

SANAYİ DEVRİMİNİN ARDINDAN OSMANLI SANAYİLEŞME HAMLELERİ: SANAYİ POLİTİKALARININ DİNAMİKLERİ VE ZAAFİYETLERİ

Ekrem ERDEM*

ÖZ

Sanayi Devriminden önce Osmanlı ekonomisi esas itibarıyla tarıma ve küçük ölçekli imalat ve ticaret sektörlerine dayalı olarak belli bir refah düzeyini sağlayabiliyordu. Ancak, zamanla yönetim zafiyetleri, tarımdaki düzensizlikler, savaşlardaki başarısızlıklar ve toprak kayıpları sonucu Osmanlı ekonomisinin Batı ile rekabetini zayıflatmaya başlamıştır. Bu durum karşısında 19. yüzyılın başından itibaren Avrupa'dakine benzer bir sanayi politikası benimsenmiştir. Ancak, finansman sıkıntıları ile fiziki ve beşeri sermaye birikiminin yetersizliği, kapitülasyonlar, azınlık sermayesinin milli menfaatleri dikkate almaması, sanayi havzasının belli bölgelerde yoğunlaşması, hâkim iktisadi zihniyetin tutuculuğu ve sömürgeci devletlerin bu gayretleri engelleme çabası, sanayi politikalarının yeterince başarılı olamamasına yol açmıştır. Çalışmada, Sanayi Devriminin Osmanlı Devletinin sanayi politikalarına etkisinin araştırılması hedeflenmiştir.

Anahtar Kavramlar: Osmanlı Sanayileşmesi, Sanayi Devrimi, Sanayi Politikaları.

OTTOMAN INDUSTRIALIZATION ATTEMPTS FOLLOWING THE INDUSTRIAL REVOLUTION: DYNAMICS AND WEAKNESSES OF THE INDUSTRIAL POLICIES

ABSTRACT

Ottoman economy before the Industrial Revolution mainly depended upon agriculture and small scale manufacturing and commercial sectors which would produce a certain level of well being but in the course of time it started weakening the Empire's competitiveness against the West because of administrative weaknesses, imbalances in agriculture, failures in the wars and land losses. In these circumstances, the state accepted an industrial policy very similar to the ones in Europe starting from the beginning of the 19th century but these policies could not be prospered because of the financial problems, lack of physical and human capital formation, capitulations, carelessness of the minorities in national interests, concentration of the factories in certain regions, economic conservatism, and the obstructive efforts of the colonialist states. The study aims to investigate the impacts of Industrial Revolution on the Ottoman State's industrial policies.

Keywords: Ottoman Industrialization, Industrial Revolution, Industrial Policies.

* Prof. Dr., Erciyes Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü.
Makalenin kabul tarihi: Ağustos 2016.

GİRİŞ

Batıda Sanayi Devrimi olmadan önceki asırlar boyunca geleneksel Osmanlı ekonomisi esas itibariyle tarım ve belli meslek gruplarının gerçekleştirdiği küçük ölçekli imalat ve ticaret sektörlerine dayanıyordu. Geniş coğrafyalara yayılmış bir İmparatorluk olarak bölgesel çapta birbirinden oldukça farklı meslek erbabının el becerilerine dayalı olarak ürettiği ürünler şehirler ve ülkelerarası büyük bir coğrafyada mübadele imkânı buluyor ve ülke ekonomisine göreceli bir rekabet üstünlüğü sağlıyordu. Çünkü, kıtalararası bir pazar büyüklüğüne sahip olan Osmanlı Devleti, böylece farklı milletlerin ve coğrafyaların işgücü niteliklerini esas alan mukayeseli üstünlüklerini kullanarak nispi bir refah düzeyini sağlamayı başarıyordu.

Ancak, zamanla içeride yaşanan yönetim zafiyetleri sonucu ortaya çıkan iç ve dış kaynakları tam olarak yönetememe durumu, tarım sisteminde yaşanan düzensizlikler, savaşlarda görülmeye başlanan başarısızlıklar ve toprak kayıpları ile Batı'da ortaya çıkan Sanayi Devrimi, Osmanlı ekonomisinin Batı ile rekabet gücünü zayıflatmaya başlamıştır. Bunu telafi edebilmek için 19. yüzyılın başından itibaren özellikle de Tanzimat sonrası dönemde hız verilen sanayileşme hamleleri ve kaynak arayışları, reel sektörlerin yanı sıra finans sektörünü de harekete geçirmiştir. Bu çerçevede yerli sanayii korumak ve geliştirmek ve bir anlamda sanayi politikalarını yürütmek üzere şirketleşme, sanayi komisyonu kurma, uluslararası fuarlar açma ve katılma, sanayi mektepleri açma, esnaf şirketleri kurma ve demiryolları başta olmak üzere altyapı yatırımlarını hızlandırma gibi pek çok sanayi politikası aracı harekete geçirilmiştir.

Ancak, ekonominin genelinde ve özeldede kamu maliyesinin yapısında mevcut olan zorluklardan kaynaklanan finansman sorunları, fiziki ve beşeri sermaye birikiminin yetersizliği nedeniyle dışa bağımlılığın ileri düzeylerde olması, Batılı devletlere ve şirketlere tanınan zamansız ve ölçsüz kapitülasyonlar, içerideki azınlık sermayesinin milli menfaatleri pek dikkate almaması, sanayi havzasının sadece İstanbul, Bursa ve İzmir civarında yoğunlaşması, devlet ve toplum nezdinde hâkim olan muhafazakar iktisadi zihniyetin varlığı ve nihayet zamanın sömürgeci Avrupa devletlerinin Osmanlı Devleti'nin sanayileşmesini engelleme gayretleri, sanayi politikalarının yeterince başarılı olamamasının en önemli sebepleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çalışmanın amacı, Sanayi Devriminin Osmanlı devletinin iktisat politikalarına ve sanayileşme hamlelerine etkisinin araştırılmasıdır. Bu çerçevede, Sanayi Devriminin hemen sonrasında itibaren devletin sanayi politikalarında görülen değişikliklerin sonucu olarak kamu ve özel sektör eliyle gerçekleştirilen yatırımlar ve bunların kısa ve uzun dönemde ulaştıkları rekabet gücü performansı ve zafiyetleri incelenecektir.

I. SANAYİ DEVRİMİ, KAPİTALİZMİN DOĞUŞU VE GELENEKSEL OSMANLI EKONOMİSİNİN GERİLEMESİ

Sanayi Devriminin gerçekleştiği dönemde Osmanlı İmparatorluğu üç kıtada önemli hükümlerlik iddiası olan çok büyük bir devlet idi. Her bakımdan olduğu gibi, iktisadi alanda da hem içeriden hem de dışarıdan çok farklı dinamiklerin etkisi altında idi. Dolayısıyla, bu kadar geniş bir coğrafyada hüküm süren bir devletin çevresinde ortaya çıkan hele Sanayi Devrimi gibi hadiselerden etkilen-

memesi mümkün değildir. Çünkü İngiltere menşeli sanayileşme hareketi dünyada o ana kadar geçerli olan rekabet gücü dinamiklerini temelinden değiştiriyordu. Kaldı ki bu değişiklik, kendi teorik altyapısını (*klasik iktisat*) da oluşturarak iktisadi olanın da ötesine taşan yeni bir dünya düzeni inşa ediyordu. Bu kısımda, söz konusu yeni düzenin kısa özeti ve Osmanlı geleneksel ekonomisinin yapısını (bilhassa toprak düzenini) nasıl etkilediği üzerinde durulacaktır. İlerleyen kısımlarda da, giderek Batının sanayi ürünleri üzerinden elde ettiği rekabet gücü karşısında daha fazla refah üretemeyen tarım düzeninin bozulmasından sonra, Batıdakine benzer şekilde oluşturulan sanayileşme politikalarının dinamikleri incelenecektir.

A. SANAYİ DEVRİMİ VE KAPİTALİZMİN DOĞUŞU

18. yüzyılın ikinci yarısında Batı'da İngiltere merkezli olarak ortaya çıkan Sanayi Devrimi esasında kendisinden önceki asırlar boyunca vuku bulan uzun bir yolculuğun sonucudur. Bu uzun yolculuk esnasında ortaya çıkan temel kilometre taşları olarak şunlar zikredilebilir: Ticaret ve bankacılık burjuvazisinin oluşumunu da kapsayan karmaşık ve iç içe geçmiş bir süreç, milletlerin ve modern devletlerin ortaya çıkışı, ticaretin dünya çapında genişlemesi ve hâkim bir unsur haline gelmesi, ulaştırma ve üretim tekniklerindeki gelişmeler, yeni üretim tarzlarının devreye girmesi ve nihayet yeni davranışların ve fikirlerin zuhur etmesi. Bu yolculuğun birinci safhası Amerika'nın keşfi ve yağmalanması olarak kabul edilirse, ikinci safhası burjuvazinin yükselişi ve kendini kabul ettirmesi olarak belirtilebilir (Beaud, 1983: 17).

Sanayi Devrimi ile birlikte zenginleşmenin yolu artık imalat yoluyla üretim serbest ticaret politikaları ve araçları ile dünyaya satmaktan geçiyordu. O zamana kadar dünyanın kıymetli madenlerinin sömürüsü ve uluslararası ticaret yoluyla sağlanan ticari sermaye birikimi yüzyılın ikinci yarısından itibaren imalat üzerinden hedef yükselterek devam etmeye başlamıştır. Nitekim daha sonraki yıllarda dünya sanayi üretiminin ve ticaretinin büyüme hızı önceki yıllara ve dönemlere kıyasla çok daha yüksek düzeylerde gerçekleşmiştir. Mesela, 18. yüzyıl boyunca dünya sanayi üretiminin ve ticaretinin yıllık ortalama büyüme hızları sırasıyla yüzde 1,5 ve 1,1 iken; 1780-1830 döneminde yüzde 2,6 ve 1,4; 1820-60 döneminde ise yüzde 3,2 ve 3,8 olarak gerçekleşmiştir (Beaud, 1983: 84).

Sanayi üretimindeki artışın İngiltere'nin refah düzeyine ne ölçüde yansıtıldığını anlamak için sadece uluslararası ticaretteki payına ve gelir düzeyindeki artışa bakmak yeterli olacaktır: Buna göre, İngiltere'nin 1780'de dünya ticaretindeki payı yüzde 12 iken, bundan sadece 20 yıl sonra yüzde 33'e yükselmiş (Beaud, 1983: 97), fert başına düşen gayri safi yurtiçi hasılası ise, 1.100'lü yıllardan Sanayi Devrimi'nin başlangıcına kadar 1.000 doların altında değişirken, 1830'lara gelindiğinde 2.000 dolara, 1900 yılına gelindiğinde ise yaklaşık 5.000 dolara yükselmiştir (Skousen, 2001: 15).

Batı için bu yeni üretim ve zenginleşme modeli sadece iktisadi hayatı değil, aynı zamanda insanlığın hayat tarzını da değiştirmeye başlamıştır. Zira toplumsal yapı daha bariz hale gelen sınıfsal katmanlarla tanımlanmaya başlamıştır.

1776 yılında yayınlanan Adam Smith'in *Milletlerin Zenginliği* kitabı ile birlikte bilimsel ve entellektüel çerçevesi de oluşmaya başlanan bu yeni ekonomik sistem, yani sanayi kapitalizmi, önce İngiltere, ardından onu takip eden diğer Batı Avrupa ülkeleri için büyük bir rekabet üstünlüğü sağlamaya başlamıştır.

B. GELENEKSEL OSMANLI EKONOMİSİNİN GERİLEMESİ: KAYBEDİLEN SAVAŞLAR VE TOPRAK DÜZENİNİN BOZULMASI

O yıllara kadar Kapitalizm-öncesi geleneksel üretim sistemi ile büyük ölçüde kendi kendine yeterli bir üretim ve rekabet gücüne sahip olan Osmanlı ekonomisi, ardi ardına ortaya çıkan iç ve dış siyasi ve iktisadi gelişmelerin de etkisiyle hızlı bir gerileme eğilimine girmiştir. Uzun zamandan beri zaten gerileme evresini yaşayan İmparatorluk ekonomisi, tüm ıslahat çalışmalarına rağmen kendini yenileme konusunda başarılı olamamış, üstelik de aynı yıllara tekabül eden peş peşe ağır yenilgilerle ve geri çekilmelerle sonuçlanan savaşlarla (1768-74, 1787-92 Osmanlı-Rus savaşları; 1776-79 Osmanlı-İran savaşı; 1788-91 Osmanlı-Avusturya savaşı ve 1798-1802 Osmanlı-Fransız savaşı) boğuşmak durumunda kalmıştır. Döneminin büyük devletleriyle yapılan ard arda ya da aynı zamanda farklı cephelerde gerçekleşen uzun savaşların sonunda ülkenin üretim sisteminin tüm unsurlarında ağır kayıplar yaşanmıştır.

Bu arada geleneksel Osmanlı ekonomisini ayakta tutan ana sektör hiç kuşkusuz asırlarca kendine özgü yapısını korumuş olan *toprak düzeni* idi. Geleneksel Osmanlı toprak düzeni esas itibariyle üç kısımda toplanabilir: Miri ya da emiri topraklar, vakıf topraklar ve mülk topraklar.

Miri araziler bunlar içerisinde en büyük paya sahip topraklardır. Bunların mülkiyeti devlete aittir ve reayaya ekilip dikilmesi için verilir. *Vakıf araziler*, geliri cami, külliye, imarethane, bimarhane, medrese, yol, köprü ve ilim ehline yardım gibi hayır kurumlarına ve faaliyetlerine ayrılan topraklardır. Miri araziler gibi, bu araziler de alınıp satılamaz ve miras bırakılamazlar. *Mülk araziler* ise, tamamen özel şahısların mülkiyetine ait ve diğerlerine nispetle oldukça az miktarda idi.

Zenginliğin ana kaynağı olarak görülen toprağa ağırlıklı olarak hâkim olan devlet, zenginliğin esas sahibi idi. Bu düzen sayesinde geleneksel Osmanlı ekonomisinde doğal kaynaklar atıl tutulmadan mümkün olduğunca üretime açık tutuluyor; böylece devlet öngörülebilir ve düzenli bir gelire sahip oluyordu. Ayrıca, Anadolu ve Balkanlar coğrafyası dışında aynı etkinlikte uygulanamamış olsa da, üç kıtaya yayılmış büyük bir İmparatorluk yönetimi için bu sistem hükümlerinin daha güvende kalmasına, yerel güçlerin ortaya çıkmasına fırsat vermiyordu. Böylece, ülke ekonomisi ve devlet bütçesi doğal afetlere ve konjonktürel hareketlere karşı epeyce dayanıklı oluyordu. Askeri olarak da, tımar sahipleri arazilerinin büyüklüğüne göre belli sayıda sipahiyi savaş için beslemeleri ve hazır tutmaları gerektiği için, mevcut toprak düzeni devletin askeri gücünü her an hazır ve güçlü kılıyordu.

Nitekim, Kınalızade Ali Efendi'nin "adalet dairesi" olarak bilinen teorisi bu durumu gayet iyi açıklar (Erken, 2000: 90-91): Adalettir *dünya düzenini* sağla-

yan / dünya bir bahçedir duvarı *devlet* / devletin nizamını sağlayan *Şeriat* / Şeriatın uygulanması için *mülk* lazımdır / mülkün zapt edilmesi için lazım olan *ordudur* / ordunun toplanması için *mal* gereklidir / malı sağlayan ise *reayadır* / reayayı padişaha kul eden ise *adalettir*.

Ancak, 18. yüzyıldan itibaren Batıda artan özel mülkiyet uygulamaları ile Osmanlı merkezi yönetiminde yaşanan güç kayıpları neticesinde geleneksel toprak düzeni bozulmaya başladı. Özellikle Balkanlarda yaşayan Osmanlı vatandaşları Batı ülkelerinde yaygınlaşan özel mülkiyet uygulamalarından doğrudan etkilenmişlerdir. Osmanlı yöneticileri de bu topraklarda hükümlerlik hakkının zarar görmemesi için bu uygulamayı zaman içinde gevşetme yoluna gitmiştir. Önce bazı tımar sahipleri tahsisli arazileri sahiplenmeye başladılar ve merkeze vergi ödememeye başladılar. Böylece, devlet kamunun ana finansman kaynağı olan arazi vergilerini kaybetmekle karşı karşıya kalınca, *nakit sıkıntısı* baş göstermeye başladı. Ardından devlet bu arazilerin vergi toplama yetkisini *iltizam usulü*yle ilgili bölgelerde güvenilir şahıslara (mültezimlere) vermeye başladı. Bu şahıslar tımar sahiplerinden daha güvenilir ve daha fazla vergi toplayacak ve yerinde kontrol sağlanacak; böylece devlet daha az maliyetle daha fazla vergi toplamış olacaktı. Ama zamanla merkezin hükümlerlik gücünde zafiyet gördükçe mültezimler de ellerindeki topraklara el koymaya başladılar. Yeni durumda devletin işi daha da zora giriyordu. Zira hem küçük ölçekli tarımsal üretici giderek topraktan kopuyor hem de yeni merkez-kaç güçler oluşuyor idi.

Ne var ki, bu toprak düzeni aynı zamanda Osmanlı coğrafyasında tarımda verimliliğin, özel mülkiyetin, rekabet ortamının gelişmesine ve sermaye birikiminin oluşmasına, Batılı anlamda bir burjuva sınıfının doğmasına ve sanayileşmenin gelişimine engel olmuştur. Müslüman-Türk nüfusun ağırlıklı olarak tarımla iştigal ettiği düşünüldüğünde, uzun vadede bu sistemin bu kesimin teşebbüs gücü oluşturmaya engel olduğu söylenebilir. Bu itibarla, Osmanlı yöneticileri Avrupa karşısında ayakta kalabilmenin ve onlarla rekabet edebilmenin tek yolunun artık onların yaptığı gibi sanayileşmekten geçtiğinin farkına varmışlardı ve nitekim bundan sonra bu uğurda yoğun bir çaba içerisinde olacaklardır.

II. 19. YÜZYIL TANZİMAT ÖNCESİ DÖNEMDE OSMANLI SANAYİLEŞME HAMLELERİ VE EKONOMİK İSTİKRAR POLİTİKALARI

Osmanlı yöneticileri aslında Batıda gelişen Sanayi Devriminin farkında idiler ve buna ayak uydurabilmek için 18. yüzyılın sonlarından itibaren nispeten ülkenin ihtiyaçlarını ve mukayeseli üstünlüklerini dikkate alan pek çok sanayileşme hamlesine imza attılar. Ancak, gerçek anlamda fabrikaların faaliyete geçmesi 19. yüzyılın başlarını bulmuştur. Başka bir ifade ile, Osmanlı yöneticileri Sanayi Devrimin önemini zamanında kavramış olsalar da, bunu hayata geçirebilmek için gerekli fiziki ve beşeri sermaye birikimi ve teşebbüs gücü yeterli olmadığından, bu projeleri yaklaşık olarak 30 yıllık bir gecikme ile hayata geçirebilmişlerdir. Kaldı ki, aşağıda görüleceği üzere, bu dönemde hayata geçirilen projeler zaten sınırlı sayıda ve ölçekte olup kaynak temini konusunda da fazla alternatif bulunamamıştır. En önemli kaynak, ne yazık ki taşış politikaları ol-

muş, bu da ekonominin ve yönetimin dengelerini ve itibarını büyük ölçüde sarsmıştır. Baltalimanı Ticaret Anlaşmasıyla birlikte bazı alanlarda ihracat imkânı genişlese de, uzun vadede sanayi üretimini olumlu etkilemekten uzak kalmıştır.

A. İLK OSMANLI SANAYİLEŞME HAMLELERİ

III. Selim ve II. Mahmut dönemlerini kapsayan bu yıllardaki sanayileşme teşebbüslerinin özünde devlet ve toplum hayatında münhasıran da askeri alanda başlatılan yenileşme (*nizam-ı cedit*) hareketinin tetiklediği ve çoğunlukla askerin kullanacağı fes gibi kılık-kıyafet ile top ve tüfek gibi silah imalatına dair bir tür *ithal ikameci sanayileşme* vardır⁴. Fakat bu politikalar ve tesisler, Batıda olduğu kadar etkin bir kaynak temini ve tedarik zinciri sistemi üzerine bina edilmediği için sürdürülememiştir. Bu hamlelerden (fabrikalardan) bazıları kuruluş yıllarıyla birlikte aşağıdaki gibidir (Engin, 2011: 19; Bozdemir, 2011):

- Beykoz Kağıt Fabrikası (1804).
- Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası (1812).
- Paşabahçe Tekel İspirto Fabrikası (1822).
- Eyüp İplik Fabrikası (1827).
- İslimye Çuha Fabrikası (1830).

Bunlara ilave olarak, sanayileşmenin önemini kavramış olan bazı devlet adamları İngiltere’de başlamış olan Sanayi Devrimini o kadar yakından takip ediyorlardı ki, İstanbul’un Avrupa yakasında Marmara denizine sahil olan Yedikule’den başlayarak, Zeytinburnu, Bakırköy, Yeşilköy ve Küçükçekmece’ye kadar geniş bir alana yayılan *sanayi parkları* ya da kompleksleri kurulmak suretiyle, bir tür Türk Manchester’i, Leeds’i, Birmingham’ı ve Sheffield’i oluşturulmak istenmiştir (Clark, 1974: 67-68). Hatta kuzey-doğu Marmara sahillerine yayılmış bu tesislerde İngiltere’deki sanayi bölgelerindeki üretim kompozisyonuna genel olarak benzer bir şekilde demir ve ona bağlı ürünler ile yünlü ve pamuklu kumaş dokuması yapılıyor idi. Biraz ileride tekrar değinileceği üzere, bu yüzyılın, hatta İmparatorluğun sonuna kadar bu türden sanayileşme hamleleri yoğun bir şekilde devam etmiştir.

B. İSTİKRAR POLİTİKALARI VE KAYNAK ARAYIŞLARI

19. yüzyılın ilk yarısında da savaşlar, iç siyasi sorunlar ve ıslahat hareketleri ve ekonomik sıkıntılar devam etmiştir. Özellikle Yeniçeri Ocağının kaldırılması, Yunanistan ve Mısır’daki ayrılıkçı hareketler devletin iç ve dış siyasi ve ekonomik dengelerini bir hayli bozmuştur. Osmanlı Yönetimi bozulan ekonomik dengeleri düzeltebilmek için bazı ekonomik tedbirlere (hatta tavizlere) müracaat etmiştir.

Bunlardan en geleneksel olanı *paranın tağşiş edilmesidir*. Bilhassa 1809-31 yılları arasında çok sık müracaat edilen tağşişler adeta parayı pul etmişti. Nitekim 1808’de 5,9 gram olan Osmanlı kuruşunun gümüş içeriği, 1831’e gelindiğinde 0,5 grama gerilemişti (Erdem, 2006: 18). Tağşişlerin neticesinde; paranın satın alma gücü düşmüş, enflasyon oranı yükselmiş, vergi gelirleri azaldığından

dolayı bütçe açıkları artmış, iç borçlanma maliyetleri artmış ve servisi çok zor hale gelmiştir.

Bilindiği üzere, Osmanlı Devleti İngiltere ile 16 Ağustos 1838 tarihinde *Baltalimanı Ticaret Anlaşmasını* imzalamıştır. Yapılan bu anlaşma ile Osmanlı Devleti aslında kendi tayin ettiği Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanını bastırabilmek, dolayısıyla topraklarının parçalanmamasına karşılık İngiliz Hükümetine ağır tavizler vermek durumunda kalmıştır. Zira bu anlaşmayla birlikte, İngiliz tüccarı artık en fazla müsaadeye mazhar tüccar vasfını kazanıyor, böylece yerli tüccarla aynı haklara sahip oluyor idi. Takip eden birkaç yıl içinde diğer bazı Avrupa ülkeleri ile de benzer anlaşmalar yapılmıştı. Ancak, söz konusu anlaşmanın aynı zamanda Osmanlı ekonomisine dış ticaret üzerinden kısmi bir açılım sağladığı da söylenebilir. Zira bu anlaşmanın bazı Avrupa ülkeleri ile uygulanan serbest dış ticaret politikası döneminde (1840-1870) nispeten mukayeseli üstünlüklere sahip olunan tarımsal gıda fiyatları nedeniyle Osmanlı bütçesine bir miktar katkı sağladığı bilinmektedir.

Nitekim 1838 yılında toplam ihracat ve ithalat değerleri sırasıyla 4,4 ve 6,2 milyon İngiliz Sterlini iken, 1870'de sırasıyla 17,4 ve 22,5 milyon Sterline yükselmiştir. Osmanlı'nın Avrupa ile olan dış ticaret hacmi 1780-1830 döneminde yıllık ortalama yüzde 1,5 büyürken, bu yıllardan sonra yüzde 5'in üzerinde büyümeye başlamıştır. Osmanlı Devletinin sanayileşmiş ülkelerle olan dış ticaretinin özellikle anlaşmayı takip eden ilk 15 yılda çok hızlı büyüdüğü (sabit fiyatlarla ihracatın yüzde 6,5, ithalatın ise yüzde 8,3) bilinmektedir (Pamuk, 1995: 25, 31).

Ne var ki, dönemin Osmanlı yöneticilerinin iyi niyetle Mısır'ı kaybetmek uğruna aldıkları bu kararı takip eden yıllarda zaten sanayi devrimine yeterince ayak uyduramamış, uluslararası pazarlarda mukayeseli üstünlüklerini korumakta hayli zorlanan yerli Osmanlı sanayii büyük zarar görmüş, yabancı sermaye giderek güçlenmiş, dış ticaret dengeleri daha da bozulmuş ve ülke hızla dış borçlanmaya mecbur kalmıştır.

III. TANZİMAT SONRASI OSMANLI SANAYİLEŞME POLİTİKALARI: KURULAN SANAYİ TESİSLERİ VE REKABET GÜÇLERİ

Osmanlı Devleti yöneticileri Tanzimat sonrası dönemde de sanayileşme hamlelerine daha da hızla devam etmişlerdir. Aslında Osmanlı sanayileşmesinde çoğu devlet eliyle (160 dolayında) büyük ölçekli fabrikaların kurulması 1830 ve 1840'lı yıllarda başlamıştır. Nitekim 1840'lı yıllarda toplam bütçe gelirlerinin 1/8'i genel olarak sanayi yatırımlarına ayrılmıştır. Hatta 1847-48 yıllarında bu oran 1/6'ya yükselmiştir (Bozdemir, 2011: 20). Bu dönemdeki büyük ölçekli sanayi işletmeleri hem Avrupa'daki sanayileşmenin ruhuna hem de ülkenin göreceli işgücü ve hammadde üstünlüğüne uygun olacak şekilde genellikle pamuklu, yünlü ve ipekli iplik ve kumaş üretimi başta olmak üzere, gıda, yağ, sabun, çimento ve tuğla fabrikaları ve imalathaneleri şeklinde gerçekleşmiştir.

A. BU DÖNEMDE KURULAN ÖNEMLİ SANAYİ TESİSLERİ

Bu dönemde kurulan önemli büyük ölçekli sanayi tesislerden bazıları faaliyet alanlarına göre aşağıdaki gibidir (Bozdemir, 2011):

- *Çini ve seramik alanında:*
 - Beykoz Çini Fabrikası (1845).
 - Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu (1890-92).
- *Elektrik üretimi alanında:*
 - Dolmabahçe Gazhanesi (1853).
 - Beylerbeyi Sarayı Gazhanesi (1862).
 - Yedikule Gazhanesi (1880).
 - Kadıköy Hasanpaşa Gazhanesi (1891).
 - Silahtarağa Elektrik Santrali (1910-13).
 - Üsküdar Elektrik Fabrikası (1911).
- *Deri ve kundura alanında:*
 - Osmanlı İttihat Saraçlık Anonim Şirketi (1913).
 - Beykoz Ayakkabı Fabrikası (1884).
- *Tekstil ve hazır giyim alanında:*
 - Feshane-i Amire (1839).
 - İslimye Şayak Fabrikası (1840).
 - Hereke Fabrika-i Hümayunu (1843-45).
 - İzmit Çuha (Yün Kumaş) Fabrikası (1844).
 - Hereke Çuha Fabrikası (1845).
 - Bursa İpek Fabrikası (1846).
 - İzmir Muslin Boyama ve Basma Fabrikası (1847).
 - Bakırköy Bez Fabrikası (1850).
 - İzmir Kumaş Fabrikası - Basmahane (1861).
 - Kula Mensucat (1866), Kırkağaç Çırçır Fabrikası (1876).
 - İzmit İpek Fabrikası (1880).
 - Adana Milli Mensucat Fabrikası (1907).
- *Kimya alanında:* İzmir Yağ Fabrikası (1850).
- Beykoz İspirmecet (Mum Yağı) Fabrikası (1863).
 - İkinci İzmir Yağ Fabrikası (1870).
 - Tanen (Asit) Fabrikası (1891).
 - Küçükçekmece-Osmanlı Kibritleri Fabrikası (1898).
 - Galata Yüksek Kaldırım Pil Fabrikası (1917).

- *Makine ve metal alanında:*
 - Zeytinburnu Demir Fabrikası (1843).
 - Yedikule Şimendifer Fabrikası (1843).
 - Eskişehir Demiryolu İnşa Fabrikası (1894).
 - Şakir Zümre Soba Fabrikası (1918-23).
 - Zeytinburnu Mavzer ve Fişek Fabrikası (1902).
 - Zeytinburnu Asit ve Eter Fabrikası (1902).
 - Zeytinburnu Kimyahane Fabrikası (1902).
- *Savunma sanayii alanında:*
 - İstinye Tersanesi (1856).
 - Cebehane-i Amire (Savaş Mühimmatı İmalatı) (1868).
 - Kayseri Güherçile Fabrikası (1891-92).
 - Konya Güherçile Fabrikası (1896).

Yukarıda zikredilen sanayi hamlelerinin faaliyet alanlarına dikkat edilecek olursa, tıpkı İngiltere’de başlayan Sanayi Devriminde olduğu gibi, Osmanlı sanayileşmesinde de tekstil ve hazır giyim sektörü en ön planda yer almaktadır. Hatta Tanzimat öncesinde de dokuma fabrikalarının faaliyete geçtiği anlaşılmaktadır. Böylece, bu yüzyılda toplam 14 tekstil fabrikasının kurulduğu görülmektedir. Dolayısıyla, Sanayi devriminin etkisinin sektörel bazda hemen kendini gösterdiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, geleneksel olarak rekabet gücü yüksek olan deri ve ayakkabı (3 fabrika) ile çini ve seramik sektörlerine (2 fabrika) ek olarak, makine ve metal (7 fabrika), kimya (6 fabrika), savunma (4 fabrika) ve elektrik üretimi alanlarında (6 fabrika) çok sayıda tesisin faaliyete geçtiği anlaşılmaktadır.

Bunlara ilave olarak; pek çok tütün ve sigara fabrikası, tarım aletleri fabrikası, demiryolu ve denizyolu şirketi, limanlar ve rıhtım, maden işletme müessesesi, inşaat ve yapı fabrikaları, un ve diğer gıda fabrikaları ve imalathaneleri, şişe ve cam fabrikaları, basım-yayım kurumları ve ağaç ve orman fabrikaları gibi birçok alanda farklı ölçeklerde üretim tesisleri inşa edilmiş ve köklü reformlarla şirketleşmeler yapılmıştır.

B. SANAYİ POLİTİKALARININ DİNAMİKLERİ

Devlet yerli sanayii korumak ve geliştirmek ve bir anlamda sanayi politikalarını yürütmek üzere pek çok politika geliştirmiştir. Bunların başlıcaları aşağıdaki gibi sıralanabilir:

1. Şirketleşme Hareketleri

Devleti yönetenler (padişahlar, sadrazamlar ve diğer önde gelen zevat) çok küçük ölçekli esnaf tarzı üretim tarzı ile sanayi devriminin arkasından yetişilemeyeceğini, dolayısıyla bu yolla daha fazla ekonomik gelişmenin sağlanamayacağını ve bunun için kaynak temin edilemeyeceğini anladığı için, Tanzimat’tan

hemen sonra şirketleşme yolunda önemli hukuki düzenlemeler yapmışlardır. Bu hususta Sultan Abdülmecit'in ifadesi her şeyi açıklamaktadır: "... *istikraz olunmamak için çok çalıştım. Lakin ahval bizi istikraza mecbur etti. Bunun te'diyesi vâridâtın artmasıyla olur. Bu dahi imar-ı mülk ile, yani her devlette olduğu gibi kumpanyalar teşkil ederek demiryolları yapmakla olur. Artık kumpanyalara da muvafakat eylemeliyiz ...*" (Kazgan vd.,1999: 239).

Bu düşüncenin gereği olarak hemen Ticaret Bakanlığı ve ticaret mahkemeleri kurulmuş, ticaret kanunu hazırlanmış ve 1850'de ilk adım olarak Boğaziçi vapur seferlerini yürütmek üzere, önce Cevdet Paşa ile Fuat Paşa'nın öncülüğünde *Şirket-i Hayriye*ⁱⁱ; ardından yerli ve yabancı pek çok şirket kurulmuştur. Nitekim 1849'dan 1910'a kadar toplam 95 şirket kurulmuş; bu şirketlerden 31'i maden, kamu hizmetleri ve sanayi, 28'i ulaştırma, 17'si bankacılık ve sigortacılık, 12'si de ticaret alanlarında faaliyet gösteriyordu. Müslüman-Türk nüfusun anonim şirketleri kurabilecek sermaye ve teşebbüs birikimi olmadığı için, bunlardan az bir kısmının yönetimi Türk-levantenlerden, kalanı ise tamamen yabancı sermaye tarafından kontrol edilmekte idi. Zaten Osmanlı'ya gelen Batı sermayesinin yüzyılın sonlarına doğru şirketleşme üzerinden yabancı sermaye şeklinde yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Batı sermayesinin şirketleşmeler üzerinden yoğunluk kazanmasında da Osmanlı yöneticilerinin önce bankacılık ardından da özellikle demiryolu yatırımlarına ağırlık vermelerinden kaynaklanıyor idi. Nitekim 1888 ve 1914 yılları için yabancı sermayenin sektörler ve ülkeler bazında dağılımına bakıldığında; önceleri sırasıyla demiryolları, bankacılık, sanayi ve belediye hizmetleri ön planda iken, sonraları demiryolları çok ağırlıklı hale gelmiş, bankacılık da epeyce azalmıştır (Kazgan vd., 1999: 243-51). Madencilik sektöründe bile yabancı sermayenin payının giderek arttığı (1911'de %75'e yükselmiştir), buna karşılık Türklerin payının ise, iyice gerilediği bilinmektedir.

Dolayısıyla, şirketleşme politikası da zengin Batılı sermayedarların Osmanlı topraklarına nüfuz etme kanalı olarak değerlendirilmiştir. Dikkat edilecek olursa, kurulan şirketler milli bir imalat sanayiini geliştirmekten çok, dışarıdan para, makine ve nitelikli eleman talebini artırmaya yönelik faaliyetlerde bulunuyorlardı.

Ancak, genel olarak sanayi politikalarının İkinci Meşrutiyet sonrasında İttihatçı siyasetçilerin özel gayretleriyle daha ziyade milli sermaye yönünde evrildiği anlaşılmaktadır (Kazgan vd., 1999: 239). Bu döneme kadar kurulan şirketlerde daha çok yabancı sermaye veya yabancılarla azınlık unsurların ortaklaşa olarak kurdukları şirketler ön planda iken, 1908 sonrasında, hele de Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda (1914-18) kurulan şirketler büyük çoğunlukla Müslüman-Türk unsurlara aittir. Nitekim 1908-18 yılları arasında toplam 236 şirket, Birinci Dünya Savaşı sırasında ise 76 anonim şirket kurulmuştur. bu teşebbüsler en çok da Konya (19 adet) ve İzmir'de (11 adet) kurulmuştur. 1918 yılı itibariyle faal olarak devam eden 129 şirketten 120'si İttihat ve Terakki döneminde kurulan şirketlerden oluşuyor idi. Milli Mücadele yıllarında ve Cumhuriyetin ilk yıllarında da milli şirketleşme hareketi hızla devam etmiş ve 1919-26 yılları arasında yıllık ortalama 18,5 adet şirket kurulmuştur. Yabancı ve milli statüde kurulan şirketlerin bir kısmı özellikle Birinci Dünya Savaşı sırasında kötü yöne-

tim, yolsuzluk ve zarar etme gibi nedenlerle iflas etmiş ve savaş sonrasında el konulmuş, 1927 yılında da faaliyetleri kanunla denetim altına alınmıştır (Balcı, Sırma, 2012: 38-42) ⁱⁱⁱ.

Bahsedilen bütün bu zafiyetlerine rağmen, Sanayi Devrimi sonrasında (1777-1910 arasında) kurulmuş ve bugün hala faaliyetlerine devan eden 74 kadar şirketin varlığı, Osmanlı Devleti'ni ve ardından gelen Cumhuriyet İdaresi'ni yönetenlerin ve müteşebbis kitlenin sanayileşmenin önemini idrak ettiğini göstermektedir. Bu şirketlerin 39'u gıda alanında ve farklı gruplara ait milli sermaye ile, 27'si diğer alanlarda ve farklı gruplara ait milli sermaye ile, 8'i ise yabancı sermaye ile kurulmuştur (Mazak vd., 2013).

2. 1863 Yılında Islah-ı Sanayi Komisyonu'nun Kurulması

Osmanlı Devleti'nde geleneksel olarak ticaret ve sanayi sektörlerinin kendi standartlarını tayin eden ve gerekli düzenlemeleri yapan ahilik, lonca ve gedik gibi zaman içinde yapısal değişime uğrasa da kendine mahsus teşkilatları vardı. Tanzimat'la birlikte bu geleneksel müesseseler işlevsel olmaktan çıkınca, Tanzimatçılar Islah-ı Sanayi Komisyonunu kurmuşlardır (muhtemelen 1864 yılı). Komisyon gittikçe küçülen sanayi dallarını şirketler haline getirmeyi esas amaç edinerek, 11 maddelik bir nizamname hazırlamıştır. Ancak, 10 yıl kadar faaliyetini sürdüren Komisyon, dönemin siyasi ve ekonomik istikrarsızlığı ve yetkililerin yeterince sahip çıkmamaları nedeniyle yetkilerini Belediye ve Şurayı Devlet Nafia dairesine bırakarak faaliyetlerine son vermiştir. Aslında bugünkü ticaret ve sanayi odalarının kuruluşunda ilk adım olması bakımından önemlidir (Önsoy, 1988: 95-98). Komisyonun görevleri şunlardı: Yüzde 5 olan gümrük vergisini attırmak, sergiler açarak sanayii teşvik etmek, esnaf şirketleri oluşturmak ve sanayi okulları açmak (Kazgan vd., 1999: 244).

3. Esnaf Şirketlerinin Kurulması

Sanayi Komisyonunun girişimi ile hayata geçirilmek istenen bir başka sanayi politikası da, nispi olarak rekabet gücü potansiyeline sahip belli geleneksel sektörlerde dağınık vaziyette faaliyet gösteren esnafı bir araya getirmek suretiyle daha büyük ölçekli *esnaf şirketlerinin* kurulmasını sağlamak olmuştur. Böylece, en azından rekabet gücü potansiyeli olan bazı geleneksel alanlarda maliyet avantajı kullanılarak Batı sermayesi karşısında rekabet edebilme hedefi benimsenmiş idi. Komisyon bir buçuk yıl kadar çalıştıktan sonra bazı önemli esnaf gruplarının birleşerek şirket haline gelmeleri gerektiği yönünde rapor hazırlamış ve bunda kısa vadede başarılı da olmuş ama uzun dönemde sermaye ve tecrübe eksikliğinden dolayı sürdürülememiştir (Kazgan vd., 1999: 249). Bu proje sayesinde kuruluşu gerçekleşen 6 esnaf grubuna ait şirketler şunlardır (Önsoy, 1988: 102-112):

- Simkeşler Şirketi (1866): Altın ve gümüş teller çeken bir sanat dalıdır.
- Debbağlar Şirketi (1866): Dericilik alanında faaliyet gösteren esnaf grubuna ait olup, en başarılı örnek olmuştur.
- Saraçlar Şirketi (1867): At takımları ve araba koşumlarıyla deri ve meşinden çeşitli eşyalar üreten esnaf grubuna aittir.

- Kumaşçılar Şirketi (1868): Türklerin geleneksel bir üretim alanı iken, İstanbul ve Üsküdar'da faaliyet gösteren pek çok tezgahın giderek kapanmasından dolayı böyle bir karar alınmıştır.
- Dökümcüler Şirketi (1868): Gelişen Batı teknolojilerinin karşısında ayakta kalmakta zorlanan dökümcü esnafını ölçek büyütme suretiyle rekabet edebilir duruma getirme çabasıdır.
- Demirciler Şirketi (1868): Yine geleneksel bir Osmanlı üretim alanı olan demircilik sektöründeki dağınıklığı önleyip ölçek büyüklüğünden yararlanmak için böyle bir karar alınmıştır.

4. Sanayi Mekteplerinin Açılması

Sanayi kuruluşlarına vasıflı işçi yetiştirmek üzere 1864'ten itibaren İstanbul ve diğer bölgelerde erkekler ve kızlar için ayrı ayrı pek çok *Sanayi Mektebi* kurulmuştur. Sanayi mektebi projesi, Osmanlı devlet adamlarının sanayi devrimini ciddiye aldıklarını gösteren en önemli kanıtlardan biridir. İlk teşebbüs 1848'de Zeytinburnu'nda başlasa da, bankacılıkta olduğu gibi bu alanda da ilk ciddi girişim 1863'te Tuna Valiliği döneminde Mithat Paşa tarafından Niş'te başlatılmıştır. Bunu sırasıyla diğer Balkan şehirlerinde, İstanbul'da, Anadolu'da ve bugünkü bazı Ortadoğu (Şam ve Bağdat) ve Kuzey Afrika sınırları içinde kalan şehirlerde açılan mektepler takip etmiştir (Kazgan vd., 1999: 246; Önsoy, 1988: 115-17). Genellikle ıslahhane olarak kurulan mekteplere kimsesiz, bakıma muhtaç çocuklar alınıyor; buralarda bu çocuklara ekonominin ve toplumun ihtiyaç duyduğu alanlarda (terzilik, dokumacılık, dericilik, demircilik ve matbaacılık gibi) mesleki eğitim veriliyordu. Böylece, sanayileşmenin en fazla ihtiyaç duyduğu alanlarda teknik ve mesleki insan gücü yetiştirilmiş oluyordu.

5. Sergi-i Umumi-i Osmani'nin Açılması

İstanbul'da uluslararası sanayi fuarları ve sergileri düzenlenmeye başlanmıştır. İlk 1863'te Sultanahmet'te açılan *Sergi-i Umumi-i Osmani*'de ülkenin nispeten mukayeseli üstünlükler üzerinden ürettiği tarım ve sanayi ürünleri teşhir edilmiştir. Bunlar ağırlıklı olarak dokuma başta olmak üzere, halı ve kilim gibi diğer geleneksel Osmanlı tekstil ve deri ürünleri, silah sanayiine dayalı ürünler, maden, kuyumculuk ve çeşitli tarım ve orman ürünlerinden oluştuğu anlaşılmaktadır. Böylece, İmparatorluk sınırları içerisinde üretimi yapılan hemen her alandan geniş bir ürün yelpazesi (10 binin üzerinde kalem) ile katılım sağlanmış ve bunlar 13 ayrı ürün grubunda sergilenmiştir (Engin, 2011: 11; Önsoy, 1988: 71-79). Bu politikanın önemi, Tanzimat'tan sonra hız verilen devlet eliyle sanayileşme politikalarının istenen başarıyı vermemesi üzerine, Osmanlı yöneticilerinin bu alanda özel teşebbüsün uluslararası rekabet gücünü artırmaya dönük ilk ciddi adımı olmasıdır.

6. Demiryolu Projelerinin Hayata Geçirilmesi

Sanayi devrimi kaçınılmaz olarak denizyolu ve demiryolu ağlarının gelişimini hızlandırmıştır. Zira sanayi üretimi için ihtiyaç duyulan girdilerin (hammadde ve işgücünün) ve çıktının (ara malı veya nihai mal ve hizmet) hızlı ve ucuz yoldan ulaştırılması için bir zorunluluk olarak gündeme gelmiştir. Osmanlı için önemli bir gerekçesi de, askeri sevkiyatın daha hızlı ve güvenli olarak yapılabilmesi ve merkez (İstanbul) ile Anadolu ve Rumeli vilayetleri arasında irtibatın sağlam tutulması idi. Osmanlı coğrafyasının demiryolu ağlarıyla örülmesi Tanzimat sonrası padişahlarının en büyük arzularından biri idi.

Sultan Abdülmecit, ilk olarak kendi döneminde alınan dış borçların ödenebilmesi ve kalkınmanın sürdürülebilmesi için demiryolu projesinin gerekliliğine inanıyor, hatta saray duvarına tren resmi astırıyor ve 1855 yılında yaptığı bir konuşmada “*ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur*” diyordu. Nitekim ertesi yıl Rumeli’de Köstence-Çernavoda hattı ile Anadolu’da İzmir-Aydın ve İzmir-Turgutlu hatlarının inşasına başlanmıştır. Aynı şekilde Sultan Abdülaziz de “*memleketime demiryolu yapılsın da, isterse sırtımdan geçsin, razıyım*” diyordu. Gerçekten de Rumeli ve Anadolu vilayetlerini birbirine bağlayacak ve ülkeye giren ve ülkeden çıkan malların intikalini gerçekleştirmek üzere önemli limanların bulunduğu şehirlere dönük hatların yapımına bazen yabancı bazen yerli imkânlarla hız verilmişti. Hatta bu dönemde Rumeli Demiryolları devletin kendi girişimi ile inşa edilmişti. 1875’e kadar da bu hattın 1279 kilometrelik kısmı tamamlanmıştır (Engin, 2011: 14-15).

Fakat Osmanlı yönetiminin halkın refahına yönelik bu hedefi ile bu yatırımlar için birbiriyle kıyasıya rekabet halinde olan Avrupa devletlerinin gayesi aynı değildi. Onlar bu hatların daha ziyade liman şehirlerle irtibatlı olarak inşa edilmesini istiyorlardı. Böylece kendilerine lazım olan Osmanlı coğrafyasından temin edecekleri girdinin ve mamul malların bu coğrafyaya daha hızlı, ucuz ve güvenilir bir şekilde intikali ile ilgileniyorlardı. Buna ilave olarak, yapılacak hatların İstanbul’a bağlanmamasına, böylece merkez ile diğer şehirlerin ulaşım ağının güçlenmemesine dikkat ediyorlardı. Gerçekten de bu ülkelerin projesiyle inşa edilen demiryolu hatları liman şehirlerden başlıyor ama asla İstanbul’a ulaşmıyor idi (Bozdemir, 2011: 481).

Sultan II. Abdülhamit demiryollarının gerekliliğine inanırken, bu tuzağın farkında idi. Nitekim bir konuşmasında şöyle diyordu: “*Demiryoluna gerçekten çok ihtiyaç vardır. Yeni hatlar yapılmakla halkın refah seviyesi artacaktır. Ayrıca demiryollarının askeri birliklerin çabuk hareketini temin bakımından stratejik önemi vardır. Fakat sınır bölgelerine yapılan demiryollarının düşmanın ülkeyi istila etmesini kolaylaştıracağını da göz önünde bulundurmak ve bu konuda ihtiyatlı olmak lazımdır*” (Engin, 2011: 15). Avrupa’nın sömürgeci devletlerinin demiryolu projelerinden ne murat ettiklerinin farkında olan II. Abdülhamit, kendi coğrafyasında gözü olan ülkeler konusunda daha ihtiyatlı davranıyor, bu bakımdan Almanlarla çalışmayı tercih ediyordu. Nitekim İstanbul ile Bağdat’ı (Samarra) birbirine bağlayan *Bağdat Demiryolu* bu şekilde yapılmıştır (1914)^{iv}.

Hamidiye Hicaz Demiryolu projesi ise, diğer projelerden farklı olarak esas itibarıyla İslam dünyasının kendi sermayesine (bağışlar ve genel bütçe imkânla-

rına) ve işgücüne dayalı olarak planlanmış, emperyalist devletlere karşı tam bir bağımsızlık ve İslam birliği ruhu içerisinde çok daha hızlı ve ucuz bir şekilde gerçekleştirilmiştir (1900-1908). Her ne kadar başlangıçta başta yine Almanlar olmak üzere Avrupalı mühendisler ve teknik personel istihdam edilse de, projenin ilerleyen aşamalarında bu sayı azalmış, buna karşılık Müslüman ve Türk çalışanların sayısı artmıştır. Hatta kutsal topraklarda tamamen Müslüman mühendis ve işçilerin eseri olarak ortaya çıkmıştır. Onun içindir ki, proje İslam dünyasında bir *inanç yolu* ya da *kutsal yol* projesi olarak adlandırılmıştır. Proje başlangıçta iç ve dış tehditlere karşı savunma vasıtası olmayı ve hac ibadetini kolaylaştırmayı, böylece İslam coğrafyasında dayanışmayı artırmayı esas hedef olarak koysa da, sonuçta Osmanlı coğrafyasında malların taşınmasına büyük katkı sağlamıştır (Aksay, 1999: 9-17). Bize göre, en önemli katkısı belki de yüksek teknolojiye, sermayeye ve teknik beceriye dayalı bir projenin esas itibarıyla milli girdiler ve teşebbüsle sonuçlandırılabilmiş olmasıdır.

Buna rağmen, II. Abdülhamit döneminde Alman, Fransız ve İngiliz sermayeleri ile daha pek çok hattın yapımı gerçekleştirilmiştir. İmparatorluğun nihayetine kadar inşa edilen toplam 8.334 kilometrelik hattın 5.792 kilometrelik kısmı bu dönemde yapılmış, bu hatların 4.130 kilometrelik kısmı ise Cumhuriyet dönemine intikal etmiştir (Engin, 2011: 15). 19. yüzyılın sonlarına doğru söz konusu demiryolu ağları tamamlandıkça da Anadolu'dan gerçekleştirilen ihracatta gözle görülür artışlar kaydedilmiştir (Pamuk, 1995: 33).

Bütün bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere, çok yaygın bir kanaat olarak dilden dile tekrarlandığı gibi, Osmanlı Devletini yönetenler ve iş dünyası sermaye yetersizliğini ve belli muhafazakâr değerleri bahane ederek sanayi devrimine ayak uydurmak istememiş, hatta ayak diremiş değildirlere. Tam aksine, Osmanlı devlet adamları Batılı ülkelerde başlayan sanayi devriminin ne anlama geldiğini, dolayısıyla gerekli tedbirler alınmadığı takdirde Osmanlı İmparatorluğu için ne gibi olumsuz sonuçlar doğuracağını gayet farkında idiler. O nedenledir ki, burada sayamayacağımız kadar yoğun sanayi kuruluşunu ve diğer müstemilatını (sanayi eğitimi ve komisyonları, sanayi fuarları, vesaire) fevkalade zor şartlarda hayata geçirme gayreti içinde olmuşlardır. Ancak, 19. yüzyılın başından İmparatorluğun sonuna kadar bir asrı aşan süre zarfında gösterilen tüm bu sanayileşme hamleleri ve politikaları arzu edilen başarıyı sağlayamamıştır.

C. OSMANLI SANAYİ POLİTİKALARINDAKİ BAŞARISIZLIĞIN SEBEPLERİ

Sanayi politikalarındaki başarısızlığın bize göre en önemli sebepleri aşağıdaki gibi sunulabilir:

- i) Bunlar içerisinde en önemlisi, hiç kuşkusuz *ülkenin bu ağır ve yoğun yatırımlar için gerekli reel ve finansal kaynağa sahip olmamasıdır*. Osmanlı Devleti bu dönemde normal şartlarda zaten kamu maliyesinde büyük açıklar veriyor ve bunun finansmanında büyük zorluklar yaşıyor idi. Dolayısıyla, bir de bu yatırımları destekleyebilecek imkâna zaten sahip değildi. O nedenle, bu yatırımlar kamu mali dengesinin daha da bozulmasına ve dış kaynak ihtiyacının artmasına katkı sağlamıştır. Kırım yenilgisi

ile birlikte kamu finansman açığını kapatabilmek için Osmanlı Devleti'nin dışarıdan borç alması gereken ülke, sanayi devriminin doğduğu ve her fırsatta sanayileşmesinin önünü kesmek ve onu sadece bir pazar olarak tutmak isteyen İngiltere idi. 1838 Ticaret Anlaşması ile büyük darbe vurduğu Osmanlı sanayiini borç alabilmesi için bazı programlarından vazgeçmeye zorlamıştır. Zira İngiltere ve borç veren sanayileşmiş Batılı ülkeler için verdikleri borcun kendileriyle rekabet potansiyeli olan sanayi yatırımlarının finansmanında kullanılması kabul edilemezdi. Kaldı ki, zaten verimsiz işleyen sanayi tesislerine borç verip *ahlaki tehlikeye* maruz kalmaları da kendileri için rasyonel bir karar olmayacaktı.

- ii) Bunun dışında, söz konusu fabrikalar için *ihtiyaç duyulan makine teçhizatın neredeyse tamamı dışarıdan ithal ediliyordu*. Bunun sonucu olarak da dış ticaret açığı ve kaynak gereksinimi sürekli artıyordu. Kaldı ki, bu makinelerin bir kısmı çok eski idi (Engin, 2011: 10).
- iii) Hatta bunları kullanacak *yönetici ve işçiler de belli ülkelerden sağlanıyordu* (Engin, 2011: 10). Zira ülke sadece parasal ve fiziksel sermaye birikimi noksanlığı yaşamıyor, aynı zamanda büyük bir beşeri sermaye açığı sorunu da yaşıyordu. Dolayısıyla, ustabaşılar, zanaatkârlar ve yetenekli işçilerin büyük çoğunluğu Belçika, Fransa, İtalya ve Avusturya gibi sanayileşme hamlesini daha önce başlatmış olan ülkelere getirilmiş idi^v. Sanayinin niteliksiz işgücü ihtiyacı ise, yabancı ustaların emrinde çalışmak üzere içerideki Müslüman ve Müslüman olmayan nüfustan temin ediliyor idi. Batıdan getirilen işgücünün yüksek ücreti ile içeriden istihdam edilen işgücünün verimsizliği, işgücü maliyetlerinin verimliliğin üzerinde kalmasına neden oluyor (Clark, 1974: 69-72); ücret farklılıkları da çalışanlar arasındaki etkin çalışma ortamını bozuyor idi.

Nitekim, İzmit Fabrikasında çalışan Belçikalı bir işçinin ifadeleri her şeyi özetler niteliktedir: “*En iyi İngiliz ve Fransız makinelerine sahip olduğumuzu, en iyi yünlerin Saksonya ve benzer yün üreten memleketlerden trieste yolu ile ithal edildiğini ve bunların Fransız ve Belçikalılar tarafından işlendiğini göz önüne alırsak, yüksek kaliteli bir kumaş imal etmememiz çok garip olurdu. Buna Türk kumaşı diyemezsiniz. Bu sadece Türkiye’de Avrupa makineleri ile Avrupa malzemesi kullanılarak ve iyi Avrupa elleri ile yapılan bir kumaştır*” (Engin, 2011: 10).

- iv) *Sanayi tesislerinin kötü yönetimi* de başarısızlıkta önemli rol oynamıştır. Bilindiği üzere, tesisler genel olarak devlet eliyle kurulmuş; ama devleti yönetenlerin bu fabrikaları rekabetçi bir mantıkla işletebilecek tecrübeleri olmadığı gibi, Müslüman-Türk toplumundan bu anlamda yeterli beceriye sahip kişiler de yoktu. Zaten asırların denizaşırı merkantilist tecrübesi üzerine inşa edilen İngiliz sanayici müteşebbisleriyle Osmanlı'nın devletçi sanayi tesislerinin serbest rekabet ortamında rekabet edebilmesini beklemek hakkaniyete uymazdı.

Onun için devleti yönetenler iyi niyetle bu işleri daha iyi yapacağına inandıkları gayri Müslim (Ermeni Dadian ailesi gibi) müteşebbis yöneticilere emanet

etmişlerdir. Fakat onlar da biraz kendi beceriksizlikleri ve tüm uluslararası fırsatlara rağmen ihmalkârlıkları, biraz sorumlu oldukları müesseselere, bağlı oldukları yönetime ve içinde yaşadıkları ülkeye karşı yükümlülüklerini yerine getirme konusundaki ilgisizlikleri, koordinasyonsuzlukları ve fazlasıyla suiistimalleri ile biraz da ülkenin genel imkânsızlıkları ve elde olmayan (deprem, yangın ve kuraklık gibi) negatif arz şokları nedeniyle istenen başarıyı elde edememişlerdir.

v) III. Selim döneminde başlayıp II. Mahmut döneminde hızlanan *halkın ve devlet erkânının giyim-kuşam geleneklerindeki değişim* de batılı ürünler lehine dönerek yerli sanayii olumsuz etkilemiştir. Nitekim, bu yıllarda değişik kanallarla verilen ticari ilanlara bakıldığında, hemen her sektörde (giyim, ayakkabı, kozmetik, ilaç, dayanıklı-elektrikli ev eşyaları, hizmet kuruluşları, vesaire) pek çok yabancı marka üzerinden ağırlıklı olarak yerleşik tüketim kalıplarını zorlayan, Batılı bir hayat tarzına yönelik yoğun reklam faaliyetlerinin olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu ilanlarda/reklamlarda bilhassa kadını merkeze alan moda dayalı giyim-kuşam ve kozmetik ürünler daha fazla dikkat çekse de, ticari ve sınıai hayatın hemen tamamına hitap eden araç-gereç ve nihai ürünleri de görmek mümkündür (Kolay vd., 2011). Zamanla gazeteciliğin gelişmesiyle Batı tarzı hayatın gerekleri haline gelen Batılı ürünlerin gazete reklamları vasıtasıyla daha etkili bir şekilde toplum hayatına girmeye başladığı anlaşılmaktadır. Nitekim, “*Osmanlı’da yaşayan Avrupalı sınıf Ceride-i Havadis’in 1850-1960 yıllarındaki sayılarında yayınlanan ilanlarda toplum hayatındaki meslekler, fabrikalar ve ressamın yanı sıra; bilezikler, küpeler, süs eşyaları ve piyangolara ilişkin başlıklar da yer almaya başladı. Gazete 1852 yılından sonra ilanlarını gazetenin toplam sayfasının üçte biri oranına getirmiştir*” (Öztürk, 2011: 21).

vi) Buna ilave olarak, 1338 *Baltalimanı Türk-İngiliz Ticaret Anlaşması* ve ardından *Islahat Fermanı* ile *Avrupa sermayesine tanınan haklar* emekleme aşamasındaki yerli sanayii korumasız hale getirmiştir^{vi}. Kapitülasyonlarla özellikle dış ticarete gayri Müslim tacir ve tefeciler avantajlı hale gelmiştir. Baltalimanı Anlaşması ile Avrupa’lı yabancı sermaye yatırımcıları şu avantajları elde etmişlerdir (Kazgan vd., 1999: 242):

- *Yed-i vahid* olarak bilinen Avrupa ülkelerine yönelik ihracat tekelleri kaldırıldığı için, bu ülkelere yapılan hammadde ihracatı kolaylaşmıştır.
- İhracat vergileri artırılıp ithalat vergileri azaltılarak nihai/tüketim malları ithalatı teşvik edilmiştir.
- Yabancı tüccarlara iç gümrük vergisi muafiyeti getirilmiştir.
- Gümrük rejiminin bundan sonra Batılı ülkelerle birlikte belirlenmesi kabul edilmiştir.

vii) Osmanlı’da sanayi tesisleri için ihtiyaç duyulan *finansal, fiziksel ve beşeri sermaye birikimine sahip olan kesimlerin çok büyük bir kısmının gayri Müslim tebaadan oluşması* da uzun dönemde sanayileşme politi-

kalarının başarısını sınırlayan sebepler arasında sayılabilir. Nitekim, daha önce bahsedilen Kuzey-Doğu Marmara Denizi Sahiline inşa edilen İstanbul Sanayi Kompleksi ve onunla irtibatlı madenler, çiftlik, koyun çiftliği ile Hereke ve İzmit'teki teşebbüslerin başına Gregoryan Ermeni milletine mensup Dadianlar ailesi getirilmiştir. Ailenin büyüğü olan Hacı Arakel Dad ve oğlu Ohannes Dadian ile torunu Bogos Dadian bankacılık sektöründeki nüfuzlarına ilave olarak, uzun yıllar Osmanlı sanayileşme hamlelerini yurt içinde ve yurt dışında sevk ve idare etme konusunda tam yetkili kılınmışlar (bilhassa Ohannes Dadian) ve sanayi politikalarının belirlenmesinde oldukça etkili bir pozisyonda yer almışlardır (Clark, 1974: 70-71).

Ancak, bu kesimler ellerindeki bu imkânları genellikle devletin ve milletin kalkınması yerine çoğunlukla kendi kişisel çıkarları uğruna kullanmayı tercih etmişlerdir. *Galata Sarrafları ya da Bankerleri* olarak bilinen bu kişiler, bilhassa Tanzimat'la birlikte hukuki olarak canlarını ve mallarını güvence altına aldıktan sonra, faaliyet alanlarını alabildiğince genişletmişler, Batılı sermaye sahipleri ile işbirliği halinde ekonominin kamu ve özel hemen her alanına Batılı ortaklarıyla birlikte hâkim olmaya çalışmışlardır. Nitekim Tanzimat sonrası yıllarda özel teşebbüsteki hâkim durumlarına ilave olarak, en etkili konumdaki devlet adamlarının servetlerini yönetir ve Hükümetin para ve maliye politikalarını da yönlendirir ve hatta yürütür konuma gelmişlerdir^{vii}.

Galata Bankerlerinin kamu ekonomisindeki etkinlikleri özellikle 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nın tazminatlarının ödenmesi sürecine kadar çok ilerlemişti. Savaşın tazminatının ödenmesi sürecinde fazla heveskâr davranıp Devlete kredi açmaya kalkınca, bu durum yabancı alacaklıları rahatsız ettiği için menfaatleri çatışmış ve dış borç sürecinden çıkarılmışlardır. Batılı alacaklılar bunun yerine Hükümete Muharrem Kararnamesi'ni ilan ettirmişler ve Düyun-u Umumiye İdaresini kurmuşlardır (Kazgan vd., 1999: 287).

Toplumun dörtte üçünden fazlasına sahip olan Müslüman-Türk nüfus, imalatta sadece sermayede değil, emekte de toplamın ancak %15'ini elinde bulunduruyor idi. Tablo 1'de görüldüğü üzere, Rum kökenli azınlıklar sermayenin yarısını, emeğin ise %60'ını elinde bulunduruyordu. Ermeni ve Museviler ise, sermayenin ve emeğin dörtte birine sahip idiler. Bu tablodan da anlaşılacağı üzere, Müslüman-Türk nüfus daha ziyade tarım-hayvancılık, küçük esnaf ve zanaatkarlık ile asker ve sivil bürokraside kendini gösteriyor idi. Tabiidir ki, bu yollarla büyük sermaye birikimi ve büyük ölçekli fabrikaların kurulması fevkalade zor olacaktır.

Tablo 1: Büyük Ölçekli Osmanlı Sanayiinin Bölgelere ve Etnik Yapıya Göre Dağılımı (1915)

Bölgelere Göre Dağılım	Fabrika Sayısı - %	İşçi Sayısı
İstanbul	149 - 52,7	
İzmir	61 - 21,5	
Diğer Şehirler	73 - 25,8	
Toplam	283 - 100	15.000
Etnik Kökene Göre Dağılım	%	%
Müslüman-Türk	15	15
Yunan-Rum	50	60
Ermeni	20	15
Musevi	5	10
Yabancı	10	-
Toplam	100	100

Kaynak: Ravndal, 1926 (akt. Kazgan, 1999: 66).

viii) Başarısızlığın sebeplerinde biri de, Osmanlı *sanayiinin tamamına yakınının İstanbul ve hinterlandında toplanması* dolayısıyla, ülkenin diğer kısımlarından yeterince katkı alınamaması ve bu bölgelerin refah-tan yeterince pay alamamasıdır. Tablo 1’de görüldüğü gibi, büyük sanayi kuruluşlarının yarısından fazlası İstanbul’da, beşte birinden biraz fazlası da İzmir’de yer almaktadır. Kalanın içerisinde de çok büyük bir kısım (%20) İzmit-Bursa çevresinde, %3’ü de Selanik ve çevresinde bulunduğu (Bozdemir, 2011: 21) dikkate alındığında, büyük ölçekli sanayi yaklaşıp dörtte üçünün sadece iki büyük şehirde; İzmit-Bursa bölgesini de kattığımızda, tamamına yakınının İstanbul, İzmit, Bursa ve İzmir ve çevresinde faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Bu durum Osmanlı sanayileşme ve zenginleşme modelinin ağırlıklı olarak İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlerde temerküz ettiğini, Anadolu şehirlerinin sanayileşme hamlesine pek dâhil edil(e)mediği anlaşılmaktadır. Hele bu tesislerin (özellikle özel mülkiyete ait olanların) çok büyük bir kısmının yabancı sermayeye ya da yerli azınlıklara ait olduğu dikkate alındığında, sanayileşme politikasının Müslüman-Türk nüfusun bölgesel ve etnik tabanına sirayet edemediği görülecektir^{viii}.

ix) 18. yüzyılın sonlarından itibaren özellikle *devlet eliyle kurulan sanayi tesislerinin en büyük alıcısı yine devlet idi*; yani, saray ve askeriye idi. Zira bu yıllarda aynı anda birden çok sayıda cephede savaş halinde olan ve zaman zaman yenilgilerle sonuçlanan savaşlardan ötürü, askerin silah ve kıyafet ihtiyacı her geçen gün artmış; buna bağlı olarak da kurulan sanayi tesislerinin pek çoğu öncelikle devletin kısa vadeli askeri ihtiyaçlarını karşılamayı hedeflemiştir. Bu durum, iktisat teorisinde *çift tekel* ya da *zincirleme tekel* hali olarak bilinen Osmanlı sanayiinin hem arz (satıcı) hem de talep (alıcı) yönünden devlete mahkûm kalmasını kaçınılmaz kılarak, uzun dönemde uluslararası rekabeti esas alan özel sanayi tesislerinin kurulup gelişmesini bir miktar kısıtlamıştır. Şurası açıktır ki, dışa açık dinamik rekabetçi bir piyasa ekonomisine da-

yanmadan, sadece devletin acil ihtiyaçlarına göre üretim yapan, bir de henüz emekleme safhasında iken siyasi baskılarla kapitülasyonlara maruz kalan sanayi tesislerinin tam kapasitede faaliyet göstermesi mümkün olamamıştır.

- x) Osmanlı toplumunda *hâkim iktisadi zihniyet* de sanayileşme hamlelerinin başarısızlıkla sonuçlanmasında bir sebep olarak düşünülebilir. Bu hususta üç noktaya işaret etmekte yarar vardır:

Bunlardan *birincisi*, Türk ve diğer Müslüman tebaanın geleneksel olarak devlet üzerinden geçim kaynaklarını temin etmeye alışmaları; ya asker veya memur olarak ya da çiftçi veya ırgat olarak hayatlarını sürdürmeye çalışmaları, özel teşebbüsü fazla tercih etmemeleridir. Bu düşünce ne yazık ki bugünün Türkiye'sinde bile geniş karşılık bulan bir düşüncedir.

İkinci husus, geleneksel hâkim esnaf zihniyetinin teknolojik gelişmeye pek ihtiyaç duymaması, daha ziyade zanaatkâr emek gücüne dayanmasıdır. Esnaf sistemi olarak *Ahilik*ten sonra hâkim olan *Lonca sistemine* göre, bir işyeri açabilmek için kalfalık ve çıraklıktan sonra, mutlaka ustalık belgesinin olması ve belli standartlara uygun üretim yapması gerekiyor idi. Bir anlamda esnaf tekeli demek olan *gedik sistemine* göre ise, bu kişinin bir işyeri açabilmesi için aynı işi yapan bir kişinin işyerini boşaltması gerekiyor idi. Duruma göre, bir ustanın işyeri açabilmek için uzun yıllar beklemek zorunda kalması, üretimin daha hızlı artmasını engelliyor ve sanayiinin rekabet gücünün zayıflamasına sebep oluyordu. Kaldı ki, sanayileşmenin kendilerinin işini ikame edeceğini düşünen esnaf, işsiz kalma korkusundan ötürü bu politikalara destek vermiyor idi (Seyitdanlıoğlu, 2009).

Üçüncü husus ise, o dönem Osmanlı ulemasının ve toplumun İslami anlayış biçiminin sanayileşme yoluyla gerçekleşecek bir zenginleşmeye pek elverişli olmamasıdır. Osmanlı fakihlerin bir kısmının kamu ya da özel teşebbüs eliyle iş yapma konusunda azimet ağırlıklı fetvaları ile bazı tasavvufi yorumların toplumun teşebbüs ve rekabet yönündeki zihniyetini kısıtlamıştır. Böylece, toplumun dini referanslı iktisadi zihniyet birikimi ve çoğunlukla yenilgilerle sonuçlanan savaş ortamı üretme, büyüme ve zenginleşme gibi hususlara yeterince fırsat vermemiştir. İlk çağlardan sonra, İslam dünyasında bilhassa gerileme dönemlerinde asırlardır İslam iktisat düşüncesine büyük ölçüde hâkim olan devletçi-korumacı iktisat ahlakı ve zihniyeti ile politikalar, Osmanlı döneminde de (yine bilhassa gerileme dönemlerinde) piyasa sürecini ve girişimci-rekabetçi ekonomik ortamın gelişmesini önemli ölçüde sınırlamıştır (Erdem, 2008: 265, 279; Ülgener, 2006).

Oysa sanayi devrimini gerçekleştiren İngiltere başta olmak üzere Batılı ülkelerde sanayileşme hareketinde şartlar tam tersine çok daha olumlu idi. Hem finansal, fiziksel ve beşeri sermaye birikimi ile uluslararası teşebbüs gücü çok daha fazla idi^{ix} hem dini referanslı iktisadi zihniyet bakımından daha müsait bir zemin oluşmuş idi (Protestanlığın ve Kalvinizmin sanayileşmeyi motive etmesi) hem de sömürgecilik bu ülkelere tüm bu hususlarda zorunlu bir öğrenme, uygulama ve teşebbüs pratiği kazandırmış idi. Bu farklılık zaten iki tarafı birbiriyle

rekabet eden değil, birbirini tamamlayan bir konuma getirerek Batı lehine avantajlı hale getirmiştir.

D. OSMANLI SANAYİNİN POTANSİYELİ VE REKABET GÜCÜ

Bu yeni dönemde Osmanlı sanayii Batı imalatının ihtiyaç duyduğu ham-maddeyi ucuz yoldan temin eden tedarikçi bir konuma itilirken, aynı zamanda Batı sanayiinin ürettiği mâmul mallar için de büyük bir pazar haline geliyordu. Dolayısıyla artık bu topraklardan Batı sanayii için (özellikle tekstil-dokuma için) ucuz girdiler gidiyor, karşılığında da tüketim kalıpları zaten o yönde değişmeye başladığı için dokuma ürünleri geliyordu. Tablo 2’de görüldüğü üzere, 1911-13 yıllarında Osmanlı ihracatının yaklaşık %60’ını hammaddeler (bunlarında tamamına yakını birincil ürün niteliğinde, yani işlenmemiş ürünler), %33-35’lik kısmını ise doğrudan gıda maddeleri oluşturuyordu. Zaten bu iki mal grubunun toplamdaki payı %89-93 bandındadır. Diğer taraftan, ithalatın dağılımında ise gıda maddeleri ile ipek dâhil mamul tekstil ürünlerinin toplamı %68-80 bandındadır.

Tablo 2: Osmanlı Dış Ticaretinin Mal Gruplarına Göre Dağılımı (1911-13)

İhracat Mallarının Dağılımı	Toplam içindeki payı (%)
Gıda maddeleri	33-35
Hammaddeler	56-58
(Tüm birincil ürünler)	89-93
Yarı mamul mallar (işlenmiş deri vb)	2-3
Mamul mallar (çoğunluğu yünlü, halı, kilim vb)	6-7
İthalat Mallarının Dağılımı	Toplam içindeki payı (%)
Gıda maddeleri	31-38
Çeşitli hammaddeler	6-10
Her türlü ipek	4
Pamuklu, yünlü, ipekli, keten dokuma mamulleri	33-38
Yatırım malları	8’in altında
Diğer mamul mallar	8-10

Kaynak: Pamuk, 1985: 658-59 (akt. Kazgan vd., 1999: 244).

19. yüzyılda Osmanlı ihracatı konusunda iki husus dikkat çekicidir: Bunlardan birincisi hiçbir malın toplam ihracat içindeki payı büyük oranlarda ön planda değildi ve yüzde 12’yi geçmiyordu^x ve yüzyıl boyunca da bu oranlarda büyük değişiklikler olmamıştır. Dolayısıyla, Osmanlı İmparatorluğu’nun ürün bazında rekabet gücünde kayda değer bir değişiklikten bahsetmek zordur.

Batı sömürgeciliğinin 19. yüzyıl versiyonu olarak ifade edilebilecek serbest ticarete dayalı bu yeni uluslararası kapitalist model^{xi}, Osmanlı sanayiini her geçen gün rekabet gücünü kaybetmeye itiyordu.

Ancak bütün başarısız olarak nitelenen sonuçlara rağmen, Osmanlı’nın 19. yüzyılda izlediği sanayileşme politikaları ve gerçekleştirdiği sanayi hamleleri ülkenin imalat kapasitesine uzun dönemde büyük katkı sağlamıştır. Bize göre ülkenin Cumhuriyet döneminde hatta yakın zamanda hızlanarak elde ettiği ima-

lat potansiyeli ve rekabet gücünde bu birikimin önemli katkısının olduğu söylenebilir. Nitekim 1863'te Sultanahmet'te *Sergi-i Umumi-i Osmani*'de teşhir edilen ürün grupları dikkatle incelendiğinde, çağına göre ülkenin azımsanmayacak bir imalat sanayii potansiyeline ve ürün yelpazesine ulaştığı görülecektir. Burada yer alan ürünlere dikkatle bakılacak olursa; toplumun nihai mal ihtiyacı, devletin savaşlarda duyduğu silah ihtiyacı, kaynakların göreceli avantajı ile uluslararası ekonomik konjonktürün göz önünde bulundurulduğu rahatlıkla anlaşılacaktır.

Zaten dericilik Türklerin Orta Asya'dan itibaren iyi uzmanlaştıkları, Anadolu'da da *Ahilikle* birlikte Kayseri'den başlayarak geliştirdikleri bir imalat sektörüdür. Hatta bir dericilik ürünü olan *sahtiyanın* en iyisinin Kayseri'de üretildiğine dair yaygın bilgiler vardır. Nitekim daha 13. Yüzyılda Kayseri'de şimdiki Han Camii (veya Yoğunburç) ile Döner Kümbet (veya Kartal) arasında kalan kısım *dabaklarönü* olarak bilinirdi. Zaten son yıllarda bölgedeki inşaat temellerinde buna dair kanıtlar ortaya çıkmaktadır (Erdem, 2011). Dokuma ise, yine Anadolu'da çok eskiden beri rekabet avantajı olan bir alandır. Halı ve kilim Osmanlı coğrafyasında ve özellikle de Anadolu'nun pek çok yerinde üstün nitelikli olarak öteden beri üretilmektedir. Silah sanayii ise, sürekli büyük devletlerle savaş halinde olan Osmanlıların en başından itibaren (hele de İstanbul'un fethine giden yıllarda başlayarak) iyi bildikleri bir alandır.

Tarihi veriler hemen hemen aynı ürünlerde İmparatorluğun son yıllarına kadar belli bir rekabet gücünü koruduğunu göstermektedir. Nitekim, *1913-15 Sanayi Sayımı* verileri bu durumu teyit ederken, ilave olarak pek çok gıda, toprak, ağaç, kırtasiye, kimya ve madeni eşya sanayi dallarında önemli sayıda ve ölçekte sanayi tesisine ve ürün yelpazesine sahip olduğunu göstermektedir. En büyük ölçekli iki sanayi kolu olarak öne çıkan gıda ve tekstil tesisleri toplam sanayi istihdamın %70'ini, motor gücünün ise %59'unu temsil ediyor idi. Sayım sonuçlarına göre, ülkede irili ufaklı toplam 312 fabrika ve imalathane bulunmakta ve bunun 178'i (%57'si) sadece İstanbul'da faaliyet göstermektedir (Engin, 2011: 12).

IV. TANZİMAT SONRASI DÖNEMDE KAMU FİNANSMANI VE SANAYİ YATIRIMLARI İÇİN KAYNAK ARAYIŞLARI

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyıl boyunca kaybedilen bölgelerden Anadolu şehirlerine yönelik yaşanan göçler nedeniyle artan nüfus ve liman şehirlerin hızla büyümesi, sosyolojik ve ekonomik değişime paralel olarak tüketim kalıplarında meydana gelen değişme, sanayi tesisleri ve demiryolları gibi altyapı yatırımlarının artan finansman gereksinimi ve Osmanlı maliyesindeki hızlı çöküş, ek (dış) finansman kaynaklarına duyulan ihtiyacı artırmıştır. Bu çerçevede aşağıda anlatılan üç yeni finansman kaynağı ortaya çıkmıştır.

A. KAİME UYGULAMASI

II Mahmut döneminden sonra paranın tağşişe tahammülü kalmadığı için, faiz getiren borç senetleri ya da hazine bonusu niteliğinde olan *kaime* (esham) basılması yoluna gidilmiştir. 1840 yılından I. Dünya Savaşı dönemine kadar sürdürülen kaime uygulamalarının amacı, mübadele aracı olmanın yanı sıra,

devletin sıkışan malî durumuna ek gelir sağlamak olmuştur^{xii}. Kaime uygulamaları yüzyılın ikinci yarısından itibaren belli aralıklarla çoğunlukla da savaşların finansmanını sağlamak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Zira savaş dönemlerinde devletin cari ve yatırım harcamalarını finanse edecek kaynak ihtiyacı normal zamanlardan daha fazla olduğu için, söz konusu harcamaların finansmanı için kağıt para ihracı üzerinden kaynak temini yoluna gidilmiştir.

Nitekim Kırım Savaşını finanse etmek için *ilk olarak ordu kaimesi* basılmış ise de, halk pek itibar etmemiş ve etkili bir kamu finansman aracı olarak da değerlendirilememiştir. Yine de 1876 yılında 93 harbi olarak bilinen Osmanlı-Rus savaşı nedeniyle artan finansman açığını kapatmak için Osmanlı Bankası tarafından basılarak piyasaya sürülen *ikinci ordu kaimesi denemesi* de etkili bir sonuç doğurmadığı gerekçesiyle, toplatılıp Beyazıt Meydanı'nda yakılarak sonlandırılmıştır. *Son kaime uygulaması* ise, I. Dünya Savaşı döneminde Düyun-u Umumîye İdaresi'nin desteğiyle yapılmış ve 4 Eylül 1928 tarihine kadar uygulamada kalmıştır (Erdem, 2006).

B. BANKACILIK FAALİYETLERİ

19. yüzyıl Osmanlı tarihi için en önemli konulardan biri hiç kuşkusuz bankacılık sektörünün gelişimidir. Tanzimat'ın ilanını takip eden ilk yıllardan başlayarak hem içerideki *Galata Bankerleri* hem de dışarıdan yabancı sermaye tarafından kurulan çok sayıda banka olmuştur. Bankacılığın gelişmesinin ardında da, yine o dönemde ileri boyutlara ulaşan kamunun mali açıkları ile hızla artan kamu ve özel teşebbüs eliyle hızla artan sanayi yatırımlarına finansal kaynak temin etme düşüncesi yatmaktadır.

Bu dönemde kurulan bankaların bir kısmı Osmanlı vatandaşı olan azınlıklar (Galata bankerleri) tarafından (İstanbul Bankası gibi, 1847), bir kısmı yabancılar (Osmanlı Bankası gibi, 1856), bir kısmı da tamamen kamu veya özel milli teşebbüs tarafından (Ziraat Bankası gibi, 1888) kurulmuştur. 1871 sonrasında ise, artık İmparatorlukta demiryolu ve tramvay gibi kamu altyapı yatırımlarının hızlanması, bunun beraberinde getirdiği sermaye piyasalarının canlanması ile birlikte çok sayıda küçük ölçekli yerli ve yabancı çok sayıda banka kurulmuştur. Ancak, çeşitli iç ve dış krizler sebebiyle bu bankalar uzun soluklu olamamıştır (Tekeli, İlkin, 1997: 67).

Milli bankalar tamamen ya da kısmen devlet destekli, bir kısmı ülke geneline yayılmış, bir kısmı da oldukça yerel olarak ihtisas bankası şeklinde kurulmuştur. Yerli bankaların bir kısmı ise, Galata Bankerleri tarafından ya tamamen kendi sermayeleri ile ya da yabancı sermaye ortaklığı ile kurulmuştur. Zaten Tanzimat'tan İkinci Meşrutiyet'e kadarki dönemde kurulan bankalar ağırlıklı olarak yabancı sermayeyle ve yabancı şirketlerin faaliyetlerini finanse etmek için kurulmuşlardır.

Ancak, İkinci Meşrutiyet'in ilanından Cumhuriyetin kuruluşuna kadar toplam 24 milli banka kurulmuş, bunlardan 14'ü Cumhuriyet döneminde de faaliyetlerini sürdürürken, diğerleri kapanmıştır. Bu bankaların bir kısmı İstanbul'da ama çoğunluğu Anadolu'da kurulmuştur (Erdem, 2014: 241-42). Anadolu'da kurulan bu bankalar, çoğunlukla o yörenin esnafı, tüccarı ve köylüsünün bizzat

kendisi tarafından kurulmuş olup, temel tarım ürünlerinin üretimi ile sınai ve ticari faaliyetleri finanse etmeyi hedeflemiştir.

C. DIŞ BORÇLANMA

Osmanlı Devleti 19. yüzyılın ikinci yarısında altın ve gümüş arasında sabit kura dayalı çift metal sistemine geçmiş, taşış politikasından da vazgeçmiştir. 1840 yılında başlanan kaime (kağıt para) uygulamaları ve bankacılığın resmen başlaması ile birlikte Devlet finansman açığını iç piyasadan kapatabileceğini beklerken, kağıt para uygulamalarının finansmanını yürüten İstanbul Bankası aniden iflas edince, ekonomi ciddi bir ekonomik krizle karşı karşıya kalmıştır. Böylece, erken bir bankacılık krizi yaşanmış, kaime uygulamaları desteksiz kalmış ve Osmanlı parası İngiliz Sterlini karşısında %50'ye yakın oranda değer kaybetmiştir. Böylece, iç ve dış finans çevrelerinin yoğun tavsiyesi ile başlanan dışa açık yeni ekonomik model ve politikalar çok erkenden bankacılık ve para krizleri ile sarsılmıştır. Ardından başlayan Kırım Savaşı'nın ağır mali yükü ve İngiliz Hükümeti'nin ve onun içerideki destekçileri olan bazı Tanzimatçı devlet ricali ile Galata Bankerlerinin borç verme ısrarı da eklenince, Osmanlı Devleti 1854 yılında ilk olarak Londra ve Paris şirketlerinden 3 milyon sterlin borçlanmıştır (Engin, 2011: 13).

Ancak, Avrupa piyasalarından sağlanan borçlanmalar 20 yıl sonra 1875'te 245 milyon liraya ulaşmıştır. Aynı yıl devlet bütçesinin %75'i dış borç servisine ayrılmak zorunda kaldığı için, mali iflas kaçınılmaz hale gelmiş, yani *moratorium* ilan edilmiştir (Engin, 2011: 14). Bu kararın ardından Osmanlı Devletinin karşı karşıya kaldığı siyasi ve ekonomik sonuçlar çok ağır olmuştur. Nitekim aynı yıl üç Padişah dönemi yaşanmış, 1876-77 Osmanlı-Rus Savaşı başlamış, alacaklı iç ve dış çevreler ve devletler devlet yönetimine ortak olma çabalarına girmişlerdir. Bu çevreler Osmanlı Hükümetini yeni ekonomik tedbirler almaya zorlamaya başlamış; böylece devletin asli gelirlerinin önemli bir kısmına cebren el konulmak suretiyle kamu maliyesi adeta istila edilmiştir. Bu çerçevede *Rüşum-u Sitte İdaresi* kurulmuş, *Muharrem Kararnamesi* ilan edilmiş ve *Düyun-u Umumiye İdaresi* tesis edilmiştir.

Böylece, alacaklılar sadece verdikleri borcu tahsil etmiş olmayacaklar, aynı zamanda ülkenin gelir kaynaklarını kontrol altında tutmak suretiyle, kendileriyle rekabet etme ihtimali bulunan sanayi hamlelerinin milli finansman kanallarını da ortadan kaldıracaklardır. Neticede Osmanlı toplumunu kendi ürettikleri sanayi ürünleri için sürekli, ucuz ve güvenilir kaynak sağlayıcı ve nihai ürünleri için de aynı şekilde pazar ülke olarak tutmuş olacaklardır. Kaldı ki, bütçe giderlerinin tamamına yakını cari masraflara ayıran devletin kamu finansmanı ile sanayi yatırımlarına ayırabileceği ciddi bir meblağ da yoktu. Dolayısıyla, kamu finansmanının bu durumda olduğu, özel sermaye birikiminin (bilhassa Müslüman-Türk nüfusun) ve teşebbüs gücünün de zaten çok zayıf olduğu bir durumda uluslararası düzeyde rekabetçi bir sanayileşme politikasının olması pek de gerçekçi olmazdı.

Yine de, ısrarla uygulamaya geçirilen sanayi politikaları ağır iç ve dış siyasi ve iktisadi imkânsızlıkların, geniş coğrafyalara yayılmış sürekli yenilgilerle neti-

celenen savaşların ardından kaybedilen büyük toprakların ve hükümlerlik haklarının sonucunda özel ve kamu teşebbüslerin rekabet güçlerini koruyabilmeleri pek kolay olmamıştır. Her şeye rağmen, Cumhuriyete ve hatta bugüne intikal etmiş o dönemlerden kalma pek çok asırlık sanayi tesisi olmuştur^{xiii}.

SONUÇ

Bu çalışmada, 18. yüzyılın son çeyreğinde İngiltere’de başlayıp 19. yüzyıl-da Batı Avrupa’nın neredeyse tamamına yayılan Sanayi Devriminin Osmanlı devletinin sanayi politikalarını nasıl etkilediği incelenmiştir. Bilindiği üzere, 19. yüzyıl Osmanlı’nın en zor yüzyılı olmuştur. Çünkü, uluslararası konjonktür her geçen yıl Osmanlı Devleti’nin aleyhine işlemeye başlamış; Avrupa’da sömürgeci devletler asırlardır sağladıkları ticari sermaye birikimini sanayi üretimine dönüştürmeye başlamış, böylece kol gücü ile çok küçük ölçekte üretime devam eden Osmanlı İmparatorluğu gibi ülkelerin bu devletlerle rekabet edebilme şansları hızla azalmış, buna karşılık içeride bu gelişmelere ayak uydurabilecek fiziki ve beşeri dinamikler yeterli olmadığı için, büyük bir coğrafyaya yayılmış olan hükümlerlik hakkının sürdürülmesi giderek imkansız hale gelmeye başlamıştır.

Asırlar boyu ekonomiyi ayakta tutan iki önemli sektör olan tarım ve belli meslek gruplarının gerçekleştirdiği küçük ölçekli imalat ve ticaret sektörleri iç ve dış dinamiklerin zorlaması sonucu eski güçlerini hızla yitirmeye başlamıştır. Diğer taraftan, sanayileşme uğruna şirketleşmeler, uluslararası fuarlar düzenleme, sanayi mektepleri açma ve demiryolu ağını kurma gibi önemli politikalar geliştirilmiş ve büyük yatırım kararları alınmış olsa da, iç ve dış şartlar bu konuda rekabetçi bir durumun oluşmasına izin vermemiştir. Bu şartlar arasında özellikle kamu maliyesindeki finansman sorunlarını, ülkede sermaye birikiminin ve kalifiye eleman yetersizliği nedeniyle artan sınıai yatırımların dışa bağımlılığı daha da artırmış olmasını, Batılı devletlere tanınan zamansız ve ölçüsüz imtiyazları, içerideki azınlık sermayesinin milli menfaatleri göz ardı etmesini, fabrikaların sadece İstanbul, Bursa ve İzmir civarında yoğunlaşmasını, devlet ve topluma hâkim olan tutucu iktisadi zihniyetin varlığını ve nihayet Avrupa devletlerinin Osmanlı Devleti’nin sanayileşmesini engelleme gayretlerini özellikle belirtmek gerekir.

Çalışmadan elde edilen önemli sonuçlardan biri, bazı çevrelerce iddia edildiği gibi Osmanlı yöneticilerinin Sanayi Devrimini anlamamış ya da önemsememiş ve bu yönde gerekli politikaları üretmemiş olduklarına dair kanaatin doğru olmadığıdır. Tam aksine, meselenin farkında olmuşlar ve gerekli görülen pek çok tedbiri de almışlardır. Ancak, sürekli savaşlarla toprakları koruma gayreti ve bunun ekonomiye ve yönetim kademesine verdiği ağır tahribat ve isabetsiz yatırım kararları ile iç ve dış fırsatçı unsurların bu zafiyeti kendi çıkarlarına dönüştürme gayretleri, geliştirilen politikaların beklenen sonucu vermesini engellemiştir.

Bir diğer sonuç ise, Tanzimat sonrası dönemde kendi özel hukuklarını elde eden azınlık unsurların, ellerindeki sermaye ve teşebbüs gücünü devletin ve toplumun ortak menfaatleri yerine daha ziyade yabancı ortaklarıyla birlikte kendi çıkarları doğrultusunda kullanmaları, ekonominin daha da kötüleşmesine ve

sanayi politikalarının işlevsizleştirilmesine katkı sağlamışlardır. Dolayısıyla, asırlarca birlikte yaşamış grupların ortak çıkar yerine kendi çıkarlarına odaklanıp, ülkeleri aleyhine politika takip eden dış dinamiklerle birlikte hareket etmeleri, Osmanlı Devleti ve toplumu için büyük bir talihsizlik olmuştur.

Son olarak, 19. yüzyıl Osmanlı sanayileşme hamleleri her ne kadar tatmin edici bir başarı elde edemeseler de, Cumhuriyet dönemindeki milli sanayi yatırımları ve şirketleşmeler için büyük bir ilham kaynağı ve tecrübe birikimi olmuştur.

KAYNAKÇA

- AKSAY, Mustafa; (1999), **Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü**, (Ed.) İbrahim USUL, İstanbul: Albaraka Türk Yayını.
- BALCI, Ramazan ve İbrahim SIRMA; (2012), **Memalik-i Osmaniye’de Osmanlı Anonim Şirketleri**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- BEAUD, Michel; (1983), **A History of Capitalism 1500-1980**, New York: Monthly Review Press.
- BOZDEMİR, Mustafa; (2011), **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Endüstriyel Mirasımız**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- BÖLÜKBAŞI, Ömerül F.; (2016), “Darphane-i Amire’de Ermeniler”, **Türkler ve Ermeniler: Tarih Boyunca Türk-Ermeni İlişkileri**, İnternet Adresi: <http://turksandarmenians.marmara.edu.tr/tr/darbhane-i-amirede-ermeniler/>, Erişim Tarihi: 27.06.2016.
- CLARK, Edward C.; (2000), “Ottoman Industrial Revolution”, **International Journal of Middle East Studies**, 5, pp. 65-76.
- ENGİN, Vahdettin; (2011), **Osmanlı Ticaret ve Sanayi Albümü**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- ERDEM, Ekrem; (2008), “İslam ve Piyasa Üzerine Düşünceler”, **İslam ve Çalışma Hayatı Sempozyumu Ulusal Sempozyumu**, 25-27 Kasım 2005, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi İlahiyat Fakültesi ve Türkiye Diyanet Vakfı, İzmir İlahiyat Fakültesi Vakfı Yayınları, ss. 251-286.
- ERDEM, Ekrem; (2006), “Osmanlı Para Sistemi ve Tağışış Politikası: Dönemsel Bir Analiz”, **Bankacılar Dergisi**, 56, ss. 10-27.
- ERDEM, Ekrem; (2009), **Ahilik**, Ankara: Detay Yayıncılık.
- ERDEM, Ekrem; (2014), **Para Banka ve Finansal Sistem**, Ankara: Detay Yayıncılık.
- ERDEM, Ekrem ve Sefure DEVECİ; (2015), “1873-75 Yıllarında Kayseri Hacı Kılıç Mahallesi Esnafının Mesleklerine Göre Gelir ve Vergi Durumlarındaki Değişiklikler”, **Erciyes Üniversitesi İİBF Dergisi**, 45, ss. 1-30.
- ERKEN, Erhan; (2000), “Osmanlı Toprak Sistemi”, **Çerçeve**, 25, ss. 89-98.
- KAZGAN, Haydar; (1991), **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Şirketleşme: Osmanlı Sanayii Monografi ve Yorumlar**, İstanbul: TÖBANK Yayınları.
- KAZGAN, Gülten; (1999), **Tanzimat’tan XXI. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi.
- KAZGAN, Haydar; Toktamış ATEŞ ve Murat KORALTAN; (1999), **Osmanlı’dan Günümüze Türk Finans Tarihi, 1. Cilt: Kuruluştan Cumhuriyet’e**, İstanbul: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yayınları.
- KAZGAN, Haydar; Toktamış ATEŞ ve Murat KORALTAN; (1999), “Osmanlı Devleti’nde Finansal Faaliyetler ve Kurumlar”, iç. **Osmanlı’dan Günümüze Türk Finans Tarihi, 1. Cilt: Kuruluştan Cumhuriyet’e**, İstanbul: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, ss. 87-216.

- KAZGAN, Haydar; Toktamış ATEŞ ve Murat KORALTAN; (1999), **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi, 2. Cilt: Cumhuriyet'ten Günümüze**, İstanbul: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası.
- KAZGAN, Haydar; (2005), **Galata Bankerleri, I. Cilt**, Ankara: Orion Yayınevi.
- KAZGAN, Haydar; (2006), **Galata Bankerleri, II. Cilt**, Ankara: Orion Yayınevi.
- KOLAY, Arif; Dünder HIZAL; Burkey DURAK ve Murat ARSLAN; (2011), **İlan-ı Ticaret**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- MAZAK, Mehmet; (2013), **Türkiye'nin ve İstanbul'un Asırlık Şirketleri**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- ÖNSOY, Rifat; (1988), **Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- ÖZTÜRK, Serdar; (2011), "İlanatlar, Türk Reklamcılığı ve Sosyal Dönüşüm", iç. Arif KOLAY; Dünder HIZAL; Burkey DURAK ve Murat ARSLAN (Ed.), **İlan-ı Ticaret**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, ss. 17-24.
- PAMUK, Şevket; (1995), **19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, Ankara: DİE (TÜİK) Yayını.
- SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet; (2009), "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)", **AÜ Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, 28 (46), ss. 53-69.
- SKOUSEN, Mark; (2001), **The Making of Modern Economics: The Lives and Ideas of the Great Thinkers**, New York: M.E. Sharpe.
- SMITH, Adam; (1965), **An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations**, New York: Modern Library.
- ÜLGENER, Sabri F.; (2006), **İktisadi Çözülmenin Ahlak ve Zihniyet Dünyası**, İstanbul: Derin Yayınları.

NOTLAR

- ⁱ Bu durum bir müddet sonra talebi ithal giyim eşyalarına yönlendirerek, yerli üretimi olumsuz yönde etkileyecektir.
- ⁱⁱ Bu şirket 1945'te Devlet Denizyolları İşletmesi'ne devredilmiştir.
- ⁱⁱⁱ Başvekil İsmet İnönü'nün 1927 yılında şirketlerin denetim altına alınmasını sağlayan kanunun gerekçesi için kullandığı ifade şirketlerin durumunu ve Hükümet'in konuya bakışını gayet açık bir şekilde ifade etmektedir: "*İmtiyazlı şirketlerin bugünkü vaziyetleri, umumiyetle üzerlerine aldıkları görevleri en aşağı dererce yapmak ve hatta çok defa onu da ihmal etmek ve yükümlülüklerini ise hemen daima unutmaktır. Türk anonim şirketlerine gelince: Bu kabil anonim şirketlerinin memlekette geçirmiş olduğu safhalar maalesef fikr-i iştiraki imha eder mahiyettedir. Anonim şirket teşkilini sanat-ı mutade haline getirmiş bir kitle vardır.*"
- ^{iv} Bilindiği üzere, dönemin Alman İmparatoru Kaizer II. Wilhelm bunu kutlamak ve teşekkür nişanesi olarak, 1899 da bir çeşme yaptırarak Sultanahmet meydanına diktirmiştir.
- ^v Clark, o dönemde İstanbul'da çok sayıda farklı mesleklerde istihdam edilen yabancı uyruklu nitelikli işgücü bulunduğunu ve bunların farklı ülkelerden olmasının nedeninin de, Osmanlı yönetiminin sanayileşmede tek bir Avrupa ülkesine bağımlı kalmak istememesinden kaynaklandığını söyler (Clark, 1974: 70).
- ^{vi} Osmanlı yöneticileri, Baltalimanı Anlaşmasından üç yıl sonra (1841) Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'yı da bu anlaşmayı kabul etmeye zorlamış ve Nil Nehri boyunca yer alan pek çok fabrikanın çürütmesine ve iflas etmesine de sebep olmuştur. Zaten Sultan Abdülmecit Mehmet Ali Paşa'nın emrindeki orduyu %80 nispetinde küçültme kararı alarak, Mısır ordusunun hazır giyim ihtiyacını karşılayan Mısır'daki tekstil fabrikalarının kapanmasını mukadder hale getirmiştir (Clark, 1974: 72).
- ^{vii} Ayrıca, Darphane-i Amire olarak bilinen Osmanlı Darphane Genel Müdürlüğünün yönetiminde Museviler ve özellikle de Ermeniler oldukça etkili idiler. Hatta 18. Yüzyılın ikinci yarısından 1880'e kadar bir asırdan fazla Ermeni Düzoğlu Ailesi yönetmiştir (Bölükbaşı, Darphane-i Amire'de Ermeniler). Özellikle de Kazaz Artin'in Devlet erkânı üzerindeki etkisi müstesna bir yere sahip olmuştur. Özellikle Tanzimat sonrası dönemde Galata Bankerleri olarak bilinen gayri Müslim sermaye sahiplerinin oynadıkları rol ve tutumları ile ilgili kapsamlı bilgiler, belgeler ve örnekler için bakınız: Kazgan, 2005; Kazgan, 2006; Kazgan, Ateş ve Koraltan 1999.
- ^{viii} Bu durumun Cumhuriyet döneminde de Anadolu'nun diğer pek çok bölgesinin sanayileşmeden hala yeterince nasibini alamamasında önemli rolünün olduğu söylenebilir. Zira sanayi hamleleri ulusal ve uluslararası konjonktürün uygun evrelerinde yapıldığında verimli sonuçlar alınabilmektedir. Bu durumun sonuçlarını Türk toplumu bugün ağır bir şekilde yaşıyor. Zira karşı karşıya kalınan terör sorununun bu kadar ağır ve yaygın olarak sürmesinin en temel sebeplerinden biri, bize göre hiç kuşkusuz özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin zamanında sanayileşme fırsatını kaçırmış olmasıdır. Ayrıca, ekonomik ve sosyal hayatın hala önemli yapısal sorunlarından biri olan kırsal ve kentsel gelişme farklılıklarının çok fazla olmasının sebeplerini de en azından bir dereceye kadar burada aramak yanlış olmayacaktır.
- ^{ix} İngiltere başta olmak üzere, pek çok Batı Avrupa ülkesi 15. yüzyılın ortalarından 18. yüzyılın ortalarına kadar dünyada hüküm süren *merkantilist dönemde* (ki bir anlamda Batının ticari kapitalizm yoluyla zenginleşme sömürgecilik modelidir) diğer milletlerin altın ve gümüş başta olmak üzere kıymetli maden rezervlerini yine onların işgücünü kullanarak çıkartıp, onu kullanmak ve satmak suretiyle büyük bir sermaye ve teşebbüs gücüne ulaşmıştır.
- ^x Osmanlı istatistiklerine göre en önemli 8 ürün şunlardı: Tütün, buğday, arpa, üzüm, incir, ham ipek, tiftik ve afyon. 1878-80 yıllarında bu ürünlerin toplam ihracat içindeki payı yüzde 51 idi (Pamuk, 1995: 35).
- ^{xi} Bilindiği gibi, Adam Smith ve ardından David Ricardo'nun öncülüğünü yaptığı *klasik kapitalizmin* temel savunularından biri de uluslararası serbest ticarettir. Öyle ki, liberal kapitalizmin temel rekabet gücü ve zenginleşme modeli, işbölümünü ve mukayeseli üstünlükleri esas alan bir imalat sistemi ile uluslararası düzeyde serbest piyasa ortamında mübadele hacminin büyüklüğüne bağlıdır.
- ^{xii} Kaime uygulamaları konusunda daha fazla bilgi için bakınız: Kazgan, vd (1999), Erdem (2006) ve Erdem (2014).
- ^{xiii} Bu hususta daha fazla bilgi için bakınız: Kazgan (1991) ve Balcı ve Sırma (2012).