

HAYDARPAŞA-GEBZE DEMİRYOLU HATTINDA 19. YÜZYILDA
YAPILMIŞ DEMİRYOLU İSTASYON BİNALARI

43847

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SULE KOÇER

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 16 Ocak 1995
Tezin Savunulduğu Tarih : 30 Ocak 1995
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Afife BATUR
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Semra ÜGEL
: Doç. Dr. İlknur AKTUĞ KOLAY

OCAK 1995

ÖNSÖZ

Tezin hazırlanması sırasında önerileriyle beni yönlendiren ve yardımlarını esirgemeyen sayın hocam Prof. Dr. Afife BATUR'a öncelikle teşekkür ederim.

Çizimleri gerçekleştiren Senem UTKU ve Can ADORAN'a, fotoğraf çekimlerindeki yardımlarından dolayı Banu KUTUN'a, tezi bilgisayarda yazan Okan DİKOZ'e ve çalışmanın her aşamasında bana destek olan aileme teşekkür borçluyum.

Şule KOÇER

İÇİNDEKİLER

FOTOĞRAF LİSTESİ.....	V
EK LİSTESİ.....	VIII
ÖZET.....	IX
SUMMARY.....	X
BÖLÜM 1. GİRİŞ.....	1
BÖLÜM 2. XIX. YÜZYILDA AVRUPA'NIN SANAYİLEŞMESİ VE AVRUPA'DA DEMİRYOLU'NUN GELİŞİMİ	2
BÖLÜM 3. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLUNUN GELİŞİMİ.....	5
3.1. İlk Demiryolu Çalışmaları.....	5
3.2. Osmanlı Demiryolculuğunun Kuruluşu ve.. Çeşitli Evreleri.....	10
3.3. İstanbul'da Ulaşım ve Demiryolu.....	14
BÖLÜM 4. HAYDARPAŞA-GEBZE HATTINDAKİ İSTASYON..... BİNALARI.....	22
4.1. Haydarpaşa Tren İstasyonu.....	22
4.2. Kızıltoprak Tren İstasyonu.....	50
4.3. Feneryolu Tren İstasyonu.....	54
4.4. Göztepe Tren İstasyonu.....	58
4.5. Erenköy Tren İstasyonu.....	65
4.6. Suadiye Tren İstasyonu.....	68
4.7. Bostancı Tren İstasyonu.....	72
4.8. Maltepe Tren İstasyonu.....	75
4.9. Kartal Tren İstasyonu.....	77
BÖLÜM 5. SONUÇ.....	80
5.1. Osmanlı Demiryolculuğunun Evreleri ve .. Özellikleri.....	80
5.2. Haydarpaşa-Gebze Hattındaki İstasyon.... Binalarının Mimari Özellikleri.....	82

KAYNAKLAR.....	86
EKLER.....	89
ÖZGEÇMİŞ.....	109



FOTOGRAF LİSTESİ

Foto.4.1.1.	İlk Haydarpaşa Tren İstasyonu.....	27
Foto.4.1.2.	Haydarpaşa Limanı.....	28
Foto.4.1.3.	Elektrik Santrali ve Gümrük Binası.....	28
Foto.4.1.4.	Haydarpaşa Garı İnşaatı, Serveti Fünun..	29
	12 Haziran 1324.....	
Foto.4.1.5.	Haydarpaşa Garı Genel Görünüm.....	30
Foto.4.1.6.	Haydarpaşa Garı'nın Güney Cephesinin..	31
	Görünümü.....	
Foto.4.1.7.	Haydarpaşa Garı'nın Doğu Cephesinin..	32
	Görünümü.....	
Foto.4.1.8.	Haydarpaşa Garının'nın Güneybatıdan..	32
	Görünümü.....	
Foto.4.1.9.	Haydarpaşa Garının'nın Güneydoğudan..	33
	Görünümü.....	
Foto.4.1.10.	Haydarpaşa Garının'nın Kuzeyden ..	34
	Görünümü.....	
Foto.4.1.11.	Doğu Kulesi Neo-Gotik Üslupta.....	34
	Kaburgalı Tonz.....	
Foto.4.1.12.	Kaburgalı Tonz Detay.....	35
Foto.4.1.13.	Güney Cephesinde Yer Alan Kapı.....	36
	Kemerleri.....	
Foto.4.1.14.	Güney Cephesinde Yer alan Panolar.....	36
Foto.4.1.15.	Güney Cephesi İkinci Kat Detay.....	37
Foto.4.1.16.	Volütler ve Bitki Dalları ile Bezeli...	37
	Sütun Başlıkları.....	
Foto.4.1.17.	Pencere Alınlığı Detay.....	38
Foto.4.1.18.	Güney Cephesine Açılan Çatı Odaları....	38
Foto.4.1.19.	Cepheye Açılan Çatı Odası Detay.....	39
Foto.4.1.20.	Batı Kulesi Detay.....	39
Foto.4.1.21.	Doğu Kulesi Görünümü.....	40
Foto.4.1.22.	Kemer Ayaklarındaki Alçı Kabartmalar...	41
Foto.4.1.23.	İç Avluya Açılan Salonun Tavan-Duvar...	42
	Birleşim Yerindeki Bezeli Furuşlar.....	
Foto.4.1.24.	Alçı Kabartma Detay.....	42
Foto.4.1.25.	İç Avluya Açılan Salonun Tavan.....	43
	Kaplaması.....	
Foto.4.1.26.	Tavan Kaplaması Detay.....	43
Foto.4.1.27.	Kapı Kemerleri İçinde Yer Alan Stilize..	44
	Barok Motiflerle Bezeli Vitraylar.....	

Foto.4.1.28.	Kapı Kemerlerinde Yer Alan.....	44
	Vitraylardan Detay.....	
Foto.4.1.29.	Vitraylardan Detay (Kapı Kemer.....	45
	Uçlarındaki Aslan Başı Motifli Vitray...	
Foto.4.1.30.	Yemek Salonunda Yer Alan Geometrik.....	46
	Geçmeli Yıldızlarla Bezeli Çini.....	
	Panolardan Detay.....	
Foto.4.1.31.	Doğu Kulesinde Yer Alan Eliptik.....	47
	Barok Merdivenler.....	
Foto.4.1.32.	Merdivenlerin İki Ucunda Küreler.....	48
	Üzerinde Yer Alan Kanatlı Ejder.....	
Foto.4.1.33.	Permi Odası Olarak Kullanılan Odanın...	49
	Tavanında Yer Alan Kalemışleri.....	
Foto.4.1.34.	Kalemışı Bezeme Detay.....	49
Foto.4.2.1.	Kızıltoprak Tren İstasyonu Genel.....	51
	Görünümü.....	
Foto.4.2.2.	Kızıltoprak Tren İstasyonu'nun Yan.....	52
	Cepheden Görünümü.....	
Foto.4.2.3.	Kızıltoprak Tren İstasyonu Lojmanı.....	52
Foto.4.2.4.	Kızıltoprak Tren İstasyonu'nun Ön.....	53
	Cepheden Görünümü.....	
Foto.4.2.5.	Kızıltoprak Tren İstasyonu Saçak Detay..	53
Foto.4.3.1.	Feneryolu Tren İstasyonu Genel.....	55
	Görünümü.....	
Foto.4.3.2.	Feneryolu Tren İstasyonu'nun Yan.....	55
	Cepheden Görünümü.....	
Foto.4.3.3.	Feneryolu Tren İstasyonu'nun Ön.....	56
	Cepheden Görünümü.....	
Foto.4.3.4.	Feneryolu Tren İstasyonu Kapı Kemerini...	57
	Detay	
Foto.4.4.1.	İlk Göztepe Tren İstasyonu Genel.....	60
	Görünümü.....	
Foto.4.4.2.	Günümüzde Lojman Olarak Kullanılan İlk...	61
	Göztepe Tren İstasyonu'nun Bugünkü.....	
	Durumu.....	
Foto.4.4.3.	Göztepe Tren İstasyonu Genel Görünüm...	62
Foto.4.4.4.	Göztepe Tren İstasyonu'nun Ön Cepheden..	62
	Görünümü.....	
Foto.4.4.5.	Göztepe Tren İstasyonu Pencere Detay...	63
Foto.4.4.6.	Göztepe Tren İstasyonu Merdivenleri....	64
Foto.4.5.1.	Erenköy Tren İstasyonu Genel Görünüm...	66
Foto.4.5.2.	Erenköy Tren İstasyonu'nun Ön Cepheden..	66
	Görünümü.....	
Foto.4.5.3.	Erenköy Tren İstasyonu'nun Yan.....	67
	Cepheden Görünümü.....	
Foto.4.6.1.	Suadiye Tren İstasyonu'nun Eski Hali....	69
Foto.4.6.2.	Suadiye Tren İstasyonu Genel Görünüm...	69

Foto.4.6.3.	Suadiye Tren istasyonu'nun Yan.....	70
	Cepheden Görünümü.....	
Foto.4.6.4.	Suadiye Tren istasyonu'nun Ön Cepheden..	71
	Görünümü	
Foto.4.7.1.	Bostancı Tren istasyonu Genel Görünüm...	73
Foto.4.7.2.	Bostancı Tren istasyonu Yüksek Kırmızı	73
	Çatı.....	
Foto.4.7.3.	Bostancı Tren istasyonu'nun Ön.....	74
	Cepheden Görünümü.....	
Foto.4.8.1.	Maltepe Tren istasyonu Genel Görünüm...	76
Foto.4.8.2.	Maltepe Tren istasyonu'nun Ön Cepheden..	76
	Görünümü.....	
Foto.4.9.1.	Kartal Tren istasyonu Genel Görünüm....	78
Foto.4.9.2.	Kartal Tren istasyonu'nun Ön Cepheden...	78
	Görünümü.....	
Foto.4.9.3.	Kartal Tren istasyonu'nun Yan Cepheden..	79
	Görünümü.....	



EK LİSTESİ

Ek-4.1.1	Haydarpaşa Tren İstasyonu'nun Kadıköy... 88	Vaziyet Planındaki Yeri.....
Ek-4.1.2	Haydarpaşa Tren İstasyonu Bodrum Kat..... 89	Planı.....
Ek-4.1.3	Haydarpaşa Tren İstasyonu Zemin Kat Planı 90	
Ek-4.1.4	Haydarpaşa Tren İstasyonu Birinci Kat..... 91	Planı.....
Ek-4.1.5	Haydarpaşa Tren İstasyonu Asma Kat Planı. 92	
Ek-4.1.6	Haydarpaşa Tren İstasyonu İkinci Kat..... 93	Planı.....
Ek-4.1.7	Haydarpaşa Tren İstasyonu Üçüncü Kat..... 94	Planı.....
Ek-4.1.8	Haydarpaşa Tren İstasyonu Güney Görünüşü. 95	
Ek-4.1.9	Haydarpaşa Tren İstasyonu Doğu Görünüşü.. 96	
Ek-4.1.10	Haydarpaşa Tren İstasyonu Batı Görünüşü.. 96	
Ek-4.2.1	Kızıltoprak Tren İstasyonu Giriş Cephesi. 97	
Ek-4.2.2	Kızıltoprak Tren İstasyonu Plan..... 97	
Ek-4.3.1	Feneryolu Tren İstasyonu Zemin Kat Planı. 98	
Ek-4.3.2	Feneryolu Tren İstasyonu Giriş Cephesi....99	
Ek-4.4.1	Göztepe Tren İstasyonu Tünel Katı Planı..100	
Ek-4.4.2	Göztepe Tren İstasyonu Zemin Kat Planı...100	
Ek-4.4.3	Göztepe Tren İstasyonu Giriş Cephesi.....101	
Ek-4.5.1	Erenköy Tren İstasyonu Giriş Cephesi.....102	
Ek-4.5.2	Erenköy Tren İstasyonu Zemin Kat Planı...102	
Ek-4.5.3	Erenköy Tren İstasyonu Sağ Yan Görünüş...103	
Ek-4.5.4	Erenköy Tren İstasyonu Birinci Kat Planı.103	
Ek-4.6.1	Suadiye Tren İstasyonu Zemin Kat Planı...104	
Ek-4.6.2	Suadiye Tren İstasyonu Giriş Cephesi.....105	
Ek-4.7.1	Bostancı Tren İstasyonu Giriş Cephesi....106	
Ek-4.7.2	Bostancı Tren İstasyonu Zemin Kat Planı..106	
Ek-4.8.1	Maltepe Tren İstasyonu Giriş Cephesi.....107	
Ek-4.8.2	Maltepe Tren İstasyonu Zemin Kat Planı...107	
Ek-4.8.3	Maltepe Tren İstasyonu AA Kesiti.....107	
Ek-4.8.4	Maltepe Tren İstasyonu Birinci Kat Planı.107	
Ek-4.9.1	Kartal Tren İstasyonu Arka Görünüş.....108	
Ek-4.9.2	Kartal Tren İstasyonu Sağ Yan Görünüş....108	

ÖZET

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolu yapım çalışmalarının başladığına tanık oluyoruz. 1856 yılında İngilizlere verilen imtiyazla İzmir-Aydın hattında ilk demiryolu yapılmıştır. Bunu izleyen yıllarda batı sermayesinin ve endüstrisinin temsilcileri demiryolu imtiyazları elde etme yarışına girmişlerdir. Yabancı sermaye denetiminde, demiryollarının gelişimi çok ağır şartlar altında gerçekleşmiş ve getirdiği maddi yükümlülüklerle Osmanlı ekonomisini büyük ölçüde sarsmıştır. Osmanlı demiryolculuğu Avrupa'da olduğu gibi gelişen sanayi ile beraber doğmuş değildir. Osmanlı demiryolculuğu yabancı sermaye denetiminde geliştirilmiş ve başlangıçta ulusal olma niteliğini kazanamamıştır. Fakat, 1860'lı yılların sonuna doğru, özellikle bu sırada baron Hirsch'e verilen Rumeli Demiryolları imtiyazında görülen suistimallerin de etkisiyle, İmparatorlukta demiryollarının milli sermaye ile ve devlet tarafından yapılması savunulmaya başlanmıştır. Bu anlayışla inşa edilen ilk demiryolu Haydarpaşa-İzmit demiryolu'dur. Hükümet daha sonra bu hattı Haydarpaşa Garının inşasıyla görevlendireceği Anadolu Demiryolu Şirketine satmıştır.

Anadolu demiryollarının gittikçe artan trafiğine cevap vermek üzere II. Abdülhamit döneminde yeni bir gar binası ve tesislerinin yapımına karar verilmiştir. Tamamı 1909 yılının ortalarında bitirilen yapıyı Otto Ritter ve Helmuth Cuno adlı iki Alman mimar gerçekleştirmiştir. Yapı deniz cephesi Neo-Rönesans düzende olmakla beraber, yer yer barok mimari üslubunun biçimsel öğelerinin kullanıldığı eklektik üslupta bir yapıdır. İki kolu farklı uzunlukta olan "U" planlı yapı tipik bir 19. yüzyıl istasyon binasıdır.

Haydarpaşa-Gebze hattında bulunan istasyon binaları, bekleme salonu, işletmeye ait ofisler ve lojman olarak kullanılan odalardan oluşan sade bir semaya sahiptirler. Çoğunlukla tek ya da bir bölümü iki katlı olan kagir yapılarda, geniş derzli kesme taş dizileri, kemer, plastır ve saçak gibi elemalarla farklı cepheler oluşturmuştur.

Summary

THE RAILWAY STATIONS BUILT IN THE 19TH CENTURY BETWEEN HAYDARPAŞA--GEBZE

Multiplicity and complexity were dominant in economical, political and social structure of Ottoman Empire. The understanding of art and architecture of those years influenced by these elements as science-industry began gaining a new meaning. Structural qualifications began to change in Europe in 19th century.

The rapidly growing industry brought up new materials that affected architecture. Iron and reinforced concrete were used on the subjects such as bridges and factories most of what modern architecture didn't want to deal. By the first appearance of the railways, railway station buildings began to appear too.

The first railway in Europe began to operate in England in 1830. In those years other European countries began to construct railways and in a very short time Europe was covered with railways from one corner to another.

The first railway thought awakened in the Ottoman Empire in the middle of the 19th century. In those years western investors were in search of inexpensive material sources and markets. The first attempt came from England. Soon the English Commerce Contract removed the boarder taxation between countries.

The Ottoman industry received a big corrupt as a result of this contract. It cause this colonization like trade gap and made Ottoman Empire very popular among western investors.

Ottoman Empire, first time in their history (1854) borrowed some money from other countries. As a result of the high interest rates by 1874, the debt reached to such a point that is four of the five of the

collected state revenue. At this point it was no longer possible for Ottoman Empire to pay back and they freeze the process temporarily in 1876. The government income was shown as a guarantee to their debt. To organize the pay back process "Duyun-u ummumiye" was set up.

The representers of the western investors and industry began to race for franchise's. Simply because by the "Duyun-u Ummumiye" organization, railway investments turn out to be profiting and became no risk type of investment.

Another reason what made railway investments this much alluring was that the raw materials were to be brought from which ever country the constructor company was from. That meant a brand new market for European iron-steel industry.

The first railway construction offer came in 1856 from England and the Ottoman Empire government gave the franchise of The Izmir-Aydın route to an English group company representer, and investor named E. Price.

Between 1875-1876 the government paid particular attention to the route which was going to connect Europe to Anatolia. Also in those years, Haydarpaşa-Izmit, Bursa-Mudanya routes were constructed and Palestinian railway franchise given away. Between 1876-1888 a Turkish, English, French consortium was formed to construct Mersin-Adana route and the franchise of Izmit-Ankara route is given to German's.

In 1896 Eskişehir-Konya route is completed. In 1898 Adapazarı-Arifiye route's franchise was given and the permission is granted for the construction of the Haydarpaşa sea-port.

By the end of the 19th century new international balance points were achieved and in the franchise getting race, German's pass over the English and French. The representative of German capital, Deutsche Bank, succeed in his attempt of gaining important railway franchises. The planned route of Hamburg-Persia, the gulf project was the most important enterprise of this bank.

In the years of 1899-1914 Hicaz route was another important subject matter. This route was constructed and exploited by the government itself. During the II. World War (1914-1918) all the railway routes became the property of the government and approximately 4000 kilometer long railway network which was exploited by foreign companies, controlled by "The Military Railways General Management". Between the years of 1919-1922 National Railway concept began to appear. After the retreating of entente powers, Turkish Government took over the abandoned railways and exploited by nationalizing.

All of these routes, by their costs effected Ottoman economy. Specially, the agreement paragraph that enabled the foreign companies to charge for every kilometer that didn't bring enough income, was the worst mistake in our railway systems history.

Until the middle of 19th century, Ottoman transportation politics, were formed for his economic and military requirements. But by the 1838 Commerce Contract, the economic structure forced to get into such situation that effected the whole system deeply. By the force of the western capitalism, Ottoman economy fall under control of this colonization type of system to supply their needs. The railway construction and its exploiting rather than fitting into the requirements of Ottomans, began to be shaped by the western economic powers which were in a competition of having the control of as many markets as possible. Basically, Ottoman railway system in contrast to European railways has not set up for the requirement of rapidly growing industry. Ottoman railways has always developed in the control of powerful foreign dynamics and never became a part of this country.

The transportation problems of Istanbul has taken into consideration after the "Tanzimat". Until that time, the transportation system from Byzantine empire was in use.

The inner city transportation of Istanbul was formed among either pedestrians or boats until the second part of the 19th century. At the late 19th century new technic's brought new systems to Istanbul. First regularly scheduled ferries began to operate in the 1850's and in the 1870's trams, subway's and the scheduled inner city train routes began to set up.

The importance of the sea transportation was one of the main reasons of the development of Istanbul along the sea shore. Regularly scheduled sea transportation began by the "Hayriye Company" in 1851. Another one was called "Haliç Ferry Company" which is later on sold to Italians.

The development of the maritime affected the transportation system on the land. In 1869 the "Dersaadet Tram Company" is set up in 1872 and at the first stage they began to offer services on the Azapkapı-Beşiktaş and Eminönü-Aksaray routes. In 1911 the contract signed between the government and the company let the trains to operate by electricity. Horse powered trams was no longer running.

The second rail based public transportation period began by the operation of the underground system in Istanbul which was built by the French architect Eugene. It is the third oldest underground system that is built. Formally the underground began to operate in 14 January 1875. Each station on the either sides of the underground was also built by Eugene. Out of that two buildings, the one situated at the beginning of "İstiklal Street" called as "Metro Han" is still maintaining its original shape.

Istanbul's third railway public transportation system was the railroads. It was built to complete the bridge between Europa and Anatolia. The start was given by the government with the contract signed by Baron de Hirsch in 1869. A company called "Rumeli Railway System" was set up to build this route. In July 1872 the route between Hadımköy and Sirkeci began to operate. Later on, other line is added to this route.

Ottoman Empire organized to built the Anatolian railroads by him self. Between 1871-1873, 91 Kilometer long Haydarpaşa-Izmit route was built. By the end of 1872 Haydarpaşa-Pendik route began to operate. This route was sold to "Anadolu Railway Company" in 1888 when they were building the Bağdat route. In 1905 another line is added to Haydarpaşa-Gebze route.

The beginning point of Anatolian Railway system called Haydarpaşa is situated at the beginning of Bosphorus, at the north of Kadıköy bay. The first station building built in average size in 1872 as the

main departure center of Haydarpaşa-İzmit route. Soon by the rapidly increasing demand of this route another building was ordered by the II. Abdülhamit. They began to built in 1906 and began to serve in the mid of 1909. The new station was built by the two German architect named Otto Ritter and Helmuth Cuno.

The railway station buildings on the route of Haydarpaşa-Gebze are more likely preserved in its original shape. They have a plan of two story building with a waiting room, offices and few rooms for accommodation purposes.

In those years, the railway stations had different decoration style comparing to today. It is known that the waiting room was covered by red corduroy and the ceilings were decorated by gilt and every station had a "Zenith" brand clock and a bell.



BÖLÜM 1. GİRİŞ

Bu çalışma, yapıldığı yıllarda İstanbul'un sayfiyelerine ulaşımı sağlayan, Haydarpaşa-Gebze hattındaki 1890-1920 yıllarına ait demiryolu istasyon binalarının mimari özelliklerinin incelenmesi amacıyla yapılmıştır.

Bu amaçla öncelikle demiryolu istasyon binalarının rölöveleri yapılmış. Ancak büyüklüğü nedeniyle, tarafımızdan rölövesi yapılamayacak olan Haydarpaşa Garı'na ait gerekli çizimler I. İşletme Başmüdürlüğün'den sağlanmıştır. Ayrıca çalışmaya görsel yönden katkıda bulunacak fotoğraflar çektik.

İkinci bölümde Avrupa'nın sanayileşme sürecinden ve buna bağlı olan demiryollarının doğuşundan söz ettik. Osmanlı İmparatorluğunda demiryolunun gelişimini açıklamak üzere hazırladığımız üçüncü bölümde, Osmanlı İmparatorluğunun içinde bulunduğu siyasal ve ekonomik yapı, ilk demiryolu çalışmaları ve Osmanlı demiryolculuğunun çeşitli evreleri konusunda açıklayıcı bilgiler vermeye çalıştık.

Dördüncü bölümde, özellikle konumuz olan demiryolu istasyon binalarını mimari yönden inceleyerek tanımlamaya çalıştık. Sonuç bölümünde de Osmanlı demiryolculuğunun evreleri ve özellikleri ve Haydarpaşa-Gebze hattındaki istasyon binalarının mimari özellikleri hakkında genel bir değerlendirme yaptık.

BOLUM 2. 19.YÜZYILDA AVRUPA'NIN SANAYİLEŞMESİ
ve AVRUPA'DA DEMİRYOLU'NUN GELİŞİMİ

19. yüzyıla kadar, buluşlar, günlük yaşayıştaki ilerlemeler çoğu kez bilimden ayrı olarak ele alınmış, geliştirilmisti. 19. yüzyılda ise, bilim ön plana geçerek deney ve pratiğe ışık tutmaya başlamıştır. Endüstri de doğrudan doğruya bilimin kontrolündedir. Basit mekanik araçların belirlediği bir üretim kapasitesinin, makina gücüne dayanan fabrika sisteminin çerçevesinde hızla artması, dünyanın görüşünü temelinden değiştirebilecek nitelikte bir endüstri devrimini de zorunlu kılmıştır. [15:107]

Sürekli olarak hızlanan bir endüstrileşme süreci içinde olan Avrupa'da, sömürgelerden getirilen hammaddelerin endüstriyel yöntemlerle işlenmesi iç gereksinimleri karşıladıktan sonra bir üretim fazlası ortaya çıkarmış, bu da yeni ticaret olanaklarının ve yeni pazarların yaratılmasına neden olmuştur. Endüstrileşmeye başlayan ülkelerin nüfusları hızla artmakta, toplumların sınıfsal yapılarında önemli değişimler olmaktadır. [1:11]

Avrupa toplumlarının bu görüntüsü mimarlık alanına da yansımaktadır. Mimarlıkta da aynı karmaşık, değişken ve karasız durum izlenebilmektedir. Toplumun sürekli bir değişim içinde olan ekonomik-politik yapısı, yeni mimarlık fonksiyonlarının da yeniden tanımlanmasına yol açmaktadır. Yeni buluşlar, endüstriyel üretim olanakları yeni yapı malzemelerinin ortaya çıkmasına neden olmuş, bilimsel alandaki ilerlemeler bunların

konstrüktif çözümlerine olanak sağlamıştır. Önemli şehir planlaması girişimleri, konut üretimi sorununun ortaya çıkışı, yapı üretiminde prefabrikasyon gibi endüstriyel yöntemlerin kullanılmaya başlanması da bu yüzyılın getirdikleri arasındadır. [1:12]

Endüstriyellemenin ortaya çıkardığı yeni malzemelerden iki tanesi demir ve betonarmedir. Demir ve onun ardından da çelik, mimariye mühendisler aracılığıyla ve mimarların ele almak istemediği köprü, fabrika, depo, limonluk, demiryolu tesisleri gibi binalarla, ya da çatı konstrüksiyonu gibi alanlarda girmiştir. İlk betonarme kullanımı da fabrika, silo, depo ve demiryolu tesisleri gibi endüstriyel karakterli binalarda görülmektedir. [16:37]

Demiryollarının ortaya çıkışıyla beraber, demiryolu istasyon binalarının yapımına da başlanmıştır. Bir yerden bir yere madeni bir yol üzerinde, mekanik bir güçle hareket ettirilen araçlar içinde, yolcu ve eşya taşınmasını sağlayan demiryolunun doğuşu ise uzun bir hikayedir.

Demirden yapılmış raylar ilk kez 18. yüzyılda İngiltere'de Combe Down taş ocağında kullanıldı. Demir sanayicisi Reynold 1767 yılında elindeki demirleri ucuz satmaktansa, bunları arabaların çekildiği kalaslar üzerine geçici bir süre için kaplayarak, hem ahşap kalasların aşınmasını önlemeyi hem de demir fiatları yükseldiğinde bunları söküp satmayı düşündü. Böylece tamamen başka bir amaçla kullanılan demir levhalarla farkında olmaksızın ilk demiryolu uygulamasına geçilmiş oldu. Demir levhalar üzerinde arabalar kolayca hareket ettirilebildiğinden, demirlerin sökülmesinden

vazgeçildi. Buharla işleyen arabaların yapılması ve geliştirilmesi ile birlikte demiryolculuğa yönelik başladı.

Raylardan meydana getirilmiş bir yolda, buharla işleyen bir arabayı ilk kez yürüten Richard Trevithick'tir. 1801-1905 yılları arasında kullanılan bu araba bugünkü lokomotif esasından çok uzaktır. Bu ilk lokomotif Galles eyaletindeki bir maden ocağından bir kaç vagoneti yakındaki kanala kadar çekiyordu. [9:9]

1814 yılında George Stephenson iki silindirli "*Blücher*" adlı lokomotifi yaptı. Ancak lokomotiflerdeki büyük gelişme 1825'de Marc Seguin tarafından borulu kazan icad edildikten sonra olmuştur. Bundan yararlanan George Stephenson "*Roket*" adlı lokomotifi yaparak Liverpool-Manchester şirketince inşa edilmekte olan hat için açılan yarışmada birinci olmuştur. Gerçek anlamda ilk demiryolu olan bu hat 15 Ekim 1825'de açılmıştır. [17:225]

1845'e gelindiğinde İngiltere'de ikibin milin üzerinde demiryolu inşa edilmişti. 1830'larda diğer ülkelerde de demiryolu yapına başlandı. Fransa'ya ve Birleşik Devletler'e 1830, Belçika ve Almanya'ya 1835, Rusya'ya 1838, İtalya ve Hollanda'ya 1839'da geldi ve çok kısa zamanda bütün Avrupa'yı sıkı bir ağ halinde sardı. [5:76]

En erken tarihli tren istasyonu, Liverpool-Manchester demiryolunun 1825'de işletmeye açılan Manchester'deki terminalidir. İki katlı istasyon binası üçlü girişi ve üstte üçlü pencereleri ile gayet mütevazî bir yapıydı sadece platformunun bir kısmı günümüze gelebilmiştir. Crown Street'de

gayet mütevazı bir yapıydı sadece platformunun bir kısmı günümüze gelebilmiştir. Crown Street'de bulunan Livrepool terminali ise daha çok süsleyici elemana sahipti. Yapı hat boyunca iki katlı bir blok halinde uzanıyordu ve demiryolunun üstü ahşap bir çatı ile örtülüydü. Bu düzen erken yıllarda sık rastlanan bir tip olarak karşımıza çıkar. Bu plan hattın sağ ve solunda uzanan iki blokla güçlendirilmiştir. Buna örnek olarak Oxford (1852), Swindon (1841-42) tren istasyonlarını verebiliriz. Üçüncü ve önemli bir tip, bir önceki planda yer alan iki binanın, hattın karşısında bulunan bir ana bloğa iki kanat halinde birleştirildiği bir düzenlemedir. Buna en erken örnek Londra'daki Nine Elms (1837-38) tren istasyonuydu. [17:226]

19. yüzyıl eklektik mimari anlayışı içinde, istasyon binalarında her tarz kendine uygulama alanı bulmuştur. Birmingham hattının sonunda, Curzon Street'de bulunan terminalin cephesi İyon nizamındadır. Londra Euston Propylaea'nın anıtsal cephesinde ise dor nizamı kullanılmıştır. Amsterdam Willemspoort (1843), Huddersfield (1847), Monkwearmouth (1848) istasyonları klasik tarzın en güzel örnekleridir. Newmarket (1848) istasyonu barok, Rotterdam (1845) istasyonu gotik üslupta yapılarıdır.

19. yüzyıl sonları ve yirminci yüzyılın ilk yıllarında istasyon binaları "*picturesque eclectic*" anlayışa göre yapılmışlardır. Birinci Dünya Savaşı sonrasında inşa edilen istasyonlar ise, bu görünüme bağlı kalmakla beraber "*New aesthetic*" hareketiyle yeni türde istasyon binalarının yapımına kadar, nispeten önemsiz yapılar olarak karşımıza çıkarlar. [14:142]

BÖLÜM 3. OSMANLI IMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLUNUN GELİŞİMİ

3.1. İlk Demiryolu Çalışmaları

Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu çalışmalarından söz etmeden önce bu dönemin egemen ekonomik ve siyasal yapısını incelemek yerinde olur.

19. Yüzyılın ortaları, batılı sermayedarların, gelişmekte olan endüstrilerine ucuz hammadde kaynakları ve pazarlar aradıkları ve bunun içinde rekabet halinde oldukları bir dönemdir. İngiltere, Fransa ve Almanya'nın öncülük ettikleri ve daha sonra Amerika'nın katıldığı bu yarışta, Anadolu'nun ve Mezopotamya'nın tarımsal olanakları ve hammaddeleriyle, Ortadoğu'nun geniş petrol alanları büyük bir yer tutmaktaydı. Bu durum doğuya doğru yayılma siyaseti güden batı kapitalizmi için Anadoluyu odak noktası haline getirmiştir. [11:40]

Amaca yönelik ilk girişim, sermayenin ve sanayinin güçlü temsilcisi İngiltere'den gelmiştir. 1838 tarihli İngiliz Ticaret Anlaşmasıyla Birlikte, dışarıya karşı gerekli gümrük önlemleriyle korunmadan, her türlü iç ticaret sınırlamalarının kaldırılması, ülkeyi Avrupa'nın açık pazarı haline getirmiştir.

1838 Anlaşması, kapitülasyonların yabancılara tanımış olduğu öncelikleri genişleterek, onları yerli tüccarlarla eşit duruma getirmiş, ülke içinde de ticaret yapma olanakları vermiştir. Ancak yerli meslektaşlarından sermaye ve bilgi olarak çok üstün durumdaki Avrupalılar kısa zamanda, Osmanlı yurdunun

o güne dek görmemiş olduğu bir talanı başlatmışlardır. [6:240]

İngiltere ile yapılan bu ticaret anlaşmasını, öbür Avrupa ülkeleriyle yapılan çok sayıdaki anlaşma izlenmiştir. 1838 Anlaşmasıyla birlikte, gümrük duvarlarının kaldırılmasıyla, batıyla rekabet olanaklarından yoksun bulunan Osmanlı sanayi çökmüştür. Daha önceleri içeride üretilen birçok malın bile, dışarıdan getirildiği bir döneme girilmiştir. Böylelikle, Osmanlı ekonomisi gereksinim duyduğu malların hemen hepsini yabancı ülkelere getirip, buna karşılık hammadde ve tarımsal ürün satmaya dayanan sömürge tipi bir ekonominin bütün özelliklerini yansıtmaya başlamıştır. Avrupa'nın sanayi malları ülkeye akarken, Batı ve Güney Anadolu'nun Batılı sanayicilere ucuz hammadde ve tarımsal ürün sağlayarak dışarıyla bir bütünleşmeye girdiği görülmektedir. [11:41]

İngiliz Ticaret Anlaşmasının açtığı bu sömürge tipi ticaret çığrını, diğer Batı ülkeleri sermayesinin akması izlemiştir. Dış borçlanmaya ilk kez 1854 yılında başlanmış ve 20 yıllık süre içerisinde 15 ayrı dış borçlanma anlaşmasıyla 239 milyon lira borçlanılmıştır. Borçlanılan bu paradan hükümetin eline ancak 127 milyon geçmiştir. Borçlanmanın ilk on yılından sonra, ağır borç ve faiz yükleri ancak yeni dış borçlanmalara gidilerek karşılanabilmektedir. 1874 yılına gelindiğinde, devletin ödemekle yükümlü bulunduğu borç ve faiz taksitleri, kamusal gelirin beşte-dördüne ulaşmıştır. 1875 yılına gelindiğinde, devlet gelirleri dış borç taksitlerini karşılayamaz olmuştur. Çok ağır faiz koşullarıyla

alınan kredilerin geri ödeme olanakları kalmayınca 1876 yılında ödemeler bütünüyle durdurulmuştur.

Osmanlı maliyesinin düştüğü bu durum karşısında, yabancı alacaklıların baskısıyla bir kararname (Muharrem Kararnamesi) çıkarılarak devlet gelirleri, borçlarına karşılık gösterilmiştir. Bu vergileri toplayıp, alacaklılarına dağıtmakla yükümlü yabancı bir idare kurulmuştur. Düyun-u Ummiye adlı bu idare Osmanlı maliyesini denetimine almış, Osmanlı Maliye Nezaretindekinden daha geniş bir maliye örgütü kurmuştur.

Ancak Osmanlı İmparatorluğunun, gelenksel ulaşım türleri ve yol ağlarıyla, bu yarı sömürge tipindeki ekonominin istemlerini karşılaması olanaksızdı. Batının gelişen endüstrisine ucuz hammaddeyi hızlı bir biçimde akıtacak, onun mamul maddelerini geniş tüketim pazarlarına süratle taşıyacak gelişkin ve yüksek düzeyli bir ulaşım teknolojisi zorunluydu. Bu noktada demiryolları, Batı ve Güney Anadolu'nun varsılkırsal kesimlerini gelişen batı kapitalizimi ile bütünleştirme işlevini yüklenenecekti. Üzette demiryolları, batılı ülkelerin, doguya dogru yayılma siyasetinde etkinliği belirleyecek, önemli bir yer tutmaktaydı. Bu nedenle batı sermayesinin ve endüstrisinin temsilcileri, demiryolu imtiyazları elde etme yarışına girdiler. Bu yarış giderek, devletleri de ilgilendiren bir imtiyaz kapma yarışına dönüştü. Bu imtiyazları almak için askeri, siyasi, ekonomik her türlü baskıya başvuruldu. Çünkü, demiryolu imtiyazları daha baştan Türkiye'de nüfuz bölgeleri kurmak ve Türkiye paylaşılınca bu bölgeleri sömürge imparatorluklarına katmak amacını güdüyordu. [4:95]

1854-1866 yılları arasında Avrupalı sermayedarların Rumeli ve İzmir-Aydın bölgesinde hükümetle mukaveleler yaptıkları ve işe başladıkları görülür. Kırım savaşını takip eden bu yıllarda, Rus harbinde müttefikimiz olan İngiliz ve Fransızlar ülkede ticari ve siyasi planda yüksek bir nufuza sahip bulunuyorlardı. Haydarpaşa civarında Fenerbahçeye kadar uzatılmış olan çift mantarlı demiryol kolu o zamandan kalma bir İngiliz hatırası olup Türk toprağına ilk döşenen ray bunlardır. [10:537]

1856 tarihli Tanzimat Programında demiryolları yapımına özel bir önem verilmiştir. Bir taraftan Rumeli'de Çernova-Köstence arasındaki 66 kilometrelik (bugün Romanyadır) demiryolunun imtiyazı verilirken, diğer taraftan 23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın hattı imtiyazı doksan sene süreyle bir İngiliz şirketine verilmişti. Otuzbir milyon Franklık sermayesi için hükümetçe %6 faiz garanti edilen bu hattın İzmir-Aydın arasındaki 130 kilometrelik kısmı imtiyaz tarihinden on bir sene sonra yani 1 Temmuz 1866 tarihinde bitirilebilmiştir. [10:537]

4 Temmuz 1863'te Edward Price isminde bir İngiliz İzmir-Kasaba demiryollarının imtiyazı verilmiştir. Yirmi milyonluk sermayeli bu hatda %6 faiz teminatlıydı. Üç senede Kasabaya kadar olan 93 kilometrelik kısmı yapılmıştır. 1850'lerin sonlarından başlayarak Batı Anadolu'da demiryollarının yapımı, bu bölgeyi İngiliz ekonomisi ile bütünleştirmiş ve İngiltere ile olan ticareti arttırmıştır.

Yukarıda anlatılanlardan anlaşılacağı üzere, ilk demiryolları yaklaşık aynı tarihlerde hem Rumeli

hem de Anadolu'nun batı bölgesinde başlamış ancak yüzyıl sonra orta Anadolu'ya girmiştir.

3.2. Osmanlı Demiryolculuğunun Kuruluşu ve Çeşitli Evreleri

Demiryollarının, bir ülkenin ekonomisini canlandırmada, ticaretini geliştirmedeki önemi açıktır. Ne var ki, Osmanlı döneminde demiryollarının gelişimi, yarı sömürge düzeni içinde ve çok ağır şartlar altında gerçekleşmiştir.

1836-1853 yılları arasını kapsayan devrede Osmanlı ülkesine sadece demiryollarının ismi girmiştir. Avrupalı sermayedarlarla görüşülmüş ve yapılması düşünülen ana hatların güzergahları üzerinde fikirler üretilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğuna ilk demiryolu yapım önerisi 1856 yılında gelmiş ve hükümet aynı yıl İzmir-Aydın demiryolu imtiyazını bir İngiliz grubunun temsilcisi olan E. Price adlı bir sermayedara vermiştir. Bu hat ilk aşamada Torbalı (1862) ve Aydın'a (1866) ulaşmış ve giderek Söke (1890), Nazilli (1892), Sarayköy (1892), Denizli (1899) ve Dinar (1899) gibi tarım ürünlerini toplayan yerleşim birimlerine ulaşmıştır. Böylece, demiryolu, gelişmiş bir ulaşım teknolojisi olarak Menderes Ovasında ki geleneksel kervan yollarının yerini almıştır. [3:121-123]

1867-1875 yıllarını kapsayan devrede hükümet özellikle Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan hatta önem vermiştir. Bunun için ilk etapta (K.L.Biraderler) adlı bir şirkete bu hattın imtiyazı verildiyse de bir sene sonra mukavele fesholunmuş hattın imtiyazı 99 sene süreyle Baron dö Hircsh adlı Brüksel'li bir

bankere verilmiştir. Ayrıca bu devrede Haydarpaşa-izmit kısmı, Bursa-Mudanya hattı yapılmış Filistin demiryolu imtiyazı verilmiş, Hicaz demiryolunun yapılması fikri uyanmıştır. Türkiye demiryol projesini hazırlama görevi Avusturya başmühendislerinden Fon Presel'e verilmiştir.

1876-1888 yılları arası bir duraklama devresidir. Bu devrenin en önemli olayı Türk, İngiliz, Fransız sermayeli 68 kilometrelik Mersin Adana hattının yapılmasıdır. Bundan başka 1888 de Württembergische Vereinsbank müdürü A. von Kaolla'ya izmit-Ankara hattının imtiyazı verilmiştir. [10:538]

1889-1898 yıllarını kapsayan devrede imtiyaz sahiplerine çok büyük kolaylıklar sağlandığı görülmektedir. Yabancı şirketlerin demiryolu yatırımları için düzenlenen istikraz anlaşmalarında, hattın geçeceği sancakların aşarları, tarımsal vergi ve ürün gelirleri karşılık olarak gösterilmiştir. Düyun-u Ummümiye ise, güvence olarak gösterilen bu vergilere el koyarak yabancı şirketlere aktarmıştır. Böylelikle demiryolu yatırımları, yatırımı yapan şirketler açısından karlı ve risksiz bir yatırım olma niteliği kazanmıştır. Yapılan demiryolu yatırımlarının bu denli karlı ve güvence altına alınmış olması bazı istismarları da beraberinde getirmiştir. Yabancı demiryolu şirketleri bazen hatları, düzgün arazilerde bile kıvrım kıvrım, dolambaçlı biçimde döşemişlerdir. Sark demiryolları ve Eskişehir-Ankara hattı bunun en güzel örnekleridir. [4:69]

Demiryolu yatırımlarının bu denli çekici olmasının bir başka nedeni de, demiryolu yapımı için gerekli malzemelerin dışalım yoluyla yapımı gerçekleştirilen şirketin kendi ülkesinden

getirilmesi idi. Böylece Avrupa'nın demir-çelik sanayi ürünlerinede pazar yaratılmaktaydı.

Yine bu devrede Anadolu Demiryolları Şirketi kurulmuştur. Hükümet altı milyon Frank karşılığında Haydarpasa-Izmit hattını bu şirkete satmıştır. Şirket yılda 140 kilometre hat yaparak Anadolu içlerine ilerlemiştir. 1893'te Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hatlarının imtiyazı verilmiştir. 1896'da Eskişehir-Konya hattı bitirilmiştir. 1898'de Adapazarı-Arifiye hattı imtiyazı verilmiş ve Haydarpasa limanının inşasına izin verilmiştir. Bunlardan başka bugün Türkiye sınırı dışında kalan Suriye, Filistin, İstanbul-Selanik hatları için çalışılmıştır. [10:538]

19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde uluslararası yeni denge noktalarına ulaşılmış, imtiyaz kapma savaşında Almanlar, İngiliz ve Fransızların önüne geçmiştir. Alman sermayesini temsil eden Deutsche Bank, Osmanlı yönetiminden önemli demiryolu imtiyazları elde etmeyi başarmıştır. Hamburg kentinden Basra körfezine kadar uzanması tasarlanan Bağdat Demiryolu Projesi, bankanın en önemli girişimidir. 1889 yılında Deutsche Bank'ın öncülüğüyle kurulan Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası, Izmit'e ulaşmış bulunan Haydarpasa hattını, Ankara'ya bağlamıştır. Kumpanya Basra körfezine uzanacak olan bir hattın imtiyazını almıştır. Bu hat, Toroslara aşır, Adanaya inecek, oradan doğuya dönerek Fırat'ı geçecek, Musul üzerinden Bağdat'a ve sonunda Basra'ya ulaşacaktı. [4:98]

Almanlar tarafından kurulan bu şirkete verilen imtiyazla şu olanaklar sağlanıyordu: Şirketin demiryolu inşaat ve işletmesinde kullanacağı hazine

toprakları parasız devredilecektir. Hazine arazisinden çıkarılacak kum, balast v.b. gibi maddeler için kira ya da benzeri bir para ödenmeyecektir. Travers v.b. gibi demiryolunun gereksinim duyacağı kereste, odun yolun geçtiği ormanlık bölgeden parasız sağlanacaktır. Demiryolunun iki tarafından 20'şer kilometrelik toprak parçasında bütün madenlerin işletme hakkı bedelsiz olarak şirkete verilmiştir. Şirket demiryolu boyunca arkeolojik araştırmalar yapabilecek, bulduklarını sahiplenebilecektir. Demiryolunun geçtiği topraklardan sağlanan gelirler, her türlü vergi ve pul resminden muaf tutulacaktır. [12:171]

Orta ve Güney Anadolu'da bu demiryollarının yapımı, Alman sermayesinin ülkeye akışını hızlandırmış ve Almanya ile olan ticareti büyük ölçüde arttırmıştır. Bu dönemde bir grup Hamburg'lu tüccarın bir gemicilik şirketi kurarak Hamburg, Bremen, Avers ve İstanbul arasında gemi seferlerini başlattığına tanık oluyoruz. [8:397]

1899-1914 yıllarını kapsayan devrede Bağdat hattı dışında dikkati çeken diğer bir konu Hicaz demiryoludur. Bu demiryolu devlet tarafından yapılmış ve işletilmiştir. Bundan başka kayda değer bir konu da Chester Projesidir. İngiltere ve Almanyanın başlattığı demiryolu imtiyazları yağmasına biraz geçte olsa Amerika da katılmıştır. Bu projenin amacı, Anadolunun Doğu ve Kuzey Doğu illerine demiryolları yapmaktır. Görünüşe göre bu proje çok avantajlıydı çünkü 99 yıllık imtiyaz isteginde, demiryolları için hükümet tarafından kilometre garantisi istenmiyordu. Fakat projenin üstünde durulmayan bir şartı vardı, hatların geçeceği yerlerin iki yanında 20'şer kilometrelik

bir alanda, bilinen veya bilinmeyen bütün maden ve petrol zenginliklerinin işletilmesi hakkı imtiyaz sahiplerine ait olacaktı. Ancak Birinci Dünya Savaşı projenin gerçekleşmesine engel oldu. Lausanne Konferansları sırasında, Chester Projesi tekrar diriltildiyse de daha sonra unutulup gitti. [4:70]

1914-1918 arası savaş yıllarıydı. Bu devrede demiryolu devlet emrine geçmiştir. Tümü yabancı şirketlerce işletilen toplam 4000 kilometrelik demiryolu savaş sırasında "Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü"nin emrine verilmiştir. Bu işletme tarafından Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarında çalışmalar yapılmıştır. Ancak savaşın yenilgiye sonuçlanması üzerine yapılan demiryollarının başlıcaları milli sınırlar dışında kalmıştır. [10:540]

1919-1922 yılları milli demiryolculuğumuzun doğduğu yıllardır. İstanbul'un itilaf devletlerince işgalinin ardından Türk Hükümeti Anadolu'da sahipsiz kalan hatları işletmeye ve millileştirmeye başlamıştır.

3.3. İstanbul'da Ulaşım Ve Demiryolları

Osmanlı İmparatorluğunda İstanbul'un ulaşım konusu Tanzimat döneminden itibaren önem kazanmaya başlamıştır. Bu döneme kadar Bizans'tan kalan ulaşım düzeni devam ettirilmiştir.

Bizans İstanbul'unda Roma stili ana yollar yapılmıştı. Ayasofya Meydanından başlayan ve "Mese" adını taşıyan (bugünkü Divanyolu-Yeniçeriler Caddesi) 8-9 metre genişliğinde bir yol Forum Tauri (bugünkü Bayazıt Meydanı) yöresinde uzanmakta,

buradan ikiye ayrılarak Fatih ve Aksaraya yönelmekte, Aksaray'dan da Edirnekapı'ya ulaşmaktadır. Bugünkü Atatürk Bulvarının bulunduğu yörede kenti Haliç'ten Marmara kıyılarına bağlayan geniş bir yol vardır. Bu geniş ana caddelere karşın diğer yollar dar, düzensiz ve kaldırımsızdır.

Osmanlı döneminde Tanzimat'a kadar yöneticilerin kent trafiğine önem vermediklerini, hatta mevcut anayolların zamanla daralmasına, meydanların küçültülmesine karşı ilgisiz kaldıklarını görüyoruz. Tanzimat'la birlikte birçok alanda olduğu gibi ulaşım konusunda da gelişmeler olmuştur. Haliç'te Fatih Sultan Mehmet'in dubalar üstünde köprü kurduğu tarihten yaklaşık 400 yıl sonra 1837 yılında ilk kez Haliç'in iki yakasını birleştiren bir köprü yapılmıştır. II. Mahmut zamanında kurulan bu tahta köprü sırasıyla 1845, 1863, 1877,1912 tarihlerinde değiştirilecektir. Tanzimat döneminde kent içi trafiğe önem verildiğini, yollara kaldırım döşendiğini ve caddelerin, meydanların genişletildiğini biliyoruz. Sadrazam Fuat Paşa Divanyolunu 25 metreye genişletmiş, Şehremini Server Paşa da Bayazıt Meydanının genişletilip düzenlenmesini sağlamıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul'da kentiçi yolculuklar yaya olarak ve kayıkla yapılıyordu. Bu nedenle İstanbul'un ilk sokakları yaya hareketlerine göre biçimlenmişti. Kayıklar İstanbul'un kamu ulaşım sistemini oluşturuyordu. Bir esnaf örgütlenmesi içinde, yük ve yolcu taşıyan bu kayıklar dolmuş esasıyla çalışıyordu. İki kürekliden on iki kürekliye kadar çeşitli büyüklüklerde kayıklar bulunuyordu. Deniz ulaşımı, kara ulaşımına göre daha yaygındı. Arabalar daha yeni yeni kullanılmaya başlanmıştı. 1825 yılına

kadar faytona binmek sadece padişahın imtiyazıydı. Daha sonraları devlet memurlarına da bu izin verildi. Tanzimatı izleyen yıllarda artık zenginler arasında araba alış ve satışları yaygınlaşmıştı. Abdülaziz ve Abdülhamid dönemlerinde ise İstanbul'un herhangi bir köşesinde kiralanabilecek binek arabası bulmak mümkündü. Arabanın girmesi, yaya trafiğine göre biçimlenmiş İstanbul sokaklarının yeniden düzenlenmesini gerektiriyordu. Sık sık olan büyük yangınlar sokakların arabaya uygun hale getirilmesini kolaylaştırmıştır. [18:19]

19. yüzyılın ikinci yarısında yeni teknikler İstanbul'a yeni trafik sistemlerini getirmiştir. İstanbul'un biçimlenmesinde bu yeni kitle ulaşım sistemleri belirleyici olmuştur. İlk olarak, 1850'li yılların ortalarından itibaren düzenli vapur işletmesi başlamış, bunu 1870'li yıllarda tramvay, tünel ve banliyö trenleri gibi raylı taşıma sistemlerinin kurulması izlemiştir. 1914 yılında da geniş bir elektrikli tramvay sistemi kurulmuştur.

19. yüzyıl içinde saraylar, köşkler ve askeri binaların yer seçimine bakıldığında kentin kuzeye doğru bir gelişme içinde olduğu anlaşılır. Önceki yüzyıllarda İstanbul, Galata ve Üsküdar ayrı karektere sahip yerleşmeler iken, 19. yüzyılda bu üçlü kent yapısı bütünleşmeye başlamıştır. Bu bütünleşmeyi yaratan nedenlerden birisi, göçler sonucu nüfusun artışı, diğeri ise kent nüfusunun bir bölgeden diğerine erişmede yeni ulaşım sistemlerinin sağladığı kolaylıklardır. [12:192]

İstanbul'un kıyıları boyunca gelişiminde deniz ulaşımının büyük etkisi olmuştur. Osmanlı Hükümeti ilk buharlı gemiyi 1829'da satın almış ve 1838'de tersane buharlı gemi yapımına başlamıştır. 1840'lı

yıllarda Boğaziçi'nde bir Rus ve bir İngiliz vapuru hizmet veriyordu. Osmanlı Hükümeti de, 1844 yılında tersanede kurulan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi eliyle "Hümapervaz" vapurunu işletmeye başlamıştır.

Düzenli deniz ulaşımının sağlanması, 1851 yılında Şirket-i Hayriye'nin kurulması ile olmuştur. Osmanlı idarecilerinin önderliğinde, İstanbul'daki bazı bankarlara de hisse verilerek bir anonim şirket kuruldu. Şirket ilk etapta Londra'ya altı adet vapur ısmarladı. İlk vapurlar 1854'de gelerek çalışmaya başladı. Bunun üzerine yabancı vapurların Boğaziçi'nde çalışması yasaklanmıştır. Şirket-i Hayriye'ye verilen imtiyaz, Boğaziçi ile sınırlı olmak üzere yirmibeş yıllıktı. Bu durumda Hazine-i Hassa İdaresi ile aralarında bir iş bölümü doğdu. Hazine-i Hassa İdaresi Sirkeci-Adalar, Sirkeci-Pendik, Sirkeci-Yeşiköy hatlarında hizmet verdi.

Şirket-i Hayriye 1869 yılında iki araba vapuru ısmarlamış ve ilk araba vapuru Kabataş-Usküdar arasında çalışmaya başlamıştır. Araba vapurları, kentiçi yük taşımacılığında çok, askeri amaçla top arabalarının taşınmasında sağlayacağı kolaylıklar yüzünden yaptırılmıştı. Şirket-i Hayriye, 1905 yılında filosunu yenileme yoluna gitti ve yandan çarklı vapurlar yerine ilk uskurlu vapurları devreye soktu. 1912 yılına gelindiğinde, taşıdığı günlük yolcu sayısını kırk dokuz bine çıkaran Şirket-i Hayriye genellikle karlı olarak işletildi. İstanbul'da gemi ile kentiçi yolcu taşımacılığı yapan diğer bir şirket de, 1913 yılında imtiyazı İtalyanlara devredilen Haliç Vapur Şirketiydi.

Deniz ulaşımındaki bu gelişmeleri, kara ulaşımında yeni girişimler izlemiştir. 1869

yılında, Konstantin Krepano Efendi'nin kuracağı şirkete, kırk yıl için dört hat üzerinde atlı tramvay izni verildi. İmtiyazın verildiği yıl Dersaadet Tramvay Şirketi kuruldu. İlk olarak Azapkapı-Beşiktaş ve Eminönü-Aksaray hatları yapılarak 1872 yılında hizmete başladı.

1881 ve 1907 yıllarında Şirket'e yeni hatlar için imtiyazlar verildiyse de, şirket genellikle bu yeni hatların yapılmasından kaçındı. Bunun yerine, varolan Karaköy-Bogaz, Karaköy-Şişli ve Eminönü-Aksaray hatlarına eklentiler yapmayı yegledi. Sadece 1907 yılında Galatasaray-Tünel ve Pangaltı-Tatavla hatlarını yaptı.

1911'de şirketle varılan anlaşmaya göre, tüm sebekede elektrik gücüyle çekime geçilmesine izin verildi. Şirket elektirik fabrikası kuracak, Karaköy köprüsü üzerinde çift hat döşeyecekti. Bu dönüşüm 1914 yılında gerçekleşti ve atlı tramvay yerini elektrikli tramvaya bıraktı. Elektrikli tramvaya geçilmesi ile birlikte, İstanbul ve Beyoğlu yakasında ayrı ayrı gelişen tramvay hatları birleştirildi.

1913 yılında İstanbul'un Asya yakasında da elektrikli tramvay işletmesine karar verildi. Bunun için merkezi Paris'te bulunan Omnium d'Entreprese şirketi ile Evkaf Nezaretinde tramvay işletmesi imtiyazı verildi. Üsküdar-Kısıklı-Alemdağ hattının imtiyazını alan Evkaf Nezareti bu hat için gerekli elektrik fabrikasını kurmaya başlayarak, tramvay vagonlarını getirtti ise de, araya Dünya Savaşının girmesi ile hat işletmeye açılmadı. [18:20]

İstanbul'daki ikinci raylı kitle ulaşım türü, Tünelin yapılması ile gerçekleşti. Galata Tüneli,

Fransız mühendis Eugene Henri Gavand'ın eseridir. 1867 yılının Mayıs ayında İstanbul'da bulunan Eugene Henri Gavand, Karaköy'den Yüksekaldırım yoluyla İstiklal Caddesine ulaşımın güçlüğüne görmüş ve küçük bir metro özelliği taşıyacak tünel projesi ile buranın trafiğini kolaylaştıracağını düşünmüştür. [7:155]

Tünelin projelerini hazırlayan Gavand, önce Fransız hükümetine başvuruyor ancak ilgi göremiyor, ardından İngiliz hükümeti 'ikiyüzelli bin İngiliz liralık bir sermaye ile desteklemeyi kabul ediyor. Bu sermaye ile bir şirket kuran Gavand tekrar İstanbul'a dönerek Osmanlı hükümeti ile yaptığı uzun görüşmeler sonucunda 6 Kasım 1869'da tünel imtiyazını almayı başarıyor. İnşaat imtiyazını da alan Gavand, 30 Haziran 1871'de çalışmalara başlar, 1874 Aralık ayında tünel inşaatı tamamlanır. Tünelin her iki ucundaki istasyon binalarında Gavand'ın eseridir. Bu iki binadan İstiklal Caddesi başlangıcındaki, Metro Han diye anılmakta olan Tünel binası eski özelliğini bir ölçüde bugün de korumaktadır.

14 Ocak 1875 tarihinde resmen açılan ve 15 Ocak'ta hizmet vermeye başlayan Tünel, dünyanın en eski üçüncü tünelidir. İlk tünel Londra(1863), ikincisi New York'da (1868) inşa edilmiştir. Tünel İstanbul'da Galata'yı Beyoğlu'na bağlayan 570 metre uzunluğunda bir yer altı yoludur. Genişliği 6,60 ve yüksekliği 4,60 metredir. Tünelin eski tesislerinin bazı özellikleri şunlardı: 150 atmosfer güçlü iki buhar makinesi bir çift kablo volanını çeviren bir şaftı tahrik ederek çalışırdı. Kablo volanının biri kabloyu sararken diğeri boşaltır, böylece iki vagonlu bir dizi tren yukarı çıkarken diğeri dizi de aşağı inerdi. Kabloları yassı şekilde

olup, her biri birer kursun kalem kalalınlığında elli bükümlü çelik tellerden yapılmaktaydı. Bu kablo özel sipariş üzerine ancak belirli fabrikalarda yaptırılmaktaydı. Bu nedenle zaman zaman kabloların sağlanması mümkün olamayınca, tünel seferlerine ara verilmiştir.

Tünel, 1904 yılına kadar sermayeyi sağlayan İngiliz Şirketi tarafından işletilmiştir. 1910 yılında Tramvay şirketinin hatları elektrikle işletmeye başlaması üzerine, Tünelin taşıdığı yolcu miktarında önemli bir düşme olacağını hesaplayan İngiliz Şirketi, Tüneli devretmeye karar vermiştir. Tünel bu tarihten sonra Tramvay Şirketince işletilmeye başladı.

İstanbul'daki üçüncü raylı kitle ulaşım türü demiryollarıydı. İlk gelişme, İstanbul'un Avrupa ile demiryolu bağlantısını sağlamak amacıyla, Baron dö Hircsh ile 1869 yılında yapılan imtiyaz sözleşmesiyle başladı. Kurulan Rumeli Demiryolları Şirketi bu hattı gerçekleştirdi. 1872 yılı Temmuz ayında Sirkeçiden Hadımköy'e kadar banliyö hattı açılmış bulunuyordu. Daha sonraki yıllarda bu hat Yeşilköy'e kadar çift hat haline getirildi.

Demiryolunun Sirkeci'ye kadar ulaşması, kent dokusunun bozulmasında etkin bir rol oynamıştır. Demiryolu şirketleri yüklemeye boşaltma işlemlerini kolaylaştırmak için Sirkeci-Eminönü'nde bulunan limana ulaşma amacındaydılar. Teodosyus zamanından beri bütünlüğünü koruyan sur çizgisi, imparatorluğun içinde bulunduğu bu yapısal değişim sonucunda parçalanmıştır. Ayrıca surla beraber tren yolu güzergahına rastlayan Sarayburnu Sahil Sarayı da yıkılmak zorunda kalmıştır. [12:199]

Anadolu yakasındaki demiryolunu, Osmanlı hükümeti kendisi gerçekleştirdi. 1871 ile 1873 yılları arasında 91 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit hattı yapıldı. 1872 yılı sonunda Haydarpaşa-Pendik arası işletmeye açılmış bulunuyordu. Bağdat demiryolu yapılırken, bu hat 1888 yılında Anadolu Demiryolu Şirketine, satıldı. 1905 yılında Haydarpaşa-Gebze arası çift hat haline getirilmiştir.

Marmara Denizi sahilleri boyunca uzanan çift hatlı demiryolları, İstanbul metropolitan alanı içinde yer alan kitle ulaşım araçları arasında önemli bir yer tutar. Aynı zamanda ana hat niteliğinde hizmet veren bu hatlardan, Avrupa yakasındaki Sirkeci-Halkalı bölümü 27.6 kilometre'dir. Anadolu yakasındaki Haydarpaşa-Gebze bölümü ise 44.2 kilometre uzunluğundadır.

Günümüzde İstanbul, ulaşımı yaya ve kayıkla kurulu olan bir kentten, kentiçi ulaşımın değişik türde toplu taşıma araçları ve özel araçlarla sağlandığı bir metropol haline gelmiştir.

BÖLÜM 4. HAYDARPAŞA-GEBZE HATTINDAKİ İSTASYON BİNALARI

4.1. Haydarpaşa Tren İstasyonu

Anadolu demiryollarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa garı Boğazın Marmara çıkışında, Kadıköy koyunun kuzeyinde bulunmaktadır. Haydarpaşa garı binası, TCDD Genel Müdürlüğü I.İşletme Başmüdürlüğü ana binasıdır. Haydarpaşa Gar Müdürlüğü de bu binada bulunmaktadır. (Ek-4.1.1)

Buradaki ilk istasyon binası, 1872 yılında gerçekleştirilen Haydarpaşa-İzmit hattının ana garı olarak mütavazi boyutlarda inşa edilmişti (Foto.4.1.1). Ancak Anadolu demiryollarının gitgide yoğunlaşan trafiği nedeniyle mevcut tesisler yetersiz kalınca, II.Abdülhamit döneminde (1876-1909) yeni bir gar binası ve tesislerinin yapımına karar verildi. Mevcut yükleme limanı da sıklıkla nedeniyle ancak gardan İstanbul'a yük taşıyan küçük tonajlı gemilerin yanaşmasına olanak tanıyordu. Bu nedenle büyük açıkdeniz gemileri için de uygun olan bir limanın inşası planlanmış ve denizin sığ olduğu bölge doldurularak yeni gar için gerekli alanların oluşturulması amaçlanmıştı. Uzun süren görüşmelerden sonra padişah 20 Nisan 1899'da Anadolu Demiryolları Şirketini Haydarpaşa limanının inşası ve işletmesiyle görevlendirmiştir. Şirket bu görevi yerine getirmek amacıyla "*Societe' te' du Port de Haidar-Pacha*" adlı bir şirket kurmuştur. İnşaat işine 1900 yılı Eylül ayında Holzman firması tarafından başlanmış ve 14 Nisan 1903 yılında yeni liman açılmıştır (Foto.4.1.2, 4.1.3). [13:36]

Haydarpaşa liman şirketi 1906 yılında Anadolu demiryollarının liman alanında yeni bir teşrifat salonunun inşasına başladı. (Foto.4.1.4). Eski ve bu arada çok küçük kalan gar, içinde aynı zamanda tren şirketinin işletme birimini de barındıran yeni ve görkemli bir bina ile değiştirdi. Holzmann firması manzarayla uyum içinde olan, ayrıca Anadolu'nun giriş kapısı olarak adlandırılan bir bina inşa etti. Yapımına 30 Mayıs 1906 yılında başlanan binanın 19 Ağustos 1908'de yolcu salonu bölümü açılmış, yapının tümü 1909 yılının ortalarında bitirilebilmiştir. Yapıyı Otto Ritter ve Helmuth Cuno adlı iki Alman mimar gerçekleştirmiştir.

Bina başlandıça 2525 m² arsa üzerine kurulmuş ve bugün kapalı kısımları ile birlikte 3836 m² lik bir alana yayılmıştır. Garda hizmet veren 7 yol ve 4.Peron bulunmaktadır (Foto.4.1.5).

Bina, deniz cephesi Neo-Rönesans düzende olmakla birlikte, yer yer barok mimari üslubunun biçimsel öğelerinin de kullanıldığı eklektik üslupta bir yapıdır. Bu kurgusuyla kente bakan cephesinde eklektik üslupta bir yapı ile, arkasında peron bölümleri olan tipik bir 19. yüzyıl istasyon binasıdır. (Foto.4.1.6, 4.1.7, 4.1.8, 4.1.9)

Bina iki kolu farklı uzunlukta olan "U" planlıdır. Peron bölümlerinin yer aldığı iç avlusu kuzeye, köşe kulelerinin de bulunduğu ve cephe boyunca yer alan merdivenler üzerinde yükselen deniz cephesi ise güneye bakmaktadır. (Foto.4.1.10) Beş katlı binanın her katında bir koridor etrafında sıralanmış, geniş ve yüksek tavanlı büro olarak kullanılan odalar bulunmaktadır. Köşe kulelerinde ise üst katlara doğru küçükken dairesel planlı

mekanlar bulunmaktadır. Doğu ve güney cepheleri arasındaki kulenin zemin katı kaburgalı tonoz, üst katlara çıkan merdivenler ise her katta taş kemerler arasında yer alan çapraz tonozlar ile örtülüdür. Kaburgalar Neo-Gotik üslupta ve dekoratif görünümlüdür. Kaburga öğelerinin her biri beyaz sıvalı yüzey üzerinde koyu renkli ve sık dokulu bir örgü oluşturur. Birleşme noktaları rozet motifleriyle bezenmiştir. (Foto.4.1.11, 4.1.12) (Ek-4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6, 4.1.7)

Bina herbiri 20 metre uzunluğunda bin yüz ahşap kazık üzerine inşa edilmiştir. Binanın strüktürü bu kazıklar üzerine oluşturulan kazık ızgarası üstünde Hereke'den getirilen açık pembe renkli granit taşından yapılmış bir temel üzerinde yükselir. Zemin kat ve asma katlarda kullanılan taş cephe kaplaması Lefke taşından olup, açık nefti sarı renktir. Lefke taşı orta sertlikte kolay işlenebilir bir kumtaşıdır. Cepheleri zemin kat seviyesinde bosajlı, üst katlarda ise taraklanmış kumtaşı ile kaplanmıştır. Doğu ve batı cepheleri yer yer taş kaplama, yer yer de sıvalıdır. Özel tonozlu mekanlar dışında binada volta döşeme kullanılmıştır.

Binanın merdivenler üzerinde yükselen güney cephesi Neo-Rönesans düzende olmakla beraber, barok bezemeler ile süslenmiştir. Kornişlerle üç bölüme ayrılan cephenin zemin katında kapı kemerleri cephe boyunca uzanan bir silme ile birbirlerine bağlanmıştır. Bu kapı kemerlerinden üçü sepet kulpu biçiminde, diğer ikisi ise yuvarlak kemerli olup üstte bir kilit taşı motifi ile süslenmiştir (Foto.4.1.13). Sepet kulpu biçimindeki kemerler arasında üçgen alınlıklı panolar yerleştirilmiştir (Foto.4.1.14). (Ek-4.1.8, 4.1.9, 4.1.10)

Bir kornişle zemin kattan ayrılan balkon korkuluklu ikinci bölümde iki kat boyunca yükselen sütunlar dar bölümlerle geniş bölümler birbirini izleyecek şekilde sıralanmıştır (Foto.4.1.15). Bu sütunların başlıklarında volütler ve bitki dalları yer almaktadır (Foto.4.1.16). Bu bölümde bulunan pencere ve kapı alınlıkları dolama dal kartuş, girland gibi barok bezemeler ve ay yıldız ile süslenmiştir (Foto.4.1.17). Pencere grupları iki yanda plastırlarla belirlenmiştir.

Altan küçük konsollarla desteklenen bir kornişle ayrılan üçüncü bölümde, alttaki düzen plastırlarla devam ettirilmiştir. Ancak buradaki pencereler sade dikdörtgen söveli pencerelerdir.

Çatıda cepheye açılan çatı odaları düzenlenmiştir (Foto.4.1.18). Bunlardan ortadaki üzerinde bir saat ve bir arma göze çarpmaktadır. Bu armada Alman demiryollarının sembolü olan kartal, Türk demiryollarının da sembolü olarak kullanılmıştır. Kartalın pençeleri arasında ise bir çark görülmektedir (Foto.4.1.19). [13:97] Bu kanatlı tekerlek daha sonra stilize edilerek TCDD'nin amblemi olmuştur. İki yandaki köşe kuleleri de balkon korkulukları, dolama dal, girland gibi barok bezemelerin bulunduğu üçgen alınlıklı pencereler, kat kornişleri ve plastırlarla oldukça zengindir (Foto.4.1.20, 4.1.21).

Peronların bulunduğu iç avluya bakan kuzey cephesi ise dikdörtgen pencereleri ile oldukça sadedir. Binanın arduvaz kaplı dik meyilli çatısını ve köşe kulelerini örten konik örtülerini bulonlarla bağlanmış çelik strüktürler taşımaktadır. Bunların yanında çatı strüktüründe ahşap makaslar da

kullanılmıştır. Ayrıca çatı cephelerinde beşik örtülü çatı pencereleri bulunmaktadır.

Bina dekorasyonu da dikkati çeker. Güney cephesindeki merdivenlerle yükseltilmiş platformdan girilen ve peronların bulunduğu iç avluya açılan salonda, tavan-duvar birleşim yerlerinde bezeli furuşlar, kemer ayaklarında bir vazodan çıkan kıvrık bitki dalları ile bezeli alçı kabartmalar yer alır (Foto.4.1.22, 4.1.23, 4.1.24). Tavan kaplamasında bir kısmı kabaralı kasetler kullanılmıştır (Foto.4.1.25, 4.1.26). Sepet kulpu biçimindeki kapı kemerleri içinde vitraylar bulunmaktadır. Bu vitraylarda S ve C kıvrımlarıyla stilize barok motifler ve kemer uçlarında aslan başı motifi yer almaktadır (Foto.4.1.27, 4.1.28, 4.1.29).

"U" planlı yapının doğu kanadında yer alan yemek salonunun çinileri, Mehmet Emin Usta'nın eseridir. Yemek salonunun içinde bütün duvar ve sütun yüzeyleri boy hizasına kadar panolar şeklinde düzenlenmiş çinilerle kaplıdır (Foto.4.1.30). Bu panoların hepsinin motifi aynıdır. Firuze zemin üzerine beyazla yapılmış geometrik geçmelerin meydana getirdiği yıldızlarla oluşan bordürde iri yıldızların içleri mor zeminli olup, ortalarında sarı ve beyazla yapılmış birer rozet bulunmaktadır. Küçük yıldızların içleri ise lacivert ve sarı dolguludur. Dıştan beyaz ve lacivert ince şeritlerle çevrelenen panonun iç kısmında ise lacivert zemin üzerine yine beyaz geometrik geçmelerle yine onaltı ve sekiz köşeli yıldızlar oluşturulmuştur. Firuze zeminli bu yıldızların içlerinde beyaz ve sarı ile yapılmış rozetler yer almıştır. Yemek salonunun dışarıya açılan pencerelerinin alt hizasında ise bir sıra çini karodan oluşan beyaz zeminli, çok renkli, naturalist

ve stilize bitkisel motiflerle yapılmış bordür bulunmaktadır. [2:36]

Doğu kulesinin üçgen alınlıklı kapısından içeri girildiğinde, üst katlara doğru uzanan eliptik barok mermer merdivenlerle karşılaşılır. Merdivenlerin iki ucunda küreler üzerinde kanatlı ejder yer almaktadır. Merdiven korkulukları dolama dal motifleri ile bezelidir (Foto.4.1.31, 4.1.32).

Odaların özgün kalemişi bezeli tavanlarından yalnızca permi odası olarak kullanılan odadaki tavan, özgün bir örnek olarak kalmıştır. Bu odada tavanın dört köşesinde TCDD'nin amblemi olan kanatlı tekerler stilize olmadan önceki orjinal şekli ile resmedilmiştir (Foto.4.1.33, 4.1.34).

Yapı 1917'de sabotaj sonucu ve 1979'da bir tanker kazasında zarar görmüştür. Kırılan vitraylar yeniden takılmış ve zamanla bozulan dış cephe kaplaması yenilenerek bugünkü şeklini almıştır.

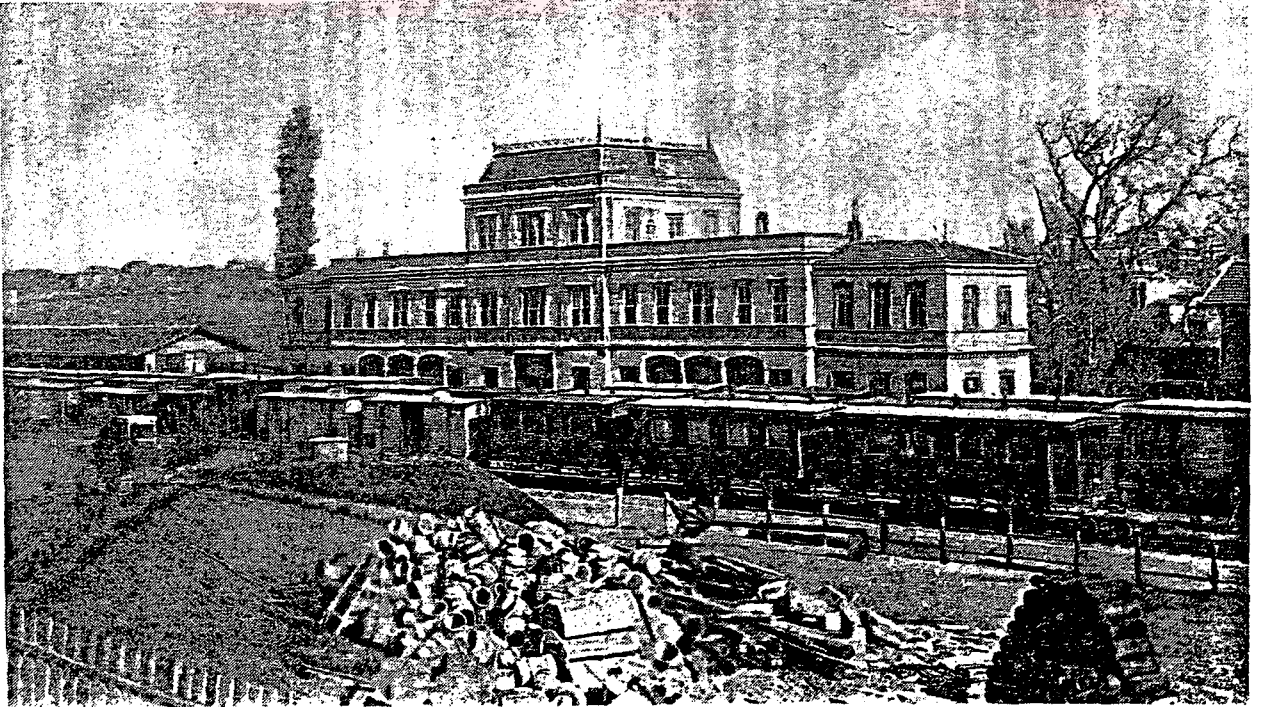


Foto.4.1.1. İlk Haydarpaşa Tren İstasyonu

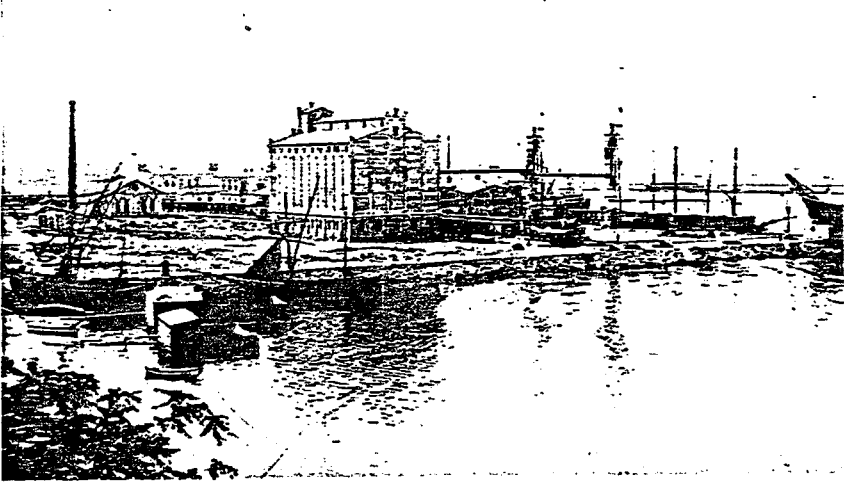


Foto.4.1.2. Haydarpaşa Limanı



Foto.4.1.3. Elektrik Santrali ve Gümrük Binası

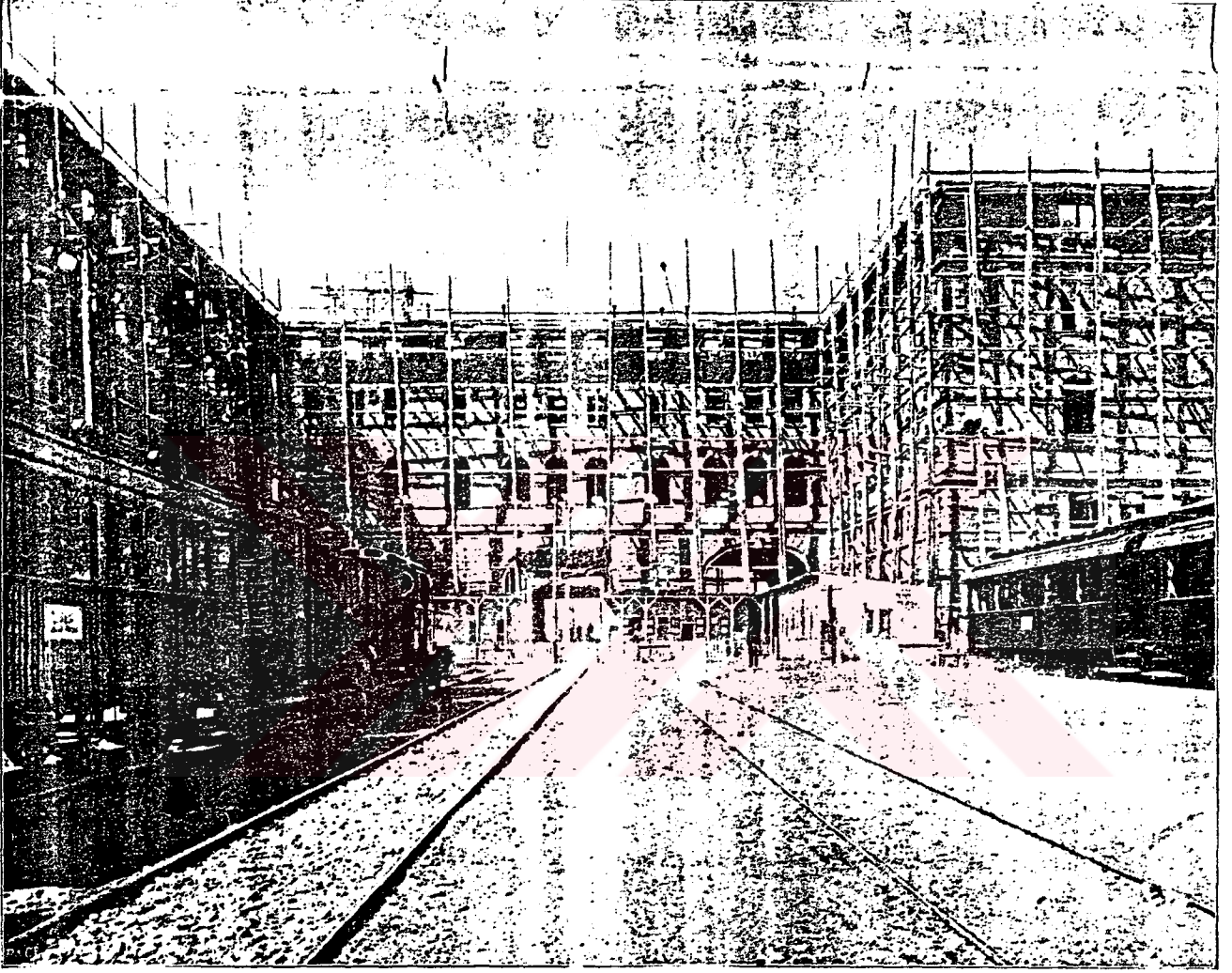


Foto.4.1.4. Haydarpaşa Garı İnşaatı



Foto.4.1.5. Haydarpaşa Garı Genel Görünümü

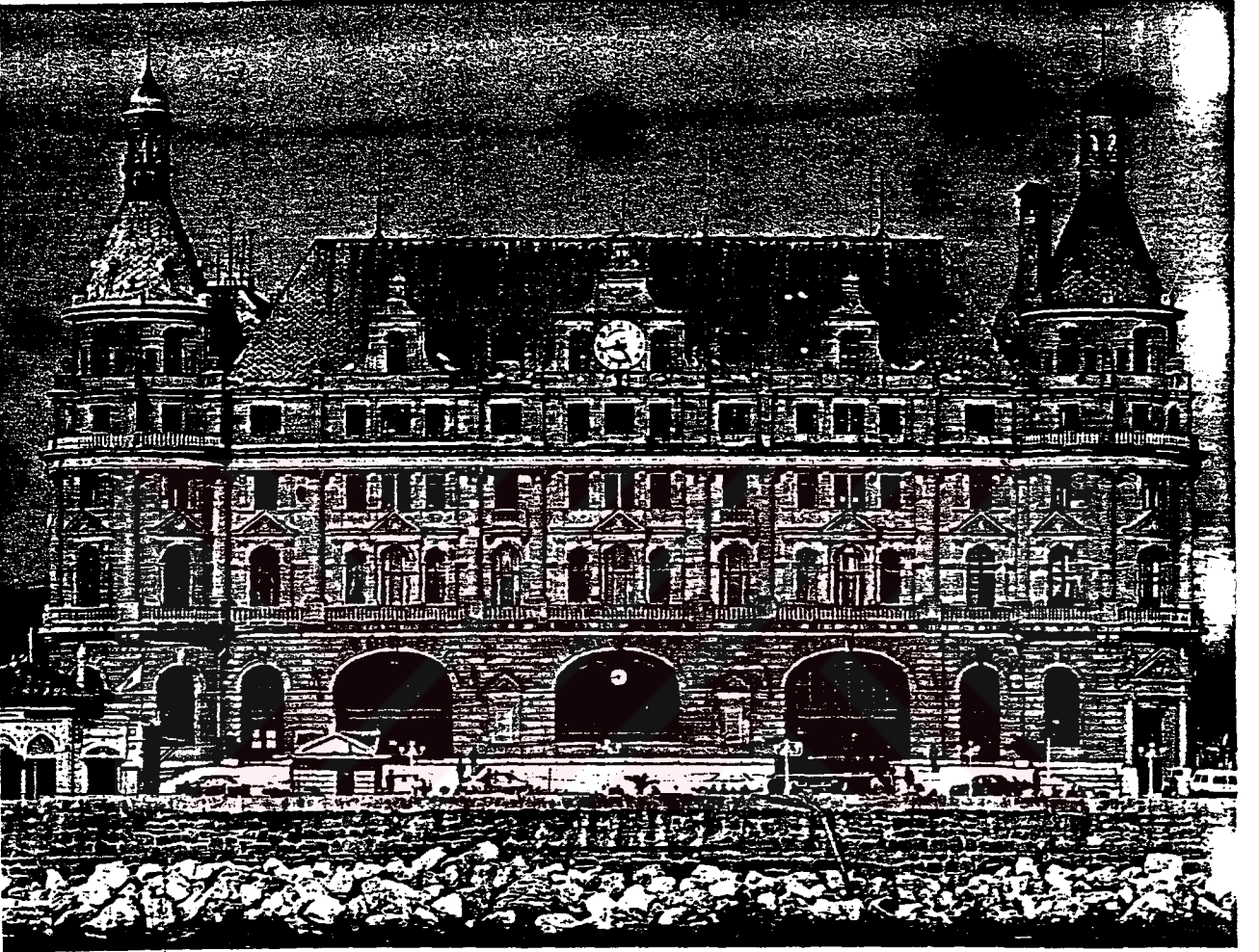


Foto.4.1.6. Haydarpaşa Garı Güney Cephesinin Görünümü

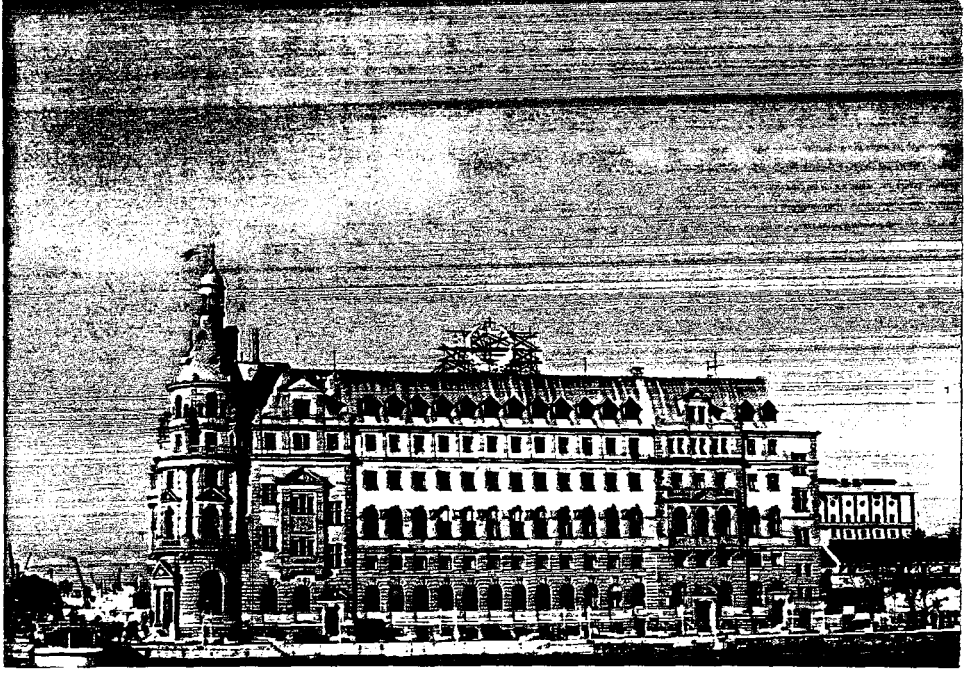


Foto.4.1.7. Haydarpaşa Garı Doğu Cephesinin Görünümü

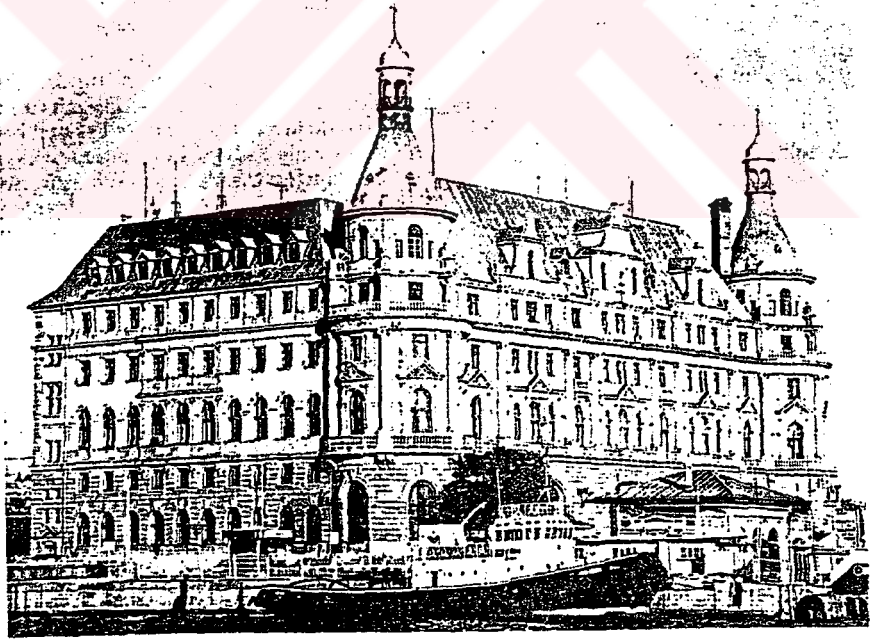


Foto.4.1.8. Haydarpaşa Garının Güneybatı'dan Görünümü



Foto.4.1.9. Haydarpaşa Garının Güneydoğudan Görünümü



Foto.4.1.10 Haydarapaşa Garının Kuzeyden Görünümü

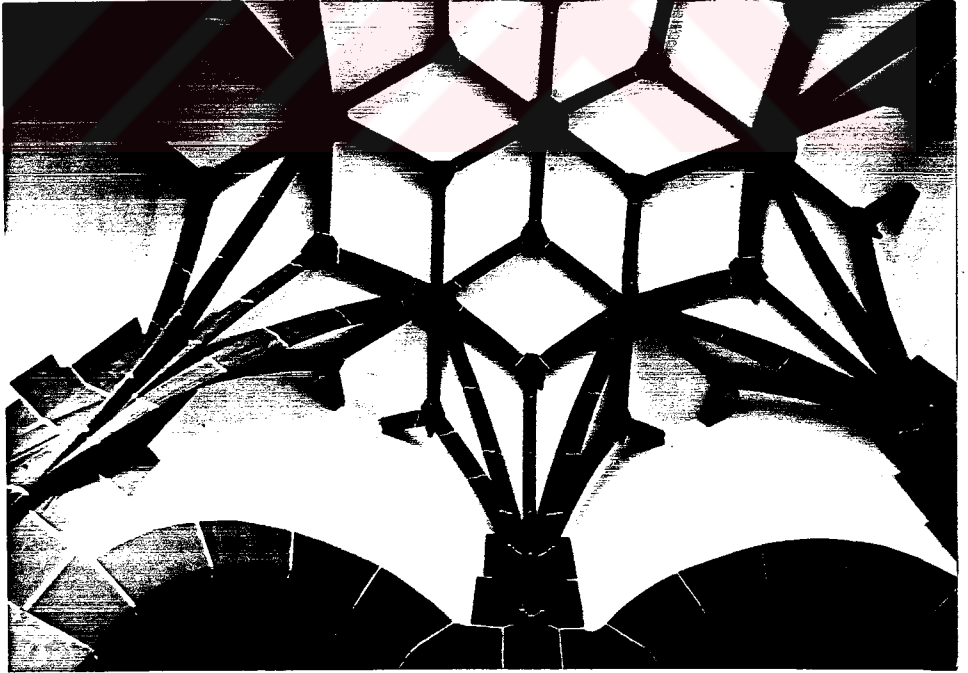


Foto.4.1.11 Doğu Kulesi, Neo-Gotik Üslupta Kaburgalı Tonz



Foto.4.1.12 Kaburgalı Tonoz Detay

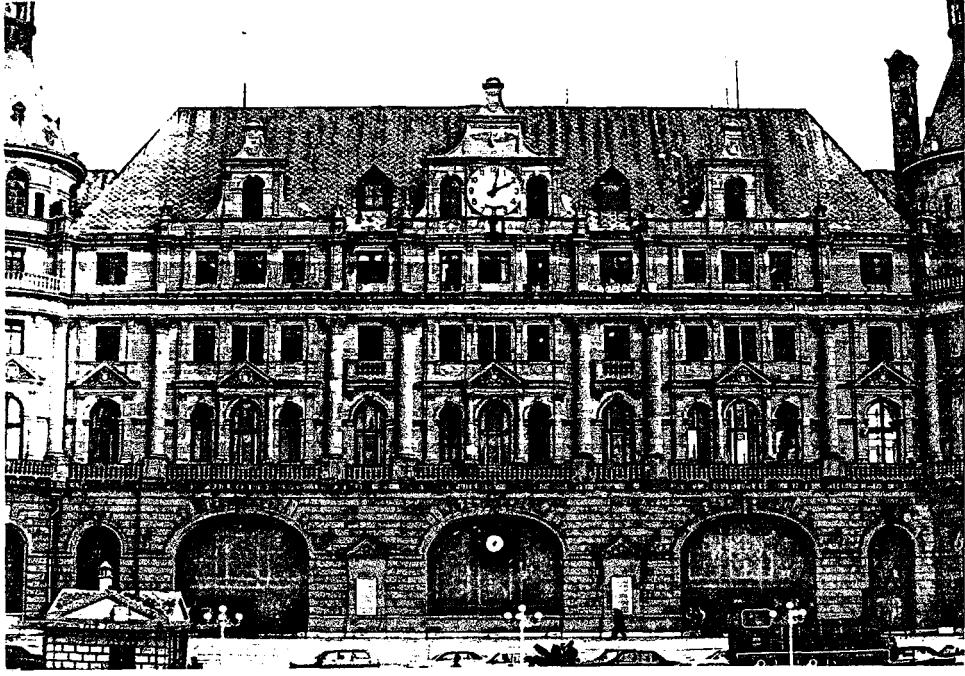


Foto.4.1.13. Güney Cephesinde Yer Alan Kapı Kemerleri

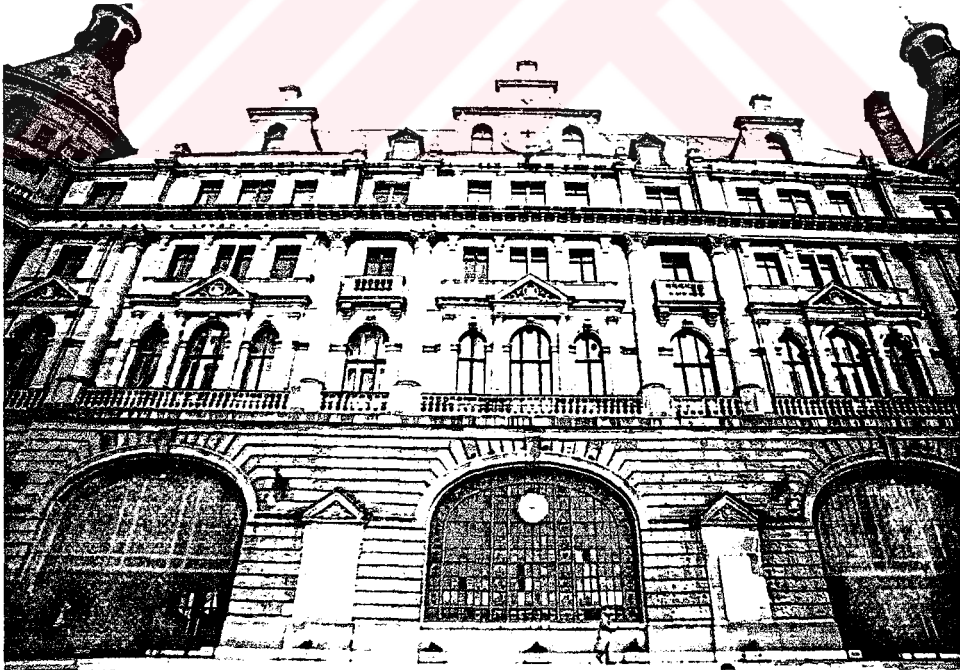


Foto.4.1.14 Güney Cephesinde Yer Alan Panolar



Foto.4.1.15 Güney Cephesi İkinci Kat Detay



Foto.4.1.16 Volütler ve Bitki Dalları ile
Bezeli Sütun Başlıkları



Foto.4.1.17 Pencere Alınlığı Detay



Foto.4.1.18 Güney Cephesine Açılan Çatı Odaları

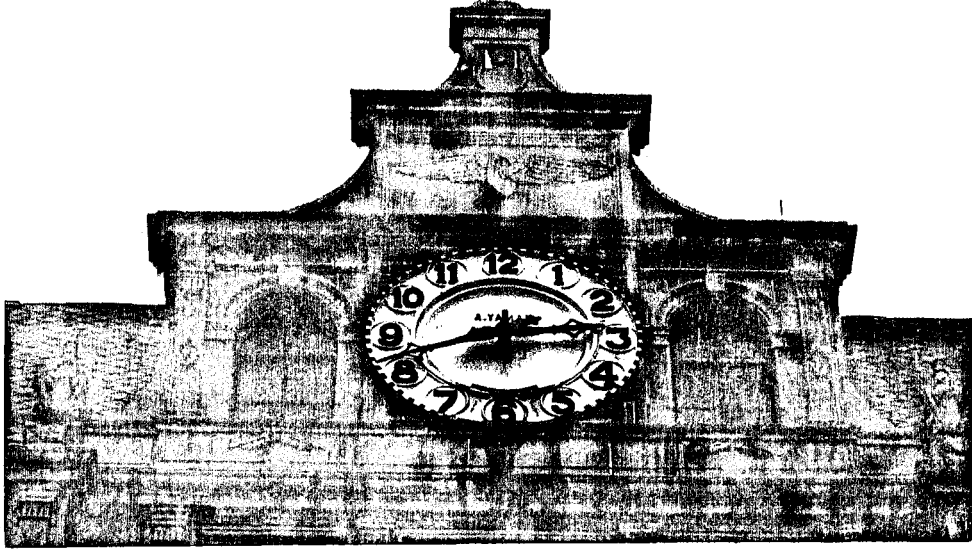


Foto.4.1.19 Cepheye Açılan Çatı Odası Detay



Foto.4.1.20 Batı Kulesi Detay



Foto.4.1.21. Doğu Kulesi Görünümü



Foto.4.1.22 Kemer Ayaklarındaki Alçı
Kabartmalar

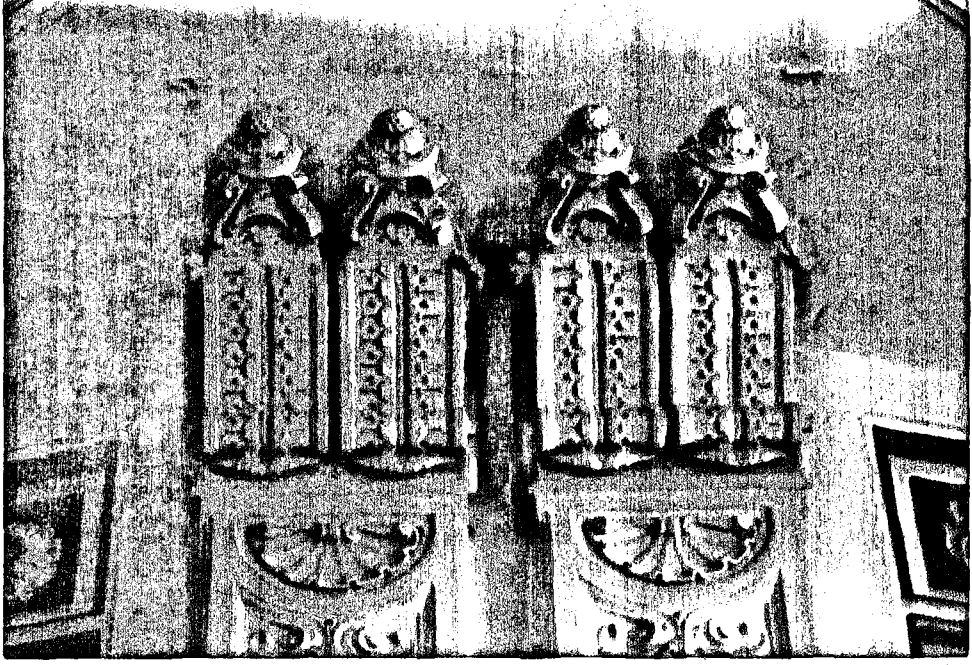


Foto.4.1.23 iç Avluya Açılan Salonun Tavan-Duvar Birleşim Yerlerindeki Bezeli Furuşlar

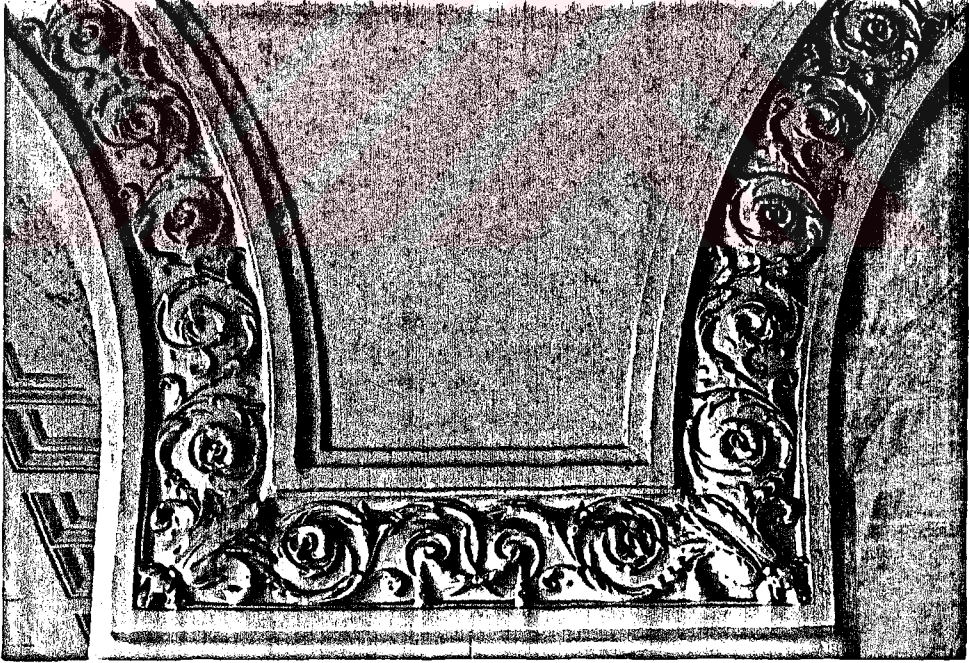


Foto.4.1.24 Alçı Kabartma Detay



Foto.4.1.25 iç Avluya Açılan Salonun Taban
Kaplamaşı



Foto.4.1.26 Tavan Kaplaması Detay



Foto 4.1.27 Kapı Kemerleri içinde Yer Alan
Stilize Barok Motiflerle Bezeli
Vitraylar



Foto.4.1.28 Kapı Kemerlerinde Yer Alan
Vitraylardan Detay



Foto.4.1.29 Kapı Kemer Uçlarında Yer Alan
Aslan Başı Motifli Vitray

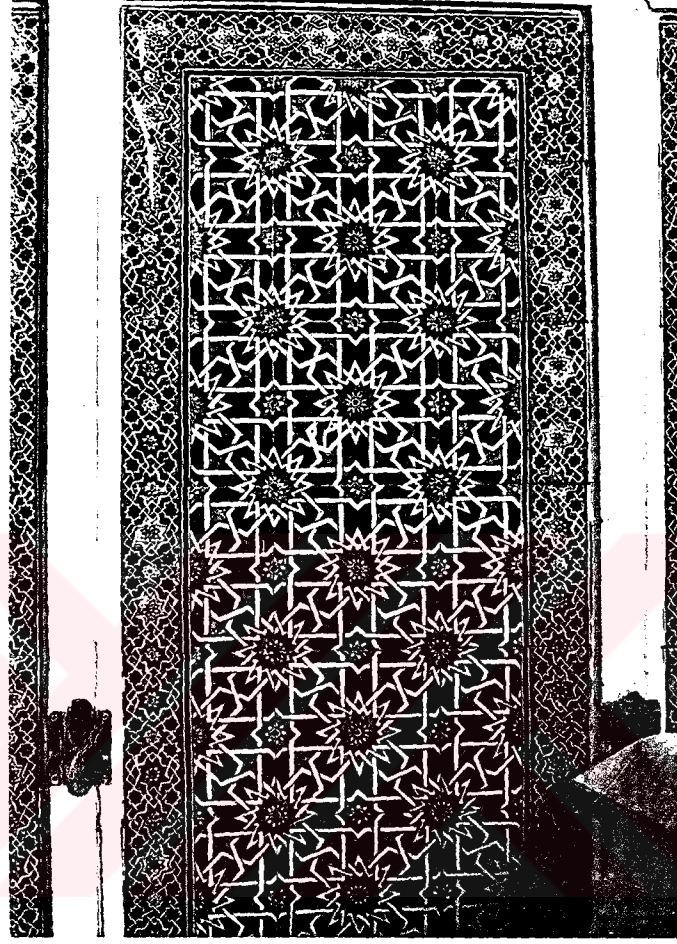


Foto.4.1.30 Yemek Salonunda Yer Alan
Geometrik Geçmeli Yıldızlarla
Bezeli Çini Panolardan Detay



Foto.4.1.31 Doğu Kulesinde Yer Alan Eliptik Barok Merdivenler

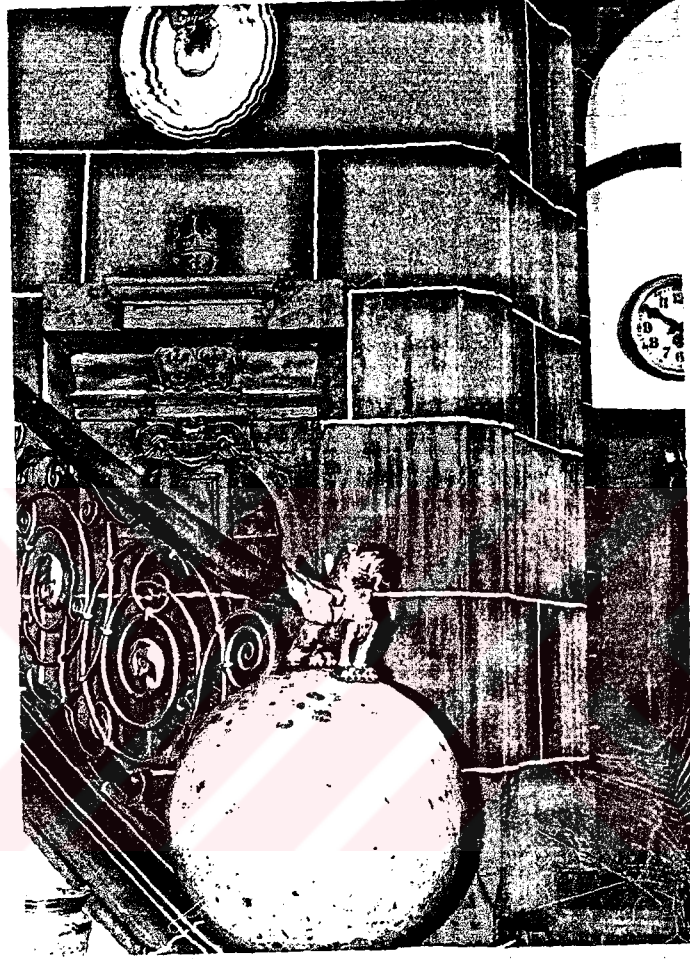


Foto.4.1.32 Merdivenlerin İki Ucunda Küreler
Üzerinde Yer Alan Kanatlı
Ejderler

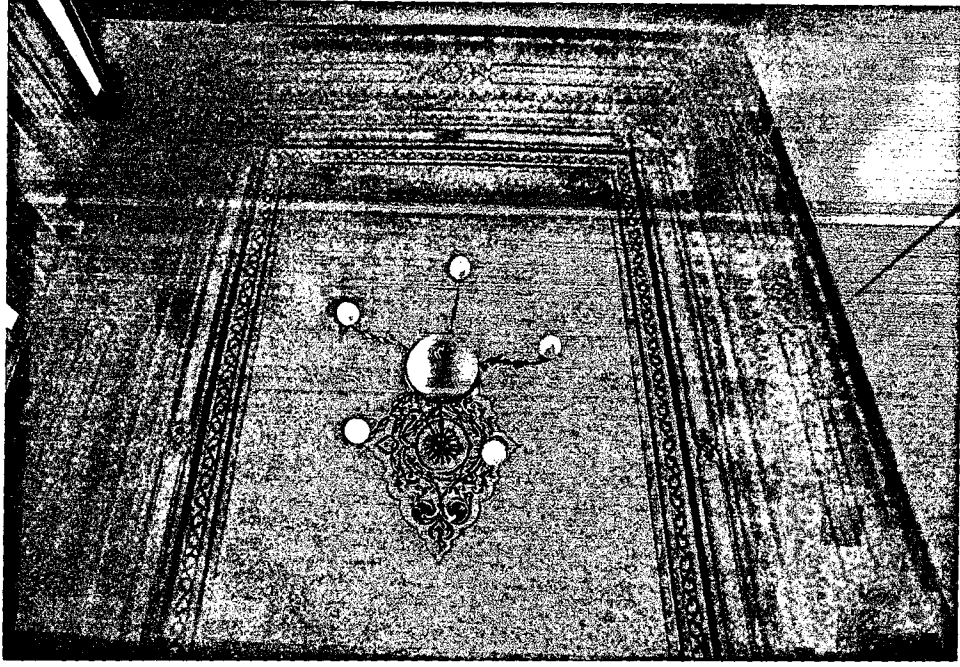


Foto.4.1.33 Permi Odası Olarak Kullanılan
Odanın Tavanında Yer Alan Kalem
işleri

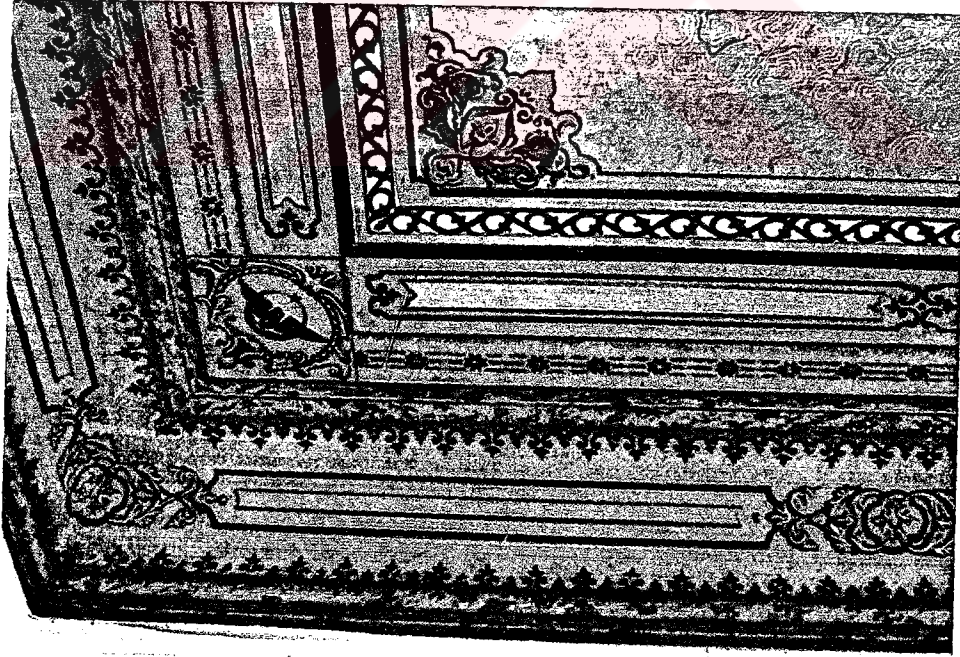


Foto.4.1.34 Kalem İşi Bezeme Detay

4.2. Kızıltoprak Tren İstasyonu

Tek katlı kagir bir yapıdır (Foto.4.2.1, 4.2.2). Dikdörtgen bir plana oturan düzgün bir kitlesi vardır. Salon ve işletmeye ait ofislerin yer aldığı bir şeması bulunmaktadır. (Ek-4.2.1, 4.2.2) İstasyon binasının karşısında lojman olarak kullanılmak üzere tasarlanmış iki katlı bir bina yer alır (Foto.4.2.3). Yapıda kapı ve pencere kemerleri basık kemer olup, üstte bir kilit taşı motifi ile süslenmiştir. Bu iki bina ve bekleme platoları birbirine bir alt geçitle bağlanmıştır. İstasyon binasında cephe boyunca sonradan eklendiği belli olan çelik konstrüksiyonlu bir sundurma yer almaktadır.

Yapıda duvar köşeleri geniş derzli kesme taş dizisi ile belirtilmiştir. Kapı kemerleri cephenin tamamında üzengiler kotundaki silmelerle birbirine bağlanmıştır. Kapı kemerleri geniş derzli kesme taşla süslenmiş ve üstte kilit taşı ile sonuçlandırılmıştır (Foto.4.2.4).

Cephe boyunca salon bölümü 53 santimetrelik bir öne çıkma yapmaktadır. Öne çıkma yapan salon bölümü, ön cepheye dik doğrultuda bir beşik çatı yapılarak yükseltilmiş ve cephenin bütününde vurgulanmıştır. Çatılar, bitimlerinde üçgen kırılmalar yapar. Saçakları oymalı eliböğründelerle desteklenerek uzanır. Salon bölümünün saçak kesimi önde içten eliptik dıştan çok kenarlı kemer biçiminde ahşaptan dekoratif bir öge ile kapatılmıştır. Bu ahşap perde oyma tekniğinde işlenmiş kıvrık bitki dalları ile bezelidir (Foto.4.2.5).

Kemer alınlığında oval bir madalyon yer alır. Madalyon üstte ve altta bir kilit taşı motifi ile süslenmiştir. Yan cephelerdeki pencere kemerleri de kilit taşı belirgin kesme taş dizisi ile süslüdür. Subasman kısmının bitimi bir profille belirtilmiş ve alt kısmında da panolar düzenlenmiştir.



Foto 4.2.1 Kızıltoprak Tren İstasyonu Genel Görünümü



Foto.4.2.2 Kızıltoprak Tren İstasyonu Yan Cepheden Görünüm



Foto.4.2.3 Kızıltoprak Tren İstasyonu Lojmanı



Foto.4.2.4 Kızıltoprak Tren İstasyonu Ön
Cepheden Görünüm



Foto.4.2.5 Kızıltoprak Tren İstasyonu.
Saçak Detay

4.3 Feneryolu Tren istasyonu

Bir bölümü iki katlı kagir bir yapıdır (Foto.4.3.1, 4.3.2). Dikdörtgen planlı yapının merkezde bekleme salonu, etrafında işletmeye ait ofisler ve lojman olarak kullanılan odalardan oluşan bir şeması vardır. Ayrıca üst kat lojman olarak düzenlenmiştir. (Ek-.4.3.1)

Ön cephede sonradan eklendiği belli olan çelik konstrüksiyonlu bir sundurma yer alır. Yapıda duvar köşeleri geniş derzli kesme taş dizileri ile belirtilmiştir. Öne 54 santimetrelilik bir çıkma yapan bekleme salonunun üstüne rastlayan kısım ikinci bir kat olarak yükseltilmiştir (Foto.4.3.3). (Ek-.4.3.2)

Beşik çatı kırılma yaparak yan cephelerde yamuk şeklinde uzanmakta ve saçaklar ahşap elibögründelerle desteklenmektedir.

Altta yer alan kapı ve pencere kemerleri, cephenin tamamında üzengiler kotundaki silmelerle birbirlerine bağlanmıştır. Kapı ve pencereler, geniş derzli kesme taşlarla kilit taşına doğru büyüyerek çerçevelenmiştir (Foto.4.3.4). Üstte yer alan pencereler basık kemerli olup, kilit taşına doğru büyüyen kesme taş dizisi ile süslüdür. Subasman kısmının bitimi bir profille belirtilmiş ve alt kısmında da panolar düzenlenmiştir.

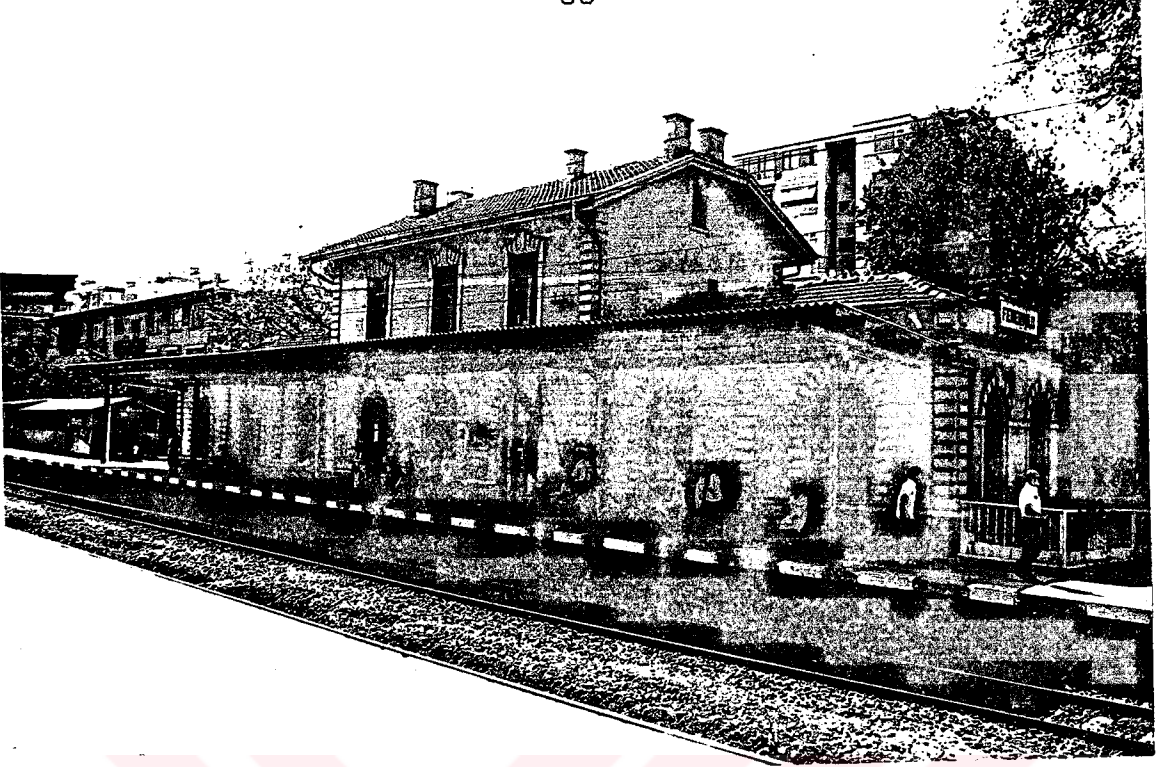


Foto.4.3.1 Feneryolu Tren İstasyonu Genel Görünümü



Foto.4.3.2 Feneryolu Tren İstasyonu Yan Cepheden Görünüm



Foto.4.3.3 Feneryolu Tren İstasyonu Ün
Cepheden Görünüm



Foto.4.3.4 Feneryolu Tren İstasyonu Kapı
Kemerı Detay

4.4. Göztepe Tren İstasyonu

1890'larda inşa edilen ilk istasyon binası (Foto.4.4.1), trenlerin çıkmakta zorlandığı tepe üzerinde yer aldığından bugünkü istasyon binası yapılmıştır. İki katlı ahşap bir yapı olan ilk istasyon binası lojman olarak kullanılmaktadır (Foto.4.4.2).

Daha sonra inşa edilen ikinci istasyon binası, diğer istasyon binalarından tip ve üslup olarak farklı bir yapıdır. Bir yarmanın içinden geçen demiryolunun üstü tünel gibi kapatılarak binanın zemini oluşturulmuştur. Yapı bu hafif eğimli zemin üzerinde yer alır (Foto.4.4.3). (Ek-4.4.1)

Tek katlı kagir yapı, dikdörtgen planlı düzgün bir kitleye sahiptir. Merkezde salon ve etrafında işletmeye yönelik ofislerden oluşan bir plan düzeni vardır. (Ek-4.4.2)

Yapıda duvar köşeleri geniş derzli kesme taş dizisi ile belirtilmiştir. Cephe salon bölümü 23 santimetrelik bir öne çıkma yapar. Bu bölüm yükseltilerek kurşun tonoz bir çatı ile örtülmüş ve bu sayede cephenin görünümünde bir farklılık ögesi olmuştur (Foto.4.4.4). (Ek-4.4.3)

Öne çıkma yapan salon bölümünün üç penceresinden ortadaki sepet kulpu biçiminde, diğer ikisi ise yarım daire kemerlidir. Bu kemerler kilit taşları belirgin kesme taş dizileri ile süslüdür (Foto.4.4.5). Köşelerdeki iki penceere ise ortasında kilit taşı ile süslü basık kemerlidir.

Yan mekanlar düz teras çatı etrafında parapet duvarı ile çevrilmiştir. Cephe duvarıyla çatı

parepeti arası profil taşı ile ayrılmıştır. Pencere aralarında taşıyıcı olarak yer alan kolonlar hafif bir öne çıkma ile belirtilerek cephenin bütününde vurgulanmıştır.

Bir tünel üzerine oturan bina ile peronların bağlantısı binanın içine doğru uzanan merdivenlerle sağlanır. Peron bölümlerinde istinat duvarına dayanan çelik konstrüksiyonlu birer sundurma yer alır (Foto.4.4.6).



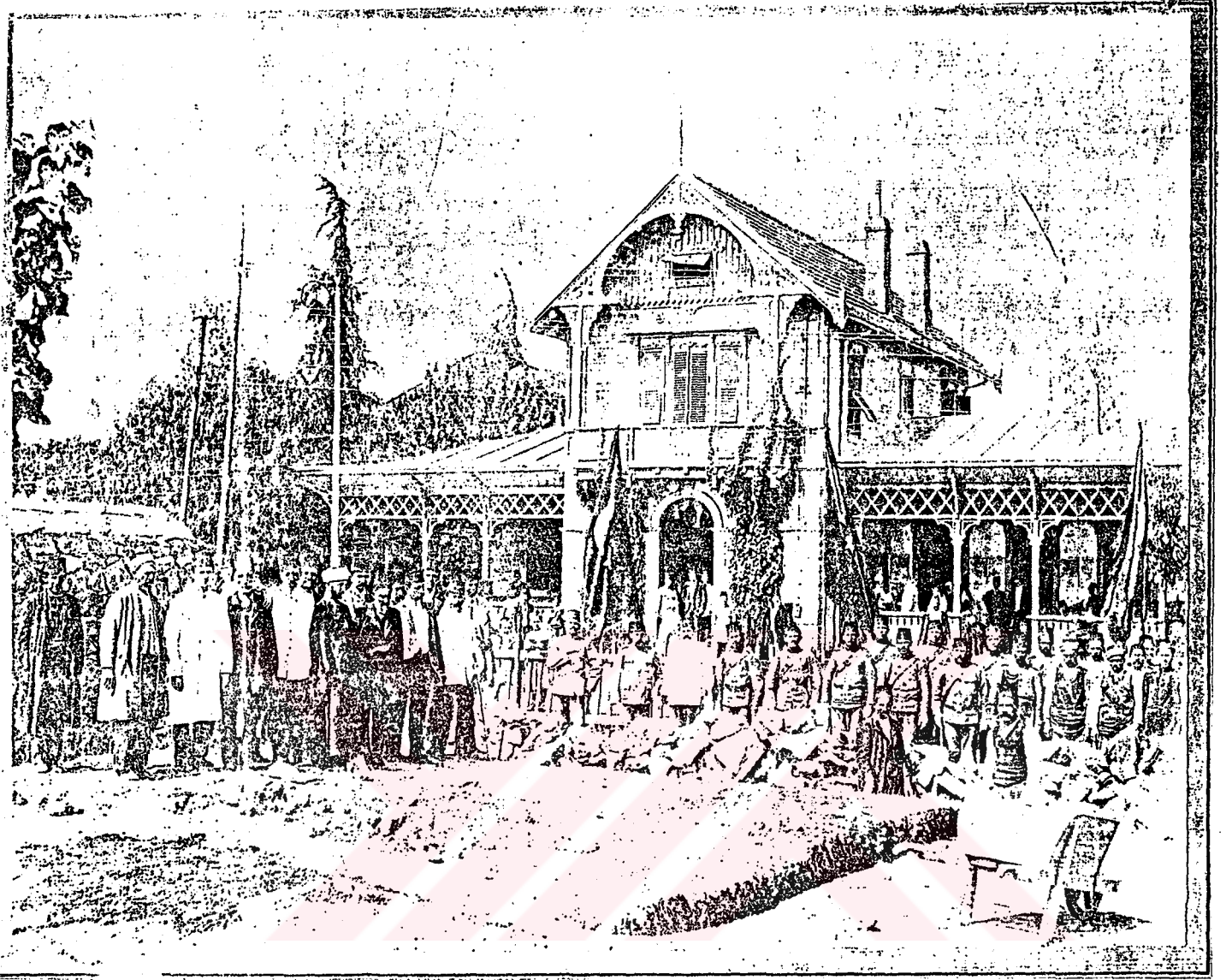


Foto.4.4.1 İlk Göztepe Tren İstasyonunu
Gösteren Fotoğraf



Foto.4.4.2 G?n?m?zde Lojman Olarak Kullanılan
ilk G?ztepe Tren İstasyonunun
Bug?nk? Durumunu G?steren Fotoğraf

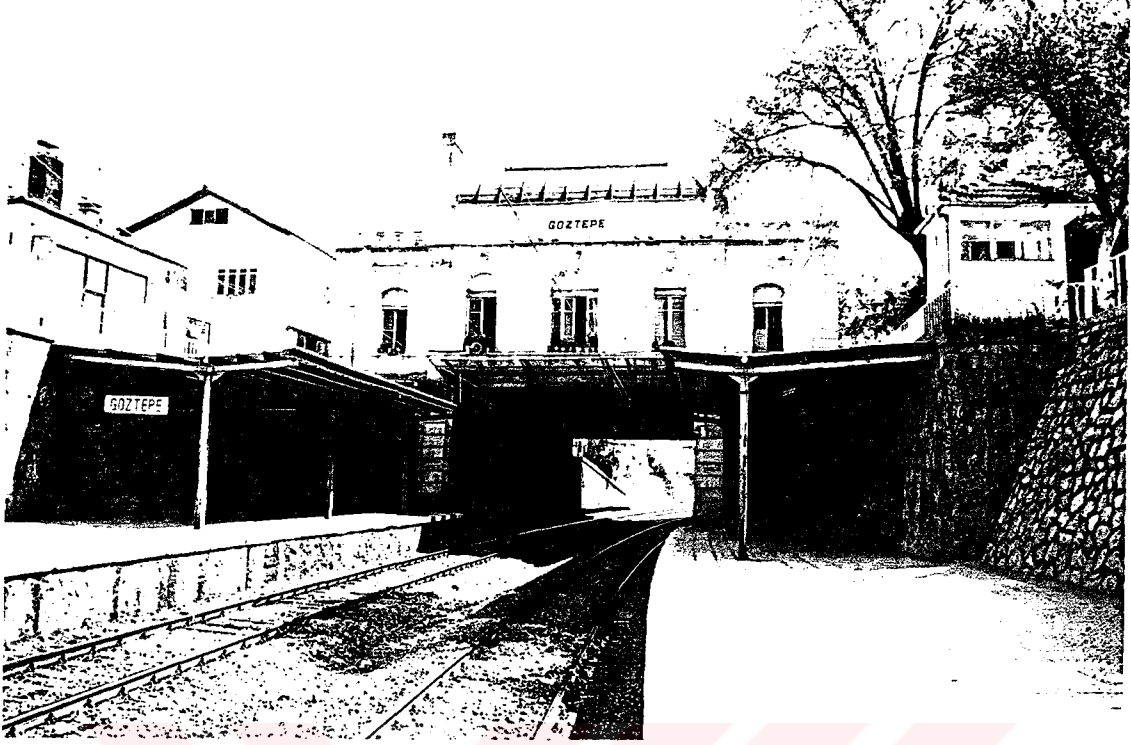


Foto.4.4.3 Göztepe Tren İstasyonunun Genel Görünümü



Foto.4.4.4 Göztepe Tren İstasyonu Ön Cepheden Görünüm



Foto.4.4.5 Göztepe Tren İstasyonu Pencere
Detay



Foto.4.4.6 Göztepe Tren İstasyonu Merdivenleri

4.5. Erenköy Tren İstasyonu

Bir bölümü iki katlı kagir yapıdır (Foto.4.5.1). Dikdörtgen planlı yapının merkezde bekleme salonu, etrafında işletmeye ait ofislerin yer aldığı bir şeması vardır. Üst kat, lojman olarak düzenlenmiştir. (Ek-4.5.2. 4.5.4)

Ön cephe boyunca, sonradan eklendiği belli olan ahşap bir sundurma yer alır. Yapıda duvar köşeleri geniş derzli kesme taş dizisi ile belirtilmiş ve ayrıca duvar yüzeyleri muntazam taş bloklarla kaplanmıştır. (Ek-4.5.1)

Üzengiler kotundaki pencere ve kapı kemerleri geniş derzli kesme taşla süslenmiş ve üstte kilit taşı ile sonuçlandırılmıştır. Öne 24 santimetrelik bir çıkma yapan bekleme salonun üzerine rastlayan kısım, ikinci bir kat olarak yükseltilmiştir. Bekleme salonun üzerinde yükselen bölümde ise dikdörtgen söveli pencere çiftleri yer almaktadır (Foto.4.5.2). Subasman kısmının bitimi bir profille belirtilmiş ve alt kısmında da panolar düzenlenmiştir.

Beşik çatılar, iki uçta küçük dekoratif takozlarla desteklenerek uzatılmıştır. Üst kat saçağı, ahşap oymalı küçük bir üçgen parça ile bezelidir (Foto.4.5.3). (Ek-.4.5.3)

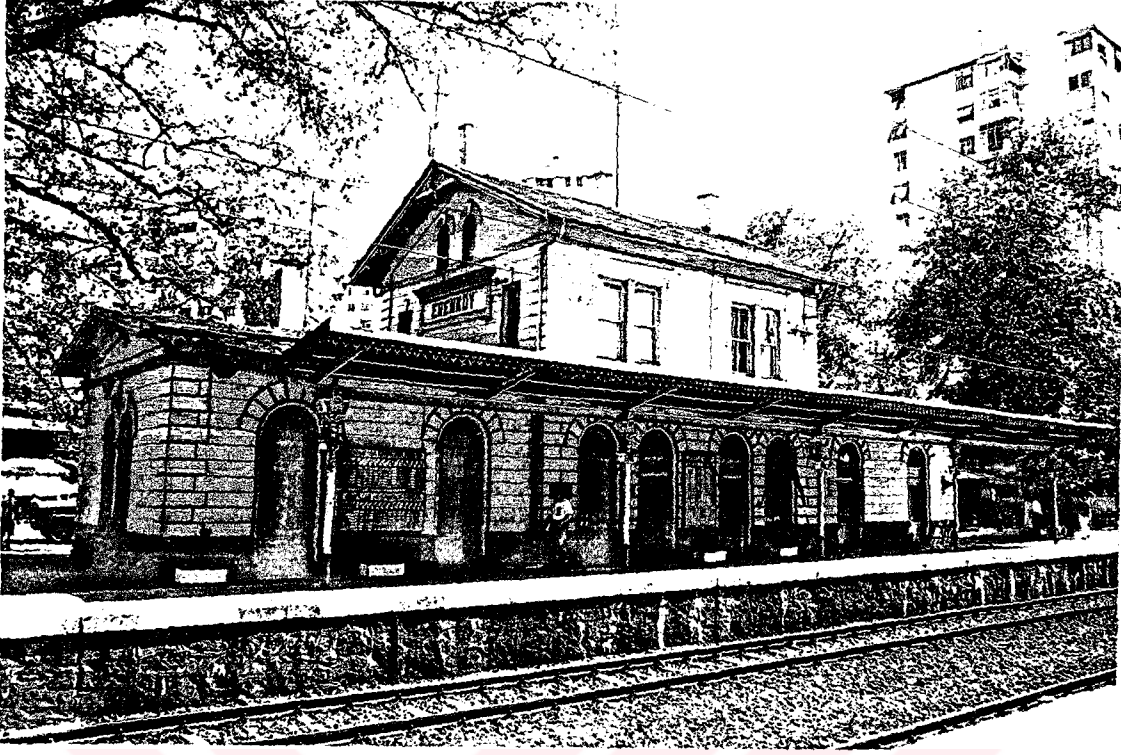


Foto.4.5.1 Erenkoy Tren Isstasyonu Genel
Görünümü

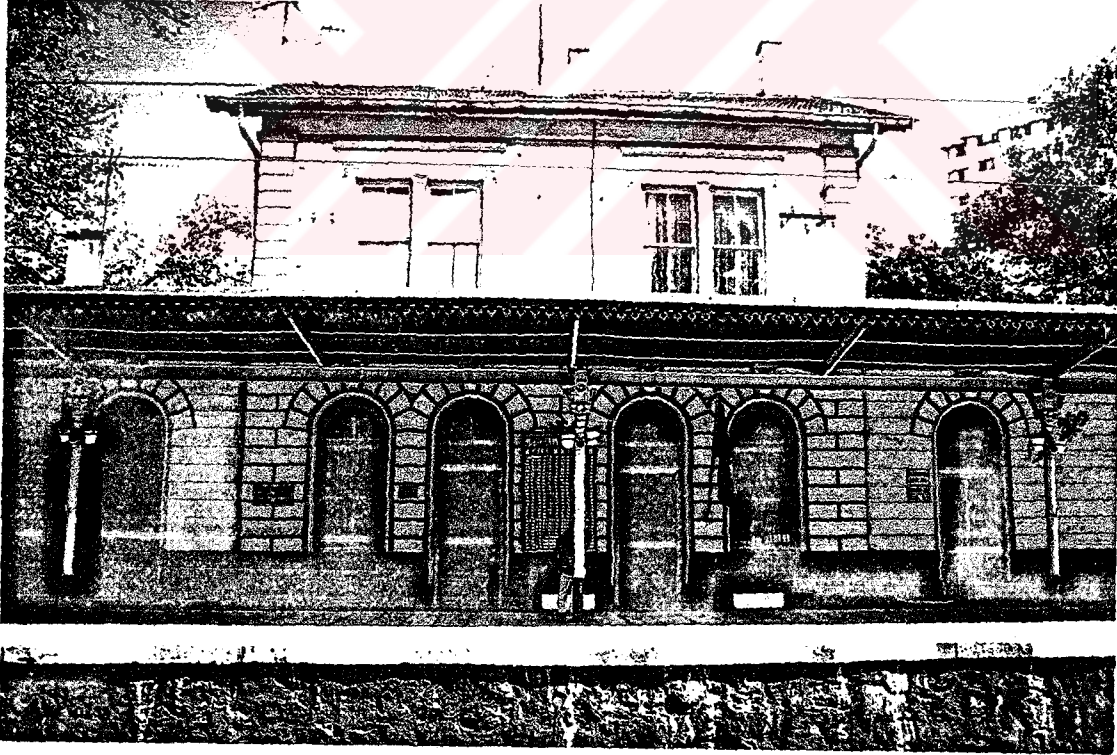


Foto.4.5.2 Erenkoy Tren Istasyonu Ön
Cepheden Görünüm



Foto4.5.3 Erenköy Tren İstasyonu Yan Cepheden
Görünüm

4.6. Suadiye Tren İstasyonu

Tek Katlı kagir bir yapıdır (Foto.4.6.1, 4.6.2, 4.6.3). Dikdörtgen bir plana oturan düzgün bir kitlesi vardır. Bekleme salonu, işletmeye ait ofis ve lojman olarak kullanılan bölümden oluşan bir plan düzenine sahiptir. Diğer istasyon binalarına göre daha küçük ölçekte bir yapıdır. (Ek-4.6.1)

Ön cephede sonradan eklendiği belli olan çelik konstrüksiyonlu bir sundurma yer alır. Yapıda duvar köşeleri geniş derzli kesme taş dizisi ile belirtilmiştir. Ön cephe boyunca 16 santimetrelilik bir öne çıkma yapan lojman bölümünde, kapı ve pencere kemerleri basık kemerli olup, üstte kilit taşı belirgin kesme taş dizisi ile süslüdür. Bekleme salonu ve istasyon sefliğine ait kapılar ise sade dikdörtgen kapılardır (Foto.4.6.4). (Ek-.4.6.2)

Ön cephe boyunca yer alan plastırlar geniş derzli kesme taşla süslenerek vurgulanmıştır. Cephe duvarıyla çatı parapeti arasındaki kesme taş plaklar ayırıcı eleman olarak kullanılmıştır. Subasman kısmının bitimi bir profille belirtilmiş ve alt kısmında da panolar düzenlenmiştir.

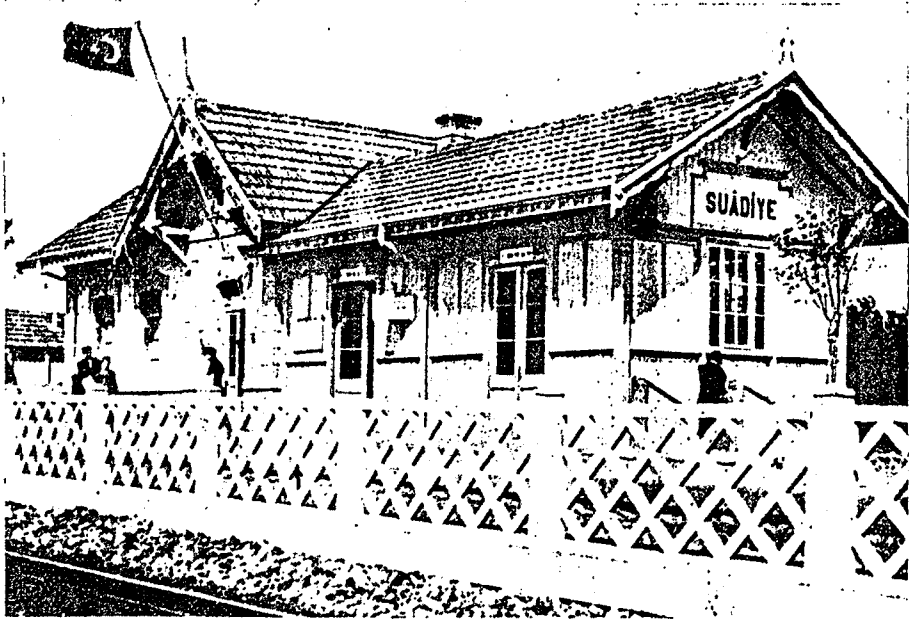


Foto.4.6.1 Suadiye Tren İstasyonunun Eski Halini Gösterir Fotograf



Foto.4.6.2 Suadiye Tren İstasyonu Genel Görünüm



Foto.4.6.3 Suadiye Tren İstasyonu Yan Cepheden Görünüm



Foto.4.6.4 Suadiye Tren Istasyonu Ön Cepheden Görünüm

4.7. Bostancı Tren İstasyonu

Bir bölümü iki katlı kagir bir yapıdır (Foto.4.7.1). Dikdörtgen planlı yapının bekleme salonu, etrafında işletmeye ait ofislerin yer aldığı bir şeması vardır. Üst kat, lojman olarak düzenlenmiştir. (Ek-4.7.2)

Ön cephede sonradan eklendiği belli olan çelik konstrüksiyonlu bir sundurma yer alır. Yapıda duvar köşeleri geniş derzli kesme taş dizileri ile belirtilmiştir. Cephenin tamamında üzengiler kotundaki silmelerle birbirine bağlanan kapı kemerleri, geniş derzli kesme taşla süslenmiş ve üstte kilit taşı ile sonuçlandırılmıştır. Ön cephe boyunca salon bölümü 35 santimetrelilik bir öne çıkma yapmaktadır. Bekleme salonunun üstüne rastlayan kısım ikinci bir kat olarak yükseltilmiş ve ayrıca yüksek kırma çatının içinde çatı odaları düzenlenmiştir (Foto.4.7.2). (Ek-4.7.1)

Salon kısmının üzerinde yükselen bölümde pencere kemerleri yarım daire kemer olup, üstte kilit taşı motifi ile süslenmiştir. Ön cepheye açılan çatı odası cephenin görünümünde vurgulanmıştır (Foto.4.7.3).

Çatının ahşap kaplama, iç bükey ve geniş bir saçağı vardır. Belirli aralıklarla saçağın eğriliğinin dönmesini engelleyici serenler kullanılmıştır.

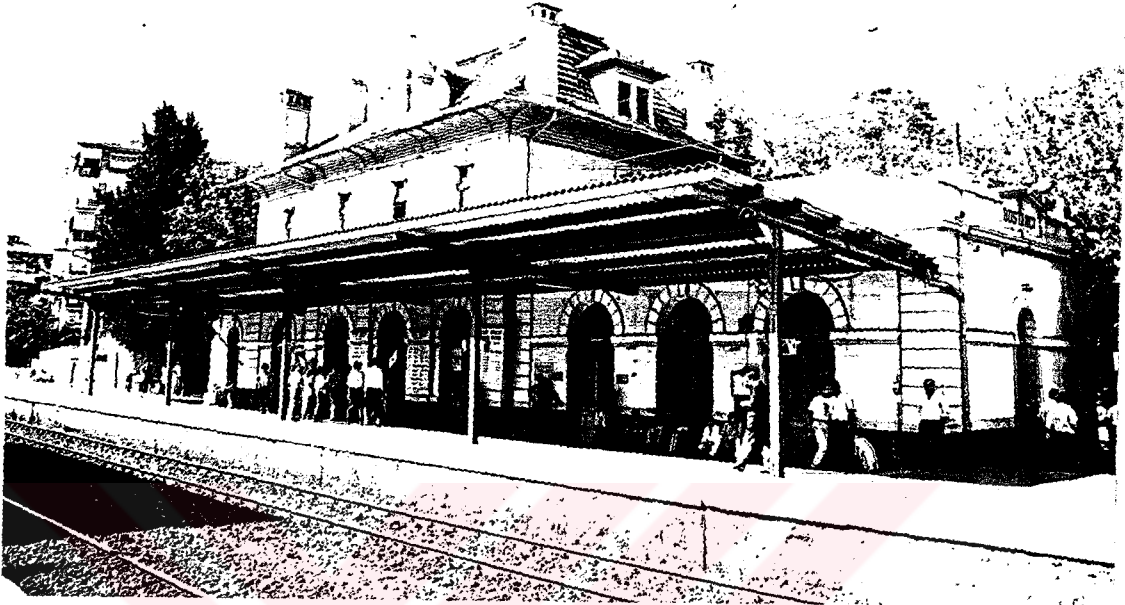


Foto.4.7.1 Bostancı Tren İstasyonu Genel Görünüm

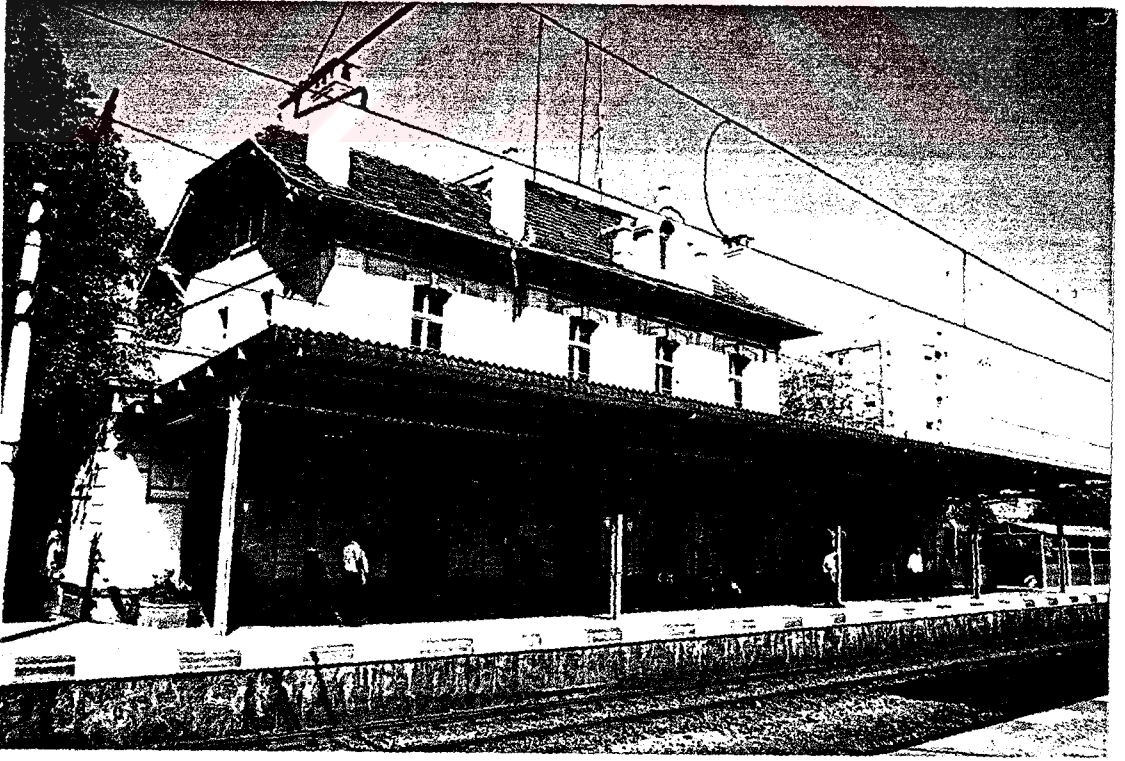


Foto.4.7.2 Bostancı Tren İstasyonu Yüksek Kırmızı Çatı



Foto.4.7.3 Bostancı Tren İstasyonu Ön Cepheden
Görünüm

4.8 Maltepe Tren İstasyonu

Bir bölümü iki katlı kagir bir yapıdır (Foto.4.8.1). Dikdörtgen planlı yapının merkezde bekleme salonu, etrafında işletmeye ait ofis ve lojman olarak kullanılan odaların yer aldığı bir şeması vardır. Ayrıca üst kat lojman olarak düzenlenmiştir. (Ek-4.8.2, 4.8.4)

Ön cephede sonradan eklendiği belli olan çelik konstrüksiyonlu bir sundurma yer alır. Duvar köşeleri geniş derzli kesme taş dizileri ile belirtilmiştir. Öne 49 santimetrelilik bir çıkma yapan bekleme salonunun üstüne rastlayan kısım ikinci bir kat olarak yükseltilmiştir (Foto.4.8.2). (Ek-4.8.1)

Beşik çatı kırılma yaparak yan cephelerde yamuk şeklinde uzanmakta ve saçaklar ahşap elibögründelerle desteklenmektedir. Tek katlı bölümün çatısı ise, üstü düz panolarla işlenmiş bir parapetle çevrilidir. Yan cephede ortada yükseltilmiş ve basık kemerli panoda istasyon adı yazılıdır. (Ek-4.8.3)

Alttaki kapı ve pencere kemerleri cephenin tamamında üzengiler kotundaki silmelerle birbirlerine bağlanmıştır. Kapı ve pencere kemerleri gemiş derzli kesme taşla süslenmiş ve kilit taşı ile sonuçlandırılmıştır. Üstte yer alan pencere kemerleri yarım daire kemer olup, üstte kilit taşı motifi ile süslenmiştir. Subasman kısmının bitimi bir profille belirtilmiş ve alt kısmında da panolar düzenlenmiştir.



Foto.4.8.1 Maltepe Tren İstasyonu Genel Görünüm



Foto.4.8.2 Maltepe Tren İstasyonu Ön Cepleden Görünümü

4.9 Kartal Tren İstasyonu

Bir bölümü iki katlı bir kagir yapıdır (Foto.4.9.1). Dikdörtgen planlı yapının bekleme salonu, işletmeye ait ofis ve lojman olarak kullanılan odalardan oluşan bir şeması vardır. Ayrıca üst kat lojman olarak düzenlenmiştir.

Ön cephede sonradan eklendiği belli olan çelik konstrüksiyonlu bir sundurma yer almaktadır. Yapıda duvar köşeleri geniş derzli kesme taş dizileri ile belirtilmiştir. Öne 50 santimetrelilik bir çıkma yapan bekleme salonunun üstüne rastlayan kısım ikinci bir kat olarak yükseltilmiştir (Foto.4.9.2). (Ek-4.9.1)

Beşik çatı kırılma yaparak yan cephelerde yamuk şeklinde uzanmakta ve saçaklar ahşap elibögründelerle desteklenmektedir. Tek katlı bölümün çatısı ise, üstü düz panolarla işlenmiş bir parapetle çevrilidir. Yan cephede ortada yükseltilmiş basık kemerli panoda istasyon adı yazılıdır (Foto.4.9.3). (EK-4.9.2)

Alttaki kapı kemerleri cephenin tamamında üzengiler kotundaki silmelerle birbirlerine bağlanmıştır. Kapı kemerleri geniş derzli kesme taş ile süslenmiş ve kilit taşı ile sonuçlandırılmıştır. Üst katta yer alan pencere kemerleri yarım daire kemer olup, cephe boyunca yer alan silmelerle birbirine bağlanmış ve üstte kilit taşı motifi ile süslenmiştir. Subasman kısmının bitimi bir profille belirtilmiş ve alt kısmında da panolar düzenlenmiştir.



Foto.4.9.1 Kartal Tren İstasyonu Genel Görünüm



Foto.4.9.2 Kartal Tren İstasyonu Ön Cepheden Görünüm

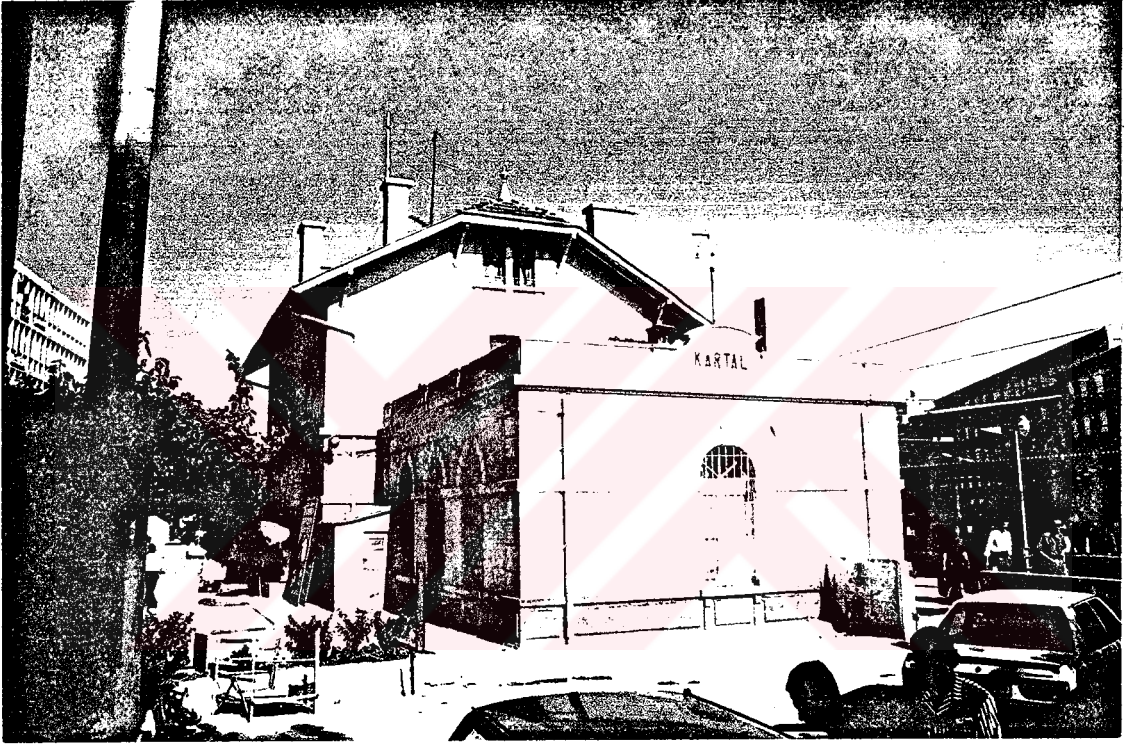


Foto.4.9.3 Kartal Tren İstasyonu Yan Cepheden
Görünüm

BÖLÜM 5.SONUÇ

5.1. Osmanlı Demiryolculuğunun Evreleri ve Özellikleri

Batının gelişken endüstrilerine ucuz hammaddeyi aktaracak gelişkin bir ulaşım teknolojisine gereksinim vardı. Osmanlı İmparatorluğunun ise geleneksel ulaşım türleri ve yol ağlarıyla bu talebi karşılaması olanaksızdı. Bu nedenle batılı sermayedarlar Osmanlı İmparatorluğu'nu demiryolu yapmak için teşvik etmeye başladılar. 1830 yılında başlayan bu teşvikten uzun süre olumlu bir sonuç çıkmadı. 1856'da yayınlanan "*Tanzimat Programı*" ile demiryolculuğuna önem verilerek, ülkedeki ilk demiryolu İngilizlere verilen imtiyazla 1866 yılında İzmir-Aydın arasında yapılmış ve 1890 yılına kadar Ege'nin verimli ovalarındaki tarımsal ürünleri İzmir limanına taşıyan demiryolu ağı tamamlanmıştır.

1890 yılına kadar İstanbul-Arifiye hatları tamamlanmış, İstanbul ve çevresi demiryollarıyla Avrupa'ya bağlanmıştır. Bu dönemi izleyen yıllarda Alman sermayedarlar Osmanlı yönetiminde önemli demiryolu imtiyazları elde etmeyi başarmışlardır. Deutsche Bank'ın öncülüğünde kurulan "Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası" Haydarpaşa rıhtım ve liman inşaatını gerçekleştirmiş ve daha sonra Eskişehir-Konya hattını ve Konya-Bağdat bağlantısının 300 kilometrelik kısmını 1914 yılına kadar bitirmiştir. Tüm yabancı şirketlerce

işletilen toplam 4000 kilometrelik demiryolu Birinci Dünya Savaşı sırasında "Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü" yönetimine verilmiş, ancak savaşın yenilgiyle sona ermesi üzerine yabancı şirketlere bırakılmıştır.

Bütün bu hatlar, getirdiği maddi yükümlülüklerle Osmanlı ekonomisini büyük ölçüde sarstır. Özellikle hükümet ve yabancı şirketler arasında yapılan anlaşma gereğince, demiryolları için yabancı şirketlere istedikleri kazancı getiremeyen her bir kilometre için belirli bir garanti ödemek zorunluluğunda olması demiryolculuğumuz tarihinin acı olaylarından biridir.

19.uncu yüzyıl ortalarına kadar Osmanlı ulaşım politikası, kendi ekonomik ve askeri istemlerine göre biçimlenmiştir. Ancak 1838 Ticaret Anlaşmasıyla önemli bir dönüşüm sürecine giren ekonomik yapı, ulaşım sistemini etkilemiştir. Osmanlı ekonomisinin dış güçlerin olumsuz etkisine girmesiyle birlikte, ulaşım politikasını kendi gereksinimlerine göre biçimlendirme devri kapanmıştır. Ekonominin gelişen batı kapitalizminin etkisine girmesiyle, ulaşım sistemide yarı sömürge tipindeki bu ekonominin istemlerini karşılayacak biçimde bir dönüşüme uğramıştır. Yabancı sermaye denetiminde gelişen demiryolları, batılı sermayedarlar için ucuz hammadde ve tarımsal ürün aktarımını sağlama ve kendi mamullerine yeni pazarlar açma işlevini üstlenmiştir. Böylece, Anadolu'nun verimli kırsal kesmi, ulusal ekonomi ile bütünleşmeden, Avrupa'nın gelişmiş anakentleri ile bütünleşmeye girmiştir.

Demiryolu yapımı ve işletmesi ülke gereksinimlerinden çok birbirleriyle pazar kapma

yarışı içinde olan yabancı devletlerin ekonomik çıkarlarına ve amaçlarına bağlı kalmıştır. Kilometre güvencesi denilen bir yöntemle, tarımsal ve hayvansal vergilerin karşılık gösterilmesi, Düyun-u Umumiye ve güçlü finans kuruluşları tarafından desteklenen demiryolu şirketlerine ve batılı sermayedarlara ülkedeki tarımsal üretimi denetleme olanağını vermiştir.

Özetle, Osmanlı demiryolculuğu Avrupa'da olduğu gibi gelişen sanayi ile beraber ve onun bir sonucu olarak doğmuş değildir. Osmanlı demiryolculuğu güçlü dış dinamiklerin güdümünde geliştirilmiş ve başlangıçta ulusal olma niteliğini kazanamamıştır.

5.2. Haydarpaşa-Gebze Hattındaki İstasyon Binalarının Mimari Özellikleri

Anadolu Demiryollarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa Garı, Otto Ritter ve Helmuth Cuno adlı iki Alman mimar tarafından gerçekleştirildi. 1909 yılının ortalarında bitirilen yapı, iki kolu farklı uzunlukta "U" planlıdır. Peronların yer aldığı iç avlusu kuzeye, köşe kulelerinde bulunduğu ve cephe boyunca devam eden merdivenler üzerinde yükselen deniz cephesi ise güneşe bakacak şekilde konumlanmıştır. Beş katlı binanın her katında bir koridor etrafına sıralanmış ve büro olarak kullanılan odalar bulunmaktadır.

Bina, deniz cephesi Neo-Rönesans düzende olmakla birlikte, yer yer barok mimari üslubunun biçimsel öğelerinin de kullanıldığı eklektik üslupta bir yapıdır. Bu kurgusuyla kente bakan cephesinde eklektik üslupta bir yapı ile, arkasında peron

bölümleri olan tipik bir 19. yüzyıl istasyon binasıdır.

Haydarpaşa-Gebze hattındaki istasyon binaları, 1890'lar da inşa edildiği bilinen ilk Göztepe tren istasyonu hariç, Haydarpaşa Garı'nın inşası sırasında veya sonrasında yapılmıştır. İstasyonların mimarları hakkında bir bilgiye sahip değiliz.

İstasyonlar yapıldıkları yıllarda, bu hatta bulunan İstanbul sayfiyelerine ulaşımı sağlamada önemli bir yer tutuyordu. İstasyon binaları üstlendikleri görevle buldukları yerleşimlerde bir odak noktası oluşturuyorlardı.

İstasyonlarda yolcuların faydalanmasına ve işletmeye yönelik bir bina, peronlar ve geçitler olmak üzere başlıca üç bölüm bulunmaktadır. İstasyon binaları, ahşap olan ve bugün lojman olarak kullanılan ilk Göztepe tren istasyonu dışında tek ya da bir bölümü iki katlı kagir yapılardır.

Tek katlı kagir bir yapı olan Kızıltoprak tren istasyonu dikdörtgen bir plana oturan düzgün bir kitleye sahiptir. Bekleme salonu işletmeye ait ofislerin yer aldığı bir şeması bulunmaktadır.

Feneryolu tren istasyonu ise bir bölümü iki katlı kagir bir yapıdır. Dikdörtgen planı yapının merkezde bekleme salonu, etrafında işletmeye ait ofisler ve lojman olarak kullanılan odalardan oluşan bir şeması vardır. Ayrıca üst kat lojman olarak düzenlenmiştir.

Göztepe tren istasyonu diğer istasyon binalarından tip ve üslup olarak farklı bir

yapıdır. Bir yarmanın içinden geçen demiryolunun üstü tünel gibi kapatılarak binanın zemini oluşturulmuştur. Yapı bu hafif eğimli zemin üzerinde yer alır. Tek katlı kagir yapı, dikdörtgen planlı düzgün bir kitleye sahiptir. Merkezde salon ve etrafında işletmeye yönelik ofislerden oluşan bir plan şeması vardır.

Erenköy tren istasyonu bir bölümü iki katlı kagir bir yapıdır. Dikdörtgen planlı yapının merkezde bekleme salonu, etrafında işletmeye ait ofislerin yer aldığı bir şeması vardır. Üst kat lojman olarak düzenlenmiştir.

Suadiye tren istasyonu diğer istasyon binalarına göre daha küçük ölçekte, tek katlı kagir bir yapıdır. Dikdörtgen plana oturan düzgün bir kitleye sahiptir. Bekleme salonu, işletmeye ait ofis ve lojman olarak kullanılan bölümden oluşan bir şeması bulunmaktadır.

Bir bölümü iki katlı kagir bir yapı olan Bostancı Tren istasyonu dikdörtgen planlıdır ve bekleme salonu, etrafında işletmeye ait ofislerin yer aldığı bir şeması vardır. Ayrıca üst kat lojman olarak düzenlenmiştir.

Maltepe Tren istasyonu, bir bölümü iki katlı kagir bir yapıdır. Dikdörtgen planlı yapının merkezde bekleme salonu, etrafında işletmeye ait ofis ve lojman olarak kullanılan odaların yer aldığı bir şeması vardır. Üst kat lojman olarak düzenlenmiştir.

Kartal Tren istasyonu da bir bölümü iki katlı kagir bir yapıdır. Dikdörtgen planlı yapının bekleme salonu, işletmeye ait ofis ve lojman olarak

kullanılan odalardan oluşan bir şeması vardır. Diğer istasyon binalarında olduğu gibi üst kat lojman olarak düzenlenmiştir.

Yapılarda dikdörtgen planın kullanılmış olması, duvar köşelerinin geniş derzli kesme taş dizisi ile belirtilmesi, salon bölümünün öne küçük bir çıkma yapması, kapı ve pencere kemerlerinin geniş derzli kesme taşlarla süslenerek üstte kilit taşı motifi ile sonuçlandırılması, subasman kısmının bitiminin bir profille belirtilerek alt kısmında panolar düzenlenmesi, bütün istasyon binalarına karşılaştığımız karakteristik özelliklerdir.

Binaların mimari karakteristiğindeki farklılıklar genellikle çatılarında belirginleşmiştir. Örneğin; Bostancı tren istasyonunda yüksek kırma çatının içinde çatı odaları düzenlenmiş ve ön cepheye açılan çatı odası cephenin görünümünde vurgulanmıştır. Maltepe tren istasyonunda beşik çatı kırılma yaparak yan cephelerde yamuk şeklinde uzanmakta ve saçaklar elibögründelerle desteklenmektedir. Göztepe tren istasyonunda öne doğru çıkma yapan salon bölümü yükseltilerek kurşun kaplı tonoz bir çatı ile örtülmüş ve cephenin görünümünde bir farklılık ögesi oluşmuştur. Kızıltoprak tren istasyonunda ise öne çıkma yapan salon bölümü ön cepheye dik doğrultuda bir beşik çatı yapılarak yükseltilmiştir.

İstasyon binalarının iç dekorasyonu bugünkünden oldukça farklıydı. Bekleme salonlarının kırmızı kadife ile kaplı, tavanlarının yaldızlı bezeme ile süslü olduğu bilinmektedir. Ayrıca her istasyon binasında bir "Zenith" saat ve bir "kampana" bulunmaktaydı. Ancak bugün sadece Bostancı tren istasyonunda bir kampana duruyor.

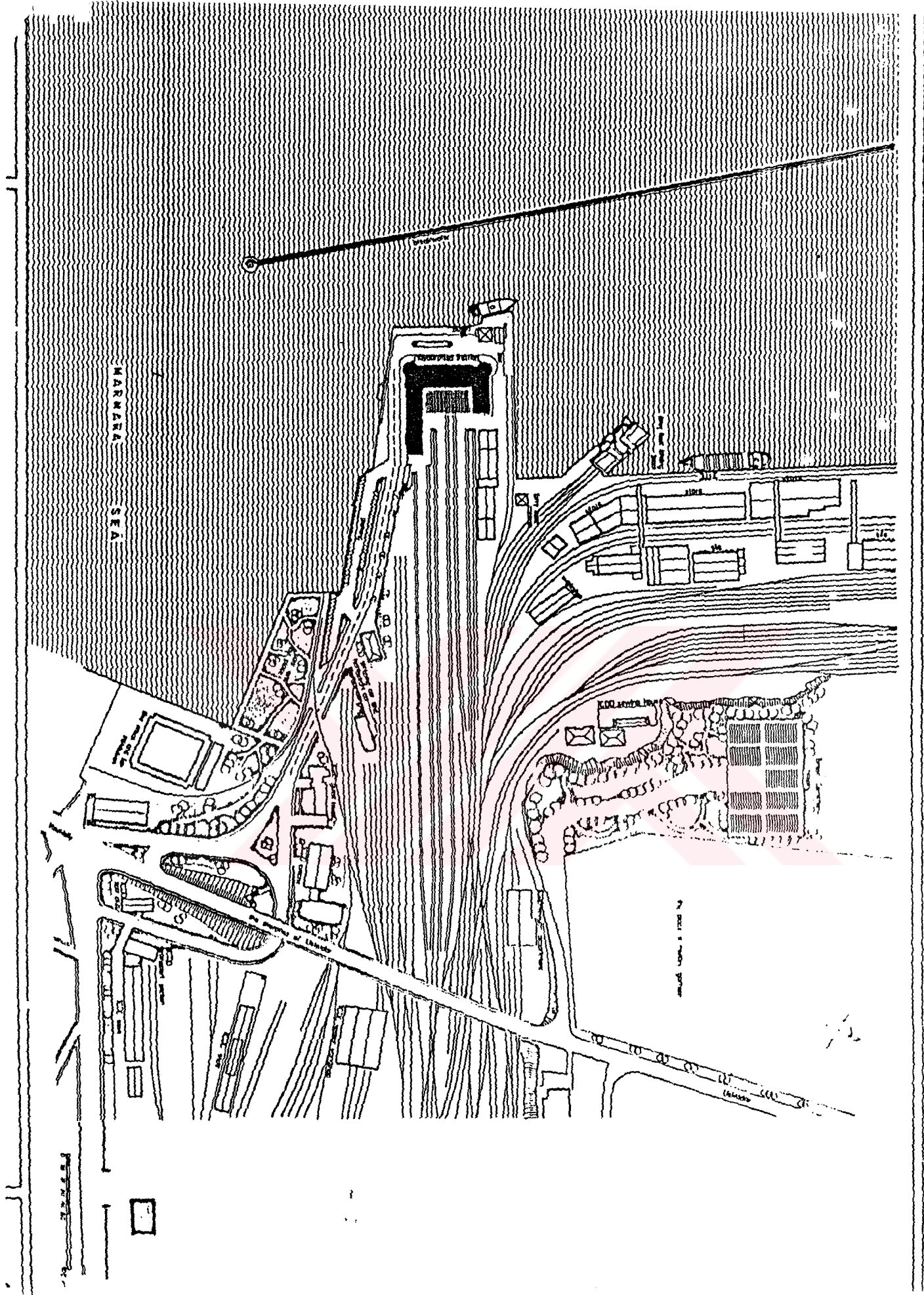
KAYNAKLAR

- [1] ALSAÇ, Ü., Türkiye'deki Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki Evrimi, Trabzon, 1976.
- [2] ARLI, H., "Kütahyalı Mehmet Emin Usta ve Eserlerinin Üslubu," (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1989.
- [3] ATİK, S., "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri", Birinci Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara, 1979, S.112-142.
- [4] AVCIOĞLU, D., Türkiye'nin Düzeni, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1969.
- [5] BENEVOLO, L., Modern Mimarlığın Tarihi, I. Cilt, Çevre Yayınları, İstanbul, 1981.
- [6] CEM İ., Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi, Cem Yayınevi, İstanbul, 1973.
- [7] CEZAR, M., 19.Yüzyıl Beyoğlu'su, Ak Yayınları Kültür ve Sanat Kitapları 55 Yeni Dizi, İstanbul, 1991.
- [8] Earle, E.M., "Türkiye, Büyük Devletler ve Bağdat Demiryolu Emperyalizimle Alakadar Bir Tetkik" Demiryolları Mecmuası, 1933/91, S.395-398

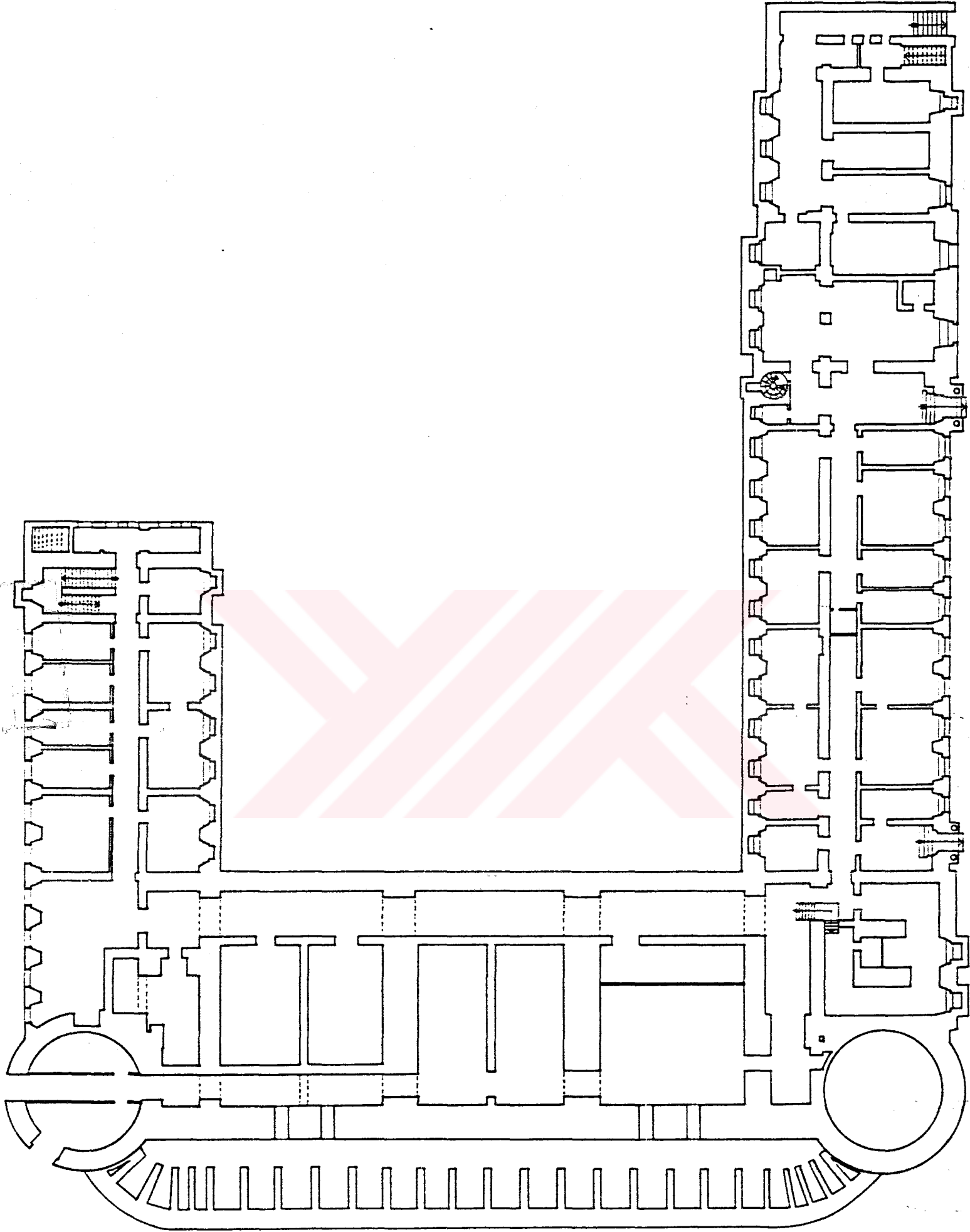
- [9] EVREN, G., Demiryolu, i.T.Ü. İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1993.
- [10] FERİT, M., "İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız", Demiryolları Mecmuası, 1933/104, S.535-543.
- [11] GÜVEN, H.S., Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları No/199, Ankara, 1982.
- [12] KILINÇASLAN, İ., Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 1981.
- [13] LODEMANN, J., Die Bagdadbahn Geschichte Und Gegenwart Einer Berühmten Eisenbahnlinie, Printed in West Germany, 1988.
- [14] MEEKS, C.L.V., The Railroad Station on Architectural History, New Haven Yale University Press, 1956.
- [15] ÖZER, B., "19. Yüzyılın Genel Nitelikleri ve Batı Mimarisinde Seçmecilik", Mimarlık ve Sanat, 1961/3, S.107-112.
- [16] ÖZER, B., Rejyonelizm, Universalizm ve Çağdaş Mimarimiz Üzerine Bir Deneme, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, 1964.

- [17] PEVSNER, N., A History of Building Types,
Published by Thames and
Hudson, London, 1976.
- [18] TEKELİ, İ., "Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım"
İstanbul Dergisi, 1992/2,
S.18-23.

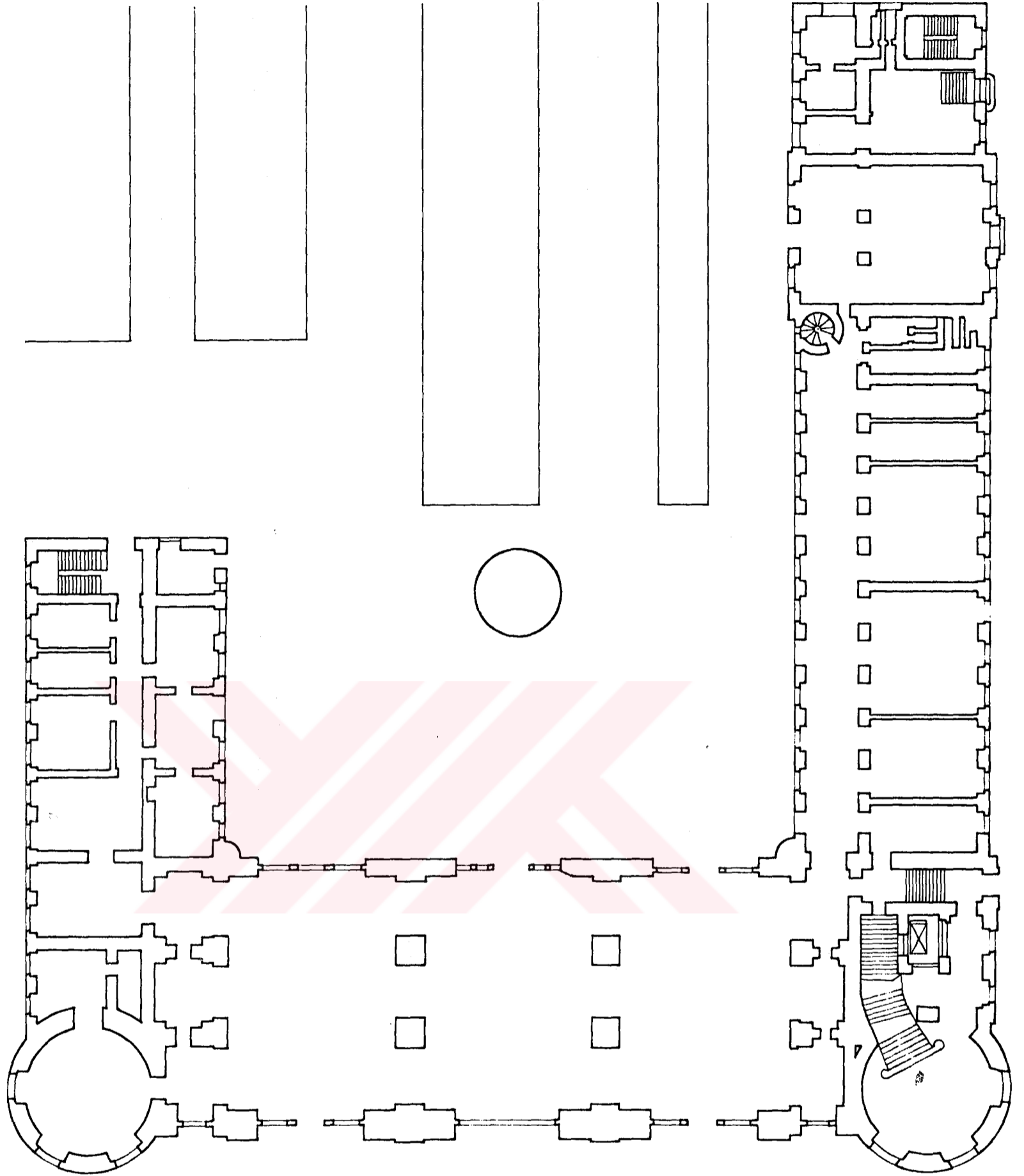




EK-4.11. HAYDARPAŞA TREN İSTASYONU'NUN KADIKÖY
VAZİYET PLANINDAKİ YERİ

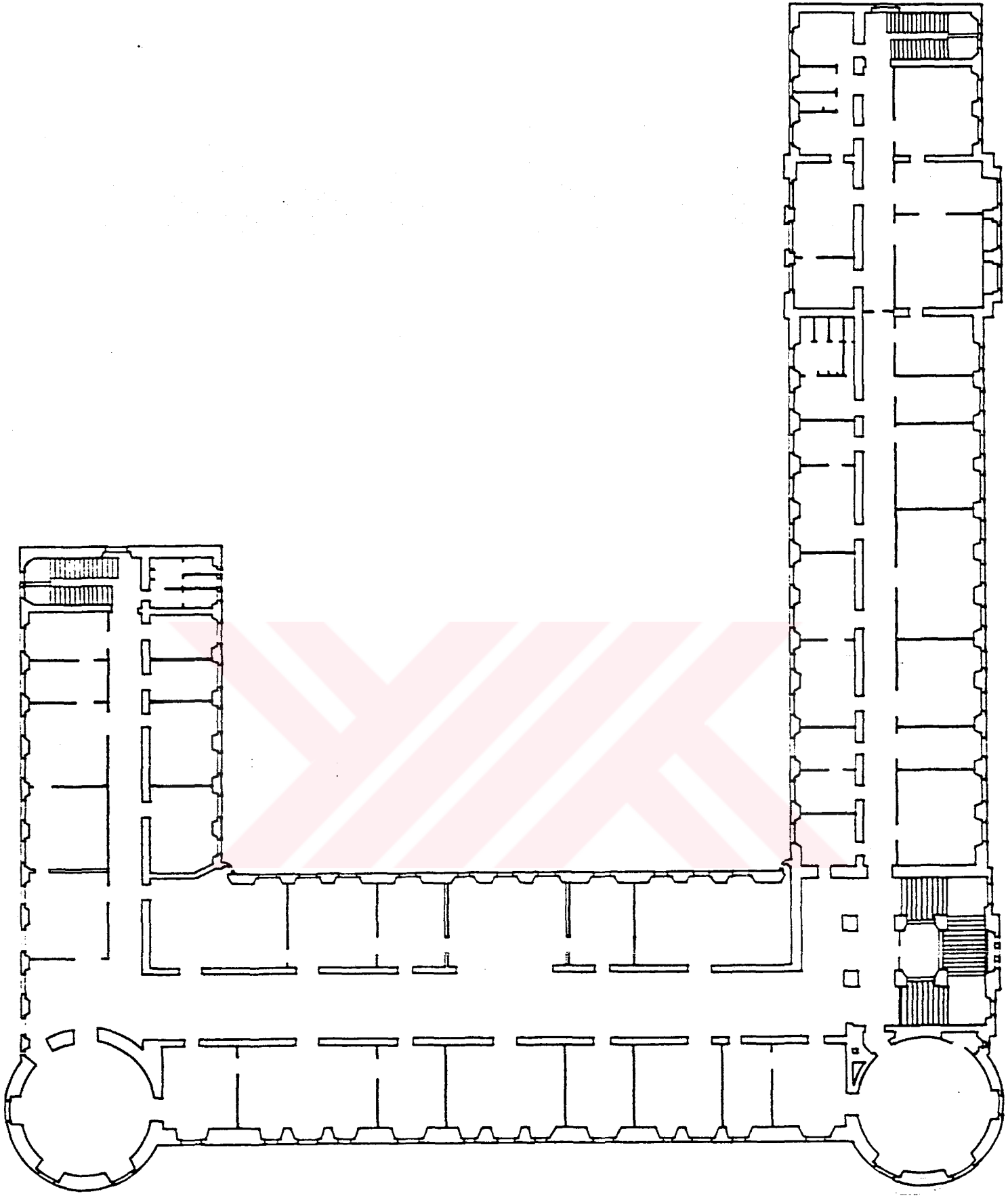


EK-4.1.2. İŞLETME BİNASI
BODRUM KAT PLANI

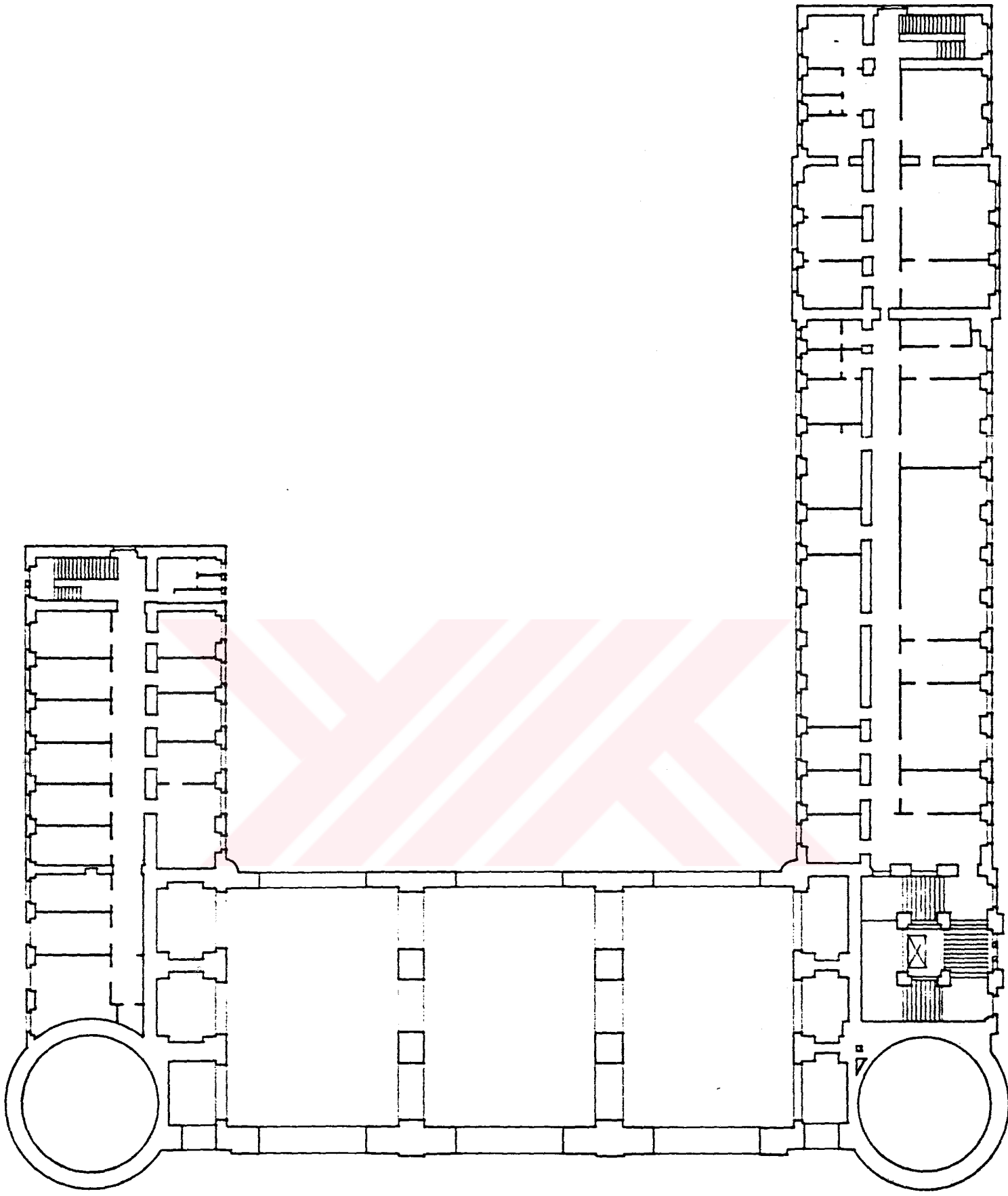


EK-4.1.3. İŞLETME BİNASI
ZEMİN KAT PLANI

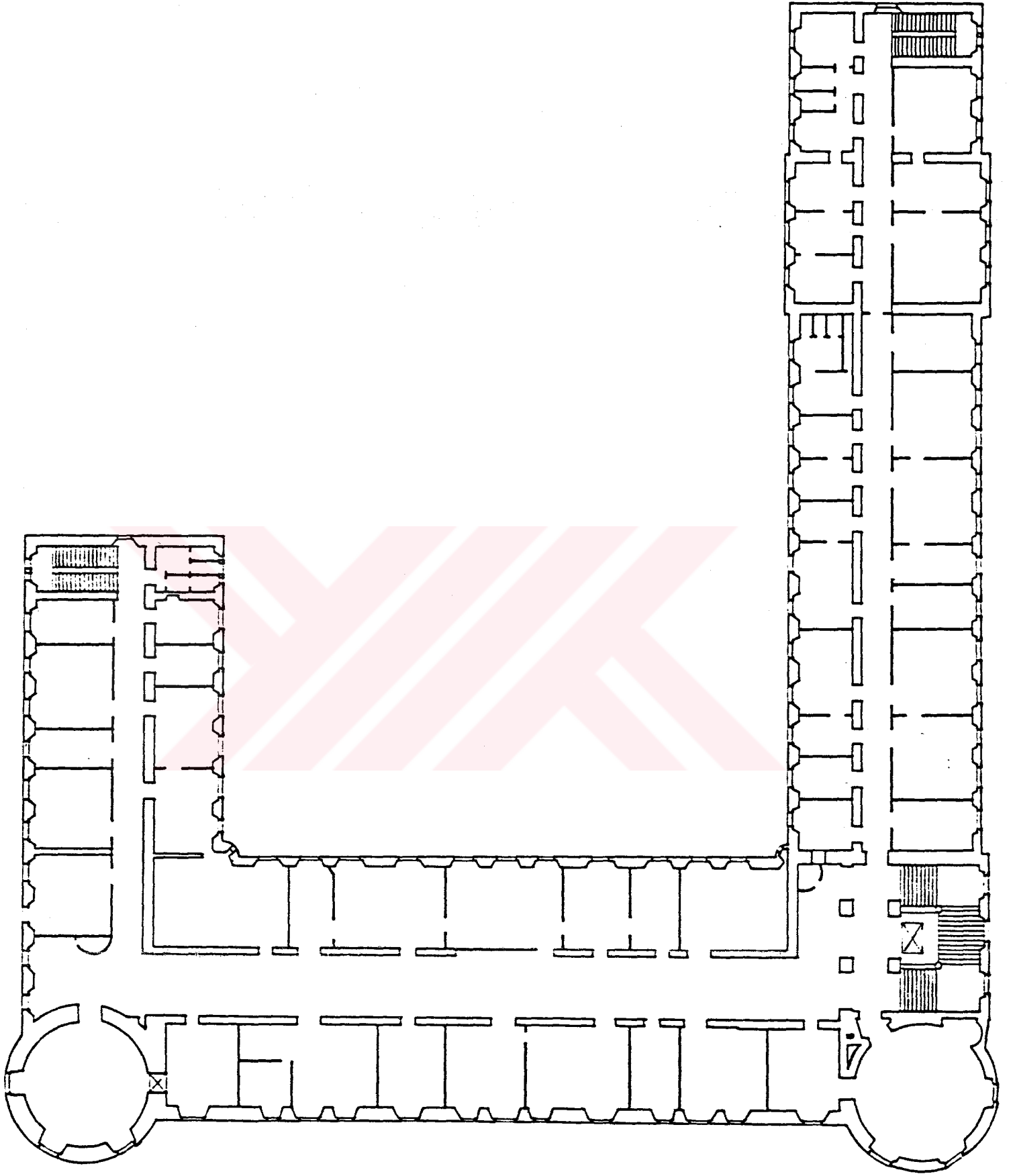
HAYDARPAŞA GARI



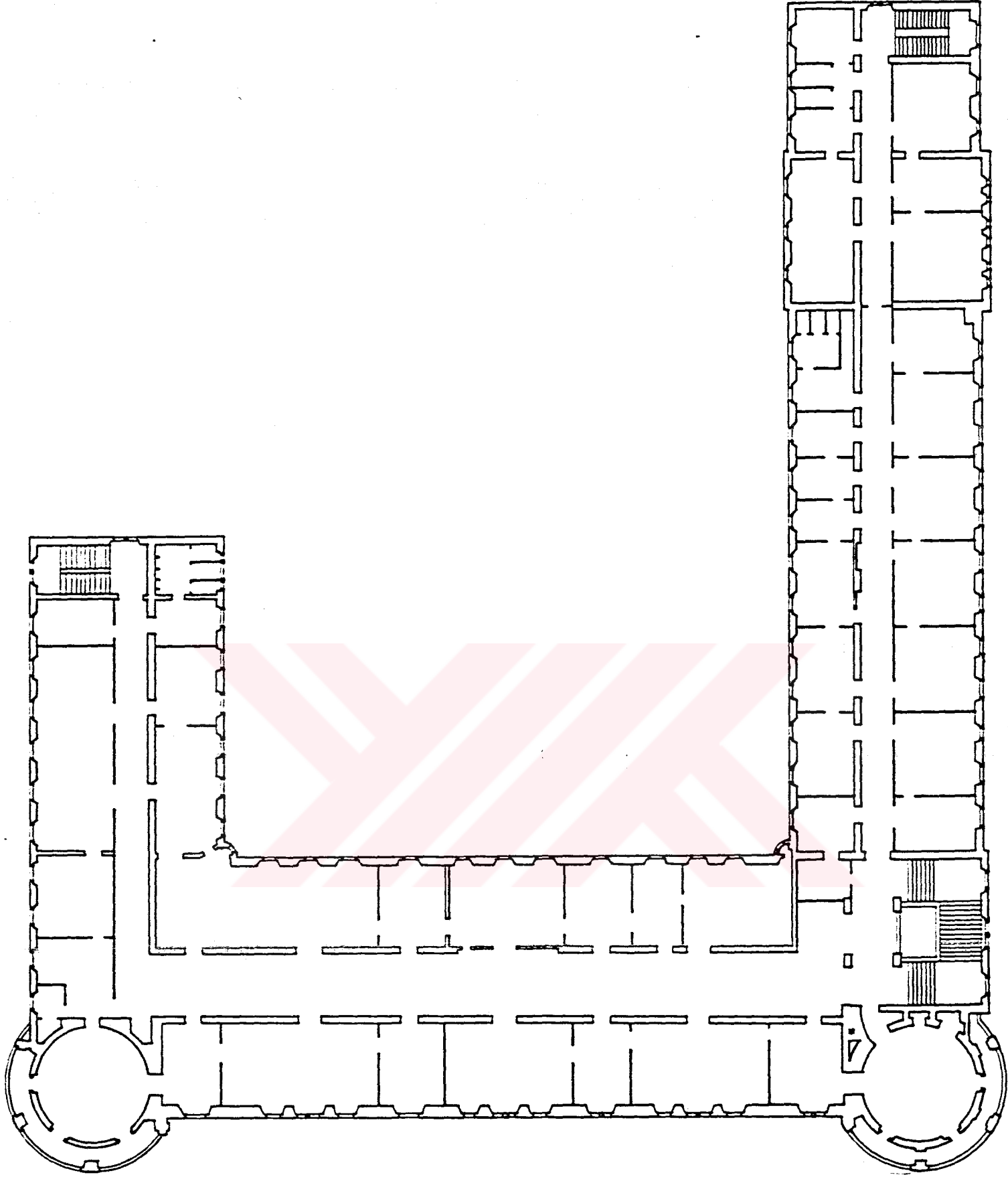
EK4.14.1. İŞLETME BİNASI
BİRİNCİ KAT PLANI



EK-4.1.5. İŞLETME BİNASI
ASMA KAT PLANI

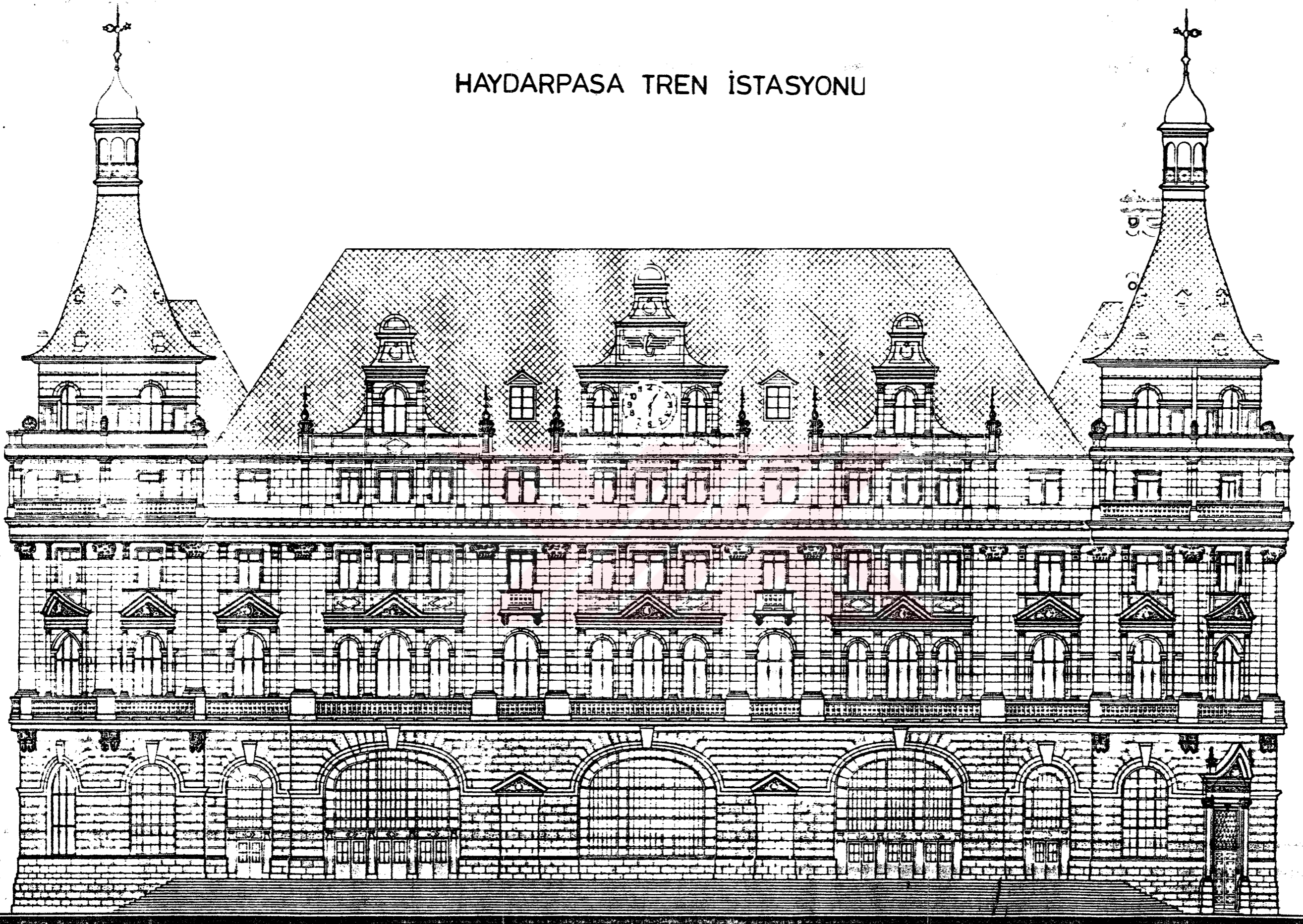


EK-4.16.1. BÖLGE BAŞMÜDÜRLÜĞÜ
İKİNCİ KAT PLANI

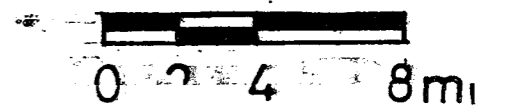


EK-4.17. 1. İŞLETME BİNASI
ÜÇÜNCÜ KAT PLANI

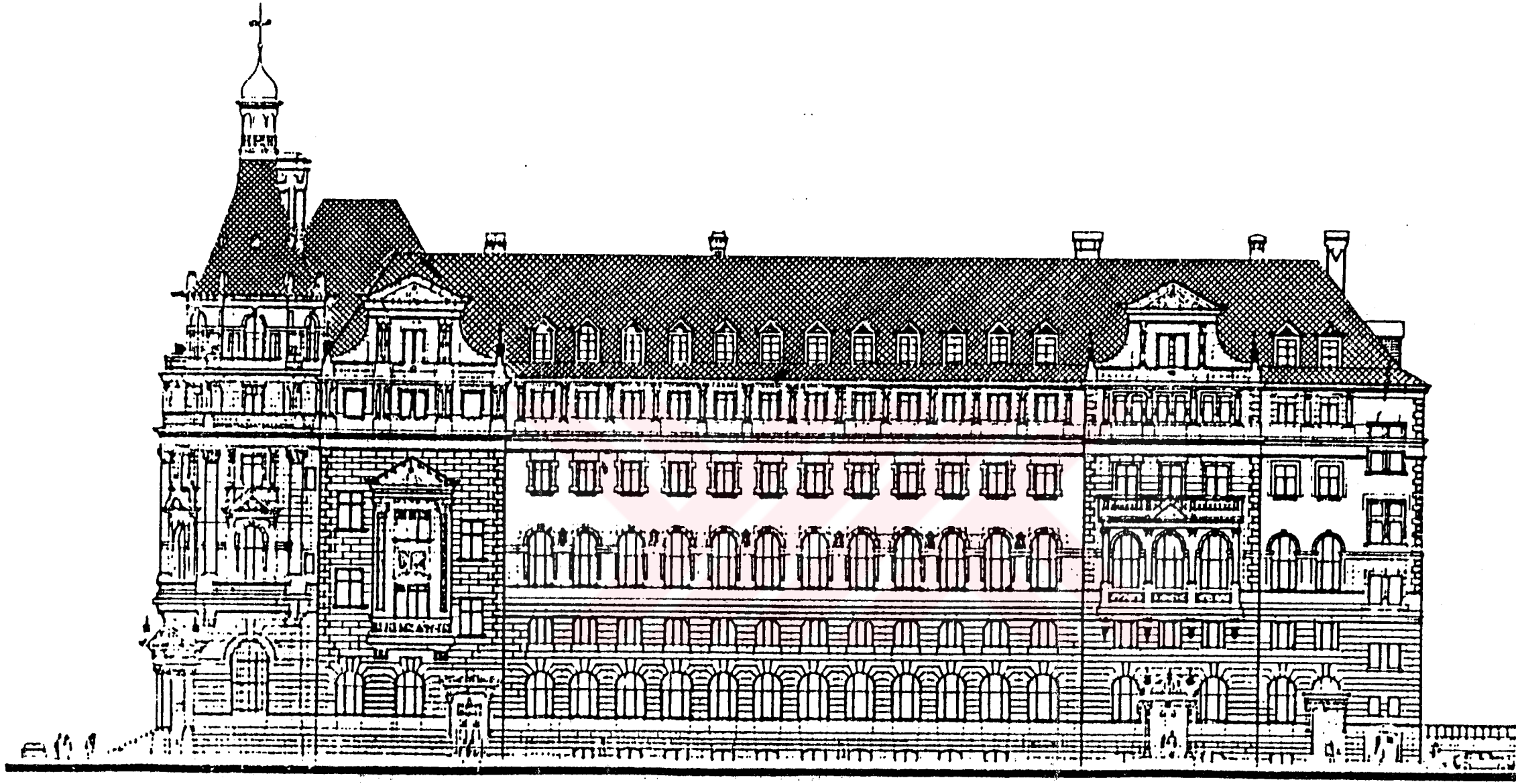
HAYDARPASA TREN İSTASYONU



EK-4.1.8. GÜNEY GÖRÜNÜŞÜ



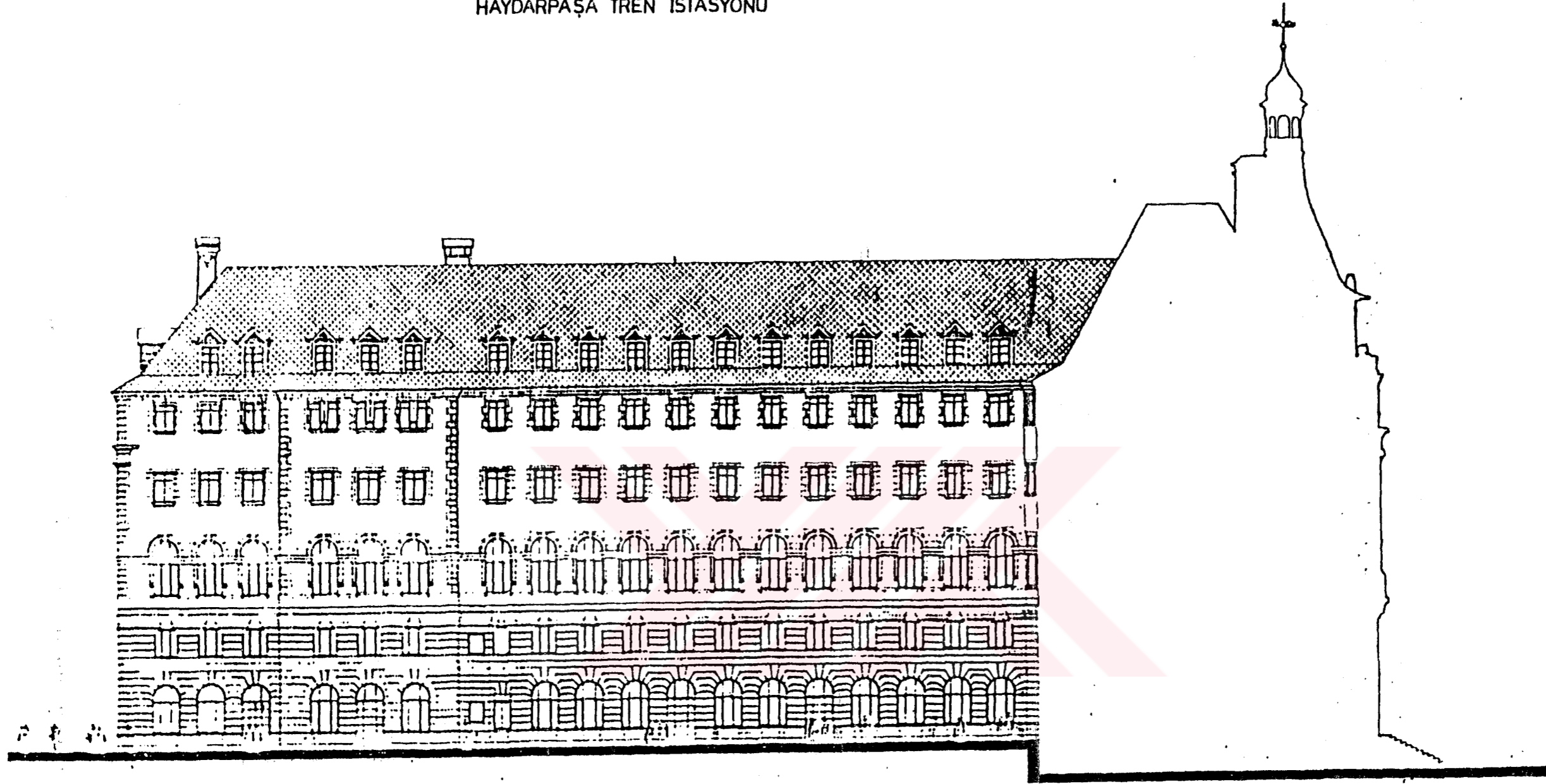
HAYDARPAŞA TREN İSTASYONU



EK-4.1.9. DOĞU GÖRÜNÜŞÜ

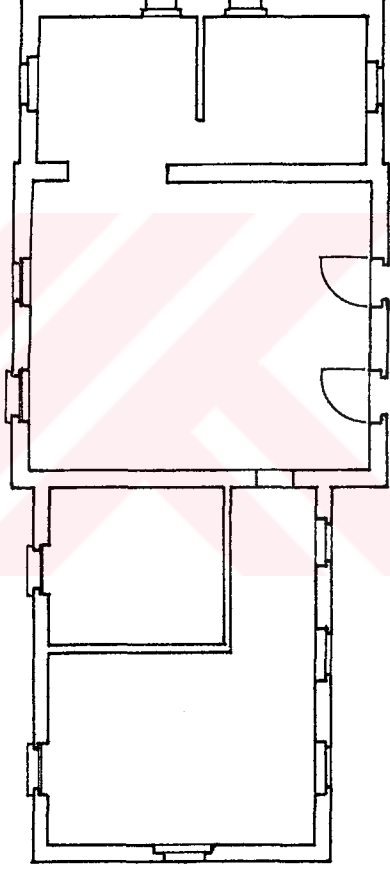
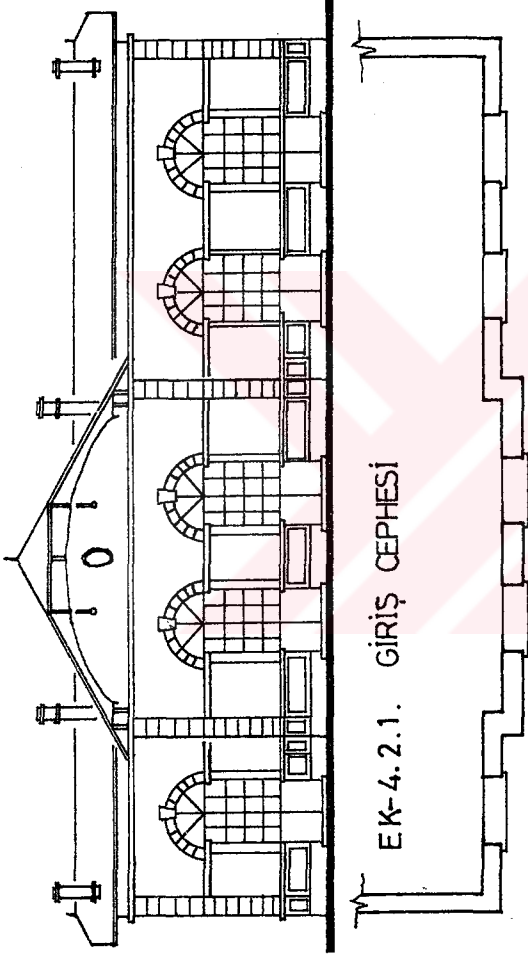
0 2 4 8m

HAYDARPAŞA TREN İSTASYONU



EK-4.1.10. BATI GÖRÜNÜŞÜ

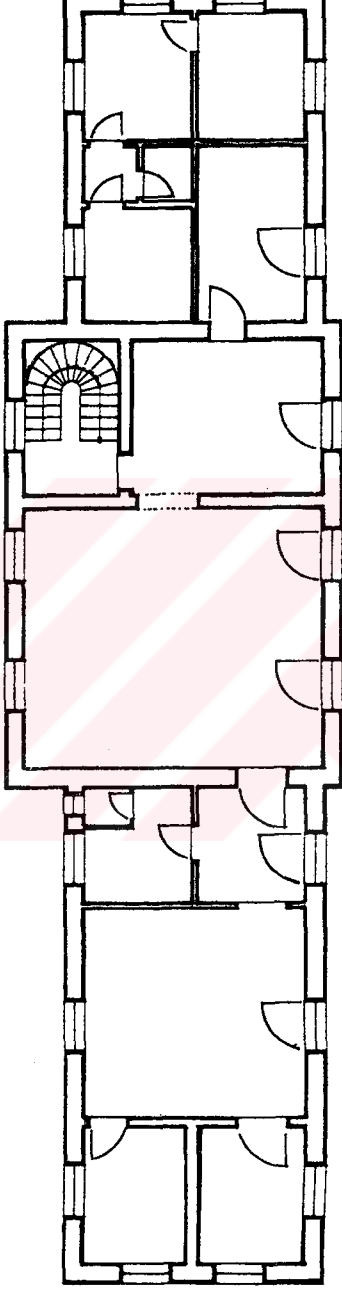
KIZILTOPRAK TREN İSTASYONU



EK-4.2.2. PLAN



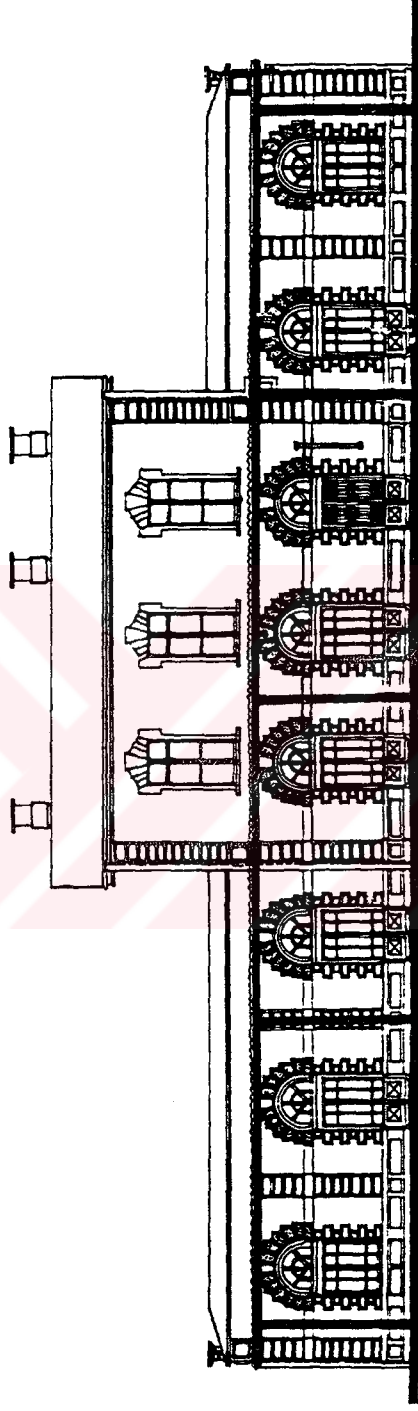
FENERYOLU TREN İSTASYONU



EK-4.3.1. ZEMİN KAT PLANI



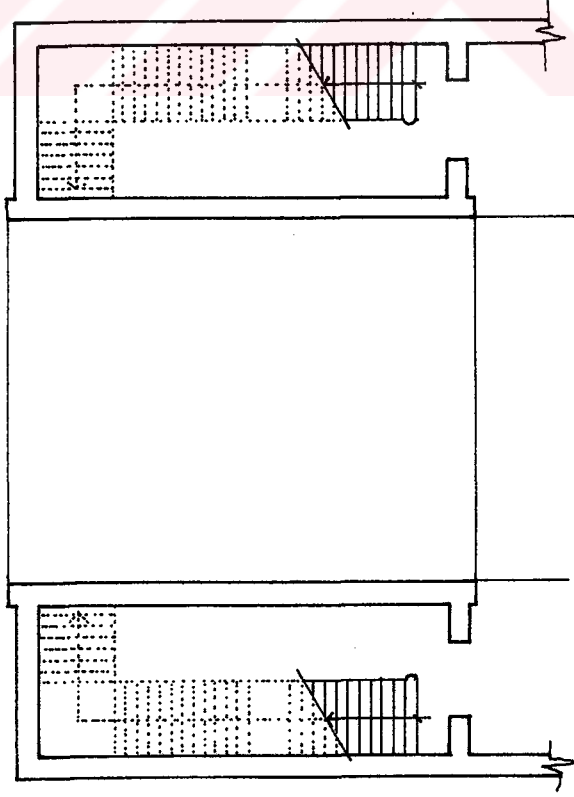
FENERYOLU TREN İSTASYONU



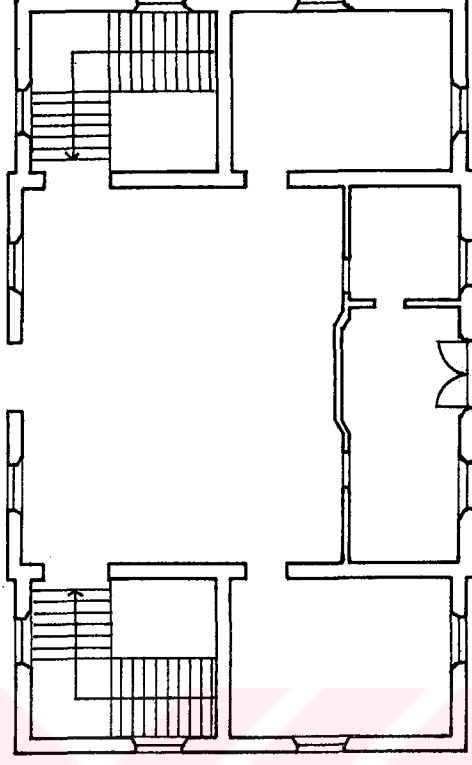
EK-4.3.2. GİRİŞ CEPHESİ



GÖZTEPE TREN İSTASYONU



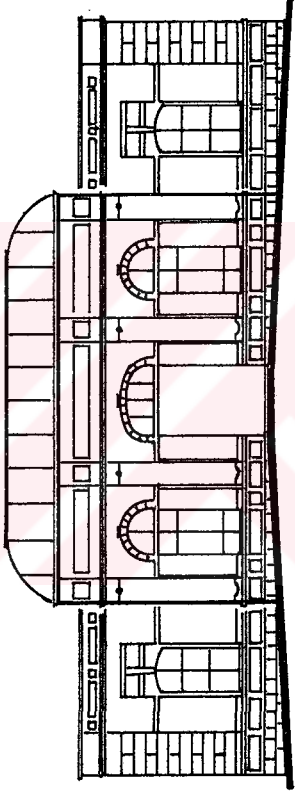
EK-4.4.1. TÜNEL KATI PLANI



EK-4.4.2. ZEMİN KAT PLANI



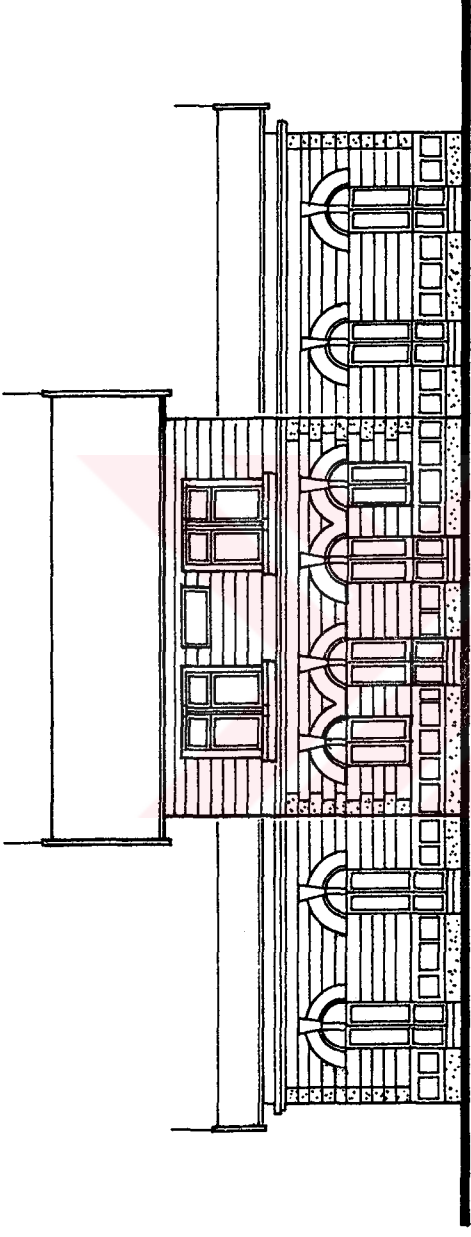
GÖZTEPE TREN İSTASYONU



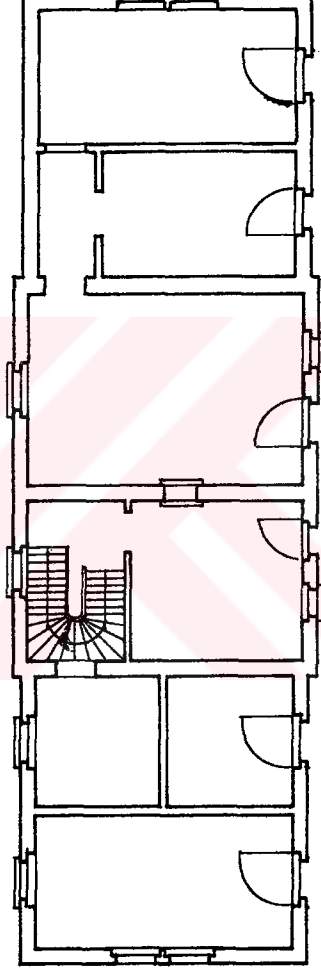
EK-4.4.3. GİRİŞ CEPHESİ



ERENKÖY TREN İSTASYONU



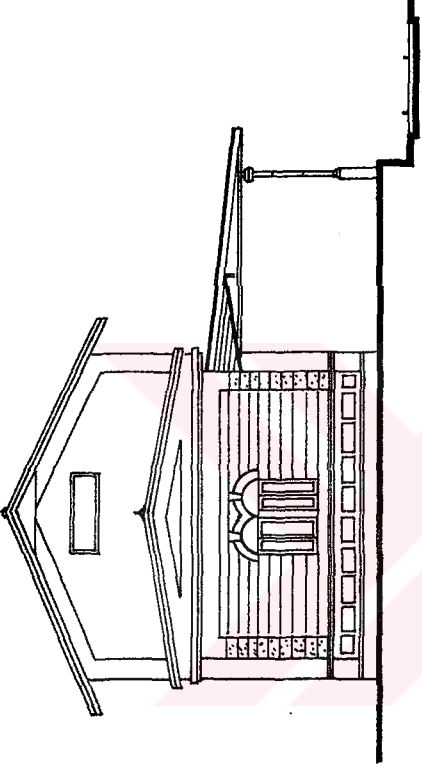
EK-4.5.1. GİRİŞ CEPHESİ



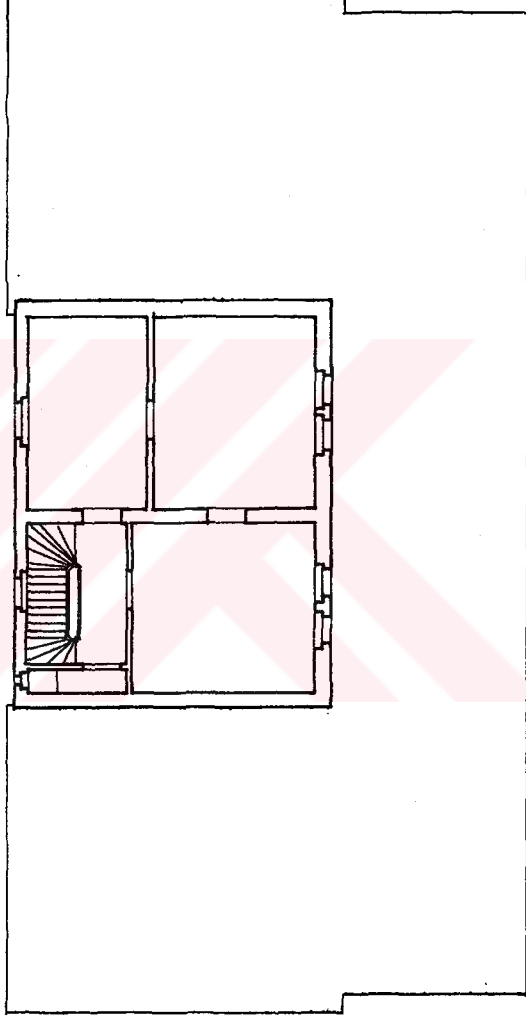
EK-4.5.2. ZEMİN KAT PLANI



ERENKÖY TREN İSTASYONU



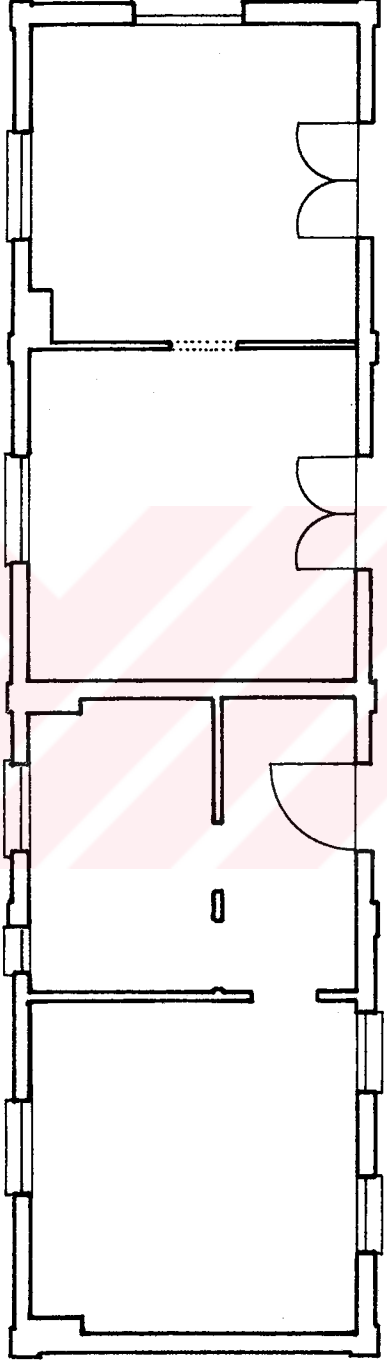
EK-4.5.3. SAĞ YAN GÖRÜNÜŞÜ



EK-4.5.4. BİRİNCİ KAT PLANI



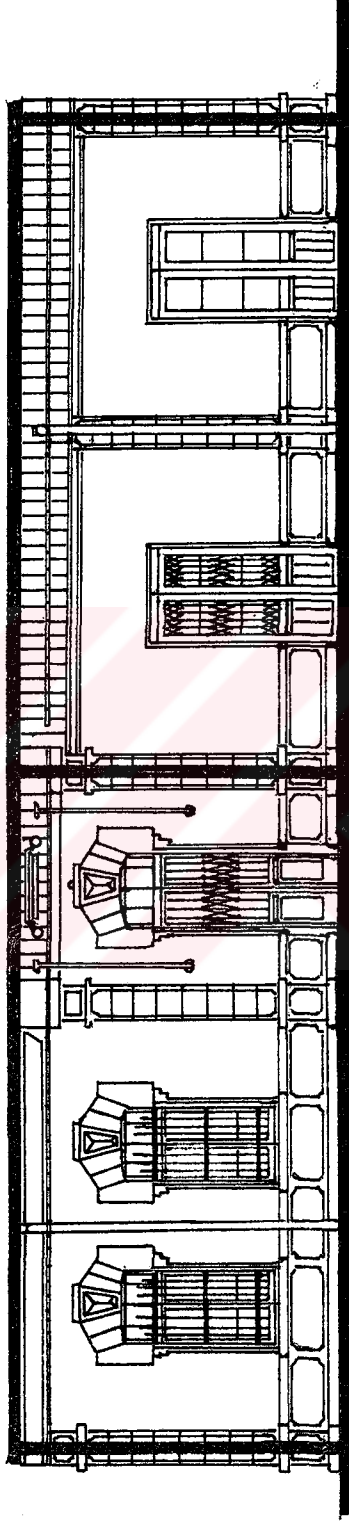
SUADIYE TREN İSTASYONU



EK-4.6.1. ZEMİN KAT PLANI



SUADIYE TREN İSTASYONU



EK-4.6.2. GİRİŞ CEPHESİ

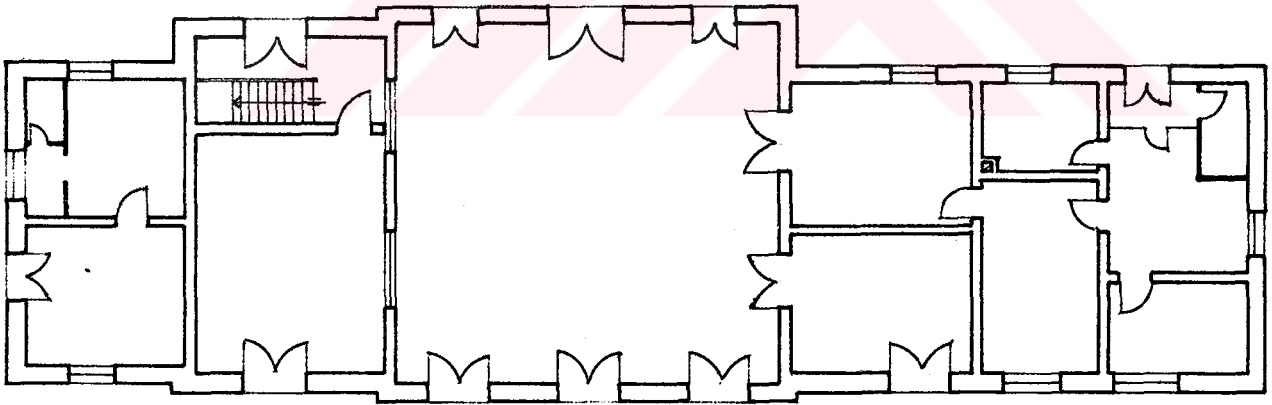


0 1 2 3 4m

BOSTANCI TREN İSTASYONU



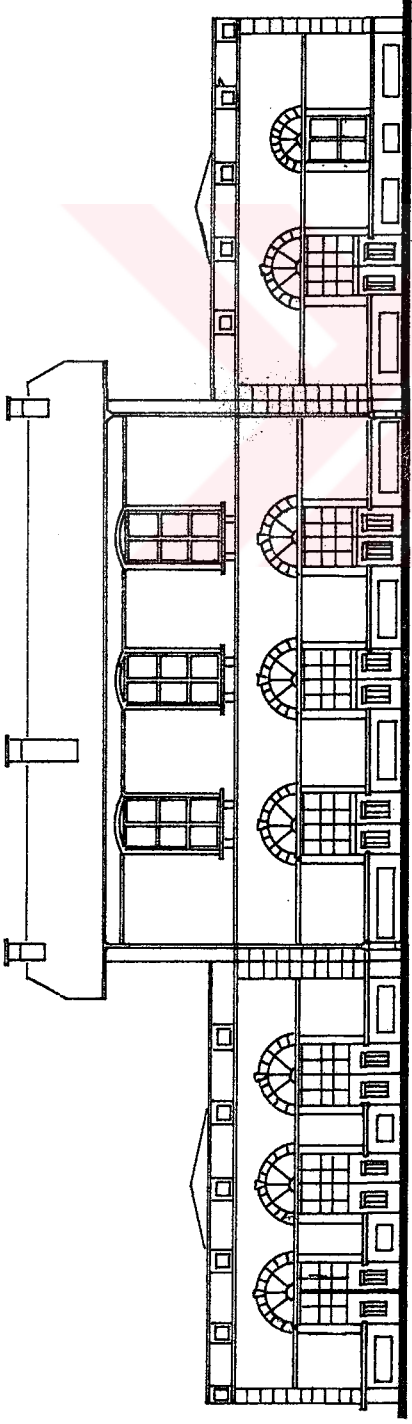
EK-4.7.1. GİRİŞ CEPHESİ



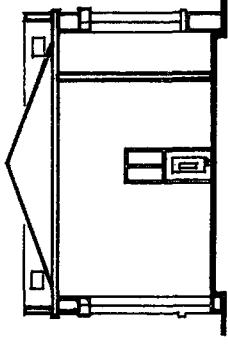
EK-4.7.2. ZEMİN KAT PLANI

0 2 4 8m

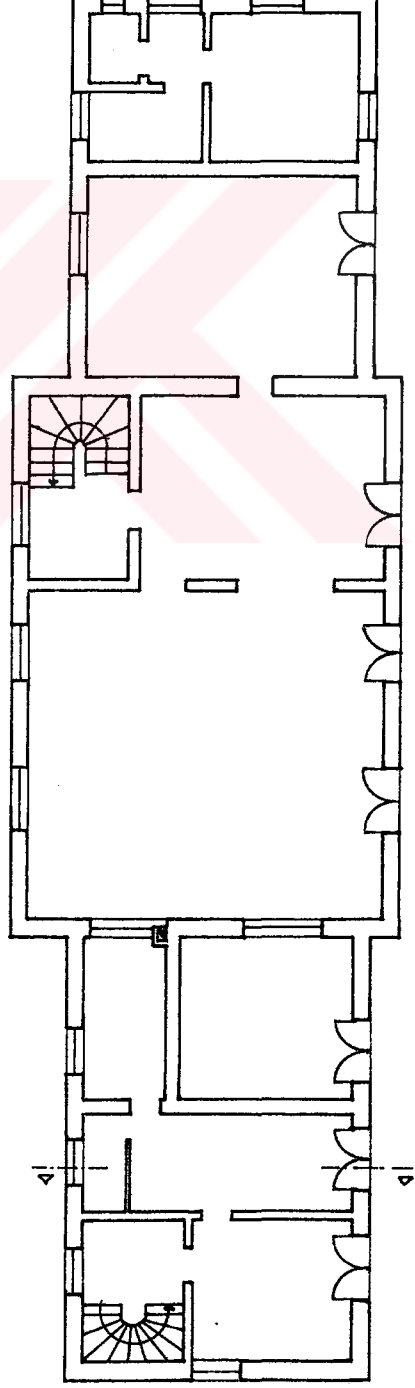
MALTEPE TREN İSTASYONU



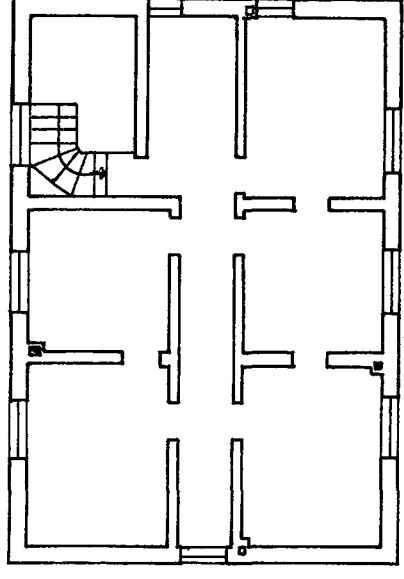
EK-4.8.1. GİRİŞ CEPHESİ



EK-4.8.3. AA KESİTİ



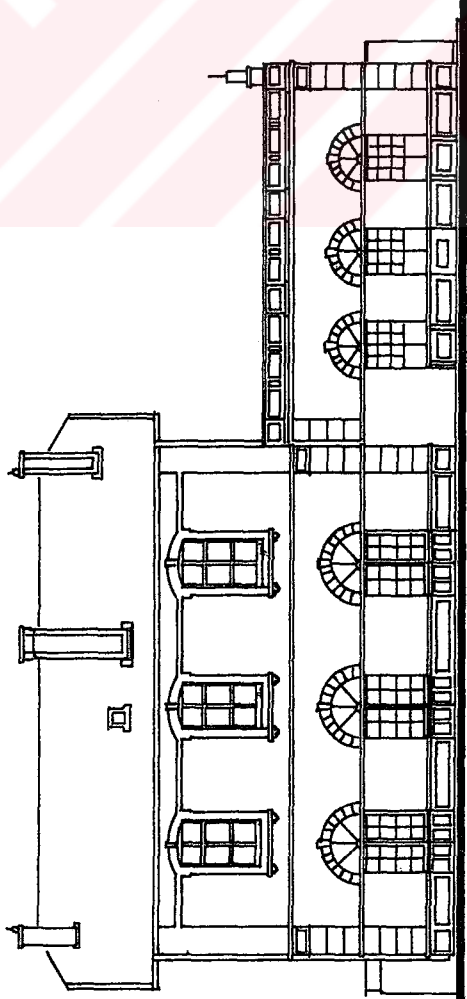
EK-4.8.2. ZEMİN KAT PLANI



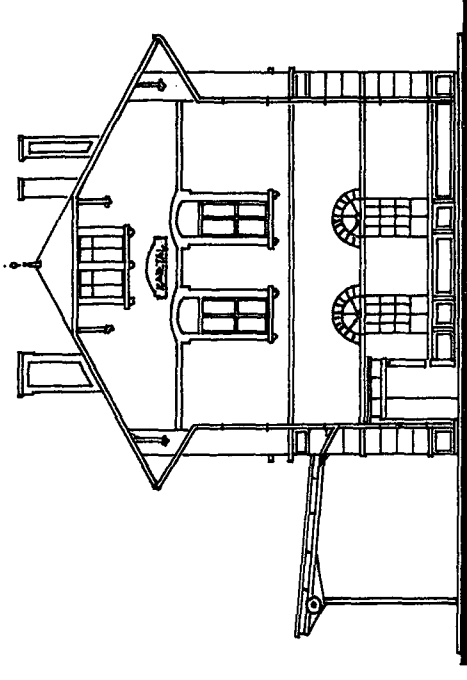
EK-4.8.4. I. KAT PLANI

0 2 4 8m

KARTAL TREN İSTASYONU



EK-4.9.1. ARKA GÖRÜNÜŞ



EK-4.9.2. SAĞ YAN GÖRÜNÜŞ



ÖZGEÇMİŞ

1969 yılında İzmit'te doğdu. Üsküdar Burhan Felek Lisesini bitirdikten sonra 1989 yılında Mimar Sinan Üniversitesi Fen ve Edebiyat Fakültesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi bölümünden mezun oldu. 1991 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Sanat Tarihi Programında yüksek lisans eğitimine başladı. İngilizce biliyor.