

Araştırma Makalesi / Research Article

**OSMANLI'DAN ERKEN CUMHURİYET'E İZMİR VE
ÇEVRESİNDE DEMİRYOLLARI VE TREN İSTASYONLARI:
CBS (COĞRAFI BİLGİ SİSTEMLERİ) İLE
MODERNİTEYİ ÖLÇMEK (1850-1950)***

Emirhan KURTBOĞAN**

Öz

Osmanlı modernleşmesi sürecinin başlangıcında bir dizi ekonomik düzenleme ile başlamaktadır. Ancak bu süreç Osmanlı yönetiminde önemli bir farkındalık yaratmıştır. Çünkü dönüşüm sadece ekonomik gelişme demek değildir. Sosyal ilerleme yoksa bu gelişmeyi ortaya koyamazlardı. Milletin kalkınması ekonomik ve idari yapı için olduğu kadar sosyal yapı için de elzemdir.

18. yüzyılda demiryolunun ortaya çıkışı ile ulaşım ve ekonominin gelişiminde derin bir etki bırakmıştı. Demiryolu teknolojisinin gelişimi iç pazarı canlandırıcı bir etki yaratmış, dinamizm ve hareketlilik getirmiştir. Bu gelişmenin salt ekonomik faktörlerin ötesine geçen, üretim ve güç ilişkilerindeki değişimleri kapsayacak şekilde sosyal yansımaları bulunduğu öne sürülmektedir. Kapitalist yapılara dâhil olmaları nedeniyle demiryolları, bölgelerin mekânsal örgütlenmesi üzerinde önemli bir etki yaratmış, bu da sermayenin dağılımı üzerinde karşılık gelen bir etki yaratmıştır. Ayrıca, demiryollarının inşası kültürel ortamların değişmesine de katkıda bulunmuştur.

Bu değişiklikleri daha iyi anlayabilmek için çalışmada Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) aracılığıyla mekânsal otokorelasyon yöntemi kullanılmıştır. Mevcut verileri analiz eden çalışma, toplumsal değişimin tarihsel süreçlerini ve Osmanlı ulaşımındaki değişimlerin bu süreçler üzerindeki etkisini anlamak amacıyla Batı Anadolu bölgesini incelemiştir. Veri analizi yoluyla, İzmir kentinin demiryolu çevresindeki gelişimine ve yapısındaki değişime ışık tutan nitelikli bir veri seti hazırlanmıştır. Bu analizin amacı, Türk modernleşmesinin demiryolu sonrası görünümüne ilişkin tarihsel bir anlatı sunabilmektir.

Anahtar Kelimeler: İzmir, Demiryolu, Gelişim, Dönüşüm, Modernizasyon.

* Bu çalışma TÜBİTAK 2209-A kapsamında yürütülen 1919B012326222 numaralı projenin bulgularına dayanan araştırmanın bir ürünüdür.

Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır.

There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.

** İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi, Sosyal ve Beşerî Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü,
(e-posta: emirhanm.kurtboganc@gmail.com), (ORCID: 0000-0001-6961-5335).

**RAILWAYS AND STRUCTURES IN AND AROUND İZMİR
FROM THE OTTOMAN PERIOD TO THE EARLY REPUBLIC:
MEASURING MODERNITY WITH GIS
(GEOGRAPHIC INFORMATION SYSTEMS) (1850-1950)**

Abstract

At the beginning of the Ottoman modernization period, economic regulations were introduced. Nevertheless, this period created awareness in the Ottoman government. Transformation is not only economic development. If there is no social progress, they cannot prove this development. Improving the nation's development is necessary for the social structure as well as the economic and administrative structure.

The 18th century saw the advent of the railway, which had a profound impact on the evolution of transportation and the economy. The advent of the railway system had a revitalising effect on the domestic market, engendering dynamism and mobility. It was proposed that this development had social implications that extended beyond mere economic factors, encompassing alterations in production and power relations. Given their integration into capitalist structures, railways exerted a significant influence on the spatial organisation of areas, with a corresponding impact on the distribution of capital. Furthermore, the construction of railways contributed to the alteration of cultural environments.

In order to gain a deeper understanding of these changes, the study employed the spatial autocorrelation method through Geographic Information Systems (GIS). By analysing the available data, the study examined the Western Anatolia region with the objective of understanding the historical processes of social change and the impact of changes in Ottoman transport on these processes. Through data analysis, a comprehensive dataset was created, which sheds light on the development and structuring of İzmir city around the railway. The aim of this analysis is to present a historical narrative on the post-railway outlook of Turkish modernisation.

Keywords: *İzmir, Railway, Development, Transformation, Modernisation.*

Giriş

Medeniyetlerin oluşumlarıyla büyüme ve çoğalmanın etkisi, şehir kavramını her dönemde farklılaştırmıştır. Şehirleşme, modern toplumlara özgü bir durum olmasa da modernizasyon içinde olağan bir durumdur. Medeniyetlerin nüfusları arttıkça ve şehirleri büyüdükçe topluluklar yeni özelliklere sahip olmaya başlamışlardır. Bu yeni özelliklerin sağladığı değişim-dönüşümün etkisiyle iletişim, ulaşım ve ticarete yeni dönüşüme ayak uydurulmuş ve değişim için daha fazla yeniliklere yol açmıştır. İnsanın sosyal bir varlık olması da yaşam alanlarına da yansımaktadır. Dönüşümlerin getirdiği bir değişim durumu da bu yaşam alanlarındaki sosyal alanlar ve sosyal aktivitelerin kendisi olmuştur. Eski dönemlerde sosyalleşme alanları kişilerin sosyal tabakalarına göre değişim göstermiştir. Modern çağların getirdiği değişim ve dönüşüm dalgası ile bu durum yok olmasa dahi en azından artık daha kırılğan bir duruma evrilmiştir. Aydınlanma çağının bu sebeple en önemli özelliklerden biri yeniyi kabul etme anlayışıydı. Yeni olan şeylere karşı toplumlar daha heyecanlı ve bir o kadar meraklıydı. Demiryolunun gelişiminde bunun etkisi de vardır. Demiryollarının da insanlığın gelişiminde yadsınamaz bir etkisi olduğu da aşîkârdır.

Antik dönemden beridir dinamizmi, mobilitayı sağlayan yegâne ulaşım aracı deniz taşıtlarıydı. Kara yolu hem pahalı hem de tehlikeliydi. Karayolu için yapılan geliştirmeler her ne kadar artsa da hızlı bir ulaşım isteyen insanlar deniz taşıtlarını tercih ediyordu. Bundan dolayı birçok devletin kıyı kesimleri gelişmiş ve büyümüştü. İç kesimlere kara yoluyla ulaşım pahalı olduğundan ya her ürün iç kesimlere ulaşmıyordu ya da çok geç gidiyordu. 18. yüzyılda meydana gelen gelişmeler ile demiryolu fikri ortaya çıkmıştı. Demiryolu, karayollarının konumunu güçlendirmişti.¹ Ucuz ve hızlı oluşu insanları kullanmaya teşvik etmişti. İç kesimlere yönelen demiryolu birçok bölgeye erişmişti. İç pazarı canlandıran bu demiryolu dinamizmi ve mobilitayı beraberinde getirmişti. Bu dinamizm beraberinde toplumun her kesiminde bir gelişim gösterme çabası yaratmıştı.

Modern dönemler artık dikey bir büyümeden ziyade hem yatay hem dikey bir büyüme alanı yaratmıştı. Bu sosyal tabakalar arasında değişimlerin görünmesine neden olmaktadır. Toplumun içinde oluşan bu değişim dalgası insanlara yeni hedeflere ulaştırmaya başlamıştı. İnsanlar artık sadece yaşamak için çalışmıyorlardı. Artık değer üretme ve bunu pazarlama, kapitalizmin öğretisi olduğundan toplumlar buna ayak uydurmuş ve beklenen büyüme başlamıştı. Daha fazla ürünü daha ucuza üreten daha fazla kazandığından, tüm yönelimler daha ucuz hammaddeye ulaşmak olmuştur. Ucuz hammaddenin

¹ Wolfgang Schivelbusch, *Demiryolu Seyahatinin Tarihi: 19. Yüzyılda Mekan ve Zamanın Sanayileşmesi*, çev. Çiğdem Canan Dikmen, (İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2022), 36-37.

ucuz bir şekilde temini de gerekli olduğundan klasik ekonomik anlayışın dışında bir yaklaşıma ihtiyaç duyulmaya başlanmıştı.² Dolayısıyla modern bir ekonomi yapısı oluşmaya başlamış ve bu toplumların her türlü tabakasını geliştirmeye zorlamıştı.³

Demiryollarının modern dünyanın şekillenmesinde önemli bir rol oynadığını ve etkilerinin günümüzde de hissedilmeye devam ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Demiryollarının tarihsel olarak ekonomik büyümeyi kolaylaştırıcı bir rol oynadığı söylenebilir. Demiryolları farklı bölgeleri birbirine bağlayarak ürünlerin ve insanların etkin bir şekilde hareket etmesini kolaylaştırmakta ve bu da ticareti teşvik etmektedir. Bu da pazarların genişlemesine, endüstrilerin büyümesine ve istihdam yaratılmasına katkıda bulunmaktadır. Demiryollarının şehirlerin ve kasabaların büyümesinde rol oynadığı rahatlıkla söylenebilir.⁴ Ulaşım sistemlerindeki en önemli gelişmeler, sanayi ile ilgili gelişmelere paralel olarak 18 ve 19. yüzyıllarda ortaya çıkmaya başlamıştı. Çünkü sanayi ile ulaştırma arasında doğrudan bir ilişki mevcuttu.⁵ Seyahati daha erişilebilir hale getirerek, insanlara daha iyi fırsatlar aramak için kentsel alanlara göç etme fırsatı sunmuş, bu da metropol alanların gelişmesine ve banliyölerin genişlemesine yol açmıştır.⁶

Ulaşımındaki gelişmelerin sosyal hareketliliğin artmasına katkıda bulunduğu, insanların eğitim ve istihdam fırsatları için seyahat etmelerini daha kolay hale getirdiği ve diğer şeylerin yanı sıra sosyal hareketliliğin artmasına katkıda bulunduğu ifade edilebilir. Bu da potansiyel olarak daha fazla eşitlik duygusuna ve kaynaklara erişime katkıda bulunabilmektedir. Demiryollarının gelişiminin, buhar makinesinden modern yüksek hızlı trenlere kadar teknolojik inovasyonu tetikleyen bir rol oynadığı düşünülebilir.⁷ Bu ilerlemelerin demiryolu seyahatini iyileştirme potansiyelinin yanı sıra teknoloji ve mühendisliğin diğer alanlarını da etkilediğini belirtmek gerekmektedir. Demiryolları, kültürel alışverişi ve iş birliğini kolaylaştırarak farklı bölgelerin bütünleşmesine yardımcı olma potansiyeline ve kapasitesine sahiptir.⁸ Bu da potansiyel olarak ülke içi birliği güçlendirebilir ve ortak bir kimlik duygusunu teşvik edebilecektir.

2 Immanuel Wallerstein, *Tarihsel Kapitalizm*, (İstanbul: Metis Yayınları, 2006), 34-37.

3 Emery Kay Hunt ve Mark Lautzenheiser, *History of Economic Thought: A Critical Perspective*, (New York: Routledge, 2011), 192-193.

4 Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008).

5 Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1976).

6 Erol Tümertekin ve Nazmiye Özgüç, *Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür, Mekan*. (İstanbul: Çantay Kitabevi, 2017), 406-410.

7 John R. Kellett, *The Impact Of Railways On Victorian Cities*, (Toronto: University of Toronto Press, 1969).

8 Schivelbusch, *Demiryolu Seyahatinin Tarihi: 19. Yüzyılda Mekan ve Zamanın Sanayileşmesi*, 87-88.

Demiryolları ekonomik kalkınmayı artırarak, kentleşmeyi destekleyen yapısıyla ve teknolojik ilerlemeyi yönlendirerek toplumların modernleşmesinde etkili olmuştur. Demiryollarının ortaya çıkışından itibaren süregelen evrimi yaşama, çalışma ve toplumların bağlantı kurma biçimini şekillendirmeye devam etmektedir. Demiryolu sisteminin ortaya çıkışı emperyalist ideolojinin yükselişine tanıklık etmişti. Gelişmenin odağı iç ekonomiden bir bütün olarak imparatorluğa yöneldi. Üstelik gelişim kavramı giderek ekonomik terimlerden ziyade kültürel terimlerle kavramlaştırılmaya başlandı. Ülke içindeki altyapı projelerinin teşviki yerini denizaşırı projelerin teşvikine bırakıyordu. Bu denizaşırı projeler, yaşam kalitesini arttırmaya yönelik pragmatik araçlardan ziyade, İngiliz medeniyetinin sembolleri olarak algılanmaya başlandı. Bu durum karşısında şirketler, çabalarını hem kültürel hem de ekonomik değere sahip denizaşırı projelere destek ve finansman sağlamaya yoğunlaştırmışlardı.⁹

David Harvey'e göre sanatın merkezlerini ve taşrasını, uluslararası kültürel güç dengesini gösteren haritalar çizilebilirdi. Bu denge, arada kuşkusuz detaylı bağlar olsa da asla politik ve ekonomik güç dengesiyle aynı değildi.¹⁰ Stavros'un bunlara ek olarak, kolektif bir toplum yaşamının kendini göstereceğini bunun sadece ekonomizme indirgenemeyeceğinin üretim ilişkilerinin ve iktidar ilişkilerinin de etkili olduğunu ifade eder.¹¹ Doğrusunu söylemek gerekirse Stavros'un bu düşüncesinde haklılık payı çoktur. Mekânın gelişmesini, kolektif bir topluma ulaşmasını sağlayan yegâne 3 şey vardır; Üretim, Ekonomi ve İktidarların desteğini almak. İzmir'in önemli bir Osmanlı liman kenti olmasını sağlayan şeyde bunlara sahip olmasıydı. İlk ikisi diğer Batı Anadolu liman şehirleri içinde geçerli iken devletin erklerinin yatırımlarının bu yönde olması dolayısıyla (iktidar desteği) İzmir'i Batı Anadolu'nun merkezi konumdaki en güçlü şehir haline getirmişti.

David Harvey, modernleşmenin sanatı metalaştırarak piyasa dinamiklerine tabi bir ürün haline getirme eğiliminde olduğunu savunur.¹² Bu ticarileşmenin sanatın eleştirel potansiyelini nasıl sulandırabildiğini, onu statükoya meydan okumak yerine statükoyu korumanın bir aracına dönüştürdüğünü vurgular. Harvey mekânın, kültürün ve kapitalizmin birbirleriyle olan bağlantılarına dair kapsamlı bir analiz üretmiştir. Sanat ve kültürün modernleşmesi üzerine yaptığı çalışmalarda, çağdaş sanat pratiklerinin kapitalist yapılardan nasıl etkilendiğini ve bu yapıların içine nasıl gömüldüğünü sıklıkla eleştirmektedir. Ayrıca, kültürün mekânsal boyutlarını anlamının önemine büyük vurgu yapmaktadır.¹³ Sanatın üretim

9 Mark Casson, *The World's First Railway System*, (New York: Oxford University Press, 2009), 30-32.

10 David Harvey, *Postmodernliğin Durumu*, (İstanbul: Metis Yayınları, 2010).

11 Stavros Stavrides, *Müşterek Mekan*, (İstanbul: Sel Yayınları, 2019).

12 David Harvey, *Sermayenin Mekanları*, (İstanbul: Sel Yayıncılık, 2012).

13 David Harvey, *Kent Deneyimi*, (İstanbul: Sel Yayıncılık, 2016), 9-13.

ve tüketiminin coğrafi ortamlarla ayrılmaz bir şekilde bağlantılı olduğunu, kültürün nasıl deneyimlendiğini ve nasıl sunulduğunu bu durumun etkilediğini öne sürmektedir. Bu mekân bilinci, sanatsal pratiklerdeki güç ilişkilerinin, sınıf mücadelelerinin ve toplumsal eşitsizliklerin eleştirel bir şekilde incelenmesini gerektirmektedir.¹⁴

Demiryollarının kapitalist yapıların ya güzergahı içinde olması ya da güzergahı içine dahil etmesi onu mekânsal yapıların değişiminin kapital yönde etkilemesine sebep olmaktadır. Dolayısıyla kültürel mekanların değişimi ve dönüşümüne demiryollarının da etkisi mevcuttur. Alfred Meyer'in tren garları hakkında yazdığı kitabında da bahsettiği gibi garlar ve diğer demiryolu yapıları, modernleşen ve mevcut kapitalist öğeleri içerisinde barındırmaktadır. Değişen garlar veya diğer demiryolu yapıları ulaşımı yeni bir devrime sürüklemiştir.¹⁵ Sanayi devriminin tetiklediği yeni bir devrim oluşmuştu, demiryolu devrimi. Dünyaya yayılan demiryolu ağları herkesi ve her şeyi, güzergahı üzerinde en hızlı şekilde götürmekteydi. Uçakların sivil yolcu taşımaya kadar bu dünyanın en güvenli ve en hızlı tek ulaşım aracı olmuştu. Dolayısıyla toplumun her bir kesimini kapitalist sistemin içerisine çekmeyi bu döneme kadar tek başına sadece demiryolları başarmıştı.

Yöntem

Bu makale, dijital beşerî çalışmaların bir ürünü olarak TÜBİTAK'ın 2209 kodlu programı tarafından desteklenmiş "Osmanlı'dan Erken Cumhuriyet'e Batı Anadolu'da Demiryolları ve Tren İstasyonları: CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) ile Moderniteyi Ölçmek" adlı projenin bir tezahürüdür. TÜBİTAK'ın destekleri ile yapılan bu çalışma modern araştırma yöntemlerini metot olarak merkeze alınarak yapılmıştır. Bu çalışma ile disiplinler arası çalışmaların yanına dijital çalışmaların da eklenmesi ile daha ne kadar efektif çalışabileceğinin bir örneği olması amaçlanmıştır. Bu çalışmalar ile yeni beşerî çalışma alanlarının açılabilmesi ümit edilmiştir. Bu çalışmada eski dönemlerde yaşanan etkinin daha bilimsel ölçekte öğrenilmesinin, gelecekte yapılabilecek olan projeler için bir beklenti oluşturmak istenmiştir. Dijital Çalışmaların artık yeni çalışma metodu olarak hayatımıza girmesiyle birlikte yeni alanları da beraberinde getirdi. Dijital Beşerî Bilimler olarak bilinen bu yeni alan daha kapsamlı çalışmaların önünü açmaktadır.

Dijital Beşerî Bilimler veya Dijital İnsani Bilimler, bilgi teknolojileri (veri tabanı, veri işleme vb.) ve bilgisayar kullanımı ile Beşerî bilimler disiplinlerinin ortak paydada meydana gelen "bilimsel" faaliyet alanıdır. Bulduğumuz çağ artık bilgi çağı olması dolayısıyla bilgiye en hızlı ulaşan

14 Peter Saunders, *Sosyal Teori, Kentsel Sosyoloji*, (İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık, 2013), 293-296.

15 Alfred Gotthold Meyer, *Eisenbauten, ihre Geschichte und Aesthetik*, (Esslingen: Paul Neff Verlag, 1907).

ve bu bilgiyi en hızlı analiz eden artık değerlendirilmektedir. Alvin Toffler'in de dediği gibi "geleceğin cahili okuma yazma bilmeyen değil, bilgiye nasıl erişebileceğini bilmeyenlerdir". Dijital beşerî bilimler, bilimsel araştırma, yayıncılık ve öğretimin işbirlikçi, disiplinler arası ve bilgisayarlı-bilişimsel olduğu bir alandır. Bu alan, basılı kaynakların artık bilgi üretimi ve yayılması için ana araç olmadığını ve yeni çalışma yöntemlerini benimseme fırsatı olduğunu kabul ederek beşerî bilimlere dijital araçlar ve yöntemler sunabilmektedir. Bilginin analizi, yetkinlik gerektiren bir dizi çalışma yöntemine sahiptir. Bu çalışma yöntemleri, Coğrafi Bilgi Sistemleri, Metin Madenciliği gibi dijital destekli beşerî bilimlere destek veren alt başlıklardan oluşmaktadır.

Kültürel materyallerin ağa bağlı ortamlara taşınmasıyla birlikte, bu materyallerin üretimi, kullanılabilirliği, geçerliliği ve korunmasına ilişkin sorular beşerî bilimciler için yeni zorluklar ve fırsatlar ortaya çıkarmaktadır. Geleneksel bilim dallarının çoğunun aksine, dijital yaklaşımlar dikkat çekici bir biçimde işbirlikçi bir yapıdadır ve beşerî bilimlerin sorgulama geleneklerine bağlı kalsalar bile bu yaklaşımlar bir şeyler üretebilir. Bu durum, beşerî bilimler çalışmalarının kültürünü değiştirdiği gibi, beşerî bilimler külliyatını oluşturan materyal ve nesnelere sorulabilecek soruları da değiştirmektedir.¹⁶ Dijital beşerî bilimler yöntemlerinin kullanılması, çok sayıda tarihsel veri setinin hızlı ve etkili bir şekilde analiz edilmesini kolaylaştırmaktadır. Metin madenciliği ve veri görselleştirme gibi teknikler, geleneksel araştırma yöntemlerinde gözden kaçabilecek örüntü ve eğilimlerin belirlenmesine yardımcı olabilmektedir. Dijital Beşerî Bilimler için tarihçiler, coğrafyacılar, bilgisayar uzmanları, dil bilimciler ve çeşitli uzmanlar arasında iş birliğini gerektirir. Böylesi disiplinler arası bir yaklaşım, tarihsel araştırmanın zenginliğini artıran yenilikçi metodolojilerin ve perspektiflerin geliştirilmesini kolaylaştırabilir.

Dijitalleştirme süreci, tarihi belgelere, el yazmalarına ve eserlere daha fazla erişilebilirliği kolaylaştırır. Bu da araştırma amacıyla daha geniş bir kaynak yelpazesinin kullanılmasını kolaylaştırarak, farklı dönemler veya bölgelerdeki metinlerin karşılaştırılması gibi yeni analiz biçimlerine olanak tanır. Dijitalleştirme süreci, hassas tarihi belgelerin ve eserlerin korunmasında paha biçilmez bir rol oynar ve böylece gelecek nesiller için korunmalarını sağlamaktadır. Ayrıca dijital formatlar, hassas malzemelerin fiziksel olarak ele alınması gerekliliğini azaltarak daha etkili koruma uygulamalarını kolaylaştırabilir. Dijital araçların verimliliği, kullanıldıkları verilerin kalitesine doğrudan bağlıdır. Bilimsel çalışmaların bütünlüğünü korumak için dijitalleştirilmiş kaynakların doğruluğunu ve güvenilirliğini sağlamak son derece önemlidir. Netice itibarıyla Dijital Beşerî Bilimler, akademisyenlere Tarih disiplinini dönüştürme potansiyeline sahip bir dizi sofistike araç ve

16 Anne Burdick, Jeffrey Schnapp, Todd Presner, Peter Lunenfeld, ve Johanna Drucker, *Digital Humanities*. (Massachusetts: MIT Press, 2016).

metodoloji sunmaktadır. Bunlar arasında araştırma yeteneklerini geliştiren, öğretim yöntemlerini iyileştiren ve halkın katılımını kolaylaştıran teknikler yer almaktadır. Belirli zorlukları olsa da tarih disiplini dönüştürme ve tarihsel bilgiye daha geniş erişimi kolaylaştırma potansiyeli kayda değer niteliktedir.

Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS), mekânsal ve coğrafi verilerin toplanması, yönetimi, analizi ve görselleştirilmesi için kullanılan, konuma dayalı gözlemlerle elde edilen grafik ve grafik olmayan bilgilerin toplanması, saklanması, işlenmesi ve kullanıcıya sunulması işlemlerini bütünlük içerisinde gerçekleştiren çok yönlü araçlardır. CBS, coğrafi olguların ve ilişkilerin kapsamlı bir görünümünü sağlamak için farklı veri kaynaklarını entegre eder. Coğrafi Bilgi Sistemleri, uydu görüntüleri, hava fotoğrafları, GPS ve geleneksel kartografik gösterimler de dahil olmak üzere çok sayıda kaynaktan coğrafi verilerin harmanlanmasını gerektirmektedir. Bu tür veriler hem nehirler ve yollar gibi fiziksel özelliklere hem de binalar ve altyapı gibi insan yapımı unsurlara ilişkin bilgileri kapsayabilmektedir. Bir coğrafi bilgi sistemi, mekânsal verileri depolamak ve düzenlemek için veri tabanları kullanmaktadır. Öznitelikleri ve mekânsal ilişkileri yöneterek coğrafi bilgilerin etkin bir şekilde alınmasını ve kullanılmasını kolaylaştırır. Coğrafi Bilgi Sistemleri, mekânsal verilerin kapsamlı analizlerinin yapılmasını kolaylaştırmaktadır. Bu tür veriler, örneğin, farklı coğrafi unsurlar arasındaki ilişkilerin ve modellerin incelenmesini içerebilir. Birden fazla veri katmanının bir araya getirilmesi, bunların etkileşimlerinin ve örtüşmelerinin değerlendirilmesine olanak sağlamaktadır.

Coğrafi Bilgi Sistemleri araçları, verilerin haritalar, grafikler ve üç boyutlu modeller de dahil olmak üzere görsel bir formatta sunulmasını kolaylaştırmaktadır. Bu tür görselleştirmelerin kullanılması, ham verilerin tek başına incelenmesiyle mümkün olandan daha etkili bir şekilde örüntülerin, eğilimlerin ve anormalliklerin tanımlanmasını kolaylaştırmaktadır. Coğrafi Bilgi Sistemleri, kentsel alanların tasarımı ve yönetimi, arazi kullanımının analizi ve ulaşım sistemlerinin planlanmasını sağlayan, şehir planlamacıları için değerli bir araçtır. Ayrıca yeni gelişmelerin etkisini tahmin etmek için senaryoları modelleme yeteneğine de sahiptir. Coğrafi Bilgi Sistemleri, tarihi mekanların, arkeolojik alanların dağılımının ve tarihi verilerdeki mekânsal örüntülerin analizi için değerli bir kaynaktır. CBS, demografik bilgiler, çevresel veriler ve altyapı detayları da dahil olmak üzere çeşitli veri türlerini birleşik bir çerçeveye entegre edebilir. Karmaşık coğrafi ilişkilerin ve örüntülerin keşfedilmesini kolaylaştıran gelişmiş mekânsal analiz araçları sunmaktadır. CBS, mekânsal verileri görselleştirerek ve analizler yaparak karar alma süreçlerinin kalitesini artırmaktadır.

Coğrafi Bilgi Sistemlerinin (CBS) kullanımı, tarihçilerin tarihsel olayları ve olguları haritalandırmasını sağlar. Bu, tek başına metin analizinden anlaşılmayan mekânsal kalıpları ve ilişkileri ortaya çıkarabilir.

Dijital araçlar sosyal ağları, ticaret yollarını veya diğer ilişkisel yapıları haritalandırabilir ve böylece tarihsel etkileşimler ve nüfuzlar hakkında yeni öngörüler sağlayabilmektedir. Dijital platformlar interaktif zaman çizelgeleri, sanal rekonstrüksiyonlar ve çok ortamlı sunular ile öğrenciler için katılımı ve anlayışı artırabilmektedir. Ayrıca Dijital Beşerî Bilimler, tarihi materyallere ve araştırmalara açık erişimi teşvik ederek bilgiyi demokratikleştirir ve öğrenciler ve bağımsız çalışan tarihçiler de dahil olmak üzere daha geniş bir kitlenin kullanımına sunar. Coğrafi Bilgi Sistemleri, Roger Tomkinson'un öncül çalışmaları ile ortaya çıkmış ve günümüze kadar gelişerek ve büyüyerek modern çalışma sistemlerine bütünleşmiş hale gelmiştir.

Bu çalışmada da yukarıda bahsettiğim bu metotlar kullanılmak ana amaç olarak belirlenmiştir. CBS aracılığıyla Mekânsal oto korelasyon metodu kullanılmıştır. Eldeki veri setiyle mekânsal desenler anlaşılmaya çalışılmış ve lokal mekânsal oto korelasyonu değerlendirmesi yapılmıştır. Bu konu içerisindeki çalışma alanındaki detayları ve mekânsal dağılım örüntülerini inceleyecek Coğrafi Bilgi Sistemleri ile bu örüntü analiz edilmiştir. Coğrafi Bilgi Sistemleri kullanılarak mekânsal örüntüleri tespit edilebilmiş ve oluşan sıcak noktaları belirlemek için zaman içindeki değişimi analiz edilebilmiştir. Yapılan bu değerlendirmelerin sonucunda ortaya çıkarılan her türlü sonuç sosyal değişimin incelenmesi yönünde yapılacak incelemenin verilerini oluşturmuştur.

Bu veriler ışığında, Batı Anadolu bölgesinin sosyal değişimi ne biçimde ve hangi yönde değiştiği tarihsel bağlamda anlaşılmıştır. Bu araştırma, genel anlamıyla, güncel metotların kullanılarak, ortodoks incelemelerin ötesine geçip durumu daha somut bir biçimde araştırılmasını sağlamıştır. Bu değerlendirme aynı zamanda değişen Osmanlı taşımacılığının ne denli farklılaştığını ve neden olduğu değişim gözlemlenmiştir. Dolayısıyla taşımacılık sektörünün yaşadığı değişimin incelenmesi eldeki veriler sayesinde gözlemlenebilir hale gelmiştir. Bütün bu gelişim sürecinin sonucu olarak, bir veri havuzu oluşturulmuş ve doğal olarak Batı Anadolu şehirlerinin demiryolu etrafı yapılanmasını anlamlandıracak güçlü bir veri seti toplanmaya çalışılmıştır. Bu sayede, şehirlerin gelişimi demiryolunun etkisi bağlamında incelenerek, Türk modernleşmesinin demiryolu sonrası görünümü üzerine tarihsel bir anlatı sunulmaya çalışılmıştır. Bu anlatı nitel ve nicel verilerin beraber kullanıldığı karma araştırma metoduyla şekillendirilmiş ve ortaya çıkan sonuç, proje çıktısının temel hareket noktasını oluşturmuştur.

1. Modernizasyon, Dönüşüm ve İzmir

18. ve 19. yüzyılda Avrupa ve Amerika'da demiryolu ulaşımının, kolay ve ekonomik olması sebebiyle yükselişi söz konusuydu. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu koşullar demiryolu ulaşımı kurmaya elverişli değildi. Osmanlı'nın siyasi ve mali durumu devleti hem iç hem de dış

sorunlarla baş başa bırakmıştı. Osmanlı kendi kabuğu içerisinde gelişip büyüyerek tekrar güçlü çıkmayı hayal ediyordu¹⁷. Devlet adamlarının birçoğunun batılı devletleri örnek almayı istemesiyle beraber yeni bir kavram çatışması ortaya çıkmıştı. Modernleşme ve batılılaşma kavramı tartışılmıştı. Batının yaptıklarını aynen yapılırsa her şeyin düzeleceğine inanan yöneticiler bu durumu zaruri görüyorlardı.¹⁸ Bir yandan da bahsedilen dönemde birçok Osmanlı yöneticisinin hatta padişahların hayali ve isteği olan demiryolunun ülkeye getirilme fikri tartışılmaktaydı.¹⁹ Bu bile aslında daha ilk andan itibaren Osmanlı için demiryolunun ne kadar önemli olduğunun bir göstergesiydi. Ülkenin kalkınmasını sağlayacak şeyin demiryolundan geçtiğini düşünen Osmanlı devlet adamları ve padişah bu konuda fazlasıyla ilgilidiler. Sultan Abdülmecid ülkeye demiryolunu getirmeyi en büyük hayali olduğunu ifade etmişti. Sultan Abdülaziz'in ise "memleketime demiryolu yapılınsa da isterse sarayın bahçesinden geçsin" sözü Osmanlı padişahlarının olayın ehemmiyetli olduğunu ve dikkate alındığını göstermektedir.²⁰ Balkanlardaki demiryolu projesi inşaatlarının ekonomik yetersizlikler nedeniyle öz kaynaklar ile yapılmaya çalışılan demiryolları idare edilememişti.²¹ Bu gelişme, yabancı yatırımcıların Osmanlı'nın demiryolu projelerine ilgisini arttırmıştı.²² Osmanlı topraklarında ilk demiryolu hattı İskenderiye-Kahire hattı olmuş ve 1851-1856 yılları arasında imtiyaz elde eden İngilizler tarafından yapılmıştı. Osmanlı Devleti'nin ekonomik buhranda olduğu bu dönemde, Anadolu'nun ilk demiryolu olarak bilinen İzmir-Aydın Demiryolu yine İngilizler tarafından yapılmıştır. İnşa edilen bu demiryolu hali hazırda liman ticareti özelliği bulunan bu bölgeye iktisadi anlamda katkı sağlamıştı. Demiryolu inşaatını üstlenen Ottoman Railway Company (Osmanlı Demiryolları Kumpanyası) şirketiyle gelen yabancı yatırımcının bu bölgede önemli bir nüfuza sahip 'Komprador Burjuvalar'²³ ile iş birliği geliştirmişlerdi.²⁴ Bahsi geçen Rum ve Ermeni simsarların demiryolu hattı etrafında gerçekleştirdikleri ticari faaliyetler ile bu bölgenin ticari hacmi genişlemiştir.

17 Arminius Vambery, *19. Yüzyıl Türkiye'si ve Türk Modernleşmesi*, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2022).

18 Tarık Zafer Tunaya, *Türkiye'nin Siyasal Hayatında Batılılaşma Hareketleri I*, (İstanbul: Yeni Gün, 1999).

19 Nedin Atilla, *İzmir Demiryolları*, (İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2002), 42-44.

20 Metin Hülagü, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2010), 25-46.

21 Suavi Aydın, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç II*, (2001): 49-94.

22 Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2008), 132-134.

23 Osmanlı'da Baltalimanı Ticaret Antlaşmasına (1838) kadar Osmanlı tebaasından olmayan tüccarlara Osmanlı topraklarında rahatça ticaret yapmaları yasak olmasından dolayı birçok önemli yabancı tüccar ülke içinde bulunan Rum veya Ermeni simsarlar ile ortaklıklar kurarak ticaretini gerçekleştirmek zorunda kalıyorlardı. Antlaşma olduktan sonra dahi Osmanlı tam bir ticaret serbestisi sağlamaması dolayısıyla bu ortaklık ilişkileri devam etmişti.

24 Bülent Şenocak, *Levant'ın Yıldızı İzmir: Levantenler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler*, (İzmir: Yakın Kitabevi, 2016).

Bu dönemde, Osmanlı Anadolu'sunda patlak veren kıtlık ile birçok Orta Anadolu insanı Batı Anadolu'ya göç etmek zorunda kalmıştır. Batı Anadolu'ya demiryolunun gelişi, göç ile yer değiştiren nüfusun bir bölümünün buraya yerleşmesini sağlamıştır. Gelen göçünde verdiği etkiyle yapılaşma oldukça hızlı artmış ve hatta demiryolu gelmeden önce 'küçük köy' olarak bilinen yerlerin daha da büyüdüğü gözlemlenmiştir.²⁵ Demiryolu bölgeye gelişinden önce Anadolu'nun dağlık ve engebeli oluşu birçok kırsal yerleşimin merkezden uzak kalmasına sebep olmaktaydı. Demiryolu sayesinde bu köylerin birbirleriyle ve merkezle olan irtibatı mümkün hale gelmiştir. Hem göç dalgasının değiştirdiği demografik yapı hem de etkileşim hızının artışı Batı Anadolu bölgesinin sosyal ve kültürel yapısını değiştirmiştir. Literatüre bakıldığında demiryolunun yarattığı kültürel değişim araştırmacılarca göz ardı edilmiş ve demiryolunun iktisadi sonuçlarıyla ilgilenilmiştir.

İzmir hakkında araştırmalar da modernleşme ile ilgili bilgiler tartışma konusu olmuş ve birçok araştırmacı aynı konuda hemfikir olamamışlardır²⁶. Sayısal verilerin analizleri ile İzmir Limanının büyümesini iyi bir şekilde gözler önüne serilmiş ancak çoğu çalışma insan faktörünü etkileyen kültür varlıklarıyla İzmir'in modern olarak genişlemesini açıklama yoluna gitmemişlerdi. Bu çalışmanın hipotezi şudur; eğer modernleşme çerçevesinde yaşanan gelişimle alakalı nitel veri, nicel verilerle örtüştürebiliyorsa o zaman bu durumun fiziksel yapı (mimari vs.) üzerinde etkisi olması da gerekmektedir. Örneğin, küçük bir kasabanın gelişip daha büyük bir idari konuma dönüştüğünü sayısal verilerle açıklanabiliyorsa, o halde, orada gözle görülür bir gelişim de söz konusu olmalıdır. Tarihi haritalar ve seyyah kayıtları, demiryolunun inşası öncesi ve sonrasında bölgenin durumu hakkında bize bilgi vermektedir. Bu kaynaklar ile ortaya bir kıyas çıkarılabilirse Demiryolunun etkisi hakkında küçük ipuçları yakalanabileceği düşünülmektedir.

Demiryolu öncesinde Batı Anadolu'daki hareketlilik fiziki engellerin müsaade ettiği miktarda ve şekilde gerçekleşmekteydi. Hareketlilik çok düşük olmakla beraber bu durum farklı bölgelerin iletişimini ve ticaretini olumsuz etkilemekteydi. Bu durum, farklı bölgelerde dilsel, kültürel ve çeşitli biçimlerde farklılıkları ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca bu uzaklık, Osmanlı modernleşmesinin köylere ulaşmasını ve değişimin tüm Anadolu'ya yayılmasını engellemekteydi. Demiryolunun bölgeye gelişiyle, merkez-taşıra hareketliliği meydana gelmiştir. Bu durum hem iç ticaretin hem de dış ticaretin artışına sebep olmuştur.²⁷ Modernleşmenin önemli bir kanalı olan demiryolu ulaşımı sayesinde kültürel etkileşimin ve güncel dünya bilgisinin

25 Arif Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu: İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019), 231-232.

26 Talip Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi", *Türk Coğrafya Dergisi* 20, (1960): 143-148.

27 Emrah Yılmaz, *Bir Zamanlar Anadolu'da Halı Dokumak: Şark Halı Kumpanyası (1907 – 1914)*, (Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları, 2023), 67-75.

en ücra köşelere kadar taşınması mümkün hale gelmektedir. Demiryolu bağlantısı kültürel etkileşimin ve güncel dünya bilgisinin en ücra köşelere kadar taşınmasına vesile olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde develer, özellikle ağır yükleri uzun mesafelere taşıma kapasiteleri nedeniyle bir dizi lojistik faaliyet için büyük önem taşımaktaydı.²⁸ Develer özellikle ağır yükleri uzun mesafelere taşımakta ustaydı ve bu hem askeri hem de sosyal alanlarda önemli bir avantajdı. Develer ulaşım ve taşımacılık sektörlerinde sıklıkla kullanılmış, sadece bir taşıma aracı olarak değil, aynı zamanda bir ulaşım şekli olarak da hizmet vermiştir. Sanayi Devrimi'nin öncesinde nakliye araçlarının hızı ve yük taşıma kapasitesi oldukça kısıtlıydı. At ve katırların ortalama yük taşıma kapasitesi yaklaşık 150 kilogram iken²⁹, çeşitli kaynaklara göre develer 250 hatta 300 kilografa kadar yük taşıyabiliyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nda develer, malların ve kaynakların üretim ve tüketim merkezleri arasında taşınmasını kolaylaştırarak kara taşımacılığında önemli bir rol oynamıştır.³⁰

Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırlarının genişlemesi, Anadolu ve Balkanlar'da çok sayıda ana ve tali yol üzerinde Osmanlı egemenliğinin kurulmasıyla sonuçlanmıştı. Osmanlı İmparatorluğu, önceki devletlerden miras kalan bu güzergâhlar boyunca ticaretin güvenli ve hızlı bir şekilde yapılmasını garanti altına almak için menzil ve derbent gibi bir dizi tesis inşa etmiş ve mevcut kervansarayları ek yapılarla güçlendirmiştir. Yolların bakım ve onarımından sorumlu olan kurumlar da yol ağının geliştirilmesi ve korunmasında etkin rol oynamıştır. Osmanlı İmparatorluğu, karşılaştığı teknolojik yetersizliklerin ve zorlu koşulların üstesinden gelebilmek için bir dizi girişimde bulunmuş ve ulaşım faaliyetlerinin sürekliliğini ve verimliliğini sağlamak amacıyla birtakım önlemleri uygulamaya koymuştu. Osmanlı döneminde sivil ve askeri taşımacılık faaliyetleri mekkârî esnafı tarafından yürütülmüştür. Deve, katır ve arabalarla taşımacılık yapan kişiler ile kullanılan araç ve hayvanlar mekkârî olarak adlandırılmıştır. Bu hayvanlar ağırlıklı olarak yarı göçebe kabilelerden temin edilirdi. Kent merkezlerinde temsilcileri bulunan taşıyıcılar, şeyhlerinin rehberliğinde bir esnaf grubu olarak örgütlenmişlerdir³¹. Demiryollarının Anadolu'ya gelmesi, deve sürücülerini işgücünde bir değişime neden oldu. Deve sürücülerinin bir kısmı başlangıçta işlerini bıraktı, ancak diğerleri önemli zorluklarla karşılaşmalarına rağmen bu değişime direnmeye çalıştı. Kervan ticareti, demiryollarının ulaşamadığı iç bölgelerde uzun bir süre geleneksel yöntemlerle devam etti. Ancak demiryollarının iç bölgelere uzanmasıyla

28 Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, (İstanbul: İletişim Yayıncılık, 2005), 16.

29 İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 1 (Ocak 1973).

30 Murat Polat, "Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Devleti'nde Develerin Kullanım Alanları (16-18. Yüzyıllar)", *Korkut Ata Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 17 (Ağustos 2024): 274-284.

31 Ümit Ekin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi", *Kadim* 3, 15 (Nisan 2022): 31-52.

birlikte yeni bir rekabet dönemi başlangıcı oldu. Sonuç olarak, organize deve kervanları uzun bir süre demiryollarıyla rekabet etmeye devam etmiştir. Ancak, 1888 yılından sonra, bu kervanlar rekabet avantajlarını kaybetmiş ve nihayetinde ortadan kalkmıştır.³²

Demiryolunun Batı Anadolu'ya asıl geliş amacının Levant³³ denilen bölgeye yerleşen yabancı tüccarlardır. Levant'ın incisi konumuna erişmiş olan İzmir'in büyüyen limanına, iç bölgelerden gelen ürünlerin daha ucuza getirme istekleri olduğundan bu hususta demiryolu İzmir merkezli olmak üzere Aydın'a kadar yapılacak şekilde iç pazara yöneltlmıştır. Levanten³⁴ ailelerin zengin tüccarlar olması ve bu demiryolundan kazanç sağlayacak olmalarından ötürü demiryolu inşasındaki etkileri oldukça büyüktü. Ancak bu süreçte onların ekonomik kaygıları ön plandaydı. Amaç Batı Anadolu bölgesine ne hizmet getirmek ne etkileşimi arttırmaktı. Aslında amaç daha ucuza ham maddeyi imal edip daha ucuza limana getirip batıya sevk etmektir. Bir diğer amaç ise pazara daha çok ürün getirmek ve kazancı arttırmaktı. Ancak bölgenin ekonomik olarak büyümesi doğal olarak şehrin birçok anlamda da büyümesine yol açmıştı. Bu dönemde dış ticarete bir Osmanlı rüzgârı olduğu gerçeği de vardı ancak bu tek taraflı olmadığı gibi dışarıdan gelmeye devam eden ürünlerin fazlalığı ve ucuzluğu bölgedeki küçük Osmanlı işletmecisini ya batırmış ya da çok daha küçülmesine sebep olmuştu. Bu durum ülkeye (özellikle Batı Anadolu'ya) giren Avrupalı büyük yatırımcıya alan açmış ve bu küçülen kesim ise gelen bu büyük yatırımcının etkisine girmişti. Dolayısıyla sistem daha çok bu Avrupalı büyük yatırımcının getirdiği sistemin üzerinden dönmeye başladı. Bu kültürel anlamda da etkili oldu. Müslüman tebaa, düşüşe geçen refah düzeylerinin farkına varmış ve büyük güçlerin gelişyle birlikte yaşanan değişimleri anlamaya başlamıştı. Dolayısıyla tüm yapılar ve kurumlar gelen güçlerin getirdiklerine dikkat kesilmiş eksikliklerini tamamlamaya ve onları örnek alınmaya başlanmıştı. Bu nedenle demiryolu çevresinde birçok levantenin yaptığı köşk veya kütüphane gibi sosyal ve kültürel yapıların üremesine de sebep olmuştu.³⁵ Ve bunun yanı sıra gayri müslimlerin tren garları civarında kurduğu oteller, yeni güzergâhların dışında kalan orta çağ hanlarının ve kocaman ahırlı posta menzillerinin yerini almıştı. Yolculuk tarzı, yol giysileri ve bagajlarda biçim değiştirmişti.³⁶

32 Bülent Varlık, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, (Ankara: Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları, 1976), 38-40.

33 Levant kelimesi Latince kalkmak, kaldırmak, (Güneş için) doğmak anlamlarına gelen levare fiilinden türemiştir. Esasen Batılı kaynaklarda genel ifadeyle “doğu”, “güneşin doğduğu yer” veya “İtalya'nın doğusunda kalan Akdeniz toprakları” için kullanılagelen tabir Türkçeye Fransızcadan geçmiştir.

34 Özellikle Tanzimat sonrasında büyük liman kentlerinde yoğunlaşan ve ticaretle uğraşan Hristiyanlara verilen ad.

35 Hevre Georgelin, *Smyrna'nın Sonu: İzmir'de Kozmopolitizmden Milliyetçiliğe*, (İstanbul: Birzamanlar Yayıncılık, 2008), 46-48.

36 Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi*.

Buca ve Seydiköy hatlarının banliyö trenlerinin de çalışmaya başlamasıyla birlikte Punta Garı çevresinde büyük bir hareketlilik dikkat çekti. Punta Garı'nın çevresi küçük bir İngiliz kasabası haline dön üşmeye başladı. Bugün Alsancak Karakolu olan bina, demiryolu şirketinin özel polis merkezi olarak inşa edildi. İngiliz Posta Şirketi de bugün yine aynı hizmeti veren binayı bir posta merkezi haline getirdi. Yük trenleri için kurulan Marşandiz Kalemi adlı bina, bugün Demiryolu Sanat Galerisi olarak kullanılıyor. İngiliz demiryolcularının en büyük tutkusu, tüm İngilizler gibi o zamanlar da futboldu. Ve zemini lokomotiflerin kullandığı kömürlerin küllerinden oluşan bir "Ayaktopu" sahası yapılmıştı. Burası bugün Altay Alsancak Stadı olarak kullanılan yerdir. İngiliz demiryolcular kendilerine iki tenis konu yapmışlardı. Bu kartların yerinde şimdi Toprak Mahsulleri Ofisi'nin dev silosu yükseliyor. İzmir-Aydın Demiryolu Hattı millileştirildikten sonra Türk demiryolcularının "Mağaza" adını verdikleri dev bina, Punta Garı karşısında kereste deposu olarak inşa edilmişti. İngiliz Demiryolcular için hastane olarak inşa edilen binayı İzmirli uzun süre iş ve İşçi Bulma Kurumu olarak tanıdılar.³⁷

Nedim Atilla'nın aktardıklarından da anlaşılacağı üzere özellikle İngiliz menşeli, Levantenlerin etkisi çok fazlaydı. Bu çalışmayı ortaya çıkartan detayda burada yatmaktadır çünkü bir çalışma sırasında CBS programı üzerinde başka bir konuda araştırma yaparken birçok kütüphane ve köşkün demiryolu etrafında olduğunu gözlemlemiştim. Bu sırada tarihlendirmeleri ile demiryolunun bölgeye gelişi ise doğru orantılı oranda olması da cabasıdır. Bu sebepten ötürü bu çalışmaya odaklanılmış ve bunun daha önce bu açıdan düşünülmendiğini saptanmıştır.

Bu konu hakkında en detaylı çalışma olan Arif Kolay'ın Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu kitabında da bu konu hakkında çok fazla bilgi bulunduğu, diğer ek kaynaklarında demiryolunun ekonomik gelişmeleri veya diğer olayları incelediklerini ancak kültürel anlamda yine Arif Kolay ve Nedim Atilla dışında diğer araştırmacıların çok durmamış oldukları görülmüştür.³⁸ Bu konunun daha anlaşılır bir hal alması için ise bilgisayar destekli programlar ile verilerin görselleştirilmesi gerektiğinden dolayı bu çalışma genel olarak bu yöntem ile ilerlemiştir. Bu zamana kadar bu program herhangi bir tarihi araştırmada bu denli seviyede çalışma çok azdır. Bu çalışma ile sosyal bilimlerde dijital çalışmaların ne kadar önemli olduğunu kanıtlayacak cinsten potansiyel vardır. İleriki başlıklarda önemi daha detaylı açıklanacaktır.

³⁷ Atilla, *İzmir Demiryolları*, 97.

³⁸ Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi", 143-148.

2. Dönüşümün Öncesi, Nedenleri ve Sonuçları

Goffman'a göre İzmir, 15.yy'da ticari odak bir Liman-Şehir değildi. İzmir'in küçük bir liman olduğunu belirten Goffman'a göre bunun nedeni doğu ve batı arasındaki ticaret ağıydı.³⁹ Bu ağ ile Halep ve İskenderiye ön plandaydı. 16 ve 17. yüzyıllar İzmir limanı için önemli olaylara sahne olmuştu.⁴⁰ Osmanlı'nın İzmir şehrinin potansiyelini ve ehemmiyetini ancak 17. yüzyılın ikinci yarısında anladığı düşünülmektedir.⁴¹ Bu dönemde göze çarpan imar faaliyetleri bulunmaktadır.⁴² Aydın ve İzmir şehirleri arasındaki ana ticaret limanı olmak için açık bir yarış vardı. Bu yarışta devlet adamlarının yaptıkları yatırımlar bölgenin ticaret hacmine değerli bir katkıda bulunmuştu. Yabancı yatırımcının da İzmir'i tercih etmesi ile İzmir bu yarışta kazanmıştı. Yabancı tüccarların İzmir'e yatırım yapmasının ilk sebebi İzmir'in hinterlandının oldukça değerli olmasıydı. Demiryollarının inşasından önce, İzmir zaten önemli bir bağlantı noktası olarak işlev görüyordu ve zengin hinterlandına açılan bir kapı görevi görüyordu. Şehir, 17. yüzyıldan itibaren ticari bir büyüme dönemi geçirmişti.⁴³ Bir diğer sebebi ise İzmir'in körfezinin içinde güvenli bir içdeniz etkisi yaratmasıdır. Dışarıdan gelecek tehlikelere karşı İzmir körfezi ticaret gemilerinin içinde muhafaza edebiliyordu. Bu vesileyle İzmir artık bir ticaret liman-şehir haline gelmişti. Osmanlı'nın ekonomik olarak zorlandığı dönemlerde dahi İzmir ticarete etkili olmayı başarmış ve büyümeyi durdurmadan devam ettirmişti. Bu büyüme hem ekonomik hem de nüfus boyutuyla karşımıza çıkıyordu.⁴⁴ Anadolu'da zuhur eden iç isyanlar ve iklimsel krizler sebebiyle belli aralıklarla kıtlık baş göstermekte ve bu durum Anadolu'daki belli kesimleri İzmir, Aydın veya Manisa gibi daha batıdaki bölgelere göç etmeye zorlamaktaydı. Osmanlı bu krizlerle başa çıkmakta zorlanıyordu. Ekonomik olarak güçsüz düşmeye başlayan Osmanlı Devleti, Batılı devletler karşısında daha da zor duruma düşmekteydi.⁴⁵

Uluslararası pazarda hacmini büyüttmüş olan Batılı devletler eş benzeri görülmemiş ekonomik bir büyüme yaşamışlardı. Artık değer üretimine yönelik batılı devletlerin yarattığı kütleli üretim, artık yeni enerji ve pazar alanlarının açılmasına sebep olmuştur. 18. yüzyılda başlayan sanayileşme döneminin en önemli enerji kaynaklarından olan kömür, yakın

39 Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995), 1-20.

40 Hümeysra B. Akkurt, *Kent, Toplum, Mekan İlişkileri Çerçevesinde Paterson Köşkü*, (İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2017), 57-60.

41 Edhem Eldem, Daniel Goffman, ve Bruce Masters, *Doğu ile Batı Arasında Bir Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003), 91-93.

42 Şenocak, *Levant'ın Yıldızı İzmir*, 25-30.

43 Mübceccel Kıray, *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, (İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998), 39-51.

44 Resul Babaoğlu, "Kültür Park'ta İktisadi Diplomasi: Dışa Açılma ve Eklemlenme Sürecinde İzmir Enternasyonal Fuarı", *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 29 (Ekim 2023): 154-165.

45 Parvus Efendi ve Muammer Sencer, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, (İstanbul: May Yayınları, 1977).

kömür ocaklarının tükenmeye başlaması ve uzakta kalan kömür ocaklarının da ulaştırma maliyetini karşılamaması sebebiyle yeni bir arayışa geçilmek zorunda kalınmıştı. Bu durumu şu şekilde ifade edebiliriz; Fransa'nın kömür üretim maliyeti ile kömürü ulaştırma maliyeti arasında 10 kat kadar bir fark mevcuttu.⁴⁶ Dolayısıyla ucuz bir ulaşım yolu bulmaya odaklanılmış ve nitekim demiryolu fikri ortaya atılmıştır. Ulaşım için raylardan yararlanma çok daha eskilere dayanmaktaydı. İlk raylar ahşaptandı ve üzerinde hareket eden dekovilleri insanlar ya da hayvanlar çekmekteydi. 1805'te George Stephenson adlı genç bir girişimcinin rayların demirden yapma fikri ile ortaya çıkmıştı.⁴⁷ Trevithick adlı biri de buhar gücüyle çalışacak bir aygıt ile taşımacılık yapılması fikri atmış ve 6 Şubat 1804 tarihinde 10 ton yük ve 70 yolcu ile 16 km'yi 5 saatte giderek başarılı bir işe imza atmıştı. 1825'in 27 eylülünde, George Stephenson tarafından ilk biletli yolcu treni hizmete açılmıştı.⁴⁸ Milletlerarası ilk demiryolu 1843 yılında açılmıştı. Almanya'nın Köln kentinden Belçika'nın Liege kenti arasında hizmete girmişti. Avrupa'da artık bu olaydan sonra demiryolu ve demiryolculuğu büyüyüp gelişerek yayılmaya başlamıştı.

Demiryolu ile Avrupalı ülkelerin birbirlerine bağlanmalarının ardından Avrupa tam anlamıyla bir bütün haline gelmişti. Bu nedenle demiryolu sanayi devriminin en önemli ulaşım aracı olmuştu. Bu sayede gelişmelerin ardı arkası kesilmeden gelişmeye ve büyümeye devam etmişlerdi. Dolayısıyla demiryollarının inşası, fabrika sahiplerinin tesislerini daha önce su yollarına veya kömür sahalarına olan yakınlık nedeniyle kısıtlı olmayan yerlerde kurmalarını mümkün kılıyordu. Demiryolu sisteminin büyümesiyle birlikte şehirlerin kenar mahallelerinde yerleşim alanlarının inşa edilmesi, işçilerin banliyölerden şehir merkezlerindeki işyerlerine gidip gelmelerini sağladı.⁴⁹ Hammadde maliyetleri düşmüş ve işgücü uygulamaları bir dönüşüm geçirmiştir.⁵⁰ Üretim şirketlerinin mal stoklama zorunluluğu ortadan kalkmıştı, çünkü sevkiyatlar nakliye için gerekli hazırlıklar tamamlandıktan hemen sonra sevk edilebiliyordu. Depolama alanı ihtiyacının azalması daha fazla mali tasarruf yapılmasını sağlarken, fabrika alanının üretim faaliyetlerine daha fazla tahsis edilmesi maliyetlerin düşük kalmasını ve istihdam olanaklarının genişlemesini sağladı.⁵¹ Demiryolu hizmetlerinin genişlemesinin bir sonucu olarak, insanlar daha önce seyrek olarak ziyaret ettikleri veya hiç ziyaret etmedikleri yerlere seyahat edebilmeye başlamışlardı. Aynı durum eğitim kurumları için de geçerliydi, çünkü öğrenciler artık ikamet ettikleri yerden

46 Gölpinar Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, (Ankara: Anı Yayıncılık, 2007), 2-3.

47 Aydın, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış," 49-94.

48 Atilla, *İzmir Demiryolları*, 17-20.

49 Eugen Weber, *Köylülerden Fransızlara, Fransa Kırsalının Modernleşmesi 1870-1914*, (Ankara: Heretik Yayınları, 2017), 633-645.

50 Ali Akyıldız, *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2019), 143-151.

51 Eric Hobsbawm, *Devrim Çağı 1789-1848*, (Ankara: Dost Yayınları, 2003), 54-55.

uzaktaki prestijli özel kurumlara gidebilir hale gelmişti. Daha önce hiç olmadığı kadar verimli olan demiryolu sistemi, üretilen veya satın alınan malları daha düşük maliyetle taşıma kapasitesine sahipti ve böylece sektörü daha fazla sayıda insan için daha uygun fiyatlı hale getirdi. Bu da üreticilerin ürünlerini yeni pazarlarda satabilmelerini mümkün kıldı. Bu gelişmenin bir sonucu olarak, işletmeler ile müşterileri arasındaki fiziksel mesafe artmış ve böylece reklam için yeni bir pazar ortaya çıkmıştır. İnsanların artan hareketliliğinin bir sonucu olarak, istasyonlar çok sayıda bireyin bir araya geldiği yerler haline gelmişlerdi. Bu da onları reklam için ideal bir ortam haline getirdi.⁵² Oldukça güçlenen Avrupa devletleri demiryolu yatırımlarını artık sömürgelerine ve bazı yarı bağımsız ülkelere de kaydırmaya başlamışlardı. Demiryolları düşük seviyeli ilkel üretime sahip ülkelerde de meta üretimi sürecine sokmuş ve diğer yandan sanayinin ihtiyaç duyduğu işgücü, hammadde ve pazar sorunlarının çözümüne katkısı yadsınamazdır. Osmanlı da bu yatırımlardan nasibini almayı başarmıştı.⁵³

Osmanlı Devleti güçten düşmeye başladığı 18.yy'dan itibaren kurtuluş için arayış içerisine girmişti. Osmanlı ekonomisi her ne kadar büyüye de önemsizleşiyordu. Küçülüyor, yok olmuyor ancak önemsizleşiyordu.⁵⁴ Çözüm Avrupa'daki demiryolunu Osmanlı topraklarına getirmek gibi duruyordu. Mobilite ve dinamizm ile hem ticari anlamda hem de askeri anlamda bir değişimi öngörülmekteydi. Demiryolunun etkisini ilk fark eden padişah Abdülaziz olmuş ve Sultan Abdülaziz ise, demiryolu hattının gelmesi söz konusu olduğunda, 'memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım' dediği iddia edilmektedir. Bu hikâye Osmanlı idaresinin demiryoluna verdiği ehemmiyeti göstermektedir.⁵⁵ 1850'li yılların ilk dönemi, Osmanlı Devleti ve müttefikleri ile Rusya arasındaki Kırım Savaşına sahne olmuştu. Bu vesile ile müttefik olarak İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransız askerlerinin, Haydarpaşa-Fenerbahçe arasında geçici bir demiryolu kurdukları bilinmektedir.⁵⁶ Osmanlı'da demiryolu neredeyse 10.000-18.000 insana yeni iş kolları yaratarak istihdam sağlamıştır. Böylece demiryolu sayesinde yeni sosyal tabaka ortaya çıkmaya başlamıştı. Demiryolu ulaşımı için yapılan bina istasyonların konumuna yakın yerleşimlerin kültürel ve fiziki görünümünü değiştirmişti. Ayrıca istasyon ve binaların yakınında yerleşimler oldukça artmıştı.⁵⁷ 19. yüzyılda meydana gelen dönüşümler nüfusun belli mekânda yeniden oluşum evresine geçirmişti. Kır-şehir dengesinde ibre şehir üzerine

52 Mark Cartwright, World History Encyclopedia. 10 Şubat 2023. <https://www.worldhistory.org/trans/tr/2-2167/ingiltere-sanayi-devriminde-demiryolları/> (Erişildi: 4 Ekim 2024).

53 Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, 2.

54 Donald Quatert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, (İstanbul: İletişim Yayınları, 1999), 40.

55 Vahdettin Engin, *Osmanlı'da Ulaşım*, (İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2012).

56 Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti," *Türkler*, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002) 14:462-469.

57 Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, 18.

dönmüş ve şehir nüfusu hızla artmaya başlamıştı. Dolayısıyla bu dönemde oluşan, etnik yapıyı değiştirecek birtakım değişimler cereyan etmişti; göçler. Göçler şehirlerin yapılarını değiştiriyordu.⁵⁸

Osmanlı Devleti'nde üretim daha çok iç pazarın ihtiyacına yönelik oluyor, artık değer üretimine yönelimi bulunulmuyordu. Sebebi içeride duyulan ihtiyaç fazlası ürünün ülkenin kalbi olan İstanbul'a taşınması idi. Çoğu durumda Osmanlı devleti bazı ürünlerin ihracatını ya kısıtlıyor ya da yasaklıyordu. Bu durum özellikle liman bölgelerinde bazı ürünleri karaborsaya düşürüyordu.⁵⁹ İlhan Tekeli'ye göre Baltalimanı Antlaşmasına kadar (1838) yabancı tüccarlar doğrudan iç ticarete yalnız bulunamamaktaydılar ancak antlaşma ile yabancı tüccarların rum ve ermeni simsarlara ihtiyaç duymadan pazara girmişlerdi. İlhan Tekeli'nin deyişiyle 1838 sonrası bu yasak kalkınca, İngiliz sermayesinin aracısız pazara girdiği görülmektedir.⁶⁰ Orhan Kurmuş'a göre ise yasak hemen kalkmamış kısmi olarak ve yasa dışı şekilde devam etmişti.⁶¹ İngiltere'nin içinde ise bu "rum ve ermeni simsarları" kınanıyor ve "onurlu" İngilizlerin bu denli öteye giden ortaklık ilişkilerini hoş karşılamamaktaydılar.⁶² 1838'de imzalanan Baltalimanı Antlaşması ile iç pazarın yabancılara açılmasıyla bahsi geçen karaborsacı simsar grubu aynı zamanda yabancı tüccarların ürünlerini iç bölgelere pazarlamaya devam etmişlerdi. Bu noktada İzmir'de demiryolunun gelişi ile bu simsarları da aradan çıkararak aracısız çalışmak isteyen yabancı tüccar grupları farkında olmadan İzmir'in limanını büyütüp herkese olanak sağlıyordu. Bir süre sonra ise olacaklar İngilizleri de şaşırtacaktı.⁶³ İngilizler kendi ticaretini güçlendirsın diye getirdiği demiryolu, yine İngilizlerin yarattığı ermeni ve rum tüccar-simsarları kendine rakip olarak çıkarmıştı.⁶⁴

Batı Anadolu'ya demiryolu 1856'da yapılması için İngiliz tüccarların kurduğu kumpanyaya (Ottoman Railway Company-ORC) İzmir ve Aydın arasındaki hattı inşa etmek ve işletmek üzere 1856 imtiyaz verilmişti.⁶⁵ Bu imtiyaz, hattın açılışı için başlangıçta kararlaştırılan tarih olan 1 Ekim 1860'tan itibaren 50 yıl süreyle geçerli olacak şekilde verildi. Temel atma

58 İlhan Tekeli ve Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı, Köktenci Modernitenin Doğuşu* (İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010), 34.

59 Arhangelos Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü*, çev. Hamit Erdem, Baha Coşkun ve Fadime Ersin, (İstanbul: İstos Yayınları, 2022), 77-83.

60 İlhan Tekeli, "Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19.Yüzyıldaki Dönüşümü" *Üç İzmir*, Editör Şahin Beygu, 125-130. (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1992).

61 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, (İstanbul: Yordam Kitap, 2007), 86-87.

62 Şenocak, *Levant'ın Yıldızı İzmir*, 46.

63 Şenocak, *Levant'ın Yıldızı İzmir*, 47-48.

64 Cihan Özgün, *Bereketli Topraklar Üzerinde Üretmek ve Paylaşmak İzmir ve Çevresinde Ticari Tarım*, (İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2014), 41.

65 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Name-i Hümayun Kalemi (A.}DVN.NMH.), 8-21, 20 Safer 1273/20 Ekim 1856.

töreni 22 Eylül 1857 tarihinde gerçekleşmiştir.⁶⁶ Ancak yapım süresi ve maliyeti düşük hesaplandığından, başlangıçta öngörülen 1,2 milyon sterlinlik sermaye toplanamamış ve Aydın'a açılış 1866 yılına kadar ertelenmek zorunda kalmıştır. İzmir'den başlayarak Seydiköy ve Torbalı'ya kadar uzanan ilk bölüm Aralık 1860'ta açıldı. 1866'da ise resmi açılış töreni gerçekleştirildi.⁶⁷ Kumpanya (ORC) adım adım ek imtiyazlar elde etti⁶⁸ ve 1912 yılında hattı Eğirdir'e kadar uzatmayı başarmıştı.⁶⁹ Şirketin amacı, zengin Menderes Vadisi'ndeki maden ve tarım ürünlerini İzmir limanına taşımaktı. Ne var ki bu ticaret büyük gelirler elde etmeye yetmedi ve Kumpanya hiçbir zaman çok kazançlı olmamıştı.⁷⁰ Aslında demiryolları imtiyazı son derece politikti, İngiliz seçmenler hükümetlerinin Osmanlıların Hindistan ve Orta Doğu'daki diğer İngiliz çıkarlarıyla rekabet edebilecek demiryolları inşa etmesine yardım etmesini istemiyorlardı. Sonuç olarak Kumpanya, büyük bir limanı iç bölgelere bağlayan, hammadde ve tarım ürünlerinin ihracatını ve mamul ürünlerin ithalatını kolaylaştıran bir sömürge demiryolu gibi hareket etmekteydi. Osmanlıların kötü planlamaları nedeniyle, Kumpanya İzmir gibi çeşitli büyük şehirleri Konya ile bütünleştirmede hiçbir rol oynayamamıştı. Osmanlı Hükümeti, 4 Temmuz 1863 tarihinde İzmir'den Kasabaya (şimdiki Turgutlu) kadar bir demiryolu inşa etme ve işletme imtiyazı vermişti.⁷¹ Söz konusu imtiyaz, bu amaçla Edward Price tarafından kurulan "Smyrna Cassaba Railway" (SCR) adlı bir İngiliz şirketine verildi.⁷² Price acemi biri değildi. İngiltere'de demiryolu inşa eden öncüler arasında yer almış, Robert Stephenson gibi seçkin isimlerle çalışmıştı. Ayrıca Marsilya'da, Nil'de ve Brezilya'ya kadar uzanan geniş bir denizaşırı deneyimi vardı.

Smyrna Cassaba Demiryolunun (SCR) inşaatına 1864 yılında başlandı ve hat, büyük mali zorluklara rağmen 1866 yılında tamamlandı. 1866 yılında borsa çöktü ve SCR Kumpanyası da dahil olmak üzere bazı demiryolu hisseleri değer kaybetmeye başladı. İnşaatların son kısmı hisse satışı yerine borçlanma yoluyla finanse edilmekteydi. İzmir'de SCR kumpanyası, Basmane'deki demiryolu garını şehir merkezine ORC kumpanyasının Alsancak garından daha yakın bir yere kurmuştu. Ancak Basmane aynı zamanda Alsancak'ın güneyinde olduğu için kuzeye giden hattın güneye giden ORC hattını geçmesi gerekiyordu. Hilal (İstavroz) olarak bilinen, hemzemin ve dik açıyla yapılan bu geçiş, Türkiye'de demiryolu taşımacılığının en bilinen noktalarından biri haline gelmişti. SCR kumpanyasına 1871 yılında hattın

66 BOA, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Defterleri (TS.MA.d), 10721-, 29 Zi 1273/20 Ağustos 1857.

67 BOA, Sadaret Mektubî Kalemî Mühimme Evrakı (A.ŞMKT.MHM.), 349-93, 16 Şevval 1282/4 Mart 1866.

68 BOA, Bab-ı Asafî Name-i Hümayun Defterleri (A.ŞDVNSNMH.d...), 13-17, 27 Zilhicce 1282/13 Mayıs 1866.

69 BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR.TO.), 56-60, 22 Şubat 1866.

70 Gavrîl, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü*, s.77-83.

71 BOA, Hariciye Nezâreti Londra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3...), 86-83, 08 Mart 1864

72 BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR.TO.), 422-34, 28 Şubat 1856

Alaşehir'e kadar uzatılması için ikinci bir imtiyaz verildi. Ancak bu imtiyaz sadece işletme içindi, çünkü hat Osmanlı Hükümeti eliyle inşa ediliyordu. Şirket 1887 yılında Manisa-Soma hattı için üçüncü bir imtiyaz daha almış ve hattı 1890 yılında tamamlamıştır, ancak inşaat çalışmaları yine Osmanlı Hükümeti tarafından finanse edilmiştir. Finansmana ihtiyacı olan Osmanlı Hükümeti, İzmir Kasaba Demiryolunun yapısını düzenlemeye karar verdi. İmtiyazı ve hattın halihazırda sahip olunmayan kısmını satın alma hakkını kullandı. İmtiyaz daha sonra 17 Şubat 1893 tarihinde Uluslararası Yataklı Vagon Şirketi'nin kurucusu Nagelmackers'a satıldı. Demiryolu işletmesi 12 Temmuz 1893 tarihinde, 16 Temmuz 1893 tarihinde kurulan "Societe Ottomane du Chemin de fer de Smyrne-Cassaba et Prolongements" (SCP) adlı yeni bir Fransız şirketine devredildi.⁷³ İmtiyazın el değiştirme sebebinin arka planında İngilizlerin Mısır'ı işgali söz konusu olduğu da ifade edilmektedir.⁷⁴ SCP'nin amacı kırsal kesimden İzmir'e tarımsal ürün taşımaktı. Daha sonra SCP kumpanyasına hattı Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatma imtiyazı verildi ve burada Anadolu Demiryolu ile bağlantı yapıldı. Son olarak SCP, Soma'dan Bandırma'ya uzanan hattı da kazandı. 1912'de tamamlanan bu hat, Bandırma'daki vapur bağlantısı sayesinde İzmir ve İstanbul arasındaki en kısa güzergâh haline geldi. Bandırma bağlantısı açıldığında, İstanbul'dan İzmir'e transit trafik mümkün hale geldi. Ayrıca hattın İzmir banliyösü kısmı da önemli bir gelir kaynağı oldu.⁷⁵ Demiryollarının işletilmesi, yerel ihtiyaçların dışındaki her türlü üretim için yerel halka ulaşım araçları sağlayarak geçtiği bölgelerin verimliliğini arttırmıştır.⁷⁶

Cumhuriyetin ilk yıllarında savaş sırasında tahrip edilmiş olan hatlar, olanaklar içinde onarılmış ve düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının işletilmesi sağlanmıştır. Bu konuda sağlanan başarı savaş sırasında askeri gereksinimlerin karşılanması kadar Anadolu ekonomisinin ayakta kalmasını da sağlamaktaydı. Savaş bittiğinde harap olmuş hatlardan, ihtiyaçtan dolayı geçici olarak onarılmış köprülerden ve az sayıda olan çekilen araçlardan oluşan bir demiryolları sistemi bulunuyordu.⁷⁷ Durumu analiz eden Mustafa Kemal bu konunun düzeltilmesi adına adımlar atılmasını istemişti.⁷⁸ Demiryollarının önemini iyi bilen Mustafa Kemal⁷⁹ elde olmayan hatların satın alınmasını ve birbirlerine bağlantıları bulunmayan yolların bağlanması için yeni

73 Rauf Beyru, *19. Yüzyılda İzmir Kenti*, (İstanbul: Literatür Yayınları, 2011), 275.

74 Özgün, *Bereketli Topraklar Üzerinde Üretmek ve Paylaşmak İzmir ve Çevresinde Ticari Tarım*, 44-45.

75 Beyru, *19. Yüzyılda İzmir Kenti*, 276.

76 Donald C. Blaisdell, *European Financial Control In The Ottoman Empire*, (New York: Columbia University Press, 1929), 17.

77 İlhan Tekeli ve Selim İlkin, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması," *Kebikeç II*, (2001): 125-163.

78 Afet İnan, *Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2007), 163-164.

79 Mukaddes Arslan, "Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular," *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2010), 47-82.

demiryolları yapılması teklifini meclise sunulmasını istemişti. İlhan Tekeli ve Selim İlkin'in "*sınırlı yerel olanaklar ile demiryolu yapım dönemi*" olarak ifade ettiği, savaş sonrasında başlayan 1922-1927 arası dönemde Türkiye'de demiryollarının modernleşmesini görmekteyiz.⁸⁰ 1923'te 4112 km olduğu bilinen demiryolu hatlarının sadece 1378 km'dir.⁸¹ Ülkenin kalkınması adına hamlelere girişen genç devlet 1940'a kadar demiryolunu 7381 km'ye kadar ulaştırmıştı. Devletin kendi imkanlarını seferber ederek öz kaynağıyla yaptığı demiryolları 1925'te 201 km iken 1940'ta 3186 km'yi bulmuştu.⁸² Mustafa Kemal'in "memleket için bir karış şimendifer" deyiimiyle tüm memlekete uzanmak ve muasırlığı tüm memlekete yaymak istenmekteydi. 1923'te tüm demiryollarının 4/3'ü Ankara'nın batısında iken 1950'de bu oran neredeyse yarısında daha fazla düşmüştü.⁸³ İzmir İktisat Kongresinde demiryolu mevzusu iktisadi olarak tartışılmıştı.⁸⁴ Yeni kurulmuş olan devletin amacı, ülkenin geneline ulaşmayan karayolları, demiryollarını halka ulaştırma ve halkın her bir kesimini yeni muasır ve demokratik Türkiye'nin içine dahil etme isteği vardı.⁸⁵ Ülkeyi muasır ve demokratik kılabilmek için bu fikirlerin tüm halka yayılması gerekiyordu. Dolayısıyla devletin ilk hedefi halkı bu minvalde birleştirmek adına ülkeyi demir ağlarla örmektir.⁸⁶ Bu konu Cumhuriyet Halk Fırkasının en çok eleştiri aldığı konudur. İlk eleştiri Mustafa Kemal'in isteği ve Fethi Okyar'ın gayreti ile oluşan Serbest Cumhuriyet Fırkasından gelmişti. İsmet Paşa'nın pahalı demiryolu siyasetini eleştiren Fethi Bey halkın darlık ve sefalet içinde olduğunu ifade ederek tenkitlerini sunmaktaydı.⁸⁷ Demokrat Partide yine demiryolunu hem çok pahalı olması ve bakım masraflarının çok olması hem de demiryolları nakliyatının önemli akaryakıt avantajlarına rağmen motorlu kara nakil araçları ile rekabet edememesi örneği üzerinden eski yönetimi eleştirmişti.⁸⁸ Aynı Demokrat Parti döneminde 234 Km kadar demiryolu yapımında bulunulmuş ve eski hatların modernleşmesi çalışmaları

80 Resul Babaoğlu, "Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı," *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 15 (Nisan 2014): 183-234.

81 Mehmet Akif Demirer, *Karayolu-Demiryolu Dengesinin Tarihçesi 1923-2015*, (Ankara: Sonçağ Yayınları, 2018), 25-26.

82 Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi," *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2010), 83-91.

83 Seyfi Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler," *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2010), 93-101.

84 Melih Gürsoy, *Tarihi, Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim İzmirimiz*, (İstanbul: MG Yayınları, 2013), 175-176.

85 Johannes Glasneck, *Kemal Atatürk ve Çağdaş Türkiye I*, (İstanbul: Yenigün Yayıncılık, 1998), 44-45.

86 Efdal As, Atatürk Ansiklopedisi. 06 Ekim 2024. <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-t-c-devlet-demiryollarinin-gelisimi/>.

87 Halil İnalcık, *Atatürk ve Demokratik Türkiye*, (İstanbul: Kırmızı Yayınları, 2007), 40-41.

88 Salih Polat ve Hasan Yaylı, "Türkiye'nin Çok Partili Hayata Geçiş Yıllarında Demiryolu Politikaları," *Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 24 (Kasım 2020): 150-167.

yapılmıştı.⁸⁹ Kara yolunu tarım ve milli ekonomiye daha uygun olduğunu düşünen Demokrat Parti yatırımının çoğunluğunu buna harcamayı tercih etmiştir.⁹⁰ Dolayısıyla bu araştırma çalışmasının bitiş tarihi 1950 yılı olarak uygun görülmüştür.

3. CBS Analizlerine Göre Demiryolları ve İstasyonları

İstasyonu çevreleyen alan, istasyonun kendisinin belirgin endüstriyel varlığıyla daha da pekiştirilen endüstriyel bir estetikle karakterize edilmiştir. Aslına bakılırsa, tüm istasyon binaları demiryolu mimarisinin bir parçasıdır. Tipik olarak 19. yüzyıla özgü olan bu binalar haklı olarak «ulaşım binaları» olarak adlandırılmaktadır. Gerçekten de ulaşım işlevi istasyonda demiryolu mimarisindeki diğer bina türlerinden daha doğrudan bir şekilde ifade edilmektedir. Pazar yerlerinde, fuarlarda, pasajlarda, mağazalarda ve diğer ticari kuruluşlarda ürünlerin hareketi depolama veya sergileme amacıyla geçici olarak durabilirken, yolcuların istasyondaki hareketi işlevselliğinin sürekli ve temel bir boyutunu oluşturur. Dolayısıyla istasyon, geçici kullanım için tasarlanmış diğer demiryolu mimarisi yapılarının aksine, açıkça endüstriyel bir yapı olarak temsil edilmektedir. Taşımacılık endüstrisi doğrudan demiryolunda deneyimlenmekte, görünür, işitilebilir ve somut bir olgu olarak ortaya çıkıyor.⁹¹ Bu önemli şehirlerarası yolcu istasyonları yalnızca kullanışlı işlevlere hizmet eden demir ve cam yapılardan oluşmamaktadır. Bilakis, mimari yapısı, ana unsurlarının birbirinden ayrılmasında kendini gösteren, fark edilebilir bir ikilik ile karakterize edilmektedir. Demir ve camla kaplı geniş salon, taştan inşa edilmiş ana giriş yapısı, salonun ötesindeki açık alan, arkasındaki şehir... bu unsurlar Alfred G. Meyer'in tanımladığı gibi mimari ve tarihi bir yenilikle tarif edilmektedir.⁹²

Avrupa kentinin 19. yüzyıldaki dönüşümü büyük ölçüde sanayi devrimi ve bunu izleyen demiryolu taşımacılığı devrimi tarafından şekillenmiştir. Avrupa kentinin mekânsal bütünlüğünün parçalanması, kentsel alanın yatay olarak genişlemesi ve özelleşmiş bölgelerin ortaya çıkmasıyla Avrupa kentinin şekli hala büyük ölçüde orta çağdan kalmaz. Bu gelişmenin demiryolunun doğrudan bir sonucu olarak ortaya çıkmadığı durumlarda, demiryolu yine de mevcut eğilimlerin hızlanması için bir hızlandırıcı görevi görmüştür. Demiryolunun kent üzerindeki en doğrudan ve belirgin etkisinin, demiryolunun ve istasyonların sınırladığı alanlarda olduğu söylenebilir. Bunun nedeni,

89 Mehmed Gökhan Polatoğlu, “Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960),” *Mavi Atlas*, 24 (Nisan 2021), 215-231.

90 Efdal As, “Demokrat Parti Dönemi Ulaşım Politikaları,” *Kuruluşundan Darbeye Demokrat Parti Cilt 2*, ed. İsmail Hakkı Demircioğlu, Dilşen İnce Erdoğan ve Serpil Seda Şimşek, (İstanbul: Yeditepe, 2022), 1265-1308.

91 Schivelbusch, *Demiryolu Seyahatinin Tarihi*, 194-200.

92 Alfred Gotthold Meyer, *Eisenbauten, ihre Geschichte und Aesthetik*, (Esslingen: Paul Neff Verlag, 1907).

bu bölgelerde demiryolunun güçlü hatlarıyla eski kentlerin görünümlerini değiştirmesidir.⁹³ Öngörüldüğü gibi, istasyonların ve demiryollarının yerleri şehir merkezinde değildi. Büyük Avrupa şehirlerinin 1850'lerden kalma kent planlarını inceleyerek, bu tür bir kararın nerede olduğunu tespit etmek olasıdır. Paris'in şehir istasyonları iç ve dış banliyö çevreleri arasında yer almaktadır. Londra'nın doğu ve batı bölgeleri arasındaki sosyal farklılaşma şu şekilde belirginleşmektedir; doğudaki demiryolu hatları sanayi-işçi bölgesine uzanırken, şehrin batı kısmındaki istasyonlar şehrin dış mahallelerinde yer almaktadır.⁹⁴ Berlin'in 1846 tarihli bir planı da istasyonları eski şehrin dış mahallelerinde göstermektedir. Daha sonraki haritalar, 1860'tan itibaren eski şehrin yeni bir kentsel merkez olarak büyüdüğünü ve istasyonların etrafına ya da ötesine doğru genişlediğini göstermekteydi. Bu durum, Avrupa'daki kentsel gelişimin karakteristik özelliği olan istasyonların merkezi konumunu açıklamaktadır.⁹⁵ Dolayısıyla hatların yıllar içerisinde geçtiği bölgelerdeki mevcut büyümeyi etrafında konumlandığı Avrupa'daki diğer gelişmiş ülkelerde de görülmektedir.

Çalışmanın önemli bir boşluğu doldurma amacı içerdiğini önceki bölümlerde de ifade edilmişti. Bu çalışmayı diğer tarih araştırmalarından ayıran özellik olan dijital çalışma ile anlatıların desteklenerek belge tarihçiliği yapmamaktır. Çalışmaya başlandığı andan itibaren dijitalleşmeyen birçok kurumdan yardım alamadan veriler kişisel olarak benim tarafımdan toplanmıştır. Dolayısıyla gözden kaçmış birkaç noktanın olma ihtimali vardır. Bu çalışmada, çalışma dönemi içinde İzmir için 199 adet kültürel mimari envanter bulunmuştur. Dolayısıyla bu veri setiyle çalışma yürütülmüştür. Çalışma içine dahil olmayan yaklaşık 4 adet kültürel mimari envanter mevcuttur. Bunların dışarıda bırakılma sebebi o bölgelerin farklı dinamiklerden etkilenecek değişimidir. Ekteki ilk analiz haritasından da anlaşılacağı üzere elimizdeki 199 parçalık veri setinin tümü demiryolunun en fazla 15000 metre kadar uzağında varlık göstermektedir. Görüldüğü üzere harita üzerinden korelasyon açıkça belli olmaktadır. Ancak bir örnek daha vermek gerekirse ekteki üçüncü haritaya bakmak gerekir ⁹⁶ Maden bölgelerine yakınlık söz konusu olduğu açıktır. Biliyoruz ki Osmanlı'nın madenleri normalde pek değerlendirilmiş madenler değildir. Yani etrafında küçük madenci köyleri vardır. Ancak demiryolu geçtiği yerleri büyütmüş ve bu madenlerin olduğu bölgeler gelişmeye açılmıştı. Ekteki bir diğer analiz haritası olan ikinci harita ise Error: Reference source not found Konak,

93 Carlos Lopez Galviz, *Cities, Railways, Modernities; London, Paris, and the Nineteenth Century*, (New York: Routledge/ Taylor & Francis Group, 2019).

94 Eugen Weber, "Between Center and Periphery." In *Cores, Peripheries, and Globalization*, Ed. Peter Hanns Reill and Balázs A. Szelényi, (New York: Central European University Press, 2011), 93–96.

95 Schivelbusch, *Demiryolu Seyahatinin Tarihi*, 202-203.

96 Abdullah Martal, *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme*, (İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 1999), 237.

Buca ve Karşıyaka odaklı olup demiryolu hattı ve istasyonları arasındaki yakınlığı ve aralarındaki kümelenmeyi açıkça göstermektedir. Karşıyaka bölgesinde en uzak 1000 metrede olan 4 adet, 250 metre içerisinde olmak üzere 3 adet olmak üzere 13 adet kültürel mimari envanter mevcuttur. Buca bölgesinde ise en uzak 1000 metrede olan 3 adet, 250 metre içerisinde 5 adet olmak üzere 14 adet kültürel mimari envanter mevcuttur. Konak bölgesinde ise en uzak 5000 metre uzaklıkta 1 adet olan, 250 metre içerisinde 20 adet olmak üzere 116 adet kültürel mimari envanter bulunmaktadır. Sadece bu üç bölgede bulunan envanter sayısı 143'tür. Kalan bölgelerde ise toplam 56 adet envanterde İzmir'deki demiryolu hattının üzerine kurulmuştur. Bu üç bölgenin önemi levantenlerin ve Osmanlı tebaası olan müslüman ve gayri müslim grubun yoğunlukta artan bir faaliyette etkinlik göstermiş olmalarının analizde görülmüş olmasıdır. Bunlara ek Bornova bölgesinde de yazlık köşk kuran levantenlerin olduklarını belirtmek isterim. İzmir içinde demiryolunun etrafının etkilendiği bölgeler ise; Selçuk (Ayasuluğ), Tire, Ödemiş, Bayındır, Torbalı, Seydiköy, Menemen ve Bornova'dır. Bu bölgelerin demiryolu gelmeden önceki durumları hakkında bilgimiz seyyahların anlatıları ile sınırlıdır.

İkinci analiz haritasında göze çarpan bir husus Konak bölgesinde demiryolu etrafında bulunan kümelenme tıpkı bir mıknaş gibi çekilmiş gibi gözükmemektedir Error: Reference source not found. Bunun sebebi analizi bulandırmamak için tramvay hattını eklememizdir. Burada kümelenme Alsancak (Punta)-Konak ve Konak-Göztepe atlı tramvay hatlarının uzadığı bölgeye doğru bir istikamette uzamaktadır. Bu hatlar 1880-1928 arası faaliyet göstermiştir. 1928 sonrası atların yerini elektrikli sistem aldığından 1954'e kadar bu sistemle devam etmiştir. Dolayısıyla 1880-1954 arasında bu bölgenin yine yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı varlığı yüksekti. Bu çalışma ana demiryolu hattının çeperine kadar uzamasına sebep olmuştur (İzmir Büyükşehir Belediyesi tarih yok). Fakat analiz haritasındaki bu bozulmayı dışarıda tutarsak tüm kültürel mimari envanter demiryolu üzerinde ve hatta demiryolu istasyonu çevresinde kümelenildiğini gözlemleyebilmek mümkündür. Çalışılan dönemin yapıları müslüman ağırlıklı bölgelerde var olan çoğunluk gayri müslim kişilerin yapılarıydı. Dolayısıyla ilk etap gayri müslim tebaanın modernleşme yanlısı bir tavırda oldukları açıkça ortadadır. Müslüman ve tüccar grubun ilk etapta demiryoluna karşı olan tavır Uşakizade ailesinin tepkisinden anlaşılmaktadır. Demiryolunun hizmete açılmasıyla birlikte, deveciliğin artık biteceğini düşünen başta Uşakizade Ailesi olmak üzere tüm kervancılar, bir isyan hazırlığı başlattılar. İzmir'den Kozpınar'a, Kozpınar'dan da Aydın'a kadar olan bölgede, develerini tek sıra halinde dizerek bir protesto eylemi gerçekleştirmişlerdi. Bu isyan sonrasında yetkililer ve isyancılar arasında orta yol bulunmuştu. Kervanların yüklerini Kozpınar'a kadar develerle taşıyacakları, daha sonra da yüklerin

demiryoluyla İzmir'e getirilmesi konusunda anlaşılmıştı.⁹⁷ Bu olayın tatlıya bağlanması ile önce müslüman tüccar aileleri ve daha sonra halkın tümüne demiryolu kullanımı sirayet etmişti. Çalışmadan da bu yönde bir olayın etkisini anlamak mümkündür. Çünkü 199 adet kültürel mimari envanterinin belli bir kesimini de müslümanların oluşturduğunu ve bunların daha geç tarihlerde kurulmuş olması bunun açık bir örneğidir. Çalışma süresince yapılan araştırmalarda arşiv belgelerinde, dönem gazetelerinde ve dönemin liderlerinin bu konu hakkındaki ifadeleri dönüşümün ehemmiyetini ifade etmiştir. Çalışmanın ana hedefi dijital beşerî bilimlerin, sosyal bilimlerde yeni bir çalışma alanı yaratmasıydı. Çalışma, fark edilmeyip dikkate alınmayan birçok noktanın, dijital metotlar kullanılarak nasıl daha dikkate değer bir hale bürünebileceğini göstermektedir. Çalışmada oluşturulan 199 parçalık veri seti, çalışma dönemi içerisinde bulunabilen kültürel mimari yapılardır. Bazı yapıların yıkılması, bazılarının yerinin tespit edilememesi ve dönemleri hakkında muğlak bilgilere sahip olunan herhangi bir yapı bu veri setine dahil olmamıştır. Ancak TÜBİTAK projesi kapsamında hazırlanan bu 199 parçalık veri setinin böylesine bir çalışma için kullanımı değerli bir katkı sağlamıştır. Çalışmanın bu yönden bilimsel bir faaliyetin sonunda ortaya çıkan sonuçlar ile ortaya çıkması önemlidir. Bu çalışma bizlere bölge hakkında yeni bir bakış açısı sağlamanın dışında insanın bıraktığı mirasın gözle görülür bir şekilde dönemler içerisinde görülebileceğinin işaretidir. Çalışmanın tarihlendirmesinin önemli olduğu bir diğer husustur. Bölgenin dinamiklerini değiştiren iki önemli olayın arasındaki 100 yılı içermektedir. İlki Osmanlı'nın modernleşme çabalarının arşa çıktığı dönemdir. Bu dönemin karmaşık olduğu bir dönem olması dolayısıyla demiryolu çalışmalarının başladığı dönemlere denk gelmesi ve Nafia Nezaretinin 1849'da kurulması dolayısıyla⁹⁸ 1850 yılı başlangıç tarihi olarak tercih edilmiştir. 1950 yılının çalışmanın sonu olarak tercih edilmesinin sebebi ise, 14 Mayıs 1950 tarihinde gerçekleşen Demokrat Parti'nin Türkiye'deki tek partili yönetimi değiştiren seçimi kazanması olayıdır. Bu olay demokrat partinin iktisadi görüşü sebebiyle kara yollarına ehemmiyet vermesi ile değişen demiryolu-karayolu dengesinin miladıdır. Dolayısıyla bu çalışma döneminde olan olaylar sadece demiryolu ile ilişkilendirmemize sebebiyet verebilirdi.

97 Atilla, *İzmir Demiryolları*, 63.

98 Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, 70-71.

Sonuç

İzmir'in modernizasyonu, birbiriyle ilişkili bir dizi unsurdan oluşan karmaşık bir süreçten oluşmaktadır. Bunlar arasında kentsel altyapıdaki önemli gelişmeler, ekonomik çeşitlilik ve sosyo-kültürel dönüşüm yer almaktadır. Bu unsurların karşılıklı etkileşimi, İzmir'i bölgedeki geniş modernleşme eğilimlerini yansıtan dinamizmi yüksek bir kent olarak konumlandırmayı başarmıştır. Ayrıca İzmir, ticaret için bir merkez haline gelirken hem ulusal hem de bölgesel düzeyde önemli bir ekonomik aktör olma statüsünü pekiştirmiştir. İzmir'in modernleşmesi, Osmanlı döneminin son zamanlarında ciddi bir şekilde başlamış ve Avrupa'daki şehir planlama modelleri önemli bir etki yaratmıştı. İzmir'de belediye örgütlenmesinin 1869 yılında kurulması, modern altyapının uygulanmasına yol açan önemli bir gelişme olmuştu. İlk demiryolu hattının 1866 yılında hizmete girmesi, bağlantıyı daha da kolaylaştırarak ticareti ve hareketliliği artırmıştır. Buna ek olarak, İzmir'in sosyo-kültürel manzarası da kayda değer bir dönüşüm sürecinden geçmişti. Kırdan kente göç nedeniyle kent nüfusunda demografik değişimler yaşanmış ve böylece çok kültürlü bir toplum ortaya çıkarak daha kozmopolit bir yapıya bürünmüştür. Türk modernleşmesinde ulaşımın geçirdiği bu dönüşüm, Osmanlı toplumunda modernizasyonu için değerli bir katkı sağlamıştı.

Birbirinden farklı olayların bir bölgenin değişimindeki etkisiyle yaşanan gelişim süreci, kelebek etkisi misali başka bir olaya, duruma veya bölgeye tesir etmektedir. İzmir üzerinden yapılan bu çalışmada olduğu gibi, yeni bir ulaşım aygıtının ortaya çıkması ile gelişen değişim ve dönüşüm dalgası oluşmuştu. Bu etkiye sebep olan demiryolları geçmişte İzmir'de yaşayan tüccar levantenlerin uğraşısı ve Osmanlı devlet adamlarının çabasıyla Anadolu'ya gelmişti. Nitekim demiryolunun gelişi Osmanlı'nın aradığı dönüşüm için devrim niteliğinde bir adımdı. Avrupa'daki dönüşümün boyutu çok farklıyken İzmir'de ve Osmanlı'da durum çok farklı gelişmişti. Ülkeyi güçlendiren bir sistem olması beklenen demiryolu bölge halkını kalkındırmış ve gelişiminin yolunu açmıştı.

Avrupa'da değişim şehirleşmenin yönü itibariyle farklı olmuştur. Çünkü toplumun eğitim ve gelişmişlik düzeyi bunda etkili olmayı başarmıştı. Osmanlı ve İzmir özelinde düşündüğümüzde, eğitilmiş grubun merkezde yani İstanbul'da olması ya da vilayet merkezlerinde olması dolayısıyla kent-kır dengesizliği üzerine kurulu bir sistem mevcuttu. İzmir, Aydın vilayetinin önemli ticaret limanlarından biri olması sebebiyle bu kent-kır dengesizliğinin yaşandığı bir bölge olmuştu. Dolayısıyla kıyı ve iç kesimler arasında ciddi bir farklılık mevcuttu. Kıyıda iç kesimlere yolculuğun çok kısıtlı olması, yolculuğun uzun sürmesi ve meşakkatli olması buna sebepti. Demiryolunun gelişi, İzmir bölgesindeki kent-kır dengesizliğini değiştiren önemli bir faktör olmuştu. Dengeyi değiştirmesinin yanı sıra iç kesimlere kattığı mobilitayla,

merkez-taşra arası bağlantı sağlamlaştırmıştı. Bölgenin canlanması, sürekli savaş ve isyanlarla çalkalanan Osmanlı Anadolu'sundan kopan göç dalgalarının bir istasyonu haline gelmişti.

Hızla değişen ve Avrupa'nın modernliğiyle yenilenen İzmir'de, gelen göçlerin etkisiyle kültür harmanlanması durumu söz konusu olmuştu. Demiryolunun sağladığı bir diğer etki ise farklı kültürdeki bu insanların aynı mekânda kaynaşmasına vesile olmasıydı. Meyer'den alıntılayarak yaptığımız gar ve istasyon anlatısından da anlaşılacağı üzere (bkz. Sayfa 14), yapıların geniş ve insanların hep birlikte olduğu bir alan yaratmaktaydı. Bu alanın kendisi dahi toplum içinde yaşanan değişimde etkileşimi sağlamaktaydı. Fakat Avrupa'daki mimari yeniliklerin demiryoluyla gelmesi durumu söz konusudur çünkü yapılar modern mimari binalardı. Bunun yansımalarının önce istasyon çevrelerinde olduğu daha sonra çeperlere ulaştığı çalışmada hazırlanan veri setinde anlaşılmaktadır. Demiryolunun kent yapısını da değiştirmesi yeni oluşmaya başlayan modern yapıları da beraberinde getirmiştir.

19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında, İzmir'in endüstriyel gelişimi, ülkenin diğer bölgelerine kıyasla daha yavaş ve sınırlı kalmıştır. Bu durum, İzmir'in endüstriyel gelişiminin, ülkenin diğer bölgelerine kıyasla daha yavaş ve sınırlı kalmasına neden olmuştur. Ancak şehirler, değişim göstermeyen statik yapılar değildir. Kentsel deneyimlerin en önemli yönü, göç ve nüfus artışının neden olduğu kentsel yapılanmanın bozulmasıdır. Kentsel alanlar, başlangıçtaki tekdüzeliklerini yitirmelerine neden olan bir değişim sürecinden geçerler ve bu, çevre bölgelerdeki bozulmalarla kendini gösterir. Başka bir deyişle, merkez büyüdükçe çevreye ulaşır ve onu bünyesine katar, böylece merkez-çevre ilişkisi bozulur. İzmir şehri, farklı dönemlerde kültürel ve dini çeşitliliğine katkıda bulunan yabancı nüfuslarla ve Müslüman göçlerle olan tarihsel etkileşimleriyle şekillenmiştir.

Önceden de belirttiğimiz gibi, merkez ve çevre arasındaki ilişki, çeşitli etnik yapılar ve fiziksel koşullara göre sürekli olarak değişime uğramıştır. İzmir'in kentsel dönüşümü, demiryolu altyapısının gelişimi de dahil olmak üzere çeşitli faktörlerden etkilenmiştir. Öte yandan, özellikle göçün etkisiyle şehrin çevresinde demiryolu ağının varlığı, İzmir'i sadece bir liman kentinden çok daha fazlasına dönüştürmüştür. Erken modern dönemden önce liman şehirlerinin kara ulaşımında deniz ulaşımında olduğu kadar etkili olmadıkları iyi bilinmektedir. İzmir'de demiryolunun ortaya çıkması, iç bölgelere hızlı ve ekonomik bağlantılar sağlamış ve böylece şehrin sadece bir liman olarak değil, aynı zamanda kara tabanlı bir metropol olarak da gelişmesini sağlamıştır.

Modern ekonomi, kıta Avrupası ve Amerika'da demiryollarının gelişmesinden derinden etkilenmiş olmakla birlikte, günümüzün insanlık anlayışlarıyla etkileşimini sürdürmektedir. 19. yüzyılda Avrupa'da ortaya çıkan birbirine bağlı demiryolu ağları, kıtadaki ülkeler arasında hem rekabeti

hem de iş birliğini teşvik ederek, nihayetinde birleşik bir Avrupa oluşumunun ortaya çıkmasına katkıda bulunmuştur. Avrupa ekonomisinin küresel ekonomide rekabet gücü kazanması bu faktöre bağlanabilir. Amerika Birleşik Devletleri'nde ise durum, demiryollarının modern bir emperyal yapıya entegre olmasıyla karakterize edilmiş ve bu, ülkenin gelişmesinde kilit bir faktör olmuştur. Amerikan şehirlerinin gelişimi tarihsel olarak demiryolu altyapısının gelişimine bağlıydı. Avrupa'da, özellikle Londra'da, halihazırda gelişmiş bir şehir içinde demiryolu ağlarının inşası, daha karmaşık bir kentsel tipolojinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Bu iki iyi bilinen ve sıklıkla tartışılan “modern” kentsel modele ek olarak, bu çalışma yeni bir tipoloji önermektedir. Demiryolu hatlarının geçtiği diğer Osmanlı şehirlerinden farklı olarak, İzmir kendine özgü bir kentsel yapı sergilemektedir. Buna karşılık, diğer iki çağdaş kentsel modelde demiryolları bir merkezden diğerine geçmekte ve yol boyunca ara merkezlerle kesişmektedir. Ancak bu olgu İzmir için geçerli görünmemektedir. İzmir'de İngilizler, hammadde limana ucuz bir şekilde taşınmasını sağlamak ve anlaşmanın önemli bir unsuru olan madenleri kullanma hakkını elde etmek için alışılmadık bir yaklaşım benimsemiştir. Kentsel peyzaj, şehri doğudan batıya geçen bir demiryolu hattı ile ikiye bölünmüş vaziyettedir. Bu durum, günümüzde bile İzmir'de karayolu taşımacılığında belirgin bir etki yaratmaya devam etmektedir. Ayrıca, bu üç şehir türü arasında merkezler arası hareketlilik dinamikleri önemli ölçüde farklılık göstermektedir. İzmir, ilin idari merkezi olması ve iki demiryoluna sahip olmasına rağmen, başkentle doğrudan modern ulaşım bağlantısı bulunmamaktadır. Ancak, bu durumun Osmanlı İmparatorluğu'nun tamamında aynı olmadığına dikkat edilmelidir. Osmanlı İmparatorluğu, başlangıçta Mısır'da ve ardından Anadolu'da, ülkenin merkezine kadar uzanamayan demiryolu ağlarıyla başladı ve Balkanlar'daki diğer ülkelerle bağlantılar kurmaya gayret etti. Dolayısıyla, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki modern dönemin kentsel yapısı daha karmaşık ve düzensizdi. Özellikle İzmir'deki modern kentsel yapı, şehir ve çevresi açısından dikkate değer bir örnek teşkil etmektedir.

Kentsel gelişimin katmanlar halinde gerçekleştiği varsayımı yaygındır. Ancak, Londra'da durum farklıdır, çünkü Londra, yerleşik bir demiryolu ağı sistemine sahip bir şehre entegre edilmiştir. Dolayısıyla, demiryolunun gelişimi, mevcut doğal düzenin bozulmasına neden olmaktaydı. Benzer bir durum Berlin'de de gözlemlenmektedir. Ancak bu örnekler, entegrasyonun düzenli ve istikrarlı bir süreçte gerçekleştiği durumları temsil etmektedir. Sonuç olarak, İzmir bu arketiplerin hem zıt hem de benzer tezahürlerini sergilemektedir. Modern İzmir şehrinin altyapısının bu çalışmadaki 100 yıllık dönemde (1850-1950) oluştuğunu söyleyebiliriz. Dolayısıyla İzmir kentinin günümüzde dahi süre gelen ihtişamı demiryolunun beraberinde getirdiği modernizasyonun şehrin kimliğine işlemesinden kaynaklanmaktadır.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı (A.}MKT.MHM.), 349-93, 16 Şevval 1282/4 Mart 1866.

BOA, Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Name-i Hümayun Kalemi (A.}DVN.NMH.), 8-21, 20 Safer 1273/20 Ekim 1856.

BOA, Bab-ı Asafî Name-i Hümayun Defterleri (A.}DVNSNMH.d...), 13-17, 27 Zilhicce 1282/13 Mayıs 1866.

BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR.TO.), 422-34, 28 Şubat 1856.

BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR.TO.), 56-60, 22 Şubat 1866.

BOA, Hariciye Nezâreti Londra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3...), 86-83, 08 Mart 1864.

BOA, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Defterleri (TS.MA.d), 10721-, 29 Zi 1273/20 Ağustos 1857.

II. Araştırma Eserler

Akbulut, Gülpınar, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*. Ankara: Anı Yayıncılık, 2007.

Akkurt, Hümeýra B, *Kent, Toplum, Mekan İlişkileri Çerçevesinde Paterson Köşkü*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2017.

Akyıldız, Ali, *Anka'nın Sonbaharı*. İstanbul: İletişim Yayıncılık, 2005.

Akyıldız, Ali, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2012.

Akyıldız, Ali, *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2019.

- As, Efdal, *Demokrat Parti Dönemi Ulaşım Politikaları*. Cilt 2, *Kuruluşundan Darbeye Demokrat Parti* içinde, yazar İsmail Hakkı Demircioğlu, Dilşen İnce Erdoğan ve Serpil Seda Şimşek, 1265-1308. İstanbul, 2022.
- Atilla, Nedim, *İzmir Demiryolları*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2002.
- Beyru, Rauf, *19. Yüzyılda İzmir Kenti*. İstanbul: Literatür Yayınları, 2011.
- Blaisdell, Donald C, *European Financial Control In The Ottoman Empire*. New York: Columbia University Press, 1929.
- Burdick, Anne, Jeffrey Schnapp, Todd Presner, Peter Lunenfeld, ve Johanna Drucker. *Digital Humanities*. Massachusetts: MIT Press, 2016.
- Casson, Mark, *The World's First Railway System*. New York: Oxford University Press, 2009.
- Demirer, Mehmet Akif, *Karayolu-Demiryolu Dengesinin Tarihçesi 1923-2015*. Ankara: Sonçağ Yayınları, 2018.
- Eldem, Edhem. Goffman, Daniel. ve Masters, Bruce. *Doğu ile Batı Arasında Bir Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003
- Engin, Vahdettin, *Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti*. Cilt 14, *Türkler* içinde, 462-469. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002.
- Engin, Vahdettin, *Osmanlı'da Ulaşım*. İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2012.
- Galviz, Carlos Lopez, *Cities, Railways, Modernities; London, Paris, and the Nineteenth Century*. New York: Routledge/ Taylor & Francis Group, 2019.
- Gavril, Arangelos, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü*. Çeviren Hamit Erdem, Baha Coşkun ve Fadime Ersin. İstanbul: İstos Yayınları, 2022.
- Georgelin, Hèvre, *Smyrna'nın Sonu: İzmir'de Kozmopolitizmden Milliyetçiliğe*, İstanbul: Birzamanlar Yayıncılık, 2008.
- Glasneck, Johannes, *Kemal Atatürk ve Çağdaş Türkiye I*. İstanbul: Yenigün Yayıncılık, 1998.
- Goffman, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Gürsoy, Melih, *Tarihi, Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim İzmirimiz*. İstanbul: MG Yayınları, 2013.

- Harvey, David, *Kent Deneyimi*. İstanbul: Sel Yayıncılık, 2016.
- Harvey, David, *Postmodernliğin Durumu*. 5. İstanbul: Metis Yayınları, 2010.
- Harvey, David, *Sermayenin Mekanları*. İstanbul: Sel Yayıncılık, 2012.
- Hobsbawm, Eric, *Devrim Çağı 1789-1848*. Ankara: Dost Yayınları, 2003.
- Hunt, Emery K. ve Lautzenheiser, Mark. *History of Economic Thought: A Critical Perspective*, New York: Routledge, 2011.
- İnalcık, Halil, *Atatürk ve Demokratik Türkiye*. İstanbul: Kırmızı Yayınları, 2007.
- İnan, Afet, *Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2007.
- Kellett, John R. *The Impact Of Railways On Victorian Cities*. Toronto: University of Toronto Press, 1969.
- Kıray, Mübeccel, *Örgütlemeyen Kent: İzmir*. İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998.
- Kolay, Arif, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu: İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019.
- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. İstanbul: Yordam Kitap, 2007.
- Martal, Abdullah, *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme*. İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 1999.
- Meyer, Alfred Gotthold, *Eisenbauten, ihre Geschichte und Aesthetik von*. Esslingen: Paul Neff Verlag, 1907.
- Özgün, Cihan, *Bereketli Topraklar Üzerinde Üretmek ve Paylaşmak İzmir ve Çevresinde Ticari Tarım*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2014.
- Özyüksel, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2008.
- Parvus Efendi ve Muammer Sencer, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*. İstanbul: May Yayınları, 1977.
- Quatert, Donald, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1999.

- Saunders, Peter, *Sosyal Teori, Kentsel Sosyoloji*. İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık, 2013.
- Schivelbusch, Wolfgang, *Demiryolu Seyahatinin Tarihi: 19. Yüzyılda Mekan ve Zamanın Sanayileşmesi*. Çeviren Çiğdem Canan Dikmen. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2022.
- Stavrides, Stavros, *Müşterek Mekan*. İstanbul: Sel Yayınları, 2019.
- Şenocak, Bülent, *Levant'ın Yıldızı İzmir: Levantenler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler*. İzmir: Yakın Kitabevi, 2016.
- Tekeli, İlhan, "Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19.Yüzyıldaki Dönüşümü." *Üç İzmir* içinde, yazar Şahin Beygu, 125-130. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1992.
- Tekeli, İlhan, ve Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı, Köktenci Modernitenin Doğuşu*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010.
- Tunaya, Tarık Zafer, *Türkiye'nin Siyasal Hayatında Batılılaşma Hareketleri I*. İstanbul: Yeni Gün, 1999.
- Tümertekin, Erol, *Ulaşım Coğrafyası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1976.
- Tümertekin, Erol ve Nazmiye Özgüç, *Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür, Mekan*. İstanbul: Çantay Kitabevi, 2017.
- Vambéry, Arminius, *19. Yüzyıl Türkiye'si ve Türk Modernleşmesi*. İstanbul: Selenge Yayınları, 2022.
- Varlık, Bülent, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Ankara: Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları, 1976.
- Wallerstein, Immanuel, *Tarihsel Kapitalizm*, İstanbul: Metis Yayınları, 2006.
- Weber, Eugen, *Köylülerden Fransızlara, Fransa Kırsalının Modernleşmesi 1870-1914*. Ankara: Heretik Yayınları, 2017.
- Weber Eugen, "Between Center and Periphery." In *Cores, Peripheries, and Globalization*, Ed. Peter Hanns Reill and Balázs A. Szelényi, (New York: Central European University Press, 2011), s. 87–96.
- Yılmaz, Emrah, *Bir Zamanlar Anadolu'da Halı Dokumak: Şark Halı Kumpanyası (1907–1914)*. Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları, 2023.

III. Makaleler

- Arslan, Mukaddes, “Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular.” *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2010. 47-82.
- Aydın, Suavi, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış.” *Kebikeç*, 2001: 49-94.
- Babaoğlu, Resul, “Kültür Park’ta İktisadi Diploması: Dışa Açılma ve Eklemlenme Sürecinde İzmir Enternasyonal Fuarı.” *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 29 Ekim 2023: 154-165.
- Babaoğlu, Resul, “Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı.” *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, Nisan 15 2014: 183-234.
- Ekin, Ümit, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi.” *Kadim*, 15” Nisan 2022: 31-52.
- Hülagü, Metin, “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış.” *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2010. 25-46.
- Ortaylı, İlber, “Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme.” *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 1 Ocak 1973.
- Polat, Murat, “Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Devleti’nde Develerin Kullanım Alanları (16-18. Yüzyıllar).” *Korkut Ata Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 17 Ağustos 2024: 274-284.
- Polat, Salih ve Hasan Yaylı. “Türkiye’nin Çok Partili Hayata Geçiş Yıllarında Demiryolu Politikaları.” *Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 24 Kasım 2020: 150-167.
- Polatoğlu, Mehmed Gökhan, “Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960).” *Mavi Atlas*, 24 Nisan 2021: 215-231.
- Tekeli, İlhan ve Selim İlkin, “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması.” *Kebikeç*, 2001: 125-163.
- Yavuz, Ünsal, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi.” *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2010. 83-91.
- Yıldırım, Seyfi, “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler.” *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2010. 93-101.

Yücel, Talip, “Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi.” *Türk Coğrafya Dergisi*, 1960: 143-148.

IV. İnternet Kaynakları

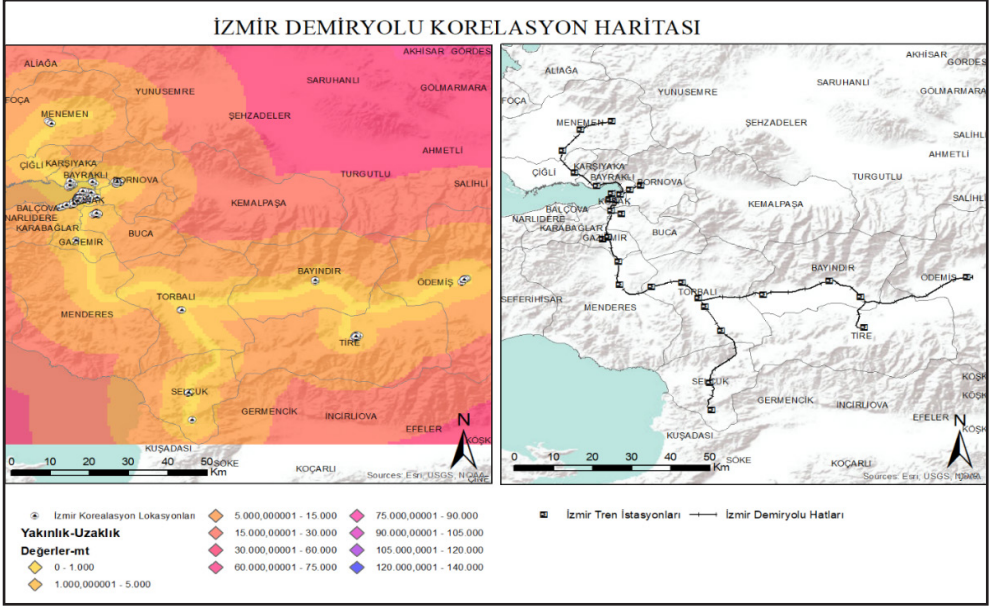
As, Efdal. *Atatürk Ansiklopedisi*. 06 Ekim 2024. <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-t-c-devlet-demiryollarinin-gelisimi/>.

Cartwright, Mark. *World History Encyclopedia*. 10 Şubat 2023. <https://www.worldhistory.org/trans/tr/2-2167/ingiltere-sanayi-devriminde-demiryollari/> (Erişildi: 4 Ekim 2024).

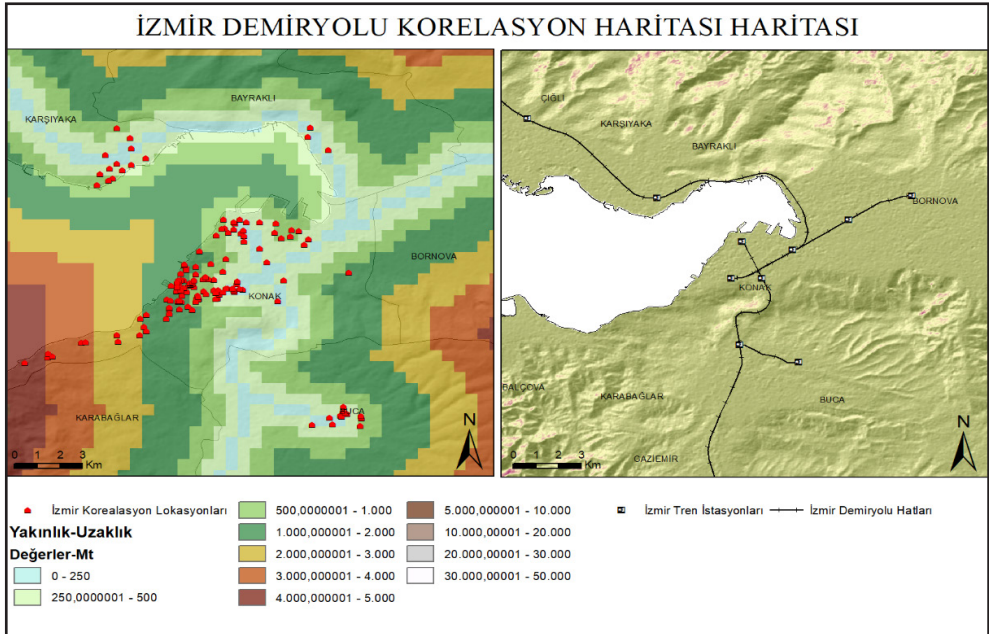
İzmir Büyükşehir Belediyesi. *Eski İzmir Resimleri*. İzmir, tarih yok.

EKLER

EK I: Öklid Mesafe Analizi Gösterir Harita



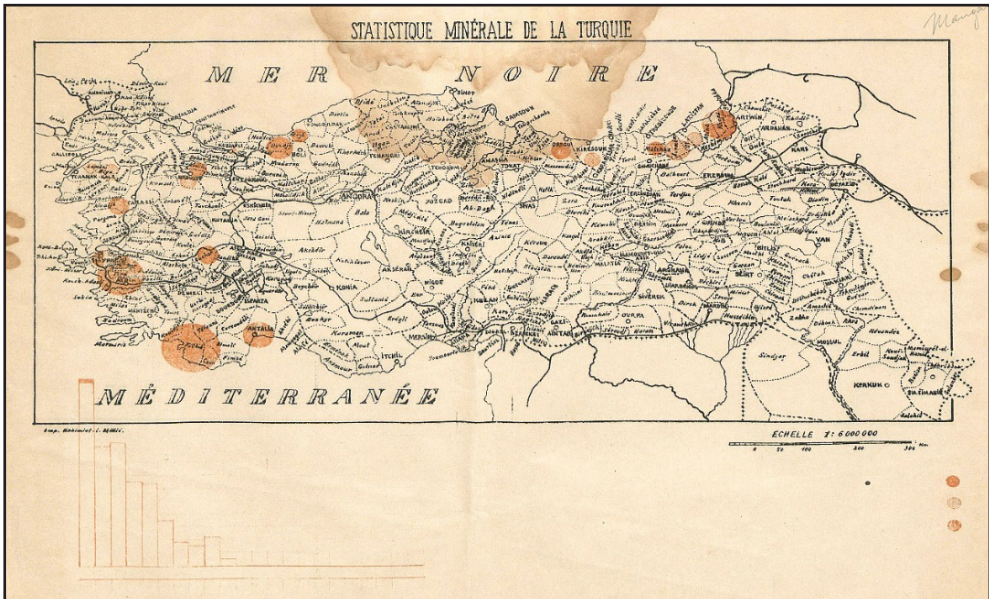
EK II: Öklid Mesafe Analizi Gösterir Harita



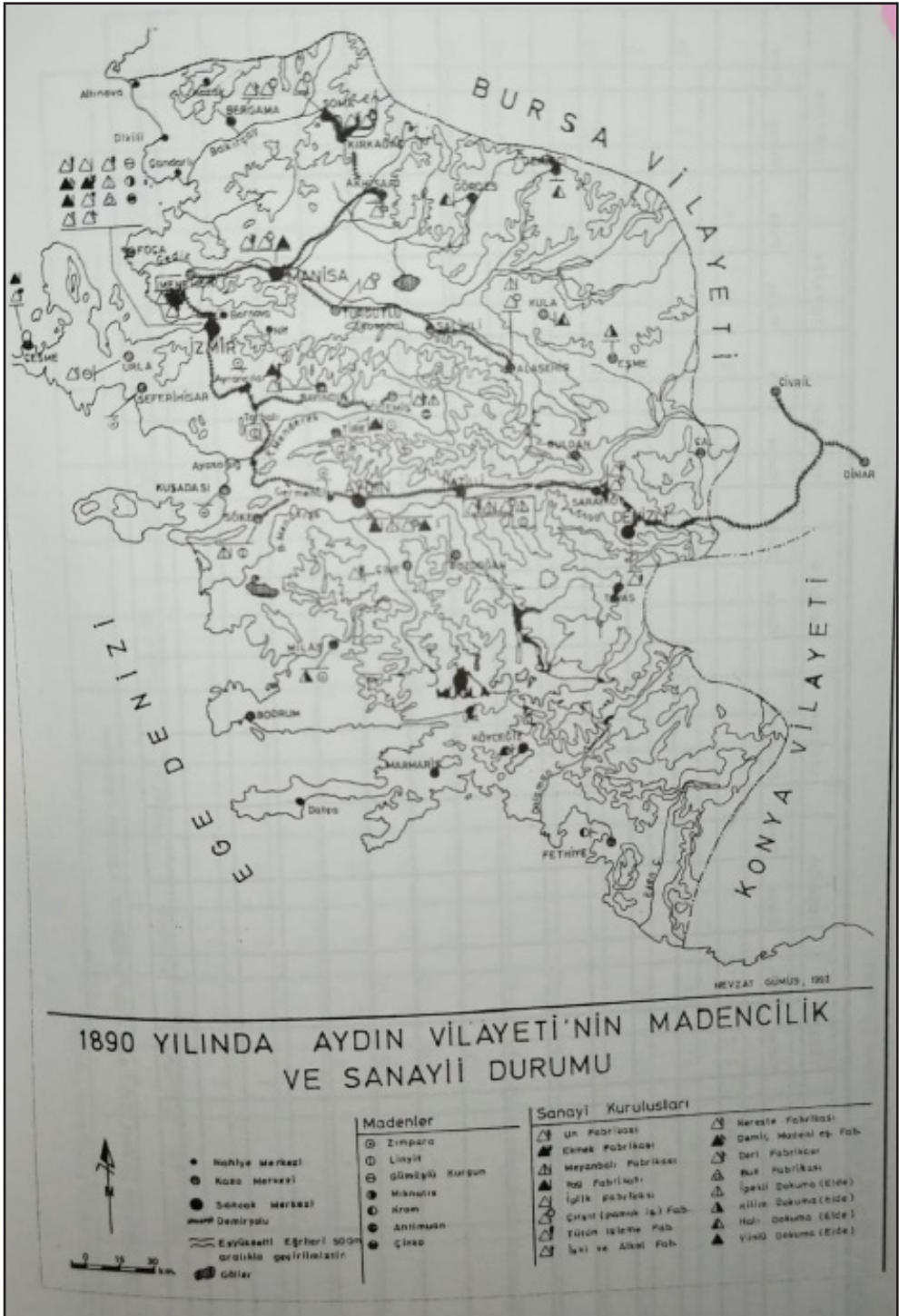
EK III: Batı Anadolu'da Madenleri Gösteren Fransız Haritası 1



EK IV: Batı Anadolu'da Madenleri Gösteren Fransız Haritası 2



EK V: 1890 Yılı Madencilik ve Sanayi Durumu Gösterir Harita (Martal 1999, 237)



EK VI: Konak-Alsancak tramvay hattının bir resmi (İzmir Büyükşehir Belediyesi tarih yok)



Extended Abstract

During the 18th and 19th centuries, railway transport experienced a period of significant growth in Europe and America, driven by its convenience and cost-effectiveness. The conditions prevailing in the Ottoman Empire were not conducive to the establishment of railway transport. The political and financial situation of the Ottoman Empire had resulted in the state facing a multitude of internal and external challenges. The Ottoman Empire aspired to reclaim its former strength and influence by pursuing internal development and growth. The issue of railway construction was of great interest to Ottoman statesmen and the Sultan, who believed that it would play a pivotal role in the country's development. The construction of railway projects in the Balkans was hindered by economic constraints. This development served to increase the interest of foreign investors in the railway projects being undertaken in the Ottoman Empire. The first railway line in Ottoman territory was the Alexandria-Cairo line, constructed by the British between 1851 and 1856. During this period of economic crisis for the Ottoman Empire, the İzmir-Aydın Railway, the first railway in Anatolia, was built by the British. This railway contributed economically to the region, which already had a port trade.

In the context of the famine that swept across Ottoman Anatolia, a significant number of individuals from Central Anatolia were compelled to relocate to Western Anatolia. The construction of the railway enabled a proportion of the population displaced by migration to settle in Western Anatolia. As a consequence of the influx of migrants, construction activity increased markedly. Indeed, it was observed that settlements designated as 'small villages' prior to the arrival of the railway expanded significantly in size. Prior to the construction of the railway in the region, the mountainous and rugged topography of Anatolia resulted in numerous rural settlements being situated at considerable distances from the central area. The railway facilitated communication between these villages and the centre. The demographic structure and the increase in the speed of interaction resulting from the migration wave have led to significant changes in the social and cultural structure of Western Anatolia. A review of the literature reveals that the cultural impact of the railway has been overlooked by researchers, while the economic consequences have been the focus of attention.

Analyses of numerical data have effectively demonstrated the growth of Izmir Port. However, the majority of studies have not attempted to elucidate the contemporary expansion of Izmir through an examination of the role of cultural assets in influencing human factors. The hypothesis of this study is that if qualitative data can be correlated with quantitative data on the development of modernisation, then this should also have an impact on the physical structure (architecture, etc.). To illustrate, if the quantitative data can be used to explain the development of a small town into a larger administrative position, then a visible development should be apparent.

This results in the emergence of linguistic, cultural and other differences across different regions. Furthermore, the considerable distance between the capital and the provinces prevented the modernisation of the Ottoman Empire from reaching the villages and spreading throughout Anatolia. With the establishment of a railway line in the region, there was a significant increase in mobility between central and provincial areas. This resulted in a notable expansion of both domestic and foreign trade. The advent of railway transportation, which serves as a vital conduit for modernization, enables the dissemination of cultural interaction and contemporary global knowledge to the most distant regions. The railway connection proved instrumental in disseminating cultural interaction and current world knowledge to the remotest corners.

In the initial years of the Republic, the damage caused to the railways during the war was rectified with the resources available, and the operation of the railways was restored, albeit at a reduced capacity. The success achieved in this regard was not only to meet military requirements during wartime but also to ensure the survival of the Anatolian economy. By the conclusion of the war, the railway system comprised a network of damaged lines, bridges that had been temporarily reinforced, and a modest fleet of towed vehicles. The period between 1922 and 1927, which commenced following the conclusion of hostilities and which İlhan Tekeli and Selim İlkin designate as ‘the period of railway construction with limited local possibilities’, saw the modernisation of Türkiye’s railways.