

**OSMANLI DEVLETİ'NDE YABANCI SERMAYE**

## Foreign Capital In The Ottoman Empire

Dr. Öğr. Üyesi. Ali BİRVURAL <sup>1</sup>

**Cite As:** Birvural, A. (2021). "Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", International Journal of Disciplines Economics & Administrative Sciences Studies, (e-ISSN:2587-2168), Vol:7, Issue:36; pp:1144-1149

**ÖZET**

1910 tarihine kadar güvenilir, sağlam bir bütçenin olmadığı, siyasal güçlüklerin daha da zorlaştırarak harcamaların sağlıklı denetimini engellediği Osmanlı İmparatorluğu'nda gelişen ulusal hareketler devleti parçalanma tehdidine sokmuştur. Sonunda makinesiz, fabrikasız, demiryolları ağı yetersiz Osmanlı İmparatorluğu sağlam kazanç peşindeki sanayi ülkelerine, ellerindeki sermayelerini akıtabilecekleri yeni bir ülke olarak gözükmiştir. Öte yandan, Osmanlı yetkilileri, stratejik nedenlerle de olsa, ülkeye en azından modern donanım sağlama endişesi içindedirler. Burada da ödemeler dengesi de sürekli açık verirken sermaye gereksinimini daha da arttırmıştır. Kapitülasyonlarla birlikte, 1838 Ticaret Antlaşması'ndan beri Osmanlı hükümeti büyük güçlerin oybirliğiyle onayı olmadan, ne gümrük konusunda vergi sistemini değiştirebilecek ne de yeni vergiler koyabilecek durumdadır.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Devleti, Dış Ticaret, Yabancı Sermaye, Ödemeler Dengesi.

**ABSTRACT**

The national movements that developed in the Ottoman Empire, where there was no reliable, sound budget until 1910, and political difficulties made it even more difficult to prevent healthy control of expenditures, put the state in danger of disintegration. In the end, the Ottoman Empire, without machines, factories, and an inadequate network of railways, appeared as a new country where they could flow their capital to industrial countries in pursuit of solid profits. On the other hand, the Ottoman authorities were concerned about providing the country with at least modern equipment, albeit for strategic reasons. Here, too, the balance of payments has further increased the capital requirement while constantly running a deficit. Along with capitulations, since the 1838 Trade Treaty, the Ottoman government has not been able to change the tax system on customs or impose new taxes without the unanimous approval of the great powers.

**Key Words:** The Ottoman Empire, Foreign Trade, Foreign Capital, Balance of Payments.

**1. GİRİŞ**

Yabancı sermayenin, 19. yy'ın ortasından başlayarak, sürekli ve yoğun bir biçimde Osmanlı Devleti'ne yönelmesi ile birlikte iki farklı sonuç oluşmuştur: İmparatorluğun bazı bölgelerinde, ufak çapta ama maliyeti yüksek ihtiyaçların karşılanması sağlanmış ve Osmanlı yönetiminin en önde gelen gereksinimlerinin günü gününe karşılanmasına yardım etmiştir. Ama, aynı zamanda, 1. Dünya Savaşı öncesi Osmanlı Devleti'ni yarı sömürge durumuna düşüren yazgıda, sanayi güçlerinin, iktisadi, kültürel ve siyasal müdahaleleriyle rol oynamalarına neden olmuştur.

Yabancı sermayenin imparatorluğa akması, Osmanlı Devleti'nin taleplerinin, sanayileşmiş ülkelerin para piyasalarının elverişliliğine rastlamasıyla gerçekleşmiştir. Osmanlı iktisadının sıkıntı ve güçlüklerinin temelinde az gelişmişlik ve bütçe açığı yatmaktadır. Aralarında çok az bağlantı kurabilen küçük ve sayısız üretim bölgelerine bölünmüş olan ve henüz canlı bir zanaatçılığın da bulunduğu imparatorluk, tarım ülkesi niteliğini sürdürmektedir. Genellikle borç içinde bulunan yoksul bir çiftçi ve köylü kitlesinin yanında, bazı araçlar, tüccarlar, vergi mültezimleri ve bir avuç toprak sahibi zenginleşmiştir. Eyaletlerde ya da İstanbul'da padişahın çevresinde yer alan bu sonuncular, çoğunlukla otoriteyi de ellerinde bulundururlar. Vergi yükü, reformlarla (Tanzimat) yapılan düzeltmelere karşın adaletsizliğini sürdürmüştür. Değerlendirmede yetersizlik, borçlanmanın büyük bölümünün ayrıcalıklı kişilerce dıştan alınan lüks tüketim mallarına kullanılması, üretken olmayan harcamaların artması, ciddi bir sermaye birikimini önler; tam tersine kaçınılmaz bir biçimde, para gereksinimi yaratmıştır.

**2. İLK YABANCI SERMAYE HAREKETLERİ**

Önce Avrupa'nın kuzeybatısında (İngiltere, Fransa, Benelux ülkeleri), sonra Almanya'da, Avusturya-Macaristan'da, İtalya'da, giderek Rusya'da kapitalizmin gelişmesi, kârlı yatırımlar arayışı içinde olan bir birikim yaratmıştır. Çoğunlukla azınlıklar arasından çıkan araçların işbirliği, Avrupalı bankerlerin müşterilerini cesaretlendirmeleri, basının yaptığı ağız sulandırıcı reklam kampanyası, elverişli mali koşullar,

<sup>1</sup> İskenderun Teknik Üniversitesi İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik Bölümü Hatay/Türkiye

1854'te, Doğunun değerli senetlerini gözeten bir harekete yol açmıştır. Tarihsel açıdan 1881'deki iflasla birlikte mali açıdan, kesin biçimde ayırmamakla birlikte, Osmanlı Devleti'ne yapılan fon yatırımları ile tahvil ve hisse senedi biçiminde işletmelere yapılan yatırımları ayırarak ve de bu sermayelerin ülkelere yaklaşık dağılımına girişerek, ikili bir ayırma gitmek uygun olacaktır (Thobie, 1985: 724).

## 2.1 1854-1881 Dönemi

1854-1877 yılları arasında (23 yıl) 17 devlet istikrazı ya da benzerleri ile para ve banker sermayesi sağlanmıştır. Çoğunlukla bankalar, borç verenle alan arasında aracılık yapmakla yetinse de genellikle % 6 faizle çıkarılan ve kesilen fiyatın çok altında değeri bulunan bu istikrazların, emisyonunda % 8.47 ile % 11,1 arasında oynayan gerçek kazançları vardır. Bazen tahvillerin borsada önemli düşüşleri, % 20'nin üstünde gerçek faiz elde etme olanağı sağlamıştır. Galata bankerleri % 15'in altına pek düşmemiş 1874'te faiz oranı % 25'e yükselmiştir. Bankaların komisyonları, çekilen miktarların %10'u ile % 12'si arasındadır. 1870 istikrazı bir yana bırakılırsa, bu istikrazların en ufak bir parçası bile Osmanlı ekonomisinde herhangi bir gelişmeye ayrılmamıştır: Kaçınılmaz ödeme vadeleri, bunların kazancını silip süpürmüştür. Böyle bir mali yönetimin Osmanlı Devleti'ni yalnızca iflasa sürükleyeceği anlaşılmaktadır (Eldem, 1970:157) .

1875-76 Osmanlı iflasında, ilgili tarafların tümünün kabul edebileceği bir kararnamenin oluşturulabilmesi için, 6 yıla yakın bir zaman gerekmiştir. Pek çok siyasi karmaşa ve savaş şartları ile birlikte yaşanan hükümdar değişiklikleri ile birlikte 20 Aralık 1881 'de, hükümetlerin karşılıklı arka çıktıkları alacaklılarla borçlu arasında antlaşma yapılmıştır (Kurmuş, 1972:38).

Muharrem Kararnamesi, Türk borçlarının yönetimini İstanbul'da ele alacak olan, Düyun-ı Umumiye İdaresi'ni yerine oturtur. 185.000.000 frank olarak tahmin edilen dalgalı borçlar, 1882'de Osmanlı Bankası'nın tedavüle çıkardığı, "öncelikli" (mümtaz) denen istikrazla konsolide edilir. Dört diziyeye ayrılan konsolide edilmiş eski borçlar, efektif olarak Osmanlı hükümetinin eline geçen miktarlara çevrilmiştir. Düyun-ı Umumiye Meclisi, borcun düzenli bir biçimde ödenmesini gözetmekle görevlendirilmiştir: Daha sonra % 4'e çıkacağı umulan faiz % 1, amortisman da % 1 olarak saptanmıştır. Hükümet, borcun karşılanmasını sağlamak üzere, bazı gelir kaynaklarına ayrıcalık tanımış ve bunları borcun ödenmesine tahsis etmiştir. Merkez Bankası'nca desteklenen Düyun-ı Umumiye yönetimi imparatorluğun kaynaklarının % 25-30 kadarını doğrudan denetler ve böylece de Osmanlı mâliyesinin tümü üzerindeki denetimini pekiştirecek bir duruma gelmiştir (Thobie, 1985: 725).

Bu dönemde işletme yatırımları henüz oldukça zayıftır: 88.000.000'u Fransız kaynaklı olan, toplam 250.000.000 frank değerinde doğrudan yatırım gelmiştir. Bu, imparatorluğa yapılan Avrupa kaynaklı sermaye yatırımlarının % 7'sini temsil etmektedir. Buna, Rumeli demiryollarına ayrılan piyangolu 1871 istikrazının kazancı eklenirse (300.000.- 000 frank), oran % 14'e çıkmaktadır. Osmanlı Bankası'na giden Fransız ve İngiliz sermayesi dışında, başlangıçta, pek güçlü olmayan, bağımsız kapitalist girişimler söz konusu olmuştur. Ulaştırma alanında ticari ve stratejik görüş nedeniyle yabancı tasarruf sahiplerine çekici gelen, demiryollarıdır. Ocak 1870'te kurulan Rumeli Demiryolları Genel İşletmesi'ne Belçikalı Baron Hirsch ile Avusturya ve Fransız iştirakleri de girer., Batı Anadolu'da iki küçük hat olan İzmir-Aydın (1867) ve İzmir-Kasaba (Turgutlu, 1866) ve Alaşehir hattı (1875), Osmanlı hükümetinin mali müdahalesi olmadan, iki İngiliz grubunun sermayeleriyle kurulmuştur (Sükan, 2014:196).

Beyrut-Şam karayolu yapımı işi Beyrut Limanı yapımı ile. 2.500.000 frank gibi iddiasız bir sermayeyle, 30 yıl için kurulan Fransız şirketi, denizden kazanılan toprakların sahibi olacaktır. İzmir Limanı ve Port Said'de imtiyaz sahipleri ikna edilerek yeni rıhtımların yapımı sağlanır ve 1883'te dağıtılan kâr % 20 oranındadır (Kurmuş, 1972:38).

Hizmet alanında, Osmanlı İmparatorluğu Fenerler İdaresi, kendi türünde tek ve imparatorlukta Fransız işletmelerinin en kazanç getirenlerinden birini oluşturur. Türkiye'de ancak 1959'da tasfiye edildiğine göre, en uzun dayananıdır da kuşkusuz. 1855'te Fener Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karadeniz ve Akdeniz'de 36 fener yapılmıştır. 1860'ta Collas ve Michel, fenerleri üç yıl içinde 96'ya yükseltmeyi üstlenirler ve 1864'ten başlamak üzere,20 yıl süreyle, Fener yönetiminin imtiyazını elde ederler. Fener haklarından sağlanacak gelirlerin % 78'i, imtiyazcılara ödenmek üzere onlara bağlanmış, geri kalan % 22 devlete ayrılmıştır. 1862 ile 1873 arasındaki on yıl içinde, net kar, tüm giderler düşüldükten sonra, 11.000.000 franka ulaşmış: bu, toplam gelirlerin % 42'sini, toplam kârların % 66'sını temsil etmektedir. Elde edilecek bu kazançlardan bir bölümünü, devlete giden gelir payı üzerinden yapılan avanslarla (% 9), her zaman olduğu gibi para sıkıntısıyla kıvranan Osmanlı hükümetine ustalıkla ayıran Collas ve Michel, imtiyazlarını uzattırabilecek duruma gelirler. Bu, 18 yeni fenerin yapımını öngören ve devletin payını % 28'e çıkaran

1879 yılındaki yeni kontratla gerçekleşir. Antlaşma, 1899'a dek, işletmeyi sağlama alır. Bu durum da, Collas'ın Yafa- Kudüs demiryoluna, Michel'in ise İstanbul limanına yönelmelerini sağlamıştır (Eldem, 1970:158).

İstanbul Tramvay Şirketi'nin kent için hizmeti, Osmanlı Bankası'nın eseridir. Şubat 1870'te, atlı tramvay ve omnibüs hizmeti vermek amacıyla Tramvay Şirketi'ni kuranlar, bu banka ile onun şubesi olan Societe Generale de l'Empire Ottoman'dır. 2.700.000'u Fransız sermayeleri için olmak üzere, 1881 'de kullanılan sermaye 4.500.000 franktır. Buna 2.000.000 franklık bir istikraz eklenir. O sıra da üç hat çalışır; iki hat da yapılmaktadır (Thobie, 1985: 727).

## 2.2 1881-1914 Dönemi: İktisadi- Siyasal Bağımlılık

1881-1914 arasında Osmanlı İmparatorluğu'na yönelen 2.156.000.000 franklık para akımı, üç evreli bir tempoyla oluşur. 1881'den sonra Osmanlı tahvil ve senetlerine karşı Londra piyasasının gevşek tutumu, Alman sermayesine rağmen, Fransız sermayesini büyük ölçüde başta bırakır (o dönemde %e 68). 1881 ile 1914 arasındaki 34 yılda, Osmanlı Devleti, 34 önemli işleme girişir. Bunlar, 19 devlet istikrazı ve benzeri (Devlet tarafından garanti edilen demiryolları ve kent istikrazları), 7 konversiyon, 8 Hazine bonusu emisyonudur. 34 işlemde 24'ü, Fransız ya da Fransız ağırlıklı bankalarca yürütülür. En büyük pay, 19 işlemle (sırasıyla 9,6 ve 4) Osmanlı Bankası'nındır. Fransız ve İngiliz bankası olan Osmanlı Bankası, 1880-1890 yıllarında % 80'den fazlasıyla Fransız bankası olmuştur (Eldem, 1970:159).

1888'de; Balıkçılık (Sayd-ı Mahi) istikrazı denen % 5 faizli Osmanlı istikrazını Deutsche Bank'm ele alması, 1914'e dek, dört ayrı istikraza ve de bir konversiyon (değiştirme) ile bir Hazine bonusu emisyonuna başkanlık edecektir. 1894'te bir antlaşma imzalanırlar ve her banka, ötekine, başkanlık ettikleri istikraz işlerinde % 20 dolayında bir katılım payı ayırmıştır (Sükan, 2014:199).

Süveyş kanalını açma girişimleri ve Hindistan 'a karadan ulaşma düşüncesi birçok yabancı şirketi bu alanda yatırım yapmaya özendirmiştir. Şam-Beyrut demiryolunun yapımı için Deutsche Bank % 4 faizli 1911 istikrazı için 19 Alman, 11 Avusturya- Macaristanlı ve 1 İsviçreli kuruluştan yardım isteyecektir. Genelde, iştiraklerin mali koşulları Osmanlı hâzinesi için, eskisinden daha az kazançlıdır. Dolayısıyla kârlar, Avrupa'da elde edilebileceğin her zaman üstünde olmakla birlikte, düşme eğilimi gösterirler. Bu iştiraklerin, emisyon haddindeki gerçek faiz oranı % 4.18 ile % 5.36 arasında oynar. Borsa'da % 4.12 ile % 6.06 arasında değişir. Banka komisyonları, emisyon değerinin % 5.8'inden % 2.37'sine geçerek düşerler. Son olarak, bu istikrazların pazarlanma biçiminde önemli bir değişiklik olur (Thobie, 1985: 730).

Muharrem kararnamesiyle oluşan "Düyun-ı Umumiye" yönetimi, kilometre başına tazminatların ödenmesini ve kararname dışı 14 istikrazın yönetimini yüklenerek, görevlerini gittikçe genişletmiştir (Sükan, 2014:200).

1881 ile 1914 arasında, imparatorlukta çalışan işletmelere akıtılan para, bir milyar franktan biraz azdır: Bu, ülkeye yapılan yabancı sermaye yatırımlarının tümünün aşağı yukarı % 30' unu oluşturur. Demiryolları için Fransız sermayesi, Soma- Bandırma hattı ile tamamlanan İzmir- Kasaba-Afyon hattını denetler (1895'te İngilizlerden satın alınmıştır). Beyrut- Şam-Havran hattı, 1901'de Şam-Hama ve uzantıları olmuştur; aynı şekilde Yafa-Kudüs ve Selanik ile İstanbul'u birleştirme hatları da yapılmıştır. 1909-1911 yıllarında imtiyazı verilerek finanse edilen Hudeyde-San'a hattının yapımı başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 1913-1914 yıllarında, İzmir-Çanakkale ve "Karadeniz Aydın hattını denetlemeyi sürdürmektedir. Basra-İran körfezi arası bir parça üstünde de ayrıcalık elde eder.

Karayolunun önemi Osmanlı hükümetinin gözünden kaçmamış ve 1910'da karayollarının onarım ve yapımına karar vermiştir. Rumeli'de 1000 km'lik karayolu bir Alman grubuna düşerse de, Anadolu'daki 9300 km'yi götüren Fransız Ticaret ve Sanayi Bankası tarafından yönetilen Fransız grubudur.1914 istikrazıyla konsolide olan avansları yardımıyla gerçekleşir, O tarihte 900 km'lik karayolu yapılmış, 4145 km'lik yol da yapılmakta ya da incelenmektedir.

Ulaşım konusuna son vermek için, son olarak belirtelim ki, İran Körfezi'nde Şattü'l-Arab üstünde, Basra'dan Bağdat'a buharlı deniz ulaşımının tekeli, bir İngiliz şirketi olan Tigris and Euphrates Steamship Co'nindir.

İzmir, Beyrut ve İstanbul limanlarına ilişkin şirketlerde, belirleyici rolü Fransız sermayesi oynamıştır. 1891 'de anonim şirkete dönüşen Fransız İzmir Rıhtımları Şirketi, 1914'e dek olaysız bir yaşam sürer. 235 mavna ve benzeri, 18 buharlı römorkörüyle iyi donanmış olan şirket, aynı zamanda 15 geminin varlığıyla zorlanan trafiği kolaylıkla karşılar. Dalgalı borç almadan pay sahiplerine % 8 garantili pay dağıtmıştır.

1888'de Osmanlı Bankası'nın yardımıyla Beyrut Liman Şirketi'ni kuran, Beyrut-Şam karayoluna önyak olan Edmond de Perthuis'dir. Fenerlerin genel yöneticisi Michel Paşa, 1891'de, yapımcı Duparchy ve Credit-Lyonnois 'nin mali yardımıyla İstanbul Rıhtımları Şirketi'ni kumuştur (Thobie, 1985: 732).

1899'da Anadolu Demiryolu şirketi, Haydarpaşa limanının imtiyazını sağlar. 1902'de kurulan ve Schrader'in başkanlık ettiği Liman Şirketi'nin sermayesi ve istikrazı Almanlarca üstlenilmiştir. Anadolu demiryolu ağı ve İstanbul limanı ile rekabet eden Bağdat hattının başına modern bir liman kurulur. Savaş öncesi, İskenderiye limanının imtiyazını Bağdat Şirketi elde etmiştir (Earle, 1972:40).

1911 'de kurulan Osmanlı İmparatorluğu Limanlar Konsorsiyumu (Schneider, Hersent, Demiryolları tekeli, Batignolles şirketi ve Osmanlı Bankası), iki yıl sonra, Ereğli, İnebolu, Tirebolu, Yafa ve Hayfa limanlarının imtiyazını elde etmiştir.

İngiliz sermayesi, İstanbul limanına ufak katkısı dışında, 1913'te Haliç'teki tersaneyi ve İzmit (Kocaeli) limanını modernleştirmekle görevlendirilen Doklar, Tersaneler ve Denizcilik İnşaat Şirketi'ni (Armstrong, Wickers ve National Bank of Turkey) denetimi altında tutar. 1913'te National Bank of Turkey'in arkasındaki bir İngiliz grubu, Samsun, Trabzon, Bağdat ve Basra limanlarının imtiyazını elde etmiştir (Önsoy, 1988:55).

Düyun-ı Umumiye ve Fenerler İdaresinden başka, özellikle Fransızlar olmak üzere, yabancı sermaye, Osmanlı İmparatorluğu Tütün Rejisi'nin denetimini elinde bulundurmıştır.

Fenerler İdaresi'nin imtiyazını alan Marius Michel 1891 'de Fransız sermayeli Credii Lyonnais'in mali yardımlarıyla İstanbul Rıhtımları Şirketi'ni kurmuştur. Ayrıca Fransız sermayeli İstinye Boğaz Dok ve Atölyeleri ile Römorkluk ve Kaptanlık Şirketleri de kurulmuştur (Thobie, 1985: 735).

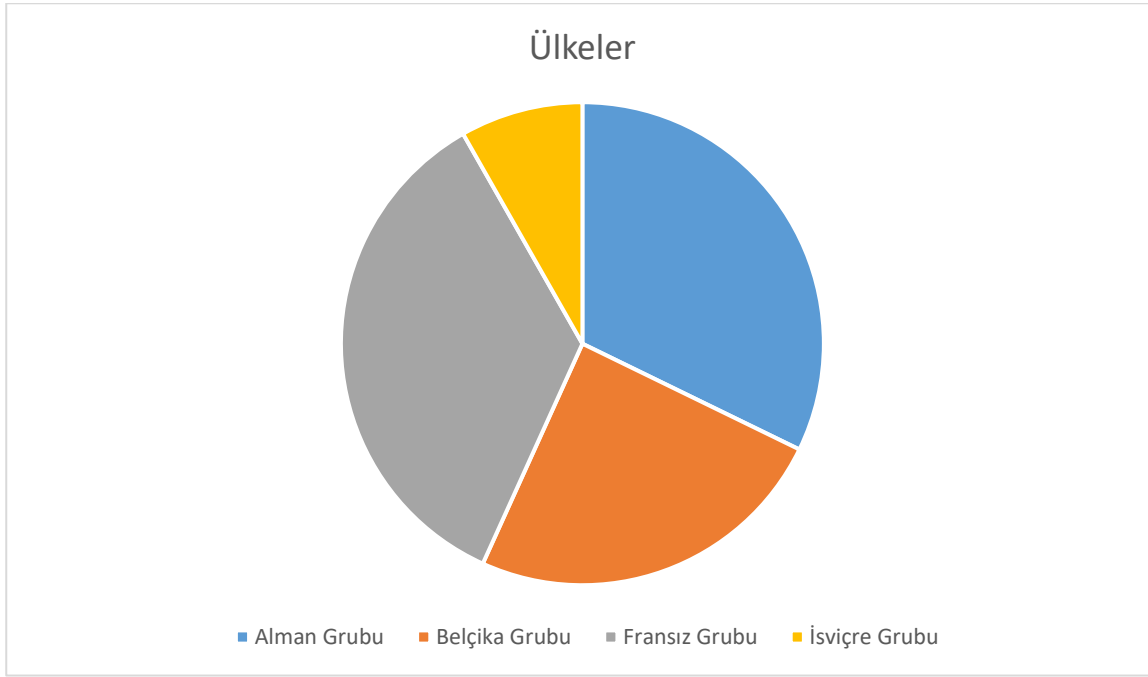
Fenerler idaresi alanını Kızıldeniz'e dek yaymış, 1894'te, devletin payının kazancın %50'sine çıkarılmasına ve İngilizlerin isteği üzerine tarifelerin % 20 düşürülmesine karşılık, imtiyaz 1924'e dek uzatılmıştır. Balkan savaşları sırasında, Edirne'nin geri alınmasını sağlayan 500.000 TL'lık bir borçla birlikte, imtiyaz 1949'a dek yeniden uzatılmıştır. Mali sıkışıklıklar, verimlilik artışıyla karşılanmış, 1894 ile 1913 arasında, imtiyaz sahipleri, yılda ortalama 1.650. 000 frank elde etmişlerdir. Bu miktar, önceki üç on yıllık dönemin % 50 üstündedir (Özyüksel, 1988:11).

Tablo1. Osmanlı Devleti'nde 1. Dünya Savaşı Öncesi Sermaye Yatırımları

Yatırımlar	Tutar	Yıllık Net Getiri	Getiri Oranı %
Demiryolları	53310	1040	1,95
Elektrik, Tramvay, Su	5700	170	
Liman ve Rıhtım	4710	160	3,40
Sanayi(Reji ile Birlikte)	6500	560	8,61
Ticaret	2660	-	-
Madencilik	3580	230	6,42
Bankacılık Sigortacılık	8200	890	10,85
Devlete Ait Demiryolu Güvencesi(km)	-	420	-
Toplam	84660	3370	3,98
Devlet Borçları(Dış)	149880	13000	8,70
Genel Toplam	234140	16370	6,99

Kaynak: Kepenek ve Yentürk:2001,12

Birinci Dünya Savaşı'na doğru girilirken Tablo 1.'de Osmanlı Devleti'ne yapılan yabancı sermaye yatırımlarına 1914 yılında sektörel olarak bakıldığında ağırlıklı payın daha önce ayrıntısına girilen demiryolu yatırımlarına ayrıldığı ve bunu takip eden yine ulaşım yatırımları olduğu ancak bunların da genel borçlanma paylarında hissesildiği göze çarpmaktadır. Bankacılık ve sigorta işlemleri de yine en çok yabancı kaynak ayrılan bir diğer sektördür.



Şekil 1. Uluslararası Gruplar Arasında Dağılım(1914)

Kaynak: (Thobie, 1985: 739)

Şekil 1.'de ise yabancı sermaye yatırımlarının ülkeler arasında dağılımı incelenmiş ve her ne kadar Alman yatırımları dönem sonlarına %32,22 gibi orana ulaşarak yükselme trendinde olsa da Fransız yatırımları %35'lik oranla en yüksek paya sahiptir. Genel olarak yabancı yatırımlarda Belçika yatırımları %24,55'lik İsviçre yatırımları ise %8,23'lük paya sahiptir.

Büyük kentleri modernleştirme zorunluğu ve bu işlerin genelde az riskli olması, yabancı sermayenin niçin belediye hizmetleriyle ilgilendiğini açıklamıştır. Bu arada İstanbul'da Sular İdaresi, beş Paris bankasının ve Societe Generale des Eaux Paris'nin gözetiminde, 1882'de kurulmuştur. İstanbul Tramvay şirketi, 1898'de, Fransızların elinden Almanlara geçmiş, 1908'den sonra, elektrikli tramvaya geçme zorunluluğu, çokuluslu İstanbul Konsorsiyomu'nun kurulmasına yol açmıştır. Societe Financiere de Transport et d'Entreprises Industrielles (SOFINA) yönetimi altında kurulan konsorsiyum, başkentteki tüm enerji ve ulaşım işlerini üstlenmekle yükümlüdür. İstanbul Elektrik İdaresi ve İstanbul Mahalli Havagazı İdaresi (Macar grubu) 1916'da, birleştirilirler ve imtiyazı bir Alman grubuna verilen Metro'ya gelince, proje halinde kalmıştır (Önsoy, 1988:56) .

Haziran 1914'te Perier bankası Fransız grubunca kurulan İstanbul Havagazı Şirketi, Beyoğlu ve Yeniköy'deki mahallelerde, aydınlatma ve ısıtma imtiyazını yönetmiş, aynı grup, Aralık 1913' te, Kadıköy tramvaylarının işletmesini almıştır (Earle, 1972:41).

İzmir Sular İdaresi (1892) Belçikalı Banque de Brabant'm elindedir. Aynı zamanda körfezdeki gemi hizmetinden de sorumlu olan İzmir Tramvay Şirketi'ni, 1909'da, Josse Allard grubu oluşturur. İzmir-Göztepe tramvay şirketi de Belçikalıdır. Başkent dışında son İngiliz şirketi olan İzmir Havagazı Şirketi'ne yalnızca bir yer bırakılmıştır. Empain grubu, Şam Tramvay ve Elektrik Şirketi'ni denetler. Banque Liegeoise ve Liege'deki Societe d'Entreprise Generale, 1906'da, Osmanlı Bankası'nın yardımıyla iyi bir gelişme gösteren Beyrut Tramvay ve Elektrik Şirketi'ni kurarlar (Thobie, 1985: 736).

Belçika şirketlerinde ağırlıklı olmayan önemli katılımları bulunan Fransız sermayesi, Beyrut Sular İdaresi'ni denetiminde tutar. Son olarak, Ocak 1914'te Perier grubu, Kudüs'ün Tramvay, Aydınlatma ve Sular işletimini elde eder (Earle, 1972:42).

Bir Fransız anonim şirketi olan ve Paris'teki büyük mağazalarla bağlantısı bulunan Orosdi-Back Kuruluşları'nın (1895) İstanbul, İzmir, Halep ve Beyrut'ta şubeleri vardır; % 8 ile % 14 arasında pay dağıtırlar. Türk halılarının dokuma ve satışını denetleyen Oriental Carpet'in, 1914'deki sermayesinin % 60'ı Fransızların, %40'ı İngilizlerin ve % 20 pay ise dağıtılmaktadır (Önsoy, 1988:57).

Madenler açısından bakıldığında, Balya-Karaaydın Madenleri'ni (kurşun) ve çok önemli bir şirket olan Ereğli Kömür Madenleri'ni Fransız sermayesi denetlemektedir. 1914'te Alman ve Fransız karışımı Ergani



Bakır Madeni işletmesi oluşum halindedir. 1912’de, İngiliz ve Almanların Türk Petrolleri Şirketi doğmuştur. Bir İngiliz şirketi, Suriye’deki aramaları yürütmektedir (Thobie, 1985: 740).

### 3. SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu’nda yabancı sermayenin etkisine ilişkin ortaya atılan sayısız sorular arasından , Banka sermayesiyle sınıai sermaye arasındaki ilişki derecesi ve emperyalistler arası rekabet açısından bakıldığında Fransızlar bakımından, 1890’lı yılların ortasına dek ve de dıştan alınan yoğun sermayeye karşın, banka sermayesi ile sınıai sermaye arasında pek ilişki bulunamamıştır. Bir yandan devlet istikrazlarının bankalara yöneltilmesine öte yandan birdenbire sanayilerine önemli siparişlerde bulunan Almanların başarısı, banker ve sanayici birlikteliğinin ne denli etkin olduğunu göstermektedir. Tahvil ve senetlerinde Fransız tasarruflarındaki tıkanıklık, Fransız hükümetinin Osmanlı Devleti’ne yatırımlarında aracı rol oynamasına yol açmıştır. 1901 ile 1905 arasında % 4 faizli Osmanlı istikrazının sonuçlanması ile Alman Schneider işletmesi, Bâbiâli’den, savaş gemileri siparişi almıştır. Devlet bankalarda sanayicilerin sorunlarının çözümünü destekleyerek, gittikçe, güçlenen bir finans- endüstri ilişkisi kurmuştur. Bu, finans- endüstri-diplomasi üçlüsü ile Fransız emperyalizmi, bölgedeki en güvenilir kozlarından birini bulmuştur.

Alman piyasasında üstlenilen ilk Osmanlı istikrazından itibaren ve borçlanmalara, savaş gereçleri siparişi bağlanmıştır. Banka- sanayi iç içeliği, kalite fiyat ilişkisi ve satışa ilişkin sunulan koşullar, bu işlemleri daha kolaylaştırmıştır. Fransızlar bakımından, banker-sanayici karması araştırma ve inceleme şirketleri, 1905-1906’dan itibaren görülmüştür. En önemli amaç, demiryollarıdır. Alman bağlamı içinde bu tür bir ortaklığın, Anadolu Demiryolları Şirketi’nden beri (1889) işlediği görülmektedir. 1908’de Deutsche Bank’ın gerisinde, 14 bankayı ve iki elektrik şirketini bir araya getiren bir konsorsiyum oluşmuştur.

Gerçekte, uluslararası mali ortaklığı gün ışığına kavuşturma projelerinin tümü başarısızlığa uğramıştır. Bu gruplar, Osmanlı İmparatorluğu’yla ya da aralarında yapılan tartışmalarda, karşılıklı diplomasi oyunlarına başvururlar ve imparatorluğu etki alanlarına ayırma görüşü açısından hareket ederler. Fransa’nın Paris para piyasasındaki olanakları nedeniyle kendisine en büyük parçayı kopardığı 1914 konsolidasyon istikrazıyla sonuçlanan durum meydana çıkmıştır. Demek ki asıl amaç imparatorluğun gerçekten iktisaden gelişmesi değildir. Gerçekte, yatırım kesimlerinin seçimi ve bunların koşulları, Osmanlı İmparatorluğu’nu az gelişmişlik içinde bırakmaya yöneliktir.

### KAYNAKÇA

- Earle, E. M. (1972). Bağdat Demiryolu Savaşı, çev. Kasım Yargıcı, İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Eldem, V. (1970). Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Kepek, Y. ve Yentürk N. (2001). Türkiye Ekonomisi, Ankara: Remzi Kitabevi, 12.Bs.
- Kurmuş, O. (1972). Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi, Ankara: Savaş Yayınları.
- Manisalı, E. (1975). Dışsal Ekonomiler ve İktisadi Gelişme, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını.
- Pamuk, Ş. (1985). 19. yy’da Osmanlı Dış Ticareti, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Önsoy, R. (1988) Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Özyüksel, M. (1988). Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları, İstanbul: Arba Yayınları.
- Sükan, B. (2014). İmparatorluk’tan Cumhuriyet’e Türkiye’de Yabancı Sermaye Anlayışı, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S. 54.
- Thobie, J. (1985). Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul: İletişim Yayınları.