OGM MATERYAL
ORTAÖĞRETİM GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KONU ULUS-DEVLETLEŞME VE ENDÜSTRİLEŞME SÜREÇLERİNİN SOSYAL HAYATA YANSIMALARI

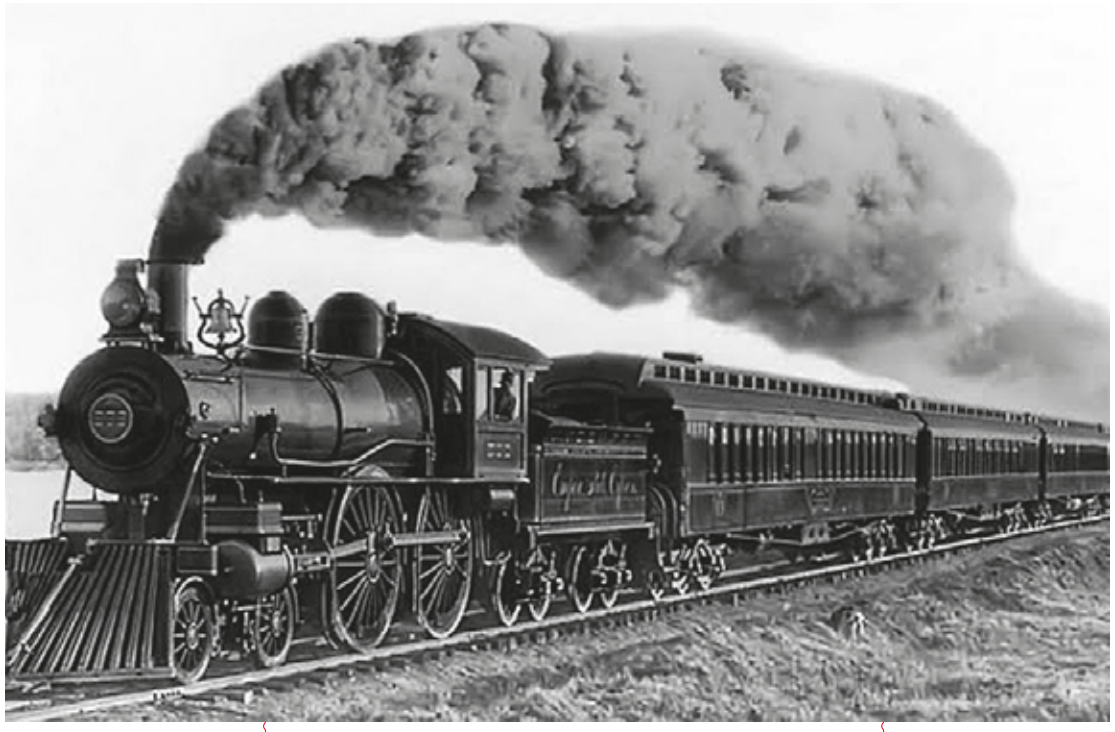
DEVRİMLER ÇAĞINDA DEĞİŞEN DEVLET-TOPLUM İLİŞKİLERİ

Nüfus ve Nüfuz

Devletlerin kullandığı imkân ve kabiliyetlerin tümü olan millî güç, bizzat millet tarafından oluşturulur ve millete aittir. Demografik güç, millî gücün en önemli unsurlarından biridir. Diğer millî güç unsurlarının nicelik ve nitelik açısından desteklenmesinde de demografik güç önemli bir işleve sahiptir. Avrupa'da XVI. yüzyılda gelişen ve XIX. yüzyıla kadar etkili olan merkantilist ekonomi anlayışı, güçlü ve zengin bir devlet için nüfus artışını desteklemiştir.

Merkantilistlere göre nüfusun büyüklüğü; siyasi, askerî ve mali açıdan önemli bir güçtür. Merkantilistler, ülkedeki nüfus artışıyla üretimin de artırılacağını ve bu durumun hazineye gelir olarak yansıyacağına inanmıştır.

Ülke dışından yapılan göçler, nüfus artışı sağladığı için merkantilizmde olumlu karşılanmıştır. XIX. yüzyıldan itibaren nüfus, merkantilizm anlayışında olduğu gibi ulus devletler tarafından da zenginliği artıran bir araç olarak görülmüştür. Bu yüzyılda meydana gelen siyasi, askerî, sosyal ve ekonomik ihtiyaçlar, devlet yöneticilerini ülke nüfuslarını artırmayı amaçlayan politikalar üretmeye yöneltmiştir. Yöneticiler, nüfus artışını hızlandırıcı politikalarla devletlerin politik-askerî güç kazanmasını sağlamaya çalışmıştır. XIX. yüzyıldan itibaren ulus devletler demografik gücü; ülkenin toplam nüfusu, yetişmiş insan gücü, nüfusun eğitim durumu ve öğretim düzeyi gibi kriterlere göre değerlendirmiştir. Ülkeler demografik gücü, güçlü bir devlet için önemli saymıştır.Ancak nüfusun sayısal olarak artışını tek başına yeterli görmeyen devletler, nüfusun eğitimli ve üretken olması için çalışmalar yapmıştır.



Ulaşım ve Haberleşme

Sanayi Devrimi ile birlikte Avrupalı devletler yüksek kapasiteli, ucuz maliyetli ve güvenli bir taşıma sistemine ihtiyaç duymuştur. Bu nedenle XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa'da yol ve kanal inşası gelişmiştir. XIX. yüzyılda kapitalist devletler, hammadde ve pazarlara kolay ulaşabilmek için yeni bir ulaştırma aracı olan treni icat etmiştir.

Buhar gücünün ulaşımda kullanılmasıyla ortaya çıkan tren ve demiryolu ağı, kapitalist devletlerin etkinliğini ve gücünü artırmıştır. Avrupa'da ilk başarılı demiryolu 1830'da İngiltere'de açılmış ve kısa sürede bu ülkenin önemli şehirleri demiryoluyla birbirine bağlanmıştır. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu girişimleri, Islahat Fermanı'nın yabancı sermayeye imkân tanımasıyla gerçekleşmiştir. Osmanlılardan demiryolu imtiyazı alan İngiliz girişimciler, 1867'de 130 km uzunluğundaki İzmir-Aydın hattını inşa etmiştir. Daha sonra yeni sözleşmelerle uzatılan bu demiryolunun 1914'te toplam uzunluğu 610 km'yi bulmuştur. Osmanlı Devleti'nde demiryolu faaliyetleri; yapım maliyetinin yüksek olması, sermaye ve kaynak yetersizliği gibi güçlükler nedeniyle istenilen düzeyde olmamıştır.

Bu nedenlerle demiryolu inşası ve işletilmesi bir imtiyaz olarak yabancı şirketlere verilmiştir. Bu durumda Osmanlı Devleti, demiryolu yapımını kapitalist devletlerin ekonomik, siyasi ve askerî çıkarlarına göre ele almak durumunda kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı Abdülmecid, Abdülaziz ve özellikle II. Abdülhamid'in politikalarından biri olmuştur. II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti'nin tüm demiryolu ağının yaklaşık %73'ünü inşa ettirmiştir.

Osmanlı devlet yöneticileri; demiryolu yatırımlarıyla merkezî devlet otoritesinin ülkenin uzak bölgelerine kadar ulaştırılmasını, iç güvenliğin sağlanmasını, tarımsal vergilerin toplanmasını, savaş dönemlerinde cepheye asker ve malzeme sevk edilmesini amaçlamıştır. Ayrıca ülkeyi boydan boya kat edecek bir demiryolu ağı, Osmanlı egemenliğini içten ve dıştan gelecek tehlikelere karşı da güvenlik altına alacaktır. İsyan bölgelerine kısa sürede ulaşılabilecek ve devletin otoritesini sarsan isyanlar önlenebilecektir. Osmanlı Devleti'nde işletmeye açılan demiryolları sayesinde askerî birliklerin taşınması hızlanmış, isyan ve savaşlarda kolaylıklar sağlanmıştır.

İnşa edilen demiryolları; Dömeke Savaşı'nda, Balkan Savaşlarında ve I. Dünya Savaşı'nda faydalı olmuştur.

Osmanlı Devleti'nde telgraf hattı ilk kez 1855'te kurulmuş ve bu hat İstanbul'u Avrupa'ya bağlamıştır. Kısa sürede telgraf, Osmanlı yöneticileri tarafından benimsenen başlıca teknolojik gelişmelerden biri olmuştur.

Zorunlu Eğitim ve Askerlik

XVIII. yüzyılda Prusya'da başlayan zorunlu eğitim uygulaması ile devlet, vatandaşlarının daha nitelikli eğitilmesini ve devlet politikalarına daha sadık hâle gelmesini amaçlamıştır.

SORULAR

1. Bir ülkede nüfusun artması o devlete birtakım kazançlar sağlamaktadır.

Aşağıdakilerden hangisi bu kazançlar arasında yer almaz?

A) Millî gücün arttırması
B) Üretim ve vergi gelirlerinin artması
C) İç ve dış göçün meydana gelmesi
D) Başka devletlere karşı siyasi bir güç kazanması
E) Ekonomik kalkınma için gerekli işgücünü sağlaması

Cevap: C

2. I. Buharlı makinelerin icadı,
II. Sanayi Devrimi,
III. Sömürgecilik,
IV. Ulusal devletlerin kurulması,
V. 1830 İhtilali

Bu sıralama dikkate alındığında neden-sonuç ilişkisini bozan gelişme aşağıdakilerden hangisidir?

A) Yalnız I
B) Yalnız II
C) Yalnız III
D) Yalnız IV
E) Yalnız V

Cevap: D

3. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde; Sultan Abdülmecid, Abdülaziz ve özellikle II. Abdülhamid dönemlerinde demiryolu yapımına önem verilmiştir.

Aşağıdakilerden hangisi Osmanlı devlet yöneticilerinin demiryolu yapımına önem vermelerinin hedeflerinden biri olamaz?

A) Merkezî devlet otoritesini artırmak
B) İsyanları bastırmak ve İç güvenliği sağlamak
C) Savaş dönemlerinde cepheye asker sevkini kolaylaştırmak
D) Ticareti geliştirmek ve tarımsal vergilerin toplanmasını sağlamak
E) Hammadde ve Pazar ihtiyacını karşılamak

Cevap: E