

Anadolu Demiryolu mirası ve korunması

Yonca KÖSEBAY ERKAN*, Zeynep AHUNBAY

İTÜ Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Taşkışla, 34437, Taksim, İstanbul

Özet

Bu çalışma, Osmanlı İmparatorluğu'nda 1872-1896 yılları arasında Haydarpaşa'dan Konya'ya inşa edilen Anadolu Demiryolu'na ait yapıların koruma sorunlarını incelemektedir. Bu makalede, öncelikli olarak demiryolu mirasının ne olduğu ve Anadolu Demiryolu'na ait yapılardan hangilerinin bu kavram altında ele alınmaları gerektiği tartışılmış ve bu yapıları bekleyen tehlikeler incelenmiştir. Araştırmada Anadolu Demiryolu'na ait özgün yapı programı (yolcu binaları, mal depoları, bekçi kulübeleri, lojmanlar, su depoları, lokomotif depoları, helâlar, köprüler, geçit bariyerleri vb.) özgün çizimleri ile tespit edilmiş, mevcut demiryolu yapılarından hangilerinin özgün planlamanın parçası olduğu belgelenmiştir. Demiryolu yapılarının ait oldukları dönemin tespit edilmesi, karmaşık görünümdeki demiryolu yapılarının sınıflandırılmasına yardımcı olmaktadır. Buradan elde edilen sonuçlar, sahip olunan demiryolu mirasının niteliğini ortaya koymaktadır. Yapılan incelemelerde, koruma kapsamı altına alınmış olan demiryolu yapılarının büyük bir çoğunluğunu yolcu binaları ve lojmanların oluşturduğu görülmüştür. Demiryolu mirası bilinci henüz yaygınlaşmadığından su deposu, mal deposu, lokomotif deposu, atölye, vb. yapıların daha seyrek olarak tescil edildikleri gözlemlenmiştir. Ancak demiryolu mirasının tümünü kapsayan sistemli bir envanter çalışmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bilindiği üzere ülkemizdeki kültür varlığı niteliği taşıyan yapıların korunmalarında çeşitli güçlükler yaşanmaktadır. Demiryolu yapılarının sürece bağlı tahribatları dışında Marmaray, kentsel dönüşüm projeleri ve hızlı tren projeleri gibi son yıllarda gündeme gelen büyük projeler, Anadolu Demiryolu mirasının büyük bir hızla tahrip olmasına neden olacak niteliktedir. Bu çalışmada söz konusu projelerin korunmaya değer nitelikteki demiryolu mirasını nasıl etkileyeceği ve koruma önerileri konu edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Anadolu Demiryolu, demiryolu mirası, koruma, Haydarpaşa.

*Yazışmaların yapılacağı yazar: Yonca Kösebay ERKAN kosebayyo@itu.edu.tr; Tel: (212) 285 32 95.

Bu makale, birinci yazar tarafından İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Restorasyon Programında tamamlanmış olan "Anadolu Demiryolları Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması" adlı doktora tezinden hazırlanmıştır. Makale metni 04.05.2007 tarihinde dergiye ulaşmış, 26.06.2007 tarihinde basım kararı alınmıştır. Makale ile ilgili tartışmalar 01.02.2009 tarihine kadar dergiye gönderilmelidir.

Anatolian Railway heritage and its preservation

Extended abstract

The awareness for the preservation of railways started to emerge after many of the railways operating at the coal mines in England were closed in the late 1960's. Great reactions came from the society and it was only after then, the preservation of the railways became a reality. In 1977 the exhibition SAVE Britain's Heritage had a section on railways called the "Off the Rails". After this exhibition, in 1980 for the first time Manchester Central Station was given a new function instead of being demolished. As of 1997, 60 railway lines are preserved and by 2003, more than 2000 railway buildings are under protection in England. Today, railway heritage is considered along with industrial heritage and industrial archeology yet, the remnants of the historic railways are examined to a greater extent as the railway heritage.

This research has focused on the preservation problems of the railway buildings of the Anatolian Railway built in 1872-1896 from Haydarpaşa to Konya. Its first section that of Haydarpaşa to İzmit was built and directed by the Ottomans until 1880. Then, it was rented out to a British Company for 20 years. However their existence as tenants lasted until 1888 when it was taken over by the Germans. With the concession given in 1889, the line was extended to Ankara in 1893 and to Konya in 1896.

In this paper first, the railway heritage of the Anatolian Railway has been documented. The affects of the railway and its interaction with the city have been analyzed. It has been observed that the settlements re-acted in a similar way when the railway passed by. Prior to its arrival the land prices increased and in many instances the government was obliged to intervene. The population started to increase therefore new accommodation needs aroused. Settlements built after the arrival of the railway tended to be in geometrical order and in many cases immigrants were accommodated. Soon the station was connected with the city center via "Station Avenue" along which commercial activities were flourished. Station neighborhoods facilitated new buildings such as hotels, banks, schools, depots, community centers etc. between Gebze-Konya. Where as, along Haydarpaşa-Gebze section the sta-

tion centers were furnished by waqf endowments; such as mosque, school and supported by commercial buildings in order to provide income for the waqf. Furthermore the housing, which was typically mansions in large gardens, was dispersed along the railway. This type of settling turned the area from Kızıltoprak to Pendik to a suburb, where high rank Ottoman officials started to live through out the year.

Today the original historic architecture of the Anatolian Railway is undistinguishable because there have been several interventions and additions. The historic documents are very rare which could help dating the buildings. One such rare document, the "The Anatolian Railway Construction Company İzmit-Ankara Contract" published in 1889 reveals the building program of the Anatolian Railway. It has been understood that building types based on classes were designed and applied. Other than stations, merchandize depots, night watchers huts, lodgments, water depots, engine sheds, toilets, bridges, barriers etc. has been acknowledged with their original drawings. It is argued that the remnants of this system should be named as the "Anatolian Railway Heritage" and preserved accordingly.

However, it has been observed that awareness for the preservation of the railway heritage is not yet widely established in Turkey. For example along the Haydarpaşa-Gebze section, 27 railway buildings, of which 11 are, station buildings that are registered. On the other hand along the Gebze-Ankara section 55 buildings, of which 14 are station buildings that are registered. Buildings and equipment other than the station buildings are less favored as cultural and historical asset. Meanwhile the maintenance and/or preservation of the historic railway buildings are neglected since the beginning of the 2000's. The inadequacy in registrations seems to be a big problem, yet bigger threats are extant for the Anatolian Railway Heritage; such as the Marmaray and Urban Regeneration Projects (Haydarpaşa & Kartal), reuse of the railway buildings, Fast Train Project between İstanbul and Ankara etc. The constraints of these projects are such that they leave the railway buildings abandoned and/or change function.

Keywords: *Anatolian Railway, railway heritage, preservation, Haydarpaşa, reuse.*

Giriş: Demiryolu mirası nedir?

Endüstrileşmeyi olanaklı kılan en önemli faktörlerden birisi olan demiryolunun, toplumlar üzerindeki sosyal, tarihsel, ekonomik ve fiziksel etkileri tüm dünyada inceleme konusudur. Günümüzde *Demiryolu Mirası*, endüstriyel arkeoloji, endüstri mirası gibi kavramlarla birlikte anılmaktadır. Tarihi demiryollarının günümüze ulaşan yapıları, endüstri mirasının en büyük temsilcileri olup, demiryolu mirası adı altında bir alt başlıkta incelenmeleri daha doğrudur.

Demiryolu, 19. yüzyılda İngiltere’de ortaya çıkmış ve burada en zengin örneklerini vermiştir (Cossons, 1997: 3). Buradaki demiryolu yapıları büyük oranda korunduğundan, demiryolu mirasının İngiltere’de nasıl ele alındığı dikkatle incelenmelidir. Demiryolu mirası, günümüze gelene dek, İngiltere de dahil olmak üzere hak ettiği ilgiyi tam anlamıyla bulamamıştır. 1960’larda kömür madenlerinin işlevsiz kalmasıyla kapatılan birçok demiryolu hattı, dolayısıyla yitirilen yapılar, demiryolu mirası konusunda İngiltere’de bir bilinç oluşmasına neden olmuştur. 1977 yılında ‘SAVE Britain’s Heritage’ kapsamında düzenlenen ‘Off the Rails’ adlı sergi İngiltere’de demiryoluna olan ilgiyi arttırmış, bu tarihten sonra mimari, ya da tarihsel öneme sahip demiryolu yapılarının ve demiryolu hatlarının korunmaları gündeme gelmiştir.

Demiryolu mirasının günümüz koruma teorisi içindeki yerini belirlemek gerekmektedir. Neden demiryolu yapıları korunmalıdır? Peter Burman ‘demiryolu mirası nedir?’ diye sorulduğunda William Morris’in 1877 yılında yayınladığı manifestosundaki şu sözlerin hatırlanması gerektiğini belirtir (Burman, 1997: 19):

“..sanatsal, tarihi, antik değeri olan her ürün, kısacası eğitilmiş, sanatçı kişilerin üzerinde konuşmaya değer bulunduğu her şey...”

Ancak söz konusu olan demiryolu mirası olduğunda yolcu binaları, vagon depoları, daha az bulunan sinyal kulübeleri, su depoları gibi demiryolu yapıları ile yaratıcı beyinlerin ürünleri olan teknik donanım, köprü ve viyadükler anlaşılmalıdır (Burman, 1997: 19).

Anadolu Demiryolu

Osmanlı Devleti’nde demiryolları inşaatı, özel girişimciler tarafından 19. yüzyılın ortalarında başlatılmıştır. Rumeli Demiryolu’nun inşası sırasında edinilen tecrübeler, devletin özel girişimcilere karşı bir güvensizlik içine girmesine neden olmuş, İstanbul-Bağdat hattının bu kez devlet eliyle inşa edilmesine karar verilmiştir (Özyüksel, 1988: 14). Bu hattın ilk kısmı olan Haydarpaşa- İzmit demiryolunun keşif çalışmalarına 1870 yılında başlanmıştır. Demiryolu hattının yapımını öngören irade 1871 yılında yayınlanmıştır. Bağdat’a kadar inşa edilecek olan demiryolu, şube hatlarıyla Karadeniz, Akdeniz ve Basra’ya bağlanacaktır. (Özyüksel, 1999: 666). İnşaatın finansmanı için iç borçlanma yoluna gidilmiş bu amaçla ‘Demiryolu Tahvilleri’ satışa çıkarılmıştır (Öztürk, 1995: 279). Devletin bu girişimi halk tarafından da desteklenmiş, inşaat süresince, demiryolunun geçtiği güzergâh çevresindeki halk, bağışlarla demiryolunun yapımına destek vermiştir. Örneğin Merdivenköy ve Kurbağalıdere halkı demiryolu hattının geçtiği yerlerdeki arazilerini bedelsiz terk etmişlerdir. İzmit halkı da demiryolunun yapımında kullanılacak 3.000 adet traversi hibe etmiştir (Öztürk, 1995: 281).

Ancak 1871 yılında plansız bir şekilde inşaatına başlanan hattın tamamlanamayacağını anlaşıldığından sonra, Rumeli demiryollarında görev yapmış olan Alman mühendis Wilhelm von Pressel, 1872 yılında padişahın hedefleri doğrultusunda yeni bir proje hazırlamakla görevlendirilmiştir. Pressel’in 1873 yılında Padişaha sunduğu proje 4.670 kilometre uzunluğunda, Haydarpaşa’dan başlayıp Ankara-Sivas-Musul ve Bağdat üzerinden Basra’ya uzanmaktaydı (Özyüksel, 1988:15). Şube hatları ile demiryolu Akdeniz ve Karadeniz’e bağlanıyordu. Haydarpaşa demiryolu İzmit’e 1873 yılında ulaşmış, ancak teknik ve mali yetersizlikler nedeniyle hat daha ileriye götürülemedi (Öztürk, 1995:282). 1880’de hattın işletmesini Mösyö Sfeelder ve Mösyö Hanson ve ortakları adlı bir İngiliz şirketi devralmıştır (Öztürk, 1995: 283). Bu antlaşmaya göre kira sözleşmesi 20 yıldır. İngiliz şirket bu süre içinde hattı

Anadolu içlerine uzatmak için birçok kere başvuruda bulunmuş ancak dönemin siyasi koşullarından ötürü başarılı olamamıştır. Avrupa sermayesi olmaksızın bu boyuttaki bir projenin altından kalkılamayacağı anlaşılmış buna karşın, Osmanlı Devleti'nden alacaklarını tahsilde zorlanan Avrupalı demiryolu yatırımcıları 1881 yılında Düyun-u Umumiye kurulana kadar Osmanlı Devleti'ne olan ilgilerini yitirmişlerdir (Özyüksel, 1988:17). Bu tarihten sonra Osmanlı Devleti tarafından, 4 Ekim 1888 tarihinde Haydarpaşa-İzmit hattını uzatmak için Deutsche Bank ortaklığı ile Alfred Kaulla'ya imtiyaz verilmesine karar verilmiştir (Öztürk, 1995:285). İmtiyaz metnine göre Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı, 99 yıl süreyle Kaulla'nın temsil ettiği gruba verilmiştir. Bu antlaşma uyarınca söz konusu grup, mevcut hattı elden geçirecek ve İzmit-Ankara arasındaki yeni bölümün inşaatını tamamlayacaktır.

İzmit-Adapazarı şube hattı 1890'da tamamlanmış, bu sırada hattın Bağdat'a uzatılması arzusu dile getirilmiştir. 3 Şubat 1892 tarihinde verilen imtiyaz, hattın Eskişehir'den Konya'ya kadar uzatılmasıyla, Derince liman tesisatının inşaatını kapsamaktadır (Anonim, 1928:19). 27 Kasım 1892 tarihinde demiryolu Ankara'ya planlandığı sürede ulaşmıştır. Burada elde edilen başarılar hattın Bağdat'a kadar uzatılması imtiyazını da Deutsche Bank'ın almasını sağlamıştır. Yapılan antlaşmaya göre, demiryolunun Ankara'dan Eskişehir ve Konya'ya, oradan Kayseri'ye uzatılması planlanmıştır. Ancak, daha sonra hattın Kayseri'ye uzatılmasından vazgeçilmiştir (Özyüksel, 1988: 88).

Eskişehir- Konya hattının yapımına 31 Ağustos 1893 yılında başlanmıştır. İnşaat, bir Alman ortaklığı olan Eskişehir-Konya Demiryolları İnşaat Şirketine ihale edilmiştir. Bu şirketin teknik yönetimi artık deneyim kazanmış olan Philipp Holzmann Şirketi'ne devredilmiştir (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002:41). Eskişehir-Konya hattı, planlanandan önce 1896 yılında tamamlanmış, bu sayede İstanbul'dan Konya arası yolculuk iki güne inmiştir (Özyüksel, 1999: 668). 1898 yılında II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ne yaptığı ziyaret, Osmanlı Devleti ile Almanya'nın siyasi

ve ekonomik ilişkilerinin güçlenmesine ve daha sonra Anadolu Demiryolu'nun Konya'dan - Bağdat'a uzatılmasına olanak tanıyacak ortamın doğmasına katkı sağlamıştır. Bu ziyaretin ilk meyvesi Haydarpaşa Limanı imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesi olmuştur. Böylelikle 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde Anadolu Hattı'nın toplam uzunluğu 1035 km'ye ulaşmış, Haydarpaşa-Ankara-Konya hattı yanı sıra Feneryolu'ndan-Fenerbahçe'ye, Arifiye'den -Adapazarı'na ve Alayunt'tan-Kütahya'ya uzanan üç şube hattı inşa edilmiştir (Anonim, 1928:3). Anadolu Hattı'nın bu dönemde 73 istasyonu bulunmaktadır.

Mimari gelişim

Anadolu Demiryolu yapıları, hattın farklı işletmeciler eline geçmesiyle çeşitlilik kazanmıştır. Hattın yönetimi, 1873-1880 Osmanlı Devleti, 1880-1888 İngiliz kiracılar, 1888-1924 Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından gerçekleştirilmiştir. Farklı inşaat etaplarından oluşan mimariyi mevcudu inceleyerek çözümlenmek çok zordur. Çünkü süreç içinde büyük değişiklikler ve ekler ile özgün niteliklerini yitirmiş durumda olan sözü edilen yapılar, günümüzde bu kronolojik ayırım gözetilmeksizin yan yana yer almaktadır. Yapıların inşa tarihini belirlemede çekilen zorluk, bu tespitleri daha da zorlaştırmaktadır. Bir başka sorun ise, hat üzerindeki yolcu binalarının yapım tarihlerinin bir çok belgede istasyonun işletmeye dahil edildiği tarih olarak belirtilmesinden kaynaklanmaktadır.

1873 yılında hizmete giren Haydarpaşa-Pendik tek hat demiryolunun 1873-1880 yılları arasında Osmanlı Devleti tarafından işletildiği dönemde kullanılan istasyonlar Haydarpaşa, Kızıltoprak, Feneryolu, Fenerbahçe, Göztepe, Bostancı, Maltepe, Kartal ve Pendik'tir. Söz konusu istasyonlardan, Haydarpaşa, Fenerbahçe, Göztepe ve Maltepe yolcu binaları hakkında bilgi sahibiyiz. Sözü edilen yolcu binaları hatta paralel konumlanmıştır. Bu yapılara ait özgün çizimlerden yapıların bütünüyle ahşap olan Fenerbahçe yolcu binası dışındakilerin zemin katlarının kâgir, üst katlarının ahşap olduğu anlaşılmaktadır. Haydarpaşa eski garının merkez bölümünün vurgulandığı üçlü plan organizasyonu mevcut-

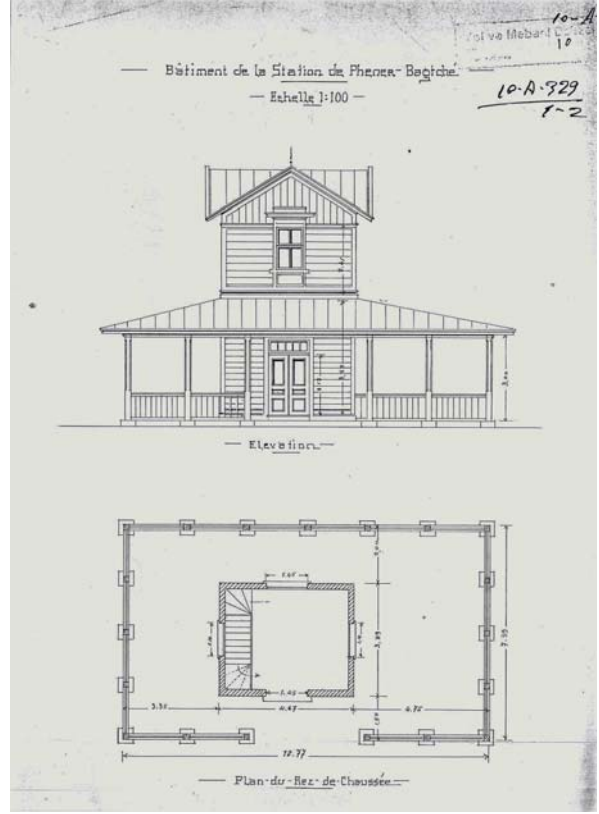
tur. Elimizde bu yapının planları olmadığından, iç düzenlemesi hakkında bir fikre sahip değiliz (Şekil 1).



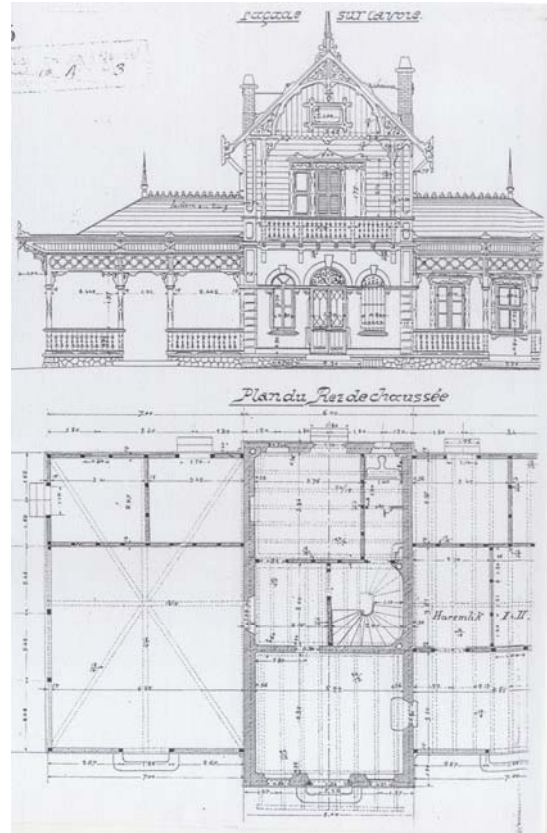
Şekil 1. İlk Haydarpaşa Garı (Yıldız Fotoğraf Arşivi)

Fenerbahçe ve Göztepe yolcu binaları, cephe ve plan kurgulanışı bakımından birbirlerine benzemektedir (Şekil 2,3). Bu istasyonların tasarımı, konut ya da askeri karakolu çağrıştıran bir görünüme sahiptir. Bir başka deyişle bu yapılarda, dünyadaki ilk örneklerde olduğu gibi, halkın yadırgamayacağı mimari bir dil tercih edilmiştir. Her iki yapı da, çevresi verandalı yapılardır.

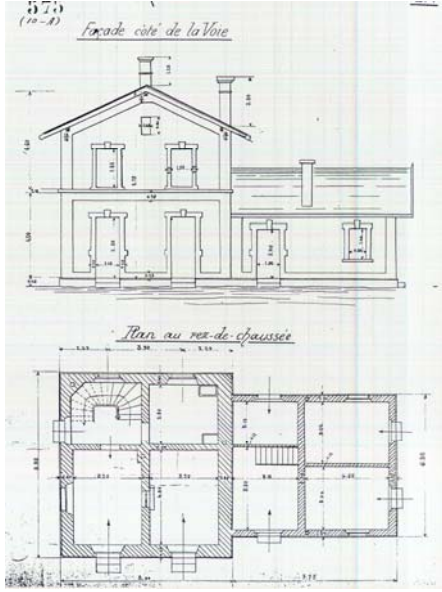
Osmanlı Devleti tarafından inşa edilen Haydarpaşa demiryolu 1873'te İzmit'e uzatılmıştır. Pendik ile İzmit arasındaki yolcu binalarından Dil İskelesi yolcu binasının, Bostancı'da yer alan bugün lojman olarak kullanılan ve TCDD emlak beyannamesinde yapım yılı 1874 olarak belirtilen yapı ile aynı olduğu görülür (Şekil 4, 5,6). Bu yapılar kâgir ve iki katlı ana yapıya bitişik tek katlı birimden oluşmaktadır.



Şekil 2. Fenerbahçe yolcu binası



Şekil 3. Göztepe eski yolcu binası çizimleri



Şekil 4. Dil İskelesi yolcu binası özgün çizileri



Şekil 5. Dil İskelesi yolcu binası, 2006

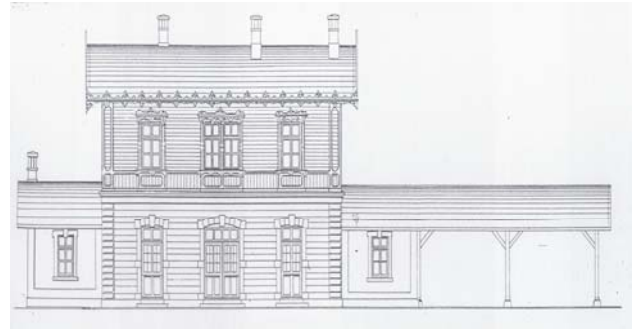


Şekil 6. Bostancı İstasyonu'nda lojman, 2003

Haydarpaşa-Pendik güzergâhındaki istasyonlardan Maltepe'ye ait eski yolcu binasının özgün çizimlerinden, güzergâh üzerindeki diğer yolcu binalarına ait yeni bilgiler edinmek mümkün olmuştur. Buna göre, eski Maltepe yolcu binası zemin katı kâgir, iki katlı ana kütle yanında açık sundurması olan bir yapıdır (Şekil 7). Bu yapı

bugün mevcut değildir. Ancak günümüzde mevcut Kızıltoprak yolcu binasının karşı tarafında halen lojman olarak kullanılan yapı ile benzerlik göstermektedir (bkz. Kösebay Erkan, 2007:319).

1880 yılında hattın işletmesi İngiliz gruba devredildiğinde hattın bakımsız kaldığı belirtilmiştir (Öztürk, 1995:282). Ancak istasyon yapılarının bu dönemdeki durumunu yazılı kaynaklardan belgelemek mümkün olmamıştır.



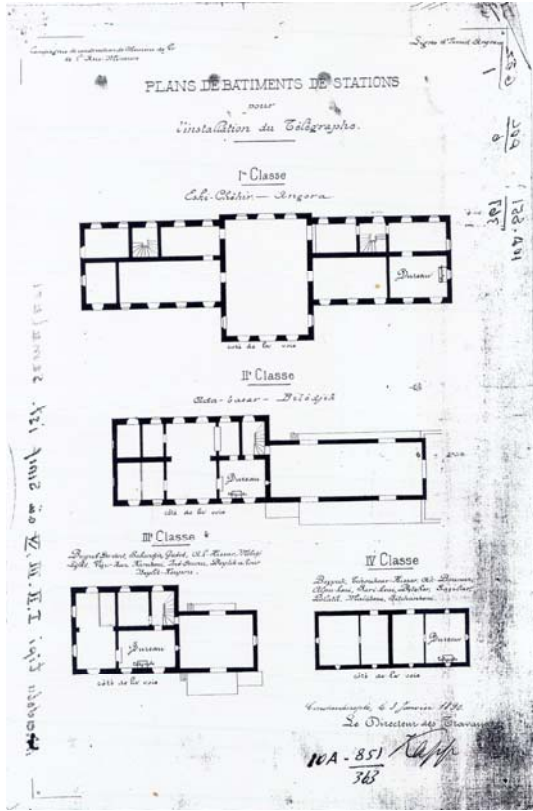
Şekil 7. Eski Maltepe yolcu binası

1888 yılında Haydarpaşa-İzmit demiryolu A. Kaula'nın temsil ettiği Alman bir gruba devredilir. 1889 yılında imzalanan antlaşmada demiryolunun İzmit'ten Ankara'ya kadar uzatılacağı belirtilmiştir. Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından hazırlanmış 1889 tarihli özgün bir çizimde söz konusu hat üzerinde yer alan I., II., III. ve IV. sınıf yolcu binalarının hangileri oldukları planlarıyla belirtilmiştir (Şekil 8).

1889 tarihli *Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi İzmit-Ankara Hattı Sözleşmesi* adlı kaynak 0 kilometre ve 49.750 kilometre arasındaki binalar ve ekleri ile Tütünçiftlik İstasyonu'nun yapımı için hazırlanmıştır (Shier, 1889). Bu kaynakta, sözleşme, demiryolu yapılarının nasıl inşa edileceğinin detaylı olarak tarif edildiği teknik şartname ve birim fiyat listesi yer almaktadır.

Buradan elde edilen bilgilerin en önemlisi Anadolu Demiryolu'na ait yapı programının belirlenmesi olmuştur. Buna göre yolcu binaları, mal depoları, üstü açık rıhtımlar, helalar, içme suyu kuyuları, lokomotif depoları, atölyeler, ateş çu-

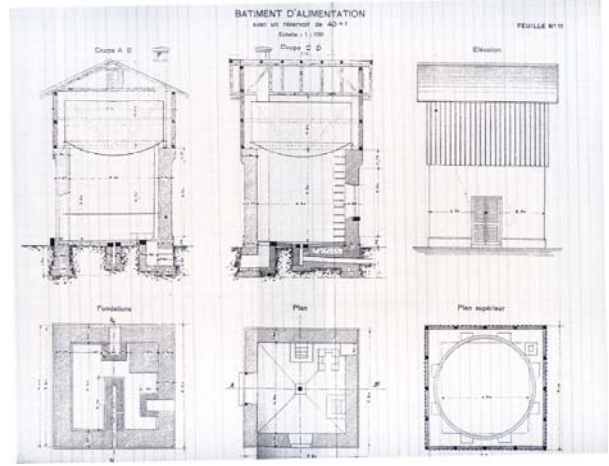
kurları, su depoları (Şekil 9), su kuyuları, kömür rıhtımları, teftiş evi olarak kullanılan lojman ve ek binalar, çamaşırhane, kaldırma köprüleri, hidrolik vinçler, döner köprüler, yükleme gabarileri, tokmaklar, polis traversleri, çitler, su kanalları, atık su kanalları, temiz su borusu yerleştirilen çukurlar, işçi ve nöbetçi evleri, hemzemin geçit bariyerleri, eğim ve kilometrik/hektometrik direkler (Şekil 10), sınır taşlarının temini ve telgraf direklerinin nasıl yerleştirileceği hakkında fikir sahibi olunmaktadır (Shier, 1889:5-26).



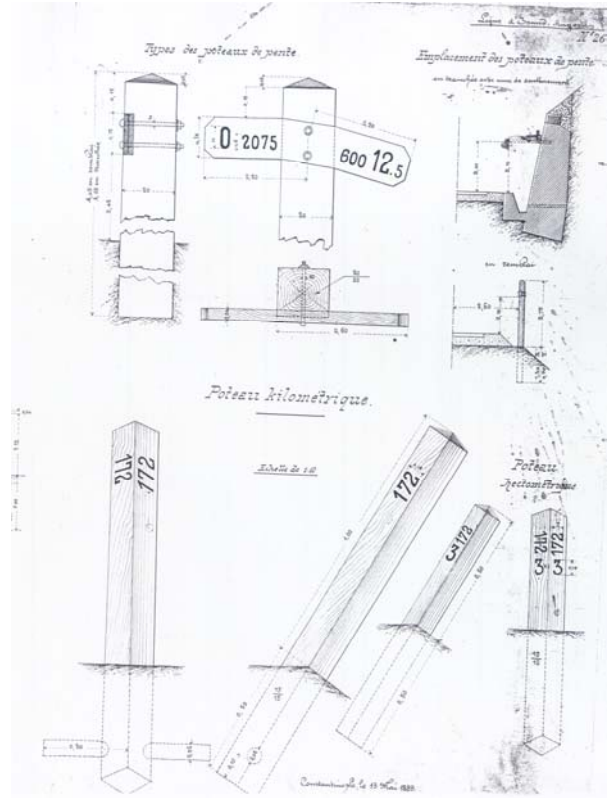
Şekil 8. İzmit-Ankara hattı yolcu binası tipleri, 1890

Bu kaynak aracılığı ile demiryolu mirasının yolcu binası ya da garlardan ibaret olmadığını, sistemin yukarıda belirtilen tüm parçalarının eşit ölçüde korunmaya değer olduğunu gözler önüne sermek adına çok önemlidir.

Anadolu Demiryolu'nun İzmit - Ankara arasındaki bölümüne ait yapı programını yansıtan örneklerden biri Mekece'dir. Günümüzde yolcu binası, mal deposu, lojman, işçi barakası, helâ, su pompası gibi elemanlar burada birlikte görülebilmektedir (Erkan, 2007:364).



Şekil 9. Su deposu çizimleri (Raymond, 1908)



Şekil 10. İzmit-Ankara güzergâhı yol direkleri, 1889

Söz konusu kaynaktan yola çıkarak, Haydarpaşa-Tütünçiftlik arasındaki yolcu binalarının 1889-1892 yılları arasında yapılmış olduğu düşünülmektedir. Örneğin Pendik yolcu binasının 1890 yılında yapım aşamasında olduğu tespit edilmiştir (Toydemir, 1950:75). Ancak, 1894 depremi bu yapılardan bazılarını

etkilemiştir. Bostancı ve Pendik yolcu binaları kısmen, Maltepe yolcu binası bütünüyle yıkılmıştır (Özün, 1994:184). Yapıların mimarına ilişkin, Ecole de Beaux Arts'ın mezunlarını ve eserlerini tanıtan bir kaynakta, Anadolu tarafı demiryolu yapılarını A. Vallauray'nin yaptığı belirtilmiştir (Delaire,1907:418). Bu bilginin yer aldığı kaynağın güvenilirliğinden kuşku duyulmamakla birlikte kaynakta belirtilen “..Asya yakası demiryolu yapıları” oldukça muğlak bir tanımlamadır. Her ne kadar bu bilgi başka bir kaynakta yinelenmediyse de önemli olduğu düşünülmektedir.

1889'da hattın İzmit'ten Ankara'ya uzatılmasını öngören antlaşma sonrasında Haydarpaşa'da bir liman inşa edilmesi için 23 Mart 1899 tarihinde Haydarpaşa Liman ve Rıhtım imtiyazı¹ Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketine verilmiştir (Anonim, 1901). Bu imtiyaz metninde liman hizmetlerini karşılayacak gümrük binası, depo, tahıl deposu (silo), elektrik santrali, karakol, liman idaresi gibi yapıların inşa edilmesine karar verilmiştir. Söz konusu yapılar, İngiliz Mezarlığı önündeki alanın doldurulması ile elde edilmiştir (Şekil 10). Bu yapılardan silolar, askeri karakol ve elektrik santrali bugün mevcuttur².

1893-1896 yılları arasında Anadolu Demiryolu Eskişehir'den Kütahya, Afyon ve Konya'ya uzatılmıştır. Bu güzergâh için yeni tip projeler hazırlandığı anlaşılmaktadır (Kösebay Erkan, 2007:389)(Tablo 1).

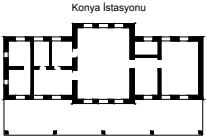







Şekil 11. Haydarpaşa, 2004 (Foto: A. Çiftçi)

¹ Bu antlaşma metni için bkz. (Kösebay Erkan, 2007:245).

² Söz konusu yapılar için bkz. (Erkan, 2004:28-34)

Tablo 1. Ankara-Konya yolcu binası sınıfları

I. Sınıf	Konya
	
II. Sınıf	Kütahya, Karaman
	
III. Sınıf	
	
IV. Sınıf	
	

Hattın Konya'ya ulaştığı 1896 yılından sonra Anadolu Demiryolu için en önemli gelişmelerden biri Haydarpaşa-Pendik arasındaki yolcu binalarının yenilenmiş olmasıdır. Günümüzde kullanımda olan Kızıltoprak, Feneryolu, Erenköy, Bostancı, Maltepe ve Kartal yolcu binaları, benzer mimari özelliklere sahiptir ve aynı dönemde inşa edilmişlerdir. Bu yapıların tam olarak hangi tarihte inşa edildiği tespit edilememişse de, elde edilen eski haritalar ve diğer belgeler yapıların 1910 yılı civarında inşa edildiklerini göstermektedir (Kösebay Erkan, 2007:123). TCDD I. Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen emlak beyannamesi'nde Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe³, Erenköy, Bostancı, Maltepe yolcu binalarının yapım tarihi 1910 olarak belirtilmiştir (Kösebay Erkan, 2007:421). Aynı yıllarda Haydarpaşa-Pendik tek hattı, çifte hatta çevrilmiştir. Aynı zamanda hattın güzergâhının değiştirildiği tahmin edilmektedir. Bu sırada ya-

³ Şehsuvaroğlu bu tarihi 1915 olarak belirtmiştir (Şehsuvaroğlu, 1969:30).

pılan çalışmaların en yoğun olarak izlendiği istasyonlardan biri Göztepe istasyonudur. Trenlerin rampa çıkararak ulaştığı istasyonun arazi eğimi değiştirilerek, trenlerin Tütüncü Mehmed Efendi Caddesi'nin altından bir köprü ile geçmeleri sağlanmıştır. Bu işlem sonucunda kullanımda olan yolcu binası erişilebilirliğini yitirmiştir. Bu sebeple, günümüzde mevcut olan yolcu binası, söz konusu tünel üzerine inşa edilmiştir. Tek hattın, çifte hatta ne zaman dönüştürüldüğü kesin olarak belirlenememişse de 1910–1915 arasında, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde (BOA) demiryolunun çifte hatta çevrilmesine ilişkin, belgeler bulunmaktadır (bkz. Kösebay Erkan, 2007:239). Anonim ve tarihsiz bir kaynak olan *Anadolu Demiryolları* adlı eserde bu dönüşümün 1912 yılında gerçekleşmiş olduğu belirtilmiştir. Bu bilgi ışığında, tek hattın çifte hatta dönüştürülmesinden sonra B.M. Şehsuvaroğlu tarafından anılan 1915 yılı, Göztepe istasyonu yolcu binasının yapım yılı kabul edilebilir (Şehsuvaroğlu, 1969:30). Yolcu binalarının saçaklarının, Erenköy dışındakilerin, 1933 yılından sonra yapıldığı anlaşılmaktadır. Bundan sonraki değişiklikler arasında en belirleyici olan hattın elektrifikasyonun 20 Mayıs 1969 tarihinde yapılmasıdır⁴. Bu işlem sırasında peron yüksekliklerinde düzenleme yapmak gerekmiştir. Haydarpaşa-Gebze banliyö güzergâhında peronlar alçaltılarak bugünkü konumlarına getirilmişlerdir.

Koruma altındaki yapılar

Türkiye Cumhuriyeti'nin sahip olduğu demiryolu yapılarından Haydarpaşa Garı şüphesiz ki en önemlilerinden biridir. Böylesine önemli bir yapı, İstanbul II. Numaralı K.T.V.K.K.'nin 4542 sayılı kararı ile ancak 21.08.1997 tarihinde tescillenebilmiştir. Haydarpaşa Garı örneği ile, Türkiye'deki korunması gerekli kültürel değere sahip yapıların sistematik bir tescil işlemine tabi tutulmadığı açık bir şekilde görülmektedir. Haydarpaşa-Pendik güzergâhındaki tescilli yapıları incelediğimizde en erken tarihli tescilin 1979 yılında Erenköy yolcu binası olduğu görülür (Kösebay Erkan, 2007:429). Bu tarihten son-

ra 1988 yılında Göztepe yolcu binası, 1991 yılında ise Gebze yolcu binası tescil edilmiştir. Görüldüğü üzere tescil işleminde herhangi bir sıra gözetilmemiştir. Yapılan tescil işlemleri, 1997 yılına gelene değin demiryolu mirasına ait istasyon yapısı dışında herhangi bir yapıyı dahil edilmediğini göstermektedir (Kösebay Erkan, 2007:429). Haydarpaşa-Gebze hattında 11'i yolcu binası olmak üzere toplam 27 yapı için tescil kaydı bulunmaktadır.

Gebze-Ankara arasında yolcu binası dışında demiryolu mirasının parçası olan birçok yapı ve gereç söz konusudur. Bunlar, su depoları, mal depoları, su cendereleri, lojmanlar, teftiş evleri, işçi barakaları ve helâlardan oluşmaktadır. Bu bölüme ait tescilli yapılar, 14'ü yolcu binası olmak üzere toplam 55 adettir (Kösebay Erkan, 2007:430)(Tablo 2).

Demiryolu mirasını tehdit eden unsurlar

Haydarpaşa'dan Konya'ya uzanan güzergâhta yer alan demiryolu yapıları günümüzde, kendi doğal tahrip süreçleri dışındaki etkilere maruzdur. Bunlardan İstanbul'u etkileyenler, Marmaray, Haydarpaşa ve Kartal Kentsel Dönüşüm Projeleri, Kente Kazandırma Projesi ve İstanbul-Ankara Hızlı Tren Projeleridir. Bu projelerin etkileri iki çeşittir. Marmaray ve İstanbul-Ankara Hızlı Tren Projeleri yapıları işlevsiz bırakmakta, Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Kente Kazandırma Projeleri ise yapıları yeni işlev verilmesini gündeme getirmektedir. Ancak söz konusu projelerin tümünde, gerektiğinde bazı yapıların yıkılması gündemdedir.

Marmaray, İstanbul'un mevcut banliyö trenlerinin Halkalı'dan Gebze'ye kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir toplu taşıma aracına dönüştürüleceği bir projedir (Lykke, 2005: 600). Her iki yakadaki mevcut iki hat, üç hata çıkarılacak ve birbirlerine Boğazı su altından geçen bir tüp ile bağlanacaklardır. Yeni hat Yedikule'den toprak altına girmeye başlayacak ve yeraltından Yenikapı ve Sirkeci'ye ulaşacaktır. Buradan Üsküdar'a geçen hat yine yeraltından giderek Söğütluçeşme'ye uzanacak orada toprak üstüne çıkacaktır. Hattın Haydarpaşa ile

⁴ <http://e40003.ml.metu.edu.tr> adlı siteden alınmıştır.

Tablo 2. Korunması gerekli demiryolu mirası örnekleri

Lojman	Teftiş Evi
	
Su Deposu	Su Cenderesi
	
Mal Deposu	Otel
	
Hela	Su pompası
	
Yükleme Gabarisi	Lokomotif
	
Kasa	İşaretçi Malzemeleri
	

bağlantısı böylece devre dışı kalacaktır. Hattın üç hata çıkarılması sırasında yolcu binaları orta peronda kurulacak, bundan dolayı Asya yakasındaki yolcu binalarından hattın kuzeyinde kalanlar kullanım dışı kalacaktır. Ayrıca yeni inşa edilecek istasyonların konumları, eski istasyonlarla çakışmamaktadır. Haydarpaşa-Gebze güzergâhında kültürel varlık kapsamındaki istasyonlardan Göztepe, Maltepe ve Gebze istasyonları için proje ilerledikçe şekillenecek çözümler üretileceği belirtilmiştir. Göztepe istasyonu tünel üstünde kurulmuş bir yapı olduğundan, üçüncü hattı buradan geçirmek sorun yaratmaktadır. Maltepe istasyonu, yeni istasyon planlaması dolayısıyla yıkılacaktır. Gebze istasyonunun da çatlakları olduğu gerekçesiyle yıkılmasının gündeme gelebileceği belirtilmiştir.

Söz konusu projede, yeni eklenecek hattı yerleştirebilmek için gereken alan mevcut yolcu binalarının peron ve saçaklarının yıkılmasıyla elde edilecek, trenler yapılaraya teğet geçecektir. Orta peron ile mevcut peronlar arasında bir kot farkı olup olmadığı tespit edilememiştir. Böyle bir fark oluştuğu takdirde, değişen kot farkı sebebiyle yeni hattın, mevcut istasyonların kapı ya da pencere seviyelerinde işleme olasılığıdır.

Marmaray projesiyle mevcut istasyonların kapasiteleri artacağından, bu merkezlere yakın bölgelerde gelişim baskısı doğacaktır. Örneğin, Marmaray projesinin yapımı süresince trenlerin Gebze'de duracak olmasından dolayı şimdiden Gebze ve Eskişehir gelişim baskısı içine girmiştir, bu bölgelerde arazi fiyatları büyük ölçüde artmıştır.

Marmaray dolayısıyla istasyon işlevini yitirecek olan Haydarpaşa alanı için uzun süredir gündemde olan Kentsel Dönüşüm Projesi, bu alanda yer alan demiryolu yapılarından en başta Haydarpaşa Garı olmak üzere kültürel varlık niteliğindeki çok sayıda yapının yeni işlevlerle kullanılmasına neden olacaktır. Haydarpaşa'da trenlerin uğramadığı, yüksek yoğunluklu, kamuya kapalı bir planlama yapılacağı gazetelerden öğrenilmektedir. Benzer bir kentsel dönüşüm projesi Kartal bölgesi için düşünülmüştür. Demiryolunun Maltepe-Pendik arasındaki bölümü bu projeden etkilenecektir.

İstanbul-Ankara Hızlı Treni dolayısıyla bu güzergâh üzerindeki mevcut istasyonlardan bazıları işlevsiz kalacaktır. Şimdiden bu istasyonların minimum kadroyla hizmet verdiği, demiryolu yapılarının ise bakımsızlık dolayısıyla bozulmaya başladığı gözlenmiştir. Kullanım dışı kalan bu istasyonlardaki yolcu binaları ve lojmanların kiralanması gündemdedir. TCDD 2004 yılından beri birçok taşınmazını kiralamak istediğini internet sitesi ve diğer yayın organları aracılığı ile duyurmaktadır. Bu ilanda yer alan yapıların büyük bir bölümünü kültürel varlık niteliğindeki yapılar oluşturmaktadır. Bu yapılar için herhangi bir işlev belirlenmemiş, kiracıların taleplerine göre şekillenmesi hedeflenmiştir. Bu tür bir plansızlık uygulamada geri dönüşmesi olanaksız bir tahribatı ve birçok sorunu beraberinde getirecektir.

Demiryolu mirasının korunması için bir değerlendirme ve öneriler

Yapılan incelemelerde, 2000’li yıllara gelene değin Anadolu Demiryolu mirasının, TCDD’nin ihtiyaçları doğrultusunda sürekli bakımları yapılarak günümüze ulaştırıldığı anlaşılmıştır. Buna karşın, TCDD bünyesinde kültür varlığı niteliğindeki yapı stokuna ait herhangi bir envanter çalışması yoktur. Bu yapıların tarihine ilişkin, belge, fotoğraf, harita ya da çizimler tek bir birimde toplanmış değildir. TCDD müzelerinde korunması gereken çok sayıda belge ve çizim kişisel evraklar arasında yitip gitmektedir. TCDD’ye ait arşiv belgelerinin bir kısmının BOA’ne teslim edildiği belirtilmiş ancak ilgililerden bu belgelerin tasnifinin henüz yapılmadığı öğrenilmiştir.

Günümüzde TCDD tarafından kültür varlığı niteliğindeki demiryolu yapılarının korunmalarına ilişkin herhangi bir çaba gösterilmediği anlaşılmaktadır. Örneğin, 1999 depremi sonrasında hasar gören kültür varlığı niteliğindeki yapılar için TCDD yetkilileri, “yapıların çok eski olması ve onarım maliyetlerinin yüksek olacağı” gerekçeleriyle yıkılabileceği görüşünü dile getirmişlerdir (Kösebay Erkan, 2007: 443-449). Kültür varlığı niteliğindeki demiryolu yapılarının 2000’li yılların başından beri sürekli bakımları

ihmal edilmekte ve yapılar günden güne tahrip olmaktadır.

Demiryolu mirası kavramının toplum tarafından benimsenebilmesi için öncelikle TCDD’nin sahip olduğu kültürel nitelikli yapıların bir envanterine sahip olması gerekmektedir. TCDD’nin geçmişine ilişkin belgeler bir araya getirilerek, kurum tarihinin yazılması öncelikli hedeflerden biri olmalıdır. TCDD bünyesinde kültürel varlık niteliği taşıyan yapılardan sorumlu olacak bağımsız bir birim kurulmalıdır. Haydarpaşa bölgesinin trenle olan birlikteliği sürdürülmeli, yapılacak olan kentsel dönüşüm projesinde bu alanda yer alan kültürel varlık niteliğindeki yapıların tümünü bünyesine alan bir çözüm tercih edilmelidir. Yapılara verilecek yeni işlevler yapının mimari, fiziksel ve tarihsel önemine uygun olmalıdır. Söz konusu yapıların restorasyonları sırasında bilimsel verilere dayalı uygulamalar yapılmalıdır.

Anadolu Demiryolu mirası, ülkemizin ekonomik ve sosyal gelişimi, kentsel ve toplumsal yaşamı üzerinde yarattığı etki açısından Dünya Mirası Listesi’nde yer alan demiryolları ile eş değerdedir. Ne var ki bu listeye aday olunmayışının sebebi, yetkili birimlerin böylesine önemli bir mirasa sahip olduğunun bilincinde olmayışdır. Güncel tehditler bu mirastan geriye kalan izleri de yok edecek niteliktedir.

Kaynaklar

*Özgün çizimler aksi belirtilmediği durumda Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Yol Bakım Müdürlüğü Arşivi’nden alınmıştır.

Anonim, (tarihsiz). Chemin de fer d’Anatolie.

Anonim, (1901). Haydarpaşa Limanı ile Rıhtım, Dok ve Antrepolar İmtiyaz-ı Ferman-ı Alisi ile Mukavelename ve Şartname Tarifesi, Matbaa de Kastro, İstanbul.

Anonim, (1928). *Türkiye Cumhuriyeti Demiryolları ve Limanlarının Tarihçesi ve Netayıcı 1926-27*, Demiryollar Matbaası, İstanbul.

Burman, P., (1997). Philosophies for conserving the railway heritage, *Conserving the Railway Heritage*, Burman, P. ve Stratton, M. eds, E&FN Spon, 18-33, London.

Burman, P. ve M. Stratton, eds. (1997). *Conserving the Railway Heritage*, E&FN Spon, London.

- Cossons, N., (1997). An agenda for the railway heritage, *Conserving the Railway Heritage*, Burman, P. ve Startton, M., eds, E&FN Spon, 3-17, London.
- Delaire, E., (1907). *Les Architectes eleves de L'ecole des Beaux-Arts*, Paris.
- Erkan (Kösebay), Y., (2004). Haydarpaşa Limanı hizmet yapıları: Oryantalist bir mimari hazine, *İstanbul*, **51**, 28-34.
- Fındıkgil-Doğuoğlu, M., (2002). 19. yüzyıl İstanbul'unda Alman mimari etkinliği, *Doktora tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kösebay Erkan, Y., (2007). Anadolu Demiryolu çevresinde gelişen mimari ve korunması, *Doktora tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Lykke, S. ve. Belkaya, H., (2005). Marmaray Project: The project and its management, *Tunelling and Underground Space Technology*, **20**, 600-603.
- Neyzi, N., (1994). Kızıltoprak, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, **5**, 14-15.
- Öztin, F., (1994). *10 Temmuz 1894 depremi raporu*, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Ankara.
- Öztürk, C., (1995). Tanzimat devrinde bir devletçilik teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İhsanoğlu, E., ed, IRCICA, 271-178, İstanbul.
- Özyüksel, M., (1988). *Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul.
- Özyüksel, M., (1999). Anadolu ve Bağdat Demiryolları, *Osmanlı*, **3**, 663-677.
- Shier, M.J., (1899). *Compaigne de construction de chemin de fer de l'asie mineure: Ligne d'İsmid a Angora contract*, Constantinople.
- Şehsuvaroğlu, B. N., (1969). *Göztepe*, TTOK, İstanbul.
- Toydemir, S., (1950). İzmit-Adapazarı hattının işletmeye açılması, *Demiryollar Dergisi*, **24** (292-293), 74-75.