

Şark Ekspresi'nin Paris'ten İstanbul'a İlk Seferi (4-17 Ekim 1883)*

The First Journey of The Orient Express from Paris to İstanbul (4-17 October 1883)

Musa DEMİR**, Murat HANİLÇE***

**Doktora Öğrencisi, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Taşlıçiftlik Yerleşkesi, 60250, Merkez, Tokat.

E-posta: 63musa33@gmail.com

ORCID: 0000-0001-7805-4998

***(Sorumlu Yazar), Doç. Dr., Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Taşlıçiftlik Yerleşkesi, 60250, Merkez, Tokat.

E-posta: murat.hanilce@gop.edu.tr

ORCID: 0000-0003-0587-9336

MAKALE BİLGİLERİ

Makale işlem bilgileri:

Gönderilme tarihi: 2 Ağustos 2022

Birinci düzeltme: 7 Kasım 2022

Kabul: 9 Kasım 2022

Anahtar sözcükler: Demiryolu, Orient Ekspres, Yataklı vagon, Lüks seyahat.

ARTICLE INFO

Article history:

Submitted: 2 August 2022

Resubmitted: 7 November 2022

Accepted: 9 November 2022

Key words: Railway, Orient Ekspres, Sleeping cars, Luxury journey.

ÖZ

19. yüzyıl ortalarından itibaren hızla gelişen demiryolu araçları ilk olarak yük ve eşya taşımak için tasarlanmıştı. Kısa sürede ekonomik gelişmişliğin önemli simgelerinden birisi haline gelen demiryolu çok geçmeden yolcu taşımacılığı için de kullanılmaya başlanmıştır. İnsanların lüks ve konforlu seyahat imkânı arayışları demiryolu ulaşımında büyük yenilikler yaşanmasına yol açmıştır. Bu yeniliklerden birisi de "yataklı vagonlar"dır. Bu vagonlar ilk olarak Amerika'da kullanılmış; daha sonra Avrupa'ya yayılmıştır. Başta ekonomi olmak üzere siyasi ve kültürel etkileşimin aracı olan demiryolu ulaşımıyla ülkeler arası etkileşim hızla artmıştır. Bu çalışmada, Avrupa'yla Asya kıtalarını birbirine bağlayan "Orient Ekspres" treninin ilk seferi ele alınmıştır. Bu seyahate bizzat katılmış olan yazar Edmond About'un trenin ilk seferi ve güzergâhı hakkındaki gözlemleri farklı kaynaklarla desteklenerek aktarılmıştır. Böylece trenin ilk yolculuğu hakkında daha önce yapılmış olan çalışmalarda değinilmeyen, etraflı bir şekilde ele alınmayan ve eksik bırakılan boşluklar doldurulmaya çalışılmıştır. Seyahatin büyük kısmının geçmiş olduğu İstanbul'da, şahit olunan olaylar da dönemin kaynaklarından faydalanılarak teyit edilmiştir.

ABSTRACT

Rapidly developing railway vehicles since the middle of the 19th century were first designed to carry load and goods. The railway, which became one of the important symbols of economic development in a short time, soon began to be used for passenger transportation. People's search for luxury and comfortable journey opportunities has led to great innovations in railway transportation. One of these innovations is "sleeping cars". These wagons were first used in America; it later spread to Europe. Interaction between countries has increased rapidly with railway transportation, which is a tool of political and cultural interaction, especially economy. In this study, the first journey of the "Orient Express", which connects the continents of Europe and Asia, is discussed. The observations of the author Edmond About, who personally participated in this trip, about the train's first journey and its route were conveyed, supported by different sources. Thus, it has been tried to fill the gaps that were not mentioned in the previous studies about the train's first journey, which were not discussed in detail and were left incomplete. The events witnessed in Istanbul, where most of the travel took place, were also confirmed by utilizing the sources of the period.

* Bu çalışma, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tarih Anabilim Dalında, Doç. Dr. Murat Hanilçe danışmanlığında yazılan, "Bir Devrin ve Bir Şehrin Tanığı Olarak Pera Palas Oteli (1892-1923)" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

Makalenin kaynak gösterme şekli:

Demir, M. ve Hanilçe, M. (2023). Şark Ekspresi'nin Paris'ten İstanbul'a İlk Seferi (4-17 Ekim 1883), *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 34 (1): 34 - 46.

GİRİŞ: DEMİR YOLUNUN ORTAYA ÇIKIŞI VE YATAKLI VAGONLARA GEÇİŞ

Bir istasyondan diğerine, metal bir yol üzerinde mekanik bir kuvvetle hareket eden araçlarda, insan veya herhangi bir yükün taşınmasını sağlayan yapıların bütününe demir yolu denir (Yazıcı 2010). Modern demir yolları 19. yüzyılın

ilk çeyreğinde inşa edilmeye başlanmıştır (Nurdoğın 1999). Buhar gücünün keşfedilmesinin ulaşımın gelişmesine önemli katkıları olmuştur. 1801'de Richard Trevithick buhar gücüyle hareket eden lokomotifi demir yoluna tatbik etmiştir. İngiltere'de, Stockton'la Darlington arasında 1825 yılında işletilmeye başlanan demir yolu hattı raylı ulaşım sistemleri üzerinde yolcu taşımacılığının prototipidir. Trenin ilk yolcuları, bu hatta çalışan konforsuz 18 kişilik vagonunda seyahat etmiştir (Husband 1917). George Stephenson, "roket" adı verilen lokomotifi geliştirmiş; kendisine 1829'da Liverpool-Manchester arasında hat yapması teklif edilmiş ve hat üzerindeki tren seferleri 1830'da başlamıştır. Hat diğer Batılı devletlere örnek olmuş, demir yolu Avrupa'da yaygınlaşmıştır (Meydan Larousse 1992). 19. yüzyılın ilk yarısında Avrupa kıtasıyla Amerika, Asya, Avustralya ve Afrika kıtalarında hummalı bir demir yolu inşa süreci gerçekleşmiştir. 1850'lere gelindiğinde, dünya genelinde demir yolu ağı yaklaşık 39.000 km'ye erişmiştir (Nurdoğın 1999).

Uzun tren yolculukları, konforsuz ve havasız vagonlar yolcuları huzursuz etmekteydi. Üstelik lokomotiflerde kullanılan yakıtların çıkardığı duman ve trenin ilerlerken havaya kaldırdığı yolların tozu, vagonların içerisine sızılmaktaydı. Lokomotiflerin yavaşlığı, ekipmanların yetersizliği, güvenlik açıklarının varlığı, aydınlatmanın yokluğu, yolculukları zorlaştıran diğer sorunlardı. En önemli sorun, yolcuların ayaklarına kramp girmesine sebebiyet verecek konforsuz vagonlardı (Husband 1917). Bu olumsuzluklar yataklı vagonları gündeme getirecekti.

1836'da kurulmuş olan Pensilvanya Cumberland Valley Demiryolu Şirketi çalışanları Harrisburg'la Chambersburg arasında uzun ve yorucu işlerinde dinlenmek için bir vagona ranzalar yerleştirmişlerdir. Üç katlı ve sabit olan bu ranzalar, yataklı vagonların ortaya çıkmasına ilham kaynağı olmuştur. 1838'de Philadelphia, Wilmington & Baltimore Demiryolu Şirketi, gündüz ve gece kullanımı için yatağa dönüştürülebilir koltuklara sahip ilk vagonları raylara indirmiştir (Glendinning 2002). Buffalo'yla Westfield arasında yolculuk yapan George Mortimer Pullman 1858'de bu koltuklardan esinlenerek ilk ya-

taklı vagonu üretmiştir. Pullman 1868'de mevcut vagonlardan uzun ve konforlu olarak tasarladığı "Pionner" isimli vagonu kullanıma sunmuştur. Daha sonra da "Delmonico" adlı restoran vagonunu piyasaya sürmüştür. Böylece Pullman yataklı vagonların mucidi olarak tarihe geçmiştir (Husband 1917).

Yataklı vagonlar Amerika'dan kısa zaman sonra Avrupa'ya gelmiştir. Zengin bir Belçikalının oğlu olan Georges Nagelmackers, kendinden yaşça büyük kuzenine karşı beslediği imkânsız aşka karşılık bulamayınca babası tarafından 1867'de Amerika'ya gönderilmiştir. Nagelmackers, 10 ay süren Amerika seyahatini Pullman yataklı vagonlarıyla yapmıştır (Hogg 1968). Seyahat boyunca Pullman yataklı vagonlarındaki eksiklikleri kaydetmiştir. Avrupalının konfor içinde seyahat etmesini sağlayacak yataklı vagonları Pullman'ın kilerden daha işlevsel hâle getirmek ve Avrupa seyahat koşullarına uyarlamak için büyük çaba sarf etmiş fakat bazı siyasi ve ekonomik engellerle karşılaşmıştır. İlk engel ülkesiyle alakalıdır. Zira, yüz ölçümünün küçük ve arazi yapısının engebeli olması, Belçika'yı tek başına böyle bir yatırım için yetersiz kılmaktaydı. Bu bakımdan Nagelmackers, yataklı vagon taşımacılığını sadece kendi ülkesi için değil bütün Avrupa'yı kapsar şekilde hayal etmiştir. Karşısına çıkan ikinci bir engel, Avrupa ülkeleri arasında yaşanan askeri ve siyasi gerilimlerdi. Nagelmackers'in projesini gündeme getirdiği 1870 yılı Prusya'yla Fransa arasında savaş ihtimalinin çoğaldığı bir zamana denk gelmişti. Buna rağmen Nagelmackers, babasının bağlantılarından faydalanarak 1870'te taşımacılık için Belçika Kralı II. Leopold'un desteğini elde etmeyi başarmış ve 1872'de Paris-Viyana arasında yataklı vagon işletme imtiyazını almıştır (Akıncı 2018). Aynı yıl Amerikalı mucit ve yazar William d'Alton Mann'la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits"i (Uluslararası Yataklı Vagonlar Şirketi) kurmuştur. Dört yıl sonra Mann Amerika'ya dönünce Nagelmackers şirketin tek sahibi olmuştur. Nagelmackers, yataklı yemek hizmeti veren, ihtiyaçları lüks şekilde karşılayabilen tren inşasına başlamıştır. 1882'de 12 koltuklu, iki ayrı yemek odası bulunan restoran vagonunu inşa ettirmiştir. Yolcuların dinlenme-



Resim 1. Wagon Lits Şirketi'ne Ait Tanıtıcı Bir Poster
Kaynak: Collection Arjan den Boer retour.eu.

lerini sağlayan vagonlar ise 1884'te ortaya çıkmıştır (O'Brien 2012).

Ülkeler arasında siyasi ve diplomatik problemler çözüldükten sonra Paris'ten İstanbul'a ilk tren 1883'te kalkmıştır. Orient Ekspres (Şark Ekspresi) adı verilen tren, yemek ve yük vagonları, hususi kabinler, birçok konfor içermektedir. Sahip olduğu imkânlarla raylar üzerinde giden bir oteli andırmaktaydı. Paris'ten Osmanlı başkenti İstanbul'a 3186 (1800 mil) kilometrelik bu yolculuk dönemin birçok gazetesinde "masalsı bir yolculuk" olarak anlatılmaktaydı (Deleon 1991).

Nagelmackers, yolcularını yalnızca seyahat esnasında değil; vardıkları yerlerde de rahat ettirmek istemiştir. Bu bağlamda yolcuların varacakları yerlerde daha iyi mekânlarda konaklamaları maksadıyla *Compagnie Internationale des Grands Hôtels* adıyla dünyanın ilk uluslararası otel zinciri şirketini kurmuştur. Şark Ekspresi treninin gittiği ülkelerde yolcuları için "palace/palaz"

uzantısıyla isimlendirdiği oteller açmıştır. Şirket, 1891'de Lizbon'da Avenide Palace, 1892'de İstanbul'da Pera Palace, 1894'te Kahire'de Gezirah Palace, 1896'da Paris'te Elysée Palace, 1893'te Nice'de Riviera Palace, 1899'da Ostende'de Hôtel Royal Palace'ı hizmete sokmuştur (Çilli 2009).

Yataklı vagon işletmesinin 1883'te başlattığı Şark Ekspresi'nin ilk yolculuğuna Fransız yazar Edmond About da katılmıştır. Yazar, bu yolculuk sırasında gördüklerini, trenin yolcularını ve çeşitli özelliklerini de anlattığı eserini 1884'te kaleme almıştır. Bu çalışma büyük ölçüde About'un Türkçeye henüz aktarılmayan bu Fransızca kitabından hareketle geliştirilmiştir.

İLGİLİ ÇALIŞMALAR VE İNCELEME YAKLAŞIMI

Günümüz modern dünyasının oluşumundaki en büyük gelişmelerden birisi Endüstri Devrimi'dir. Bu devrimle insan gücüne dayalı üretimden ma-



Resim 2. Edmond About (1828-1885)
Kaynak: Wikimedia (Erişim tarihi: 22. 09. 2022)

kine gücüne dayalı üretime geçilmiştir. Bu geçişle birlikte üretim ve tüketim alışkanlıklarında, sosyal ve kültürel hayatta köklü değişimler yaşanmıştır (Küçükcalay 1997). 18. yüzyılda buharlı makinelerin ulaşımında kullanılmaya başlanması devletlerin modernleşmesine büyük bir katkı sağlamıştır. Demiryolu altyapısının kurulması daha fazla üretim ve bunun sonucunda zenginleşme politikalarıyla paralel olmuştur. 19.yüzyılda Batı Avrupa ülkeleri başta olmak üzere birçok ülke kara taşımacılığının modern ve yenilikçi biçimi olan demiryoluyla ülkelerini ağ gibi örmüşlerdir (Özdemir 2012).

Osmanlı Devleti'nde modernleşmenin temelleri 1838'de İngiltere'yle Baltalimanı Ticaret Anlaşması'nın imzalanması ve 1839 yılında Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesiyle atılmıştır. Tanzimat Dönemi'nde siyasi, hukuki, sosyal, iktisadi ve kültürel alanların yanında ulaşım da önemli yenilikler meydana gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali bunalım yüksek maliyet gerektiren demiryolu teknolojisinin yalnız yerli sermayeyle ülkeye sokulmasını engellemiştir. 1856 yılında Islahat Fermanı'nın yayımlanmasıyla yabancılara Osmanlı topraklarında mülk edinme ve ticaret yapma hakkının tanınması Osmanlı demiryolu yapımı için gerekli olan yabancı sermayenin ülkeye girişini kolaylaştırmıştır. (Öztürk 1995). Osmanlı Devleti'nin Rumenli topraklarındaki ilk demiryolu hattı olan Köstence-Boğazköy hattı 1860'ta (Guboğlu 1995) ve Anadolu'daki ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın demiryolu hattı 1866'da yabancı sermayeyle yapılmıştır (Kâhya 1988). Osmanlı Devleti'nin kendi sermayesi veya iç borçlanmaya giderek inşa ettiği Bursa-Mudanya, Haydarpaşa-İzmit hatları 1871'de, Hicaz Demiryolu ise 1908'de tamamlanmıştır (Koloğlu 1995).

Teknolojinin ilerlemesi, seri üretimle birlikte hammadde ve pazar arayışının hız kazanması, diplomatik ilişkilerin gelişmesi, refah seviyesinin artması ve demiryollarının yaygınlaşmasıyla ulaşım olanaklarının iyileşmesi ve çeşitlenmesi gibi etkenler Avrupalıların Osmanlı topraklarını, özellikle İstanbul'u ziyaretlerini sıklaştırmıştır. İstanbul'a gelen bu insanların konaklamaları için Pera Palas (Deleon 1991), Tokatlıyan (Erdem,

Hanilçe 2019), Grand Hotel (Akıncı 2018) gibi modern tarzda oteller açılmıştır. Avrupalı tarzda açılan bu otellerin neredeyse tamamı öteden beri kozmopolit bir yapıya sahip olan Pera (Beyoğlu) bölgesindedir. Batılı konukların bu semti tercih etmesinin önemli bir nedeni ise eğlence, yeme-içme mekânlarının kendi kültürlerini yansıtmasıdır (Freely, Freely 2014).

19. yüzyılda uzun mesafeli seyahat kavramının yeniden tanımlanmasına sebep olan demiryolu ulaşımının (Çallı 2015) en çarpıcı örneği Orient Ekspres'tir. 1867'de Belçikalı genç mühendis Georges Nagelmackers'in girişimiyle başlayan bu ilk kıtalararası tren seyahatinin son durağı İstanbul'dur. 1883'te Paris'ten İstanbul'a 13 günlük seyahati, bu seyahate bizzat katılan Edmond About 1884'te kaleme almıştır. Orient Ekspres'in bu ilk seyahatine dair Türkiye'de hali hazırda bilimsel bir yayın mevcut değildir. Ancak Orient Ekspres'e dolaylı olarak değinen bazı çalışmalar mevcuttur. Genellikle Orient Ekspres'in bağlı olduğu *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* şirketinin bir alt kuruluşu olan *Compagnie Internationale des Grands Hôtels*'e bağlı olarak Pera Palas Oteli'yle ilgili eserlerde bu ilk sefere kısaca değinilmiştir. Jak Deleon'un Pera Palas'ı (Deleon 1991), Akıncı'nın Beyoğlu'nu konu alan eserlerinde Orient Ekspres'in kuruluş süreci ve ilk seferi hakkında genel ve neredeyse aynı bilgiler verilmektedir. Diğer yandan Graham Greene, Agatha Christie gibi romancıların eserlerinde Orient Ekspres treninden bahsedilmektedir. Türkçe alanyazında trenden bahseden bilimsel ve edebi eserlerde trenin ilk seferi hakkında verilen kimi bilgiler de tutarsızlık arz etmektedir.

Bu çalışmada 19. yüzyıl ortalarından itibaren gelişen demiryolu seyahatinin doruk noktası olan, lüks ve konforu bir arada barındıran ilk kıtalararası seyahat incelenmiştir. Çalışmada Özdemir'in (1992 ve 2012) hakkında bilgi verip içeriğini geniş bir şekilde ele almadığı Edmond About'un kaleme aldığı "De Pontoise à Stamboul (Pontoise'den İstanbul'a)" başlıklı esere sadık kalınmış, About'un verdiği bilgiler ikincil kaynaklardan elde edilen verilerle karşılaştırılmış ve desteklenmiştir. Ayrıca Osmanlı arşivlerinde bulunan konuyla ilgili az sayıda arşiv belgesine

başvurulmuştur. About'un eserinde gözlemlediği ya da deneyimlediği birçok hadise dönemin diğer kaynakları incelenerek de doğrulanmıştır. Konu hakkında daha önce ele alınmış olan seyahatle ilgili bazı çalışmalarda yanlış olan veya eksik kalan kısımlar giderilmeye çalışılmıştır. Böylece Orient Ekspres'si'le ilgili bundan sonra yapılacak olan çalışmalara mütevazı bir katkı sunulmaya çalışılmıştır. Çalışmada ilk olarak 1883'te gerçekleşen Şark Ekspresi'nin ilk yolculuğuna şahit olanlardan Edmond About'un yaşamına ve seferi konu alan eserine değinilmiştir. Ardından da hem bu eser hem de alanyazındaki diğer eserlere dayalı olarak Şark Ekspresi'nin ilk yolculuğuna ait bulgular alt başlıklar hâlinde verilmiştir.

EDMOND ABOUT VE "DE PONTOISE À STAMBOUL" ADLI ESERİ HAKKINDA

Edmond About, Fransa'nın Lorraine bölgesinde Dieuze'de 1828'de doğmuştur. Sıkı bir Voltaire hayranıdır. Eserlerini Voltaire'in etkisinde yazmıştır. Siyasi, edebî eserler yanında seyahat ettiği yerlerle ilgili hatıralarını kaleme almıştır (Chambers Biographical Dictionary 1929). 1884'te yayımladığı "De Pontoise à Stamboul (Pontoise'den İstanbul'a)" adlı eseri, Şark Ekspresi'nin 1883'te Paris'ten İstanbul'a olan seyahatine dair eserdir.

Eser yedi bölüm ve 284 sayfadır. Yazar ilk bölümde Pontoise'den İstanbul'a Şark Ekspresi'yle seyahatini ve seyahat boyunca trenin uğradığı ülkeleri anlatmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın temel konusu ilk bölümde detaylı bir şekilde ele alınmaktadır. İkinci bölümde Alsace'de bir dostuyla anılarını anlatmaktadır. Üçüncü bölümde Passage Choiseul, Butte des Moulins'in, Théâtre-Français gibi tarihi mekânları tasvirle egzotik bir hikâyeye yer vermektedir. Dördüncü bölümde, Alsace'deki evinde geçirdiği son Paskalya'yı ve 1870'te Alsace'ın Bismarck tarafından ele geçirilişini anlatmaktadır. Beşinci bölümde, 1873 yılında Société d'Acclimatation'ın yıllık halka açık toplantısında okuduğu metni vermektedir. Altıncı bölümde, Versay Sarayı arazisi üzerinde bulunan "Petit Trianon" adlı şatoyu tasvir etmekte ve şatoda yaşanan bazı hadiselerle bir anısına değinmektedir. Yedinci ve son bölüm dört konuşma-

dan oluşmaktadır. Konuşmaların ilki Victor Hugo, ikincisi Charlemagne Lisesinin ödülleri dağıtımını, üçüncüsü; Ivan Turgenyev'in ölümü, dördüncüsü Alexandre Dumas heykelinin açılışı hakkındadır.

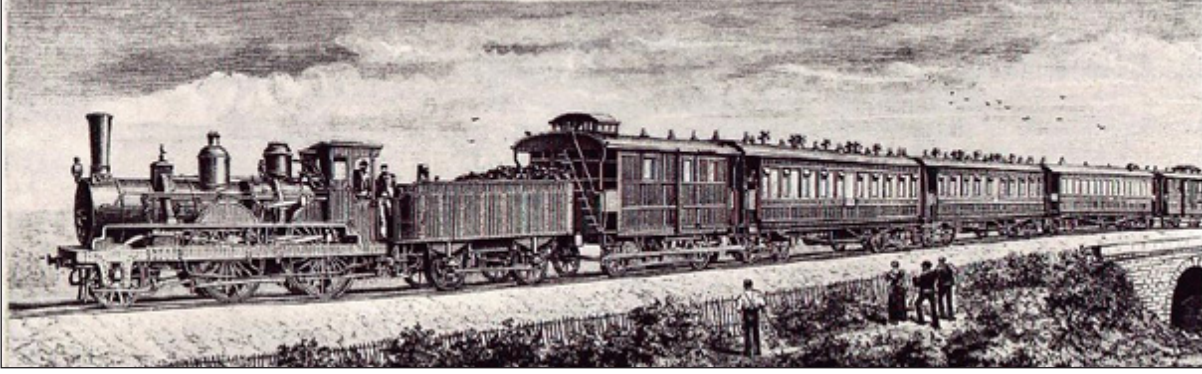
ŞARK EKSPRESİ'NİN BAZI ÖNEMLİ ÖZELLİKLERİ

Şark Ekspresi, bir lokomotif, bir kömür vagonu, iki yataklı vagon ve iki bagaj vagonundan oluşmaktadır. Vagonların uzunluğu 17,5 metredir. İç kaplamaları tik ağacından yapılmış ve parlak kristallerle süslenmiştir. Buharlı ısıtma sistemi ve gaz lambalarının ışıklandırılmaları vagonların içine bir ev havası vermiştir (About 1884).

Yemek vagonu, kadın ve erkek olarak iki bölümden oluşur. Ancak kadınların yemek salonu erkeklerinkine nazaran küçüktür. Yemek vagonunda sigara içenler için kabin oluşturulmuştur. Hızı saatte yaklaşık 90 kilometre olan tren, nitelikli ekipmanların kullanılmasıyla en keskin virajlara göre tasarlanmıştır. Öyle ki yemek vagonlarında hizmet eden garsonlar, yemeklerin dökülmesinden endişelenmemişlerdir. Mönüde karides, havyar ve şarap vardır. Yemek vagonunda uğranılan ülkelerin yerel yemekleri servis edilerek mönü çeşitlendirilmiştir (About 1884).

Yatak örtüleri ve yastıkların içleri saf yünle doldurulmuştur. Çarşaf her gün değiştirilip güzel kokularla serilmiştir. Görevliler tarafından sürekli temiz tutulan tuvalet, banyo gibi ihtiyaç alanlarında sürekli sıcak ve soğuk su, temiz havlular, kokulu sabunlar bulundurulmuştur (Greene 2004).

Konforun yanında eksiklikler yok değildi. Ahşaptan yapılan vagonların iç döşemesi yeni olduğundan boya kokuları bazen rahatsız ediciydi. Tuvalet ve banyolar önünde nadiren sıra ve bekleme anları olabilmekteydi. Örneğin bu ilk yolculukta Münih'e varıldığında yemek vagonunda bir aksaklık olmuştur. Ama bu sorun kısa sürede ve profesyonel biçimde giderilmiş ve trenin yolculuğunda bir gecikme yaşanmamıştır (About 1884).



Resim 3. Şark Ekspresi (İlk Seferini Yaptığı 1883 Senesinde)
Kaynak: Jürgen Franzke, König der Züge Orient-Ekspress, 1988.

ŞARK EKSPRESİ'NİN İLK SEFERİNİN ÖNEMLİ YOLCULARI

Şark Ekspresi'nin ilk seferi kutlamayla başlamıştır. Kutlamayı Charles Delloye-Matthieu tertip etmiştir. Nagelmackers'i destekleyenler arasında olan Delloye-Matthieu, başta Belçika olmak üzere İstanbul ve diğer birçok ülkede yatırımı olan bir iş insanıdır. Trenin ilk seferine; iş insanları, gazeteciler, bürokratlar ve mühendislerden oluşan kırk kişiyi davet eden de o olmuştur (About 1884).

Davetli kırk kişiden 19'u Fransız'dır. Fransa Demiryolu Şirketi'nde önemli mevkilerde bulunan Delebecque, Courras, Delaître, Amiot, Berthier ve Regray seyahate katılmışlardır. 1871 yılında tekrardan Fransız vatandaşlığı alan Fransız Times Gazetesi muhabiri Henry Blowitz ve Fransız yazar Ernest Doudet'in oğlu da trende bulunmuştur. Fransızlardan sonra en kalabalık grup Belçikalılardır. Belçikalılar arasında Delloye-Matthieu'yla Wagon-lits şirketi sahibi Nagelmackers, Lechat, Schraeder, Belçika Devlet Demiryolları Müdürü Bay Dubois ve bizzat Belçika Bayındırlık Bakanı Bay Olin vardır. Seyahate Hollanda'dan bir kişi, Almanya'dan birkaç gazeteci katılmıştır (About 1884). Şark Ekspresi'nin ilk seferine katılan tek Türk, Misak Efendi'ydı. Asıl adı Yusuf Misak'tı. 1848 yılında İstanbul'da doğmuştu. Hariciye Nezaretinde çalıştıktan sonra 1881'de Paris Sefareti Başkâtipliğine tayin edilmişti (Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi BOA. İrade Hariciye İ.HR: 2-15). Payitahttan izin ala-

rak bu yolculuğa katılmıştır (Kılıç 2014). Viyana İstasyonu'nda Avusturya Devlet Demiryollarının üst düzey yetkilisi olan Von Scala, eşi ve balızcı Léonie Pohl, meclis üyesi Von Hollan, konsey üyesi Von Obermayer ve Amazon kâşifi Wiener ve diğer delegeler tren yolculuğuna iştirak etmişti (About 1884).

ŞARK EKSPRESİ'NİN DOĞUYA İLK SEYAHATI, GÜZERGÂHI VE GÜZERGÂH BOYUNCA ABOUT'UN GÖZLEMLERİ

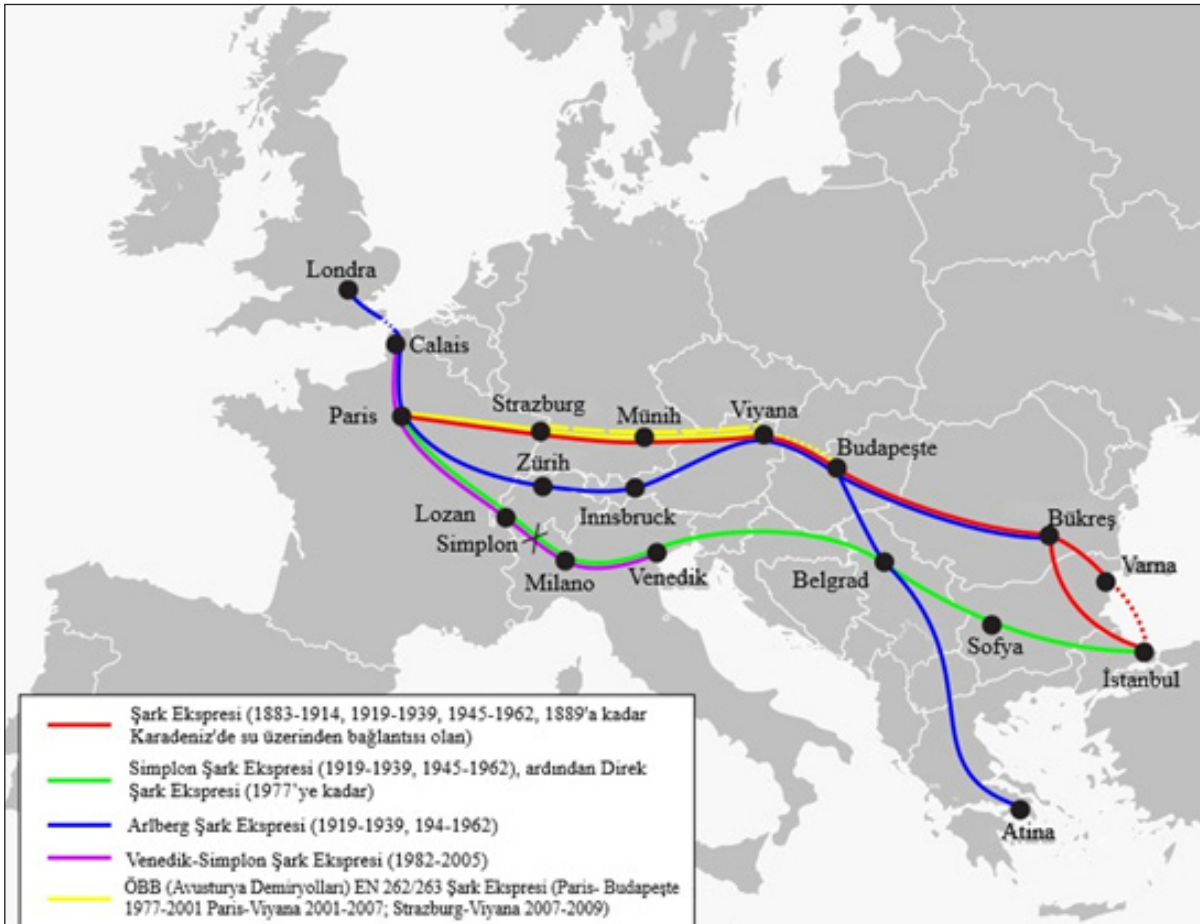
Şark Ekspresi İstanbul'a ilk seferine, 4 Ekim 1883 Perşembe günü Paris istasyonundan başlamıştır. Tren, 13 gün süren yolculukta yaklaşık 3186 kilometre (1800 mil) yol kat etmiştir. Yol boyunca davetliler dışında, binen ve inen yolcular olmuştur. Trenin Paris'ten sonra uğradığı istasyon Strazburg'dur. Buradan Almanya topraklarına geçen tren, Baden Württemberg İstasyonu'na vardığında, gün ağarmış bulunmaktaydı. İstasyon, Thomas Edison Şirketi tarafından elektrikle aydınlatılmıştı. Birçok kişi ilk yolculuğuna çıkan treni görmeye gelmişti (About 1884).

Tren, Almanya'da geniş orman ve tarım arazileri arasından ilerlemişti. Bavyera'da bulunan eski ve harabe Ulm Kalesinin büyük bir ihtişamla ayakta olması About'u şaşırtmıştı. Münih'e hareket ettikten kısa zaman sonra bir aksilik meydana gelmişti. Yolcuların keyifle buldukları yemek vagonunda küçük bir arıza oluşmuştu. Arıza yolcular arasında bulunan mühendislerce fark edilmişti. Uzun yolculukta ısınan akslar

yağ kokusuyla birleşince arızanın fark edilmesini sağlamıştı. Aksaklık Münih'e varınca giderilmişti. Almanya'da pek kalabalık olmayan görkemli tren istasyonları karşısında yolcular hayranlıklarını gizleyememişti. İstasyonların askeri ve stratejik olarak inşa edildikleri belliydi. O dönemde Almanya-Fransa arasında cereyan eden gerginlikler olası Paris kuşatmasında büyük ordu sevkıyatı gerektirebilirdi (Beydilli 2020).

Tren, Münih İstasyonu'ndan sonra Almanya topraklarından ayrılıp Avusturya topraklarına geçmiştir. Şark Ekspresi, Viyana İstasyonu'na ulaştığında, yolculuğun pek çok safhasında yaşadığı gibi, trenin güzergahında bulunan bütün ülkelerde tek bir yerel saat dilimi kullanılmamasından kaynaklı bazı aksaklıklar yaşanmıştır. Örneğin, belli bir saat ve düzenle verilen yemek

servisinde bir karışıklık olmuştur. Viyana'da treni görmeye gelen Avusturya Devlet Demiryollarının üst düzey yetkilisi Bay Von Scala, eşi ve baldızı da seyahate katılmışlardır (About 1884). Tren Viyana'dan sonraki durağı Macaristan-Budapeşte'ye doğru ilerlemiştir. About, trenin üzerinden geçtiği geniş ovaları bir tabloyu anlatır gibi betimlemiştir. Hasat yapan insanlardan, arabaları çeken hayvanlardan ve ülkenin coğrafi; siyasi geçmişinden bahsetmiştir (About 1884). Tren, Budapeşte istasyonundan sonra, Peşt ve Temeşvar arasında Szeged istasyonunda durmuştur. Yolcuları çingeneler karşılamıştır (İlhan ve Fırat 2017). Çingenelerin gösterisinin ardından tren yeniden yola koyulmuştur. Honved bölgesinde yol boyu ilerleyen ciddi görünümlü Ma-



Harita. Şark Ekspresi Güzergâhları

Kaynak: Wikimedia (Erişim tarihi: 22. 09. 2022)



Resim 4. Şark Ekspresi Bagaj Etiketi

Kaynak: Orient-express.com (Erişim tarihi: 22. 09. 2022).

car askerleri yolcularda hayranlık uyandırmıştır (About 1884).

About, eserinde Szeged bölgesinin yakılıp yıkılmasından bahsederken kadın, erkek, çocuk topyekûn bir çabayla yeniden inşa edilmesini de anlatmıştır. Macaristan halkını Slav kökenli Sırp- larla Rumenlerin oluşturduğuna değinmiştir. Asıl Macarların Hristiyan Türklerden oluştuğunu ve Türklerin asil, gururlu bir ırk olduğunu dile getirmiştir (About 1884).

Şark Ekspresi'nin yolcuları, Karpatları geçerken kazaları önlemeye çalışan bir grup işçiyle karşılaşmışlardır. Rayların geçtiği güzergâhta aşırı yağışlar nedeniyle rayların altları gevşemiş ve bir hafta öncesinde bölgede bir kaza olmuştu. Kazanın kalıntıları taze ve canlıydı. Tren, Romanya'daki ilk istasyon olan Herkülusbad'a varmıştı. Bu şehir, zamanında Romalılar tarafından yenilenmişti. Yazar, Orşova'da Avusturya ve Rusya'ya yenilen Macar millî kahramanı olan Lajos Kossuth'un, Aziz Stephen'in tacını bu bölgeye gömdüğünü yazmıştır. Ancak yazar, ünlü bir şapel tarafından kutsandığı söylenen tacı görme imkânı bulamamıştır. Sonraki durak Bükreş istasyonuna 7 Ekim Pazar sabah 5 civarında varılmıştır. Şark Ekspresi, 5 Ekim 1883 Cuma günü Paris'ten hareket eden ve aynı kendisi gibi yolcularını Varna'dan deniz yoluyla İstanbul'a götürecektir. Trenle ortak hareket etmek için Bükreş İstasyonu'nda bir günlük mola planlamıştır. Bu mola sırasında George Nagelmackers tarafın-

dan Bükreş'te yolcular için bir gezi planlanmıştır (About 1884).

Bükreş'te yazarı, edebiyat dergileri çıkaran ve gazetecilik yapan arkadaşı Frédéric Damé karşılamıştır. Fransız Damé, Bükreş'e geldikten sonra evlenerek buraya yerleşmişti. Ayrıca L'Indépendance Roumaine (Özgür Romanya) adında gazete çıkarmaktaydı. About, Romanya hakkında bilgiler vermiştir. Romanya'da tarımın istenilen düzeye gelememesinin "dinsel işsizlik" denen ve yılın 125 gününün tatil olmasına neden olan bir gelenekten kaynaklandığını vurgulamıştır. Romanya Krallığı'na kadar Osmanlı Devleti, Romanya'yı Rumen asıllı Hospodarlar aracılığıyla yönetmekteydi (Ortaylı 1996). Padişah tarafından atanan yöneticiler, oğulları veya kardeşlerinden birini İstanbul'da rehin bırakmaktaydı. Bu sebeple Osmanlı Devleti'nin Romanya'yla siyasi bağları kısmen zayıftı (About 1884).

Bükreş'te bir günlük seyahat turunun büyük kısmı Romanya Kralı I. Charles'in (Sansar 2020) (Prens Carol) Sinaia şehrinde düzenlediği etkinliğe ayrılmıştır. Kral Carol, Sinaia'da Tuna nehrinden altı yüz metre yüksekte üç milyon frank harcayarak bir saray inşa ettirmişti. Şark Ekspresi'yle gelen kabileyi sarayına davet etmişti. Kafile, patika yollardan iki saat yürüyerek saraya ulaşmış ve kral ve kraliçe tarafından karşılanmışlardı. Kral Charles; zayıf, orta boylu, askeri karakterli olduğu için ciddi görünümündü. Yaşlı kırk beş olmasına rağmen daha genç görünen kral aksansız olarak Fransızca konuşabilmekteydi. Uzun boylu, asil ve zarif bir kadın olan Kraliçe Yunanlara benziyordu. Sanatçı ve akademisyen bir yöne sahip olup ön sözü Louis Ulbach tarafından yazılan Fransızca bir kitap yayımlamıştı. Kraliçe, ayrıca Balkanlardaki savaşlarda yaralı askerlere ilk yardım yapanlar arasında yer almıştı (About 1884).

Saraydaki yemekli müzik dinletisinden sonra Sinaia'daki gezi bitmiştir. Bükreş için yola çıkan kabileye üst düzey Rumen askerler eşlik etmiştir. Yolda kar yağmaya başlamış, kafile ve askerler arasında derin bir sohbet başlamıştır. General Falcoiano ve kralın yaveri Albay Candiano Popesco, yol boyunca siyasi ve askerî konulardan konuşmuştur. Ezelî ve ebedî düşmanları saysalar

da Türklerden büyük bir saygıyla bahsetmişlerdir. Rumen subaylara göre Türkler; cesur, asil ve özgüvenli bir karaktere sahip olup içinde buldukları bütün olumsuz koşullara rağmen cesaretlerinden ödün vermezler (About 1884).

Kafile, Bükreş'te otele varmış ve onlardan bir gün sonra hareket eden treni beklerken dinlenmeye geçmiştir. Sabahın ilk ışıklarında harekete geçilmiş ve Romanya, Giurgewo (Yergöğü) üzerinden Bulgaristan'a gitmek için yola koyulmuşlardır. Vapurla Tuna Nehri geçilip Rusçuk'a hareket edilmiştir. Vapurda garsonlar Türk kahvesi ikram etmiş ve saat sekizde Rusçuk İstasyonu'na varılmıştır. About, Bulgarların Ruslarla olan ilişkisine ve Osmanlı Devleti'ne karşı Rusların Bulgarları kışkırtmasına dair değerlendirmeler yapmıştır. Rusçuk'tan Varna'ya hareket ettiklerini anlattığı satırlarda, Sultan Abdülaziz (1861-1876) döneminde kilometre başına 250.000 Franka mal olan yolun yapımına değinmiştir. Söz konusu yolun, yapımını üstlenen şirketin, şartnameye aykırı hareket ettiğini, sırf kilometre kat etmek amacıyla uzatarak yolu kullanışsız biçimde yaptığını ifade etmiştir. Öyle ki özerk Bulgaristan Prensiği kurulduğunda bu yolları devralan Bulgarların bu yolu iyileştirecek bir sermayeye sahip olmadığını dile getirmiştir (About 1884).

Bulgaristan boyunca dikkat çeken olaylardan birisi de son zamanlarda yaşanan asayişsizlik sorunuydu. İki istasyonun yağmalandığı, bir istasyon şefinin başından ve kolundan yaralandığı bir olayda, birkaç kişi mal depolarını soymuştu. Vetrova'daki son baskında soygunu yapanlar Türk kılığına girmişti. Soyguncular sadece mal depolarına saldırmakla kalmayıp tren raylarını sökmekte, ev inşaatlarında kullanılmaktaydı (About 1884).

About, yolculuğun Varna güzergâhında Türk mezarlıkları ve mimarisi hakkında bilgi vermiştir. Ayrıca Özerk Bulgar Prensiği'nin kuruluşundan sonra Bulgaristan'daki Türklerin çektiği sıkıntılardan bahsetmiştir. Türklerin hâkim millet konumundayken, Bulgaristan'da azınlık durumuna düşmesi ve göç etmeye mecbur bırakılmasına değinmiştir. Şark Ekspresi yolcuları yaklaşık yedi saat sonra Varna Limanı'na varmışlardır. Âtıl bir durumda olan limanda birkaç

saat beklenilmiş, Rumlar tarafından işletilen tekneler aracılığıyla bavullar, Varna'dan İstanbul'a geçecek olan Espero adlı büyük gemiye taşınmıştır. Yaklaşık 14 saatlik yolculukta Şark Ekspresi yolcularının dışında gezginler, tüccarlar, Bulgaristan'dan göçen Türk muhacirler bulunmaktaydı. Yolcuların çoğunluğu, özellikle Türkler ve çocukları konforsuz geminin ambarında 14 saat geçirmek zorunda kalmıştı (About 1884).

DOĞUNUN İNCİSİ İSTANBUL'A ŞARK EKSPRESİ'NİN GETİRDİĞİ MİSAFİRLER

Şark Ekspresi'nin ilk yolcuları, vapur yolculuğundan sonra 9 Ekim 1883 Salı günü sabah saatlerinde İstanbul Boğazı'na varmıştır. Nagelmackers'in şirketinin genel müfettişi ve ayrıca Belçika elçiliğinde Dragamon (tercüman) olarak çalışan Bay Weil, İstanbul'a giriş için bütün resmî işlemleri yolcular adına tamamlamış-



Resim 5. Şark Ekspresi'nin 1888-1889 Kış Tarifesini Tanıtan Afiş

Kaynak: Collection Arjan den Boer returns.eu.

tır. About, İstanbul'u kozmopolit bir şehir ve "doğunun incisi" olarak tanımlamıştır. Boğaz'ın Asya yakasında inşa edilen köşklerin güzelliğini dile getirmiştir. Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın Sultan Abdülmecid'e armağan ettiği Beykoz Kasrı'nın altı milyon Franklık maliyetini yazmıştır. Sultan Abdülhamid'in ikamet ettiği Dolmabahçe Sarayı'nı, devasa altın kaplama kapılarını öne çıkarıp on bin kişiyi barındırabilecek kapasitede bir eser olarak kaydetmiştir. About'un İstanbul'da en çok beğendiği yapı Avrupa yakasında Fatih Sultan Mehmed tarafından yaptırılan Rumeli Hisarı olmuştur (About 1884).

Galata'ya giderken yazarın dikkatini tramvay çekmiştir (About 1884). Tramvay eğimin çok fazla olduğu bir yolda atlar tarafından çekilmekteydi. Yolda kazaları önlemek için görevli kişiler atların önünde ilerlemekte ve insanları uyarmaktaydı. Tramvayın geçtiği yol bakımsızdı ve arabalar da oldukça eskiydi (Gavand 2011). About'un da içerisinde olduğu kafile kısa yürüyüşün ardından Beyoğlu'nda Cadde-i Kebir üzerinde bulunan ve Grand Hotel olarak da adlandırılan Hôtel du Luxembourg'a gelmiştir (Akıncı 2018). Hotelin sahibi olan Flament Belon birkaç defa iflas edip tekrar kendisini toparlamayı başaran bir Fransız'dı. Hayatını Doğu'ya borçlu olan bu adam kafileyi hürmetle karşılamıştı (About 1884).

Şark Ekspresi yolcuları, Grand Hotel'de dinlendikten sonra İstanbul'un keşfine koyulmuştur. Onlara padişahın yaverliğini de yapan Ahmed Paşa rehberlik etmiştir. About'un deyimiyle Ahmed Paşa (Tollu 1967) eğitimini Paris'te almış biriydi. Paşa, diğer bürokratların aksine sadece tıp değil ayrıca resim eğitimi almış, hatta ünlü Fransız Ressam Jean-Léon Gérôme'nin (1824-1904) öğrencisi olmuştu. Şark Ekspresi'yle ilk misafirlerin geldiği tarihlerde İstanbul'da Kurban Bayramı yaklaşmaktaydı (BOA.İ.DH.897-71326). About, gezerken Kurban Pazarı'nı ve pazarda kendisine tuhaf gelen bazı davranışları incelikle betimlemiştir. About'un belirttiğine göre, Kurban Pazarı'nda hayvanlar kümelerine ayrılmıştı ve kümelerin başında satıcısı bulunmaktaydı. Satıcıdan kurbanlık hayvanını alan kişi, kurbanını hamal aracılığıyla evine götürmekteydi. Alıcı,

dinî inancı gereği kurbanını keser ve o hayvan etinden bir kısmını fakir insanlara bağışlardı. Bu sayede geniş bir yardımlaşma ağı oluşurdu (About 1884).

Ahmed Paşa'nın rehberliğindeki İstanbul gezisinin ilk durağı Dolmabahçe Sarayı olmuştur. About, Dolmabahçe Sarayı'ndan etkilenmiş ve saraya dair şunları söylemiştir: "Hiçbir yapı Dolmabahçe Sarayı'nın muhteşem güzelliğine erişmeye kâdir değildir." Sarayda bulunan otuz metrekarelik aynalar, 250 mumluk kristal şamdanlar, doğu kaymaktaşından yapılmış mermer banyolar kafileyi büyülemiştir. About'un belirttiğine göre, Fransız Ressam Gerome'nin Harem tablosunu yaparken kullandığı hayal gücü, gördüklerinin karşısında zayıf kalmaktaydı (About 1884). Kafilenin Dolmabahçe Sarayı'nda padişahın mahrem mekânı olan Harem kısmını ziyaret etmesine izin verilmemiş; kafile sarayın yalnız Selamlık kısmını gezebilmiştir (Sözen 1994).

Kafile, Dolmabahçe Sarayı'ndan sonra beyaz giyinmiş kürekçilerin çektiği dört kayıkla Avrupa yakasından Asya yakasına geçirilerek Beylerbeyi Sarayı'na götürülmüştür. Kafiledekiler kıyıda az yürüdükten sonra merdivenleri tırmanarak Beylerbeyi Sarayı'na girmişlerdir. About, bunları anlatırken 1869 yılında bu saraya da uğrayan Fransa İmparatoriçesi Eugénie'nin İstanbul'a yaptığı ziyarete değinmiştir (About 1884). İmparatoriçe Eugénie hem Süveyş Kanalı'nın açılışını yapmak hem de iki sene önce Sultan Abdülaziz'in Avrupa seyahatine iade-i ziyarette bulunmak için bir hafta İstanbul'da kalmıştı. Bu süre zarfında Harem'i gören nadir Avrupalı kadınlardan birisi olmuştu (Yıldız 2014).

Beylerbeyi Sarayı'ndan sonra kafile, Ahmed Paşa'nın rehberliğinde Topkapı Sarayı'na geçmiştir. Kafiledekilere, sarayda, içerisinde tamamı mücevherlerle kaplı som altından taht, incilerle işlenmiş minderler, elmas, safir, zümrüt, yakut gibi değerli eşyaların olduğu padişahın Hazine Odası gösterilmiştir. Kafiledekiler, Fatih Sultan Mehmed'den itibaren padişahların giydikleri merasim kıyafetleri, kuşandıkları silahlardan gözlerini alamamıştır. Topkapı Sarayı'nın giriş kapısına yakın Aya İrini Camisi'nde Haçlı Seferleri zamanından kalma silah ve eşyalar bulun-

maktaydı. Gayrimüslimlerin bu camiye girişine izin verilmediğinden kafiyelekiler çok arzu etmeler de bu silahları görememiştir (About 1884).

Gezide bulunanlar Topkapı Sarayı içerisinde Bağdat Köşkü'nü de ziyaret etmişlerdir. Burada yüzyıllar öncesine ait el yazması Kuran-ı Kerim'leri görmüşlerdir. Bahçenin güzelliği herkesi büyülemiştir. Misafirlerin çok yorulduğunu gören Ahmed Paşa, onları Topkapı Sarayı içerisinde bulunan ve Sultan Abdülmecid tarafından yaptırılmış olan Mecidiye Köşkü'ne götürmüştür. Burada misafirlere gül şerbeti eşliğinde Türk kahvesi sunulmuştur. About, burada tütün tütürmeye yarayan ve bir nevi zamanın sigarası denebilecek "duhan çubuğu"nu deneme fırsatı bulmuş; etkilendiği bu çubuğun yapım ve kullanımına dair bilgi vermiştir (About 1884).

İlk günkü gezide About'a ilginç gelen hususlardan birisi de hadım ağalardır. Bu hadım ağaları kendi ülkesinde olsaydı yadırganırlardı. Oysa Türkler, siyah ya da beyaz olan hadım kölelere hoşgörülü ve normal davranmaktaydı. About, hadım ağalarının zaman içinde dul kadınlarla evlenip miraslarını o kadın ve çocuklara bıraktıklarını dile getirmiştir. Diğer yandan Türklerin köleliği kısa zaman önce kaldırdığını, ancak bu uygulamanın gözle görülmeyecek derecede olsa da devam ettiğini vurgulamıştır (About 1884).

Ertesi gün Edmond About'u, Osman Hamdi Bey ziyaret etmiştir. Osman Hamdi Bey, Fransa'da hukukla resim eğitimi almış bir entelektüeldi. İstanbul'a döndükten sonra siyasi ve idari görevlerde bulunurken resim yapmaya devam etmiştir. Sultan Abdülhamid tarafından 1881'de Müze-i Hümayun Müdürü olarak atanmış, sonra da Sanâyi-i Nefise Mektebi'ni açarak başına geçirilmiştir (Mansel 1960). Osman Hamdi Bey, About'u Sanâyi-i Nefise Mektebi'ne davet etmiştir. Bu davete tesadüfen Le Temps gazetesinin muhabiri de katılmıştır. Yolda güncel konularla Sultan Abdülhamid'in izlemiş olduğu siyasetten konuşmuşlardır. Osmanlı Devleti'nin Fransa'yla olan dostane ilişkilerine değinmişler, 1870'ten itibaren Osmanlı topraklarında bulunan Alman subayların Osmanlı üzerinde nüfuzunu artırmasından duydukları rahatsızlığı dile getirmişlerdir. Hamdi Bey'in müze ve okuluna gitme-

den önce Ayasofya'yı gezmişlerdir. About, Ayasofya Camisi'ne girmek isteyen Hristiyanlardan dört veya beş Frank alındığına dair not düşmüştür. Ayasofya'nın görünümünü "Binanın büyüklüğünü değerlendirmek için, onu kendinize göre ölçmeniz ve ne kadar az yer kapladığınızı görmemiz gerekir." sözleriyle dile getirmiştir. About, Sanâyi-i Nefise'ye geldiğinde okuldan büyük övgüyle bahsetmiştir. Hamdi Bey'in resimleri ve müzecilik alanındaki çalışmalarına geniş yer vererek yurt dışına kaçırılan birçok tarihi eseri geri getirdiğine vurgu yapmıştır (About 1884).

About, 11 Ekim Perşembe 1883'te Beyoğlu'nda gezinirken ahşap bir arabanın içinde Şehzade Yusuf İzzeddin Efendi'yi görmüştür. Eserinde şehzadenin babası Abdülaziz'in hazin ölümüne değinmiş; ardından Üsküdar Mevlevihane'sini (Tanman 2012) anlatmıştır. About ve Şark Ekspresi'nin İstanbul'a ulaştırdığı diğer misafirler Mevlevihane'ye girerken topluca 100 Frank ödemişlerdir. About, Mevlevihane'de bulunan enstrümanlarla dervişlerin giysileri ve yapılan ritüeller hakkında bilgi vermiştir (About 1884).

Ertesi gün 12 Ekim'de Kurban Bayramı merasimi dolayısıyla, Belçika elçiliğinin girişimiyle Sultan Abdülhamid, devlet bürokratları ve yabancı diplomatları Dolmabahçe sarayında ağırlayacaktır (BOA.İ.DH.899-71502). Şark Ekspresi kafilesinden altı kişi bu merasime katılabilecektir. Bunların arasında About yoktur. Güvenlik açısından merasimin saati gizli tutulmaktaydı. Bununla birlikte About, Sultan'ın merasim başlamadan bayram namazına gideceğini öğrenmişti. Bayram namazı öncesi cami girişinde sultanı görebilmek için hazır bulunmuştu. Sultanın namazını kılmak üzere camiye gelişi bir görevlinin yüksek bir sesle "Gururlanma padişahım! Senden büyük Allah var" nidalarıyla duyurulmuştu. About uzaktan sultanı, sadrazam Said Paşa'yı ve şeyhülislamı görebilmişti. Ancak, Plevne kahramanı Gazi Osman Paşa'yı görmediği için hayıflanmıştı (About 1884).

Fransa Pontoise'den 4 Ekim'de başlayan ve İstanbul'da noktalan Şark Ekspresi'nin ilk seferinde İstanbul'a gelen yolcuların İstanbul'da geçirdiği son gün 13 Ekim Cumartesi'ydi. Ekspres yolcuları, öğleden sonra saat ikide İstanbul'dan

Varna'ya, oradan da Bükreş'e ve geldikleri güzergâh üzerinden Fransa'ya dönmüştür (About 1884).

SONUÇ

Compagnie Internationale des Grands Hôtels kurucusu Georges Nagelmackers Paris'ten Pekin'e, İstanbul'dan Kahire'ye, Şark Ekspresiyle çoğu Avrupalı yolculara farklı ülkeleri gezdirerek yol boyunca 1890'lardan itibaren görkemli "palace (saray)" uzantısıyla isim verdiği otelleri açarak tren yolculuğunu modern, lüks bir seyahat deneyimine dönüştürmüştür. Şark Ekspresi, 1919'da Alpler üzerinden yeni Simplon Tüneli güzergâhından ilerlemiş; ilk Simplon Şark Ekspresi treninin gece mavisi vagonları bu tarihte görücüye çıkmıştır. Paris ilk kez Milano ve Venedik üzerinden İstanbul'a bağlanmıştır.

Dekorator René Prou ve cam ustası René Lalique tarafından 1926-1929 arasında tasarlanan yeni Pullman salon vagonları Şark Ekspresi seyahatini daha eşsiz bir hale getirmiştir. Art Deco tarzındaki bu incelik ve lüks şaheseri vagonlar, demiryolu seyahatinin mükemmelliğinin zirvesi olmuştur. "Şark Ekspresi'nde Cinayet" 1 Ocak 1934'te yayımlanmıştır. Gerilim yazarı Agatha Christie tarafından kaleme alınan bu roman, neredeyse bir yüzyıl boyunca sayısız film uyarlamasına ilham vererek gezginlerin hayal gücünü beslemiş ve bir kült haline gelmiştir. Şark Ekspresi 20 Mayıs 1977'de Paris ve İstanbul arasındaki doğrudan yolculuğunu son defa yapmıştır. 20. yüzyılın sonunda hava yolculuğunun gelişimi Şark Ekspresi'nin ulaşım sektöründeki yerini sarsmıştır.

Doğu ve Batı arasında 1883'ten itibaren mekik dokuyan Şark Ekspresi birçok ünlü yazar, romancı, sanatçı ve devlet adamını taşımıştır. Bunlardan birisi olan ve Şark Ekspresi'nin ilk seferine katılan Fransız yazar Edmond About, bu seyahati ve çeşitli anılarını içeren "De Pontoise à Stamboul" adlı eserini 1884'te kitaplaştırmıştır. Paris'ten İstanbul'a kadar gidilen ülkeler, uğranılan istasyon ve şehirler, yazarın gidilen yerlerde temas ettiği kişiler ve Şark Ekspresi treni hakkında geniş bilgiler içeren eser, bu çalışmanın temel kaynağı olmuştur.

Şark Ekspresi treni hakkında Türkiye'de çalışmalar bulunmaktadır. Genel manada edebî ve sanatsal olan bu çalışmalar, bir döneme damgasını vuran tren ve seyahati hakkında sınırlı ve birbiriyle çelişen bilgiler içermektedir. Bu çalışmada Türkiye'de neredeyse şu ana kadar üzerinde hiç durulmamış trenin ilk seferi aydınlatılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte, çalışmanın sınırlılığı bir esere, bir yazarın anılarına odaklanmasıdır. Bu meyanda çalışmanın yazarları çalışma konusunda trenin geçtiği güzergâhta yer alan ülkelerin alanyazınına bakılarak Şark Ekspresi'nin ilk seferlerinin daha iyi aydınlatılabileceğini düşünmektedir.

KAYNAKÇA

- Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, (BOA), İrade Dâhiliye, (İ.DH.) 899-71502, H. 08.12.1300. (M. 10.10. 1883); İ.H.897-71326, H.09.12.1300 (M. 11.10.1883); İrade Hari-ciye (İ.HR.) 2-15, H. 29.02.1298 (M. 31.01.1881).
- About, E. (1884). *De Pontoise à Stamboul*. Paris: Librairie Hachette Et Cie.
- Akıncı, T. (2018). *Beyoğlu Yapılar, Mekânlar, İnsanlar (1831-1923)*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Beydilli, K. (2020). Helmuth Von Moltke. *TDV İslam Ansiklopedisi*. (30: 267-268). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayını.
- Çallı, D. S. (2015). Uluslararası Seyahatlerin Tarihi Gelişimi ve Son Seyahat Trendleri Doğrultusunda Türkiye'nin Konumu. *Turizm ve Araştırma Dergisi*, 4 (1): 4-28.
- Çilli, Ö. (2009). Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas (*Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*). Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Deleon, J. (1991). *The Pera Palas a Historical Hotel Overlooking the Golden Horn*. İstanbul: Gözlem Gazetecilik ve Basın Dağıtım ve Yayın A.Ş.
- Gavand, E. H. (2011). *İstanbul Tüneli-Tunel De Constantinople*. (çev. Vahdettin Engin). İstanbul: İETT Yayınları.
- Geddie, M. A. ve Geddie J. L. (Editörler). (1929). *Chambers Biographical Dictionary*. Londra: W. & R. Chambers Limited.
- Glendinning, G. V. (2002). *The Chicago & Alton Railroad; The Only Way*. De Kalb, IL: Northern Illinois University Press.
- Greene, G. (2004). *Stamboul Train*. U.K: Vintage Green.
- Guboğlu, M. (1995). Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860). İçinde E. İhsansanoğlu (Editör), *Çağın Yakalayan Osmanlı* (ss. 217-248). İstanbul: IRCICA.
- Erdem, Ü. B. ve Hanilçe, M. (2019). Mıgırdıç Tokatlıyan, Tokatlıyan Otelleri, Gazinosu ve Lokantası Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi Belgelerine Göre, *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8 (1): 1367-1390.

- Freely, B. ve Freely, J. (2014). *Galata, Pera, Beyoğlu: Bir Biyografi*. (çev. Yelda Türedi). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Hogg, G. (1968). *Orient Ekspres The Birth, Life and Death of a Great Train*. New York: Walker and Company.
- Husband, J. (1917). *The Story of the Pullman Car*. Chicago: A. C. McClurg & Co.
- Kılıç, M. (2014). Osmanlı Hâriciyesi'nin Ermeni Elçi ve Maslahatgüzarları, *Yeni Türkiye*, 60 (1): 687-697.
- Nurdoğan A. (1999). Dersaadet-Selanik İltisak Demiryolu (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Mansel, A. M. (1960). Osman Hamdi Bey, *Belleten*, 24 (94): 291-301.
- Kâhya, E. (1988). Osmanlı'da İlk Demiryolları, *Belleten*, 52 (202): 209-218.
- Kılıçlıoğlu, S., Araz, N. ve Devrim, H. (1992). Demiryolu. *Meydan Larousse*. (5: 146-150) İstanbul: Sabah Yayınları.
- Koloğlu, O. (1995). Hicaz Demiryolu (1900-1908) Amacı, Finansmanı, Sonucu. İçinde E. İhsansanoğlu (Editör), *Çağın Yakalayan Osmanlı* (ss. 289-334). İstanbul: IRCICA.
- Küçükakalay, M. (1997). Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2 (Güz): 51-68.
- Ortaylı, İ. (1996). Gospodarlık. *TDV İslam Ansiklopedisi*. (14: 115-116). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayını.
- O'brien, A. (2012). *Little Book of The Orient Express*. U.K: Demand Media Limited.
- Önsoy, R. (1983). Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi), *Belleten*, XLVII (185): 230-233.
- Öztürk, C. (1995). Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu. İçinde E. İhsansanoğlu (Editör), *Çağın Yakalayan Osmanlı* (ss. 271-287). İstanbul: IRCICA.
- Özdemir, M. (1992). *Turizmin Türkiye'nin Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkileri*. Ankara: [Yayl. y.].
- Özdemir, M. (2012). "Tren Gelir, Hoş Gelir..." Kara Trenin Hikâyesi, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23 (1): 117-123.
- Sansar, M. F. (2020). Bağımsızlıktan Balkan Savaşlarına Osmanlı-Romanya İlişkileri (Basılmamış Doktora Tezi). Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sözen, M. (1994). Dolmabahçe Sarayı. *TDV İslam Ansiklopedisi*. (9: 503-507). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayını.
- Tanman, M. B. (2012). Üsküdar Mevlevihânesi. *TDV İslam Ansiklopedisi*. (42: 372-374) İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayını.
- Tollu, C. (1967). *Şeker Ahmet Paşa*. Ankara: Milli Eğitim Basımevi.
- Yazıcı, M. (2010). Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908) (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Yıldız, M. (2014). Türk Resmî Ziyafet Kültüründe Zirve: Fransa İmparatoriçesi Eugénie Onuruna Verilen Muhteşem Ziyafetler (1869), *Milli Folklor*, 26 (102): 124-137.



Musa DEMİR

Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden mezun oldu (2015). Yüksek lisans derecesini Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yıkınçağ Tarihi Anabilim Dalı'ndan aldı (2018). Halen Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı'nda doktora eğitimine devam etmektedir. Temel çalışma alanları; Osmanlı siyasi tarihi, kent tarihi, sosyal ve ekonomik tarihtir.



Murat HANİLÇE

Karadeniz Teknik Üniversitesi Fatih Eğitim Fakültesi Tarih Öğretmenliği Bölümü'nden mezun oldu (1996). Yüksek lisans derecesini Yıkınçağ Tarihi dalında (2009), doktora derecesini Yeniçağ Tarihi dalında Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi'nde aldı (2014). Bayburt Üniversitesi'nde okutman olarak çalışmaya başladı (2009). Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'ne öğretim görevlisi olarak atandı (2010). Doçentlik unvanını Yıkınçağ Tarihi alanında aldı (2019). Hâlen Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesinde görev yapmaktadır. Temel çalışma alanları; kent tarihi, Osmanlı tarihi, Avrupa tarihi, ulaşım ve haberleşme tarihi, seyyahlar ve seyahatnamelerdir.