

Birleşen Dünya

Burjuvazi, bütün üretim araçlarını hızla iyileştirerek, iletişimi son derece kolaylaştırarak, en barbar ulusları bile uygarlığın içine çekmektedir ... Tek sözcükle kendi imgesine uygun bir dünya yaratmaktadır.

K. Marx ve F. Engels, 1848¹

Ticaret, eğitim ve düşünce ile maddenin telgraf ve buhar yoluyla süratle taşınması her şeyi değiştirdiğinden bu yana, büyük Yaraticının, artık orduları ve donanmaları bir gereklilik olmaktan çıkartarak dünyayı tek bir dilin konuşulduğu tek bir ulus haline gelmeye hazırladığına inanıyorum.

Başkan Ulysses S. Grant, 1873²

"Söylediği her şeyi duymuş olmalısın; dağda bir yerde yaşayacaktım, Mısır'a ya da Amerika'ya gidecektim."

Stolz, kayıtsız bir ifadeyle "ne farkedez" dedi; "Mısır'a onbeş gün, Amerika'ya üç haftada gidebilirsin."

"Amerika'ya ya da Mısır'a kim gider? İngilizler, ama bu yolu onlara Tanrı verdi, zaten ülkelerinde yaşayacak yer kalmadı. Hangimiz gitmeyi hayal eder? Olsa olsa yaşamaktan geçmiş umutsuz biri."

I. Gonçarov, 1859³

I

Eski dönemlerin 'dünya tarihi'ni yazdığımızda, yaptığımız aslında (tıpkı Avrupalıların Amerikalılara yaptığı gibi), bir bölgede yaşayanlar bir başka bölgede yaşayanları fethetmemiş ya da sömürgeleştirmemişse, (birbirlerinin varlığından haberdar oldukları ölçüde) birbirlerini ancak yüzeysel temaslarla kıyısından köşesinden tanıyan yerkürenin çeşitli parçalarının tarihlerine bir eklemede bulunmaktan başka bir şey değildir. Örneğin Afrika'nın eski tarihini (gerçi, İslam dünyasına az çok sürekli olarak başvurmadan olamazsa da) yalnızca Uzak Doğu'ya gelişigüzel bir atıfta bulunarak ve (batı sahilleri ile Ümit Burnu haricinde) Avrupa'dan hemen hiç söz etmeden yazmak son derece mümkündür. 18. yüzyıla kadar Çin'de olanların, Ruslar dışında, Avrupa'nın (belli uzmanlaşmış tüccar gruplarıyla varsa da) siyasi yöneticileriyle bir ilgisi yoktur. Japonya'da olanları, onaltıncı yüzyıl ile ondokuzuncu yüzyıl ortaları arasında burada bir köprü başı oluşturmalarına izin verilen bir avuç Flaman tacir dışında kimse doğrudan bilmezdi. Oysa, Celestial/Güneş İmparatorluğu için Avrupa, (gerçi bazı limanlardan sorumlu görevlilerle ilgili ufak tefek idari sorunlar olmuyor değildi ama) İmparator'a kuşku götürmez sadakatlerinin kesin

derecesini belirleme sorunu yaratmayacak kadar uzakta yaşayan dış barbarlara ait bir bölgeydi yalnızca. O yüzden anlamlı etkileşimlerin varolduğu bölgelerde bile, bu etkileşimlerin büyük bölümünü gönül rahatlığıyla göz ardı etmek mümkündür. Makedonya'nın dağlarında, vadilerinde olanların Batı Avrupa'daki tüccar ya da devlet adamları üzerinde ne gibi bir etkisi olabilirdi? Doğal bir felaket Libya'yı silip süpürse, çeşitli uluslardan Doğulu tacirler, hatta Libya'nın teknik olarak bir parçası olduğu Osmanlı İmparatorluğu için gerçekten ne farkederd?

Kuşkusuz, belli bir bölgenin dışında, hatta çoğu zaman içinde de 'iç bölgeler' hakkında bilinenler hâlâ oldukça az olmakla birlikte, yerkürenin çeşitli parçaları arasında karşılıklı bir bağımlılığın olmaması, yalnızca bir bilgisizlik meselesi değildi. 1848'de bile, hatta en iyi Avrupa haritalarında çeşitli kıtaların, bilhassa Afrika'nın, Orta Asya'nın ve Kuzey Amerika'nın bazı bölümleri ve Güneyin iç kesimleri ile Avustralya'daki (neredeyse hiçbir yeri keşfedilmemiş olan kuzey kutbu ile Antartika'yı anmaya bile gerek yok) bir dolu bölge beyaz bırakılmıştı. Başka haritacıların hazırladığı haritalarda ise kesinlikle bilinmeyen daha fazla yer olmalıydı; çünkü Çinli memurlar ya da ümmi öncüler, tacirler ve her kıtanın hinterlandındaki *coueurs de bois*, büyük olsun küçük olsun belli bölgeler hakkında Avrupalılardan daha fazla şey biliyor olsalar da, toplam coğrafi bilgileri çok eksikti. Bir uzmanın dünya hakkında bildiği şeylerin saf aritmetik toplamı, herhalükârdâ tümüyle akademik bir alıştırma olacaktı. Herkes için mevcut değildi: Aslında coğrafi açıdan bile *tek bir dünya* yoktu.

Bilgisizlik, dünyanın birlikten yoksunluğunun nedeni olmaktan çok belirtisiydi. Hem diplomatik, siyasi ve idari ilişkilerin yokluğunu (ya da yok denecek kadar az olmasını*) hem de ekonomik bağların zayıflığını yansıtmaktaydı. Kapitalist toplumun yaşamsal ön koşulu ve niteliği olan 'dünya pazarı'nın uzun zamandır gelişmekte olduğu doğrudur. Uluslararası ticaret**, 1720 ile 1780 arasında değer olarak ikiye katlanmıştı. Çifte devrim döneminde (1780-1840) ise üç katını geçmişti. Ancak, bu muazzam başarı bile ele aldığımız dönemin ölçütleri açısından aslında mütevazı boyuttaydı. 1870'e gelindiğinde, her Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, Avusturya ve İskandinavya yurttaşı için dış ticaret değeri, 1830'daki de-

* Avrupa'nın diplomatik, şecereci ve siyasi İncil'i olan *Almanach de Gotha*, şimdi Amerika cumhuriyetleri olan eski sömürgeler hakkında çok az bilinen şeyleri bile özenle kaydetmesine karşın, 1859'dan önceki İran'ı, 1861'den önceki Çin'i, 1863'ten önceki Japonya'yı, 1868'den önceki Liberya'yı, 1871'den önceki Fas'ı içermektedir. Siyam ise ancak 1880'de Almanyağa alındı.

** Yani, bu dönemde Avrupa'nın ekonomik istatistiklerinin görüş alanı içine girmiş bütün ülkelerin bütün ihracat ve ithalatının özet toplamı.

ğerin dört ila beş katına; her Flaman ve Belçikalı için üç katına ve hatta (dış ticaretin sadece marjinal bir önem taşıdığı) Birleşik Devletler yurttaşı için yaklaşık iki katına çıkmıştı. 1870'li yıllar boyunca, 1840'daki 20 milyon ton ile karşılaştırıldığında, öndegelen ülkeler arasında yıllık 88 milyon ton civarında bir deniz taşımacılığı gerçekleşmişti. Yine [1840'daki] 1.4 milyon tonla karşılaştırıldığında, [1870'lerde] 31 milyon ton kömür; 2 milyon ton tahıla karşılık 11.2 milyon ton tahıl; 1 milyon ton demire karşılık 6 milyon ton demir ve hatta –yirminci yüzyılın habercisi olacak biçimde– 1.4 milyon ton petrol –ki 1840'daki deniz aşırı ticaretin bilmediği bir şeydi bu– deniz ticaretine konu olmuştu.

Şimdi, dünyanın birbirinden çok daha uzak bölgeleri arasındaki ekonomik değişim ağının sıklığını ölçelim. İngiltere'nin Türkiye'ye ve Orta Doğu'ya olan ihracatı, 1848'de 3.5 milyon libreden, 1870'te 16 milyon libreye doruk noktasına çıktı; Asya'ya olan ihracatı 7 milyondan 41 milyona (1875); Orta ve Güney Amerika'ya 6 milyondan 25 milyona (1872); Hindistan'a yaklaşık 5 milyondan 24 milyona (1875); Okyanus-ya'ya [Avustralya, Yeni Zelanda] 1.5 milyondan 20 milyona (1875) yükseldi. Başka bir deyişle, yaklaşık otuz yıl içerisinde dünyanın en gelişmiş ekonomisi ile dünyanın en uzak ya da geri kalmış bölgeleri arasındaki gerçek ekonomik değişimin değeri yaklaşık altı kat artmıştı. Hatta bu rakamlar bile o dönemin ölçütlerine göre fazla etkileyici değildir; ama salt hacim olarak o zamana kadarki bütün planları geride bırakmaktaydı. Dünyanın çeşitli bölgelerini birbirine bağlayan ağ, gözle görülür biçimde sıkılaşmaktaydı.

Devam ede gelen ve haritalardaki boş yerlerin yavaş yavaş dolmasını sağlayan keşif sürecinin, dünya pazarının büyümesiyle ilişkisi karmaşık bir meseledir. Bu süreç, bir bölümüyle dış politikanın; birazıyla misyoner coşkunluğunun; bir ölçüde bilimsel merakın ve dönemimizin sonlarına doğru da gazetecilik ve yayın faaliyetinin bir yan ürünüydü. Ancak, ne İngiliz Dışişlerinin 1849'da Orta Afrika'yı keşfe gönderdiği J. Richardson (1787–1865), H. Barth (1821–65) ve A. Overweg (1822–52), ne Kalvinci Hristiyanlığın çıkarları uğruna hâlâ 'karanlık kıta' olarak bilinen bölgeyi 1840–73 arasında boydan boya kateden büyük David Livingstone (1813–73), o sırada bulunduğu yerleri keşfe çıkan (bir tek o da değildi!) *New York Herald*'ın muhabiri Henry Morton Stanley (1841–1904), ne de tamamen coğrafi ve serüvenci ilgileri olan S.W. Baker (1821–92) ile J.H. Speke (1827–64), seyahatlerinin ekonomik boyutundan haberdardılar ve haberdar olmaları mümkündü. Misyoner gibi hareket eden bir Fransız beyefendisinin dediği gibi:

“Tanrı Efendimizin insana ihtiyacı yok; Müjde [İncil], insanın yardımı olmadan [da] yayılır. Buna rağmen, Müjde’nin tebliğinin yolu üzerindeki engelleri kaldırma görevine bir katkısı olacaksa, bu, Avrupa ticaretinin itibarını arttırır...”⁴

Keşfetmek, sadece bilmek değil; bilinmeyen, dolayısıyla tanımı gereği geri kalmış barbarlara, uygarlığın ve ilerlemenin ışığını götürmek, onları geliştirmek; vahşi çıplaklığın ahlak dışılığını, Tanrının inayetiyle Bolton’da ve Roubaix’te imal edilmiş gömlek ve pantolonlarla örtmek; uygarlığı kaçınılmaz olarak ardından sürükleyen Birmingham mallarını ayaklarına götürmek demektir.

Aslına bakılırsa, bizim ‘kâşif’ dediğimiz ondokuzuncu yüzyıl ortalarında yaşamış bu kimseler, yerküreyi bilgiye açan çok geniş bir insan topluluğunun, sayısal olarak pek önemli olmamakla birlikte halkın yakından tanıdığı bir alt grubunu oluşturmaktaydı yalnızca. Bunlar, ekonomik gelişmenin ve kazancın, henüz (Avrupalı) tüccarı, maden arayıcısını, haritacıyı, demiryolu ve telgraf müteahhidini ve son olarak, şayet iklim uygunsa, beyaz göçmenleri ‘kâşif’in yerine geçirecek kadar etkin olmadığı bölgelere giden kimselerdi. Afrika içlerinin haritasının çıkarılmasında baskın öge ‘kâşifler’di; çünkü bu kıta, Atlantik köle ticaretine son verilmesiyle, bir yandan (güneyde) değerli taşların ve madenlerin bulunması, öte yandan ancak tropikal iklimlerde yetişen ya da toplanabilen ve henüz sentetik olarak üretilemeyen bazı birincil malların ekonomik değerinin keşfi arasındaki dönemde, apaçık ekonomik varlıklara sahip değildi. Bu denli büyük ve yeterince yararlanılmamış bir kıtanın daha önceki zenginlik ve kazanç kaynağı haline gelmemiş olması anlaşılır gibi görünmese de, ne o sırada büyük bir öneme sahipti ne de 1870’lere kadar bir vaat edicilik taşıyordu (Hepsi bir yana, İngiltere’nin alt-Sahra Afrikası’na ihracatı 1840 sonlarında yaklaşık 1.5 milyon libreden, 1871’de 5 milyon libreye yükselmişti; 1870’lerde de ikiye katlanarak 1880 başlarında 10 milyon libreye çıkmıştı, ki buna vaat edici değil denemezdi). İç bölgesi devasa, bomboş bir çölden ibaret olduğundan ve yirminci yüz yıl ortalarına kadar ekonomik sömürüye uygun kaynaklardan yoksun olduğundan, Avustralya’yı da bilgiye açanlar yine ‘kâşifler’ oldu. Öte yandan, kuzey kutbu dışında dünyanın okyanusları ‘kâşifler’e artık çekici gelmiyordu.” (Ele

* Buradaki dürtü de –Atlantik’ten Pasifik’e gemi taşınacılığında (günümüzdeki kutuplar arası uçuşlarda olduğu gibi) zamandan, dolayısıyla paradan büyük tasarruf sağlayacak, uygulanabilir, kullanışlı bir kuzey-batı ve kuzey-doğu geçiş yolu arayışı– büyük oranda ekonomikti. Bu dönemde Kuzey Kutbu’na yönelik ısrarlı bir arayış içinde olunmadı.

aldığımız dönemde Antartika hemen hiç ilgi çekmiyordu). Ancak layıkıyla keşif denebilecek şeyin büyük bölümünü, gemi taşımacılığının devasa ölçülerde genişlemesi ve hepsinden önce de deniz altına kablo döşenmesi oluşturmaktaydı.

Demek ki 1875'te dünya hiç olmadığı kadar iyi biliniyordu. Hatta gelişmiş ülkelerin pek çoğunda, daha çok askeri amaçlarla hazırlanmış ulusal düzeyde ayrıntılı haritalar bulunmaktaydı. Bu türde ilk öncü çalışma olan İngiltere'nin *Ordnance Survey* haritaları –ancak içlerinde İskoçya ve İrlanda henüz yer almıyordu–, 1862'de tamamlanarak yayımlandı. Ne var ki, dünyanın en uzak bölgelerinin, şimdiye kadar görülmedik bir düzenlilik, muazzam miktarlarda mal ve insan taşıma kapasitesi ve hepsinden önce hıza sahip (demiryolu, buharlı gemi, telgraf gibi) iletişim araçları sayesinde birleşmeye başlaması, yalın bilgiden daha önemliydi.

1872'ye gelindiğinde, Jules Verne'nin tarihe geçirdiği zafere ulaşıldı: Peşini bırakmayan sayısız aksilik de hesaba katıldığında yılmaz Phileas Fogg'un dünyayı seksen günde dolaşmasının mümkün olup olmadığı. Okurlar, bu soğukkanlı gezginin izlediği güzergâhı anımsayacaklardır. Londra'dan buharlı gemiyle yola çıkmış, Brindisi'ye dek bütün Avrupa'yı trenle katetmiş, sonra gemiyle (tahminen yedi günde) yeni açılan Süveyş Kanalı'nı geçmişti. Süveyş'ten Bombay'a gemiyle yolculuk on üç gün sürecekti. Bombay'dan Kalküta'ya tren yolculuğu, hattın tamamlanmamış olma olasılığı düşünülürse üç gün tutabilirdi. Buradan deniz yoluyla Hong Kong'a, Yokohama'ya ve Pasifik'in karşı kıyısındaki San Francisco'ya kademeli yol, kırk bir günlük hâlâ uzun bir yoldu. Ancak, Amerika kıtasını boydan boya geçen demiryolu 1869'da tamamlandığından, New York'a normalde yedi günlük bir yolculukla gezginimizin arasına Batının henüz tamamen kontrol altına alınamamış –bizon sürüleri ve yerliler gibi– tehlikeler girmekteydi. Gezinin geri kalan kısmı –Atlantik'in geçilerek Liverpool'a ve oradan trenle Londra'ya gidilmesi–, hayali korkular dışında hiçbir sorun çıkarmayacaktı. Aslında bundan pek de uzun olmayan bir süre sonra bir Amerikan seyahat şirketi, müşterilerine buna benzer bir dünya turu sundu.

Bu gezi, 1848'de yapılmış olsaydı Fogg'un ne kadar zamanını alırdı? Yolculuğun neredeyse tümünü deniz yoluyla yapmak gerekecekti, zira o zamana dek kıtayı kateden bir demiryolu hattı yoktu; Birleşik Devletler haricinde, dünyanın başka bir yerindeyse demiryolunun 'd'si bile bulunmuyordu (Amerika'daki demiryolu hattı da iç bölgelere 200 mil kadar girebiliyordu). En hızlı seyreden yelkenli gemiler (ünlü çay mavnaları), teknik başarılarının doruğunda oldukları günlerde, 1870 dolaylarında

Canton'a ortalama 110 günde gidebilirlerdi. Bu yolculuğun 150 güne kadar çıktığı da vakiydi, ama nereden bakılsa doksan günden az değildi. 1848'de bir gemi yolculuğunun, her şeyin yolunda gitmesi halinde, 11 aydan (ya da limanda geçirilen süre hesaba katılmadan Phileas Fogg'un süresinin dört katından) daha az tutacağını varsayamayız.

Deniz araçlarının hızında iyileştirmelerin geç gerçekleşmesinden dolayı, uzun mesafeli yolculukların sürelerindeki bu iyileştirmeler de mütevazı boyutlardaydı. 1851'de Liverpool'dan New York'a buharlı bir transatlantik yapılan bir yolculuğun ortalama süresi 11-12 gündü. White Star denizyolları, bu süreyi 10 güne indirmekle gurur duymaktaydı, ama 1873 yılında bile bu süre aynen kaldı.⁵ Denizyolunun, örneğin Süveyş Kanalı aracılığıyla olduğu gibi, kısaltıldığı yerler dışında, Fogg da, 1848'deki bir gezginin yapabileceğinden daha fazlasını yapmayı umamazdı. Gerçek dönüşüm, demiryolu sayesinde karada yaşandı; hatta bu bile, demiryolu yapımındaki artıştan çok, buharlı lokomotiflerin teknik olarak sahip oldukları hız olanaklarının artırılmasıyla mümkün oldu. Gerçi Londra-Holyhead arası çoktandır 8.5 saattir -bu rakam, 1974'teki rakamdan yalnızca 3.5 saat fazladır-, ama 1848'in trenleri 1870'lerin trenlerinden genelde daha yavaştı (Ancak 1865'e gelindiğinde -Oscar'ın babası ve ünlü bir balıkçı olan- William Wilde, Londralı okurlarına haftasonunda küçük bir balık avı partisi için Connemara'ya gidip dönmelerini önerebilmekteydi; bugünün demir ve deniz yoluyla [bile] bu kadar kısa sürede bu geziyi yapmak olanaksız olduğu gibi, uçak yolculuğu dışında hiç de kolay ve rahat değildir). Ne var ki, 1830'larda geliştirilen lokomotif, son derece etkili bir makineydi. Fakat 1848'de İngiltere dışında hiçbir yerde bir demiryolu ağından söz etmeye olanak yoktur.

II

Bu kitapta ele alınan dönemde, Avrupa'nın hemen her yerinde, Birleşik Devletler'de, hatta dünyanın başka birkaç bölgesinde daha, böylesi uzun mesafeli bir demiryolu ağının yapımına tanık olundu. Birincisi genel bir manzara sunan, ikincisi biraz daha ayrıntılı olan aşağıdaki tablolar konu hakkında bir fikir vermektedir. 1845'te Avrupa dışında tek bir mil bile olsa demiryolu rayına sahip yegâne 'azgelişmiş' ülke Küba idi. 1855'e gelindiğinde, Güney Amerika'dakilerle (Brezilya, Şili ve Peru) Avustralya'dakiler pek göze batınamakla beraber, beş kıtanın tamamında demiryolu hattı bulunmaktaydı.

AÇIK DEMİRYOLU HATTI (bin mil olarak)⁶

	1840	1850	1860	1870	1880
Avrupa	1.7	14.5	31.9	63.3	101.7
Kuzey Amerika	2.8	9.1	32.7	56.0	100.6
Hindistan	—	—	0.8	4.8	9.3
Asya'nın geri kalanı	—	—	—	—	*
Avustralasya	—	—	*	1.2	5.4
Latin Amerika	—	—	*	2.2	6.3
Afrika (Mısır çevresi)	—	—	*	0.6	2.9
Toplam dünya	4.5	23.6	66.3	128.2	228.4

* 500 milden daha az

DEMİRYOLU YAPIMINDAKİ İLERLEME⁷

	1845	1855	1865	1875
Avrupa'daki ülke sayısı				
demiryolu olan	9	14	16	18
1000 km.nin üzerinde	3	6	10	15
10.000 km.nin üzerinde	—	3	3	5
Amerika'daki ülke sayısı				
demiryolu olan	3	6	11	15
1000 km.nin üzerinde	1	2	2	6
10.000 km.nin üzerinde	—	1	1	2
Asya'daki ülke sayısı				
demiryolu olan	—	1	2	5
1000 km.nin üzerinde	—	—	1	1
10.000 km.nin üzerinde	—	—	—	1
Afrika'daki ülke sayısı				
demiryolu olan	—	1	3	4
1000 km.nin üzerinde	—	—	—	1
10.000 km.nin üzerinde	—	—	—	—

1865'te Yeni Zelanda, Cezayir, Meksika ve Güney Afrika, ilk demiryollarına kavuştular; 1875'e gelindiğinde Brezilya, Arjantin, Peru ve Mısır bin mil kadar bir demiryolu hattına sahipken, Seylan, Cava, Japonya, hatta uzaktaki Tahiti'de ilk raylar döşenmeye başlamıştı. Bu arada 1875'te dünyada 62.000 lokomotif, 112.000 yolcu vagonu ve yarım milyon kadar yük vagonu bulunmaktaydı ve tahminen 1.317 milyon yolcu ve 715

milyon ton eşya taşınmıştı, ki bu rakamlar, aynı on yıl içerisinde (ortalama) her yıl deniz yoluyla taşınan mal ve insanların yaklaşık dokuz katıydı. Ondokuzuncu yüzyılın üçüncü çeyreği, nicelik olarak ifade edilirse, ilk gerçek demiryolu çağıydı.

Doğal olarak insanların en fazla ilgisini çeken gelişme, büyük ana demiryolu hatlarının kurulması oldu. Bir bütün olarak alındığında, gerçekten de o tarihe kadar insanlık tarihinin bildiği hemen hemen en göz kamaştırıcı mühendislik başarısı ve en büyük kamu işlerinden biriydi. Demiryolları, İngiltere'nin topografyasını kolayladığından, teknik başarıları çok daha göz alıcıydı. Viyana'dan Trieste'ye giden Güney Demiryolu, daha 1854'te yaklaşık 3000 metre yükseklikteki Semmering Boğazı'ndan geçmekteydi; 1871'e gelindiğinde Alplerden geçen demiryolları 4500 metre yüksekliği buldu; 1869'da Union Pâcific, Rocky dağlarında 8600 metreye ulaştı; ve 1874'te ekonomik fatih Henry Meigg'in (1811-77) Peru Merkez Demiryolu'nun 15.840 metrelik bir yüksekliğe ulaşması, ondokuzuncu yüzyıl ortaları için tam bir zaferdi. Doruklara vardıklarında kayaları delerek, İngiltere'nin ilk gösterişsiz demiryolu geçitlerini yaptılar. Alplerdeki büyük tünellerin ilkinin (Mont Cenis) yapımına 1857'de başlandı ve 1870'te tamamlandı. Brindisi'ye olan mesafeyi yirmi dört saat azaltan bu tünelin yedi buçuk mili, ilk posta treni tarafından geçildi (Hatırlanacağı gibi Phileas Fogg da burayı kullanmıştı).

Kanalı Akdeniz'e bağlayan ilk demiryolu yapıldığında; Seville'e, Moskova'ya, Brindisi'ye trenle yolculuk mümkün hale geldiğinde; demir raylar, Kuzey Amerika'nın çayırlarını ve dağlarını geçerek batıya doğru ve 1860'larda Hindistan alt-kıtasını geçerek Nil vadisine ve 1870'lerde Latin Amerika'nın hinterlandlarına doğru ilerledikçe, mühendislerin bu kahramanlık çağında yaşayanları saran heyecan, özgüven ve gurur dalgasını paylaştırmamak olanaksızdır.

Endüstrileşmenin, bütün bunları gerçekleştiren hücum kıtalarına; yani, çoğu zaman ekipler halinde örgütlenmiş, kazma kürekle hayal bile edilemez sayıda dağa taşla şekil vermiş köylü ordularına; doğdukları topraklardan çok uzak diyarlara hat çeken demiryolu işçilerine, ustalara; Arjantin'de ya da Yeni Güney Galler'de canla başla yeni demiryolları kuran Newcastlelı ya da Boltonlu mühendislere, teknisyenlere hayranlık duymamak mümkün mü? Hemen her kilometrede kemiklerini bırakan

* Bir Fransız demiryoluna usta başı olmak için yurtdışına giden ve bir süre sonra 1852'de İtalya'nın ikinci büyük mühendislik şirketi haline gelecek olan şirketin kurulmasına katkıda bulunan Newcastlelı lokomotif teknisyeni William Pattison gibi, başarılı işadamlarının arasında onların izlerini buluyoruz.⁸

hamallar ordusuna acımamak mümkün mü? Bugün bile Satyadjit Ray'ın (ondokuzuncu yüzyılda yazılmış bir Bengal romanından alınma) güzel filmi *Pather Panchali*, o zamana dek öküz arabalarından ya da yük hayvanlarından başka hiçbir şeyin geçemediği yerlere giren, endüstrinin o karşı konulmaz ve esinleyici gücünün, demirden dev ejderin, ilk buharlı trenin yarattığı o merak ve şaşkınlığı duyumsatmaktadır bize.

Maddi ve tinsel bu insan peyzajında bu muazzam dönüşümleri örgütlemiş ve onlara nezaret etmiş silindir şapkalı sert adamlar karşısında da duygulanmamak olanaksızdır. O dönemde beş kıtadan seksen bin adamı yanında çalıştıran Thomas Brassey (1805–70), bu girişimci insanların sadece en ünlüsüdür ve denizaşırı ülkelerdeki faaliyetlerinin (Prato ve Pistoia, Lyons ve Avignon, Norveç Demiryolu, Jutland, Kanada Büyük Demiryolu, Bilbao ve Miranda, Doğu Bengal, Mauritius, Queensland, Orta Arjantin, Lemberg ve Czernowitz, Delhi Demiryolu, Boca ve Barracas, Varşova ve Terespol, Callao Docks), generallerin o karanlık günlerde aldıkları savaş madalyalarından bir farkı yoktur.

Sonraları kuşaklar boyu hatiplerin suyunu çıkartacakları, ticari bir övünç kaynağı olacak bir ifadeyle 'endüstrinin romansı', demiryolu inşaatlarından yalnızca para kazanan bankerleri, tefecileri, borsa tellallarını bile saracaktı. George Hudson (1800–71) ya da Barthel Strousberg (1823–84) gibi kendinden geçmiş 'roket'ler, hileli işlerden ziyade, servetten ve toplumsal şöhretten iflasa sürüklendiler. Bu insanların çöküşü, ekonomitarihinde birer dönüm noktası olmuştur (Ellerini attıkları diğer her şey gibi varolan demiryollarını sadece satın alıp yağmalayan –Jim Fisk [1834–72], Jay Gould [1836–92], Commodore Vanderbilt [1794–1877] gibi– Amerikan demiryolcuları arasındaki gerçekten 'hırsız baronlar' için böyle bir şey söylemek mümkün değildir). Hatta büyük demiryolu müteahhitleri arasında hilebazlıkları en ortada olanlara bile, gönülsüz de olsa bir hayranlık duymamak zordur. Henry Meiggs, hiçbir ölçüte göre dürüst bir adam sayılmazdı; ardında ödenmemiş faturalar, rüşvetler ve zamanını saygıdeğer işadamları arasında geçirmekten çok, Amerika kıtasının bütün batı sınırı boyunca ve ülke içinde de San Francisco ve Panama gibi habis merkezlerde zevk ve sefayla geçirilen günlerin anılarını bırakmıştı. Fakat Peru Merkez Demiryolu'nu bir kez gören birinin, bu romantğin muazzam düşüncesini ve başarısını kabul etmemesi olanaklı mıdır?

Romantizmden, girişimden ve paradan oluşan bu bileşimin belki de en çarpıcı görünümünü, şu tuhaf Fransız Saint Simoncular hizbi sergilemiştir. Özellikle 1848 devriminin başarısız olmasından sonra endüstri-

leşmenin bu havarileri, tedrici olarak, tarih kitaplarına 'ütopyacı sosyalist' olarak geçmelerine neden olan bir dizi inançtan, 'endüstrinin kaptanları', ama hepsinden öte iletişimin müteahhitleri sıfatıyla dinamik, serüvenci bir girişimciliğe kaydılar. Ticaret ve teknolojiyle birbirine bağlanmış bir dünya hayalini kuranlar yalnız onlar değildi. Fakat bir dünya girişim merkezi oluşturmak, karayla kuşatılmış Habsburg İmparatorluğu'nun, henüz açılmamış olan Süveyş Kanalı'nı öngörürcesine gemilerine *Bombay* ve *Kalküta* adlarını veren Triesteli bir *Avusturyalı Lloyd** yaratması kadar ihtimal dışıydı. Ne var ki, Süveyş Kanalı'nı yapan ve (en büyük talihsizliği olacak) Panama Kanalı'nı planlayan F.M. de Lesseps (1805–94) bir Saint-Simoncuydu.

Isaac ve Emile Pereire kardeşler, talihlerini III. Napoleon İmparatorluğu'nda arayan esasen maceracı bankerler olarak bilinmeye başlanacaklardı. Ancak, altında atölyelerin bulunduğu bir dairede yaşayan ve yeni ulaşım biçiminin üstünlüğünü kanıtlamak gibi bir kumara girişen Emile, 1837'de ilk Fransız demiryolunun kurulmasına nezaret etmişti. İkinci İmparatorluk döneminde Pereire kardeşler, sonunda kendilerini alt edecek olan (1869) daha tutucu Rothschildlerle muazzam bir düelloya girişerek, kıtanın her köşesine demiryolu döşeyeceklerdi. Bir başka Saint-Simoncu olan P.F. Talabot (1789–1885), başka şeylerin yanısıra Güneydoğu Fransa demiryolunu, Marsilya doklarını ve Macar demiryollarını yaptı ve Karadeniz'e dek Tuna'da çalışacak ticari bir filoda kullanmak niyetiyle Rhone nehrinde çalışan ve hurdaya çıkartılmış mavnaları satın aldı (Habsburg İmparatorluğu bu projeyi geri çevirmişti). Bu tür insanların düşüncelerini kıtalar, okyanuslar dolduruyordu. Onlar için dünya, demirden rayların ve buharlı makinelerin birleştirdiği tek bir bütündü; çünkü işlerinin ufku da tıpkı hayalleri gibi dünya ölçeğindeydi. Bu insanlar için insanın yazgısı, tarih ve kâr, bir ve aynı anlama gelen şeylerdi.

Genel açıdan bakıldığında, ana demiryolları ağı, uluslararası deniz taşımacılığı ağını tamamlayan bir işleve sahipti. Asya, Avustralya, Afrika ve Latin Amerika'da varolduğu kadarıyla demiryolu, ekonomik açıdan değerlendirildiğinde, buradan gemilerle dünyanın endüstriyel ve kentsel bölgelerine taşınacak olan birincil malları üreten bölgeleri limana bağlamanın başlıca yoluydu. Gördüğümüz gibi, ele aldığımız dönemde deniz taşımacılığının hızında dikkate değer bir artış gerçekleşmedi. Şu çok iyi bilinen olgu, deniz taşımacılığının teknik bakımdan ne denli ağır oldu-

* Denizcilerin çıkarlarını korumak için Londra'da kurulmuş dünyanın en eski ve en önemli sigorta şirketi –çn.

ğunu göstermektedir: Teknolojik açıdan daha az çarpıcı olmakla birlikte, temel bir takım iyileştirmelerle verimliliğinin artırılması sayesinde yelkenli gemiler, insanları oldukça şaşırtan yeni buharlılara karşı varlığını hâlâ sürdürmekteydi. Aslında buharlılar, dikkate değer bir artışla, 1840'da dünyanın [yük] taşıma kapasitesinin %14'ünü karşılarken, 1870'te bu rakam %49'a yükselmışti, ama yelkenliler az da olsa hâlâ öndeydi. Yelkenlilerin yarışta geriye düşmeleri, 1870'lere, özellikle 1880'lere kadar mümkün olmadı (Ertesi on yılın sonlarına doğru taşımadaki payları yeryüzü genelinde %25 dolaylarına geriledi). Buharlıların zaferi, özünde İngiliz ticaret denizciliğinin ya da daha doğrusu onun arkasındaki İngiliz ekonomisinin zaferiydi. 1840'ta ve 1850'de İngiliz gemileri, dünya nominal buharlı tonajının yaklaşık dörtte birini, 1870'te üçte birden fazlasını, 1880'de ise yarıdan fazlasını oluşturmaktaydı. Bir başka biçimde ifade edersek, 1850 ile 1880 arasında dünyanın geri kalanında bu artış %440 olurken, İngiliz buharlılarının tonajı %1600 oranında arttı. Bu gelişme oldukça doğaldı. Callao'dan, Şangay'dan ya da İskenderiye'den gemilere yüklenen malların İngiltere'ye gidecek olması neredeyse kaçınılmazdı. 1874 yılında Süveyş Kanalı'ndan geçen bir milyon iki yüz elli bin ton yükün 900.000 tonu İngiltere'ye aitti. Kanalin açıldığı ilk yılsa, bu rakam yarım milyon tondan biraz daha azdı. Kuzey Atlantik'in karşı yakasına yapılan düzenli taşımacılık ise bundan daha büyüktü: 1875'te Birleşik Devletler'in belli başlı üç limanına 5.8 milyon ton yük indirilmişti.

Demiryolu ve gemiler, birbirleri için de insan ve mal taşıdılar. Ancak bir anlamda, ele aldığımız dönemin en heyecan verici teknolojik dönüşümü, mesajların elektrikli telgraf aracılığıyla iletilmesiydi. Öyle görünüyor ki bu devrimci alet, bu tür sorunların çözümlerinin ansızın gizemli bir yoldan bulunmasına benzer biçimde, daha 1830'ların ortalarında keşfedilmeyi bekliyordu. 1836-7'de bir dolu farklı araştırmacı tarafından (aralarında en ünlüleri Cooke ile Wheatstone'du) neredeyse aynı anda icat edildi. Birkaç yıl içerisinde demiryollarında kullanılmaya başlandı ve daha da önemlisi (gerçi ünlü Faraday, kabloların güta-perkayla yalıtılmasını önerdiği 1847 yılına kadar uygulanma olanağı bulamamıştı, ama) 1840'dan itibaren deniz altından hat çekilmesi planları yapılmaya başlandı. 1853'te bir Avusturyalı olan Gintl ve ondan iki yıl sonra bir başka Avusturyalı Stark, aynı tel boyunca her iki yönde de mesaj göndermenin mümkün olduğunu kanıtladılar; 1850'lerin sonlarına gelindiğinde, Amerikan Telgraf Şirketi saatte iki bin kelime gönderen bir sistemi uygulamaya soktu; 1860'ta Wheatstone, kağıt şerit ile teleksin babası otomatik baskı yapan bir telgrafın patentini aldı.

İngiltere ile Birleşik Devletler, bilim adamlarınca geliştirilen bir teknolojinin ilk örneklerinden olan ve karmaşık bir bilimsel kurama dayanmadan geliştirilebilmesi neredeyse olanaksız bu yeni aleti daha 1840'larda uygulamaya koydular. 1848'den sonra Avrupa'nın gelişmiş bölgeleri de bu aleti hızla benimsedi: Avusturya ve Prusya 1849'da, Belçika 1850'de, Fransa 1851'de, Hollanda ve İsviçre 1852'de, İsveç 1853'te, Danimarka 1854'te. Norveç, İspanya, Portekiz, Rusya ve Yunanistan'a 1850'lerin ikinci yarısında; İtalya, Romanya ve Türkiye'ye 1860'larda girdi. Benzer telgraf hatları ve alıcılar çoğaldı: 1849'da Avrupa kıtasında 2000; 1854'te 15.000; 1859'da 42.000; 1864'te 80.000; 1869'da 111.000 mil. Aynı durum mesajlar için de geçerliydi. 1852'de, o zamana dek telgrafın girdiği altı kıtadaki bütün ülkelere yaklaşık çeyrek milyon mesaj gönderilmişti. 1869'da Fransa ve Almanya, her biri 6 milyonun; Avusturya 4 milyonun; Belçika, İtalya ve Rusya 2 milyonun üzerinde; hatta Türkiye ve Romanya bile 600.000 ile 700.000 arasında mesaj göndermişti.⁹

Ne var ki, en önemli gelişme, deniz altına yerleştirilecek kabloların imali ve ilk olarak 1850'lerin başında [Manş] Kanalı'nın karşısına (1851'de Dover-Calais ve 1853'te Ramstage-Ostend) döşenmesi oldu; ama mesafeler giderek uzadı. 1840'ların ortalarında Kuzey Atlantik'e kablo döşenmesi fikri ortaya atıldı ve 1857-8'de döşendi de; ancak yetersiz yalıtım nedeniyle arızalandı. Bir kablo döşeyici olan ünlü *Great Eastern* gemisiyle -dünyadaki en büyük gemi- yapılan ikinci girişim, 1865'te başarıya ulaştı. Bunu, uluslararası bir kablo döşeme furyası izledi; beş ya da altı yıl içinde yerkürenin etrafı neredeyse bir kuşak gibi sarıldı. Sadece 1870'te Singapur'dan Batavia'ya; Madras-Penang, Penang-Singapur, Süveyş-Aden, Aden-Bombay, Penzance-Lizbon, Lizbon-Cebelitarık, Cebelitarık-Malta, Malta-İskenderiye, Marsilya-Bône, Emden-Tahrân (karadan), Bône-Malta, Salcombe-Brest, Beachy Head-Havre, Santiago de Cuba-Jamaika, Möen-Bornholm-Libau arasına ve Kuzey Denizi'ne karşılıklı olarak bir başka hat çekildi. 1872'de Londra'dan Tokyo'ya ve Adelaide'ye telgraf çekmek mümkün hale geldi. Her ne kadar telgrafla gönderilen haberler söz konusu başarı kadar heyecan verici değilse de, 1871'de İngiltere'deki at yarışları, beş dakikadan daha az sürede Londra'dan Kalküta'ya bildirilebiliyordu. Phileas Fogg'un seksen gününün bunun yanında lafı mı olur? Bu iletişim hızı, daha önce görülmemiş bir şey olmakla kalmıyor, kendisiyle hiçbir şeyin mukayese edilmesine de olanak tanımıyordu. 1848'de çoğu insan için tasavvur bile edilemeyecek bir şeydi.

Dünya çapında telgraf sisteminin kurulması, siyasi ve ticari unsurları birleştirdi: Birleşik Devletler çok büyük bir istisna olmak kaydıyla, ülke-

lerin iç kesimlerinde telgraf neredeyse tamamen devletin sahip olduğu ve işlettiği bir kurum haline geldi ya da baştan beri öyleydi; İngiltere bile 1869'da telgraf sistemini Posta İdaresi adı altında millileştirdi. Öte yandan, haritadan da açıkça görüldüğü gibi, (özellikle İngiliz İmparatorluğu için) çok önemli stratejik öneme sahip olmalarına karşın, deniz altına döşenen kablolar neredeyse tamamen onları yapan özel şirketlerin tasarrufunda kaldı. Rusya, Avusturya ve Türkiye gibi ülkelerden gönderilen ve, ticari ve özel amaçlı haber alışverişleriyle açıklanamayacak olan inanılmaz sayıdaki telgrafın da gösterdiği gibi, bu kablolar yalnızca askeri ve güvenlikle ilgili nedenlerden dolayı değil, idari olarak da hükümetler açısından büyük önem taşıyordu (1860 başlarına kadar Avusturya'nın telgraf trafiği, Kuzey Almanya'ninkini aşmaktaydı). Ülke ne kadar büyüксе, uzaktaki karakollarıyla hızlı iletişimi sağlayacak araçlara sahip olmak da otoriteler için o kadar önem kazanmaktaydı.

Elbette, sıradan yurttaşlar da çok geçmeden (tabii esas olarak yakınlarıyla acil ve malum konuşmalar yapmak için) telgrafın yararını keşfettiler; fakat telgrafın daha çok işadamları tarafından yoğun bir biçimde kullanıldığı açıktır. 1869'da Belçika'da telgraf mesajlarının %60'a yakını özel amaçlıydı. Ama bu aracın en anlamlı yeni kullanım biçimi, salt mesajların sayısı ile ölçülemez. Julius Reuter'in (1816–99) 1851'de Aix-la Chapelle'de (Aachen) telgraf acentasını kurarken öngördüğü gibi, telgraf *haber*in biçimini değiştirdi (Reuter, İngiliz pazarına 1858'de girdi ve bu pazar, o tarihten sonra Reuters adıyla anılmaya başlandı). Gazetecilik açısından bakılırsa, ortaçağ, uluslararası haberlerin yeryüzünün yeterince çok yerinden ertesi sabahın kahvaltı masasına rahatlıkla tellenebildiği 1860'larda sona erdi. Atlatma haberler, artık günlerle ya da uzak yerler söz konusu olduğunda haftalarla, aylarla değil, saatler, hatta dakikalarla ölçülmekteydi.

Ancak, iletişimdeki bu olağandışı hızlanmanın paradoksal bir sonucu oldu. Bu yeni teknolojiye sahip yerlerle diğerleri arasındaki uçurumun büyümesine paralel olarak, ulaşımın hızının hâlâ ata, öküze, katıra, hammallara ya da sallara bağlı olduğu dünyanın bu kısımlarının görece geri kalmışlıkları daha da yoğunlaştı. New York'tan Tokyo'ya dakikalar ya da saatlerle ölçülebilecek bir sürede telgraf çekilebildiği bir zamanda, *New York Herald*'ın bütün kaynaklarıyla orta Afrika'daki David Livingstone'dan sekiz, dokuz ay içinde tek bir harf bile alamaması iyice sırtıtmaktaydı (1871–2); Londra'da *The Times*'in, aynı bilgiyi ancak New York baskısının yayımlandığı günün ertesi günü yeniden basabilmesi daha da sırtıtmaktaydı. 'Vahşi Batı'nın 'vahşiliği', 'karanlık kıta'nın 'karanlığı', kısmen bu tür tezatlardan kaynaklanmaktaydı.

Bu nedenle halk, kâşife ve giderek *tout court* 'gezgin' olarak anılacak kişiye –yani turiste hitap eden buharlı geminin kamarası, trenin yataklı vagonu (bunların ikisi de ele aldığımız dönemin yenilikleridir), otel ve pansiyon dışında, teknolojinin sınırlarında ya da dışında yolculuk eden kişiye– tutkuyla bakmaktaydı. Phileas Fogg, bu sınırdaki yolculuk etmişti. Girişiminin asıl amacı, hem yerkürenin trenle, buharlıyla ve telgrafla neredeyse kuşatılmış olduğunu, hem de bir dünya gezisinin hâlâ rutin bir iş haline gelmesini engelleyen belirsizliklerin ve henüz kapatılamamış uçurumların sınırlarını göstermekti.

Ne var ki, öyküleri iştahla okunan bu 'gezginler', modern teknolojiye yardım almadan, bilinmeyen tehlikelerin üstesinden yerli hamallar ve cesaret sayesinde gelen kimselerdi. Onlar, özellikle Afrika'nın içlerine dalan maceracılar, İslamın bilinmeyen ülkelerinde tehlikelere atılan kişiler, Güney Amerika'nın cangıllarında ya da Pasifik adalarında kelebek ve kuş avlayan doğa düşkünleri, kâşif ve misyonerdiler. Ondokuzuncu yüzyılın üçüncü çeyreği, yayımcıların da çok çabuk farketdiği gibi, Burton'un ve Speke'in, Stanley'in ve Livingstone'un peşinden dağ başlarında ve ilkel ormanlarda dolaşan yeni bir koltuk gezginliği türü için altın çağın başladığı bir dönemdi.

III

Buna karşın, uluslararası ekonominin ağırlığının sıkışması, coğrafi bakımdan çok uzak bölgeleri bile dünyanın geri kalanıyla, yazınla sınırlı kalmayan doğrudan ilişkiler içine soktu. Gerçi trafiğin artan yoğunluğu, aynı zamanda bir sürat talebini de beraberinde getirmekteydi, ama söz konusu olan sadece hız değil, yankının erimiydi. Gerek ele aldığımız dönemi başlatan, gerekse burada açıklandığı gibi dönemin şeklini de büyük oranda belirleyen ekonomik bir olay (California'da –ve kısa bir süre sonra da Avustralya'da– altın bulunması) örneğinden hareketle, bu durumu bütün canlılığı ile ortaya koymak mümkündür.

Ocak 1848'de James Marshall isimli bir adam, Meksika'nın, Birleşik Devletler'e henüz ilhak edilen kuzey uzantısında yer alan ve birkaç büyük Meksikalı–Amerikalı malikâne sahibi, rençber, balıkçı ve 812 beyazın yaşadığı bir köyü besleyen San Francisco Körfezi'ndeki elverişli limanı kullanan balina avcılarının dışında hiçbir ekonomik önemi olmayan California'daki Sacramento yakınlarında Sutter'in Değirmeni'nde muazzam miktarda altın buldu. Bu toprak parçası Pasifik'e baktığından ve Birleşik Devletler'in geri kalanından, büyük dağ sıraları, çöller ve çayır alanlarla ayrıldığından, üzerindeki doğal zenginlik ve çekicilik, kapitalist girişimin

(değerini kabul etmekle birlikte) hemen ilgisini çekmemiştir. Altına hücum, bu durumu değiştirdi. Konuyla ilgili bölük pörçük haberler, aynı yılın ağustos ve eylül aylarında Birleşik Devletler'in geri kalanında da duyuldu; ama Başkan Polk tarafından aralık ayındaki başkanlık mesajında haberler doğrulanıncaya kadar fazla ilgi uyandırmadı. Ondan sonra altına hücum, 'Forty-niner'la* özdeşleşti. 1849'un sonlarında California nüfusu artarak 14.000'den 100.000'e; 1852'nin sonlarında çeyrek milyona ulaştı; San Francisco çoktan yaklaşık 35.000 kişinin yaşadığı bir kent olmuştu. 1849'un son dörtte üçlük bölümünde, yaklaşık yarısı Amerikalı yarısı Avrupalı 540 gemi buradaki limanlara yanaştı; 1850'de 1150 gemi hemen hemen yarım milyon ton yük boşalttı.

Bu bölgede ve 1851'den itibaren Avustralya'da yaşanan bu ani gelişmenin ekonomik etkileri çokca tartışılmıştır; oysa, o dönemlerde yaşayanların bu etkilerin önemi konusunda hiçbir kuşkuları yoktu. Engels, 1852'de Marx'a şöyle yakınıyordu: "California ve Avustralya, [Komünist] *Manifesto*'da yer verilmeyen iki örnek durum oluşturmaktadır: Hiç'ten yeni büyük pazarların ortaya çıkması. Buna yer vermemiz gerekecek."¹⁰ Bunların, Birleşik Devletler'de yaşanan genel ekonomik patlamada, dünya ölçeğindeki ekonomik kabarışta (2. Bölüme bakınız) ya da ani kitlesel göç patlamasında (11. Bölüme bakınız) ne ölçüde pay sahibi olduklarının kararını burada vermemiz gerekmiyor. Fakat kesin olan şu ki, (ehil gözlemcilerin yargısına göre) Avrupa'dan binlerce mil uzakta cereyan eden yerel gelişmelerin kıta üzerinde neredeyse dolaysız ve kapsamlı bir etkisi olmuştu. Hiçbir şey, dünya ekonomisinin karşılıklı bağımlılığını bundan daha iyi gösteremezdi.

Altına hücumun, Avrupa'nın metropollerini, Birleşik Devletler'in doğusunu ve kafaları küresel boyutta çalışan buralardaki tacirleri, bankerleri ve gemicileri etkilemesinde kuşkusuz şaşırtıcı bir taraf yoktur. Pratik nedenlerle California'ya, yalnızca (uzaklığın iletişim açısından ciddi bir engel oluşturmadığı) denizden ulaşılabilir olması bu işte büyük yardımı olduysa da, yeryüzünün coğrafi bakımdan uzak diğer kısımlarında altına hücumun dolaysız yankılarının boyutları çok daha beklenmedik ölçüdeydi. Altın ateşi okyanusları aştı. Pasifik'teki denizciler, haberi duyan San Fransiskoluların yaptığı gibi, altın madenlerinde şanslarını denemeye karar verdiler. Ağustos 1849'da mürettebatı tarafından terk edilen iki yüz gemi, su yollarının tıkanmasına neden oldu; sonunda keresteleri inşaatlarda kullanıldı. Çinli ve Şilili gemiciler, haberi Sandwich Adaları'nda (Hawaii) aldılar; Güney Amerika'nın batı sahilinde ticaret yapan İngi-

*.1849'da California'ya altın aramaya giden kimse -çn.

lizler gibi— paranın kokusunu alan akıllı kaptanlar, kuzeye dümen kırmayı reddettiler; California'ya gidecek her şeyin fiyatıyla birlikte navlunların ve denizcilerin ücretleri de arttı; sonuçta hiçbir şey ihraç edilemez oldu. 1849'un sonlarında, ulusal deniz taşımacılığının California'ya kaydığını ve orada firarlar nedeniyle yerinden kıpırdayamaz hale geldiğini gözleyen Şili Kongresi, kıyı ticaretini (kabotaj) geçici olarak yabancı gemilere verdi. California ilk kez, Şili buğdayının, Meksika kahvesiyle kakaosunun, Avustralya patatesi ve diğer gıda maddelerinin, Çin'den şeker ile pirincin, hatta —1854'den sonra— Japonya'dan bazı ürünlerin Birleşik Devletler'e taşınmasıyla, Pasifik kıyılarını birbirine bağlayan gerçek bir ağ yarattı (Tevekkeli değil 1850'de Boston *Bankers Magazine* şu öngöründe bulunmuştu: “[Girişimin ve ticaretin] etki[si]nin kısmen de olsa Japonya'ya bile yayılacağını tahmin etmek hiç de mantıksız olmaz.”)¹¹

Bizim açımızdan ise insanlar ticaretten daha önemli. Başlangıçta altına hücumun çekimine kapılmış olmalarına karşın, Şililerin, Peruluların ve 'farklı adalardan gelen Cacknackerler'in (Pasifik adaları halkı)¹² göçü, çok büyük bir sayısal öneme sahip değildi (1860'ta California'da Meksikalılardan başka sadece 2400 kadar Latin Amerikalı ve 350'den daha az Pasifik adalı bulunmaktaydı). Öte yandan, “bu muazzam keşfin en olağanüstü sonuçlarından biri, Çin İmparatorluğu'nun ekonomik girişimciliğini uyandırması oldu. O zamana dek evrenin en sinameki ve evcil yaratıkları olan Çinliler, altın haberleri üzerine California'ya adeta akın ederek yeni bir yaşama başladılar.”¹³ 1849'da sayıları yetmiş altıydı; 1850 sonlarında 4000, 1852'de (hepsi toprak sahibi) 20.000 oldu; 1876'ya gelindiğinde sayıları 111.000'i bulmuştu ve eyaletin, California'da doğmamış sakinlerinin %25'ini oluşturmaktaydı. Becerilerini, zekâlarını ve girişimciliklerini de beraberlerinde getirdiler (Geçerken söyleyelim, batı uygarlığını doğunun en güçlü kültürel ihracatı olan Çin mutfağı ile de tanıştırdılar). Uzun sürmüş ırkçı tahrikin doruk noktası olan 1882 tarihli Çinlileri Kısıtlama Yasası, doğulu bir toplumdaki batılı bir topluma tarihteki belki de ilk iradi ve ekonomik saikli kitle göçü örneğine son verinceye kadar, baskıya maruz kalmış, nefret görmüş, aşağılanmış ve zaman zaman da linç edilmiş —1862'deki durgunluk sırasında seksen sekizi öldürülmüştü— bu insanlar, bu büyük halkın o malum hayatta kalma ve gelişme yetisini sergilediler.

Bunun dışında, altına hücum yalnızca aralarında İngilizlerin, İrlandalıların, (çoğunlukla) Almanların ve Meksikalıların bulunduğu geleneksel göçmenlerin batı sahiline akın etmesine yol açtı.

Bir kıyından diğerine üç dört ay süren sıkıcı bir yolculukla karadan gelmiş Kuzey Amerikalılar (bilhassa California'ya her yerden daha fazla göç vermiş

eyaletler olan Winconsin, Iowa, Teksas, Arkansas ve Missouri) dışında, hemen hepsi deniz yoluyla geldiler. Altına hücumun etkisini duyurduğu ana güzergâh, bir yandan Avrupa'yı, öte taraftan Birleşik Devletler'in doğu kıyısını Horn Burnu aracılığıyla San Francisco'ya bağlayan (doğuya doğru) on altı, on yedi bin millik bir alandı. Londra, Liverpool, Hamburg, Bremen, Le Havre ve Bordeaux'dan daha 1850'lerde doğrudan gemi seferleri vardı. Dört beş aylık bu yolculuğu daha güvenli hale getirmenin yanında, kısaltma arzusu da ağır basmaktaydı. Bostonlu ve New Yorklu gemi yapımcılarının Canton-Londra çay ticareti için geliştirdikleri mavnalar, şimdi dışarıya yük taşıyabiliyorlardı. Altına hücumdan önce yalnızca iki mavna Burnu dolaşmıştı; oysa 1851'in ikinci yarısında (34.000 tonluk) yirmi dört mavna, Boston ile batı sahili arasındaki mesafeyi yüz –hatta bir keresinde seksen gün– kısaltarak San Francisco'ya ulaştı. Hatta potansiyel olarak daha kısa bir güzergâhın geliştirilmesi istendi. Bunun üzerine Panama Kışağı, bir kez daha İspanya sömürgesi olduğu dönemdeki konumuna döndü; en azından kışağa ait bir kanal yapılıncaya kadar en önemli aktarma noktası oldu (Kışağa ait söz konusu kanalın yapımına, 1850 tarihli İngiliz–Amerikan Bulwer–Clayton Anlaşması'nda karar verildi ve –Amerika'nın karşı çıkmasına rağmen– kendine özgü biri olan Saint Simoncu Fransız de Lesseps tarafından Süveyş'teki zaferinin hemen ardından 1870'lerde yapımına başlandı). Birleşik Devletler hükümeti, Panama kışağının karşısına bir posta hizmetinin kurulmasını teşvik etti; bu sayede New York'tan Karayibler'e ve Panama'dan San Francisco'ya ve Oregon'a her ay düzenli bir buharlı gemi seferi yapılması mümkün olacaktı. Siyasi ve emperyal amaçlarla 1848'de uygulamaya sokulan plan, altına hücumla birlikte ticari açıdan çok daha uygulanabilir bir hale geldi. Panama, Commodore Vanderbilt ve California Bankası'nın kurucusu W. Ralston (1828–89) gibi müstakbel hırsız baronların dişlerini biledikleri hızla kalkınan bir Yankee kenti haline geldi. Zamandan öylesine bir tasarruf sağlanmıştı ki, kıstak çok geçmeden uluslararası gemiciliğin kavşak noktası oldu: Onun sayesinde Southampton ile Sydney arası elli beş güne indi ve Meksika ile Peru'nun eski değerli madenlerini anmazsak, diğer büyük madencilik merkezi olan Avustralya'da 1850 başlarında bulunan altın, Avrupa'ya ve Birleşik Devletler'in doğusuna Panama üzerinden taşındı. California altınıyla birlikte yılda yaklaşık 60 milyon dolar Panama üzerinden taşınmaktaydı. 1855'in Ocak başlarında ilk tren yolu, kışağı bir uçtan diğerine geçti. Bu, bir Fransız şirketinin düşüncesi idi, ama Amerikalı bir şirket tarafından yapılmış olması anlamlıdır.

Bunlar, dünyanın en uzak köşelerinden birinde yaşanan olayların en açık, belki de en dolaysız sonuçlarıydı. Gözlemcilerin, ekonomik dünyayı

yalnızca birbirine kenetlenmiş tek bir yapı olarak değil, her bölümünün başka bir yerde meydana gelen değişimlere duyarlı duruma geldiği; karşı konulamaz uyarılar olan arz ve talebe, kazanç ve kayba göre ve modern teknolojinin yardımıyla paranın, malların ve insanların rahatça ve artan bir hızla içinde dolaşabildiği bir yapı olarak görmelerinde şaşırtıcı bir yan yoktur. Bu insanların (pek az 'ekonomik' düşündüklerinden) en mıymıntı olanları bile, bu *en masse* uyarana karşılık verdiler; altın bulunmasından sonra Avustralya'ya göç eden İngilizlerin sayısı, yirmi binden yılda neredeyse doksan bine çıktı; hiçbir şey ve hiçbir kimse bu çağrıya karşı koyamıyordu. Yeryüzünde, hatta Avrupa'da, şu ya da bu derecede bu hareketten uzak kalmış pek çok bölge bulunduğu kesindir. Ama kim bu bölgelerin de er geç bu hareketin içine çekileceğinden kuşku duyabilirdi ki?

IV

Dünyanın bütün bölgelerinin tek bir dünya ekonomisi içinde biraraya gelişi, bizler için, ondokuzuncu yüzyılın ortalarındaki insanlardan daha tanıdık bir görüngüdür. Ancak, bizim bugün yaşadığımız deneyimlerle, bu kitapta ele alınan dönem arasında özsel bir farklılık bulunmaktadır. Yirminci yüzyılın sonlarında bu farklılığın en göze batan yanı, uluslararası standartlaşmanın salt ekonomik ve teknolojik olmanın çok ötesine geçmiş olmasıdır. Bu bakımdan, bizim dünyamız, yalnızca daha çok makinenin, üretken tesisin ve işlerin varlığından ötürü Phileas Fogg'un dünyasından çok daha kitlevi biçimde standartlaşmış değildir. 1870'lerin demiryolları, telgrafları ve gemileri, ortaya çıktıkları her yerde, 1970'lerin otomobillerinden ve havaalanlarından daha az uluslararası bir 'model' oluşturuyordu. O zamanlar olmayan şey, bugün çok az bir zaman farkıyla aynı filmleri, popüler müzikleri, televizyon programlarını ve popüler yaşam tarzlarını dünyanın dört bucağına dağıtan uluslararası ve diller arası kültürel standartlaşmaydı. O zamanlar böyle bir standartlaşma, orta sınıfları ve zenginleri (o da dil engeliyle karşılaşmadığı ölçüde) çok mütevazı boyutlarda etkiledi. Gelişmiş dünyanın oluşturduğu 'model', bir avuç egemen yorum halinde -İmparatorluğun tamamında, Birleşik Devletler'de ve çok daha küçük boyutlarda kıta Avrupası'nda İngiliz; Latin Amerika'da, Doğu'da ve Doğu Avrupa'nın bazı yerlerinde Fransız; Orta ve Doğu Avrupa'nın tamamında, İskandinavya'da ve yine belli ölçülerde Birleşik Devletler'de Alman- daha geri kalmış olanlar tarafından kopya edildiler. Yalnızca Avrupalıların veya soy Avrupalı sömürgecilerin yerleştikleri bölgelerde, pratik nedenlerle de olsa, alabildiğine burjuva olan

belli bir ortak görü biçimi, halk işi tiyatrolar ve operalar ayırt edilebilmekteydi (13. Bölüme bakınız). Buna karşın, yüksek ücretlerin piyasayı, dolayısıyla ekonomik açıdan daha mütevazı sınıfların yaşam tarzlarını demokratikleştirdiği Birleşik Devletler (ve Avustralya) hariç, bu durum nispeten birkaç örnekle sınırlı kaldı.

Ondokuzuncu yüzyıl ortalarında yaşamış burjuva kâhinlerin, gayri şahsi misyonerlerle yeryüzünün her yanına taşınan ekonomi politiğin ve liberalizmin Hristiyanlıktan ve İslamdan çok daha güçlü hakikatlerinin gelecekte bütün siyasal yönetimlerce şükranla kabul edileceği az çok standartlaşmış tek bir dünya (burjuvazinin kendi imgesine, hatta ulusal farklılıklarm sonunda ortadan kalkacağı imgesine göre yeniden biçimlendirilmiş bir dünya) öngördüklerine kuşku yoktur. İletişim alanındaki gelişmeler, zaten –hepsi bugün de varlığını sürdüren 1865 tarihli Uluslararası Telgraf Birliği, 1875 tarihli Evrensel Posta Birliği, 1878 tarihli Uluslararası Meteoroloji Örgütü gibi– yeni uluslararası esgüdümleştirici ve standartlaştırıcı örgütlenme biçimleri gerektirmekteydi. Bu da, uluslararası boyutta standartlaşmış bir ‘dil’ sorununu gündeme getirmekteydi (Bu sorun, 1871 tarihli Uluslararası İşaret Kuralları yoluyla sınırlı olarak çözülmüştü). Birkaç yıl içersinde yapay kozmopolit diller tasarlama girişimleri moda halini aldı; bunların başında da 1880’de bir Alman tarafından bulunan *Volapük* (‘dünya–dili’) diye garip isimli bir dil yer alıyordu (Bunların hiçbirisi, hatta 1880’lerin bir başka ürünü, en vaat edici olanı *Esperanto* bile başarılı olamadı). Emek hareketiye, çoktan dünyanın artan birliğinden siyasi sonuçlar çıkartacak küresel bir örgütlenme oluşturma sürecine girmişti: Enternasyonal (6. Bölüme bakınız).*

Buna karşın, uluslararası standartlaşma ve dünyanın birleşmesi, bu anlamıyla güçsüz ve kısmi kaldı. Aslında demokratik bir temele sahip, yani eğitilmiş azınlıkların uluslararası deyimlerinden ziyade ayrı diller kullanan yeni kültürlerin ve yeni ulusların ortaya çıkması, durumu daha da zorlaştırdı, daha doğrusu dolambaçlı bir hale soktu. Avrupalı ya da dünya çapında üne sahibi yazarlar, bu ünlerine tercümelerle kavuşmak durumundaydılar. Yüzyıl bitmeden Bulgar, Rus, Finli, Sırp–Hırvat, Ermeni ve Yiddiş okurlar gibi, 1875’de Alman, Fransız, İsveçli, Flaman, İspanyol, Danimarkalı, İtalyan, Portekizli, Çek ve Macar okurların da Dickens’ın bütün ya da bazı eserlerini okuyabilmeleri önemli olmakla birlikte, bu sürecin giderek artan bir dilsel bölünmeyi de içinde taşıması aynı derece

* Yine, bu dönemin bir çocuğu olan Uluslararası Kızıl Haç’ın (1860) bu gruba ait olup olmadığı tartışmalı bir konudur; zira Kızıl Haç, enternasyonalizm yokluğunun en uç biçimine, yani devletler arası savaşlara dayanmaktadır.

önemlidir. Uzun vadede ne olacağı bir yana, kısa ve orta vadede farklı ya da rakip ulusların ortaya çıkmasının bir gelişmeyi harekete geçirdiği çağdaş liberal gözlemciler tarafından kabul edilmekteydi (5. Bölüme bakınız). En fazla, bu ulusların aynı tip kurumları, ekonomiyi ve inançları somutlaştırmaları umulabilirdi. Dünyanın birliği, bölünmeyi de içinde taşıyordu. Kapitalist dünya sistemi, rakip 'ulusal ekonomiler'in oluşturduğu bir yapıydı. Liberalizmin dünya ölçeğindeki zaferi, bütün halkları, en azından 'uygar' olarak görülenleri kendi dinine katmasına dayanıyordu. Ondokuzuncu yüzyılın üçüncü çeyreğinde ilerlemenin savunucularının, bunun er geç olacağına güvenlerinin tam olduğuna kuşku yoktur. Ama bu güven sağlam olmayan temellere dayanmaktaydı.

En elle tutulur sonucu, uluslararası insan ve mal değişiminde (ilerleyen sayfalarda -11. Bölüme bakınız- ayrı ayrı ele alınacak olan ticarete ve göçte) muazzam bir artış olan küresel iletişim ağının her geçen gün biraz daha sıkılaştığını belirtirken, aslında ayaklarını sağlam zemine basıyorlardı. Ancak, uluslararası niteliği en açık iş alanlarında bile dünyanın birleşmesi kayıtsız şartsız bir avantaj değildi. Çünkü, bir dünya ekonomisi yaratmakla birlikte, bu öyle bir ekonomiydi ki bütün parçalar, birinde meydana gelecek bir sarsılmanın diğerlerini de etkilemesine yol açacak şekilde birbirlerine bağlıydı. Uluslararası durgunluk, bunun klasik örneğidir.

Daha önce de belirtildiği gibi, belli başlı iki ekonomik dalgalanma türü (hasadın ve hayvanların kaderine bağlı eski tarım döngüsü ile kapitalist ekonominin meekanizmasının temel bir parçası olan yeni 'ticaret' döngüsü), 1840'larda dünyanın kaderini etkiledi. Bunlardan birincisi, en genel doğal tekdüzeliklerin -havanın durumu ile bitki, hayvan ve insanlarda ortaya çıkan salgın hastalıkların-, dünyanın her yanında aynı anda meydana gelmeleri hemen hemen hiç mümkün olmadığından, etkileri küresel olmaktan çok bölgesel kalmakla birlikte, 1840'larda dünyada hâlâ baskın konumdaydı. Endüstrileşmiş ekonomilere ise, en azından Napoleon Savaşları'ndan sonra, çoktan kapitalist iş döngüsü egemen olmaya başlamıştı; fakat bu döngü, yalnızca İngiltere'yi, belki Belçika'yı ve uluslararası sistemle bütünleşmiş diğer ekonomilerin küçük sektörlerini etkisi altına aldı. Tarımda aynı anda ortaya çıkan karışıklıklarla ilgisi bulunmayan, örneğin 1826, 1837 ya da 1839-42'deki bunalımlar, İngiltere'yi ve Amerika'nın doğu sahillerindeki iş çevrelerini ya da Hamburg'u sarsmış, ama Avrupa'nın büyük bölümünde hissedilmemişti bile.

1848'den sonra meydana gelen iki gelişme bu durumu değiştirdi. Birincisi; kapitalist iş döngüsünden kaynaklanan bunalım, gerçekten de dünya çapında bir bunalım haline geldi. New York'taki bir bankanın

iflasıyla başlayan 1857'deki bunalım, muhtemelen dünya çapındaki ilk modern bunalımdı (Bu, bir raslantı olmasa gerekti: Karl Marx, iletişim araçlarının, kapitalist iş dünyasında ortaya çıkan aksamaların iki ana kaynağını, Hindistan ile Amerika'yı, Avrupa'ya daha da yaklaştırdığını gözlemlemişti). Birleşik Devletler'de patlak veren bunalım, buradan İngiltere'ye, sonra Almanya'ya, daha sonra İskandinavya'ya geçti; ardından yeniden Hamburg'a döndü ve daha sonra ardında iflas etmiş bir sürü banka ve işsiz insan bırakarak, okyanusu aşır Güney Amerika'ya ulaştı. 1873'te Viyana'da baş gösteren bunalım, ters yönde ve çok daha geniş bir alana yayıldı. İleride de göreceğimiz gibi, bu bunalımın –beklenebileceği gibi– çok daha uzun süreli etkileri oldu. İkincisi; en azından endüstrileşmiş ülkelerde, gerek kitlesel ölçüde gıda maddesi nakliyatının önündeki yerel engeller aşıldığı ve fiyatlar eşitlenme eğilimine girdiği için, gerekse bu tür engellerin toplumsal etkisi şimdi ekonominin endüstriyel sektörlerinde yaratılan istihdamla dengelendiğinden, tarımdaki eski dalgalanmalar etkilerinin önemli bir kısmını yitirdiler. Kötü hasat dönemleri tarımı hâlâ etkilemekle birlikte, ülkenin geri kalanı için aynı şeyi söylemek olanaksızdır. Üstelik dünya ekonomisi hükümünü sağlamlaştırdıkça, –1870 ve 1880'lerde tarımda yaşanan büyük çöküntülerde de görüleceği gibi– tarımın kaderi bile doğadaki dalgalanmalardan çok, dünya pazarındaki fiyat dalgalanmalarına bağımlı hale gelecektir.

Bütün bu gelişmeler, dünyanın çoktandır uluslararası ekonomi içine çekilmiş sektörlerini etkiledi yalnızca. Muazzam sayıda bölge ve halk – Asya ile Afrika'nın neredeyse tamamı, Latin Amerika'nın büyük bölümü, hatta Avrupa'nın önemlice bir kısmı–, hâlâ limanlardan, demiryolundan ve telgraftan uzakta, tamamen yerel değişim ilişkilerine gömülü durumda ve herhangi bir ekonominin dışında bulunduğundan, 1848–1875 arasında gerçekleşen dünyanın birleşme sürecini abartmamak gerekir. Her şeyden önce, zamanın seçkin bir kronikçisinin işaret ettiği gibi, “*dünya ekonomisi*, henüz başlangıç aşamasındadır”; ama şu doğru eklemeyi de yapar: “Ne var ki, şu andaki evrenin, insanın üretkenliğinde gerçekten hayranlık uyandırıcı bir dönüşümü temsil ettiğini düşünürsek, bu başlangıç bile gelecekteki önemi hakkında tahminde bulunmamıza olanak vermektedir.”¹⁴ Diyelim, sadece Akdeniz'in güney sahilleri ve Kuzey Afrika gibi Avrupa'ya son derece yakın bir bölgeyi ele alacak olursak, 1870'te yukarıda söylenenlerin pek azı Cezayir'in Fransız göçmenler tarafından sömürgeleştirilmiş kısımları ile Mısır haricinde geçerli olacaktır. 1862'de bir tek Fas, yabancılara topraklarında ticaret yapma özgürlüğü tanıdı; Tunus, daha bu düşünceye varmamıştı; 1865'e kadar kredi yoluyla Tunus'un

yavaş ilerlemesini hızlandırmak, en az Mısır'da olduğu kadar felaket demektir. Her ne kadar, hâlâ son derece lüks bir madde muamelesi görse de (Faslı bir askerin aylık ücreti bir pound idi), dünya ticaretinin büyümesinin bir ürünü olan çay, ilk kez bu sıralarda güneydeki Ouargla, Timbuctoo ve Tafilelt gibi yerlerin Atlas'a girmesini sağladı. Yüzyılın ikinci yarısına kadar, modern dünya için karakteristik bir görüngü olan nüfus artışına İslam ülkelerinde rastlanmıyordu; tersine, İspanya'da olduğu gibi Sahra'nın genelinde de 1867-9 arasında kıtlık ile salgın hastalıkların oluşturduğu geleneksel örüntünün, dünya kapitalizminin ortaya çıkışının beraberinde getirdiği gelişmelerden çok daha büyük ekonomik, toplumsal ve siyasal önemi vardı; hatta söz konusu geleneksel örüntü, -Cezayir'de olduğu gibi- belki de dünya kapitalizmi yüzünden daha da şiddetlenmişti.