Anatolische Baumwoll-Dampfpress-Gesellschaft mbH" (1908), 50.

*Von der Heydt's Kolonial-handbuch.* "Bewässerungsgesellschaft Palästina m. b. H." (1908), 63.

*Von der Heydt's Kolonial-handbuch.* "Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mit beschränkter Haftung" (1908), 80-81.

*Von der Heydt's Kolonial-handbuch.* "Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft mit beschränkter Haftung". Berlin, Leipzig und Hamburg: Verlag für Börsen- und Finanzliteratur AG, 1908.

*Von der Heydt's Kolonial-handbuch.* "Anatolische Industrie und Handels-Gesellschaft m. b. H.". Berlin, Leipzig und Hamburg: Verlag für Börsen- und Finanzliteratur AG, 1914.

*Vorarlberger Landes-Zeitung.* "Lokales und Provinzielles" (16 Juni 1899).

## ÖZGEÇMİŞ

<b>Ad Soyad: Burak ÇITIR</b>	
<b>Eğitim Bilgileri</b>	
<b>Lisans</b>	
<b>Üniversite</b>	Dokuz Eylül Üniversitesi
<b>Fakülte</b>	Edebiyat Fakültesi
<b>Bölümü</b>	Tarih Bölümü
<b>Yüksek Lisans</b>	
<b>Üniversite</b>	Sakarya Üniversitesi
<b>Enstitü Adı</b>	Sosyal Bilimler Enstitüsü
<b>Anabilim Dalı</b>	Tarih EABD
<b>Programı</b>	Türkiye Cumhuriyeti Tarihi EBD
<b>Makaleler</b>	
<b>1.</b> Çıtır, Burak. “Osmanlı-Alman İktisadi İlişkilerine Bir Parantez: Hansa Birliği”. <i>Belgi Dergisi</i> 2022, 431-448. DOI: 10.33431/belgi.1087437.	
<b>2.</b> Çıtır, Burak. “Finans ve Emperyalizm: Osmanlı Coğrafyasında Alman Bankaları (1897-1914)”. <i>Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi</i> 56/2022, 179-205. DOI: 10.21563/sutad.1222246.	
<b>3.</b> Çıtır, Burak. “Alman Gümrük Birliği (Zollverein) ve Osmanlı İmparatorluğu’yla İlişkileri”. <i>Vakanüvis - Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi</i> 7/2022, 1415-1445. DOI: 10.24186/vakanuvis.1207619.	