



*The Journal of Academic Social Science Studies*

**JASSS**

*International Journal of Social Science*

*Doi number: <http://dx.doi.org/10.9761/JASSS2559>*

*Number: 30 , p. 337-355, Winter I 2014*

## **OSMANLI-ALMAN TİCARİ İLİŞKİLERİNİN NİTELİKSEL ANALİZİ: 1890 TİCARET ANLAŞMASININ ÖNCESİ VE SONRASI**

*QUALITATIVE ANALYSIS OF OTTOMAN-GERMAN COMMERCIAL AFFAIRS: BEFORE AND AFTER THE 1890 TRADE TREATY*

*Yrd. Doç. Dr. Önder DENİZ*

*Uşak Üniversitesi İletişim Fakültesi Halkla İlişkiler ve Reklamcılık Bölümü Sosyal Politika ABD*

*Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Vehbi İMAMOĞLU*

*Sinop Üniversitesi Eğitim Fakültesi Sosyal Bilgiler Eğitimi ABD*

### **Özet**

Bu araştırmada Türk-Alman ilişkilerinin ticari bakımdan gelişim süreci ve özellikle 1890 Ticaret Antlaşmasından sonraki ticaretin niteliksel analizi yapılacaktır. Türk-Alman ilişkileri, 19. Yüzyıl boyunca sürekli bir gelişim seyri takip etmiş ve özellikle ekonomik anlamda gelişen ilişkiler, 20. Yüzyılda diğer alanları da etkilemiştir. Bu anlamda 1890 Ticaret Antlaşması, Türk-Alman ilişkilerinde bir dönüm noktası olma özelliği taşır.

1840 ve 1862 yıllarında Zollverein'e bağlı Alman devletleriyle Osmanlı Devleti arasında ticaret anlaşmaları yapıldı ve 1880'den sonra Alman devletlerinden dolayı yollarla kumaş, porselen eşya, oyuncak ve hırdavat ithal edildi. Pamuk, ipek, yün, deri ve mamulleri, halı gibi ürünler ise ihraç edilmekteydi. Alman sanayinin gelişmesi, ticaretin niteliğini de değiştirdi. 1885'ten sonra ise, Almanya, Balkanlar ve Yakın Doğu'ya yönelmek zorunda kaldı. Osmanlı Devleti ise 1878 Berlin Kongresi'nden sonra yarı sömürge ekonomi haline geldi ve Avrupa'da denge siyaseti gütmeye girdi. Yöneticiler, Avrupa ülkelerinin kendi aralarındaki çıkar çatışmaları ve değişen dış politikalarından dolayı, Almanya'ya yakınlık duymaya başladı. Bunun sonucunda 1890'da Alman imparatorluğu ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan ticaret anlaşması, eski anlaşmalarda Almanya lehine öngörülen imtiyazları tamamen içeriyordu. Böylece temelde ekonomik anlamda gelişen Türk-Alman ilişkileri, iki devlet arasında giderek daha geniş ölçekli bir ilişki ve işbirliğinin gelişmesine imkân tanıyordu. 20. Yüzyılın başında bu ilişkinin boyutu, iki devleti müttefik yapmıştı.

**Anahtar Kelimeler:** Türk-Alman İlişkileri, Ticaret, Ekonomi, Diplomasi, Sanayi, İşbirliği

### Abstract

In this research, an analysis of the development process of Ottoman-German relationships in terms of commerce, particularly the commerce in the aftermath of 1890 Commercial Treaty is to be analysed qualitatively. Turkish-German affairs followed a constant path of development during 19th century, and especially the development in economic affairs had an impact on relationships on the other fields, too. In this sense, 1890 Commercial Treaty is known to be the turning point for Turkish-German relationships.

In 1840 and 1862 commercial treaties were signed between German States which were a part of Zollverein and Ottoman State, and fabric, porcelain goods, toys and ironmongery were imported from German states by indirect means. On the other hand, goods such as cotton, silk, leather and its products, carpet were being exported. The development of German industry also caused a change in the quality of trade. After 1885, Germany had to turn to Balkans and Near East. Ottoman Empire, however, became a half-colony economy after 1878 Berlin Congress, and went into a process of pursuing a balance policy in Europe. The administrators, owing to the conflict of interests among European countries themselves and their changing foreign policies began to sympathize with Germany. The 1890 commercial treaty signed between German Empire and Ottoman state as a consequence of these developments entirely covered the privileges in favour of Germany foreseen in the previous treaties. Thus, Turkish-German relations that basically progressed in economic terms gave way to a progressive development of wider scale relations and cooperation. The dimension of this relationship made the two states allies at the beginning of 20th century.

**Key Words:** Turkish-German Relations, Commerce, Economy, Diplomacy, Industry, Cooperation

### GİRİŞ

Türk-Alman ticari ilişkilerinin 19. yüzyıldaki gelişimi, Sanayi Devrimi'nin sonuçlarıyla yakından ilgilidir. Sanayi Devrimi'nden sonra pek çok Avrupa ülkesinde olduğu gibi, Almanya'da da ekonomik göstergelerde önemli değişiklikler söz konusu olmuş ve bu değişim devletin ticari ilişkilerine de yansımıştır. 18. yüzyıldan itibaren Avrupa genelinde maden ve dokuma sanayi, 19. yüzyılda ise, demir-çelik sanayi gelişim gösterdi. Üretimde fabrikalar ön plana çıktı ve seri üretim başladı. Yüzyılın sonuna doğru petrol ve elektrik kullanımı da yaygınlaştı. Gübre, yapay dokumalar, tarım ve imalât makineleri ile otomobil üretimi, sanayi gelişmeleri arasındaki yerini aldı.<sup>1</sup>

Sanayi Devrimi, bütün Avrupa'yı etkisi altına aldığı anda, ağır sanayi hamleleri başladı ve uluslararası ticaret hacminin niteliği de değişti. Ulusal birliğini tamamlayan devletler, kendilerine vakit kaybetmeden pazar yerleri bulma telaşı içine girdiler. Bu nedenle ülkeler arası diplomasi trafiği de hız kazandı. Geline son noktada ülkelerin

<sup>1</sup> Ahmet Kuyaş, *Tarih 1839-1939, Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği Yayınları*, Tüsiad-T/2006/12-425, 2006, s. 18.

iktisadi yapılarında önemli değişimler gözleniyordu. Sanayileşme hamleleri, güç ve refah için vazgeçilmez olarak kabul edilmekte ve fabrikaya dayalı bir üretim şekli gündeme gelmekteydi.<sup>2</sup> Ekonomilerde görünen bu değişim, sanayileşmiş devletlerin sömürge elde etme arayışına dönüşünce, 1873-1896 yılları arasında “Büyük Bunalım” adı verilen bir dönem yaşandı ve Avrupa devletleri, pazar arayışlarında denizaşırı bölgelere yöneldiler. Elbette sanayileşme bütün ülkelerde aynı şekilde gerçekleşmedi. Gerek zamanlama bakımından gerekse de nitelik bakımından farklılık gösteren sanayi hamleleri, Osmanlı Devleti ile Almanya arasında yepyeni bir dönemin başlamasına vesile oldu.

Avrupa’da Sanayi Devrimi’yle aşağı yukarı eş zamanlı olarak ulusçu akımlar ortaya çıkmıştı ve bu ulusçu hareketler, 19. yüzyıl boyunca tüm Avrupa’yı etki altına almıştı. Almanya’nın siyasi birliğini tamamlamasından önce yaşanan gelişmeler olarak ele alınabilecek bu hareketler, 1848 devrimleri sırasında Cermen Konfederasyonu, Avusturya İmparatorluğu ve İtalyan devletlerinde ciddi sorunlara neden olmuştu. Almanya’da, 1848 devriminden sonra, Almanya’nın hükümdarı olmak istemeyen Prusya Kralı, Cermen Konfederasyonu’nun yeniden oluşturulmasına neden olsa da, Almanya’nın birleşmesini engellemişti. 1862’ye gelindiğinde, Prusya Kralı I. Wilhelm’in, Otto von Bismarck’ı şansölye olarak atamasından sonra, Almanya için yeni bir dönem başladı. Alman birliğini kurmanın yollarını arayan Şansölye’ye aradığı fırsatı Fransa sundu. 1870’de Prusya’ya savaş ilan eden Fransa’ya karşı, tüm Alman devletleri birleşerek Prusya’nın yanında savaşa girdi. Savaşta yenilen Fransa oldu ve bu sonuç siyasi birliklerin tamamlanmasını sağladı. Güney Almanya devletleri, Kuzey Almanya Konfederasyonu’na katıldılar ve Almanya II. Reich adıyla imparatorluk haline geldi. Prusya Kralı ise, 18 Ocak 1871’de Versailles’de “Alman İmparatoru” ilan edildi.<sup>3</sup> Böylece 1890 tarihine gelindiğinde, siyasi birliğini tamamlamış ve sanayileşmiş bir Almanya ortaya çıkmışken; Osmanlı Devleti, henüz sanayi atılımını gerçekleştirememiş ve aksine sanayileşmiş ve sömürge arayışı içinde olan devletler için mükemmel bir pazar olarak görünmekteydi<sup>4</sup>. Bunların dışında, ülkelerin siyasi olarak geçirdikleri hassas dönem, aralarındaki ilişkinin boyutunu ayrıca şekillendirmekteydi. 1890 Ticaret Antlaşması, bu süreç sonunda imzalanmış ve sürecin dinamikleri içinde anlam kazanmış bir ticari ilişkidir. Dolayısıyla Osmanlı-Alman ilişkilerinin söz konusu edildiği bir durumda, sanayileşme hareketleri çerçevesinde, 1890 yılına kadar Almanya’nın geçirdiği dönüşüm ile bu dönem içerisinde Osmanlı Devleti’nin mevcut şartları iyi anlaşılmalıdır.

<sup>2</sup> Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, Çeviren: Birtane Karanakçı, TİB Yayınları, Ankara, 1994, s. 169-170

<sup>3</sup> Kuyaş, *a.g.e.*, s. 118.

<sup>4</sup> Bu dönemde sınırlı da olsa sanayileşme çabaları vardır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Edward C. Clark, “The Ottoman Industrial Revolution”, *International Journal of Middle East Studies*, Volume: 5, Issue: 01, January 1974, ss. 65-76.

## 1.19. Yüzyılda Osmanlı-Alman Ticari İlişkilerinin Gelişimi

### 1.1.Zollverein ve Alman-Osmanlı Ticareti

1871 yılında siyasi birliğini tamamlamadan önce, birleşik Alman devletleri, Napolyon savaşlarından sonra yapılan 1815 Viyana Kongresi'nde revize edilmişti.<sup>5</sup> Bu tarihten sonra Alman konfederasyon devletleri, ticaret antlaşması için aralarında müzakereye başladı. Önce Bavyera ve Württemberg bir gümrük birliği oluşturmak için 1827 yılında bir araya geldi. Ardından Hesse-Darmstadt, 1828 yılında Prusya tarife sistemine katılmayı kabul etti. Aynı yıl diğer devletler bir ticaret anlaşması imzaladı. 1831 yılında ise, Hesse-Cassel bu anlaşmaya dâhil oldu. Bu birleşmeden bir yıl sonra, Ocak 1834'de Zollverein resmen yürürlüğe girdi. 19. yüzyılın ilk yarısında, Alman Zollverein olarak bilinen Prusya-Alman Gümrük Birliği, taraf devletleri serbest bir iç ticaret anlaşması kapsamında kademeli olarak birleştiren bir niteliğe sahiptir.<sup>6</sup> Zollverein, aşamalı olarak, üye ülkeler arasındaki siyasi sınırları kaldırırken, ekonomik entegrasyonun siyasi sınırlar üzerindeki etkisini de gösteren çarpıcı bir örnek olarak tarihe geçti. 1834 yılında Zollverein oluşturulmadan önce, Alman iç ticareti, siyasi parçalanmışlık ve Alman konfederasyon devletlerinin oldukça korumacı olma eğilimleri nedeniyle gelişme gösteremiyordu.<sup>7</sup> Böylece 1834 yılı, Zollverein'in kurucusu Almanya için, ekonomik birleşme adına büyük bir atılım oldu. Birliğin içinde Prusya, Zollverein'e üye diğer devletlerle resmen eşit olmasına rağmen, birliğin en güçlü üyesi konumuna geldi. Bu yönüyle Zollverein, diğer Alman devletleri üzerinde güç uygulamak için, Prusya tarafından oluşturulan siyasi bir araç olarak da yorumlandı.<sup>8</sup>

Zollverein'den iki yıl sonra Baden, Nassau ve Frankfurt da birliğe katıldı. Daha sonra yirmi yıl içinde Braunschweig ve Lüksemburg (1842), Hannover ve Oldenburg (1854) da birliğe üye oldu. 1866 Avusturya-Prusya savaşı, Prusya'yı önemli yapısal değişikliklere zorladı ve 1871 yılında Alman İmparatorluğu'nun kurulmasından sonra, Zollverein siyasi yapının bir parçası haline geldi.<sup>9</sup> Zollverein aynı zamanda, gümrük yönetiminde devletlere büyük mali tasarruflar da sağlamaktaydı.

Zollverein kurulduktan sonra kıpırdanma eğilimi gösteren ilişkiler, Zollverein'e bağlı devletlerin tüccarlarına Osmanlı topraklarında "en çok müsaadeye mazhar devlet tüccarı" statüsü verilmesiyle yeni bir ivme kazanmıştır. Nitekim 1830-32 yılları arasındaki ithalat ve ihracat rakamlarına bakılacak olursa, Almanya'dan yapılan ithalatın oranı % 3.1; ihracatın oranı ise % 2.1 olarak hesaplanmıştır.<sup>10</sup> Bu tarihten 10 yıl sonra yapılan hesaplamalarda ise, ithalatın oranı % 4.6'ya yükselirken, ihracatın oranı

<sup>5</sup> 1815'deki Viyana Kongresi'nde Prusya, sınırlarını batıdaki Saar nehrinden doğudaki Neman nehrine kadar genişletir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Florian Ploeckl, "The Zollverein and The Formation of a Customs Union", *Discussion Papers in Economic and Social History*, Oxford University, Nu: 84, 2010, s. 4.

<sup>6</sup> Carol H. Shiuie, "From Political Fragmentation towards a Customs Union: Border Effects of the German Zollverein, 1815 to 1855", *European Review of Economic History*, August 9(2), 2005, s. 130.

<sup>7</sup> Shiuie, *a.g.e.*, s. 136.

<sup>8</sup> Ploeckl, *a.g.m.*, s. 2

<sup>9</sup> W. O. Henderson, *The Zollverein*, New York: The Macmillan Co., 1939, s. 206.

<sup>10</sup> A. Mesud Küçükkalay, *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 32.

% 1.9'a düşmüştür. Bu haliyle bakıldığında, o dönemde Alman sanayi ürünlerinin henüz İngiliz, Fransız ve Avusturya mallarıyla rekabet edecek durumda olmadığı anlaşılmaktadır. Aynı şekilde Bavyera Ekonomi Bakanlığı da, hazırladığı bir raporda, Osmanlı ile ekonomik ilişkilerinin hala yabancı tüccarlar aracılığıyla yürütüldüğünden söz etmektedir.<sup>11</sup>

1862'de Zollverein'e bağlı Alman devletleriyle Osmanlı Devleti arasında yeni bir ticaret anlaşması yapıldı.<sup>12</sup> Antlaşmanın etkisi ise, 1880'den sonra Alman ticari kurumlarının Osmanlı Devleti'nde görülmeye başlamasıyla ortaya çıktı.<sup>13</sup> Bu dönemde Alman devletlerinden dolayı yollarla kumaş, porselen eşya, oyuncak ve hırdavat gibi mamul mallar ithal edilirken; Alman ülkelerine pamuk, ipek, yün, deri ve mamulleri, halı, kıymetli taşlar, boya ve yağlı tohumlar gibi gıda maddeleri ve hammadde ürünleri ihraç ediliyordu.<sup>14</sup>

## 1.2. Osmanlı Sanayileşme Çabaları ve Osmanlı-Alman Ticari İlişkilerinde Yakınlaşma

19. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin modernleşerek ayakta kalma çabalarının yaşandığı bir dönem olmuştur. Sanayi Devriminden sonra, dünya genelinde meydana gelen değişimler, klasik dönem ekonomik şartlarını ortadan kaldırmış veya büyük oranda değiştirmiştir. Osmanlı Devleti ise, bu yeni dönemde sanayileşmeye ilişkin gerekli adımları atamamıştır. Yalnızca İstanbul ve ülkenin birkaç büyük şehrinde oluşmaya başlayan sanayi, önceleri devlet eliyle daha sonra çoğunlukla yabancı şirketler tarafından kurulan sınırlı sayıda işletmede sürmüştür. Bununla birlikte el emeğine dayalı üretim yapan zanaat işletmeleri, gerilemekle birlikte varlığını hala daha korumuştur.

Osmanlı iktisadi hayatındaki en önemli özellik, devletin müdahaleci ve kontrolcü yapısıdır. Devlet, usta-çırak hiyerarşisinde örgütlenen esnaf ve zanaatkârları, esnaf örgütlerinin de yardımıyla sürekli denetim altında tutmaktaydı.<sup>15</sup> Ancak dünya ölçeğinde yaşanan gelişmeler, devletin denetimci vasfını yavaş yavaş kaybetmesine yol açarken, zanaat işletmelerinin yapısını da değiştirmiştir.

Osmanlı Devleti'nin sanayileşme çabaları, bir anlamda adaptasyon süreci olarak, değişen ekonomik şartlara ayak uydurabilme uğraşısıdır. Ancak Avrupalı devletlerin Osmanlı ülkesini pazar olarak görmesinden kaynaklanan hammadde sorunu aşılammıştır. Devlet bu konuda, yerli tüccarın Anadolu, Avrupa, Acemistan

<sup>11</sup> Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri: 1871-1914*, Enderun Kitapevi, İstanbul, 1982, s. 6.

<sup>12</sup> Edward A. Van Dyck, *Capitulations of The Ottoman Empire Since The Year 1150*, Washington: Government Printing Office, 1881, s. 18.

<sup>13</sup> İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 479, Ankara, 1981, s. 33.

<sup>14</sup> H. Avni Özcan, "Dünden Bugüne Dış Ticaretimizdeki Gelişmeler", *Dış Ticaret Dergisi*, Sayı: Özel Sayı, 1998, ss. 3-4.

<sup>15</sup> Barkan, Ömer Lütfi, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Esnaf Cemiyetleri", *Prof. Dr. Ömer Lütfi Barkan'a Armağan*, İÜEFM, XL, Cilt: 41, Sayı: 1-4, İstanbul, 1985, s. 39.

ve Hindistan'da ticaret yapabilmesi için birtakım yeni uygulamalar getirmiş ve bu tüccarlara "ticaret beratları" vermiştir.<sup>16</sup> Süreç zanaatkârları bireysel atölyelere yöneltirken, bir yandan da zanaat işletmelerinden farklı olarak, fabrika kurma girişimleri başlamıştır. Bu kapsamda imalat ve yurt içi hammaddeye dönük sanayi kuruluşları kurulmuştur.<sup>17</sup> Devlet önceleri iktisadi kurumlarını Avrupa'daki çağdaşlarının seviyesine çıkarabilmek için kendi eliyle kalkındırılmaya çalışmıştır. Bunun için "İmar-ı Mülk" adı verilen bir çalışma başlatılmış ve devlet kontrolünün yeniden sağlanması amaçlanmıştır.<sup>18</sup>

1864'de "İslah-ı Sanayi Encümeni" adıyla bir heyet kurulmuş ve esnaflara birleşerek büyük şirketler kurmaları tavsiye edilmiştir. Ayrıca sanayi okulları ve sanayi sergisi açılması istenmiştir.<sup>19</sup> İlk olarak 1851 yılında fabrika kurmayı teşvik için sağlanan vergi ve gümrük muafiyetleri, 1873 ve 1888 yıllarında kapsamı genişletilerek devam ettirilmiştir. Nihayet 1897 yılında ise, yeni kurulan fabrikalara, 10 yıl müddetle vergi muafiyeti verilmiştir.<sup>20</sup> Böylece ihtiyaç duyulan malzemenin imalatı ve dış ticaret dengesi kurulmaya çalışılıyordu.

Sanayileşme yolunda ikinci olarak, küçük esnafı güçlendirmeye yönelik özel girişimler desteklenmiştir. Bu doğrultuda yed-i vahid adı verilen sistem büyük ölçüde kaldırılırken vatandaşların fabrika kurmalarına izin verilmiştir.<sup>21</sup> Bu doğrultuda özellikle dokumacılık, iplik boyama, pamuk çırçır, meyan kökü işleme, zeytinyağı ve sabun üretimi gibi alanlarda pek çok fabrika kurulmuştur.<sup>22</sup>

Tüm bu çabalara rağmen, istenilen dönüşüm tam anlamıyla gerçekleştirilememiştir. Bunun pek çok nedeni olsa da, her şeyden önce yabancı devletlere verilen imtiyazlar, sanayileşme çabalarına en büyük engeli teşkil etmiştir. 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Baltalimanı Antlaşması gibi antlaşmalar, Avrupalı devletlerin Osmanlı'ya nüfuz etmesine yol açmıştır. Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti'ni pazar olarak görmesi ve ürettiği mamul malları Osmanlı pazarına sürmesi şeklinde gelişen süreçte, Avrupalı devletlere düşük ithal gümrük imtiyazı tanınırken, Osmanlı iç gümrük vergileri, nispeten daha yüksek bir seviyede seyrediyordu.<sup>23</sup>

<sup>16</sup> BOA, HR. MKT, 55/46, 12 R 1269 (M. 23. 01. 1853).

<sup>17</sup> Tefvik Güran, "Tanzimat Döneminde Devlet Fabrikaları", 150. Yılında Tanzimat, Hazırlayan: Hakkı Dursun Yıldız, TTK Yayınları, Ankara, 1992, s. 236.

<sup>18</sup> Sefer Şener, "Osmanlı Sanayileşme Süreci ve Bu Süreçte Özel Girişimin Rolü" *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 9, Sayı: 3, 2007, s. 63.

<sup>19</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s. 58.

<sup>20</sup> A. Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt: XXV, No: 2, Ankara, 1970, ss. 160-163.

<sup>21</sup> Coşkun Çakır, "Tanzimat Dönemi Vergi Uygulamalarında Karşılaşılan Güçlükler ve 'Vergi İhtilalleri'", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt: 52, Sayı: 1, İstanbul, 2001, s. 72.

<sup>22</sup> Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 28, Sayı: 46, Ankara, 2009, s. 65-66.

<sup>23</sup> Önsoy, "Tanzimat Dönemi Sanayileşme Politikası 1839-1876", *HÜEFD*, Cilt: 2, Sayı: 2, 1984, s. 5. 1838 Baltalimanı ticaret antlaşmasından sonra İngiltere'nin ödediği gümrük vergisi %5'ten %3' indi. Bu tarihten

İlerleyen tarihlerde kapitülasyonlar kaldırılmaya çalışılsa da, her defasında Avrupalı devletlerin itirazları sonucu sorun giderilememiştir. Hal böyle olunca, Osmanlı Devleti yarı sömürge durumuna gelmiştir.

Bu gelişmelerle birlikte, 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Almanya'yla olan ticari ilişkileri, yüzyılın ilk yarısında oldukça sınırlı düzeyde kalmıştır. Ancak siyasi gelişmeler iki devleti birbirine yaklaştırmaktaydı. 1827 yılında Navarin'de Osmanlı donanmasının yakılması, Fransa, İngiltere ve Rusya gibi devletlerin Yunanistan'ın bağımsızlığını tanımaları ve Fransa'nın 1830'da Osmanlı toprağı olan Cezayir'i işgal etmesi gibi gelişmeler, Padişah II. Mahmut'u Prusya'ya yaklaştırmıştı.<sup>24</sup> Bu gelişmelerden sonra Osmanlı ordusunun modernizasyonunda Almanlardan yararlanma tercihi de iki ülkenin diplomatik ilişkilerini geliştirmiştir. Bu amaçla Yüzbaşı Helmut von Moltke'nin içinde bulunduğu askeri bir kurul Osmanlı Devleti'ne gelmiştir.<sup>25</sup> İki devlet arasındaki ekonomik ilişkiler, yine de yeterince gelişme gösterememiştir. Ancak Almanya'nın dünya piyasasına yön veren bir devlet konumuna gelme isteğı, ibreyi Osmanlı Devleti'ne çevirmeyi zorunlu kılarken, Osmanlı Devleti ile olan ekonomik ilişkilerini hızlı bir şekilde geliştirmesine yol açıyordu. Dönemin sömürge imparatorlukları kurma dönemi olması sebebiyle, Almanya da kendine uygun bir pay arayışındaydı. Ancak diğer Avrupa devletlerine göre nispeten geç kalmış olması, önünde birkaç seçenek bırakıyordu. Açık denizlerde İngiltere ve Fransa'yla rekabet edemeyecek olması, altyapısını tamamlamış ve sanayileşme sürecini hızlandırmış bir Rusya'nın iyi bir seçenek olmaktan çıkması, Uzakdoğu'da Japonya tehdidi ve Afrika'da da diğer Avrupalı devletlerle birlikte İtalya gibi güçlü bir devletin rakip olması gibi nedenler, en uygun seçenek olarak Osmanlı Devleti'ni gösteriyordu.<sup>26</sup> Geline son noktada Almanya, çok ince bir stratejiyle Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz kurma veya Osmanlı Devleti'ni paylaşma politikasını devreye soktu. 1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında yapılan Berlin Kongresi'nde, bu politika kendini açık eder. Bu tarihten daha önce, 1871 yılında Berlin'de yazılı olmayan bir protokolle, 1873 yılında ise Viyana'da yazılı olarak belgelenen ve tarihe Üç İmparatorlar Birliği olarak geçen antlaşma gereğince Almanya, Avusturya-Macaristan ve Rusya ile birlikte hareket ediyordu. Buna göre Almanya, Avrupa'daki mevcut statükoyu kabul ediyor ve Doğu'da meydana gelecek herhangi bir sorunun birlikte çözümleneceğini taahhüt ediyordu.<sup>27</sup> Dolayısıyla söz konusu bu birliğin

---

sonra İngiltere tarım ve sanayi ürünlerini Osmanlı pazarında satmaya serbest olacak ve İngiliz malları % 3+5 gümrükle girerken, Osmanlı malları, % 9+3 gümrükle dışarı çıkacaktı.

<sup>24</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt: VIII, Ankara, 1983, s. 165.

<sup>25</sup> Von Helmut Moltke, *Türkiye Mektupları*, Çeviren: Hayru'llah Örs, Remzi Yayınları İstanbul, 1969, s. 3.

<sup>26</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, ss. 4-5.

<sup>27</sup> Kemal Baltalı, "1875-1878 Balkan Buhranı", *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, Sayı: 68-69, Ankara. 1982, s. 44.

bozulmasından korkan Bismarck, Osmanlı Devleti'nin taraflar arasında paylaşılması gerektiğini savunuyordu.<sup>28</sup>

Osmanlı-Alman ilişkilerinde II. Abdülhamit dönemi özel bir yer tutar. Padişahın izlediği dış politika, 19. yüzyıl boyunca takip edilen denge siyasetinin zirve noktasını oluşturur. Bu dönemde Almanya'nın da Avrupa sahnesine büyük bir güç olarak çıkması, dengeleri alt üst etmiş ve Osmanlı için farklı bir müttefik bulma ihtimalini güçlendirmiştir. Batılı devletlerin Osmanlı siyasetlerinin 19. yüzyıl boyunca yayılcı bir hal alması, Almanya'yı Osmanlı Devleti'ne yakınlaştıran en önemli unsurdu. Elbette bu yakınlaşmanın ticari boyutu da vardır ve Almanya ile olan ilişkilerde, özellikle II. Abdülhamit döneminde belirgin bir hareketlilik gözlemlenir. Öncelikle Sultan Abdülhamit, artan Rus tehdidine, İngiltere ve Fransa haricinde Almanya'yla da ittifak kurarak karşılık vermeye çalışıyordu. Öte yandan Almanya'nın izlemiş olduğu "*Müslümanların Dostu*" politikası, iki devleti birbirine psikolojik olarak da yakınlaştırıyordu. Alman İmparatoru II. Wilhelm'in 1889 yılında Şam'da yaptığı tarihi konuşma bu politikanın göstergesidir. İmparator konuşmasında şöyle diyordu: "Sultan ve dünyanın her tarafına yayılmış olan 300 milyon Müslüman bilsin ki, Alman İmparatoru kendilerinin dostudur".<sup>29</sup> Her iki ülkenin karşılıklı çıkarları sonucu, Bağdat Demiryolu yapımında Almanya imtiyazlı hale gelmiştir. Böylece Osmanlı, Batı'daki yayılcı Avrupalı devletlerin tehdidine karşı, Almanya'yı müttefik olarak göreceğini umuyordu.<sup>30</sup> Bağdat demiryolunun yapımı gibi birtakım imtiyazları elde eden Almanya ile ekonomik anlamda gittikçe büyüyen bir ilişki tesis edilmiş olmaktadır. Nitekim Bağdat demiryolunun yapımından sonra Almanya, Osmanlı Devleti'nden ekonomik olarak oldukça faydalanacaktır.

## 2.OSMANLI DIŞ TİCARETİNDE ALMANYA'NIN YÜKSELİŞİ

### 2.1.Bağdat Demiryolu İmtiyazı

Demiryolu imtiyazını elde etme, Avrupa ülkeleri için oldukça önemli bir çabadır. Demiryolu imtiyazını elde eden devlet, Osmanlı Devleti üzerinde, etki alanını genişletmiş olacaktır. Sanayileşmiş devletlerin sanayi artıklarını ihraç edebilecekleri pazar arayışlarında, bu imtiyazı elde eden devletin, önemli bir avantaj kazanacağı aşîkârdır. Osmanlı Devleti açısından ise durum çok farklıydı. Sultan Abdülhamit'in denge politikası kapsamında, belki de en stratejik adımı olan Bağdat Demiryolu Projesi, Almanya'nın Osmanlı Devleti'ndeki yükselişini belgeler. Demiryolu imtiyazı, bu çerçeveden bakıldığında, Osmanlı Devleti'nde yabancı sermaye rekabetini de artıran bir unsurdur.

Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne yakınlaşma isteği, Bağdat'tan Basra'ya kadar uzanan demiryolu projesi gündeme geldiğinde, Almanlara aradığı fırsatı sundu.

<sup>28</sup> Bekir Sıtkı Baykal, "Bismarck'ın Osmanlı İmparatorluğu'nu Taksim Fikri", *AÜDTCF Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 5, Ankara, 1943, s. 10.

<sup>29</sup> Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çeviren: Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972, s. 147.

<sup>30</sup> Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri 1838-1850*, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1976, s. 3.



Yakınlaşma için bölgeye yatırım yapılması zorunluydu ve bu projeye Almanya, sıcak denizlere, nüfuz alanını genişlettiği Osmanlı üzerinden inmeyi planlıyordu.<sup>31</sup> Osmanlı ise, devletin askeri yönden güçleneceğini, isyanlara anında müdahale edileceğini ve tarım ürünlerinin pazara sevkini kolaylaşacağını düşünmekteydi.<sup>32</sup>

Öte yandan Sultan Abdülhamit, Bağdat Demiryolu imtiyazı ile Avrupa devletlerini Almanya'yla dengelemeyi umuyordu. Söz konusu proje, denge politikaları çerçevesinde, en önemli iktisadi girişim olarak değerlendirilmiştir.<sup>33</sup> Ayrıca Arap isyanlarını daha hızlı bastırmak ve İngiltere'nin bölgede yayılmasını önlemek için de demiryolu şart görülüyordu. Sonuçta Almanların Basra Körfezi'ne inmesi, İngiltere'nin hiç istemeyeceği bir durumdu.<sup>34</sup> Nitekim Bağdat Demiryolu imtiyazı Almanlara verince, İngiltere, Yakındoğu'da Almanların üstünlük kazanmasından ve Hindistan'daki sömürgelerine giden yolun tehdit altına girmesinden endişelenmiştir.<sup>35</sup>

İngiltere'nin endişesi gibi, içeride de Sultan Abdülhamit, demiryollarına İngiltere'nin sahip olmasını, Mısır-Suriye-Irak-Hindistan hattının altında kalan kısmın, Osmanlı'dan koparılmasıyla eş tutuyordu. Aynı şekilde Fransa'ya da Lübnan'daki isteklerinden ve bölgede kendi çıkarlarına ters bir şekilde, Alman nüfuzunun artacağından endişe duymasından dolayı kuşkuyla bakılıyordu. Bu nedenle demiryolu imtiyazını Almanya'ya vermek, en uygun seçenek olarak kalıyordu.<sup>36</sup>

Rusya da benzer düşüncelerle, demiryolu projesine karşı çıkmıştır. Rusya'ya göre, demiryolu sayesinde, Osmanlı Devleti'nin savunma gücü artacak ve ekonomik anlamda canlanma sağlanacak ve böylece Avrupa pazarlarında Rus mallarına rakip çıkacaktı.<sup>37</sup> Böylece Bağdat Demiryolu, Osmanlı-Alman ilişkilerini en üst seviyeye çıkarırken, bir taraftan da, tam da Sultan Abdülhamit'in istediği gibi, uluslararası dengeleri alt üst ediyordu.

Sonuçta, 24 Eylül 1888'de Anadolu demiryollarının inşa ve işletme imtiyazı, Alman Alfred Kaulla'ya verildi. Dahası daha önceden yapılmış Haydarpaşa-İzmit demiryolunun işletme hakkı da, aynı yıl aynı kişiye ve dolayısıyla Deutsche Bank'a bırakıldı.<sup>38</sup>

Bağdat Demiryolu Projesi, sadece ulaşım açısından değerlendirilmemelidir. Bölge, tahıl üretimi potansiyeli açısından, Rusya'yla boy ölçüşecek bir kapasiteye sahipti. Aynı zamanda bölgenin pamuk tarımı ve taşkömürü yatakları açısından da

<sup>31</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 73.

<sup>32</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi-Birinci Meşrutiyet ve İstibdad Devirleri*, Cilt: VIII, Ankara: TTK Basımevi, 1962, s. 175.

<sup>33</sup> Karal, *a.g.e.*, s.179.

<sup>34</sup> Murat Sarıca, *100 Soruda Siyasi Düşünce Tarihi*, Gerçek Yayınları, İstanbul, 1987, s. 220.

<sup>35</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s.78; Ayrıca bakınız: Ökçün, *a.g.m.*, s. 27.

<sup>36</sup> *Sultan Abdülhamit Siyasi Hatıratım*, Hazırlayan: Ali Vehbi, Çeviren: Salih Can, Hareket Yayınları, İstanbul, 1974, s. 79.

<sup>37</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 53.

<sup>38</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 81.

zengin bir yapısı vardı. Ancak en önemlisi zengin petrol yataklarıdır. Almanya'nın bölgede petrol arama girişimi söz konusudur ki, Deutsche Bank, bölgede petrol arama ve çıkarma imtiyazını da elde etmiştir.<sup>39</sup> Böylece demiryolu imtiyazı elde etmenin nasıl bir sonuç doğuracağı ortaya çıkmış oluyordu. Ülkeler arası rekabet ve çekişmeler bir yana, Osmanlı Devleti ile Almanya arasında hızla gelişen bir işbirliği söz konusudur ki bu işbirliği, 1860'lardan itibaren başlayan silah ticareti ve askeri güvenlik antlaşmalarıyla da güçlenen bir niteliğe sahiptir. 1860'tan sonra çeşitli aralıklarla Alman silah firması Krupp'la ilk top siparişleriyle başlayan süreç, diğer büyük Alman silah firmalarının silah ve cephaneye ihraçlarıyla devam etmiştir.<sup>40</sup> Sultan Abdülhamit dönemine gelindiğinde, Osmanlı ordusunun modernizasyonu için, Almanya ile askeri işbirliğine karar verilmiştir. Bu aşamadan sonra, Almanya ile askeri heyet ve malzeme talebiyle birlikte ekonomik ilişkilerin önü açılmıştır.

Demiryolları, arazilerin tarıma açılmasını sağlayarak Anadolu'daki tarımsal üretimi çok ciddi oranda artırmıştır. 1888-1911 arasında tahıl üretimi % 51, tütün üretimi % 191, incir üretimi % 68, fındık üretimi % 217, ipek kozası üretimi % 122 ve pamuk üretimi % 471 oranında artmıştır.<sup>41</sup> Böylece demiryollarıyla, üretimdeki artışa paralel olarak ihracatta da artış öngörülüyordu. Bilindiği üzere Osmanlı maliyesi, 1881 yılında iflasını ilan etmiş ve ekonominin idaresini Duyun-u Umumiye'ye bırakmıştır. Söz konusu artışla, bütçenin dengelenmesi ve dışa bağımlılığın azaltılması planlanmıştır. Ancak Osmanlı demiryolları, planlandığından öte, Avrupalı devletlere fayda sağlamıştır.

## 2.2. 1890 Osmanlı-Alman Ticaret Antlaşması

19. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı-Alman ilişkilerinde belirleyici rol oynayan iki şahsiyet vardır. Bunlardan ilki Bismarck'tır. Bismarck zamanında Avrupa'da kurulan Üç İmparatorlar Birliği, Osmanlı-Alman ilişkileri açısından önemli sonuçları olan bir ittifaktır. Birlik, Balkanlardaki çatışmaları Bismarck'ın Şark Meselesi'yle ilgili olarak "Şark Meselesi Pomeranyalı bir askerin kemiklerine değmez" cümlesinde özetlenen görüşüyle engelleyebilirdi.<sup>42</sup> Hatta Bismarck daha da ileri giderek, Avrupa'daki uyumun bozulmaması için, Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki topraklarını Rusya ve Avusturya arasında paylaştırmayı bile önermişti. Ancak Bismarck'ın Osmanlı siyaseti, Alman endüstrisinin ihtiyaçlarına göre şekillenmiş ve bu ihtiyacı zora sokacak her türlü çatışmadan uzak durma anlayışına dönüşmüştü. Ancak yine de Bismarck zamanında da Almanya ile ticari mukaveleler yapılmıştır. Bu dönemde yapılan mukaveleler daha çok önceden yapılmış antlaşmaların tekrarı veya aynen devam ettirilmesi şeklinde olmuştur:

<sup>39</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 93.

<sup>40</sup> Mehmet Beşirli, "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları", *EÜSBE Dergisi*, Sayı: 16, Yıl: 2004/1, 2004, s. 123.

<sup>41</sup> Eldem, *a.g.e.*, ss. 37-38.

<sup>42</sup> Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 35.

Saltanat-ı Seniyye ile Almanya Devleti beyninde akd olunacak ticaret mukavelenamesinin kendisinin mesâ'i ve ikdâmâtı üzerine devlet-i müşâr-ı ileyhâ tarafından âl-i hâl kabul edilerek bu iş için me'mur ta'yin kılınan ve garben Dersaadet'e avdet edecek olan Mösyö Jile'ye teslim olunduğu ve bu babda Ticaret Nazırı tarafından ikâ' edilen müşkilâtı devleteyn beynindeki münesebât-ı ticariye ve sarrâfiye pek ziyade ehemmiyet verilmekte olan Berlin kayniyetosunun def' ve izâleye muvafık olmuş iduği Kont Bismarck tarafından beyân ve iş'âr olunduğuna dâir Berlin Sefâret-i Seniyye'sinden meb'ûs telgrafnâmenin tercemesi menzûr-u âli buyurulmak üzere Hâriciye Nezâret-i Celîlesi'nin tezkiresiyle me'an takdîm kılınmıştır efendim. 9 Mart 1305<sup>43</sup>

İkinci şahıs II. Wilhelm'dir. II. Wilhelm döneminde, Osmanlı ile Almanya arasında mutlak bir yakınlaşma söz konusudur. Bu yakınlaşmada Almanya'nın bölgedeki çıkarlarının payı büyüktür. Rusya başta olmak üzere, diğer büyük devletlerin baskısı da, Osmanlı Devleti'nin Almanya'yla olan ilişkisine yön vermiştir.<sup>44</sup> Bölge, Alman sermaye ve sanayi ürünleri ihracı bakımından, Almanya'ya geniş bir pazar olanağı sunuyordu. Ayrıca bölgede, başta petrol olmak üzere, zengin bakır, krom ve kurşun yatakları vardı. Diğer taraftan, pamuk üretimi açısından da Alman dokuma sanayine önemli bir hammadde sağlanabilirdi. Bu nedenle Alman yanlısı bir iktidarın varlığı, Almanya'ya çok şey kazandırabilirdi.<sup>45</sup> Bölgenin stratejik değeri ise apayrı bir bahanedir. İngiliz sömürgelerine giden yol üzerinde olası bir Alman hâkimiyeti, dünya egemenliği açısından müthiş bir fırsattı. Bundan dolayı Pan-Cermen gazetesi, "Öyleyse tam yol Fırat ve Dicle'ye! İran Denizi'ne doğru ileri! Böylece Hindistan'a giden yol yeniden ele geçecek, bu yol yalnızca çalışkan ve kavgacı Alman ellerinin olacak" diyordu.<sup>46</sup> Sözü edilen bu nedenlerden dolayı, II. Wilhelm'in ünlü "Dünya siyaseti" ideali gereği Osmanlı Devleti'ne ilgisi tesadüf değildi.<sup>47</sup>

II. Wilhelm döneminde, Almanya'yla yapılan antlaşmalar sonucunda iki ülke arasındaki ticaret hacmi oldukça artmış ve beraberinde kurulan vasitasız deniz ulaşımı sayesinde bu hacim daha da büyümüştür.<sup>48</sup> İki ülke arasında önceleri yabancı limanlar üzerinden yürütülen ticaret, Bağdat Demiryolu imtiyazından sonra düzenli gemi seferleriyle devam etti. Böylece Almanya'nın Ortadoğu politikası da değişmeye başlamıştır. 20. yüzyılın başında Hamburg-Amerika Denizcilik Şirketi, Basra Körfezinde ticarete başlayınca, Almanya İran ticaretinde İngiltere, Rusya ve Osmanlı

<sup>43</sup> BOA, Y.A.HUS, 223/47, 19 B 1306 (M. 21.03.1889).

<sup>44</sup> Ali Gözeller, *Osmanlı-Alman Yakınlaşmasının Basına Yansımaları: Sabah Gazetesi Örneği (1889-1895)*, MÜTAE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005, s. 10.

<sup>45</sup> Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Gözlem Yayıncılık, İstanbul, 1976, s. 71.

<sup>46</sup> Rathmann, *a.g.e.*, s. 70.

<sup>47</sup> Halil Ege Özen, *The German Involvement in Ottoman Economic Development: Banking, Railways and Other Investments, 1888-1914*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s. 44.

<sup>48</sup> Hakan Aykar, *Bismarck ve II. Wilhelm'in Osmanlı Üzerine Düşünceleri*, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Muğla, 2003, s. 93.

devletinden sonra dördüncü sıraya yükseldi.<sup>49</sup> Her ne kadar Akdeniz limanlarında ticaretin yeterli olmadığı düşünülmekeyse de Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki önemli limanlarında, sefer sayısı ve taşınan mal hacminde ciddi bir artış dikkat çekiyordu. İzmir limanına giren Alman gemileri 1896 yılından 1908 yılına kadar dört misli artış göstermiştir. Almanya böylece Akdeniz ticaretinde İngiltere, Fransa ve Yunanistan'dan sonra, en büyük ticaret hacmine sahip oluyordu. Elbette yüzyılın sonuna doğru yükselişe geçen bu ivme, İngiltere ve Fransa aleyhine bir gelişmedir.<sup>50</sup> Osmanlı ile Almanya arasında başlayan yakınlaşma sonucunda Alman sanayi ürünlerinin Osmanlı pazarlarına girişi, istikrarlı bir yükseliş trendi izlemiştir. Osmanlı Devleti'nin sadece İzmir limanında, 1878 yılında % 10 dolaylarında olan Alman ithalatı, birden % 14'e çıkmıştı. Bir sonraki yıl % 15.6'ya, 1905-1908 döneminde ise % 27.4'e yükselmişti. Bu yükselişe paralel olarak Alman bankalarının sayısı da artmıştı.<sup>51</sup>

Demiryolu malzemesi ihracı içinse, 6 Eylül 1889'da Deutsche Levante Linie kurulmuştu.<sup>52</sup> Başlangıçta 4 gemi ile başlayan ticaret, 1890'larda 15'e, daha sonra da 61'e yükselmiş ve böylece deniz ulaşımı sayesinde Osmanlı limanlarına yapılan Alman ithalatı artmıştır.

Buna karşılık Osmanlı Devleti, dış ticarete vergi gelirlerinin artırılmasına yönelik bir politika benimsedi. Yerli üretimin dış rekabete karşı korunması için ithalat vergilendirilmeye çalışıldı.<sup>53</sup> 1886 yılında ithal ürünlerin vergi oranları % 8 olarak belirlendi. Ayrıca ihraç edilen malların vergisi, her yıl % 1 oranında azaltıldı.<sup>54</sup> Bu politikalardan sonra Almanya'yla, 1880'lerde % 1 oranında olan ihracat, 1911'de % 11'e; yine Almanya'dan yapılan ithalat oranı da % 2'den % 14'e çıkmıştır.<sup>55</sup> Söz konusu yıllarda Osmanlı ile Almanya arasında gelişme gösteren ticari ilişkiler, bir taraftan Avrupalı ülkelerle Osmanlı arasındaki ilişkilerin yeniden şekillenmesini sağlarken, öte yandan dış ticaret açıklarının giderek artmasına neden olmuştur.<sup>56</sup> Almanya'ya ihraç edilen malların gümrük vergilerinin Avrupa'yla rekabet edebilmek için artırılması gerektiği, 1901 yılında Almanya'ya gönderilen halılardan alınan vergiyle ilgili olarak yapılan mukavelenin yenilenmesi hususunda şu şekilde vurgulanıyordu:

*Memâlik-i Mahrûse-i Şahâne'den Almanya'ya sevk ve idhâl edilen halıların beher kilosundan Almanya hükümetince şimdiye kadar 1 Mark resm-i gümrük istikâ edilmekte iken, bundan böyle resm-i mezkûrun iki kat olarak istikâ edilmesi kararlaştırılmış olduğuna istihbâr*

<sup>49</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 6.

<sup>50</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, ss. 30-32.

<sup>51</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s. 209.

<sup>52</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 26.

<sup>53</sup> Savrul Kılınç, Burcu, Özel, Hasan Alp, Kılıç, Cüneyt, "Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi", *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 8(1), 2013, s. 58.

<sup>54</sup> Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, *Türkiye Ekonomisi*, 17. Basım, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2005, s. 21.

<sup>55</sup> T. Celal Güven, "Cumhuriyetin 75. Yıldönümünde Dış Ticaretimizin Geçmişi ve Bugünü", *Dış Ticaret Dergisi*, Yıl: 3, Özel Sayı, 1998, s. 28.

<sup>56</sup> Güven, *a.g.m.*, s. 59.

ettiklerinden ve şu kararın muvafık icraya vad'ı halinde mu'âmelât-ı Osmâniye'nin Avrupa mu'âmelâtına rekâbet edebilmesine imkânı kalmayacağından bahisle...<sup>57</sup>

1881 yılında Duyun-ı Umumiye kurulduktan sonra, Osmanlı Devleti yeni ekonomik önlemler almaya başlamıştı. Bu çerçevede daha önce yapılmış ticaret antlaşmaları yeniden düzenlenmiş ve süresi sona eren antlaşmalar yenilenmeye başlanmıştır. Almanya'yla bu şekilde 1889 yılında başlayan müzakereler, 1890 yılında neticelendirilerek yeni bir ticaret antlaşması imzalanmıştır.<sup>58</sup> Antlaşmanın içeriğiyle ilgili bilgiler veren dönemin gazetelerinden Sabah'a göre, antlaşma 21 yıllığına yapılmıştı ve 7. ve 14. yıldönümlerinde iki devletten birinin isteğiyle, maddeler üzerinde değişikliğe gidilebilecekti.<sup>59</sup> Antlaşmanın Türkçe nüshasının düzenlenerek ilgililere gönderilmesi gerektiği de vurgulanmıştır:

*Almanya Devleti'yle akd olunan Ticaret Mu'âhedesinin icâb-ı âlisi icrâ olunmak üzere 8 Cemâziye'l-Evvel 308 tarihli tezkere-i sâmiye-i sadaretpenâhileriyle takdim kılınan tasdîknâmede münderiç olan Fransızca suretli ber mantûk-u emr-u ferman, Hazret-i Padişâhi evvel emirde Türkçesiyle mukâbele ettirilmek için muâhedenâmenin Türkçe nüshasının irsâl buyurulması babında emr-u ferman Hazreti men lehu'l-emrindir. 9 Cemâziye'l-Evvel 308-9 Kanûn-u Evvel 306.*<sup>60</sup>

İlerleyen yıllarda söz konusu antlaşmanın getireceği ticaret hacmini daha da artırmak için gümrüklerin dâhili işleri için bir nizamname daha yapılmış ve yaklaşık bir yıl sonra da tadilatı öngörülmüştür.<sup>61</sup>

*Almanya devletiyle akd ve imza olunan Ticaret Mu'âhedisi'ne göre gümrüklerin ta'dilât-ı dâhiliyesine dâir Rûsûmât Emanetince yapılan Nizamnâme Layihası 8 Muharrem (1)308 tarihli Meclis-i Vükelâ mazbatasıyla arz-ı hâzûr-i hâli kılınmıştı.*<sup>62</sup>

1890 Ticaret Antlaşması'ndan sonra, Osmanlı Devleti'nde, Almanya'nın ekonomik etkisi önemli ölçüde artmıştır. II. Wilhelm dönemine rastlayan bu dönemde, Almanya'nın Osmanlı'daki ticaret hacmi, % 6'dan % 21'e yükselmiştir. Yine 1889-1913 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin Almanya'ya ihracatı, 53.582 Osmanlı lirasından 1.234.251 Osmanlı lirasına çıkmış; ithalat değeri ise, 26.490 Osmanlı lirasından 4.688.744 Osmanlı lirasına yükselmiştir.<sup>63</sup>

Bu istatistiklere demiryolu ve fabrikalara ait malzeme ile silah ve mühimmat dâhil değildir.<sup>64</sup> Bu ticarete Almanya'dan Osmanlı'ya, pamuklu, yünlü ve ipeki

<sup>57</sup> BOA, Y.MTV, 221/150, 27 C 1319 (M. 11.10.1901).

<sup>58</sup> Antlaşmanın tam metni için Bkz.: *Düstur*, I. Tertip, Cilt: VI, Ankara, 1939, ss. 728-737.

<sup>59</sup> *Sabah*, Nr: 470, 6 Ca 1308 (M. 18 Aralık 1890) Aktaran: Ali Gözeller, *Osmanlı-Alman Yakınlaşmasının Basına Yansımaları: Sabah Gazetesi Örneği (1889-1895)*, MÜTAE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005, s. 73.

<sup>60</sup> BOA, İ.DH, 1210/94738, 09 Ca 1308 (M. 21.12.1890).

<sup>61</sup> BOA, Y.A.RES, 52/4, 08 M 1308 (M. 24.08.1890).

<sup>62</sup>, BOA, Y.A.HUS, 249/8, 01 Z 1308 (M. 08.07.1891).

<sup>63</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 26.

<sup>64</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 70.

dokumalar, askeri malzeme ve donanım, kalay, demir ve çelik ile şeker, çay ve kahve gibi tarım ürünleri olarak Avrupa'nın mamul malları ithal edilirken; Almanya'ya pamuk, yün, ham ipek, tiftik yünü, hububat, tütün, üzüm, incir, meşe palamudu, meyan kökü, afyon ve bazı madenler gibi tarım ürünleri ve hammaddeler ihraç edilmiştir.<sup>65</sup> Bu görüntüye göre, Osmanlı-Alman ticareti, hammadde temin etme ve Alman sanayi ürünlerine pazar bulma esasına dayanmıştır. Bu nedenle, Almanya yeterli hammaddeyi temin etmek için, Osmanlı Devleti'nde yatırımlar yapmış; ek imtiyazlar elde etmeye çalışmıştır.<sup>66</sup> Bu kapsamda elde edilen imtiyazların başında gümrük vergisinden muaf tutulan mallar gelir. 1892 yılında Osmanlı Sanayi Mektebi için Almanya'dan ithal edilen matbaa makinesinin gümrük vergisinden muaf tutulmuştur:

*Ticaret ve Nâfia Nezâret-i Celîlesi'nden bu kere vârid olan 28 Mart 1307 tarihli tezkire Mekteb-i Sanayi'de müceddiden te'sis olunan matbaa için Almanya'dan mübaya'a edilerek Dersaadet Gümrüğü'ne çıkarılmış olan bir kıt'a tab makinesinin bilâ resim emrâr-ı iş'âr olunmuş ise de, idhâl ve ihrâc olunacak bi'l-cümle matbaalar alet ve edevatından resm-i gümrük ahzı 13 Kanûn-i Evvel 1303 tarihli cevâb-ı sâmiye-i Cenâb-ı Sadaretpenâhi'lerinden irâde ve ezyâr buyurulmuş olduğuna ve mekteb-i mezbûr ise, erbâb-ı san'at yetiştirmeye hâdim-i müessesâtından bulunduğundan, nazaran zikrolunan matbaa edevatıyla sâir celb olunacak alet ve edevâtın gümrük resminden istisnâsı lâzım gelüp gelmeyeceği hakkında...*<sup>67</sup>

Öte yandan Almanya ve Osmanlı sermaye ortaklığıyla, 1903 yılında bir Sanayi ve Ticaret Bankası kurulması planlanmıştır.

Sonuçta Osmanlı ekonomisi büyük oranda tarıma dayalıydı; ancak gelişmeler, dünya ekonomisi ve Batı sermayesiyle ilişkiler sonucunda ticaretin parasal faaliyetlerin baş sektörü olmasını sağlamıştır.<sup>68</sup>

### 3. SONUÇ

Osmanlı ile Almanya arasındaki ticari ilişkileri, 19. yüzyılın ilk yarısında oldukça sınırlı bir düzeyde seyretmiştir. Yüzyılın ilk yarısında Alman konfederasyon devletleri arasında imzalanan Zolleverein ile çıkışa geçen Alman ekonomisi, yüzyılın ikinci yarısında Almanya'nın siyasi birliğini tamamlaması ve sanayileşme hamleleriyle yeni bir boyut kazanmıştır. Bu dönemde sanayileşme çabaları içinde, Avrupa arenasında ayakta kalmaya çalışan ve bunun için kendine müttefikler arayan ve sömürge konumuna düşmemek için çarpınan bir Osmanlı Devleti vardır. Devletin bu yönde attığı adımlara karşın, Avrupalı devletlerin yayılmacı ve sömürgeci tutumları, Osmanlı ile Batılı devletler arasında pek çok siyasi oyunun dönmesine sebep oluyordu. Bütün bu faktörlerin bileşiminden, Osmanlı ile Almanya arasında hem siyasi hem de

<sup>65</sup> Adem Anbar, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914", *Maliye Finans Yazıları*, Yıl: 23, Sayı: 84, Temmuz 2009, s. 24; Osmanlı-Alman ticaret mallarının ayrıntısı için bakınız: Önsoy, *a.g.e.*, ss. 74-75.

<sup>66</sup> Aykar, *a.g.e.*, s. 95.

<sup>67</sup> BOA, ŞD., 1192/16, 19/C/1309 (M. 19.01.1892).

<sup>68</sup> Özen, *a.g.e.*, s. 49.

ticari bir yakınlaşma çıkmıştır. Her iki devletin çıkarları, Avrupa'daki dengeleri yeniden belirlerken, karşılıklı olarak üretilen politikalar ve yapılan antlaşmalarla yüzyılın sonunda, Osmanlı-Alman ittifakını gündeme getirmiştir. Söz konusu ittifakın pek çok yönü bulunmakla birlikte, ekonomik açıdan iki devlet arasındaki ticaret hacminin zirveye çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Ekonomik ilişkiler, siyasi yakınlığı desteklerken, 20. yüzyılda Avrupa coğrafyasında kendini iyice belli eden bloklaşmalarda, Osmanlı ile Almanya'yı aynı tarafa sürüklemiştir.

İki ülke arasındaki en önemli aktörlerden biri olan Bismarck'a göre Osmanlı, Avrupa politikasının en değerli parçasıdır. Almanya'nın dünya genelindeki çıkarları için, kendi kontrolünde olan bir Osmanlı'ya mutlak ihtiyaç vardır. Ancak Bismarck'ın takip ettiği Avrupa politikası, Osmanlı açısından nispeten esnek bir yapının oluşmasına sebep olmuştur. Bismarck zaman zaman Osmanlı toprak bütünlüğünden yana olurken, zaman zaman da Rusya ile Avusturya'yla olan müttefikliğini düşünerek, Osmanlı topraklarının bölüşülmesini savunmuştur. Ancak II. Wilhelm'in yönetime gelmesiyle değişen bu esnek politika, zamanla yerini Osmanlı ile yakınlaşma politikasına bırakmıştır. Almanya'nın giderek sanayileşmesinin de etkisiyle sömürge arayışı ve dünya egemenliği kurma telaşı içindeki Almanya için, Osmanlı Devleti'ni hedef haline getirmiştir. Bu doğrultuda barışçıl gibi görünen bir yayılma siyasetiyle başlayan yakınlaşma, önce askeri alanda, sonra da ekonomik alanda Alman nüfuzunun Osmanlı Devleti'nde yayılmasını sağlamıştır.<sup>69</sup> II. Wilhelm, Osmanlı Devleti'yle ticari ilişkilerini artırmak ve Alman mallarına yabancı ülkelerde pazar bulmak amacıyla 1880 yılında Deutscher Handelsverein'i (Alman Ticaret Şirketi) kurmuş; ancak bu kuruluş, başkanının ölümü nedeniyle amacına ulaşamamıştır.<sup>70</sup> Ancak tüm bu olumsuzluklara rağmen, Alman yapımı cam eşya ve porselenler, mobilyalar, lambalar, gaz ocakları ve çini sobalar, giderek İngiliz mallarının yerini almaya başlamıştır.<sup>71</sup>

Yapılan ticari antlaşmalardan sonra, Osmanlı Devleti tarım ürünleri ve hammadde ihraç edip Almanya'dan mamul mal ithal etmeye başladı. Ancak bu ilişki, dış ticaret dengesini Osmanlı aleyhine bozarken, zanaat işletmelerini de yıkılmaya zorladı. Özellikle yünlü ve ipekli dokuma sanayileri ile madencilik işletmeleri olumsuz yönde etkilendi.<sup>72</sup>

Osmanlı ile Almanya arasındaki askeri yakınlaşmadan sonra ise Alman silah sektörünün Osmanlı'daki etkinliği arttı. Alman silah endüstrilerinin ürettiği askerî malzemelerden özellikle Krupp topları Osmanlı silahları arasına girdi. Alman subayların, Türk ordusunun modernizasyonu için getirilmeleri ise, 20. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'ni Almanya'nın siyasi ve askeri müttefiki olmasında başat

<sup>69</sup> Aykar, *a.g.e.*, s. 106.

<sup>70</sup> Önsoy, *a.g.e.*, s. 21.

<sup>71</sup> Kurmuş, *a.g.e.*, s. 166.

<sup>72</sup> Anbar, *a.g.m.*, s. 34.

rol oynadı. Giderek artan Alman nüfuzu, yeni silah siparişlerinin verilmesinde etkili olurken, artan malî sorunlar için de Deutsche Bank'ın etkinliğini artırmaktaydı.<sup>73</sup> 1889–1890 yılları arasında, gazete haberlerine göre 11.453 sandık civarında mavzer tüfeği ve 41.267 sandık fişek ve Kiel'deki Germania fabrikasından 12 adet torpido istimbota alındığı anlaşılmaktadır.<sup>74</sup>

Alman nüfuzunun etkin olduğu diğer alan, demiryolu yatırımlarıdır. 1888 yılında Deutsche Bank'ın desteklediği Alfred Kaulla'ya verilen imtiyazla başlayan süreç, 1890'de Selanik-Manastır ve 1893 yılında Eskişehir-Konya, Ankara-Kayseri hatları imtiyazlarıyla devam etmiştir. Demiryollarının hem askeri hem ticari açıdan önemli getirileri olmuştur. Osmanlı Devleti'nin Alman sermayesinden borç alması da bu dönemde başlamıştır. Deutsche Bank ile 1888 ve 1894 yıllarında iki borç antlaşması yapılmıştır.<sup>75</sup>

Almanya ile 1890'da imzalanan ticaret antlaşmasından sonra ise, Alman sanayi ürünleri ve sermayesi, Osmanlı Devleti'ne iyice nüfuz etmiş ve Osmanlı ekonomisi Avrupa ekonomisiyle tamamen bütünleşmiştir. Bu antlaşmadan sonra Almanya'yla olan ticaret hacmi katlanarak artmış, buna bağlı olarak da Osmanlı Devleti'nin finansal açıdan da Avrupa'yla entegrasyon süreci hızlanmıştır.

20. yüzyıla girildiğinde ise, siyasi ve ekonomik ilişkiler en üst seviyeye çıkmıştır. Artık Almanya'nın Dersaadet Konsolosluğu Ticaret Memuru, Osmanlı şehirlerinde incelemelerde bulunuyor, ticari ilişkilerin gelişmesi için çabalıyordu:

*Dersaadet Almanya Sefâreti General Kofloski umûr-u ticariye me'muru Mösyö Potuk'un ma'lumât-ı ticariye hakkında icrây-ı tahkikât etmek üzere Muş'tan Bitlis'e geldiğine ve buradan Diyarbekir'e gideceğine ve yanında bir tercümandan başka kimse olmadığına dair Bitlis vilâyetinden gelen telgrafnâme araz ve takdim kılını efendim. 9 Cemâziye'l-Evvel 321/18 Haziran 322.*<sup>76</sup>

Söz konusu ilişkiler sonucunda el dokusu halı ve kilimler, tütün, üzüm, incir, ham ipek, tiftik, afyon, meşe palamudu, fındık, pamuk ve zeytinyağı gibi tarımsal ürünler Osmanlı Devleti'nin ihraç ettiği mal kalemleri olmuşken, mamul mallar, pamuklu ve yünlü tekstil ürünleri, demiryolu malzemesi, silah ve cephaneye, çeşitli makineler ve gıda maddeleri de ithal mal kalemleri olarak öne çıkmıştır.<sup>77</sup>

Yapılan ticari anlaşmalar, 20. yüzyılda Osmanlı Devleti'ni kendine yeter bir kapalı ekonomi olmaktan çıkararak, Avrupa sanayisinin pazarı haline getirmiştir. Ticari anlaşmalar, eşit maddeler içerse de fabrikaya dayalı üretimin sınırlı olduğu Osmanlı'nın, iktisadi yapısını çökertmiştir. Tarım ürünleri, Avrupa sanayisinin fabrika üretimiyle baş edememiş, ithalatın ve dış borcun artmasına neden olmuştur. Anadolu halkı, sanayi ürünleri ile üretici değil de tüketici olarak tanışmıştır.

<sup>73</sup> Beşirli, *a.g.m.*, ss. 133-134.

<sup>74</sup> Gözeller, *a.g.e.*, s. 97.

<sup>75</sup> Anbar, *a.g.m.*, s. 35.

<sup>76</sup> BOA, Y.A.HUS, 504/41, 09 Ca 1324 (M. 02.07.1906).

<sup>77</sup> Özcan, *a.g.m.*, s. 5.



## KAYNAKÇA

### A. Arşiv Kaynakları

- BOA, HR. MKT, 55/46, 12 R 1269 (M. 23.01.1853)  
BOA, Y.A.HUS, 223/47, 19 B 1306 (M. 21.03.1889).  
BOA, Y.A.RES, 52/4, 08 M 1308 (M. 24.08.1890).  
BOA, İ.DH., 1210/94738, 09 Ca 1308 (M. 21.12.1890).  
BOA, Y.A.HUS, 249/8, 01 Z 1308 (M. 08.07.1891).  
BOA, ŞD., 1192/16, 19 C 1309 (M. 19.01.1892).  
BOA, Y.MTV, 221/150, 27 C 1319 (M.11.10.1901).  
BOA, Y.A.HUS, 504/41, 09 Ca 1324 (M.02.07.1906).

### B. Basılı Kaynaklar

- ANBAR, Adem, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914", *Maliye Finans Yazıları*, Yıl: 23, Sayı: 84, Temmuz 2009, ss. 17-37.
- AYKAR, Hakan, *Bismarck ve II. Wilhelm'in Osmanlı Üzerine Düşünceleri*, (Muğla Üniversitesi Sosyal Bilgiler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Muğla, 2003.
- BALTALI, Kemal, "1875-1878 Balkan Buhranı", *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, Sayı: 68-69, Ankara, 1982, ss. 38-50.
- BARKAN, Ömer Lütfi, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Esnaf Cemiyetleri", *Prof. Dr. Ömer Lütfi Barkan'a Armağan, İÜEFM*, XL, Cilt: 41, Sayı: 1-4, İstanbul, 1985, ss. 39-46.
- BAYKAL, Bekir Sıtkı, "Bismarck'ın Osmanlı İmparatorluğu'nu Taksim Fikri", *AÜDTCF Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 5, Ankara, 1943, ss. 3-34.
- BEŞİRLİ, Mehmet, "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları", *EÜSBE Dergisi*, Sayı: 16, Yıl: 2004/1, 2004, ss. 121-139.
- CLARK Edward C., "The Ottoman Industrial Revolution", *International Journal of Middle East Studies*, Volume: 5, Issue: 01, January 1974, ss. 65-76.
- ÇAKIR, Coşkun, "Tanzimat Dönemi Vergi Uygulamalarında Karşılaşılan Güçlükler ve 'Vergi İhtilalleri'", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt: 52, Sayı: 1, İstanbul, 2001, ss. 71-95.
- Düstur*, Birinci Tertip, Cilt. VI, Ankara, 1939.
- EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çeviren: Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972.
- ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.
- GÖZELLER, Ali, *Osmanlı-Alman Yakınlaşmasının Basına Yansımaları: Sabah Gazetesi Örneği (1889-1895)*, (MÜTAE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2005.
- GÜRAN, Tefik, "Tanzimat Döneminde Devlet Fabrikaları", *150. Yılında Tanzimat*, Yay. Hazırlayan: Hakkı Dursun Yıldız, TTK Yayınları, Ankara, 1992, ss. 235-259.
- GÜVEN, T. Celal, "Cumhuriyetin 75. Yıldönümünde Dış Ticaretimizin Geçmişi ve Bugünü", *Dış Ticaret Dergisi*, Yıl: 3, Özel Sayı, 1998, ss. 26-41.

- HENDERSON, W. O., *The Zollverein*, New York: The Macmillan Co. 1939.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi-Birinci Meşrutiyet ve İstibdad Devirleri*, Cilt: VIII, TTK Basımevi, Ankara, 1962.
- \_\_\_\_\_. (1983). *Osmanlı Tarihi*, Cilt: VIII, Ankara.
- KENNEDY, Paul, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, Çev.: Birtane Karanakçı: TİB Yayınları, Ankara, 1994.
- KEPENEK, Yakup, Yentürk, Nurhan, *Türkiye Ekonomisi*, 17. Basım, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2005.
- KILINÇ Savrul, BURCU Özel, HASAN Alp, CÜNEYT Kılıç, "Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi", *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 8(1), 2013, ss. 55-78.
- KURMUŞ, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982.
- KÜÇÜKKALAY, A. Mesud, *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri 1838-1850 II*, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1976.
- MOLTKE, von Helmut, *Türkiye Mektupları*, Çeviren: Hayrullah Örs, Remzi Yayınları, İstanbul, 1969.
- ORTAYLI, İlber, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 479, Ankara, 1981.
- ÖKÇÜN, A. Gündüz, "Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", *AÜSBFD*, Cilt: XXV, No: 2, Ankara, 1970, ss. 15-56.
- ÖNSOY, Rıfat. *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri: 1871-1914*, Enderun Kitapevi, İstanbul, 1982.
- \_\_\_\_\_. "Tanzimat Dönemi Sanayileşme Politikası 1839-1876", *HÜEFD*, Cilt: 2, Sayı: 2, 1984, ss. 5-12.
- ÖZCAN, H. Avni, "Dünden Bugüne Dış Ticaretimizdeki Gelişmeler", *Dış Ticaret Dergisi*, Sayı: Özel Sayı, 1998, ss. 41-76.
- ÖZEN, Halil Ege, *The German Involvement in Ottoman Economic Development: Banking, Railways and Other Investments 1888-1914* (Boğaziçi Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2008
- ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.
- PLOECKL, Florian. (2010). "The Zollverein and The Formation of a Customs Union", *Discussion Papers in Economic and Social History*, Oxford University, Nu: 84. *Sabah*, Nr. 470, 6 Ca 1308/ 18 Aralık 1890.
- SARICA, Murat, *100 Soruda Siyasi Düşünce Tarihi*, Gerçek Yayınları, İstanbul, 1987.
- SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 28, Sayı: 46, Ankara, 2009, ss. 53-69.

SHİUE, Carol H., "From Political Fragmentation towards a Customs Union: Border Effects of the German Zollverein, 1815 to 1855", *European Review of Economic History*, August 9(2), 2005, pp. 129-162.

*Sultan Abdülhamit Siyasi Hatıratım*, Hazırlayan: Ali Vehbi, Çeviren: Salih Can, Hareket Yayınları, İstanbul 1974.

ŞENER, Sefer, "Osmanlı Sanayileşme Süreci ve Bu Süreçte Özel Girişimin Rolü" *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 9, Sayı: 3, 2007, ss. 56-90.

*Tarih 1839-1939*, Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği, Yayın Yönetmeni: Ahmet Kuyuş, Yayın No. Tüsiad-T/2006/12-425, 2006.

VAN Dyck, EDWARD A., *Capitulations of The Ottoman Empire Since The Year 1150*, Washington: Government Printing Office. 1881.