

Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı İmparatorluğunda Yapılan Yabancı Yatırımlar ve Alınan Borçlarda Fransa'nın Rolü

The Role of France in Foreign Investments and Borrowings in the Ottoman Empire before the First World War

Damla AYOĞLU DUMAN¹

Geliş tarihi: 27.08.2019, Kabul tarihi: 06.12.2019, Basım tarihi: 10.05.2020

Öz

Birinci Dünya savaşı öncesi sanayileşmiş ülkeler, demiryolu yapımı ve borç verme konusunda Osmanlı İmparatorluğu topraklarında ciddi bir rekabete girmiştir. Savaş öncesi İngiltere demiryolu yapımı konusunda gücünü kaybederken Almanya ile Fransa arasındaki rekabet artmıştır. Ancak Fransa yatırımlar konusunda liderliği elinden bırakmamıştır. Aynı şekilde Osmanlı Devletinin en çok borçlandığı ülke Fransa'dır. Bu çalışmada, Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşiv belgelerinden yararlanılarak, bu dönemde Osmanlı topraklarında Fransız sermayedarlarının aldığı demiryolu imtiyazları, yaptıkları yatırımlar ve alınan dış borçlar açısından Fransa'nın rolü incelenmiştir.

Anahtar kelimeler: *Osmanlı İmparatorluğu, Fransa, demiryolları, dış borçlar, yabancı yatırımlar*

JEL Kodları: *N00, N15*

Abstract

Before the First World War, there was a serious competition among the industrialized countries in the territory of the Ottoman Empire in terms of railway construction and lending. In the pre-war, Britain lost its power to build railways on Ottoman territories, while competition between Germany and France increased. However, France has not lost its leadership in investments. Likewise, the country that the Ottoman Empire borrowed the most from was France. In this study, the role of France in terms of railway concessions, investments and foreign debts in the Ottoman territories was examined by using the archive documents of the French Ministry of Economy and Finance.

Keywords: *Ottoman Empire, France, railways, foreign debt, foreign investments*

JEL Codes: *N00, N15*

Giriş

Batı Avrupalı devletler Sanayi Devrimini gerçekleştirirken, Osmanlı İmparatorluğu ekonomik değişimi yakalayamamış ve bu sürecin içinde sanayi

¹ Akdeniz Üniversitesi İİBF, Dr. Öğretim Üyesi
ayoglu@akdeniz.edu.tr
<https://orcid.org/0000-0003-0256-9025>

devrimini yakalayamamış bir ülke olarak yer almıştır. Sanayi Devrimini ilk yaşayan ülke olan İngiltere, daha sonra Fransa, İtalya ve 1888 sonrasında ise Almanya Osmanlı pazarında önemli yere sahip olmuşlardır. 1898 yılında Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki politik etkisi artmaya başlamıştır ve bu durum Fransa'yı rahatsız etmiştir (Fulton,2005: 138).

Bu rekabette öne çıkan sanayileşmiş ülkelerden birisi de Fransa'dır. Birinci Dünya savaşıdan önce Fransa ekonomik olarak etkisini arttırmaya çalışmış olsa da, Osmanlı imparatorluğunun bu ülke ile olan ekonomik ilişkileri, Kanuni Sultan Süleyman döneminde bu devlete verilen kapitülasyonlara kadar uzanmaktadır. Osmanlı Devletinde Fransız etkisi sadece ekonomik alanda değil askeri ve eğitim alanlarında da görülür.

Tanzimat liderlerinde de bu etkiyi hissetmek mümkündür. Öyle ki 1840'da Tanzimat'ın ilanında ve uygulamasında önemli role sahip olan Hariciye Nazırı Mustafa Reşit Paşa "Her zaman Fransa'ya dönmüşüzdür. Çünkü onlar bizim reformlarımızı desteklemişlerdir" diye açıklamada bulunmuştur (Raccagni,1980:341).

Bu çalışmada Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşiv belgelerinden yararlanılarak, Birinci Dünya Savaşı öncesi bu rekabet ortamında Fransa'nın nasıl bir rolü olduğu incelenecektir. Fransa ile Osmanlı İmparatorluğunun ekonomik ilişkileri nasıl gelişmiştir ve Birinci Dünya savaşı öncesine gelindiğinde iki ülke arasındaki ekonomik ilişkiler ne durumdadır? 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde Fransız sermayedarları Osmanlı topraklarında hangi yatırımları gerçekleştirmişlerdir? Bu soruları yanıtlamak için ilk bölümde Batılı devletlerin, Sanayi Devrimi sonrası ekonomilerindeki gelişmeler ve pazar arayışları anlatılacaktır. İkinci bölümde incelenen dönemde Osmanlı Devletinin ekonomisinin durumu ve kapitalist devletlerle kurulan ilişkiler, imparatorlukta inşa edilen demiryolları ve alınan dış borçlar açısından incelenecektir. Bu çalışmanın literatüre katkısı, Birinci Dünya Savaşı öncesi iki ülke arasındaki ilişkilerin, Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşiv belgelerinden yararlanılarak ortaya konulmasından kaynaklanmaktadır.

1. Sanayi Devrimi sonrası Batı Avrupa'da ekonomik gelişim

Sanayi Devrimi ilk olarak İngiltere'de başlamıştır. Bu devrim öncesinde, İngiltere uluslararası ticarete öne çıkmıştır. Aynı zamanda tarım alanında da gelişmeler yaşanmıştır. Artık köylüler kendi tüketimleri için değil pazar için üretim yapmaya başlamışlardır. Bu sayede sanayi gelişimiyle büyüyen kentler için gıda ihtiyacını gidermek sorun olmaktan çıkmıştır. İngiltere'de sanayi devrimi kırsal alanlarda üretilmeye başlanan pamuklu tekstille başlamış ve şehirlerde üretim yapan fabrikalarla yayılmıştır. Pamuklu tekstil, yünlü tekstil üretimi ve demir-çelik izlemiştir. 18. yüzyılın ortalarında el aletleri de gelişmeye başlamış yeni icatlar sayesinde üretim maliyetleri düşmüş, arz

artmıştır. Bu gelişmeyi buhar gücüyle çalışan makineler izlemiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu arzın artması karşısında küçük bir ada ülkesi olan İngiltere'nin iç talebi yetersiz kalmış ve hızlı şekilde dış pazarlara yönelmiş ve dış ticaretin büyüme oranları hızlı şekilde artmıştır. İngiltere'de dış ticaretin yıllık büyüme oranları 1760-1790 yılları arasında yüzde 1,8'den 1801-1831 döneminde yüzde 2,7'ye ve 1831-1861 arasında da yüzde 4,5'e çıkmıştır (Tezel, 2002:63).

Bu gelişme İngiltere ile sınırlı kalmamış Batı Avrupa ülkeleri de bu değişimi yakalamış ve ucuz maliyetle kitlesel üretim yapmaya başlamışlardır. 19. yüzyılın ikinci çeyreğine gelindiğinde Avrupa ülkeleri bir yandan mamul malları için pazarlar bulmaya, diğer yandan bol ve ucuz hammadde ve gıda kaynakları elde etmeye çalışıyorlardı. Bundan dolayı bu dönemde dünya ticaret hacminde önemli bir genişleme meydana gelmiştir. Yüzyılın daha sonraki dönemlerinde deniz ulaştırmacılığında yaşanan teknolojik gelişmeler ticaretteki bu eğilimi hızlandırmıştır (Pamuk,2005a:3). Dış pazarlara doğru bu yayılma politikası ticaretle sınırlı kalmamıştır. Sanayileşmiş devletler kendi mallarını daha kolay satabilmek ve üretim için ihtiyaç duydukları hammaddelere ulaşabilmek için sanayi dönüşümünü tamamlayamamış ülkelerde demiryolları yapmaya başlamışlardır. Aynı zamanda bu ticareti arttırabilmek için bu bölgelere yoğun olarak borç verilmeye başlanmıştır. Böylelikle Kapitalist ülkeler hem kendi mamul malları için talep yaratmışlar hem de ellerinde biriken sermayeyi ihraç etmişlerdir. Sanayisini geliştiren Kapitalist ülkeler ile ekonomisi tarıma dayalı sanayi dönüşümünü gerçekleştirememiş ülkeler arasındaki fark hızla açılmaya başlamıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısı, Batı Avrupa'nın tümüyle sanayi toplumu özelliği kazandığı bir dönemdir (Ortaylı, 2008:15). İngiltere'nin ardından öne çıkan ülke Fransa olmuştur. Fransa 1852 yılından itibaren burjuvazinin desteği ile gelişen sanayi kuruluşlarında ürettiği mamul malları dış pazarlara satmaya başlamıştır. 1847 ile 1869 yılları arasında ticarete kullanılan buharlı gemilerin sayısı 197'den 454'e çıkmıştır. Dış ticaretin gelişmesiyle halkın refahı da artmıştır. 1850 ile 1880 yılları arasında milli gelirin ikiye katlandığını tahmin etmek yanlış olmaz. Milli gelirdeki bu artışa rağmen, tasarrufların yatırıma dönüştürülmesi bir problem teşkil etmiştir. Bu nedenle 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde bu tasarruflar yurt dışı yatırımlarına yönelmiştir(Raccagni, agm: 339-340).

Osmanlı topraklarında 19. Yüzyılın son çeyreğinde önemli bir yere sahip olan Alman İmparatorluğu siyasi birliğini diğer batı Avrupa devletlerine göre geç tamamlamıştır. En büyük Alman devleti olan Prusya sayesinde birleşmiş ve Zollverein yani gümrük birliğini sağlamıştır. İç gümrüklerin kalkması sayesinde Alman Devletleri hızlı şekilde sanayileşmiştir. Devletlerin birleşmesiyle kurulan Alman İmparatorluğu 19. yüzyılın son çeyreğinde sömürge yarışına katılmıştır. Sömürge elde etmek konusunda Almanya bütün

Dünya’da güçlü rakiplerle karşılaşmıştır (Güran, 2014:179-180). Özellikle dünyanın her yerinde dönemin ekonomik olarak en güçlü devleti olan İngiltere ile rekabete girmiştir. Almanya 1880lerden sonra Osmanlı topraklarına yönelmiştir.

2. Sanayi Devrimi sonrası Osmanlı İmparatorluğunda Ekonomik Durum

Osmanlı’nın Batıya eklenme süreci Kapitülasyonlarla başlamıştır. Osmanlı Devleti başlangıçta Batı’da gelişen ticareti kendi topraklarından geçirip vergi alabilmek ve siyasi amaçlarla ayrıcalıklar vermiştir. Coğrafi keşifler ve uluslararası ticaretin gelişmesiyle Osmanlı topraklarından geçen ticaret yolları önemini kaybetmiş ve İmparatorluğun Doğu ile Avrupa arasındaki lüks madde ticaretindeki önemli rolü ortadan kalkmıştır. Avrupa’nın gıda maddeleri (esas olarak tahıl) ve hammadde (pamuk, yün, ham ipek, boya maddeleri vb.) talebindeki artışın yanı sıra ucuz mamul mallar arzının da çoğalması Osmanlı ticaretinde ve ekonomisinde bir dönüşüme sebep olmuştur. Kapitalist devletlerle artan ticaret ve bu ticaretin Avrupalı ticaret sermayesinin kontrolüne girmesi yerel zanaatları yok etmeye ve temel mallar ihracatını hızlandırmaya başladı(Kıray, 1995: 14-15). Zaman içinde, Osmanlı ekonomisi giderek gerilerken, Avrupalı devletlere verilen tavizler sebebiyle Osmanlı devleti ekonomisi üzerindeki kontrolünü kaybetmiş ve kapitülasyonlar koparılmış tek taraflı tavizlere dönüşmüştür. Kapitalist devletler kendi tüccarları için vergi indirimleri, tüccarın yerleşme özgürlüğü, kişisel vergilerden muaf tutulması, kendi yasalarına tabii olup Osmanlı yasalarının dışında kalması gibi tavizler koparmayı başarmışlardır. Önce kişilere verilen bu tavizler, daha sonra yabancı şirketleri kapsayacak şekilde genişletilmiştir (G. Kazgan, 2002:13-14).

1838 yılında imzalanan Balta Limanı anlaşmasıyla Osmanlı gümrükleri üzerindeki tüm haklarından vazgeçmiş ve pazarlarını önce İngiltere’ye ve daha sonra yaptığı benzer anlaşmalarla, tüm Kapitalist devletlere açmıştır. Bu anlaşma ile üretilen hammaddelerin ihracatı kolaylaşmıştır. Aynı zamanda devletin mali bunalıma girdiği dönemlerde dış ticaret üzerinden aldığı vergilerden de vazgeçilmiştir.

Bu durum Kırım savaşı sırasında Avrupa para piyasalarından borçlanmanın da yolunu açmıştır. 1860- 61 yıllarındaki mali bunalım ve Lübnan’la yaşanan siyasi bunalım sırasında Osmanlı Devleti ihracattan alınan gümrük vergilerini yüzde 1’e indiren değişiklik maddesini imzalamak zorunda kalmıştır. Bu oran Birinci Dünya Savaşına kadar değiştirilmemiştir. İthalattan alınan vergilerse Osmanlı yönetiminin gayretleriyle bir miktar artırılmış, 1861’de yüzde 5’den yüzde 8’e, 1905’te yüzde 11’e ve 1908’de yüzde 15’e çıkarılmıştır (Pamuk, age:18-19).

Tablo 1: Devletlerin Yatırım Sermayesi Payları

Dönem	Fransa	Almanya	İngiltere
1880-1889	38,2	0,3	48,1
1900-1913	48,3	20,6	22,2

Kaynak: Ortaylı İlber, 2008, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfusu: 69

1880lerden itibaren İngiltere'nin ilgisi sömürgeleştirdiği Mısır ve Hindistan topraklarına kaymış ve Osmanlı topraklarında Fransa ve Almanya rekabete girişmiştir. Bu çekişmede demiryolları ve bankacılık öne çıkmıştır (Ortaylı, age:68-69). Tablo 1'de Fransa, Almanya ve İngiltere'nin Osmanlı pazarında doğrudan yatırımların paylarındaki değişim görülmektedir. 20. yüzyılın başında Fransa ve Almanya'nın yatırımlardaki payı artarken, İngiltere'nin doğrudan yatırımlarının payı azalmıştır.

2.1 Osmanlı Devletinde İnşa Edilen Demiryolları

Osmanlı Devleti'nin sanayileşmiş ülkelerle olan ticaretinin artmasında en önemli sebeplerden biri bu ülkeler tarafından yapılan demiryollarıdır. Ticaret hacmi arttıkça limanlarla, tarım ve tüketim merkezlerine giden yolların elverişli olmaması sorun yaratıyordu. Osmanlı'da geleneksel olarak taşımacılık develerle yapılıyordu ve Avrupalı sermayedarlar için bu maliyetleri arttıran bir sorundu. Bunun çözümü de demiryolları inşa ederek taşıma maliyetlerini düşürmek ve böylelikle hem tarımsal ürünleri daha ucuza almak hem de ürettikleri malları uygun fiyatlarla satmaktı. Ancak demiryolu inşasının tek sebebi bu değildi. Sanayi Devrimi sonrası, demir sanayii de gelişmiş ve demiryolu yapımında yeni teknolojiler ortaya çıkmıştır. Ancak demiryolu malzemesi ve inşaatı araçları ile lokomotif ve vagon imalatı sanayi düzeyine çıkınca, maliyetleri düşürmek için üretim miktarlarını arttırmak gerektiriyordu. Bu sebeple demiryolu şirketleri yenilikler yapabilmek için ellerindeki eski teknolojiye de müşteri bulmak zorundaydılar. İşte bu noktada Osmanlı İmparatorluğu gibi sanayisini geliştirememiş ülkelerde demiryolları inşa etmek çok karlı bir iş kolu haline gelmişti (H. Kazgan, 1995: 115-116).

Anadolu'da kurulan ilk demiryolu hattı bir İngiliz şirketi tarafından İzmir- Aydın arasında inşa edilmiştir. Bu güzergâhın seçilmesinin İngilizler açısından çeşitli sebepleri vardı. Bunlardan ilki İzmir-Aydın yöresinin diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık ve ticari potansiyelinin yüksek olmasıydı. İngiltere'nin pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu hammaddeye kolay ulaşılabilecek bir yöreydi. Ayrıca bu bölge, Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak, Hindistan yollarının denetim altına alınması bakımında da stratejik bir öneme sahipti.

Tablo 2: Yabancı sermaye ile yapılan demiryolları (%)

Yıllar	Fransa	İngiltere	Almanya
1888	12,3	63,3	3,1
1914	49,6	9,8	36,8

Kaynak: Pamuk Şevket (1984), Osmanlı ekonomisi ve Dünya kapitalizmi:65-65

Demiryolları yatırımları 1888- 1896 yılları arasında yoğunlaşmıştır. Bu dönemde demiryolları imtiyazlarında Alman sermayesi ile Fransız sermayesi arasındaki rekabet dikkat çekmektedir. Bu dönemde İngiltere demiryolları yapımındaki üstünlüğünü Fransa ve Almanya'ya kaptırmıştır. Tablo 2'de de görüldüğü gibi İngiltere'nin demiryolu yapımında payı azalırken Fransa ve Almanya'nın payı artmıştır.

Bu iki ülke İmparatorluktaki etki alanlarını arttırmak için demiryolu yapımına girişmiş ve özellikle orta Anadolu'yu dünya pazarına açmışlardır. Alman yatırımları hızlı bir şekilde yayılmasına rağmen, Fransa halen en çok paya sahip olan yatırımcıydı. 1888'de Deutsche Bank'ın önderliğinde bir grup, İzmit- Ankara demiryolunun imtiyazını aldığı Fransa hemen Ege'de ve Suriye'de yeni imtiyazlar almak için harekete geçmiştir (Ortaylı, age: 72).

Bu iki ülkenin demiryollarını artırma çabaları mali sorunlarla uğraşan merkezi bürokrasi tarafından destekleniyordu. Devlet açısından demiryollarının artması sayesinde henüz ekilmemiş bölgelerde tarım yapılabilir ve ihracat artabilirdi. Ayrıca daha fazla tarımsal üretim daha fazla vergi anlamına da geliyordu. Ancak demiryolları merkezi devletin umduğu mali ferahlığı sağlayamamıştır (Pamuk, 2005: 80). 1915 yılına kadar Osmanlı Devletinde 6 107 kilometrelik demiryolu inşa edilmiş ve bunun 4 037 kilometresi yabancı sermayedarlar tarafından yapılmış ve işletilmiştir. Hükümet kilometre başına belli bir hâsılat garanti ederek yabancı girişimcilerin zarar etmesini engellemiştir (Tezel, age: 87). 1914 yılında Türkiye Cumhuriyetinin sınırları içinde kalan alanda gerçekleşen yabancı sermayenin yüzde 57,8'i demiryollarının inşasına gitmiştir. Bunun yanında bu yatırımların yüzde 4,1'i ticaret, yüzde 4,6'sı liman ve rıhtım, yüzde 6'sı madencilik, yüzde 7,5'i sanayi, yüzde 7,8'i belediye hizmetleri, yüzde 11,9'u bankacılık alanlarına yönelmiştir. Madencilik, liman ve rıhtım işletmeciliğinde imtiyazların önemli bir bölümü yabancı devletlerin elindeydi (Sevimay, 1995: 356).

Yabancı sermaye bu dönemde, demiryollarının yanı sıra alt yapı inşasına da yönelmiştir. 1899- 1913 yılları arasında yatırımların yüzde 10'u alt yapı çalışmalarına gitmiştir. Bu dönemde dışarıya kar transferleri de artmıştır. Her yıl yabancı sermayedarlar karlarından ortalama 1.3 milyon poundluk bir kısmını Osmanlı toprakları dışına aktarmışlardır ki bu miktar imparatorluğun

gayri safi milli hasılasının yüzde 1,5'una denk gelmektedir (Pamuk, 1984: 115).

2.2 Sanayileşmiş ülkelerden alınan dış borçlar

Batılı Kapitalist devletlerle Osmanlı Devleti arasındaki ilişkilerin bir diğer ayağı da dış borçlardır. Osmanlı İmparatorluğu'nun mali sorunlarının çözümü için dış borç alması gerektiği Avrupalı sermayedarlar ve Avrupalı devletler tarafından 1840'lardan itibaren sık sık hatırlatılıyordu. Ancak Kırım Savaşına (1853- 1856) kadar Osmanlılar Avrupa'dan borç almaya yanaşmadılar. Bu döneme kadar kısa vadeli olarak, az miktarlarda Fransız bankalarından ve çoğunluğunu Rum ve Ermeni asıllıların oluşturduğu Galata bankerlerinden borç sağlanmıştı (Pamuk, 2005, age: 230). Bu savaş savunma harcamalarını arttırdığı gibi, ciddi nüfus ve toprak kayıplarına sebep olduğu için gelirlerde de azalmaya sebep olmuştur.

Gelir gider dengesinin bozulmasının yarattığı büyük açık sonucunda, 1854 yılında dışarıdan borçlanma sürecini başlamıştır. Bu açıkları gidermek için İngiltere ve Fransa'ya başvurularak 3.300.000 altın Osmanlı lirası borç talep edilmiş ancak ellerine 2.640.000 altın Osmanlı lirası geçmiştir (Dikmen,2005: 140). Bu dönemde İmparatorluğun aldığı ilk borç Osmanlıyı müttefikleri olarak gören İngiltere ve Fransa sayesinde, Galata bankerlerinden alınan borçlardan ucuza gelmiştir (E. Eldem,2005:434). Ancak Osmanlı Devletinin mali sorunları devam ettiği için borçlanmaya devam edilmiştir.

4 Şubat 1863'de imzalanan bir anlaşmayla kurulan Osmanlı Bankası ile özellikle İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı Devletine borç vermesi kolaylaşmıştır. Çünkü banka Fransa ve İngiltere adına Osmanlı maliyesi ve hazinesini denetimi altına almış ve tahvillerin bu ülkelerin borsalarında satılması için ön ayak olmuştur. Bu bankanın varlığı Avrupalı sermayedarlara, bankalara, bankerlere ve tasarruf sahiplerine büyük güvence vermiş ve 1863'den başlayarak Osmanlı İmparatorluğunun bir süre kolay borç bulmasını sağlamıştır (Sevimay, 1995: 290).

İmparatorluğun dış borçlara başvurmasının temel sebebi bütçe açıkları, ödemeler bilançosu ve dış ticaret bilançosunun sürekli açık vermesiydi. Osmanlı Devleti, 1854- 1875 yılları arasında 16 kez borç almış ve borçların koşulları giderek ağırlaşmıştır. Alınan borçların büyük bir bölümü eski borçların anapara ve faizlerini ödemek için dışarıya transfer edilmekteydi (G. Kazgan, 2002: 25). Kısa süre sonra Osmanlı Devleti, ödediği yüksek faizlere ve sürekli yeni borçlara ihtiyaç duymasından dolayı anapara ve faizleri ödeyemez hale gelmiştir. 1873'de Avrupa ve Amerika para piyasalarında yaşanan kriz Osmanlı devlet maliyesini zor duruma sokmuştur. Devletin bu koşullar altında yeni borçlar bulması zorlaşmış ve devlet Ekim 1875'de borç ödemelerini yarı yarıya azalttığını açıklamıştır. Bir yıl sonra ise Osmanlı

devleti, tüm borç ödemelerini durdurduğunu ilan etmiştir. Alacaklı ülkeler bu durum karşısında Osmanlı Devletiyle görüşmelere başlamış ve bu görüşmeler 20 Aralık 1881'de Düyun-u Umumiye yani Genel Borçlar İdaresinin kurulmasını ve kısa vadeli borçların azaltılmasını sağlayan Muharrem Kararnamesi² ile sonuçlanmıştır. Osmanlı idaresi borçları karşılığında gelirlerinin önemli bir kısmını bu idareye teslim etmiştir. 1886-1914 yılları arasında 26 dış borç sözleşmesi daha yapılmıştır. Bu borçların dördü dışında tümü Düyun-u Umumiye'nin yönetimindeydi. Elde edilen gelirler, esas olarak, eski borçların ödenmesinde ve demiryolu yapımında kullanılmıştır (Kıray, age:12) Bu borçlar yatırıma dönüştürülemediği için imparatorluğun ekonomik gelişmesine hiçbir katkıda bulunmamıştır.

23 Temmuz 1908'de ilan edilen Meşrutiyetle birlikte başlayan yenilikler masrafları arttırmıştı. Hali hazırda var olan bütçe açıklarının üzerine bu masraflar eklenince Osmanlı Devletinin dış borç ihtiyacı da artmıştır. 19 Eylül 1908'de bu darboğazı aşabilmek için hükümet Osmanlı Bankası ile bir anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmaya göre 4 711 124 lira değerinde tahvil ihraç edilmiştir. Karşılık olarak gümrük gelirlerinden 180 000 lira ve Düyun-u Umumiye'nin km. teminatı karşılığı tahsil ettiği gelir fazlasından 40 000 lira gösterilmiştir. 1914 yılında Trablusgarp ve Balkan savaşları masraflarını karşılayabilmek için Osmanlı Bankasıyla bir anlaşma daha yapmak zorunda kalmıştır. Bu anlaşma sonunda da karşılık olarak Düyun-u Umumiye gelir fazlası, İzmir ve Sivas sancakları aşarları ve Trabzon vilayeti gümrük gelirlerinin bir kısmı gösterilmiştir (Açba, 1995: 119-120). Bu borçlar da Osmanlı Bankası'nın ve Düyun-u Umumiye'nin aracılığıyla alınmış ve Osmanlı Devleti karşılık olarak denetimindeki bütçe gelirlerini göstermiştir.

Osmanlı Devleti dış borçların önemli bir kısmını İngiltere, Fransa ve Almanya'dan almıştır. İlk dönemde İngiliz sermayesinden borç alınmış, 1860'larda ise Osmanlı borçlanmasında Fransız sermayedarlarının payı artmıştır. 1870- 1873 arasında Avusturya sermayesi de piyasaya girmiş ve Osmanlılara borç vermiştir. Düyun-u Umumiye'nin kuruluşundan Birinci Dünya Savaşına kadar geçen süreçte İngiliz sermayesinin aldığı Osmanlı istikrazları sınırlı kalmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devletinin en çok borçlandığı ülke Fransa olmuş ve Osmanlı istikrazlarının önemli bir kısmı Fransız borsalarında satılmıştır. Alman sermayesi ise İngiliz alacaklılarının sattığı istikrazları toplamış ve aynı zamanda 1888'den itibaren Deutche Bank yeni istikrazlar almıştır. Bu koşullar altında Birinci Dünya Savaşına gelindiğinde Osmanlı Devletinin toplam borçlarının yüzde 53'ü Fransa'ya, yüzde 21'i Almanya'ya ve yüzde 14'ü İngiltere'yedir (Pamuk, 2005a age: 81-

² Bu kararname ile Osmanlı borçlarının idaresi, yeni kurulan, yabancılarla ortaklaşa çalışacak olan bir yönetime, Düyun-u Umumiye İdaresine bırakılıyordu. 1881 yılının Ocak ayında çıkarılıp Muharrem ayında bir fermanla tasdik edilen bu kararname ile 6 yıldır ödemesi durdurulmuş Osmanlı borçları alacaklı ülkelerle uzlaşmaya varılarak bir ödeme planına bağlanmıştır. (Gürsoy,1984: 20, 32).

85). Eldem'in çalışmasına göre 1881'de Duyun-u Umumiye kurulduğunda, Osmanlı borçlarının yüzde 40'ı Fransa'ya, yüzde 29'u İngiltere'ye ve yüzde 4,7'si Almanya'ya idi. 1898 yılında İngiltere'nin payı azalırken Almanya'nın payının arttığı görülmektedir. Bu yılda borçların yüzde 44,9'u Fransa'dan alınırken, yüzde 10,9'u İngiltere'den, yüzde 12,2'si Almanya'dan alınmıştır. Bu çalışmaya göre 1913'de Fransa'nın payı yüzde 49,5, İngiltere'nin yüzde 6,9, Almanya'nın ise yüzde 20,1 olarak gerçekleşmiştir(V. Eldem, age: 188).

Osmanlı Devleti'nde dış borçların ne durumda olduğunu net görmek için Maliye nazırı Cavit Bey'in 1914 yılı bütçesini ilan ettikten sonra yaptığı açıklamaları incelemek gerekir. Osmanlı Devleti, özellikle Trablusgarp ve Balkan Harplerinden sonra yeni kredilere ihtiyaç duymuş ve her türlü yolla para aramıştır. Duyun-u Umumiye ve Tütün Rejisinden avans talep etmiş, nispeten küçük miktar için ilkinin imtiyazlarını 25 yıl uzatmıştır. Tütün Rejisi ise 1 500 000 Osmanlı Lirası kredi karşılığında imtiyazlarını 15 yıl uzattırıştır. Edirne'yi geri alabilmek için paraya ihtiyaç duyan devlet bu koşulları kabul etmiştir. Cavit Bey dış borçlanma konusunda "Avrupalılara kredi için yalvarmak boşunadır. Çünkü dört, beş milyon liralık kredi karşılığında devletin finans kaynaklarını kontrol altına almak istediklerini ben bile birkaç defa duydum. Bu kontrol siyasi kontrolü de getirir. Aynı zamanda askeri kararlarımız konusunda da etkili olmaya başlarlar. Ancak Anadolu'dan yeterli gelir elde etmek mümkün değildir. Tüm dünyaya açıklamak isterim ki eğer kendi topraklarımızdan yeterli geliri elde etmek mümkün olsaydı bu kontrolü kabul etmemiz mümkün olmazdı." şeklinde açıklamada bulunmuştur. Bu sözlerine, Mart 1914'de Fransız devletini arkalarına alarak yeni bir kredi anlaşması yapacaklarını ve bu sayede mali sorunlarının üstesinden geleceklerini eklemiştir. Bu dönemde yeni kredi anlaşmaları için Hakkı Paşa Londra'da, Cavit Paşa ise Paris'te görüşmelerde bulunmuşlardır (Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşivleri, B 0031279/3). Maliye nazırının açıklaması, İttihat ve Terakki Hükümetinin Osmanlı ekonomisindeki yabancı kontrolüne karşı yükselen sesleri yumuşatmaya çalıştığını ancak finansman için hala dışarıya bağımlı olduğunu göstermektedir.

3. Osmanlı İmparatorluğundaki Fransız Yatırımları ve Dış Borçlar

Osmanlı İmparatorluğunda Fransız sermayedarlarının yatırımlarını ve verilen borçları incelemeye önce Fransız ekonomisinin gelişimine bakmakta yarar vardır. Fransa sanayileşmeye 19. yüzyılın başlarında başladı. 18. yüzyılda Fransız devrimi ve diğer savaşlar sebebiyle ekonomik gelişme de İngiltere'nin gerisinde kaldı. 1815-48 döneminde, Fransız ekonomisi 18. yüzyıla göre daha hızlı büyümüştür. 19. yüzyılın ikinci yarısında ekonomik büyüme dalgalı bir seyir izlemiştir. 1848-51 döneminde siyasi ve ekonomik krizlerle karşı karşıya kalırsa da, 1851-1881 döneminde Fransa'nın servet ve

geliri yüzyıl boyunca ulaştığı en yüksek seviyeye gelmiştir (Güran, 2014: 182-183).

Fransa sanayi dönüşümünü gerçekleştirdikten sonra sömürgeleşme yarışına girmiştir. Sömürge haline getirdiği ülkelerde demiryolu yatırımlarıyla birlikte diğer alanlarda da yatırımlar yapmıştır. Aynı zamanda bu ülkelere borçlar da vermiştir. Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerindeki rekabet sonucu burayı sömürge haline getiremese de, bu rekabette önemli bir yere sahip olan ülkelere birisi de Fransa'dır. Fransa özellikle 1898-1918 yılları arasında Osmanlı topraklarındaki etkisini arttırmak için yoğun şekilde uğraş vermiştir. Bu dönemde Fransa'nın etkisi ekonomik alanda artmış, Fransız bankalarının ve sermayedarlarının, Osmanlı topraklarıyla ilgili üretilen politikalarda daha fazla söz sahibi olmuşlardır (Fulton, age:137) .

Fransa'nın bu topraklar üzerinde etkisini arttırmak için yaptığı çalışmalar da, 1888 yılından sonra özellikle Almanya ile olan rekabet öne çıkmıştır. Kullanılan arşiv belgelerinde Fransız devletinin de bu topraklarda Fransız etkisinin artması için yatırımcıları desteklediği anlaşılmaktadır.

3.1 Fransızların yaptığı demiryolları ve diğer yatırımlar

1888 yılından Birinci Dünya Savaşına kadar ki dönemde, Fransa'nın Osmanlı Devletindeki yatırımlarında başta demiryolu yapımı olmak üzere önemli bir artış olmuştur. İlk dönemlerde Fransız yatırımcıların Anadolu topraklarında demiryolu inşasıyla uğraşmaları biraz yavaş olmuştur. İzmir'den başlayan ilk iki demiryolu İngilizler tarafından yapılmıştır. Fransız yatırımcıların bu işe ilk katılımları Fransız- İngiliz ortaklığı ile yapılan Mersin- Tarsus- Adana hattı ve Fransız- Belçika ortaklığı ile yapılan Mudanya- Bursa hattıyla olmuştur (Thobie, 1977: 137).

1888-1896 yılları arasında Fransa ile Almanya arasında bu topraklarda ciddi bir rekabet olmuştur. Alman ve Fransız sermayesi İmparatorluğu etki alanlarına almak için bölgelere ayırmış ve yoğun olarak demiryolları yapımına girişmişlerdir. Almanya Osmanlı topraklarında sahneye 1898 yılında Alman imparatoru II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğuna yaptığı resmi ziyaretle çıkmıştır. Demiryollarıyla Anadolu'nun içlerine kadar ulaşmışlar ve bu toprakları da dünya ticaretine açmışlardır. Almanya Bağdat demiryollarını yapmak için Osmanlı Hükümetinden imtiyaz alınca Fransızlar Almanlarla uzlaşma yoluna gitmişler 1903 yılında kurulan Bağdat Demiryolları Şirketinin sermayesinin yüzde 30'una katılmışlardır (Georgeon, 2016: 701-702). Aynı zamanda Fransızlar, 1888'den sonra Almanya'dan daha fazla demiryolu yapmıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı topraklarında en çok demiryolu yatırımı yapan ülke Fransa olmuştur (Pamuk, 2005a, age: 74-75).

Fransız sermayesi demiryollarının yanı sıra su, gaz gibi belediye hizmetlerine, bankacılık ve ticarete de yatırım yapmıştır. 1895 yılı verilerine göre Fransız yatırımlarının yüzde 31,2'si banka, yüzde 42,5'i demiryolu,

yüzde 11,2'si liman, yüzde 1,1'i maden, yüzde 11,8'i hizmet sektörü ve yüzde 2,2'si diğerleriydi. 1914 yılına gelindiğinde hizmet sektörü yatırımları dışında diğerlerinde bir miktar azalma olmuştur (Thobie, age: 480).

1888'de Fransızların, Osmanlı topraklarındaki demiryolu yatırımları toplam demiryolu yatırımlarının yüzde 12,3 iken bu oran 1914 yılında yüzde 49,6'ya ulaşmıştır ve sonuç olarak 2 Ağustos 1910'da İstanbul'daki Fransız maslahatgüzarı M. Boppe'un, Dışişleri bakanı M. Stephen Pichon'a gönderdiği mektupta Osmanlı İmparatorluğunda, Fransız yatırımcılar tarafından yapılacak yeni demiryollarından bahsedilmiştir. Bu belgeye göre 20 Temmuz 1910 tarihinde Fransız yatırımcılar ile Fransız Bayındırlık Bakanlığı arasında Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı için bir anlaşma imzalanmıştır. Yeni yapılacak olan demiryolları Anadolu'nun en zengin bölgelerini birleştirecektir. Bu hatlar İzmir'den Sivas'a ve Bursa'dan Adana'ya uzanacaktır. Aynı zamanda Suriye ve Arnavutluk'ta da çalışmalar yapılacaktır. Bu inşaatın bitiş tarihi olarak Mart 1912 öngörülmüştür. İnşaata başlamadan önce Fransız sermayedarlar hatların geçtiği yerlerdeki iş olanakları hakkında tam bilgi edinememiş olsalar da bu bölgelerden iyi kar elde edeceklerini düşünmüşlerdir. Fransız devleti de bu demiryolları sayesinde bu topraklardaki etkisinin artacağını düşünmektedir. Bu nedenle M. Boppe bu çalışmalardan dolayı Fransız sermayedarları ve Bayındırlık Bakanlığındaki teknik ekibi kutlamamız lazım diye yazmıştır (Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşivleri, B 0031287/5).

1888'den sonra Osmanlı topraklarında demiryolları yapımı konusunda iki ülke arasındaki rekabet kızışmıştır. Bu konuda 17 Aralık 1913'de Paris'te hazırlanan ve Osmanlı İmparatorluğundaki demiryolları için verilecek borçları açıklayan bir bilgilendirme notu ilginçtir. Bu nota göre 20 Temmuz 1910'da bir Fransız şirketinin Alman Büyükelçiliğinin itirazlarına rağmen yeni demiryolu yapımı için hükümetle anlaşmıştır. Ancak İtalya ile Osmanlı arasındaki savaş, iki Balkan Harbi ve Yunan- Türk savaşı nedeniyle demiryolunun yapımı gerçekleşmemiştir. Fransız şirketini düşüğü zor durumdan kurtarmak için la Banque Française pour le Commerce et l'Industrie (Fransız Ticaret ve Endüstri Bankası), Fransız Devletin onayıyla Osmanlı Devletine borç vermiştir. Bu nota göre şirketin Osmanlı topraklarında 250 tane mühendisi bulunmaktadır. Tüm vilayetlerde ağırlığını hissettiren bu mühendisler ve inşa ettikleri yollar sayesinde doğuda Fransız etkisi artmaktadır. Bu nedenle yeni borçlar verilmeli ve bu şirket zor durumdan kurtarılmalıdır. Notta eğer Osmanlı topraklarında demiryolu yapımına ara verilirse Fransa'nın doğudaki itibarı yerle bir olacağı vurgulanmıştır. Bilgilendirme notundan anlaşıldığı üzere, Fransız Devleti bu bölgedeki etkisini kaybetmemek için sermayedarlarının yaptığı yatırımları yakından izlemiş ve korumuştur.

Demiryollarının yanı sıra aynı dönemde Fransız sermayesi Osmanlı topraklarında dolaysız yatırımlarda yapmıştır. 1888-1896 yılları arasında Osmanlı Devletine yapılan dolaysız yatırımlar incelendiğinde de Fransa ile Almanya arasındaki rekabeti görmek mümkündür. Bu dönemde hem Fransa hem de Almanya'dan gelen sermaye Osmanlı ödemeler dengesini olumlu yönde etkileyecek miktardadır. Bu rekabete rağmen Fransız sermayesi Alman sermayesine göre daha fazla yatırım yapmıştır. 1896 yılından sonra ise her iki ülkenin sermayedarları da getirdiklerinden daha fazlasını kar aktarımı biçiminde dışarıya çıkarmışlardır (Pamuk, 2005a, age: 90-91).

Fransız sermayedarlarının yöneldiği bir başka alan da sigortacılıktır. 1914 yılında, bu alandaki toplam yatırımların yüzde 81,8'i Fransa'ya aittir. Aynı yıl ticarete de Fransız yatırımlarının yoğun olduğu görülmektedir ve bu alandaki toplam yatırımların yüzde 70,7'si Fransa tarafından gerçekleştirilmiştir. Aynı şekilde madencilik ve bankacılık alanında da en fazla sermaye Fransa tarafından Osmanlı Devletine getirilmiştir. Fransız sermayesinin Osmanlı İmparatorluğunda birçok bölgede etkili olması ve demiryolları ile birlikte diğer alanlarda yatırımlar yapabilmesinde Osmanlı Bankasının etkisi çok fazla olmuştur. Bu banka İngiliz sermayesinin bu bölgede görece önemini yitirmesiyle, Fransız sermayedarlarının çıkarlarını korumaya başlamıştır (Pamuk, age:74-86).

9 Nisan 1914'de, Osmanlı Devleti ile Fransa arasında yapılan anlaşmada Kapitülasyonların yanı sıra Fransız yatırımları da yer almıştır. Anlaşma Fransız basınında da yer bulmuştur. 15 Nisan 1914 L'Express Finance isimli dergide çıkan makaleye göre, bu anlaşma iki ülke açısından oldukça önemlidir. Ancak yeterince mükemmel değildir çünkü yapılan anlaşmayla Fransa, Osmanlı Devleti'nden alabileceğinin tamamını elde edememiştir. Fransa, Ermeni ve Suriye bölgelerinde önemli demiryolu ayrıcalıkları almıştır aynı zamanda Akdeniz ve Karadeniz'de limanlara sahip olmuştur. Bunun karşılığında Osmanlı Devleti de Fransa'dan yeni borçlar almış ve finansal açıdan bazı kolaylıklar elde etmiştir. Bu anlaşma ile Fransız ordusunun Midilli'ye gelmesi sonucu iki ülke arasında yaşanan olumsuzluklar da ortadan kalkmıştır. Yine bu dergideki yoruma göre bu anlaşma sayesinde 1910 yılından itibaren Osmanlı topraklarında etkisini kaybeden Fransa yeniden eski haline dönecektir. Özellikle Almanya ile olan ilişkilerini dengelemek isteyen Osmanlı bürokratları, Fransa ile Osmanlı arasındaki ilişkileri düzeltmek istemektedirler ve bu anlaşma bu duruma ön ayak olacaktır. Ayrıca Fransa'da bir an önce zengin Anadolu topraklarındaki etkisini arttırmalıdır (Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşivleri, B 0031281/2). Derginin yorumlarında anlaşıldığı üzere, Osmanlı İmparatorluğunun Almanya'ya yönelmiş olması belli ki Fransa'da bazı çevrelerde rahatsızlık yaratmıştır.

3.2 Fransa'dan alınan borçlar

Osmanlı Devleti ile Fransa arasındaki ekonomik ilişkilerin bir başka boyutu da Osmanlı'nın dış borçlarıdır. 1888- 1914 döneminde, bu borçlarda önemli bir artış meydana gelmiştir. Avrupalı devletler, Osmanlı Devleti'ndeki yaptıkları yatırımlarından daha fazla borç vermişlerdir. İmparatorluğun, ekonomik durumu bu dönemde kalıcı zayıflık ve bu zayıflığı ağırlaştırıcı olayları içerir. İmparatorluk, sürekli uygun faizli borç bulmaya çalışmıştır (Thobie, age:222). 19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devleti borç bulmaya çalışırken, Fransızların elindeki sermaye fazla ve bu ülkede faizler de düşük olduğundan dolayı Fransız yatırımcılar paralarını yurt dışında değerlendirmeyi tercih etmişlerdir. Bu dönemde Osmanlı devletine borç vermek de oldukça karlı bir yatırım olmuştur (Raccagni, age:344).

1914 yılında Osmanlı dış borçlarında yüzde 53'lük payla en önemli kaynak Fransa'dır. Ancak aynı dönemde Fransa'nın Rusya ile ekonomik ilişkileri artmış ve bu pazardaki çıkarları Osmanlı pazarının önüne geçmeye başlamıştır. Özellikle Fransa'nın Osmanlı Devletine silah sağlaması Ruslar tarafında olumlu karşılanmamıştır. Rusya'nın etkisiyle Fransa, Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı tahvillerinin Fransız borsalarında satışa çıkarılmasını, elde edilecek gelirin askeri harcamalar için kullanılmaması şartı ile kabul etmiştir. Bu ön koşullar Fransa'nın Osmanlı Devleti üzerindeki etkisini azaltmış ve Almanya'yı öne çıkartmıştır (Pamuk, 2005a, age: 91).

Bu durum Fransa'daki gazetelerde çıkan haberlerde de kendini göstermektedir. 27 Ocak 1914'de La Vie Financière isimli gazetede Cavit Bey'in Paris'teki görüşmeleriyle ilgili yayınlanan makaleye göre, bu görüşmeler Türk halkı ve basınında kızgınlığa sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'nin aldığı yeni borçlar bu kızgınlığı azaltmamıştır çünkü bunun karşılığında Fransız hükümeti Osmanlı devletine, barışın devam edebilmesi için Ermeni bölgesinde Rusların istediği reformları gerçekleştirmeleri gerektiğini söylemiştir. Makaledeki yoruma göre Fransa, bu bölgedeki çıkarlarına ters bir duruş sergilemekte ve Osmanlılardan gururlarını incitecek şeyler istemektedir. Fransa'nın bu bölgede başarısız olması durumunda Osmanlı devletinin, Alman kaynaklarına yönelme tehlikesi vardı.

Nitekim Türk basınında da Osmanlı Devleti'nin farklı kaynaklara yönelebileceği haberlerine yer verilmekteydi. Tanin gazetesinde çıkan habere göre Fransa, Osmanlıya pazarını kapatırsa, devlet yeni alternatifleri değerlendirmek zorunda kalacaktır. Ya da eğer Fransa'dan gelen borçlar kesilirse, farklı kaynaklara yönelebilirdi. Gazeteye göre Fransa, Avrupa'nın en büyük finans kaynağıdır ama tek kaynak değildir. Amerika Birleşik Devletleri önemli bir güç olarak Fransa'nın karşısına çıkmaktadır. La Vie Financière'deki habere göre benzer yorumlar Osmanlıdaki diğer gazetelerde de yer almaktadır. O nedenle bu haberleri görmezden gelmek mümkün

değildir. Dergideki habere göre eğer Fransa, yeterli kaynak ayırmazsa, Osmanlı Devleti'nin de farklı ülkelerden kredi bulması mümkündür ve bu başarısızlık Fransa'nın doğudaki çıkarlarını olumsuz etkileyecektir (Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşivleri, B 0031281/2). Bu habere göre Fransa vereceği borçlara karşılık Rusya'nın haklarını korumaya ve Osmanlı devletine bu konuda müdahale etmeye çalışmıştır. Bu durum Osmanlı yöneticilerinin ve Türk basınının Fransa'yı eleştirmelerine sebep olmuştur. Bu dönemde Fransız hükümeti, Osmanlı ve Rus pazarındaki çıkarları arasında kalmıştır.

Fransız Devleti bu bölgedeki etkisini kaybetmek istememiş olmalı ki Cavit Bey'in Paris ziyareti sonrası, 9 Nisan 1914'de iki ülke arasında yapılan anlaşmada Osmanlı borçları da yer almıştır. Osmanlı İmparatorluğu 1914 yılında borçlarının yüzde 5'ini ödeyebilmek için 800 milyon franklık borç istemiştir. Bu ödeme Duyun-u Umumiye tarafından yapılacaktır. Aynı zamanda Osmanlı Bankası da Nisan sonunda piyasaya 500 milyon değerinde para sürecektir. Daha sonraki bir tarihte yeni bir miktar para daha piyasaya sürülecektir. Bu teminatlar sayesinde Fransa borç vermeyi kabul etmiştir. Aynı zamanda aynı teminatlar geçerli olursa, Fransız şirketlerinin demiryolu ve diğer alt yapı çalışmalarını yapmalarına da karşı çıkılmayacaktır (Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşivleri, B 0031281/2).

Birinci Dünya Savaşı öncesi Fransız yatırımcılar diğer rakip devletlere rağmen oldukça etkilidirler. Fransız Devleti özellikle demiryolu yatırımlarını ve dış borçları bu bölgede etkisini artıran ekonomik yatırımlar olarak görmektedir. Fransa, özel sektörün yaptığı yatırımları yakından izlemiş ve sorun çıktığında müdahale etmiştir. Rusya'daki çıkarları savaş öncesi öne çıkmaya başlasa da Osmanlı pazarını kaybetmek istememiştir. Aynı zamanda özellikle demiryolu yapımı konusunda imtiyazlardan yararlanmak için Almanya ile sıkı bir rekabete girmiştir. Birinci Dünya Savaşı öncesi, yabancı yatırımlar ve dış borçlar açısından Fransa Osmanlı topraklarındaki en güçlü Kapitalist Devlet olmuştur.

Sonuç

Sanayi Devrimi sonrası yeni pazar arayışına giren Kapitalist Devletlerin yöneldikleri ülkelerden biri de Osmanlı İmparatorluğu olmuştur. Batıda yaşanan bu değişimi yakalayamamış olan Osmanlılar, önce ticaret daha sonra demiryolları, dolaylı yatırımlar ve borçlanma ile pazarlarını sanayileşmiş devletlere açmıştır. Fransa da bu pazarda önemli yere sahip devletlerden biridir. Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı ticaretindeki payı İngiltere'nin gerisinde kalsa da yatırımlar ve verilen borçlar açısından bu pazardaki etkili devlet olmuştur. Fransa, 1888 yılından sonra özellikle demiryollarının inşası konusunda Almanya ile rekabete girmiş olsa da, bu dönemde en fazla demiryolu imtiyazını almıştır. Kullandığımız arşivler göstermektedir ki Almanya'nın etkisi artarken, Fransa da avantajlı durumunu kaybetmemek

için uğraşmıştır. Osmanlı Devleti de savaş öncesi kapitülasyonları azaltıp ekonomisindeki yabancı etkisini azaltmaya çalışsa da ihtiyacı olan borçlar dolayısıyla yeni imtiyazlar vermek durumunda kalmıştır. Yeni finans kaynakları elde edebilmek için Fransa'yla olan yakın ilişkilerini sürdürmeye gayret etmiştir. Elimizdeki arşiv belgelerinde de anlaşıldığı üzere Fransız Devleti de bu pazarı elinden kaçırmamak için uğraş vermiş, rakip devletler karşısında bu bölgedeki çıkarlarını korumuştur. Savaş öncesi, doğudaki etkisini korumak için Osmanlı Devletiyle ekonomik ilişkilerini güçlü tutmuştur.

Kaynakça

- LES ARCHIVES ECONOMIQUES ET FINANCIERES (Fransız Ekonomi ve Finans Bakanlığı Arşivleri) Dosya no: B 0031281/2, B 0031287/5, B 0031279/2, B 0031279/3
- AÇBA S. (1995) Osmanlı Devletinin Dış Borçlanması (1854- 1914), Afyon Kocatepe Üniversitesi Yayınları, Afyon
- DİKMEN N. (2005) “Osmanlı Dış Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları”, s: 137-159, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 19, Sayı:2, Eylül, Erzurum
- ELDEM V. (1994) Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara
- ELDEM E. (2005) “Ottoman financial integration with Europe: foreign loans, the Ottoman Bank and the Ottoman public debt”, European Review, vol.13, no.3, 431-445, Academia Europaea, United Kingdom
- GEORGEON F. (2016), “Son Canlanış (1878-1908)”, Osmanlı İmparatorluğu tarihi, Robert Martran, Çeviren Server Tanilli, Türkiye İş bankası Kültür yayınları, 3. Basım, İstanbul
- GÜRAN T. (2014) İktisat Tarihi, DER Yayınları, İstanbul
- GÜRSOY B. (1984) 100. Yılında Düyun u Umumiye İdaresi Üzerinde Bir Değerlendirme, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, İstanbul
- FULTON L. B. (2005) “France and the end of Ottoman Empire”, The great Powers and the end of the Ottoman Empire, Edited by Marian Kent, Frank Cass, London
- KAZGAN G. (2002) Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul
- KAZGAN H. (1995) Osmanlıda Avrupa Finans Kapitali, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul
- KIRAY E. (1995) Osmanlı’da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar, İletişim Yayınları, İstanbul
- ORTAYLI İ. (2008) Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu, Timaş Yayınları, İstanbul
- PAMUK Ş. (1984) The Ottoman Empire in The “Great Depression” of 1873-1896 The Journal of Economic History, Vol. 44, No. 1, 107-118, Cambridge

- PAMUK Ş. (1984) Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913), Yurt yayınevi, Ankara
- PAMUK Ş. (2005a) Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913, Tarih Vakfı, İstanbul
- PAMUK Ş. (2005) Osmanlı Türkiye İktisadi Tarihi 1500- 1914, İletişim Yayınları, İstanbul
- RACCAGNI M. (1980) The French Economic Interests in The Ottoman Empire, Int. J. Middle East Stud. II, 339-376
- SEVİMAY, R.S. (1995) Cumhuriyete Girerken Ekonomi Osmanlı Son Dönem Ekonomisi, Kazancı Kitap Tic. A.Ş. İstanbul
- TEZEL S. Y. (2002), Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- THOBİE J. (1977), Intérêts et impérialisme français dans l'empire Ottoman (1895-1914), 1. Cilt, Paris 1 Pantheon-Sorbonne yayınları, Paris