

# ATAD

**Makale Türü:** Araştırma makalesi

**Article Type:** Research article

**Geliş Tarihi:** 22.03.2023

**Submitted:** 22.03.2022

**Kabul Tarihi:** 07.05.2023

**Accepted:** 07.05.2023



<https://doi.org/10.56448/ataddergi.1269017>

Övünç BARDAKOĞLU<sup>1</sup>

## OSMANLI'DA DEMİRYOLLARI VE ETKİLERİ: ŞARK EKSPRESİ'NİN İSTANBUL'DA YARATTIĞI DEĞİŞİM

**Öz:** Osmanlı Devleti XIX. yüzyılın ikinci yarısında hızlı bir şekilde demiryolu seferberliğine başlamıştır. Askeri ve stratejik hedeflerle yapımına karar verilen demiryollarının gerek halk gerekse de devlet yönetimi üzerinde önemli etkileri olmuştur. İlk demiryolu yapımları, verilen imtiyazlarla yabancı devletler tarafından sağlanmış olsa da sonrasında Osmanlı Devleti kendi sermayesi ile demiryolu hatlarını hayata geçirebilmiştir. Osmanlı topraklarındaki demiryolu hatlarının birleşme noktası olarak İstanbul; Anadolu'dan Avrupa'ya ya da Avrupa'dan Anadolu'ya gönderilmesi planlanan her türlü ürünün yönlendirildiği bir merkez haline gelmiştir. Rumeli Demiryolunun faaliyete geçmesi ile İstanbul, Avrupa'ya açılan bir kapı olarak modernleşmenin Osmanlı'da başladığı ilk yerdir. Paris- İstanbul arasında sefer yapan Şark Ekspresi, yüksek gelir düzeyi ve harcama potansiyeline sahip yolcuları ile İstanbul'un sosyal, kültürel, ekonomik ve mimari yapısında kalıcı etkilere neden olmuştur. Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikaları, demiryollarının devlet ve halk üzerindeki etkileri incelenmiş, söz konusu dönemde İstanbul'un toplumsal ve ekonomik yapısından bahsedilmiş, Şark Ekspresinin faaliyete geçtiği yıllardaki ilk seferlerin İstanbul'da yarattığı değişim ve devamında ortaya çıkan turizm hareketleri ile ilgili kavramsal yaklaşımda bulunulmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı demiryolları, Rumeli demiryolu, Şark Ekspresi, İstanbul.

### Railways in the Ottoman Empire and Its Effects: The Change Created by the Orient Express in Istanbul

<sup>1</sup> Doç.Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, Turizm İşletmeciliği Bölümü, [ovunc.bardakoglu@deu.edu.tr](mailto:ovunc.bardakoglu@deu.edu.tr), ORCID <https://orcid.org/0001-7928-56671>

**Abstract:** Ottoman Empire XIX. In the second half of the century, it started to mobilize the railway quickly. The railways, which were decided to be built with military and strategic objectives, had significant effects on both the public and the state administration. Although the first railway constructions were provided by foreign states with the privileges given, the Ottoman Empire was able to implement the railway lines with its own capital. Istanbul as the junction point of the railway lines in the Ottoman lands; It has become a center where all kinds of products planned to be sent from Anatolia to Europe or from Europe to Anatolia are directed. With the operation of the Rumeli Railway, Istanbul is the first place where modernization began in the Ottoman Empire as a gateway to Europe. The Orient Express, which travels between Paris and Istanbul, has had lasting effects on the social, cultural, economic and architectural structure of Istanbul with its passengers with high income and spending potential. In this study, the railway policies of the Ottoman Empire, the effects of the railways on the state and the public were examined, the social and economic structure of Istanbul in the said period was mentioned, the conceptual change created by the first voyages of the Orient Express in the years when it was active and the subsequent tourism movements. Approach has been attempted.

**Keywords:** Ottoman railways, Rumelian railway, Orient Express, Istanbul

## Giriş

Buharlı makinelerin ulaşımda ve takip eden süreçte trenlerde kullanılmaya başlandığı XIX. yüzyıl tüm dünyada hızlı ve etkili bir değişim sürecinin de başlangıç yıllarıdır. Demiryolları kıtalar, ülkeler ve kentler arasındaki mesafeleri kısaltarak, konforlu ve güvenli ulaşım imkânı yaratmıştır. Demiryolu ulaşımının hayata geçirildiği ilk dönemlerde amaç yük ve hayvan taşınması iken, zaman içerisinde konforlu seyahat donanımı ile bütünleştiğinde yolcu taşımaya uygun ortam yaratılmış ve seyahate çıkmak isteyen kişiler tarafından sıklıkla tercih edilen bir araç haline gelmiştir. XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere'de başlayan demiryolu taşımacılığı kısa sürede tüm Avrupa'ya yayılmış, Osmanlı Devleti de bu gelişmeye kayıtsız kalamamıştır. Osmanlı Devleti için demiryolları; çağı yakalamanın aracı, merkezi yönetimin taşraya hakim olması, düzenli vergi toplama yöntemi ve güvenlik sağlama gibi anlamlar ifade etmekteydi. Bu bağlamda Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu hattı Mısır'da, Anadolu'daki ilk hat ise İzmir- Aydın arasında faaliyete geçmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin ilk aşamada izlediği demiryolu politikası, yabancı ülkelere imtiyaz vererek hat yapımlarını finanse etme yönünde olmuştur.

Demiryollarının hızlıca toprakları birleştirmesi ile öncelikle tarımsal üretim ve tarımla uğraşan yurttaş sayısı artmış buna bağlı olarak da bu bölgelerden toplanan vergi miktarları yükselmiştir. Ürünlerin yurtdışına ulaştırılması ile ortaya çıkan ihracat artışıyla birlikte dış borçların kapatılmasına katkı sağlanmıştır. Tanzimat Fermanı ile başlayan modernleşme hareketleri demiryolu ulaşımının etkisiyle hız kazanmış, toplumsal yaşam biçimlerinde gözle görülür değişim yaşanmıştır. Demiryolu bağlantıları sayesinde liman kentleri gelişmiş, farklı iş alanlarının ortaya çıkması ile emeğin değeri artmıştır.

Osmanlı topraklarındaki tüm demiryolu hatlarının birleştiği yer olan İstanbul ise çok kültürlü yapısı ile Devletin Avrupa'ya ve modernliğe açılan kapısı olmuştur. Şark ve Garp kültürünün olması gerektiği biçimde sentezlenerek yaşanmasına olanak yaratan bu kentte değişim ve dönüşüm çarpıcı ve hızlı bir şekilde gerçeleşmiştir. Rumeli demiryolları ile büyük Avrupa başkentlerinden yolcuların İstanbul'a taşınması yenilenmenin ilk adımlarıdır. Paris ve İstanbul'u birbirine bağlayan Şark Ekspresi ilk seferini 1883'te, Rumeli demiryolu hattı tamamlandıktan sonra direkt ilk seferini ise 1888'de yapmış ve İstanbul'daki toplumsal yaşam biçiminde, bir daha geri dönmek üzere, hızlı bir değişim başlamıştır.

Lüks ve konforlu bir seyahat imkanı sunan Şark Ekspresi'nin gelir düzeyi yüksek yolcuları İstanbul'da kaldıkları süre içinde, trende olduğu gibi üst düzey hizmet talep etmiş ve kentteki olanaklar Avrupa'dan gelen kabilelerin istekleri doğrutusunda şekillenme eğiliminde olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyıldaki demiryolu politikaları ve demiryollarının ortaya çıkardığı; siyasi, kültürel, toplumsal etkiler bu çalışmanın temel konusunu oluşturmaktadır. Bu kapsamda; Şark Ekspresi'nin Paris'ten İstanbul'a sefer düzenlemesi sonucu yaşanan değişim ve dönüşüm süreci değerlendirilmiş ve İstanbul'un Avrupa'ya açılan kapı olarak nasıl şekillendiği irdelenmeye çalışılmıştır.

## **Osmanlı'da Demiryolları**

Avrupa kıtasında demiryolu ile ulaşımın sağlanma çabaları 1825'te İngiltere'de başlamış ve kısa sürede tüm Avrupa'ya yayılmıştır. Osmanlı Devleti de söz konusu gelişmelere uzak kalmamış ve 1851-1856 yılları arasında Mısır Hidivliği'nde Kahire-İskenderiye demiryolu inşası ile bu ulaşım biçimini ülke topraklarına

sokmuştur.<sup>2</sup> Anadolu' da ise ilk demiryolu hattı 1856 yılında yapımına başlanan, 1866'da Sultan Abdülaziz döneminde tamamlanarak faaliyete geçen İzmir-Aydın hattıdır.<sup>3</sup> Buna paralel olarak İzmir- Turgutlu demiryolu hattı da 1866 yılında hizmete girmiştir.<sup>4</sup> Avrupa topraklarındaki ilk girişim ise 1857'deki Köstence- Çernovada hattıdır. İstanbul Bağdat arasında demiryolu hattı inşa ederek Avrupa ve Hindistan'ı birbirine bağlama fikri ile Osmanlı Devleti, hattın ilk kısmı olan İstanbul- İzmit bağlantısını 1873' te, İzmit-Eskişehir-Konya bağlantısını ise 1892' de hizmete sokmuştur. Eskişehir- Konya demiryolu 1896' da faaliyete başlarken, Rumeli demiryolunun 1888'de hizmete girmesiyle İstanbul ile Avrupa ilk defa direkt demiryolu hattı ile birbirine bağlanmıştır.<sup>5</sup>

Bağdat demiryolu projesinin Konya-Bağdat bölümünün yapımı 1900'lü yıllarda başlamasına rağmen ortaya çıkan aksaklıklar (I. Dünya Savaşı ve etkileri vb.) nedeniyle ancak 1940'lı yıllarda tamamlanabilmiştir.<sup>6</sup> Osmanlı Devleti yönetiminde faaliyete geçen demiryolu hatlarının uzunluğu 8619 km iken, sadece 4559 km'lik kısmı yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti sınırları içinde kalabilmiştir. Osmanlı zamanında önce demiryolları Nafia Nezareti'nin (Bayındırlık Bakanlığı) Turuk ve Meabir (yol ve inşaat) dairesi tarafından idare edilmiş, 1872 yılında ise Demiryolları İdaresi kurularak demiryollarının yapım ve işletmesi bu birime devredilmiştir.<sup>7</sup>

Demiryolları İngiltere'de ortaya çıkan tarım ve sanayi devrimlerinin sonrasında üretimin taşınmasını sağlamak amacıyla faaliyete geçen bir ulaşım yöntemi olarak tarihteki yerini almıştır.<sup>8</sup> 1800'lü yılların en hızlı ve güvenilir ulaşım yöntemi olarak değerlendirilen demiryolları Osmanlı Devleti yöneticileri tarafından ekonomik, siyasi, askeri katkıları ile birçok sorunu çözebilecek bir

<sup>2</sup> Demiryolu Medeniyeti, (2022), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Yayını s.17.

<sup>3</sup>Dünden Bugüne Türkiye'nin Demiryolu Serüveni, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10478/dunden-bugune-turkiye->, 03.12.2012

<sup>4</sup> Kutbay, E. (2012), Batı Anadolu'da Hayata Geçirilemeyen Bir Proje: İzmir-Çanakkale Demiryolu. *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 3 (1), 111.

<sup>5</sup>Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Türkiye\\_Cumhuriyeti\\_Devlet\\_Demiryolları](https://tr.wikipedia.org/wiki/Türkiye_Cumhuriyeti_Devlet_Demiryolları)

<sup>6</sup> Alperen, A. (2018), Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi, 21. *Yüzyılda Eğitim ve Toplum*, 7(19), 9.

<sup>7</sup>Dünden Bugüne Türkiye'nin Demiryolu Serüveni, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10478/dunden-bugune-turkiye->, 03.12.2012

<sup>8</sup> Akagündüz, Ü. (2016), Demiryollarının Dünyadaki Gelişimi ve Bu Gelişimin Türkiye'ye İlk Yansımaları, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4(36), 462.

unsur olarak algılanmış ve kısa sürede uzun mesafeli yollar yapılmıştır. Demiryolu hatlarına önem veriliyor olsa da Osmanlı Devleti'nin yatırımları finanse edecek sermaye birikiminin ve deneyimli işgücünün bulunmaması nedeni ile, demiryollarının yapımı karşılığında, belli imtiyazlar sağlanarak yabancı sermaye ve yabancı işgücü ile desteklenmiştir.<sup>9</sup> Böylece Osmanlı topraklarında demiryolları, işletme imtiyazı bir süreliğine verilmek koşulu ile genellikle yabancılar tarafından yapılmıştır.<sup>10</sup> Bu konuda verilen imtiyazların Almanya, İngiltere ve Fransa ağırlıklı olduğu görölmektedir.

İngilizler demiryollarının önemini kısa sürede kavrayarak kendi toprakları dışında yeni hatlar üzerinde düşünmeye başlamışlardır. Bu kapsamda Hindistan'a ulaşmak için en kısa yolun Osmanlı'nın hüküm sürdüğu bölgelerden geçtiğini fark ederek Osmanlı Devleti'ne toprakları üzerine demiryolu inşa etmeyi teklif etmişler ve böylece ilk imtiyaz hakkını almışlardır.<sup>11</sup> Anadolu topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hattı olma özelliğini taşıyan İzmir-Aydın demiryolunu İngilizler on yılda tamamlamıştır.

Anadolu-Bağdat demiryolu devletin kendi kaynaklarını kullanarak yapımına başladığı ilk hattır.<sup>12</sup> Ancak Osmanlı demiryolu politikasının en dikkat çeken niteliği inşaatların yabancı ölkelere imtiyaz olarak verilmesidir. Osmanlı Devleti sınırları içerisinde demiryolu yapım işini üstlenmek bu ölkeler için nüfuz bölgeleri oluşturma anlamına gelmekteydi ve dış borç sorunu yaşayan Osmanlı borçları karşılığında imtiyaz vermeyi bir çözüm yöntemi olarak görmüş, geçici bir araç olsa da sıklıkla bu yola başvurmuştur.<sup>13</sup>

## Demiryollarının Osmanlı Devleti'ne Etkileri

Osmanlı Devleti'nde yapımı teşvik edilen demiryolu hatları; stratejik, idari, ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan hem devlet yönetiminde hem de halk

---

<sup>9</sup> Özyüksel, M. (1988), *Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları*, İstanbul: Alba Yayınları.

<sup>10</sup> Gürbüz, A.K. (1999), Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 2(3), 175.

<sup>11</sup> Kahya, E. (1988), Türkiye'de İlk Demiryolları, *Belleten Türk Tarih Kurumu*, 52(202), 215.

<sup>12</sup> Sadi Borak, Demiryollarının Tarihi, <https://core.ac.uk/download/pdf/80959923.pdf>

<sup>13</sup> İlker Öztürk, "Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi" (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009)

üzerinde olumlu etkiler ortaya çıkarmıştır.<sup>14</sup> Demiryolları sayesinde kullanıma sunulan kolay ve ucuz taşıma olanakları daha fazla bölgenin tarıma açılmasına imkan yaratmıştır. Özellikle de hayvanlarla taşımacılığın yapıldığı tahıl üretiminin, maliyetleri yüksek olduğu için, sadece yakın mesafeye taşınma kısıtı ortadan kalkmış, Anadolu demiryolunun yapılması ile hem İstanbul'un hem de Avrupa'nın tahıl ihtiyacı rahatlıkla karşılanabilmiştir.<sup>15</sup> Ayrıca demiryolu hatlarının geçtiği güzergahlarda tarımla ilgilenen yurttaş sayısı artarak tarım geçim kaynağı haline gelmiş, tarımsal üretim hızlı bir şekilde yükselmiştir.<sup>16</sup>

Taşıma kolaylığı ihracat rakamlarının artmasını sağlarken Devletin dış borçlarının bir ölçüde kapatılmasına katkıda bulunmuştur. Demiryolları yapımının giderek tüm yurda yayılması işgücüne olan talebin artmasına sebep olmuş, ulaşımın kolaylaşması ile köyler ve merkezi alanlar arasında ilişkiler gelişmiş, işgücünün farklı yerlere gidebilmesine olanak yaratılmış, sabah işe gidip akşam eve dönme gibi bir kültür yerleşmeye başlamıştır.<sup>17</sup> Bu doğrultuda da yeni yaşam ve tüketim biçimleri Osmanlı halkı tarafından benimsenmiştir.

Yabancı sermayeli demiryolu şirketlerinin temsilcilerine uygulanan ayrıcalıklar sonucunda; üst yönetim kademelerinde Avrupalıların, yol yapımı, bakımı, onarımı gibi işlerde ise Osmanlıların istihdam edilmesi zaman zaman huzursuzluklara neden olsa da demiryollarının toplum üzerindeki olumlu etkilerinin daha fazla olduğu gözlenmektedir.<sup>18</sup> Demiryolu hatları taşıma maliyetlerini gözle görülür şekilde düşürmüştür. Vagonlarının her biri en az 125 deve yükü hububatı taşıyabilen, sürtünme katsayısı düşük, hat üzerinde çekme prensibine dayalı ulaşımı sağlayan trenler tahıl gibi hacimli yükler için ucuz ve düzenli bir taşıma yöntemi olmuştur. Anadolu'ya demiryolu ulaşınca fiyat ayarlamaları sayesinde pazara dönük, rekabet edebilir tarım gelişim

---

<sup>14</sup> Bahar Koç, "Demiryolu Ulaşımının Şehir Ekonomisine Muhtemel Etkileri: Aksaray İli Örneği" (Yüksek Lisans Tezi, Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019).

<sup>15</sup> Tamçelik, S. (2000), Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler. *Erdem*, 12 (35), 501.

<sup>16</sup> Kaynak, M. (1984), Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına bir Bakış, *Yapıt*, sayı 5.

<sup>17</sup> Koray Güner, "Demiryollarının gelişimi ve kentleşme olgusuna etkisi", (Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2003).

<sup>18</sup> Göçer, K. (2016), Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Servet-i Fünun Dergisi Ulaşım Bibliyografyası, *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, 11(2).

göstermiştir. 1891 yılına gelindiğinde 6455 yolcu, 965 bin ton yük taşındığı kayıtlara geçmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile ticaretinde önemli bir liman şehri olan İzmir bağlantılı yapılan demiryolu hatları zengin tarım ve hammadde ürünlerinin kolay ve ucuz bir şekilde Avrupa şehirlerine aktarılmasını sağlayarak ekonomik kalkınmayı güçlendirmiştir.<sup>19</sup> Rumeli ve Anadolu'da yapılan demiryolları sayesinde Rusya ve Romanya buğdayına bağımlılık azalmıştır.

Osmanlı kentsel yapısı da demiryolları ile değişime uğramış; üst gelir grubu Marmara Denizi, İzmit Körfezi gibi deniz kıyısı ya da yakınında müstakil evlerde yaşamaya başlamıştır.<sup>20</sup> Tarım üretiminin artmasıyla demiryolunun geçtiği bölgelerden toplanan vergilerde büyük oranda yükseliş görülmüştür. XIX. Yüzyılın en önemli taşıma ve ulaşım yöntemi olan Anadolu demiryolları kapasite bakımından yetersiz olsa da iyi planlanmaları ve ülke gereksinimlerini karşılayabilmeleri kapsamında fazlasıyla verimli olmuşlardır.

Osmanlı'da daha önce Anadolu kentleri gelişmiş iken demiryolu taşımacılığındaki büyüme ile limanlara sahip kıyı kentleri (İzmir, Mersin vb.) büyümeye başlamıştır. Böylece ulaşım ağının yeniden şekillenmesi ile dış ticaret yapısında da güncellenme gereksinimi ortaya çıkmıştır. Tanzimat Fermanı ile başlayan modernleşme çabaları sonrasında demiryolu hatlarının faaliyete geçmesi Osmanlı ile Avrupa arasındaki kültürel bağ oluşumunu hızlandırmıştır.<sup>21</sup> Hayata geçirilme amaçları askeri ve güvenlik kaygıları olan demiryolu hatları sayesinde zamanla Avrupa'ya seyahat imkanı ortaya çıkmış, Doğu'dan gelen ürünlerin Avrupa pazarlarına sunulması ile de karşılıklı kültür alışverişine fırsat yaratılmıştır.<sup>22</sup>

Rumeli demiryollarının faaliyete başlaması sonrasında Paris, Viyana, Berlin, İstanbul arasında bağlantı kurulması ticaret faaliyetlerini artırarak ekonomik canlanma yaratmıştır.<sup>23</sup> Modernleşme adımlarının etkisi ile yapılan fabrikalar, tren istasyonları Osmanlı Devleti'nin yenilenme ve sanayileşme çabalarının

<sup>19</sup> Güner, "Demiryollarının gelişimi ve kentleşme olgusuna etkisi"

<sup>20</sup> Güner, "Demiryollarının gelişimi ve kentleşme olgusuna etkisi"

<sup>21</sup> Özlü, Z. ve Çay, M.M. (2020), Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları, *OTAM*, 48, 115.

<sup>22</sup> Yavuzarslan, E. (2022), 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği, *Kent Akademisi Dergisi*, 15(1), 322.

<sup>23</sup> Elif Süreyya Genç, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri", (Doktora Tezi İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005).

simgeleri olmuştur. Ulaşım süresinin kısalması ve iletişimin göreceli olarak kolaylaşması insanlarda başka yerleri görme isteğini artırmış ve bir seyahat kültürünün oluşmasına imkan yaratmıştır. Demiryolu güzergahlarına paralel şekilde yapılan telgraf hatları uluslararası bilgiye kolay ulaşılmasını sağlamış, posta hizmetlerinin gelişimine öncülük etmiştir. Özellikle İstanbul'da basılan fermanlar, gazete ve mecmualar demiryolu hatları ile Anadolu kentlerine çok geçmeden ulaştırılabilmektedir.

Demiryolları tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de kültür, bilim, emek, iletişim akışını hızlandırarak dönüştürücü bir etki yaratmıştır. Osmanlı'nın demiryolu yatırımlarını başlatmasındaki temel unsurlar olan stratejik ve askeri alanda da oldukça büyük faydalar sağlanmış, özellikle ayaklanma çıkan yerlere hızlıca müdahale konusunda etkin bir ulaşım yöntemi olmuştur. Köyden kente göçün artması ile demiryollarına yakın çevrede yaşayan yeni bir işçi sınıfı ortaya çıkmıştır.<sup>24</sup> Tüm demiryolu hatlarının kesişme noktası olan İstanbul'da ise ekonomik, sosyo kültürel, mimari bakımdan hızlı ve etkili bir değişim başlamıştır.

## Osmanlı Demiryollarının Kesiştiği Yer İstanbul ve Şark Ekspresi

Demiryollarının Osmanlı Devleti tarafından benimsenmesi, birbirinden farklı geleneksel yaşam biçimi ve imparatorluğa ev sahipliği hatta başkentlik yapan ve değişime uyum sağlayabilen bir nitelik kazanan İstanbul açısından önemli gelişmeleri ortaya çıkarmıştır.<sup>25</sup> Osmanlı; Rumeli, Hicaz ve Bağdat demiryolu hatlarını İstanbul'da birleştirerek kentte Şark ve Garp kültürlerinin sentezlemesine olanak yaratmıştır. Böylece İstanbul; ticari, kültürel, siyasi bakımdan bir hareketliliğin merkezi olmuştur.

Hicaz ve Bağdat bağlantılı Anadolu hattının son noktası Haydarpaşa İstasyonu'na ulaşan trenler sayesinde İstanbul'un her ihtiyacı karşılanırken, Avrupa ile bağlantılı Rumeli hattının son noktası olan Sirkeci İstasyonu'nda ise;

---

<sup>24</sup> Yavuzarslan, 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği, 335.

<sup>25</sup> Tamçelik, Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler,



Batı'dan gelen ürünlerin önce İstanbul'a sonrasında tüm Anadolu'ya ve aynı şekilde Anadolu'dan gelenlerin de Avrupa'ya ulaşmasını sağlayan bir kapı görevi üstlenmiş ve tüm bu hareketliliğin merkezinde İstanbul yer almıştır.

Rumeli demiryolu Avrupa devletlerini siyasi ve askeri yönden ilgilendiren bir hat olarak yapımına karar verildiği andan itibaren önemli roller üstlenmiştir.<sup>26</sup> Asya ile Avrupa'yı bağlayan bu hat nedeniyle Avrupa devletleri başlangıçta karşı karşıya gelmiş olsalar da hem Osmanlı Devleti'nin hem de Almanya'nın yoğun baskı ve çabaları ile hayata geçirilebilmiştir. Böylece Paris, Viyana, Berlin gibi büyük başkentler ile İstanbul arasında bağlantı kurulmuştur.

Trenler ilk aşamada sadece yük taşımak için tasarlanmış olsa da zaman içinde yolcu taşımacılığında da kullanılabileceği ve seyahat sürelerini kısaltabileceği fark edilmiş, insanların farklı beklenti ve istekleri karşısında hızlı bir gelişim göstermiş ve bu durum da daha konforlu yolculuklara imkan tanıyan yataklı vagon kavramının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Amerika'da George Pullman<sup>27</sup> tarafından tasarlanan ve kullanıma sunulan yataklı vagonların bulunduğu trenlerin Avrupa'daki ilk örneğinin faaliyete başlamasını 1872'de Wagons-Lits şirketi sağlamıştır. Bu şirkete ait olarak işletilen Şark Ekspresi ile iki buçuk günde Paris'ten İstanbul'a ulaşabilmek hem Osmanlı hem de Avrupa için önemli bir gelişme olmuştur.

Paris'i İstanbul'a bağlayan ilk Şark Ekspresi (Orient Express) seferi 1883 yılında Karadeniz'deki 18 saatlik gemi yolculuğu ile birlikte 81 saat 30 dakika sürmüştür.<sup>28</sup> Rumeli Demiryollarının 1888'de tamamlanarak faaliyete başlaması sonrası bu hat üzerinden seferlerine devam eden Şark Ekspresi'nin Paris-İstanbul direkt yolculuk süresi 67 saat 35 dakika olarak kayıtlara geçmiştir.

Trende yataklı vagonlarla birlikte yemek hizmetinin de sunulduğu bir vagonun yer alması, gece gündüz kesintisiz seyahat imkanı sunması ve yolcuların keyifli vakit geçirmesini sağlayacak boş zaman aktivitelerinin bulunması yolculuğun son derece konforlu hale gelmesini sağlamıştır.<sup>29</sup> Şark Ekspresi 1883 yılındaki ilk yolculuğuna; Almanya, Avusturya, Fransa ve Osmanlı Devleti'nden asiller, zenginler, diplomatlar ve bürokratlardan oluşan 40 kişilik bir kafile ile çıkmıştır.

---

<sup>26</sup> Genç, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri", s. 154

<sup>27</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/George\\_Pullman](https://en.wikipedia.org/wiki/George_Pullman)

<sup>28</sup> Emre Çelik, "Osmanlı'nın Ecnebi Misafirleri: Seyyah-Turist, Güzergâh ve Devlet (1863-1914)" (Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019), 46.

<sup>29</sup> <https://www.orient-express.com/a-new-art-of-travel/heritage/history/>

Şark Ekspresi sayesinde Doğu ile Batı İstanbul'da birleşti ve o dönemin sloganı da "Doğu ile Batı'nın Buluştuğu Yer: İstanbul" oldu.<sup>30</sup> Aktarmasız direkt olarak düzenlenen ilk seferin rotası; Paris- Viyana- Budapeşte- Belgrad- İstanbul şeklinde gerçekleştirilmiştir. Seyahat süresinin kısalması ve konforlu bir yolculuğa imkan yaratılması ile birlikte Şark Ekspresi'ne yönelik talep oldukça hızlı şekilde yükselmiş bu durum karşısında ortaya çıkan ihtiyaç nedeniyle Osmanlı Devleti 1890 yılında Sirkeci Garı'nı hizmete açmıştır.<sup>31</sup>

İstanbul'dan Şark Ekspresi'ne bakıldığında özellikle Osmanlı'nın gençleri treni Batı'ya ve modernleşmeye ulaştıran bir araç, Sirkeci Garı'nı da bu yolculuğun kapısı olarak değerlendirmekteydi.<sup>32</sup> Osmanlı Devleti'nin demiryollarını hızlıca işlevsel hale getirmesindeki ilk amaç sanılanın aksine İstanbul'u Avrupa'ya bağlamak değil, egemenliğindeki geniş toprakları demiryolları ile birleştirebilme düşüncesi idi. Ancak Rumeli demiryolları tamamlanıp Şark Ekspresi'nin kesintisiz seferlere başlaması ile İstanbul Osmanlı'nın Avrupa'ya açılan modern kapısı olarak; ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel anlamda hızlı bir gelişim sürecine girmiştir.

Ulaşımın kolaylaşması ile ortaya çıkan hareketlilik ile Doğu kültürünü merak ederek İstanbul'a gelen yabancıların etkisi; mimari, moda, edebiyat gibi alanlarda görülmeye başladı.<sup>33</sup> Bu etkilerle İstanbul'a gelen gelir ve harcama düzeyi yüksek turist kitlesinin beklenti ve isteklerini karşılayabilecek nitelikte otellere ihtiyaç duyuldu. Han ve Kervansaray kültürüne sahip Osmanlı böylece otel kültürüne geçiş yaparak modernleşme yolunda büyük bir adım atmış oldu.<sup>34</sup>

Şark Ekspresi'nin sunduğu lüks ve konforlu yolculuk ile İstanbul'a gelen yolcuların aynı konfora sahip konaklama isteklerinin ortaya çıkması ile Wagons-Lits şirketi harekete geçerek 1895 yılında Pera Palas Otel'i ni hizmete açmıştır.<sup>35</sup>

<sup>30</sup> Özdemir, M. (2012), Tren gelir, hoş gelir...Kara Trenin Hikâyesi, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(1), 117-123, 121

<sup>31</sup> Özgün Forlar Yazıcı, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)", (Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022), s. 39.

<sup>32</sup> Yavuzarslan, 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği s.

<sup>33</sup> Zekeriya Şen, 24.12.2022 tarihli makale <https://www.turizmuncel.com/makale/dogu-ekspresi-adi-verilen-iki-luks-tren-kimlere-ait-farklari-neler>

<sup>34</sup> Yavuzarslan, 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği s.

<sup>35</sup> Yazıcı, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)", 47.

Trenle gelen, aralarında ünlü isimlerin de bulunduğu, yolcular sayesinde otel hem kısa sürede adını duyurmuş hem de yoğun talep almaya başlamıştır.

Paris'ten hareket eden Şark Ekspresi'nin 1883 yılındaki ilk seferine katılanlar arasında bulunan The Times Gazetesi muhabiri ve yazar Edmond About'un seyahatle ilgili izlenimlerini 1884'te "De Pontaise a Stamboul" adlı eserinde yayımlamasıyla trenin ünü dünyaya yayılma yönünde önemli bir adım attı.<sup>36</sup> Trenle İstanbul'a ulaşan ilk katile kentte kaldıkları süre içinde tarihi ve kültürel alanları (Dolmabahçe, Topkapı, Beylerbeyi sarayları vb.) ziyaret ederek Osmanlı padişahlarının ve halkının yaşam biçimlerini yakından görme şansını elde etmiş ve oldukça etkilenmişlerdir.<sup>37</sup> Seyahat sonunda ülkelerine dönen yolcular tanık oldukları ihtişamı dilden dile anlatarak başka insanlarda hem İstanbul'u görme hem de benzersiz tren seyahati deneyimini yaşama isteği yaratmışlardır.

## Sonuç

Osmanlı Devleti'nin toprakları XIX. yüzyılın sonlarına doğru yaklaşıldığında Avrupa, Asya, Afrika'da geniş bir alana yayılmıştı. Dolayısı ile tüm bu bölgede hüküm sürmek idari, ekonomik, askeri ve güvenlik alanlarında giderek zorlaşmıştı. Ayrıca böyle büyük bir imparatorluğu yönetmek ekonomik bakımdan sorunların yaşanmasına ve dış borçların artmasına neden olmaktaydı. 1800'lü yılların ilk çeyreğinde İngiltere'de yaşanan tarım ve sanayi devrimlerine paralel olarak artan üretimi taşıma amacıyla buharlı makinelerin trenlerde kullanılma fikri ile demiryolu yapma çalışmaları İngilizler tarafından başlatılmış ve hızlı bir şekilde tüm Avrupa'ya yayılmıştır.

Avrupa'daki bu gelişmelere kayıtsız kalamayan Osmanlı Devleti diğer yenileşme adımlarında olduğu gibi ağırdan almamış, oldukça süratli bir şekilde demiryolu yapım çalışmalarına başlamıştır. Ancak uzun zamandır karşı karşıya olduğu dış borçlar nedeni ile demiryolu hatlarını inşa edebilecek sermaye birikimine sahip olmaması, finansman için devleti başka çözüm yöntemleri aramaya zorunlu kılmıştır. Çözüm olarak, geçici bir süre kullanım izni sağlayan,

---

<sup>36</sup> [https://tr.wikipedia.org/wiki/Şark\\_Ekspresi](https://tr.wikipedia.org/wiki/Şark_Ekspresi)

<sup>37</sup> Demir, M. ve Hanılçe, M. (2023), Şark Ekspresi'nin Paris'ten İstanbul'a İlk Seferi (4-17 Ekim 1883), *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 34 (1), s. 39.

imtiyaz haklarının başka ülkelere verilerek yabancı sermaye ile demiryolları inşasının finanse edilmesi fikri benimsenmiştir.

İlk imtiyaz hakkı İngiltere'ye verilerek Anadolu'da İzmir- Aydın demiryolu hattının yapılması sağlanmıştır. Bu ilk adımdan sonra en fazla Fransa olmak üzere İngiltere ve Almanya'ya imtiyazlar verilerek Osmanlı topraklarında demiryolu hatlarının hayata geçirilmesine başlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin demiryollarına önem vermesindeki temel amaç stratejik ve askeri olmasına rağmen bir yandan da tüm toprakları birbirine bağlama isteğidir. Güvenliği sağlama konusunda başarılı olunmuş, özellikle sınırlarda çıkan ayaklanmalara hızlıca müdahale edilebilmiştir. Bunun dışında demiryollarının ülkeye girmesi ekonomik, sosyal, kültürel birçok etkiyi beraberinde getirmiştir.

Üretimin kolay ve ucuz bir yöntemle taşınabiliyor olması tarımla uğraşan yurttaş sayısını artırmış, demiryolları yakınında yaşam alanlarının oluşmasını sağlamıştır. Üretim artışı hem bu bölgelerden toplanan vergi miktarının hem de ihracat rakamlarının yükselmesine sebep olmuş, bu durum da dış borçların bir ölçüde kapatılmasına olanak yaratmıştır. Tanzimat fermanı ile başlayan yenileşme çabaları demiryolu hatlarının faaliyete geçmesi ile hız kazanmış, Avrupa ile Osmanlı arasında bağlantı kuran Rumeli demiryolu sayesinde kültürel etkileşim gözle görülür bir şekilde yaşam biçimlerine yansımıştır. Tüm Osmanlı demiryolu hatlarının birleştiği yer olan İstanbul için Rumeli demiryolunun ayrı bir önemi vardır. Avrupa başkentleri ile direkt bağlantı sağlayan bu hat ile İstanbul'da kültürel, sosyal ve ekonomik yaşamda ciddi gelişmeler görülmüştür.

Paris- İstanbul arasında direkt sefer yapan Şark Ekspresi; hem meraklı zengin Avrupalıları İstanbul'a getirmiş hem de Avrupa kültürünü görmek öğrenmek isteyen Osmanlıyı Avrupa'ya taşımıştır. Şark Ekspresi sunduğu lüks seyahat hizmetinin devamını İstanbul'da kaldığı süre içinde de talep eden bir kitleyi getirdiği için farklı etkileşimlere ortam yaratmıştır. Yolcuların istek ve beklentilerini karşılama amacıyla; yeni konaklama, yeme- içme, eğlenme biçimleri İstanbul'un sosyal hayatını yeniden şekillendirmiş bu bağlamda turizm faaliyetlerinin temelleri atılmıştır. Avrupa ile yakın ilişki içine giren İstanbul için artık yaşamın her alanında hızlı bir modernleşme hareketi başlamıştır.

Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikaları ve etkilerine değinilmiş, Şark Ekspresinin İstanbul'a yaptığı ilk seferlerle ilgili

değerlendirmelerde bulunulmuştur. Gelecek çalışmalarda şark Ekspresinin Cumhuriyet dönemindeki seferleri ve etkileri incelenerek karşılaştırmalı analizler yapılması mümkündür.

## Kaynakça

- Akagündüz, . (2016). "Demiryollarının Dünyadaki Gelişimi ve Bu Gelişimin Türkiye'ye İlk Yansımaları". *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4(36), 452-472.
- Alperen, A. (2018). "Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi" *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum* 7(19), 1-22.
- Borak, S. "Demiryollarının Tarihi" *Taha Toros Arşivi No: 59* 25.04.2017 <https://core.ac.uk/download/pdf/80959923.pdf>
- elik, E. (2019). "Osmanlı'nın Eceb Misafirleri: Seyyah-Turist, Güzergâh ve Devlet (1863-1914)" Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Demir, M., Hanıle, M. (2023). "şark Ekspresi'nin Paris'ten İstanbul'a İlk Seferi (4-17 Ekim 1883)". *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi* 34 (1), 34 - 46.
- Demiryolu Medeniyeti (2022). Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Yayını, 3. Baskı, İstanbul: Emsal Matbaa. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/basin/medeniyet.pdf>
- Genç, E. (2005). "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri", Doktora Tezi İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ger, K. (2016). "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Servet-i Fünun Dergisi Ulaşım Bibliyografyası". *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi* 11(2).
- Güner, K. (2003) "Demiryollarının gelişimi ve kentleşme olgusuna etkisi" Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gürbüz, A.K. (1999). "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü". *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 2(3), 169-193.
- Kahya, E. (1988). "Türkiye'de İlk Demiryolları". *Belleten Türk Tarih Kurumu* 52(202), 209-218.
- Kaynak, M. (1984) "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına bir Bakış", *Yapıt* 5.
- Koç, B. (2019). "Demiryolu Ulaşımının şehir Ekonomisine Muhtemel Etkileri: Aksaray İli rneği" Yüksek Lisans Tezi, Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Kutbay, E. (2012). "Batı Anadolu'da Hayata Geçirilemeyen Bir Proje: İzmir-Çanakkale Demiryolu" . *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi* , 3 (1) , 107-119.
- Özdemir, M. (2012). "Tren gelir, hoş gelir...Kara Trenin Hikâyesi". *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi* 23(1), 117-123.
- Özlu, Z., Çay, M. (2020). "Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları" *OTAM* 48, 109-146.
- Öztürk, İ. (2009). "Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi" Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Alba Yayınları.
- Tamçelik, S. (2000). "Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler ". *Erdem*, 12 (35), 483-535.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Türkiye\\_Cumhuriyeti\\_Devlet\\_Demiryolları](https://tr.wikipedia.org/wiki/Türkiye_Cumhuriyeti_Devlet_Demiryolları)
- Şen, Z. (2022). "'Doğu Ekspresi' adı verilen iki lüks tren kimlere ait, farkları neler?" 24.12.2022 tarihli makale <https://www.turizmguncel.com/makale/dogu-ekspresi-adi-verilen-iki-luks-tren-kimlere-ait-farklari-neler>
- Yavuzarslan, E. (2022). "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği". *Kent Akademisi Dergisi* 15(1),317-338.
- Yazıcı, Ö. (2022). "Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)", Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. <https://www.orient-express.com/a-new-art-of-travel/heritage/history/> [https://tr.wikipedia.org/wiki/Şark\\_Ekspresi](https://tr.wikipedia.org/wiki/Şark_Ekspresi)
- Dünden Bugüne Türkiye'nin Demiryolu Serüveni. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10478/dunden-bugune-turkiye->