

“Osmanlı Modernleşmesi” başlığını taşıyan bir diğer ek bölümde Bolay, öncelikle “modern” kavramını sorgular. Ardından Osmanlı’da modernizmin ne anlam ifade ettiğini ve bu yöndeki ilk çalışmaların neler olduğunu inceler. Osmanlı’nın Batı’daki gelişmelere ilgisiz kalmadığı, muhtelif vasıtalarla bunları takip etmeye çalıştığı, kendi aydınlarını yetiştirme yolunda adımlar attığı birer vakiadır. Ancak yazara göre modernleşme kavramını yalnız zahirin Batılılaştırılması olarak gören anlayış, ne yazık ki toplumun dengelerini sarsmış ve Osmanlı’yı kurtarmaya yetmemiştir. Modernleşme, Osmanlı’yı kurtaramasa da, Cumhuriyet dönemi inkılaplarının tarihî, sosyolojik ve toplumsal temellerini hazırlamıştır. Fakat ne yazık ki, modernleşmeyi hâlâ görüntünün Batılılaştırılması olarak anlama çabası sürmektedir.

Bolay kitabını, Hilmi Yavuz’un bir köşe yazısıyla sonlandırır. Yavuz bu yazıda Hilmi Ziya Ülken’in, hikemiyat türünde edebî eserlerin felsefî ruhu taşımaması nedeniyle, felsefe sayılamayacağını iddia eden görüşüne karşı çıkmaktadır. Bu karşı çıkışını da Bolay’ın, Ahmedî’nin *İskendernâmesi*’nde nasıl bir felsefe metni inşa edildiğini gösteren makalesini zikrederek delillendirmektedir. İskendernâme, her ne kadar edebî bir eser gibi görünse de, Bolay’ın incelemelerinden anlaşılacağı üzere, pek çok felsefî bahsi bünyesinde barındırmaktadır.

Sonuç olarak Bolay’ın *Osmanlılarda Düşünce Hayatı ve Felsefe* adlı kitabı, Osmanlı’nın felsefe faaliyetleri hakkında bilgi vermek yanında, konu hakkındaki farklı görüş ve iddiaları da ele alan bir eserdir. Osmanlı’da düşünce alanları ve düşünce hayatının önde gelen isimleri konusunda bilgi edinmek isteyenler için bu kitap, kaynaklara ve isimlere ulaştırması açısından, bir başlangıç mahiyetindedir.

Hümeyra Karagözoğlu

### **Anka’nın Sonbaharı: Osmanlı’da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye**

Ali Akyıldız

İstanbul: İletişim Yayınları, 2005. 240 sayfa

Osmanlı merkez teşkilâtı, Osmanlı bürokrasisi ve modernleşme, Osmanlı finans sistemi açısından kâğıt para, maliye ve toplum gibi önemli konularda

yaptığı ciddi araştırmalarıyla tanınan Ali Akyıldız, bu defa Osmanlı'daki iktisadî modernleşme çabaları ve uluslararası sermaye ile olan ilişkilerini *Anka'nın Sonbaharı: Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye* adlı eserinde incelemektedir. Kitap, dönemin dünyasında cârî olan iktisadî sistemin dışında, kendi yolunda; fakat farklı bir tarzda yol aldığını fark eden Osmanlı'nın nasıl dönemine hızla adapte olmaya, modernleşmeye ve iktisadî sistemini yenilemeye çalıştığını tartışmaktadır. Aynı zamanda uluslararası sermayenin, yerli üreticiler karşısında elde ettiği önemli imtiyaz ve haksız rekabet üstünlükleriyle bu iktisadî modernleşme sürecine destek olmak yerine, nasıl köstek olduğunu detaylı bir şekilde anlatmaktadır.

Oral Sander'in *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü: Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine bir Deneme* adlı kitabından esinlenerek çalışmasının başlığını belirlediğini belirten Akyıldız, "Önsöz"üne Midhat Cemal Kuntay'ın, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir zamanlar üç kıtaya hâkim olduğu ihtişamlı dönemini tasvir eden ve ardından son döneme atıfla "Dünya bilir iclâlimi ben böyle degildim/ Ben altı asırdan beri bir kerre eğildim" mısralarıyla biten şiiriyle başlamaktadır. Bu, yazarın da işaret ettiği gibi, özellikle konusu iktisat veya iktisat tarihi olan eserler için pek alışıldık bir şey olmamakla birlikte, ünlü tarihçi Mehmet Genç'in tabiriyle, "kapitalizmin suikastine uğrayan" bir imparatorluğun son dönemi için oldukça anlamlıdır.

"Önsöz", sekiz bölüm, "Sonuç", "Ekler", "Kaynakça" ve "Dizin"den oluşan eserde birincil kaynaklara dayanılmış; arşiv vesikaları, basın ve çeşitli literatürle mukayese edilerek desteklenmiştir. Kitabın bazı bölümleri ("İzmir-Aydın Hattı", "Demiryolları ve Değişme") müellifin yüksek lisans tezinden, bazı bölümleri çeşitli dergilerde yayımlanan makaleleri ve sempozyum bildirilerinden oluşmakta; bazı bölümleri ise, örneğin "Alman Sermayesinin Balkanlardaki Uzantısı: Selânik-Manastır Demiryolu" ve "İttihatçıların Vakıf Sermaye ile Kurduğu Millî Ekmekçi Anonim Şirketi ve Faaliyetleri" başlıklı kısımlar, yazarın da belirttiği gibi, sadece bu kitap için hazırlanmış bulunmaktadır.

"Birinci Bölüm" (s. 15-39), şehirler arasında nakliyat aracı olarak develerin kullanıldığı ve bölgede üretilen ürünlerin ancak dört günde taşınabildiği İzmir-Aydın hattı üzerinde Anadolu'da ilk kurulan (1856-1866) demiryolu hakkındadır. 19. yüzyıl Osmanlı'sının ihracat-ithalat açısından en işlek beş limanından biri olan İzmir (diğerleri İstanbul, Trabzon, Beyrut ve Selânik) ticarî açıdan oldukça merkezi bir öneme sahipti. Batı Anadolu'da üretilen mal-

ların hızla İzmir'e varması ya da dışardan gelen ürünlerin (hammadde vs.) hızla iç pazarlara ulaşması bölgedeki ekonomik büyüme açısından oldukça önemli idi. Özellikle bölgeden ihraç edilen ürünlerin başında tarım ürünlerinin yer aldığı düşünülürse, bu hızlı ulaşım ve nakliyatın bölge için ne anlama geldiği daha iyi anlaşılabilir.

Önceden Osmanlı'nın ısrarla takip ettiği, sultanın yerine getirmekle görevli olduğu en önemli hususlardan biri olan "bolluk ekonomisi" anlayışı, yani piyasadaki altın ve gümüş bolluğunun sağlanması, temel ihtiyaç maddelerinin darlığının önlenmesi gibi düşüncelerle daha çok ithalatı teşvik eden, ihracatı sınırlayan, hatta temel ihtiyaç maddelerinde yasaklayan bolluk ekonomisi<sup>1</sup> anlayışının yavaş yavaş terk edilmek zorunda kaldığı görülmektedir. Çünkü Osmanlı iktisadının Avrupa iktisadına ayak uydurmaya çalıştığını, finansal güçlerinin ülkenin pek çok bölgesinde ihtiyaç duyulan altyapı kurma teşebbüslerini gerçekleştirmeye yetmediğini, bu sebeple de dışardan "ashâb-ı sermaye"yi ülkeye çekmeye çalıştığını bu bölümde öğreniyoruz.

"İkinci Bölüm"de (s. 41-58), Batı Anadolu'da kurulan demiryolu ağının bölgede ne tür değişimlere yol açtığı tartışılmaktadır. 1830'da İngiltere'de ilk defa trafiğe açılan demiryoluyla insan taşınmasından çok kısa bir süre sonra Osmanlı da, 1836'da benzer teşebbüslere hızla girişmiş ve demiryolu ağlarıyla imparatorluğu bir ucundan diğer ucuna bağlamaya çalışmıştır. Bu ağın kurulmasında ticarî amaçların yanı sıra, Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, savunma açısından problem bölgelere hızlı asker sevkiyatının daha önemli bir beklenti olduğu fark edilmektedir.

Diğer taraftan her yeni teknoloji beraberinde toplumda yeni değişimler getirmektedir. Bu açıdan 1862'den itibaren Batı Anadolu'da yaygınlaşmaya başlayan demiryolları sayesinde tarım ürünlerinin nakli esnasında zayıat % 5'ten % 0,5'e düşmüş, aynı zamanda nakliye masrafları % 76 oranında azalmıştır (s.50). Demiryolu ağının sağladığı sosyo-ekonomik hareketliliğin bir neticesi olarak bölgede üretim ve ihracatın artmasıyla birlikte refahın yükseldiği şehir merkezlerine doğru göçler çoğalmış, kıyı bölgelerinde zenginliğin artmasıyla birlikte Avrupaî hayat tarzı yavaş yavaş yaygınlaşmaya başlamış ve Osmanlı'nın dünyasına o ana kadar hiç aşına olmadığı yeni bir kavram girmiştir: Tüketim. Aynı şekilde, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra meydana

<sup>1</sup> Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, çev. Halil Berktaş (İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004), I, 81-91.

gelen belirsizlik ortamının yaşandığı 1908’de ise Osmanlı bu defa yine ilk kez yeni bir olguyla tanışır: “Ta’til-i eşgal” (grev). Uzun çalışma saatlerinin düşürülmesi için grev yapan demiryolu işçilerinin bu hareketi neticesinde “Ta’til-i Eşgal Kanunu” çıkarılır ve böylelikle de Türkiye’de ilk defa işçi bilinci oluşmaya başlar.

Müellif, eserinin “Üçüncü Bölüm”ünde (s. 59-74) Köstence demiryolunu bir teknolojik transferin değişim boyutu olarak ele alırken, “Dördüncü Bölüm”ünde (s. 75-106) Rusçuk-Varna demiryolunu Osmanlıların Balkanlar’a bıraktığı bir çağdaş miras olarak inceler. Osmanlı’nın hem siyasi hem de ekonomik açıdan oldukça sıkıntılı olduğu yıllarda çok büyük bir sermayeyle inşa edilen bu demiryolu, 11 yıl kullanıldıktan sonra elinden çıktı. Dönemin gelişmelerine her açıdan ayak uydurmaya çalışan Osmanlı’nın hem ticarî hem de askerî açıdan gücünü ülkenin en ücra noktasına ulaştırmak amacıyla hızla ördüğü demiryolu ağının, amacının aksine, kendi gücünü zayıflatıp zayıflatmadığı; Osmanlı gücünü Balkanlar’da ve Ortadoğu’da daha etkin hale getirmenin tersine, dönemin yükselen milliyetçilik akımını daha da hızlandırarak merkezî gücü iflasa doğru götürüp götürmediği, üzerinde durulması gereken konulardır.

Akyıldız, “Beşinci Bölüm”de (s. 107-146) Alman sermayesiyle kurulan Selânik-Manastır demiryolunun inşa sürecini, kazalarını, demiryoluna yapılan terörist saldırıları ve sabotajları tartıştıktan sonra “Altıncı Bölüm”de (s. 147-158) İttihat ve Terakki’nin ilginç bir uygulaması olarak vakıf şeklinde kurulan millî şirketleri incelemektedir. Cesaretine ve atılganlığına mı, yoksa teninin rengine atıfla mı verildiği belli olmayan “Kara” lakaplı Kemal Bey, İttihat ve Terakki’nin 1916 yılı kongresinde alınan karar ile Millî İktisat Bankası’nı örgütlemiştir. 1918 tarihli iradeye uygun olarak kurulan bu bankanın sermayesi ise tamamıyla vakıf paradan oluşmuştur. Bu bölümde, 20. yüzyıl başlarında Osmanlı’nın ülkede hızla sermaye birikimini sağlayabilmek ve burjuva sınıfını oluşturabilmek için gösterdiği çabalar ve atılımlar farklı yönleriyle ele alınmaktadır.

“Yedinci Bölüm”de (s. 159-174), vakıf sermaye ile kurulan “Millî Ekmekçi Anonim Şirketi ve Faaliyetleri” incelenmektedir. Kurulduğu ilk sene işleri oldukça yolunda giden bu şirketin yıllık kârı, hisse başına % 34,5 olarak hesaplanmıştır (s.165). Esasen birçok şirketin hayali olan bu performansta pek anormallik bulunmadığı, çok daha iyi kâr yapan şirketlerin varlığından anlaşılmaktadır. Fakat asıl dikkat çekici olan şey, böyle bir kâr elde eden şirketler,

hissedarlarına dağıtmak yerine, genellikle daha fazla yatırıma giderken, Millî Ekmekçi Anonim Şirketi kârının önemli bir kısmının, esnaf cemiyetleri tarafından kurulan aile mutfaklarına, geri kalanının da hissedarlara temettü olarak dağıtılmasına karar verir. Bir yandan ardı arkası kesilmeyen savaşlar, diğer taraftan ciddi yoksulluklarla boğuşan bir topluma karşı, içinden doğmuş ve vakıf sermayesiyle kurulmuş bir şirketin Batılı kapitalist bir şirket gibi davranması mümkün değildi. Burada, kâr etse bile gelirlerini vakıf gibi dağıtan bir Osmanlı şirket örneği görülmektedir. Bu noktadan bakıldığında Osmanlı tarihçisi Kemal Beydilli'nin, Osmanlı'yı ısrarla bir "hayır kurumu" olarak nitelmesi, daha anlaşılır hâle gelmektedir.

Akyıldız kitabının en son ve en ilginç "Sekizinci Bölümü"nü (s. 175-184), 1917'de kadınların bir iktisadî teşebbüsü olarak kurulan "Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Şirketi"ne ayırır. Tanzimat'la birlikte sosyal hayatın çeşitli alanlarında öne çıkmaya başlayan Osmanlı kadını, 19. yüzyılın sonlarına doğru iş hayatında da yer almaya başlar. Bazı sektörlerde kadın işçi oranı erkeklere oranla % 95'lere çıkarken, bazılarında % 25'lerde kalıyordu. Kadın işçilerin bazı sektörlerde bu kadar yüksek olmasının nedenini müellif, aldıkları ücretin düşük olmasıyla izah etmektedir. Bununla birlikte belli sektörlerdeki kadınların istihdam yoğunluğu, dönemin şartları göz önüne alındığında, çeşitli cephelerde yıllarca savaşıyan bir toplumun erkeklerinin sürekli olarak silah altında olmasıyla da açıklanabilir.

Hissedarları arasında hem kadınların hem de erkeklerin bulunduğu bu şirketin yıllık genel kurul toplantılarının nasıl yapılacağı bir sorun hâline gelir. Fakat Şûra-yı Devlet konuyu çabuk çözer; meseleyi hukukî ve şer'î olmaksızın çok, idarî ve inzibatî bir düzenleme sorunu olarak değerlendirir (s.177-179). Bu bölüm, şirketin ilk yıllardaki performans ve yatırımlarından 1924'te "Şark Eşya Pazarı Türk Anonim Ticaret Şirketi"ne dönüşümüne kadarki serencâmını ele alırken, Batılıların "hasta adam" olarak adlandırdıkları Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden, Cumhuriyet'e gelirken yaşadığı tecrübe, gerçekleştirdiği iktisadî reform ve atılımların boyutları hakkında da bazı ipuçları vermektedir.

Kitabın "Sonuç" bölümünde (s. 185-194), kapitülasyonların Osmanlı modernleşmesindeki etkilerini inceleyen Akyıldız, âdeta ayrı bir bölüm kaleme almıştır. "Ekler" kısmında (s. 197-216), konuyla alakalı birincil kaynaklardan faydalanmak isteyenlere sunulmuş dört ayrı ek bulunmaktadır. Ek I- "İttihat ve Terakki Cemiyeti İleri Gelenlerinin Vakfettikleri 400.516 Liranın Vak-

fiyesi” (s.197-199), Ek II- “İttihat ve Terakki Cemiyeti İleri Gelenlerinin Vakfettikleri 300.000 Liranın Vakfiyesi” (s.200-202), Ek III- “Millî Ekmekçi Anonim Şirketi'nin İçtüzüğü” (s.203-214) ve Ek IV- “Millî Ekmekçi Anonim Şirketi'nin İstanbul Ticaret Odası Kayıt Beyannamesi” (s.215-216).

Sistematik bir “Kaynakça” (s. 217-221) ve detaylı bir “Dizin”le (s. 223-240) biten eserin önemli bir kısmını, müellifin de girişte belirttiği gibi, daha önce değişik dergi ve sempozyum kitaplarında yayımlanan farklı makale çalışmalarını teşkil etmekle birlikte, bunlar yer yer genişletilerek başarılı bir şekilde bir araya getirilmiş, bunun yanında iki ayrı yeni makale daha eklenmiştir. Eser, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerindeki yenileşme çabaları, zamanını yakalama gayretleri ve reform teşebbüsleri üzerine düşünenlerin okumaktan ve yeni şeyler öğrenmekten zevk alacakları bir çalışma olarak alanında önemli bir boşluğu doldurmaktadır.

Seyfi Kenan

### **Siyaset Felsefesi Açısından Muhafazakârlık**

Mehmet Vural

Ankara: Elis Yayınları, 2003. 143 sayfa.

Mehmet Vural'ın kitabı “Önsöz”, “Giriş”, üç bölüm, “Sonuç”, “Kaynakça” ve “Dizin”den oluşmaktadır. Kitap muhafazakârlık kavramını siyaset felsefesi açısından ele almaktadır. Anlaşıldığı kadarıyla bu çalışmada amaç, muhafazakârlık kavramının tarihî sürecini belirlemeye çalışan teorisyenlerin takibi ve analizleri üzerinden bir soykütüğü çıkarmak, buradan hareketle, yer yer düşünsel yansımalarına da değinerek, çeşitli örneklerle muhafazakârlık kavramına olabildiğince doğru bir anlam yükleme teşebbüsüdür. Aslında kitap boyunca hissedilen güzel bir olgu, metnin Türkiye'deki sosyalbilimlerle ilgili diğer incelemelerde devamlı rastlanan bütün akademik tarafsızlığı ve sıkıcı tasvirî cümlelerine rağmen, yazarın, Batı'da ortaya çıkmış ve gelişmiş, oldukça farklı ve Batılı özellikler taşıyan, İslâm coğrafyasına göre çok farklı bir entelektüel ardalana sahip muhafazakârlık gibi bir kavramı, Batı'nın dışından biri olarak kendince; ama Batılı hâliyle ve kendi durduğu yerle herhangi bir ilişkilendirme kaygısı gütmeyen ve böylelikle bir şeyleri birbirine karıştırarak indirgeme veya basitleştirme riskine düşmeden anlamaya çalışma gayretidir. Böylelikle okur, “kendinde bir muhafazakârlık”la baş başa kalmış oluyor.