



Osmanlı Döneminde Kocaeli¹ Sanayiinin Tarihi Gelişimi ve Osmanlı'da Sanayileşme Çabalarının Analizi

EBUBEKİR AYAN*
bekir.ayan@kocaeli.edu.tr

Özet: Çalışma kapsamında Kocaeli Sanayiinin gelişimi, Osmanlı'daki sanayileşme çabaları ve bu süreçte imparatorluğun geleneksel iktisadi sisteminde yaşanan dönüşüm serüveni eşliğinde incelenmektedir. 19. yüzyıldaki sanayileşme çabaları çerçevesinde, yüzyıllardır genel hatlarıyla korunarak süregelen Osmanlı iktisadi sisteminin bazı temel nitelikleri, -onyıllara yayılan bir çabayla- bu uğurda dönüştürülerek sınaî kalkınmanın koşullarına daha uygun hale getirilmiştir. Gerçekleştirilen sınaî yatırımlarda ilk aşamada yaşanan başarısızlıklara rağmen ısrarlı bir şekilde sürdürülen çabalar neticesinde, 19. yüzyılın sonlarına yaklaşılırken Osmanlı ekonomisi artık yeni koşullara intibak edebilmiş durumdadır. Öyle ki, bu süreçte gerçekleştirilen sınaî yatırımların bir kısmı uluslararası standartlarda üretim yapabilecek ölçüde başarı sağlamıştır. Ancak İttihat ve Terakki dönemindeki iktisadi ve siyasi politikalar, nihayet Avrupa sanayii ile intibak aşamasına gelmiş olan yüz yıllık sanayileşme kazanımlarını adeta yıkıma uğratmıştır. 19. yüzyıl boyunca devam eden sanayileşme ve fabrikalaşma sürecinin en önemli halkalarından birini de bugünkü Kocaeli şehri teşkil etmiştir. Bu süreçte İzmit Sancağı'nda tesis edilen ve Osmanlı sanayiinin en önemli alt kolu olan dokuma sanayii açısından İzmit Sancağı'nı bir sanayi merkezine dönüştüren fabrikaların, erken Cumhuriyet dönemindeki ilk büyük sanayi yatırımları için şehrin bir kuruluş yeri namzedi olarak değerlendirilmesinde de etkili olduğu düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kocaeli sanayi tarihi, Osmanlı'da sanayileşme, Sınaî kalkınma.

Giriş

Kocaeli ismi şehre Cumhuriyet döneminde verilmiş olmakla birlikte, şehir antik çağdan itibaren farklı dönemlerde çeşitli adlar almıştır. Bugünkü Kocaeli şehrinin merkezini teşkil eden İzmit'in bilinen ilk ismi Nikomedia'dır. Şehrin bu ilk ismine Bithynia Kralı Nikomedes kaynaklık etmektedir. Nikomedia 1327 yılında Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra İznikmid/İznikümid ve İzmid adlarını almıştır. Şehir, 15-19. yüzyıl Osmanlı kronikleri ve bürokrasisinde genellikle İznikmid adıyla kaydedilmiştir. Şehrin adı yazı dilinde İznikmid ve İzmid olarak geçmesine rağmen 17. yüzyılda yazılmış bazı yabancı kaynaklara ve Evliya Çelebi Seyahatnamesi'ne göre,

* Doç.Dr., Kocaeli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü.

1 Çalışmada bugünkü Kocaeli ili sınırları dâhilindeki bölgenin sınaî gelişimi incelenmektedir.

halkın henüz o dönemde dahi şehrin adını 'İzmit' olarak telaffuz ettiği anlaşılmaktadır. Ancak yazı dilinde İzmid adının kullanılması, İzmid ve İzmir adlarının Osmanlı Türkçesi'ndeki yazım benzerliği sebebiyle zaman zaman resmi ve özel yazışmaların yanlış şehre gönderilmesine neden olmuştur. Yazım benzerliğinden kaynaklanan karışıklık nedeniyle Posta Nezareti ve Harbiye Nezareti'nin süregelen şikâyetleri ve teklifleri üzerine, 1910 yılında Şura-yı Devlet tarafından 'İzmid'in 'İzmit' olarak yazılması kabul edilmiş ve böylece şehrin adının 'İzmit' olarak yazılması resmîyet kazanmıştır².

Avrupadan Asya'ya geçişin en önemli koridoru üzerinde olan Kocaeli, bu stratejik konumun doğal bir sonucu olarak, çok eski yüzyıllardan beri iktisadi açıdan hep önemli bir merkez olmuştur. Günümüzde de Türkiye'nin en önemli sanayi merkezlerinden biri olan Kocaeli'nin bu konumunu nasıl elde ettiği, bir sanayi kentine dönüşme sürecinde Cumhuriyet dönemine kadar hangi aşamalardan geçtiği, bu çalışmanın konusunu oluşturmaktadır.

Doğal bir liman niteliğindeki konumu ve o dönemdeki -gemi yapımına da uygun-orman zenginliği dolayısıyla Kocaeli iktisadi yaşamı yüzyıllar boyunca temel olarak gemicilik ve kereste ticareti ve buna bağlı uğraşlar çerçevesinde gelişmiştir. Kerestenin civar ormanlardan temin edilebildiği donanma üslerinde gemi yapımı, oldukça gelişmiş karmaşık sanayiler oluşturabilmektedir³. Kocaeli ekonomisi de ahşap gemilerin kullanımının azalmaya başladığı 19. yüzyıla kadar bunun tipik bir örneğini teşkil etmiştir.

Kocaeli'nin 19. yüzyılda dokuma sanayii açısından bir sanayi merkezine dönüşmesi süreci ise, şehrin o dönemde büyük ölçekli bazı fabrika yatırımları için kuruluş yeri olarak seçilmesiyle başlamıştır. Sultan Abdülmecid döneminde mensucat sanayii alanında İzmit ve civarında gerçekleştirilen yatırımlar o dönem için İzmit'i pamuklu, yünlü ve ipekli dokuma sanayii açısından önemli şehirlerden biri haline getirmiştir. Bu yatırımlar ayrıca, sanayi yatırımları açısından şehrin bir kuruluş yeri namzedi konumunu kazanmasını sağlamış, Cumhuriyet döneminde gerçekleştirilen önemli sanayi yatırımları için de kenti kuruluş yeri seçenekleri arasında tutmaya devam etmiştir.

Bugünkü Kocaeli coğrafyasını önemli ölçüde ihtiva eden İzmit Sancağı Osmanlı İmparatorluğu döneminde her ne kadar ülkenin en başta gelen sanayi şehirleri arasına girememiş olsa da, iktisadi açıdan refah seviyesi yüksek şehirler arasında yer almıştır. Vedat Eldem'in tarihlendirmediği ancak Tanzimat dönemindeki 'Maliye Islah Komisyonları'ndan evvel hazırlanan ve halkın gelir durumlarını dikkate alan 'Tarik Mükellefiyeti' kanununa dayandırdığı verilere göre -bugünkü Kocaeli sınırlarının önemli bir bölümünü de içinde bulunduran- İzmit, gelir seviyesi itibarıyla o dönemin müreffeh şehirlerindedir. 3 grupta mütalaa edilen (A yüksek gelirli, B orta

2 Oğuz Polatel, "Nikomediadan İzmit'e Bir Kent Adının Dönüşümü", *International Journal of History*, Prof. Dr. Enver Korukçu Armağanı, (2012): 290-291.

3 Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, Cilt:1, (İstanbul: Eren Yayıncılık, 2009), 136.

gelirli, C düşük gelirli) vilayet ve müstakil livalar arasında Selanik, Edirne, İstanbul, Aydın, Hüdavendigâr, Karasi, Çanakkale, Beyrut, Suriye ve Kudüs'le birlikte İzmit, A grubu altındaki yüksek gelirli şehirler arasında yer almaktadır⁴. Şehrin bu konumu savaş yıllarında yaşanan tahribat nedeniyle akamete uğramış ve şehir ancak Cumhuriyet döneminde kâğıt sanayii yatırımı için kuruluş yeri olarak seçildikten sonra yeniden eski önemini kazanmaya başlamıştır.

Sınaî yatırımların mütemmim cüzleriyle birlikte refah düzeyi üzerinde oluşturduğu çoğaltan etkisi, şehrin tabii dokusu üzerinde ise aynı oranda olumsuz etkiler bırakmış; çevre kirliliği konusundaki düzenlemelerin son derece yetersiz olmasının ve bu husustaki özensizliğin ve kayıtsızlığın etkisiyle, bu süreçte Kocaeli doğal hayatı aynı hızla tahrip olmuştur. Şehir açısından en az sanayileşme olgusu kadar önemli olan bu yaygın ve son derece şiddetli doğa tahribatı, ayrı çalışmaların konusudur. Kocaeli ne yazık ki, bu mahiyetteki çalışmalar için de en 'verimli' şehirlerin başında gelmektedir.

1. Antik Çağdan Osmanlılara Kocaeli İktisadiyatı ve Sanayii

Tarihi oldukça eskilere dayanan ve birçok önemli medeniyete ev sahipliği yapmış olan Kocaeli şehri, yaşanan yıkıcı istilalara ve büyük depremlere rağmen, zaman içinde yeniden ayağa kalkabilmiş ve önemli bir kültür, ticaret ve sanayi merkezi olma niteliğini yüzyıllar boyunca sürdürmüştür. Kentin -bugünkü Başiskele mevkiinde- Astakoz ismiyle ilk kuruluşuna ilişkin tarihlendirmeler milattan önce 8. yüzyıla kadar gitmektedir. Bu itibarla Astakoz, İzmit çevresinde kurulmuş en eski yerleşim yeridir⁵. Bugünkü İzmit mevkiindeki ilk şehir olan Nikomedia ise (M.Ö.) 263/264 yılında (körfeze hâkim tepelerden birinin yamacında) Bithynia Kralı Nikomedes tarafından kurulmuş ve krallığın başkenti haline getirilmiştir. (M.Ö.) 75 yılında III. Nikomed döneminde Bithynia Krallığı Roma İmparatorluğu'na bağlandıktan sonra da, Nikomedia gelişimini devam ettirmiştir⁶.

Kocaeli coğrafyası, körfezin korunaklı konumunun ve -o dönemde- ormanlarla kaplı coğrafi özelliğinin bir sonucu olarak antik çağdan itibaren çok uzun yıllar boyunca doğal bir liman ve gemi inşasının ve denizciliğin önemli merkezlerinden biri olmuştur. Bu ormanlık alanlar, zaten doğal bir limana sahip olan Nikomedia için çok önemli bir avantaj oluşturmuştur. Çünkü (gemi yapımına müsait ağaçların bulunduğu) ormanlık alanlar, antik dönemde gemi yapımı, gemi ticareti ve askeri filoların oluşturulması gibi konularda en önemli etkendi⁷. Bu doğal avantaj, İzmit'in daha antik çağda önemli bir denizcilik üssü olmasını sağlamıştır. İzmit'te gemi inşası faaliyeti antik çağda dahi, bu alanda farklı meslek sınıflarının oluşumuna imkân verecek ölçüde ge-

4 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994), 8.

5 Yavuz Ulugün, *Tarih Öncesi ve Helenistik Dönem Bithynia*, (Kocaeli: Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği Tarih Yayınları, 2004), 87.

6 Mehmet Kaya, "XIX. Yüzyılda İzmit (Kocaeli) Sancağı'nın Demografik Durumu ve İskân Siyaseti", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt:26 Sayı:41, (2007): 60.

7 Ayşe Çalık Ross, *Antik İzmit: Nikomedia*, (İstanbul: Delta Yayınları, 2007), 18.

lišmiş bir seviyeye ulaşabilmiştir⁸. Sadece körfez değil, Kocaeli sınırları içerisindeki -Karadeniz kıyısındaki- Kerpe Limanı da, yine aynı doğal imkânlar sayesinde, tarih öncesi devirlerden Osmanlı'ya kadar işlevini sürdüren bir başka önemli denizcilik merkezidir⁹. Gemi yapımına uygun ağaç çeşitlerini barındıran geniş ormanların deniz kıyısına çok yakın oluşu ve verimli toprakları, bölgenin o dönemde merkezi bir tersane ve liman olmasındaki önemli etkenlerdir.

Zaman içinde savaşlara ve büyük yağmalara maruz kalan Nikomedia, bu süreçte büyük tahribata uğramıştır¹⁰. Nikomedia'nın 286 yılında imparator Diocletianus tarafından Roma İmparatorluğu'nun doğudaki başkenti yapılmasından sonra gerçekleştirilen altyapı ve -büyük bir tersane ve üretime dönük imalathaneler dâhil olmak üzere- üstyapı yatırımlarıyla birlikte şehir yeniden imar edilmiş, (M.S.) 3. yüzyılın sonlarına doğru (özellikle deniz ticareti açısından) Kocaeli geniş bir ticaret ağının merkezi haline gelmiştir.¹¹ Bu dönemde Nikomedia 100.000'i aşkın nüfusuyla dönemin en ünlü ve en büyük şehirleri arasında Roma, Antakya ve İskenderiye'den sonra dünyanın dördüncü büyük kültür ve ticaret merkezi haline gelmiştir¹². Bugün körfezin kuzey kıyısı boyunca İzmit-Gebze hattında, antik çağda faaliyet göstermiş birçok antik liman olduğu bilinmektedir. Texier seyahatnamesinde İzmit'teki gemicilik faaliyetine atıf yapmakta ve Roma döneminde İzmit tersanelerinde, İtalya'ya mermer taşıyan gemilerin imal edildiğini belirtmektedir¹³. Ancak yine Texier'in belirttiğine göre 3. yüzyıldaki savaş ve yağmalardan sonra yeniden onarılıp eski ihtişamına kavuşmuş olan Nikomedia, asıl büyük ve kalıcı yıkımı 4. yüzyıldaki büyük depremle yaşamıştır. Deprem ve devamında yaşanan yangınlar şehri tamamen tahrip etmiştir¹⁴.

İzmit'te antik çağda büyük ölçüde denizcilik ve ormancılık faaliyetlerine dayalı olarak gelişen imalat faaliyetlerine, Bizans imparatoru Jüstinyen döneminde (527-565) bir anlaşma çerçevesinde Göktürkler tarafından Bizans'a gönderilen Türk ipekçilerin İzmit, İznik ve Bursa'ya yerleşmesiyle birlikte, ipekçilik ve kumaşçılık da eklenmiştir¹⁵. Bu dönemde Nikomedia, Batı için yeni bir girişim olan ipek böceği yetiştiriciliğinin gelişmesi ve bu konuda 17 böcekhaneye sahip olmasıyla adını tüm dünyaya duyurmuştur¹⁶. Böylece İzmit sanayii, ipek dokumacılığı alanında önemini Selçuklular ve Osmanlılar döneminde de sürdüreceği yeni bir aşamaya girmiştir. Ancak sonraki yüzyıllar boyunca devam eden savaşlar ve yıkıcı istilalar nedeniyle İzmit, antik çağın sonuna kadar süren dünya ölçeğinde bir sanayi ve kültür merkezi olma

8 Nezhir Fıratlı, İzmit Şehri ve Eski Eserleri Rehberi, (İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1971), 30.

9 Yavuz Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, (İzmit: İzmit Rotary Kulübü Yayınları, 2009), 14.

10 Bu konuda bkz, Charles Texier, *Küçük Asya: Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, Birinci Cilt, Çev: Ali Suat, (Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2002), 105.

11 Ayrıntılı bilgi için bkz, Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, 16.

12 Yavuz Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Tarihi II: Roma Dönemi Bithynia*, (İzmit: KYÖD ve İzmit Rotary Kulübü Yayını, 2007), 102.

13 Texier, *Küçük Asya: Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, 102.

14 Texier, *Küçük Asya: Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, 105-106.

15 Bu konuda farklı rivayetler için bakınız; Yavuz Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Tarihi III: Bizans, Selçuklu ve Haçlılar Dönemi Bithynia*, (İzmit: KYÖD Tarih Yayınları, 2010), 21 ve Rıfât Yüce, *Kocaeli Tarih ve Rehberi*, Haz., Atilla Oral, (İstanbul: Demkar Yayınevi, 2007), 15.

16 Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Tarihi III: Bizans, Selçuklu ve Haçlılar Dönemi Bithynia*, 21.

niteliğini yitirmiştir. Bununla birlikte İstanbul için önemli bir tarım merkezi olma vasfını hiç kaybetmemiştir. Yazılı kaynaklar, İstanbul'un (Nikomedia'nın da dâhil olduğu) Bithynia'nın bereketli kıyılarının yiyecek ve malzemelerine bağımlı olduğunu göstermektedir¹⁷.

Selçuklu Türkiyesi'nde milletlerarası iktisadi faaliyetlerden en çok gelir getiren sektör olan transit ticaretin önemli ayaklarından birini de İzmit oluşturmaktaydı. Şehir, kervanlarla yapılan ticaretin İstanbul–Mısır güzergâhında önemli bir geçiş noktasını teşkil etmekteydi¹⁸. İzmit'in sanayi ve ticaret açısından yeniden önemli bir merkez haline gelmesi ise, Osmanlı yönetimine girdikten ve özellikle 1419'da yeniden fethedilerek siyasi istikrara kavuştuktan sonra mümkün olabilmıştır.

2. Osmanlı Dönemi İktisadiyatı ve Kocaeli Sanayii

Ticari koridorlar üzerindeki stratejik konumu ve doğal imkânları dolayısıyla Kocaeli coğrafyası, Osmanlı döneminde de ticaretin ve bir kısım sınaî faaliyetlerin canlı olduğu bir şehir hüviyetindedir. Şehrin temel sınaî uğraşlarının başında, 19. yüzyıla kadar gemicilik ve tersanecilik faaliyetleri gelmektedir. Gemicilik sanayii uzun yüzyıllar boyunca şehrin temel sınaî faaliyeti olarak önemini korumuş, 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren buna dokuma sanayii de eklenmiştir. Sanayi devriminin temel sektörü olan dokuma sanayii alanındaki fabrika yatırımlarıyla birlikte şehrin iktisadi ve sınaî önemi zamanla daha da artmıştır. Aşağıda öncelikle sınaî gelişime yön veren (gelişimi hızlandıran ya da yavaşlatan) Osmanlı iktisadi dünya görüşü ve bu görüşün zaman içindeki evrimi genel hatlarıyla ele alınacak, ardından Kocaeli sanayiinin Osmanlı'daki gelişimi, yukarıda belirtilen temel sınaî faaliyetler üzerinden incelenecektir.

Osmanlı İktisadi Dünya Görüşü ve İmparatorluğun Sanayileşme Süreci

a. Klasik Dönemde Osmanlı İktisadiyatı ve Sanayii

14. ve 16. yüzyıllar arasında tedrici bir şekilde gelişerek teşekkül eden ve ana vasıfları itibariyle 'klasik' Osmanlı iktisadi dünya görüşünü oluşturan sistem 19. yüzyılın başlarına kadar köklü bir değişiklik geçirmeden işleyişine devam etmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren giderek hızlanan değişmelerle birlikte iktisadi sistemin 'klasik' olarak nitelenen hüviyetinin birçok unsuru ortadan kalkmış, buna karşılık birçok yeni unsurla beslenen yeni ve değişik bir hüviyet teşekkül etmiştir¹⁹. İktisadi sisteme ilişkin esnek, pragmatik ve müzakereci nitelikler taşıyan söz konusu yönetim biçimi, Avrupa ve Asya'da pek çok devletin varlığını koruyamadığı bir dönemde Osmanlı Devleti'ni modern döneme taşıyabilmiştir. Kuşkusuz bu esneklik, son tahlilde sadece geleneksek bir düzeni koruyup sürdürebilmek amacıyla -pragmatik olarak- kullanılmıştır. Örneğin Osmanlı düzeninin en önemli unsurları olan toprakta devlet mül-

17 Yavuz Ulugün, *Kocaeli Tarihi: Osmanlı ve Ulusal Kurtuluş Savaşı Döneminde Kocaeli*, (Kocaeli: KYÖD Tarih Yayınları, 2002), 6. Bu konuda ayrıca bakınız, Atilla Çetin, *Kocaeli Tarihinden Sayfalar*, (İzmit: İzmit Rotary Kulübü, 2000), 39.

18 Ahmet Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2014), 172.

19 Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, (İstanbul: Ötüken Yayınları, 2000), 39. Osmanlı iktisadi zihniyetine ilişkin bir okuma için ayrıca bkz, Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, 185-200.

kiyeti, loncalar ve özel sermaye birikimi önündeki engeller, 19. yüzyıla kadar fazla değişmeden varlıklarını sürdürebilmiştir²⁰.

Ülke içinde mal ve hizmet arzının mümkün olduğu kadar bol, ucuz ve kaliteli olmasını amaçlayan Osmanlı klasik iktisadiyatı, iktisadi hayatta önemli bir aktör olacak düzeyde şahsi zenginleşme sağlayacak bir sermaye birikimine imkân vermemekteydi. Sistemin önemli bir dayanağı olan devlet temsilcilerine görevleri süresince sağlanan yüksek imkânlar görev süreleriyle sınırlı idi ve bu durum, devletten bağımsız bir zengin sınıfının teşekkülünü mümkün kılmıyordu. Sistemin idamesindeki stratejik rolüne bağlı olarak, devlet yöneticilerine ve temsilcilerine tanınan sınırlı ayrıcalıklar dışında, iktisadi işleyişteki hâkim anlayış 'eşitlik'tir. Kaynakların bölüşümünde büyük farklılıkların oluşmasına imkân vermeyen bu sistem, 15. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar (klasik dönemde) doğrudan ve dolaylı devlet müdahaleleriyle sürdürülmeye çalışılmıştır²¹.

Esnaf örgütleri, Osmanlı İktisadi sisteminin dayandığı ilkelere bütünüyle uygun düşen bir yapı olarak Osmanlı sanayiinin 18. yüzyıl boyunca da hâkim örgütlenme biçimi olarak kalmıştır. Esnaf örgütlerinin bünyesi içindeki (sermaye birikimi açısından) farklılaşma, yüzyılın başı ile sonu arasında çok az bir değişim göstermiştir. Örneğin aynı iş kolundaki en fakir usta ile en zengini arasındaki farklılaşma 1/4 ile 1/7 arasını pek aşmamıştır. İşyeri büyüklükleri istihdam hacmi bakımında 5-20 işçiyi pek geçmemiştir²². İmalat sanayiinde çalışanların büyük çoğunluğu da küçük ölçekli, en fazla 5 çalışanı olan atölyelerde çalışmaktaydı²³. Mevcut işletmelerin önemli kısmı yakın bölge pazarları için üretim yapan küçük ölçekli işletmelerden oluşmaktaydı. 15-20 işçi çalıştıracak büyüklükte işletmeler dahi nadir denecek kadar az sayıda idi²⁴. Devlete ait olan silah sanayiinde dahi 50-100 işçiyi aşan kuruluşlar görülmemiştir²⁵.

İş aletleri ve makineleri esnafın kolayca satın alabileceği kadar ucuzdu ancak yüksek tutarlı sermaye birikimleri oluşamadığından, esnafın gelir düzeyine göre oldukça pahalı sayılan bina ve sabit tesislerin çoğu devlete ve vakıflara aitti. Bunlardan özel mülk olanların çoğu askeri zümre mensuplarına aitti ve bu zümrenin mülkiyet hakları (sistemin gereği olarak) 19. yüzyıl ortalarına kadar hukuki teminattan mahrum olduğu için sürekli devlet ve vakıf grubu içine akmaktaydı²⁶. Kendi içinde tutarlılığı olan ancak bireysel sermaye birikime de imkân vermeyen sistemin bu niteliği, özel sektör sanayi girişimciliğinin önündeki en önemli engellerden birini teşkil etmiştir.

Sermaye birikimini engelleyen bir başka önemli unsur da kâr hadleri konusundaki sınırlamalardır. Meşru kabul edilen kâr hadlerinin üzerine çıkılmasına ve aşırı kâr hadlerine izin verilmeyen bir piyasa ortamında sermayeyi önemli oranlarda büyüt-

20 Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2014), 3-4.

21 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 67-68.

22 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 233.

23 Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2014), 143.

24 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 86.

25 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 233.

26 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 233.

mek son derece güçtür²⁷. Bu sistemin ekonomik büyümeyi yavaşlattığı söylenebilir, ancak gerilemenin yollarını da aynı ölçüde yavaşlatan bir nitelik arz ettiği de söylenebilir²⁸. Nitekim tarih yazımında 17. ve 18. yüzyıllar Osmanlı ekonomisi için genel olarak gerileme dönemi olarak kabul edilirken, Owen'a göre bu tezin aksine, 19. yüzyılın başlarında bile üretim düzeyleri, sermaye birikimi ve teknolojik değişme açısından Osmanlı ekonomisinin durumunu en iyi yansıtacak kavram 'durgunluk' olacaktır²⁹. Osmanlı sanayii 18. yüzyıl sonları itibariyle eski önemini kaybetmiş olsa da, gerek iç tüketim gerekse ihracat bakımından henüz çöküş aşamasına gelmemiş ve bu (durağan) vaziyet Napolyon Savaşları'nın sonuna kadar muhafaza edilmiştir. Sanayideki belirgin bir gerileme dönemine ise 1815-1820 yıllarında girilmiştir. Sanayi sektöründe makine kullanımının hızla yaygınlaştığı bu dönemden itibaren İngiliz malı ithal tekstil ürünleri piyasaları adeta istila etmiş, fabrikaları ezici bir rekabet altında bırakmıştır³⁰. Ancak sanayideki bu hızlı gerileme daha ziyade İstanbul ve Avrupa Türkiye'si (Balkanlar) gibi dış âlemle sıkı münasebetler idame eden şehirlerdeki sanayiye etkilemiş, memleketin iç kısımlarına -nakil maliyetleri sebebiyle- kolayca nüfuz edilemediğinden, yerli malları ve aile sanayii (bir müddet daha) piyasaya hâkim kalabilmiştir³¹.

Ülke içinde mal ve hizmet arzının mümkün olduğu kadar bol, ucuz ve kaliteli olmasını amaçlayan klasik anlayışın bir neticesi olarak, Osmanlı Devleti dış ticaretin sadece ihracat tarafına müdahalede bulunmuş, yerli mal bulmakta zorluk çekildiğinde bu malların ihracatına sınırlamalar getirmekten çekinilmemiştir. İthalat konusundaki müdahaleler ise -bazı siyasi amaçlı istisnalar dışında- hep kolaylaştırıcı mahiyette olmuştur³². Oysa sanayi devriminin öncü ülkelerinden İngiltere, yerli üretimi korumak amacıyla korumacı politikalarından kaçınmamıştır. Örneğin 18. yüzyıl boyunca Hindistan'da ucuz emekle üretilen pamuklu kumaşların İngiliz pazarlarına girişine izin verilmemiştir³³. Osmanlı'da, yurtiçinde tüketici yararını esas alan ve fakat üretici kesimin kâr hadlerini sınırlayıcı nitelikteki söz konusu dış ticaret politikaları, netice itibariyle özel kesimin sermaye birikimine imkân vermezken, Avrupada yerli üreticiyi korumayı amaçlayan ve sonuçta sermaye birikimine katkı yapan merkantilist politikalar 16. ve 17. yüzyıllardaki dış ticaret politikalarının temel niteliğini oluşturmaktadır.

Sanayi devrimiyle birlikte iç tüketimde ithal malların payının hızla artması ve yerli üretimin buna direnmekte zorluk yaşaması sonucunda, sanayide genel bir genişleme dönemi sayılabilecek 18. yüzyılın ilk yarısında ithal ikamesine dönük birçok devlet yatırımı gerçekleştirilmiş, ancak imalat sanayiine dönük bu yatırımlar sanayide kalıcı bir sıçrama sağlayamamış ve neticede yüzyılın ikinci yarısında daralma yönünde

27 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 71.

28 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 73.

29 Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 2005), 11-12; Roger Owen, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, (London: 1981), 56.

30 Ömer Celal Sarc, *Tanzimat ve Sanayimiz*, 'Tanzimat 1, Komisyon, (İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1999), 425.

31 Sarc, *Tanzimat ve Sanayimiz*, 426.

32 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 253.

33 Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, 2.

bir değişim yaşanmıştır³⁴. Yüzlerce yıllık bir bilgi birikimi ve buna bağlı teknolojik gelişmelere dayalı olarak gelişen Avrupa sanayisinin ürettiği bol ve ucuz ürünlere karşı Osmanlı'da bu yıllarda girişilen sanayileşme çabaları, en başta bilgi ve teknoloji konusundaki yetersizlikler sebebiyle başarıya ulaşamamıştır.

Kuşkusuz bilimsel ve teknolojik gelişmelerin yanı sıra, sanayi devriminin işlerlik kazanmasını mümkün kılan bir diğer unsur olan üretime koşulmaya hazır, yeterli sayıda ve ucuz işgücünün varlığı da Batı açısından bir diğer avantajdır. Daha 16. yüzyılda İngiltere tarımında pazar için üretim yaygınlaşmış, verimlilik artışları hızlanmaya başlamıştı. Tarım kesiminde kapitalist üretim ilişkileri gelişirken, pek çok köylü üretici topraklarından koparılmış, ya kırsal alanlarda ücret karşılığı çalışmak ya da kentlere göç etmek zorunda kalmışlardı. Böylece kapitalist sanayinin en önemli önkoşullarından biri olan mülksüzleştirilmiş emekçiler ordusu da oluşturulmuştu³⁵. Dolayısıyla sanayi devriminin ekonomik açıdan işlerlik kazanmasında ve başarılı olmasında, hammadde kaynaklarının, sermaye birikiminin ve ucuz emeğin sağlanmasında Avrupalıların yaygın olarak kullandığı sömürü biçimlerinin sağladığı ekonomik 'avantaj'ın da kuşkusuz etkisi vardır.

Ancak 19. yüzyılın ilk çeyreğinin sonu ve ikinci çeyreğinin başı itibariyle pamuklu ithalatının Osmanlı sanayii üzerindeki etkisi artık yıkıcı bir boyuta ulaşmıştır. Örneğin 1812'de İşkodra'da 600 ipek tezgâhı varken 1821'de bunlardan ancak 40'ı kalmış, yine 1812'de Tırnova'da 2000 mensucat tezgâhı çalışırken 1830'da bu miktar 100'e inmişti³⁶. İslah-ı Sanayi Komisyonu'nun (1860) kumaşçılara ilişkin raporlarına göre İstanbul ve Üsküdar'da 2750 adet kumaşçı tezgâhı ve bunlarla geçimini sağlayan 3500 kişi var iken 30-40 sene zarfında bu tezgâhlar 25'e, esnaf, usta ve kalfa sayısı 40 kişiye düşmüş; kemhacı esnafının 350 tezgâhı ve 700 nüfusu var iken geriye 4 tezgâh ve 8 kişi kalmış; 60 tezgâh ve 120 nüfusu olan çatma yastıkçılar 8 tezgâha ve 14 nüfusa düşmüştür³⁷.

Temel olarak miri toprak rejimi, esnaf örgütlenmeleri ve vakıflara dayalı olarak işleyen, devlet kontrolünde, birikimden çok bölüşümcü, iktisadi açıdan hem büyümeyi hem de küçülmeyi ve dağılmayı sınırlayan mekanizmaları içinde barındıran bu ekonomik düzen ancak, dünya tarihinin ziraat devriminden sonraki 10.000 yıllık döneminde benzeri olmayan bir yenilik olan sanayi devrimine karşı direnememiştir³⁸. Sanayi devriminin sonuçlarına artık karşı koyamayan Osmanlı Devleti, 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren klasik dönemin bazı temel niteliklerinden vazgeçmeye başlamıştır. Klasik dönemde piyasa üzerinde kontrol ve denetimle yetinen ve bazı istisnalar dışında üretim alanına girmeyen Devlet, ilk defa olarak 1827'den itibaren yüzyılın ortalarına kadar seri bir şekilde -ithal malı teknoloji ile- fabrikalar kurma faaliyetine girişmiş; ancak uluslararası rekabete karşı herhangi bir koruma tedbiri

34 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 252.

35 Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, 2.

36 İsmail Hüsrev Tökin, *Türkiye Köy İktisadiyatı*, (İstanbul: İletişim Yayınları, 1990), 114; 'David Urquhart, *La Turquie*, (Paris: 1836), 57'den aktarılan.

37 Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Cild:2, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Daire İşleri Başkanlığı Yayınları, 1995), 728.

38 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 75 ve 91.

uygulanmayan bu devlet fabrikaları yüzyılın ikinci yarısının başlarında ithal rekabete dayanamayarak kapanmıştır³⁹. Özellikle (Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile yaşanan mücadelede İngiltere'nin yardımı karşılığında imzalanmak zorunda kalınan) Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması (1838) ile birlikte, sanayi devriminin önder ülkesi olan İngiltere'ye dış ticarete tanınan ilave imtiyazlar neticesinde Osmanlı pazarları korumasız kalmış, adeta yabancı mallar için açık pazar haline gelmiştir⁴⁰.

b. Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Osmanlı İktisadiyatı ve Sanayii

1827 yılında başlatılan kapsamlı sanayileşme faaliyetlerinden sonra, Osmanlı sanayileşme çabaları açısından Tanzimat dönemi büyük önem arz etmektedir. Daha erken bir tarih olarak, 18. yüzyılın sonlarında Sultan III. Selim dönemindeki askeri sanayi yatırımları da kuşkusuz kayda değerdir. Ancak 1840'larda yaşanan sanayileşme hareketi, muhteviyatı ve hacmi itibarıyla ötekilerin ilerisindedir. Kırım Savaşı'nın arifesine kadar devam eden bu süreçte tesis edilen çok sayıda imalat işletmesi, çeşitlilik, sayı ve planlama bakımından önceki çabaların çerçevesini çok aşmış ve gerçek bir sanayi devrimi için bu dönemi bir umut haline getirmiştir⁴¹. Bu sanayi atılımının coğrafi yerleşkesi, İstanbul'un batısında, kuzeyde Edirne yolu ve güneyde Marmara Denizi'yle sınırlı ve Yedikule'den Küçükçekmece'ye kadar doğu-batı istikametinde 130 km boyunca uzanan ince ve uzun bir şerit idi. 1843'ten başlayarak tesis edilen sınaî ve tarımsal tesislerle burası adeta bir 'sanayi parkı'na dönüşmüştür⁴². Macfarlane'ye göre, bazılarınca bu proje bir "Türk Manchester ve Leeds'i, Türk Birmingham ve Sheffield'i" olacakmış gibi değerlendirilmekte idi⁴³. Bunlara İzmit, Hereke, Bursa, Balıkesir, İzmir ve Tokat gibi Anadolu kentlerinde gerçekleştirilen yüksek maliyetli sınaî yatırımları da eklemek gerekir⁴⁴. Bu fabrikaların ilk kuruluş yıllarında Avrupa'dan getirtilen ustalar vasıtasıyla, modern teknolojinin yerli işçi ve ustalara öğretilmesine gayret edilmiştir. Ayrıca dokuma sanayiinin teknik esaslarını öğrenmek üzere 1847 yılında Avrupadaki fabrikalara öğrenciler gönderilmiştir⁴⁵.

Fabrikaların başarılı olabilmeleri ve belirlenen amaçları gerçekleştirebilmeleri için çeşitli teşvik edici düzenlemeler de getirilmiştir. Ticaret anlaşmaları nedeniyle gümrük duvarını yükselterek yerli üretime koruma sağlamak mümkün olmadığından, fabrikaların sübvansiyonlarla desteklenmesi yoluna gidilmiştir. Sağlanan bu desteklerden en önemlisi, ürünlerin devlet tarafından öncelikle satın alınmasıydı. Devlet fabrikalarına sağlanan bir diğer destek de, 1851 yılında alınan bir kararla, bu kuruluşların yurtiçinden ve yurtdışından satın alacakları makine, araç ve hammaddelerin tüm gümrük ve vergilerden muaf tutulmaları yanında, ürettikleri malları piyasada satmaları halinde herhangi bir vergi ödememeleridir⁴⁶.

39 Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz, Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 83-90.

40 Rifat Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, (Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988), 25.

41 Edward C. Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", Der., Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat - Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015), 759-760.

42 Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", 760.

43 Charles Macfarlane, *Turkey and its Destiny*, Cilt:1, 1850, 58'den aktaran: Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", 761.

44 Bu yatırımlar hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz, Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", 762-763.

45 Tevfik Güran, *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014), 371.

46 Güran, *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, 372.

Ancak alınan tüm tedbirlere rağmen, (Baltalimanı) Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması'nın süregelen olumsuz etkileri Kırım Savaşı'nın neden olduğu büyük mali yüklerle birleştiğinde söz konusu sanayi programı artık sürdürülemez hale gelmiştir. Esas olarak ordunun ve devletin ihtiyaçlarını karşılamak üzere başlatılmış 19. yüzyılın bu ilk dalga sanayileşme atılımı doğrultusunda (devlet tarafından) kurulan sınaî işletmelerin önemli kısmı kısa bir süre sonra üretimlerini durdurmak zorunda kalmıştır⁴⁷. Teknoloji üretmekten ve bunu kullanabilecek nitelikli sanayi işçisinden mahrum olmanın getirdiği maliyetler ile dış ticaret hadlerinde ithal malları lehine yaşanan gelişmeler, söz konusu sanayi atılımlarının uzun ömürlü olmasını engellemiştir. (19. yüzyılın ilk yarısındaki 'fabrika seferberliği'nde tesis edilen fabrikaların birçoğu başarılı olamamakla birlikte, Hereke ve İzmit'teki fabrikalar İmparatorluğun sona ermesinden sonra da (bir kısmı farklı şehirlere taşınarak da olsa) faaliyetlerine devam etmiştir⁴⁸.)

Osmanlı'da sanayileşmenin gecikmesinin kuşkusuz çok etkili sosyolojik unsurları da vardır. Batı'da yüzlerce yıllık bilimsel, teknolojik ve toplumsal dönüşümün neticesi olarak ortaya çıkan bu yeni ve daha verimli üretim biçimi, Osmanlı topraklarında bu dönüşümü bir anda yaşamak zorunda kalan yerli meslek örgütleri tarafından, önemli ölçüde emeğe dayalı olan Osmanlı üretim tarzına ciddi bir tehdit olarak algılanmıştır. Daha ucuz ithal malların piyasada bollaşması ya da bu ürünlerin yerli piyasada üretilmesine imkân sağlayacak olan sanayi yatırımı girişimleri, Osmanlı ekonomik sisteminin temel unsurlarından biri olan esnaf teşkilatlarından kuvvetli direnç görmüş ve bu itibarla lonca teşkilatları sanayileşme konusunda geciktirici bir işlev görmüştür. Makineleşmeye karşı uzun süre direnen loncaların yanı sıra, 'gedik usulü' de Osmanlı sanayii üzerinde etkili olmuş bir diğer önemli faktördür. Bir tür 'esnaf tekeli' olan ve işyerlerinin, imalathanelerin ve o sektörde çalışanların sayısını sınırlayan bu model, netice itibariyle girişimcilik imkânlarını ve sermaye birikimini sınırlayarak özel sektör sanayiinin gelişmesine engel teşkil eder hale gelmiştir. Gedik usulü ancak 1855'ten sonra tedrici bir şekilde kaldırılmaya başlanmıştır⁴⁹.

Piyasada bol ve ucuz ürün bulunmasını hedefleyen -ithalatı kolaylaştırıcı, ihracatı sınırlayıcı- klasik dönem dış ticaret tedbirleri, çeyrek yüzyıl boyunca yaşanan dış ticaret açığından sonra değişmeye başlamış, neticede 19. yüzyılın ikinci yarısında gümrük oranlarında yerli üretimi korumaya dönük tedbirler alınmaya başlanmıştır. 1874'te iç gümrüklerin kaldırılması, yine aynı yıllarda sınaî yatırımlar için ithal edilecek makine ve teçhizatın ithalat harcından muaf tutulması ve nihayet 1880'li yıllardan itibaren farklılaştırılmış ithal gümrükleri ile yerli malların koruma şemsiyesi altına alınması, bu dönemde Osmanlı iktisadi dünya görüşünün köklü olarak değiştiğini göstermektedir⁵⁰.

47 Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, 142.

48 Halil İnalçık, Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt:2 (1600-1914), (İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006), 1012.

49 Gedik usulü hakkında bkz, Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii", *Ankara Ü. Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt:28, Sayı:46, (2009): 55.

50 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 91.

Bu süreçte devlet fabrikalarına özel bir alaka gösterilmiş, Fabrika-i Hümayunlara lazım olan hammaddeler gümrükten muaf tutulmuş, ayrıca (uygulamada sorunlar yaşanmakla birlikte) Hereke ve İzmit'teki fabrikalardan İstanbul'a gelen mamuller de gümrük ve rüsumlardan muaf tutulmuştur⁵¹. Fabrikalara lazım olan personelin yurtdışına eğitime gönderilmesi ve nitelikli eleman yetiştirilmesi için talimhaneler ve uygulama çiftlikleri açılması, üretim için lazım olan madenlerin fabrikalara bağlanması, fabrika personelinin askerlik vazifesinden bedelini ödemek ya da yerine başkasını göndermek şartıyla muaf tutulması, gayrimüslim personelin çalıştığı müddet boyunca cizye vergisinden muaf tutulması ve benzeri teşvikler, sanayileşme hedefine verilen önemi göstermektedir⁵².

Sanayileşme çabaları kapsamında eğitim altyapısı konusunda da önemli sayılabilecek teşebbüsler söz konusudur. Bu konudaki ilk başarılı girişim, kimsesiz ve yetim çocukların ıslahı gayesiyle ilk olarak 1863 yılında Niş Sancağı'nda kurulan ve verdiği mesleki ve teknik eğitim ile sanayi sektörüne nitelikli teknik eleman yetiştiren 'Islahhâne'lerdir⁵³. Islahhaneler, özel amaçlarla tesis edilen kuruluşlar olmasına rağmen, zamanla gelişim göstererek ülke geneline yayılmış, (nitelikli işgücü yetiştirilmesi hususunda) Osmanlı Devleti'nin sanayileşme çabalarına katkı sağlayan birer yerel sanayi mekteplerine dönüşmüştür⁵⁴. Islahhaneler ülke genelinde yaygınlaşmaya başlarken, kuruluş çabaları uzun süredir devam eden Dersaadet Sanayi Mektebi de nihayet 1868 yılında faaliyete geçmiştir. Devletin içinde bulunduğu mali ve siyasi şartların da etkisiyle her ne kadar bir sanayi dönüşümüne imkân verecek başarı sağlanamamış olsa da, Dersaadet Sanayi Mektebi uzun yıllar boyunca sanayi sektörüne nitelikli işgücü sağlamaya devam etmiştir. Mesleki uygulamalara dönük teknik eğitimin yanında matematik, kimya vb. temel bilimlerin de okutulduğu Mekteb'in eğitim müfredatına ve fiziki imkânlarına ilişkin olarak Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının son yıllarına kadar ısrarlı bir şekilde sürdürülen ıslah çalışmaları, devletin sanayileşme hedefine verdiği önemin bir başka göstergesi sayılabilir⁵⁵.

1870'li yıllardan itibaren, yerli sanayiye ezen dâhili vergilerin çoğunun feshedilmesinin de katkısıyla, modern sanayi müesseselerinden ayrı olarak el emeği ile yapılan imalatta da büyük bir canlanma yaşanmıştır. Anadolu'da 'hemen her ailede bir el tezgâhının olduğu' bu dönemde bu küçük imalathaneler, Avrupa'ya göre düşük işçilik maliyetleriyle Hint ve Avrupa mamullerini başarılı bir şekilde taklit edip, mahalli piyasalar için yeni modalar ve stiller oluşturarak Avrupa sanayicilerinin Osmanlı sanayii ile rekabetini ciddi şekilde zorlaştırdılar⁵⁶. Her ne kadar rekabette bu el tezgâhlarıyla kalıcı bir başarı sağlanamayacak olsa da, bu örnek mevcut iktisadi ve sosyal yapının direnme gücünü, dönüşüm kabiliyetini ve dinamizmini göstermesi bakımından değerlidir.

51 Abdülkadir Buluş, *Osmanlı Tekstil Sanayi Hereke Fabrikası*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, (2000), 26.

52 Bahsedilen teşvikler için bkz, Buluş, *Osmanlı Tekstil Sanayi Hereke Fabrikası*, 26-28. Buluş, söz konusu bilgileri önemli ölçüde Osmanlı arşivlerindeki birincil kaynaklardan derlemiştir.

53 Mehmet Ali Yıldırım, *Dersaadet Sanayi Mektebi*, (İstanbul: Kitabevi, 2013), 21-24.

54 Yıldırım, *Dersaadet Sanayi Mektebi*, 40.

55 Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz, Yıldırım, *Dersaadet Sanayi Mektebi*, 67-92.

56 İnalçık, Quataert, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, 1024-1026.

Yukarıda da belirtildiği gibi, Avrupadaki sanayi devrimi Osmanlı sanayiini çok derinden etkilemiş ve sarsmıştır. Ancak sanayi devrimine karşı 19. yüzyılda Osmanlı sanayiinin başlıca vasfı yıkılmak değil, büyük gayretler sarf ederek değişen şartlara devamlı surette intibak etmektir. Önce devlet eliyle daha sonra ise özel sektör marifetiyle ortaya çıkan fabrika kurma girişimlerinin yanı sıra, küçük üreticiler/zanaatkarlar da üretim biçimlerini dönüştürerek bu gayretlerin önemli bir parçası olmuştur. Avrupadan ithal edilen yeni ve basit teknolojileri kullanan imalatçılar gerektiğinde ithal hammaddelerle ve yeni tarzlarla üretimlerini sürdürmüştür⁵⁷.

Osmanlı'da özel sektör açısından el sanatlarından (tezgâhlarından) sanayiye geçiş hareketi asıl olarak 19. asrın sonlarına doğru, 1880-1890 yılları arasında yaşanmıştır. Kuruluşları 1880 öncesine rastlayan özel sektöre ait müesseselerden 17'si ham ipek imalatı, 17'si matbaacılık ve 15'i gıda sanayiinde faaliyet gösteren müesseseler olup, vasıfları itibarıyla henüz hiçbirinde sınaî mahiyet bulunmamaktadır. 1880'den sonra ise durum değişmiş ve -sınaî mahiyet arz eden- büyük müesseseler kurulmuştur⁵⁸. Bu gelişmeler öncesinde, 1874 yılından itibaren hükümet fabrikalarda kullanılan makine ve aletler için vergi muafiyeti politikasına başlamış, iki yıl sonra da fabrikalarda imal edilen iplikleri bütün iç vergilerden ve ihracat vergilerinden muaf tutmuş ve müteşebbislere başka bazı mali imtiyazlar ve vergi muafiyeti tanımıştır⁵⁹. Bu teşviklerin muhteviyatı 1888 ve 1897 yıllarında ayrıca genişletilmiştir⁶⁰. Bu dönemde özel sektör fabrika yatırımlarında yaşanan hızlı artışta kuşkusuz söz konusu teşvik tedbirleri de önemli rol oynamıştır.

Osmanlıdaki ikinci önemli sanayi atılımı, yüzyıl sonlarına doğru bu defa açık ekonomi koşullarında ve gümrük tarifelerinin çok düşük olduğu bir ortamda (ve loncaların direnişi altında) özel sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir⁶¹. 1880'lerde başlayan bu ikinci dalga sanayi atılımında ithal malı teknoloji kullanan ve bir kısmı yerli bir kısmı da yabancı sermayedarlar tarafından kurulan sanayi işletmeleri, ancak -ithal mallar için- ulaştırma masraflarının yüksek olduğu, hammaddelerin yakın coğrafyadan ucuza temin edilebildiği ve emek maliyetinin düşük olduğu dallarda üretime geçebiliyor ve ithal mallarıyla rekabet edebiliyordu⁶². Duyun-u Umumiye'nin sağladığı güven ortamı içinde 1881'den sonraki yıllardan itibaren önemli miktardaki doğrudan yabancı sermaye yatırımları (ağırlıklı olarak) altyapı, banka-sigorta, iç-dış ticaret, eğitim, sağlık, liman işletmeciliği, lotaryacılık, tiyatro ve su sağlanması (ve bir miktar da madencilik, sınaî işletmeler ve tarım) alanlarına aktarılmıştır⁶³. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki en büyük doğrudan yabancı yatırım dalgası da bu dönemde, 1888-1896 yılları arasında gerçekleşmiştir⁶⁴. Yerli mali imkânların son derece kısıtlı olduğu bir ortamda, bugün de önemli bir finansman biçimi olarak öne çıkan doğ-

57 İnalçık, Quataert, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, 1001-1002.

58 Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, 65.

59 İnalçık, Quataert, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, 1014.

60 Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, 59.

61 Ayrıntılı bilgi için bkz, Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, 147.

62 Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, 142.

63 Gülten Kazgan, *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, (İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2002), 28.

64 Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, 72. (Bu yatırımların önemli bir kısmı demiryolu projelerine yöneltilmiştir.)

rudan yabancı sermaye yatırımlarının (bazı teşvik ve imtiyazlarla) iktisadi kalkınma açısından son derece önemli alanlara aktarılmış olması, olumlu ve ileri bir adım olarak sayılabilir. 19. yüzyılın son çeyreğindeki bu 'fabrikalaşma' sürecinin, bu dönemde gerçekleştirilmiş altyapı ve eğitim yatırımlarıyla birlikte değerlendirildiğinde, devlet desteğiyle gerçekleştirilmiş planlı ve kapsamlı bir sınaî kalkınma hamlesi olduğu anlaşılmaktadır.

Yukarıda da belirtildiği üzere, bu süreçte devlet tarafından imalat sanayiine sağlanan teşvik ve imtiyazların bu nisbi başarıda önemli etkisi olmuştur. Söz konusu teşvik edici tedbirler genel olarak; ilgili müteşebbislere belirli bir süre boyunca belirli bir bölgede sağlanan (tekel hakları bakımından kapsamı oldukça sınırlı) imtiyazlar, ithal edilen makine ve teçhizata, inşaat malzemesine ve hammaddeye getirilen gümrük muafiyetleri, arazi tahsisleri ve imal edilen mallara sağlanan iç ve dış gümrük muafiyetlerinden müteşekkildir⁶⁵.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ticari ilişkiler içinde bulunduğu tüm ülkelerin yayınlanmış dış ticaret istatistiklerinden yararlanılarak yapılan düzeltmeler ve hesaplamalar sonucunda oluşturulan Osmanlı dış ticaretinin yeniden dökümü verilerine göre, 1880-1908 yılları arasında dış ticaret açığı ortalama rakamları kendisinden önceki ve sonraki dönemlere kıyasla belirgin bir şekilde düşük gerçekleşmiştir. Bu verilere göre ayrıca 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1896, 1897, 1900, 1902, 1903 ve 1908 yıllarında dış ticaret fazlası verilmiş ve 10 yıllık ortalamalar itibarıyla dış ticaret açığı rakamı yıllık en fazla 1 milyon İngiliz Sterlini seviyesinde gerçekleşmiştir. Öte taraftan 1909 yılından itibaren ithalat ile ihracat rakamları arasındaki fark hızlı bir şekilde artmaya başlamış, 1909-1913 döneminde ortalama yıllık dış ticaret açığı 10 milyon Sterlini aşmıştır⁶⁶.

Birinci dünya savaşına kadarki dönemde kurulan en büyük sanayi işletmeleri pamuklu, yünlü ve ipekli tekstil dallarında iplik bez ve kumaş üreten fabrikalardır. Ayrıca çeşitli gıda maddeleri, yağ ve sabun fabrikaları ile çimento ve tuğla gibi inşaat malzemeleri üreten imalathaneler de kurulmuştu⁶⁷. Ancak yoğun ithal malı rekabeti altında gerçekleştirilen bu sanayileşme gayretleri de, 1909 senesinden itibaren (kısa kesintiler dışında) devlet yönetimine egemen olan İttihat ve Terakki'nin 'deneme-yanılma' iktisat politikalarının kurbanı olmuş, İttihat ve Terakki'nin 'taammüden' tercihi olan Cihan Harbi ile birlikte, önceki dönemde elde edilen iktisadi kazanımlar dahî büyük ölçüde kaybedilmiştir.

c. İttihat ve Terakki Döneminde İktisat Politikaları ve Sanayinin Gelişimi

Ulusçu bir niteliğe sahip olan İttihatçılar tarafından II. Meşrutiyetle birlikte -kültürel ve kurumsal kökenleri göz ardı edilerek- uygulamaya konulan iktisadi serbestleşme politikaları, dönemin aktörlerinin ulusçu söylem ve iddialarıyla çelişik biçimde, ne-

65 Gündüz Ökçün, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında İmalat Sanayii Alanında Verilen Ruhsat ve İmtiyazların Ana Çizgileri", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt:27, Sayı:1, (1972): 146-153.

66 Veriler için bkz, Şevket Pamuk, *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, Tarihi İstatistikler Dizisi Cilt:1, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 1995), 25.

67 Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, 142.

ticede ekonomide gayr-ı müslimlerin ve yabancıların etkinliğini daha da arttırmıştır. II. Meşrutiyet'in 'liberal dönem' olarak nitelendirilen ilk beş yılında (1908-1913) kurulan şirketlerde genellikle yabancı/gayr-ı müslim ortaklığına gidilmiş, şirketlerin çoğunda yabancı sermaye ağırlığını korumuştur. Milli iktisat dönemi olarak isimlendirilen 1914-1918 döneminde ise, faaliyete geçen anonim şirketlerin büyük çoğunluğu Müslüman-Türk eşraf tarafından kurulmuştur⁶⁸.

Birinci Dünya savaşına kadar olan dönemde bugünkü Türkiye sınırları içinde kalan coğrafyadaki fabrikalar esas olarak İstanbul ve bir ölçüde de İzmir ve Adana yörelerinde faaliyet göstermekteydi. 20. yüzyılın başı itibarıyla İmparatorluğun en önemli sanayi merkezi ise Selanik idi. Örneğin en büyük sanayi işletmelerinin kurulu olduğu pamuklu tekstil dalında, İmparatorluktaki fabrika üretim kapasitesinin yarısından fazlası Selanik ve çevresinde yoğunlaşmıştı⁶⁹. Selanik'in 1912 yılında kaybedilmesi, Avrupa'yla kıyaslandığında zaten bir hayli mütevazı olan Osmanlı'nın sanayi tesisi varlığına çok büyük bir darbe vermiştir. Bu önemli sanayi şehrinin elden çıkması, aynı zamanda İttihatçıların Türk sanayi tarihinde bıraktığı derin ve silinmez izlerden biri sayılabilir.

Mevcut politikalarla ekonomide beklenen başarı sağlanamayınca, Balkan Savaşları'nda uğranılan ağır yenilgilerden sonra oluşan siyasi ortamın da etkisiyle, ittihatçılar tarafından bu defa devletçi ve 'milli' bir iktisat politikası benimsenmeye başlanmıştır. Henüz herhangi iktisadi bir atılım yapamayan ve ekonomide belirgin bir iyileşme sağlayamayan iktidar, ekonomi politikalarını şiddetle eleştirdikleri Sultan Abdülhamid döneminden ancak 5 yıl sonra, 1913 yılı sonunda "Teşvik-i Sanayi Kanun-ı Muvakkatı" çıkararak yerli sanayiye geliştirmeyi (ya da sanayiye millileştirmeyi) amaçlamıştır. Bu defa 'milli kalkınma' hedeflenen bu süreçte sanayileşme konusunda ciddi bir başarı sağlanamamış olsa da, 'milli iktisat'ın temel yörüngesini oluşturan bazı ittihatçı eşrafın, kurdukları 'milli' şirketler vasıtasıyla, kamu gücünün partili müteşebbisler lehine tahsis edilmesi yoluyla ya da savaş koşullarının sunduğu spekülasyona dayalı fahiş kazanç 'imkânlarını' kullanarak hızla zenginleştiği görülmüştür⁷⁰. Ülke kaynaklarının siyasi ve dar bir seçicilikle tahsis edildiği bir ortamda, rekabetçi bir yapıdan uzak koşullarda ve salt siyasi nepotizmle sağlanmış sermaye birikiminin sanayileşme atılımını gerçekleştirecek bir dönüşümü başlatması da -doğal olarak- mümkün olamamıştır.

Savaş yıllarında Anadolu'dan İstanbul'a hububat sevki, 'milli iktisat'ın bir başka kârlı faaliyeti olarak öne çıkmıştır. Savaş sevkiyatının tıkadığı demiryolu şebekesinden buğday nakli için vagon tahsisi elde edebilen tüccar, İstanbul'a getirdiği gıda maddelerini spekülatif kârlarla pazarlama imkânı bulmuştur. İttihatçılar bir yandan karaborsayla mücadele eder gibi görünürken, bir yandan da kendilerine yakın grupların

68 Zafer Toprak, *Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)*, (Ankara: Yurt Yayınları, 1982), 58.

69 Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, 142-143.

70 Bu hususta daha geniş bilgi ve 'milli zenginleşme' konusunda ayrıntılı örnekler için bkz, Toprak, *Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)*, 58-62 ve 346-350; Doğan Avcioğlu, *Türkiye'nin Düzeni (Dün-Bugün-Yarın)*, Birinci Kitap, (İstanbul: Tekin Yayınevi, 1976), 263-276.

nemalandığı bir birikimin de gelişmesini sağlamıştır⁷¹. Türkiye’de kapitalizm, temel mimarisi ittihatçılar tarafından çizilen ve ilerleyen yıllarda sermaye-siyaset ilişkilerinde masun bir geleneğe dönüşecek olan böyle sorunlu bir işleyiş zemininde filizlenmiştir.

Osmanlı Döneminde Kocaeli’de Temel Sanayi Faaliyetleri

a. Gemi ve Tersane Sanayii ve Buna Bağlı Faaliyetler

Osmanlı denizciliği ve donanması başlangıçta, devlet sınırlarına dâhil edilen ve Ege denizine kıyısı olan beyliklerin deniz gücüne dayalı olarak ortaya çıkmış, ancak zamanla bu güç yeterli olmamış ve bir donanmaya sahip olma ihtiyacı ciddi olarak hissedilmiştir⁷². 1327’de Körfez’in güney sahilinin Karamürsel Alp Bey tarafından fethedilmesinden sonra, Osmanlı’nın -muhtemelen- ilk tersanesi burada kurulmuştur⁷³. Bu tersane, Türklerin -bugünkü Kocaeli sınırları dâhilindeki- ilk sanayi yatırımı olarak değerlendirilebilir. Karamürsel Bey’in kendi icadı olan ve bu tersanede inşa edilip kendi adıyla anılan çekdiri tipi küçük gemiler yüzyıllar boyunca Osmanlı denizlerinde kullanılmıştır. Edincik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit’te kurulup geliştirilen tersaneler, Osmanlı Deniz Kuvvetleri’nin ilk nüvesini teşkil etmiştir⁷⁴. Ancak bunlar henüz büyük gemilerin inşa edilebileceği ölçekte tersaneler değildir. Osmanlı’da ilk muntazam tersane Yıldırım Bayezid zamanında, Saruca Paşa’nın nezareti altında Gelibolu’da yaptırılmıştır⁷⁵.

Latinler’den sonra önemini yitirmiş olan İzmit Tersanesi Sultan Orhan zamanında küçük çapta deniz araçlarının yapımına uygun hale getirilmişti. Yavuz Sultan Selim dönemine kadar ancak küçük filikaların inşa edildiği İzmit Tersanesi, Sultan’ın donanmanın güçlendirilmesi konusundaki emriyle başlatılan çalışmalar neticesinde yeniden faal hale getirilmiştir⁷⁶. İzmit Tersanesi böylelikle daha büyük gemilerin yapımına elverişli hale gelmiştir. Ayrıca 16. yüzyıl boyunca zaman zaman tamirat geçiren tersane, Köprülüler devrinde ise kısmen genişletilmiştir⁷⁷.

Yüzyıllar boyunca İzmit’in bir denizcilik ve gemicilik merkezi olmasını sağlayan çevre ormanlar, sadece İzmit Tersanesi’nin değil, Tersane-i Amire’nin* de kereste ihtiyacını karşılamaktaydı. Bilhassa Kocaeli Sancağı İstanbul Tersanesi’nin kereste ocaklığı idi⁷⁸. Tersane-i Amire’nin kereste ihtiyacını 16. ve 17. yüzyıllar boyunca büyük ölçü-

71 Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2007*, (Ankara: İmge Kitabevi, 2008), 29. (Yıldız Sarayı’nın yağmalanması vakası da, sermaye birikimi mefhumunun ittihatçılar açısından mana genişliğinin/derinliğinin ve ittihatçıların bu husustaki ‘taşkın’ coşkularının erken bir işareti olarak sayılabilir.)

72 İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015), 14.

73 Bu konuda bkz, Mücteba İlgürel, “Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri”, *Belleten*, c.LXV, Sayı:243, (Ağustos 2001): 643.

74 Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, 14.

75 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988), 394 ve 505.

76 Avni Öztüre, *Nikomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi*, (İstanbul: Çeltüt Matbaacılık, 1981), 99-100.

77 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2003), 19-20.

* Osmanlı donanmasının gemilerinin inşa edildiği İstanbul Haliç kıyısındaki ana tersane.

78 Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 449.

de Kocaeli bölgesindeki ormanlar karşılaşmıştır⁷⁹. Gemilerin kaburgalarının imalatında kullanılan eğri ağaçların çoğu İzmit Körfezi civarındaki 'ağaç denizi' olarak adlandırılan ormanlardan elde edilmiştir⁸⁰. Donanmanın yenilenmesi sırasında Kefken Tersanesi de önemli bir vazife görmüş, bir baştarde, ilk aşamada dört ve sonrasında 10 kadirge ve bin adet kürek hazırlanarak donanmaya teslim edilmiştir⁸¹.

1571 yılındaki İnebahtı Deniz Savaşı'nda yaşanan ağır mağlubiyetle birlikte donanmayı oluşturan gemilerin önemli ölçüde kaybedilmesi sonrasında başlatılan donanmanın yeniden inşası çalışmalarında, iki ana tersane (Haliç ve Gelibolu) dışında, içlerinde İzmit ve Kefken tersanelerinin de bulunduğu birçok tersaneden istifade edilmiştir⁸². Bunun yanı sıra, 1656'da Çanakkale boğazı önlerinde Venedik donanmasıyla yapılan savaşta yaşanan -ve tarihçiler arasında genellikle İnebahtı mağlubiyetine benzetilen- mağlubiyette büyük kayba uğrayan donanmanın yenilenmesi çalışmalarında da İzmit Tersanesi faal olarak kullanılmıştır⁸³. Bu tarihlerde büyük gemilerin de inşasına müsait olan İzmit (İznikmid) Tersanesi, gemi tezgâhlarının yanında, çok sayıda kereste mahzenleri (Evliya Çelebi'nin bahsettiğine göre 200 kereste mahzeni) de olan bir tersane idi⁸⁴. Ayrıca Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde İzmit'ten bahsederken kullandığı "...yüce bir bayındır ve büyük şehirdir. İskelesi, büyük bir ticaret limanıdır. Zengin tüccarları vardır. ...Çoğu kereste tüccarıdır ve ..."⁸⁵ ifadeleri de, şehrin iktisadi canlılığını teyit etmektedir.

1766 depreminde de hasar gören İzmit Tersanesi bir müddet kullanılmamış, 1768-1774 Osmanlı Rus savaşında yaşanan 'Çeşme faciası'nda Osmanlı donanmasının çok büyük kayba uğramasından sonra daha modern gemiler inşa etme ihtiyacının bir sonucu olarak Sultan III. Selim döneminde başlatılan modernleştirme ve büyütme çabaları sonucunda yeniden düzenlenmiştir. Bu süreçte Kaptan-ı Derya Hüseyin Paşa uzun süre İzmit'te kalarak tersanenin genişletme ve modernizasyon çalışmalarına bizzat nezaret etmiştir⁸⁶. Osmanlı İmparatorluğu 1827'de son büyük donanmasını da Navarin önlerinde (Navarin faciası) kaybettikten sonra, daha önce Sultan III. Selim döneminde başlatılmış olan tersaneleri modernleştirme çabaları, dönemin padişahı Sultan II. Mahmut tarafından da sürdürülmüş, İzmit Tersanesi'ni modernleştirme çalışmaları hızlanarak devam etmiştir⁸⁷. Sultan Abdülaziz döneminde donanmaya bütçeden önemli bir pay ayrılmış, İstanbul ve İzmit tersaneleri yenilenerek büyütülmüş, donanmaya çok sayıda yeni ve modern gemi eklenmiştir. Ancak buharlı ve

79 Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, 117. (Aşırı kullanım sebebiyle 17. yüzyılın sonlarına doğru Kocaeli'nin sahillerinde kereste kaynakları oldukça azalmış ve henüz kullanılmamış ormanlar çok içlerde kalmıştı. Bu yüzden kereste artık güçlkle temin edilebiliyordu. Bkz, 117)

80 Halkondil Zeyli, (Teşkilat Kısmı), 131'den aktaran; Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 495. İzmit civarındaki ormanların ağaç denizi olarak adlandırıldığı hususu, Evliya Çelebi Seyahatnamesinde de geçmektedir. Bkz, Evliya Çelebi Seyahatnamesinden Seçmeler, Der., Erdal Çakıcıoğlu, (İstanbul: Akvaryum Yayınevi, 2010), 117.

81 Çetin, *Kocaeli Tarihinden Sayfalar*, 98.

82 Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 445-446.

83 Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, 190.

84 Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, 19.

85 Evliya Çelebi Seyahatnamesinden Seçmeler, s.116.

86 Öztüre, *Nikomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi*, 109.

87 Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, 45.

daha modern gemilerin çoğalarak ahşap gemilerin yerini almasıyla birlikte İzmit Tersanesi'nin faaliyetleri yavaşlamış, (Sultan Abdülaziz döneminde gerçekleştirilen yenileme çalışmalarının etkisiyle) 19. yüzyılın ikinci yarısında bir canlılık görülmüş ise de, 20. yüzyıl başında (1905) faaliyetler tamamen durmuştur⁸⁸.

1832 yılında Fransız hükümetince Anadolu ve İranda araştırmalar yapmak üzere görevlendirilen ve sonraki 10 yıl boyunca defalarca Anadolu'yu ziyaret eden ünlü mimar ve şarkiyatçı Texier seyahatnamesinde İzmit'in başlıca ticaretinin kereste ve tuz olduğunu belirtmektedir⁸⁹. Ayrıca İzmit 1844-1845 yılı (vergi sayımı maksadıyla hazırlanmış) Temettuat Defterleri'ne göre hancılıktan sonraki en önemli ticaret kolu keresteciliktir. Buna göre hancılık faaliyeti, şehir merkezindeki iş kolları arasındaki en yaygın olanıdır. İzmit'te han sayısının bu kadar fazla oluşu, şehrin önemli ticaret yolları üzerinde bulunduğu ve tüccarların sık sık geldiği bir yer oluşunun göstergesi sayılabilir. Kayıtlara göre şehir merkezindeki ikinci yaygın ticari iş kolu ise keresteciliktir. Kerestecilik aynı zamanda en fazla gelir sağlayan ticaret kolu olup, bu hususta hancılık faaliyeti ikinci sırada gelmektedir⁹⁰. Temettuat defterlerinde geçen işkolları arasında, iş hacmi itibarıyla gemicilik faaliyetinin de öne çıktığı ve bir hayli yaygın olduğu görülmektedir. Kayıtlarda yer alan çok sayıda iskele ve bu iskelelerdeki mahzen, dükkân ve mağazalar, iskele üzerinden yapılan ticaretin varlığının göstergesidir⁹¹.

b. Dokuma Sanayii ve Kocaeli Dokuma Sanayiinin Öncü Fabrikaları

İmparatorluğun 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde başlattığı ilk sanayileşme hamlesi, 19. yüzyıl ortalarından itibaren İzmit'i de 'yeni sanayi' ile tanıştırmış, bu ilk atılımda kurulan fabrikalar, bir sonraki yüzyılda önemli bir sanayi merkezi haline gelecek olan şehirde modern sanayinin ilk adımlarını teşkil etmiştir. Ayrıca Osmanlı'daki (atlı arabalarla yapılan ve Üsküdar, Kartal, Gebze, Dilovası ve İzmit olmak üzere beş menzilden oluşan) şehirlerarası ilk posta taşımacılığı da 1834 yılında Üsküdar İzmit arasında başlatılmıştır⁹². Bunun yanı sıra İzmit, demiryolu taşımacılığı ile erken tanışan şehirlerden biridir. 1873 yılında tamamlanan Haydarpaşa-İzmit hattı, zaten İmparatorluğun kara ve deniz ulaşımının kilit noktasında bulunan kentin ticari önemini daha da arttırmıştır⁹³.

Kendi önemli coğrafi konumunun yanı sıra, İstanbul gibi önemli bir metropole yakın olmak da İzmit açısından tarih boyunca önemli bir avantaj teşkil etmiş, bu husus iktisadi açıdan İzmit'i besleyen bir unsur olmuştur. Osmanlı'nın ilk sanayi tesisi girişimlerinden bazılarının İzmit Sancağı sınırları içinde yer almasında, bu yakın konumun ve ulaşım kolaylığının büyük rolü vardır. O tarihe kadar başta İstanbul olmak üzere Osmanlı ekonomisine gemicilik ve gıda alanında katkı sağlayan İzmit

88 Fıratlı, *İzmit Şehri ve Eski Eserleri Rehberi*, 30-31.

89 Texier, *Küçük Asya: Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, 112.

90 Tuğba Okuyan, "İzmit Temettuat Defterleri", (Yüksek Lisans Tezi Sakarya Üniversitesi, 2004), 55-56.

91 Okuyan, "İzmit Temettuat Defterleri", 65-66.

92 Geçmişten Günümüze Posta, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 1997, s.144-145.

93 Şennur Kaya, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmit Kenti*, (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2009), 185.

Sancağı, sanayileşme hamlesi dâhilinde 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren özellikle mensucat sanayii alanında büyük yatırımlara ev sahipliği yapmaya başlamış ve şehrin iktisadi faaliyet çeşitliliğine bu sınaî müesseseler de güçlü bir şekilde ilave olunmuştur. Sanayi hamlesi doğrultusunda ülke sathında tesis edilen birçok mües-
 sese 20. asra yetişemezken, aşağıda ayrıca incelenecek olan Kocaeli sınırları dâhilin-
 deki söz konusu fabrikalar, Osmanlı'nın son dönemlerine kadar ayakta kalmış, ordu
 için yaptıkları imalat ile milli mücadeleye katkı sağlamış ve bir kısmı birer Osmanlı
 bakiyesi olarak Cumhuriyet dönemine de intikal edebilmiştir.

ba. İzmit Çuha Fabrikası

Osmanlı İmparatorluğu'nda üniforma yapımında kullanılan bir kumaş türü olan
 çuha, başlangıçta yerli kaynaklardan karşılanıyor iken, iç üretim zamanla artan ih-
 tiyaca cevap verememiş ve ithal edilmeye başlanmıştır. İthalat maliyetlerinin Ha-
 zine'ye gittikçe artan bir yük oluşturmaya başlamasıyla birlikte, bu duruma son
 vermek amacıyla 18. yüzyılın başında ve ikinci yarısında olmak üzere iki defa çuha
 fabrikası kurma girişiminde bulunulmuş ancak başarılı olunamamıştır. Aynı şekilde
 III. Selim zamanında yapılan bir diğer teşebbüsten de beklenen netice alınamamış-
 tır⁹⁴. 19. yüzyılın ikinci çeyreği boyunca süren ithal ikameci sanayileşme politikaları
 kapsamında kurulan çuha fabrikalarından biri olan ve 1844 yılında faaliyete geçen
 İzmit Çuha Fabrikası, bu dönemde kurulmuş diğer çuha fabrikalarından daha uzun
 ömürlü olmuş ve 1920 yılına kadar faaliyetlerini sürdürebilmiş, dolayısıyla milli mü-
 cadelenin ilk zamanlarında fabrikadan önemli ölçüde yararlanılmıştır.

Fabrikanın temel kuruluş gayesi, diğer birçok fabrikada olduğu gibi, hem yüksek it-
 halat maliyetlerinden tasarruf etmek hem de yeni istihdam imkânları oluşturmaktır.
 İzmit Çuha Fabrikası'nın yapımı ile bizzat ilgilenen ve inşa maliyetinin bir bölümü-
 nü şahsen (Hazine-i Hassadan) karşılayan Sultan Abdülmecid, fabrikanın açılışına
 da bizzat iştirak etmiş, ayrıca 1945 yılında İzmit'e bir defa daha gelerek fabrikanın
 faaliyetine olan alakasını göstermiştir⁹⁵. Fabrikanın mimari güzelliği dönemin ga-
 zetelerinde yer bulmuş, öyle ki, yurtdışından gelenler fabrika binasını başta saray
 olarak telakki etmişlerdir⁹⁶. Avrupa inşaat tekniklerindeki en anlamlı yenilikleri ih-
 tiva eden binası ve mevcutlar içerisindeki en iyileri olan makineleri ile fabrika kısa
 süre içinde Avrupa'nın en iyisine eşdeğer yünlü kumaş üretmeye başlamıştır⁹⁷. İlk
 fabrika (Basmahane) kurulduktan sonra aynı mntıkada Feshane Fabrikası'nın da
 faaliyete geçmesiyle birlikte bölge mensucat sanayii açısından önemli bir konuma
 yükselmiştir.

İnşa aşamasından itibaren devlet yönetiminin özel ilgisini gören ve ilerleyen yıllarda
 lüzum ettikçe bakım onarım ve genişleme yatırımlarına tabi tutulan Çuha Fabrikası,
 bu ilginin bir sonucu olarak faaliyetlerini imparatorluğun son yıllarına kadar

94 Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, 48.

95 Hilal Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası (1944-1920)*, (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2007), 51-52.

96 Cumhuriyet, 5 Ağustos 1939'dan aktarılan: Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası*, 52.

97 Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", 761.

sürdürebilmiştir⁹⁸. Yetişmiş eleman yokluğu nedeniyle ustalar ve çalışanlar başlangıçta Avrupadan getirilmiş, bunlarla yapılan kontratlarda, zanaatlarını Osmanlı tebaasına da öğrettikleri takdirde ilave ücret alacakları belirtilmiştir. Böylece ayrılan ustaların yerlerini, bu ustalardan zanaat öğrenen yerli ustaların alması sağlanmaya çalışılmıştır⁹⁹. Fabrika müdürü ve üst yönetimi ise daima Türk subaylardan oluşmuştur¹⁰⁰.

Faaliyet geçtikten sonra kısa zaman içerisinde fabrikanın üretim kapasitesinin artırılması ihtiyacı doğmuş, mevcut makinelere ilave olmak üzere 1853 ve 1854 senelerinde Avrupadan yeni makine siparişleri verilmiş, ayrıca fabrikaya ek bina yapımına karar verilmiştir¹⁰¹. Başlangıçta yalnız yünlü askeri kumaş imal eden fabrika (Basmahane), daha sonra yatak çarşafı, havlu, çorap ve eldiven de üretmeye başlamıştır. Fabrikanın 1860'lı yılların başında yıllık ortalama imalatı 72.000 metre kumaş ve 60.000 adet fes civarındaydı¹⁰². Fabrikada imal edilen ürünlerin kalitesi Fransız ve İngiliz ürünleriyle rekabet edebilecek düzeyde idi¹⁰³. 1870'te fabrikadaki üretimi arttırmak amacıyla yeniden Paris'ten makine siparişinde bulunulmuş, ayrıca bu makineler için yeni bir bina yapılmasına karar verilmiştir. Fabrikanın faaliyetleri ve fabrikaya olan ilgi ilerleyen yıllarda da sürmüştür, 1910 yılında fabrikanın tüm aletlerinin yenilenmesine karar verilerek Avrupa'ya sipariş verilmiştir. Ayrıca 1918 senesinde Avusturyadan çuha ve kundura yapımında kullanılan çeşitli aletler satın alınmıştır¹⁰⁴.

Başlangıçta, imalatı sabit bir fiyatla devlet tarafından satın alınmak üzere bir İngiliz fabrikatörün yönetimine verilen fabrikanın, daha sonra emaneten işletilmesinden vazgeçilerek 1845 yılında doğrudan devlet tarafından işletilmesi kararlaştırılmıştır. Yapılan üretim yine devlet tarafından tesbit olunan fiyatlarla askeri ihtiyaçlar için satın alınacaktı¹⁰⁵. İzmit Çuha Fabrikası'nın yönetimi 1849 yılında Dar-ı Şura-yı Askeriye'ye devrolunmuştur¹⁰⁶. 1916/1917 yılında ise askeriye'ye bağlı diğer fabrikalarla birlikte 'Askeri Fabrikalar Müdüriyet-i Umumisi' çatısı altına alınmıştır¹⁰⁷.

İzmit Fabrika-i Hümayunu, milli mücadele esnasında da ordunun elbiselik kumaş, çadır, fanila vb. ihtiyaçlarını karşılamıştır¹⁰⁸. Milli mücadelenin yoğun olarak sürdüğü 1920 yılı itibariyle Anadolu'da İzmit Çuha Fabrikası'ndan başka Türk ordu-

98 Bu süreçteki yenileme ve genişletme mahiyetindeki yatırımların hepsi için bkz, Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası*, 55-56.

99 Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası*, 64-65.

100 Emre Dölen, "Osmanlı Döneminde Kocaeli'deki Sanayi Kuruluşları", Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu, Cilt:II, (Kocaeli: Mayıs 2014), 674.

101 Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası (1944-1920)*, 55.

102 Xavier Heuschling, *L'Empire de Turquie*, (Bruxelles-Leipzig: 1960), 157'den aktaran, Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, 51.

103 Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, 51.

104 Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası*, 55. İzmit Çuha Fabrikası konusundaki bu öncü çalışmasında Karavar, fabrikanın yenilenmesi ve tevsii konusundaki bu bilgileri Osmanlı arşivlerindeki birincil kaynaklardan derlemiştir.

105 Tefik Güran, 19. *Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, 385.

106 Güran, 19. *Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, 389.

107 Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası*, 54.

108 Karavar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası*, 85.

sunu elbiselik kumaş çıkartacak esaslı bir fabrika yoktu. Ancak 1920 yılı ortalarında (18 Haziran) İzmit Çuha Fabrikası İngiliz harp gemileri tarafından bombalanarak tahrip edilmiştir¹⁰⁹. Bombardıman neticesinde hasara uğrayan fabrikanın faaliyetleri bu tarih itibariyle durmuştur. Daha sonra fabrikanın bir kısım aksamı sökülerek küçük bir fabrika kurmak gayesiyle Kayseri'ye taşınmıştır¹¹⁰.–

bb. Hereke Fabrika-i Hümayunu

Osmanlı dokuma sanayiinin ilk büyük fabrikalarından biri olan Hereke Fabrika-i Hümayunu, Sultan Abdülmecid döneminde İzmit Çuha Fabrikası'nın yapımı için vazifelendirilen Ohannes Dadyan¹¹¹ tarafından, 1843 yılında Hereke'de kurulmuştur. Başlangıçta 50 pamuklu ve 25 ipekli tezgâh ile faaliyete geçen fabrika, ipekli dokumalarının kazandığı rağbet üzerine, 1850 yılında ipekli kısmına 100 adet el tezgâhı ilave olunarak genişletilmiştir¹¹². Fabrika ilk faaliyete geçtiği yıllarda önemli zararlarla karşı karşıya kalmıştır. Fabrikanın bu ilk kuruluş yıllarındaki zararın önemli bir nedeni, yaşanan kalite sorunları yanında, üretim kapasitesinin düşüklüğü idi. Nitekim fabrikada ilk aşamada 40-50 tezgâh mevcuttu ve yapılan hesaplamalara göre fabrikanın verimli çalışabilmesi için 100 tezgâhlık bir kapasiteye ulaşması gerekmektedir. Gerçekten de yıllık üretim kapasitesinin arttırılmasından sonra, 1852'den itibaren fabrika kârlı hale gelebilmiştir. İlerleyen yıllarda üretim arttıkça kâr tutarı da artmaya devam etmiştir¹¹³. Üretim kapasitesinin arttırılması çalışmaları kapsamında yeni bir fabrika binası da yapılarak hizmete açılmıştır. Kâgir yapıdaki yeni fabrika binası için sarf edilen meblağ 1851 yılı itibariyle 339.813 kuruştur¹¹⁴.

Sultan Abdülmecid döneminde sarayların tefrişi ve saray halkının ihtiyaçları için faaliyet gösteren Hereke Fabrika-i Hümayunu, Sultan Abdülaziz döneminde piyasada satılmak üzere ipekli dokuma üretimine de başlamış ve bu gaye ile kapalı çarşıda bir satış mağazası açılmıştır¹¹⁵. Devlet yönetiminde işletilen fabrikalar için öncü sayılabilecek bu doğrudan perakende ticaret girişimi, yaşanan bürokratik zorluklar nedeniyle iki yıldan az bir süre içinde, 1875'te sona ermiştir¹¹⁶. 1878 yılında geçirdiği yangında ciddi hasar gören ve üretimi durdurulan fabrika, bir süre atıl kalmış ve ancak 1881 yılında hazırlatılan keşif raporu doğrultusunda başlatılan onarım faaliyetlerinin tamamlanmasıyla birlikte 1882 yılında yeniden faaliyetlerine başlamıştır¹¹⁷.

109 Ali Fuat Cebesoy, *Milli Mücadele Hatıraları*, (İstanbul, Temel Yayınları, 2010), 477.

110 TBMM Gizli Celse Zabıtları, C..1, Ankara, 1980, s.190-196'dan aktaran: Karavar, a.g.e., s.87.

111 İmparatorluğun Barutçubasisi olarak görev yapan Dadyan ailesi, sanayileşme hamlesinde de aktif olarak yer almış ve kurulan fabrikalar hususunda padişahlara danışmanlık yapmıştır. 1840'lı yıllardaki sanayileşme hamlesini icra etmek üzere görevlendirilen Ohannes Dadyan'ın Osmanlı sanayiinin tesisi sürecindeki aktif rolü konusunda yapılmış hususi bir çalışma için bkz, Abdülkadir Buluş, "Osmanlı Sanayinde bir Ermeni Direktör: Ohannes Dadyan", Birinci İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri -1, Türk İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu, (İstanbul: 2010), 317-344.

112 Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, 63.

113 Güran, 19. *Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, 392-394.

114 Buluş, *Osmanlı Tekstil Sanayi Hereke Fabrikası*, 132.

115 Mehmet Kenan Kaya vd., *Milli Saraylar Koleksiyonunda Hereke Dokumaları ve Hahları*, (İstanbul: TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı Yayını, 1999), 10-13.

116 Ayrıntılı bilgi için bkz, Önder Küçükerman, *Anadolu'nun Geleneksel Halı ve Dokuma Sanatı İçinde Hereke Fabrikası: Saraydan Hereke'ye Giden Yol*, (İstanbul: Sümerbank, 1987), 49.

117 Buluş, *Osmanlı Tekstil Sanayi Hereke Fabrikası*, 140.

Hereke Fabrikası'nda halı üretimine de başlamak için, kuruluş tarihinden itibaren çeşitli girişimlerde bulunmuş ancak bu ilk girişimler başarılı olamamış ve istikrarlı bir halı üretimi faaliyeti gerçekleştirememiştir¹¹⁸. Hereke'de ilk defa halı üretimine bir rivayete göre 1883 bir diğer rivayete göre ise 1891 yılında, Abdülhamid tuğrası ile yapılan Halıhanede yüz yeni tezgâhla başlandığı belirtilmektedir¹¹⁹. Halı desenlerinde geleneksel Osmanlı halıcılığında bir dönüşüm sayılabilecek yeniliklerle, bir Hereke üslubu oluşturulmaya çalışılmıştır. Halı üretimine geçildiği yıl Hereke Fabrika-i Hümayunu'nda aynı zamanda ipek mendil ve işleme dairesi, ipek fanila ve iç giysi dairesi ve ipekli dokuma dairesinin çalışır durumda olduğu bilinmektedir. Yine bu tarihlerde boyahane ve kumaş perdah makineleri imparatorluk sınırları içinde yalnızca Hereke Fabrika-i Hümayunu'nda bulunmaktadır. Ayrıca Fabrika-i Hümayun ile birlikte Hereke'deki kamu hizmeti veren müessese ve yapılar da artmış, fabrikanın hemen yanına inşa edilen 100 yataklı hastaneden sonra, cami, rüşdiye mektebi ve köşk ile rüsumat, Duyun-u Umumiye ve Telgrafhane binaları inşa edilmiştir¹²⁰.

Eldeki bilgilere göre, bu tarihlerde özellikle ipekli dokumalarda büyük gelişmeler elde edilmiş ve üretim saray çevresinin ihtiyacının üzerine çıkarılmıştır¹²¹. Bunun verdiği imkânla 1894 yılında Hereke ipekli dokuma, halı ve battaniyelerinin İstanbul'da satışı için (Zaptiye Caddesinde) yeni bir mağaza daha açılmış ve bu mağaza uzun yıllar faaliyet göstermiştir¹²². 1900 yılına gelindiğinde Hereke'de halı dokuma işi artık tutunmuştu ve halı için gerekli iplik Karamürsel'deki devlet fabrikasından sağlanmaktaydı¹²³. Fabrika gelişimini ve ürün çeşitliliğini 20. yüzyılın başında da sürdürmüş, 1902 yılında çuha, şayak ve iplik bölümü faaliyete girmiş, 1905'te yünlü dokuma işleri ve 1908'de fes bölümü üretime başlamıştır¹²⁴. Faaliyete geçtiği 1843 yılından itibaren Osmanlı dokuma sanayiinin en önemli kurumu olarak faaliyet gösteren ve ürünleriyle İmparatorluk yaşantısının son yüzyılını belirleyen Hereke Fabrika-i Hümayunu, kuruluşundan bir süre sonra Avrupada da prestijli bir markaya dönüşmüş ve uzun yıllar boyunca Avrupadaki birçok uluslararası sergide ödüllere layık görülmüştür¹²⁵.

1913 sanayi sayımları kapsamında, ipek dokumacılığı alanında 5'i Bursa'da ve 1'i Hereke'de olmak üzere muharrik güç kullanan toplam 6 müessese tesbit edilmiştir. Bu 6 müessesede toplam olarak 229 beygir gücünde 12 muharrik güç bulunmaktadır ve bunun %65,4'ü tek başına Hereke Fabrikası'na aittir. Savaş nedeniyle ipek sanayiinin büyük bir buhrana uğradığı 1915 yılında diğer 4 müessesede faaliyetler durmuşken, üretime devam edebilen iki müesseseden biri de Hereke Fabrikası'dır¹²⁶. 1917'de yün-

118 Donald Quataert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, (İstanbul: İletişim, 2013), 272.

119 Buluş, *Osmanlı Tekstil Sanayi Hereke Fabrikası*, 148.

120 Kaya vd., *Milli Saraylar Koleksiyonunda Hereke Dokumaları ve Hahları*, 13-15.

121 Küçükerman, *Anadolu'nun Geleneksel Halı ve Dokuma Sanatı İçinde Hereke Fabrikası*, 49.

122 Kaya vd., *Milli Saraylar Koleksiyonunda Hereke Dokumaları ve Halıları*, 17.

123 Buluş, *Osmanlı Tekstil Sanayi Hereke Fabrikası*, 150.

124 Küçükerman, *Anadolu'nun Geleneksel Halı ve Dokuma Sanatı İçinde Hereke Fabrikası*, 51-52. Bu husustaki bir diğer rivayete göre ise Hereke Fabrikası'nda fes imalatına 1895 yılında başlanmıştır. (Buluş, *Osmanlı Tekstil Sanayi Hereke Fabrikası*, 155.)

125 Kaya vd., *Milli Saraylar Koleksiyonunda Hereke Dokumaları ve Halıları*, 17-18.

126 Gündüz Ökçün, *Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri*, (İstanbul: Hil Yayın, 1984), 146-147.

lü dokuma tezgâhlarının sayısı 20'den 50'ye çıkartılarak üretim arttırılmış ve kadın işçilerin çalıştırılmasına başlanmıştır. Fabrika 1910'larda 149 HP gücündeki buhar makinesinin yanında, yalnız burada bulunan boyahane ve perdaht makineleri ile Osmanlı İmparatorluğu'nun en modern tekstil kuruluşu durumundadır¹²⁷.

bc. Karamürsel Mensucat Fabrikası

Karamürsel Mensucat Fabrikası 1890 yılında "Karamürsel Fes Çuha ve Şayak Fabrikası" adıyla, Dersaadet tüccarlarından Bosnalı Çengiş Mustafa Bey ile Saray-ı Hümayun Şayak ve Çuhacıbaşılığı unvanına sahip Volçitrinli Yusuf efendiler tarafından İzmit Sancağı dâhilinde bulunan Karamürsel kasabasında kurulmuştur¹²⁸. 1892'de ruhsat müracaatı yapılmış ve aynı yılın mayıs ayında gerekli olan ruhsat alınmıştır. Yürürlükte olan sanayi teşvikleri dâhilinde, 1893 yılında fabrikanın kuruluşu için gerekli her türlü alet ve makinenin Avrupadan gümrüksüz temini konusunda izin alınmış, 1895 yılında fabrikanın 15 sene müddetle emlak vergisinden muaf tutulması ve yurtdışından satın alınması gereken malzemelerin de gümrük vergisinden istisnası konusundaki talep, 15 Ocak 1896 tarihi itibarıyla uygun görülerek Karamürsel Mensucat Fabrikası'nın bahsedilen vergilerden muaf tutulmasına karar verilmiştir¹²⁹. Ayrıca fabrikanın genişletme yatırımı için Ziraat Bankası'ndan borç alınmasına izin verilmesini içeren talebi de padişah tarafından kabul edilmiştir¹³⁰. Bu muafiyetler dışında, ilerleyen yıllarda fabrikanın kurucu, yönetici ve çalışanları Sultan II. Abdülhamid tarafından sanayinin gelişmesine hizmet ettikleri gerekçesiyle taltif edilmişler, çeşitli nişan ve madalyalarla ödüllendirilmişlerdir¹³¹.

Karamürsel Mensucat Fabrikası, açılışından çok kısa süre sonra farklı şehirlerde şubeler açmaya başlamıştır. Fabrika bu suretle İstanbul, Trabzon, Bursa, İzmit, Adapazarı, Selanik, Eskişehir, Afyon, Kütahya, Biga ve İnegöl'de bulunan bayileri vasıtasıyla geniş bir müşteri kitlesine ulaşmış, fes, çuha ve şayak gibi kumaşlar ve yünlü mensucat üretiminde birinci sırada yer almıştır¹³². Piyasaya yapılan perakende satışların yanı sıra, fabrikada imal edilen kumaşlar özellikle (merkezi Selanik'te bulunan) Üçüncü Ordu'ya mensup asker kıyafetleri için tercih edilmiş, yıllar içinde Üçüncü Ordu'dan çok büyük siparişler alınmıştır¹³³. Karamürsel Mensucat Fabrikası ayrıca polis ve komiserler için dikilecek elbise ve kaputların kumaşını ve posta-telgraf görevlilerinin üniformaları için gerekli kumaşı da imal ediyordu¹³⁴. Karamürsel Mensucat Fabrikası 1917 yılında sermayesi arttırılarak "Karamürsel Mensucat ve Ticaret Anonim Şirketi" haline dönüştürülmüştür¹³⁵. Savaşlar sırasında yurtdışından yapılan ithalatın azalması nedeniyle meydana gelen boşluğu dolduran fabrikalardan biri

127 Emre Dölen, *Tekstil Tarihi*, Marmara Ü. Teknik Eğitim Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992, s.416.

128 Zeynep İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu, Cilt:2, (Kocaeli: Nisan 2015), 1119.

129 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", 1120-1122.

130 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", 1123.

131 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", 1125-1126.

132 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", s.1124.

133 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", s.1125. Üçüncü Ordu tarafından verilen siparişler için bkz, İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", 1125-1130.

134 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", 1130.

135 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", 1132.

olan Karamürsel Mensucat'ın, 1919-1920 döneminde dahi kâr ederek vergi verdiği ve yeni yatırımlar için kararlar aldığı görülmektedir¹³⁶.

Karamürsel 1920 yılında İngilizlerin ve kısa bir süre sonra da İngilizler himayesinde Yunanlıların işgaline uğramış, işgal esnasında fabrika da zarar görmüştür. Yunanlılar 1921 yılında Karamürsel'den çekilirken kasabayı tamamen yakmış, Karamürsel Mensucat Fabrikası da bu suretle yakılmıştır¹³⁷. Şirket geriye kalan sağlam makine teçhizatı İstanbul Süleymaniye'ye taşıyarak faaliyetlerine burada devam etmiştir¹³⁸. Sonraki yıllarda İzmit milletvekillerinin İzmir İktisat Kongresi'nde ve TBMM'nin ilgili oturumlarında Karamürsel'deki fabrikanın yeniden ihya edilmesine dönük teklif ve girişimleri ise sonuçsuz kalmıştır¹³⁹.

c. Çimento Sanayii: Arslan ve Eskihisar Çimento Fabrikaları

Osmanlı'da, değişen mimari tarzlar ve inşaat teknikleriyle birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yapı inşaatlarında ilk aşamada bağlayıcı madde olarak kullanılmaya başlanan çimento, yüzyılın son çeyreğinde yapılarda beton kullanımına geçişle birlikte daha çok tüketilmeye başlanmıştır. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında imparatorluğun liman şehirlerindeki gelişmeler ve nüfus artışı, inşaat sektörüne bir canlılık getirmekteydi. Bunun yanı sıra, İstanbul'daki büyük yangınların verdiği zararlar nedeniyle kâğır yapıların imar yönetmelikleriyle teşvik edilmeye başlanması da yapılarda çimento kullanımını arttıran bir unsur olmuştur¹⁴⁰. Bu ortamda hızla artan çimento ihtiyacı başlangıçta tamamen ithalat yoluyla karşılanmaktaydı.

Çimento sektörünün hızla büyüme aşamasında olduğu bu zaman diliminde ilk çimento şirketi (Linardos) 1906 yılında İstanbul'da kurulmuştur. Çimento üretimi amacıyla kurulan ilk şirket ise, Danimarka menşeli bir firma tarafından 1910 yılında kurulan ve kurucuları Rum asıllı Osmanlı vatandaşları olan (Memalik-i Osmaniyye'de Suni Çimento ve Hidrolik Kireç İmaline Mahsus) Arslan Osmanlı Anonim Şirketi'dir. Şirketin aynı zamanda Türkiye'nin ilk çimento üretimini gerçekleştiren fabrikası olan üretim yeri -bugünkü Kocaeli sınırları içinde kalan-Darıca Taşlımanı mevkiidir. Bu ilk çimento fabrikası girişimini, 1911 yılında bir Alman şirketi tarafından Eskihisar'da 'Eskihisar Suni Portland Çimentoları ve Su Kireci Anonim Şirketi'nin kurulması ve üretime geçmesi izlemiştir¹⁴¹. Söz konusu yerli fabrikaların üretim hacminin ihtiyacı karşılamakta yetersiz kaldığı ve talebin önemli kısmının ithal çimento ile karşılandığı bu yıllarda Hükümet de yerli sanayiye korumak amacıyla her türlü resmi ortaklık sözleşmesinde bu şirketlerin ürettiği çimentonun kullanılmasını öngörmüştür¹⁴². Bu iki fabrikanın ürettiği çimentonun çok rağbet görmesi üzerine, açılışlarından çok kısa bir süre sonra genişleme yatırımına

136 Atilla Oral, "Türk Tekstil Sanayiinin 'En Eski' Özel Kuruluşu: Karamürsel Mensucat", *Hedef Dergisi*, Sayı:106, (2002), http://www.itkib.org.tr/itkib/hedef/old_hedef/200210_ekim/ozelhaber2.htm (23.04.2016).

137 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", 1139.

138 Dölen, *Osmanlı Döneminde Kocaeli'ndeki Sanayi Kuruluşları*, 681.

139 İskefiyeli, "Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)", 1141.

140 Yıldız Sey, *Türk Çimento Tarihi*, (İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı), 2003, 13-14.

141 Sey, *Türk Çimento Tarihi*, 19-20.

142 Sey, *Türk Çimento Tarihi*, 24.

gidilmiştir. Fabrikaların üretime geçtiği yıldan itibaren yerli çimento üretimi -Eskihisar Çimento Fabrikası'nın üretimi durdurduğu 1915 yılından, fabrikanın Harbiye Nezareti tarafından kiralanarak yeniden faaliyete geçtiği 1916 yılına kadarki 1 yıl haric olmak üzere- 1919 yılına kadar genel olarak artış göstermiştir. Harbiye Nezareti I. Dünya Savaşı'nın ağır koşullarının hüküm sürdüğü 1916-1918 yılları arasında her iki fabrikayı da kiralamış, ancak fabrikanın Harbiye Nezareti tarafından işletildiği bu dönemde fabrika donanımı büyük zarar görmüştür. Buna mütareke ve milli mücadele yıllarının ağır koşulları da eklenince, Eskihisar Çimento Şirketi 1919'da iflas etmiş, Aslan Çimento ise -güçlü finansman yapısının da verdiği imkânla- üretimini kısarak ve giderlerini azaltarak ayakta kalmayı başarmıştır. Bu gelişmelerin doğal bir sonucu olarak 1919-1923 arasında yerli üretimde hızlı bir düşüş eğilimi gözlenmiştir¹⁴³. Dönemin ağır şartları nedeniyle devletin yardım etme imkânı bulamamasının da etkisiyle bu yıllarda yerli çimento sanayii bir gelişme gösterememiştir¹⁴⁴.

Mütareke döneminin ağır koşulları altında Osmanlı sanayiinin çok zor günler geçirdiği sırada biri iflas eden diğeri ise faaliyetleri zaman zaman durma noktasına gelen bu iki şirket, 19 Aralık 1919'da imzaladıkları sözleşme ile her iki şirketin de bütün taşınır ve taşınmazlarını ve borçlarını tek bir çatı altında birleştirecek yeni bir şirket kurulması sürecini başlatmış, nihayetinde 9 Ekim 1920 tarihinde bu şirket birleşmesi (Arslan ve Eskihisar Müttehit Çimento ve Su Kireci Fabrikaları Anonim Şirketi) resmiyet kazanmıştır¹⁴⁵.

Osmanlı Devleti Nüfus ve Sanayi Sayımı İstatistiklerinde Kocaeli

Yeniçeriliğin kaldırılmasından sonra imparatorluğun askeri kaynaklarını tesbit etmek amacıyla 1831 yılında sadece erkek nüfusa dönük olarak yapılan sayıma göre Kocaeli'deki erkek nüfus 76.496 olarak belirlenmiştir. İstanbul, Erzurum, Diyarbakır ve Van gibi önemli şehirleri ihtiva etmemekle birlikte Osmanlı'da çağdaş anlamdaki nüfus sayımlarının öncüsü kabul edilebilecek bu sayımdaki nüfus, sayım dâhilindeki diğer şehirlerle kıyaslandığında, Kocaeli'nin ortalamanın üzerinde bir nüfusa sahip olduğu görülmektedir¹⁴⁶. 1881-1893 sayımına göre ise toplam İzmit nüfusu 195.675 olarak tesbit edilmiştir¹⁴⁷.

1897 sayımına göre İzmit Sancağı'nın toplam nüfusu 228.529 kişidir. İzmit Sancağı, İzmit, Kandıra, Adapazarı, Geyve, Karamürsel, Yalova ve İznik kazalarını ihtiva etmektedir. Sayımlar bugünkü Kocaeli sınırlarına taalluk eden kısımdaki nüfusu hesaplamaya imkân vermeye müsait değildir. Ancak bir kıyas oluşturabilmesi bakımından, aynı tarihte İstanbul Vilayeti'nin nüfusu 1.030.234, İstanbul dışında

143 Üretim miktarına ilişkin veriler için bkz, Sey, *Türk Çimento Tarihi*, 25.

144 Ayduk Çelenk, "Türkiye'de Çimento Sanayii ve Sorunları (Seminer)" içinde: "Dünya'da ve Türkiye'de Çimento Üretimi Tüketimi ve Gelişmeler", (İstanbul: İktisadi Araştırmalar Vakfı, 1986), 19.

145 Emre Dölen ve Murat Koraltürk, *İlk Çimento Fabrikamızın Öyküsü*, (İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 2004), 52.

146 Cem Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927*, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt:2, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1996), 23-24.

147 Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927*, 39. (1881 tarihli nüfus nizamnamesi ile karara bağlanmış olan bu sayım, İmparatorluğun bütün bölgelerinde aynı tarihte yapılamamıştır. 1893 yılında Padişaha sunulan ayrıntılı bir raporda yer aldığı için 1881-1893 Sayımı adı kabul görmektedir.)

tüm Trakya'yı kapsayan Edirne Vilayeti'nin nüfusu 986.446, Ankara, Çorum, Kayseri, Kayseri, Kırşehir ve Yozgat sancaklarını kapsayan Ankara Vilayeti'nin nüfusu 1.018.727, Samsun ile Artvin arasındaki sancakları kapsayan Trabzon Vilayeti'nin nüfusu 1.164.827 kişiden müteşekkildir¹⁴⁸.

Osmanlı istatistiklerinde İzmit Sancağı'ndaki Osmanlı nüfusu 1885'te 195.659, 1897'de 228.529, 1906'da 290.504 ve 1914'te 325.153 olarak tesbit edilmiştir¹⁴⁹. Bu süreçte, siyasi gelişmelere de dayalı olarak, İzmit Sancağı nüfusunun hızla arttığı görülmektedir. İzmit'te nüfus artış hızını doğrulayan bir başka veri de 1920 tarihli İngiliz Dışişleri raporudur. Buna göre 1919 yılında İzmit nüfusu 335.000 olarak tahmin edilmektedir¹⁵⁰. İmparatorluğun nüfusu 1885-1897 döneminde toplam %10,2 artış gösterirken, bu dönemde İzmit Sancağı'nın nüfusu %16,8 oranında artış göstermiştir¹⁵¹. Diğer vilayet ve sancaklarda, dönemin siyasi konjonktürünün etkisiyle birbirinden oldukça farklı değişim oranları yaşanmakla birlikte, toprak kayıplarının olmadığı bu yıllarda İzmit Sancağı'nın nüfusunun İmparatorluk nüfusundan daha hızlı bir oranda artış gösterdiği görülmektedir. Bu durumu, bu bölgedeki sınaî yatırımlarla da ilişkilendirmek mümkündür.

1897 sayımına göre yakacak odun kesiminde İmparatorluğun en önemli ikinci merkezi olan İzmit Sancağı, kömür imali için kesilen odun miktarında da 5. sıradadır¹⁵². Bunun dışında 174 adet un fabrikası olmakla birlikte, bu sayı diğer vilayetlerle kıyas edildiğinde çok önemli bir rakam değildir. Bu fabrikalar içinde buhar gücü ile çalışan sadece bir un fabrikası bulunmaktadır. Öte yandan ipek dokuma fabrikaları bakımından İzmit Sancağı imparatorluğun en önemli merkezi konumundadır. Öyle ki, 1897 sayımında İzmit Sancağı'nda 11 adet ipek mensucat fabrikası mevcut iken ikinci sıradaki Beyrut Vilayeti'nde bu sayı 4'tür¹⁵³.

20. yüzyılın başları itibariyle İzmit Sancağı dokuma sanayi açısından önemli konumunu sürdürmekle birlikte, henüz imparatorluğun en önemli 4 sanayi şehri arasında yer almamaktadır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde büyük sanayinin üretim değeri itibariyle şehirlere göre dağılımı şu şekildedir¹⁵⁴:

İstanbul	%55
İzmir	%25
Bursa	%5
Adana	%3
Diğer İller	%12

148 Tefik Güran, *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, Devlet İstatistik Enstitüsü Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt:5, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 1997), 19.

149 Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927*, 47.

150 Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927*, 61.

151 Nüfus artış oranları, Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927*, s.47 ve 49'daki nüfus verilerinden hesaplanmıştır.

152 Güran, *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, 177.

153 Güran, *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, 262.

154 Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994), 167.

Savaş koşulları nedeniyle zorunlu olarak bazı şehirleri kapsamayan ve Marmara Bölgesi'nde sadece İzmit'i ihtiva eden 1921 Sanayi Sayımı'na göre İzmit Sancağı, o yıl ipekçilik sanayiinde 38.820.000 kuruşluk rekor bir hâsılat oluşturmuştur. Aynı yıl sayım kapsamındaki şehirlerin tamamındaki hâsılatın genel toplamı ise 52.859.580 kuruştur¹⁵⁵. 1897 sayımlarına göre diğer şehirlere kıyasla henüz önde gelen bir ipek kozası üretim merkezi olmayan İzmit Sancağı, bu konuda zaman içinde önem kazanmış ve 1921 yılında ipek kozası üretiminde Bursa Vilayeti'nden sonraki en yüksek miktarda koza üretilen bölge olmuştur¹⁵⁶.

Sonuç

Sahip olduğu stratejik konumu dolayısıyla tarih boyunca iktisadi açıdan hep önemli bir bölge olan Kocaeli coğrafyasında gemicilik ve ağaç sanayii ile başlayan ve gelişen sınaî faaliyetler, 19. yüzyılın 2. çeyreğinden itibaren Osmanlı'daki sanayileşme hamlelerinin birer parçası olarak İzmit ve civarında kurulan mensucat fabrikaları ile yeni bir aşamaya varmıştır. Sanayi devrimini kaçırarak ancak bunun etkilerine maruz kaldıktan sonra -gecikmeli de olsa- sanayileşmeyi ısrarlı bir amaç olarak benimseyen Osmanlılar, uluslararası rekabetin yıkıcı baskısı altında yaşanan birçok başarısız girişime rağmen bu hedeften vazgeçmemiştir.

19. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren başlatılan kapsamlı sanayi yatırımları, yüzyılın son çeyreği itibariyle imparatorluğun yeni koşullara intibakını mümkün kılacak düzeye ulaşabilmiştir. Devletin mali açıdan sıkıntı içinde olduğu bu dönemde yatırımların finansmanı önemli ölçüde yabancı sermaye ile sağlanmış, eğitim ve altyapı yatırımlarıyla desteklenen planlı bir sanayileşme sürecine girilmiştir. Kuşkusuz söz konusu olan, üretimde kullanılan makinelerin de imal edilebildiği topyekûn bir sınaî kalkınma değil, sanayileşmenin getirdiği yeni üretim biçimlerine intibak şeklinde bir başarıdır. Ancak imparatorluğun duraklama döneminde yaşanan ve Mehmet Genç'in ifadesiyle, dünya tarihinin ziraat devriminden sonraki 10.000 yıllık döneminde benzeri olmayan bir yenilik olan sanayi devriminin getirdiği yeni koşullara, yüzyıllardır uygulanan ve devlet ve toplum kimliğinin bir parçası haline gelen iktisadi sistemini dönüştürerek sağlanan bu uyum değerli kabul edilmez. Ancak sanayileşme çabalarına ilişkin süreç bu istikamette sürdürülememiş, İttihatçıların I. Dünya Savaşı'na dâhil olma kararının getirdiği yıkım, diğer birçok alanda olduğu gibi sanayileşme konusunda da o zamana kadar sağlanan kazanımların çok önemli kısmını yıkıma uğratmıştır.

Sahip olduğu gemi yapımına elverişli orman zenginliği sayesinde antik çağdan itibaren bir tersane ve gemicilik sanayii merkezi olan Kocaeli coğrafyası, gerek zamanla orman varlıklarının azalması gerekse teknolojik ilerlemeler sonucu ahşap gemilere olan ilginin azalması neticesinde 19. yüzyılın sonlarından itibaren bu niteliğini kaybetmiştir. Ancak şehrin sınaî önemi sona ermemiş, 1830'lı yıllardan itibaren tekstil sektörüne dönük olarak İzmit ve çevresinde kurulan ve zamanla genişletilen devlet fabrikaları sayesinde kent sanayisi bir başka evreye girmiştir.

155 Abdülkadir İlgen, *1921 Türkiye Sanayi Sayımları*, (Ankara: Cedit Neşriyat, 2008), 93.

156 İlgen, *1921 Türkiye Sanayi Sayımları*, 94 ve Güran, *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılı 1897*, 235.

Kocaeli'nin bu yıllarda dokuma sektöründeki sanayileşme süreci, imparatorluğun 19. yüzyıldaki sanayileşme çabalarının en başarılı örneklerinden birini temsil etmektedir. Bu çabaların erken birer numunesi olarak Sultan Abdülmecid döneminde tekstil sanayii alanında İzmit ve civarında yapılan yatırımlar, o dönem için İzmit'i pamuklu, yünlü ve ipekli dokuma sanayii açısından önemli şehirlerden biri haline getirmiştir. Bu fabrikalar, aynı dönemde kurulan ve kısa sürede faaliyetlerine son verilen birçok fabrikadan farklı olarak oldukça uzun ömürlü olmuş, bir kısmı faaliyetlerini Cumhuriyet döneminde de sürdürmeye devam etmiştir. Oldukça modern teknolojilerle donatılarak kurulan ve faaliyete geçtikten kısa bir süre sonra kapasite artışı ve genişleme yatırımlarına konu olan bu müesseseler, uluslararası sergilerde büyük beğeni toplayan mamülleriyle Kocaeli'nin sanayileşmesinin öncü kuruluşları olmuştur. 19. yüzyıl sonu itibarıyla Hereke Fabrika-i Hümayunu'nda üretilen halılar, halıcılıkta bir ekol oluşturan özgün tarzıyla dünya çapında prestijli bir markaya dönüşmüş, Kocaeli sanayii daha o dönemde bir dünya markası oluşturarak önemli bir başarı sağlamıştır.

Dokuma sanayiine dönük yatırımlardan sonra, imparatorluğun son dönemlerine doğru 1910 ve 1911 yıllarında bugünkü Kocaeli sınırları içinde tesis edilen imparatorluğun ilk çimento fabrikaları da, sınaî varlık çeşitliliğinin artmasını sağlayarak şehrin sanayileşme sürecine katkı yapmıştır.

I. Dünya Savaşı ve sonrasındaki işgal yıllarında bazıları yıkıma uğramış olsa da, 19. yüzyıldaki sanayi atılımı kapsamında bugünkü Kocaeli sınırları dâhilinde kurulan bu fabrikaların bir kısmının Cumhuriyet dönemine de intikal edebilmiş olması, Kocaeli'nin sonraki yıllarda bir sanayi merkezine dönüşmesinin ilk adımı sayılabilir. Anadolu'daki büyük ölçekli modern sanayi varlıklarının ilk örneklerinden olan bu fabrikaların, erken Cumhuriyet döneminde Kocaeli'nin bir sanayi bölgesi namzedi olarak değerlendirilmesinde ve yatırım yeri tercihleri hususunda şehre avantaj sağladığı düşünülmektedir.

Kaynakça

- Avcıoğlu, Doğan. Türkiye'nin Düzeni (Dün-Bugün-Yarın), Birinci Kitap, İstanbul: Tekin Yayınevi, 1976.
- Behar, Cem. *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927*, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt:2, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1996.
- Boratav, Korkut. *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2007*, Ankara: İmge Kitabevi, 2008.
- Bostan, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.
- Bostan, İdris. *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2003.
- Buluş, Abdülkadir. "Osmanlı Sanayinde bir Ermeni Direktör: Ohannes Dadyan", Birinci İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri-1, Türk İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu, İstanbul, 2010.
- Buluş, Abdülkadir. *Osmanlı Tekstil Sanayi Hereke Fabrikası*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, 2000.

- Cebesoy, Ali Fuat. Milli Mücadele Hatıraları, İstanbul: Temel Yayınları, 2010.
- Clark, Edward C. “Osmanlı Sanayi Devrimi”, Derleyen: Halil İncalcık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat - Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.
- Cumhuriyet Gazetesi, 5 Ağustos 1939.
- Çelenk, Ayduk. “Dünya’da ve Türkiye’de Çimento Üretimi Tüketimi ve Gelişmeler”, Türkiye’de Çimento Sanayii ve Sorunları (Seminer), İstanbul: İktisadi Araştırmalar Vakfı, 1986.
- Çetin, Atilla, *Kocaeli Tarihinden Sayfalar*, İzmit: İzmit Rotary Kulübü, 2000.
- Dölen, Emre. “Osmanlı Döneminde Kocaeli’ndeki Sanayi Kuruluşları”, Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu, Cilt:II, (Mayıs 2014): 655-687.
- Dölen, Emre. *Tekstil Tarihi*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Teknik Eğitim Fakültesi Yayınları, 1992.
- Dölen, Emre ve Murat Koraltürk. İlk Çimento Fabrikamızın Öyküsü, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 2004.
- Eldem, Vedat. *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994.
- Eldem, Vedat. *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994.
- Ergin, Osman Nuri. *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Cild:2, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Daire İşleri Başkanlığı Yayınları, 1995.
- Evlıya Çelebi Seyahatnamesinden Seçmeler, Der., Erdal Çakıcıoğlu, İstanbul: Akvaryum Yayınevi, 2010.
- Fıratlı, Nezih. İzmit Şehri ve Eski Eserleri Rehberi, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1971.
- Geçmişten Günümüze Posta, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 1997.
- Genç, Mehmet. *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul: Ötüken Yayınları, 2000.
- Güran, Tevfik. *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.
- Güran, Tevfik. *Osmanlı Devleti’nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, Devlet İstatistik Enstitüsü Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt:5, Ankara: DİE Yayınları, 1997.
- Heuschling, Xavier. *L’Empire de Turquie*, Bruxelles-Leipzig, 1960.
- İlgen, Abdülkadir. *1921 Türkiye Sanayi Sayımları*, Ankara: Cedit Neşriyat, 2008.
- İlgürel, Mücteba. “Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri”, *Belleten*, C.LXV, Sayı:243, (Ağustos 2001): 637-653.
- İncalcık, Halil. *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, Cilt:1, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2009.
- İncalcık, Halil; Quataert Donald. *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt:2 (1600-1914)*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006.

- İskefiyeli, Zeynep. “Karamürsel Mensucat Fabrikası (1890-1921)”, Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu, Cilt:2, (Nisan 2015): 1117-1145.
- Karavar, Hilal. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası (1944-1920)*, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2007.
- Kaya, Mehmet. “XIX. Yüzyılda İzmit (Kocaeli) Sancağı'nın Demografik Durumu ve İskân Siyaseti”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 26/41, (2007): 59-80.
- Kaya, Mehmet Kenan, Yaşar Yılmaz, Sara Boynak ve Vahide Gezgör. *Milli Saraylar Koleksiyonunda Hereke Dokumaları ve Halıları*, İstanbul: TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı Yayını, 1999.
- Kaya, Şennur. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmit Kenti*, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2009.
- Kazgan, Gülten. *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2002.
- Küçükerman, Önder. *Anadolu'nun Geleneksel Halı ve Dokuma Sanatı İçinde Hereke Fabrikası: Saraydan Hereke'ye Giden Yol*, İstanbul: Sümerbank, 1987.
- Macfarlane, Charles, *Turkey and its Destiny*, Cilt:1, 1850.
- Okuyan, Tuğba. “İzmit Temettuât Defterleri”, Sakarya Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2004.
- Oral, Atilla. “Türk Tekstil Sanayiinin ‘En Eski’ Özel Kuruluşu: Karamürsel Mensucat”, *Hedef Dergisi*, İTKİB, Sayı:106, (2002), http://www.itkib.org.tr/itkib/hedef/old_hedef/200210_ekim/ozelhaber2.htm (23.04.2016).
- Owen, Roger, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, London: I.B. Tauris, 1993.
- Ökçün, A. Gündüz. XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında İmalat Sanayii Alanında Verilen Ruhsat ve İmtiyazların Ana Çizgileri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt:27, Sayı:1, (1972): 135-166.
- Ökçün, Gündüz. *Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri*, İstanbul: Hil Yayın, 1984.
- Önsoy, Rifat. *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988.
- Öztüre, Avni. *Nikomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi*, İstanbul: Çeltüt Matbaacılık, 1981.
- Pamuk, Şevket. *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, Tarihi İstatistikler Dizisi Cilt:1, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 1995.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 2005.
- Pamuk Şevket. *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.

- Pamuk, Şevket. *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.
- Polatel, Oğuz. "Nikomedia'dan İzmit'e Bir Kent Adının Dönüşümü", *International Journal of History*, Prof. Dr. Enver Korukçu Armağanı, (2012): 279-295.
- Quataert, Donald. *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2013.
- Ross, Ayşe Çalık. *Antik İzmit: Nikomedia*, İstanbul: Delta Yayınları, 2007.
- Sarc, Ömer Celal. *Tanzimat ve Sanayimiz*, 'Tanzimat 1' içinde, Komisyon, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1999.
- Sey, Yıldız. *Türk Çimento Tarihi*, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 2003.
- Seyitdanlıoğlu, Mehmet. "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 28, Sayı: 46, (2009): 53-69.
- Tabakoğlu Ahmet. *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul: Dergah Yayınları, 2014.
- Texier, Charles. *Küçük Asya: Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, Birinci Cilt, Çev: Ali Suat, Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2002.
- TBMM Gizli Celse Zabıtları, C.1, Ankara, 1980.
- Toprak, Zafer. *Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)*, Ankara: Yurt Yayınları, 1982.
- Tökin, İsmail Hüsrev. *Türkiye Köy İktisadiyatı*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1990.
- Ulugün, Yavuz. *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, İzmit: İzmit Rotary Kulübü Yayınları, 2009.
- Ulugün, Yavuz. *Kocaeli ve Çevresi Tarihi II: Roma Dönemi Bithynia*, İzmit: KYÖD ve İzmit Rotary Kulübü Yayını, 2007.
- Ulugün, Yavuz. *Kocaeli ve Çevresi Tarihi III: Bizans, Selçuklu ve Haçlılar Dönemi Bithynia*, İzmit: KYÖD Tarih Yayınları, 2010.
- Ulugün, Yavuz. *Kocaeli Tarihi: Osmanlı ve Ulusal Kurtuluş Savaşı Döneminde Kocaeli*, KYÖD Tarih Yayınları, 2002.
- Ulugün, Yavuz. *Tarih Öncesi ve Helenistik Dönem Bithynia*, Kocaeli: Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği Tarih Yayınları, 2004.
- Urquhart, David. *La Turquie*, Paris, 1836.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988.
- Yıldırım, Mehmet Ali. *Dersaadet Sanayi Mektebi*, İstanbul: Kitabevi, 2013.
- Yüce, Rıfat. *Kocaeli Tarih ve Rehberi*, Haz., Atilla Oral, İstanbul: Demkar Yayınevi, 2007.

Historical Development of Kocaeli Industry in the Ottoman Period and An Analysis of the Ottoman Industrialization Efforts

EBUBEKİR AYAN

Abstract: *In the scope of this study, the development of Kocaeli Industry is examined along accompany of industrialization efforts in Ottoman Empire and the adventure experienced in transformation of traditional economic system of empire through this process. Within the framework of industrialization efforts in the 19th century, some basic natures of Ottoman economic system that had been ongoing by protection in general frame were converted in this cause -with a big effort spread to decades- and it has been made more convenient with the terms of current industrial development. As approaching to the end of the 19th century, Ottoman economy was able to adapt to the new conditions brought about by industrial revolution, as a result of continuous efforts in a persistent manner despite the failures in industrial investments occurred in the early stages. More clearly, some of the industrial investments made in this process were successful to such an extent that can produce with international standards. However, economic and political policies in the period of the Committee of Union and Progress have almost destroyed the industrialization gains of one hundred years, which finally came to adaptation stage with European industry. Today's city of Kocaeli constituted one of the most important parts of mentioned industrialization process that was ongoing in the 19th century. Factories established in Sanjak of Izmit in this process transformed Izmit city (Kocaeli) into an industrial centre in terms of textile industry, which is the most important sub-branch of Ottoman industry. In this study, it is deduced that this situation had a significant effect on the city of İzmit (or Kocaeli) to be considered as an alternative place for establishment of industrial investments during the early Republic period.*

Keywords: *History of Kocaeli industry, Ottoman industrialization, Industrial development.*