



19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği

The Effects of the Railway Campaign in the Ottoman Empire in the 19th Century on the Urban Transformation of Istanbul and the Example of Pera

Eray YAVUZARSLAN¹

öz

19. yüzyılda, sanayileşmenin en önemli sembollerinden birisi demir yollarıdır. Demir yollarının gelişim sürecinde sanayi kentinin kültürel gelişimine katkıları oldukça fazladır. Batı'nın sanayi devrimini yaşadığı dönemde henüz sanayileşme ile hiçbir bağı olmayan Osmanlı Devleti, Batı'dan sadece demir yolu ulaşım sistemini almış ve bir seferberlik ile topraklarında bu sistemi kullanmıştır. Bu anlamda demir yolu ulaşımının 19. yüzyıl Osmanlı Devleti'ndeki en büyük yankıları başkent İstanbul'da kendisini göstermiştir. Anadolu hattının son noktası olan Haydarpaşa İstasyonu ile Rumeli hattının son noktası olan Sirkeci İstasyonu, İstanbul'daki şehircilik anlamında kültürel dönüşümün en önemli sembolleridir. Hicaz ve Bağdat bağlantılı Anadolu hattı, başkent her türlü tüketim ihtiyacını karşılamışken, Rumeli hattının Avrupa ile olan bağlantısı topraklara Batı'ya dair her ne var ise kolaylıkla girişine sebep olmuştur. Bu çalışma yapılırken, demir yollarının en büyük tesiri İstanbul'un karşı kıyısı kabul edilecek olan Pera ve çevresine yaptığı tespit edilmiştir. Pera'nın demir yollarının gelişimi ile başlayan Avrupa'ya bağlantısı İstanbul'un genel çehresinde önemli bir değişikliğe sebep olmuştur. Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'ndeki demir yolu seferberliğinin, başkent İstanbul'un kentsel ve kültürel dönüşümündeki katkıları incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sanayi Devrimi, Demir yolu, Şehir, İstanbul

ABSTRACT

Railways are one of the most important symbols of industrialization in the 19th century. In the development process of railways, their contribution to the cultural development of the industrial city is quite high. During the period when the West was experiencing the industrial revolution, the Ottoman State, which had no connection with industrialization yet took only the railway transportation system from the West and used this system on its territory with a mobilization. In this sense, the greatest repercussions of the railway transportation in the 19th century Ottoman Empire were manifested in the capital Istanbul. Haydarpaşa Station, the last point of the Anatolian line, and Sirkeci Station, the last point of the Rumeli line, are the most important symbols of cultural transformation in terms of urbanism in Istanbul. While the Anatolian line connected to Hejaz and Baghdad met all kinds of consumption needs of the capital, the connection of the Rumeli line with Europe made it easy to enter the this lands the West production. While doing this study, it was determined that the greatest impact of the railways was on Pera and its surroundings, which will be considered the opposite shore of Istanbul. Pera's connection to Europe, which started with the development of railways, caused a significant change in the general face of Istanbul. In this study, the contributions of the railway mobilization in the Ottoman Empire to the urban and cultural transformation of the capital Istanbul were examined.

Keywords: Industrial Revolution, Railway, City, Istanbul

¹ Corresponded Author: Istanbul, erayya@gmail.com, 0000-0002-0161-5344



GİRİŞ:

19. yüzyılın İstanbul'u, çok kültürlü demografik yapısı ile Osmanlı'nın değişen ve modernleşen yüzü olmuştur. Avrupa kentleri sanayileşmenin etkisinde bir gelişim gösterirken, İstanbul'un gelişiminin daha kendine özgü ve daha geçmişinin etkisinde bir seyir izlemesi dikkate değerdir. Özellikle Avrupa ile olan bağlantının yeni ve kolay ulaşım yolları ile sağlanmış olması bu seyri hızlandıran en önemli etkenlerden birisidir. Bu konuda, döneminin en hızlı ve verimli ulaşım yollarından birisi olan demir yollarının katkıları büyük olmuştur. Sanayileşmenin en önemli sembolü olan demir yollarının, dönem olarak faaliyetine en çok tanıklık eden İstanbul'a etkilerini araştırırken, öncelikle şehrin gündelik hayatını etkileyen her hususa değinmek ve kültürel dönüşümüne olan katkılarını tespit etmek gerekmektedir. Söz konusu İstanbul olduğunda, şehir kültürünün ne kadar şehrin demografisi ile ilişkili olduğu açıkça ortaya çıkar. Şehir, öncelikle toplumsal etkinliklerin içinde gerçekleştiği coğrafi bir alandır ve sürekli bir devinimin içinde olan insan ile birlikte bir halden bir hale geçen bir olgu olarak tanımlanır. Bu süreçte insanın değişimi, insan eliyle mekânın değişimi ve değişen mekânın insan üzerinde yarattığı tekrar değişim döngüsü, şehrin hep ana konusu olmuştur (Özcan, 2017:16). Aslında şehir, hep bir değişimler silsilesinin kurumsal en güzel örneğidir. Bahsi geçen devinimin getirdikleri ise birer kültürel miras olarak yüzyıllarca şehrin içerisinde geleceğe taşınır.

İstanbul'un kültürel dönüşümü de belirtilen döngü içerisinde insan eliyle olmuştur. Yönetim, siyasi erk ya da toplumsal kolektif hareketler ile yenileşmenin ilk düğmesine basan insan olgusu, bu değişim rüzgârlarını estirmiştir. Özellikle bu konuda İstanbul'un binlerce yıllık başkent olmasından kaynaklı geleneksel mirası ve bu mirası iyi sahiplenmiş olan toplumsal alt yapısı, birçok öncülüğe çabuk adapte olmasına sebep olmuştur. Bu çizgide demir yolları da 19. yüzyıl başlarında sanayileşmenin yoğun yaşandığı Batı'dan gelmesine ve fazla teknolojik olmasına rağmen Osmanlı'da toplumsal olarak oldukça kabul görmüştür. Bir ulaşım aracı olarak kolay benimsenmesinin yanı sıra, bir yaşam biçimi olarak da İstanbul'un bir parçası olmuştur. Osmanlı'nın son yüzyılına denk gelen bu dönemde içinde bulunulan tüm sıkıntılara rağmen demiryollarının yapımını adeta bir seferberlik gibi kabul edip üç ana hat üzerinden başkente bağlama hareketi, başarı ile sonuç vermiştir. Bu hatlar Rumeli, Hicaz ve Bağdat demir yolu hatlarıdır.

Osmanlı'nın başkentte birleşen bu üç büyük demir yolu hattının getirileri ile İstanbul da bir anlamda hem Şark kültürü hem de Garp kültürü bir arada yaşanmıştır. Bu sebeple birçok turist bu iki kültürü bizzat başkentte yaşamak için geliyor ve bu büyümlü atmosfere dalıyorlardı. Bu aynı zamanda İstanbul'un bir dünya kenti olmasının önünü de açıyordu. Sanayileşmenin kent ölçeğinde ilk yansımaları aslında bugünkü küreselleşmenin ve dolayısıyla küresel kent tanımının alt yapısını oluşturmuştur. İstanbul da bu uluslararası hareketin odağında kalarak bir anlamda 19. yüzyılın ticaret, finans, kültür ve sosyal açıdan hatırı sayılır bir ağırlığa sahip olmuştur.

İstanbul'da birleşen üç büyük demir yolu hattı olan Rumeli, Hicaz ve Bağdat demir yolu hattını kendi özelinde irdeleyerek, bu hatların İstanbul'a olan kültürel katkılarına şehircilik ekseninde bakmak ve 19. yüzyıl İstanbul'unun gelişiminin de demir yollarının etkilerini araştırmak bu makalenin ana çalışma konusu olmaktadır. Bu çalışmanın amacı İstanbul'un günümüze kadar uzanan kültürel dönüşümünün ilk temellerinin atıldığı 19. yüzyıla kısa bir bakış atarak, bu dönüşümün gerçek sebeplerine şehircilik ve sosyolojik açıdan kısaca değinmektir.

1. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma makalesi hazırlanırken, temel konusu olan 19. yüzyılda İstanbul ve demir yolu ilişkisi hakkında, akademik alandaki önemli kabul edilen kaynakların taranması yapılmıştır. Bu anlamda ilk etapta 19. yüzyıl sanayileşme dönemi tarihsel süreçte etüt edilmeye çalışılmış, bu dönemin en önemli icadı olan demiryolunun Batı'ya etkileri araştırılmıştır. Özellikle 1839 yılında ilan edilen Tanzimat Fermanı ile 1908 yılında ilan edilen II. Meşrutiyet arası dönem ile ilgili başta TCDD olmak üzere birçok kurumun arşivleri taranmıştır. Modernleşme adımlarının atılmaya başlandığı bu dönemde asıl kıstas kentleşme ve bu bağlamda atılan adımların incelenmesi olmuştur.

Bu dönemde Batı sanayileşirken, sanayileşmeye mesafeli duran Osmanlı'nın içine girdiği durum irdelenerek, Batı'nın sanayileşmesine karşı aldığı pozisyon değerlendirilmeye çalışılmıştır. Sanayi Devrimi'nin en büyük yansıması Osmanlı Devleti için Tanzimat Fermanı ile ortaya çıkan demir yolu hareketi yani bir anlamda seferberliğidir. Demir yolu seferberliği, Sultan Abdülmecit, Abdülaziz ve II. Abdülhamit olmak üzere üç padişah dönemine denk gelen bir dönemde Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde, demir yolu hatlarının geliştirilmesine odaklı kalkınma seferberliğidir. Bu seferberlik neticesinde, ekonomik, askeri ve kültürel bir gelişim hedeflenmiştir. Bu sebeple, makale için Osmanlı Seferberliğinin ulaşmak istediği hedeflerin doğrudan içerisinde kalan İstanbul'un aynı dönemdeki dönüşümüne açıklık getirecek literatür araştırması yapılmıştır. Bu araştırmada temel olarak döneme ışık tutacak yerli ve yabancı akademik çalışmalar dikkate alınmıştır.

Bu makalede öncelikle Sanayi Devrimi irdelenmiş ve kent üzerindeki etkilerine değinilmiştir. Bu yapılırken, sanayileşmenin ilk başladığı Batı örneğine bakılmıştır. Batı'daki kentleşmedeki dönüşüme dikkat çekilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Batı Sanayi Devrimi'ni yaşarken Osmanlı Devleti'ndeki yansımaları araştırılmış ve bu yapılırken sanayileşmenin Osmanlı'daki en önemli sembolü demir yollarının İstanbul ölçeğinde ekonomik etkilerine değinilmiştir. Dördüncü bölümde demir yollarının, Osmanlı toplumunda bu dönemde zaten başlamış olan kültürel ve sosyal dönüşüm üzerindeki etkileri incelenmiştir. Bu yapılırken "Kent Dönüşümünün Geleneksel Yaşam Üzerindeki Etkileri" bir alt başlık ile irdelenerek, geleneksel Müslüman mahallelerindeki bu dönemdeki yaşama bakılıp, genel dokusu etüt edilmek istenmiştir. Bir diğer alt başlık altında da aynı dönem de İstanbul'un modern yüzü olan Pera'nın bahse konu kültürel dönüşümde etkileri ile de Pera bölgesi etüt edilerek, İstanbul'daki geleneksel yaşamdan ayrı gibi gözükken bu çok kültürlü semte hâkim olan yaşam incelenmiştir. Son bölüm ise sonuç ve değerlendirmelere ayrılmıştır.

2. Sanayi Devrimi'nin Batı'daki Yansımaları ve Sanayi Kenti :

Başta İngiltere olmak üzere, 18. yüzyıl sonlarına doğru pamuklu dokuma sanayiinde içine düşülen üretim sıkıntısı, vasıfsız işçiliğin tarıma ilginin azalmasıyla beraber yok olmaya başlaması ve arz talep dengesinin ekonomik sebeplerle bozulması bir anlamda yeni bir ticari hareketin ortaya çıkacağına ilk sinyallerini vermeye başlamıştı. Bu yeni hareket ise bir icat ile geldi. 1781 yılında James Watt adlı bir İngiliz mühendis tarafından geliştirilen buhar gücü ile çalışan bir makine, aynı zamanda dokuma sektöründe bir çığır açarken, bir Sanayi Devrimi'nin önünü açtı (Hobsbawm, 2017). Seri üretim için buhar gücü o kadar çok benimsendi ki tüm sektörlerin en büyük üretim kaynağı oldu. Hızlı ve seri üretimler, talep artışını da arttırırken, bu durum diğer sektörleri de tetikledi. Örneğin buharı üretmek için ortaya çıkan kömür ihtiyacı bu konudaki yeni kaynak arayışlarını arttırarak yeni iş ve gelir kaynağı olmuştur.

Buhar gücünün kullanılmasının en itici gücü raylar üzerinde büyük tonajlarda taşımacılık yapılması ile ortaya çıkmıştı. Aslında bir açıdan, buhar ile çalışan makinenin icadından çok daha önce bazı maden ocaklarında raylı sistemler ile taşımacılık yapılıyordu. Maden ocağından çıkartılan hammadde, ray üzerinde hareket eden bir araç ile taşınabiliyordu. Bu sistem içinde ray malzemesi ilk başlarda ahşap olarak üretiliyor iken, daha sonraları demir teknolojisinin gelişimi ile dökme demir olarak kullanılmıştı (Bridges, 1968:69). Demir teknolojisindeki teknolojik gelişmeler, sanayileşmenin önünü açarak,

tarımın getirdiği tekdüzelik ile zaten dar boğaza girmeye başlamış ekonomik alanda büyük bir kırılmaya sebep olmuştu.

Dolayısıyla 19. yüzyıldaki ekonomik genişlemenin en büyük etkileri, tüm dünyada buhar gücünde ve dolayısıyla bu güç ile çalışan makinelerin yanı sıra, kömür ve demir ile bağlantılı ürünlerin temininde kendini göstermiş oldu (Hobsbawm, 2017:54). Buhar makinelerinin kullanılması ile ortaya çıkan seri üretim ile ürün fiyatlarını daha da aşağıya çekmeye yardımcı olacak bir yol da bulunmuştu (Freeman ve Louça, 2012:202). Bu yönelim ile mamul ucuzlamış, satışı kolaylaşmış ve aynı zamanda arz talep dengesi oturmuş idi. Bu şartlar altındaki tüm gelişmeler burjuvanın refah düzeyini arttırırken yaşadığı kenti geliştirmeye yönelik bir süreç başlamıştı. Avrupa'da fabrikalaşmanın önünün açılması bir iş gücü açığı oluşturmuş, başta Londra olmak üzere, büyük kentlere geçim sıkıntısında olan kırsaldan bir göç meydana getirmişti. Bir anda nüfus kalabalığı içinde kalan kentlerde siyasi erk, fabrikalara yakın yeni mahalleler oluşturarak buralarda kent içi yeni bir sınıfın temellerini atmışlardı.

Bu hızlı dönüşümün sebep olduğu buhara dayalı icatlara bağlı olarak yeni mal ve eşyalar ortaya çıkarken, üretilen bu mallar için yeni pazar arayışları söz konusu olmuştur. Böylece bu pazarlar için kullanılan moda ve reklam gibi yeni unsurlar, eskisinden çok daha farklı yeni bir hayat tarzının doğmasına yol açmıştır. Bütün bunlar günde-lik hayatta değişiklik yapmanın yanı sıra tarihte hiç olmadığı şekliyle toplum-sal hareketlenmelerin de kapısını açmıştır. (Çoruk, 2010:12)

Gelişen teknoloji ile tüm bunların sonucunda mal üretiminde arz fazlası söz konusu olunca, bu ürünlerin dağıtımının oldukça iyi bir organizasyon ile yapılması kaçınılmaz olmuştu. Daha evvel madenlerde küçük tonajlarda taşıma için kullanılan ve sadece o tecrübeye haiz raylı sistem, büyük demir yolu hatları ile buharlı bir çekici nezaretinde, yüksek tonajlardaki yüklerin tek seferde taşınmasında büyük bir kolaylık oluştururdu. Bu sebeple fazla mal üretimine karşı dünyanın her yerinden gelen talep ve bunun ulaştırılmasındaki demir yolunun gösterdiği başarı ile gelen refah düzeyindeki artış, aslında daha evvel imparatorluk gücü ile ön planda durma mücadelesi veren İngiltere'yi 19. yüzyılın ilk yarısının finans ve para merkezi olarak bir anda ortaya çıkardı. (Hobsbawm, 2017)

Rüzgâr gücüyle hareket eden yelkenlinin yerini buharlı gemilerin, uzun katarlı kervanların ve hayvan gücüyle çekilen arabaların yerini lokomotiflerin çektiği trenlerin alması, ticaret ağını dünyanın o güne kadar ulaşılmamış yerlerine kadar uzatmış, dünya ticaretinin hacmini ve para döngüsünü o güne kadar hayal edilmemiş çaplara çıkarmıştır (Earle, 1972:11). Sanayi Devrimi, yalnız yeni ulaşım yolları açmakla kalmamış, aynı zamanda yüz yıllar boyunca unutulmuş ve kullanım dışı kalmış eski ticaret yollarını da yeniden canlandırmıştır. 19. yüzyıl içinde ve 20. yüzyılın başlarında, Asya üzerinden doğuya giden Orta Çağın eski ticaret yolları bu vesileyle yeniden harekete geçirilmiş, bir anlamda yeniden keşfedilmiştir (A.g.e.: 11).

Tüm bunların odağındaki Avrupa kenti, sanayi hareketinin en göze çarpan simgesi olmuştu. Kentleşme, sanayileşmenin daha da oturması ile beraber 1850'den sonra hızını arttırdı. Yüzyılın ilk yarısında yıllık kentleşme oranı, %20'yi geçiyordu.1850-1890 arasında Avusturya-Macaristan, Norveç ve İrlanda'da %20'lerin üzerine çıkarken, Belçika ve Birleşik Devletler %30 ile %40 arası Avustralya ile Arjantin %30 ile %40 arası ve İngiltere %50'leri bulmuştu (Hobsbawm, 2017:229). Bu durum Avrupa'da kontrolü zor bir nüfus artışının önünü açmıştı. Avrupa'nın nüfus artışı 1815'ten 1914'e, 250 milyondan 750 milyona üç kat olarak gerçekleşmiştir (Bampilis, 2012:426).

Yeni endüstri bölgelerinin ortaya çıkışı, genel olarak ayrı ayrı köylerin birleşerek küçük kasabalara, küçük kasabaların da aynı şekilde daha büyük kasabalara dönüşmesi şeklinde bir yol oluşmasına sebep oldu. Çoğu zaman nehir vadilerine paralel dizilmiş fabrika bacaları ve yanındaki demir yolu hatları, yanlarına renksiz tuğlalar ve kasvetli duvar perdeleri ile oluşturulmuş binalar bir dönemin vurgusunu yapmakla beraber, daha sonra ortaya çıkacak yirminci yüzyılın bütünlüklü endüstri bölgeleri gibi değillerdi. Çünkü hala bu kentlerin bir kısmı için tarım önemliydi ve buralarda yaşayanların bir kısmı tarlalara yürüme mesafesindeydiler (Hobsbawm, 2017:230). Dolayısıyla 19.

yüzyıl sanayi kentleri bir yandan hızla sanayileşirken diğer yandan da tarımdan kopmadan üretimini sürdürüyordu. Bu şu anlama geliyordu; her sınıftan işçi kentlerde kendisine yer bulmaya başlamıştı. İşçiye duyulan ihtiyaç ile kırsaldan kente doğru göç tetiklendi. Kent içi dengesiz nüfus artışı, kentleri kalabalık bir hale getirip, kent içi mahallelerin işçi sınıflarıyla dolmasına sebep oldu.

Tüm bu hareketin merkezinde olan demir yolu, önemli oranda yük taşınması için kullanılıyorken ticaret ağının genişlemesi ile yolcu taşınması da devreye girince hem kırsal ile kenti, hem de kentleri birbirini bağlamaya başlamıştı. Bu durum bu icadın yapıldığı topraklarda hızlı bir üretime ve talep olan bölgelere bu üretimin aynı hızda nakline sebep olurken aslında belirgin bir refah artışına yol açmıştı (Tanilli, 2007:219). Demir yolları seferberliğinin başlatılması ile sermaye ve kredi piyasalarında başlayan yeni anlayış biçimleri, ulusal ekonomilerde yeni gelişmelere ve bir makineleşme periyodu neticesinde üretim ölçeğinde artışa neden olmuştu (Freeman ve Louça, 2012:47).

Kent içinde demir yolu, uzak yerlere gerek ulaşım kolaylığı, gerekse de ekonomik olması sebebiyle hatırı sayılır bir yer edinmişti. Çok sık kullanılmaya başlanan bu ulaşım sistemi Avrupa kenti için bir sembol olmuştu. Bir yandan sanayi içerisindeki kentleşme devam ederken, klasik mimariyi terk eden istasyon yapıları, oteller, alışveriş merkezleri kendine bu kent sisteminin içerisinde önemli bir yer bulmaya başladı. Demir yolu aksı üzerine kurulan mahalleler, ikmal ve ulaşımını zamanla büyük oradan demiryolundan sağlamaya başladılar. Kent ile demiryolu artık bütünleşen bir ilişki içerisine girdi.

Avrupa'da başlayan sanayileşme periyodu, zamanla Amerika'ya da sıçrayınca bu dönemin geriden başlayan oyuncusu 20. yüzyılın başında bu açığı kapatıp, öne geçti. Özellikle demiryolu teknolojisi ile ilgili Avrupa'dan aldığı bayrağı oldukça ileri götürerek kent ile kırsalı bağlamak adına çok ciddi yatırımlar yaptı. Bu şekilde devam eden süreç kentler arası iletişime de hız vermiş, bir kültürel akış oluşturmuştu. Artık kentler sanayi kenti olmuşlardı. Avrupa ve Amerika'da sanayi kentleri arası başlayan iletişim paranın serbest dolaşımı ile başka bir boyut kazandı.

Artık demir yolları dünya kentlerini birbirine bağlıyor ve sanayileşmelerine öncülük ediyordu. Dolayısıyla 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde dünya demir yolu dağılımında şu sonuç ortaya çıkmıştır: 1870 yılında Büyük Britanya'da yaklaşık 25.000 km, Almanya'da 19.000 km, Fransa'da 17.000 km, Rusya'da 12.000 km, Avusturya-Macaristan 'da 10.000 km ve İtalya'da 7.000 km döşenmiş demir yolu vardır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde toplam demir yolu uzunluğu sadece 650 km'ye ulaşmıştır (Akbulut, 2010:14).

Ucuz seyahat biletleri sayesinde halk, sahil kesimini, iç bölgelerdeki görülecek yerleri ve başkenti ziyaret etme olanağı bulabildi. Kent işçilerine ucuz haftalık veya mevsimlik bilet dağıtıldı ve böylece "kalabalık kentlerde sıkışık kalmış veya yoğun üretim yerlerinin öldürücü atmosferini teneffüs eden hastalıklı işçiler" için bir kaçış yolu açıldı (Heaton, 2005:447). Demir yolu, şehirlerarası yolculuğun süresini ve maliyetini düşürmüştü, örneğin sanayi kentleri olan Liverpool'dan Londra'ya tren ücreti eskiden yolcu arabalarının istediği ücretin yarısı kadar olmuştu, bununla birlikte yolculuk süresi ise üçte iki oranında kısalmıştı (A.g.e.: 447). Seferleri "tarifelerle" düzenlenmeye başlanan trenlerin faaliyetlerinde elektrikli telgraf yardımcı oluyordu. Hâlbuki bu belirli bir sürat ve standarda ulaşmış trenlere binen insanlar daha birkaç yıl öncesine kadar posta ve yük arabalarında uzun yolculuklar yapıyordu (Roberts, 2019:447).

1890 yılına gelindiğinde 1870 yılından itibaren geçen 20 yılda Batı'da demir yolu uzunluğunda muazzam bir gelişim olduğu görülmektedir. Almanya yaklaşık 74.000 km, Fransa 37.000 km, Büyük Britanya 33.000 km, geç giren Rusya 31.000 km, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ise 28.000 km'ye ulaşmıştır. Osmanlı Devleti'nde yapılan demir yolu uzunluğu yaklaşık 1.750 km'dir (Akbulut, 2010:13). Avrupa'da demir yolu atağı dikkate alınırca hat yapım yoğunluğundaki artış 1870 ile 1910 arasında %130 oranında gerçekleşmişti (Galizia ve Henneberg, 2013:13).

Diğer yandan 19. yüzyılın ilk yarısında sanayi kentlerini, fabrikaların bizzat kentin içerisinde yer aldığı ve bacaların dumanlarının kent silüetlerini kaplayarak kirlettiği, göç, yoksulluk ve geçim sıkıntısı kavramlarının kentin sosyolojik yapısı içerisinde yer bulduğu bir toplumsal yapı olarak tanımlamak çok yerinde olacaktır. Kentlerin dönüşümü, sanayileşme içerisinde olan toplumlarda çok keskin ve sert yaşanırken diğer yandan da açlık ve sefaletin neden olduğu bir ahlaki çöküntü bu parçayı tamamlar niteliğe bürünmüştü. Kent, birçok yeniliğin bir arada yaşandığı bir temaşa ortamı iken diğer yandan da birçok toplumsal çöküntü ve deformasyonun da gözlemlendiği bir yapı hâkimiyeti içerisindeydi. Bu durum, geçiş döneminin sanayi kentleri için en büyük dezavantajı olmuştur. Uzun mesailer, dayanıksız çocuk ve kadın işçilerin ucuz işçiler olarak çalıştırılması ve işçi sağlığına ve çalışma koşullarına önem verilmemesi, ölüm oranlarının artmasına sebep olmuştur. Ayrıca kent içi yoksulluk sebebiyle yükselen suç oranı kentte yaşamayı güvensiz bir hale getirmişti.

Aynı zamanda bir sanat tarihçisi de olan Sorbonne Üniversitesi öğretim görevlisi Michel Ragon, (2010:23) 19. yüzyılın bir "Sanayi Kenti" olan Liverpool için İngiltere'nin geneline uyarlanacak şu tespiti yapıyordu: "... Birçok konut üretilmiş, sayıları her geçen gün artan şehirdeki işçi kesimine bu daireler servis edilmişti. Daireleri kiraya vermek kar getirdiğinden bodrumdan çatıya alabildiğine insanla doldurulabilecek binalar inşa ediliyordu. Bu "sosyal konutlar" yaşamaya elverişli olmayan alanlara, fabrikalarla demir yolları arasına yapılıyordu. Şehir alanlarının ve büyük şehirlerin biçimlerini belirleyen demir yolları, 20. yüzyılın ikinci yarısında şehirlerin şeref konduğu haline gelmişti. Demir yolları zaman zaman surların içinden geçiyor, arkalarında istasyonlar, ambarlar ve kömür yığınları bırakarak ve yüzyılların tarihini ve sanat eserlerini, kısacası önlerine çıkan her şeyi yerle bir ederek şehirlerin içlerine sızıyorlardı. Demir yolunun peşinden sanayi geliyordu, böylece fabrikalar da şehre girdi ve etrafı yıkıp döktüler. 20. yüzyılda otomobil ortaya çıkıp bu işe son noktayı koyana dek demir yolları "kültürel şehrin" yıkım memurluğu görevini başarıyla icra etmişti. Demir yolu, fabrika ve yoksul konutu sanayi şehrinin üç temel öğesiydi. İşçiler kalitesiz malzemelerle inşa edilmiş binalara doluşturuyorlardı."

Sanayileşmenin getirdiği bu sistem, şehircilik anlamında yönetim ve yaşam şeklini de değiştirdiğinden dolayı şehirlerin kuruluşundan beri egemen olan dini mimariyi ve saray mimarisini merkeze alan geleneksel yerleşim şeklini de değiştirmiştir. Dolayısıyla bu yeni bakış açısı, geleneksel olandan daha farklı karakterdeki idari, kültürel, askeri, sağlık, eğitim, ticari ve sanayi yapıları gibi yapıların farklı fonksiyon ve nitelikte ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu durum bu etki altındaki tüm kentlerin yapısında radikal dönüşümlere yol açmıştır. (Ertuğrul, 2009:294)

Bu anlamda gerek mimarisi ve şehircilik anlayışı, gerekse kültürel etkileri ile sanayi kenti aslında 21. yüzyıl kentinin ilk sinyallerini vermiştir. Hızla dönüşen kentler, buharın gücüyle elde edilen dövmeye çeliğin de yapı sektöründe kullanılmaya başlanması ile silüetlerine çok katlı yapıları da katınca, geniş malikâne kültürü artık yerini aynı ekseninde üstü üste bir yerleşime bırakmış oldu. Mahalleler neredeyse dikine inşa edilir oluyordu. Bu akış 20. yüzyılın başında daha da hız kazandı. Bir yandan da sanayi kentleri için uluslararası bir kimlik yönünde hareket başlamış, paranın da serbest dolaşıma açılması ile bir üst statüye çıkmış oldu. Bu akışın neticesi kentler için artık 20. yüzyılda sıkça kullanılan "Dünya Kenti" kavramına doğru dönüşmek olacaktı.

3. 19. Yüzyılda Osmanlı'da Demir Yolları ve Sağladığı Ekonomik Hareketlenme :

Osmanlı Devleti, bu dönemde Sanayi Devrimi'ne ve sanayileşme kavramına şüpheli yaklaşmıştır. Bunun iki sebebi olduğu söylenebilir. Bu sebeplerden birisi hazinenin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar nedeniyle devlet eliyle yapılması gereken sanayi teşebbüslerinin yapılamaması ve bunu yapacak yeterli bilgi birikimine sahip yerli müteşebbislerin bulunmaması, bir diğeri de Osmanlı sultanlarının yakından takip ettiği Batı kentlerindeki kirlenme ve toplumsal çöküntünün sebebinin Sanayi Devrimi'nden kaynaklı olduğunu düşünmeleridir.

1839'da yürürlüğe giren Tanzimat Fermanı ile gelen modernleşme çabalarının etkileri, çok yönlü kendini göstermeye başlamıştı. Bu dönem, imparatorluk topraklarında endüstri, eğitim, mimari, şehircilik ve ulaştırma alanlarında sınırların dışıyla büyük etkileşimlerin olduğu ve neticesinde bir takım atılımların yapıldığı dönemdir. Her ne kadar bu topraklarda başından beri Batı'daki Sanayi Devrimi'ne sıcak bakılmamış olsa da yine de bu devrimin etkileri derindir. Bu etki ile aynı dönemin imparatorluğunda, yabancı özel teşebbüslerin hareketine müsaade edilmiş ve kısıtlı da olsa endüstriyel yatırımların önünün açılmasına sebebiyet verilmiştir. Bu yüzyıla kadar devlet eli ile yapılan ve kamu malı olarak kabul edilen birçok yatırım, biraz da ekonomik zorunluluktan kaynaklı yavaş yavaş yerini çoğunluğu bankerlerin oluşturduğu teşebbüslere bırakmaya başlanmıştır.

Bu anlamda, bir seferberlik ile Osmanlı Devleti'nde 1856–1922 yılları arasında Anadolu ve Rumeli topraklarında inşa edilen demir yollarının toplam uzunluğu 8.500 km'yi bulmuştur. İnşa edilen hatların büyük bir çoğunluğu Avrupa sermayesi ile finanse edilmek durumunda kalmıştır. Diğer bir ifade ile Osmanlı coğrafyasında yatırım yapan yabancı sermayenin 2/3'ü demir yolu inşaatına yönelik olmuştur (Hülagü, 2008:22). Bu sebeple güçlükle ödenen ve o gün için büyük külfet olan memur maaşlarına rağmen, devletin sürekliliği için alınan borçların bir kısmı devletin gündelik ihtiyaçlarına harcanırken, borcun %5 oranında bir kısmı saray yapımına, %14'ü gibi hatırı sayılır bir kısmı da demir yolu yatırımlarına harcanmıştır (Karamürsel, 1940:100).

Osmanlı Devleti'nde ilk imtiyaz hakkı verilen hat 211 km uzunluğundaki İskenderiye-Kahire hattıdır ve 1851 yılında yapımını tamamlayan İngilizler'e verilmiştir. Anadolu'da verilen ilk demir yolu imtiyazı ise 1856 yılında yine İngilizler'e verilen İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarıdır. İzmir-Aydın demir yolu, 130 km'lik bir hat olup bu hattın işletmeye açılmasından sonra İngilizler devam kesimi olan İzmir-Kasaba arasındaki hattın da imtiyazını almıştır (Engin, 1993:39). 1866 yılında, önce 66 km'lik Manisa'ya kadar olan bölümünü daha sonra ise 27 km'lik Kasaba'ya kadar olan bölümünü tamamlayarak işletmeye açmıştır (A.g.e.: 39). Fransızlar'a Suriye-Filistin bölgesindeki demir yolu hatları olan Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam, Şam-Müzeyrib hatlarının imtiyazları verilmiştir (Gülsoy, 1994:29).

Abdülaziz iktidarı sonrasında Osmanlı Devleti'nde demir yolu seferberliğinin en fazla yoğunluk kazandığı devir II. Abdülhamit dönemi olmuştur. II. Abdülhamid'in taht döneminde Beyrut-Şam, Afyon-Konya, İstanbul-Eskişehir-Ankara, Eskişehir-Adana-Bağdat ve Adana-Şam-Medine hatları inşa edilmiştir. (Hülagü, 2008:18) Bu hatlardan Hicaz demir yolu hattı tamamen yardımlar ve öz kaynaklar ile yapılmış olması açısından farklı bir önem arz eder. (Gülsoy, 1994). İstanbul-Adana-Bağdat hattı ise tamamen Alman teknolojisi ve finansmanı ile yapılmıştır. Burada işletme imtiyazlarının yanı sıra, hattı geçtiği verimli topraklardan da imtiyazlar verilmiştir (Özyüksel, 1988). Bu noktada II. Abdülhamit'in demir yollarına hız vermesinin sebeplerinden bir tanesi de bulunduğu dönemin verdiği endişe ile askeri ve stratejik ikmalî yapabilmeyi kolaylığına erişmektir.

Rumeli, Hicaz ve Bağdat Demir yolu inşaatları bu anlamda büyük bir seferberlik ile yapılmış ve İstanbul ile bağlantıları sağlanmıştı. Buradaki amaç başkentten tüm sınırlara kolay ulaşımın sağlanması ile birlikte İstanbul'un ticari ve kültürel olarak bir dünya kenti olabilmesinin önünü

açmaktır. Nitekim bu kararın etkileri hızlı bir şekilde görülmüş, Avrupa başta olmak üzere pek çok ülkeden İstanbul'a karşı çok yönlü bir ilgi oluşmaya başlamıştır.

Tüm dünyada deniz taşımacılığının kıyı bölgelerine sağladığı avantajlardan iç bölgelerin de yararlanabilmesi için kara ulaşım teknolojisinde çok daha ileri bir safha olan demir yollarının geliştirilmesi kaçınılmazdı. Bu sonucunda büyük yüklenme kapasitelerine ulaşıp, hacimli ve ağır yüklerin düşük maliyetlerle uzak mesafelere kadar taşınması sağlanırken, 19. yüzyıl İstanbul'unun bu yük geçişlerinden etkilenmemesi olanaksızdı (Güran, 2014:82). Doğu ile Batı'yı birleştiren tüm bu hatların, geçtikleri güzergâh üzerindeki bölgelere ticari, siyasi ve kültürel getirileri çok fazla olmuştur. Özellikle tüm hatların bir kesişim noktası olan başkent İstanbul'a 19. yüzyılın sonuna doğru demir yollarının verdiği katkılar, tam anlamıyla bir döneme imza atabilecek niteliktedir. Çünkü Avrupa'ya giden Rumeli hattı ile Anadolu bağlantılı Bağdat ve Hicaz hatları İstanbul üzerinden bir aktarım yapıyor ve üzerinde bir dönüşüme sebep oluyordu. Başlangıçta askeri ve güvenlik kaygıları ile yapılan Doğu hatları ile zamanla Avrupa'ya kadar ulaşım fırsatı yakalanmış ve bölgeler arası seyahat imkânı bulunurken, aynı zamanda Doğu'dan gelen her türlü mal ve ürünlerin Avrupa şehirlerinin pazarlarında yer almaları sağlanmıştı. Bu durum karşılıklı kültürleşmenin de önünü açmıştır.

Avrupa'nın hatta dünyanın nüfusunun büyük oranı taşrada ve kır hayatındaydı. Endüstrileşmiş İngiltere'de bile 1851'e kadar kırdaki yaşayanların sayısı kentte yaşayanlardan daha fazlaydı (Hobsbawm, 2017:190). Aynı dönem içerisinde tarım ekonomisine dayalı bir finans gücü Osmanlı için de oldukça önem arz etmekteydi. Bu sebeple demir yolu ulaşımının, Osmanlı'daki tarımsal ekonomiye etkileri önemlidir. İmparatorluk sınırları içerisinde bu ulaşımdan kaynaklı limanlarla bağlantı kuruldukça gerçekleşen ticaret kolaylığı ile yeni tarım alanları açıldığı gibi, ziraat alanında yeni teknolojiler kullanılmaya başlanır. Bu şekilde gelişen ticaretin getirilerinden memnun tüccar ve imtiyaz sahibi bazı demir yolu şirketleri çiftçiye bedava tohum dağıtmışlardı (Akyıldız, 2019:213). Bu durum bir açıdan İstanbul'un tüketen halkının daha da lehine olmuştur. Bu ürün bolluğu aynı zamanda tercihleri de arttırırken, başkentteki ticari hareketliliğe sebep olmuştur. Aslında ulaştırma alanındaki teknolojik gelişmeler arttıkça, Anadolu tarımının Batı'ya İstanbul üzerinden ticari katkısı artıyor ve Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine daha fazla katılımını sağlıyordu (Quataert, 2017:31). Bu gelişmeler de, Osmanlı'daki yenileşme hareketleri içerisinde kıt kaynaklara rağmen demir yolu ulaşım sistemine bütçe ayrılıp ağırlık verilerek ne kadar doğru karar alındığının göstergesidir.

1890'larda, bu ticaretin getireceği ürün bolluğunu hisseden Batılı yatırımcılar, Beyrut, Yafa, Hayfa, Haydarpaşa ve İzmir'de liman alanları oluşturarak bu alanların inşaatı işlerini finanse etmekle kalmadılar, yine ticari amaçlarla Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu ve Orta Doğu topraklarındaki demir yolu ulaşım ağının üç kata çıkmasını da sağladılar (Quataert, 2017:31). Bu durum aslında İstanbul'un bir dünya şehri olmasının önünü açıyor ve tüm dünyada dikkatle izlenen bir pozisyona getiriyordu. Bir yandan siyasi bir kargaşa hüküm sürerken diğer yandan da Orta Doğu'nun tüm pazar malları ve zenginlikleri Batı'ya gitmek üzere İstanbul'da toplanıyordu. İstanbul bir anlamda, böyle bir ticari hareketliliğin içine düşmüş oldu. Bu Pazar hareketliliği birçok zengin tüccarın başkente ve bu ticaretin başatı olan Galata'ya rağbet etmesine sebep oldu. Galata, aslında uluslararası ticaretin yönetim merkezi gibi olmuştur.

Gelişen ulaşım teknolojileri ve özellikle demir yollarının etkisiyle, Batı Anadolu'nun taze meyve ve sebzeleri başkent İstanbul'da kolayca bulunur olmuşlardı. Ayrıca, İstanbul'un ileri gelen zenginleri demir yolunun ulaşabildiği verimli arazilerde nezih ve İstanbul içine göre daha farklı yerleşim yerleri oluşturdular. Ayrıca demir yolu sayesinde hükümet kent sınırları içindeki yeni toprakları da daha düşük gelirli için yerleşime açma fırsatı buldu. 1902 yılında, bu yeni açılan alanlara Balkanlar'dan gelen 30.000 kadar göçmeni yerleştirdi. Göçmenler, orada öğrendikleri ileri tarım teknikleri ile

beraber sermayelerini de getirdikleri için bir anlamda ekonomiye katkıda bulundular (Quataert, 2017:125). İstanbul'a girişi olan tarımsal ürünlerin en büyük üreticilerinden birisi oldular.

İstanbul'a yönelik ticaret kolaylığı ve teşvikler, mal dağıtımını da kolaylaştırmıştı. Ürün kolay tedarik edilirken, uzak bölgelerden gelen ürünler de mağazalarda ve dükkânlarda kendilerine yer bulur oldu. Böylece daha önce ellerinde bulundurdukları büyük oranda stok ile ticaret yapmak zorunda kalan tüccarlar, demir yolu ulaşımıyla beraber sipariş edilen malları kısa sürede elde etmek kolaylığına ulaştılar. Bir anlamda bu durum stoklara bağlanan paranın başka hizmetlerde kullanılmasının önünü açtı (Kurmuş, 1982:73). Ekonomik genişlemeyle beraber, bir şekilde bu ürünlerin pazarlanmasını sağlayan tüccar sayısında da hatırı sayılır bir artış oldu. Ancak bu artışın sebebi hiçbir uluslararası ticaret tecrübesine sahip olmayan Osmanlı tüccarından ziyade fırsatları iyi kollayan ve ciddi bir ticaret tecrübesi olan gayrimüslim tüccarlar sayesinde oldu.

Tüm dünyadaki örnekleri gibi İstanbul'da da demir yolu güzergâhı üzerinde bulunan küçük yerleşim yerleri hızla büyürken, demir yoluna uzak kalan veya kuvvetli bir bağlantısı bulunmayan eski büyük yerleşim merkezleri de bilakis küçülerek eski önemlerini kaybetmişlerdi. Bunun etkileriyle, İstanbul'un sınırları dâhilindeki demir yollarının ulaştığı noktalarda, çalışma için gelen Batılı memur ve işçilerle, Müslüman işçi, tüccar ve esnafın beraberce yaşamaya başladığı bölgeler oluşmaya başladı (Akyıldız, 2019:214). İstanbul genelinde başlayan yabancılaşma ile birlikte ithal ürüne olan rağbet artarken yerli malını, Avrupa'dan getirtilen ucuz fabrika mallarıyla rekabet edemeyecek duruma getirmişti (Akyıldız, 2019:215)

1888'de Paris, Viyana, Berlin gibi büyük başkentlerin İstanbul ile bağlantısının kurulmuş olması, bir anlamda ekonomik hareketlilik sağlarken bir ticari dönüşüm sürecini de hızlandırmıştı. Dolayısıyla Rumeli demir yolları bu ticareti arttıracak nitelikte İstanbul'dan sadece altmış üç saatte Paris'e ulaştıran büyük uluslararası bir hat haline gelmişti (Süreyya, 2010:177). Aynı şekilde Bağdat demir yolunun hedefi de Batı Anadolu'da kurulan demir yolları ile geçmişte daha aktif olan İzmir limanına karşı, İstanbul limanını canlandırarak Avrupa ile daha güçlü bir ticari bağlantıyı sağlamak olmuştur. (Süreyya, 2010:182).

Yenileşme hareketlerinin ticari etkisi o kadar fazla olmuştu ki, 19. yüzyılda geleneksel köşkler, bahçeler ve terk edilmiş eski saraylar yıkılarak yerlerine askeri kurumlar, yeni fabrikalar ve demir yolu istasyonları yapılmıştı. Özellikle Haliç'teki zarif ahşap sarayların yerini dokuma fabrikaları ve yeni-klasik denilen tarzda askeri kışlalar almıştı. Bundan dolayı kurulan fabrikalar taşımacılık için hem deniz yoluna hem de demir yoluna yakın olması adına Haliç, Eminönü, Fatih ve Eyüp civarında toplanmıştı. Fabrikalar Avrupa'nın tesirinde kalınarak kurulmuş ancak Avrupa'nın biraz gerisinde kalınarak, bacasız sanayii denilen dokuma üzerineydi. Birçok fabrika tıpkı kışlalar gibi şehir ile ilişkili bir doku oluşturularak, 19. yüzyılı yansıtan tarzda sanayileşme öğeleri taşıyordu. Bu yüzden imparatorluğun modernleşme ve endüstrileşme çabalarının simgeleri fabrikalar ve kışlalar olmuştur (Süreyya, 2010:132).

4. Demir Yollarının Kültürel ve Sosyal Dönüşüm Üzerindeki Etkileri:

Sanayi Devrimi ile Avrupa'nın bir açık pazar haline gelmesinin sonucu olan demir yolunun ortaya çıkışı, beraberinde yine Avrupa'da yeni yerleşim alanlarına yönelişi hızlandırarak yeni şehirlerin kurulmasının önünü açmış, önemlerini yitirecek şehirleri de ortaya çıkarmıştı. Bu dönemde büyüyen şehirlerin en önemli özelliği demir yolu hatları üzerinde ve ticari faaliyete sahip olmalarıydı (Tekeli, 1972:107). İstanbul'un da böyle bir şehir olduğu söylenmelidir.

19. yüzyılın başlarında Avrupa'nın hatırı sayılır limanlarından hareket eden gemiler ile Doğu'nun gizemli şehri Konstantinopol'e çok uzun sürelerde yapılan yolculuklar, aslında çok zahmetli olması sebebiyle sadece maceraperest karakterliler dışında pek tercih edilmiyordu. Zaman içerisinde Batı'ya

aktarmasız ve düzenli demir yolu hizmetinin başlaması ile bu hattaki trafik, yıldan yıla oldukça yoğunlaştı ve Orient Express adıyla bilinen uluslararası trenin bu hat üzerinde sefere konmasıyla belirgin bir artış gösterdi. Bu tren aslında Avrupa'nın Osmanlı'ya Şark kültürü içerisindeki bakışının bir simgesiydi. Bunun yanı sıra, bu tren Osmanlı'nın genç neslinin gözünde, Batı'ya ve modernleşmeye giden bir vasıta, Sirkeci ise bu yolun başlangıç noktası idi (Lewis, 2018:251).

Osmanlı'da bir yandan hem Rumeli, hem de Anadolu demir yolları faaliyetlerini sürdürürken diğer yandan da birbirinden bağımsız yapım süreçlerine sahip olan ve İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Sirkeci ve Anadolu'ya bağlayan Haydarpaşa istasyonları yaklaşık olarak birbirine yakın zamanlarda hizmete girerek başkent için yepyeni bir dönemin başlangıcı olmuşlardı. İstanbul'da doğu ile batı arasında şehir boyunca uzanan demir yolu hattı aslında tam bir büyüme eksenini vazifesi görmüştü. Demiryolu çevresinde geçici yaşam tarzı ile başlayan yerleşim, kısa sürede kalıcı konutlara ve mahallelere dönüşmüştü. Avrupa yakasındaki Sirkeci ve Anadolu yakasındaki Haydarpaşa istasyon bölgeleri kentsel karakteristikleri açısından birbirinden oldukça farklıdır. Sirkeci, başkent her döneminde liman bölgesinin bir parçası olarak, her türlü akış yönetiminin merkezindeydi. Haydarpaşa ise, daha sonra liman bölgesi seçilmişti ve demiryolunun limana ulaşımına kadar daha kırsal bir bölge niteliğindeydi (Varol, 2012:22).

Bu istasyon alanlarının seçimi ile bir anlamda şehirli kimliğinin artık net bir şekilde İstanbul'da ortaya çıkmasına da sebep olunmuştu. İstasyonların gelişmesi ile demiryollarını şehrin bir parçası görmeye başlayan şehirli, daha kısa süreli ulaşım sebebiyle başka yerleri görme arzusunu arttırınca, daha sık yolculuk yapmaya başladı ve sonucunda aslında bir seyahat kültürünün oluşmasına sebep oldu (Bora, 2012:35). Bunun en önemli etkisi olarak posta ve para gibi metaların kolay ulaşılabilir hale gelmesi gösterilebilir. Artık başkentte haberleşme ağının güçlenmesi ile her türlü uluslararası bilgiye eskisinden daha hızlı ulaşıyordu. Hızlı iletişim seyahat kültürünün benimsenmesinde ve bir şekilde kanıksanmasında etkin bir aracı olmuştur. Örneğin bakım kolaylığı sebebiyle demiryolu güzergâhlarına paralel olarak inşa edilen telgraf hatları, payitahtın taşradan en kısa sürede haber almasını kolaylaştırırken, sınırlar içerisindeki mücadelesini de oldukça güçlendirdi. Telgraf, demiryolu ile birlikte hareket eden bir iletişim ağı ve kültürü haline geldi (Bora, 2012:37). Telgraf, diğer taraftan yolculuk kolaylığı sağlıyordu. Demiryolunun rotası içerisindeki telgraf ağları ile anında yolculuk iletişimi sağlanıyor, daha evvel haftalarca yapılan yolculuklarda kurulmaya çalışılan iletişim, dakikalar içerisinde iletim hatlarıyla kurulabiliyordu. Bu da seyahate çıkmak isteyenler için bir güvenlik rahatlığıydı.

Ayrıca demiryolunun sağladığı ulaşım kolaylığı posta hizmetlerine de yaramıştı. Posta en etkili iletişim araçlarından bir diğeri idi. Özellikle demiryolu güzergâhının geçtiği bölgelerde posta dağıtım bekleme yapılan istasyonlar üzerinden yapılıyordu. İstasyonlar bir anlamda posta ve kargo dağıtım noktası gibiydi. İstanbul'a gönderilen ya da kentten gönderilen her türlü posta veya kargo kısa sürede varacağı istasyonda alıcısıyla buluşuyordu. Ayrıca İstanbul'da basılan fermanlar, gündelik gazeteler ve mecmular da çok gecikmeden Anadolu kentlerine yine demiryolları ile ulaştırılıyordu. Demiryolları artık İstanbul'un sınırlar ile farklı bir irtibat aracı olmuştu. Bu durum Avrupa kentlerine irtibat için de geçerliydi.

Bu süreçte artık Başkent, imparatorluğun geri kalanından beslenen bir yapıyı yavaşça terk edip, yeni kurulan küresel zincirin bir halkası olma yolunda adımlarını atmaya başlamıştı. Bunun sonucunda kendine ait bağımsızlığını büyük oranda yitirmiş ve Batı'nın Osmanlı pazarına müdahil olmasına hizmet eden bir merkez olmuştu. İstanbul, bu hali ile bir anlamda modernlik ile gelenek arasında giderek derinleşen bir uçurumu da ortaya sermiş oldu (Eldem, Goffman ve Masters, 2012:242). Şehir iki görünümlü bir yapıyla meydana çıkmıştır. Bir kısım tamamen yenileşmeye ayak uydururken, diğer kısım da ya uyduramadı ya da uydurmamak için ayak diretti. Aslında bu durum bir anlamda şark ile garp arasına sıkışmış bir toplumun göstergesiydi.

Bu dönüşümün en dikkat çekici yansıması, şehrin geleneksel merkezi kabul edilen sur içinden dışarıya doğru yayılmasıydı. Haliç ve Boğaz kıyılarındaki önemli devlet adamlarına ve hanedan mensuplarına

ait yalılar, kasırlar ve köşkler bu sürece çok önceden müdahil olmuştu. 19. yüzyılın ortasına doğru Osmanlı sarayı da bu akıma katılmış oldu. İmparatorluk artık neredeyse dört yüzyıl boyunca sur içinden yönetildikten sonra sur dışına çıkıyor ve Boğaz'ın Avrupa kıyasına doğru Beşiktaş, Dolmabahçe, Çırağan ve Yıldız saraylarına peş peşe taşınıyordu (Eldem, Goffman ve Masters, 2012:243).

Aslında payitaht içerisinde saltanatın Topkapı Sarayı'ndan Dolmabahçe'ye doğru geçişin arada sadece birkaç kilometre gibi gözükken kısa mesafesi ile aslında dönemler ötesine atlanarak değişen ve dönüşen bir medeniyet ortaya serilmiş oluyordu. Artık hiçbir şey eskisi gibi olmayacaktı ve imparatorluk sınırlarında kayıplar hızlanırken diğer yandan da her yönüyle dönüşen bir toplumun hali söz konusu olmuştu. Sultan, kentten geleneksel merkezini terk ederek, alafranga sarayını Pera'ya ve Avrupa elçiliklerinin yakınına taşıma kararı vermişti. Bu yeni yerleşim ile birlikte Aksaray, Fatih ve Çemberlitaş'taki konaklarını bırakıp Boğaz'a Harbiye, Şişli, Nişantaşı ve Maçka gibi yeni bölgelere taşınan çok sayıda bürokratin da önünü açmış oldu (Eldem, Goffman ve Masters, 2012:243).

4.1. Dönüşümün İstanbul'da Geleneksel Yaşam Üzerindeki Etkileri:

Genel bir perspektiften 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyılın başında, üç tane İstanbul olduğunu söylemek yerinde olacaktır. Birisi Pera ve Galata'nın olduğu bizzat Batılı yaşam tarzının olduğu semtler ki, bunlar büyük oranda gayrimüslim nüfusu ile bunu çok iyi idare ediyordu. İkincisi bir merak ve özentiliği içerisinde olan Müslüman zenginlerin bir arada olduğu yeni oluşan semtlerdi ve bunlar apartman kültürünün yeni başladığı Teşvikiye, Nişantaşı ve yalılıkların ortaya çıktığı Boğaziçi'nin rağbet gören bölgeleriydi. Bir üçüncüsü ise çevre köylerine olan göçlerine rağmen Muhafazakâr Müslüman çevrenin sahiplendiği ve "İstanbul Yarımadası" diye isimlendirilen Eyüp, Üsküdar ve Fatih gibi semtlerdi ki bu semtler dönüşüme ayak uydurmaktan oldukça uzak yaşam tarzı ile geleneği sürdürmekte ısrarcı olsalar da, aldıkları göçlerle bir açıdan yavaş da olsa dönüşümün içine çoktan girmişlerdi. (Akıncı, 2018)

Fakat aynı dönemde İstanbul'un nüfusça az fakat demir yolu ulaşımı ile hızla değişen bir yüzü daha vardı. Sirkeci'den kalkıp Kumkapı, Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve Küçükçekmece'de duran banliyö trenleri bu bölgelere rağbeti arttırmış ve önemli bir nüfus yoğunluğunun gelişimine sebep olmuştu. İlerleyen yıllarda Samatya ve Yenikapı'nın da eklenmesiyle birlikte günde yaklaşık 11.800 yolcu taşındığı bir güzergâh haline gelmişti (Murat, 2010:212). Benzer durum Anadolu yakasında da söz konusu olmuştu. 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattı yapıldığında, Haydarpaşa'dan kalkan tren Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Diliskelesi, Tavşancı, Hereke ve Yarımca'da duruyordu. Bu bölgelerin her birisi bu kolay ulaşım sayesinde bir yerleşim yeri ve göçmen semti haline döndü. Bu bölgelerden İstanbul içine olan gidiş-gelişlerin hepsi çalışmak içindi (Murat, 2010:213).

Aslında İstanbul'da her semt mimarisi ve yaşam tarzı ile bir kültür olmuştu. Her bir sınıfın yaşadığı semt, kendine has yaşam tarzını benimsemiş ve güçlü bir ayrışma içerisinde girmişti. 19. yüzyılda, Hem gayrimüslimlerin hem de Müslümanların bir arada yaşadığı şehir dokusunu büyük oranda içinde yaşanan konut mimarisi oluşturuyordu. Semtte yer eden bu mimari kültürün dışına çıkılmıyor ve semtin sembolü haline getiriliyordu. Çünkü semtin sakinlerinin yaşayış biçimleri konutlara aksediyordu. (Akıncı, 2020)

Bu anlamda 19. yüzyılda Müslümanlar'ın bir arada bulunduğu ve geleneksel yaşamın belirli bir yoğunlukta yaşandığı semtlerdeki konutlar, başlıca beş tipte sıralanabilir: odalar, mahalle evleri, daha büyük bahçeli evler, konaklar ve yalılar. Odalar ayrı ayrı veya bir avlu etrafında sıralanmış mekânlardı. Buralar genellikle çevre köylerden ya da Anadolu'dan göç ile İstanbul'a çalışmaya gelen bekâr erkeklerin kaldığı vakıf mallarıydı. Mahalle evleri ise bir avlusu veya bir bahçesi olan, bir veya iki katlı yapıları ki bunlar da bazen göçmen ailelerin rağbet ettiği yerlerdi. Gelir düzeyi kısmen daha yüksek ailelerin oturduğu büyük bahçeli evlerin ise iç ve dış avlularının yanı sıra haremlik ve selamlık

mekânları olurdu. Hatırı sayılır gelire sahip devlet adamlarının veya zengin tüccarların tercihi sayısız müştemilata sahip konaklar, köşkler ve yalılar olurdu. Bu yapılar yeni İstanbul'un surları dışında, Boğaziçi'nde veya yakınında yapılır ve hizmetliler tarafından idare edilen bakımlı bahçeler ve koruluklarla çevrenirdi (Çelik, 2017:6).

Üst tabakaya ait aile yaşantısı, 19. yüzyıl sonunda geleneksel konut mimarisine bağımlı olmaktan çıkmış, yeni mekânlara doğru geçmeye çoktan başlamıştı. Dolayısıyla hane halkının yaz-kış bir arada yaşadığı ana mekânın dışında da bir yazlık konut sahibi olmak düşüncesi artık bu dönemde ortaya çıkmıştı. Yabancı elçiliklerin sahibi olduğu Tarabya ve çevresindeki yazlık konutlar ile olan etkileşim, bu yeni düşüncenin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bununla birlikte Boğaziçi, Adalar ve Yeşilköy gibi sur dışında gelişmeye başlayan yeni sahil şeritleri, bu yaşam için tercih edilmiş semtlerdir. (Işın, 1995:96).

Ailelerin mevsimsel olarak bir mekândan başka özellikte bir mekâna taşınmaları ve bunun doğurduğu hareketlilik, farklı mekânlarda yazlık ve kışlık gibi değişik kültürel yaşantı üslupları oluşmasına yol açmıştır (Işın, 1995:96). İstanbul için kışlık konut ve yazlık konutun ayrılarak iki mekânlı bir yaşamın ortaya çıkması, İstanbul'a yeni bir bakış açısı ve kimlik atfedecek, bir anlamda yine daha önce yaşanmamış bir kültürel dönüşümün gerçekleşmesine sebep olacaktı. Daha evvel yazları yaylalarda, kışları ise daha korunaklı vadi eteklerinde geçirme altyapısına sahip bu toplum, bu kültürel mirası biraz dönüştürerek kışları heybetli konaklarda geçirip yazları da sahil kıyısındaki büyük yalılarda geçirmeyi tercih etmeye başlamıştı.

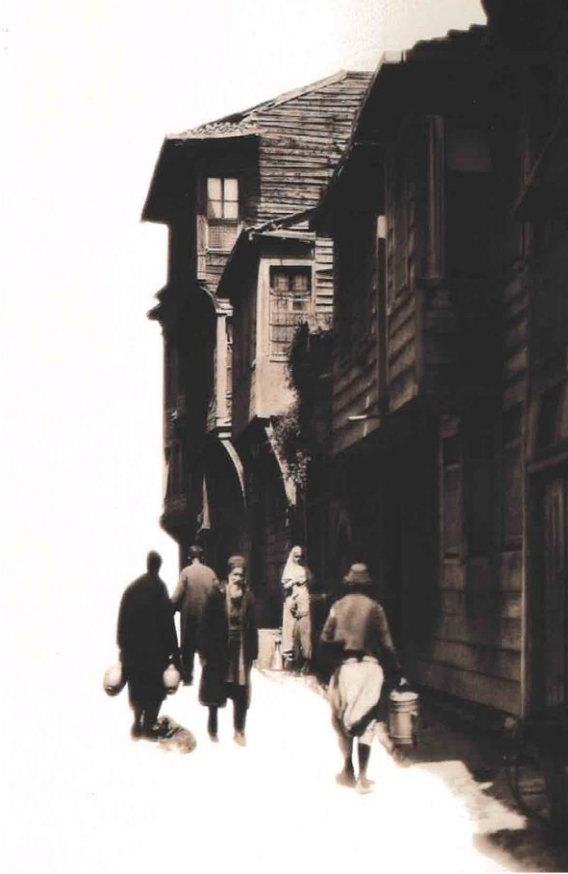
Diğer yandan kültürel dönüşümün en yavaş etki ettiği daha düşük gelirli mahallelerde durum biraz daha farklı seyrediyor ve büyük oranda geleneksel yaşam devam ediyordu. Bu durum aslında bir istekten çok bir zorunluluktur. Bir açıdan misyoner gezginlerin, 19. yüzyıl İstanbul'unda 16. yüzyılda kalmış gibi gördüğü bu mahallelerde dönüşüme uyum sağlanamamasının en önemli sebeplerinden birisi ekonomik zorunluluk ve bağımlılıktır (Çelik, 2017). Kabul edilmelidir ki bu dönemin başkentinde toplumsal gelir dağılımının içerisindeki en talihsiz kesim, Müslüman mahallerinde yaşayanlardı. Bu yüzden İstanbul'un her iki yakasına hizmet veren en ağır hizmet işçileri de bu bölgelerden çıkıyordu. Buradaki işçi sınıfı yakın geçmişte geçinemediği zanaatını ya da çiftçiliğini bırakarak buralara yerleşmiş ve farklı bir statüye geçmişti. Gelenekten kopuşun karşısında duran en büyük engel olan yoksulluk, İstanbul'un öteki yüzünün bir aynası gibiydi.

Sur içi İstanbul'unda küçük ölçekli mahallelerin, yoğun nüfus ve sıkışık bir yaşam tarzı içerisinde olmalarına karşın içinde buldukları yoksulluk, aslında yaşanan çaresizliğinde göstergesiydi. 19. yüzyıla göre daha geri kalmış ve çoğu altyapısız sokaklara sahip bu semtlerde eğitim seviyesi ve zanaat erbabı sayısının oldukça düşük olması sebebiyle işsizlik ve dolayısıyla geçim oldukça büyük bir problemdi. Bu yüzden bu semtlerde ırgatlık, bahçivanlık, hamallık ve atlı araba sürücülüğü gibi ikinci sınıf meslekler ile geçim sağlanmaya çalışılıyorken, suç oranları da oldukça yüksekti. Diğer yandan, buralarda ardışık düzende birbirinin peşi sıra sıralanan bakımsız konutların çok iç içe bir yaşama sahip olmasıyla, başta yangın ve salgın hastalıklar olmak üzere birçok felaketin çabuk yayılması söz konusu olmuştur (Işın, 1995:97).

İstanbul'da pek çok şey dönüşüyordu. Ticari dönüşüm gündelik hayatın pek çok anına tesir etmişti. 400 yıllık bir kültürün ve geleneklerin bir anda dönüşümü kolay olmamıştır. Bu sebeple büyük oranda Doğu ile Batı arasında bir sıkışmışlık hali söz konusu iken, bu durumun 20. yüzyıl ile beraber büyük oranda Batı'ya daha keskin bir akış ile neticlendiği söylenmelidir. Kültürel olarak dönüşümün pek çok köklü gelenek üzerindeki etkileri bunun göstergesidir. Gündelik hayatın içinde olan birçok ticari gelenek de Avrupa ile olan ilişkilerin artmasıyla dönüşmeye başlamıştı. 19. yüzyıl gündelik hayatı içinde Haliç'in Müslüman yakasında değişime uğrayanlar arasında en önemlilerinden birisi kaybolan

çarşı kültürüdür. Bu durum aslında iktisadi dönüşümün çok temel bir göstergesidir. Daha evvel bahsedildiği gibi gelir dağılımından kaynaklı yoksulluğun iyice artması ile geleneksel mesleklerin ortadan kalkmaya başlaması 19. yüzyılın en temel etkilerinden birisi olmuştur (Işın,1995:91).

Artık piyasada demir yollarının sağladığı ulaşım kolaylığı ile ithal ihtiyaç ve estetik ürünleri satılıyor ve teşvikler ile bu ürünlere kolay erişim sağlanabiliyordu. Demir yolları ve limanlar üzerinden gelen bu ürünlerin dağıtımının İstanbul'un her yerine kadar olması en çok küçük esnafın belini bükmüş, geçimini etkilemişti. Bir de Saray'ın koyduğu yüksek vergilerin olumsuz etkileri de eklenince, esnafın zanaatını yapabilmesi oldukça imkânsız bir hale gelmişti. Bu da aslında Osmanlı'da daha evvel olmayan yeni bir sınıfın, hizmet işçilerinin doğmasına sebep olmuştu. Bu hizmetliler, geçinmek için karşı kıyıda zengin komşularına hizmet etmek zorundaydılar. (Işın, 1995)



Resim 1 : 19. yüzyılda Üsküdar'da Bir Mahalle

Kaynak : Öztürk K., *Pera Palas*, 2010

Dolayısıyla Osmanlı mahallelerinde yoksulluk öyle bir noktaya geldi ki, bu hizmetin bir parçası olmak ve geçimlerini sağlamak için mücadele veriyorlardı. Bir yakadan diğer yakaya hizmet etmek için geçen birçok kişi, artık sabah ve akşam mesailerine yetişmek için telaşe içerisindeydi. Bunların içerisinde Galata'da gündelik çalışıp gelirini sürdürmek isteyen, hamal, ırgat ve ayakçı tayfası da vardı. Ama gerçek şu ki artık başkentte bir mesai kültürü gelişmeye başlamış, iki yaka arasında özellikle sabah ve akşam saatlerinde bir insan yoğunluğu oluşmaya başlamıştı.

4.2. İstanbul'un Kültürel Dönüşümünde Pera Örneği:

19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde, artık İstanbul'un yabancı teşebbüsler tarafından fethi tamamlanmış oldu. Haliç sahilinin karşı tarafında, tamamen Batılı yaşam biçimini kabul eden bir kent görünümü ortaya çıkmıştı. Bunun yanı sıra Haliç'in iki yakasında da yabancı girişimciler iktisadi hayatın tümünü denetimlerinde tutmaya başladılar (Çelik, 2017:133). Bu şu anlama geliyordu, artık yabancıların bilgisi dışında ne yeni yatırım yapılabilirdi, ne de para trafiği sağlanabilirdi. Zaten o dönem iyi etüt edildiğinde yapılan yatırımların neredeyse tamamı yabancı teşebbüsler tarafından.

Aynı dönemde tüm İstanbul'da ticari bir akışın oluşması ve bu sebeple tüm semtlerin birbirleriyle bir kaynak iletişimi içerisinde olması önemlidir. Bunun bilincinde olan yabancı sermayenin ilk hedefi kent içi ulaşım sistemlerini geliştirmek ve semtler arası hareketin önünü açmak olmuştur. Bu sebeple İstanbul'da ulaşım araçlarının belirli noktalarda kesiştiği ve bu noktalarda yolcu aktarmalarının kolaylıkla yapıldığı görülür. Galata Köprüsü İstanbul'un her iki yakasını birleştirirken, vapur seferleri de İstanbul yakasından uzun menzilli seferlerine başlamıştı. Eminönü ve Sirkeci bölgesi farklı ulaşım biçimlerini birleştiren bir bölge olarak tren, vapur ve tramvayın bağlantılı olduğu bir semt olmuştur.



Resim 2 : 19. yüzyıl sonu Galata Köprüsü

Kaynak : Çelik Z., *19. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, 2017.

19. yüzyıl Osmanlı'sında Batı ile olan ticaretin büyük gelişme göstermesi üzerine yabancılar tarafından Galata ve Pera'da başlayan yoğun yerleşim, alışveriş anlayışının bu semtlere kaymasının önünü açmıştı. Aynı dönemde artık çarşı kültürünü unutmaya başlamış Osmanlı, gayrimüslimler gibi alışverişlerini artık İstanbul'daki Kapalı Çarşı yerine Beyoğlu'nda yapmaya başlamıştı. Pera, Avrupa'dan gelen malların satıldığı mağazaları, Avrupai otel ve eğlence yerleri ile farklı bir dünya olmuştu.

Daha önce Kırım Savaşı yıllarında İngilizler başta olmak üzere Avrupalılar, Galata'yı tamamen bir serbest liman haline dönüştürerek, bu durumun yollarını açmışlardı. Perşembe Pazarı, Voyvoda

Caddesi ve Karaköy başta olmak üzere Galata, ticaret merkezi haline gelince, İstanbul'un başka semtlerinde yaşayan ve bunu hisseden başta Rum, Ermeni ve Yahudiler olmak üzere birçok uyruktan halk, akın halinde Galata'ya gelmeye başlamıştı. Bu sebepten dolayı özellikle Beyoğlu'nda yeni kilise ve sinagogların yapılması bu döneme denk gelir (İnalçık, 2019:283). 19. yüzyılın ikinci yarısında Pera, yaşam tarzı, lüks yaşam tarzı, gece kulüpleri ve zengin ahalisiyle imparatorluk içerisinde bağımsız bir bölge ve özerk bir semt havasına çoktan girmişti.

Aslında demir yollarının gelişimi ile Avrupa'ya kapıların sonuna kadar açılması, Pera'ya doğru her Avrupa malının direk akışının önünü açtı. Demir yolları ile limanlar arası kurulan bağlantının yanı sıra her türlü geçişin kolaylaşması için Haliç üzerinden bir köprü'nün de yapılması, Pera'ya olan rağbeti daha da arttırdı (Öztürk, 2010:40). Galata Köprüsü ve Sultan'ın Pera'ya yakın olması için inşa edilen Dolmabahçe Sarayı, Pera'nın havasını değiştirirken, sosyal, ekonomik ve mimari olarak bu semti etkileyen kurumlar, gerçekte yabancı elçiliklerdi. Kabul edilmelidir ki bunların başında da ilk defa Galata surları dışına çıkma cesaretini göstererek Pera'nın kurulmasına vesile olan Fransız elçiliği geliyordu (Öztürk, 2010:41).

Kültür olarak göçebe yerleşim planını benimseyerek, dağınık evler ve konaklar yapan Osmanlı için ilk düzenli caddenin ve çevresinde yerleşimin olması çok önemlidir. Bu caddenin Paris'teki örnekleri gibi hava gazı lambası ile aydınlatılmasına müteakip, caddeyi seyretmeye gelen yüzlerce insanda doğurduğu etki, tüm İstanbul'un yanı sıra tüm sınırlara ulaşan bir ilgi oluşmasına sebebiyet vermişti. Hayatlarında ilk defa ışıklandırılmış bir cadde gören İstanbullular, bu cadde üzerinden yaşayacakları birçok ilkin başlangıcına tanıklık ediyorlardı (Öztürk, 2010:44). Örneğin, tiyatro imparatorluğun ilklerinden biri olurken, Pera'nın en önemli sembollerinden birisiydi. İlk kez Fransız tiyatrosu oynadığında orta oyuncular ve meddahlar yaptıkları işle tiyatro arasındaki farkın ne olduğunu pek anlayamamıştı. Oysa onların şahit oldukları, bir süre sonra geleneksel olanın pabucunu dama atarak, sarayın ve bütün ileri gelenlerin gözdesi olacak yeni bir eğlencenin doğuşunun habercisiydi. İlk tiyatrolardan Naum Tiyatrosu şimdiki Çiçek Pasajı'nın yerindeydi. İçinde tiyatronun yanı sıra opera ve konserler de izleniyordu (Öztürk, 2010:46).

Payitaht İstanbul'unun simgesi olmaya başlayan Pera için aynı dönemde iki yeni tutku daha ortaya çıktı: sinema ve fotoğraf. Sinemanın ilk gösterileri İstanbul'da 1896 yılında yapıldı. Sinema alanında Avrupa'da ilk gösterinin 1895'de Paris'te yapıldığı dikkate alındığında, bir sene sonra İstanbul'da da gösterim yapılması gelinen noktayı ifade için çok önemlidir. İlk sinema gösterileri sarayda ve bazı önemli otellerde yapılmıştı. Bunlardan birisi de başkentin simgesi olmaya başlayan ünlü Pera Palas Oteliydi (Öztürk, 2010:46).

Sinema, tiyatro ve fotoğrafın içinde olduğu bu büyük kültürel değişimin etkisinde kalan yeni sosyetenin ihtiyaçlarını karşılamak üzere birçok yabancı dükkân da birbirinin peşi sıra açılıyordu. Pera'da ilk terzi dükkânı, ilk pastane ve Fransız alışveriş dükkânları peş peşe açılarak bölge halkının hizmetine sunuldu. Artık sokak ortasında yapılan geleneksel tıraş kültürü, nezih ve gösterişli kuaför salonlarına taşınıyordu (Öztürk, 2010:52). Kentte büyük bir kültürel dönüşüm başlamıştı. Gerçekte bu kültürel değişimin kaynağı Fransa'dan geliyordu. Ulaşımın kolaylaşması ile başlayan turistik hareket İstanbul'a doğru Şark kültürünü merak ederek gelen ve iz bırakan yoğun bir akımın oluşmasına sebep oldu. Belki de en çok elçilik ve yabancı trafiği, demir yolu imtiyaz haklarını da büyük oranda alan Fransızlar'dandı. Bu etkileşim, 19. yüzyılda başta mimari, dekorasyon, moda, edebiyat ve konuşma dili açısından olmak üzere geniş bir yelpazeye yayılmış oldu.

19. yüzyılın sonlarında İstanbul'un Batı'daki sembolü olan Büyük Pera Caddesi, çevresinde modern ve estetik olarak Batı ile boy örtüşecek güzellikte binalar inşa edilmiş, içerisinde Avrupa mallarının her türlüünün satışına sunulduğu mağazalar açılmış, tiyatro, opera ve çeşitli sanat faaliyetlerinin de

sergilendiği lüks otel ve binaların yer aldığı bir semt görünümündeydi. Tramvay ve yeni açılan tüneldeki metro Karaköy'den Pera'ya sürekli ulaşım sağlıyordu. Eşsiz İstanbul Boğazı ile üç imparatorluğa başkentlik yapmış bir mirasa sahip bu toprakları yerinde görmek isteyen birçok meraklı gezgin, İstanbul'a geliyordu (Öztürk, 2010:60). Bu durum İstanbul'un dünya şehri olarak daha da tanınmasını sağlamıştı. Bir anlamda Paris'te yaşamak ne ise bazı gezginler için İstanbul Pera da aynı anlamı ifade ediyordu.

İstanbulular Pera çevresinde gelişen tüm bu faaliyetleri takip ederken diğer yandan da Avrupa bağlantılı demir yolları sayesinde turist ve otel gibi iki kavram ile tanıştı. O güne kadar parasız pulsuz gezen geleneksel seyyah kültürüne aşına olan İstanbulular, artık para harcamak, gezip eğlenmek için pahalı yolculuklara çıkan, paralı Avrupalı turistlerle tanışmaya başladı. Bu turistler kentleri gezip tanımak istiyor ve bol harcama yapıyorlardı. Bir yandan para harcarken, bir yandan da kendi ülkelerindeki lüks yaşantılarının karşılığını da gezdikleri yerlerde bekliyorlardı. Bu beklentiyi karşılama ihtiyacı ile daha evvel seyyahlar için olan han kültürüne sahip Osmanlı, otel kültürüne geçiş yapmış ve yenileşme yolunda büyük bir adım daha atmış oldu (Öztürk, 2010:55). İlk defa içinde modern yatak, karyola, gardırop ve banyo bulunan odalara sahip sadece İstanbul'un değil bütün imparatorluğun ilk oteli olan İngiltere Oteli, "Hotel de Angleterne" adıyla Beyoğlu'nda İngiliz Elçiliği'ne hizmet etmek için açılmıştı (Öztürk, 2010:56). Bu otel aslında lüks yaşama dair ilk hizmetleri vermeye başlamıştı bile. Kentte yaşayan ve büyükelçiliklerde çalışan yabancılar bu oteli uğrak yeri haline getirmişti. Ülkelerinde aradıkları rahatlığı kısmen de olsa burada bulabilmeyi başarmışlardı.



Resim 3 : 1900'lerin başında Pera

Kaynak : Öztürk K., *Pera Palas*, 2017

Bu dönemde Beyoğlu'nun çarpıcı bir şekilde bir otel merkezi olarak geliştiği görülmektedir. Başta Londra Oteli, Bristol Oteli, Büyük Fransız Oteli, Tokatlıyan Oteli ve Büyük Kroecker Oteli olmak üzere pek çok otel açılmıştı. Bu otellerin hepsi dönemin levanten kültürünün Pera ölçeğinde dışa yansımaları olarak kendini göstermiştir (Işın, 1995:99). Bu adımlar otelcilik anlayışının hızla kanıksanıp İstanbul geneline yayılmasının ilk adımları da olmuşlardır. Başkent'in demir yolları üzerinden Avrupa ile iletişimi arttıkça şehre ilgi ve alaka o oranda artıyordu. Dünyanın ve Avrupa'nın en zengin kişilerini en lüks yolculuklarıyla ağırlayan Vagon Lits şirketi, Orient Express adlı rüya gibi bir şark yolculuğu için isteklileri Avrupa'dan İstanbul'a inşası tamamlanan Rumeli demir yolları üzerinden taşımaya başladı. Yolcular için gümüşten kaşıklar ve porselen tabaklar ile büyük yemek salonlarına, karyola ve ipek yatak örtüleri ile lüks kompartımanlara sahip tren yolculuğu, zarafetin doruklarındaydı. Muhteşem Konstantinapol'ü görmek heyecanı ile yanıp tutuşan zengin turistler, günlerce bu lüks yolculuğu yaparak İstanbul'a geliyorlardı. İstanbul'da ise Sirkeci Garı'nın büyümlü atmosferine inen ve kente ciddi miktarda para bırakması muhtemel bu zengin Avrupalıların karşılanması heyecanı yaşanmaya başlanmıştı (Öztürk, 2010:63).

Bu kadar lüks bir İstanbul seyahatinin aynı konforda ağırlanan bir otel ile tamamlanması gerekiyordu. Böyle bir ihtiyacı da yine Vagon Lits şirketinin inşa ettiği Pera Palas oteli karşıladı. Batılı olmaya dair tüm kavramlarla ilk defa tanışan Osmanlı, Şark'ın en görkemli oteli kabul edilebilecek nitelikteki Pera Palas ile tüm bu kavramları bir arada seyretme fırsatı buluyordu. Pera Palas Oteli, Orient Express müşterilerine hizmet etmek amaçlı 1895'te tamamlandı. Otelin mimarı o zamanlar saraya da hizmet eden ünlü Vallaur'ydi. Vallaury, oteli Avrupa'da moda olan *Arnovo* tarzında inşa etmiş, öte yandan da iç dekorasyonuna şark izleri koyarak bir köprü kurmuştu. İhtişamını yansıtmak için hiçbir masraftan kaçınılmamıştı. Sergilenen her türlü eşyanın en lüksü seçilmişti. Orient Express'in ihtişamını tamamlayan fil dışından biblolar, sedef kakma dolaplar, gümüş yemek takımları ve porselen tabaklar bu muhteşem görüntünün sadece birkaçıydı (Öztürk, 2010:103). Ayrıca dönemine göre süper lüks görünen bir asansör ve içerideki elektriği destekleyen bir jeneratör de konulmuştu (Öztürk, 2010:104).



Resim 4 : Pera Palas

Kaynak : Öztürk K., *Pera Palas*, 2010

Otelin kapısına çok iyi derecede yabancı dil bilen görevliler yerleştirilmişti. Pera'ya yaklaşırken çamurlu sokaklardan geçmek gerektiği için bir de Beyoğlu Sedyesi denen bir taşıma aracı yapılmıştı. Misafirler trenden indikten sonra tahtirevanın içine otururlar ve dört Osmanlı yağız gencinin omuzlarında Sirkeci Garı'nın önünden alınarak rahvan bir yürüyüşle otele kadar getirilirlerdi. Bu durum gelenler için o kadar etkileyiciydi ki, trende o lüks yolculuğu yapmış baron ve baronesler omuzlarda taşınmak için Sirkeci Garı'nda bir buçuk veya iki saat kuyrukta tahtirevan sırasının kendilerine gelmesi için beklerlerdi (Öztürk, 2010:113).

Diğer yandan Pera'ya olan bu ilgi semte büyük hareketlilik getirmiş, caddelere taşan mağazalar artık yetmemeye başlamıştı. Bunun sonucu olarak mağazalar artık arka sokakları da doldurmaya başladı. Dolayısıyla açılan sokak geçişleri ile İstanbul daha önceden hiç tanımadığı bir kültürle daha tanıştı: Pasajlar. Geleneksel han ve kervansaray kültürüyle iç içe olan İstanbullular şimdi ise daha farklı bir yenilik olan göz kamaştırıcı pasajlara alışıyorlardı. Hazzo Pulo, Aznavur, Halep, Suriye Pasajları Beyoğlu'nda Tünel'den başlayarak sıralanan ünlü pasajlardan sadece birkaçıdır (Öztürk, 2010:78)

Pasajlardaki dükkânları süsleyen Avrupa'dan yeni gelen ürünler beraberinde meraklı takipçilerini bu mekânlara taşıyordu. Zamanla Avrupa'nın ünlü markalarını teşhir etmek için vitrinlere duyulan ihtiyaç, aslında daha önce hiçbir şekilde vitrin kültürü olmayan bir şehri vitrinle; meraklı hanımları da vitrin seyretme kültürü ile tanıştırmış oldu. Singer Dikiş Makinesi, Bohemya Kristal, Mayer, Lion Beker

gibi birçok ürün, bu vitrinlerin takipçileri için meşhur Avrupa markalarıydı. Moda, yeni kavram olarak sosyeteye girmiş ve çok çabuk kendine yer bulmuştu. Aslında kimin ne giyeceğinin moda adı altında Paris'ten birilerinin karar vermesi, her ne kadar yadırgansa da sosyete modayı çok çabuk kabul etti (Öztürk, 2010:84). Artık Avrupa'daki moda İstanbul Beyoğlu'nda, anında yer buluyor ve bütün akımları ile İstanbul'da boy gösteriyordu (Öztürk, 2010:85).

Pera'ya gelenler mağazaları dolaşırken sokak kafeteryalarında da çevreyi izleyebiliyordu. Pera Caddesine atılmış masaların çevresine oturan bastonlu erkekler, kasnaklı etekleriyle şık bayanlar 1895 yılının Pera'sında boy göstermeye başladı. Şehir bir yandan çok hızlı değişiyor, bir yandan da bu değişimin dinamosu olan Pera'ya alışmaya çalışıyordu. Bu hıza ise hemen karşı kıyısındaki eski İstanbul yetişemiyordu. Edmondo de Amicis'nin belirttiği gibi, bir köprü ile ayrılan sadece iki bölge değil, aslında arasında yüzyıllar kadar fark olan yaşam biçimleri de ayrılıyordu. İstanbul'un karşı yakasında Şehzadebaşı, Beyazıt ve Eyüp çevresi yani Müslüman Türk İstanbul'u ile buranın karşısında ise küçük Avrupa dediğimiz Pera semti iki tezat gibi kendini gösteriyordu (Öztürk, 2010:87). Bu durum her iki kültürün bir birinden ne kadar keskin bir şekilde ayrılmış olduğunu gösteriyordu.

Pera'nın başkente kattığı bir başka yenilik ise apartman kültürüydü. Tek katlı bahçe içinde evlere alışkın İstanbullu, dikine doğru yükselen ve kapıları yerine göre karşılıklı daha iç içe komşulukların olduğu bir apartman kültürüne alışıyordu (Öztürk, 2010:90). Bu durum geleneksel yaşama alışmış kesim için oldukça zordu. Daha içe dönük bir aile yaşantısından biraz daha gözler önünde olan bir toplumsal yapıya geçiş başlamıştı. Mahalle veya konaklar arası komşuluk kültürünün dönüşümü söz konusuydu, önce Pera'da gayrimüslimlerin rağbeti ile başlayan bu dönüşümün etkileri daha sonra Müslüman semtlerinde de kendini gösterdi. Konak kültürü yerini apartman kültürüne bırakmasıyla bundan beslenen mahalle kültürü de dönüşmüş oldu.

5. Sonuç ve Değerlendirme

Görüldüğü gibi bir toplumun sosyoekonomik kalkınmasında, o toplumun ulaşım sektörünün geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasının çok büyük önemi vardır. Ulaşım imkânlarının artmasıyla beraber şehirler ve bölgeler arası kültür, bilim ve iş gücü akışı hızlanmıştır (İslamoğlu, 1995:463). Demir yolu tüm dünyada kentler için dönüştürücü bir etkiye sahip olmuştur. Bu ulaşım sisteminin kültürler arası iletişimi sağlaması, kentlerde güçlü bir kentleşmenin önünü açmıştır. Sınırlar ötesinde mal ve ürün tedarik dağıtımını kolaylaştırırken, turist denilen paralı ve keyfi seyahat eden bir kitlenin de oluşmasını sağlamıştır. Yeni yerler görmek ve keşfetmek için yola çıkan bu grup bir yandan demir yolunun konforlu seyahati ile gittikleri yerlere para bırakırlarken, diğer yandan da kültürel gelişimine katkıda bulunmuşlardır.

Bu çalışmanın ana konusu olan Osmanlı'daki demir yolu seferberliğinin, Osmanlı İmparatorluğu ve başkent İstanbul'da sebep olduğu değişim ve sonuçlarına dair değerlendirme maddeler halinde aşağıda belirtilmiştir:

- Batı'daki demir yolu hareketi dikkate alınarak, Osmanlı İmparatorluğu da bu kapsamdaki seferberliği ile ekonomik ve sosyokültürel açıdan büyük bir atılım içine girmiştir. Demir yollarının işletilmesi konusunda da Batı'dan geri kalınmayarak, büyük ekonomik sıkıntılar nedeniyle verilen önemli imtiyazlara rağmen büyük bir organizasyon başarısına imza atılmıştır.
- Osmanlı, stratejik ve askeri açıdan da demir yollarından faydalanmış ve sınır güvenliğini iyi organize edebilmiştir. Ayaklanmalar başta olmak üzere birçok olaya anında müdahale edebilmiştir. Bu durum Osmanlı'yı hızlı bir şekilde "uluslaşma" sürecine sokarken, diğer yandan merkezi yönetim anlayışını güçlendirmiştir.

- Diğer yandan demir yollarının geçtiği bölgelerde sebep olduğu kentsel gelişme ve iletişim, sınırlar içerisindeki farklı milletlerin doğrudan etkilenmesine sebep olurken, bir anlamda Balkanlar'da toprak kayıplarını hızlandırarak sınırların çizilmesine de yol açmıştır.
- Demir yolu hatları boyunca telgraf hatları çekilmiş ve bunlar demir yolu hatlarıyla koordineli kullanılarak lojistik, ikmal ve lojistik yönetimi yerinde ve zamanında yapılabilmektedir.
- Ülke genelinde kara yolu ile yapılan yolculukların gerçekleştirildiği bu dönemde, demir yolları sayesinde zaman ve enerji tasarrufu yapılmıştır.
- Osmanlı'da her ne kadar sanayileşmeye şüpheci bakılsa da yapılan demir yolu atılımıyla, aslında bir anlamda sanayileşmenin ilk hazırlıkları yapılmıştır. Demir yolu çevresinde tekstil başta olmak üzere kurulan imalathaneler, bu hat üzerinden yük taşımacılığı pratiklerinin gelişmesine sebep olmuştur.
- Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde bulunan hatların birbirleriyle bağlantıları sayesinde başta hububat olmak üzere birçok ürün hem iç piyasaya hem de dış piyasaya rahatlıkla taşınabilmiş, bu durum Osmanlı ekonomisi için hatırı sayılır bir gelir kaynağı olmuştur.
- Bununla birlikte Osmanlı İmparatorluğu demir yollarının gelişmesi ve kendine özgü ekonomi anlayışı nedeniyle Avrupa'nın açık bir pazarı olmuş, bu sebeple ucuz Avrupa mallarına kolay erişilebilirken, yerli malına rağbetin azalması söz konusu olmuştur.
- Demir yollarının sağladığı ulaşım kolaylığı sayesinde, köyden kente göç hızlanmıştır. Yine bu kolaylığın getirdiği sanayileşmenin ihtiyacını karşılamak üzere yeni işçi sınıfları ortaya çıkmış ve bu yeni işçi sınıfları demir yolu çevresinde bir ikamet alanı oluşturmuşlardır.
- Demir yolları, geçtiği güzergâh boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırları içerisinde kalan her kente ekonomik ve sosyokültürel açıdan büyük katkılar sağlamış, kentler arasında oluşan insan hareketi ile kentlerin birbirleri ile etkileşiminde büyük rol oynamıştır.
- Demir yolları, tüm hatların kesişme noktası olan İstanbul'un ekonomik ve sosyokültürel yapısında Tanzimat Fermanı ile başlayan dönüşümünü hızlandırmıştır. Bu sayede şehrin kurulumunu teşkil eden tüm semtlerinde modernleşme eğilimli bir değişim etkisi görülmüştür.
- Avrupa ile bağlantısı sebebiyle en önemli dönüştürücü etki, Pera'da yaşanmıştır. Moda, mimari ve sanat alanındaki bu dönüşüm, Osmanlı İmparatorluğu'nun geleneksel anlamdaki yaşam tarzı ve şehir yapısını derinden etkilemiş ve modernleşmeyi önceleyen yeni bir bakış açısına sebep olmuştur. Pera'da başlayan bu dönüşüm zamanla şehrin diğer kesimlerine de bir yayılma ve etkileme eğilimi göstermiştir.
- Modern tarzda şekillenen Galata ticaretin, Pera ise kültürel yaşantının merkezi olarak anılmıştır. Bu ayrımın olmasında mal ve yolcu naklinin yapılabildiği demir yollarının büyük katkısı vardır.
- Demir yolları ile taşınan yük ve yolcu akışının Sirkeci ve Haydarpaşa istasyonları arasında koordineli bir şekilde sağlanmasında, Galata ve Pera bölgesinin organizasyon etkisi büyüktür. Özellikle Galata'daki ticari müesseseler yük hareketinden büyük gelirler kazanırlarken, yolcu hareketini de Pera etkilemiştir.

- Teşvikiye, Nişantaşı, Cihangir ve Tophane gibi Osmanlı'nın varlıklı ailelerinin yaşadığı semtlerin Pera ile olan iletişimi arttıkça, Batılı tarzda bir dönüşüme kayıtsız kalınmamıştır. Özellikle bu semtlere Sirkeci Garı ile bağlantılı kurulan tramvay hattının Pera ile de koordineli çalıştırılmış olması, bunda en büyük etken olmuştur.

Bu çalışmanın dikkate alındığı süreç, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyılına denk gelen demir yolu seferberliğinin ilk dönemidir. Cumhuriyet dönemindeki demir yoluna ait gelişmelere, ayrı bir çalışma konusu olması sebebiyle girilmemiştir. Tüm bunlar gösteriyor ki dolaylı ya da dolaysız olarak demir yolları İstanbul'un dönüşümüne büyük katkı sağlamıştır. Gerek kültürel gerekse ticari olarak büyük bir farklılık ortaya koymuştur. Devrin sultanlarının ısrarla üzerinde durdukları bu ulaşım aracı sayesinde tüm sınırlara varan iletişim ve lojistik gelişimi sağlanırken, ciddi bir sıkıntı içerisinde olan imparatorluk için ayakta kalmaya yönelik büyük bir atılım yapılmış olundu.

Diğer yandan kültürel getiriler ile çok uluslu bir nüfus hareketi altında kalan başkent en görkemli dönemlerinden birisini de 19. yüzyılda demir yollarının İstanbul'da toplanmasıyla yaşamıştır. Bu makalenin konusu olan demiryollarının aynı yüzyılda İstanbul'un kentsel dönüşümüne etkileri, dolaylı ya da dolaysız bir şekilde oldukça fazla olduğu görülmektedir. İstanbul'un her iki yarım adasını da etkilediği dikkate alınmakla birlikte, özellikle Beyoğlu'nun içinde bulunduğu yeni modern yerleşimi daha fazla etkilediği kabul edilmelidir. Bu durumda bu derin etkileşimde belirleyici olan Avrupa'yı İstanbul'a bağlayan Rumeli demir yolları ve bu hat üzerinden taşıma yapan Orient Express'dir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Yoktur.

KAYNAKLAR

Akbulut, Gülpınar. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*. Anı Yayınevi, Ankara.

Akıncı, T. (2020). İstanbul. Remzi Kitabevi, İstanbul.

Akyıldız, A. (2019). *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*. Timaş Yayınları, İstanbul.

Bampilis, T. (2012). Industrial Revolution. page (425-428) University of Leiden SAGE Publications, [Netherlands](#).

Bridges, J.K. (1968). *Başlangıcından Bugüne Kadar Kara Ulaştırma Tarihi*. Arkın Yayınevi, İstanbul.

Bora, T. (2012). *Tren Bir Hayattır*. İletişim Yayıncılık, İstanbul.

Çelik, Z. (2017). *19. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Çoruk, A. Ş. (2010). *Tanzimattan Cumhuriyete Gündelik Hayatın Tarihi Açısından İstanbul Hatıratları*, Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 8, 16: 11-44, İstanbul.

- Earle, E. M. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Çevirmen Kasım Yargıcı. Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Eldem, E. Goffman, D. ve Masters, B. (2012). *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*. Çeviren Sermet Yalçın. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. Eren Yayınları, İstanbul.
- Ertuğrul, Alidost. (2009). *XIX. Yüzyılda Osmanlı'da Ortaya Çıkan Farklı Yapı Tipleri*. Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, Cilt 7, Say 13, sf: 293-312, İstanbul.
- Freeman, C. ve Louça, F. (2012). *Zaman Akıp Giderken*. Çevirmen Osman S. Binatlı. İthaki Yayınları, İstanbul.
- Galizia, P. C., Henneberg, J. M. (2013). *European regional railways and real income 1870–1910: a preliminary report*, Scandinavian Economic History Review.
- Güran, T. (2014). *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Heaton, H. (2005). *Avrupa İktisat Tarihi*. Çeviren M. A. Kılıçbay ve O. Aydoğmuş. Paragraf Yayınları, Ankara.
- Hobsbawm, E. (1995). *Sermaye Çağı*. Çevirmen Bahadır Sina Şener. Dost Kitabevi, Ankara.
- Hülagü, M. (2008). *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*. Yitik Hazine Yayınevi, İzmir.
- Karamürsel, Z. (1940). *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Kurmuş, O. (1982). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. Savaş Yayınları, Ankara.
- Işın, E. (1995). *İstanbul'da Gündelik Hayat*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- İnalçık, H. (2019). *İstanbul Tarihi Araştırmaları*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- İslamoğlu, E. (1995). *Çağını Yakalayan Osmanlı*. İrcica Yayınları, İstanbul.
- Lewis, B. (2018). *Modern Türkiye'nin Doğuşu*. Çevirmen Babür Tuna. Arkadaş Yayınları, Ankara.
- Murat, S. (2010). *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*. İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Özcan, G. (2017). *Osmanlı Şehirciliği ve Vakıflar*. Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- Öztürk, K. (2010). *Pera Palas "Beyoğlu'nun Batılılaşma Hikayesi"*. İstanbul Büyükşehir Yayınları, İstanbul.
- Özyüksel, M. (1988). *Anadolu ve Bağdat Demiryolu*. Arba Yayınları, İstanbul.
- Quataert, D. (2017). *Osmanlı Devleti'nde Avrupai İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*. Çevirmen Sabri Tekay. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Ragon, M. (2010). *Modern Mimarlık ve Şehircilik Tarihi*. Çevirmen Murat Aykaç Erginöz. Kabcacı Yayınevi, İstanbul.
- Roberts, J.M. (2019). *Avrupa Tarihi*. Çevirmen Fethi Aytuna. İnkılap Kitapevi, İstanbul.

Süreyya, E. (2010). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri*. Doğu Kitabevi, İstanbul. Tanilli, Server. (2007). *Yüzyılların Gerçeđi ve Mirası*. 5.Cilt. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Tanilli, Server. (2007). *Yüzyılların Gerçeđi ve Mirası*. 5.Cilt. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Tekeli, İ. (1972). *Bölge Planlama Üzerine*. İTÜ Yayınları, İstanbul.

Varol, K.(2012). *Memleket Garları*. İletişim Yayıncılık, İstanbul.