

Osmanlı'nın İlk Demiryolu Tecrübesi: İzmir-Aydın Hattının Zorlu Yılları

ELVAN COBB*

Hong Kong Baptist University
elvanc@hkbu.edu.hk

ORCID: 0000-0001-9632-0364
Makale geliş tarihi: 23 Nisan 2023
Makale kabul tarihi: 14 Haziran 2023

Özet

Sultan Abdülaziz, 1863 yılında gerçekleştirdiği Mısır seyahatinin güzergahına son anda İzmir'i de dahil eder. 1850'de selefi Sultan Abdülmecid'in şehri ziyaret edişinin üzerinden geçen sürede İzmir'de pek çok değişiklik olmuş; belki de bu değişikliklerden en önemlisi, şehrin ilk demiryolu devreye girmiştir. Hem Osmanlı Devleti'nin modernleşme çabalarının hem de Kırım Savaşı sonrasında İngilizlerle olan yakınlaşmaların bir sonucu olan bu demiryolunun siyasi ve ekonomik önemi aşikardır. Bunların ötesinde, İzmir'i bereketli Menderes vadisi üzerinden Aydın'a bağlayan bu demiryolu hem İzmir'deki kentsel yaşamı hem de bölgedeki hayatı derinden etkiler. Ancak demiryolu inşaatının ilk yılları çok zorlu geçer ve yaşanan sıkıntılar, demiryolunun imajını olumsuz olarak etkiler. Bu durumla mücadele edebilmek için demiryolu şirketi şölen ve kutlamalar etrafında odaklanan yoğun bir kampanya başlatır ve demiryolunun ilk lokomotifinin şehre gelmesi, demiryolu inşasına başlanması, Alsancak Garı'nın temel atımı gibi vesilelerle şaşıla merasim ve törenler düzenlenir. Haliyle, Sultan Abdülaziz'in İzmir'i ziyareti demiryolu şirketinin yöneticileri tarafından büyük bir fırsat olarak görülür ve organize edilen kutlamalar demiryolu şirketinin halkla ilişkiler kampanyasının doruk noktası olur. Bu makale, İzmir-Aydın hattının yapımında yaşanan sıkıntıları ve sonrasında demiryolu şirketinin kamuoyunda oluşan *olumsuz kanaati* hafifletme çabalarını Sultan Abdülaziz'in ziyareti üzerinden irdeleyip Anadolu'nun ilk demiryolunun çetrefilli gelişimini ortaya koyar.

Anahtar kelimeler: İzmir, Aydın, demiryolu, teknoloji, Sultan Abdülaziz

Abstract

The First Railway Experience of the Ottomans: The Troubled Beginnings of the Izmir-Aydın Line

In 1863, Sultan Abdulaziz announced his intention to include the eastern Mediterranean port city of Izmir on the itinerary of his Egyptian voyage. Since the last sultanic visit in 1850, much had changed in the city - perhaps most significantly demonstrated by the introduction of the city's first railway. This railway was born out of a confluence of Ottoman modernization ambitions and a rapprochement with the British following the Crimean War and had a range of political and economic implications. Simultaneously, by connecting the port city of Izmir to the provincial market town of Aydın through the fertile Meander River valley, this railway not only altered urban life in Izmir but also the lifeways of this entire region. However, the early years of railway construction in the region were marred by a series of challenges. One of the strategies that the company adopted to remedy the negative public opinion was to launch a series of spectacles. The arrival of the first locomotive in the city, the laying of the cornerstone for the railway terminus, turning of the first clod of earth, and the opening railway were all considered opportunities for lavish celebrations aiming to gain local support for the railway. With all these factors in play, it is not surprising that the railway company would devote an extraordinary amount of effort and resources to usurp the center stage in the celebrations triggered by Abdulaziz's visit in an attempt to gain legitimacy through their association with the Sultan. This article delves into the complicated history of the first railway in Anatolia by exploring the challenges encountered during the construction of the Izmir-Aydın line and the railway company's endeavors to mitigate negative public opinion through the celebrations organized around the visit of Sultan Abdulaziz.

Keywords: Izmir, Aydın, railway, technology, Sultan Abdulaziz

* Destekleyen Kurum: Hong Kong Research Grants Council, Proje No: 22606121

Sultan Abdülaziz, 1863 yılında gerçekleştirdiği Mısır seyahatinin güzergahına son anda İzmir'i de dahil eder. 1850'de selefi Sultan Abdülmecid'in şehri ziyaret edişinin üzerinden geçen sürede İzmir'de pek çok değişiklik olmuş; belki de bu değişikliklerden en önemlisi, şehrin ilk demiryolu devreye girmiştir.¹ Hem Osmanlı Devleti'nin modernleşme çabalarının hem de Kırım Savaşı sonrasında İngilizlerle olan yakınlaşmaların bir sonucu olan bu demiryolunun siyasi ve ekonomik önemi aşikardır.² Bunların ötesinde, İzmir'i bereketli Menderes vadisi üzerinden Aydın'a bağlayan bu demiryolu hem İzmir'deki kentsel yaşamı hem de bölgedeki hayatı derinden etkiler. Ancak demiryolu inşaatının ilk yılları çok zorlu geçer ve yaşanan sıkıntılar, demiryolunun imajını olumsuz olarak etkiler. Bu durumla mücadele edebilmek için demiryolu şirketi şölen ve kutlamalar etrafında odaklanan yoğun bir kampanya başlatır ve demiryolunun ilk lokomotifinin şehre gelmesi, demiryolu inşasına başlanması, Alsancak Garı'nın temel atımı gibi vesilelerle şaşıla merasim ve törenler düzenlenir. Haliyle, Sultan Abdülaziz'in İzmir'i ziyareti demiryolu şirketinin yöneticileri tarafından büyük bir fırsat olarak görülür ve organize edilen kutlamalar demiryolu şirketinin halkla ilişkiler kampanyasının doruk noktası olur. Bu makale, İzmir-Aydın hattının yapımında yaşanan sıkıntıları ve sonrasında demiryolu şirketinin kamuoyunda oluşan *olumsuz kanaati* hafifletme çabalarını Sultan Abdülaziz'in ziyareti üzerinden irdeleyip Anadolu'nun ilk demiryolunun çetrefilli gelişimini ortaya koyar.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşası, Osmanlı halklarının zaman ve mekân kavramlarını değiştirmiş ve modern, endüstriyel, uzmanlığa dayalı bir kavramı Anadolu coğrafyasına nakşetmiştir. Ancak, 19. yüzyıl ortalarında, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapım deneyimleri, yerli yabancı birçok kurum ve kişilerin katkısı ile gerçekleşebilmiştir. Demiryollarının inşasında kapitalist ve hatta sömürgeci emellerin de rol oynadığı inkâr edilemezse de İzmir-Aydın demiryolu şirketinin yaşadığı zorluklara verdiği tepkiler, Osmanlı Devleti'nin Anadolu'da bir demiryolu sisteminin yaratılmasındaki etkin rolüne ışık tutmakta ve dönemin İngiliz teknolojik üstünlüğü söylemini sorgulandırılmaktadır.³

1 Sultan Abdülmecid, 1850 yılında İzmir'i bir günlüğüne ziyaret etmiştir. Ahmed Lütfi Efendi, *Vak'a-nüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, Cilt IX, yay. haz. Münir Aktepe (İstanbul: Edebiyat Fakültesi Matbaası, 1984), 31-32. Abdülmecid, 1859'da da İzmir'e tekrar gelmeyi planlamış; ancak bu ziyaret son anda iptal edilmişti. Bkz. Charles Blunt ile Sir Henry Bulwer arasındaki 8 Temmuz 1859 tarihli yazışma, TNA, FO 195/610, 439-41.

2 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Bilim Yayınları, 1974); Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı: Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye* (İstanbul: İletişim, 2005); Yakup Bektaş, "The Imperial Ottoman İzmir-to-Aydın Railway: The British Experimental Line in Asia Minor", *Science, Technology and Industry in the Ottoman World*, yay. haz. F. Günergün, E. İhsanoğlu, A. Djebbar (Turnhout: Brepols, 2000).

3 Sömürgecilik ile teknoloji arasındaki ilişki birçok eserde incelenmiştir. Örneğin, Michael Adas, *Machines As the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance* (Ithaca: Cornell University Press, 1989); Daniel Headrick, *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century* (New York: Oxford University Press, 1981); Ian Kerr, *Engines of Change The Railroads That Made India* (Hyderabad: Orient Blackswan, 2012); Ben Marsden and Crosbie Smith, *Engineering Empires: A Cultural History of Technology in Nineteenth Century Britain* (London: Palgrave Macmillan, 2008). Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkili olarak bkz., Mostafa Minawi, "Telegraphs and Territoriality in Ottoman Africa and Arabia During the Age of High Imperialism", *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* (2016), 1-21.

Osmanlı tarihyazımında altyapı tarihleri yakın zamana kadar bazı istisnalar haricinde siyasi ve ekonomik açılardan incelenmiştir.⁴ Altyapının politik ve ekonomik yönlerine olan ilgi haklı olarak devam etse de son zamanlarda yapılan çalışmalar altyapı tarihçelerinin kapsamını genişletmiştir.⁵ Altyapıların ve altyapı sistemlerinin sosyal ve kültürel tarihlerine, örneğin kentsel, mekânsal, çevresel perspektiflerden yaklaşılma-ya başlanmış ve altyapının günlük hayat üzerine olan etkileri irdelenmiştir.⁶ Altyapı etrafında gelişen bu yeni söylem çerçevesinde, bu makale, İzmir-Aydın demiryolunun inşası sırasında ortaya çıkan mühendislik sorunlarını ve bu sorunların çözümünde Osmanlıların oynadıkları rolleri Sultan Abdülaziz'in demiryolu ziyareti etrafında düzenlenen kutlamalarla ilişkilendirerek altyapının oluşumunda teknolojik uzmanlığın yanı sıra mekânsal ve toplumsal etkenlerin önemini savunmaktadır.

İzmir-Aydın Demiryolu'nun İlk Yılları

Anadolu'nun ilk demiryolu olan İzmir-Aydın hattının imtiyazı, 1856'da içlerinde Kristal (Billur) Saray'ın tasarımını yapan Sir Joseph Paxton'ın da olduğu namı bilinen İngilizlerin yönetimindeki bir firmaya verilir ve Hindistan'daki demiryollarının yapımında önemli bir rol oynamış olan Sir Macdonald Stephenson şirketin başkanlığını üstlenir.⁷ İnşasına 1858'de başlanan demiryolu 1862'de Selçuk'a ve toplam sekiz yıl süren uzun ve sıkıntılı bir sürecin ardından ancak 1866'ta hedefi olan Aydın'a ulaşır. Osmanlı topraklarındaki ulaşım altyapısının modernleştirilmesi için yapılan en önemli girişimlerden biri olan bu demiryolunun yapım ve yönetimi için ilk etapta bir İngiliz firmasının seçilmesi İngiliz demiryolu uzmanlığına ve sermayesine duyulan güvenin sonucu olsa da İzmir-Aydın hattının inşaatında yaşanan zorluklar, bu güveni derinden sarsacaktır. Şirket, imtiyazın alınmasının hemen ardından Kırım Savaşı'na da katılmış olan Felix Wakefield'i bölgenin etüdünü yapmak için Batı Anadolu'ya yollar. Wakefield'in topladığı verilere göre Batı Anadolu'da mallar iki ana hat üzerinden İzmir'e götürülmektedir. Bunların birincisi Aydın yöresinden Menderes Nehri'nin kollarını takip ederek İzmir'e ulaşır ve hemen hemen İzmir-Aydın demiryolunun sonradan geçeceği hattı izler. İkincisi ise Orta Anadolu'dan Gediz Nehri'ni izleyerek Kasaba (Turgutlu) üzerinden İzmir'e ulaşır ve bu güzergâh, yapımına birkaç yıl sonra başlanacak olan İzmir-Kasaba demir-

4 Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*; Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*; Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power* (Cambridge Mass: Belknap Press of Harvard University Press, 2010).

5 Bkz. Minawi, "Telegraphs and Territoriality in Ottoman Africa and Arabia During the Age of High Imperialism".

6 Bkz. Alexander Schweig, "Progressing into Disaster: The Railroad and the Spread of Cholera in a Provincial Ottoman Town", *History of Science*, Online First (2022); Onur İnal, "The Making of an Eastern Mediterranean Gateway City: Izmir in the Nineteenth Century", *Journal of Urban History* (2019): 891-907; Peter H. Christensen, *Germany and the Ottoman Railways: Art, Empire and Infrastructure* (New Haven: Yale University Press, 2017); Elvan Cobb, "Mixing Time: Ancient-Modern Intersections along the Western Anatolian Railways", in *Producing Non-Simultaneity*, yay. haz. Eike-Christian Heine, Christoph Rauhut (Routledge, 2017); Nurçin İleri, "Allure of the Light Fear of the Dark: Nighttime Illumination Spectacle and Order in Fin-De-Siècle Istanbul", *Comparative Studies of South Asia Africa and the Middle East* (2017): 280-298; Camille Lyans Cole, "Precarious Empires: A Social and Environmental History of Steam Navigation on the Tigris", *Journal of Social History* 50, no. 1 (2016): 74-101; Avner Wishnitzer, *Reading Clocks, Alla Turca: Time and Society in the Late Ottoman Empire* (Chicago: University of Chicago Press, 2015)

7 İzmir Demiryolu'na Dair Mukavelename, BOA, A.DVN.MKL.74/1, (23 Eylül 1856).



Görsel 1: Batı Anadolu'da yapılmış ve İzmir-Aydın Demiryolu Kumpanyası tarafından yapılması planlanan hatları gösteren harita. BOA, HRT 1744/01, (Ocak 1884).

yolunun hattına denk gelir (Görsel 1).⁸ Wakefield'in raporu ayrıca İzmir-Aydın arasındaki güzergâhta on bin deve ve beş yüz katır çalıştığını ifade eder.⁹

Wakefield'in raporunda bahsi geçen yöresel zenginlikler, deve kervanlarının elindeki ticaretin hemen demiryoluna geçeceğine inanan şirket yöneticilerini heyecanlandırmış ve şirketin ilk baş mühendisi George Meredith buharlı bir gemi ile İzmir'e gönderilmiştir. Meredith yanında demiryolunun inşasına başlamak için gerekli olan malzemeler ve yaklaşık yüz kadar da kalifiye eleman ile İzmir'e gelir ve kısa süre içerisinde demiryolu hattında çalışmalar başlar.¹⁰ 1856'da yapılan mukaveleye göre, demiryolu güzergahının İzmir'den başlayıp, Seydiköy ve Torbalı üzerinden Aydın Dağları'nın bir uzantısı olan Güme Dağları'nı Selatin olarak bilinen mahalde bir tünelle geçmesi, ondan sonra da Aydın'a varması planlanmıştır.¹¹ Bu planın uygulanabilmesi için yapılması gereken ilk iş demiryolu güzergahındaki arazilerin inşaat için yasal ve fiziksel olarak uygun hale getirilmesidir.

⁸ Arif Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019); Sadiye Tutsak, "Batı Anadolu'nun Ulaşım Meselesinde Uşak-İzmir Yolu Yapım Çalışmaları", *Tarih İncelemeleri Dergisi* 29 (2014): 301-326; Elvan Cobb, "Railway Crossings: Encounters in Ottoman Lands" (Doktora Tezi, Cornell Üniversitesi, 2018).

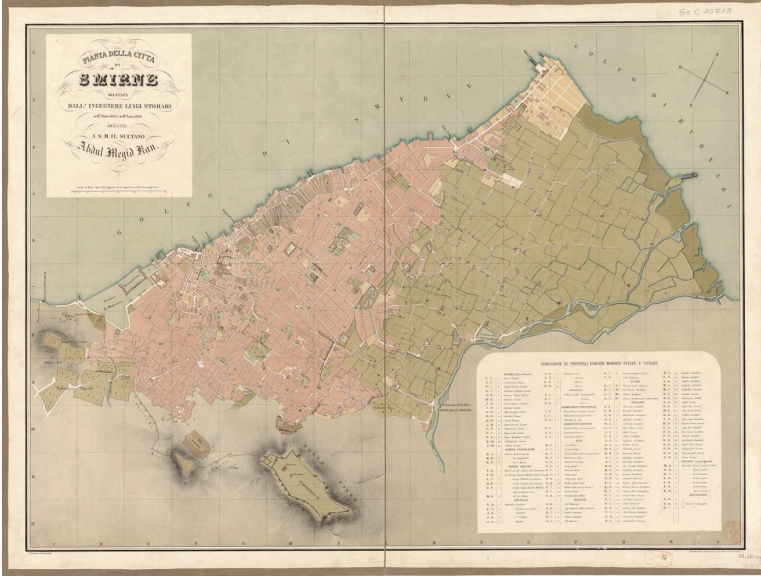
⁹ Macdonald Stephenson, *Railways in Turkey: Remarks Upon the Practicability and Advantage of Railway Communication in European and Asiatic Turkey* (London: John Weale, 1859), 6.

¹⁰ *Journal de Constantinople*, 24 Haziran 1857.

¹¹ *Convention du Chemin de Fer Ottoman de Smyrne à Aidin de sa Majesté Impériale le Sultan*, 23 Eylül 1856 (23 Moharem 1272) (Constantinople: Impr. et lithographie centrales, 1874).

Kamulaştırma, Satın Alma ve İstimlak Süreci

19. yüzyılın ortalarında Osmanlı İmparatorluğu'ndaki emlak kavramları ve bununla ilişkili kanun ve kurallar hızla değişmekteydi.¹² Yol, demiryolu ve diğer altyapıların inşasına imkân veren bir kamulaştırma kanunu, Nisan 1856'da yürürlüğe girdi ve Egelilerin demiryolu ile ilk tanışmaları demiryolunun geçeceği hattın ve istasyonların kurulacağı noktaların belirlenmesini takip eden arazi ve taşınmaz mülklerin istimlakları çevresinde gelişti.¹³ Demiryolunun yapılabilmesi için elzem olan bu yeni kanunun, İzmir'in gelecekteki gelişimi üzerinde de önemli bir etkisi olacaktı. Şirket ile Osmanlı Devleti arasında yapılan 1856'daki mukaveleye göre, demiryolu hattının üzerinde bulunduğu ve devlete ait olan araziler şirket tarafından serbestçe kullanılabilirdi.¹⁴ Ancak, özel mülkiyette olan arazi ve hanelerin sahiplerinden alınması gerekiyordu.



Görsel 2: Demiryolu inşaatından önce Tuzla Burnu etrafındaki yerleşimi gösteren ve Luigi Storari tarafından hazırlanmış olan şehir haritası. BnF, GE C-10718, (1857).

İzmir-Aydın hattının İzmir'den kalkış noktası için uygun olabilecek iki nokta saptanmıştı. Bunların ilki şehrin kuzeyindeki bataklık bir alan olan ve o zamanlar Tuzla Burnu ya da Punta olarak bilinen bugünün Alsancak'ında, diğeri ise şehir merkezine daha yakın bir mahalde idi. Punta, Aydın hattının İzmir'den kalkış noktası olarak seçilmeden önce, şehir merkezinin uzağında kalan ve hemen hemen kırsal nitelikte bir alandı (Görsel 2). Bir *Journal de Constantinople* muhabirine göre şehrin merkezine daha yakın

¹² Bkz., Yücel Terzibaşoğlu, "A Very Important Requirement of Social Life': Privatisation of Land, Criminalisation of Custom, and Land Disputes in Nineteenth-Century Anatolia", in *Les Acteurs des Transformations Foncières Autour de la Méditerranée aux XIXe Siècle*, yay. haz. Vanessa Gueno and Didier Guignard (Paris: Editions Karthala, 2013); Roger Owen, "Introduction", in *New Perspectives on Property and Land in the Middle East*, yay. haz. Roger Owen and Martin Bunton (Cambridge, Mass: Harvard University Press, 2000), xii; Tosun Arıcanlı and Mara Thomas, "Sidestepping Capitalism: on the Ottoman Road to Elsewhere", *Journal of Historical Sociology* 7 (1994), 25-48.

¹³ *Journal de Constantinople*, 27 Nisan 1856.

¹⁴ İzmir Demiryolu'na Dair Mukavelename, BOA, A.DVN.MKL.74/1, (23 Eylül 1856).

olan yerde halihazırda hangarlar, dükkanlar, depolar gibi demiryolunun ihtiyaç duyacağı pek çok tesis vardı. Öte yandan, Punta her şeyin sıfırdan inşa edilmesi gereken bir "çöl" idi. Ayrıca, Punta civarında İzmir Körfezi'nin sığ olması, büyük gemilerin buraya yaklaşmasını engelleyecek ve malları indirip bindirmek için masraflı bir iskele ve rıhtım inşa edilmesini gerektirecekti. Muhabir ayrıca bataklıklardan kaynaklanan sıtma hastalığının, Punta'yı yılın dört ayı boyunca şehrin en sağlıksız yeri haline getirdiğine dikkat çekiyor ve bu bölgenin seçilmesinin şirket çalışanlarının sağlığını kötü yönde etkileyeceğini dile getiriyordu. Bataklık alanların ıslah edilmesinin zor ve zaman alıcı olduğunu dile getiren muhabire göre Tuzla Burnu'nun bu kadar dezavantajı varken, demiryolu istasyonunun Punta'da yapılması sadece buradan kâr elde etmeyi uman bir grup spekülâtörün işine gelecekti.¹⁵ Şirket'in Osmanlı temsilcisi Hyde Clarke tarafından yayınlanan bir rapora göre ise Şirket, demiryolunun maliyetini düşük tutmak için hattı İzmir'in daha yoğun nüfuslu semtlerine uzatmama kararı aldıklarını açıklıyordu. Clarke'a göre ikinci bir husus ise, Tuzla Burnu'nda malların doğrudan demiryoluna taşınmasını sağlayabilecek bir derin su limanı inşa edilebilme potansiyeli idi.¹⁶

İstasyonun Punta'da yapılacağı kesinleşince, demiryolu tesisleri için gerekli ancak mülkiyeti biraz sorunlu olan arazilerin demiryoluna verilmesi konusunda bir çözüm bulunması gerektiyse de yine de bunu takiben Punta hızlı bir gelişme gösterdi.¹⁷ Punta'nın seçilmesi sayesinde şehrin yoğun yapılaşmış kısımlarına girilmesi önlenmişse de, demiryolunun inşaatı her durumda demiryolu güzergahına denk gelen ve devlet mülkiyetinde olmayan arazi ve taşınmazların istimlak edilmesini gerektiriyordu. Bu da, çok sayıda insanın mülkünü, kamu yararı gözetilerek rızaları olsun veya olmasın satın alınması anlamına geliyordu. Osmanlı Hükümeti tarafından arazi alımını denetlemek üzere bir komite oluşturulmasına rağmen birçok kişi bu süreçlerin adaletsiz olduğundan yakınmaktaydı. Örneğin, bir arazi sahibi olan Şemsioğlu Hoca Neşet, hem arazisi için teklif edilen fiyatların umduğundan düşük olduğundan şikayet etmekte hem de istimlak edilmesi istenilen arazilerin ebatlarının gerektiğinden büyük olduğundan rahatsız olduğunu dile getirmekteydi.¹⁸

Dolayısıyla, dönemin gazetelerinde yayınlanan makalelere bakılacak olursa demiryolunun yapımı daha güzergâh belirlenirken çetrefilli bir hale gelmiş ve bunu takiben yapılan istimlaklar, daha demiryolu için yere bir kazma bile vurulmadan demiryolunu şirketi ile Ege halkı arasında bir ihtilaf yaratmıştı. Üstüne üstlük demiryolunun inşaatı sırasında yaşanan sorunlar ihtilafı kimi zaman gerginlik noktasına taşımış ve İngiliz şirketinin dürüstlüğü ve uzmanlığının sorgulanmasına sebep olmuştu.

Yeşildere'deki İnşaatlar

İnşaat çalışmaları, İzmir'in tarihi erişim noktası olan Kervan Köprüsü'nden başlayıp Şirinyer istikametine doğru ilerledi. Buradan çıkartılan taşlar ise Kervan Köprüsü ile Punta arasındaki rakımı alçak alanlarda dolgu olarak kullanılacaktı. Bu kısımdaki haf-

¹⁵ *Journal de Constantinople*, 16 Şubat 1857.

¹⁶ Hyde Clarke, *The Imperial Ottoman Smyrna and Aidin Railway, its Position and Prospects* (Constantinople: Koehler Brothers, 1861), 8.

¹⁷ BOA, İ.MMS.14/587, (4 Cemaziyelevvel 1275). Bkz. Ali Akyıldız, "İzmir-Aydın Demiryolu", (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 1987), 53-54.

¹⁸ BOA, A.MKT.NZD. 349/75, (15 Şevval 1277).

Görsel 3: İzmir-Aydın Demiryolu'nun Yeşildere'de açılmış olan kısmını gösteren resmi. *Illustrated London News*, 27 Kasım 1858.



riyat işlerini yapabilmek için şirket İzmir'e İngiltere'den bir lokomotif ve bir miktar ray gönderdi.¹⁹ Birkaç ay içerisinde Tuzla Burnu'nda geçici bir iskele kurulmuş ve kısa bir hatta hafriyat işlerinde kullanılmak üzere geçici raylar yerleştirilmişti (Görsel 3).²⁰

İnşaat işleri hızla başlamış olsa da kısa bir süre içerisinde şirket beklenmedik sorunlar yaşamaya başladı. Aradan geçen bir yıla rağmen, işler çok yavaş ilerliyordu. Bu süreç içerisinde, hattın sadece on beş kilometrelik bir kısmı hazırlanmış ve oraya bile henüz ray döşenememişti. Başlangıçtaki bu yavaş ilerleme, yağmurlu kış mevsiminin getirdiği toprak kaymaları sebebiyle daha da kötüleşti. Şirket'in, Karakapı yakınlarında kestirme bir yol açmak için yaptığı hafriyat çalışmaları, gerçekleşen bir heyelan sebebiyle tamamen tahrip oldu ve Şirket'i zor durumda bıraktı.²¹

Bu toprak kayması, Şirket yöneticileri tarafından doğal bir afet olarak nitelendirilse de, aslında demiryolunun mühendislik hesaplarının yetersiz olduğunun bir göstergesiydi. Belli ki demiryolu, bölgenin iklimine ve topoğrafyasına dayanacak şekilde inşa edilmiyordu. Paul Edwards'ın öne sürdüğü üzere, altyapı projelerinin başarısız olmasının en önemli sebeplerinden biri doğaya düzenli bir şey olarak yaklaşılmasıdır.²² Karakapı'da yapılan işler bir miktarda hafriyat gerektirse de zor ve zahmet gerektiren bir mühendislik işi olmaktan çok uzaktı. Ancak çevresel etkenlerin hafife alınması, basit olarak nitelendirilebilecek bir mühendislik işini böyle bir probleme dönüştürmüştü.

Karakapı'da yaşananlar, şirketin daha sonra karşı karşıya geleceği zorlukların bir işaretiydi. Şirket'in, Osmanlı Devleti'nden aldığı 1856 imtiyazına göre, Aydın'a kadar olan tüm hattı Eylül 1860 yılında bitirmesi gerekiyordu. Ancak Şirket'in müteahhidi Thomas Jackson 1859 yılında Anadolu'da karşılaştığı zorlukları ve diğer işlerindeki sıkın-

¹⁹ *The Times*, 9 Mart 1858.

²⁰ Şirket'in genel toplantısından. *The Times*, 28 Eylül 1858.

²¹ *Journal de Constantinople*, 24 Kasım 1858.

²² Paul N. Edwards, "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems", *Modernity and Technology*, yay. haz. Misa Thomas, J Philip Brey, ve Andrew Feenberg (Cambridge, Mass: MIT, 2004).

ları sebep göstererek şirketle olan sözleşmesini feshetti. Şirket yöneticileri, girişimin İngiltere'den çok uzakta gerçekleştirileceği ve bu nedenle denetiminin zor olacağını düşünüp işlerin tamamını tek bir müteahhide vermeyi seçmişlerdi. Dolayısıyla projenin tek müteahhidi olan Jackson'ın bu kararı şirkette büyük endişe yarattı. Vaat ettikleri iş teslim tarihi hızla yaklaşırken durumdan tedirgin olan şirket başkanı Sir Macdonald Stephenson İzmir'e gitti. İşlerin bitmekten çok uzak olduğunu gören Stephenson, karşılaştığı manzara karşısında ne olduğunu şaşırıldı. Tüm inşaat işlerini askıya alıp şirketin baş mühendisi George Meredith'in işine son verdi.²³

Bu fasıladan, 1860'ta yaşanan şiddetli kış yağmurları, Meredith'in idaresinde yapılmış olan işlerden ne kaldıysa onları da tahrip etti. İzmir'deki İngiliz Konsolosu Charles Blunt'ın raporuna göre o ana kadar yapılmış altı köprüden sadece biri ayakta kalabilmişti. Geçici raylarla döşenmiş olan on iki, on üç kilometrelik hat ise suyun neredeyse iki metre (6 ayak) altındaydı.²⁴

Şirket, 1860 yılının Mart ayında, Thomas Russell Crampton adında Hindistan'da yapılmış olan demiryolu işlerinde tecrübesi olan yeni bir müteahhit ile bir sözleşme yaptı. Doğu Hindistan demiryollarında kendini kanıtlamış olan Edward Purser de baş mühendis olarak işlerin başına getirildi. Crampton ve Purser'in devreye girmesiyle şirket, işlerini kurtarmanın yollarını aramaya başladı. Yeni yönetimin göreve gelmesiyle birlikte demiryolunun Yeşildere vadisi boyunca uzanan ilk kısımdaki çalışmalar hızla ilerlemeye başladı ve nihayet hattın Kuşçuburun'a kadar olan ilk kırk üç kilometrelik kısmı 24 Aralık 1860'ta seferlere açıldı.²⁵

Bu olumlu gelişmelere rağmen, Şirket hala zor durumdaydı. İlk olarak, 1856'da yaptıkları antlaşmada belirtilen süre içerisinde hattın Aydın'a kadar tamamlanamayacağı aşıkardı. Dahası, Yeşildere vadisi boyunca yapılması gereken basit hafriyat işlerini bile başarmakta zorlanan Şirket, Selatin dağlarında inşaatını planladıkları iki millik zor bir tünelin yapılabilirliğini yeniden düşünmek zorunda idi. Bu koşullar altında, Şirket'in yeni bir imtiyaz istemek için Osmanlı Hükümeti'ne başvurması gerekiyordu.

Aydın Dağları

1860'ın Mart ayına kadar geçen zaman Şirket için hemen hemen bir felaketti. Yeşildere boyunca yapılması gereken çalışmalar, Aydın'a giden demiryolu güzergahının nispeten basit kısmı olmasına rağmen şirketi çok zorlamıştı. Şirket, hattın Kuşçuburun'a kadar olan kısmının tamamlanmasıyla soluk almış olsa da Selatin Tüneli'nin çözümsüzlüğü demiryolunun geleceğini tehdit etmeye devam ediyordu.

Selatin'de yapılacak olan tünelin zorlu bir iş olduğu, Şirket'in ilk kurulduğu günlerden itibaren biliniyordu. Bu sebeple, Şirket bir taraftan tünel çalışmalarını yaparken bir taraftan da demiryolunun diğer kısımlarını inşa etmeyi planlamıştı. Hatta, dağın iki tarafında yapılacak olan inşaatların tünelden daha çabuk biteceği öngörülmüş ve Şirket

²³ Charles Blunt ile Lord John Russell arasındaki 9 Haziran 1860 tarihli yazışma, TNA, FO78/1533, 215-223. Ayrıca, Clarke, *The Imperial Ottoman Smyrna & Aidin Railway*, 7-8.

²⁴ Charles Blunt ile John Russell arasındaki yazışma, TNA, FO78/1533,142, (24 Mart 1860).

²⁵ *The Times*, 27 Mart 1861.

tünel tamamlanana kadar Selatin'e demiryolu ile gelen malların dağı develer yardımıyla geçip dağın arkasında tekrar demiryoluna yüklenebileceğini düşünmüştü.²⁶ 1859'un başlarında yapılan doksan metrelik bir tünel kazma çalışması sonucunda ilk başta sert kayalardan geçilmesi gerekse de daha sonra tünel yapımına elverişli bir toprakla karşılaşıldığı belirlenmişti.²⁷ Ancak, zaman içerisinde tünel güzergahı boyunca mermer ve kalker yataklarına rast gelinmesi sebebi ile tünel inşaatının tahmin edilenden bile daha zor olacağı belli olmuştu.²⁸ Yeşildere vadisindeki çalışmalarda yaşanan problemler sebebiyle, şirket tünel çalışmalarına ara verip tüm enerjisini Yeşildere'ye odaklamıştı.

Yeşildere'deki çalışmaların Purser ve Crampton'ın yönetiminde hızlanması üzerine, Şirket tekrardan Selatin problemine geri döndü. Danışman mühendis Edwin Clark'ın tavsiyesi üzerine Selatin'in palangalara dayanan bir sistem ile geçilebileceği düşünülmeye başlandı. Bu sistem, dağdan aşağı inen vagonların, çıkan vagonları yukarı çekeceği bir sistemdi ve şirket yöneticilerine göre iki yıl içerisinde tamamlanabilirdi. Ancak, İstanbul'dan gelen red cevabı, Şirketin bu tasarıdan vazgeçip başka çözüm yolları aramasını gerektirdi.²⁹

Palanga sistemine gelen reddin arkasından şirket ne yapacağını bilemez halde başka bir çözüm yolu aramaya başladı. Şirket'in yeni baş mühendisi Edward Purser, demiryolunu yörelin deve kervanlarının sıklıkla kullandığı rotalardan biri olan Efes Geçidi'ne doğru saptıracak bir alternatif önerdi. Bu öneri elbette Efes Geçidi'nden geçen güzergahın neden en başta seçilmediği sorusunu gündeme getirdi. İzmir konsolosu Charles Blunt'e göre eğer iki kilometrelik bu zor tünelden, bu kadar küçük bir güzergâh değişikliği ile kaçınılabiliyorduyorsa, Şirket bunu düşünemeyen ilk baş mühendisi George Meredith'ten çok zarar görmüştü.³⁰ Elbette Efes Geçidi üzerinden geçen bu yol, yerel halk tarafından iyi bilinen ve deve kervanlarının sıklıkla kullandığı bir yoldu ve yerel koşullara daha dikkat edilmiş olsaydı, yaşanan bunca sorunu baştan önlenbilirdi.

1861 yılında Osmanlı Devleti, imparatorlukta yapılan yatırımları kötü etkilememek için Şirket'in talep ettiği değişiklikleri onayladı. Şirket, eğer Selatin tüneline devam ederse dört yıllık, eğer Efes yönüne dönerse üç yıllık bir uzatma alacak ve daha fazla sermaye toplamak için o ana kadar sattıklarına ek olarak £250.000 tutarında bono satabilecekti.³¹ Son ana kadar Selatin'de tünel yapıp yapamayacağına karar veremeyen Şirket, sonunda Efes rotasında karar kıldı (Görsel 4). Demiryolu nihayet 1862'de Ayasuluk'a (Selçuk), yani Efes'e ulaştı.³² Bu büyük bir sevinç ve kutlama vesilesi olsa da şirketin Aydın'daki planlanan terminali hala dağların arkasında ve oldukça uzaktaydı.³³ Ayrıca, şirket demiryolu Ayasuluk'a ulaştığında yöredeki deve kervanlarının taşıdığı malların demiryoluna geleceğini tahmin etmişse de bölgedeki kervan ticaretini ele geçireme-

²⁶ TNA, FO78/1307, 232-236, (9 Kasım 1857).

²⁷ *The Times*, 31 Mart 1859.

²⁸ Charles Blunt ile Lord John Russell arasındaki yazışma, TNA, FO78/1533, 215-223, (9 Haziran 1860).

²⁹ Charles Blunt ile Lord John Russell arasındaki 24 Mart 1860 tarihli belgeye ek, TNA, FO 78/1533, 144-155.

³⁰ Charles Blunt ile Lord John Russell arasındaki 9 Haziran 1860 tarihli yazışma, TNA, FO78/1533, 218.

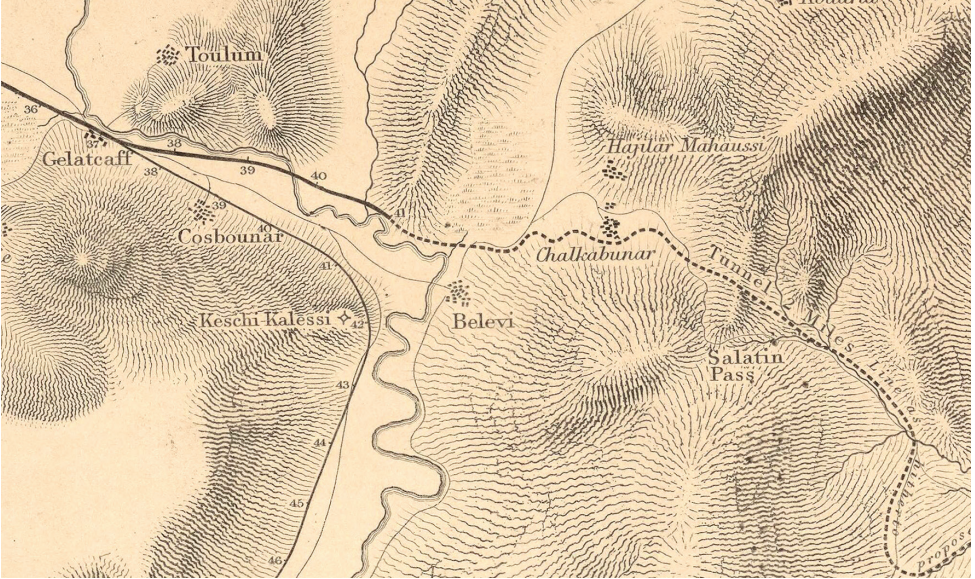
³¹ *The Times*, 27 Mart 1861.

³² *The Times*, 28 Eylül 1861.

³³ *The Times*, 25 Mart 1862.



Görsel 4: İzmir-Aydın Demiryolu güzergahının Selatin'deki saptırmasını gösteren harita. BnF, GE C-2370, (1860).



Görsel 4a: İzmir-Aydın Demiryolu güzergahının Selatin'deki saptırmasını gösteren haritanın büyütülmüş, Selatin'e odaklı kısmı. BnF, GE C-2370, (1860).

mişti.³⁴ Demiryolu ancak 1866'da Menderes Vadisi'nin merkezindeki Aydın'a ulaşacak ve bu, Osmanlı Devleti'nden alınması gereken iki ek temdid ve Osmanlı devletinin demiryolunu desteklemek için vereceği bir sürü tavizi gerektirecekti.

³⁴ *The Times*, 28 Eylül 1861. Yöredeki deve kervanları hakkında, bakınız Onur İnal, "One-Humped History: The Camel as Historical Actor in the Late Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies*. 53.1 (2020), 57-72; Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century* (Albany: State University of New York Press, 1988), 99; Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Bilim Yayınları, 1974).

Demiryolu şirketinin ilk yıllarında yerel koşulları hiçe sayan bu inşaat girişimi hem İngilizlerin demiryolu konusundaki uzmanlık iddialarını hem de genel olarak İngilizlere karşı duyulan güveni derinden sarstı. Aynı zamanda, İzmir-Aydın demiryolunun yapımında yaşanan zorluklar, yerel koşullar ve coğrafyaya ilişkin yerel bilgilerin alt-yapı projelerinin etkili bir şekilde yürütülmesi için ne kadar önemli olduğunun da bir kanıtı oldu. Yabancıların getirdiği uzmanlık Osmanlı'nın altyapısının oluşturulmasında büyük bir önem taşıyıp farklı teknolojik deneyimlere sahip uzmanları Osmanlı İmparatorluğu'na getirmişse de bu uzmanlığın yerel bilgi birikimi yardımıyla Batı Anadolu'nun niteliklerine uyacak şekilde yeniden şekillendirilmesi gerekiyordu. Bu dinamik, İngiliz demiryolu mühendisi William Davis Haskoll tarafından yazılan iki kitapta açıkça görülmektedir. 1857'de Haskoll, İngiltere'de demiryollarının nasıl inşa edileceğine dair ders kitabı niteliğinde olan *Railway Construction [Demiryolu İnşaatı]* isimli kitabını yayınladı.³⁵ Haskoll, kitabın basımının hemen ardından İzmir'e gitti ve İzmir-Aydın hattında mühendis olarak göreve başladı. Haskoll, buradaki görevinin ardından, Osmanlı topraklarındaki deneyimini, İngiliz uzmanları tarafından İngiltere dışında yapılacak demiryolu inşaatları için kılavuz olarak yazdığı *Railways in the East [Doğu'daki Demiryolları]* adlı kitabında dile getirdi. Haskoll, yerel işçileri Avrupa inşaat yöntemleri konusunda eğitmenin gerekliliğini ve malzeme temini için deve ve eşek gibi yük hayvanlarına muhtaç olmanın zorluklarını sıralarken aynı zamanda yerel bilginin inşaat sürecindeki önemini de altını çizdi. Kitabında, İngiliz mühendislerin yerel halka kulak vermesinin elzem olduğunu defalarca tekrarlayan Haskoll, demiryolu yapımında çalışan Avrupalıların en takdire layık olanlarının, Avrupa'dan getirdikleri beceri ve deneyimleri, çalıştıkları yörenin bilgisi, yerli halkın alışkanlıkları ve yetenekleri ile bir araya getirip teknik avantaja dönüştürebilenler olduğunu vurguluyordu. Haskoll'a göre Doğu'daki demiryolu inşaatlarında yerel bilgi ve geleneklerden yararlanan, ancak yine de Avrupa inşaat uzmanlığının organizasyon ve işletim yöntemlerine öncelik veren bir çalışma şekli idealdi.³⁶

İzmir-Aydın demiryolu, Osmanlı topraklarında yapılan ilk demiryolu olarak hem Osmanlı halklarının hem de Osmanlı bürokrat ve teknokratlarının demiryolları ile olan ilk deneyimidir. Makalenin başlangıcında da değinildiği üzere, Osmanlı topraklarında yapılacak olan ilk demiryolları için İngiliz şirketlerine dönülmesi kısmen İngiliz demiryolu uzmanlığına ve İngiliz sermayesine olan güvenden kaynaklanmıştır. Fakat, İzmir'i Aydın'a bağlayan demiryolunun yapımında yaşanan problemler hem İngiliz uzmanlığının hem de İngiliz sermayesinin yetersizliklerini açığa çıkartmış; Şirket'i Osmanlı Devleti'nin merhametine muhtaç etmiştir. Bu süreçte edinilen tecrübeler hem Osmanlı'da bundan sonra yapılacak olan demiryolu girişimlerini de şekillendirecek, hem de İngilizlerin küresel demiryolu yapım stratejilerini etkileyecektir.

Abdülaziz'in İzmir'i ve İzmir-Aydın Demiryolunu Ziyareti

Osmanlı Devleti'nin İzmir-Aydın demiryolu şirketine olan desteğinin en önemli örneklerinden birisi Sultan Abdülaziz'in Mısır seyahatine İzmir'i eklemesi ve şehre geldi-

³⁵ William Davis Haskoll, *Railway Construction: From the Setting out of the Centre Line to the Completion of the Works; Containing Instructions for Ranging Curves and Setting out Lines and Levels in Earthworks, Permanent Way, Bridges & Viaducts* (London: Atchley & Co., 1857).

³⁶ William Davis Haskoll, *Railways in the East, and Generally in High Thermometrical Regions* (London: Atchley and Co., 1863), 8.

ğinde demiryoluna gösterdiği ilgi ve destekti. *Illustrated London News* gazetesinde, 16 Mayıs 1863'te yayınlanan bir makaleye göre, Sultan Abdülaziz'in seyahatine İzmir'in de dahil edilmesi, İngiliz lobisinin bir tezahürüydü ve Sultan'ın İzmir'e gitmesinin asıl sebebi İngiliz mühendisleri memnun etmekte.³⁷ Öte yandan, İzmir'de yayınlanan ve demiryolu şirketi ile de yakın ilişkisi olan *Smyrna Mail'e* göre, Abdülaziz'in İzmir'deki demiryoluna odaklanmasının asıl sebebi Sultan'ın imparatorluğu modernleştirme arzusudur. Uzun süredir raylı sistemlerin işleyişine tanık olmak isteyen Abdülaziz, Mısır seyahati sırasında İskenderiye-Kahire hattını görme fırsatı bulmuştur. Anadolu topraklarında da bir demiryolu ağı geliştirme kararlılığı pekişen Sultan, kısmen İzmir'deki demiryolunu görmek ve bu girişime destek vermek için Mısır dönüşü İzmir'e uğramaya karar vermiştir.³⁸ Padişahın bu tavır elbette Mısır ile Osmanlı Devleti arasında modernleşme konusunda yaşanan yoğun rekabete de bağlanabilir.³⁹ Her halükârda, demiryollarının Osmanlı'nın modernleşme gündemi ile örtüştüğü aşikardır.

Makalenin ilk kısmında özetlendiği üzere, bölgedeki demiryolu inşaatının ilk yılları, doğal afetlerden, arazi spekülasyonu iddialarına çeşitli ihmallerden, mühendislik hatalarına kadar uzanan bir dizi sorun ile şirketi şaibe altında bırakmıştı. Şirket'in kamuoyunda oluşan bu olumsuz kanaati gidermek için benimsediği taktiklerden biri de itinayla düzenlenen gösterişli tören ve şöenlerdi. Bu kutlamalar sayesinde, şirket yerel halkın desteğini kazanıp demiryolunun imajını düzelterek olduğunu ummuştu. Dolayısıyla, Abdülaziz'in İzmir'i ziyaretinin tetiklediği kutlamalar sırasında demiryolu şirketinin olağanüstü bir çaba ve kaynak harcıyarak merkez sahneyi ele geçirmeye çalışması ve Sultan'la olan yakınlıklarından meşruiyet kazanma girişiminde bulunması şaşırtıcı değildir.

Fuad Paşa ile bir gün öncesinde yapılan organizasyona göre, 21 Nisan 1863'te Sultan, İzmir Körfezi'ne demir atmış olan yatından tekne ile Tuzla Burnu'ndaki (Alsancak) tren istasyonuna gelecekti.⁴⁰ Ancak şehirdeki yaygın coşkuyu gözlemleyen Abdülaziz, planlarını bir geçit töreni lehine değiştirdi ve şehri bir baştan bir başa at sırtında geçerek halkı selamlamaya karar verdi. Kortej şehir merkezinden başlayıp Konak'ta yapılan kısa bir molanın ardından tren istasyonuna doğru yöneldi.⁴¹ Alsancak Garı'nın bulunduğu alanın 1863'te hala şehrin dışında ve henüz gelişmemiş olan bir yer olmasına rağmen bu önemli geçit töreninin varış noktası olarak sunulması, demiryolu şirketinin yöneticilerinin istasyon kurdukları sapa bir yer olan Tuzla Burnu'nu kentsel yaşama dahil etme çabalarının bir sonucudur. Abdülaziz'in şehri ziyareti etrafında düzenlenen kutlamalar gibi vesilelerle demiryolu şirketi İzmir halkını istasyonun bulunduğu yere çekebilmiş ve halk nezdinde bu istasyon ile ilgili bir aşinalık yaratmayı başarmıştır.

Abdülaziz'e bu yolculukta eşlik eden Louis Gardey, İzmir sokaklarını buram buram koku-tutan tütsülerden, havalara atılan çiçeklerden bahseder. Müslüman ve Hıristiyan talebelerin duaları ve halkın sevinç çığlıkları şehrin sokaklarında yankılanır. Herkes kendi

³⁷ *The Illustrated London News*, Volume 42, 16 Mayıs 1863, 530.

³⁸ *Smyrna Mail*, 22 Nisan 1863.

³⁹ Mısır'ın modernleşmesi üzerine, bkz.: Khaled Fahmy, *All the Pashas Men: Mehmed Ali, His Army and the Making of Modern Egypt* (Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2009); ve Timothy Mitchell, *Colonizing Egypt* (Cambridge: Cambridge University Press, 1988).

⁴⁰ Consul Blunt ile Henry Bulwer arasındaki 28 Nisan 1863 tarihli yazışma, TNA, FO78/1760.96.

⁴¹ Louis Gardey, *Voyage du Sultan Abd-ul-Aziz de Stamboul au Caire* (Paris: E. Dentu, 1865), 220.

dilinde, kimi Türkçe, Yunanca, Ermenice; kimi İtalyanca, Fransızca, İngilizce, Sultan'ı selamlar.⁴² Anlaşılan odur ki, Sibel Zandi-Sayek'in İzmir'deki bir dini geçit tören hakkında yazdığı gibi, Sultan'ın İzmir'i ziyareti sebebiyle düzenlenen etkinlikler de kentin etnik ve dini gruplarının toplumsal farklılıklarını kamusal alana taşıyabilmeleri için bir fırsat sunmuştur.⁴³

Nihayet padişahın korteji tren istasyonuna varır. Padişah alayı ile beraber şehir halkı da belki ilk defa olarak bu yeni yeni oluşmakta olan kentsel mekâna gelir. Tren istasyonunda yapılan hazırlıklar şehirde yapılmış olanlardan aşağı kalmaz. İlk yapılan planlara göre Abdülaziz'in tren istasyonuna tekne ile gelmesi beklendiğinden demiryolu iskelesi ile istasyon arasındaki yol kırmızı bir kumaş ile kaplanıp yeşillikler ve çiçeklerle bezenmiş kolonları takip eden yol devasa bir taka ulaşır. Bu takın üzerine yerleştirilen platform üzerinde hem modernleşmeyi simgeleyen bir lokomotif hem de Osmanlı saltanatına atıf yapan ay yıldız ve tuğralardan oluşan bezemeler ve altın sırmalı hatlar sergilenir.⁴⁴

Padişahın demiryolu ile olan ilişkisi Efes antik kentine yapılan bir ziyaret ile devam eder.⁴⁵ Ayasuluk (Selçuk) istasyonu, Efes antik şehrine yakın mesafede bulunmasının yanı sıra 1863'te İzmir-Aydın demiryolunun da son durağıdır. Efes yolu boyunca, bölgenin kırsal halkı zaman zaman tren rayları boyunca kurbanlar keserek kutlamalara katılabiliştir. İki saatlik kısa bir tren yolculuğunun ardından Ayasuluk istasyonuna ulaşan tren burada da yerel halklar tarafından coşkuyla karşılanır.⁴⁶ Trenin sağladığı hız, Sultan Abdülaziz'in kortejinin günübürlük bir kutlama esnasında bile kentsel alanın sınırlarının çok ötesine geçmesini ve daha önce hayal bile edilemeyecek şekilde kentsel ve kırsalın sınırlarını bulanıklaştırmasını mümkün kılmıştır.

Şirket yöneticileri ile de gün boyunca görüşme imkânı bulan Sultan, demiryolundan memnun kaldığını ancak hattın tamamlanmasının çok uzun sürdüğünü ve işlerin bir yıl içerisinde tamamlanması gerektiğini belirtmiştir.⁴⁷ Sultan Abdülaziz'in İzmir seyahati sırasında demiryoluna verdiği önem ve öncelik, demiryolu yapımı sırasında çıkan aksaklıklara rağmen Osmanlı'nın modernleşme çabalarında önemli bir yeri olan bu demiryolunun maddi ve manevi olarak arkasında durduğunun belirtisidir.

Modern şöenler ve kutlamalar, kapsamlı bir akademik tartışmanın konusudur.⁴⁸ Ortaya çıkan genel bir tema, dünya fuarlarından imparatorluk sünnet törenlerine kadar tüm modern şöenlerin, üst üste binen anlamlar ve birbiriyle çelişkili gündemler içer-

⁴² Gardey, *Voyage du Sultan Abd-ul-Aziz*, 220.

⁴³ Sibel Zandi-Sayek, "Orchestrating Difference, Performing Identity: Urban Space and Public Rituals in Nineteenth-Century Izmir", *Hybrid Urbanism: On the Identity Discourse and the Built Environment*, yay. haz. Nezar Al Sayyad (Westport, CT: Praeger, 2001), 43.

⁴⁴ *Smyrna Mail*, 28 Nisan 1863.

⁴⁵ *Smyrna Mail*, 28 Nisan 1863.

⁴⁶ *Smyrna Mail*, 28 Nisan 1863.

⁴⁷ TNA, FO78/1760, 96-101, (25 Nisan 1863).

⁴⁸ Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan merasimler, kutlamalar ve şöenler hakkında, bkz.: Hakan T. Karateke, *Padişahım Çok Yaşasın! Osmanlı Devletinin Son Yüz Yılında Merasimler* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004), 105; Sibel Zandi-Sayek, "Orchestrating Difference"; Ünver Rüstem, "The Spectacle of Legitimacy: The Dome-Closing Ceremony of the Sultan Ahmed Mosque", *Muqarnas* 33 (2016): 253-344; Ashley Dimmig, "Tents and Trains: Mobilizing Modernity in the Late Ottoman Empire", *Making Modernity in the Islamic*

diği yönündedir. Zaman zaman örtüşen ve zaman zaman çelişen bu tip gündemleri, Abdülaziz'in İzmir'i ve şehrin demiryolunu ziyareti sırasında yapılan kutlamalarda da gözlemlemek mümkündür. Demiryolu etrafında gerçekleştirilen kutlamalar, bir yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun ulaşım altyapısının modernleşmesini ön plana çıkarırken, diğer yandan da imaj sorunu yaşayan demiryolunun meşruluğunu vurgulamıştır. Abdülaziz'in İzmir ziyareti sırasında demiryolunun oynadığı önemli rol, kutlamalara sadece şehirde değil, kırsalda da geniş katılımı mümkün kılarak bölge halklarını hem Sultan'la hem de demiryolu ile yakınlaştırmış olmasıdır. Tüm dikkatleri demiryoluna odaklayan bu etkinlik demiryolu mekânlarının kullanımının normelleşmesine de zemin sağlamıştır. Demiryolu bir İngiliz şirketi tarafından inşa edilmiş ve işletilmiş olsa da bu "modern" mekân kentlisinden kırlısına Osmanlı halklarını bir araya getirerek bir "Osmanlı" saltanat gösterisinin sahnesi olmuştur.

Demiryolunun Aydın'a Ulaşmasından Sonra Şirket ile Osmanlı Devleti Arasında Çıkan Anlaşmazlıklar

İzmir'den Aydın'a kadar yapılacak demiryolu için 1856 yılında imzalanan ilk mukaveleye göre, Osmanlı Hükümeti şirketin yatırımlarına elli yıl boyunca % 6'lık bir getiri garantisi veriyordu.⁴⁹ 1866'da demiryolu hattı Aydın'a vardıktan sonra, 1867'nin ilk aylarında Şirket yöneticileri garanti olarak almayı umdukları paraları tazmin etmek için Osmanlı Hükümetine başvurdular. Demiryolunu tamamlayabilmek için altına girdikleri borçlar, şirket yöneticilerini diğer İngiliz demiryolu şirketleri ile birleşerek garantilerinin ödenmesi konusunda Osmanlı Hükümet'ine karşı ısrarcı bir tavır almaya zorladı.⁵⁰

Osmanlı Hükümeti'nin giderek daha sertleşen bu taleplere yanıtı pek olumlu değildir. Şirketle yapılan bir yazışmaya göre Şirket'in Osmanlı Devleti ile imzaladığı mukaveleye istinaden demiryolunun Eylül 1860'te bitirmesi gerektiği, ancak şirketin bunu başaramadığı ve ayrıca, Selatin'de bir tünel açma kararının demiryolunun ilk planların iyi ve dikkatli yapılmadığını açıkça kanıtladığı ifade edilir. Ek olarak, yazışma, şirketin 1860'taki mali çıkamazını ve Osmanlı Devleti'nin o sıkıntılı günlerde şirkete yaptığı yardımları ve verdiği tavizleri sıralayıp o dönemde Hükümet'in mukavelede belirtilmiş olan haklarından yararlanıp şirketin sözleşmesini feshedebilme seçeneği olduğu halde şirkete destek vermeyi seçtiğini belirtir. Devlet hem Şirket'in demiryolunun güzergahını değiştirmesine izin vermiş, hem de üç yıllık bir gecikmeyi kabul etmiştir. Bunlara ek olarak Şirket'in gerekli sermayeyi temin etmesini sağlamak için Osmanlı Hükümeti iki yüz elli bin sterlinlik tahvil satışına da izin vermiştir.⁵¹

Bütün bu desteklere rağmen Şirket'in hala demiryolunu tamamlayamamış olması üzerine, 1863 ve 1865'te de Osmanlı Devleti halihazırda imzalanmış olan sözleşmelerde yeniden değişiklik yapılmasını kabul etmiştir. 1866'da Şirket'in yaptığı hat Aydın'a

Mediterranean, yay. haz. Margaret S. Graves and Alex Dika Seggerman (Bloomington: Indiana University Press, 2022). Ayrıca aynı yayında, David J. Roxburgh, "The Suez Canal Inauguration". *Making Modernity in the Islamic Mediterranean*, yay. haz. Margaret S. Graves and Alex Dika Seggerman (Bloomington: Indiana University Press, 2022).

⁴⁹ İzmir Demiryolu'na dair mukavele, BOA, A.DVN.MKL.74/1, (23 Eylül 1856).

⁵⁰ TNA, FO 78/2255, (29 Nisan 1868). Üç İngiliz demiryolu şirketinin Osmanlı Hükümeti'ne yolladıkları yazışma. Tuna-Karadeniz ve Varna Demiryolu şirketleri tarafından da imzalanmıştır.

⁵¹ TNA, FO 78/2255, 62-63, (29 Nisan 1868).

ulaştığında yine Şirket'e destek olabilmek için Osmanlı Hükûmeti projenin tamamlan-
dığını kabul etmişse de bu hat Osmanlı Devleti'nin gözünde yetersizdir. Aydın'a kadar
raylar döşenmiş olsa da demiryolunun verimli çalışması için gerekli olan tali hatlar ve
döner tablolar yapılmamıştır ve şirketin elindeki vagonlar gayet yetersizdir. İstasyon-
larda yolcular ve mallar için yeterli barınak yoktur; demiryolunun geçtiği birçok köprü
geçicidir. Yani, hattan trenler bir şekilde geçebiliyorsa da demiryolu tamamlanmış ol-
maktan çok uzaktır. Demiryolu gereken şekilde tamamlanmamış olduğu için şirketin
ısrarla teminatını istemesi gülünç bir durumdur.⁵²

İzmir-Aydın demiryolunun yapımında yaşanan finansal ve teknolojik sorunlar, bu so-
runlar olmadan anlaşılmayacak olan süreçleri ortaya çıkartmıştır. Örneğin, 1863'te
gene bir İngiliz firmaya imtiyazı verilen İzmir-Kasaba demiryolundan diplomatik ve
konsolosluk raporlarında ve de dönemin gazetelerinde sadece kısaca bahsedilmek-
tedir.⁵³ Çünkü, İzmir-Aydın demiryoluna gönderilen yazışmada da belirtildiği üzere,
İzmir-Kasaba demiryolu iktisatla inşa edilmiş ve akıllıca yönetilmiştir. Bu sayede,
Kasaba demiryolunun geliri de neredeyse devlet garantisine denk gelmiştir. Kasaba
demiryolu şirketinin Osmanlı Devleti ile hiçbir ihtilafı olmamıştır.

Ancak İzmir-Aydın demiryolunun yapımında yaşanan zorluklar ve Osmanlı Devleti'nin
bu zorluklara verdiği yanıtlar olmaksızın, Osmanlıların kendi topraklarında yapılan alt-
yapı çalışmalarında oynadıkları önemli roller söylem dışında kalmaktadır. Bu nedenle,
Osmanlı Hükûmeti'nin Batı Anadolu'da demiryollarının kurulmasında oynadığı rolü,
Kasaba demiryolunun hemen sorunsuz geçen çalışmalarından ziyade, İzmir-Ay-
dın demiryolunun yetersizlikleri aydınlatmaktadır. Modernleşme kaygısı içindeki Os-
manlı İmparatorluğu, topraklarında büyük altyapı işlerinin yapılmasını sağlamak için
elinden geleni ardına koymamıştır. Demiryolu yapımındaki uzmanlıkları sebebiyle ilk
etapta imtiyaz verilen İngiliz şirketi, hem teknolojik hem de ekonomik açıdan Osmanlı
Anadolusu'nda demiryolu yapmayı beceremeyince Osmanlı Devleti, teknokratlarından
Sultan'ına kadar, demiryolunun arkasında durmuştur.⁵⁴ İzmir-Aydın demiryolunda
edinilen tecrübeler demiryollarının nasıl yönetilmesi gerektiği üzerine olan fikirleri de
şekillendirmiş ve bu tarihten sonra Osmanlı topraklarında yapılacak olan her demiryol-
unu bir nevi etkilemiştir.

⁵² TNA, FO 78/2255, 62-63, (29 Nisan 1868).

⁵³ BOA, A.DVN.MKL.36/1, (4 Temmuz 1863).

⁵⁴ Richard White, Kuzey Amerika'da yapılan demiryolları hakkındaki kitabında, oradaki demiryollarının başarısızlıklarından bahsetmiş ve defalarca devlet ve mahkemeler tarafından kurtarılmaları gerektiğini vurgulamıştır. Yani, Osmanlı'nın erken demiryollarında yaşanan olaylar benzersiz değildir. Bkz. Richard White, *Railroaded: the Transcontinentals and the Making of Modern America* (New York: W.W. Norton & Co., 2012).

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

- T.C. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)
Sadaret Mektubi Kalemi Nezaret ve Deva'ir Evrakı (A.MKT.NZD)
Sadaret Divan Mukavelenamer (A.DVN.MKL)
İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)
The National Archives [İngiltere Milli Arşivleri] (TNA)
Foreign Office [Hariciye Vekaleti] (FO)
Bibliothèque nationale de France [Fransa Milli Arşivleri] (BnF)

Gazeteler

- Illustrated London News*
The Times
Smyrna Mail
Journal de Constantinople

Kitap, Dergi

- Adas, Michael. *Machines as the Measure of Men Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca: Cornell University Press, 1989.
- Akyıldız, Ali. "İzmir-Aydın Demiryolu". Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 1987.
- Akyıldız, Ali. *Anka'nın Sonbahar: Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*. İstanbul: İletişim, 2005.
- Arıcanlı, Tosun, and Mara Thomas. "Sidestepping Capitalism: on the Ottoman Road to Elsewhere". *Journal of Historical Sociology* 7, no. 1 (1994): 25-48.
- Baer, Gabriel. "Land Tenure in Egypt and the Fertile Crescent, 1800-1950". in the *Economic History of the Middle East: 1800-1914*. Chicago: Chicago University Press, 1966.
- Bektaş, Yakup. "The Imperial Ottoman Izmir-to-Aydın Railway: The British Experimental Line in Asia Minor". *Science, Technology and Industry in the Ottoman World*. Yay. Haz. F. Günergün, E. İhsanoğlu, A. Djebbar. Turnhout: Brepols, 2000.
- Christensen, Peter H. *Germany and the Ottoman Railways: Art, Empire and Infrastructure*. New Haven: Yale University Press, 2017.
- Clarke, Hyde. *The Imperial Ottoman Smyrna and Aidin Railway, its Position and Prospects*. Constantinople: Koehler Brothers, 1861.
- Cobb, Elvan. "Mixing Time: Ancient-Modern Intersections along the Western Anatolian Railways". *Producing Non-Simultaneity*, Yay. Haz. Eike-Christian Heine, Christoph Rauhut. Routledge, 2017.
- Cobb, Elvan. "Railway Crossings: Encounters in Ottoman Lands". Doktora Tezi, Cornell Üniversitesi, 2018.
- Cole, Camille Lyans. "Precarious Empires: A Social and Environmental History of Steam Navigation on the Tigris". *Journal of Social History* 50, no. 1 (2016): 74-101.
- Convention du Chemin de fer Ottoman de Smyrne à Aidin de sa Majesté Impériale le Sultan. Constantinople: Impr. et lithographie centrales, 1874.
- Dimmig, Ashley. "Tents and Trains: Mobilizing Modernity in the Late Ottoman Empire". *Making Modernity in the Islamic Mediterranean*. Yay. Haz. Margaret S. Graves and Alex Dika Seggerman. Bloomington: Indiana University Press, 2022.
- Edwards, Paul N. "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems". *Modernity and Technology*. Yay. Haz. Misa Thomas, J Philip Brey, ve Andrew Feenberg. Cambridge, Mass: MIT, 2004.
- Fahmy, Khaled. *All the Pasha's Men: Mehmed Ali, His Army and The Making of Modern Egypt*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2009.
- Gardey, Louis. *Voyage du Sultan Abd-ul-Aziz de Stamboul au Caire*. Paris: E. Dentu, 1865.
- Geyikdağı, V. Necla. *Foreign Investment in the Ottoman Empire International Trade and Relations 1854-1914*. London: Tauris Academic Studies, 2011.
- Haskoll, William Davis. *Railway Construction: From the Setting Out of the Centre Line to the Completion of the Works; Containing Instructions for Ranging Curves and Setting Out Lines and Levels in Earthworks, Permanent Way, Bridges & Viaducts*. London: Atchley & Co., 1857.
- Haskoll, William Davis. *Railways in the East, and Generally in High Thermometrical Regions*. London: Atchley and Co., 1863.

- Headrick, Daniel R. *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the 19th Century*. New York: Oxford Univ. Press, 1981.
- İleri, Nurçin. "Allure of the Light Fear of the Dark: Nighttime Illumination Spectacle and Order in Fin-De-Siècle Istanbul". *Comparative Studies of South Asia Africa and the Middle East* (2017): 280–298.
- İnal, Onur. "One-Humped History: The Camel as Historical Actor in the Late Ottoman Empire". *International Journal of Middle East Studies* 53.1, 2020, 57-72.
- İnal, Onur. "The Making of an Eastern Mediterranean Gateway City: Izmir in the Nineteenth Century". *Journal of Urban History* (2019): 891–907.
- İslamoğlu, Huri. "Politics of Administering Property: Law and Statistics in the Nineteenth-Century Ottoman Empire". In *Constituting Modernity: Private Property in the East and West*. Yay. Haz. Huri İslamoğlu. London: I.B. Tauris, 2004.
- Karateke, Hakan. T. *Padışahım Çok Yaşal! Osmanlı Devletinin Son Yüz Yılında Merasimler*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004.
- Kasaba, Reşat. *The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century*. Albany: State University of New York Press, 1988.
- Kentel, Mehmet. "Pera Kasımpaşa Sewers and Maps: Representing Infrastructural Entanglements in the Nineteenth-Century Istanbul". *Journal of the Ottoman and Turkish Studies Association*. 2021, 405–414.
- Kerr, Ian J. *Engines of Change the Railroads That Made India*. Westport, CT: Praeger, 2007.
- Kolay, Arif. *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019.
- Kurmuş, Orhan. "The Role of British Capital in The Economic Development Of Western Anatolia 1850-1913". Doktora Tezi, University of London, 1974.
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. İstanbul: Bilim Yayınları, 1974.
- Marsden, Ben, and Crosbie Smith. *Engineering Empires: A Cultural History of Technology in Nineteenth Century Britain*. Palgrave Macmillan, 2008.
- Mentzel, Peter. *Transportation Technology and Imperialism in The Ottoman Empire, 1800-1923*. Washington: D.C., 2006.
- Minawi, Mostafa. "Telegraphs And Territoriality in Ottoman Africa and Arabia During the Age of High Imperialism". *Journal Of Balkan and Near Eastern Studies* 18, no. 6 (2016): 567-587.
- Mitchell, Timothy. *Colonizing Egypt*. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- Nizri, Michael. "Defining Village Boundaries at the Time of the Introduction of the Malikane System: The Struggle of the Ottoman State for Reaffirming Ownership of the Land". in *Law and Legality in the Ottoman Empire and Republic of Turkey*. Yay. Haz. Schull, Kent F., M. Safa Saraçoğlu, and Robert W. Zens. Bloomington: University of Indiana Press, 2016.
- Owen, Roger, and Martin P. Bunton. *New Perspectives on Property and Land in the Middle East*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2000.
- Roxburgh, David J. "The Suez Canal Inauguration". *Making Modernity in the Islamic Mediterranean*. Yay. Haz. Margaret S. Graves and Alex Dika Seggerman. Bloomington: Indiana University Press, 2022.
- Schweig, Alexander. "Progressing into Disaster: The Railroad and the Spread of Cholera in a Provincial Ottoman Town". *History of Science*. Online First (2022).
- Terzibaşoğlu, Yücel. "A Very Important Requirement of Social Life': Privatisation of Land, Criminalisation of Custom, and Land Disputes in Nineteenth-Century Anatolia". in *Les Acteurs des Transformations Foncières Autour de la Mediterranee aux XIXe Siecle*. Yay. Haz. Vanessa Gueno ve Didier Guignard. Paris: Editions Karthala, 2013.
- Tutsak, Sadiye. "Batı Anadolu'nun Ulaşım Meselesinde Uşak-İzmir Yolu Yapım Çalışmaları". *Tarih İncelemeleri Dergisi* 29 (2014): 301-326.
- Wishnitzer, Avner. *Reading Clocks, Alla Turca: Time and Society in the Late Ottoman Empire*. Chicago: University of Chicago Press, 2015.
- Zandi-Sayek, Sibel. "Orchestrating Difference, Performing Identity: Urban Space and Public Rituals in Nineteenth-Century Izmir". *Hybrid Urbanism: On the Identity Discourse and the Built Environment*. Yay. Haz. Nezar AlSayyad. Praeger, 2001.
- Zandi-Sayek, Sibel. *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 2012.