

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN
ENDÜSTRİYEL MİRAS OLARAK KORUNMA
SORUNLARI: İZMİR- AYDIN HATTI
ÜZERİNDEKİ DEMİRYOLU YERLEŞKELERİ
ÖRNEĞİ

Gülin EKİZOĞLU

Temmuz, 2012

İZMİR

**DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN
ENDÜSTRİYEL MİRAS OLARAK KORUNMA
SORUNLARI: İZMİR- AYDIN HATTI
ÜZERİNDEKİ DEMİRYOLU YERLEŞKELERİ
ÖRNEĞİ**

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi

Mimarlık Bölümü, Restorasyon Anabilim Dalı

Gölin EKİZOĞLU

Temmuz, 2012

İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

GÜLİN EKİZOĞLU tarafından DOÇ. DR. MÜJGAN KARATOSUN yönetiminde hazırlanan “DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN ENDÜSTRİYEL MİRAS OLARAK KORUNMA SORUNLARI: İZMİR- AYDIN HATTI ÜZERİNDEKİ DEMİRYOLU YERLEŞKELERİ ÖRNEĞİ” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



DOÇ. DR. MÜJGAN KARATOSUN

Yönetici



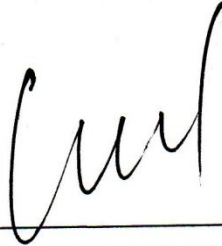
Yard. Doç. Dr. Özlem Arıtan

Jüri Üyesi



YRD. DOÇ. DR. AHLU DALGAKIRAN ERDOĞAN

Jüri Üyesi



Prof. Dr. Mustafa SABUNCU

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım sırasında kütüphanesinden faydalanmama hoşgörü gösteren ve çalışmalarına yön vermemde önemli katkıları olan danışmanım Doç. Dr. Müjgan KARATOSUN' a,

Alan çalışmalarım sırasında anlayış göstererek her türlü bilgiyi benimle paylaşma gayreti gösteren İzmir- Aydın demiryolu istasyon şefleri ve diğer demiryolu çalışanlarına,

Arşiv çalışmalarımda bana yardımcı olmaya çalışan TCDD 3. Bölge Arşiv çalışanlarına, TCDD Alsancak Müze Müdürü' ne,

Yüksek lisans eğitimim ve tez çalışmalarım sırasında benden desteğini ve hoşgörüsünü esirgemeyen aileme, sevgili yeğenim Berker ALPÖZ' e ve Süleyman GÜLDOĞAN' a teşekkürü bir borç bilirim.

Gülin EKİZOĞLU

DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN ENDÜSTRİYEL MİRAS OLARAK KORUNMA SORUNLARI: İZMİR- AYDIN HATTI ÜZERİNDEKİ DEMİRYOLU YERLEŞKELERİ ÖRNEĞİ

ÖZ

Endüstri devrimi, insanlık tarihini derinden etkileyen, toplumların yerleşik hayata geçmesine ve ilk kentlerin kurulmasına yol açan tarım devriminden sonra tarihte görülen ikinci en önemli gelişmedir. İnsan ve hayvan gücüne dayalı üretim tarzından makine gücünün hâkim olduğu bir üretim tarzına geçiş olarak tanımlanan endüstri devrimi, XVIII. yüzyılda başlayarak XIX. yüzyılda hızlanarak devam etmiş, yeni makinelerin icadı ve buhar gücünün kullanılmaya başlanmasıyla kademeli olarak gelişmiştir. Endüstri devrimi sonucu, birçok endüstri kolunda görülen gelişimin yanında, ulaşımda da önemli gelişimler yaşanmıştır.

Osmanlı, bu hızlı endüstrileşme hareketine katılamamış, ancak sahip olduğu zengin ürün çeşitliliği ile bir hammadde kaynağı ve mamul ürün pazarı haline gelmiştir. Bu durum mevcut ulaşım şemasının geliştirilmesini gerektirmiş ve özellikle yabancı sermaye eliyle demiryolu yatırımları yapılmıştır. Her liman, arkasında yer alan hinterlandı dünya ekonomisiyle bütünleştirecek ve kendi başına ekonomik bir bütünlük oluşturacak şekilde düzenlenmiştir.

İzmir- Aydın demiryolu, Batı Anadolu'nun, zengin kaynaklarından faydalanmak isteyen endüstrileşmiş ülkelerin etkisiyle, 1854 yılında verilen bir imtiyazla inşa edilen ve endüstrileşmenin en önemli simgelerinden olan demiryolu taşımacılığının Anadolu sınırları içerisindeki ilk örneği ve ülkemizin sahip olduğu demiryolu mirasının önemli bir parçasıdır. Alsancak Garı'ndan başlayan hat, bölgenin iç kesimlerine doğru Büyük Menderes vadisi boyunca devam ettirilmiş ve Eğirdir'de son bulmuştur. Osmanlı döneminde ve cumhuriyetin ilk yıllarında imtiyaz sahibi İngiliz şirket tarafından işletilen demiryolu, 1935 yılında millileştirilmiştir.

Çalışma sınırları tespit edilirken, demiryolu yapımlarının yoğunlaştığı dönem olan XIX. yüzyılın ikinci yarısından günümüze kadar olan zaman dilimi seçilmiş ve korunan çok sayıda yapı stokunu barındırması bakımından Dinar yerleşkesine kadar olan bölüm incelenmiştir.

Osmanlıdan günümüze İzmir- Aydın demiryolunun tarihsel gelişimi anlatılarak, hattın bütün yerleşkeleri, vaziyet planı ölçeğinde tanımlanmış ve yerleşkelerin özgün ve mevcut durumları tartışılarak korunma durumları tespit edilmiştir. Yerleşkeler barındırdığı tüm işlev grupları mimari özellikleri açısından irdelenmiş ve gruplanmıştır.

Sonuç olarak da, hattın sahip olduğu demiryolu mirası değerleri tartışılarak koruma önerileri geliştirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Koruma, endüstri mirası, demiryolu mirası, İzmir-Aydın demiryolu.

THE CONSERVATION PROBLEMS OF RAILWAY SETTLEMENTS AS INDUSTRIAL HERITAGE: İZMİR- AYDIN RAILWAY LINE SETTLEMENTS EXAMPLE

ABSTRACT

Industrial revolution is one of the most important developments that has influenced the humankind history after the agricultural development which has caused mankind to start living settled life and establish the first cities. Industrial revolution is defined as the transition away from agriculture-based economy towards machine-based manufacturing. The revolution has started towards the end of the 18th century and continued during the 19th century and has developed incrementally with the discovery of machines and the use of steam power. As a consequence of industrial revolution, besides the innovations seen in different industrial fields, important progress was established in transportation.

Ottomans were unable to participate in industrial revolution, but has become the market for raw material with wide range of products and manufactured goods. This situation has resulted in the development of transportation and accordingly railway construction has been established by foreign capital. However the constructed railways turned out to be a branch pattern, which is the typical for semi-colonial countries. Each important port was constructed so that it could form an economical integrity between its hinterland and the world economy.

İzmir-Aydın railway line, was built with the influence of industrialized countries that wanted to take advantage of wide variety of raw products of Western Anatolia in 1854 and it is the first an important example of railway transportation within the Anatolian borders. Apart from economic and commercial revival, the railway line, has numerous social influences in the region. It also has a variety of railway structure dating back to 19 th century in the region with conserved architectural properties..

Therefore in order to conserve this railway heritage, current identification and conservation proposals should be made to transfer it to future generations.

Keywords: Conservation, industrial archeology, railway heritage, İzmir-Aydın railway line.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	i
TEŞEKKÜR	ii
ÖZ.....	iii
ABSTRACT	iii

BÖLÜM BİR-GİRİŞ 1

1.1 Çalışmanın Amacı	2
1.2 Çalışmanın Kapsamı.....	4
1.3 Çalışmanın Yöntemi.....	6

BÖLÜM İKİ- DEMİRYOLU MİRASININ ENDÜSTRİ MİRASI BAŞLIĞI ALTINDA İNCELENMESİ 8

2.1 Endüstri Mirasının Tanımı ve Gelişimi	10
2.1.1 Endüstri Mirasının Değerleri ve Ölçütleri	12
2.1.2 Endüstri Mirasının Belgelenmesi	16
2.2 Demiryolu Mirasının Tanımı	17
2.2.1 Demiryolu Mirasının Değerleri	17
2.3 Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi	18
2.4 Dünyadan Endüstri Mirası Yeniden İşlevlendirme Örnekleri	21
2.5 Demiryolu Mirasının Korunması	31
2.5.1 Dünyadan Demiryolu Mirası Örnekleri	32

2.5.2 Türkiye’den Demiryolu Mirası Yeniden İşlevlendirme Örnekleri 38

**BÖLÜM ÜÇ- DÜNYADA ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE OSMANLI
COĞRAFYASINDAKİ YANSIMALARI 40**

3.1 Endüstri Devrimi	40
3.2 Osmanlıda Endüstrileşme çabaları	48
3.3 Endüstri Devrimi Sonrası Ulaşımda Yaşanan Gelişmeler	51
3.4 Osmanlıda Demiryollarının Gelişimi	54
3.4.1 Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Dönemi (1918-1922).....	61
3.4.2 Cumhuriyet Dönemi	63
3.4.2.1 1923-1950 Arası Demiryolları	63
3.4.2.2 1950-2003 Arası Demiryolları	67
3.4.2.3 2003’den Günümüze Demiryolları	72

**BÖLÜM DÖRT- İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ
DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN İNCELENMESİ 75**

4.1 Batı Anadolu’nun Sosyo-Ekonomik Durumu	75
4.2 İzmir- Aydın Demiryolu Hattının Tarihsel Gelişimi	80
4.2.1 Osmanlı Dönemi (1918-1922).....	81
4.2.2 Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Dönemi (1918-1922)	96
4.2.3 Cumhuriyet Dönemi)	97
4.2.3.1 1923-1950 Arası	98
4.2.3.2 1950-2003 Arası	99
4.2.3.3 2003’den Günümüze	100
4.3 İzmir- Aydın Demiryolu Hattının Tanımlanması	105

4.4 İzmir-Aydın Demiryolu Hattı Yerleşkeleri	219
4.5 İzmir- Aydın Demiryolu Yapıları	234
4.5.1 Yolcu Bekleme ve İdare Yapıları	235
4.5.2 Depolama Yapıları	251
4.5.3 İkamet Yapıları	261
4.5.4 Teknik Bakım Yapıları ve Donanımlar	279
 BÖLÜM BEŞ- İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	296
5.1 İzmir-Aydın Demiryolu Yerleşkelerinin Korunma ve Onarım Durumunun Değerlendirilmesi	297
5.1.1 Hat Bütünlüğünün ve Örüntüsünün Korunmasına Yönelik İşletim Sorunları	338
5.1.2 Yerleşke ve Yapısal ölçekte korunma sorunları	347
5.1.3 Hattın Korunmasında Toplum Bilincinin Eksikliği	354
5.2 Hattın Çeşitli Alanlardaki Etkilerinin Değerlendirilmesi	356
5.3 İzmir-Aydın Demiryolu Yerleşkelerinin Demiryolu Mirası Açısından Değerlendirilmesi	361
 BÖLÜM ALTI- İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN KORUNMASINA YÖNELİK SONUÇ VE ÖNERİLER	365
6.1 İzmir-Aydın Demiryolu Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkelerinin Korunmasına Yönelik Öneriler	365
6.2 Sonuç	371
 KAYNAKLAR	377

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Endüstri Devrimi, birçok alanda gerçekleşen yeniliklerle dünya tarihinde önemli dönüm noktalarındandır. Makineleşme dönemi olarak da bilinen bu hareketin en önemli gelişmesi tartışmasız makinenin ve buharın üretime girmesiyle yaşanmıştır. Makineleşmenin yanı sıra demir, çelik gibi yeni temel maddelerin ortaya çıkması, yeni ulaşım araçlarının (gemi, lokomotif v.b.) yapımına olanak sağlamıştır. Bu ulaşım araçlarından en önemlisi endüstrinin gelişimine de öncülük eden demiryollarının yapımıdır.

XIX. yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte, Osmanlı'daki endüstrileşme çabaları demiryollarının kurulmasına olanak sağlamıştır. Batı Anadolu sahip olduğu zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarıyla endüstrileşmiş ülkelerin en fazla yatırım yapmak istedikleri bölgelerden olmuştur. Bunun bir sonucu olarak da, Anadolu topraklarındaki ilk demiryolu 1856 yılında İngilizler tarafından imtiyazı alınarak, 1866 yılında bir bölümü açılan ve sonrasında gelişmeye devam eden İzmir-Aydın hattıdır. Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar yabancı sermaye tarafından işletilen hat, 1935 yılında kamulaştırılmıştır. İzmir-Aydın demiryolu yolcu taşımacılığının yanı sıra, özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında bölgenin hammadde kaynaklarının üst merkezlere aktarılmasında önemli rol oynamıştır. Bu hat üzerindeki duraklama noktalarında yolcu bekleme/idare yapıları, çalışanlarının kullandığı ikamet yapıları, teknik bakım yapıları, depolama yapıları vb. yapı gruplarının oluşturduğu demiryolu (istasyon) yerleşkeleri bulunmaktadır.

Bir döneme tanıklık etmiş ve endüstriyel üretimin bir parçası olan İzmir-Aydın demiryolu hattı, Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancı sermayenin çekilmesi, 1950'lerden sonra karayolu taşımacılığının önem kazanması vb. nedenlerle eski önemini yitirmiştir. Zamanla demiryolu kullanımının azalmasıyla, bazı istasyonlar ve yakınında gelişen depolama binaları işlevsiz kalmıştır. Bu süreç, Aydın hattı

çevresindeki demiryolu yapılarının demiryolu mirası olarak korunarak gelecek nesillere aktarılmasını tehdit eder duruma gelmiştir.

1.1 Amaç

Çalışmanın konusu olan İzmir-Aydın demiryolu hattı ve demiryolu yapıları, ülkemizin sahip olduğu önemli endüstri mirası örneklerindendir. Bilindiği gibi, endüstri mirası kavramı, dünyada özellikle 1973 yılında TICCIH'in kurulmasıyla birlikte teorik ve pratik anlamda daha geniş çevrelerce tartışılmaya başlanmıştır. 2003 yılında yayınlanan Nizhny Tagil Tüzüğü, bu alanda evrensel bazı ölçütlerin oluşturulması yönünde önemli bir adım olmuştur (TICCIH, <http://www.ticcih.org>). Tüm bu çabalara karşın, endüstri mirası yapıları ve donanımları çeşitli sebeplerden tahrip olmakta ve gelecek nesillere aktarılamamaktadır.

Ülkemizde endüstri mirasının belgelenmesi, korunması ve yeniden işlevlendirilmesine yönelik yapılan çalışmalar değerlendirildiğinde Binnur Kırac'ın (2001) *Türkiye'deki Tarihi Endüstri Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması* ve T. Gül Köksal'ın (2005) *İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri* adlı doktora tezleri önemli çalışmalardandır. Bu çalışmalar dünyada kabul gören tanımların irdelenmesi ve ülkemizin endüstri mirası stokunun önemli bir bölümünü barındıran İstanbul üzerinden bu kavramların tartışılması bakımından değerlidirler. Ancak bilindiği üzere ülkemizin İstanbul dışında da geniş yapı çeşitliliğine sahip endüstri mirası stoku bulunmaktadır. Endüstri mirasını oluşturan yapılar, üretim yapan tesislerin yanı sıra endüstri devrimini hızlandıran ulaşım yapılarını da kapsamaktadır. Bu anlamda ülkemizde Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde inşa edilmiş olan demiryolu hatlarının demiryolu yapıları ve donanımları, kâgir ve çelik köprüler, viyadükler de endüstri mirası kapsamı içine girmektedirler. Yonca Kösebay Erkan'ın (2007) *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması* adlı doktora tezi çalışması, Ali Yıldız'ın (2008) *Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu* adlı yüksek lisans

çalışması demiryolu mirasının tespiti, çevre yerleşimlere etkileri ve yeniden işlevlendirilmeleri anlamında ülkemizde son yıllarda yapılan çalışmalardandır.

Batı Anadolu ile ilgili yapılan tarihi ve sosyal içerikli akademik çalışmalarda ve yayınlanan kitaplarda bölgede Osmanlı döneminde inşa edilmiş olan İzmir-Aydın ve İzmir- Kasaba demiryollarının geniş etkileri görülmektedir. İzmir-Aydın demiryolu ile ilgili birçok tarihi ve sosyal gerçeğin bir araya getirilerek hazırlandığı kitaplardan;

- Ali Akyıldız'ın 1995 yılında İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi IRCICA tarafından basılan *Çağını Yakalayan Osmanlı*,
- Nedim Atilla'nın 2003 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları tarafından basılan *İzmir Demiryolları*,
- Orhan Kurmuş'un 2007 yılında genişletilerek Yordam Kitap tarafından yayınlanan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* adlı kitaplar bu yayınlar arasında özgün ve kapsamlı çalışmalardandır.

İzmir-Aydın demiryolunun tarihi ve sosyal anlamda bölgeye olan etkilerini ve katkılarını ele alan akademik çalışmalar;

- Filiz Çolak'ın 2005 yılında yayınlanan *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret* adlı doktora tezi,
- Olcay Pullukçuoğlu Yapucu'nun *Aydın Sancağı 1845-1914 (Sosyal, Ekonomik, İdari, Kültürel Durum)* adlı doktora tezi,
- Gülçin Uzuntepe'nin 2000 yılında yayınlanan *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba(Turgutlu) 1856-1897* adlı yüksek lisans tezi,
- Cihan Özgün'ün 2006 yılında yayınlanan *Tanzimat' tan Cumhuriyet'e (1923) Aydın İlinde İktisadi Değişim* adlı yüksek lisans tezi olarak sayılabilmektedir.

Dolayısıyla İzmir-Aydın demiryolu ile ilgili akademik çalışmaların ve kitap yayınlarının sosyal ve tarihi anlamda etkileri yönünde yoğunlaştığı görülmektedir.

Söz konusu demiryolu hattının, mimari özelliklerinin ve demiryolu mirası yönünden değerinin tartışıldığı yayın sayısı oldukça sınırlıdır.

Fahrettin Köşgeroğlu tarafından 2005 yılında yayınlanan *Demiryolu Mirası İçin Bir Yaklaşım; İzmir-Aydın Demiryolu Hattının İncelenmesi ve Deneyimlenmesi* adlı yüksek lisans tezi, bu hat üzerinde yer alan istasyon yapılarının özellikleri ve bunların yeniden işlevlendirilmeleri yönünde öneri geliştiren bir çalışmadır.

Bu çalışmanın amacı, yoğunluklu olarak hammadde naklinde kullanılan hat üzerindeki demiryolu (istasyon) yerleşkelerinin sahip olduğu tüm yapı çeşitliliği ile incelenmesidir. Çalışmanın amacı, ülkenin ve bölgenin bir dönemine tanıklık etmiş bu demiryolunun belgelenmesi, mevcut durumunun farklı açılardan değerlendirilmesi ve endüstriyel miras olarak korunarak fiziksel ve işlevsel bütünlüğünün sürdürülmesine yönelik öneriler geliştirmektir. Böylece bu çalışma, Osmanlı coğrafyasındaki endüstrileşme hareketinin önemli adımlarından olan İzmir-Aydın demiryolu ve yapılarının demiryolu mirası olarak özgün örüntüsünün korunarak gelecek nesillere aktarılmasına katkı koyacaktır.

1.2 Kapsam

İzmir- Aydın demiryolu hattı, XIX. yüzyılda Osmanlı devleti sınırları içinde inşa edilmiş diğer demiryolları gibi İngiltere, Fransa ve Almanya gibi endüstrileşmiş ülkelerin çıkarları doğrultusunda şekillenmiştir. İzmir-Aydın Demiryolu, Batı Anadolu'daki tarımsal artalanı, İzmir'e bağlamak üzere yapılmıştır. İngilizlerin diğer kolonilerinde inşa ettikleri hatlar gibi ihraç limanından artalana doğru uzanmaktadır. (Kaynak, 1985, s. 34).

Altı bölüm altında toplanan çalışma, hattın demiryolu mirası olarak sahip olduğu değerlerin belirlenebilmesi amacıyla farklı açılardan incelenmiştir. Çalışma sınırları tespit edilirken odaklanılan zaman diliminin endüstrileşme çabalarını hızlandıran demiryolu yapımlarının yoğunlaştığı dönem olan XIX. yüzyılın ikinci yarısından günümüze kadar olan zaman dilimi seçilmiş ve günümüze kadar ulaşmış çok sayıda

yapı stokunu barındırması bakımından dördüncü etabın sonu olan Dinar yerleşkesine kadar hattın 377 kilometrelik bölümü incelenmiştir.

Birinci bölümde, çalışma başlığının seçilme sebebi ve hedefleri ile konunun akademik yayınlar ve yazılı kaynaklar içerisindeki yeri anlatılmıştır. Konu ile ilgili temel kavramlar tanımlanmış, çalışmanın amacı, zaman ve kapsam sınırları verilmiş ve inceleme yapılırken kullanılan yöntemler detaylandırılmıştır.

İkinci bölümde, korumacılık kavramının tarihsel gelişimine kısaca değinilmiş ve endüstri mirasının bir alt başlığı olarak demiryolu mirasının tanımı ve ölçütleri belirlenmiştir. Bu yapıların korunması yönünde yeniden işlevlendirme olanakları yerli ve yabancı örnekler ışığında tartışılmıştır.

Üçüncü bölümde ise, dünyada endüstri devrimi ve demiryolu ulaşımının tarihsel gelişimi aktarılmış, ardından Osmanlı'da görülen endüstrileşme çabaları irdelenerek, yabancı sermaye eliyle yapılan Osmanlı demiryolları incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, Batı Anadolu'da XIX. yüzyıla gelinceye kadar ticaret, ekonomi ve demografik değişimler hakkında kısa bir özet verilmiştir. Ardından Osmanlıdan günümüze İzmir- Aydın demiryolunun tarihsel gelişimi anlatılarak, hattın bütün yerleşkeleri, vaziyet planı ölçeğinde tanımlanmış ve yerleşkelerin özgün ve mevcut durumları tartışılarak korunma durumları tespit edilmiştir. Bölümün son kısmında yerleşkelerin barındırdığı tüm işlev grupları mimari özellikleri açısından irdelenmiş ve sınıflandırılmıştır.

Hattın korunma sorunlarının değerlendirildiği Beşinci bölümde, İzmir-Aydın Demiryolu hattının korunma sorunları, Batı Anadolu'da çeşitli alanlardaki etkileri ve hattın sahip olduğu demiryolu mirası değerleri tespit edilmiştir.

Altıncı bölümde ise, korunma sorunlarına öneriler geliştirilmiştir.

1.3 Yöntem

Çalışma boyunca, oldukça geniş bir alana yayılmış olan İzmir-Aydın demiryolu yapılarının incelenmesinde çeşitli kaynaklardan yararlanılmıştır.

Arşiv taraması

Çalışmanın başlangıcında, hattın özgün durumunun ve güzergâhının tespit edilebilmesi amacıyla, TCDD 3. Bölge Arşivi ve Alsancak Demiryolu Müzesi envanteri taranmıştır. Bunların yanı sıra kimi istasyonların, yakın dönemde rölöve, restitüsyon ve restorasyon proje çalışmalarını yapmış büroların arşivlerine ulaşılmaya çalışılmış ve özel büroların arşivlerinden faydalanılmıştır.

Tescil durumlarıyla ilgili İzmir 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu ve İzmir 2 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu arşivlerinden faydalanılmıştır.

Eski fotoğrafların elde edilmesi amacıyla APIKAM arşivleri kullanılmıştır.

Arşiv taramasının ardından yerinde inceleme, tespit ve fotoğraflama çalışmalarına başlanmıştır.

Yerinde tespit ve fotoğraflama

Bu amaçla yaklaşık 377 kilometrelik ana hat, 126 kilometrelik şube hattı ve 4,3 kilometrelik banliyö hattı üzerinde yer alan toplam 58 demiryolu yerleşkesi üzerinde çalışılmıştır. Her istasyon yerleşkesinin barındırdığı istasyon, yolcu bekleme/ ikamet, depolama, teknik bakım ve sosyal hizmet amaçlı tüm yapılar fotoğrafla tespit edilmiş ve plan şemalarıyla ilgili şematik çizimler hazırlanmıştır.

Bir sonraki adımı, literatür taraması oluşturmuştur.

Literatür çalışması

Çalışmanın teorik bölümünü oluşturan endüstri mirası ve demiryolu mirasının tanımı ve ölçütleri, endüstri devrimi, dünyada ve Türkiye’deki demiryolu ulaşımı ile İzmir-Aydın demiryolunun inşasından günümüze gelişiminin anlatıldığı kısımlarla ilgili, akademik çalışmalar, yazılı kaynaklar, süreli yayınlar ve internet kaynaklarından faydalanılmıştır.

Örnek envanter fişi hazırlanması

Çalışma sonucunda elde edilen verilerin değerlendirilmesi ve öneriler geliştirilmesi amacıyla hazırlanan bölümde, demiryolu mirası için kullanılabilecek bir envanter fişi önerisi hazırlanmıştır. Hazırlanan fişte, istasyon yerleşkeleri tüm yapılarıyla birlikte bir bütün olarak ele alınmıştır. Sonuç ve değerlendirme bölümü hattın tamamı için örnek envanter fişinin bölümlerini oluşturan başlıkların ışığında hazırlanmıştır.

Koruma sorunlarının grafik yöntemlerle ifade edilmesi

Bölüm 4’te tespit ve belgeleme amacıyla, Bölüm 5’te ise sorunların tespit edilebilmesi amacıyla hazırlanan şemalar grafik yöntemlerle değerlendirilmiş ve önerilere yön ve sonuçlar çıkarılmıştır.

Sonuç olarak altı bölüm altında toplanan çalışma, hattın demiryolu mirası olarak değerinin ifade edilebilmesi açısından sahip olduğu ölçütlerin belirlenebilmesi amacıyla farklı açılardan incelenmiş, arşiv taraması, yerinde tespit ve belgeleme, literatür çalışması, örnek envanter fişi hazırlanması ve korunma sorunlarının grafik yöntemlerle değerlendirilmesi yoluyla da detaylandırılmış ve öneriler geliştirilmiştir.

BÖLÜM İKİ

DEMİRYOLU MİRASININ

ENDÜSTRİ MİRASI BAŞLIĞI ALTINDA İNCELENMESİ

Koruma kelimesi, “*bir kimseyi ya da bir şeyi dış etkilerden, tehlikeden ya da zor bir durumdan uzak tutmak*” anlamına gelmektedir (Türkçe Sözlük, 1983). Yapıların ya da yapı gruplarının koruma düşüncesi ve kuramsal temeli, asıl olarak bu amaca dayandırılrsa da ilk tartışılmaya başlandığı XIX. yüzyıldan günümüze kadar gelişim ve değişim göstermiştir. Bu tartışmaların asıl temeli neyin korunması gerektiği konusunda olmuştur.

İlk olarak XIX. yüzyılda Viollet le Duc tarafından geliştirilen ve yapıları tarih boyunca geçirdiği değişimlerden arındırıp ilk yapıldığı dönemdeki haline döndürme anlayışı Avrupa çapında büyük kabul görmüştür. Bu anlayışa karşı John Ruskin tarafından geliştirilen ve “romantik” görüş olarak da ifade edilen, yapıları bir sanat eseri olarak gören ve dokunulmamasının doğruluğunu savunan karşıt bir görüş gelişmiştir. XX. yüzyıla girilirken artık çağdaş onarımın ilk temelleri atılmaya başlanmış, 1931 yılında düzenlenen Atina Konferansında anıtların korunabilmeleri için kullanılmaları gerektiği, gereken durumlarda da çağdaş yöntemlerle onarılıp, güçlendirilebilecekleri anlayışı kabul edilmiştir. İkinci Dünya Savaşının yarattığı büyük yıkım sonucu eski yapıların korunması ve onarılması ile ilgili ilkelere uluslar arası bir kabul sağlanması amacıyla ilk önemli gelişme 1964 tarihli Venedik Tüzüğü’nün kabulü olmuştur (Ahunbay, 2009, s. 8- 20).

Venedik Tüzüğü’nün ilk maddesinde, “*anıt sadece bir mimari eseri içine almaz, bunun yanında belli bir uygarlığın, önemli bir gelişmenin, tarihi bir olayın tanıklığını yapan kentsel ya da kırsal bir yerleşmeyi de kapsar. Bu kavram yalnız büyük sanat eserlerini değil, ayrıca zamanla kültürel anlam kazanmış daha basit eserleri de kapsar*” diye tanımlanmaktadır (ICOMOS, <http://www.international.icomos.org/venicecharter2004/turkish.pdf>). Tüzükle birlikte anıt kavramı tek yapıdan belli bir uygarlığın, önemli bir gelişmenin yaşandığı kentsel ya da kırsal yerleşime taşınmış, bunun yanı sıra da yalnız büyük sanat eserlerini

değil, zamanla değer kazanmış daha basit eserleri de kapsar hale gelmiştir (Ahunbay, 2009, s. 19).

Ardından 1972’de UNESCO tarafından ilk kez eski eserlerin “*kültür varlığı*” tanımının altında toplandığı, Dünya Kültür ve Doğal Mirasını Koruma Konvansiyonu yayınlanmıştır. Konvansiyona göre, kültür varlığı, “*tarih öncesi ve tarihi devirlere ait toprak üstü, toprak altı ve sualtında bulunan eski kültür ve uygarlıklara ait insan emeği ile yaratılmış bilim, kültür, din ve güzel sanatlarla ilgili bulunan veya tarih öncesi ya da tarihi devirlerde sosyal yaşama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan maddi kalıntılar*” olarak tanımlanmıştır. Bu konvansiyon, ulusların sahip oldukları kültürel ve doğal mirasın dünya çapında korunması için önemli bir adımdır. Bu sayede kültürel ve doğal mirasın sadece geleneksel bozulma nedenleriyle değil, savaşlar, doğal afetler, hızlı ve kontrolsüz kentleşme, yoğun turizm baskıları gibi sosyal, ekonomik ve küresel şartların değişmesiyle gittikçe artan bir şekilde yok olma tehdidi altında olduğuna dikkat çekilmiştir (UNESCO, <http://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>).

Konvansiyonla birlikte devletlere kendi sınırları içindeki tüm kültürel ve doğal miras varlıklarının envanterini yapıp onları tanımlamaları, muhafaza etmeleri, korumaları, teşhir ederek sergilemeleri ve gereken tüm yasal, idari, bilimsel ve teknik önlemleri alarak bu değerleri en iyi şekilde gelecek nesillere aktarmaları konusunda gereken önlemleri almada ve gereken adımları atmada sorumluluklar yüklemiştir. (UNESCO, <http://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>).

Taşınmaz kültür varlıkları başlığı altında, doğal ya da insan yapısı ya da her ikisinin ortak ürünü olan doğal, tarihi, arkeolojik, kentsel, kırsal ve karma alanlar “sit” olarak tanımlanmıştır (Ahunbay, 2009, s. 8- 20) . Bu çalışmanın kapsamına giren endüstri mirası da endüstri devrimi öncesi ve sonrası döneme ait kalıntıların bulunduğu alanları kapsamaktadır.

2.1 Endüstri Mirasının Tanımı ve Gelişimi

İkinci Dünya Savaşı sonrası savaşın yarattığı yıkımın giderilmesi amacıyla başlayan hızlı yapılaşma ve hızla gelişen teknoloji karşısında yetersiz kalan endüstri yapıları yıkılmaya başlanmıştır. Endüstri devrimini başlatıp geliştiren İngiltere, Fransa ve Almanya gibi önde gelen endüstrileşmiş ülkelerde bu yapıların, endüstrinin gelişimini gösteren birer simge olmalarından dolayı korunmaları gündeme gelmiş ve ilk olarak İngiltere’de “Endüstriyel arkeoloji” olarak adlandırılan bir kavram tartışılmaya başlanmıştır.

Endüstri mirası ile ilgili geliştirilmiş en son tüzük olan Nizhny Tagil Tüzüğü’nde **endüstriyel arkeoloji**, “*endüstriyel üretim için oluşturulmuş her türlü yapı veya yapı grubunun, yerleşimin oluşturduğu kırsal ve kentsel alanlar ile her türlü endüstriyel üretim sonucu veya üretim için oluşturulmuş malzeme, ürün veya dokümanı inceleyen disiplinler arası bir çalışma yöntemi*” olarak tanımlanmaktadır (TICCIH, <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilCharter.pdf>).

Endüstriyel arkeoloji kavramı, ilk kez, 1950’li yıllarda akademik çevrelerde tartışılıp incelenebilecek bir konu olarak Donald Dudley tarafından ortaya atılmıştır. Aynı yıllarda Michael Rix tarafından yazılan bir makalede, tanımı kesin olarak yapılmasa da, konunun XVIII. ve XIX. yüzyılda yapılmış olan fabrikalar, lokomotifler, çelik bina ve köprüler olduğu belirtilmiştir (Hudson, 1979, s.1).

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra, 50’li ve 60’lı yıllarda hızlı bir inşaat dönemine girilmiş, bir yandan savaşın yarattığı yıkım onanılırken, bir yandan da yeni iş ve konut alanları oluşturulmaya başlanmıştır. Endüstri gelişimi özellikle maden, çelik, gemi yapımı ve kimya endüstrinde artarak devam etmiştir. Hızla artan üretim, endüstri tesislerinde büyümeyi ve modernizasyonu beraberinde getirmiştir. Bu dönemde aynı zamanda elektronik cihazlar ile bilgisayarlar üretime katılmış, atom enerjisi, petrokimya endüstri gibi sektörlerde de önemli gelişmeler görülmüştür. Bütün bunların sonucunda da yetersiz kalan küçük ve verimsiz tesisler kapatılmaya başlanmıştır (Nisser, 1987, s.21-22). Hudson’a göre 60’lı yıllar, hızla kaybolmaya

başlayan XIX. yüzyıl endüstri yapılarına toplumun dikkatinin çekilmeye çalışıldığı dönemdir (Hudson, 1979, s.1).

60'ların sonları ve 70'leri kapsayan yıllarda, özellikle İngiltere'de konuyla ilgilenen amatör gruplar oluşmuş ve akademik çevrelerin de konuya ilgisi artmıştır. Endüstriyel arkeoloji ile ilgilenenlerin bu dönemde karşılaştığı en büyük sıkıntı, büyük kitlelere bu yapıların neden korunması gerektiğinin anlatılması olmuştur. Zira toplumun büyük kesimi söz konusu endüstri yapılarının kullanımda olduğu dönemlerde bu yapılarda ağır şartlarda çalışmış ya da endüstri kentlerinin sağlıklı konutlarında bizzat yaşamışlardır. Dolayısıyla da endüstrileşmenin ilk yıllarında oluşturulmuş olan yapılar, bu insanların belleklerinde iyi bir yere sahip değildir ve korunmaları çoğu insan için bir anlam taşımamaktadır (Nisser, 1987, s.22).

1973 yılına gelindiğinde, endüstri mirasının korunması ve tanıtılması amacıyla Ironbridge- İngiltere'de, ilk uluslar arası toplantı düzenlenmiş ve TICCIH-Uluslar arası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi kurulmuştur. TICCH'in kurulma amacı, endüstri mirasının korunması ve tanıtılmasıdır. Komite, konusu ile ilgili konularda, ICOMOS'a danışmanlık yapmaktadır (TICCIH, <http://www.ticcih.org>).

Endüstri mirasının korunmasında, 80'li yıllarda Avrupa Konseyi'nin yaptığı çalışmalar öne çıkmaktadır. 1985 ve 1987 yıllarında düzenlenen toplantılarda Avrupa'daki endüstri mirasının durumunun tespit edilerek izlenecek politikaların belirlenmesi hedeflenmiştir. Avrupa Konseyi son olarak da 1990 yılında teknik, endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirasının tanımlanması ve bilimsel çalışmalar yapılması, korunması ve muhafazası, kamunun bu konuda bilinçlendirilmesi, Avrupa düzeyinde işbirliğinin teşvik edilmesi konularında bir tavsiye kararı yayınlamıştır (KUMİD, [http://www.kumid.eu/europeoject/admin/userfiles/dokumanlar/K-Avrupa Endüstriyel-Miras-Koruma-90-20-COE,-1990.pdf](http://www.kumid.eu/europeoject/admin/userfiles/dokumanlar/K-Avrupa%20Endüstriyel-Miras-Koruma-90-20-COE,-1990.pdf)).

Endüstri mirası ile ilgili yayınlanmış en son ve en önemli tüzük, TICCIH'in 2003 yılında Rusya'da yaptığı toplantıda yayınlanan Nizhny Tagil Tüzüğü'dür (TICCIH, <http://www.ticcih.org.tr>).

Nizhny Tagil Tüzüğü'nde tanımlandığı üzere, endüstri mirası, tarihi, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değere sahip endüstriyel kültürün kalıntılarından meydana gelmektedir. Endüstri yapıları ve donanımları, atölyeler, madenler, depolar, enerji üretim alanları, ulaşım ile ilgili her türlü alt yapı, endüstriyel bölgelerde yerleşim alanını oluşturan sosyal mekânlar endüstri mirasını oluşturmaktadır (TICCIH, <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilCharter.pdf>).

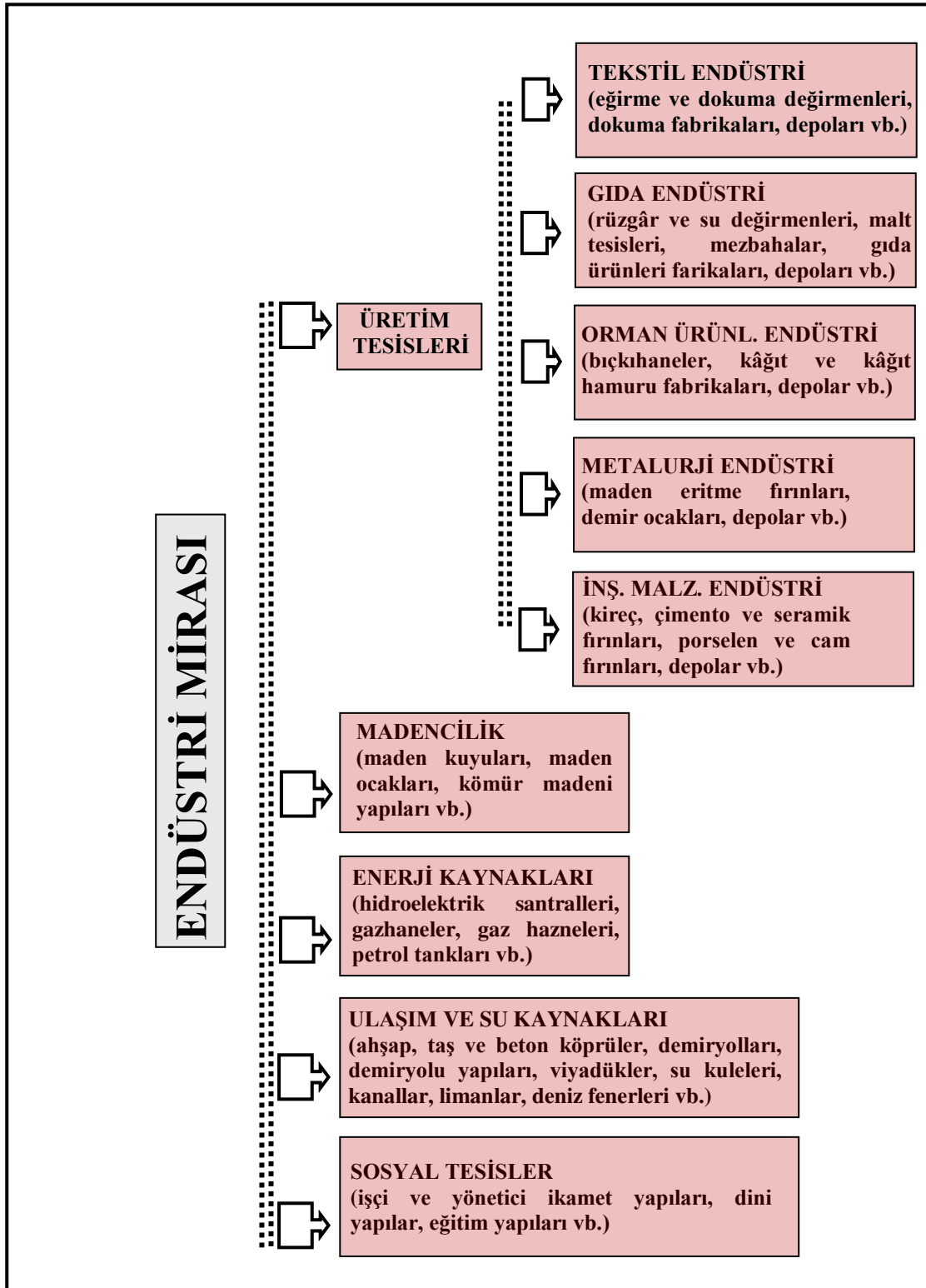
Endüstri mirası başlığı, taşınır ve taşınmaz kültür varlıkları olarak iki ana grup altında incelenmektedir. Endüstri devrimi sonrası yaşam tarzının değişmesi sonucu kullanım dışı kalan eşyalar ile endüstri yapılarının içinde üretime destek veren her türlü obje taşınır endüstri kültür varlığı başlığı altında incelenmektedir (Kıraç, 2001, s.67).

Şekil 2.1'de görüldüğü gibi, tekstil, gıda, orman ürünleri, metalürji ve inşaat malzemesi üretim tesisleri (rüzgâr ve su değirmenleri, malt tesisleri, tekstil fabrikaları, gıda ürünleri fabrikaları cam ve porselen fabrikaları vb.), maden işletmeleri (maden kuyuları, maden ocakları, kömür ocağı yapıları vb.), enerji kaynakları (buhar makineleri, hidro- elektrik güç istasyonları, maden tuzu işletmeleri vb.), ulaşım ve su kaynakları (ahşap, çelik, taş ve beton köprüler, demiryolları ve demiryolu yapıları, viyadükler, liman tesisleri, deniz fenerler vb) ve sosyal tesisler (işçi ve yönetici lojmanları, endüstri yerleşimlerinin eğitim ve dini yapıları vb.) taşınmaz endüstri mirası olarak adlandırılmaktadır.

2.1.1 Endüstri Mirasının Değerleri ve Ölçütleri

Endüstri mirası üzerine çalışma yapan araştırmacılar, korunma nedeni olarak farklı ülkelerde farklı amaçların ve politikaların ön plana çıktığını ifade etmektedirler. Örneğin İngiltere'de, teknolojik gelişime ilişkin önemli örnekler, mühendislik ya da mimari açıdan üstünlükler gösteren önemli endüstri devrimi anıtlarının tespit ve korumasının ön plana çıktığı gözlenirken, İtalya'da endüstriyel anıtlar uluslaşma sürecinin göstergesi olarak değerlendirilmekte, İskandinavya'da ise

teknolojik atılımlardan çok iş gücünün yaşamına odaklanıldığı ve dokunun bütüncül olarak



Şekil 2.1 Taşınmaz endüstri mirası yapı grupları.

değerlendirildiği için fabrikalar kadar işçi lojmanlarının da endüstri mirasının bir parçası olarak görüldüğüne söylemek mümkündür (Stratton, 2000 a, s. 8-29). Durum böyle olsa da endüstri mirasına ilişkin evrensel olarak bilinen ve 2003 yılında kabul edilen Nizhny Tagil Tüzüğü'nde de son şekli verilen bazı değerleri bulunmaktadır. Bu değerler;

- i. *Tarihsel Değer:* Endüstri mirası, tarihte derin etkileri olan bir hareket sonucu oluşmuştur. Dolayısıyla bu hareket sonucu oluşmuş olan mirasın korunması tek olmasından dolayı değil, evrensel olması sebebiyle önemlidir. Bir kentin ya da ülkenin yaşamında önemli bir teknolojik gelişime tanık olmuş endüstri yapısı veya tesis tarihi geçmişi ve ait olduğu dönem sebebiyle tarihsel değere sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 147).
- ii. *Sosyal Değer:* Endüstri devrimiyle birlikte insanların günlük yaşamlarında önemli değişiklikler olmuştur. Kırsal yerleşimlerden endüstri kentlerine bir göç yaşanmıştır. Endüstri mirası, sıradan insanların yaşamlarında her alanda önemli değişimlere sebep olmasından sosyal değere sahiptir (TICCIH, <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilCharter.pdf>).
- iii. *Teknik Değer:* Endüstri devrimi sonrası, üretimde, mühendislik dalında, inşaat sektöründe önemli değişiklikler ve değişimler yaşanmıştır. Endüstri yapıları, nitelikli yapım tekniğine sahip olmaları, özgün tasarımlarını günümüze korumuş olmaları ve ayrıca teknolojinin yansıması olan iç donanımları ile teknik değere sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 148).
- iv. *Çevresel Değer:* Endüstri yapısı ya da tesisi uluslar arası, ulusal, bölgesel ve kentsel anlamda özgün, mimari ve simgesel anlamda değerli ise çevresel değere sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 147).
- v. *Özgünlük Değeri:* Endüstri yapısının ya da tesisinin konumu, mimari elemanları, yapı malzemesi, yapım sistemi ve iç donanımı günümüze dek

bozulmadan ulaşabilmiş ise özgünlük değerine sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 148).

vi. *İşlevsellik/Kullanılabilme Değeri*: Endüstri yapıları ya da tesislerinin, sahip oldukları işlev ve ekonomiye etkisi değişken olabilmektedir. Bu durum bu yapıların özgün işlevlerini yitirmiş olsalar da yeniden işlevlendirilebilme imkânını ve işlevsellik/ kullanılabilme değerini etkilemektedir

(TICCIH, <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilCharter.pdf>).

vii. *Enderlik Değeri*: Endüstri yapıları ya da tesisleri, temsil ettiği teknolojinin az bulunmasıyla, sahip oldukları yerleşim tipolojileri ve peyzajı ile enderlik değerine sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 149).

Endüstri yapılarının ve tesislerinin belgelenmesinde, yukarıda sıralanan değerler ışığında bazı ölçütler oluşturulmuştur. Bu ölçütler;

1. Endüstri devriminin oluşumunda ve gelişiminde önemli rol oynaması;
2. Dönemindeki teknolojik gelişmenin öncüsü veya öncülerinden olması;
3. Sahip olduğu teknik donanımın tamamen korunmuş olması ve/veya işlevini sürdüren dünyadaki ilk veya tek örneklerden biri olması;
4. Endüstrileşme hareketiyle birlikte çevresinde ikamet, eğitim veya din yapıları gibi tamamlayıcı yapılaşmanın başlamış olması;
5. Döneminde dünyadaki önemli üretim yerlerinden biri olması;
6. Kendi türünde daha sonra inşa edilmiş yapılara örnek olması olarak sıralanabilir.

(Madran ve Kılınç, 2008, s. 149)

2.1.2 Endüstri Mirasının Belgelenmesi

Her ülke veya bölge, elde bulunan ve korunmak istenen endüstri mirasını tespit etmeli ve belgelemelidir. Belgelenmenin amacı, endüstri yapısı veya tesisin yok

olmadan önce üretim teknolojisi hakkında bilgi toplamak, sosyal değerleri hakkında bilgi edebilmek ve restorasyon öncesi elde yeterli veri bulunmasını sağlamaktır.

Belgeleme teknikleri, ilk olarak 1978 yılındaki TICCIIH konferansında, Keith Falconer tarafından rölöve ve çizim, yazılı tanımlama, fotoğraflama, sözlü anlatımlar olarak belirlenmiştir (Wehdorn, 1985, s. 47, http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/resources/Publications/Pat_PA_03_en.pdf).

Ancak uygulamada belgeleme çoğu zaman yukarıda sıralanan tekniklerin birleşimi şeklinde kullanılmakta olduğundan sonraları yeni bir belgeleme tekniği gruplaması ortaya çıkmıştır. Yeni gruplamaya göre endüstri mirası belgeleme teknikleri:

1.Envanter Fişi Çalışmaları: Hazırlanan envanter fişlerinden oluşan bir belgeleme tekniğidir. Envanter fişlerinde, endüstri mirasının tipi, konumu, tanımı (boyutları, mevcut durumu ve mimari özellikleri), risk değerlendirmesi, sahip olduğu donanımın, elde bulunan yazılı, basılı ve fotoğrafik veriler belirtilir.

2. Basit İnceleme ve Çizim Çalışmaları: En basit düzeyde hazırlanmış, basit yazılı tanımlamaların da verildiği taslaklardır.

3.Detaylı İnceleme ve Çizim Çalışmaları: Yapı ile ilgili gereken tüm detaylı ölçülendirmenin ve tanımlamanın yapıldığı çalışmalardır

(Wehdorn, 1985, s. 47- 49, http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/resources/Publications/Pat_PA_03_en.pdf).

2.2 Demiryolu Mirasının Tanımı

Endüstri mirasının bir alt başlığı olan ve bu çalışmanın kapsamına giren demiryolu mirası ise, demiryolu yapılarını, demiryolu makine parklarını, demiryolu işaret kulelerini, her türlü teknik donanımı, demiryolu köprüleri ve viyadükleri ile demiryolu yapılarının içinde kullanılmış olan her türlü mobilya, istasyon saat kuleleri vb. öğeleri ile arşiv dokümanlarını kapsamaktadır (Burman, 1997, s.19).

Demiryolu mirasının korunması için, hala kullanılmakta olan veya artık kullanılmasa da demiryolu mirasının bir parçası sayılan yapıların düzenli bakım ve onarımının yapılması önceliktir. Düzenli bakım ve onarımı yapılan bu yapıların elbette ki özgün işlevlerini sürdürmeleri beklenir, ancak bu sağlanamıyorsa da uygun işlevlerle yeniden işlevlendirilmeleri sağlanmalıdır. Bu anlamda uygun olabilecek işlevler, ikamet, ofis kullanımları ya da kamuya açık olarak demiryolu müzesi kullanımlarıdır. Bunun yanı sıra sahip olunan demiryolu mirasını tanımlayan ve değerinin topluma tanıtılması amacıyla yayınlar yapılması ve ülkesel ve bölgesel olarak bu değerlerini gösteren haritalar yapılması da ayrı bir önem taşımaktadır (Burman, 1997, s.30, 31).

2.2.1 Demiryolu Mirasının Değerleri

ICOMOS'un 1998 yılında, National Railway Museum, York (İngiltere)'de yapılan uluslararası demiryolu toplantısında, Dünya Mirası seçici kuruluna ve aday olmak isteyen demiryollarına yol gösterici olması amacıyla demiryolu mirası temel ölçütleri belirlenmiştir. Dört ana başlık altında toplanan ölçütlere göre;

Ölçüt 1: İnsanın yaratıcı dehasının üst düzeyde bir temsilcisi olması;

Ölçüt 2: Teknolojik anlamda önemli bir değişimi sergilemesi;

Ölçüt 3: Yerel ve tek olması ile öne çıkan bir örnek oluşturması;

Ölçüt 4: Bulunduğu bölgede ekonomik ve sosyal anlamda gelişime katkı sağlaması

(Coulls, 1999, s. 8- 11, <http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>).

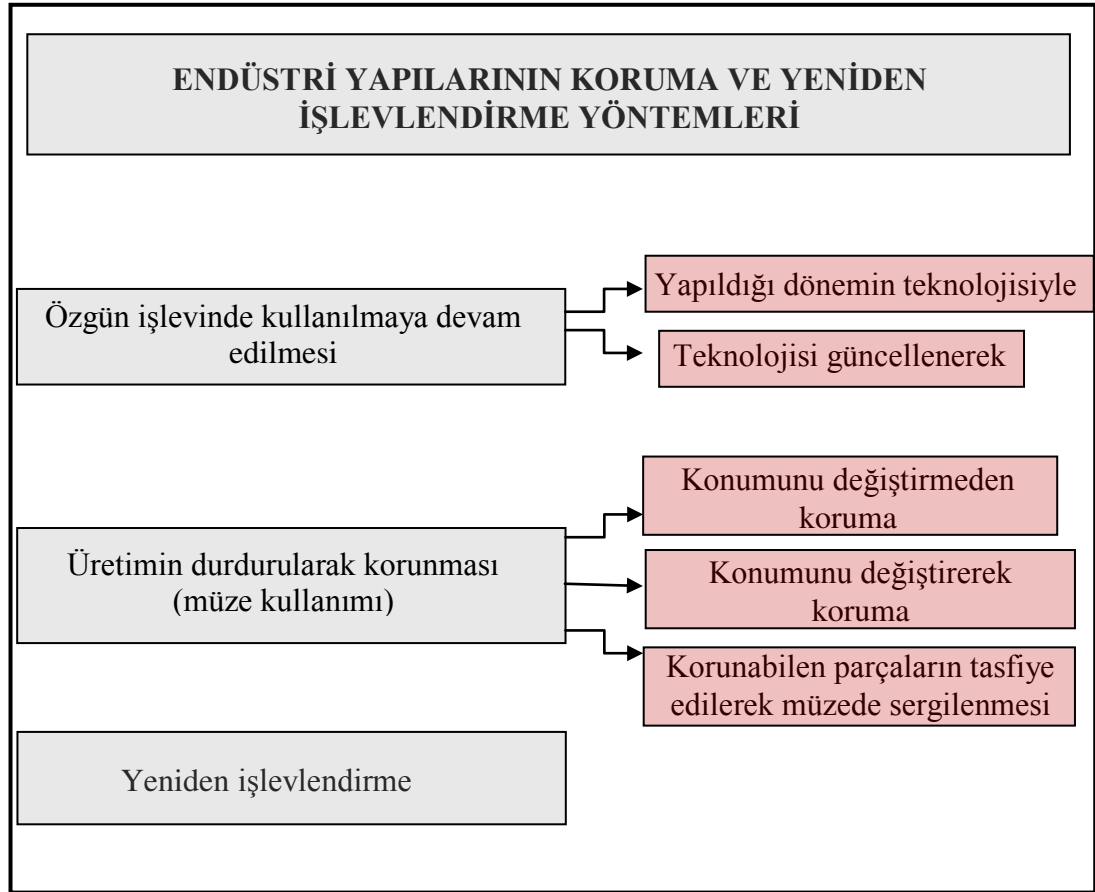
2.3 Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi

Yukarıda sıralanan değerler ışığında korunması önerilen endüstri mirası yapıları çeşitli sebeplerden dolayı günümüze hasarsız ve eksiksiz ulaşamamaktadır. Bunun çok çeşitli nedenleri olsa da en fazla zarar insan eliyle ve doğa tarafından verilmektedir. İnsan eliyle verilen zararlar çeşitli başlıklar altında toplanabilmektedir. Öncelikle endüstri kentlerinin merkezinde konumlanan özellikle insanlara çalışmayı ve çalışma hayatının zorluklarını hatırlatan endüstri mirası yapılarına tepkili yaklaşmakta, bu yapılara verilen zararlar fazla tepki çekmemektedir. Zaman zaman yapılan modernizasyon çalışmaları sırasında yapılara müdahale eden mühendisler de istemeden de olsa yapıların özgün yapım sistemini bozabilmektedirler. Zira mühendisler için yapılan teknik müdahalelerin geçmişi ve aşamaları değil, en son ve en gelişmiş durumu değerli olmaktadır. Doğanın verdiği zararlar da en az insanların verdiği zararlar kadar etkili olabilmektedir. Özellikle demir ve çelik kullanılarak inşa edilmiş olan yapılar hava koşulları ve korozyonun etkisiyle yıpranabilmektedir (Wehdorn, 1985, s. 45, http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/resources/Publications/Pat_PA_03_en.pdf).

Bu nedenle diğer kültür varlığı kapsamında yer alan yapılar gibi restore edilerek özgün işlevinde ya da yeniden işlevlendirilerek kullanılmaları gelecek nesillere aktarılabilmesi için büyük önem taşımaktadır. Çoğu ülkede çöküntü bölgeleri olarak karşımıza çıkan eski endüstri bölgelerindeki bu yapıların önemi ve yeniden işlevlendirilme konusu 1970’li yıllardan itibaren tartışılmaya başlanmıştır.

Endüstri yapılarının korunmaları ve yeniden işlevlendirilmeleriyle ilgili yöntemler, TICCİH konferanslarında, 1975 yılında Manfred Wehdorn ve 1978 yılında da Robert M. Vogel tarafından tanımlanmıştır.

Buna değerlendirmelere göre endüstri yapılarının koruma ve yeniden işlevlendirme yöntemleri Şekil 2.2’de görülmektedir.



Şekil 2.2 Endüstri yapılarının koruma ve yeniden işlevlendirme yöntemleri (Wehdorn, 1985, s. 50, http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/resources/Publications/Pat_PA_03_en.pdf).

i.Özgün işlevinde kullanılmaya devam edilmesi, iki başlık altında incelenmektedir. Bunlar;

i-a Yapıldığı dönemin teknolojisiyle kullanılmaya devam edilmesi: Endüstri mirası için kabul edilen en ideal koruma yöntemi olsa da çok nadir uygulama olanağı bulmuştur. Endüstri yapısının ya da yerleşimin tamamının mevcut haliyle korunması asıl hedeftir. Uygulanabildiği yapılar, kâgir köprüler, demiryolları, kanallar, depolar, fabrikalar ve değirmeler olarak sınırlandırılabilir.

i-b Teknolojisi güncellenerek kullanılmaya devam edilmesi: Kullanım alanı daha geniş olan ve yapım sisteminde ya da üretim sisteminde günümüz ihtiyaçlarına göre bazı değişikliklerin yapılabilirdiği daha esnek bir koruma yöntemidir.

ii Yapılarda üretim ya da diğer endüstri faaliyetinin durdurularak, müze olarak korunmalarına dayanan bir yöntemdir.

ii-a Konumunu değiştirmeden koruma: Endüstri yapılarının üretimlerine son vermeleri, endüstri mirası değerinin düşmesine sebep olmaktadır. Bilindiği gibi endüstri yapılarının bulundukları yerlerde inşa edilmelerinin de belirli nedenleri vardır ve bulundukları çevrenin de birer simgeleri haline gelmişlerdir. Dolayısıyla üretime son vermiş olsalar da bulundukları yerde korunmaları önemlidir. Ancak bu durumda karşılaşılan güçlük yapının ayakta kalabilmesi için gereken harcamaların büyüklüğü ve içinde bulunduğu parselin değerinin ortadan kaldırılmasını gerektirecek kadar yüksek olmasıdır. Bu durum karşısında geliştirilen çözüm de üretimin yapının belli bölümünde sürdürülmesi ve bu sayede de yapının kolay tanıtılabilmesi ve ziyaretçilere satılan hatıra eşyalarından elde edilen gelir sayesinde de yapının bakımı için gereken harcamanın bir kısmını karşılanabilmesidir.

ii-b Konumunu değiştirerek koruma: Bazı durumlarda endüstri yapılarının bulundukları yerde korunabilmeleri imkânsız olabilmektedir. Bu durumda da fiziksel ve finansal yönden mümkün ise yapının taşınması gündeme gelebilmektedir.

ii-c Korunabilen parçaların tasfiye edilerek ayrı bir müzede sergilenmesi: Yukarıda sıraladığımız çözümlerin hiç birinin uygulanamadığı durumlarda uygulanan bir yöntemdir. Bu durumda korunması düşünülen parçalar bir müzede sergilenmektedir. Daha çok endüstri yapılarının iç donanımları için uygulanan bir yöntemdir.

iii Yeniden işlevlendirme: Bu yöntem, mevcut bir binaya yeni bir işlev yüklemektir. Endüstri yapıları sahip oldukları farklı mekânsal düzenleriyle çok çeşitli yeniden işlevlendirme olanaklarına sahiptirler.

(Wehdorn, 1985, s. 50-52, http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/resources/Publications/Pat_PA_03_en.pdf).

2.4 Dünyadan Endüstri Mirası Yeniden İşlevlendirme Örnekleri

Günümüze gelindiğinde yıllar içinde edinilen deneyimle endüstri mirasının yeniden işlevlendirmesi konusu M. Stratton tarafından belli başlıklar altında toplanmıştır.

Ticarete uyumlu yeniden işlevlendirme

Ticarete uygun yeniden işlevlendirme başlığı altında iki türlü yaklaşım vardır. İlk yaklaşımın ana fikri, finansal gücü olan bir yatırımcının ikna edilmesi ve dönüştürülen binanın restorasyon sonunda, yatırımcıya kar getirecek şekilde pazarlanabilir ve satılabilir olması mantığına dayanır.



Şekil 2.3 Noisel- Nestle Genel Müdürlük binası, <http://farm4.staticflickr.com>

Bu durumda yapının kamu kullanımına açılmaya uygun bir noktada olması önem taşımaktadır Bu yaklaşımla yeniden işlevlendirilmiş en güzel örneklerden biri de, Şekil 2.3’de görülen Noisel’deki çikolata fabrikasının Nestle Genel Müdürlük binası olarak kullanılmaya başlanmasıdır. Diğer yaklaşımın ana fikri ise satış değil, başarılı

ve birbirinden farklı bir yeni işlev yelpazesi yaratabilmektedir. Ancak bu durumda planlama için daha fazla vakit harcanması gerekmektedir (Stratton, 2000, s.40).

Endüstri yapısı olarak yeniden işlevlendirme

Endüstri mirası yapılarının özgün işlevinde olmasa da yine endüstri alanında işlevlendirilmesi de bir yöntemdir. Köklü veya geleneksel ürün üreten firmalar (mobilya, mücevher v.b.) yönetim binalarını gösterişli ve prestijli tarihi binalarından seçebildiği gibi, küçük firmaların da eski ve çok katlı yapıları sade görünümeleri sebebiyle tercih edebildiği görülmektedir (Stratton, 2000, s.41).

Konut Olarak Yeniden İşlevlendirme

Yaygın olarak kullanılan bir başka yöntem de konut olarak yeniden işlevlendirmedir. Terk edilmiş fabrika ve depoların konut olarak yeniden işlevlendirilmesine en iyi örnek New York'un SoHo bölgesidir. SoHo'daki atölye yapılarına kendilerine ucuz ve geniş alanlar arayan sanatçılar, sanat galerileri ve restoranlar yerleşmişlerdir. Dökme demir ön cepheleriyle dikkat çekici olan bölge 1963'te tarihi sit alanı ilan edilmiştir.



Şekil 2.4 Glasgow Light Factory, <http://farm1.staticflickr.com>

Bunun yanı sıra büyük şehirlerde hızla terk edilmeye başlanılan geleneksel aile yaşantısı, şehir merkezinde küçük daire ihtiyacını artırmış ve şehir merkezlerinde yer alan ve endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesiyle oluşan küçük dairelere olan talebi arttırmıştır. Öğrenci evine dönüştürme de bir diğer örnektir. Öğrenciler şehir merkezinde yaşamayı seçtikleri ve otopark ile bahçeye ihtiyaç duymadıkları için tercih edilen bir dönüşüm modelidir. Yine okul veya otel olarak yeniden işlevlendirme örnekleri de sıkça görülmektedir. Şekil 2.4’de görülen Glasgow Light Factory, konut olarak işlevlendirilen fabrika yapılarından bir örnektir (Stratton, 2000, s.41-42).

Ofis olarak yeniden işlevlendirme

Öncelikli yeniden işlevlendirme modelidir. İlk örnekleri orta ölçekli tasarım veya medya kuruluşlarının düşük maliyetli ve basit düzenlenmiş ofisleri olmuştur. Ayrıca kesintisiz ofis olanakları sağlayan fabrika ve depo binaları ideal ofis tercihleridir.



Şekil 2.5 Ofise dönüştürülen Manchester Daily Express matbaa binası,
<http://www.lookingatbuildings.org.uk>

Büyük, prestijli firmalar da yüksek standartta ofis imkânı sağlayan merkezi konumdaki yapılarda genel merkezlerini kurmuşlardır. Şekil 2.5'te Menchester'daki Daily Express'in bazı tesisleri ve Şekil 2.3'te Noisel'deki Nestle genel merkezi buna örnek olarak verilebilir (Stratton, 2000, s.42-43).

Karma Kullanımlar

Barınma, ofis, ticaret ve kültürel gibi birbirini tamamlayıcı işlevlerin bir arada çözülebildiği büyük tesisler karma kullanımlar için uygundur.



Şekil 2.6 Titus Salt's Mill, Saltaire, <http://upload.wikimedia.org>

Ofis, atölye, restoran ve sanat galerilerinin bir arada çözüldüğü Şekil 2.6'da görülen Saltaire 'deki Salt's Mill buna bir örnektir. Sergileme, konferans ve otel birlikte işlevlendirildiği Şekil 2.7'deki Fiat'ın Turin'deki Lingotto tesisleri de bunun bir başka örneğidir (Stratton, 2000, s.43-44).



Şekil 2.7 Yeniden işlevlendirme öncesi Fiat Lingotto Tesisleri, Torino, <http://en.wikipedia.org>



Şekil 2.8 Yeniden işlevlendirme sonrası Fiat Lingotto Tesisleri, Torino <http://www.booked.net>

Kültürel amaçlı yeniden işlevlendirme

Bu işlevlendirme çeşidi de geniş kitlelere hizmet verdiği ve geniş alan kullanımları için uygun işlevler içerdiğinden, tarihi binalar, tasarımcı ve sanatçılar tarafından tercih edilen mekânlar olduğundan, çokça tercih edilmektedir. Yatırımcı açısından da bu tip yeniden işlevlendirme çok sayıda insan için bir çekim merkezi yarattığından karlı yatırımlar ve elde edilen karlarla yeni yatırım olanakları yaratmaktadırlar.



Şekil 2.9 Bankside Power Station,
<http://juancarlosaraujo.blogspot.com/2011/04/new-tate.html>

İlk örnek Snape'deki Suffolk Malt Tesislerinin konser salonu, bir diğer örnek de Şekil 2.9'da görülen Londra'daki Bankside Enerji Santralı'nın Tate Modern Sanat Galerisi olarak yeniden işlevlendirilmesi önemli örneklerdendir (Stratton, 2000, s.44).

Anıtsal Yaklaşım

Anıtsal yapı olarak korunmayı hak eden mimari ön cepheler veya mühendislik yapılarının oldukları şekliyle korunmak durumunda olmaları, ticari olarak yeniden işlevlendirmenin tam tersi bir yaklaşım olarak karşımıza çıkmaktadır. Şekil 2.10'daki Shropshire, Coalbrookdale'daki Iron Bridge ve Derbyshire, Cromford'daki Arkwright's Mills buna örnek olarak verilebilir. Endüstri devriminin simgelerinden sayılan Ironbridge, 1779 yılında yapılmıştır; Uzunluğu:30,6 metre Yüksekliği:16,75 metre Ağırlığı:378 tondur. İngiltere'den Dünya Mirası Listesine kabul edilen ilk yapıdır (Stratton, 2000, s.44).



Şekil 2.10 Ironbridge, <http://www.mathsinthecity.com>

Anıt ve İşletimin Birlikte Olduğu Kullanımlar

Türünün tek örneği olan korunmaya değer anıtsal endüstri yapıları, ziyaretçi çekim gücüne bakılmaksızın, barındırdıkları özgün donanım işletildiğinde daha anlamlı olurlar. Ancak bu yapıların sahip oldukları donanım oldukça eski olduğundan zarar görüp dağılmamaları için işletmenin verimli ve karlı olmasına bakılmaksızın kontrollü çalıştırılırlar. Şekil 2.11'deki Cumbria'daki Stott Park Bobbin Mill bunun bir örneğidir (Stratton, 2000, s.44).



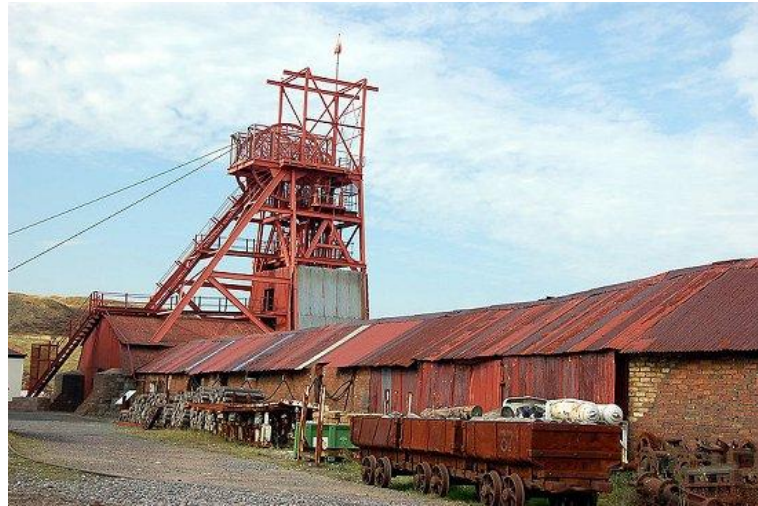
Şekil 2.11 Stott Park Bobbin Mill, <http://www.visitcumbria.com>

Anıt ve Müze Olarak Yeniden İşlevlendirme

Anıtsal endüstriyel yapıların müze olarak işlevlendirilmesi uzun zaman önce başlamıştır. Şekil 2.12’deki Longton, Staffordshire’daki Gladstone Pottery Museum 1970’lerde tamamlanmış bir örnektir. Bu tip bir yeniden işlevlendirme her zaman beklenen ilgiyi görmese de çok başarılı örnekleri de vardır. Albert Dock, Liverpool’daki Merseyside Maritime Museum, 1970’lerde yapılan Ironbridge Gorge Museum ve Şekil 2.13’de görülen Blaenavon’daki Big Pit Ulusal Kömür Müzesi iyi örneklerdendir (Stratton, 2000, s.45).



Şekil 2.12 Staffordshire Gladstone Pottery Müzesi,
<http://pryorfrancis.files.wordpress.com>.



Şekil 2.13 Blaenavon Big Pit Kömür Müzesi,
<http://www.the-world-heritage-sites.com>

Anıt, Müze ve İşletimin Birlikte Olduğu Yeniden İşlevlendirme

Bu üç işlev, işletim giderlerinin düşük olması, üretilen ürünlerin pazarlanabilmesi ve bu işletimin ziyaretçiler tarafından izlenebilir olması nedeniyle başarılı olabilmektedir. Bu tip yeniden işlevlendirmenin en iyi örneği, Şekil 2.14 ve 2.15'te görülen ve İronbridge Gorge Museum'da bulunan Jackfield Tile Museum'dır (Stratton, 2000, s.46).



Şekil 2.14 Jackfield Tile Müzesi, <http://upload.wikimedia.org>



Şekil 1.15 Jackfield Tile Museum, <http://lightmoorlife.wordpress.com/2011>

Anıt, Müze ve Ticaretin Birlikte Birlikte Olduğu Yeniden İşlevlendirmeler

Birçok işletme turistik çekimi ticaretle birleştirmeye çalışmaktadır. İlk satış noktaları 1984’te açılan ve Şekil 2.16 ve 2.17’de görülen Liverpool’daki Albert Dock buna iyi bir örnektir. Maritime Museum, Tate Gallery ve televizyon stüdyosu da çok geniş kullanım alanları olan bu bölgede çekim noktaları olmuşlardır. Bu çekim sayesinde yakın çevresindeki endüstriyel miras bölgelerinde de çalışmalar başlamıştır (Stratton, 2000, s.46).



Şekil 2.16 Albert Dock, Liverpool, <http://edsphotoblog.com>.



Şekil 2.17 Albert Dock, Liverpool, <http://upload.wikimedia.org>

2.5 Demiryolu Mirasının Korunması

Dünya üzerindeki endüstriyel mirasın önemli bir parçası olan ve 1970’li yıllardan itibaren mimarlık çevrelerinde sıkça gündeme gelen demiryolu mirası kavramı için, uluslar arası bir koruma felsefesinin geliştirilmesi ihtiyacı doğmuştur. Demiryolunun doğduğu ülke olan İngiltere’de yoğunlaşan çalışmalarda, Peter Burman tarafından hazırlanan ve kabul gören kavramlar aşağıdaki gibi sıralanabilir.

- John Ruskin’den Burra Tüzüğü’ne kadar geliştirilen ve savunulan kültür varlıklarının düzenli bakım ve onarımının yapılması kabulü, hem kullanılmakta olan, hem de kullanım dışı kalmış demiryolu yapıları için uygulanmalıdır. Devlet yardımlarıyla ya da bağışlar yoluyla sağlanan yardımlarla yapılan bakım uygulamalarına yol gösterici olması amacıyla “bakım ve onarım kılavuzu” hazırlanmalıdır. Bu sayede bakım ve onarım çalışmaları için bir standart sağlanabilecektir.
- Kayda alınmış veya alınmamış tüm demiryolu yapılarının tespiti yapılarak envanter fişi hazırlanmalıdır.
- Demiryolu mirası ile ilgili tanıtım ve yayın önemlidir. Bu sayede, toplum ve konu ile ilgilenen araştırmacılar demiryolu mirasının tanımını ve kapsamını, demiryolu mirasının önemini daha rahat kavrayabileceklerdir.
- Demiryolu mirası ile ilgili hazırlanacak ve toplumun her kesimi tarafından kolay ulaşılabilecek bir harita tanıtım açısından çok etkili olacaktır.
- Kullanılmayan demiryolu yapılarının yeniden işlevlendirilmeleri korunmaları açısından büyük önem taşımaktadır (Burman, 1997, s. 30-32).

Yukarıdaki kavramlardan anlaşılacağı gibi demiryollarının düzenli bakımları yapılarak korunmaları esastır. Ancak özgün işlevinde kullanılamıyor ise yeniden işlevlendirilebilirler.

2.5.1 Dünyadan Demiryolu Mirası Örnekleri

Her ülkede farklı ihtiyaçlardan, farklı coğrafi şartlarda, farklı yapım tekniği ve malzeme ile demiryolları inşa edilmişlerdir. Dolayısıyla sahip olduğu değerler ve korunma ölçütleri birbirinden farklı olabilmektedir. Dünya Mirasına kabul edilmiş iki önemli hat, Şekil 2.18’de görülen Semmering demiryolu- Avusturya, Şekil 2.19’daki Darjeeling Himalayan Demiryolu- Hindistan ve Dünya Mirası Listesi’ne aday The Great Zigzag- Avustralya (Şekil 2.21) farklı ihtiyaçlardan, farklı coğrafi şartlarda, farklı yapım tekniği ve malzeme ile inşa edilmiş demiryollarıdır.

1996 yılında Dünya Demiryolu Mirası listesine kabul edilen Semmering Demiryolu (Avusturya) 1848-1854 yılları arasında Semmering Geçidi’ nin engebeli ve zor arazi şartlarında inşa edilmiş 41 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı, 14 tünel, 16 köprüyol, 100 taş köprü ve 11 çelik köprüden oluşmuş olup bu tip zorlukların üstesinden gelebilmiş ilk demiryoludur. (<http://www.worldheritagesite.org/sites/semmeringrailway.html>).



Şekil 2.18 Semmering demiryolu, <http://whc.unesco.org>

Bölüm 2.2.1’de verilen ve aşağıda detayları verilen 1 ve 4 numaralı ölçütlerle Dünya Demiryolu Mirası listesine kabul edilmiştir.

Ölçüt 1: Yapıldığı dönem içinde bu denli zorlu fiziksel engele karşı çözüm getirilerek inşa edilen ilk demiryolu olması,

Ölçüt 4: Hattın inşa edilmesiyle bölgenin o güne kadar fark edilmeyen doğal güzellikleri ortaya çıkması ve bölgenin ikamet ve rekreasyon amaçlı kullanıma açılmasıdır (UNESCO, http://whc.unesco.org/pg.cfm?cid=31&id_site=785).

1999 yılında Dünya Demiryolu Mirası listesine kabul edilen Darjeeling Himalayan Demiryolu (Hindistan) ise Hindistan’da doğal güzelliklere sahip dağlık bir bölgede önemli mühendislik çözümler gerektirecek şekilde inşa edilmiş ilk hatır. Nilgiri Mountain Demiryolu ve Kalka Shimla Demiryolu, Bölüm 2.2.1’de verilen ve aşağıda detayları verilen 2 ve 4 numaralı ölçütlerle Dünya Demiryolu Mirası listesine kabul edilmiştir.

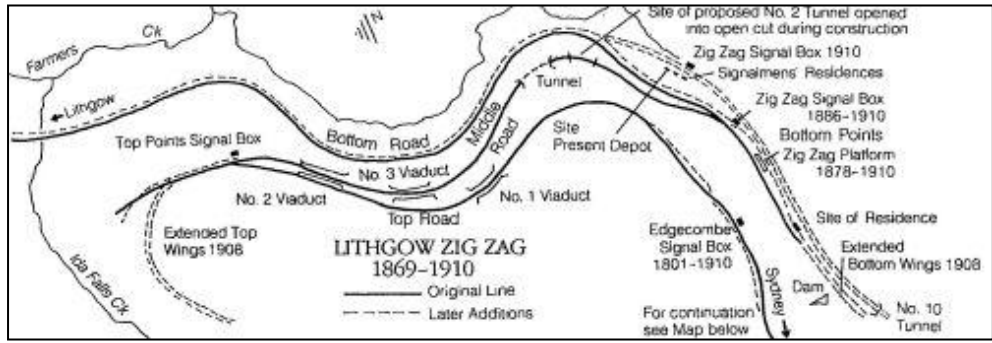


Şekil 2.19 Darjeeling Himalayan Demiryolu, Hindistan
<http://www.kurogane-rail.jp>

Ölçüt 2: Teknolojik anlamda önemli bir değişimi sergilemesi;

Ölçüt 4: Bulunduğu bölgede ekonomik ve sosyal anlamda gelişime katkı sağlaması (UNESCO, <http://whc.unesco.org/en/list/944>).

Dünya Demiryolu Mirası listesine kabul edilen hatların yanı sıra Dünya Demiryolu Mirası listesine aday olan demiryolu hattı örnekleri de bulunmaktadır. Bu örneklerden The Great Zigzag (Avustralya), 1866-1869 yılları arasında Sydney ile ülkenin iç bölgelerindeki tarım alanlarını bağlamak ve bulunan demir ve kömür madenlerinin geliştirilmesi amacıyla, mühendis John Whitton tarafından inşa edilmiştir (Coulls, 1999, s. 15-17, <http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>).



Şekil 2.20 The Great Zigzag, <http://www.zigzagrailway.com>

Sydney'e ulaşmak için Blue Mountain dağlarını aşmak zorunda olan demiryolu, üç adet köprüyol ve iki adet tünelden oluşmaktadır. 1910 yılında on adet tünelden oluşan yeni hat inşa edilince yükü hafifleyen hat, halen kullanılmaktadır.

Hattın ismi, farklı kotlarda inşa edilmiş olan hattın Z-formunda olmasından kaynaklanmaktadır. İnşa tekniği, yapıldığı dönem içinde bir mühendislik harikası olarak görülebileceğinden dünyanın önemli demiryolu hatları arasında sayılmaktadır (Zigzag Railways, <http://www.zigzagrailway.com.au/history/hist1.html>).



Şekil 2.21 The Great Zigzag, Avustralya,
<http://museumvictoria.com.au>

Bunun yanı sıra kimi zaman demiryolu hatları ya da demiryolu yerleşkeleri ya da demiryolu yapıları kullanım dışı kalabilmektedirler. Bu durumlarda yeniden işlevlendirme yolu tercih edilmektedir.

Dünya demiryolu mirası listesinde yer almasa da dünyada ve ülkemizde bazı örnekleri görülebilen yeniden işlevlendirme örnekleri bulunmaktadır. Bu örnekler demiryollarının yeniden işlevlendirilmesinde çok geniş bir yelpazeye sahip olduğunu göstermektedir.

İlk örnek olarak son yılların en öne çıkan demiryolu yeniden işlevlendirme çalışması olan Şekil 2.22 ve Şekil 2.23'te görülen New York-Highline verilmiştir. New York'un batı bölümünde yer alan ve Manhattan' da 1934 yılında hizmete açılmış olan 12 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı 1980 yılında ulaşım kapatıldıktan sonra işlevini yitirmiştir. Hattın korunması ile ilgili tartışmalar 1990'larda başlamış ve 2002 yılında yeniden işlevlendirilmesine karar verilmiştir.



Şekil 2.22 New York High Line, 20th Street,
<http://axesmundi.blogspot.com>



Şekil 2.23 New York High Line, 20th Street,
<http://galleries.statesman.com>

Hattın yeniden işlevlendirilmesi ile ilgili düzenlenen tasarım yarışmaları sonucunda kamuya açık park ve dinlenme alanı olarak düzenlenmesine karar verilmiştir. Parkın ilk bölümü 2009 yılında, ikinci bölümü de 2011 yılında hizmete girmiştir (www.thehighline.org'dan aktaran Ticcih Bülteni, no:51, Birinci Çeyrek, 2011, http://www.mnactec.cat/ticcih/docs/1296749935_b51.pdf).



Şekil 2.24 Poughkeepsie demiryolu köprüsü, ABD,
<http://archpaper.com>

Dünyadan verilebilecek olan bir diğer öne çıkan örnek de Şekil 2.24 ve Şekil 2.25'te görülen Poughkeepsie Demiryolu Köprüsü'dür.

New York'un 128 kilometre kuzeyinde Hudson nehri üstünde inşa edilmiş olan 2 kilometre uzunluğundaki çelik köprü, 1888 yılında dünyanın en uzun köprüsü olma iddiasıyla hizmete açılmıştır.



Şekil 2.25 Poughkeepsie demiryolu köprüsü, ABD,
<http://www.5bbc.org>

20. yüzyılda da kullanılmaya devam eden köprü, 1972 yılında geçirdiği bir yangın sonucu büyük hasar görmüş ve kullanıma kapatılması gündeme gelmiştir. Kamuya açık bir yürüyüş parkuru olarak işlevlendirilmesi planlanan köprü üzerindeki çalışmalar 2008 yılında başlamış ve dünya üzerindeki en büyük yaya parkı olarak New York Eyalet Parkı adıyla 2009 yılında kullanıma açılmıştır (www.walkway.org dan aktaran, Ticcih Bülteni, no:51, Birinci Çeyrek, 2011, http://www.mnactec.cat/ticcih/docs/1296749935_b51.pdf).

2.5.2 Türkiye’den Demiryolu Mirası Yeniden İşlevlendirme Örnekleri

Ülkemizde demiryolu yapılarında görülen yeniden işlevlendirme çalışmaları ise daha çok kamuya açık müze anlamında gelişim göstermiştir. Bu yöndeki ilk çalışma Çamlık Buharlı Lokomotif Açık Hava Müzesi (Selçuk/İzmir) dir.



Şekil 2.26 Çamlık lokomotif müzesi, Selçuk/ İzmir, 2010.

Anadolu sınırları içinde inşa edilmiş ilk demiryolu olan İzmir-Aydın demiryolu üzerinde yer alan Aziziye (Çamlık) İstasyonu’nda 1991 yılında kurulmuştur. Müzede, Şekil 2.26 ve 2.27’de görülen çok sayıda nadir bulunan lokomotif, su cenderesi, vinç ve tamir atölyesi sergilenmektedir (Wikipedia, http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87aml%C4%B1k,_Sel%C3%A7uk).



Şekil 2.27 Çamlık lokomotif müzesi, Selçuk/ İzmir, 2010.

Ülkemizdeki bir diğer önemli örnek ise Sirkeci Garı Demiryolu Müzesi (İstanbul)'dir.



Şekil 2.28 Sirkeci Garı demiryolu müzesi, İstanbul,
<http://www.trthaber.com>

II. Abdülhamit döneminde Alman mimar ve mühendis A.Jasmund tarafından tasarlanan bina, 1890 yılında hizmete açılmıştır. 2005 yılında demiryolu sevgisini halkımıza aşlamak, gelecek nesillerin kullanılan eski objeleri tanınmasına yardımcı olmak ve kaybolup yok olmalarını önlemek amacıyla Şekil 2.29'da bir bölümü görüldüğü üzere müze olarak işlevlendirilmiştir (Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, <http://www.kulturvarliklari.gov.tr/belge/1-56933/istanbul-tcdd-istanbul-sirkeci-gari-demiryolu-muzesi.html>).



Şekil 2.29 Sirkeci Garı demiryolu müzesi, İstanbul,
<http://www.trthaber.com/haber/kultur-sanat/sirkeci-gari-yenileniyor-15901.html>

Sonuç olarak, İngiltere’de başlayıp tüm dünyada etkili olan endüstri devrimi, XVIII. yüzyıl sonundan itibaren inşa edilmeye başlanan üretim, ulaşım, enerji, demir-çelik vb. çok çeşitli alanlarda inşa edilmiş önemli miktarda yapı stokuna sahiptir. Büyük bir bölümü günümüz teknolojik koşulları karşısında yetersiz kalıp, terk edilmişlerdir. İnsanlık tarihinde önemli bir yere sahip olan ve günümüz yaşam koşullarını, ticareti, ulaşımı ve mimariyi derinden etkileyen bir dönemi simgeleyen bu yapılar, kültürel miras kapsamında korunmaya değerdir.

BÖLÜM ÜÇ

ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE OSMANLI COĞRAFYASINDAKİ YANSIMALARI

Bilindiği gibi endüstri mirası, tarihi, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değere sahip endüstriyel kültürün kalıntılarından meydana gelmektedir. Endüstri yapıları ve donanımları, atölyeler, madenler, depolar, enerji üretim alanları, ulaşım ile ilgili her türlü alt yapı, endüstriyel bölgelerde yerleşim alanını oluşturan sosyal mekânlar endüstri mirasını oluşturmaktadır (TICCIH, <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilCharter.pdf>). Bu bölümde, endüstri mirası yapılarının oluşma sebebi olan endüstri devriminin oluşma koşulları, dünyada ve ülkemizdeki gelişimi bu bölümde incelenecektir.

3.1 Endüstri Devrimi



Şekil 3.1 Endüstri devrimi,
<http://www.onemliolaylar.com>

Endüstri devrimi, insanlık tarihini derinden etkileyen, toplumların yerleşik hayata geçmesine ve ilk kentlerin kurulmasına yol açan “tarım devrim”inden sonra tarihte görülen ikinci en önemli gelişmedir.

İnsan ve hayvan gücüne dayalı üretim tarzından makine gücünün hâkim olduğu bir üretim tarzına geçiş olarak tanımlanan endüstri devrimi, 1750-1850 yılları arasında yeni makinelerin icadı ve buhar gücünün kullanılmaya başlanmasıyla kademeli olarak gelişmiştir (ERIH, <http://www.erih.net/industrial-history/europe.html>).

Her önemli gelişmede olduğu gibi endüstri devriminin de hazırlayıcısı olan bazı ön gelişmeler yaşanmıştır. Endüstri devrimini hazırlayan önemli bazı faktörlere bakıldığında öne çıkan başlıklar.

Demografik değişim, ticaret devrimi, tarım devrimi, ulaşım alanındaki gelişmeler, sermaye hareketleri, endüstriyel teknolojiadaki gelişmeler ve mali piyasadaki gelişmeler olarak karşımıza çıkmaktadır (Torun, 2003, s. 183).

İlk olarak, kamu ve özel sağlık alanlarında görülen iyileşmeler, ölüm oranlarının düşmesine yol açmıştır. Bunun yanı sıra, yiyecek, giyim, barınak ve diğer ihtiyaç maddelerinde görülen artışlar insan ömrünü nispeten uzatmıştır. Tüm bu sayılanlar sonucu yaşanan demografik değişim,

- Endüstrileşmenin ihtiyaç duyduğu ucuz ve gerekli iş gücünün sağlanması yönünden etkili olmuştur.
- Nüfusun yalnızca miktarı değil yapısı da değişmiştir. Kentsel nüfusta kır nüfusuna göre büyük artış görülmüştür. XIX. yüzyılda endüstri kentleri yaklaşık altı - on kat kalabalıklaşmıştır (Torun, 2003, s. 183-184).

Diğer yandan, endüstri devriminden önce büyük oranda takasa dayanan, az miktarda lüks mallarla sınırlı kalan ticareti geliştirmiştir.

- Ülke içinde ihtiyaçtan fazla üretilen malların, az bulunan mallar karşılığında ihraç edilebilme imkânları oluşmuştur.
- Ülkelerin içi pazarında malların kalitesi ve çeşitliliği artmıştır.
- Yeni ülkelerin keşfedilmesi, yeni ticaret ortamlarının ortaya çıkmasını sağlamıştır (Torun, 2003, s. 187).

Bir başka önemli gelişim de tarım devrimi olarak adlandırılan tarımda yaşanan gelişmelerdir. Öncelikle XVII. yüzyılın ikinci yarısında Hollanda’ da yaşanan bütün gelişmeler İngiltere 'ye aktarılmıştır.

Tarımda yaşanan gelişmeler sonucunda;

- Bitkisel üretim, işlenmeyen topraklara, meralara ve koruluklara kadar uzamış ve hayvan besiciliği yaygınlaşmıştır.
- Zirai verimlilik artmış, geleneksel yöntemler yerini bilimsel yöntemlere ve makineleşmeye bırakmıştır.
- Kendi kendine yeterli köylü çiftçiler, yerini ulusa ve küresel ekonomiye bağlı, büyük ölçekli çiftçilere bırakmıştır. Tarımsal üretim de buna bağlı olarak artış göstermiştir.
- Toprak hukuku ile ilgili olarak arazi çevirme yasası, yeni mülkiyet ilişkileri getirmiştir. Çitleme ve yeni toprak yasası ile köylüler serflikten kurtulmuştur. Serbest kalan köylüler kente göç ederek kentlerin nüfusunu arttırmış ve endüstriyel işgücü piyasasını olumlu yönde etkilemiştir.
- Artan ve şehir merkezlerinde akın eden nüfusu besleyen bir tarım sistemi gelişmiştir.

- Artan nüfus ve gelişen tarım sistemi İngiliz endüstri mallarına yüksek alım gücü yaratmıştır.
- Tarımsal devrim, endüstride istihdam edilebilecek bir nüfusu serbest bırakmıştır (Torun, 2003, s. 188-189).

Endüstri teknolojisindeki değişimler madencilik, metalürji ve tekstil üretimini büyük ölçüde değiştirmiştir. İmalatın yakıtı olan kömür üretimin artması ve kok kömürünün kullanılması ile demir daha ucuz elde edilmeye başlanmıştır. Su gücü yerine buhar gücünden yararlanılması, hem üretim maliyetlerini düşürmüş hem de üretimin miktarını özellikle de tekstil üretimini arttırmıştır (Ergin,1973:496).

XVII. yüzyıl boyunca Hollanda endüstrileşmede öncü durumundayken, XVIII. yüzyılda ise durum İngiltere lehine gelişmiştir. Başta İngiltere olmak üzere, Avrupa'nın hızla endüstrileşmesine neden olan teknolojik yenilikler tekstil, metalürji (madencilik-maden işleme) ve makine endüstrisinde meydana gelmiştir (Zeytinoğlu,1993:148).

İlk gerçek fabrika 1719'da Derby'in yakınlarında kurulan ipek fabrikası olmuş, bunu 1739 yılında kurulan yün fabrikası izlemiştir. Bu fabrikaları, yarı keten üretimi yapan fabrikaların kuruluşu takip etmiştir. Sonra, sistematik olarak gelişme gösteren çömlekçilik endüstrisinde fabrikasyona geçilmiştir. Son olarak, XVIII. yüzyılın başlarında kâğıt üretiminde fabrikasyona gidilmiştir. Üretimin en büyük gelişmesi pamuk bezi üretimiyle gerçekleşmiştir. Bu endüstri dalı, XVII. yüzyılda Avrupa'dan İngiltere 'ye geçmiştir (Torun, 2003, s. 190).

Madencilik alanında esaslı gelişme ise buhar gücünün kullanılmasıyla ortaya çıkmıştır.

Endüstride yaşanan bu gelişmeler sonucu;

- Demir ve kömür madenlerinin çıkarılıp işlenmesinde, teknoloji ve verimliliğin geliştirilmesiyle, hayvan gücü ve fabrika büyüklüğüne bağımlı olmaktan uzaklaşmıştır.
- Buhar gücünün kullanılması ve üretimin mekanize bir yapıya kavuşması sonucunda üretimde insan gücüne olan ihtiyaç azalmıştır (Torun, 2003, s. 190).

Endüstrileşmeyi hızlandıran önemli gelişmelerden biri de ulaşımda yaşanan değişimlerdir.

XV. ve XVI. yüzyıllarda keşfedilen yeni denizyolları ve yapılan büyük coğrafi keşifler, dünyanın yoğun ticaret merkezlerini, Akdeniz'den Atlas Okyanusu'na; İngiltere, Portekiz ve İspanya kıyılarına kaydırmıştır (Ülgener,1973:496). Batı Avrupa'da, endüstrileşme sürecinde önce nehir taşımacılığı, sonra demiryolu taşımacılığı ve en son olarak deniz taşımacılığı gelişmiştir. Bu şekilde, nehirleri ve kıyıları taşımacılığa elverişli olan ülkelerin kalkınmaları daha kolay olmuştur. Nitekim nehir ve deniz ulaşımdan en fazla yararlanan ülke İngiltere'dir (Torun, 2003, s. 191).

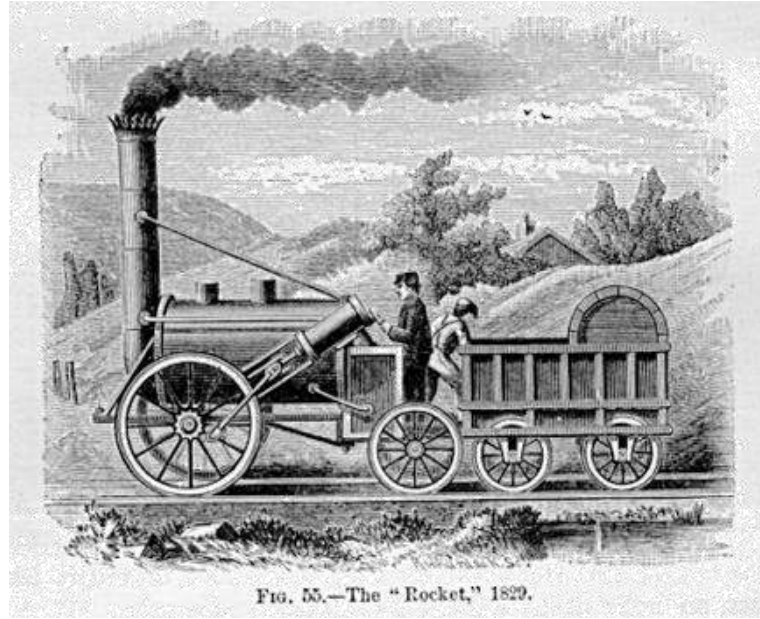
Özellikle XVII. yüzyılda, ticaretin uluslararası bir nitelik kazanmasıyla su yolları daha büyük önem kazanmıştır. Bu doğrultuda, nehirler ıslah edilmeğe, suni ırmaklar açılmaya ve nehirleri denizlere birleştiren "kanallar" inşa edilmeye başlanmıştır. Bu faaliyetlerde İngiltere başı çekmiş, Nehir taşımacılığındaki bu gelişmeler demiryolu ve karayolu taşımacılığını da olumlu etkilemiştir (Zeytinoğlu, 1993:141-143).

Deniz ulaşımı, buhar makinesinin gemilerde kullanılmaya başlanmasıyla büyük bir aşama göstermiştir. Buhar makinesinin gemilerde kullanılmasına kadar deniz ulaşımı yelkenli gemilerle yapılmış ve XV. yüzyıla kadar gemiler, sadece kıyıları takip etmek suretiyle limanlara ulaşmıştır. Pusula ve denizciliği etkileyen diğer icatlarla, deniz ulaşımı birdenbire önem kazanmıştır. Çünkü gemilerle, hem karayolu ve nehirlerle taşınan malların yüzlerce ve hatta binlerce fazlasını aynı zamanda ve

çok daha ucuza taşıyabilmek mümkün olmuş, hem de ulaşılmaz zannedilen yeni topraklara ulaşılmıştır. Böylelikle, ticarete büyük bir gelişme görülmüştür (Torun, 2003, s. 191).

1860 yılından sonra gemi inşaatında kereste yerine demir kullanılmaya başlanmış ve zamanla da, demirin yerini çelik almıştır.

Ulaşımda, en son görülen gelişim demiryollarında olmuştur. Buharlı lokomotif, XIX. yüzyılda, endüstrileşmenin yalnız sembolü değil ve aynı zamanda onun en önemli aracı olarak ortaya çıkmıştır.



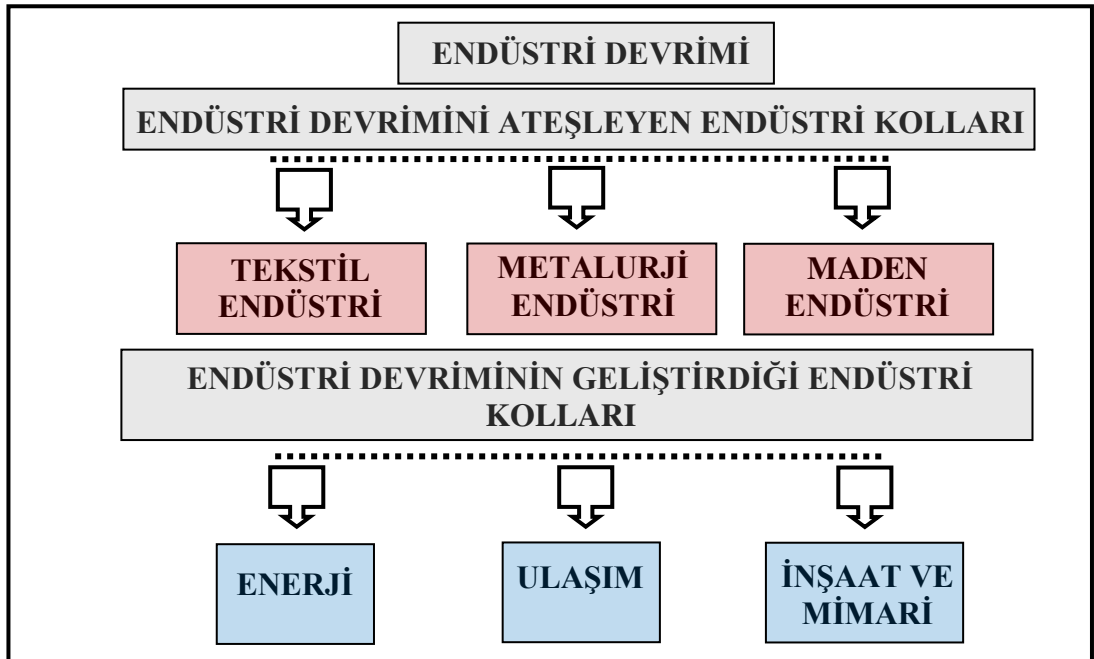
Şekil 3.2 Buharlı lokomotif,
http://vizyon21yy.com/documan/egitim_ogretim/Onemli_Insanlari/Yab_Bilim_Insnlari_1/George_Stephenson.html.

Demiryollarından önce yetersiz kalan taşıma olanakları endüstrileşmenin ana engelini oluşturmuştur. Demiryolları ucuz, hızlı ve güvenilir bir taşıma imkânı sağlamakla kalmamış, aynı zamanda demir, kömür, kereste, tuğla ve makinelere yarattığı taleple bunları sağlayan endüstrilere de önemli bir teşvik unsuru olmuştur (Güran,1990:124).

Son olarak yaşanan sermaye hareketleri de endüstri gelişimini olumlu yönde etkilenmiştir.

Öncelikli sermaye oluşumu büyük oranda Amerikan altın ve gümüşlerinin Avrupa'ya transferi yoluyla gerçekleşmiştir. İspanya'nın 1500-1600 yılları arasında Amerika'dan büyük miktarda altın ve gümüş taşınması, Avrupa'daki paranın sürekli büyümesine, mal ve hizmetlere olan talebin artmasına sebep olmuştur. Sermaye artışı sağlayan diğer bir faktör de genellikle Afrika ülkelerinde gerçekleştirilen köle ticareti yoluyla olmuştur. Bu yolla burjuvazi, büyük karlar sağlamıştır (Torun, 2003, s. 191).

Yukarıda gelişimlerini kısaca anlattığımız endüstri devrimi boyunca gelişim görülen ilk endüstri kolları ve bu kolların gelişimi sonucu hızla gelişen diğer sektörler Şekil 3.3'te belirtilmiştir.



Şekil 3.3 Endüstri devrimi ve sonrasında gelişen endüstri kolları.

Sonuç olarak, endüstri devrimiyle ivme kazanan tekstil, metalürji ve maden, üretim çapında görülen büyük artış, daha fazla hammadde, daha fazla mamul madde, daha fazla ulaştırma, daha büyük mekân ihtiyacını doğduğunu saptamak mümkündür. Bütün bu gelişim, ulaşım, mimari ve inşaat sektörlerinde köklü değişikliklere yol açmıştır.

Kentleşme olgusunun doğması ve endüstri kentlerinin oluşması, sosyal, ekonomik ve fiziksel çevrede değişimler yaratmıştır. Önceleri evlerde ve atölyelerde geleneksel yöntemlerle yapılan üretim, makinelerin yardımıyla seri üretim yapan endüstri yapılarına taşınmıştır. Endüstri kollarının çeşitlenmesi yapıları da çeşitlendirmiş ve geniş açıklıkların geçilmesini sağlayan yeni malzemeler ve strüktür sistemleri ortaya çıkmıştır.

Yeni iş olanaklarının oluşmasıyla birlikte, endüstri bölgelerine göç başlamış ve yerleşimlerin nüfus yoğunlukları artmıştır. İşletme sahipleri çalışanları için yerleşim birimleri yaptırmışlardır.

Endüstri devrimi boyunca demir ve betonda yaşanan gelişmeler mimarlar ve mühendisler için büyük ve farklı olanaklar yaratmıştır.



Şekil 3.4 Kristal Saray, <http://designhistorylab.com>

Çeliğin ortaya çıkışı, ulaşımdan sonra mimari, inşaat, gibi diğer sektörleri de etkilemiştir. Çelik, dökme ve dövme demir ilk kez endüstri yapılarında, köprü ve garlarda geniş açıklıkların geçilmesinde kullanılmıştır. Kalitesi gittikçe iyileştirilen demirin kullanımıyla mimarinin yaratıcılık potansiyeli artmıştır. 1848’de Kew

Gardens'da yapılan Palm House ve 1851'de Joseph Paxton tarafından yapılan Crystal Palace demir ve camın birlikte kullanıldığı yapılardır. Joseph Monier tarafından geliştirilen ve 1867'den beri kullanılmaya başlanan betonarme, endüstri devriminin bir başka önemli sonucu olmuştur. XX. yüzyıl başından itibaren betonarmeden yapılan fabrika, ev ve köprü yapılarında büyük artış görülmüştür. İnşaat mühendisliği de XIX. yüzyılda İngiltere'de ortaya çıkmış bir meslektir (ERIH, <http://www.erih.net/european-theme-routes.html>).

3.2 Osmanlı'da Endüstrileşme Çabaları

Avrupa ve Amerika'da, özellikle XV. yüzyıldan XIX. yüzyıla kadar bilim ve teknik alanında yukarıda anlatıldığı şekilde gelişmeler olup, bu durum dünya ticaretini etkilerken Osmanlı'nın bu değişime doğrudan katılmadığı görülmektedir.

Osmanlı Devletinin ağırlıklı olarak tarımsal ürüne dayalı genel ekonomik yapısını koruduğu, tarım ürünlerinin iç pazarda yerli tüketiciye satılmak veya ihracat yapan tüccarlara pazarlanmak üzere üretildiği bilinmektedir (Quatert, 1985, s. 1556). Tarım dışı üretim de yerleşim birimlerinde Osmanlı ticaretinin ve endüstrisinin işleyişinde önemli bir yere sahip olan loncaların denetiminde örgütlenmiş olan esnaf tarafından gerçekleştirilmektedir (Özgen, 2000, s. 104).

Yüzyıllar boyunca ülke genelinde hâkim olan bu işleyişin yanı sıra, zamanla durağanlaşan lonca ve gedik düzeni, üretim ile ticaretin sürekli denetlenmesi ve ihracata konulan kısıtlamaların da etkisiyle sermaye birikimi engellenmiştir (Martal, 1999, s.3).

XIX. yüzyıla gelindiğinde İngiltere'nin önderliğinde öncelikle Avrupa'da ardından da tüm dünyada etkili olan endüstri gelişimi, Osmanlı Devleti'nde de etkilerini göstermiştir. Ancak Avrupa ülkeleri bu hızlı değişimden kendi ekonomilerini korumak ve endüstrilerini canlandırmak amacıyla önlemler alırken, Osmanlının tepkisiz kalması ve hatta yabancı devletlere verilmiş olan kapitülasyonları genişletmesi, onu hem önemli bir pazar, hem de sahip olduğu zengin

kaynaklarla önemli bir hammadde merkezi durumuna getirmiştir (Seyitdanlioğlu, s.53-54).

XIX. yüzyılda Osmanlı'nın endüstrileşmesinde belirleyici olan en önemli iki olay Batılı devletlerle 1838 ve 1861 yılında imzalanan ticaret anlaşmalarıdır. Her bir anlaşma imzalandığı tarihten itibaren Osmanlı endüstrileşme girişimlerine ayrı ayrı yön vermiştir. İlk ticaret anlaşması, 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Baltalimanı Ticaret Anlaşmasıdır. Anlaşma sonucu, iç ve dış ticaret koşullarının Osmanlı aleyhine değiştiği bir ortam oluşmuştur. İşte bu ortamda devlet eliyle başta İstanbul olmak üzere devletin önemli ticaret merkezlerinde endüstri hareketleri başlatılmıştır. (Imbert, 1981). Yaklaşık on yıl süren bu dönem içinde devlet girişimlerinin yanında az da olsa Ermeni ve Rumlara ait özel yatırımlara da rastlanmaktadır (Martal, 1999, s.17- 20).



Şekil 3.5 Feshane, <http://www.degisti.com>

II. Mahmut'un son yıllarında başlayan endüstri yatırımları, Osmanlı imalatının temelini oluşturan dokumacılık, dericilik ve demircilik alanlarında yoğunlaşmıştır. Bu yatırımlar öncelikle İstanbul ve çevresi ile İzmir gibi önemli liman ve ticaret merkezleri görülmüştür. “*Fabrika- yı Hümayun*” olarak adlandırılan devlet fabrikalarının ilk yatırım alanı dokumacılık olmuştur. Feshane, Bursa İpek, Zeytinburnu Basma Fabrikaları ve Hereke Kumaş Fabrikaları bunların örneklerindendir (Martal, 1999, s.17- 20).

Söz konusu dönem içerisinde birçok yatırım yapılmış olmasına rağmen, bunların bir bölümü kurulum ve işletim maliyetlerinin yüksekliği, kötü işletilmeleri ve bilgisizlik sonucu kapatılmak zorunda kalmıştır (Önsoy, 1988, s. 51).

1861 yılında imzalanan ikinci dönem ticaret anlaşmaları ayrı bir önem taşımaktadır. Bu dönem “İslah-ı Endüstri Komisyonu” nun çalışmalarını da içermekte olup en önemli özelliği, devletin yatırımlardan çekilerek bu görevi yabancı sermayeye bırakmasıdır (Martal, 1999, s.44).

Osmanlı endüstrisinin dörtte üçünün oluşturulduğu bu dönem içerisinde kurulan endüstri tesisleri kısmen yerli kısmen de yabancı sermaye ile kurulmuşlardır (Ökçün, 1997).



Şekil 3.6 Cibali Tütün Fabrikası,

<http://www.kesfetmekicinbak.com>

İstanbul’da kurulan endüstri tesisleri genel olarak Haliç, Boğaz ve Marmara kıyılarında konumlanmışlardır. Özellikle Haliç, ağırlıklı olarak Haliç Tersaneleri, Lengerhane, Şirket-i Hayriye gibi gemicilik ile ilgili tesisleri barındırırken, Söğütözü ve Kâğıthane’de tuğla üretimi, gıda ve giyim endüstri yönündeki endüstri tesisleri kurulmuştur. Boğazın kuzeyinde ise endüstri tesisleri ağırlıklı olarak Üsküdar, Göksu deresi civarı ve Beykoz-Paşabahçe’de yoğunlaşmışlardır. Marmara kıyısında ise Yedikule ile Bakırköy arasında yerleşmişlerdir (Ahunbay ve Köksal, 2006, s. 131).

1861 anlaşmalarının sağladığı ihracat kolaylıklarından sonra, yabancı sermaye eliyle yapılan demiryolu, liman, haberleşme vb. yatırımlarda artış görülmüştür. Özellikle Batı Anadolu gibi tarımsal üretimin ve işlenmiş ürün satışının yoğun olduğu bölgeler, demiryolu yatırımları için en gözde bölgelerden olmuştur (Ökçün, 1985, s. 18).

XIX. yüzyılda önemli bir ticaret merkezi durumunda olan İzmir, Batı Anadolu'nun tarımsal ürünlerinin ve madenlerinin demiryolları ile taşınması ile Osmanlı Devleti'nin Batı Anadolu ile birlikte önemli endüstri tesislerini barındırmıştır. İzmir'in endüstri tesisleri XIX. yüzyıldan başlayarak liman arkası olarak adlandırılan bölgede toplanmıştır. Havagazı fabrikası, Şark Endüstri ve Un Fabrikası bölgenin önemli endüstri yatırımlarıdır (Çıkış, 2009, s. 10).

İzmir haricinde Batı Anadolu'da İzmir-Aydın ve İzmir-Turgutlu demiryollarının inşası ile birlikte demiryolu çevresinde Levantenler ve azınlıklar eliyle yapılan endüstri tesisleri görülmeye başlanmıştır. Demiryolu çevresinde, yetişen tarımsal ürünün çeşidine göre çırçır fabrikaları, yağhaneler, meyan kökü işleme tesisleri, meşe palamudu depoları, incir ve üzüm paketleme tesisleri gibi çok sayıda endüstri tesisi inşa edilmiştir (Tekeli ve İlkin, 2010).

Sonuç olarak Tekeli ve İlkin (2010)'e göre 1915 yılında İstanbul, İzmir, Bursa, Bandırma, İzmit, Uşak ve Manisa' da bulunan endüstri tesislerinin 155 tanesi İstanbul'da, 62 tanesi İzmir'de, 65 tanesi de diğer illerde bulunmaktadır (Tekeli ve İlkin, 2010).

3.3 Endüstri Devrimi Sonrası Ulaşımda Yaşanan Gelişmeler

Endüstri devriminin gelişimi ile ulaşımda da önemli gelişimler yaşanmıştır. Buhar gücünün ulaşımda kullanılmaya başlanmasıyla mesafeler kısalmış, özellikle de demiryollarının kullanımıyla da uygarlıklar su kenarlarından iç bölgelere doğru yayılmıştır (Yetkin, 2004).

Buharlı gemilerin ve lokomotiflerin kullanılmaya başlanması endüstride yaşanan gelişmelere ivme kazandırmıştır. Gelişim kanallarda başlamış ve 1761 yılında Bridgewater kanalı, İngiliz tekstil bölgesi Lancashire’da tamamlanmıştır. Bunu İngiltere’nin diğer tekstil ve demir bölgelerine yapılan diğer kanallar izlemiştir. Gemilerde buharlı makine kullanımıyla ilgili çalışmalar Fransa ve Amerika’ da sürdürülmüştür. İlk buharlı gemi 1807 yılında Amerika’da Hudson nehrinde yüzdürülmüştür. Bu gelişim ile aynı dönemde çelik, gemi yapımında kullanılmaya başlanmış ve bu sayede gemilerle daha büyük yükler taşınabilmiştir. Gemi taşımacılığında sonra çelik, demiryolu taşımacılığında da kullanılmaya başlanmıştır (ERIH, <http://www.erih.net/european-theme-routes.html>).

Tablo 3.1 Demiryollarının gelişimi, <http://www.saburchill.com/history/events/025.html>.

Demiryolu Ulaşımının Gelişimi	
1760	Abraham Darby’ nin demirin işlenmesinde kok kömürünü kullanması.
1769	Nicholas Cugnot’ un buharla çalışan ilk otomobil denemesi.
1801	Trevithick’in ilk buharlı lokomotif ve yolcu vagonunu yapması.
1805	George Stephenson’ un ilk çelik ray kullanması.
1820	Dövme demirin ray yapımında ilk kullanılışı.
1825	Stockton to Darlington demiryolunun açılışı.
1827	Liverpool’ da ilk demiryolu tünelinin yapılması.
1829	İlk Fransız buharlı lokomotifinin Marc Sequin tarafından yapılması.
1832	Fransa’ da ilk buharlı lokomotif hattının açılması.
1863	İlk yer altı demiryolunun açılması.
1879	Berlin’ de ilk elektrikli trenin Von Siemens tarafından kullanılması.
1881	Almanya’ da ilk elektrikli yolcu treninin kullanılması.
1890	İlk elektrikli yer altı tüneli.

Tablo 3.1’de görüldüğü gibi, 1804 ve 1820 yılları arasında demiryolu taşımacılığı ile ilgili çeşitli denemeler yapıldıysa da asıl önemli gelişme George Stephenson tarafından gerçekleştirilmiştir. Stephenson, Stockton ile Darlington arasında bir demiryolu inşa etmesi için davet edilmiş ve ilk yolcu treni, 1825 yılında açılan demiryolu hattında çalışmaya başlamıştır. Ancak demiryolu çağı, 1830 yılında

Liverpool- Manchester arasında Stephenson'un ilk lokomotifinin çalışmasıyla başlamıştır (Atilla, 2002, s. 19-20).



Şekil 3.7 Liverpool-Manchester demiryolu hattı-
<http://tr.wikipedia.org>

İngiltere’de bu gelişmeler olurken, Fransa’da ilk demiryolu hattı, 1837 yılında Paris- Saint- Germain arasında hizmete açılmıştır. Hemen arkasından da 1839 yılında İtalya’ da, Napoli yakınlarında ilk demiryolu hattı döşenmiştir (Atilla, 2002, s. 23).

Avusturya’da 1855 yılında açılan Semmering demiryolu hattı, içinde 1430 metrelik bir tüneli barındıran, dağlık bölgeden geçen ilk demiryolu hattı olmuştur (Atilla, 2002, s. 24).

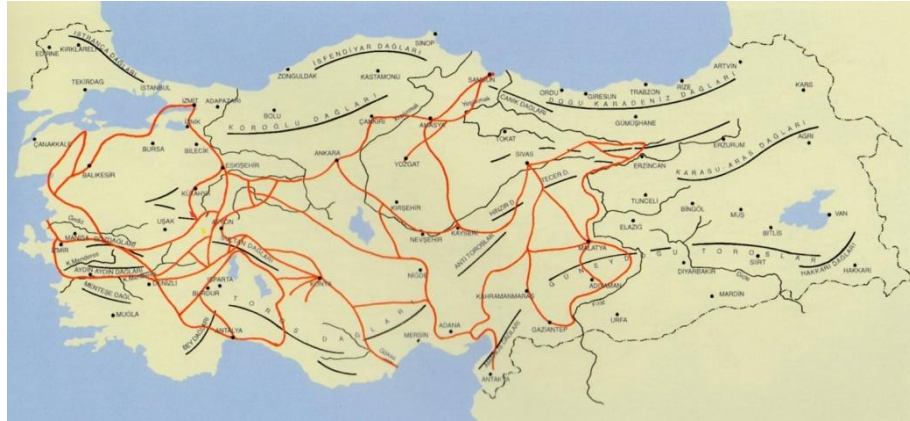


Şekil 3.8 Stockton demiryolu. <http://www.thisisstockton.co.uk>

Görülmektedir ki, demiryollarının 1801 yılındaki Trevithick'in ilk denemesinden 1825 yılında Stockton ile Darlington hattının açılışına kadar geçen süre 25 yıldan azdır. Tüm dünyada, önce Avrupa ve ardından Amerika' da yaygın hale gelmesi ise 20 yıldan daha az bir zaman almıştır (Cossons, 1997, s. 3).

3.4 Osmanlı'da Demiryollarının Gelişimi

Anadolu yarımadası tarihin ilk çağlarından beri önemli ticaret yollarının kesiştiği bir merkezdir. Kuzeyde ve güneyde kıyıya paralel ve kuzey güney doğrultusunda, dağların etekleri boyunca uzanan doğal geçitler ana ulaşım akslarını oluşturmuşlardır.



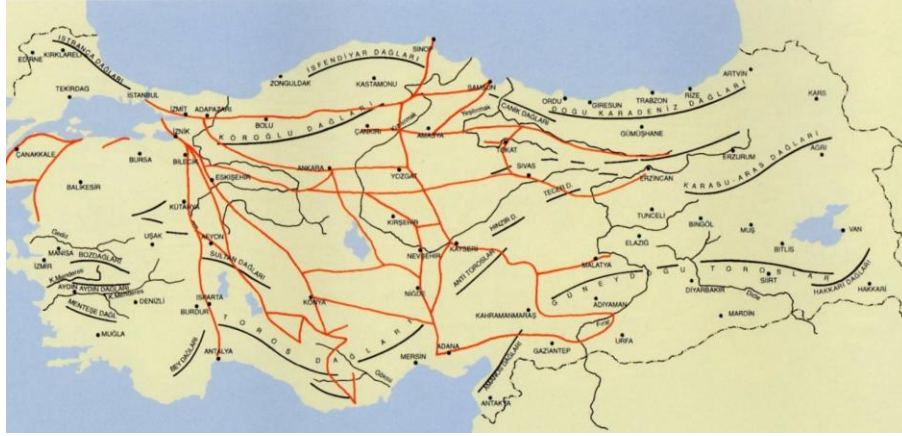
Şekil 3.9 Roma dönemi Anadolu yolları, Bektaş, 1999, s.41.

Antik çağda İran'dan başlayarak Sard'a ulaşan Kral yolu, Efes ve Milet'in önü Küçük ve Büyük Menderes tarafından doldurulunca doğal bir liman olan İzmir'e ulaşmıştır. Bir diğer önemli ticaret yolu olan İpek yolu da Çin'den başlayarak İstanbul'dan Avrupa' ya geçmiştir (Bektaş, 1999, s. 14- 36).

Roma döneminde de bu yollar Şekil 3.9'da görüldüğü üzere kullanılmaya devam etmiştir. Bu yollar üzerinde devlet eliyle inşa edilmiş, posta ve ticaret amaçlı kullanılan yapılar bulunduğu bilinmektedir.

Doğu Roma'nın kurulması ve İstanbul'un başkent olması ile birlikte yolların yönü değişmiş ve yollar İstanbul'a çıkmaya başlamışlardır. İstanbul'un uluslar arası bir

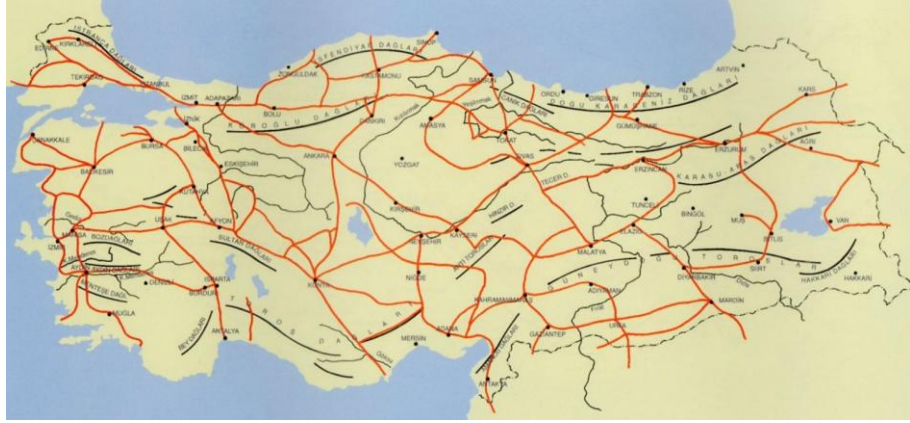
merkez olması ve hatta dünyanın başkenti olarak bilinmesi tüm yolların Şekil 3.10'da görüldüğü gibi İstanbul'a açılmasına ve bütün yolların uluslar arası olmasına sebep olmuştur. Kral yolu ise hala kullanılmaya devam etse de yerel kalmıştır ve daha çok Anadolu'yu ilgilendirmiştir. Bizans döneminde de kervansaray benzeri yapılar kullanılmışlardır.



Şekil 3.10 Doğu Roma dönemi Anadolu yolları, Bektaş, 1999, s.42.

Selçukluların Anadolu'ya egemen olmasıyla birlikte Anadolu içinde malların ve yolcunun güvenli taşınabilmesine ayrı önem verilmiştir. Yolların güvenliğini sağlayıcı önlemler alınarak seyahat edenlerin konaklama ve diğer ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri yapılar olan çok sayıda kervansaray inşa edilmiştir.

Osmanlı dönemi ise Anadolu'da bambaşka bir düzenin kuruluşu anlamına gelmektedir. İlk kuruluşundan itibaren Osmanlı Devletinin yol yapım politikası genel olarak ülke güvenliğinin sağlanması ve askeri ihtiyaçlara dayandırılmıştır. Bu amaçla, yolların güvenliğinin sağlanması için “derbentçiler”, taş döşemeciliği için “kaldırımcılar”, yolların suyla kesiştiği ve köprü yapımının mümkün olmadığı noktalarda geçitler oluşturulması amacıyla “gemiciler”, köprü yapım ve onarımıyla ilgili de “köprücüler” denen yol teşkilatları oluşturulmuştur. Ancak XVII. yüzyıla gelindiğinde devletin diğer teşkilatlarında (tımar sistemi, ticaret vb.) görülen bozulmalar yol sisteminin işleyişini de etkilemiştir (Şen, 2003, s.8-13). Devlet otoritesinde görülen bozulmalar, yolların güvenliğinin zayıflamasına, zaten çok iyi durumda olmayan yolların bakımsız hale gelmesine yol açmıştır (Kaynak, 1985, s.29).



Şekil 3.11 Osmanlı dönemi Anadolu yolları, Bektaş, 1999, s. 44.

XIX. yüzyıla gelinceye kadar süregelen bu yol politikası sonucu özellikle Anadolu’da arabaların geçmesine uygun yol yapılmamıştır. Şekil 3.11’de görülen Osmanlı dönemi Anadolu yol sistemi, arabalara göre değil, uzun mesafe ticaretinde de ağırlıklı olarak kullanılmakta olan deve kervanlarına göre şekillenmiştir (Tekeli ve İlkin, 2010, s. 155).

XIX. yüzyıla gelindiğinde önce Avrupa’da daha sonra da dünyada hızla yayılmaya başlayan demiryolu taşımacılığı, Osmanlı devletinde de devlet desteğinde gelişme göstermiştir. Ulaşım sisteminin geliştirilmesi için her ne kadar devlet eliyle çaba gösterilse de esas gelişim yabancı sermaye eliyle ve özellikle de demiryolu yatırımları ile olmuştur (Kaynak (a), 1985, s. 30). Bu gelişimin şeklini endüstrileşmiş ülkelerin hammadde ihtiyacı ve yeni pazar arayışları ile Osmanlı devletinin güvenlik zaafını giderme ve vergi gelirlerini arttırma ihtiyacı şekillendirmiştir.

XVIII. yüzyıl sonları ve XIX. yüzyıl başlarında İngiltere merkezli başlayarak bütün Avrupa’yı etkilemeye başlayan endüstrileşme hareketi, demiryolu gelişimini de hızlandırmıştır. 1820’lerde endüstri devrimini tamamlayan İngiltere’ye karşı diğer Avrupa devletlerinin İngiliz mallarının ülkeye girişini yasaklaması İngiltere’nin dış pazarlara yönelmesine sebep olmuştur. Başta Hindistan olmak üzere Asya’nın zengin hammadde kaynaklarına ulaşmanın en kısa yolu Osmanlı topraklarında inşa edilecek demiryollarıyla sağlanabilecektir. Bu amaçla Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu yatırım teklifleri 1830’lu yıllarda endüstrileşmesini tamamlayıp, yeni hammadde ve

pazar arayışındaki İngiltere'den gelmiştir. Aynı yıllarda Kırım Savaşı'nın doğurduğu borçlarla boğuşan Osmanlı devleti için de demiryollarının inşası, taşraya hâkimiyet, güvenliğin daha kolay sağlanabilmesi ve vergilerin daha kolay toplanabilmesi anlamına gelmektedir. Tarafların beklentileri bu yöndeyken, 16 Ağustos 1838'de Balta Limanı Ticaret Antlaşması ve 1839'da Tanzimat Fermanı yabancı yatırımcıları rahatlatan önemli bir adım olmuştur. Tüm bu gelişmelere rağmen, demiryolu inşaatlarına ancak 1850'li yıllarda başlanabilmektedir (Satan, 2012, s.209-212, Gülsoy, 2012, s.287-288).

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda yaşadığı ulaşım ile ilgili gelişmeler Umur- u Nafia programlarından rahatlıkla takip edilebilmektedir. Umur- u Nafia programları, yol, demiryolu, liman, sulama vb. projelerin bütünüdür. oluşturduğu programlar olup üç kez hazırlanmışlardır (Tekeli ve İlkin, 2010, s. 160). İlk Umur-u Nafia Programı, 1845 yılında hazırlanan yol, köprü ve su yolu isteklerinin karşılanmasına öncelik veren ve Tanzimat Fermanı'nda alınan tedbirlerin yetersiz kalması sonucu hazırlanan bir programdır (Çadırcı, 1985, s. 210).

1870'li yıllara kadar uygulanan ilk program dönemi, İngiltere'nin hem dünyada, hem de Osmanlı devleti üzerinde rakipsiz bir güç olması sonucu, verilen demiryolu imtiyazlarının İngilizler üzerinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur. İngilizlere verilen imtiyazlarla, 1854 yılında İskenderiye-Kahire, 1858 yılında Kahire-Süveyş demiryolları hizmete açılmıştır. 1856 yılında İzmir-Aydın demiryolu için Robert Wilkins'e verilen demiryolu imtiyazı, Anadolu' da ilk demiryolunun yolunu açmıştır. Bunu 1863 yılında İzmir-Kasaba, 1856 yılında Çernova-Köstence hattına verilen imtiyaz takip etmiş ve 1861 yılında da Varna-Ruşçuk hattının inşasına başlanmıştır (Ete, 1988, s. 7- 9, 93). 1865'te ülke genelinde, bayındırlık çalışmalarının planlı olarak gerçekleştirilebilmesi amacıyla Nafia Nezareti kurulmuştur (Gülsoy, 2012, s. 290). Bu yıllar, aynı zamanda İstanbul'un Avrupa'ya bağlanabilmesi için oldukça önem verilen Rumeli demiryolları için yoğun uğraşının verildiği bir dönemdir. Başarısız birkaç imtiyaz denemesinden sonra, nihayet 1869'da Baron Hirsch'e hattın inşa ve işletme imtiyazı verilmiştir. Ancak demiryolunun inşası sırasında bazı sorunlar çıkınca, 1872 yılında yeni bir mukavele yapılmıştır. Buna göre de Hirsch'in

inşasına başladığı hatlar dışındaki kısımların devlet tarafından üstlenilmesi kararlaştırılmıştır. Osmanlı devletinin bu denemesi oldukça masraf yapılmasına rağmen tamamlanamamış ve Avrupa ile bağlantı kurulamamıştır (Engin, 2012, s.219-227).

1870'li yıllar ise devlet eliyle demiryolu yapımının tartışmalarının yapıldığı yıllar olmuştur. Rumeli demiryollarının inşası sırasında büyük zarara uğrayan Osmanlı devleti, yapımını planladığı ve büyük umutlar bağladığı Anadolu ve Bağdat demiryollarını devlet eliyle yapma kararı almıştır. İstanbul- Bağdat hattının oluşturulması için ilk adım olan 91 kilometrelik Haydarpasha-İzmit Hattı'nın devlet eliyle yapımına 1871 yılında başlanmış ve 1873 yılında tamamlanmıştır. Bu hat Osmanlı devletinin kendi imkânlarıyla inşa ettiği ilk demiryolu denemesidir. Ancak büyük umutlarla başlanan proje, hem inşası, hem işletimi ve hem de yönetimi sırasında yaşanan tecrübesizlikler ve sıkıntılar sonucu oldukça pahalıya mal olmuş, büyük bir hayal kırıklığına dönüşmüştür (Gülsoy, 2012, s.287-290). Bu dönemin iki önemli demiryolu yatırımı da 1872-1875 yılları arasında tamamlanan Kasaba-Alaşehir ve 1888 yılında da Mudanya Hattı olmuştur (Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938, s.44). Sultan Abdülhamit döneminde, 1875 yılında çıkan ekonomik bozukluk ve Osmanlı- Rus savaşı demiryolu yatırımlarının duraksamasına yol açmıştır (Engin, 2012, s.228).

İkinci Umur-u Nafia Programı ise 1882 yılında Borçlar İdaresinin kurulduğu yıllarda Nafia Vekili Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanmış olup, ilk programla paralellik gösterse de daha teknik ve daha geniş kapsamlı bir programdır. Bu dönemde kabul edilen demiryolu politikası, Bağdat hattının oluşturulması yönünde olmuştur. Ancak bu program, hazırlandığı dönemin şartlarına bağlı olarak uygulanamamıştır (Sarıaslan, (2010), <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=846>). Bu dönemde 1880'li yıllarda verilen imtiyazlarla Aydın Demiryolu, Dinar'a kadar uzatılmış ve şube hatları oluşturulmuştur. 1883 yılında Mersin-Adana Demiryolu imtiyazı ile yakın tarihlerde Kasaba hattının da Soma'ya kadar uzatılma imtiyazı verilerek 1897 yılında da Afyonkarahisar'a bağlanmıştır (Varlık, 1976, s. 30).

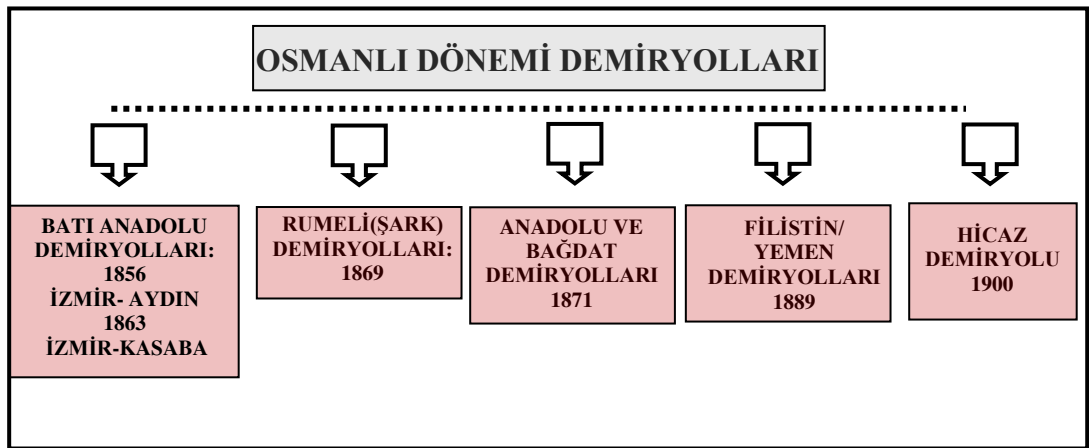
1880’li yılların demiryolları açısından ilk önemli gelişmesi, 1855 yılından beri üzerinde çalışılan Rumeli demiryolları tamamlanmış ve 1888 yılında Sirkeci Gar’ından Viyana’ya “Şark Ekspresi” olan ilk tren hareket etmiştir. Ancak Balkan savaşları ve Birinci Dünya Savaşı boyunca kaybedilen topraklar sonucu Rumeli demiryollarının önemli bir bölümü sınırlarımız dışında kalmıştır (Engin, 2012, s.230-231).

1880’li yılların ikinci önemli gelişmesi, Nafia Vekâleti tarafından hazırlanan büyük yatırım maliyetine sahip ve Osmanlı devletinin geleceğine yönelik önemli bir adım olan Anadolu-Bağdat demiryolu projesinin, 1889 yılında Alman sermayesinin oluşturduğu “Anadolu Demiryolları Şirketi” tarafından inşa edilmeye başlanmasıdır. Şirket, 1893 yılında Ankara-Kayseri, Eskişehir-Konya hatlarının imtiyazını, 1902 yılında da Bağdat demiryolunun imtiyazını almıştır (Özyüksel, 1988, s. 7-9).

1889-1892 yılları arasında Osmanlı devleti, Suriye/Filistin ve Yemen demiryollarının ilk kısmı olan Yafa- Kudüs hattı, 1892- 1894 yılları arasında Beyrut-Şam- Museyrip hattı inşa edilmiştir. 1900 yılında Rayak-Homs-Hama- Halep hatları tamamlanmıştır (Tekeli ve İlkin, 2010, s. 78). Aynı dönemde, Konya’dan başlayıp Basra’ya kadar devam edecek olan Bağdat demiryolunun imtiyazı Alman Deutsche Bank’a verilmiştir (Gülsoy, 2012, s. 297). Osmanlı devletinin bir başka önemli bölgesi olan Hicaz’da da uzun zamandır planlanan demiryolunun inşasına başlanmıştır. Önemli bir bölgede inşa edilmesinin yanı sıra Osmanlının kendi imkânlarıyla inşa ettiği ikinci demiryolu olma özelliğini taşımakta olup, çalışmalar 1908 yılında tamamlanmıştır. İnşaat döneminde devletin mali imkânları oldukça kısıtlı olduğundan Hicaz demiryolu projesinin bütün Müslümanları ilgilendiren bir mesele olduğu yönünde propaganda yapılarak tüm dünya Müslümanlarından bağış toplanmıştır. Toplanan bağışlar da yeterli olmayınca çıkarılan yeni vergiler, memur maaşlarından yapılan zorunlu kesintiler v.b. yeni gelir kaynakları yaratılmıştır (Gülsoy, 2012, s. 237-247). Bağdat demiryolu, Hicaz demiryolu ile birlikte Anadolu, Arabistan ve Irak’ta siyasi ve ekonomik kaderi değiştirebilecek nitelikte hatlardır. Ulaşım olanaklarının artmasıyla, ticaretin gelişmesi ve dünyaya açılması, bölgenin İstanbul tarafından daha rahat bir şekilde kontrolü sayesinde bölge kalkınacak ve

hepsinden önemlisi de Osmanlı bölgede yine önemli bir güç haline gelecektir (Gülsoy, 2012, s. 302).

Üçüncü Umur-u Nafia programı ise yine bir dönüm noktası olan İkinci Meşrutiyet'in hemen ardından 1908'de hazırlanmıştır. Bu dönemde 1906 yılında verilen imtiyaz ile İzmir- Aydın demiryolu Eğridir' e kadar uzatılmıştır (Atilla, 2002). 1910 yılında ise Soma- Bandırma hattı imtiyazı, 1908 yılından itibaren de Bağdat Demiryolu' nu tamamlayan hatların imtiyazı verilmiştir.



Şekil 3.12 Osmanlı dönemi demiryolları.

Birinci Dünya Savaşı başladığında tarafsız kalmayı seçen Osmanlı devleti, ardından Almanya'nın yanında İttifak devletleriyle birlikte savaşa girmiştir. Savaş sırasında müttefiki olduğu devletlerin kontrolünde olan demiryollarını imtiyaz şartlarında belirtilen olağanüstü şart hükümlerine göre yönetirken, İtilaf devletlerinin kontrolünde olan demiryollarını ise doğrudan el koyarak yönetmiştir. Birinci Dünya Savaşı'na girerken Osmanlı'nın elinde bulunan demiryolu malzemesinin durumuna bakıldığında 446 adet çeşitli lokomotif, 15.303 adet çeşitli vagon bulunduğu görülmektedir. Demiryollarının yönetimine Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü'nce el konulmuştur. İzmir-Turgutlu ve İzmir-Aydın Demiryolu hatları da doğrudan el koyulan hatlar olmuşlardır (Özdemir, 2001, s.61-62). Birinci Dünya Savaşı başladığında İzmir-Aydın demiryoluna kayıtlı 52 adet lokomotif, 1341 adet de vagon bulunduğu kayıtlarda belirtilmiştir (ATASE, İSH Kol., Kutu: 126, Gömlek: 155'den aktaran Özdemir, 2001, s.72).

Sonuç olarak, XIX. yüzyılın özellikle ikinci yarısında demiryolları, Osmanlı devletinde ulaşım sorununu yönetim ve stratejik anlamda çözecek olan bir model olarak görülmüştür. Ancak, bu ulaşım modelini yaratacak ne gelişmiş demir çelik üretimi ne de ekonomik yapı mevcut olmadığından genellikle yabancı sermaye ile inşa edilmişlerdir.

Osmanlı devleti döneminde inşa edilmiş olan demiryolları, Şekil 3.12’de görüldüğü üzere beş ana grup altında toplanabilir.

Yapım tarihleri 1850’li yıllardan başlayıp, 1918 yılına kadar farklı dönemlerde yapımları devam eden demiryollarının büyük bir bölümü yabancı sermaye ile yapılmışlardır. İçlerinden yalnız Hicaz demiryolu ve Anadolu demiryolunun ilk etabı olan Haydarpaşa- İzmit demiryolu yerli sermaye ile inşa edilerek tamamlanmışlardır. Ancak oluşturulan demiryolları farklı devletlere verilen imtiyazlarla yapıldığından ulaşım şeması ağaç örüntüsü şeklinde ortaya çıkmıştır. Her liman, arkasında yer alan hinterlandı dünya ekonomisiyle bütünleştirecek ve kendi başına ekonomik bir bütünlük oluşturacak şekilde düzenlenmiştir. Bu düzen içerisinde yerli ve yabancı sermaye işbirliğine gitmiştir. Bu anlamda, denizcilik, liman işletmeciliği ve demiryolları yabancı sermaye tarafından üstlenilirken, karayollarının yapımı devlet eliyle ve halkın katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

3.4.1 Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Dönemi (1918- 1922)

Savaş, İtilaf devletlerinin galibiyetiyle sona erince, demiryolu hatları ile ilgili Birinci Dünya Savaşı boyunca Osmanlıların uyguladığı hükümler tersine çevrilerek uygulanmaya başlanmıştır. İtilaf devletleri, kendi yatırımcıları tarafından yapılan demiryollarını şirketlerin kontrolüne bırakmış, İttifak devletleri tarafından yapılmış olan demiryollarına da doğrudan el koyarak kendi kontrollerine almışlardır (ATASE, İSH Kol., Kutu: 138, Gömlek: 57’den aktaran Özdemir, 2001, s.62-63). 1918- 1922 arasında demiryollarının işletilmesi konusunda bazı sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu sorunları;

- Yakıt temininde yaşanan problemler;
 - Demiryolunun işletilmesinde çalışacak uzman personel temininde yaşanan sıkıntılar;
 - Demiryollarının güvenliğinin sağlanmasında yaşanan zorluklar,
 - Demiryollarının mal varlığının korunmasında karşılaşılan sorunlar;
- olarak dört ana başlıkta toplanabilir.

Mütareke döneminde yaşanan zorluklar Kurtuluş Savaşı döneminde de devam etmiştir. Tüm bunlara ek olarak demiryollarının mal varlığında önemli düşüşler görülmektedir. Kayıtlara bakıldığında kontrol edilebilen bölgelerde lokomotif sayısı 280, yolcu vagonu 720, yük vagonu 4500 adet olarak kaydedilmiştir (Özdemir, 2001, s. 72-73).

Savaş boyunca inşasına devam edilen Bağdat demiryolu, Amanos dağlarındaki tünellerin tamamlanmasıyla Eylül 1918 yılında İstanbul ile Bağdat arasında kesintisiz ulaşımın kurulmasını sağlamıştır. Ancak aynı dönemde savaş sona ermiş ve demiryolu bütün olarak ancak güney cephesindeki Türk ve Alman askerlerinin tahliyesinde kullanılabilmektedir. Anadolu'nun İstanbul'a bağlanmasında önemli etkileri olan Anadolu ve Bağdat demiryollarının uzun vadeli etkileri görülemeden Osmanlı devletinin sonuna gelinmiştir (Gülsoy, 2012, s. 303-304).

30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Mütarekesinin imzalanmasıyla birlikte İtilaf devletleri Almanlar tarafından işletilen tüm demiryollarına el koymuşlardır. Fransızlar, Konya-Adana-Halep-Nusaybin, İngilizler Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarını işgal etmişlerdir. Hicaz, Yemen, Suriye ve Irak'taki tüm birliklerin İtilaf devletlerine teslim olmasıyla, Hicaz demiryolu ve Ortadoğu'da inşa edilmiş tüm hatların kontrolü kaybedilmiştir. Genel duruma bakıldığında Osmanlı devleti tarafından inşa ettirilmiş olan 8343 kilometre demiryolunun, 4587 kilometresi sınırlarımız dışında bırakılmak zorunda kalmıştır (Satan, 2012, s.338).

Kurtuluş Savaşı'na hazırlanılırken 6 Temmuz 1920 tarihinde Anadolu'da Kuvayı Milliye'nin kontrolündeki bölgelerde demiryollarına T.B.M.M. kararıyla el konulmuştur. Hasarlı demiryollarının tamir ve köprülerin onarımı oluşturulan demiryolu taburlarına yaptırılmıştır. El konulan demiryollarında askeri ihtiyaçlar ön planda tutularak, zaman zaman ticari sevkiyatlar engellenmiştir (Günçan, 1992, s.35).

3.4.2 Cumhuriyet Dönemi

Cumhuriyet döneminde, demiryolunun gelişimi üç dönem altında incelenmiştir. İlk dönem olan, 1923-1950 arası ulaşımda birinci önceliğin demiryoluna verildiği dönemdir. İkincisi ise, 1947 yılında Türkiye' nin Truman doktrini ile A.B.D.ile ilişkilerini arttırmaya başlamasıyla ulaştırma politikasında değişimler görülmeye başladığı, 1950-2003 yılları arasındaki dönemdir. Üçüncü ve son dönem, 2003 yılından başlayarak demiryolu taşımacılığında dönüşümün yaşandığı ve demiryollarında “hızlı tren” e geçildiği dönemdir. Devlet politikası olarak demiryolları yeniden öncelikli ulaşım modeli haline getirilmiş ve tüm ulaşım modellerinin birbirini tamamlayıcı özellikte olması politikası benimsenmiştir

3.4.2.1 1923-1950 Arası Demiryolları

1923 yılından başlatılan ilk inceleme dönemi, ulaşımda birinci önceliğin demiryollarına verildiği, 1880 ve 1908 tarihli programların bir devamı olan dördüncü Umur-u Nafia Programı ile başlamaktadır.

1923 tarihinde Meclis'e dağıtılmış olan Umur- u Nafia Programı, hazırlanış tarihi Cumhuriyetin ilanı ve Ankara'nın başkent ilan edilmesinden hemen önce olmasından dolayı Cumhuriyet dönemi demiryolu politikalarından farklı olarak Ankara merkezli bir ulaşım ağı önermemektedir. Ayrıca Avrupa'ya doğru uzanan Rumeli (Şark) Demiryolları ile Bağdat Demiryolu ana hatlar kabul edilip önemli merkezler de bu hatlara şube hatlarıyla bağlanmaya çalışılmıştır. Dolayısıyla bir ağ şeması

oluşturmaktan çok yeni bir ağaç şeması örneği yaratmaktadır (Tekeli ve İlkin, 2010, s.223- 225).

Elde bulunan demiryolu hatlarının genel özelliklerine bakıldığında, farklı devletler tarafından farklı dönem ve şartlarda inşa edilmiş, hat genişliklerinde ve lokomotiflerde standardizasyonun olmadığı görülmektedir. Güzergâhlar fazla ödenek almak amacıyla uzatılmış, dolayısıyla da ulaşım süresi uzamıştır (Şen, 2003, s. 45).

1924-1948 yılları arasında izlenen demiryolu politikası, Dördüncü Umur-u Nafia programının aksine,

1.Ülkenin demiryolu bulunmayan bölümlerine yeni demiryollarının yapılması ve mevcut demiryollarının birbirine bağlanması için iltisak hatları inşa edilerek ağ şeması yaratılması;

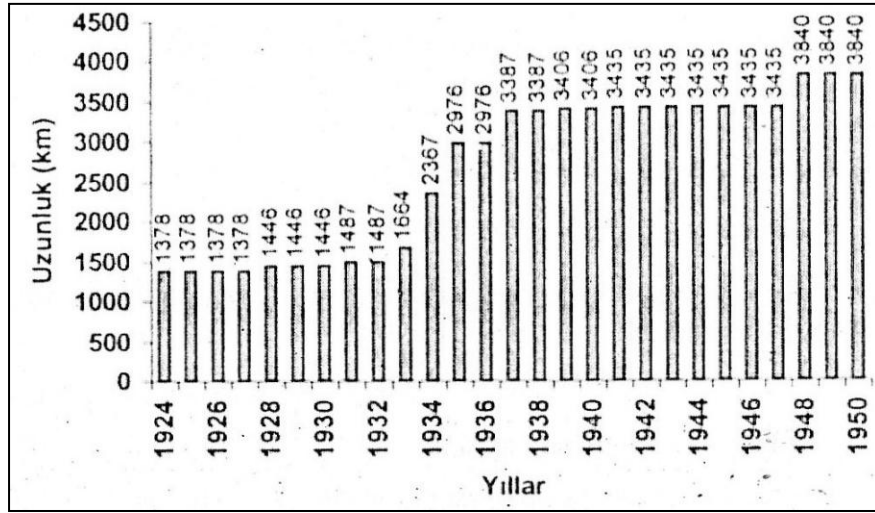
2.Yabancıların elinde bulunan demiryollarının millileştirilmesi (Özdemir, 2001, s.193) olmak üzere iki başlık altında toplanabilir.

Cumhuriyetin ilk kuruluş yılları olan 1920’li yıllarda öncelik “*milli savunma, psikolojik anlamda ülke bütünlüğünü*” sağlamak, yani yurdu savunmak olmuştur (Şen, 2003, s. 49). Bu amaçla, demiryolları, Orta ve Güneydoğu Anadolu’ ya uzatılmıştır. Bunun yanı sıra bütünleşmiş bir iç pazar yaratmak amacıyla Afyon-Karakuyu gibi demiryolu bağlantı hatları gerçekleştirilmiştir. Böylece Osmanlı’ nın ağaç biçimli demiryolu örüntüsü, ağ tipi demiryollarına dönüştürülmüştür. (Özdemir, 2001, s. 193). 3 Mart 1924 tarihinde de o tarihten itibaren yapılacak olan demiryolu hatlarının devlet eliyle işletilmesi kararı yasalaştırılarak (Şen, 2003, s. 49), 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 Sayılı Kanun’la *Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi* kurulmuştur (TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267>).

1920’li yılların sonlarında demiryollarının millileştirilmesi, yeni demiryolu hatlarının yerli müteahhitler ve yerli sermaye tarafından inşa edilmesi konuları TBMM’de yoğun olarak tartışılmaya başlanmıştır.

İlk millileştirme Anadolu ve Bağdat Demiryollarının 1928 yılında, hattın sınırlar içinde kalan kısımlarının satın alınmasıyla başlamıştır (Gülsoy, 2012, s. 303-304).

Şekil 3.13’de 1923-1950 yılları arasında millileştirilen demiryollarının uzunlukları verilmiştir. Bu veriler ışığında millileştirmenin 1930’ların ortaları ve 1940’lı yıllarda, 1920’li yıllar ve 1930’ların başına göre hemen hemen iki kat arttığı görülmektedir.



Şekil 3.13 1923-1950 yılları arasında millileştirilen demiryolları, Özdemir, 2001, s. 145.

Demiryollarının millileştirilmesinde ise iki etken önemli rol oynamıştır. Birincisi, demiryollarında yabancı şirketler tarafından uygulanan tarife sistemidir. Demiryolu hatlarında yurt dışından ithal edilen mallar düşük ücrete taşınırken, yerli mallar fahiş fiyata taşınmaktadır. Halkın daha fazla ezilmesini engellemek amacıyla 1931 yılında “*Tarife Sistemi*” uygulamasına geçilmiştir. Millileştirmenin ikinci etkeni ise işletmeciler şirketlerin arkasındaki devletlerin Türkiye’nin bağımsız bir devlet olduğunu unutarak devlet eliyle yapılması planlanan bazı girişimlere müdahale etme girişimleri olmuştur. (Şen, 2003, s. 54-60).

1930’lu yıllara gelindiğinde ise bir yandan millileştirme devam ederken, demiryolu ile bütünleşmiş endüstri kurma politikası oluşmaya başlamıştır.

1933 yılında demiryolu tarihimizde bir ilk yaşanmıştır ilk kez bir Türk müteahhitlik firması Ergani, Sivas-Erzurum hatlarının yapımını üstlenmiştir (Şen, 2003, s. 51).

Rumeli (Şark) Demiryollarının sınırlar içinde kalan bölümleri, 1936 yılında satın alınarak millileştirilmiştir (Engin, 2012, s.231).

YIL	YENİ YAPILAN HAT UZUNLUĞU(KM)	BÜTÇE TAHSİSATI (TL)
1924		8.700.000
1925	203	20.300.000
1926	48	14.900.000
1927	386	28.400.000
1928	69	79.200.000
1929	202	9.909.000
1930	351	41.900.000
1931	138	22.300.000
1932	286	7.000.000
1933	172	13.100.000
1934	122	15.100.000
1935	385	21.500.000
1936	246	19.000.000
1937	79	19.100.000
1938	188	21.200.000
1939	247	21.400.000
1940	74	20.900.000
1941	-	14.600.000
1942	84	12.200.000
1943	-	27.300.000
1944	-	16.700.000
1945	4	8.800.000
1946	-	16.120.000
1947	157	17.165.688
1948	29	17.265.688
TOPLAM	3.470	514.051.376

Şekil 3.14 1924-1948 arası inşa edilen demiryolları-
Bayındırlık İşleri Dergisi, Aralık 1948, s. 67' den aktaran Şen,
2003, s.64.

1924 yılında başlayıp 1927'den sonra hızlanan ve 1939'a doğru sona eren demiryolu politikası Cumhuriyet ile özdeşleşmiş ve yeni kurulan Cumhuriyet' in simgesi haline gelmiştir. 1927-1937 yılları arasında demiryolu hattı uzunluğunda % 191, tren sayısında % 304, yolcu sayısında % 203, yolcu gelirinde % 93, genel gelirlerde de % 155 oranında artış kaydedilmiştir (Şen, 2003, s. 54-60).

Şekil 3.14'de 1924-1948 yılları arasında inşa edilmiş olan demiryollarının uzunlukları verilmiştir. Buna göre, 1924'ten 1939 sonuna kadar ortalama yılda 200

kilometre demiryolu inşa edildiği görülürken, daha sonraki yıllarda inşa edilen demiryolu uzunluğu ya ciddi oranda düşmüştür ya da hiç demiryolu yatırımı yapılmamıştır.

Görüldüğü gibi İkinci Dünya Savaşı demiryolu yapım faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Bir kaç ana başlıkta toplanabilecek olan olumsuzluklardan ilki, zaten sıkıntılı olan finansman yetersizliğinin daha da ağırlaşması; ikincisi, savaş nedeniyle artan malzeme ve işgücü yetersizliğidir (Şen, 2003, s. 81- 83).

3.4.2.2 1950- 2003 Arası Demiryolları

1947 yılında Türkiye'nin Truman doktrini ile A.B.D.ile ilişkilerini arttırmaya başlamasıyla ulaştırma politikasında değişimler görülmeye başlanmıştır. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü' nün kurulması ve karayolu yapımına verilen ağırlık bu değişimin etkileridir. Artık Cumhuriyet'in ilk yıllarında görülen ağır endüstri yatırımları yerini tarım ve tüketim mallarına dayalı endüstrileşmeye bırakmıştır. Önce ithalat, ardından da montaj endüstri ile gelişmeye başlayan otomotiv endüstrinin artan yol ihtiyacını karşılamak üzere karayollarının yapımına ağırlık verilmiştir (Kaynak, 1995, s.1422).

1950'li yıllara kadar ana ulaşım modeli olarak görülen demiryollarını besleyen bir sistem olan karayolları, artık ana ulaşım modeline dönüşmüştür (Karaman, 2010, s. 7).

29 Temmuz 1953 tarihli 6186 Sayılı Kanun ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) kurulmuştur (TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267>).

1960'lı yıllardan günümüze kadar ulaşımındaki yatırımlar, 1963 yılından itibaren yapılmaya başlanan Beş Yıllık Kalkınma Planları'ndan izlenebilmektedir.

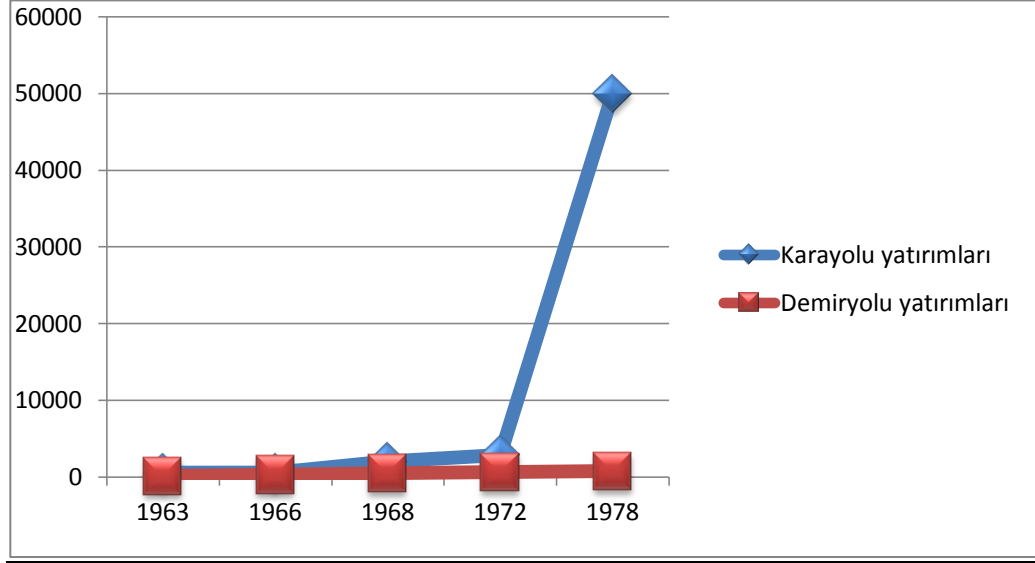
İlk beş yıllık kalkınma planı, 1963-1967 yılları arasındaki dönemi kapsamaktadır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planlamasında (1963-1967) belirtildiği üzere 1960'lı yıllara gelindiğinde yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığında karayolu taşımacılığının artışı yönünde büyük değişimler yaşanmıştır. Önceleri, karayolu taşımacılığının payı yolcu taşımacılığında %46, yük taşımacılığında %17 iken, 1960' da bu oranlar yolcu taşımacılığında %67, yük taşımacılığında da %37 olarak gerçekleşmiştir.

Bu bağlamda da demiryolu taşımasının uzun mesafede ve yüksek trafik yoğunluğunun bulunduğu hatlarda verimli olduğu düşüncesinden yola çıkarak daha çok uzak mesafelerde ve trafik yoğunluğu yüksek olan hatlarda demiryolu taşımasını teşvik edici şartlar hazırlanması düşünülmüştür. (Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967, s.387- 390). Tüm çabalara karşın istenen ve planlanan şartlar oluşmamış ve TCDD açık vermeye devam etmiştir. Yine aynı dönemde, şehirlerarası yolcu taşımasında, en büyük gelişme yüzde 16,8 artış hızıyla karayolu sisteminde olmuş, demiryolunun, yolcu ve yük taşımasındaki payı, tahmin edilen seviyenin altında kalmıştır (İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972, s.561- 581).

1968-1972 yılları için hazırlanan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, taşımacılıkta %72,7'lik bir paya sahip olan karayolu taşımacılığına yatırımların devam edeceği, bunun yanı sıra %18,8' lik bir paya sahip olan demiryolu taşımacılığına yapılacak olan yatırımlarda büyük projelere öncelik tanınması gerektiği belirtilmiştir. Ancak yine de dönem sonunda, şehirlerarası yolcu taşımacılığında demiryolu ağırlığını kaybetmeye devam ederek oran olarak 1967 yılının da altında kalmıştır (İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972, s.561- 605).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977) hedeflerinde, “*demiryolu ulaştırması, özellikle gelişen endüstrinin ihtiyacını süratli ve ucuz olarak karşılayacak yönde geliştirilecektir*” ifadeleri yer almakta ve detaylı bir planlamaya gidilmektedir. Ancak 1973 döneminde ortaya çıkan “Petrol Krizi” sonucu Avrupa’ ya akan yüksek petrol geliri, Türkiye üzerinden Ortadoğu’ ya ulaşan transit taşımacılığa zirve yaptırmıştır (Kaynak,1995, s.1425). Bu dönemde genel ulaşım politikalarının dış etkenler yoluyla Türkiye’de karayolunu teşvik edici olması

yanında, dünya düzeninde görülen ve Türkiye’de karayolu ulaşımını öne çıkaran değişimler de etkili olmuştur.



Şekil 3.15 1963- 1978 yılları arasında devlet eliyle yapılmış karayolu ve demiryolu yatırımları (Birinci, İkinci ve Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planlarından faydalanılarak oluşturulmuştur).

Şekil 3.15’de 1963 ile 1978 yılları arasında devlet eliyle yapılan karayolu ve demiryolu yatırımları gösterilmiştir. Buna göre, söz konusu dönem içerisinde karayolu yatırımlarının her daim fazla olduğu ve hatta 1970 den sonra bir sıçrama yaparak aradaki farkın gittikçe açıldığı görülmektedir. Bu durum her ne kadar beş yıllık kalkınma planlarında demiryolu yatırımlarının arttırılması gerektiği vurgulansa da yatırım miktarının hiçbir zaman söz konusu dönemin ana ulaşım modeli karayollarıyla boy ölçüşecek düzeyde olmadığı bir göstergesidir.

1980’li yıllara gelindiğinde, özellikle 24 Ocak 1980 tarihli istikrar tedbirleri, dış ticaret politikasını korumacılıktan liberalleşmeye doğru bir yön vermiştir. Bu sayede artışa geçen ithalat ve ihracat sayesinde, dış dünya ile olan mal hareketliliğinde bir artış doğmuştur. Bunun yanı sıra 1980-1988 arası devam eden İran- Irak savaşı transit ticareti de arttırmıştır. Bütün bunların sonucu olarak da o döneme kadar içe dönük bir gelişme eğilimi gösteren ulaştırma, dış pazarlarla bütünleşen bir gelişim göstermeye başlamıştır (Kaynak, 1995, s. 1423).

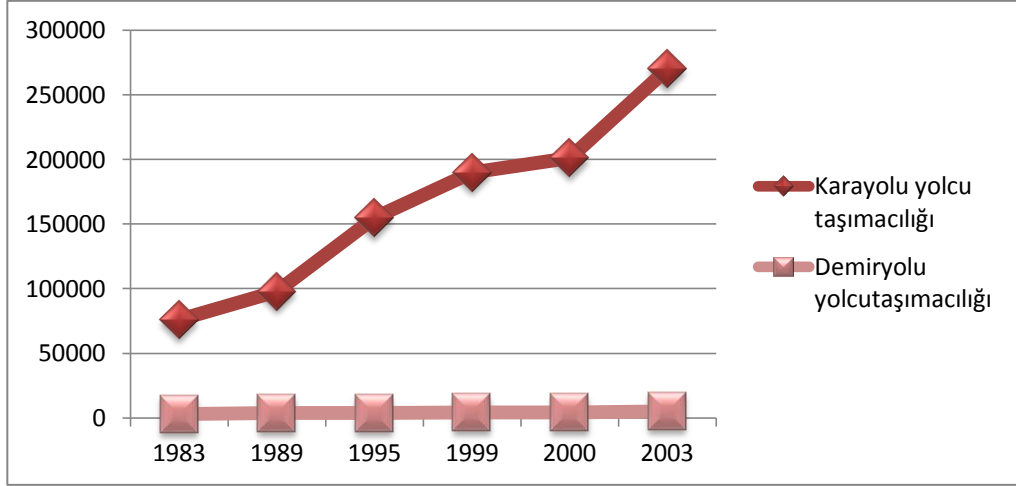
1979-1983 yılları arası dönem için hazırlanan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı hedeflerinde, ulaştırmanın, endüstrileşme ile doğacak hizmet talebini karşılayacak biçimde geliştirilmesi ilkesi temel alınmasına rağmen dönem sonunda, endüstrileşmenin yarattığı ulaşım talebi ile ulaştırma hizmetleri arasında gerekli düzeyde bir bağlantı kurulamamıştır. Aynı dönemde, şehirlerarası yolcu taşımacılığında yılda ortalama % 11,6 dolayında bir artış ile karayolu ağırlığını sürdürmüştür. Buna karşılık, demiryolunda % 4,3 azalma olmuştur (Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983, s.409- 412).

Öncelikle kitle taşımalarında büyük ölçüde demiryolu ulaşımı ile karşılanması planlanmıştır. Ayrıca ilk kez bu dönemde kent içi raylı kitle yolcu taşımacılığı için gerekli araç ve gereçlerin tasarım ve projelendirilmesine öncelik tanınacağı belirtilmiştir (Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983, s.413- 418).

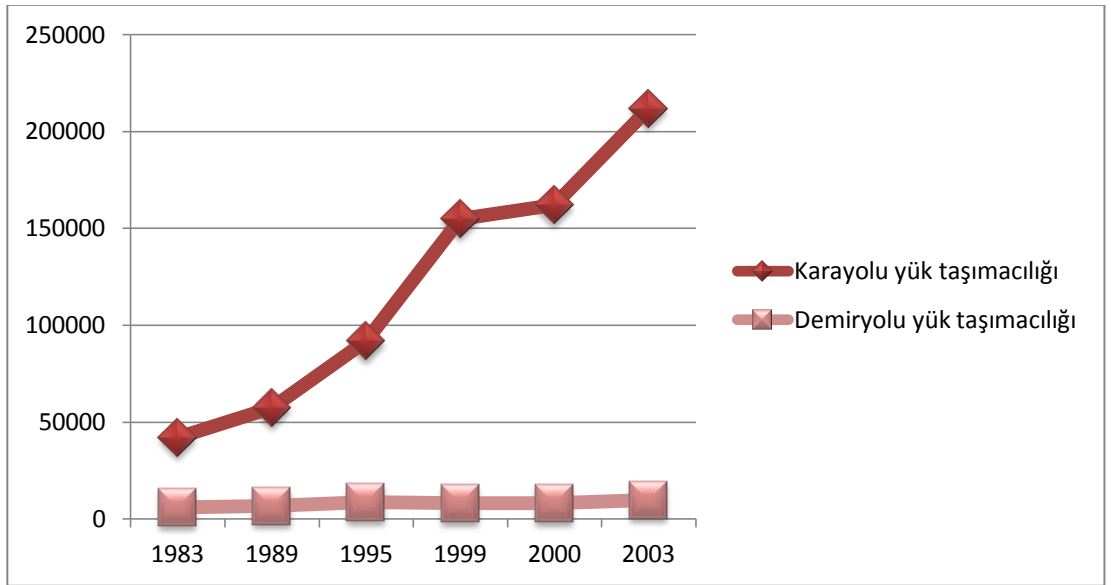
Tüm bu gelişmeler sonucu, 1980'lerin başından itibaren ulaştırma, gündemin önemli konularından biri haline gelmiştir. 1981 yılında da DPT, 1983-1993 yıllarını kapsayan bir program hazırlamış ve uygulamaya başlamıştır. Ancak bu program, 1984'te yürürlükten kaldırılmıştır (Kaynak, 1995, s. 1423).

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)'nda şehirlerarası yük taşımada ağırlığın karayollarından demiryolları ve denizyoluna doğru kaydırılması hedef alınmıştır.

Şehir içi yolcu taşımalarında, banliyö hatlarının geliştirilmesi, kapasite artırımı ve toplu taşımacılığa yönelik raylı sistemlere geçilmesine imkânlar ölçüsünde öncelik verilmesi planlanmıştır (Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985- 1989, s. 112- 113).



Şekil 3.15 1983-2003 yılları arasında yolcu taşımacılığında karayolu ve demiryolu taşımacılığının durumu (Dördüncü, Beşinci, Altıncı ve Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarından faydalanılarak oluşturulmuştur).



Şekil 3.16 1983-2003 yılları arasında yük taşımacılığında karayolu ve demiryolu taşımacılığının durumu (Dördüncü, Beşinci, Altıncı ve Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarından faydalanılarak oluşturulmuştur).

Aynı dönemde 21 Temmuz 1985 tarihinde Cenevre’de yayınlanan Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı (AGİK) Sonuç bildirgesi (Helsinki Bildirgesi) kararları çerçevesinde aralarında Türkiye’ nin de olduğu üye ülkeler arasında ekonomik, teknik, çevre ve güvenlik alanlarında işbirliği çerçevesinde oluşturulması düşünülen TEM (Trans- European North- South Motorway) ve TER (Trans-

European North- South Railway) projeleri Türkiye’ nin gündeminde sıkça yer almıştır (Kaynak, 1995, s. 1423).

Şekil 3.15 ve Şekil 3.16’da 1983-2003 yılları arasında yolcu ve yük taşımacılığında karayolu ve demiryolunun durumu gösterilmiştir. Her iki şekilde de yolcu ve yük taşımacılığında karayolunun açık ara önde olduğu ve sürekli yükselişte olduğu görülmektedir. Buna karşılık yolcu ve yük taşımacılığında demiryolunun kullanım oranının 20 yıl boyunca değişmeden aynı kaldığı görülmektedir.

Ancak Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)’na bakıldığında, Altıncı Plan döneminde ulaştırma yatırımlarının, toplam kamu yatırımları içinde % 30,6 payla sektörler arasında birinci sırada yer aldığı görülmüştür. Karayolu yatırımlarının, ulaştırma yatırımları içinde yaklaşık % 80 oranında olduğu, kalan % 20’ lik bölümünün ise diğer ulaşım sektörleri arasında paylaşıldığı görülmektedir. Karayolu yatırımlarının büyüklüğünün temel nedeni, bu dönemde, devam eden otoyol yatırımlarının ulaştırma yatırımları içinde % 47’lik bir paya sahip olmasıdır.

Demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması, mevcut demiryolu sisteminin taşıma taleplerini yeterince karşılayabilmesine imkân vermemektedir. Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanılmasını sağlamak üzere modernizasyon ve iyileştirme yatırımlarına ağırlık verilmesi planlanmıştır.

3.4.2.3 2003’den günümüze demiryolları

2003 yılı demiryolu taşımacılığında dönüm noktası olmuş ve demiryollarında “hızlı tren” e geçilmiştir. Devlet politikası olarak demiryolları yeniden öncelikli ulaşım modeli haline getirilmiş ve tüm ulaşım modellerinin birbirini tamamlayıcı özellikte olması politikası benimsenmiştir. Ankara-İstanbul, Ankara-Konya Hızlı Tren Projelerinin yanı sıra kent içi toplu taşıma projelerinin geliştirilmesi amacıyla yerel yönetimlerle işbirliğine gidilmiştir. İstanbul-Marmaray, İzmir-Egeyay, Ankara-Başkentray projeleri başlatılmıştır (Karaman, 2010, s. 7).

Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesinin yapımına Sekizinci Kalkınma Planı döneminde başlanması planlanmıştır. Bu proje ile birlikte, Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımına olanak sağlanması hedeflenmiştir. Boğaz Demiryolu Tüp Geçışı ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının İyileştirilmesi Projesinin öncelikle ele alınmasının da Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumunu güçlendireceği belirtilmiştir. Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanmak üzere altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilmesi planlanmıştır.

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007- 2013)'nda, Türkiye'deki mevcut demiryolu ağının 8.697 kilometresi ana hat olmak üzere toplam 10.984 kilometre olduğu ve de demiryolu yoğunluğu açısından da Türkiye'nin, AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülke olduğu belirtilmiştir.

Demiryolu altyapısının en önemli problemi de büyük nüfuslu şehirlerarasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır. İyileştirme çalışmaları kapsamında TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmaları ile yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçmek de yer almaktadır. Ankara- İstanbul Hızlı Tren yapım çalışmaları ile Ankara- Konya Hızlı Tren Hızlı Tren proje çalışmalarının devam etmekte olduğu belirtilmiştir (Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007- 2013, s. 26- 27).

Sekizinci Kalkınma Planı döneminde ülkemizde Eskişehir Tramvay, Bursa Hafif Raylı Sistem, İstanbul Yenibosna-Havaalanı Hafif Metro ve Eminönü-Kabataş Tramvay Hattı projeleri işletmeye alınmıştır. Halen 17 raylı sistem projesi Ankara, İstanbul, İzmir, Adana, Bursa ve Kayseri'de yapım aşamasında olup, Samsun ve Antalya'da ise iki tramvay hattının ihale süreci devam etmektedir (Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı 2007- 2013, s. 26- 27).

Sonuç olarak, dünyada endüstri devriminin gelişimiyle ortaya çıkan ve endüstrileşmeye ivme sağlayan demiryolu taşımacılığı, Osmanlıda XIX. yüzyılın ikinci yarısında yabancı sermaye eliyle gelişmeye başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı

sonunda Osmanlının parçalanması ve yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla büyük bölümü sınır dışında kalan Osmanlı demiryolları, yine yabancı devletler tarafından işletilmeye devam edilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu taşımcılığına verilen önem sonucunda demiryolları millileştirilmiştir. Yeni Cumhuriyetin endüstrileşmesinde büyük etkisi olan demiryolları, 1950'li yıllardan sonra karayollarına yapılan yatırımlar sonucu gerilemeye başlamıştır. 2000'li yıllara kadar demiryolu taşımacılığında sürekli bir gerileme yaşanırken, 2003'ten itibaren hızlı tren projeleri ve şehir içi raylı ulaşımda görülen yatırımlar sonucunda hızlı bir gelişim görülmeye başlanmıştır.

BÖLÜM DÖRT

İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN İNCELENMESİ

İkinci bölümde endüstri devrimi sonucu oluşan yapıların korunma ölçütleri, değerleri, yeniden işlevlendirme yöntemleri ve dünyada konu üzerindeki son kabuller tartışılmış; üçüncü bölümde de endüstri devriminin dünyadaki gelişimi ile Osmanlıda endüstrileşme çabaları ve tüm bunların tetikleyicisi olarak dünyada ve Türkiye’de ulaşımın, özellikle de demiryollarının gelişimi anlatılmıştır.

Bu bölümde ise çalışmanın asıl konusu olan Anadolu’da inşa edilmiş ilk demiryolu İzmir-Aydın hattı genel olarak tanımlanmış ve mimari özellikleri anlatılmıştır. Demiryolu hattının bu bölgede inşa edilme sebeplerini aydınlatabilmek amacıyla da öncelikle Batı Anadolu’nun XIX. yüzyıl koşullarını hazırlayan sosyo-ekonomik gelişimi ve İzmir’in bölge içindeki önemi değerlendirilmiştir.

4.1 Batı Anadolu’nun Sosyo-Ekonomik Durumu

Batı Anadolu’nun en önemli merkezi olan İzmir, yüzyıllar boyunca değişen ekonomik koşullara uyum sağlamış ve önemini korumuştur. Önceleri kervan yollarının bitim noktasında yer alan bir liman olmasıyla uzun mesafe taşımacılığı yoluyla taşınan malların Avrupa’ya satılmasında önemli bir ihracat limanı ve Batı’dan gelen malların ülkeye girdiği önemli bir ithalat limanı olmuştur. Daha sonraki dönemlerde de uzun mesafe taşımacılığı önemini yitirince, Batı Anadolu tarım ürünlerinin ve madenlerinin Batılı ülkelere ihraç edilip, işlenmiş ürünlerin ithal edildiği önemli bir liman olmuştur. XIX. yüzyılın koşullarını doğru yorumlayabilmek için bölgenin sahip olduğu ticaret ortamı ve sosyo- ekonomik durumu irdelenmiştir.

Tekeli’ye göre, Batı Anadolu’nun geçirdiği dönüşümleri dört aşamada gerçekleşmiştir.

İlk aşama, Osmanlı hâkimiyeti öncesi, beylikler dönemini kapsayan XIII. ve XIV. yüzyıllardır. Bu dönemde bölgede hâkimiyet kurmuş olan beyliklerin başkentleri arasında oluşturulmuş yollar ulaşım ağını oluşturmaktadır. Ticari faaliyetler uluslar arası olmaktan çok kentlerde ve yakın çevresinde yaşayanların ihtiyaçlarını karşılamaya yöneliktir (Tekeli, 1992- s.126).

İkinci aşama, bölgenin Osmanlı hâkimiyetine girdiği XV. ve XVI. yüzyılları kapsamaktadır. Önceleri Bursa merkezli olan yol sistemi, İstanbul'un başkent olmasıyla Üsküdar merkezli olmuş ve İzmir giderek önemini kaybetmiştir. Bu dönemde bölgenin kıyı kentleri değil, iç merkezleri gelişmiştir (Tekeli, 1992- s.126). İzmir, XVI. yüzyılda Kaptan paşa eyaletine bağlı Sığla sancağının liva merkezidir. Sığla sancağı İzmir, Çeşme, Ayasuluğ ve Akçaşehir kazalarından oluşmaktayken daha sonraları Balat ve Çine kazaları da Sığla sancağına eklenmiştir. Bu dönemde İzmir yaklaşık 3400 nüfusuyla pek de kalabalık olmayan bir yerleşim olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgenin diğer önemli merkezlerinin nüfuslarına bakıldığında Tire- 2336 nefer), Nazlı (Nazilli)-933 nefer, Birgi-884 nefer, Ayasuluğ-783 nefer, Urla-722 nefer, İzmir-658 nefer, Muğla-625 nefer, Çeşme-373 nefer, Güzelhisar-300 nefer, Tavas-236 nefer, Köşk-227 nefer, Sultanhisar-181 nefer dir (Erdoğan, 1993, s.223). Rakamlardan da görüldüğü üzere Tire, o dönemde bölgenin en kalabalık şehridir. Nüfus yoğunluğu ve geçim kaynakları arasındaki bağlantıya bakıldığında pamuklu dokumacılığın ve iplik eğirmeciliğinin yoğun olduğu Tire, Nazilli, Birgi ve Selçuk ile bu merkezlere yakın yerleşimlerde nüfusun daha yoğun olduğu, İzmir ve Urla'nın ise iskelesi olmasından dolayı nispeten yoğun bir nüfusa sahip olduğu görülmektedir. XVIII. yüzyıla kadar İzmir'in ihraç ettiği mallar genellikle işlenmemiş ürünlerdir. Temel ihraç malları; ipek, pamuk, pamuk ipliği, moher ipliği, yün gibi tekstil endüstrisinde kullanılan ürünler, buğday, zeytin, az miktarda incir, üzüm ve kuru meyve gibi gıda maddeleridir (Frangakis-Syrett,2006-s.19,20). Bölge nüfusunun etnik kökenine bakıldığında İzmir, Ayasuluğ, Tire, Birgi, Urla ve Alaşehir'de gayrimüslimlere rastlanmakta; kırsal nüfusta ise gayrimüslimlere rastlanmamaktadır. İzmir, o dönemlerde henüz kozmopolit bir yapıya sahip olmayıp, Türk Müslüman nüfus çoğunluktadır (Erdoğan, 1993, s.223, 224). İngiliz "Levant

Company” 1581’de, Fransız “ Levant Company” ise 1666’da kurulmuştur. İngiliz “Levant Company” İzmir’i kendine merkez olarak seçmiştir (Tekeli, 1992- s.127).

Üçüncü aşama, XVII. ve XVIII. yüzyıllar Avrupa’da kapitalizmin gelişmeye başladığı dönemdir. Bu dönem İzmir’in hızla geliştiği ve bir dış ticaret merkezi durumuna geldiği bir devredir. Gelişimin en önemli sebebi Avrupa’nın artan hammadde ve gıda ihtiyacı ve bu ihtiyacı karşılamak üzere Batılı devletlerin “Levant”’a yönelmesi olmuştur (Tekeli, 1992- s.127). Bunun yanı sıra Batı Avrupa ülkelerinin kapitülasyonların da etkisiyle kentte konsolosluk açmaları da İzmir’de ticarete ivme kazandırmıştır (Frangakis-Syrett,2006-s.19,20).

XVII. yüzyıla gelindiğinde Batı Anadolu’nun ve İzmir’in nüfusunun etnik açıdan oldukça karışmış olduğu görülmektedir. Batılı tüccarlar yavaş yavaş İzmir’e yerleşmeye başlarken, Selanik’te çıkan tekstil krizinden dolayı da çok sayıda Musevi İzmir’e göç etmişlerdir. Manisa ve İzmir’deki Ermeni nüfusu da dikkat çekicidir. Musevi ve Ermenilerin bölgeye ve İzmir’e yerleşmeye başlaması, İzmir’de ticaretin gelişmesinde önemli bir etken olmuştur (Erdoğan, 1993, s.223, 224) .

Dördüncü aşama, XVIII. yüzyıl ve bu çalışmanın kapsadığı dönem olan XIX. yüzyılı kapsamaktadır. Bu dönem içerisinde, İngiliz Levant Şirketi’nin, İstanbul ve Halep’ten sonra bir başka önemli merkez olarak İzmir’i seçmesiyle başlayan gelişim, bölgede XIX. yüzyıl içerisinde ulaşımda görülen gelişmelerle daha da hız kazanmıştır.

Bu yüzyılda İzmir artık çok uluslu bir şehir görünümüne girmiştir. Nüfusu oluşturan asıl gruplar, Türk, Rum, Ermeni ve Yahudiler olurken, o döneme kadar, sadece belirli bir süre kalıp, ardından ülkelerine dönen batılı tüccarlar, artık yerleştikleri bölgelerde önemli bir azınlık grup oluşturmaktadırlar (Martal, 1999, s. 49).

XVIII. yüzyılda İzmir’in dış ticaretine yön veren en önemli ülkeler Fransa, İngiltere ve Hollanda’dır. Fransızlar, İzmir’in geniş ve verimli hinterlandı, iyi çalışan

ulaşım ağı sayesinde kente ulaşan bol miktarda mal akışı sonucu özellikle Marsilya limanı ile karşılıklı yoğun ticari ilişki içine girmişlerdir. Ticarete Fransızların özellikle mal temininde en yakın çalıştığı topluluk, Osmanlı vatandaşı gayrimüslim aracılar, özellikle de Museviler ve Ermenilerdir. Fransız Devrimi ve Napolyon Savaşları sırasında Fransızların Levant'taki ticaret hayatı durgunlaşmış; tekrar geri döndüklerinde de piyasanın İngiliz ve Amerikan tüccarların kontrolüne geçtiğini görmüşlerdir. İngiliz tüccarların ise Levant'taki ticaretlerinin kontrolü tamamıyla Levant Kumpanyası'nın, dolayısıyla da Kumpanya tarafından göreve atanan konsolosun kontrolünde olmuştur. Bu durum, dünya ekonomisi serbest ticarete kayınca Levant Kumpanyası'nın 1825 yılında feshedilmesine kadar sürmüştür. Aynı dönemlerde Levant ticaretinde söz sahibi olan bir başka ülke de Hollanda'dır. Ticarete Hollandalıların en yakın çalıştığı topluluk, Osmanlı vatandaşı gayrimüslim aracılar, özellikle de Rumlardır. 1800'lerin başında durgunlaşan ticaretleri 1820 yılında yeniden yapılanarak özellikle de Slaars ve Sponte, Dutilh ve oğlu, R.J. Ve Pierre van Lennep gibi tüccarların öncülüğünde yeniden canlanmıştır (Frangakis-Syrett,2006-s.67-92).

İhraç edilen mallar XVIII. yüzyılın ortalarında Batı Avrupa'da tekstil endüstrisinin gelişmesine kadar değişmese de, 1749'dan sonra en önemli ihraç malı pamuk haline gelmiştir (Frangakis-Syrett,2006-s.67-92).

İzmir'de yerleşen bu tüccarlar ve aileleri "Levantenler" olarak tanınmaktadır (Frangakis-Syrett,2006-s.67). XVIII. yüzyılda 30.000 civarında olan İzmir' in nüfusu, göçlerle giderek artmaya başlamış ve XIX. yüzyıl ortalarında da yaklaşık 100.000'e ulaşmıştır (Martal, 1999, s. 49- 50).

Batı Anadolu'nun ve İzmir'in nüfus yapısının değişimi ticaretin gelişimi ile paralellik gösterirken, bölgedeki ulaşım modelinin, XIX. yüzyılın ikinci yarısından XX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar yaygın olarak kervan ulaşımı olduğu görülmektedir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında İzmir'den başlayan ana kervan yolu, Kuşadası Körfezi'nden doğuya dönüp, Büyük Menderes vadisini izleyerek Sarayköy'e

ulaşmış, ardından güneydoğuya dönüp, birden kuzeye yönelenerek Dinar’a kadar uzanmıştır. Dinar’dan kuzeydoğuya ayrılan bir yol Çay’a, bir diğer yol da Yalvaç Ovası’na bağlanarak son bulmaktadır. Dinar’ın kuzeyinde yer alıp Büyük Menderes vadisine karmaşık yollarla bağlanan önemli bir konaklama noktası da Çivril olmuştur. Bir diğer karmaşık yol sistemi de Dinar-Yalvaç arasındadır. Yollar, Uluborlu, Isparta ve Burdur arasında bir üçgen oluşturup, Burdur’dan çıkarak Aydın’a kadar uzanmaktadır. Görüldüğü gibi kervan yolları İzmir-Aydın-Dinar hattı çevresinde toplanmışlardır. İç bölgelerdeki en önemli yerleşim ve ticaret merkezleri Aydın, Denizli ve Nazilli’dir (Kurmuş, 2007, s. 117- 118).

Bölge, gezginlerin bilgi ve haritalarına dayanarak incelendiğinde kara ulaşım durumu esasları ortaya çıkmaktadır. Ticari ulaşımın şekillenmesinde esas olanın kervan yollarının “çarşı” veya “pazar” adı verilen halkın iktisadi faaliyetlerinin yoğunlaştığı ticaret alanlarının içinden veya mümkün olduğu kadar yakınından geçmesidir. Dolayısıyla yol güzergâhları çevrelerinde önemli oranda çekim yaratmışlardır (Beyru, 1993, s.12- 13). Taşınan ürünün hızlı ve güvenli bir şekilde ulaştırılması amacıyla kervan yolları üzerine konaklama, onarım ve diğer hayati ihtiyaçların karşılanabilmesi için bazı tesisler ve yapılar oluşturulmuştur. Bu tesisler, kervansaray, köprü, çeşme, kuyu vb. vakıf eserleri olup, yol boyunca eşit aralıklarla dağıtılarak, tüccarların ihtiyaçlarının karşılanmasına önem verilmiştir (Özkan,1997, s. 256, 257). Bölgede, uzun mesafe taşımacılığında develer tercih edilirken, yerleşim içindeki taşımacılıkta at, eşek ve katırlar tercih edilmiştir (Beyru, 1993, s.12, 13).

Kervan yollarıyla, hem bölgenin ürünleri ihraç edilmek üzere, hem de yabancı tüccarlar eliyle getirilen mallar bölgeye taşınmıştır. XIX. yüzyılın başından itibaren bölgenin dünyaya açılan önemli ticaret merkezi haline gelen İzmir, limanından ihraç ve ithal edilen mallarıyla yüzyılın ilk yarısındaki ticaret hakkında önemli ipuçları vermektedir. İzmir limanında damga vergisi kesilen ve işlem gören mallara bakıldığında üç grup altında toplandığı söylenebilir. İlk grup mal, yabancı tüccarların yurt dışından getirerek sattıklarıdır. Bunlar, *demir-çelik, kalay, teneke, çeşitli kâğıtlar, kahve, şeker, çivit, çeşitli baharatlar, değerli kumaşlar (atlas, kadife vb.)* olarak görülmektedir. İkinci grup mal, Rumeli, Anadolu ve Mısır’dan getirilerek

Anadolu'ya satılanlardır. *Kösele, işlenmemiş keçi derisi* bu grup altındadır. Üçüncü grup ise Anadolu' da imal edilerek Avrupalı tüccarlara satılanlardır. *Denizli, Buldan, Manisa, Nazilli, Tire dokumaları, tülbent, patiska ve sünger* bu mallar arasında sayılabilmektedir (Kütükoğlu, 2000, s. 76).

Bu ürünlerin yanı sıra, *pamuk, tiftik, palamut, kökboya, kuru incir, mazi, zeytinyağı, yapağı, balmumu, afyon, hububat (buğday, arpa, susam, nohut, bakla, mercimek, fasulye)* gibi tarımsal ürünler, halı ve seccade ile devlet izniyle ihraç edilebilen bakır da maden ürünü olarak kayıtlarda yer almaktadır (Kütükoğlu, 2000, s. 70-75).

4.2 İzmir-Aydın Demiryolu Hattının Tarihsel Gelişimi

Bölgenin üretim, ulaşım ve ticaret durumunun anlatıldığı Bölüm 4.1'de görüldüğü üzere, XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun en işlek limanlarından biri olan İzmir, hem ithalatın, hem de ihracatın merkezi durumundadır. Özellikle İngiliz tüccarların, Rum ve Ermeni komisyoncular aracılığıyla topladıkları malları Liverpool'a düzenlenen düzenli gemi seferleriyle ulaştırmaya başladıkları ve yine İngiltere' den gelen ithal malları da aynı komisyonculara devrettikleri görülmektedir. Bölgede taşımacılığın develer aracılığı ile yapılmasının bazı olumsuzluklara sebep olduğu ve taşıma maliyetlerinin yüksek olmasının ürün fiyatını olumsuz yönde etkilediği bilinmektedir. Bu durum tarım ve ticareti olumsuz yönde etkilemiştir. Ulaşımındaki sorunlar çözüldüğü takdirde bölgedeki tarım ve ticaretin artacağına bilincinde olan yabancı tüccarlar, Batı Anadolu'yu İzmir'e bağlayacak bir demiryolu hattı yapılması üzerine sermaye arayışına girmişlerdir.

Bu bölümde, hattın tarihsel gelişimi, Osmanlı Dönemi, Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Dönemi ile Cumhuriyet Dönemi olmak üzere üç ana başlık altına toplanmıştır.

Osmanlı Dönemi (1856-1918), demiryolu imtiyazının İngiliz Robert Wilkin'e verilmesi ile başlayıp, Birinci Dünya Savaşı sonunda Osmanlı devletinin fiilen sona

ermesine dek geçen zaman dilimini kapsarken, Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Dönemi (1918-1922) ise, Mondros Mütareke'sinin imzalanması ve ardından gelen Kurtuluş Savaşı dönemini içermektedir.

Günümüze kadar devam eden Cumhuriyet Dönemi'nde ise 1923 tarihinden başlayarak demiryolu taşımacılığının genel politikalarının İzmir-Aydın demiryolu hattı üzerindeki etkileri ve sonuçlarını irdelenmektedir. Bilindiği gibi, cumhuriyet dönemi boyunca izlenen demiryolu politikaları, zaman içerisinde iç ve dış etkenler sonucu değişkenlik göstermiştir. İzmir-Aydın demiryolu da değişen ulaşım politikalarından etkilenerek gelişimini sürdürmüş ve bu anlamda cumhuriyet döneminde de üç alt başlık altında incelenmiştir.

İlk dönem olan 1923-1950 yılları arası, özellikle 1930'ların sonlarına kadar ağır endüstri hamlesi ile birlikte “*milli savunma ve psikolojik anlamda ülke bütünlüğünü*” nün (Günçan, 1992, s.74) korunmasına yönelik bir politikanın izlendiği ve bu anlamda yoğun millileştirmenin görüldüğü bir zaman dilimidir.

İkinci dönem olarak adlandırılan 1950-2001 yılları arası ise ülke genelinde demiryolu taşımacılığının sürekli gerilediği bir dönem olmuş ve İzmir- Aydın demiryolu da bundan etkilenmiştir.

Üçüncü ve son dönem olan, 2001'den günümüze kadar olan sürede ise, hat genelinde iyileştirme çalışmalarının başladığı görülmektedir. Bu anlamda hat boyunca aşama aşama devam eden hızlandırılmış trene uyumlu hat yenileme çalışmaları olan ve Egeray Projesi olarak adlandırılan çalışmanın gündeme gelmesi bu dönemin en önemli ve olumlu gelişmesi olarak görünmektedir.

4.2.1 Osmanlı Dönemi (1856-1918):

Hammadde ihtiyacı artmış olan endüstrileşmiş ülkelerin zenginliğinin farkına vardığı Batı Anadolu, XIX. yüzyılın en gözde tarımsal ve maden ürün kaynaklarından biri olmaya aday duruma gelmiştir. Ancak bölümün başında

belirtildiği gibi bölgede taşımacılığın ağırlıklı olarak deve kervanlarıyla sağlanıyor olması üretim ve ticareti olumsuz yönde etkilemektedir. Bunun yanı sıra, Batılı ülkelerle ağırlıklı olarak iş yapan azınlıkların da Batı Anadolu'ya demiryolu yaptırmak için sermaye arayışını yoğunlaştırdıkları da bilinmektedir. İlk etapta İzmir ile Aydın arasında bir demiryolunun inşa edilebilmesi için gerekli olan imtiyazın alınması amacıyla, 11 Temmuz 1856 tarihinde Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson adına Robert Wilkin, Osmanlı hükümetine başvurmuştur (Akyıldız, 1995, s.249-250). İmtiyaz başvurusu, Meclis-i Mahsus'ta görüşüldükten sonra 2 Ağustos 1856 tarihinde mukavelenin bir müsveddesi hazırlanmıştır (BOA.İ.MM.,Nr.304, Lef 5'dan aktaran Akyıldız, 1995, s. 251). İmtiyazı alan Wilkin, daha sonra İzmir-Aydın Demiryolu yapım ve işletim imtiyazını kaynaklarda belirtildiği üzere Mayıs 1857'de "Imperial Ottoman Smyrna-Aidin Railway Company" adındaki İngiliz şirketine devretmiştir (Beyru, 2011, s.275).

23 Eylül 1856 tarihinde hazırlanan bir fermanla demiryolu şirketi oluşturulması ve demiryolunun inşası ile ilgili imtiyaz söz konusu şirkete verilmiştir.

İmtiyazın Önemli Maddeleri:

İmtiyazın önemli maddelerine bakıldığında imtiyazı alan şirket;

Madde 3: Demiryolu hattının her iki yönünde otuzar millik mesafede demiryolu ve şose yollar yapabilecek;

Madde 9: Demiryolu hattı boyunca telgraf hattı döşeyecek ve Osmanlı devletinin kullanımına tahsis edecek;

Madde 10, 11: Demiryolunun geçeceği arazilerin değerinin tespit edilmesi için bir komisyon kurulacak; şirket demiryolu ve binaları için gerekli olan araziye, bedeli devlet tarafından ödenmek üzere sahip olacak;

Madde 12: Demiryolu hattının her iki yönünde otuzar millik mesafede çıkarılacak olan kömür madeni arazisi devletin ise bedelsiz olarak, özel mülkte ise bedeli komisyon tarafından belirlenerek devlet tarafından ödenerek araziye sahip olacak;

Madde 13: Hattın her iki yanında otuzar millik mesafede devlete ait orman ve taş ocaklarını ücretsiz olarak kullanacak;

Madde 16: Demiryolu hattını verilen 4 yıllık süre içinde tamamlayamaz ise yatırmış olduğu kefalet akçesi ile demiryoluna ait tüm yatırımlar ile kömür madenlerini devlete bırakacak;

Madde 17: İmtiyazın yürürlükte kalmasının padişahın yetkisinde olduğunu kabul edecek;

Madde 18: İmtiyazın süresi 50 yıl olacak ve sürenin uzatılma kararı hükümet yetkisinde olacak;

Madde 19: İmtiyazın süresi bitiğinde devlet, hattı 1.000.000 sterline satın alacak; eğer bu para nakden ödenmezse yıllık % 6 faiz ödenecek;

Madde 22: Osmanlı hükümeti, şirketin izni olmadan İzmir-Aydın arasına başka bir demiryolu yapılmasını onaylamayacak ve şirket de devletin izni olmadan hattı uzatamayacak;

Madde 23: İmtiyaz süresi sonunda demiryolu hattının her türlü donanımı ve binaları Osmanlı devletine bırakılacak;

Madde 24: Demiryolu inşaatının inşası için gerekli olan sermaye hisse senedi çıkarılarak temin edilecek ve hisse senetlerinin dörtte biri belirlenen fiyat üzerinden Osmanlı devletine satılacak;

Madde 27: Demiryolu için gerekli olan bütün araç ve gereç yurt dışından gümrüksüz olarak getirilebilecek, ancak fazladan yapılacak ithalat gümrükten kaçırılmış mal olarak değerlendirilecek;

Madde 29: İmtiyazın verildiği tarihten itibaren bir yıl içerisinde inşaata başlanmaz ise imtiyaz geçersiz sayılacak ve 24.000 sterlinlik kefalet akçesi de Osmanlı hazinesine kalacaktır (BOA.İ.MM.,Nr.304; Mukavelename Def., Nr. 1, s. 1- 8' den aktaran Akyıldız, 1995, s. 252- 253, Atilla, 2002, s.57-58).

İlk olarak Mösyö Merevit tarafından hazırlanan güzergâh planları, daha sonra İzmir'e gönderilen mühendisler tarafından yeniden hazırlanmıştır (Akyıldız, 1995, s. 254). Aydın'a kadar planlanan yeni plana göre demiryolu hattı üç aşamadan oluşmaktadır. İlk bölüm İzmir'den Aydın dağlarına kadar, ikinci bölüm Aydın dağlarından tünele kadar olan bölüm, son bölüm ise tünelden Aydın'a kadar demiryolu hattını kapsamaktadır (İngiltere Devlet Arşivi Belgeleri, İngiltere Dışişleri Bakanlığı Belgeleri 195/527; no.6, 8 Eylül 1857' den aktaran Kurmuş, 2007, s. 101). Hazırlanan planlar 22 Eylül 1857 tarihinde hükümet tarafından onaylanmış ve müteahhitliği de T. Jackson'a verilmiştir (Times, 13 Ekim 1857 ve Directors' Report, 22 Eylül 1858'den aktaran Kurmuş, 2007, s. 101). Başmühendis ve yardımcılarının İngiltere'den gelmesiyle 22 Eylül 1857'de demiryolu çalışmalarına başlanmıştır (Atilla, 2002, s. 59).



Şekil 4.1 İzmir- Aydın demiryolunda çalışan işçiler. <http://tr.wikipedia.org>

Daha ilk aşamalarda, yapım sürecinde kullanılacak olan malzeme ve makinelerin getirilmesi, hattın geçeceği arazilerin şirkete tahsis edilmesi, inşaatta çalıştırılacak işçilerin bulunması gibi konularda zorluklarla karşılaşmıştır.

İlk iş olarak İzmir'e malzeme ve makinelerin getirilebilmesi amacıyla 1,5 mil uzunluğunda bir dekovil hattı inşa edilmiş ve yapım için gerekli olan araç ve makineler İngiltere' den getirilmiştir (London Times Gazetesi, 20 Eylül 1857'den aktaran Beyru, 2011, s. 280). Demiryolu raylarının büyük bir bölümü de Kırım Savaşı sırasında askeri amaçla kullanılan demiryolundan sağlanarak Kırım'dan getirilmiştir (Oxford History of England, XIII, London, 1962, s.285 den aktaran Kurmuş, 2007, s. 107).

Demiryolunun yapılacağının duyulmasından sonra hattın geçeceği güzergâh çevresindeki arazi fiyatlarında önemli artışlar meydana gelince imtiyazın 11.maddesine göre kurulan komisyon, tespit edilen fiyat mülk sahibi tarafından beğenilmez ise rızasına bakılmadan malına el koymaya ve değerinin mal sandığına yatırılması kararını almıştır (İ. MV. Nr. 16653, Lef 1'den aktaran Akyıldız, 1995, s.256). Bu karara karşın, çoğu kez demiryolunun "gâvur icadı" olduğu ve arazilerin demiryolu tarafından tahrip olacağı endişesiyle Türk arazi sahipleri tarafından yok pahasına satıldıkları da bir başka iddiadır (Blunt'tan Alison'a 30 Mart 1858 tarihli mektuptan aktaran Beyru, 2011, s.282).

Hattın geçtiği bölgede halkın, orduya çağrılmadığı dönemlerde geçimini tarımla sağlaması, şirketin demiryolu hattında çalıştıracak işçi bulmasında zorluk çekmesine sebep olmuş ve oldukça yüksek işçilik ücretleri ödemesini gerektirmiştir (Revue Britannique, 1858, s.198-199'dan aktaran Beyru, 2011, s.280).

Ön hazırlıkları tamamlanan hattın temeli düzenlenen bir törenle 16 Kasım 1858 günü Punta'da atılmıştır (Atilla, 2002, s.59). Hattın başlangıç noktası olarak Punta'nın (Alsancak) seçilmesine birkaç farklı sebep sayılabilir. Hattın planlamasında Eşrefpaşa'ya kadar karayolu takip edilmiştir. Ancak gerek topoğrafyanın demiryolu için uygun olmayışı, gerekse yabancı bir şirketin bu bölgede istimlâk yapmasının hoş karşılanmayacağı gibi düşüncelerle Meles çayının kıyısından Punta'ya ulaşılması tercih edilmiştir. Punta'nın İzmir'in endüstrileşmiş bölgesine yakın olması, batı bölgesinde Levanten, Rum ve Musevi azınlıkların yoğun olarak yaşaması da bir diğer önemli nedendir (Atay, 1998). Kent merkezinin trafik

düzeni hakkında yeterli bilginin bulunmayışı, kent merkezine girmenin getireceği yüksek maliyetten kaçınma ve konum açısından kıyısına gelecekte bir liman yapılabilme imkânının bulunması gibi sebepler de göz önünde bulundurulmuştur (Clarke, Constantinople, Koechler Brothers, Arkade Passage, Pera and Smyrna, Castellan, Barbaresk, 1861, s. 8-9'dan aktaran Beyru, 2011,s. 281). Yapımına 1858 yılında Punta'da atılan temelle başlanan İzmir-Aydın demiryolu, beş etapta inşa edilmiştir. Bunlar;

1. Etap İzmir-Kozpınar (1857- 1861),
2. Etap: Kozpınar-Aydın (1861- 1866),
3. Etap: Aydın-Sarayköy (1881- 1882),
4. Etap: Sarayköy-Dinar (1888- 1889),
5. Etap, Dinar-Eğridir (1906- 1912).

23 Eylül 1856 tarihinde verilen ilk imtiyaz, İzmir-Aydın arasında bir demiryolu hattının inşasını kapsamaktadır. Hattın yapımına 1857'de başlanmış olup ilk etabın son istasyonu olan Kozpınar'a 1861 yılında ulaşılarak hizmete açılmıştır.

Tablo 4.1 İzmir-Aydın demiryolu 1.etap istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
ETAP1 (1857-1861)	1	Alsancak garı	Alsancak garı	1858
	2	Kervan Köprüsü	Kemer	1857
	3	Paradiso (Kızılcıllu)	Şirinyer	
	4	Gaziemir	Gaziemir	
	5	Cumaovası	Cumaovası	
	6	Develiköy	Develiköy	1861
	7	Kabas	Pancar	
	8	Kuşçuburun	Kuşçuburun	1861
	9	Torbalı	Torbalı	
	10	Tepeköy	Tepeköy	
	11	Cellât	Sağlık	09.09.1861
	12	Kozpınar	Kozpınar	14.11.1861

Demiryolunun Kozpınar'a ulaşması büyük ses getirmiştir. Artık ürünlerin demiryolu yoluyla İzmir limanına ulaşıyor olması deve kervanı işletmecilerinin büyük tepkisine yol açmıştır. Birinci etapta yer alan istasyonlar, eski ve yeni isimleri ile açılış tarihleri Tablo 4.1'de verilmiştir. Kervan yollarının ilk önemli merkezi ve ikinci etabın son istasyonu olan Aydın'a, demiryolu 1866'da varılmıştır (Atilla, 2002, s. 89). Selâtin dağlarında planlanan tünelin o dönemin teknik imkânlarıyla inşa edilememesinden dolayı demiryolu Ayasuluk üzerinden geçirilmiştir.

İkinci etapta yer alan istasyonlar, eski ve yeni isimleri ile açılış tarihleri Tablo 4.2'de verilmiştir.

Tablo 4.2 İzmir-Aydın demiryolu 2.etap istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
ETAP 2 (1861-1866)	13	Ayasuluk	Selçuk	15.09.1862
	14	Aziziye	Çamlık	1857
	15	Reşadiye	Ortaklar	1864
	16	Değirmencik	Germencik	
	17	Erbeyli	Erbeyli	
	18	Karapınar	İncirlioiva	
	19	Aydın	Aydın Garı	07.07.1866

Aydın'a ulaşan demiryolu, oldukça karlı bir işletme haline geldiğinden demiryolu hattının uzatılması planlanmış ve üçüncü etabın yapılması ile ilgili yeni imtiyaz 1879 tarihinde verilmiştir. Bu etapla birlikte demiryolu artık Batı Anadolu'nun iç bölgelerine de ulaşmaya başlamıştır. Nazilli gibi bir diğer önemli bir kervan yolları kesişim noktası da artık demiryoluna bağlanmıştır. Üçüncü etapta yer alan istasyonlar, eski ve yeni isimleri ile yapım tarihleri Tablo 4.3'de verilmiştir.

Tablo 4.3 İzmir-Aydın demiryolu 3.etap istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
ETAP 3 (1881-1882)	20	Umurlu	Umurlu	
	21	Beyköy	Beyköy	
	22	Köşk	Köşk	1881
	23	Çiftekahve	Çiftekahve	
	24	Sultanhisar	Sultanhisar	
	25	Atça	Atça	
	26	Nazilli	Nazilli	07.1881
	27	Kuyucak	Kuyucak	30.08.1881
	28	Horsunlar	Horsunlu	
	29	Burhaniye	Buharkent	
	30	Sarayköy	Sarayköy	01.07.1882

Hattın dördüncü etabının inşası ile ilgili 1888 yılında alınan yeni bir imtiyazla da demiryolu hattının Dinar'a kadar uzatılma hakkı elde edilmiştir (Atilla, 2002, s. 89). Denizli ve Dinar gibi kervan yolları için önemli merkezler artık demiryoluna kavuşmuşlardır. Dördüncü etapta yer alan istasyonlar, eski ve yeni isimleri ile yapım tarihleri Tablo 4.4'te verilmiştir.

Tablo 4.4 İzmir-Aydın demiryolu 4.etap istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
ETAP 4 (1888-1889)	31	Şamlı	Üzerlik	
	32	Gancalı	Goncalı	
	33	Bucalı	Böceli	1881
	34	Kocabaş	Kocabaş	
	35	Kızılkaplık	Kaklık	20.01.1889
	36	Hamidiye	Bozkurt	
	37	Çardak	Çardak	
	38	Apsa	Dazkırı(Apa)	28.07.1889
	39	Avcılar	Evciler	

	40	Sütlaç	Sütlaç	
	41	Dinar	Dinar	12.10.1889

Beşinci etap olarak adlandırılan bölüm için verilen son imtiyaz 6 Ekim 1906 yılında Dinar-Eğirdir arası için verilmiştir (Atilla, 2002, s. 89). Batı Anadolu olarak tanımlanan bölgenin son noktası Eğirdir istasyonudur. Eğirdir istasyonuna ulaşmak için geçilen çelik viyadük hattın en önemli çelik yapısıdır. Beşinci etapta yer alan istasyonlar, eski ve yeni isimleri ile yapım tarihleri Tablo 4.5’te verilmiştir.

Tablo 4.5 İzmir-Aydın demiryolu 5.etap istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
ETAP 5 (1906- 1912)	42	Karakuyu	Karakuyu	1906
	43	Çapalı	Çapalı	
	44	Keçiborlu	Keçiborlu	11.10.1910
	45	Baladız	Gümüşgün	
	46	Kuleönü	Bozanönü	11.11.1911
	47	Eğirdir	Eğirdir	11.10.1912

Son etabın güzergâhı belirlenirken, son durağın Eğirdir olarak belirlenmesi ve hattın Isparta’ya uğramaması o dönemde Meclis-i Mebusan’da tartışmalara sebep olmuştur. Özellikle o dönem Isparta Mebusu olan Böcüzade bu konuda meclise 14.Haziran.1325/1909 gün ve 145 sayılı yazıyla bir önerge vermiştir. Bu önergeye Nafia Nezareti’nin verdiği yanıtta, hattın Isparta’dan geçirilmesinin yolu 20 km. kadar uzatacağından bahsedilmektedir. Hattın uzatılmasının şirkete verilen imtiyaz şartlarına aykırı olduğundan ve de hattın devlet tarafından satın alınması sırasında da daha fazla bedel ödenmesi sonucunu doğuracağı vurgulanmaktadır. Bunun yerine imtiyaz sahibi şirketin hattın tamamlanmasından sonra Isparta’ya bir şube hattı yapmaya ikna edilebileceği belirtilmiştir (Böcüzade, 1983, s.310- 311). Ancak Birinci Dünya Savaşı’nın çıkması ve ardından başlayan Kurtuluş mücadelesi, bu şubenin yapılışını 1930’lu yıllara kadar gerçekleşmesini mümkün kılmamıştır.

Yukarıda yapım etapları belirtilen İzmir-Aydın demiryolunun Osmanlı döneminde inşa edilen beş adet de şube hattı bulunmaktadır.

İzmir-Aydın demiryolu şube hatları;

Hattın ilk şube imtiyazı, Torbalı-Tire arası için 16 Temmuz 1879 tarihinde (Atilla, 2002, s.90), 30 Nisan 1888 tarihine gelindiğinde de dört ayrı nokta olan Çatal-Ödemiş, Reşadiye (Ortaklar)- Söke, Sütlaç- Çivril ve Goncalı-Denizli şubeleri için imtiyaz verilmiştir (Atilla, 2002, s. 90- 92). Şube hatları için verilen ve 1910 yılında bitmesi gereken ana hattın imtiyaz süresi de 25 yıl uzatılarak 1935 yılına ertelenmiştir (Beyru, 2011,s.275).

İzmir-Aydın demiryolunun ilk şube imtiyazı, 16 Temmuz 1879'da Tire'ye verilmiştir (Atilla, 2002, s. 90- 92). Eylül 1888' de Tire'ye ulaşan şube hattında, 1884 yılında inşa edilmiş olan Bayındır, önemli ve büyük bir istasyondur. Ödemiş istasyonuna da bu şube için verilen ikinci bir imtiyazla Aralık 1888' de ulaşılmıştır. Ana hatta 48. kilometrede, Torbalı İstasyonu ile bağlanan şube, Çatal istasyonunda Ödemiş ve Tire'ye olmak üzere iki kola ayrılmaktadır. Ödemiş ve Tire şubesinde yer alan istasyonlar, eski ve yeni isimleri ile açılış tarihleri Tablo 4.6'da verilmiştir.

Tablo 4.6 İzmir-Aydın demiryolu Tire ve Ödemiş şubesi istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
TİRE VE ÖDEMiŞ ŞUBESİ	1	Arıkbaşı	Arıkbaşı	1884
	2	Çıplak	Karpuzlu	1884
	3	Bayındır	Bayındır	1884
	4	Çatal	Çatal	1888
	5	Tire	Tire	09.1888
	6	Derebaşı	Derebaşı	1888
	7	Hacıilyas	İlkkurşun	1888
	8	Ödemiş	Ödemiş	12.1888

İzmir-Aydın demiryolu hattının bir diğer şubesi de, ana hatta 99. kilometrede konumlanan Reşadiye İstasyonu ile bağlanan Söke şubesidir. Hattın en büyük ve önemli istasyonu 1890 yılında hizmete giren Söke istasyonudur. Söke şubesinde yer alan istasyonlar, eski ve yeni isimleri ile açılış tarihleri Tablo 4.7’de verilmiştir.

Tablo 4.7 İzmir- Aydın demiryolu Söke şubesi istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
SÖKE ŞB.	1	Moralı	Moralı	1890
	2	Kemer	Sazlıköy	1890
	3	Söke	Söke	12.1890

Doğuya doğru ilerlendiğinde 251. kilometrede Goncalı İstasyonu ile hatta bağlanan Denizli şubesi bulunmaktadır. 9,5 kilometre gibi kısa bir uzunluğa sahip olan hattın tek istasyonu Tablo 4.8’de görüldüğü üzere 1890 yılında hizmete giren Denizli istasyonudur.

Tablo 4.8 İzmir-Aydın demiryolu Denizli şubesi istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
DENİZLİ ŞUBESİ	1	Denizli	Denizli	08.03.1891

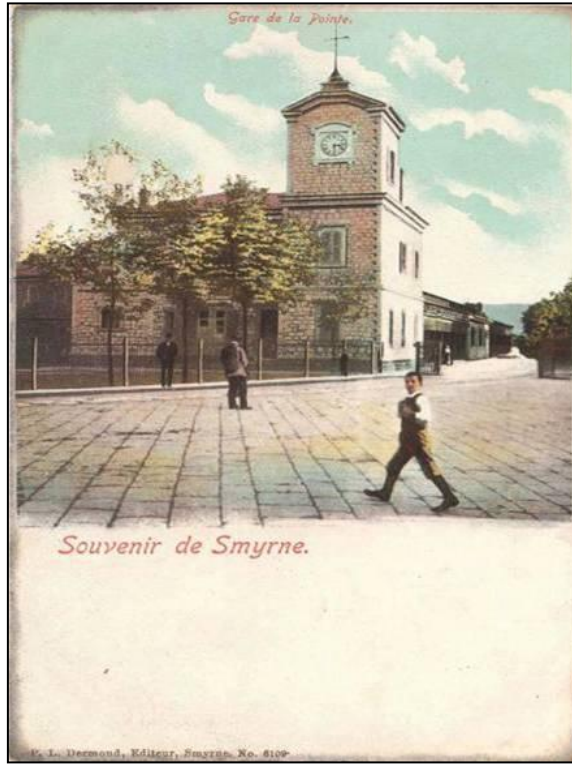
Ana hattın son şubesi, 356. kilometrede Sütlaç İstasyonu ile ana hatta bağlanan Çivril şubesidir. Hattın en önemli ve büyük istasyonu, 1889 yılında hizmete giren Çivril istasyonudur. Çivril şubesinde yer alan istasyonlar, eski ve yeni isimleri ile açılış tarihleri Tablo 4.9’ da verilmiştir.

Tablo 4.9 Tablo 8 İzmir-Aydın demiryolu Çivril şubesi istasyonları.

Yetkin, 2002, s.12; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri; Kıray, 1998, s. 107; Kurmuş, 2007, s.89.

	Sıra	İstasyon Adı	Günümüzdeki Adı	Açılış Tarihi
ÇİVRİL ŞB.	1	Sundurlu	Sundurlu	1889
	2	İnceköy	İnceköy	1889
	3	Çivril	Çivril	22.12.1889

Şube hatlarının yanı sıra, İzmir-Aydın demiryolunun iki adet de banliyö hattı bulunmaktadır. Banliyö hatları, İzmir’de yaşayan varlıklı Rumların ve Levantenlerin şehir dışındaki yerleşim yerleri olan Buca ve Seydiköy’e inşa edilmişlerdir. Banliyö yolcu taşımacılığı amacıyla kullanılan istasyonlar, ana hat üzerinde yer alan Kemer, Paradiso ve Gaziemir İstasyonları ile Buca şubesi sonunda yer alan Buca ve Seydiköy şubesi sonunda bulunan Seydiköy İstasyonu’ dur (Beyru, 2011, s. 276).



Şekil 4.2 Alsancak Garı'nın doğusunda inşa edilen Buca treni yolcularının kullandığı istasyon, APIKAM Arşivi.

Buca banliyö hattı, demiryolu banliyö hattının inşasına kadar zengin tüccar Levantenlerin malikânelerinin bulunduğu küçük bir köy durumunda olan Buca

yerleşiminin, 1866 yılında alınan yeni bir imtiyazla Paradiso istasyonuna, dolayısıyla da İzmir' e bağlanmasıyla oluşturulmuştur.

Buca hattı gündeme geldiğinde o dönemde ağırlıklı olarak yük taşımacılığı amaçlı kullanılan Alsancak Garı'nda varlıklı Levanten yolcuların kullanabileceği bir istasyon yapılması ihtiyacı doğmuştur. Bu amaçla inşa edilen bina, üzerinde İzmir'in ilk saat kulesinin bulunduğu ve günümüzde Alsancak Garı'nın doğusunda yer alan yapı olmuştur (Atilla, 2002, s. 94-95). Paradiso (Kızılçullu)-Buca için demiryolu imtiyazı, Ocak 1866 tarihinde verilmiştir. 2740 metrelik hat, 3 yıl gibi oldukça uzun bir sürede tamamlanabilmiş ve Eylül 1870'te hizmete açılmıştır. Şubenin inşasına ilişkin mukavelenameye göre:

Madde 1- Paradiso İstasyonu ile Buca köyü arasına Aydın demiryolu ile bağlantılı bir demiryolu yapılması için kurulacak olan kumpanyaya imtiyaz verilmiştir. Kumpanya altı ay içinde kurulup, hat iki yıl içinde tamamlanacaktır.

Madde 2- Aydın Demiryolu kumpanyası, İzmir'le Buca arasında günde iki kere sefer yapacaktır.

Madde 3- Yeni hattın tarifesi de ana hattın tarifesiyle aynı olacaktır.

Madde 5- Şube her yönüyle Aydın demiryolu kumpanyasına bağlı olacak ve kumpanyanın şubeyi satın alma hakkı olacaktır.



Şekil 4.3 Buca istasyonu-TCDD, İzmir Müzesi Arşivi

Çınar Atay'a göre İzmir-Aydın demiryolu iradesinin padişah'tan alındığı gün olan 23 Eylül'de Rees ve Whithall aileleri Buca'daki ilk at yarısını düzenlemişlerdir. 1860 yılında itibaren de düzenli olarak at yarışları düzenlenmeye başlanmıştır (Çelenk, 2011, s. 42-43). Hattın inşasından sonra Buca hızla gelişmiş, at yarışları ve piknik yerleri ile kentin mesire yeri haline gelmiş ve Batılı tarzda yaşantının sürdürüldüğü bir yerleşime dönüşmüştür (Yetkin, 2004, <http://www.milliyet.com.tr/2004/08/08/ege/yazyetkin.html>).

1900 yılı rehberine göre hafta içi günlerde Buca'dan sabah saat 07.40'dan akşam 08.20'ye kadar dokuz sefer yapılmıştır (Beyru, 2011, s.276).

1 Ocak 1902 yılına gelindiğinde ise Buca şubesi şirket tarafından satın alınmıştır (Mecmua-i Mukavelat'tan aktaran Kurmuş, 2007, s.119).

Seydiköy banliyö hattı ise, Buca banliyö hattının çok işleyen ve karlı bir yatırım olarak görülmesi üzerine gündeme gelmiştir. Seydiköy, 1650 yıllarında bölgeye gelen Hollandalıların, Levantenlerle birlikte bir Hollanda kolonisi oluşturduğu köydür. 1850'lerden sonra Yunanistan'dan ve adalardan gelen Rumlar, toprak satın alarak önemli bir etnik kimlik haline gelmişlerdir. Seydiköy ağırlıklı olarak zengin Rum ailelerin tercih ettiği bir yerleşimdir (Çelenk, 2011, s.36). Yerleşime banliyö hattı uzatılmasının nedeni olarak, yolcu taşımacılığının yanı sıra bölgede bulunan maden kömürünün de büyük etkisi olduğu düşünülebilir (Atilla, 2011, s.42- 45). Seydiköy'e şube uzatılması için Ağustos 1876 yılında yeni bir imtiyaz verilmiştir. İmtiyazın önemli maddelerine bakıldığında;

Madde 1: Aydın demiryolunun Gaziemir istasyonundan başlayarak Seydiköy'e kadar devam edecek olan 1600 metrelik hattın imtiyazı Mösyö Fotiyadis'e verilmiştir.

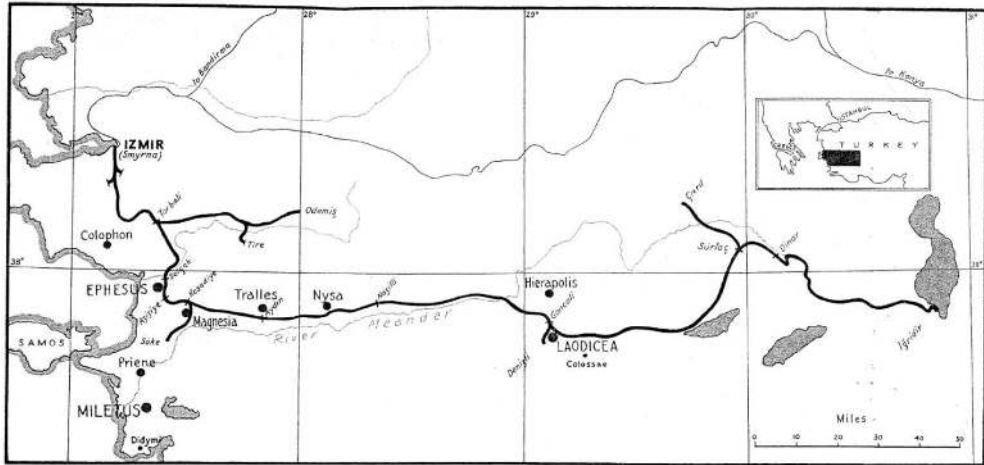
Madde 2: Hattın teknik özellikleri ana hatta uygun olacaktır.

Madde 3: Şubenin yapımı bir yılda tamamlanacaktır.

Madde 5: Şube hattının imtiyaz süresi ana hat ile aynı olacaktır.

Buca hattına günde dokuz sefer yapılırken, Seydiköy'e günde dört sefer düzenlenmiştir. Seydiköy'den ilk sefer sabah 08.50'de başlarken, son sefer akşam 18.55' kaldırılmıştır (Beyru, 2011, s. 276). Aralık 1876 tarihinde hizmete giren hattın işletmesi Fotyadis ve Purser ailelerine ait olmuş, ancak hat, Ekim 1906 yılında Aydın Demiryolu şirketine satılmıştır (Atilla, 2011, s. 42-43).

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşına girmesinden sonra, müttefiki olduğu devletlerin kontrolünde olan demiryollarını imtiyaz şartlarında belirtilen olağanüstü şart hükümlerine göre yönetirken, İtilaf devletlerinin kontrolünde olan demiryollarını doğrudan el koyarak yönetmiştir. İzmir-Turgutlu ve İzmir-Aydın Demiryolu hatları da doğrudan el koyulan hatlar olmuşlardır (Özdemir, 2001, s.61-62). İzmir'de demiryolları komiserliği kurulmuş, ancak demiryolu şirketlerinin yönetimine dokunulmamıştır. Savaş süresince daha önceden yapıldığı gibi işletmecisi demiryolu şirketleri tarafından İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolu hatları için haftalık ve aylık hâsılat durumları ilan edilmeye devam etmiştir. Buna göre de savaş dönemi demiryollarının gelirini çok fazla etkilememiştir (Sürgevil, 2009, s.127).



Şekil 4.4 Birinci Dünya Savaşı öncesi İzmir- Aydın Demiryolu, Aydın Railway İzmir (Smyrna) Turkey, Publisher: Winchester House

Demiryollarının ve dolayısıyla da İzmir-Aydın demiryolu hattının durumu Osmanlı devletinin lehine gibi görünse de özellikle yakıt temininde büyük

problemlerle karşılaşmıştır. 1914 yılı kayıtlarına bakıldığında, yakıt ihtiyacının bir kısmı Ereğli'den karşılanırken, demiryolunda kömürün büyük bir kısmı da İngiltere'den ithal edilmektedir (Kaynak, 1985, s.270). Birinci Dünya Savaşı'nda İttifak devletlerinin yanında savaşa giren Osmanlı devleti, İngiltere'den kömür ithalatı yapamamış, Ereğli'deki kömür ocaklarından da savaşın getirdiği zorluklar sebebiyle yakıt getirememiş ve Almanya'dan kömür ithal etmek zorunda kalmıştır. Kömür ithalatı düzenli yapılamayınca da kömür yerine savaş boyunca yakıt olarak odun kullanılmak zorunda kalınmıştır (Şen, 2003, s. 30). Demiryollarının o dönemdeki en önemli yakıtı söğüt ve kavak ağaçlarıdır (Günçan, 1992, s.50-51).

Birinci Dünya Savaşı'na girerken Osmanlı'nın elinde bulunan demiryolu malzemesinin durumuna bakıldığında 446 adet çeşitli lokomotif, 15.303 adet çeşitli vagon bulunduğu görülmektedir. Bu mal varlığının içinde 52 adet lokomotif ve 1341 adet vagon İzmir-Aydın demiryolunun envanterine kayıtlıdır (ATASE, İSH Kol., Kutu: 126, Gömlek: 155'den aktaran Özdemir, 2001, s.72).

4.2.2 Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Dönemi (1918- 1922):

Birinci Dünya Savaşı, İtilaf devletlerinin galibiyetiyle sona erip Osmanlı Devleti işgal edilmeye başlandığında, savaş boyunca demiryolları ile ilgili uygulanan hükümler tersine çevrilerek uygulanmaya başlamış ve İzmir-Aydın Demiryolu hattı da bu hattı işleten şirkete iade edilmiştir (Özdemir, 2001, s. 67).

1918-1922 tarihleri arasında demiryollarının işletilmesi konusunda ortaya çıkan ve Bölüm 3.2.1'de ayrıntılı olarak anlatılan, yakıt ve uzman personel temini ile demiryollarının güvenliğinin ve mal varlıklarının korunması gibi konularda görülen sorunlar İzmir-Aydın demiryolunda da hissedilmiştir.

Mütareke döneminde yaşanan zorluklar Kurtuluş Savaşı döneminde de devam etmiştir. Tüm bunlara ek olarak demiryollarının mal varlığında önemli düşüşler görülmektedir. Kayıtlara bakıldığında kontrol edilebilen bölgelerde lokomotif sayısı

280, yolcu vagonu 720, yük vagonu 4500 adet olarak kaydedilmiştir (Özdemir, 2001, s. 72-73).

Kurtuluş Savaşı'na hazırlanılırken 6 Temmuz 1920 tarihinde Anadolu'da Kuvay-i Milliye'nin kontrolündeki bölgelerde demiryollarına T.B.M.M. kararıyla el konulmuştur. Hasarlı demiryollarının tamir edilmesi ve köprülerin onarılması işleri, oluşturulan demiryolu taburlarına yaptırılmıştır. El konulan demiryollarında askeri ihtiyaçlar ön planda tutularak, zaman zaman ticari sevkیاتlar engellenmiştir (Günçan, 1992, s.35). İzmir- Aydın hattında da Kuvay-i Milliye tarafından demiryolunun Köşk' ten itibaren olan bölümüne el konulmuştur (ATASE, İSH Kol., Kutu: 138, Gömlek: 97'den aktaran Özdemir, 2001, s.57). 1919 yılından itibaren de Aydın hattı Köşk-Eğridir İşletme Müdürlüğü tarafından işletilmeye devam edilmiştir.

İşletmesi hala İngiliz şirketinin kontrolünde olan İzmir-Aydın demiryolunun diğer bölümlerinde de savaş dönemi olması dolayısıyla düşülen mali krizi çözmek amacıyla nakit para sistemine geçilmiş, bu durum da asker sevkیاتını ve zaten parasal yönden sıkıntılı olan Türk Ordusunun yiyecek teminini zorlaştırmıştır (ATASE, İSH Kol., Kutu: 134, Gömlek: 120'den aktaran Özdemir, 2001, s.78) .

Büyük Taarruz sonrası çekilen Yunan Ordusu demiryolu ile asker sevk ederken Torbalı' da Türk birlikleriyle çatışmaya girmişler ve çevre köylere büyük hasar vermişlerdir (Günçan, 1992, s.50-51).

4.2.3 Cumhuriyet Dönemi:

Cumhuriyet döneminde İzmir-Aydın demiryolunun gelişimi üç dönem altında incelenmiştir.

İlk dönem olan, 1923-1950 arası hattın millileştirilerek, Burdur ve Isparta şube hatlarının inşa edildiği, demiryolu taşımacılığının en gözde olduğu dönemi kapsamaktadır. İkinci dönem ise 1950-2000 yılları arasında demiryolu taşımacılığının düşüşe geçmesinin İzmir- Aydın demiryoluna olan yansımalarını

anlatmaktadır. Üçüncü ve son dönem ise, 2000'den günümüze kadar, hattın modernizasyonu ile bir bölümünün İzmir banliyösü ile bütünleştirildiği çalışmaları içermektedir.

4.2.3.1 İlk Dönem (1923-1950)

İlk dönem, 1923 yılında, Kurtuluş Savaşı sonrası İzmir-Aydın Demiryolu'nu işleten şirketin, hattı devralmak üzere hükümete müracaat etmesiyle başlamaktadır. Yapılan görüşmeler sonucunda 3 Temmuz 1923'te imzalanan sözleşmeyle şirket, teknik elemanlar hariç, çalışanların Türk olması koşuluyla hattı teslim almıştır (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 2, Cilt 32, s. 622-623). Yapılan sözleşmede 1 Aralık 1914'ten 1 Şubat 1919'a kadar olan dönemde hattın hükümet tarafından işletilmesinden doğan borcun, şirket ve hükümet tarafından oluşturulacak bir komisyon tarafından tespit edilmesine karar verilmiştir. 27 Aralık 1924 tarihinde imzalanan ek sözleşmede de komisyon tarafından tespit edilen 618.138 lira tutarındaki borç kabul edilmiştir. Her iki sözleşme de 29 Mayıs 1927'de T.B.M.M. tarafından onaylanmıştır (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 2, Cilt 32, s. 631).

Aynı dönemde izlenen “*milli savunma, psikolojik anlamda ülke bütünlüğünü*” sağlamak anlamındaki demiryolu politikası sonucunda İzmir- Aydın demiryolunu Haydarpaşa'ya bağlayan 112,4 km'lik Afyon- Karakuyu bağlantı hattının inşasına 1932'de başlanmış, 1936'da da tamamlanmıştır (Günçan, 1992, s.74).

Şirket, hattı 1933 yılına kadar sorunsuz olarak işletmiş ve devletleştirme gündeme gelmemiştir (Yıldırım, 2001, s. 135). 1933'de hükümet, Afyon-Antalya demiryolunun yapımına karar verdiğinde şirket, 1906 tarihli imtiyaz sözleşmesine dayanarak itiraz edip, tazminat talebinde bulununca hükümet satış şartlarını görüşmek üzere bir temsilci gönderilmesini istemiştir (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 5, Cilt 3, Sıra sayısı 222, s. 1).

Görüşmeler 1 Ocak 1935 yılında başlamış ve 4 ay sonunda 1 Mayıs 1935'te imzalanan anlaşmayla, İzmir-Aydın Demiryolu hattı, faiziyle beraber o günün

değeriyle 12.267.000 Türk Lirası bedelle, 1 Haziran 1935 tarihinden itibaren Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınmıştır (30.05.1935 Tarih ve 2745 Numaralı Aydın Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Mukavelenin Tasdiki Hakkındaki Kanun. Düstur, 3. Tertip, Cilt 16, s.556-566).

Şirketin hattın satılmasına razı olmasındaki en önemli neden şirketin mali durumu olmuştur. Zira Birinci Dünya Savaşı, ardından gelen mütareke dönemi ve Kurtuluş Savaşı, hattın önceki karlı dönemlerinin geride kalmasına yol açmıştır (Yıldırım, 2001, s. 136). Hükümetin istekli olmasında işletmeci şirketlerin arkasındaki devletlerin Türkiye'nin adeta içişlerine karışarak, devlet eliyle yapılması planlanan bazı yatırımlara müdahale etme girişimleri olmuştur (Şen, 2003, s. 54-60).

İzmir-Aydın demiryolunun millileştirme görüşmeleri devam ederken Baladız İstasyonu'ndan ayrılarak Eğridir'e bağlanan Baladız-Burdur şube hattı, Baladız-Eğridir hattı üzerindeki Bozanönü İstasyonu'ndan da Isparta'ya bağlanmıştır. Hattın uzunluğu 60.088 km olup, 1934-1936 yılları arasında tamamlanmıştır (Günçan, 1992, s.74).

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla demiryolu yatırımlarında önemli düşüş yaşanmıştır. Dolayısıyla da bu dönemde, İzmir-Aydın demiryolunda da yeni yatırımlar görülmemekte, ancak hattın tamamı yoğun bir şekilde kullanılmaya devam etmektedir. Bu durum karayolu yatırımlarının hızla artmaya başladığı 1950'li yıllara kadar devam etmiştir.

4.2.3.2 İkinci Dönem (1950-2000)

Bütün dünyada hızlı bir artışa geçen karayolu taşımacılığının ülkemizde de ön plana çıkmasının önemli bir dönüm noktası olan 1950'li yıllarda başlamaktadır. Bu dönem içerisinde yurt genelindeki demiryollarının tamamında görüldüğü gibi yatırımlarda ve bakım-onarım ile modernizasyon çalışmalarında önemli oranlarda düşüşler görülmektedir. Bu durum İzmir-Aydın demiryollarını da aynı yönde etkilemiştir.

Bu dönem içindeki en önemli ve olumlu gelişme, 1975 yılında, İzmir-Aydın demiryolunun millileştirilmesine ilişkin borcun ödemesinin tamamlanmasıdır (Günçan, 1992, s.67).

Kasım 1988'e gelindiğinde, zarar ettiği gerekçesiyle Afyon-Denizli demiryolu hattına bağlanan Çivril Şube hattı ulaşıma kapatılmıştır (Aykut, 2001, <http://www.sutlackoyu.com/Koseyazi.asp?goster=dos&id=3>).

2000 yılına kadar geçen 50 yıllık zaman dilimi içerisinde ülkenin ulaşım politikasında görülen demiryolundan karayoluna doğru olan değişim İzmir-Aydın demiryolunda da etkilerini göstermiştir. Taşınan yolcu ve yük miktarında görülen düşüş yıllar geçtikçe artmıştır.

4.2.3.3 Üçüncü Dönem (2001'den günümüze)

Üçüncü dönem, İzmir-Aydın demiryolu hattının Cumaovası istasyonuna kadar olan 21 kilometrelik bölümüyle, İzmir- Kasaba hattının Menemen istasyonuna kadar olan bölümünün bir bütün olarak değerlendirilmesi ile ortaya çıkan yeni bir demiryolu projesinin gündeme gelmesiyle 2000'li yıllarda başlatılmıştır. Proje kapsamında mevcut istasyonlara yeni ek binalar ve yeni çevre düzenlemeleri yapılması planlanmıştır. Proje "Egeray Projesi" olarak adlandırılmıştır.

Egeray projesi konusunda ilk adım 1999 yılında TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında banliyö hattının yenilenmesi ve ortak işletilmesi konusunda bir ön protokol imzalanması ile atılmıştır. (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2003 Yılı Faaliyet Raporu, <http://www.izmir.bel.tr/Uploaded/Pics/FaaliyetRaporlari>). Ancak o dönemde ekonomik kriz ve yeterli mali destek sağlanamaması sonucu konuda bir ilerleme sağlanamamıştır (<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1160>).

2001 yılına gelindiğinde, mevcut demiryolu sisteminin standartlarının yükseltilerek, çağdaş, hızlı ve güvenli bir banliyö projesine dönüştürülmesi anlamına

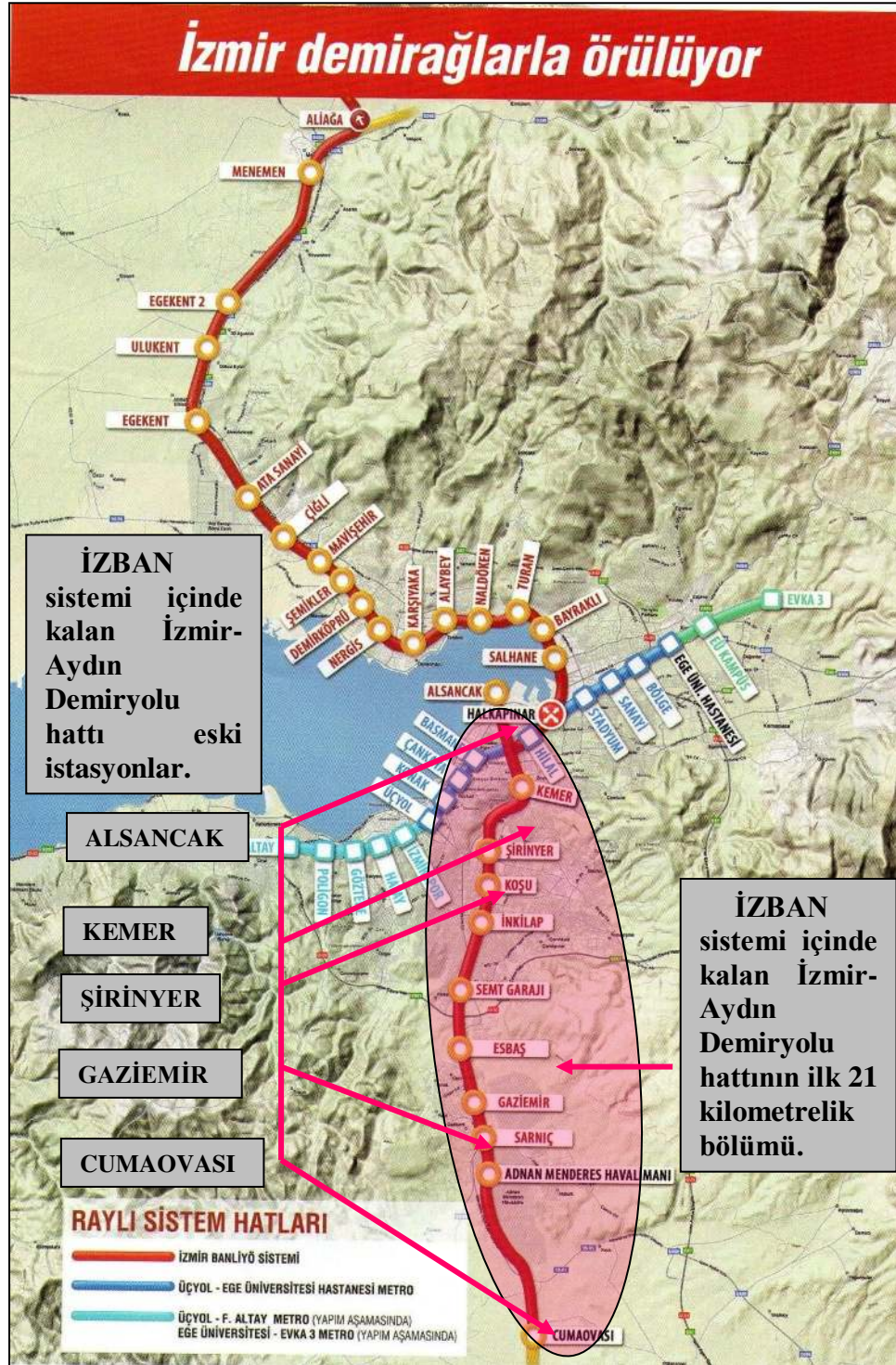
gelen Aliğa-Cumaovası arasındaki 80 km’lik “İzmir Banliyö Sisteminin Geliştirilmesi Projesi”, 2001 E 060490 proje no.su ile Devlet Yatırım Programına alınmıştır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2003 Yılı Faaliyet Raporu, <http://www.izmir.bel.tr/Uploaded/Pics/FaaliyetRaporlari>).

İzmir-Aydın demiryolunun ilk 21 kilometrelik bölümü için İzmir Büyükşehir Belediyesi ve TCDD arasında modernizasyon ile ilgili çalışmalar sürerken, hattın en son noktası durumundaki Eğirdir İstasyonu’nun 2001 yılında ekonomik sebeplerle kapatılması gündeme gelmiştir.

Aliğa-Cumaovası arasında yürütülen çalışmaların İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından tamamlanmasıyla, sistemin işletmesini yapmak üzere İzmir Büyükşehir Belediyesi ve TCDD ortaklığında, 14.11.2006 tarihinde İzmir Banliyö Taşımacılığı Sistemi Ticaret A.Ş. kurulmuştur (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2009 Yılı Faaliyet Raporu, <http://www.izmir.bel.tr/Uploaded/Pics/FaaliyetRaporlari>).



Şekil 4.5 Kapatılmadan önce Eğirdir İstasyonu, Yusuf Yavuz, Kent ve Demiryolu Dergisi Arşivi.



Şekil 4.7 Aliğa-Menderes Banliyö Hattı, İzmir Büyükşehir Dergisi, Mayıs, 2010.

İzmir Banliyösü çalışmaları devam ederken Egeray çalışmaları kapsamında İzmir-Aydın demiryolunun alt yapı ve hat yenileme çalışmaları da sürdürülmüştür.

Proje çerçevesinde mevcut banliyö hattı çift hatta çıkarılmış, hattın alt yapı eksiklikleri giderilerek, elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleri kurulmuştur (<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1160>).

İzmir-Aydın demiryolunun yenileme çalışmaları sonucu ilk etapta hattın günümüzde yoğun olarak kullanılmakta olan Ödemiş ve Tire şubelerinde tamamlanmıştır. Ardından 2010 yılında Söke Şubesi'nin çalışmaları bitirilerek hizmete açılmıştır.

Çalışmaları tamamlanan Egeray sisteminin İZBAN bölümü 6 Mart 2011 yılında düzenlenen törenle hizmete girmiştir (İzmir Büyükşehir Dergisi, Mayıs, 2011). Şekil 4.7'de 6 Mart 2011 tarihinde hizmete açılan İZBAN hattının güzergâhı görülmektedir. Buna göre, İzmir-Aydın demiryolu hattının tarihi istasyonlarından olan Kemer, Şirinyer, Gaziemir ve Cumaovası istasyonları bu hattın içine dâhil edilerek yeni peronlar inşa edilerek istasyonlar yeniden düzenlenmiştir.



Şekil 4.8 Hürriyet Gazetesi, 2011.

En son gelişme olarak 9 Haziran 2011 tarihinden itibaren yenilenmiş alt yapısı ve yeni trenleriyle İzmir-Denizli arası tren seferleri başlatılmıştır (Çetin, 2011).

İZBAN hattının, 2011 yılında TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi ile imzalanan yeni bir protokolle 30 km. daha uzatılması kararlaştırılmıştır. (İzmir Büyükşehir Dergisi, Haziran, 2011, s.16-17). TCDD ise mevcut tek hattı çift hatta çıkaracaktır. TCDD Genel Müdürlüğü'nden Mayıs, 2011 tarihinde yapılan yazılı açıklamaya göre, Egeray Projesi'nin Cumaovası'ndan Tepeköy'e uzatılması planlanmıştır (26 Mayıs 2011, <http://v3.arkitera.com/h64014-egeray-projesi-uzatiliyor.html>).



Şekil 4.9 İzmir Büyükşehir Dergisi, Haziran, 2010

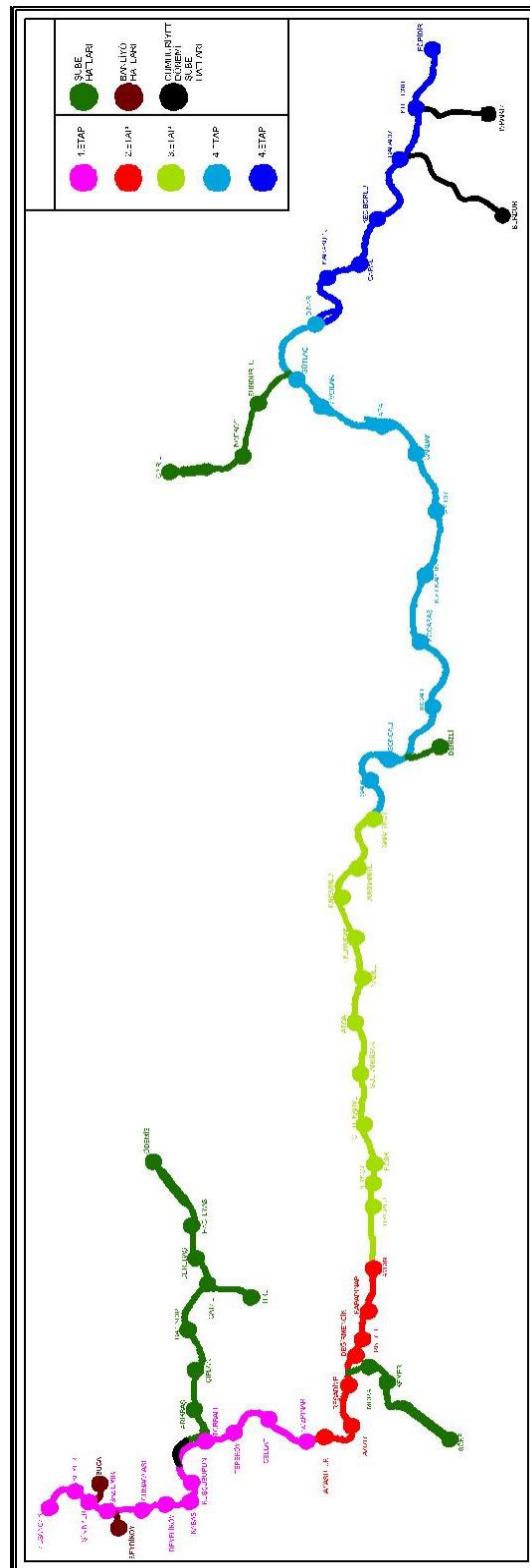
Bayındır ve Selçuk'a uzatılan ek hatların da 2030 yılında hizmete alınması öngörülmektedir (Kent ve Demiryolu, <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=499>). Kuzeyde ise Bergama'ya kadar uzatılması planlanmaktadır (İzmir Büyükşehir Dergisi, Haziran, 2011, s.16-17).

4.3 İzmir-Aydın Demiryolu Hattının Tanımlanması

Tarihsel gelişimi anlatılan İzmir-Aydın demiryolu hattı, aynı dönemde inşa edilmiş diğer demiryolları gibi yabancı sermaye tarafından inşa edilmiştir. 1838 Baltalimanı Ticaret Anlaşmaları ile Osmanlı üzerindeki etkisi oldukça artan İngiltere, Batı Anadolu'daki tarımsal zenginliğin farkına varmış ve bölgedeki demiryolu imtiyazlarında belirgin bir üstünlük sağlamıştır. İngilizlerin, Balkanlar ve İskenderiye- Kahire hattından sonra gerçekleştirdikleri İzmir-Aydın Demiryolu, Batı Anadolu'daki tarımsal artalanı, İzmir'e bağlamak üzere yapılmıştır. İngilizlerin diğer kolonilerinde inşa ettikleri hatlar gibi ihraç limanından artalana doğru uzanmaktadır (Kaynak, 1985, s. 34).

İzmir-Aydın demiryolu, Osmanlı Devleti sınırları içinde inşa edilmiş olan diğer demiryolları ile benzer özellikler göstermektedir. Bölgede bir demiryolu ağı yaratma kaygısından uzak, Anadolu' da inşa edilen diğer demiryolları ile uyumlu olmayan, kimi yerlerde güzergâhı fazla ödenek alma amacıyla gereksiz yere uzatılmış “ağaç” örüntüsü şeklinde oluşturulmuştur (Şen, 2003, s. 44). Bölüm 4.2'de güzergâhı anlatılacak olan demiryolu hattı, İzmir- Aydın arası eski kervan yolu ile yaklaşık olarak örtüşmektedir. Bölgenin geneline bakıldığında da kervan yollarının kesiştiği önemli merkezler, demiryolu hattının da büyük yerleşkelerini oluşturmuşlardır (Tekeli, 1992, s.131-132). Gelişimi yaklaşık elli yıla yayılan bir sürede gerçekleşen demiryolunun halk arasında “*istasyon*” olarak adlandırılan demiryolu yapı grupları, birbirinden farklı birden fazla işlevi bünyelerinde barındırdıkları için bu çalışmada “*yerleşke*” olarak tanımlanmış olup Bölüm 4.4'de detaylandırılmıştır. 471 kilometre uzunluğunda olan İzmir- Aydın demiryolu ana hattı üzerinde 47 adet, şube hatları üzerinde 15 adet, banliyö hatları üzerinde 2 adet, olmak üzere toplam 64 adet yerleşke bulunmaktadır.

Bu çalışma sınırları tespit edilirken odaklanılan zaman diliminin XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren olması sebebiyle demiryolunun yapımının dördüncü etabının sonu olarak olan Dinar yerleşkesine kadar hattın 377 kilometrelik bölümü incelenmiştir. İnceleme sınırları içinde hattın tamamının görüldüğü Şekil 4.10'da



A) Tarihsel gelişim sırasında kabul edilen;

1. Etap İzmir- Kozpınar,
2. Etap: Kozpınar- Aydın,
3. Etap: Aydın- Sarayköy,
4. Etap: Sarayköy- Dinar

sınırları içinde yar alan tüm ana hat yerleşkeleri;

B) Dört etabın sınırları içinde kalan Ödemiş-Tire, Söke ve Çivril şube hattı yerleşkeleri;

C) Hattın banliyö hatları üzerindeki Buca ve Seydiköy yerleşkeleri;
dâhil edilmiştir.

Her bir yerleşke incelenirken;

A) Öncelikle özgün adı verilmiş, günümüzdeki isminin ise parantez içinde belirtilmesi;

B) Hat üzerindeki konumunun tanımlanması;

C) Bölge içinde tarihsel öneminin ve varsa ticari anlamda değerinin kısaca ifade edilmesi;

D) Yerleşkenin mevcut özgün yerleşim planı ölçeğinde incelenerek yapıların demiryolu hattına göre durumunun belirlenmesi;

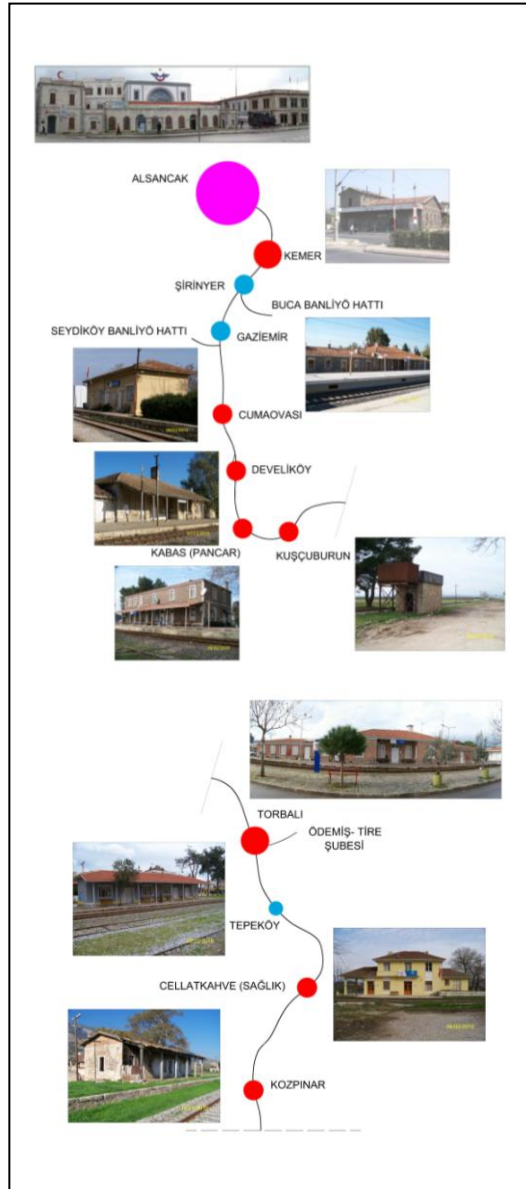
E) Özgün yerleşim planı yok ise, TCDD çizimleri ya da yerinde tespit sonucu elde edilen yerleşim planlarının incelenerek yapıların demiryolu hattına göre durumunun belirlenmesi;

F) Özgün yerleşim planı ile mevcut durumu arasındaki farkın tespiti;

G) Yerleşkenin ulaşılabilen eski fotoğraflarının eklenmesi ölçüt olarak alınmıştır.

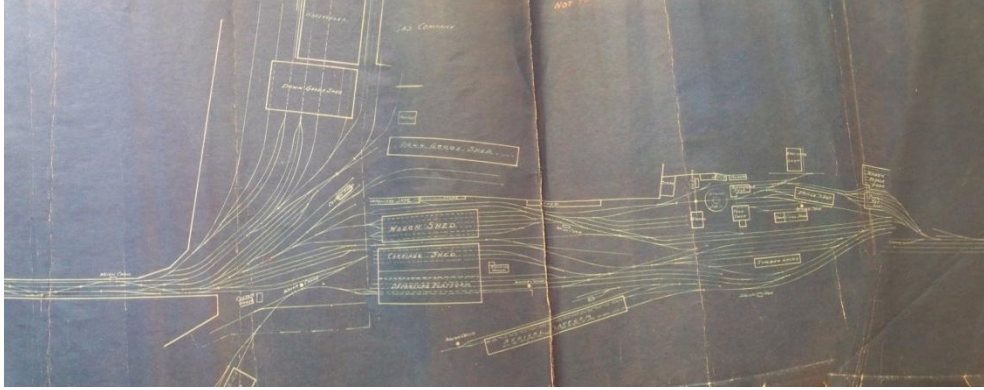
1. Etap

Hattın, Alsancak Gar Yerleşkesi'nden başlayıp, Kozpınar Yerleşkesi'nde son bulan ve 1. Etap olarak adlandırılan bölümü 12 yerleşkeden oluşmaktadır. Bunlar; Alsancak, Kemer, Paradiso (Kızılçullu), Gaziemir, Cumaovası, Develiköy, Kabas (Pancar), Kuşçuburun, Torbalı, Tepeköy, Cellâtkahve (Sağlık) ve Kozpınar yerleşkeleridir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11 İzmir-Aydın hattı 1.Etap yerleşkeleri.

Alsancak Garı



Şekil 4.12 Alsancak Gar yerleşkesi özgün yerleşim planı, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

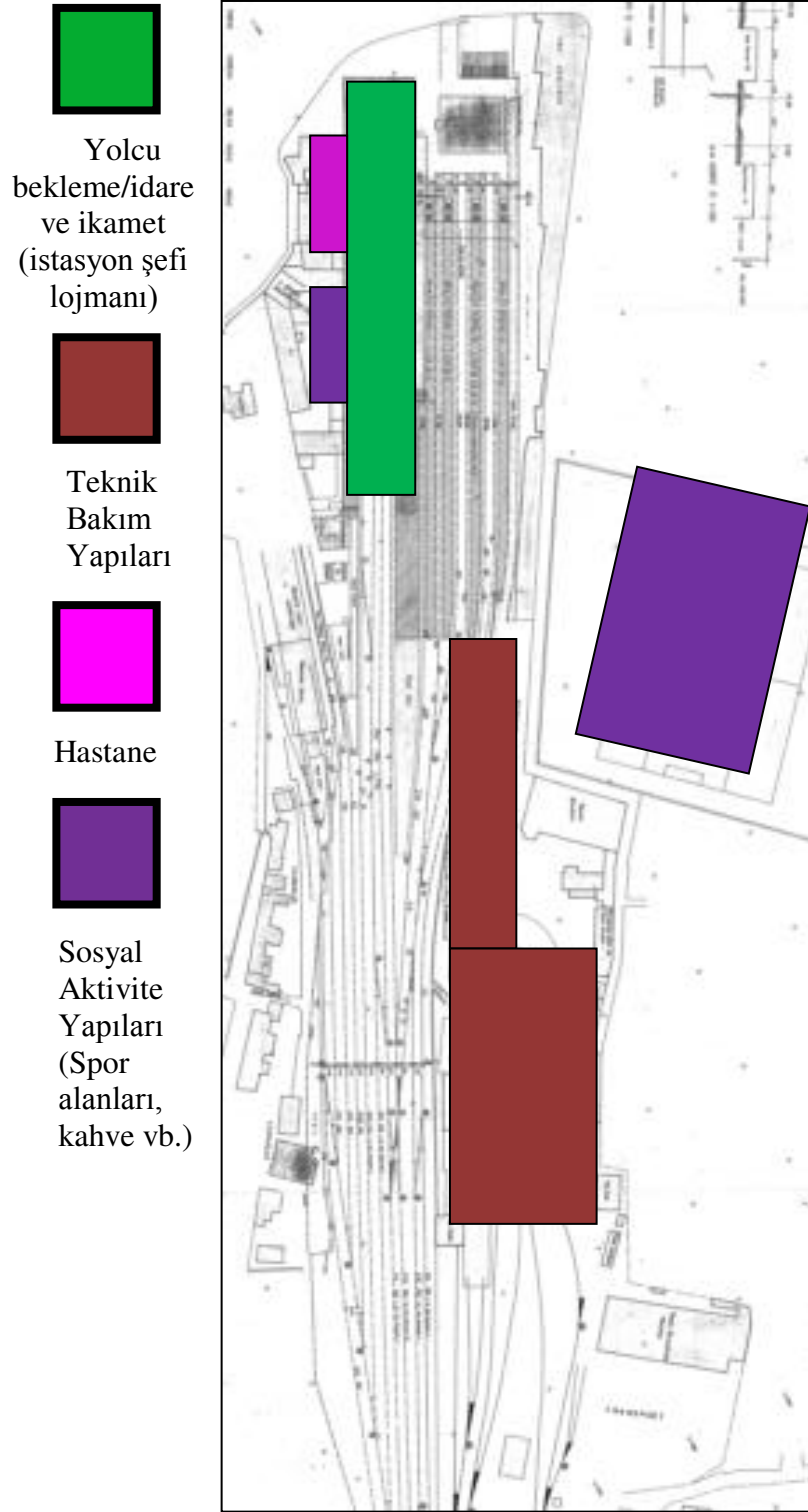
Hattın ilk yerleşkesi olan Alsancak, en büyük yerleşke olduğu gibi, aynı zamanda hattı inşa eden şirketin de en gösterişli yapılarını barındırmaktadır.

Tüm işlev gruplarına ait yapılar büyük ölçekli olup, tip işlev grubu yapıları yanında diğer yerleşkelerde bulunmayan kilise, polis karakolu, postane, futbol sahası, tenis kortları ve hastane gibi farklı işlev grubu yapılarını da barındırmaktadır. Elde bulunan özgün yerleşim planı, ağırlıklı olarak ürün depolama ve teknik bakım yapılarını göstermektedir.

Şekil 4.13'de görülen mevcut yerleşim planına bakıldığında, yerleşkenin batısında vagon ve lokomotif hangarı yer almakta ve demiryolu hattı hangarlara doğru birden fazla tali hatta ayrılarak ulaşmaktadır. Hangarların batı yönünde de devam eden tali hat, deniz kıyısına ulaştıktan sonra da limana doğru uzamaktadır.

Yerleşkenin güneyinde yolcu peronları ve yolcu bekleme/idare yapısı bulunurken, yöneticilere ait ikamet yapıları da bu yapının güneyindeki gar meydanını boyunca sıralanmaktadır.

Yerleşkenin kuzeyinde ise teknik bakım yapıları ve diğer teknik donanımlar ile yine yerleşkenin kuzey yönünde liman arkası bölgesi olarak adlandırılan bölgeye



Şekil 4.13 Yerleşim planı, Alsancak yerleşkesi, TCDD 3.Bölge arşivi.



Şekil 4.14 Alsancak yerleşkesi yolcu bekleme/idare yapısı genel görünümü, 2010.

doğru ürün depolama yapıları bulunmaktadır. İşçilere ait olan ikamet yapıları da teknik bakım yapılarının doğusunda yer almaktadırlar.

Buca banliyö hattının yolcu bekleme yapısı da yerleşkenin güneydoğusuna inşa edilmiş olup, İzmir'in ilk saat kulesine sahip olan yapıdır.



Şekil 4.15 Buca yolcu bekleme-saat kulesi ve genel müdür ikamet yapıları, Alsancak yerleşkesi, , 2010.

Kemer

Hattın Alsancak Gar'ından sonra gelen ikinci yerleşkesi olan Kemer, önceleri yalnızca yük taşımacılığı amaçlı kullanılsa da sonraları banliyö hattına dâhil olarak yolcu taşımacılığı işlevini de yüklenmiştir.

1857 yılında inşa edilerek hizmete açılan istasyon, kervanların, Kervan köprüsünden geçerek şehre giriş yaptığı noktaya çok yakın bir noktada konumlandığından o dönemde Kervan Köprüsü İstasyonu olarak anılmıştır. Demiryolu hattı Aydın'a ulaşınca kadar doğu ve güney yönünden gelen kervanların yüklerini boşalttığı merkez olmuştur. Demiryolu hattı Aydın'a ulaştığında artan yük miktarı karşısında yetersiz kalınca yükünü Alsancak Garı ambarları ile paylaşmaya başlamıştır. İlk yapıldığı yıllarda istasyon ağırlıklı olarak yük taşımacılığı amaçlı kullanılmıştır (Sümerli, 2007, http://web.deu.edu.tr/berent/tren/omer/omer_alsancak.html).

Daha sonraları Kemer köyü çevresine yerleşmeye başlayan ve büyük bahçeler içinde malikâneler inşa eden Fransız üst düzey yöneticiler ve üst orta gelirli tüccarlar sonucu İzmir' de yeni bir banliyö oluşmuş ve Kemer İstasyonu banliyö yolcu taşımacılığı işlevini de yüklenmiştir (Kıray, 1998, s. 53). 20.yüzyılın ilk yarısında bir gazetede Kemer İstasyonu'nun genişletme çalışmalarının başladığı ve bu amaçla da mevcut istasyon binasının bir kısmının yıktırıldığına ilişkin bir haber yer almaktadır (Ahenk Gazetesi, 11 Nisan 1902'den aktaran Beyru, 2011, s. 280).

Şekil 4.16'daki özgün yerleşim planında görüldüğü gibi, kuzey-güney doğrultusunda devam eden demiryolu hattının batısı boyunca ürün depolama yapısı ve yolcu bekleme/ idare/ ikamet yapısı yer alırken, hattın doğusunda bir ürün depolama yapısı daha bulunmaktadır. Ürün depolama yapıları büyük ölçeklidir.

Günümüzde İZBAN kapsamında olan yerleşkenin yeni inşa edilmiş olan istasyon peronları ve yapıları kullanılmaktayken restore edilmiş tarihi demiryolu yapıları kullanım dışı tutulmaktadır.

Paradiso (Kızılçullu)

Hattın üçüncü yerleşkesi olan Paradiso, yalnızca yolcu taşımacılığı amaçlı inşa edilmiş bir istasyondur.

Kaynaklarda Paradiso, Buca'ya yaklaşık 2,5 kilometre uzaklıkta, ayırık ve bahçe içinde dağınık düzende konutların bulunduğu, küçük bir nüfustan oluşan bir yerleşim olarak tanımlanmaktadır. Yapılaşmanın hızlanmasına, 1907'de Kuzinieri ve Vucinas'ların sahip oldukları geniş zeytinlikleri mahalle yapımına tahsis etmeleri yol açmıştır (Çelenk, 2011, s.27, 33- 34).

Ömer Tolga Sümerli, “Anılarla Alsancak Garı” yazısında Paradiso İstasyonu'nun hat üzerindeki diğer istasyonların aksine çift hatlı olduğundan bahsetmektedir. Önceleri Kemer İstasyonu'ndan sonra Paradiso'ya varmadan bir makasla ayrılan hat Buca'ya giderken, yolcu yoğunluğu artınca Kemer ile Paradiso arası iki hatta çıkarılmıştır. Paradiso'da, Buca hattının ve Aydın hattının istasyonları da ayrı tutulmuştur. İki istasyon yapısı bulunmasında İzmir- Aydın hattını ve Buca şubesini işleten şirketlerin farklı olmasının yanında Buca hattını yoğun olarak kullanan İngilizlerin sınıf farklılığı düşkünlüğü de yatmaktadır. Buca'da yaşayan zengin Levanten aileleri, Buca trenini çay ve ikramlar ile beklerken, Aydın veya Seydiköy yönüne giden yolculardan ayrı durmayı tercih etmişlerdir diye anlatmaktadır (Çelenk, 2011, s.36).

Şekil 4.17'de görüldüğü gibi kuzey-güney doğrultusunda devam eden hattın doğusundaki gösterişli ve büyük yolcu bekleme/idare/ikamet yapısını Buca yolcuları kullanırken, hattın batısındaki küçük ve gösterişsiz yapıyı da Aydın yolcuları kullanmaktadır.

Günümüzde, İzmir banliyösü kapsamında olan Paradiso yerleşkesinin özgün yerleşke düzeni bozularak, demiryolu yer altına alınmıştır. Demiryolundan arta kalan bölüm rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir.



Şekil 4.17 Yerleşim planı, Paradiso (Kızılçullu) Yerleşkesi, TCDD Alsancak Müze Envanteri.

Gaziemir

Ana hat üzerindeki son banliyö yerleşkesi Gaziemir’dir.

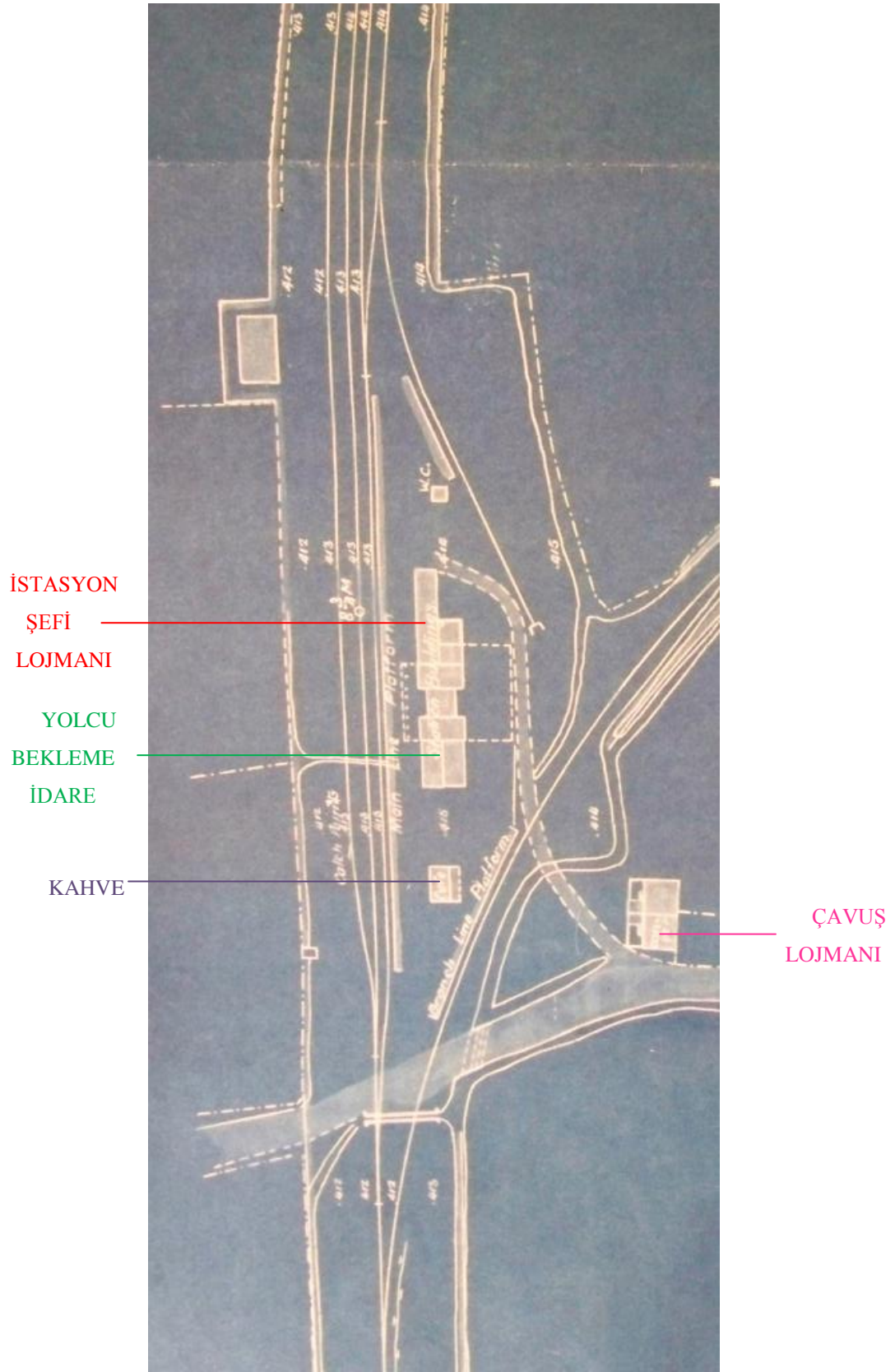
Kozpınar’a kadar devam eden birinci etabın tamamlanmasından sonra bölgeye uğrayan kervanların sayısı azalınca önemini yitiren yerleşim, Seydiköy banliyö hattının 1876 yılında hizmete açılmasıyla banliyö istasyonu olarak yeniden önem kazanmıştır.

Şekil 4.19’da görüldüğü gibi, yerleşkeye ulaşmadan hemen önce Seydiköy’e hat ayrılmaktadır. Kuzey-güney doğrultusundaki demiryolu hattının, batısında hat boyunca sırasıyla “kahve”, ardından yolcu bekleme/idare yapısı bulunmaktadır.



Şekil 4.18 Yolcu bekleme/idare ve ikamet yapısı, Gaziemir yerleşkesi, 2010.

Günümüzde, yalnızca yolcu bekleme/idare yapısı ayakta. İzmir banliyösü kapsamında olan yerleşkenin özgün yapıları kullanım dışı olup, yeni inşa edilmiş olan peronlar kullanılmaktadır.



Şekil 4.19 Yerleşim planı, Gaziemir yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Cumaovası

Hattın 21.kilometresinde bulunan Cumaovası yerleşkesi küçük ölçekli bir yerleşkedir.

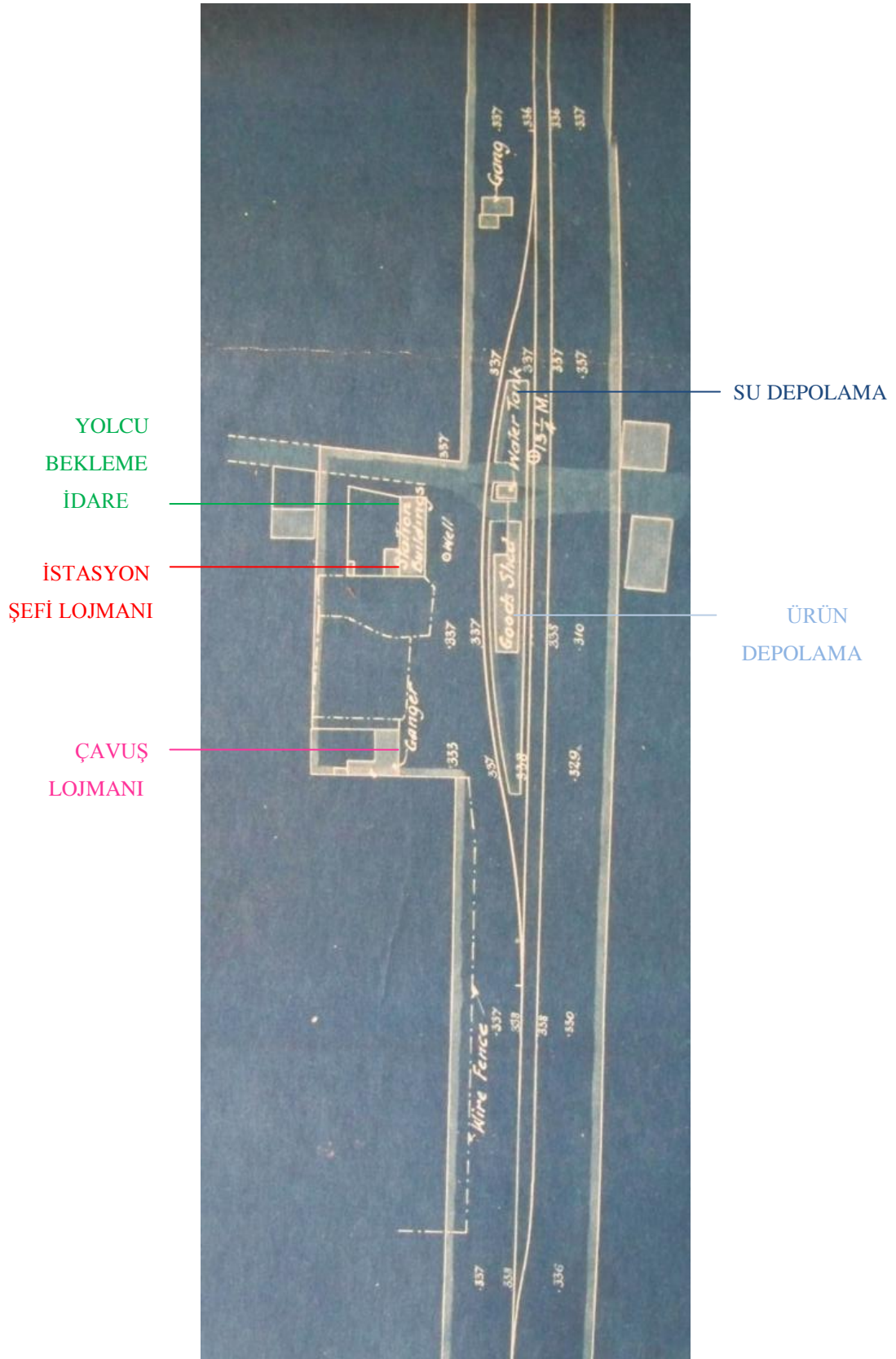
Demiryolu hattının yapımından sonra bölgedeki içme suyunun istasyona borularla taşınıp, damacanalara doldurularak İzmir'e götürülmesi düşünülmüştür (Atilla, 2011,s. 39-40).

Şekil 4.21'de bulunan özgün yerleşim planında, kuzey-güney doğrultusunda devam eden demiryolu hattının, batısı boyunca, yolcu bekleme/idare, ikamet (çavuş lojmanı), ürün depolama ve su depolama yapıları sıralanmaktadır. Bir makasla ana hattan ayrılarak ulaşılan yerleşkede, daha sonra yeniden yolcu bindirme ve ürün yükleme amaçlı iki ayrı tali hat oluşturan bir makas daha görülmektedir.



Şekil 4.20 Eski yolcu bekleme yapısı, Cumaovası yerleşkesi, , 2010.

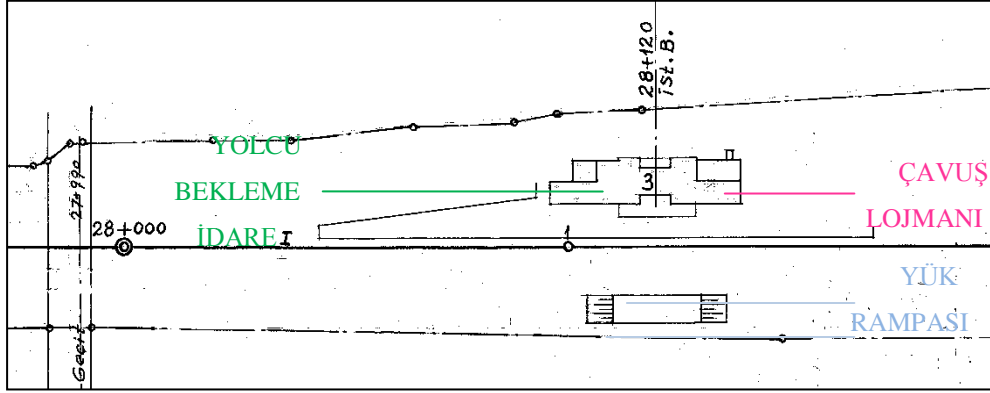
Günümüzde yolcu bekleme/idare, ikamet (çavuş lojmanı) ve su depolama yapıları ayakta. Ürün depolama yapısının yerinde cumhuriyet döneminde inşa edilmiş olan yeni istasyon yapısı yer almaktadır. Egeray projesi kapsamında oluşturulan İZBAN hattının güney kısmının son yerleşkesidir.



Şekil 4.21 Yerleşim planı, Cumaovası yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Develiköy

Hattın 28.kilometresinde bulunan küçük ölçekli Develiköy yerleşkesi, günümüzde de hala iskân edilen bir köyün içinde yer almaktadır.



Şekil 4.22 Yerleşim planı, Develiköy yerleşkesi, 1992 yılı tespiti, TCDD 3. Bölge arşivi.

Özgün yerleşim planı ile ilgili elde veri bulunmayan yerleşkede, Şekil 4.22’de görülen 1992 tarihli yerleşim planında, kuzey-güney doğrultusunda devam eden hattın batısında, hat boyunca sıralanan yolcu bekleme/idare ve ikamet (çavuş lojmanı) yapıları (Şekil 4.23) ile batı yönündeki yük rampası yer almaktadır.

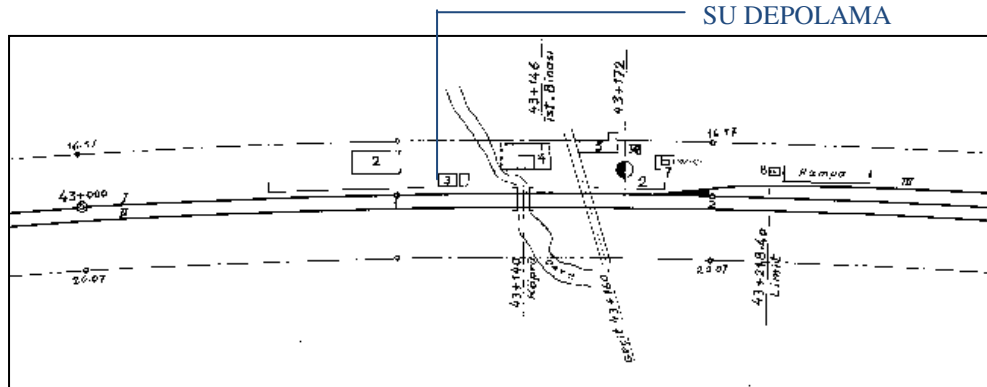


Şekil 4.23 Genel görünüm, Develiköy yerleşkesi, 2010.

Günümüzde kullanıma kapalı olan yerleşkenin, yalnızca ikamet yapısı (çavuş lojmanı) TCDD personeli tarafından kullanılmaktadır.

Kuşçuburun

Hattın 43.kilometresinde bulunan, bir diğer küçük ölçekli yerleşkedir.



Şekil 4.26 Vaziyet planı, Kuşçuburun Yerleşkesi, 1992 yılı tespiti, TCDD 3.Bölge arşivi.

TCDD arşivinde yer alan 1992 tarihli tespit çiziminde, Şekil 4.26'da görüldüğü üzere, doğu batı doğrultusunda uzanan hattın, kuzeyinde yolcu bekleme/ idare yapısı, ikamet (çavuş lojmanı) ve su depolama yapısı sıralanmaktadır.



Şekil 4.27 Kuşcuburun yerleşkesinin ayakta kalabilen tek yapısı olan su deposu, 2010.

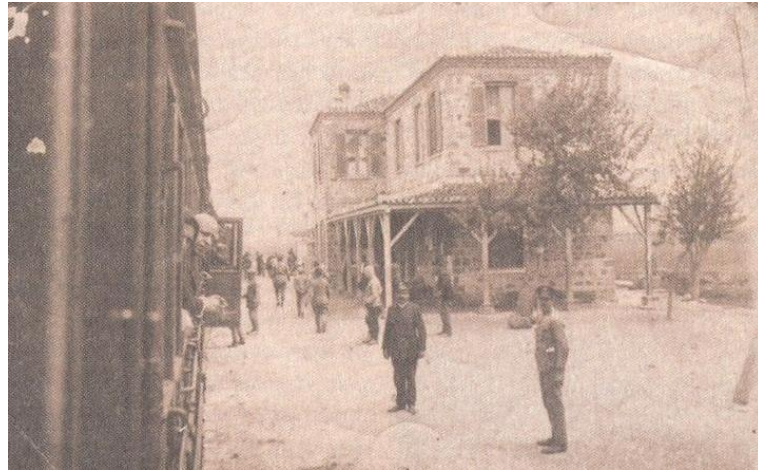
Günümüzde su deposu dışında yerleşkeye ait hiçbir yapı ayakta değildir.

Torbalı

Ana hat üzerinde, hattın 48.kilometresinde yer alan Torbalı yerleşkesi, orta ölçeklidir.

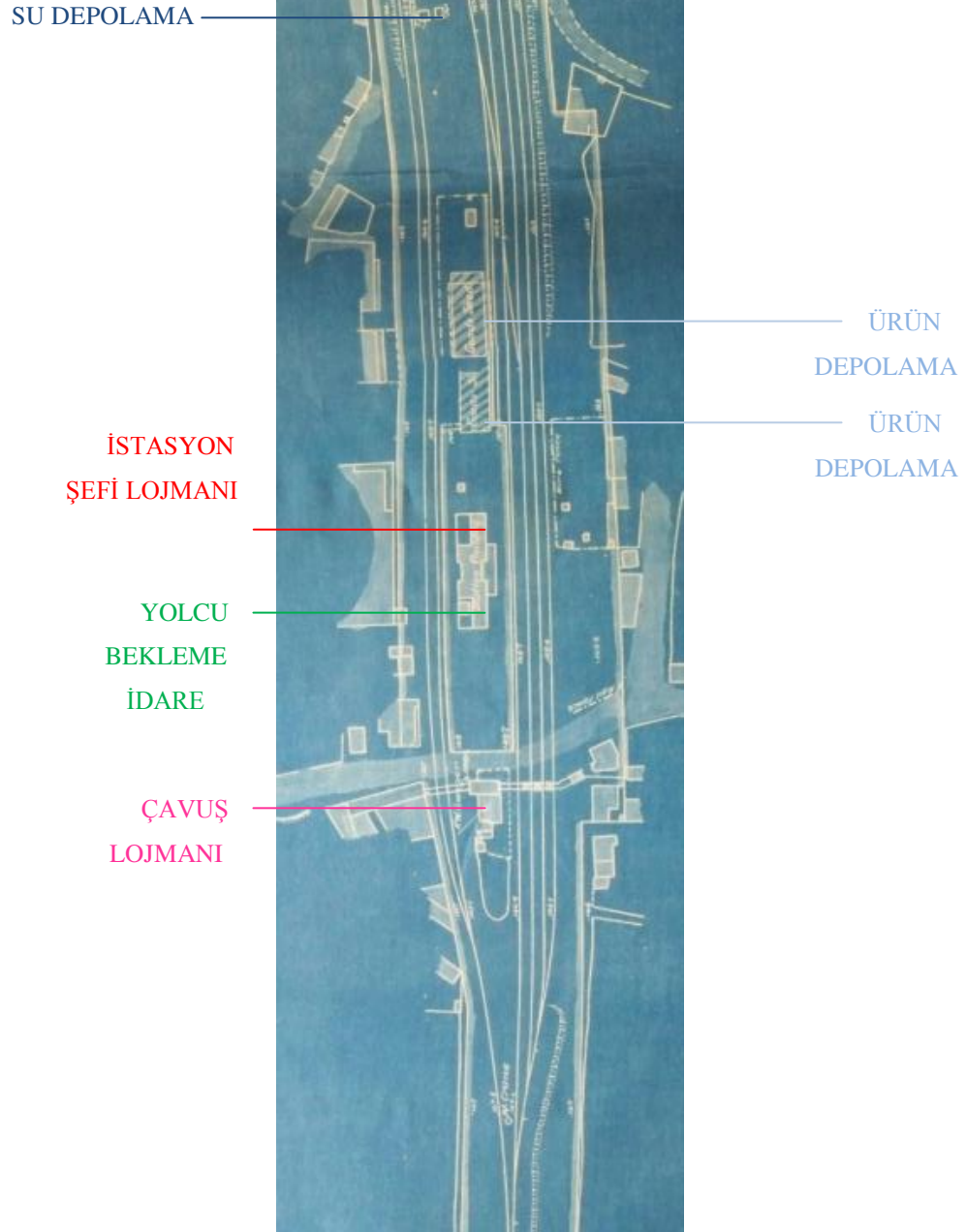
Kervan yolları üzerinde yer almadığı için güvenlik sebebiyle önceleri önemsiz bir yerleşim olan Torbalı, demiryolunun geçmesiyle birlikte önceleri Tepeköy'e rakip olmuş; ardından da hızla gelişmiştir. Ödemiş ve Tire şubeleri de ana hatta Torbalı İstasyonu ile bağlanmıştır (Atilla, 2002, s.64-65).

Şekil 4.29'da görüldüğü gibi, yerleşkeye girmeden önce doğu-batı doğrultusundaki demiryolu hattı, birkaç tali hatta ayrılmaktadır. Bir hat doğrudan Aydın'a devam ederken, bir tali hat, ana hatta paralel olarak Torbalı yerleşkesinden yolcuların binebilmesi için yolcu bekleme/idare yapısının ön ve arka cephesine ayrı ayrı yönelirken, bir diğeri ürün yüklemesi için ayrılmaktadır. Yolcu bekleme/idare yapısının güney yönündeki tali hattı, Aydın yönüne giden yolcular kullanırken, kuzey yönü Tire- Ödemiş yönüne giden yolcular için ayrılmıştır.



Şekil 4.28 Yolcu bekleme yapısı, Torbalı Yerleşkesi,
<http://www.modeltrenciler.com/site/content/view/95/9/>.

Kullanıma açık olan yerleşkenin günümüzde ürün depolama yapılarının yalnızca biri ve yolcu bekleme/ idare/istasyon şefi lojmanı yapısı ayakta. Bu yapılar restore edilmişlerdir.

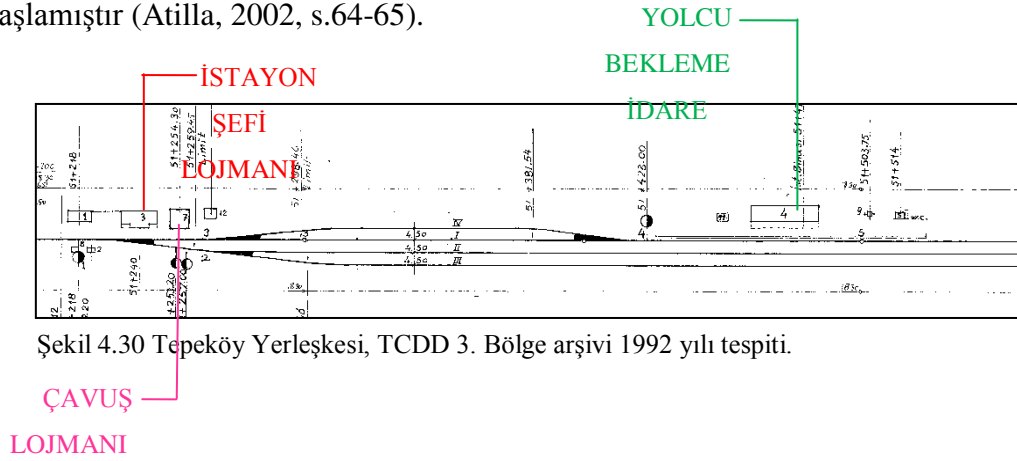


Şekil 4.29 Yerleşim planı, Torbalı yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Tepeköy

Torbalı'ya oldukça yakın inşa edilmiş olan Tepeköy yerleşkesi, hattın 11.yerleşkesi olarak hat üzerinde konumlanmıştır.

Perşembe günleri bölgenin en büyük pazarı Tepeköy'de kurulduğu için Torbalı'dan önce Tepeköy yerleşkesi inşa edilmiştir. İzmir, Tire ve Ödemiş'ten binlerce insanın Tepeköy'e gidebilmesi için özel tren seferleri düzenlenmeye başlamıştır (Atilla, 2002, s.64-65).



Şekil 4.30 Tepeköy Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge arşivi 1992 yılı tespiti.

Batı-doğu doğrultusunda uzanan hattın kuzeyinde sıralanan ikamet yapıları (çavuş lojmanı) ve yolcu bekleme/ idare/ikamet (istasyon şefi) yapılarından oluşmaktadır.



Şekil 4.31 Yolcu bekleme/idare- ikamet (istasyon şefi) yapısı, Tepeköy yerleşkesi, 2010.

Günümüzde kullanıma kapalı olan yerleşkede, yalnızca ikamet yapıları (çavuş lojmanı) kullanılmaktadır.

Cellatkahve (Sağlık)

Birinci etabın bir başka küçük ölçekli yerleşkesi de, hattın 60.kilometresinde konumlanan Cellatkahve'dir.

Cellatkahve, gezginler tarafından belirtildiği üzere kervan yolu üzerindeki bir konaklama noktasıdır (Özgün, 2006, s.163). Küçük ölçekli bir yerleşke olsa da kervan yoluyla çakışmasından dolayı hammadde temini açısından önemli sayılabilecek bir istasyondur.

Şekil 4.33'teki özgün yerleşim planında, küçük bir yolcu bekleme ve ürün depolama ve "kahve" yapısından oluştuğu görülmektedir.



Şekil 4.32 Yolcu bekleme, idare ve ikamet yapısı, Cellâtkahve yerleşkesi, , 2010.

Günümüzde kullanıma açık olan yerleşkenin, özgün yapıları günümüzde mevcut değildir. Cellatkahve, günümüzde **Sağlık** yerleşkesi olarak anılmaktadır.

ÜRÜN
DEPOLAMA

YOLCU
BEKLEME



Şekil 4.33 Yerleşim planı, Cellatkahve yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Kozpınar

İlk etabın son noktası olan ve İzmir-Aydın demiryolu hattının 67.kilometresinde yer alan yerleşke Kozpınar'dır.

Kozpınar, uzun yıllar Aydın yönünden gelen kervanların konaklama noktası olmuştur. İstasyonun hizmete girmesi büyük yankı uyandırarak kervan taşımacılığı yapan kişilerin protesto gösterilerine yol açmıştır. Sonunda demiryolu şirketiyle uzak bölgelerden demiryoluna kervanlarla yük taşınması yapılması konusunda anlaşmaya varılarak sorun çözülmüştür. Bu sayede kervan taşımacılığı, demiryolunu tamamlayan bir sisteme dönüşmüştür.

Şekil 4.35'de bulunan özgün yerleşim planında Kozpınar, batı-doğu doğrultusundaki hattın güneyi boyunca sıralanan yolcu bekleme/ idare, ikamet ve ürün depolama yapısı ile "kahve" yapısından oluşmaktadır.



Şekil 4.34 Yolcu bekleme/idare yapısı, Kozpınar yerleşkesi, <http://www.modeltrenciler.com/site/content/view/95/9/>.

Günümüzde kullanıma kapalı olan Kozpınar yerleşkesinin, "kahve" yapısı ve ürün depolama yapısı yok olmuştur. Ancak yolcu bekleme/ idare, ikamet yapısı harap da olsa günümüze ulaşabilmiştir. Yerleşim birimlerinden ve ana karayolu güzergâhından uzak bir noktada kalan yerleşke tamamen kaderine terk edilmiştir.

2.Etap

Hattın, Ayasuluk (Selçuk) Yerleşkesi'nden başlayıp, Aydın yerleşkesinde son bulan ve 2. Etap olarak adlandırılan bölüm 7 yerleşkeden oluşmaktadır. Bunlar; Ayasuluk (Selçuk), Aziziye (Çamlık), Reşadiye (Ortaklar), Değirmencik (Germencik), Erbeyli, Karapınar (İncirlioğlu) ve Aydın yerleşkeleridir (Şekil 4.36).



Şekil 4.36 İzmir- Aydın demiryolu 2.etap yerleşkeleri.

Ayasuluk (Selçuk)

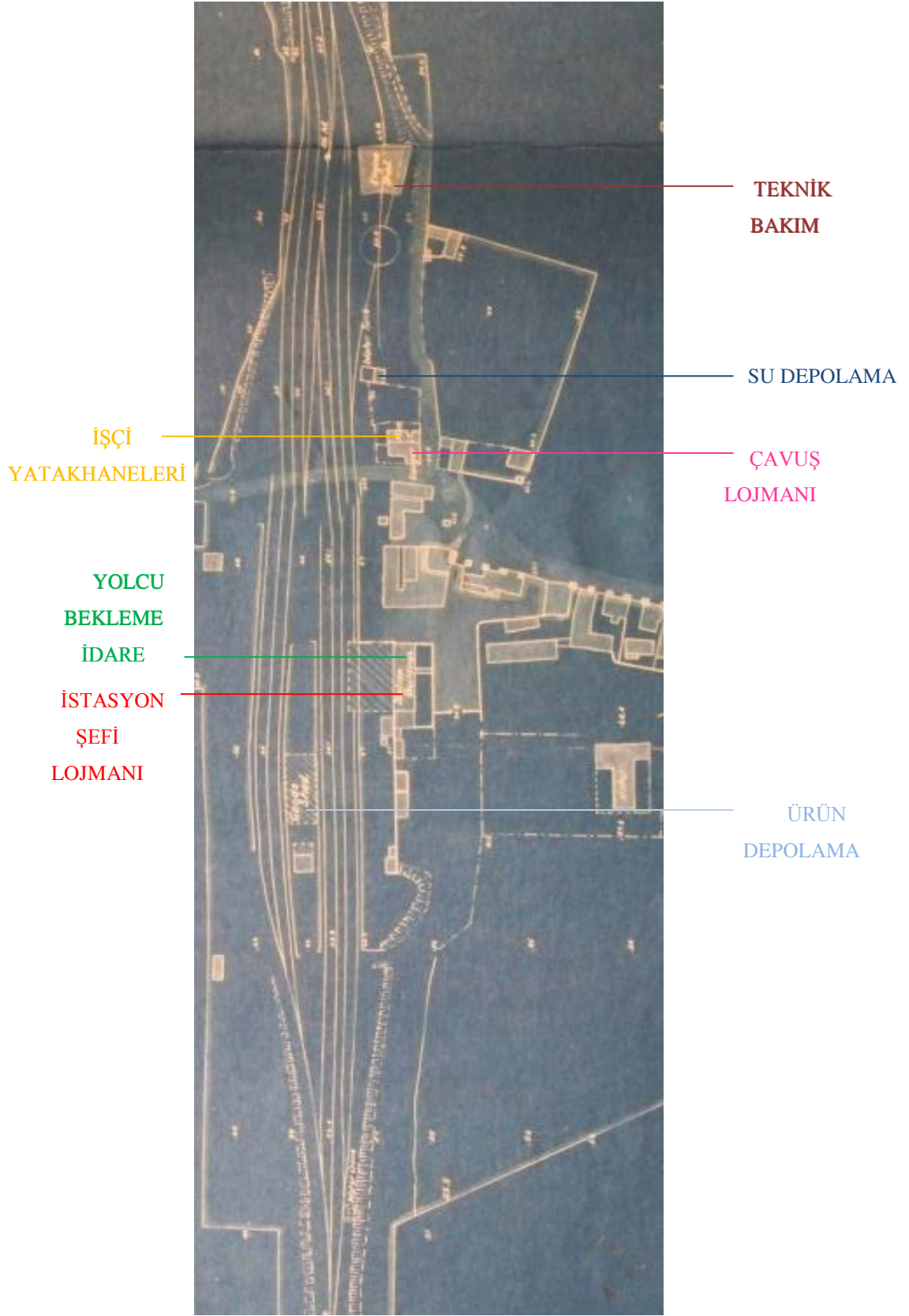
Demiryolu hattının 2.etabının ilk yerleşkesi olan, Ayasuluk, 77.kilometrede yer almaktadır.

Hattın ilk planlamasında bir tünelle geçilmesi planlanan Selâtin dağlarında inşa edilen tünelin çökmesiyle değiştirilen planlama sonucu önem kazanmış olan bir yerleşimdir. Roma su kemerlerinin altına inşa edilen yerleşke, 15 Eylül 1862 günü hizmete açılmıştır. Yolcu bekleme/idare yapısı, Alsancak Gar binasından sonra hatta o güne kadar inşa edilmiş ikinci büyük yapı olmuştur (Atilla, 2002,s. 67).



Şekil 4.37 Roma kemerlerinin altına inşa edilmiş olan Ayasuluk (Selçuk) Yerleşkesi, TCDD İzmir Müzesi Arşivi.

Yerleşkenin inşası ile Kuşadası kervan yolu önemini yitirmiş ve bölgenin ticari ürünleri de Ayasuluk'a gelmeye başlamıştır. Yerleşke, aynı zamanda Efes Harabeleri' ne yakın bir konumda olmasından dolayı da ayrıca önemlidir. XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren bölgede gelişmeye başlayan İzmir ve yakın çevresini tanıtmaya gezilerine, yerleşkenin hizmete açılmasıyla Efes harabeleri ve Meryem Ana ziyareti de eklenmiştir. Bu amaçla, gezginlerin, şehre gelen önemli ziyaretçilerin, körfezde bulunan yabancı donanma subaylarının katıldığı özel gezi amaçlı tren seferlerinin düzenlendiği bilinmektedir (Warner, 1877 ve Stamboul Gazetesi, 1905'ten aktaran Beyru, 2011, s. 283).



Şekil 4.38 Özgün yerleşim planı, Ayasuluk (Selçuk) yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.



Şekil 4.39 Ayasuluk otel yapısı, Cafe Carpoza, Selçuk, 2010.

İstasyonun hemen arkasında inşa edilmiş olan ve o dönemde konaklama yapısı olarak kullanıldığı bilinen iki katlı yapının da sıkça yapılan bu gezilerde doğan ihtiyaç yüzünden inşa edildiği düşünülebilir.

Şekil 4.38’de görüldüğü üzere, yerleşke, özgün yerleşim planında, yolcu bekleme/ idare, ikamet (çavuş lojmanı), ürün depolama, su depolama, teknik bakım yapısı ve döner köprüden oluşmaktadır. Ürün depolama dışında tüm yapılar, batı-doğu doğrultusunda uzanan demiryolu hattının güneyi boyunca sıralanmaktadır.

Günümüzde yerleşim ve yerleşke “Selçuk” olarak anılmakta olup, yerleşke kullanıma açıktır. Ancak, ürün depolama, teknik bakım, ikamet (çavuş lojmanı) yapıları ve döner köprü günümüze ulaşamamıştır.

Yerleşkenin güneyinde bulunan geçici ikamet (otel) yapısı, ise günümüzde Selçuk belediyesi tarafından restore edilerek “cafe” olarak işlevlendirilmiş ve kamu kullanımına açılmıştır.

Aziziye (Çamlık)

İkinci etabın ikinci yerleşkesi olan Aziziye, hattın 87.kilometresinde konumlanmıştır.

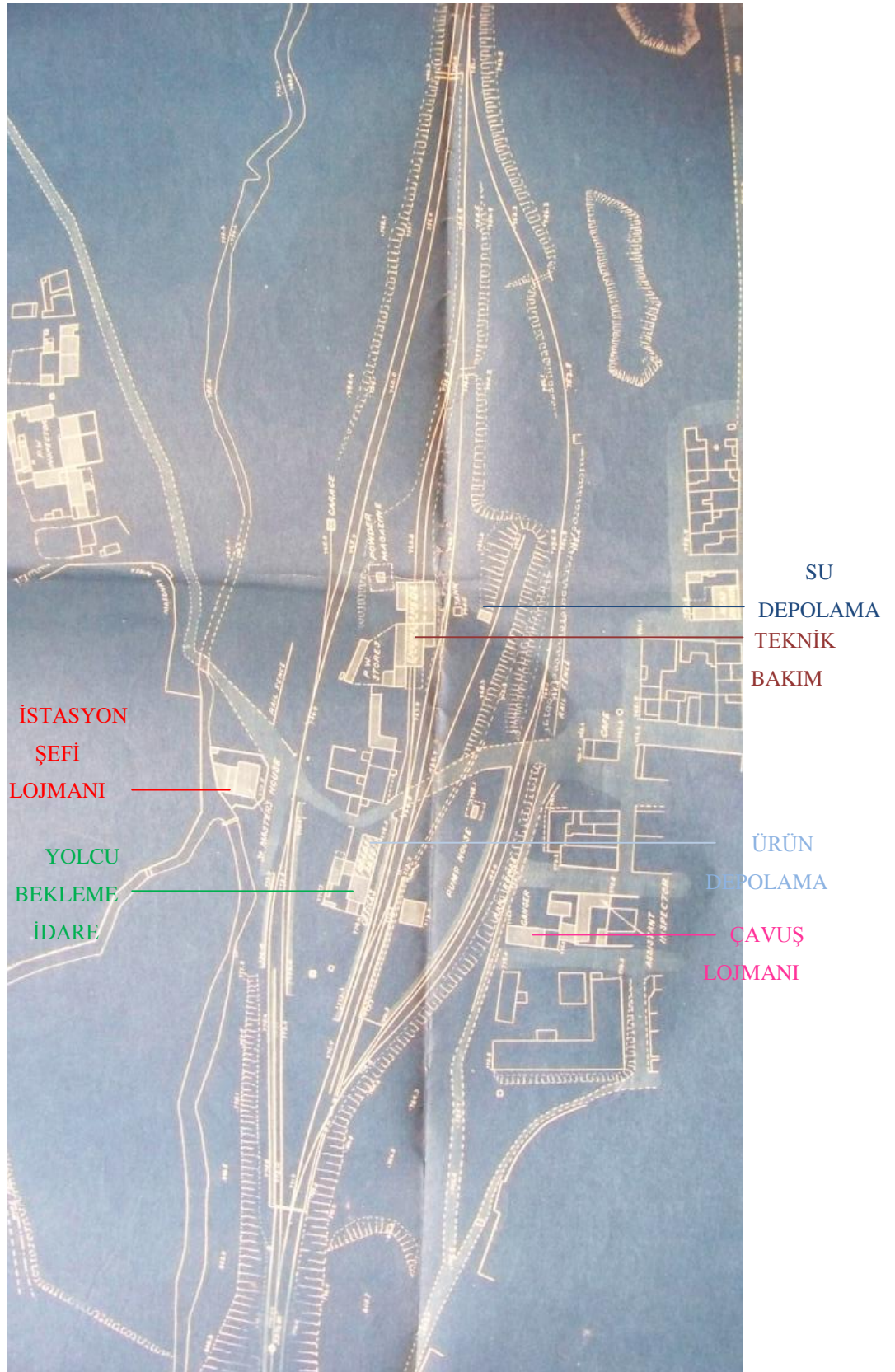
Hattın ilk planlamasında demiryolunun Ayasuluk’a uğramadan, bir tünelle Selâtin dağlarından geçilmesi öngörülmüştür. Ancak tünel bir türlü yapılamayınca, hattın güzergâhı değiştirilmiş ve Ayasuluk üzerinden daha kısa iki tünelle Reşadiye’ye inilmesi düşünülmüştür. Diğerine göre daha kısa olan ilk tünel çabuk inşa edilse de, 1014 kilometrelik ikinci tünelin inşası oldukça uzun sürmüştür (Atilla, 2002, s. 68-70).

Bunların yanı sıra İngiliz demiryolu mühendisleri Aziziye köyünde kendilerine oldukça konforlu bir köşk inşa etmişlerdir (Atilla, 2002, s. 70).

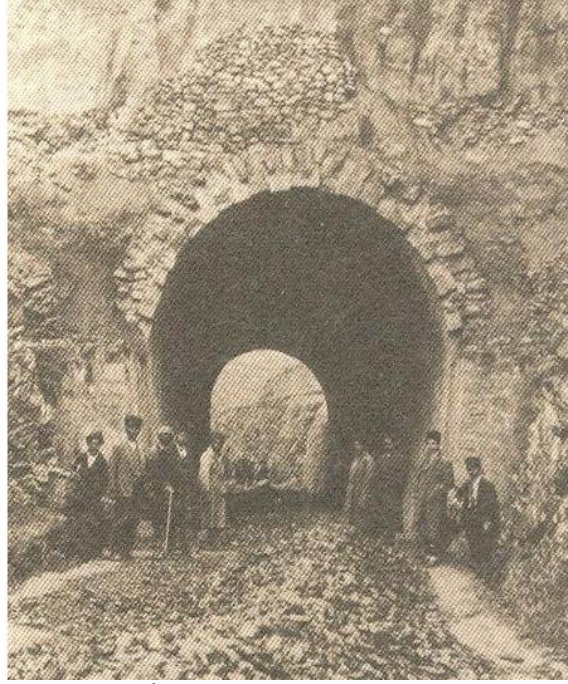
Şekil 4.40’da yer alan Aziziye özgün yerleşim planına bakıldığında, tipik bir yerleşkeden çok bir şantiyenin yönetim merkezini andırmaktadır. Bundan Aziziye tünellerinin yapımının uzun sürmesinin etkili olduğu sonucu çıkarılabilir. Teknik bakım ve idare yapıları yerleşke içinde oldukça geniş bir alan kaplamaktadır. Ürün depolama ile yolcu bekleme yapıları ise yerleşkenin büyüklüğüne bakıldığında oldukça küçüktür.

Demiryolu hattı, Aziziye Yerleşkesine girerken üç hatta ayrılmaktadır. Hatların ikisi yerleşkeyi sararken, diğeri merkezinden geçmekte ve ürün depolama, teknik bakım ve yolcu beklemeye hizmet etmektedir. Cumhuriyet döneminde Aziziye’de yapılmış ve teknik olarak yetersiz olan tünellerin kullanımına son verilerek yeni bir tünel inşa edilmiştir.

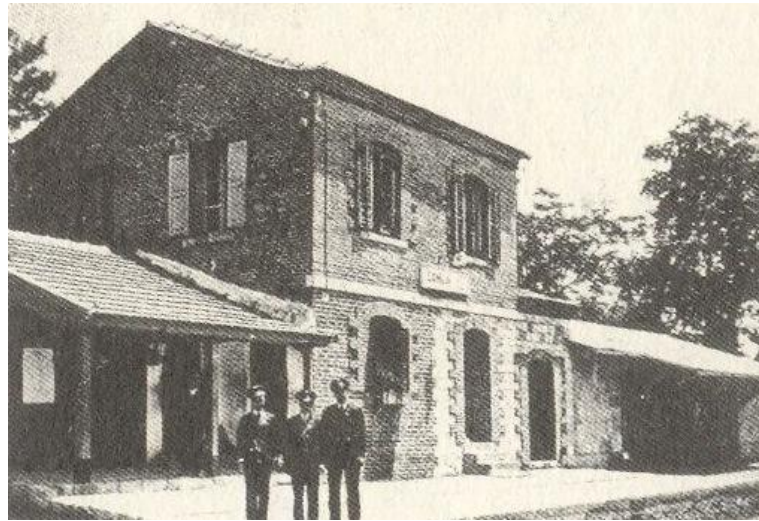
Uzun süre işlevsiz kalan Aziziye yerleşkesinin, günümüzde teknik bakım yapılarının ve diğer teknik donanımların bulunduğu bölüm restore edilerek “Buharlı Lokomotif Müzesi” olarak işlevlendirilmiştir. Özgün ürün depolama, yolcu bekleme ve idare yapıları ile eski tüneller atıl durumdadırlar.



Şekil 4.40 Yerleşim planı, Aziziye (Çamlık) yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.



Şekil 4.41 İlk yapıldığı yıllarda Çamlık tüneli
<http://www.modeltrenciler.com/site/content/view/95/9/>.



Şekil 4.42 Kullanıldığı yıllarda Çamlık yolcu bekleme/idare ve ürün
 depolama yapısı
<http://www.modeltrenciler.com/site/content/view/95/9/>.

Reşadiye (Ortaklar)

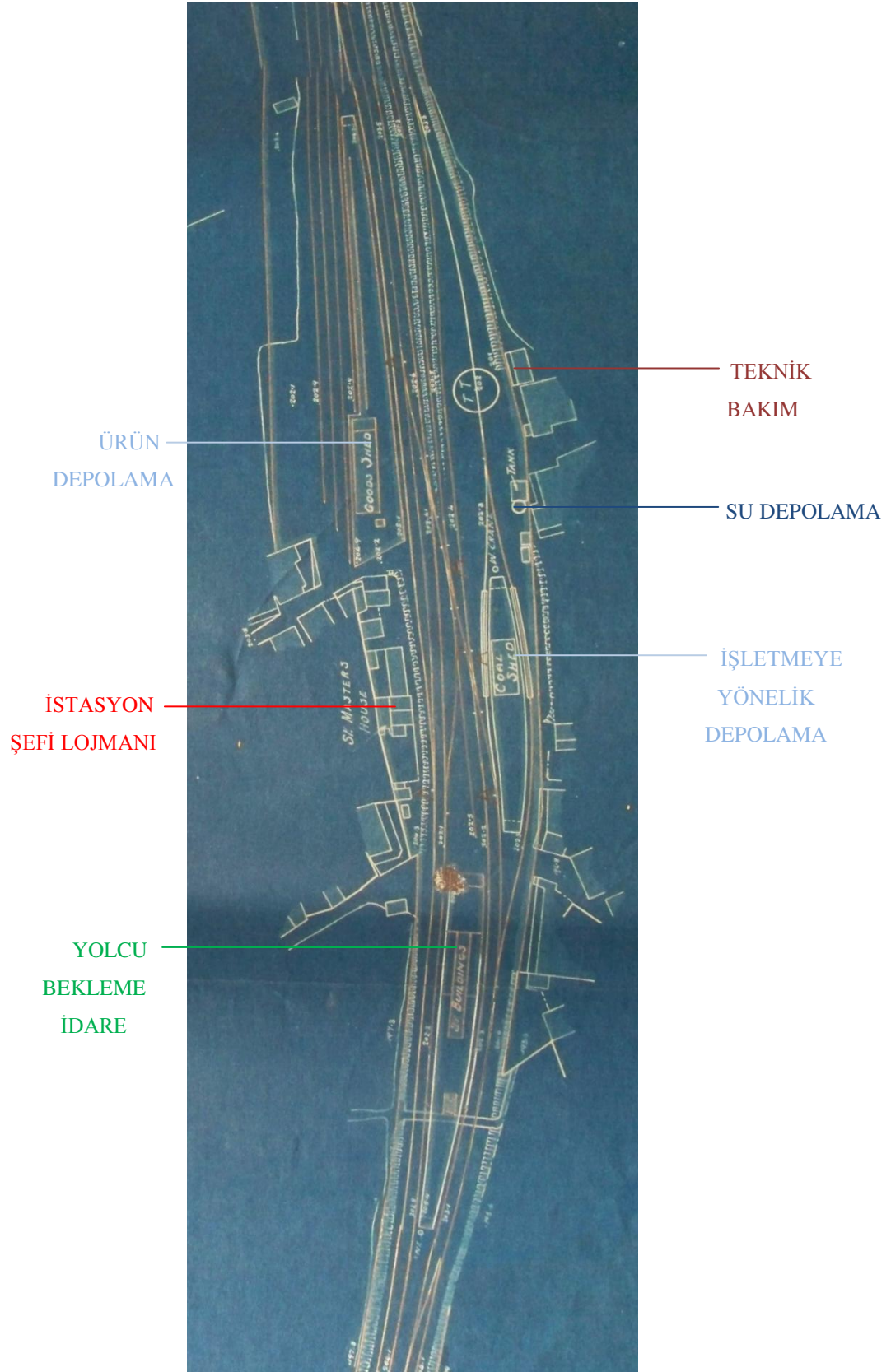
Demiryolu hattının ikinci etabının önemli yerleşkelerinden olan Reşadiye yerleşkesi 99.kilometrede konumlanmaktadır. Demiryolunun yarattığı bir başka yerleşim olan ve Aziziye yokuşunu tırmandıktan sonra inişe geçilerek düzlüğe ulaşılan ilk nokta Reşadiye'dir. Lokomotif için gerekli olan su ihtiyacının karşılanabilmesi için bol miktarda su kaynağı bulunan yerleşimde trenler 10-15 dakika kadar beklemişlerdir. Su kaynaklarının bolluğu yanında, Reşadiye'nin önemli bir incir depolama merkezi olması yerleşkenin inşa edilmesindeki önemli nedenlerdendir. 1890 yılında hizmete açılan Söke şubesi de Reşadiye İstasyonu ile ana hatta bağlanmaktadır.

Şekil 4.44'de görülen özgün yerleşim planında, yerleşkeye girerken batı-doğu yönündeki hat, yolcu bekleme/idare/ikamet yapısını (Şekil 4.43) iki yönden saracak şekilde ikiye ayrılmaktadır. Yolcu bekleme bölümü de iki yönlü kullanıma sahiptir. Kömür depolama yapısı, yerleşkenin barındırdığı en farklı işlevdir. Bunun yanı sıra orta ölçekli bir ürün depolama yapısı ve su deposu, teknik donanım olarak da döner köprü yerleşkeyi oluşturan diğer öğelerdir.



Şekil 4.43 Yolcu bekleme/idare/ikamet yapısı, Reşadiye (Ortaklar) yerleşkesi, 2010.

Kullanıma açık olan yerleşkenin, ürün depolama ve işletmeye yönelik depolama (kömür) yapıları, günümüze ulaşamamıştır.



Şekil 4.44 Yerleşim planı, Reşadiye yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Değirmencik (Germencik)

Hat üzerindeki küçük yerleşkelerden olan Değirmencik, demiryolu hattının 108.kilometresinde yer alır.

Bölge, incir ve zeytin açısından oldukça zengindir.

Şekil 4.46’da görülen özgün yerleşim planına bakıldığında yolcu bekleme/ idare-ikamet (istasyon şefi lojmanı) yapısı ile iki ayrı noktada konumlanan ürün depolama yapılarından oluşmaktadır. Ana hat yerleşkeye girerken bir tali hat ile de depolama yapılarına ulaşılmaktadır.



Şekil 4.45 Yolcu bekleme/ idare ve lojman yapısı, Germencik yerleşkesi 2010.

Günümüzde yalnızca yolcu bekleme/idare- lojman yapısı ayakta olsa da zaman içinde oldukça fazla müdahale gördüğünden özgün mimari özelliklerini yitirmiştir.

YOLCU
BEKLEME
İDARE
İSTASYON
ŞEFİ
LOJMANI



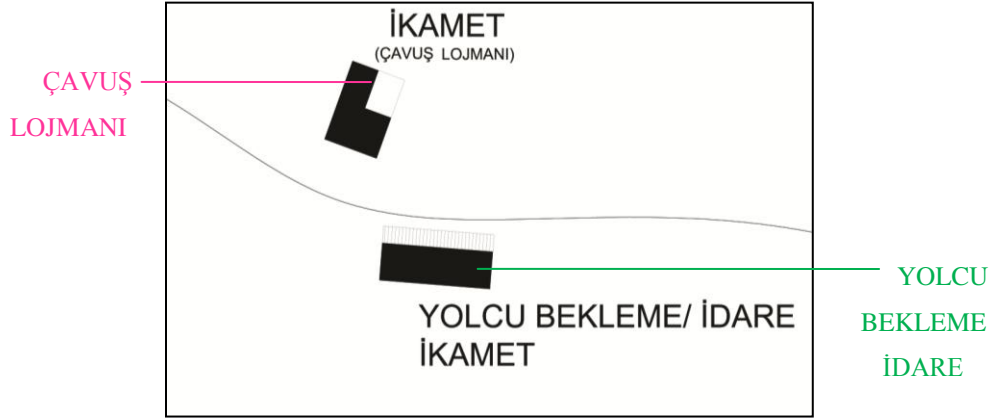
ÜRÜN
DEPOLAMA

ÜRÜN
DEPOLAMA

Şekil 4.46 Yerleşim planı, Germencik yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Erbeyli

Hattın bir diğer küçük yerleşkesi olan Erbeyli, 114.kilometrede konumlanmıştır. İncir ve zeytin bakımından oldukça zengin olduğu kadar istasyonun yapımıyla birlikte yörenin maden suları İzmir'e gönderilmeye başlanması ile de öne çıkmıştır (Atilla, 2002, s. 80).



Şekil 4.47 Yerleşim planı, Erbeyli yerleşkesi, 2010.

Yerleşke, karşılıklı olarak konumlandırılmış, hattın güneyindeki küçük ölçekli bir yolcu bekleme/idare ve hattın kuzeyinde bulunan iki katlı ikamet (istasyon şefi) yapısı ile yine hattın kuzeyinde ikamet yapısının doğusunda bulunan ürün depolama yapılarından oluşmaktadır.

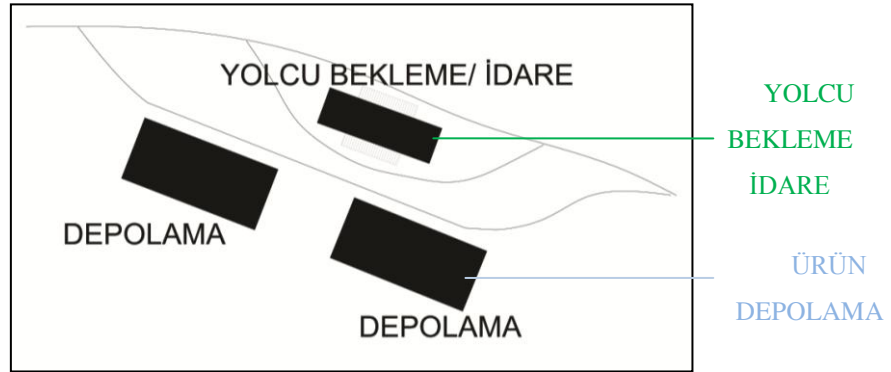


Şekil 4.48 Yolcu bekleme/idare yapısı, Erbeyli yerleşkesi, 2010.

Günümüzde kullanıma kapalı olan yerleşkenin yolcu bekleme/idare yapısı bakımlı olsa da özellikle ikamet yapısı haraptır.

Karapınar (İncirlioğlu)

Hattın 120.kilometresinde Karapınar yerleşkesi yer alır. Sahip olduğu zengin zeytin ve incir ürünleriyle öne çıkan küçük bir yerleşim olan Karapınar demiryolunun yapımıyla hareketlenmeye başlamıştır



Şekil 4.49 Yerleşim planı, Karapınar (İncirlioğlu) yerleşkesi, 2010.

Yolcu bekleme/idare-ikamet (istasyon şefi lojmanı) yapısını iki yönden saran demiryolu hattının, kuzey yönünde olan kolu, yarı açık ve kapalı ürün depolama yapılarına hizmet vermektedir. Yolcu bekleme/ idare- ikamet (istasyon şefi lojmanı) yapısı Reşadiye yerleşkesi ile benzerlik göstermektedir.



Şekil 4.50 Yolcu bekleme/idare ve ikamet (istasyon şefi) yapısı, Karapınar yerleşkesi, 2010.

Günümüzde kullanıma açık olan yerleşkenin ürün depolama yapıları kullanılmamaktadır.

Aydın

İkinci etabın son istasyonu olan Aydın yerleşkesi, hattın 130.kilometresinde yer almaktadır. Yapıldığı dönemde günümüzdeki gibi bir gar özelliği taşımasa da hat üzerindeki diğer yerleşkelerle kıyaslandığında ölçek olarak büyük ve farklı işlevleri barındırmaktadır. Demiryolunun Aydın'a ulaşmasından sonra çevresinde birçok endüstri yapısı oluşmaya başlamıştır. Bunlardan en önemlisi, bölgenin önemli endüstri tesislerinden olan McAndrews&Forbes meyanköku işleme fabrikasıdır. Şekil 4.52'teki özgün yerleşim planına bakıldığında hattın kuzeyindeki yolcu bekleme/idare yapısı orta ölçekli olsa da, hattın güneyinde oldukça büyük ölçekli ürün depolama yapıları bulunmaktadır. Bunun yanı sıra barındırdığı yolcu bekleme/idare yapısının kuzeyinde bulunan su, kömür, vagon ve lokomotif depolama yapıları ile hat üzerinde işletmeye yönelik depolamanın en çeşitli olduğu yerleşke olma özelliğini göstermektedir. Teknik bakım yapıları da yerleşke içindeki bir diğer işlev grubunu oluşturmaktadır.



Şekil 4.51 1955 yılında kullanıma açılmış olan Aydın Gar binası, 2010.

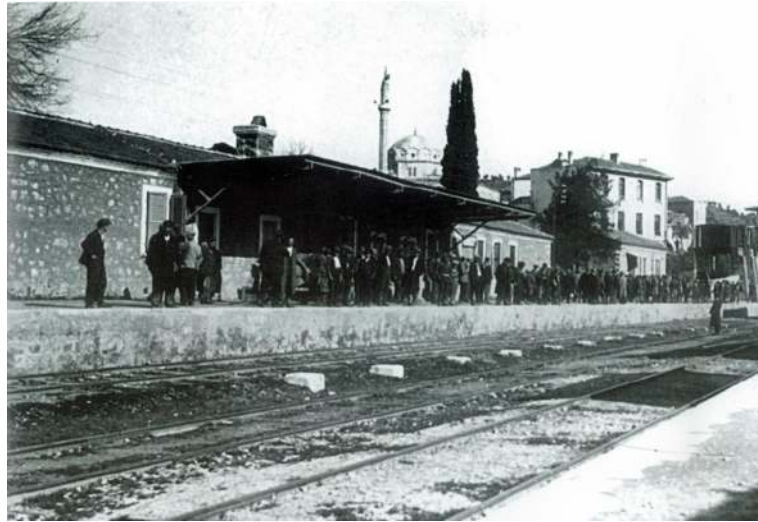
1950'li yıllarda, daha büyük ölçekli ve modern bir yapıya sahip olması amacıyla özgün yapı gruplarının çoğu yıkılmış ve günümüzde de kullanılmakta olan ve Şekil 4.51'de görülen "Aydın Gar" binası inşa edilmiştir. Yapı özgün olmasa da yapıldığı dönemin mimari özelliklerini yansıtmaları bakımından hat üzerinde korunmaya değer yapılar içinde yer almaktadır.



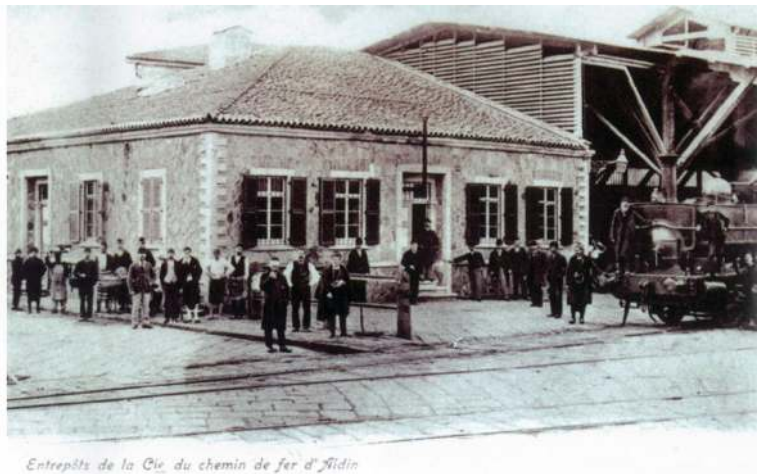
Şekil 4.52 Yerleşim planı, Aydın yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri



Şekil 4.53 Aydın yerleşkesi, 1909, Aydın Hatırası, 2007, s. 67.



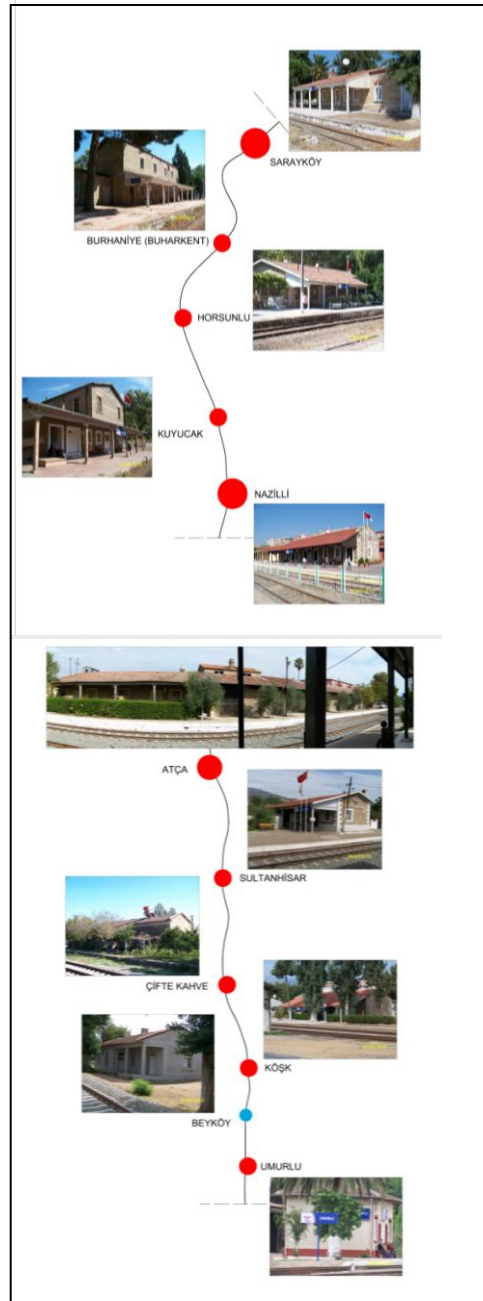
Şekil 4.54 Aydın yerleşkesi, Aydın Hatırası, 2007, s. 53.



Şekil 4.55 Aydın yerleşkesi, 1898, Aydın Hatırası, 2007, s. 112.

3. Etap

Umurlu Yerleşkesi'nden başlayıp Sarayköy yerleşkesi ile son bulan ve hattın **3. Etabı** olarak adlandırılan bölüm 11 yerleşkeden oluşmaktadır. Bunlar; Umurlu, Beyköy, Köşk, Çiftekahve, Sultanhisar, Atça, Nazilli, Kuyucak, Horsunlu, Burhaniye (Buharkent), ve Sarayköy yerleşkeleridir (Şekil 4.56).



Şekil 4.56 İzmir- Aydın demiryolu 3. etap yerleşkeleri.

Umurlu

Yolcu bekleme/idare yapısı hattın kıyısında olmayan tek yerleşke olan Umurlu yerleşkesi, hattın 141.kilometresinde yer alır.

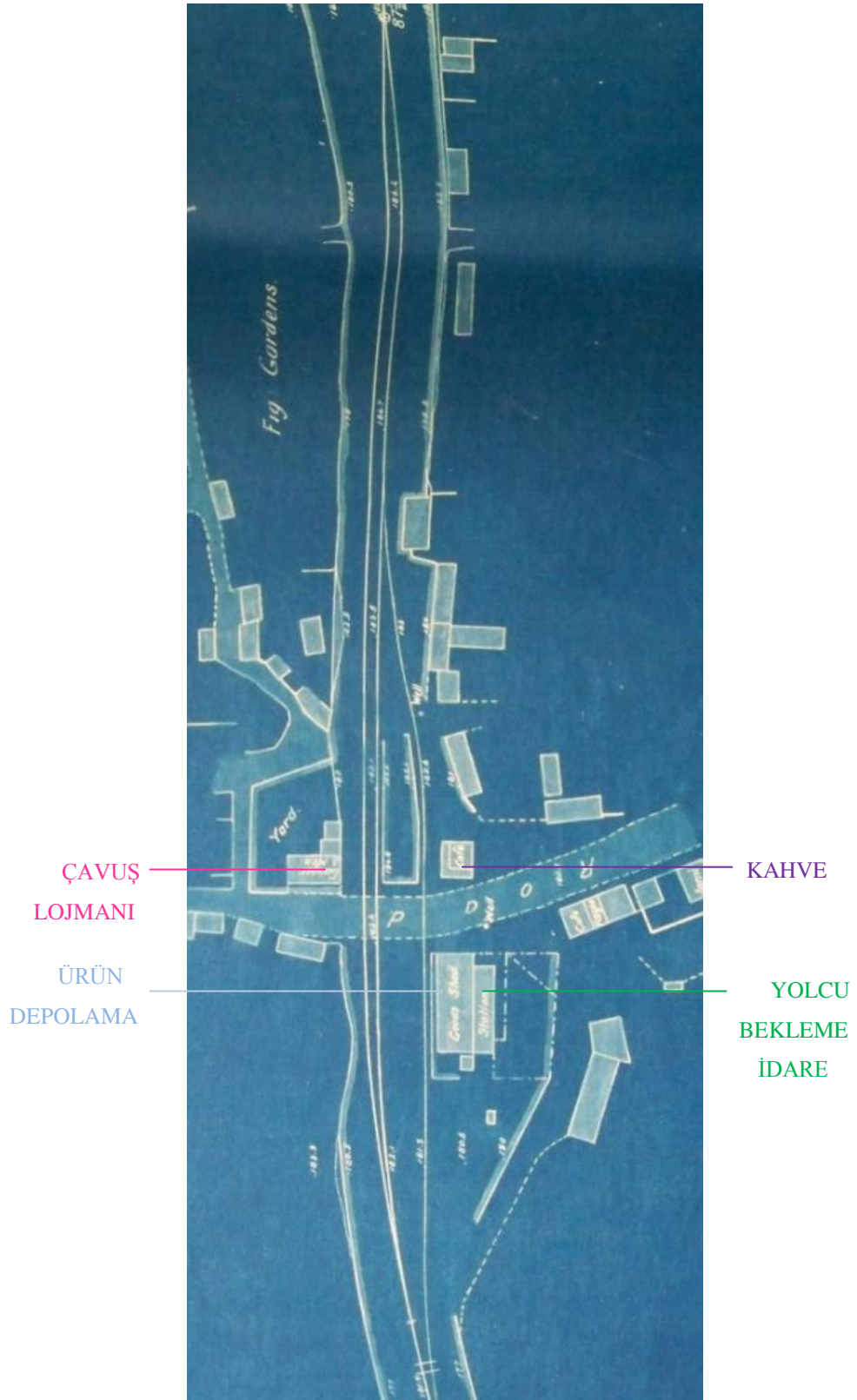
Yerleşkeye girmek için batı-doğu doğrultusundaki ana hatta paralel tali bir hat oluşturulmuş ve hattın güneyine de ürün depolama yapısı konumlandırılmıştır. Yolcu bekleme/idare yapısı ürün depolama yapısına bitişik olarak hattan uzakta inşa edilmiştir. İkamet yapıları ise hattın kuzeyinde yer almaktadır.



Şekil 4.58 Yeni yolcu bekleme/ idare yapısı, Umurlu yerleşkesi, 2010.

Kullanıma açık olan yerleşkede günümüzde yolcu bekleme/idare yapısı amacıyla kullanılmak üzere güney yönünde ve hattın kıyısında yeni bir bina inşa edilmiştir (Şekil 4.58).

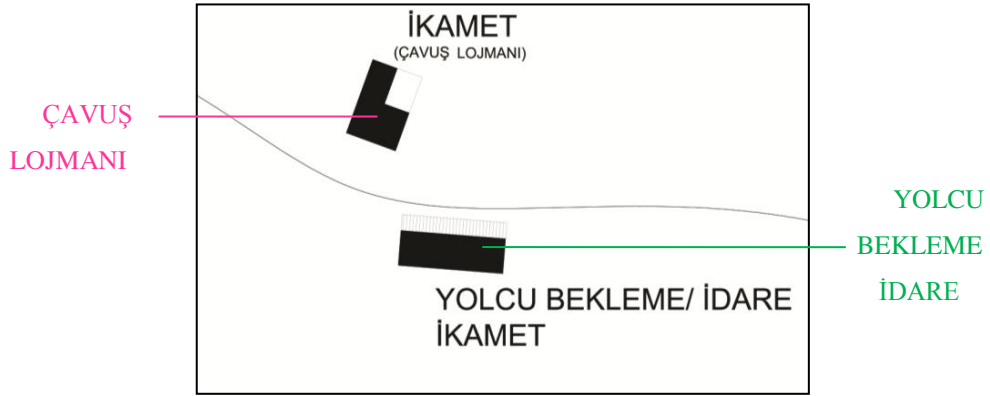
Ürün depolama yapısı, eski yolcu bekleme/idare ve ikamet yapıları kullanılmamaktadır.



Şekil 4.59 Yerleşim planı, Umurlu yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Beyköy

Hattın bir başka küçük yerleşkesi de Umurlu ve Köşk arasındaki Beyköy yerleşkesidir.



Şekil 4.60 Yerleşim planı, Beyköy yerleşkesi, , 2010.

Özgün yerleşim planı hakkında elde veri bulunmayan yerleşke günümüzde, hattın güneyine inşa edilmiş olan yolcu bekleme/idare yapısı ile hattın kuzeyindeki ikamet yapılarından oluşmaktadır.



Şekil 4.61 Yolcu bekleme/idare yapısı, Beyköy yerleşkesi, 2010.

Kullanıma kapalı olan yerleşkenin ikamet yapıları da yıkıntı haraptır ve atıl durumdadır.

Köşk

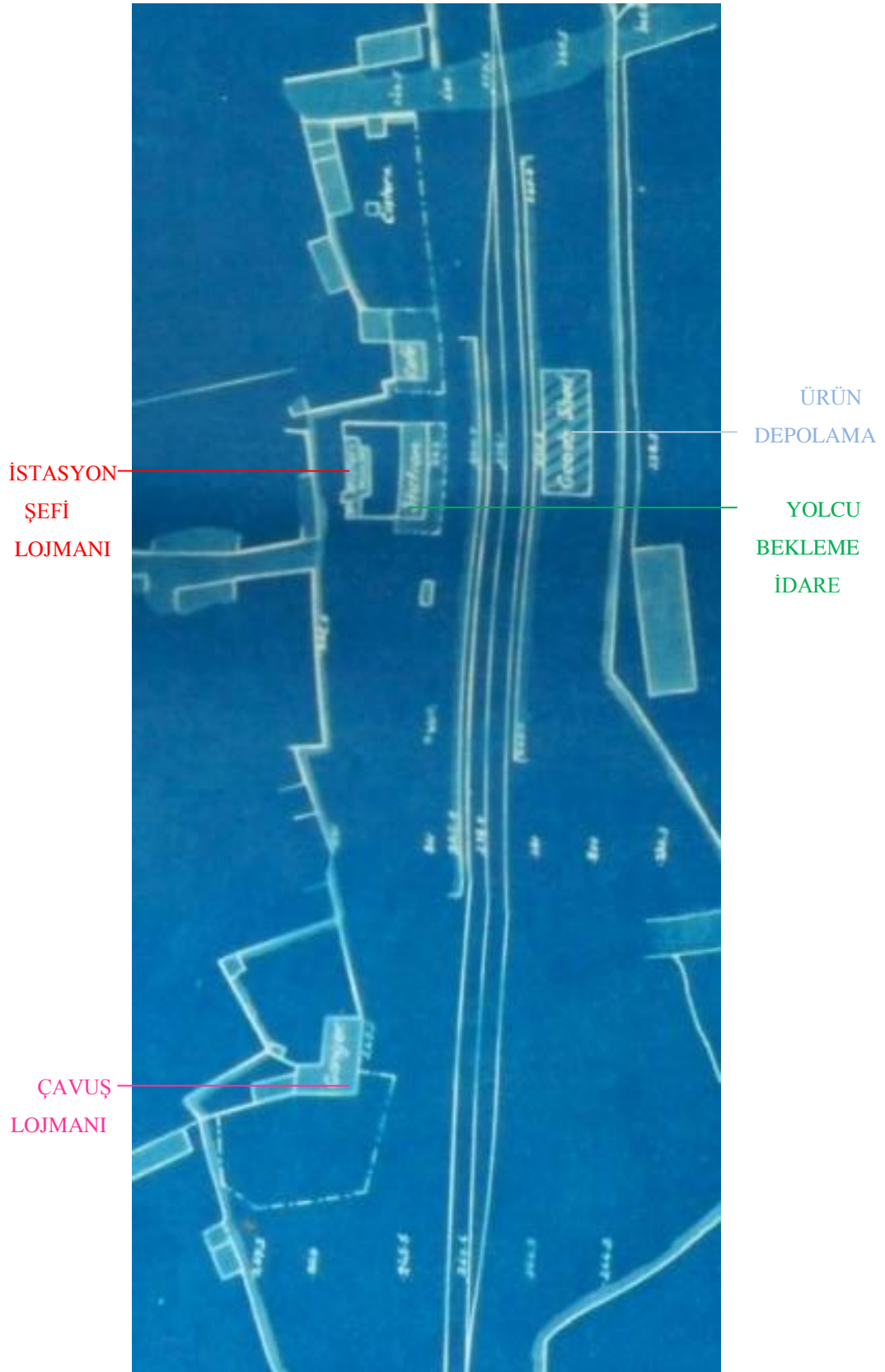
Hattın bir diğer orta ölçekli yerleşkesi de 149.kilometrede inşa edilmiş olan Köşk yerleşkesidir.

Şekil 4.63'te görülen özgün yerleşim planında, yolcu bekleme/ idare yapısı, ürün depolama, ikamet ve “kahve” yapılarından oluşan bir yerleşkedir. Hattın kuzeyindeki yolcu bekleme/idare yapısının hemen karşısında güney yönünde ürün depolama yapısı konumlanmaktadır. İkamet yapıları ise kuzey yönünde, yolcu bekleme/idare yapısının arkasında yerleştirilmişlerdir.



Şekil 4.62 Yolcu bekleme/ idare yapısı Köşk yerleşkesi, 2010.

Kullanıma açık olan yerleşkenin bütün yapıları özgün işlevlerini sürdürmektedir.



Şekil 4.63 Yerleşim planı, Köşk yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Çiftekahve

Demiryolu hattının 155.kilometresinde inşa edilmiş olan bir başka küçük ölçekli yerleşke de Çiftekahve'dir. İsmi, eski kervan yolunda kervanların dinlenmesi amacıyla o noktada bulunan iki kahveden almaktadır.

Şekil 4.65'deki özgün yerleşim planında, hattın güneyinde doğudan batıya doğru sıralanan ürün depolama yapısı ve yolcu bekleme- idare yapısından oluşmaktadır.



Şekil 4.64 Yolcu bekleme/idare ve ikamet yapısı Çiftekahve yerleşkesi, 2011.

Günümüzde hat güzergâhı değiştirildiğinden kullanım dışı olan yerleşkenin, yalnızca yolcu bekleme/idare yapısı ayakta olsa da oldukça harap durumdadır. Yolcu bekleme/idare yapısı konut olarak kiraya verilerek farklı bir işlevle kullanılmaktadır.

ÜRÜN
DEPOLAMA

YOLCU
BEKLEME
İDARE



Şekil 4.65 Yerleşim planı, Çiftkahve yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Sultanhisar

Demiryolu hattının 160.kilometresinde Sultanhisar yerleşkesi bulunmaktadır.

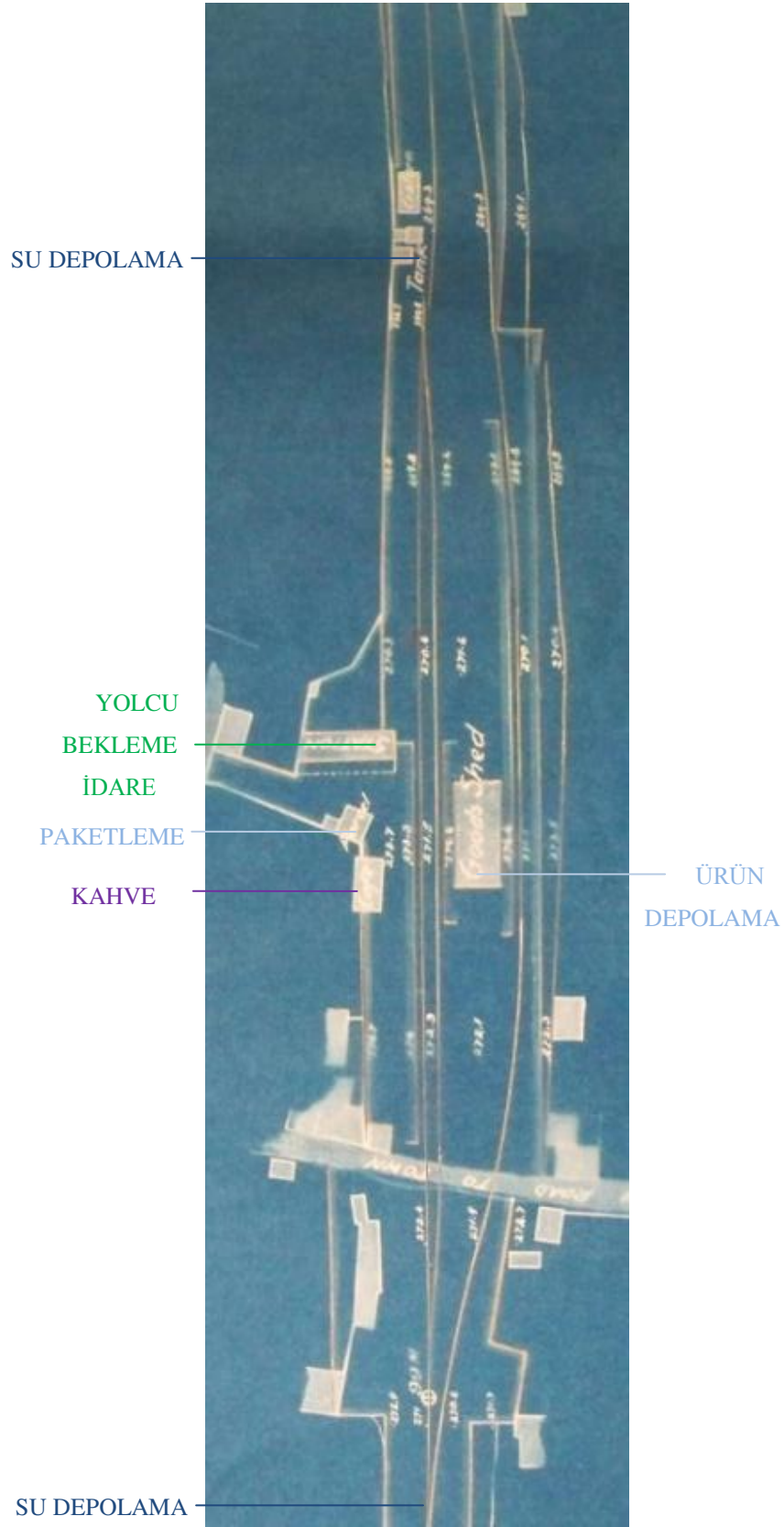
Şekil 4.67’de görüldüğü gibi özgün yerleşke, yolcu bekleme/idare, ürün paketlenme, ürün depolama, “kahve” ve su depolama yapılarından oluşmaktadır. Kuzey yönünde hatta dik olarak konumlanmış olan yolcu bekleme/idare yapısı, bu özelliği ile hat üzerinde tekil bir örnek oluşturmaktadır.

Bol su kaynaklarının bulunmasından dolayı yerleşkenin doğu ve batı uçlarında birer tane olmak üzere iki adet su deposu bulunmaktadır.



Şekil 4.66 Yolcu bekleme/idare yapısı, Sultanhisar yerleşkesi, 2010.

Kullanıma açık olan yerleşkede, günümüzde yalnızca yolcu bekleme/idare ve ürün depolama yapıları mevcut olup, diğer yapılar yok olmuşlardır. Yolcu bekleme/idare yapısı özgün işlevinde kullanılmak üzere, ürün depolama yapısı da “cafe” kullanımında yeniden işlevlendirilerek restore edilmişlerdir.



Şekil 4.67 Yerleşim planı, Sultanhisar yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Atça

Atça, Sultanhisar'a 5 km. gibi yakın bir mesafede, demiryolu hattının 165.kilometresine inşa edilmiş küçük ölçekli bir yerleşkedir.

Verimli topraklara sahip bir yerleşim olan Atça, bol çeşitli tarımsal ürünleriyle hammadde arayışında olan yabancı tüccarlar için oldukça cazip bir noktadır.

Yerleşke, Şekil 4.70'da görüldüğü gibi hattın kuzeyinde sıralanan yolcu bekleme/idare ve ürün depolama yapıları ile güneyinde konumlanan ikamet yapılarından oluşmaktadır.

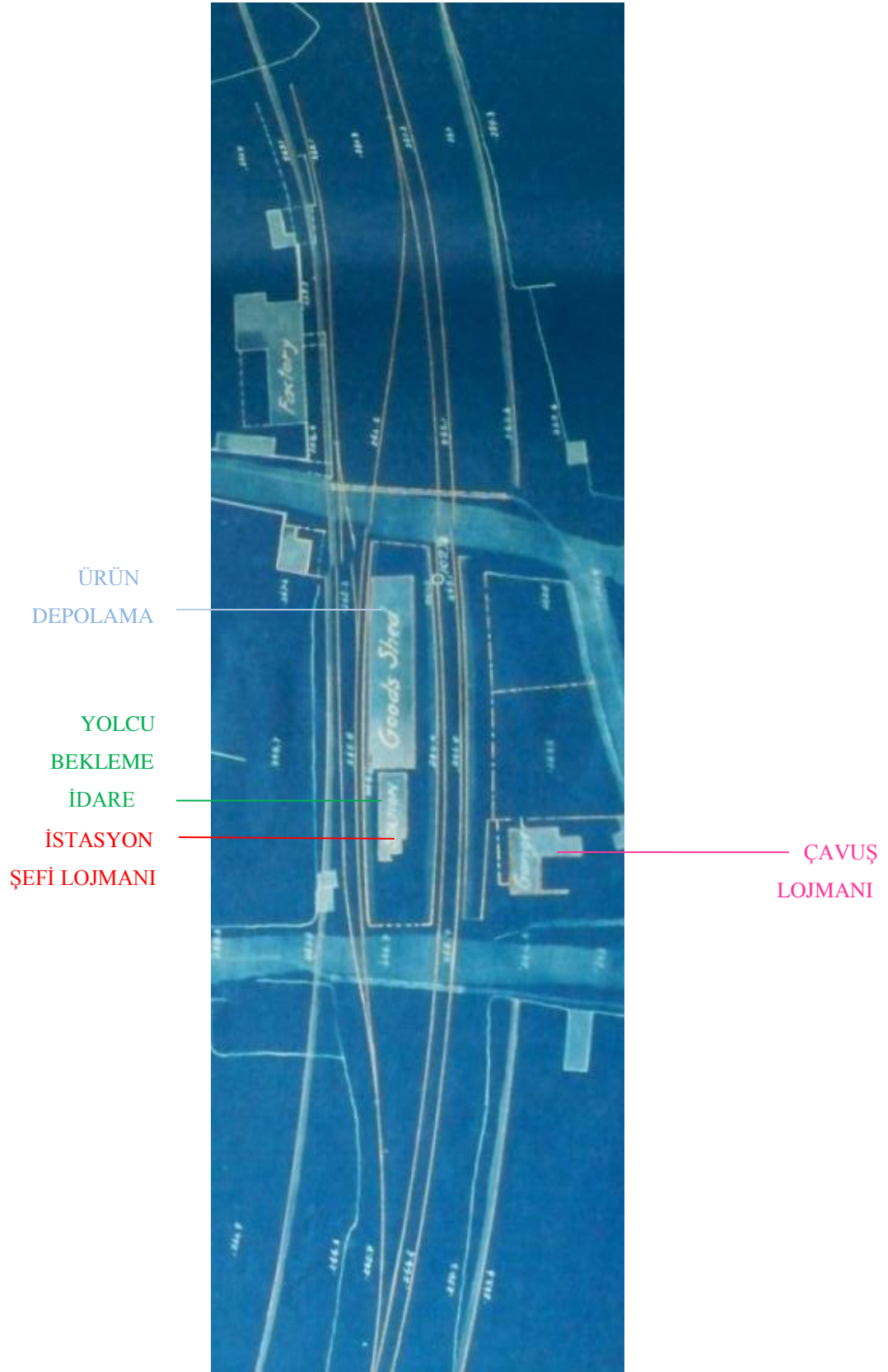


Şekil 4.68 Yolcu bekleme/idare ve ürün depolama yapıları, Atça yerleşkesi, 2010.

Yerleşke kullanıma açık olsa da hattın güneyine yeni inşa edilmiş olan yolcu bekleme/idare yapısı kullanılmaktadır. Özgün yolcu bekleme/idare yapısı ise ikamet yapısı olarak işlevlendirilmiştir.



Şekil 4.69 Yeni yolcu bekleme/idare yapısı, Atça yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.70 Yerleşim planı, Atça yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Nazilli

Kervan yollarının önemli bir kesişim noktası olan Nazilli’de, demiryolu hattının 176.kilometresinde kurulmuş olan yerleşke, geniş bir alana yayılmıştır.

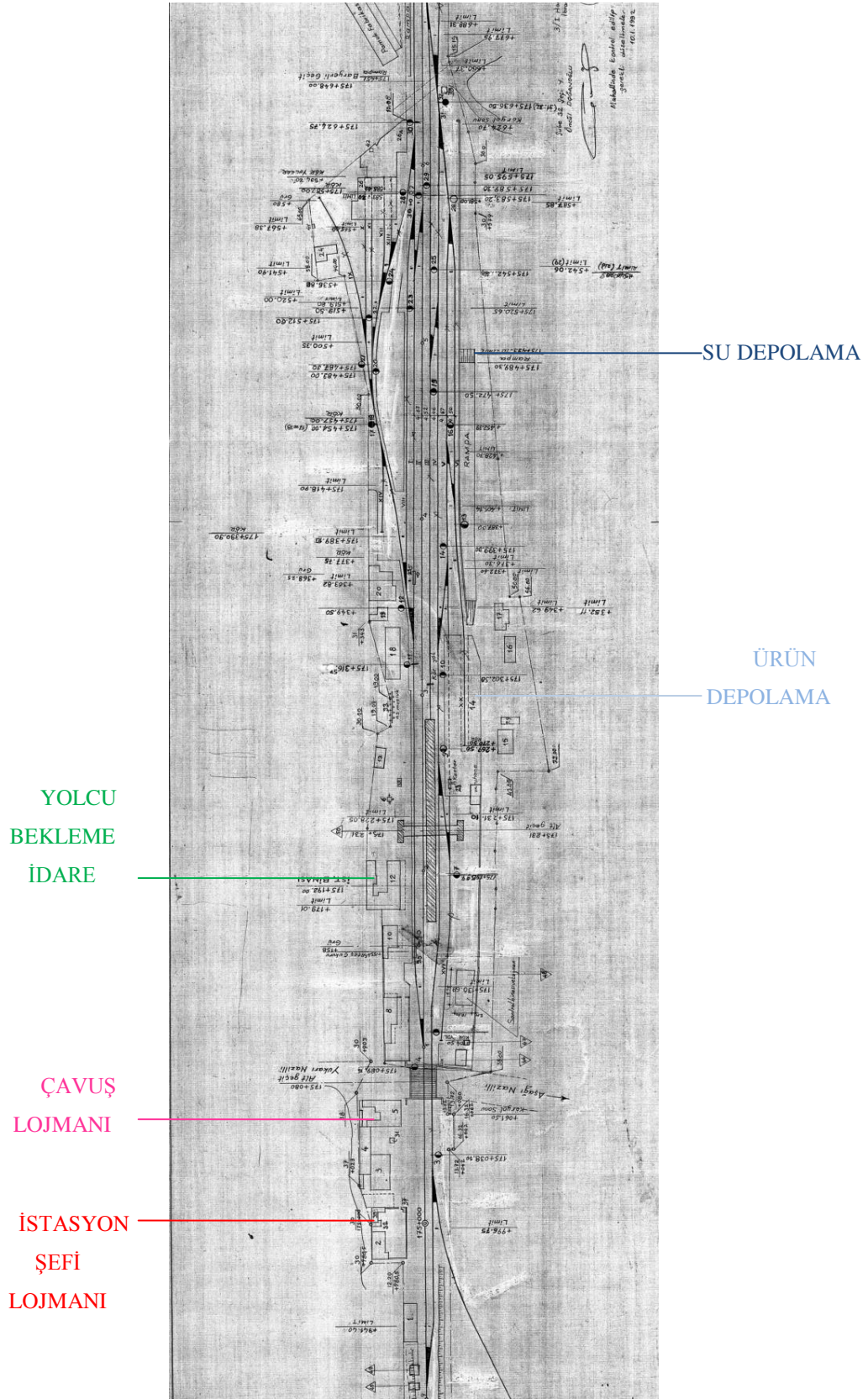
Şekil 4.72’de görülen 1968 yılı çiziminde, yolcu bekleme/idare, teknik bakım ve ikamet yapıları, doğu-batı doğrultusundaki hattın kuzey yönünde hat boyunca sıralanmaktadır. Demiryolu hattının ayakta kalabilen tek özgün “kahve” yapısı da hattın kuzeyinde ve demiryolunun kıyısındadır.



Şekil 4.71 Yolcu bekleme/idare yapısı, Nazilli yerleşkesi, 2010.

Yerleşkede yer alan ürün depolama yapısı, hacim olarak İzmir-Aydın demiryolu hattının en büyük depolama yapısıdır ve hattın güneyinde konumlanmıştır. Yerleşkenin doğu ucunda da bir su depolama yapısı bulunmaktadır.

Yerleşke kullanılmakta olup, tüm yapılar özgün işlevlerini sürdürmeye devam etmektedirler.



Şekil 4.72 Yerleşim planı, Nazilli yerleşkesi, 1968 çizimi, TCDD 3.Bölge arşivi.



Şekil 4.73 Ürün depolama ve yükleme yapısı, Nazilli yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.74 "Kahve" yapısı, Nazilli yerleşkesi, 2010.

Kuyucak

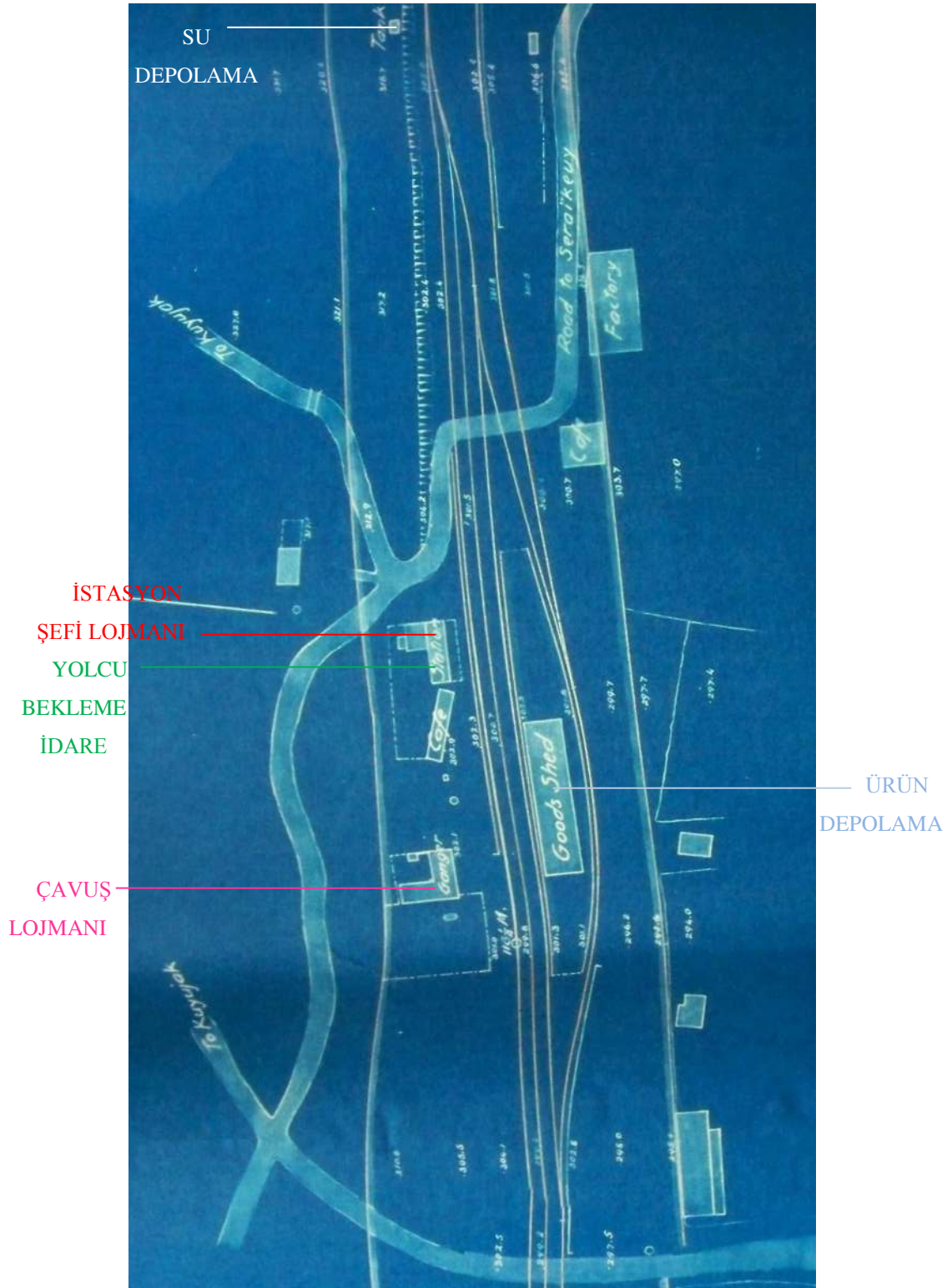
Orta ölçekli bir yerleşke olan Kuyucak, hattın 187.kilometresinde yer almaktadır.

Yerleşke, Şekil 4.76’da görülen özgün yerleşim planında olduğu gibi, hattın kuzeyindeki alt katında yolcu bekleme/ idare ve üst katındaki ikamet işlevinden oluşan iki katlı yapı ile hattın güneyinde bulunan ürün depolama yapısından oluşmaktadır.



Şekil 4.75 Yolcu bekleme/idare yapısı, Horsunlar yerleşkesi, 2010.

Günümüzde kullanıma açık olan yerleşkenin yolcu bekleme/ idare yapısı özgün işlevini sürdürse de ürün depolama yapısı, özgün işlevini yitirmiş ve marangozhane olarak kiralanmıştır. Özgün yerleşim planında yer alan ikamet (çavuş lojmanı) ve “kahve” yapısı bugün mevcut değildir.



Şekil 4.76 Yerleşim planı, Kuyucak yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Horsunlar (Horsunlu)

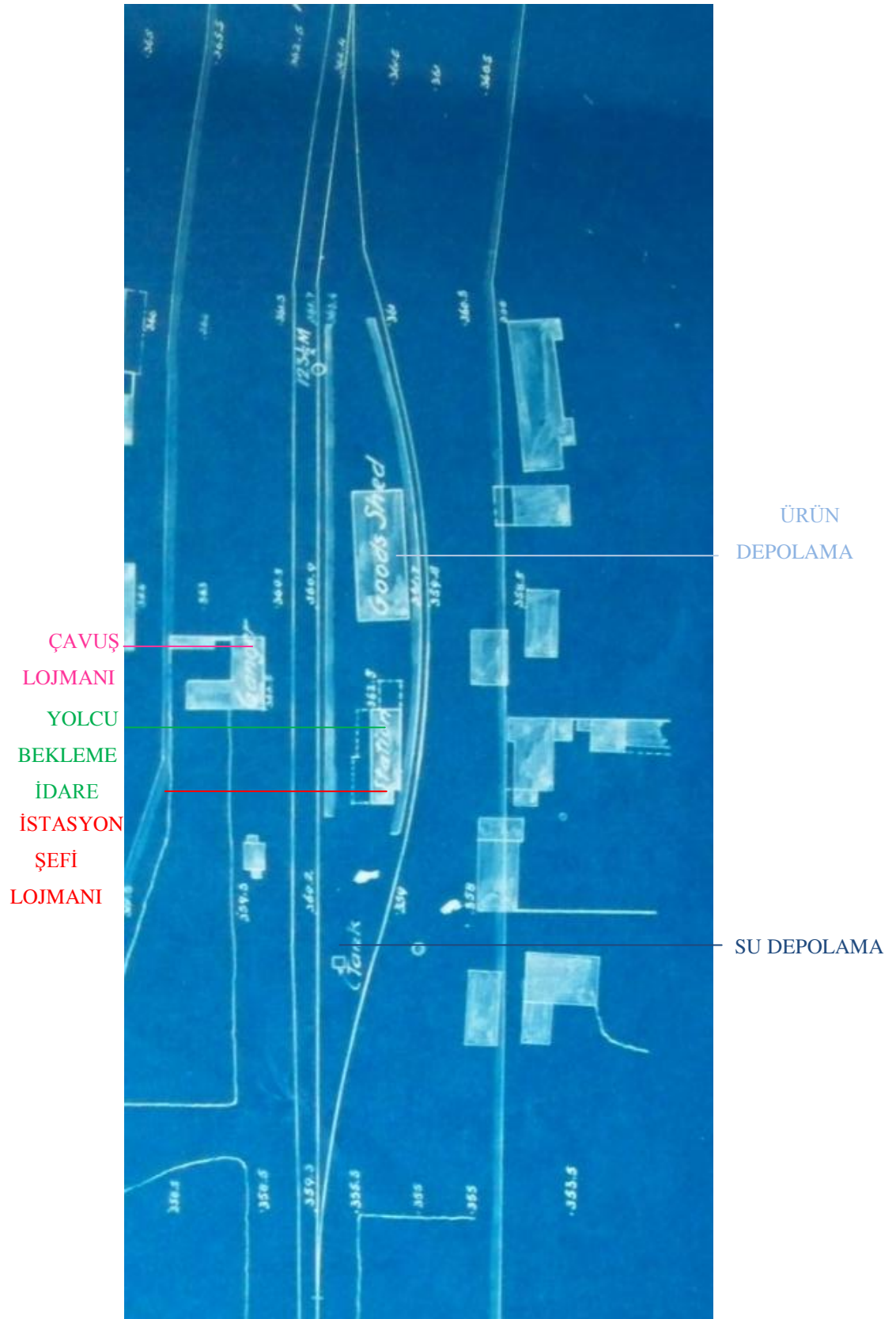
Bol su kaynakları ile tanınan Horsunlar yerleşkesi, küçük ölçekli olup, hattın 199.kilometresine konumlanmıştır.

Şekil 4.78'deki özgün yerleşim planında, yolcu bekleme/idare, ürün depolama, ikamet (çavuş lojmanı) ve su depolama yapılarından oluştuğu görülmektedir.



Şekil 4.77 Yolcu bekleme/ idare yapısı, Horsunlar yerleşkesi, 2010.

Güney yönünde hatta paralel olarak konumlanmış olan yolcu bekleme/idare yapısının doğusunda yer alan ürün depolama yapısı günümüzde yerinde değildir. Kullanıma açık olan yerleşkede, yolcu bekleme/idare ve ikamet (çavuş lojmanı) özgün işlevinde kullanılmaktadır.



Şekil 4.78 Yerleşim planı, Horsunlar yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Burhaniye (Buharkent)

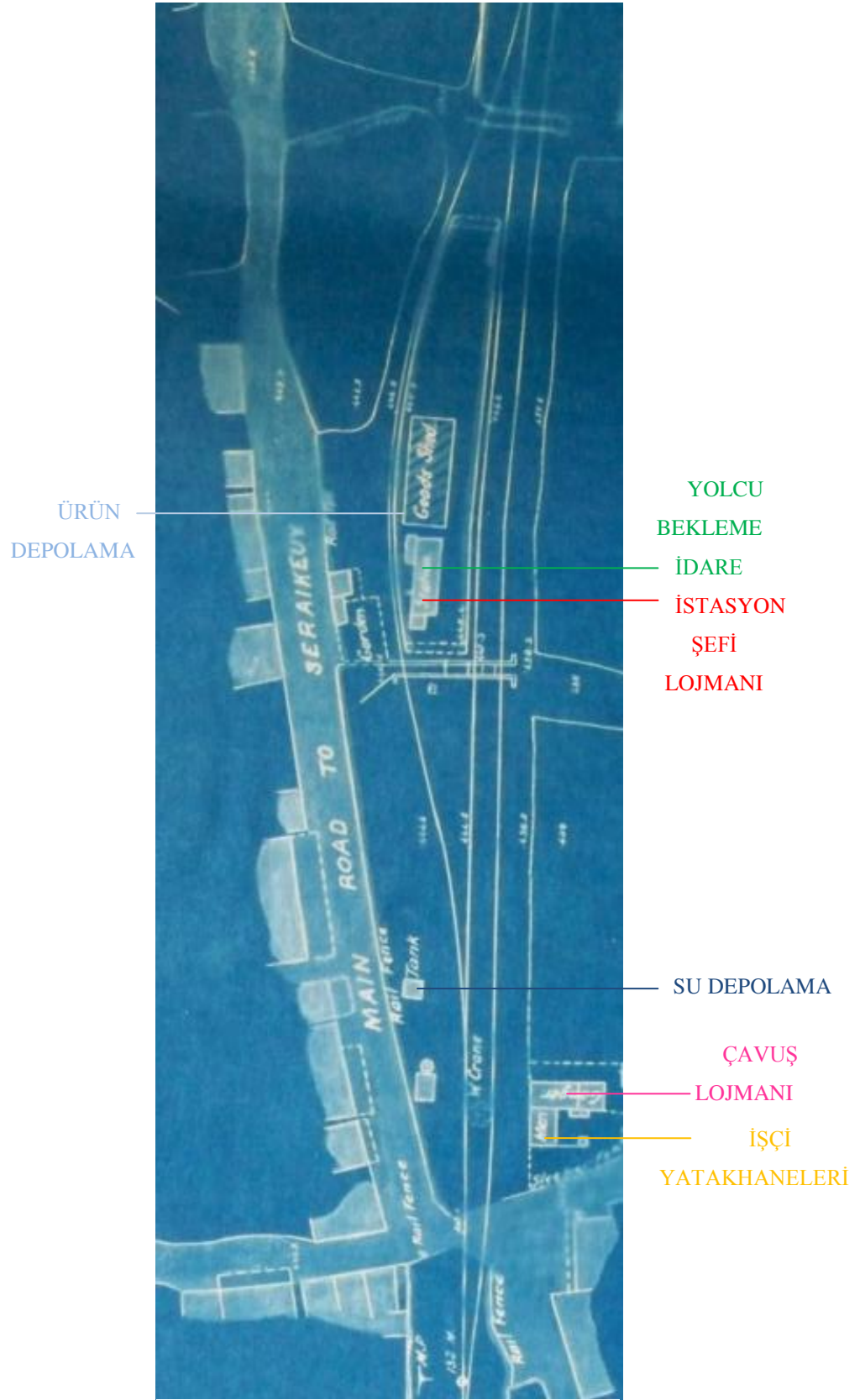
Demiryolu hattının 213.kilometresinde Burhaniye yerleşkesi bulunmaktadır.

Şekil 4.80’de yer alan özgün yerleşim planında yerleşkenin yolcu bekleme/idare, ürün depolama, ikamet (çavuş lojmanı, işçi yatakhanesi) ve su depolama yapılarından oluştuğu görülmektedir. Kuzey yönünde hatta paralel olarak yan yana konumlanmış olan iki katlı yolcu bekleme/idare yapısı/ikametinin birlikte çözüldüğü yapı ile ürün depolama yapısı yer almaktadır. Yerleşke girişinde tali bir hatla ürün depolama yapısına ulaşılmaktadır. Hattın güneyinde ise ikamet (çavuş lojmanı ve işçi yatakhanesi) yer alır.



Şekil 4.79 Yolcu bekleme/ idare ve lojmanın birlikte çözüldüğü yapı, Burhaniye (Buharkent) yerleşkesi 2010.

Kullanıma açık olan yerleşkede, ikamet (çavuş lojmanı ve işçi yatakhanesi) yapıları yok olmuşlardır.



Şekil 4.80 Yerleşim planı, Burhaniye yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Sarayköy

Üçüncü etabın son noktası olan Sarayköy, hattın 231.kilometresinde inşa edilmiş orta ölçekli bir yerleşkedir.

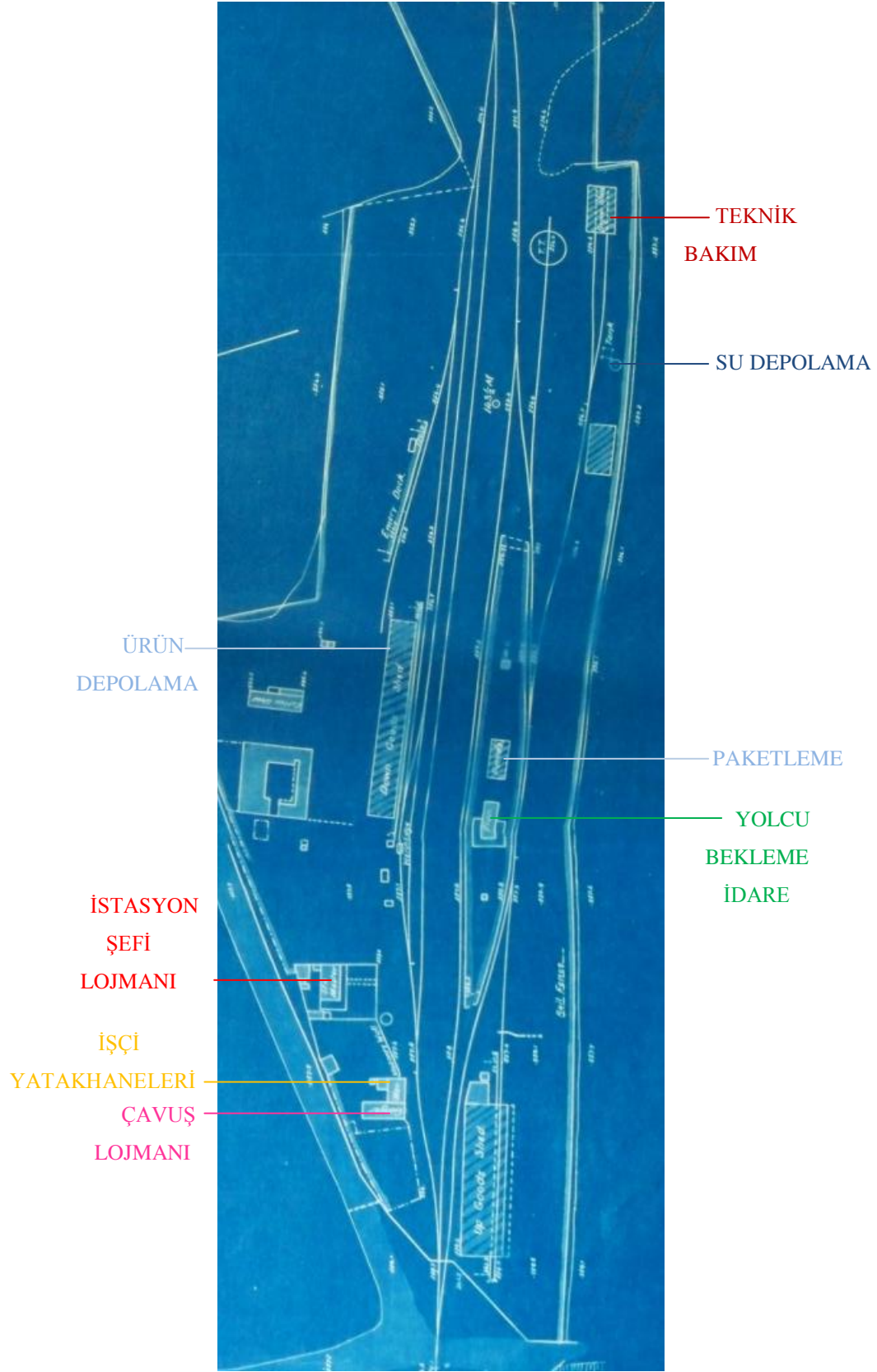
Sarayköy, önemli miktarda pamuk üretimiyle tanınan bir yerleşim olup, buğday, arpa ve çeşitli dokumalar Osmanlı döneminin önemli ihraç ürünleri olmuşlardır (İnan, 1997).

Sarayköy yerleşkesi, üçüncü etabın son yerleşkesi olması ve sahip olduğu tip işlevlerin yanında Şekil 4.82’de görüldüğü gibi büyük ölçekli olan ve hattın hem kuzeyinde, hem de güneyinde yer alan ürün depolama yapıları, paketleme yapısı ve ikamet (istasyon şefi lojmanı) ile dikkat çekmektedir.



Şekil 4.81 Yolcu bekleme/idare yapısı, Sarayköy yerleşkesi, 2010.

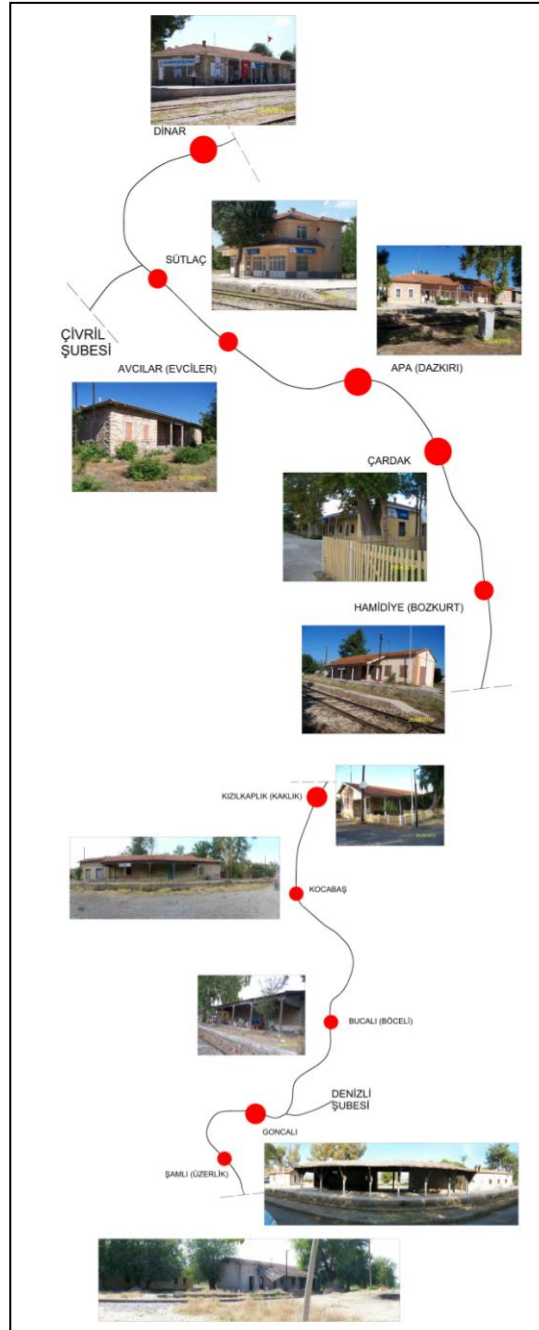
Günümüzde kullanıma açık olan yerleşkenin, hattın güneyindeki ürün depolama yapısı ve teknik bakım yapıları ile döner köprü haricindeki tüm yapıları yerindedir. Ancak yalnızca yolcu bekleme/idare yapısı kullanılmaktadır.



Şekil 4.82 Yerleşim planı, Sarayköy yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

4. Etap

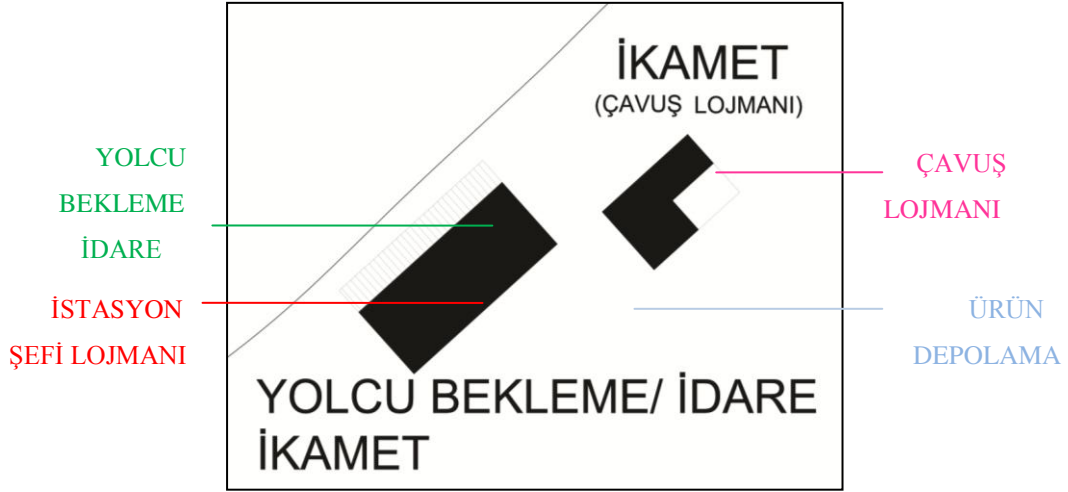
Şamlı Yerleşkesi'nden başlayan ve hatta 4. Etap olarak adlandırılan bölümü 11 yerleşkeden oluşmaktadır. Bunlar; Şamlı (Üzerlik), Gancalı (Goncalı), Bucalı (Böceli), Kocabaş, Kızılkaplık (Kaklık), Hamidiye (Bozkurt), Çardak, Apsa (Dazkırı), Avcılar (Evciler), Sütlaç ve Dinar yerleşkeleridir (Şekil 4.83).



Şekil 4.83 İzmir- Aydın demiryolu 4. etap yerleşkeleri.

Şamlı (Üzerlik)

Dördüncü etabın ilk yerleşkesi, hattın 241.kilometresinde inşa edilmiş olan küçük ölçekli Şamlı yerleşkesidir. Yörede bol miktarda yetiştirilen pamuğun İzmir'e demiryolu ile kolaylıkla aktarılabilmesi amacıyla inşa edilmiştir



Şekil 4.85 Yerleşim planı, Şamlı yerleşkesi, 2010.

Özgün yerleşim planı ile ilgili elde herhangi bir veri bulunmayan yerleşkede, yolcu bekleme/idare ve ikamet yapısı (çavuş lojmanı) güney yönünde hat boyunca sıralanmaktadır.



Şekil 4.86 Genel görünüm, Şamlı yerleşkesi, 2010.

Günümüzde, kullanıma kapalı olan yerleşkede, yolcu bekleme/idare yapısı ile ikamet yapısı yerinde olsa da oldukça harap durumdadır. Yerleşke atıl durumdadır.

Gancalı (Goncalı)

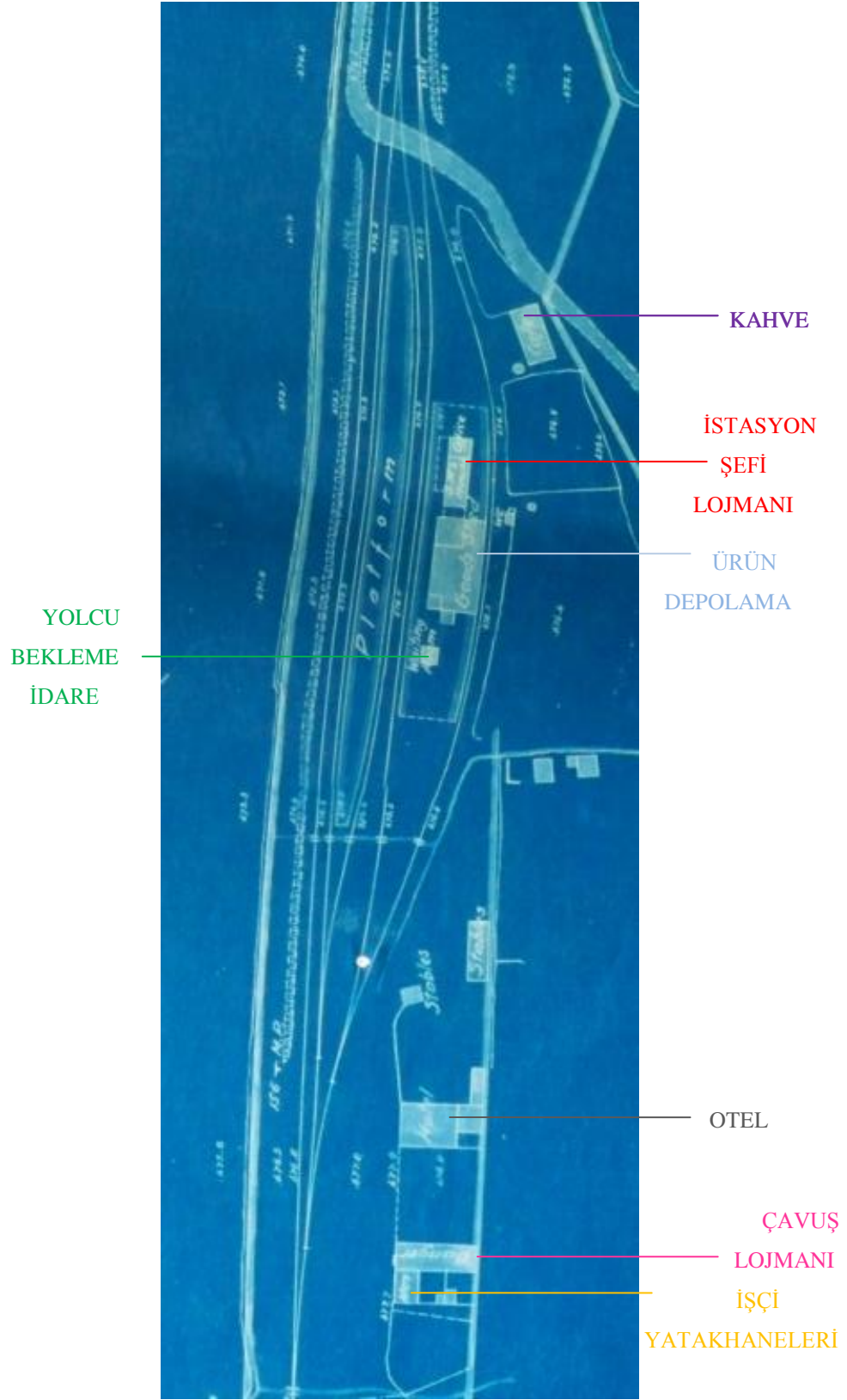
Hattın 251.kilometresinde konumlanmış olan Gancalı yerleşkesi, bir diğer kervan yolları kesişim noktası olan Denizli şubesinin ana hattaki bağlantı noktası olması dolayısıyla önemlidir. Yerleşkenin doğusundan Denizli' ye şube hattı ayrılmaktadır.

Şekil 4.88'de görülen özgün yerleşim planında, Gancalı yerleşkesi, hattın güneyinde sıralanan yolcu bekleme/ idare, ürün depolama ve paketleme yapılarından oluşmaktadır. Yerleşkeden ayrı güneydoğu yönünde konumlanmış olan “kahve” yapısı ile güneybatı yönünde batıdan doğuya sıralanan ikamet yapıları (çavuş lojmanı ve işçi yatakhane) ve geçici ikamet yapısı (otel) ile sosyal aktivite (ahırlar) yapılarından oluşmaktadır. Yerleşkenin batı ucunda da su depolama yapısı yer almaktadır.



Şekil 4.87 Genel görünüm, Gancalı yerleşkesi, 2010.

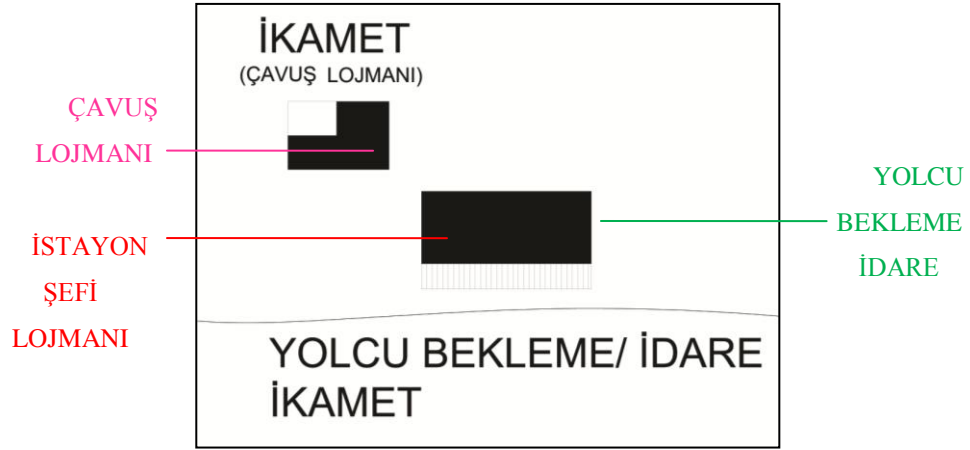
Günümüzde kullanıma açık olan yerleşkenin, “kahve” yapısı, ikamet yapıları (çavuş lojmanı ve işçi yatakhane), geçici ikamet (otel) yapısı ile sosyal aktivite (ahırlar) yapıları yok olmuşlardır.



Şekil 4.88 Yerleşim planı, Gancalı yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi Envanteri.

Bucalı (Böceli)

Küçük bir yerleşke olan Bucalı, hattın 261.kilometresinde bulunmaktadır



Şekil 4.89 Yerleşim planı, Böceli yerleşkesi, 2010.

Özgün yerleşim planı hakkında elde veri bulunmayan küçük ölçekli yerleşke, günümüzde, kuzey yönünde hatta paralel olarak konumlanmış olan yolcu bekleme/idare yapısı ve daha geride ikamet (çavuş lojmanı) yapılarından oluşmaktadır. Ürün depolama yapısı tespit edilmemiştir.



Şekil 4.90 Yolcu bekleme/idare yapısı, Bucalı (Böceli) yerleşkesi, 2010.

Kullanıma kapalı olan yerleşkede, yolcu bekleme/ idare yapısı kaderine terk edilmişken, ikamet (çavuş lojmanı ve işçi yatakhane) yapıları konut işleviyle kullanılmak üzere kiraya verilmişse de oldukça harap durumdadırlar.

Kocabaş

Dördüncü etabın bir başka küçük yerleşkesi de hattın 275.kilometresinde inşa edilmiş olan Kocabaş yerleşkesidir.

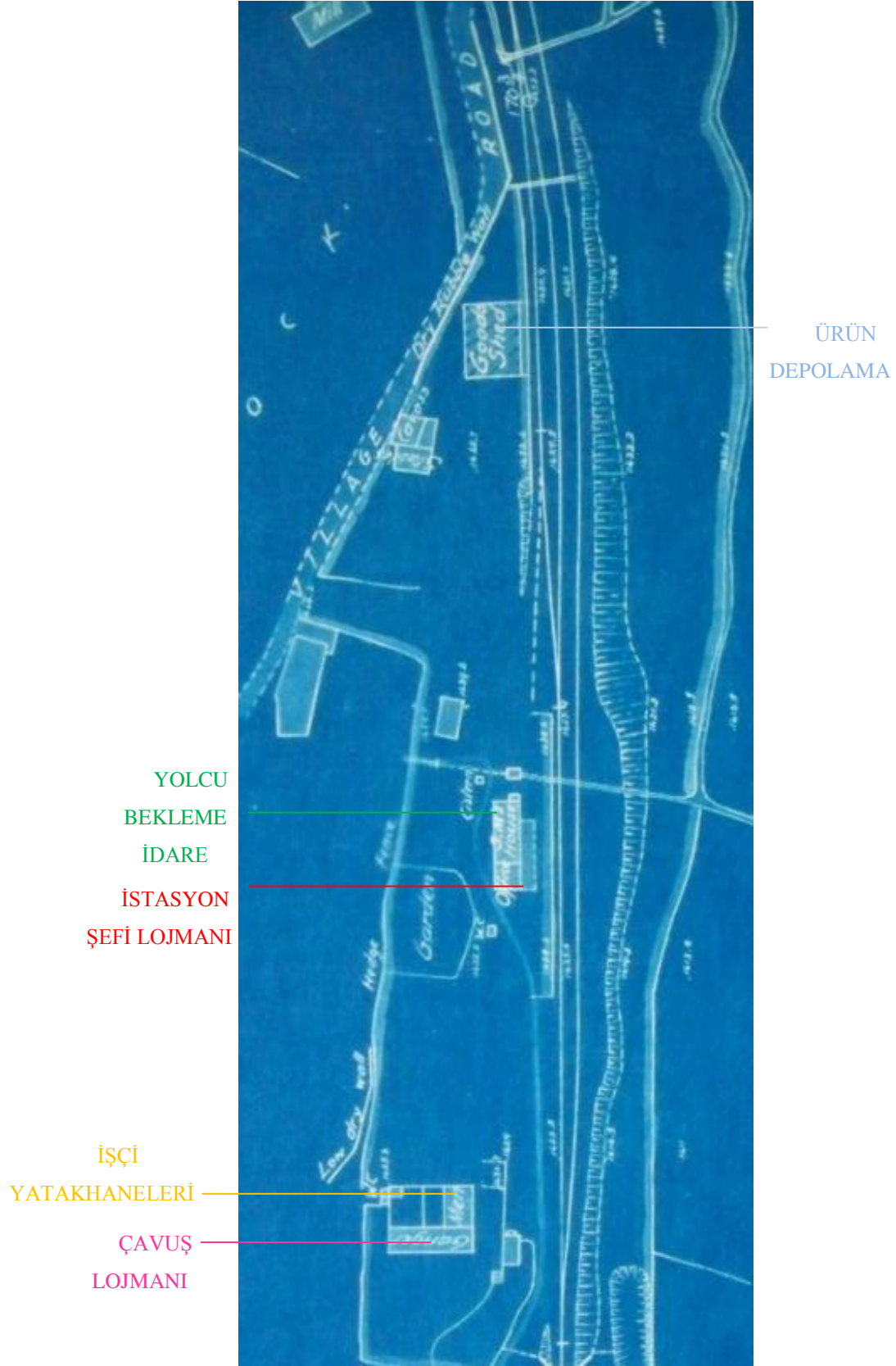
Afyon, buğday, arpa ve çavdar önemli tarım ürünlerindendir.

Şekil 4.92’de bulunan özgün yerleşim planına bakıldığında hattın kuzeyinde bitişik olarak çözülmüş olan tek katlı yolcu bekleme/idare/ikamet yapısı (istasyon şefi lojmanı) ile kuzeybatı yönünde ayrı olarak yerleştirilmiş olan ikamet (çavuş lojmanı ve işçi yatakhaneleri) bulunmaktadır. Kuzeydoğuda konumlanan ürün depolama yapısına ana hattın ayrılan bir tali hattın ulaşılmasıdır. Ürün depolama yapısının hemen kuzeyine yerleştirilmiş olan sosyal aktivite yapısı (ahırlar) ve bölgenin ürünlerini halktan toplayan komisyoncu için inşa edilmiş olan yapı, yerleşkenin sahip olduğu farklı işlev gruplarıdır.



Şekil 4.91 Yolcu bekleme/idare ve ikamet yapısı, Kocabaş yerleşkesi, 2010.

Günümüzde kullanıma kapalı olan yerleşkenin yalnızca kuzeybatı yönündeki ikamet yapısı (çavuş lojmanı ve işçi yatakhaneleri) kullanılmaktadır. Yolcu bekleme/idare/lojman yapısı (istasyon şefi lojmanı) kaderine terk edilmiştir. Ürün depolama yapısı ile ürün depolama yapısının hemen kuzeyine yerleştirilmiş olan sosyal aktivite yapısı (ahırlar) ve bölgenin ürünlerini halktan toplayan komisyoncu için inşa edilmiş olan yapı, yok olmuşlardır.



Şekil 4.92 Yerleşim planı, Kocabaş yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Kızılkaplık (Kaklık)

Demiryolu hattının 284.kilometresinde yer alan Kızılkaplık yerleşkesi, büyük ölçekli ürün depolama yapılarıyla öne çıkmaktadır.

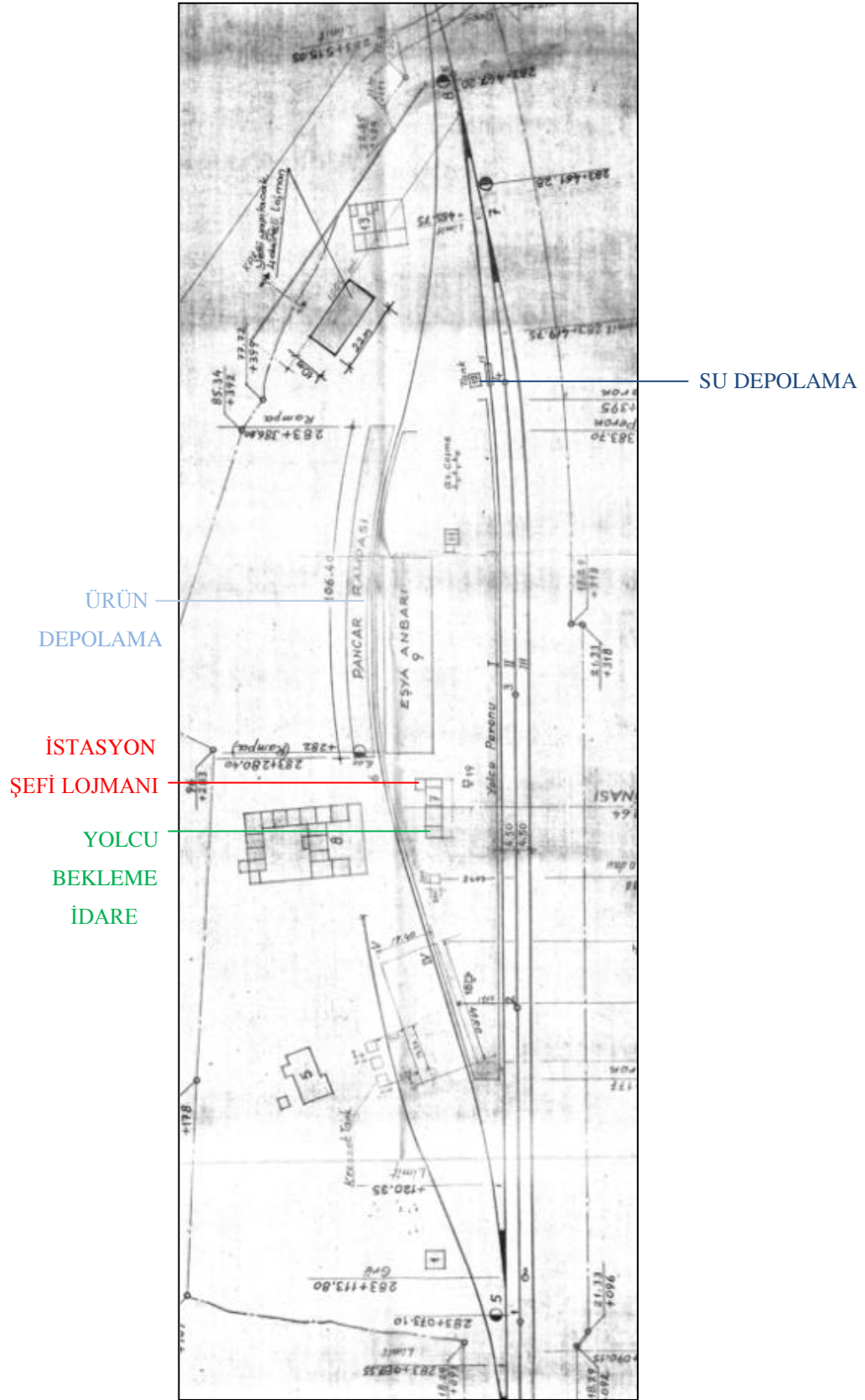
Bölgede yetiştirilen afyon önemli ihraç maddesidir. Buğday, arpa ve çavdar diğer önemli tarım ürünleridir.

Özgün yerleşim planı ile ilgili elde herhangi bir veri bulunmasa da, günümüzde, Şekil 4.94'te görüldüğü gibi, hattın kuzeyinde, küçük ölçekli yolcu bekleme/idare/ikamet yapısı (istasyon şefi lojmanı) ile kuzeydoğu yönündeki yerleşke büyüklüğü ile kıyaslandığında büyükçe sayılabilecek ürün depolama ve yerleşkenin kuzeydoğu ucundaki su depolama yapısı bulunmaktadır. Ürün depolama yapılarına ayrılan tali hat sökülüştür.



Şekil 4.93 Yolcu bekleme/idare ve ikamet yapısı, Kızılkaplık (Kaklık) yerleşkesi, 2010.

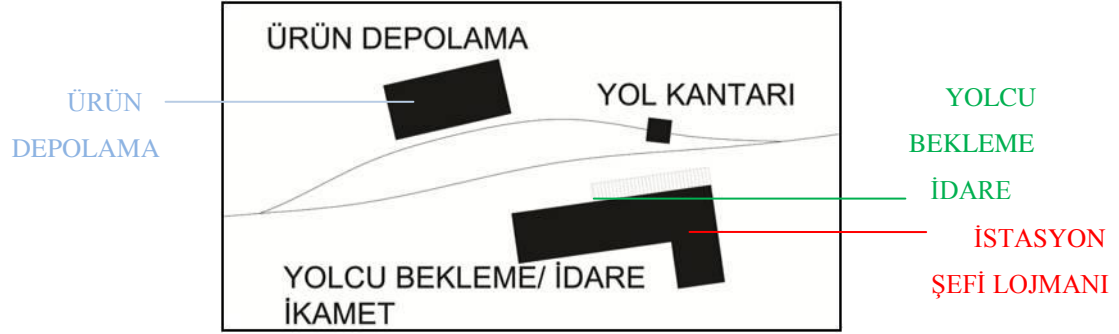
Demiryolu yenileme çalışmaları dolayısıyla kullanıma kapalı olan yerleşkenin yolcu bekleme/idare ve ikamet yapısı (istasyon şefi lojmanı) ve ürün depolama yapıları hala kullanımdadır.



Şekil 4.94 Kızılkaplık (Kaklık) Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge arşivi, 1992.

Hamidiye (Bozkurt)

Dördüncü etabın küçük yerleşkelerinden Hamidiye hattın 303.kilometresinde inşa edilmiştir.



Şekil 4.95 Hamidiye (Bozkurt) yerleşkesi yerleşim planı, 2010.

Özgün yerleşim planı ile ilgili elde herhangi bir veri bulunmayan bir diğer yerleşke olan Hamidiye (Bozkurt) dur. Hattın kuzeyine, küçük ölçekli ve bitişik olarak inşa edilmiş olan yolcu bekleme/ idare ve ikamet yapısı (istasyon şefi lojmanı) ile kuzeydoğu yönündeki ürün depolama ve yerleşkenin güneyinde inşa edilmiş olan yol kantarından oluşmaktadır. Ürün depolama yapısının ve yol kantarının kullanımı için yapılmış olan bir tali hat bulunmaktadır.

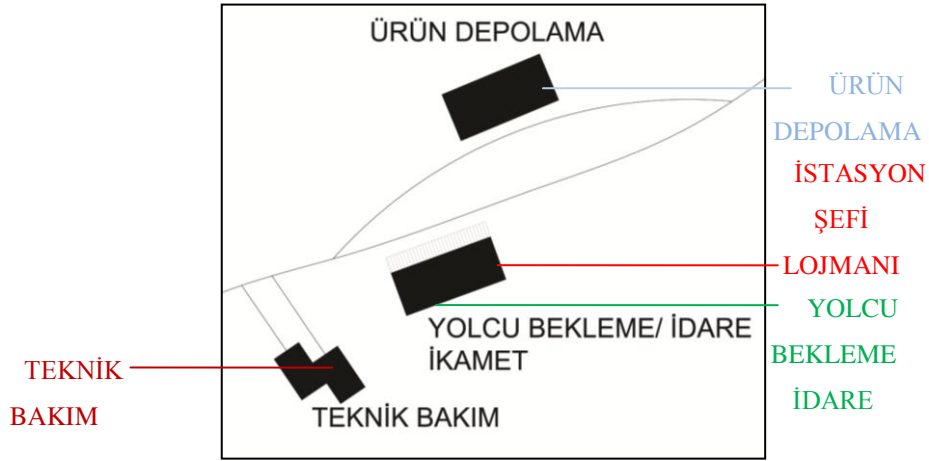


Şekil 4.96 Yolcu bekleme/idare yapısı/ikamet, Hamidiye (Bozkurt) yerleşkesi, 2010.

Kullanıma kapalı olan yerleşke atıl durumdadır.

Çardak

Hattın 309.kilometresinde Çardak yerleşkesi yer alır.



Özgün yerleşim düzeni ile ilgili elde yeterli bilgi bulunmayan yerleşke, hattın kuzeyindeki yolcu bekleme/idare yapısı ve bu yapının kuzeydoğusunda konumlanan küçük teknik bakım yapısı ile hattın güneyinde bulunan yerleşke boyutu ile kıyaslandığında oldukça büyük bir ürün depolama yapısından oluşmaktadır.



Şekil 4.98 Yolcu bekleme/idare yapısı, Çardak yerleşkesi, 2010.

Yerleşke kullanıma kapalıdır.

Apsa (Dazkırı)

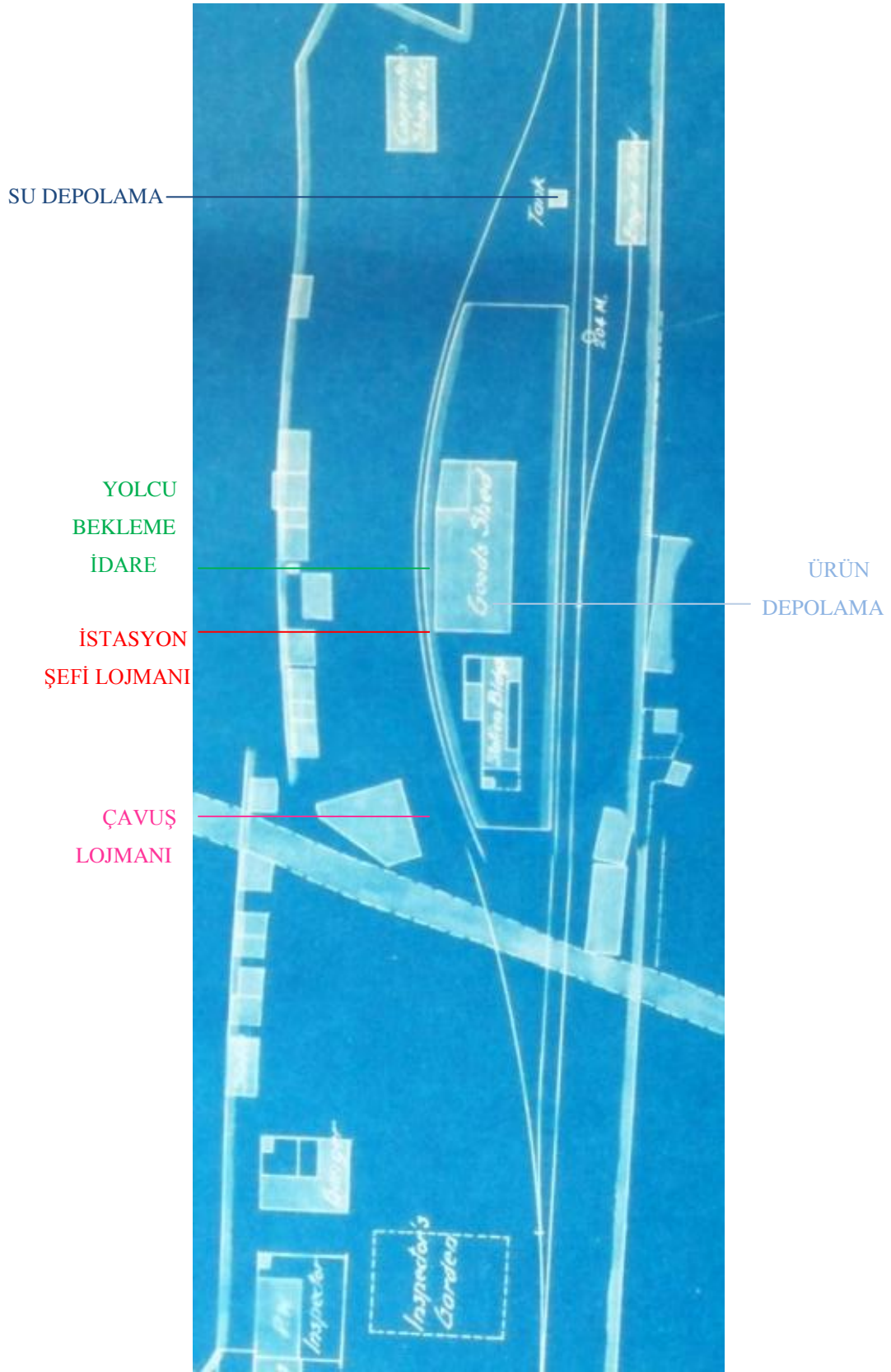
Hat üzerindeki büyük yerleşkelerden olan Apsa, hattın 329.kilometresinde yer alır.

Şekil 4.100’de bulunan özgün yerleşim planına bakıldığında yolcu bekleme/ idare, ikamet (istasyon şefi lojmanı ve çavuş lojmanı) yapıları, ürün depolama yapıları, su depolama ve teknik bakım yapısından oluşmaktadır. Ana ile hat yerleşkeye girildiğinde, bir tali hat ile de depolama yapısına, bir diğer hat ile de teknik bakım yapısına ulaşılmaktadır. Yapıların geneli hattın kuzeyinde hat boyunca konumlanırken, yalnız teknik bakım yapısı hattın güneyinde yer alır.



Şekil 4.99 Yerleşkesi yolcu bekleme/idare yapısı, Apsa (Dazkırı) 2010.

Yerleşke tam ve eksiksiz olarak günümüze ulaşmıştır ve hat yenileme çalışmalarından dolayı kullanıma kapalı olsa da, yapılar TCDD personeli tarafından kullanılmaktadır.



Şekil 4.100 Yerleşim planı, Apsa (Dazkırı) yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Avcılar (Evciler)

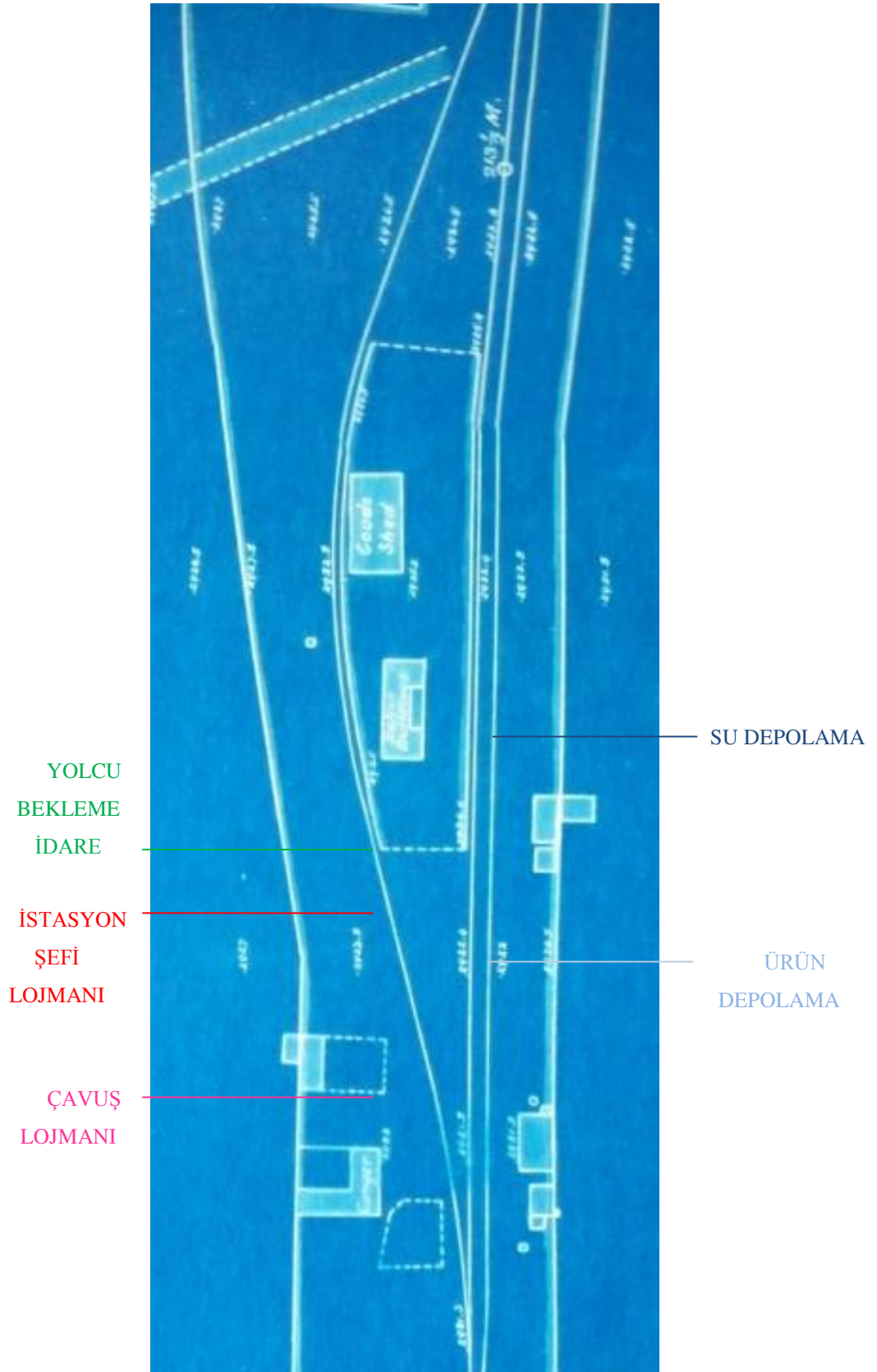
Dördüncü etabın diğer küçük ölçekli yerleşkeleriyle benzer özellikler gösteren Avcılar yerleşkesi, 344.kilometrede bulunmaktadır.

Şekil 4.102’deki özgün yerleşim planına bakıldığında yolcu bekleme/idare/ikamet (istasyon şefi lojmanı) yapısı, ikamet yapısı (çavuş lojmanı) ile ürün depolama yapılarından oluşmaktadır.



Şekil 4.101 Yolcu bekleme/idare yapısı-ikamet (istasyon şefi lojmanı), Avcılar (Evciler) yerleşkesi 2010.

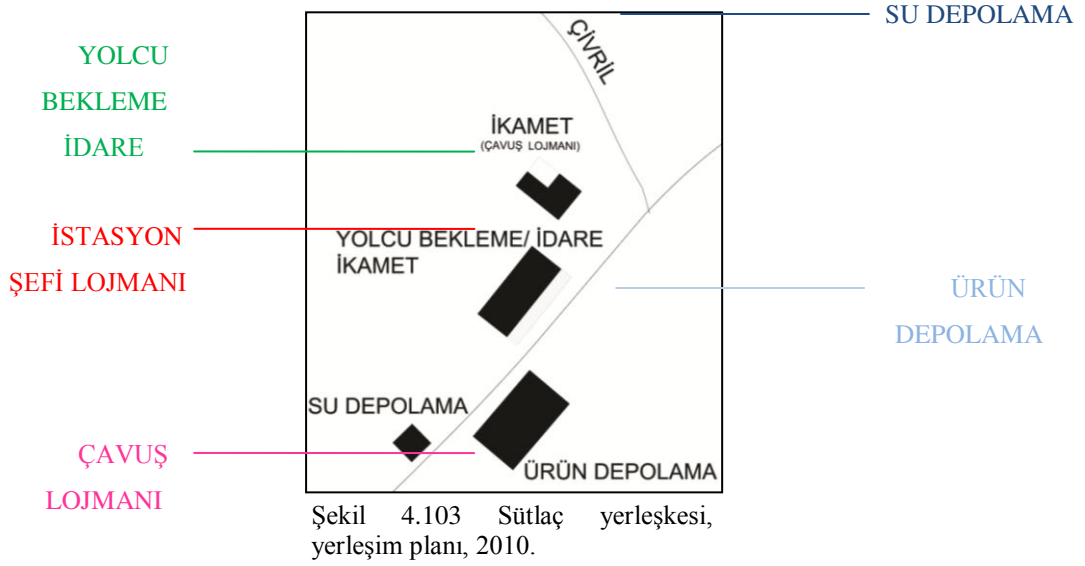
Günümüzde ana hat güzergâhı değiştirilmiş olduğundan yerleşke tamamen kaderine terk edilmiş durumda olup, yapılar oldukça haraptır.



Şekil 4.102 Yerleşim planı, Avcılar yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Sütlaç

Çivril şube hattının ana demiryolu hattı ile olan bağlantı noktası olmasıyla önemli olan Sütlaç, hattın 356.kilometresinde yer alır.



Özgün yerleşim düzeni ile ilgili elde yeterli bilgi bulunmayan yerleşke, hattın kuzeyindeki batıdan doğuya sırasıyla su depolama, yolcu bekleme /idare/ ikamet (istasyon şefi lojmanı) yapısı ve bu yapının kuzeydoğusunda konumlanan ikamet (çavuş lojmanı) ile hattın güneyinde bulunan ürün depolama yapılarından oluşmaktadır.



Şekil 4.104 Yenilenmiş olan yolcu bekleme/idare/ikamet (istasyon şefi lojmanı) yapısı, Sütlaç yerleşkesi, 2010.

Kullanıma

kapalı olan

yerleşke yolcu bekleme/idare-lojman yapısı yenilenmiştir. İkamet ve ürün depolama yapısı atıl durumdadır.

Dinar

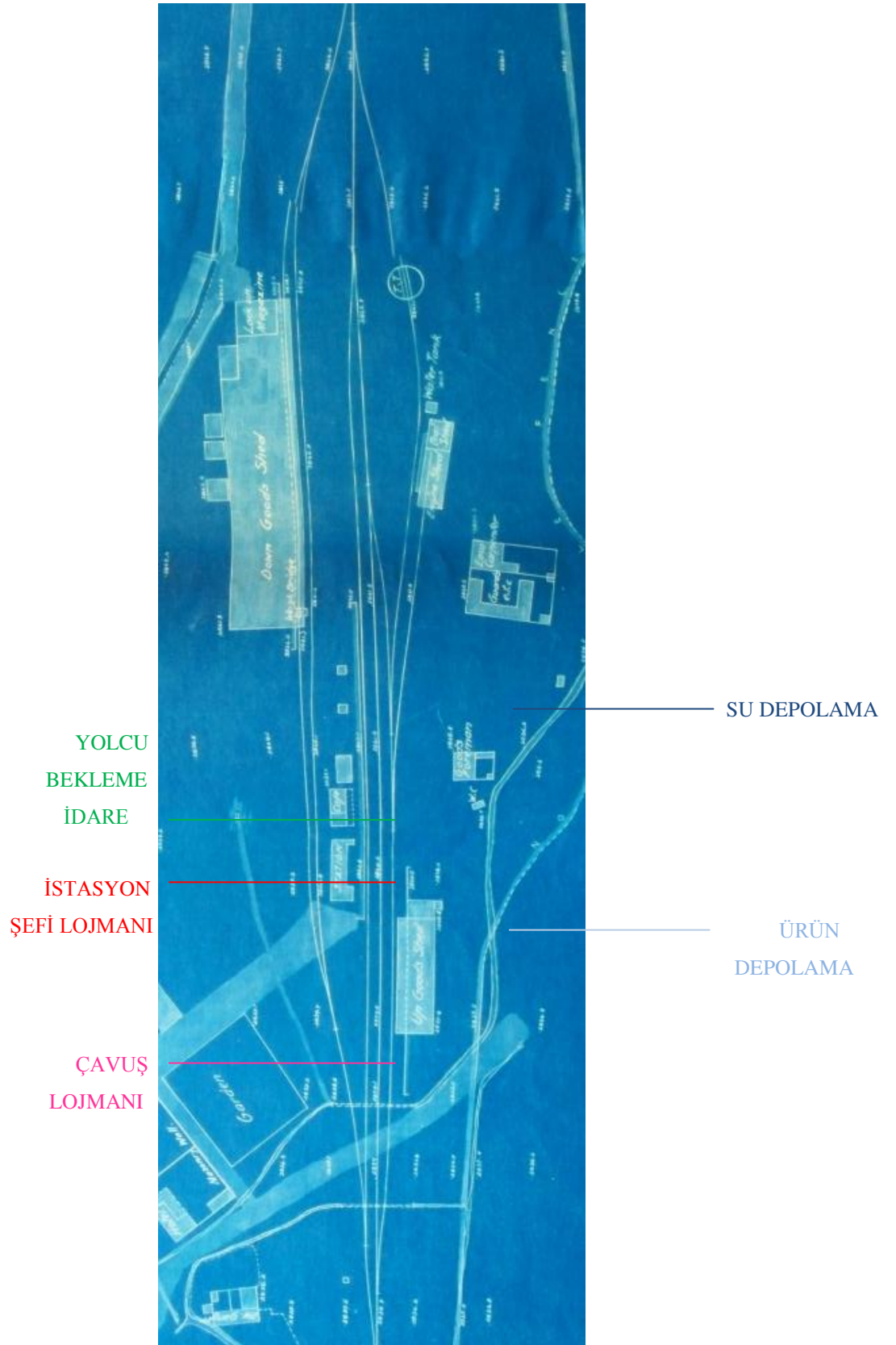
Dördüncü etabın son yerleşkesi olan Dinar, hattın 377.kilometresinde yer almaktadır.

Şekil 4.106’da görülen özgün yerleşim planında, yerleşkeyi, hattın kuzeyinde, batıdan doğuya sırasıyla yolcu bekleme/idare yapısı, “kahve”, büyük ölçekli bir ürün depolama ile hattın güneyinde, batıdan doğuya daha orta ölçekli bir diğer ürün depolama yapısı ile teknik bakım, su depolama ve kömür depolama yapıları ile döner köprü oluşturmaktadır. Yerleşke sınırları oldukça geniş tutulduğundan ayrı bir ikamet yapısı (istasyon şefi lojmanı), geçici ikamet yapısı (otel) hattın yerleşkenin kuzey ucunda, önceki yerleşkelerde rastlamadığımız marangozhane ve güvenlik gibi işlevlere ait yapılar da güneyinde yerleşkenin güney ucunda yer almaktadır.

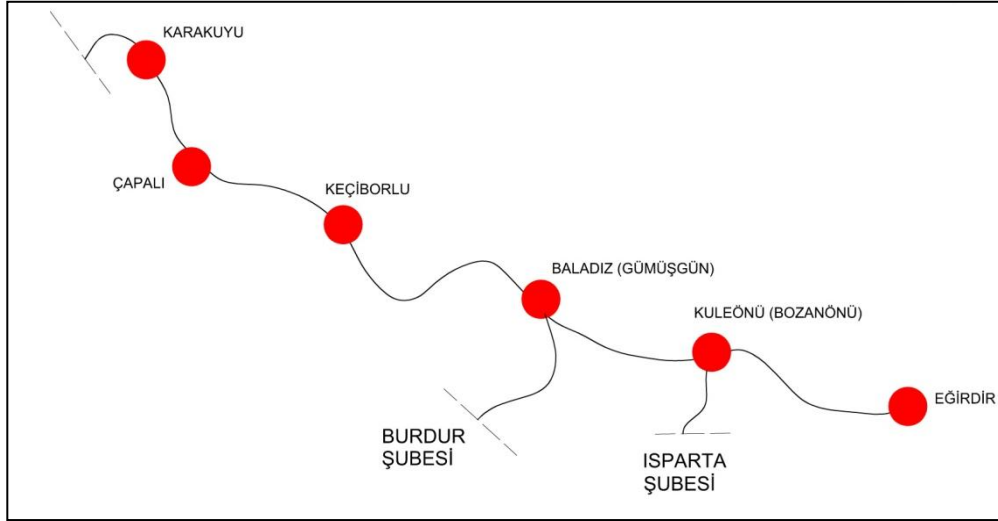


Şekil 4.105 Yolcu bekleme/idare yapısı, Dinar yerleşkesi, 2010.

Kullanıma kapalı olan yerleşkenin, yolcu bekleme/idare/ikamet yapısı ve ürün depolama yapıları kullanılmakta ve iyi durumdadır. Teknik bakım ve su depolama yapıları kaderine terk edilmişlerdir. Yerleşkenin diğer yapıları günümüze ulaşamamıştır.



Şekil 4.106 Yerleşim planı, Dinar yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.



Şekil 4.107 İzmir- Aydın demiryolu 5. etap yerleşkeleri.

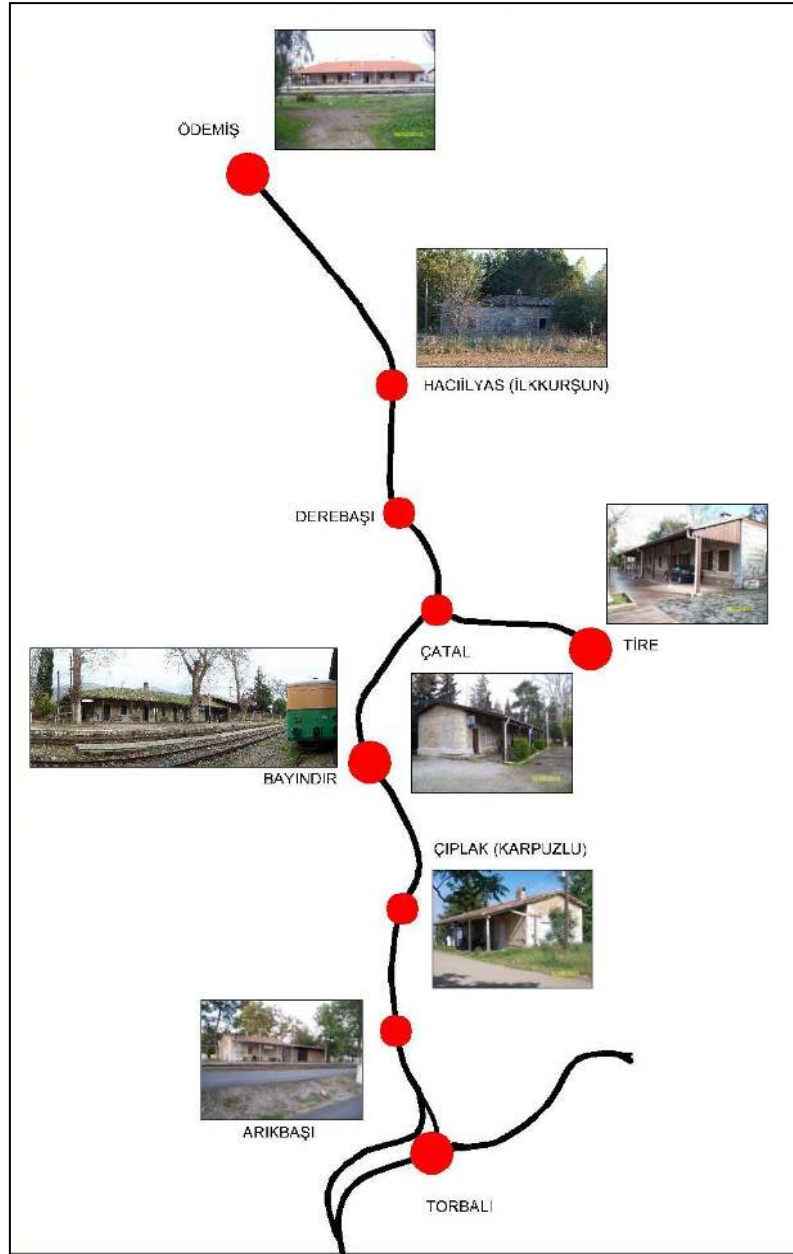
Karakuyu Yerleşkesi'nden başlayan ve hattın 5. Etap olarak adlandırılan bölümü 6 yerleşkeden oluşmaktadır. Bunlar; Karakuyu, Çapalı, Keçiborlu, Baladız (Gümüşgün), Kuleönü (Bozanönü) ve Eğirdir yerleşkeleridir (Şekil 4.107).

Bu çalışma sınırları tespit edilirken odaklanılan zaman diliminin XIX. yüzyılın ikinci yarısı olması sebebiyle 5.etap bu çalışma kapsamına alınmamıştır.

Yukarıda İzmir- Aydın demiryolu ana hattının tüm yerleşkeleri batıdan doğuya doğru hat üzerindeki konumuna göre anlatılmıştır. Ana hattın yanı sıra, demiryolunun XIX. yüzyıl içinde inşa edilmiş beş şubesi bulunmaktadır. Hat üzerindeki konumuna göre batıdan doğuya sıralanan bu hatlar sırasıyla, Ödemiş ve Tire Şubesi, Söke Şubesi, Denizli Şubesi ve Çivril Şubeleridir. Şube yerleşkelerinin genel karakterine bakıldığında, ana hat yerleşkeleriyle benzer mimari özellikler gösterebilirler de son istasyonlar haricinde, daha küçük ölçekli oldukları görülmektedir.

Ödemiş ve Tire Şubesi

Ana hatta Torbalı yerleşkesi ile bağlanan Ödemiş ve Tire Şubesi, Arıkbaşı, Çaylak (Karpuzlu), Bayındır, Çatal yerleşkeleri ortak olmak üzere Ödemiş yönünde Derebaşı, Hacıilyas (İlkkurşun) ve Ödemiş; Tire yönünde ise Tire yerleşkesine bağlanmaktadır (Şekil 4.108).



Şekil 4.108 Ödemiş-Tire Şubesi yerleşkeleri.

Arıkbaşı

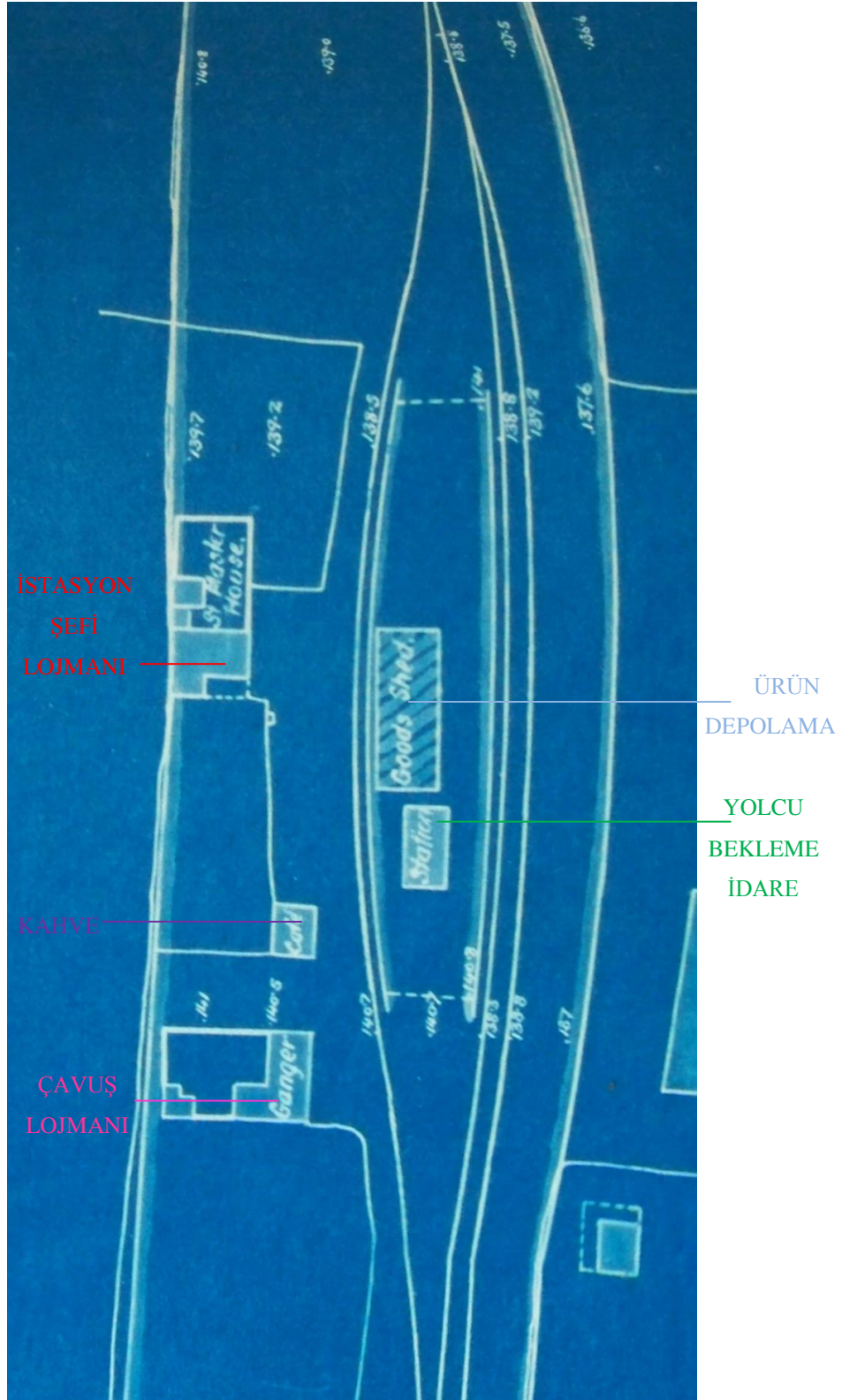
Torbalı'dan Ödemiş ve Tire şube hattının ilk yerleşkesi olan Arıkbaşı, 14.kilometrede konumlanır.

Doğu-batı doğrultusunda uzanan yerleşkenin Şekil 4.110'da görülen özgün yerleşim planında, yolcu bekleme/ idare yapısı ile ürün depolama yapısı hattın kuzeyi boyunca yerleştirilmiştir. Ürün depolama için ayrılmış olan tali hattın kuzeyinde ikamet yapıları (istasyon şefi lojmanı, çavuş lojmanı ve işçi yatakhaneleri) yer almaktadır. İkamet yapılarının çevrelediği alana da “kahve” yapısı yerleştirilmiştir.



Şekil 4.109 Arıkbaşı yolcu bekleme ve idare yapısı ile ürün depolama yapısı, 2011.

Günümüzde kullanılmayan yerleşkede, “kahve” yapısı dışındaki tüm yapılar yerindedir. İkamet yapılarından çavuş lojmanı kiralama yoluyla kullanılmaya çalışılsa da diğer yapılar kaderine terk edilmiştir.



Şekil 4.110 Yerleşim planı, Arıkbaşı yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Çaylak (Karpuzlu)

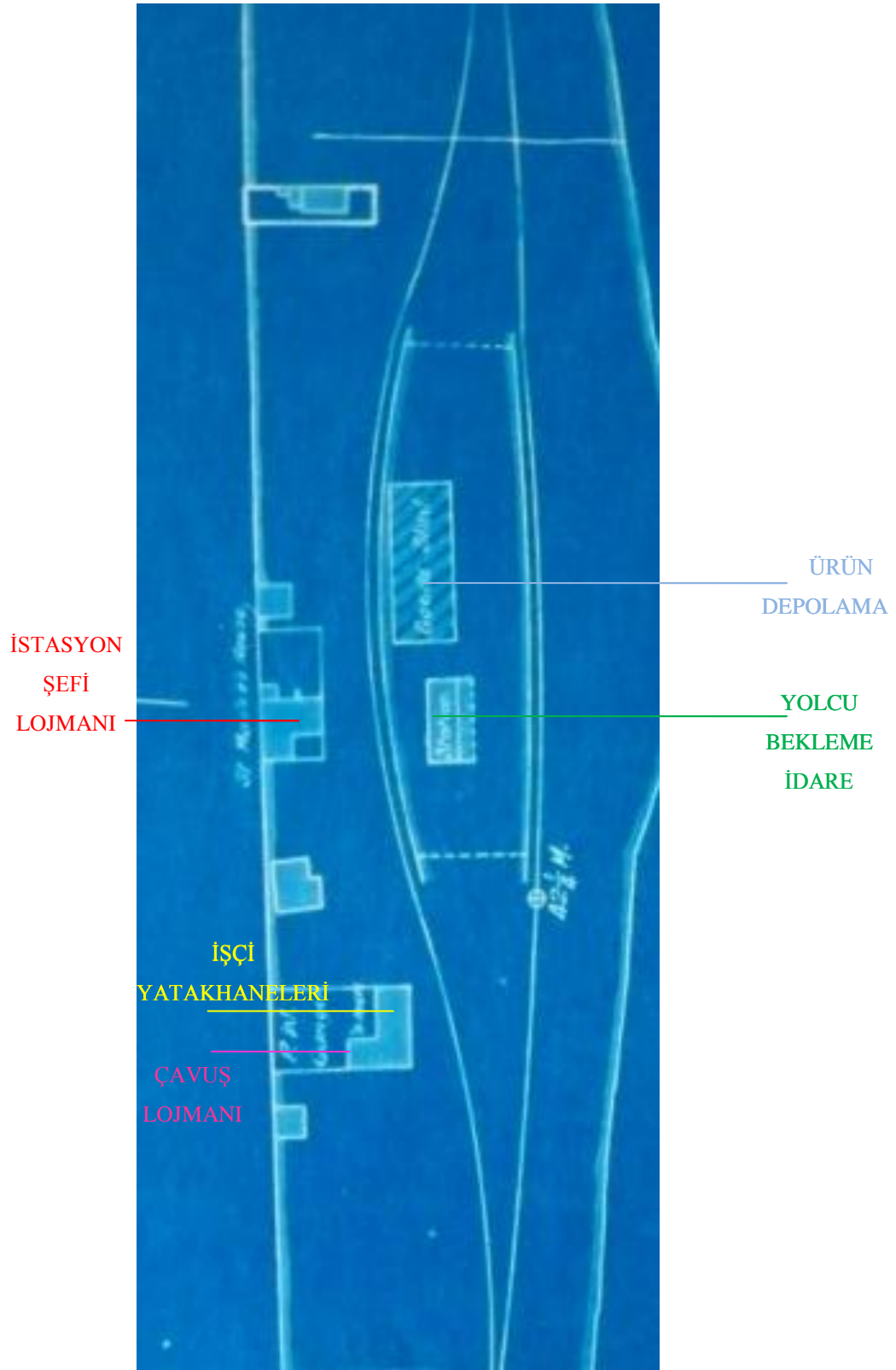
Ödemiş ve Tire şube hattının ikinci yerleşkesi olan Çaylak, 20.kilometrede konumlanır.

Doğu-batı doğrultusunda uzanan yerleşkenin Şekil 4.112’de görülen özgün yerleşim planında, yolcu bekleme/ idare yapısı ile ürün depolama yapısı hattın kuzeyi boyunca yerleştirilmiştir. Ürün depolama için ayrılmış olan tali hattın kuzeyinde ikamet yapıları (istasyon şefi lojmanı, çavuş lojmanı) yer almaktadır.



Şekil 4.111 Yolcu bekleme/ idare yapısı, Çaylak yerleşkesi, 2012.

Günümüzde Ödemiş ve Tire şubesinin tek kullanıma açık yerleşkelerinden biridir. Ancak kullanıma açık olsa da yapılar kullanılmamakta, adeta bir durak gibi sadece yolcu bekleme amaçlı hizmet vermektedir. Ürün depolama yapısı ve ikamet yapısı (çavuş lojmanı) yıkılmıştır. İkamet yapılarından istasyon şefi lojmanı kiralama yoluyla konut işleviyle kullanılmaya devam edilmektedir.



Şekil 4.112 Yerleşim planı, Çaylak (Karpuzlu) yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Bayındır

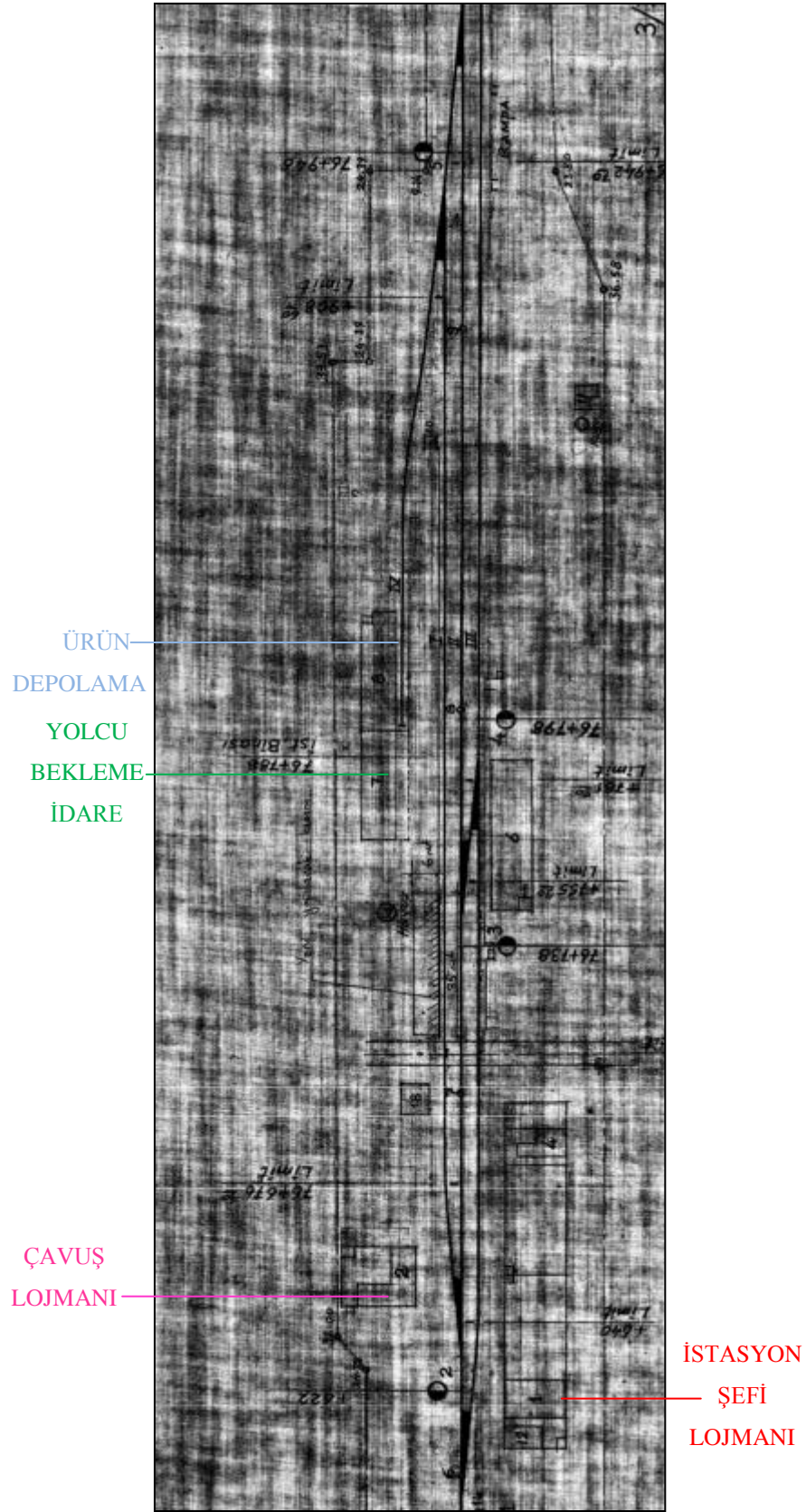
Tire ve Ödemiş şube hattının önemli yerleşkelerinden olan Bayındır hattın 29.kilometresinde yer almaktadır.

Özgün yerleşimi hakkında elde veri bulunmamaktadır. Günümüzdeki yerleşim durumuna bakıldığında, hattın kuzeyinde batıdan doğuya sırasıyla ikamet yapısı (çavuş lojmanı), yolcu bekleme ve ürün depolama yapısı, güneyinde ise ikamet yapıları (istasyon şefi lojmanı) bulunmaktadır.



Şekil 4.113 Yolcu bekleme/idare yapısı ve ürün depolama yapısı, Bayındır yerleşkesi, , 2010.

Günümüzde kullanımda olan yerleşkede yolcu bekleme/idare yapısı ve ürün depolama yapısında restore edilmiştir.



Şekil 4.114 Yerleşim planı, Bayındır yerleşkesi, 1960'lı yıllara ait çizim, TCDD 3.Bölge arşivi.

Çatal

Tire ve Ödemiş şube hattının iki farklı yöne ayrıldığı yerleşke olan ve adını da bu durumundan alan Çatal yerleşkesi şube hattının 37.kilometresinde yer alır.

Çatal, hattın güneyinde batıdan doğuya sırasıyla ikamet yapısı (çavuş lojmanı) ve yolcu bekleme/ idare/ ikamet yapısı (istasyon şefi lojmanı) ve ürün depolama yapısından oluşmaktadır. Küçük bir yerleşke olup kavşak olması bakımından önemlidir.



Şekil 4.115 Yolcu bekleme/idare-ikamet yapısı, Çatal yerleşkesi, 2010.

Yerleşke kullanımdadır.

Derebaşı

Çatal yerleşkesinden sonra Ödemiş yönünde ilk nokta olan Derebaşı yerleşkesi, cumhuriyet döneminde özgün yapıları yıkılarak yenilenmiştir. Ancak günümüzde yerleşim yerinden uzak, ekili alanların arasında kalmış, terk edilmiş, atıl bir yerleşkedir.

Hacıilyas (İlkkurşun)

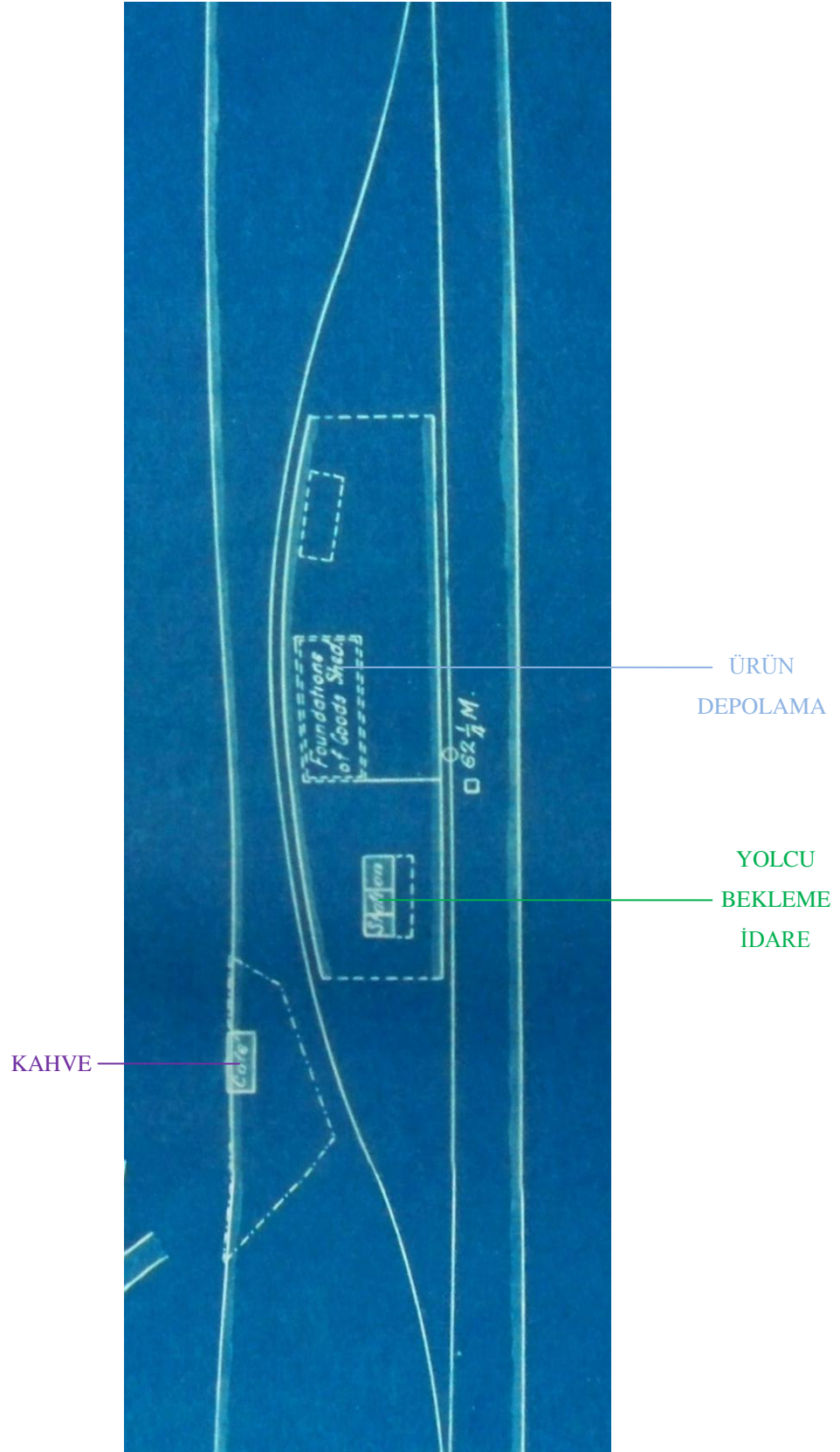
Hattın 56.kilometresinde yer alan Hacıilyas yerleşkesi küçük ölçekli bir yerleşkedir.

Şekil 4.118’de görülen özgün yerleşim planında yolcu bekleme/idare yapısı ve ürün depolama yapısından oluşmaktadır.



Şekil 4.117 Hacıilyas yerleşkesi yolcu bekleme- idare yapısı, 2011.

Günümüzde hattın güzergâhı değiştirildiğinden atıl durumdadır. Yalnızca yolcu bekleme/idare yapısı harap da olsa ayakta. Diğer yapılar yok olmuştur.



Şekil 4.118 Yerleşim planı, Hacıılyas (İlkkurşun) yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Ödemiş

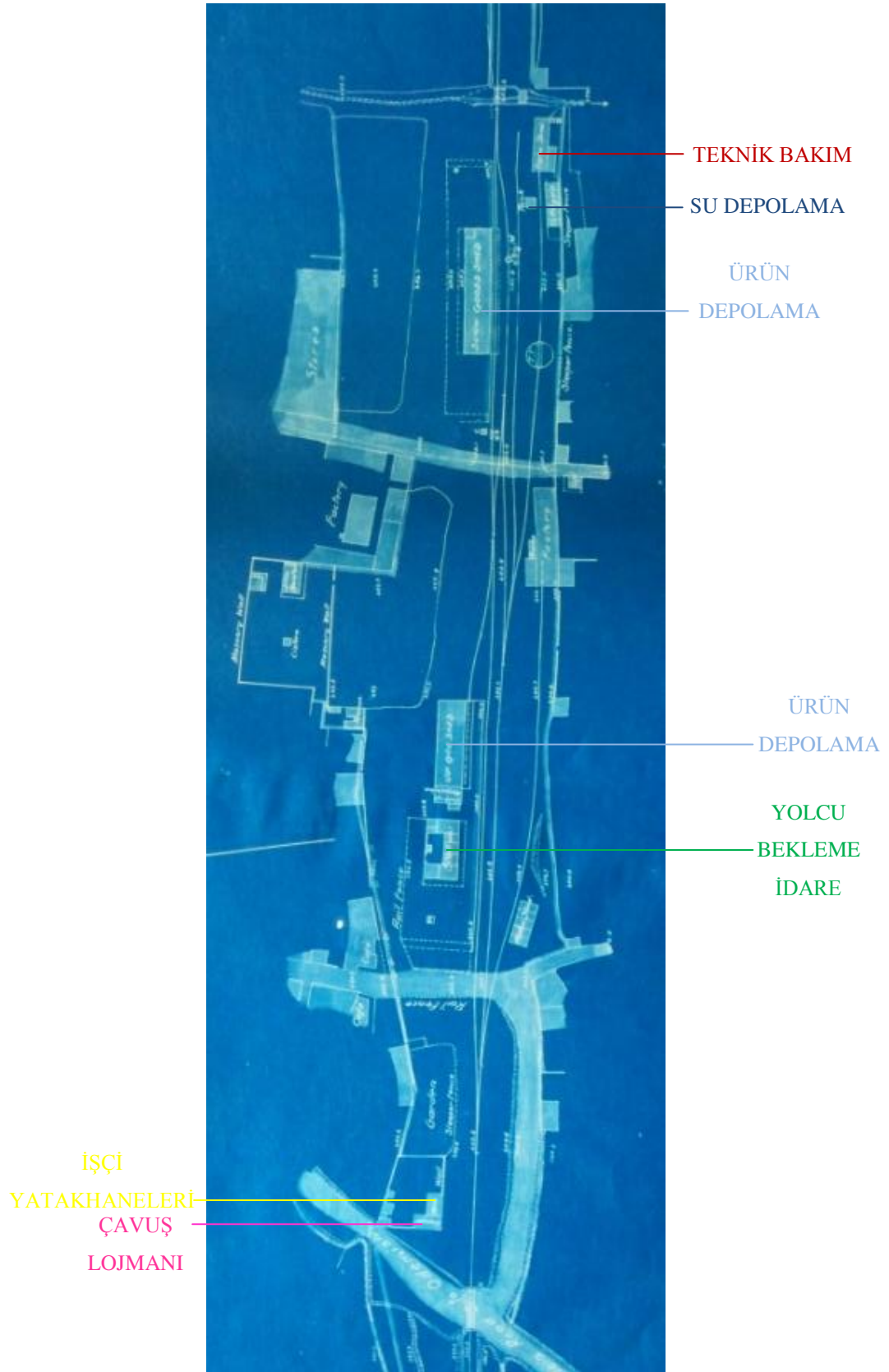
62 kilometrelik şube hattının son istasyonlarından biri olan Ödemiş, oldukça geniş bir alana yayılmıştır.

Şekil 4.120'deki özgün yerleşim planına bakıldığında hattın kuzeyinde batıdan doğuya sıralanan yolcu bekleme/idare yapısı ve ürün depolama yapıları ile yerleşkenin kuzey ucunda ikamet (istasyon şefi lojmanı, çavuş lojmanı ve işçi yatakhanesi) yapıları bulunmaktadır. Hattın güneyinde ise teknik bakım yapısı, su depolama ve döner köprü yer almaktadır.



Şekil 4.119 Yolcu bekleme/idare yapısı, Ödemiş yerleşkesi, 2010.

Restorasyon görmüş olan yolcu bekleme/idare yapısı özgün işlevinde kullanılmaktadır. Ürün depolama yapıları ise kiralama yoluyla yeniden kullanılmaya çalışılsa da, yapılara yapılan müdahaleler ve niteliksiz ekler sonucu özgün detayları zarar görmüştür. İkamet yapıları ise kısmen özgün işlevinde kullanımda, kısmen de terk edilmiş durumdadır.



Şekil 4.120 Yerleşim planı, Hacıilyas yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Tire

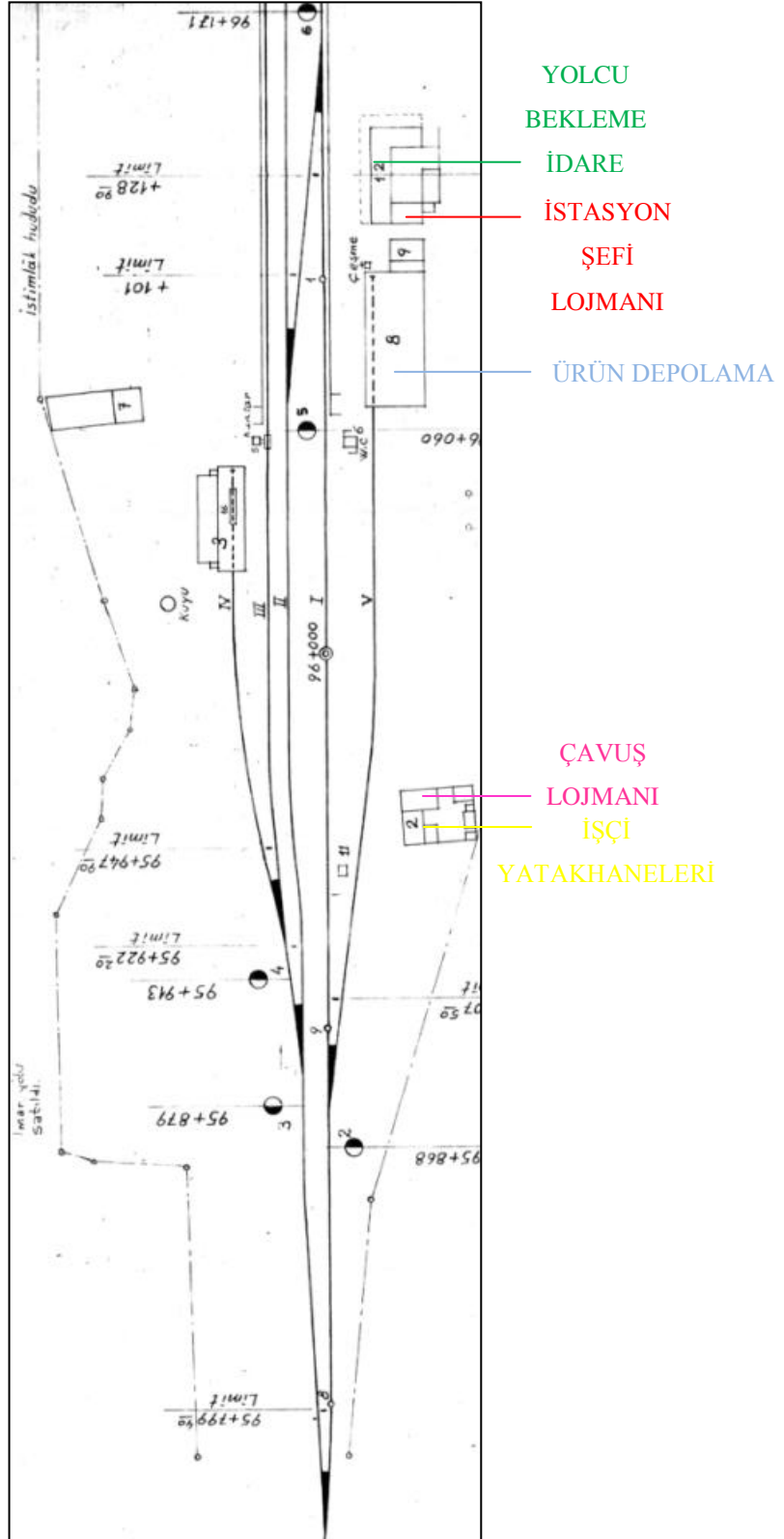
Şube hattının son noktalarından bir diğeri de Tire yerleşkesidir ve oldukça geniş bir alana yayılmıştır.

Yerleşkenin, özgün yerleşim planı hakkında elimizde veri bulunmamaktadır. Şekil 4.122’de görülen günümüzdeki yerleşime bakıldığında hattın güneyinde doğudan batıya sıralanan yolcu bekleme/idare yapısı, ikamet (çavuş lojmanı ve işçi yatakhanesi) yapıları ve ürün depolama yapıları ile hattın kuzeyindeki teknik bakım yapıları ve işçi yatakhanelerinden oluşmaktadır. Ana hattan ayrılan bir tali hat ile ürün depolama yapısına ulaşılırken, bir diğer tali hat da teknik bakım yapısına ulaşmaktadır.



Şekil 4.121 Yolcu bekleme/idare yapısı, Tire yerleşkesi, , 2010.

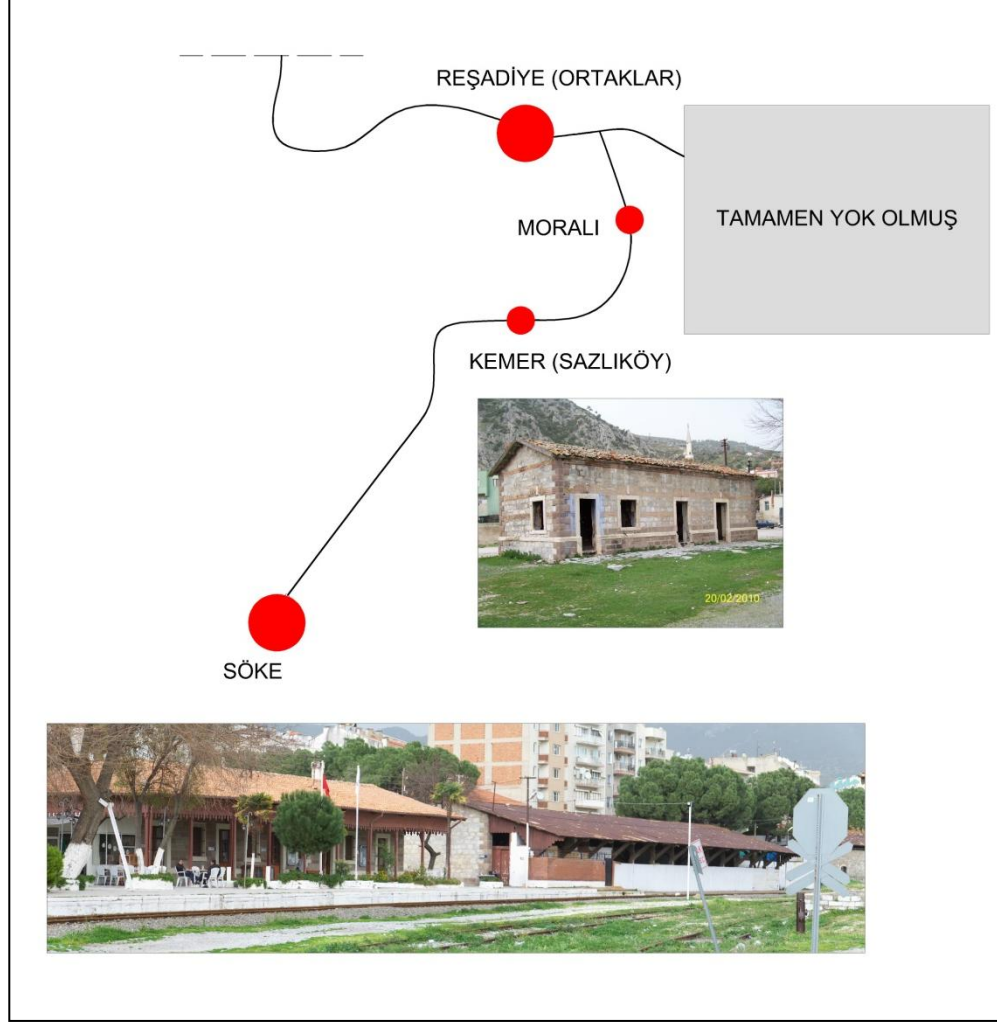
Günümüzde yolcu bekleme/idare yapısı ve ikamet yapıları özgün işlevinde kullanılmadıkça, ürün depolama yapısı, belediyeye kiralanmış ve çok amaçlı salon olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Teknik bakım yapıları ve işçi yatakhaneleri sanat galerisi olarak kullanımdadır.



Şekil 4.122 Yerleşim planı, Tire yerleşkesi 1968 çizimi, TCDD 3. Bölge arşivi.

Söke Şubesi

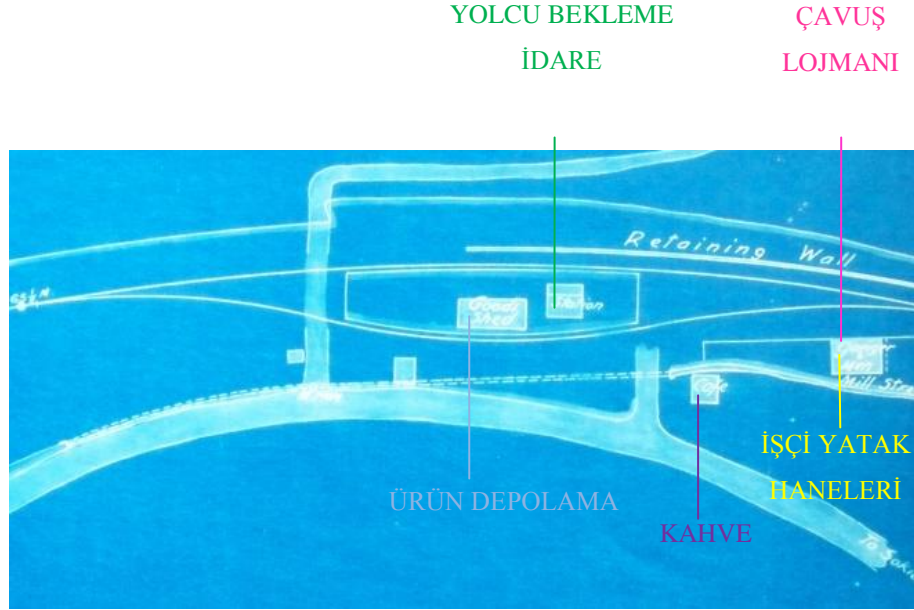
Ana hatta Reşadiye (Ortaklar) yerleşkesi ile bağlanan Söke Şubesi, Moralı, Kemer (Sazlıköy), Söke yerleşkelerinden oluşmaktadır.



Şekil 4.123 Söke Şubesi yerleşkeleri.

Moralı

Küçük ölçekli bir yerleşke olan Moralı yerleşkesi, şube hattının ilk yerleşkesidir.



Şekil 4.124 Yerleşim planı, Moralı yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Şekil 4.124’de görülen özgün yerleşim planına bakıldığında, hattın batısı boyunca kuzeyden güneye sıralanan ürün depolama ve yolcu bekleme/idare yapısı ile ikamet (çavuş lojmanı ve işçi yatakhane) yapıları ve “kahve” yapılarından oluştuğu görülmektedir. Ana hattan ayrılan bir tali hat ile ürün depolama yapısına ulaşılmaktadır.

Aydın Otobanı yapımı sırasında yıkılan yerleşkeden günümüze hiçbir iz kalmamıştır.

Kemer (Sazlıköy)

Söke şubesinin bir diğer küçük ölçekli bir yerleşkesi olan Kemer yerleşkesi, şube hattının 16.kilometresinde yer almaktadır.



Şekil 4.125 Yerleşim planı, Kemer yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Şekil 4.125’de yer alan özgün yerleşim planına bakıldığında hattın batısı boyunca kuzeyden güneye sıralanan “kahve”, yolcu bekleme/ idare yapısı ile ikamet (istasyon şefi lojmanı) yapısı ve yerleşke boyutu ile kıyaslandığında oldukça büyük ürün depolama yapısından oluşmaktadır. Ana hattan ayrılan bir tali hat ile ürün depolama yapısına ulaşılmaktadır.



Şekil 4.126 Yolcu bekleme/idare yapısı, Kemer yerleşkesi, 2010.

Günümüzde Kemer içindeki plansız yapılaşmadan dolayı yerleşke bütünlüğü bozulmuştur. Yalnızca yolcu bekleme/idare yapısı ile ikamet (istasyon şefi lojmanı) ayakta, ancak kaderine terk edilmiştir. Yerleşke kullanıma kapalıdır.

Söke

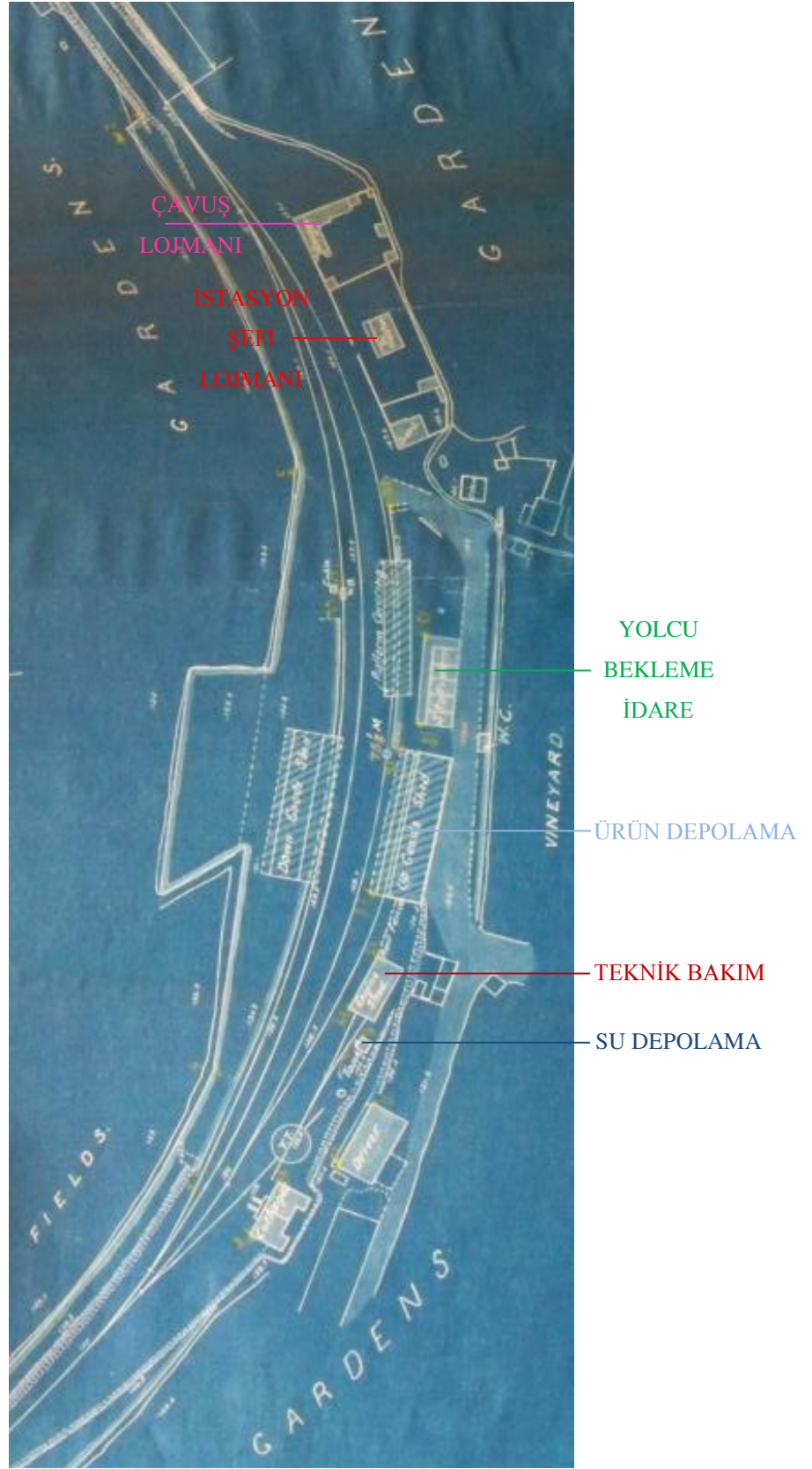
22 kilometrelik Söke şubesinin son yerleşkesidir ve geniş bir alana yayılmıştır.

Şekil 4.128'deki özgün yerleşim planına bakıldığında hattın batısı boyunca kuzeyden güneye sıralanan döner köprü, su depolama ve teknik bakım yapısı, yolcu bekleme/idare yapısı, ürün depolama yapısı ile ikamet (istasyon şefi ve çavuş lojmanı) yapıları bulunmaktadır. Hattın doğusunda diğer depolama yapısının hemen karşısına inşa edilmiş bir diğer ürün depolama yapısı bulunmakta ve ana hattan ayrılan birer tali hat ile ürün depolama yapılarına ulaşılmaktadır.



Şekil 4.127 Söke yerleşkesi genel görünümü, 2010.

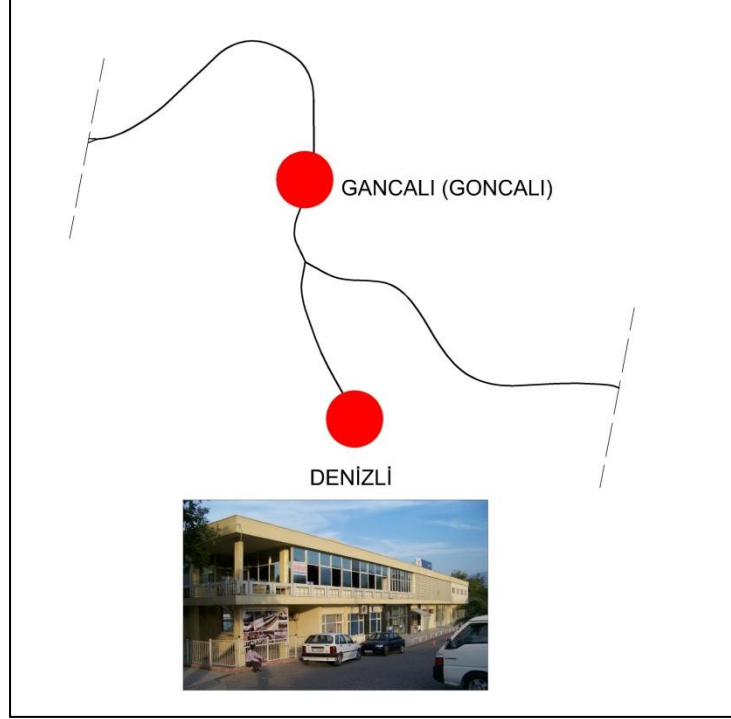
Günümüzde kullanımda olan yerleşkenin çoğu yapısı ayakta olmasına rağmen, yalnızca yolcu bekleme/idare yapısı ve ikamet (istasyon şefi ve çavuş lojmanı) yapıları kullanılmaktadır. Diğer yapılar kullanılmamaktadır ve kaderine terk edilmişlerdir.



Şekil 4.128 Yerleşim planı, Söke yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

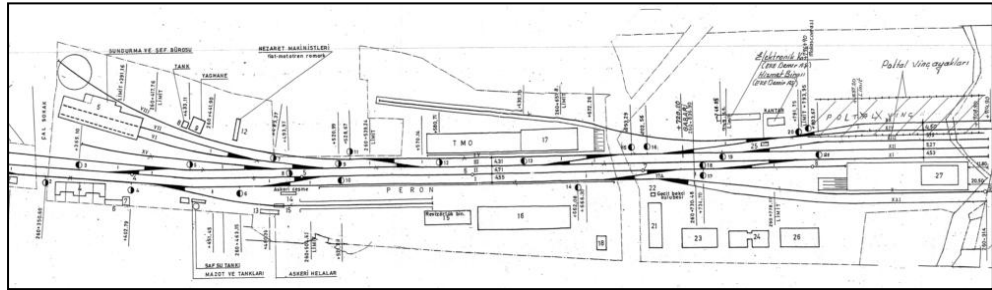
Denizli Şubesi

Ana hatta Gancalı yerleşkesi ile bağlanmıştır.



Şekil 4.129 Denizli şubesi yerleşkeleri.

Denizli



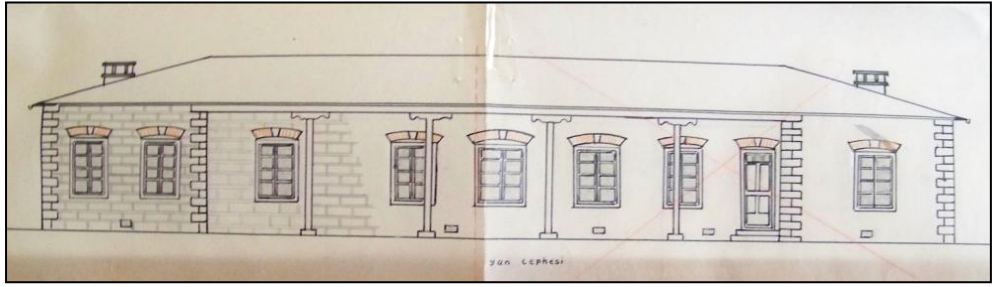
Şekil 4.130 Denizli Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge arşivi, 1992 arşivi.

Özgün yerleşim planı hakkında elde fazla veri bulunmayan yerleşke hakkındaki tek bilgi orta ölçekli bir yerleşke olarak planlandığıdır. Bunun yanı sıra, özgün yolcu

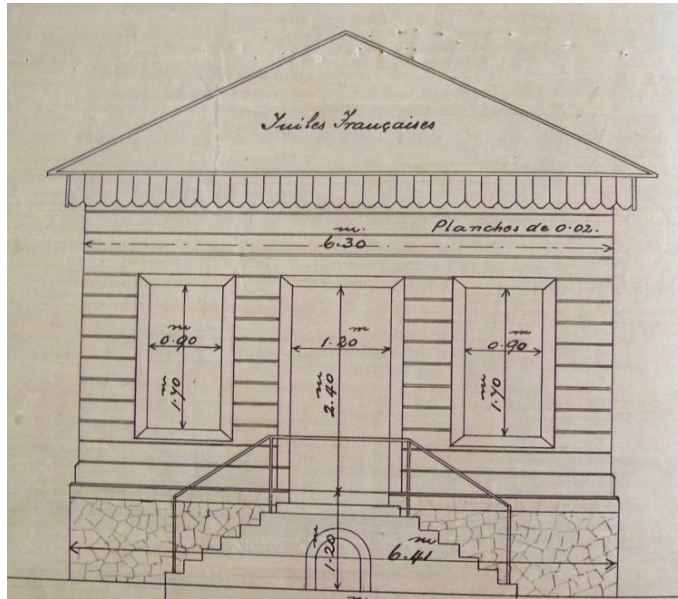
bekleme/idare yapısının da hattın diğer yerleşkeleriyle benzerlik gösterdiği ve yerleşkede bir “kahve” yapısı bulunduğu eldeki verilerden anlaşılmaktadır.

Yıkılan özgün yolcu bekleme/idare yapısı yerine daha büyük ölçekli “Denizli Gar” binası inşa edilmiştir.

Yerleşkenin günümüze ulaşabilen özgün yapıları, teknik bakım yapısı, döner köprü ve vinçtir.



Şekil 4.131 Yıkılmış olan özgün yolcu bekleme/ idare yapısı, Denizli yerleşkesi, TCDD 3.Bölge arşivi.



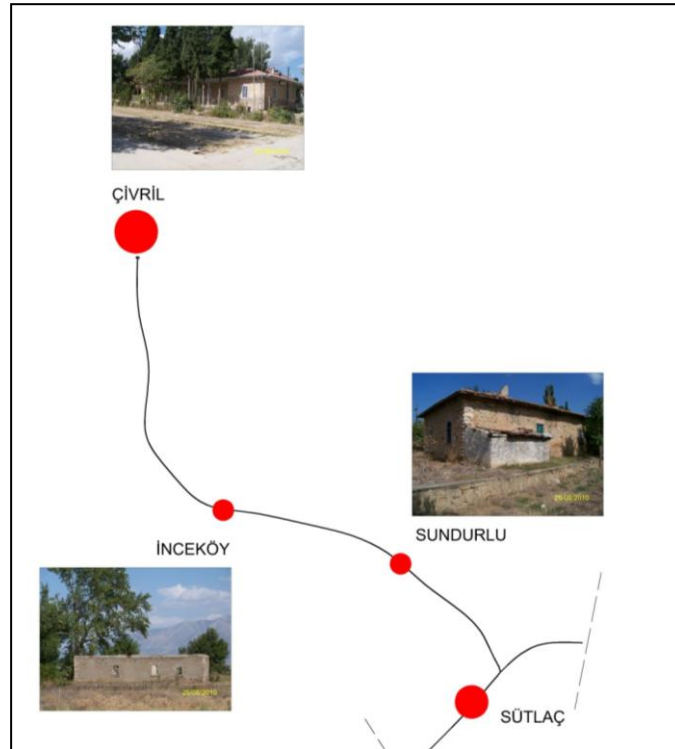
Şekil 4.132 Özgün "kahve" yapısı giriş cephesi görünüşü, Denizli yerleşkesi, TCDD 3.Bölge arşivi.



Şekil 4.133 Yeni "gar" yapısı, Denizli yerleşkesi, 2010.

Çivril Şubesi

Ana hatta Sütlaç yerleşkesi ile bağlanan Çivril Şubesi Sundurlu, İnceköy ve Çivril yerleşkelerinden oluşmaktadır. Günümüzde şube hattı tamamıyla ulaşıma kapatılmıştır.



Şekil 4.134 Çivril Şubesi yerleşkeleri.

Ana hatta Sütlaç yerleşkesi ile bağlanan Çivril Şubesi Sundurlu, İnceköy ve Çivril yerleşkelerinden oluşmaktadır. Günümüzde şube hattı tamamıyla ulaşım kapatılmıştır.

Sundurlu



Şekil 4.135 Yolcu bekleme/idare yapısı, Sundurlu yerleşkesi, 2010.



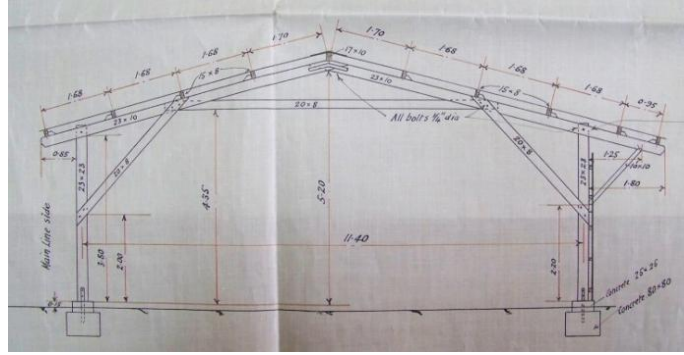
Şekil 4.136 Kısmen yok olmuş demiryolu hattı, Sundurlu yerleşkesi 2010.

Küçük ölçekli bir yerleşke olan Sundurlu'nun özgün yerleşim planı hakkında elimizde veri bulunmamaktadır. Günümüzde de yerleşke bütünlüğü bozulmuş ve bakımsızlıktan adeta algılanamaz duruma gelmiştir.

İnceköy

Bütünlüğü tamamen bozulmuş olan yerleşke, kaderine terk edilmiş ve harap durumdadır. Yolcu bekleme/idare yapısı olduğu tahmin edilen tek bir yapısı ayaktadır.

Yerleşkede bir ürün depolama yapısı bulunduğu TCDD 3.Bölge arşivinde bulunan İnceköy yerleşkesine ait bir çizimden anlaşılmaktadır.



Şekil 4.137 Ürün depolama yapısı 1932 tarihli çizim, İnceköy yerleşkesi, TCDD 3.Bölge arşivi.



Şekil 4.138 İnceköy yerleşkesi günümüzdeki durumu, 2010.

Çivril

Kullanıma kapatılmış olan şube hattının son yerleşkesi olan Çivril de günümüzde yerleşke bütünlüğünü tamamen kaybetmiştir.

Özgün yerleşim planında yerleşke doğu-batı doğrultusunda uzanmaktadır. Hattın güneyinde batıdan doğuya sırasıyla “kahve yapısı, yolcu bekleme/idare yapısı, ikamet yapıları (istasyon şefi lojmanı ve kulübeler), su depolama, teknik bakım yapısı ve döner köprü yer alırken, hattın kuzeyinde iki adet ürün depolama yapısı yerleştirilmiştir.

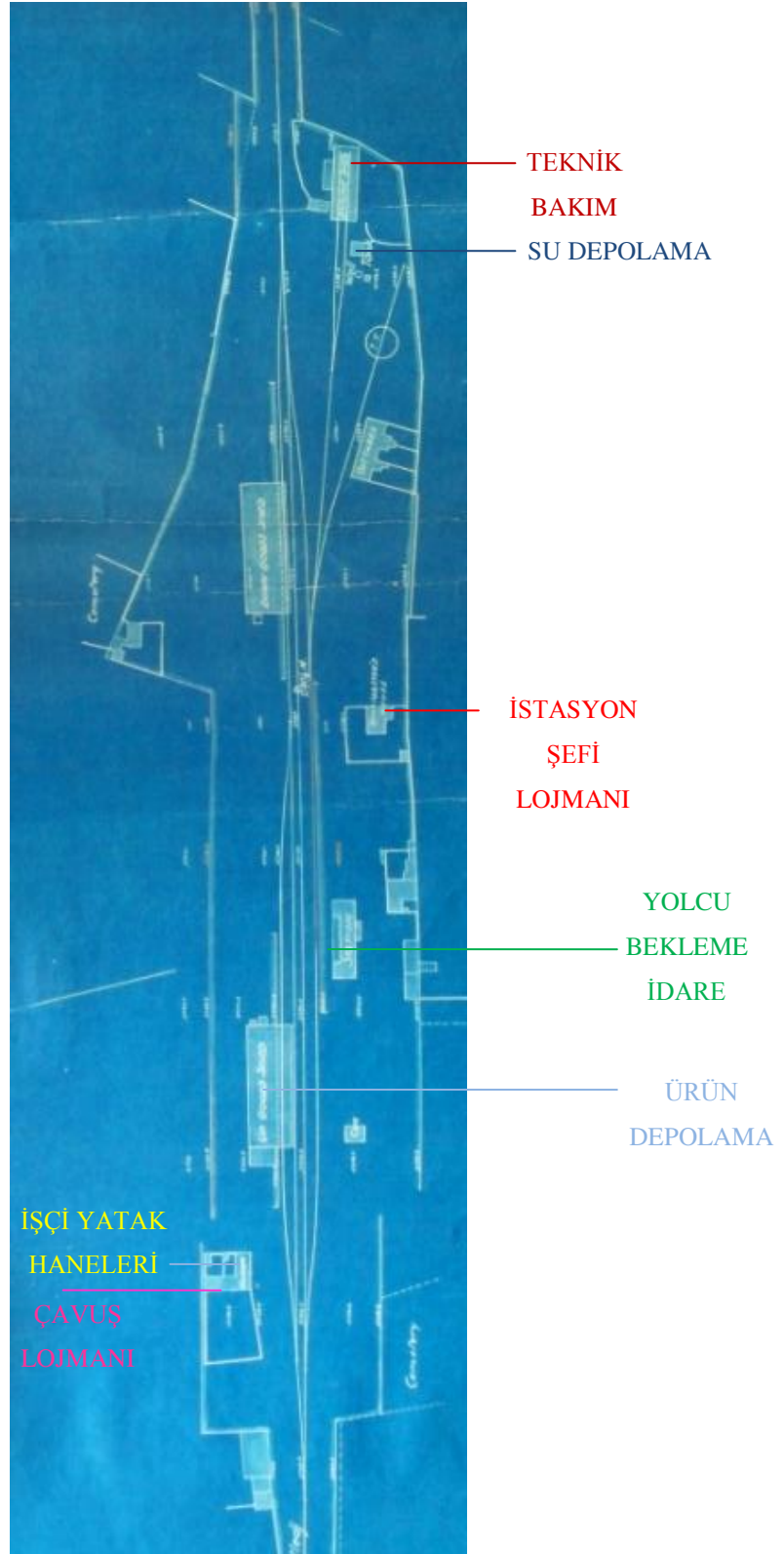
Kiralama yoluyla kullanılmaya çalışılan yerleşke yapıları, korumacılık anlayışından uzak müdahalelere uğramış ve demiryolu hattının da yer yer sökülmesi sonucu yerleşkenin bütünlüğü bozulmuştur.



Şekil 4.139 Edaş’a kiralanın yolcu bekleme/idare yapısı, Çivril yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.140 İtfaiye olarak işlevlendirilmiş olan teknik bakım ve su depolama yapısı, Çivril yerleşkesi, 2010.



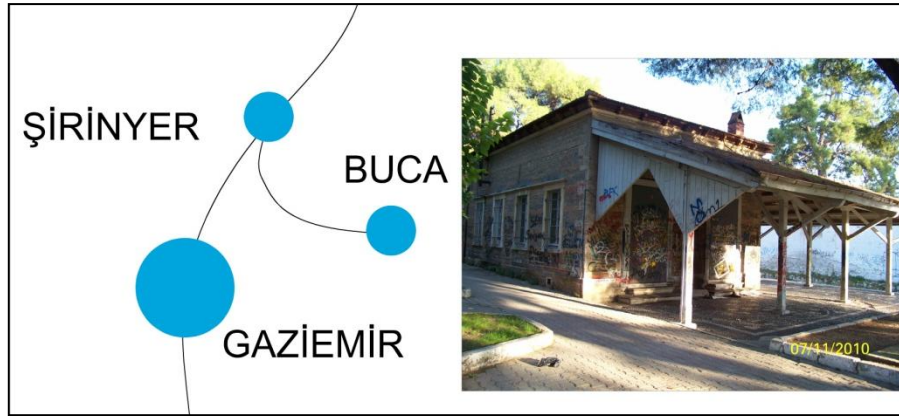
Şekil 4.141 Özgün yerleşim planı, Çivril yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Ana hattın ve şube hatlarının yanı sıra, demiryolunun XIX. yüzyıl içinde inşa edilmiş iki adet banliyö hattı bulunmaktadır. İzmir-Aydın demiryolu Batı Anadolu'nun iç bölgelerine doğru ilerlemeye devam ederken, İzmir'e yerleşmiş olan varlıklı Levantenlerin ve Rumların köşklerinin bulunduğu Buca ve Seydiköy'e banliyö hatları inşa edilmiştir. Her iki hattın uzunluğu kısadır ve hat üzerinde ara yerleşke bulunmaz.

Banliyö yerleşkelerinin genel karakterine bakıldığında, diğer yerleşkelerle benzer mimari özellikler gösterebilir de şube hatları yerleşkeleri gibi daha küçük ölçekli oldukları görülmektedir. Bu yerleşkeler yalnızca yolcu taşıma amaçlı kullanıldıklarından herhangi bir depolama yapısı barındırmazlar.

Buca banliyö hattı

Buca hattı ana hattan Paradiso (Şirinyer) den ayrılarak Buca'da son bulmaktadır. 2740 metre uzunluğundadır.

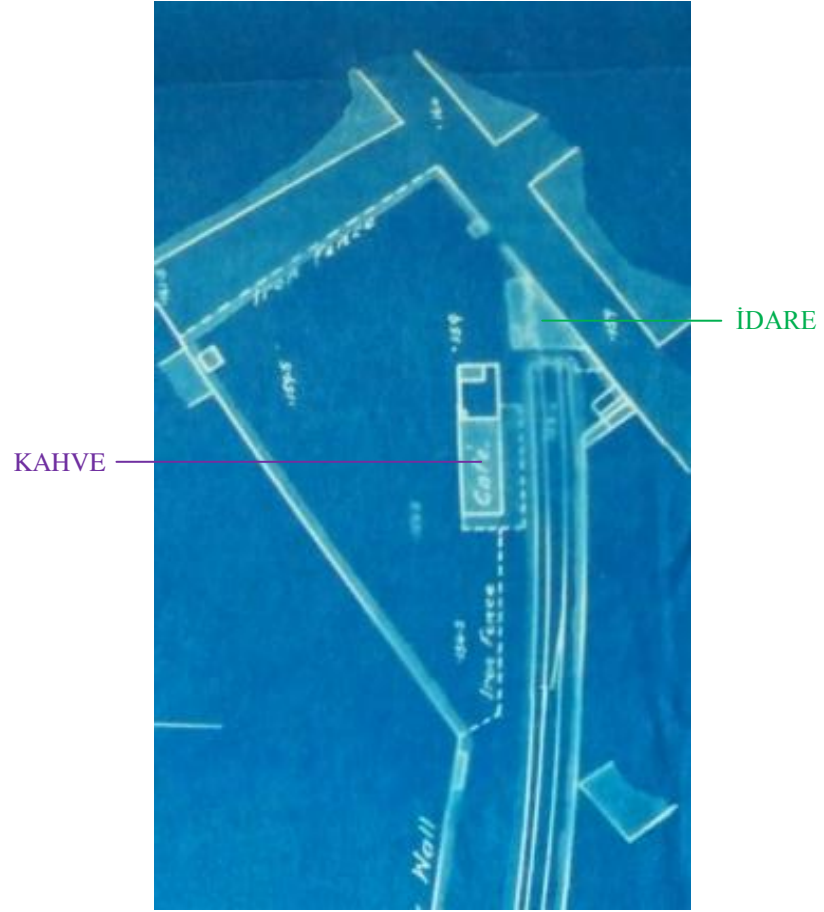


Şekil 4.142 "Kahve" yapısı, Buca yerleşkesi, 2010.

Buca

Ana hattan Şirinyer yerleşkesinden ayrılarak devam eden banliyö hattının son yerleşkesidir. Buca'da yerleşmiş olan varlıklı Levanten ailelere hizmet etmesi amacıyla inşa edilmiştir. Yerleşke, doğu yönünde hattın bittiği noktada yer alan bir

idare yapısı ile oldukça gösterişli sayılabilecek yolcular için inşa edilmiş bir “kahve” yapısından oluşmaktadır.



Şekil 4.143 Yerleşim planı, Buca yerleşkesi, Alsancak müzesi envanteri.



Şekil 4.144 Hattın açık olduğu yıllarda Buca Yerleşkesi, Alsancak Müzesi envanteri.

Banliyö hattı günümüzde kullanıma kapatıldığından ve banliyö demiryolu hattı da yer yer söküldüğünden yerleşke atıl durumdadır.



Şekil 4.145 Yolcu bekleme-"kahve" yapısı, Buca yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.146 Yolcu bekleme sundurması, Buca yerleşkesi, 2010.

Seydiköy banliyö hattı

Seydiköy banliyö hattı, ana hattan Gaziemir'den ayrılıp Seydiköy'de son bulmaktadır ve 1600 metre uzunluğundadır.



Şekil 4.147 Seydiköy banliyö hattı yerleşkeleri.

Seydiköy

Seydiköy banliyö hattının son yerleşkesidir ve özgün yerleşim planı hakkında elde veri bulunmamaktadır.



Şekil 4.148 Yolcu bekleme/idare yapısı, Seydiköy yerleşkesi, 2010.

Günümüzde tek bir yapının bölgenin yaşlılarının ifadeleri ve mimari özellikleri dikkate alındığında yerleşkenin parçası olduğu düşünülebilir. Banliyö hattı kapatıldığından demiryolu hattı da sökülüştür. Yapı, Gaziemir belediyesi tarafından restore edilerek “Mübadiller Anı Evi” olarak hizmete sunulmuştur.

4.4 İzmir-Aydın Demiryolu Yerleşkeleri

Bölüm 4.2’de tarihsel gelişimi ve Bölüm 4.3’te tanımı verilen İzmir-Aydın demiryolunun mimari incelemesi ve değerlendirmesi kapsamında demiryolu hattı üzerindeki yerleşkelerin düzeni ve demiryolu yapılarının mimari özellikleri dördüncü etabın son noktası olan Dinar istasyonuna kadar hattın 377 kilometrelik bölümü üzerinde yapılmıştır. Bu çalışma sınırları tespit edilirken odaklanılan zaman diliminin XIX. yüzyıl olması sebebiyle Dinar yerleşkesinin son nokta alındığı Bölüm 4.3’te belirtilmiştir.

Bölüm 4.2’de belirtildiği üzere, gelişimi yaklaşık elli yıla yayılan bir sürede gerçekleşen demiryolu hattının halk arasında “*istasyon*” olarak adlandırılan demiryolu yapı grupları, birbirinden farklı birden fazla işlevi bünyelerinde barındırdıkları için daha kapsamlı bir ifade olarak bu çalışmada “*yerleşke*” olarak isimlendirilmiştir. Yerleşke tanımının karşılığı olarak da, yolcu bekleme/idare (istasyon binası) yapılarının, ikamet yapılarının (yönetici ve işçi lojmanları, oteller), depolama/yükleme/paketleme yapılarının (Demiryolu işletmesine yönelik ve ürün depolama yapıları), teknik bakım yapılarının/ teknik donatıların, sosyal aktivite yapılarının (“kahve” ler, ahırlar ve at binme alanları) oluşturduğu bütüncül bir işlevler topluluğu ifade edilmek istenmiştir. Demiryolu yerleşkeleri, tamamen işleve hizmet edecek biçimde şekillenmişlerdir. Yapıldığı dönemde endüstri devriminin yarattığı bir ulaşım modeli olan demiryolunun Anadolu topraklarındaki ilk yatırım olmasından dolayı, bu anlamda öncü yapılar ve yapı grupları olarak adlandırılabilirler.

Yerleşkelerin genel düzenine bakıldığında hat boyunca yayılım gösterdikleri görülmektedir. Kimi yerleşkelerde yapılar hattın bir yönünde sıralanırken,

kimilerinde hattın iki yönüne de yayılmışlardır. Yerleşkeler, kervan yolları merkez noktalarına olan yakınlıkları, yükleme yapılan ürünün çeşitliliği ile büyüklüğüne veya yolcu yoğunluğuna göre farklı sayıda ve büyüklükte yapı barındırabilmektedir. Yapıların yanı sıra, demiryolu hattı kıyısına yerleştirilmiş olan demiryolunun işletimine yönelik cendereler, çarklar, vinçler vb. teknik donanımlar yerleşkelerin önemli tamamlayıcı elemanlarıdır.

Bu yerleşkeler, bulundukları yerleşimlerde aynı zamanda önemli birer sosyal merkez haline gelmişlerdir. Özellikle yolcu yoğunluğunun fazla olduğu yerleşkelerde inşa edilmiş olan “kahve” yapılarının trenin gelmesini bekleyen yolcuların bir sosyalleşme noktası olduğu söylenebilir. Yetkin (2004)’in de belirttiği gibi, daha önce dünya ile hiçbir bağı olmayan Anadolu’nun bu küçük ve/veya orta ölçekli yerleşimlerinde trenin geçişini beklemek ve seyretmek önemli bir sosyal olay haline gelmiştir (Yetkin, 2004).



Şekil 4.145 Yerleşke silüetlerinin tamamlayıcısı ağaçlar.

Yerleşkeler, yine sosyalleşme anlamında bu yerleşimler için önemli birer gezinti alanı haline gelmişlerdir. Yapılan gezintilerin daha keyifli hale gelebilmesi ve bekleyen yolculara gölgelik alan yaratmak amacıyla dikilen ve yerleşkelerin silüetlerini tamamlayan ağaçlar da tariflenen bütünün ayrılmaz birer parçasıdır. Hattın geneline bakıldığında yoğun olarak çınar ağacının bu amaçla tercih edildiği görülse de, az da olsa dut ya da çam ağacı kullanılmıştır. Çamlık yerleşkesinde ise ağaçlandırılan alan daha geniş tutularak İngiliz yaşantısının önemli bir parçası olan at gezintileri için bir güzergâh yaratılmıştır. Peyzajı oluşturan bu ağaçlar, günümüzde

de yerleşkelerin bulundukları yerleşim içinde fark edilmelerini sağlayan birer tanımlayıcıdır.

Bu çalışma kapsamında, yukarıda işlev grupları ve diğer tamamlayıcı unsurları tariflenen İzmir-Aydın demiryolu yerleşkelerini, hat üzerindeki konumuna, içinde barındırdığı demiryolu yapılarının işlev çeşitliliği ve büyüklüğüne, yolcu yoğunluğuna, yerel tarımsal ürün çeşitliliği ve yoğunluğuna göre üç ana grup altında incelenmiştir. Bunlar, Garlar, İstasyonlar, Duraklardır. Tablo 4.10’da İzmir- Aydın yerleşke grubunun değişkenleri verilmiştir.

Tablo 4.10 İzmir- Aydın demiryolu yerleşke grupları.

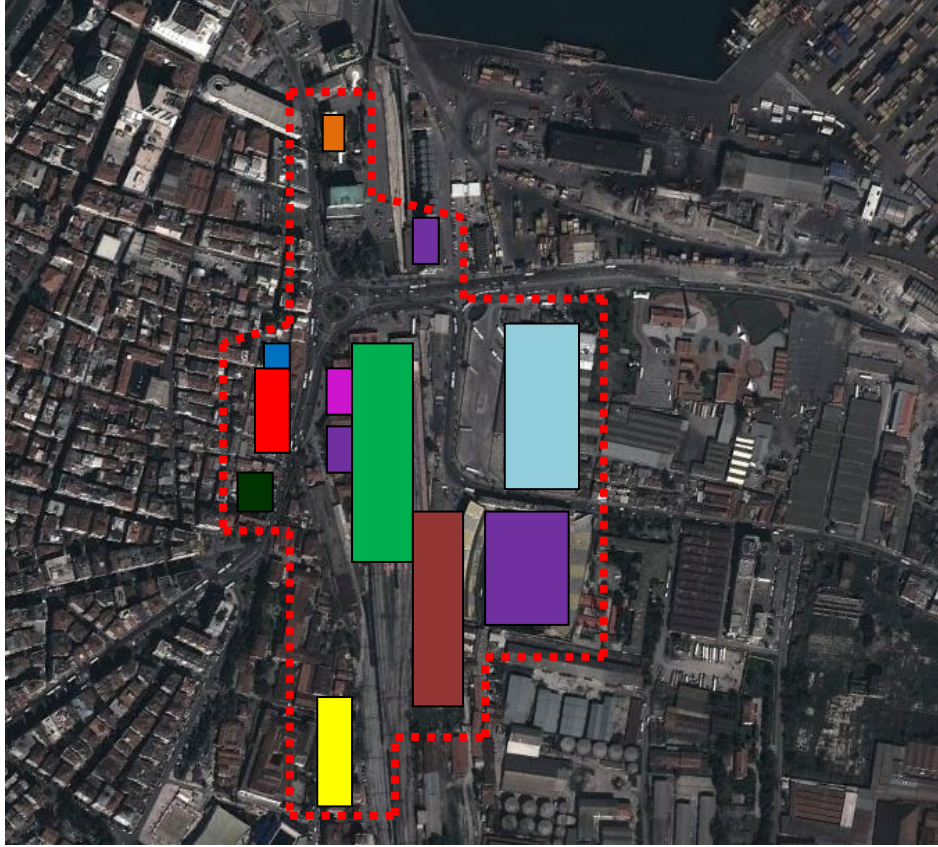
	YERLEŞKE GRUPLARI	DEĞİŞKENLER	YERLEŞKE İSMİ
1	GARLAR	Konum: 1.Hat üzerindeki konumu dolayısıyla İzmir limanı ile güçlü ilişkilerinin bulunması; 2.Hat üzerinde büyük ölçekli yerleşimlerde bulunmaları; İşlev: 3.Büyük ölçekte yolcu ve yük taşımacılığının her ikisinin birlikte olması; Ekonomik: 4.Ürün çeşitliliğinin ve yoğunluğunun çok fazla olması; Mimari: 5.İşlev gruplarına ait yapıların çok büyük ölçekli olması; 6.Yapıların mimari özellikleri bakımından gösterişli olması;	Alsancak Garı
2	İSTASYONLAR	Konum: 1.Hat üzerinde orta ve küçük ölçekli yerleşimlerde bulunmaları; İşlev: 2.Orta ve küçük ölçekli yolcu ve yük taşıma işlevinin birlikte olması; Ekonomik: 3.Ürün çeşitliliği ve miktarının orta veya küçük ölçekli olması; Mimari: 4.Mimari özelliklerinin ölçek ve detay olarak sade olması; Ara İstasyonlar ve Son İstasyonlar olarak iki grupta incelenmiştir.	
3	DURAKLAR	Konum: 1.Hat üzerinde özellikle İzmir’e yakın ve gelir seviyesi yüksek azınlık ve Levantenlerin yaşadığı bölgelerde bulunmaları; İşlev: 2.Yalnızca orta ve küçük ölçekli yolcu taşıma işlevinin olması; Ekonomik:- Mimari: 1.Depolama yapısı barındırmamaları; 2.Bölgenin zenginliğine göre istasyon yapılarının mimari özellikleri farklılık gösterebilmeleri; 3.Özellikle İzmir’ e yakın duraklarda yolcuların kullanımına yönelik “kahve” yapıları bulunur.	Şirinyer, Buca, Gaziemir ve Seydiköy, Tepeköy, Beyköy, Böceli Yerleşkeleri

Hat üzerinde en fazla örneği görülen “istasyonlar”, ara istasyonlar ve son istasyonlar olarak iki alt grupta incelenmiştir. Bu istasyon gruplarının değişkenleri ile her bir yerleşke grubuna karşılık gelen yerleşke ismi Tablo 4.11’de verilmiştir.

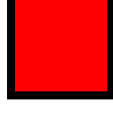
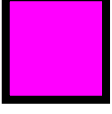
Tablo 4.11 İzmir- Aydın demiryolu- İstasyonlar.

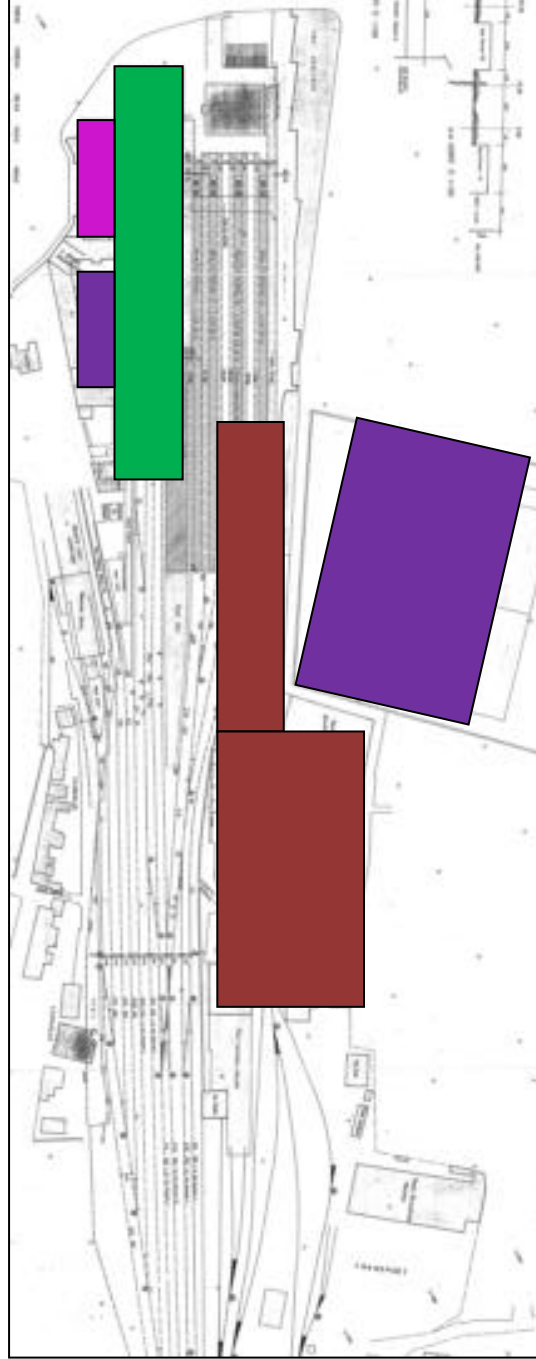
	YERLEŞKE GRUPLARI	DEĞİŞKENLER	YERLEŞKE İSMİ
2A	ARA İSTASYONLAR	Konum: 1.Hat üzerinde nispeten orta ve küçük ölçekli yerleşimlerde bulunmaları; İşlev: 2.Orta ve küçük ölçekli yolcu ve yük taşıma işlevinin birlikte olması; Ekonomik: 3.Ürün çeşitliliği ve miktarının orta veya küçük ölçekli olması; Mimari: 4.Yolcu bekleme-idare yapısı, depolama yapı veya yapıları, ikamet yapı veya yapılarını barındırmaları; 5.Yolcu kapasitesinin fazla olduğu yerleşkelerde yolcuların ve halkın kullanımına yönelik “kahve” yapıları bulundurabilmeleri;	<i>Ana Hat Üzerindekiler:</i> Cumaovası, Develiköy, Kabas, Torbalı, Cellatkahve, Ayasuluk, Aziziye, Reşadiye, Değirmencik, Karapınar, Umurlu, Köşk, Çiftekahve, Sultanhisar, Atça, Nazilli, Kuyucak, Horsunlar, Burhaniye, Şamlı, Gancalı, Kocabaş, Kızılkaplık, Hamidiye, Çardak, Apsa, Avcılar, Sütlaç, Karakuyu,Ça palı, Keçiborlu,Ba ladız, Kuleönü Yerleşkeleri <i>Ödemiş- Tire Şubesi:</i> Arıkbaşı, Çıplak, Bayındır, Çatal, Derebaşı, Hacııyas Yerleşkeleri. <i>Söke Şubesi:</i> Morah, Kemer Yerleşkeleri. <i>Denizli</i> <i>Yerleşkesi.</i> <i>Çivril Şubesi:</i> Sundurlu, İnceköy Yerleşkeleri.
2B	SON İSTASYONLAR	Konum: 1.Hat üzerinde yapım etaplarının sonlarında ya da şube hatlarının sonlarında yer almaları; Mimari: Ara istasyonların barındırdığı işlevlerin yanında mutlaka teknik bakım yapıları ve su kuleleri bulunur.	<i>Şube Hatlarının Sonu:</i> Tire, Ödemiş, Söke ve Çivril Yerleşkeleri <i>Etap Sonları:</i> Kozpınar, Aydın, Sarayköy, Dinar, Eğridir Yerleşkeleri

Garlar, istasyonların da barındırdığı yolcu bekleme/idare, ikamet, depolama ve teknik bakım yapılarına sahip yerleşkelerdir. Ancak tüm bu işlev gruplarının yapıları istasyonlara göre çok daha büyük ölçeklidirler. Günümüzde hat üzerinde Aydın ve Denizli Yerleşkeleri “gar” olarak adlandırılrsa da, XIX. yüzyıla bakıldığında hattın bu anlamda anılan tek yerleşkesi bölgenin ticaret merkezi ve dünyaya açılan limanıyla en büyük kent merkezi olan İzmir’de bulunan Alsancak Garı’dır.



Şekil 4.146 Günümüz yerleşim planı, Alsancak Garı, TCDD 3. Bölge Arşivi.

	Yolcu bekleme/idare ve ikamet (istasyon şefi lojmanı)		Ürün Depolama		İkamet-Yönetici Lojmanı
	İkamet- İşçi Lojmanları		Teknik Bakım Yapıları		Hastane
	Karakol		Kilise		Postane
					Sosyal Aktivite Yapıları (Spor alanları, kahve vb.)



Şekil 4.147 Günümüz yerleşim planı Alsancak Garı, TCDD 3. Bölge Arşivi.

Hattın başlangıcı konumundaki Alsancak gar yerleşkesi, imtiyaz sahibi şirketin merkezi durumunda olması ve aynı zamanda İzmir limanının, Batı Anadolu'nun dünyaya açılan ticaret kapısı olması nedeniyle hat üzerindeki tüm yerleşkelerden daha kapsamlıdır ve farklı işlev çeşitliliğine sahiptir. Yerleşke, oldukça geniş bir alana yayılmış olup hat üzerindeki yerleşkelerin bilinen işlevleri dışında demiryolu

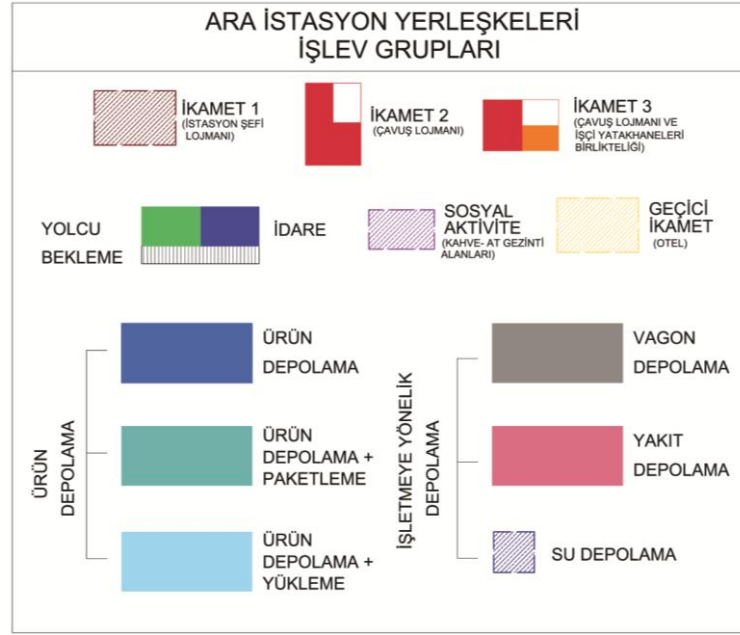
hastanesi, kilise, karakol, saat kulesi, spor sahaları, İngiliz Posta Şirketi'nin merkezi gibi işlevleri barındırır. Alsancak Gar Yerleşkesi içinde yer alan tüm işlev gruplarına ait yapılar, hat üzerinde aynı amaçla inşa edilmiş diğer yapılardan daha kapsamlı, daha özellikli ve daha gösterişlidir.

İstasyonlar ise orta ve küçük ölçekli yerleşimlerde konumlanan, yolcu ve yük taşımacılığının birlikte yürütüldüğü yerleşkelerdir. Bu yerleşkeler, kendi aralarında hat üzerindeki konumlarına ve barındırdıkları işlev çeşitliliğine göre iki ayrı grupta incelenmiştir. Bunlar;

Ara İstasyonlar ve Son İstasyonlar'dır.

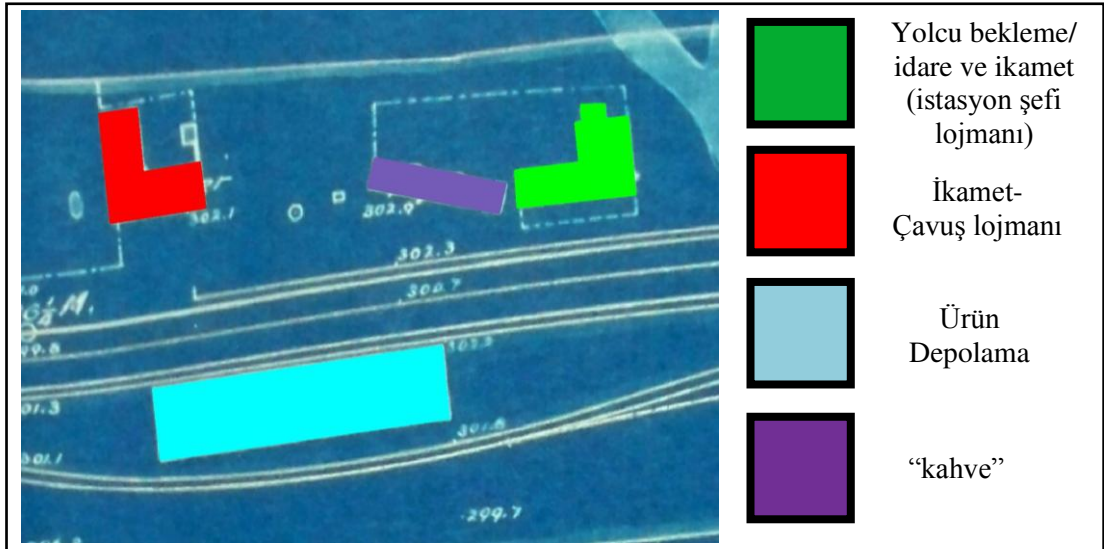
Ara İstasyonlar, hat üzerinde etap başı ve etap sonu istasyonlar arasında ve şube hatları üzerinde yer alırlar. Bu yerleşkeler, yolcu bekleme/ idare yapıları, ikamet yapıları, depolama yapıları ve kimi zaman da sosyal aktivite yapılarını barındırırlar. Ara istasyon işlev grupları Şekil 4.148'de verilmiştir. İşlev gruplarına ait tüm yapılar, gar yerleşkelerindeki örneklerine göre daha küçük ölçekli olup, sade mimari özelliklere sahiptirler.

Şekil 4.148'de belirtilen işlev gruplarının tamamı her "ara istasyon"da bulunmasa da, yolcu bekleme/idare yapısı ve çavuş lojmanları her istasyonda bulunurken, ürün depolama yapıları, istasyona gelen tarımsal ürün ve maden çeşidine göre çeşitlenebilmekte ya da depolama + paketlenme ya da depolama + yükleme gibi tamamlayıcı işlevlerle birliktelik oluşturabilmektedir. Bunun yanı sıra işletmeye yönelik depolama yapıları da istasyonun içinde bulunduğu yerleşkenin doğal kaynaklarına ve kullanım yoğunluğuna göre farklılıklar gösterebilmektedir. Hat üzerinde 25- 30 km'lik aralıklarla bulunması gereken su depolama yapıları, yerleşimlerde su kaynaklarının bol olması durumunda daha sık konumlanmışlardır. Bu sayede sıcak günlerde artan su ihtiyacının daha fazla sayıda istasyondan karşılanması ve kaynakların daha idareli kullanımı hedeflenmiştir. Yakın çevresinde kömür madeni bulunan ya da trenlerin kömür ihtiyacı olabilecek noktalarda ithal gelen kömürün depolanması amacıyla da yakıt depoları inşa edilmiştir.



Şekil 4.148 Ara istasyon işlev grupları.

Şekil 4.149’da Kuyucak yerleşkesi özgün yerleşim planı görülmektedir. Kuyucak özgün yerleşim planında ara istasyon yerleşkelerinde bulunması gereken işlev grupları olan yolcu bekleme/idare/ikamet (istasyon şefi) yapısı, ürün depolama yapısı, “kahve” yapısı görülmektedir. Günümüzde ikamet yapısı (çavuş lojmanı) ve “kahve” yapısı yerinde değildir.

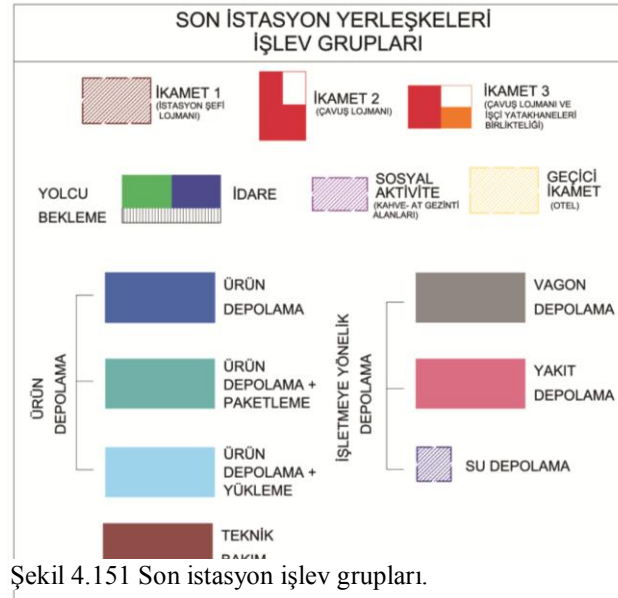


Şekil 4.149 Özgün yerleşim planı işlev grupları, Kuyucak yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.



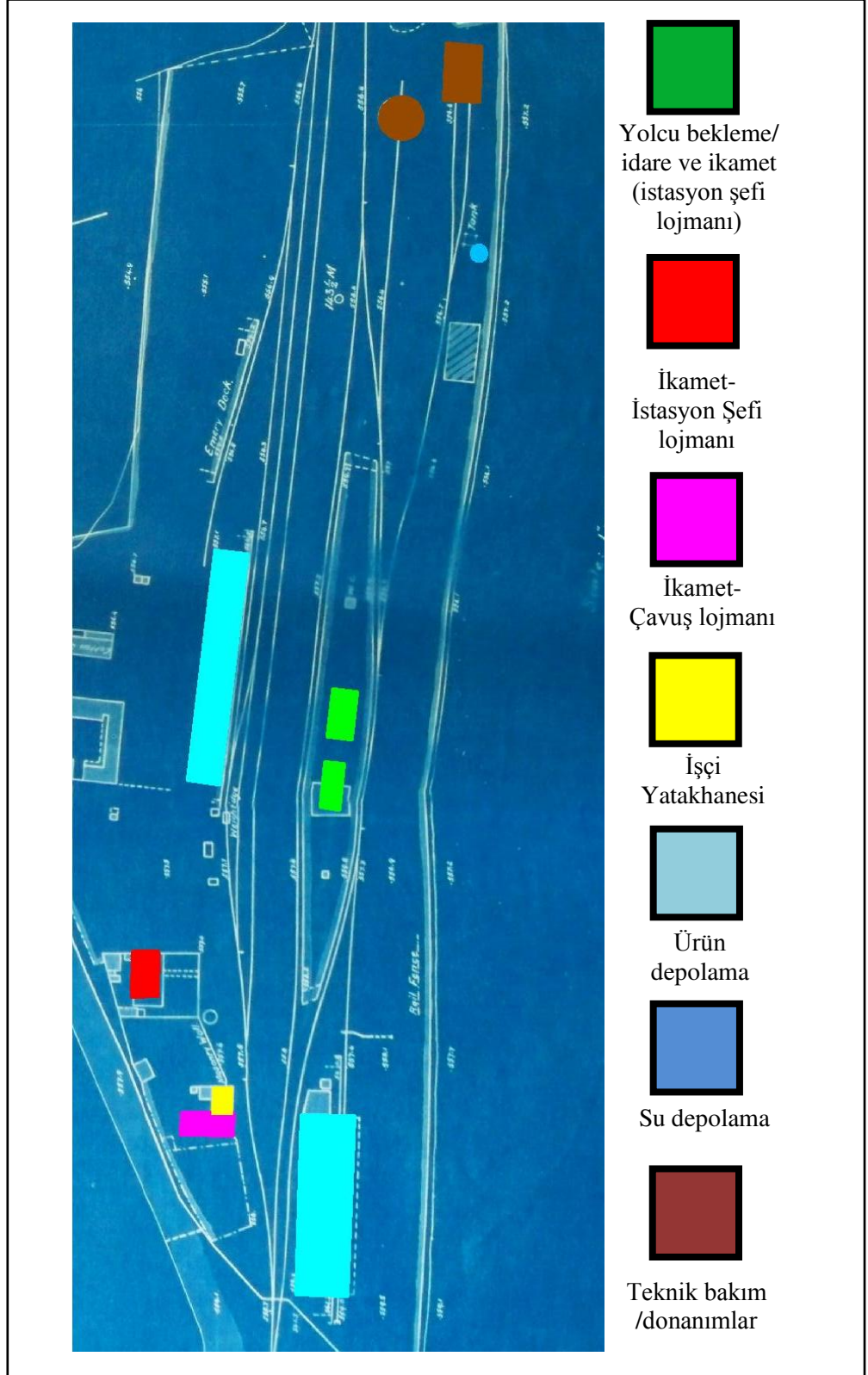
Şekil 4.150 Yolcu bekleme/idare/ikamet (istasyon şefi lojmanı), Kuyucak yerleşkesi, 2010.

Son İstasyonlar, etap sonlarında ve/veya şube hatlarının sonlarında yer alırlar. Ara istasyonlarda belirtilen işlevlerin yanı sıra teknik bakım yapılarını da barındırırlar.



Şekil 4.151 Son istasyon işlev grupları.

Son istasyon yerleşkelerinde bulunan en önemli teknik donanım ise genellikle teknik bakım yapılarının hemen yanında yer alan su depolama yapıları ile çelik döner köprülerdir.



Şekil 4.152 Özgün yerleşim planı işlev grupları, Sarayköy yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi envanteri.

Şekil 4.152’de Sarayköy yerleşkesi özgün yerleşim planı görülmektedir. Sarayköy yerleşim planında “son istasyon” yerleşkelerinde bulunması gereken işlev

grupları olan yolcu bekleme/idare yapısı, ürün depolama yapısı, ürün tipine görülebilen paketleme yapısı, ikamet yapıları (istasyon şefi lojmanı, çavuş lojmanı ve işçi yatakhanesi), teknik bakım yapısı ile birlikte inşa edilmiş olan su depolama yapısı ve döner köprü görülmektedir. Günümüzde ikamet yapıları (çavuş lojmanı ve işçi yatakhanesi), ürün depolama yapılarının bir bölümü, teknik bakım yapısı, su depolama yapısı ve döner köprü yerinde değildir.



Şekil 4.153 Yolcu bekleme/idare yapısı, Sarayköy yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.154 Ürün depolama yapısı, Sarayköy yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.155 Ürün paketleme-depolama birlikteliği yapısı, Sarayköy yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.156 İstasyon şefi lojmanı, Sarayköy yerleşkesi, 2010.

Duraklar, hat üzerinde yoğun yolcu kapasitesi olan yerleşimler ile İzmir'e yakın ve gelir seviyesi yüksek azınlık ve Levantenlerin yaşadığı bölgelerde, sadece yolcu taşımacılığı işlevinin olduğu yerleşkelerdir. Bölgenin zenginliğine göre istasyon yapılarının mimari özellikleri farklılık gösterebilmektedir.



Şekil 4.157 Durak işlev grupları.

Duraklar, yolcu bekleme/idare, ikamet ve yolcu yoğunluğuna göre “kahve” yapısı barındırmaktadırlar.

Hat boyunca incelenen durak yerleşkelerindeki yolcu bekleme/idare yapıları genellikle diğer yerleşkelere göre daha küçük ölçekli, sade ve tek katlı yapılardır.

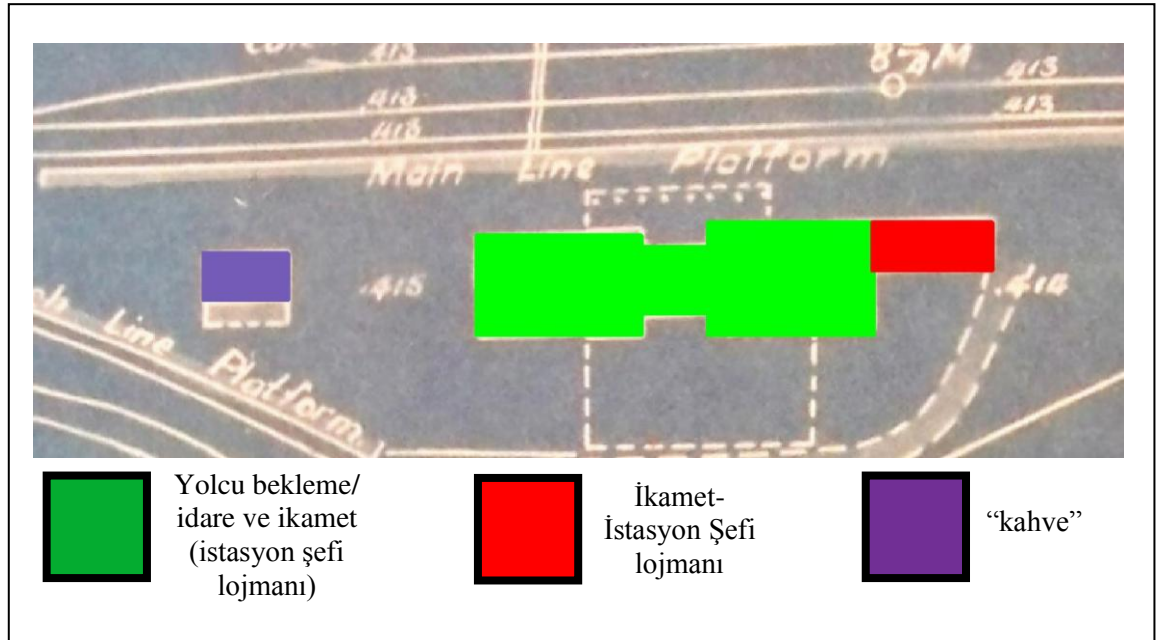


Şekil 4.158 Yolcu bekleme/idare yapısı, Beyköy Yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.159 Yolcu bekleme/idare yapısı, Seydiköy Yerleşkesi, 2010.

Durakların barındırdığı bir diğer yapı grubu da ikamet yapılarıdır. İkamet yapıları, tek katlı ve sade görünümleriyle, yerleşke içinde yolcu bekleme/idare yapısına bitişik olabildiği gibi, ayrı olarak da inşa edilebilmektedirler.



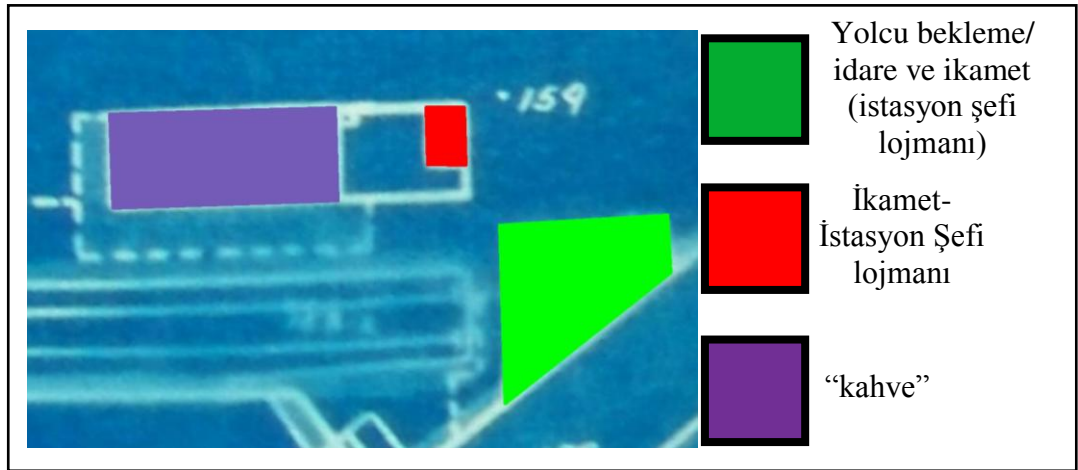
Şekil 4.160 Özgün yerleşim planı, Gaziemir Yerleşkesi, TCDD İzmir Müze arşivi.

İzmir’e yaklaşıldığında Gaziemir Yerleşkesi’nde görüldüğü gibi yolcu bekleme/idare yapısının ölçeği büyüebilmektedir. Durak yerleşkelerinin her zaman bünyesinde barındırdığı yapı grubu da “kahve” lerdir.



Şekil 4.161 Yolcu bekleme/idare yapısı, Gaziemir Yerleşkesi, 2010.

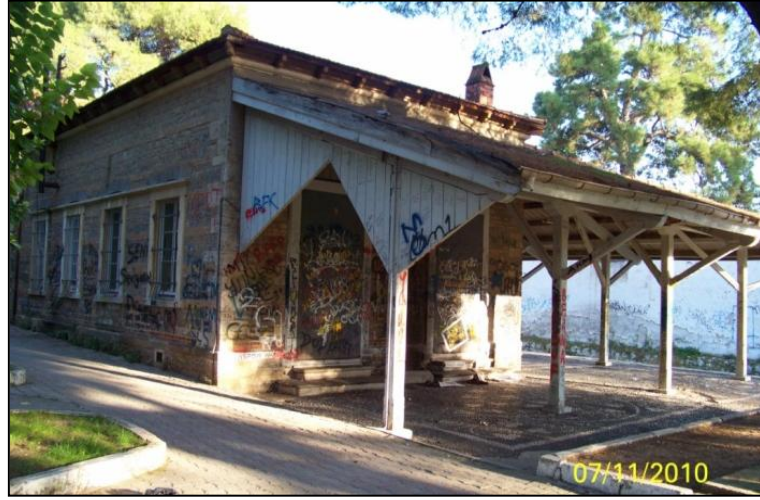
İzmir-Aydın demiryolunun ilk banliyö hattı üzerinde bulunan Buca Yerleşkesi'nde olduğu gibi yolcu bekleme/idare yapısı sade ve küçük ölçekli inşa edilmiş, ancak çok daha gösterişli bir “kahve” yapıısıyla tamamlanmıştır.



Şekil 4.162 Buca Yerleşkesi, TCDD İzmir Müze Arşivi.



Şekil 4.163 İdare yapısı, Buca Yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.164 "Kahve" yapısı, Buca Yerleşkesi, 2010.

4.5 İzmir- Aydın Demiryolu Yapıları

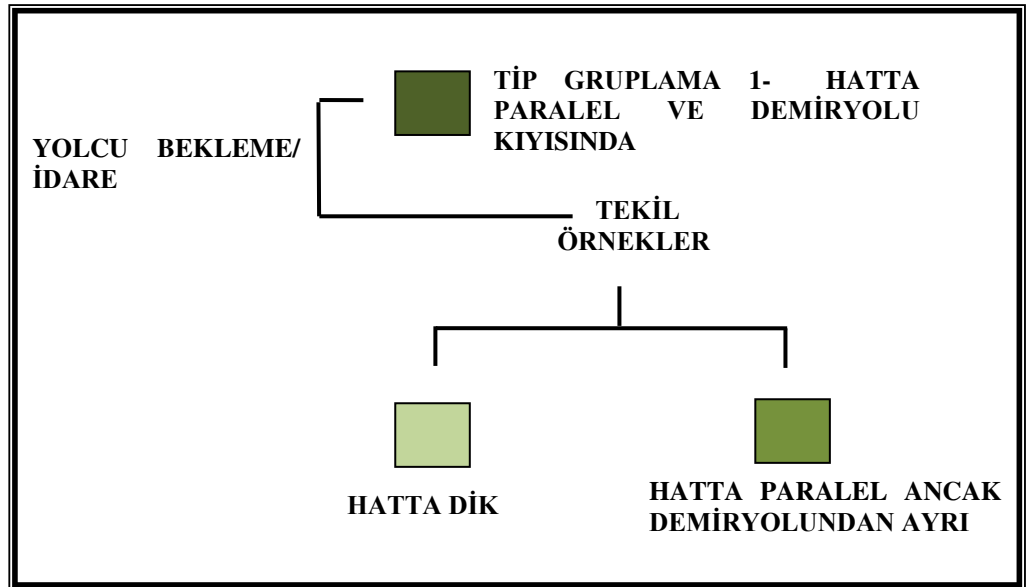
Gruplaması yapılan İzmir-Aydın demiryolu yerleşkeleri, işlevlerine göre farklı demiryolu yapılarını barındırmaktadırlar. Demiryolu yapıları işlevlerine göre Yolcu Bekleme ve İdare Yapıları, Depolama Yapıları, İkamet Yapıları, Teknik Bakım Yapıları, Sosyal Aktivite Yapıları olmak üzere beş ana başlık altında toplanmıştır.

4.5.1 Yolcu Bekleme ve İdare Yapıları

Demiryolu hattı yerleşkelerinin en önemli yapısı istasyon binaları olarak bilinen yolcu bekleme/idare yapılarıdır. Yolcu bekleme salonu, bilet gişesi, idareyi ve/veya ikamet (istasyon şefi lojmanı) barındıran bu yapılar, daima bir sundurma ile tamamlanırlar.

Hat üzerinde yer alan ve “Yolcu Bekleme/İdare Yapıları” olarak adlandırılan istasyon yapıları farklı başlıklar altında incelenebilmektedir.

Şekil 4.165’ de “Yolcu bekleme/idare yapıları”nın demiryolu hattına göre konumlanma gruplaması verilmiştir. Buna göre, hat genelinde “hatta paralel ve demiryolu kıyısında konumlanan” bir tip gruplama oluşmaktadır.



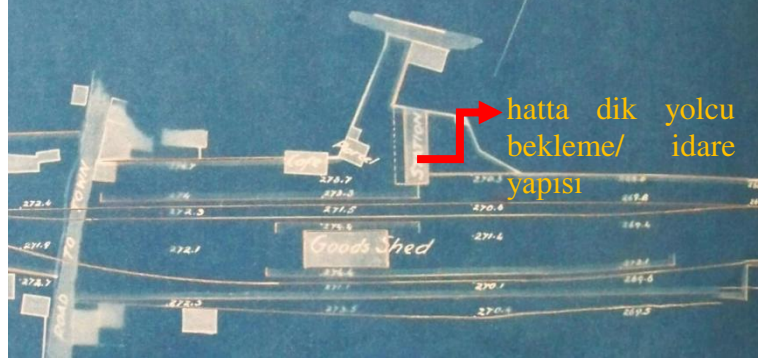
Şekil 4.165 İzmir- Aydın demiryolu “Yolcu bekleme/idare yapılarının demiryolu hattına göre gruplanması.

Tip gruplama 1’e göre yerleşkenin büyüklüğüne bakılmaksızın, hat üzerindeki istasyon yapılarının genel özelliği hatta paralel olmalarıdır. Demiryolu cephesinde de çoğunlukla tek yönlü, az sayıda da iki ya da üç yönlü sundurma kullanılmıştır.

Yerleşkelerin hatta göre konumlanmaları, hattın tanımının anlatıldığı ve demiryolu yapılarının yerleşim planı ölçeğinde tariflendiği Bölüm 4.3’de görülebilmektedir.

Genel gruptamanın dışında konumlanan bazı farklı ve tekil örneklere de rastlanmaktadır.

Şekil 4.166’da görülen hatta dik olarak yerleştirilmiş Sultanhisar yolcu bekleme/ıdare yapısı,



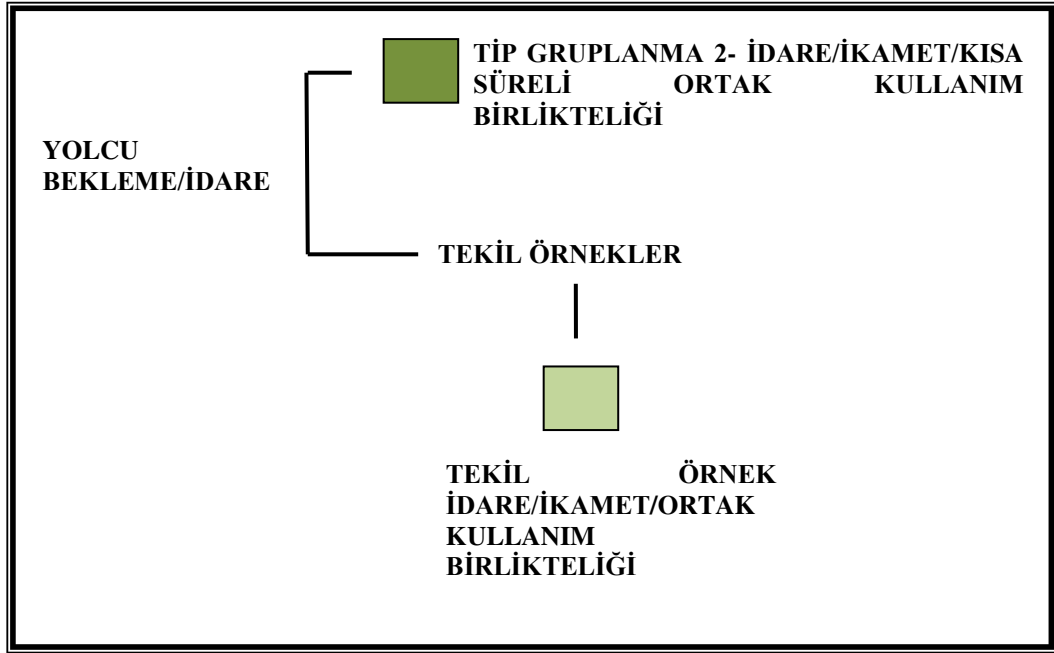
Şekil 4.166 Yerleşim planı, Sultanhisar yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi Envanteri.

Şekil 4.167’de görülen hatta paralel ancak hattın ayrı konumlanan Umurlu yolcu bekleme/ıdare yapısı, gruptamadan ayrılan tekil örneklerdir.



Şekil 4.167 Yerleşim planı, Umurlu yerleşkesi, TCDD Alsancak Müzesi Envanteri.

Bir diğer gruptama da, Şekil 4.168’de görüldüğü gibi “Yolcu bekleme/ıdare yapıları”nın barındırdıkları işlevlere göre gruptanmasıdır. Buna göre, hat genelinde “ıdare, ikamet ve kısa süreli ortak kullanım birlikteliği”nin bir arada görüldüğü bir tip gruptanma oluşmaktadır.

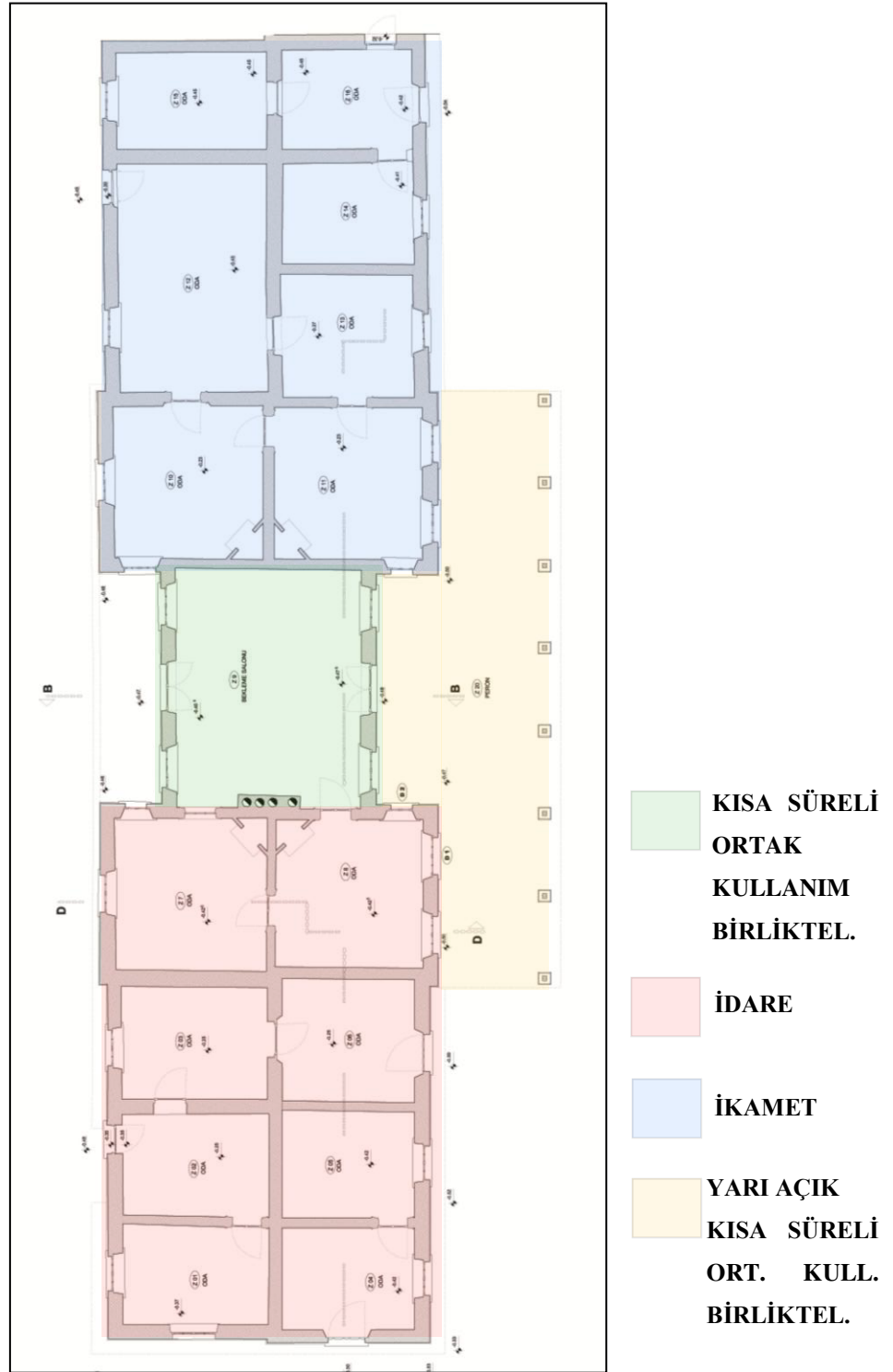


Şekil 4.168 İzmir-Aydın demiryolu-Yolcu bekleme/ idare yapılarının barındırdıkları işleve göre gruplanması.

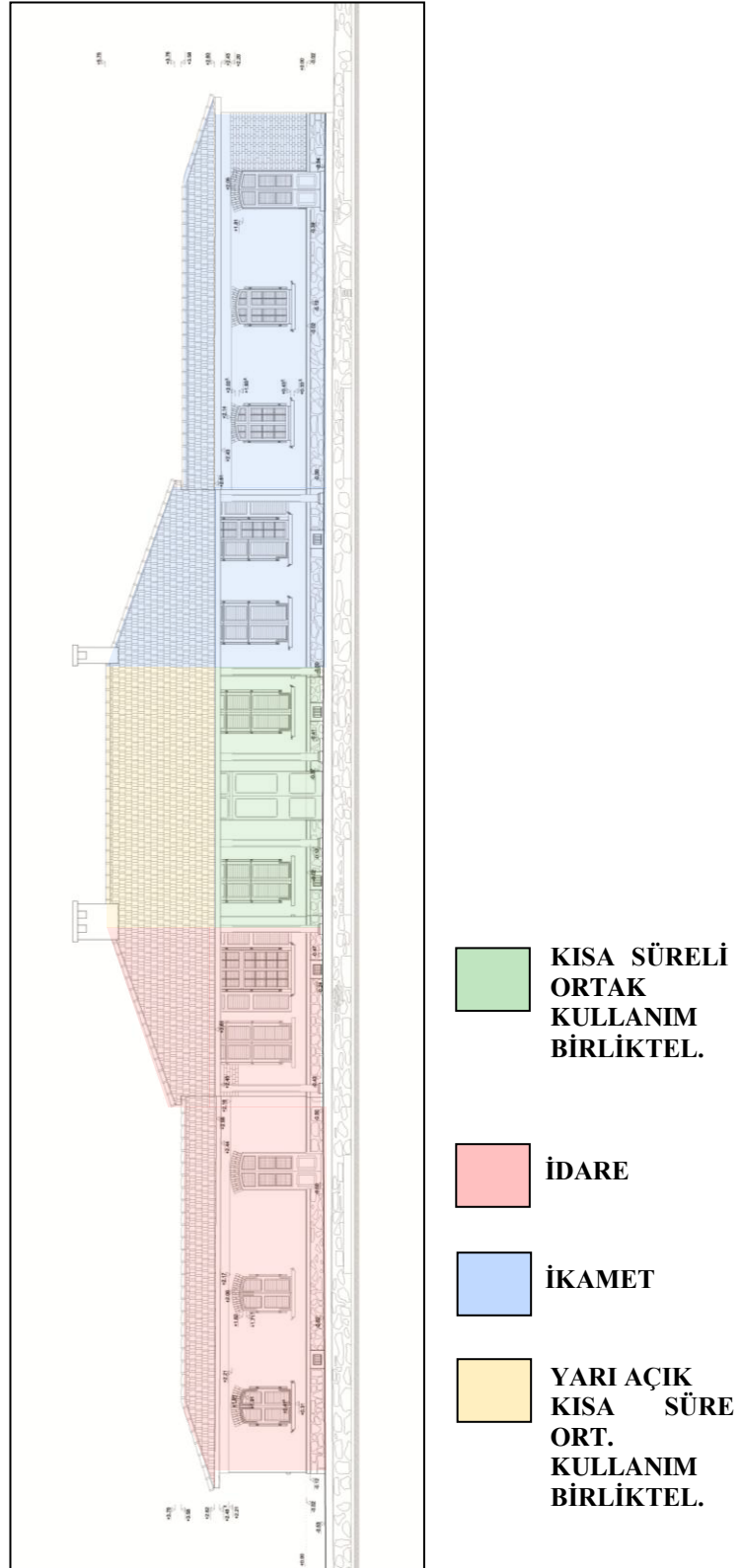
Tip gruplanma 2'ye bakıldığında, yolcu bekleme mekânı, genellikle yapının merkezine yerleştirilerek, yerleşkenin durumuna göre iki yönlü ya da tek yönlü yapılmışlardır ve her zaman bir sundurma ile tamamlanmışlardır.

Ana hattın şube hatlarına ayrılan yerleşkelerde, şube hattının yolcu yoğunluğu fazla olduğunda iki yönlü yolcu bekleme mekânının oluşturulduğu görülmektedir. Bu mekânın bir yanında idare bölümü oluşturulup ve iki mekân arası geçiş sağlanırken, diğer yanında ikamet mekânları oluşturulmuştur.

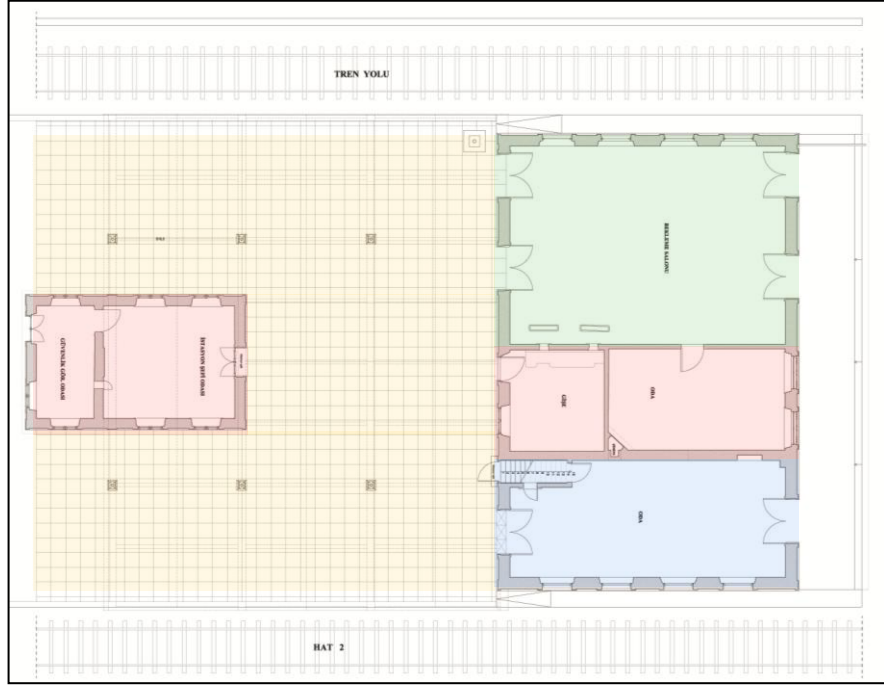
Şekil 4.169, 4.170, 4.171, 4.172 ve 4.173'de genel tipolojiye uygun plan şemasına sahip Torbalı ve Kemer yerleşkeleri yolcu bekleme/ idare yapıları görülmektedir.



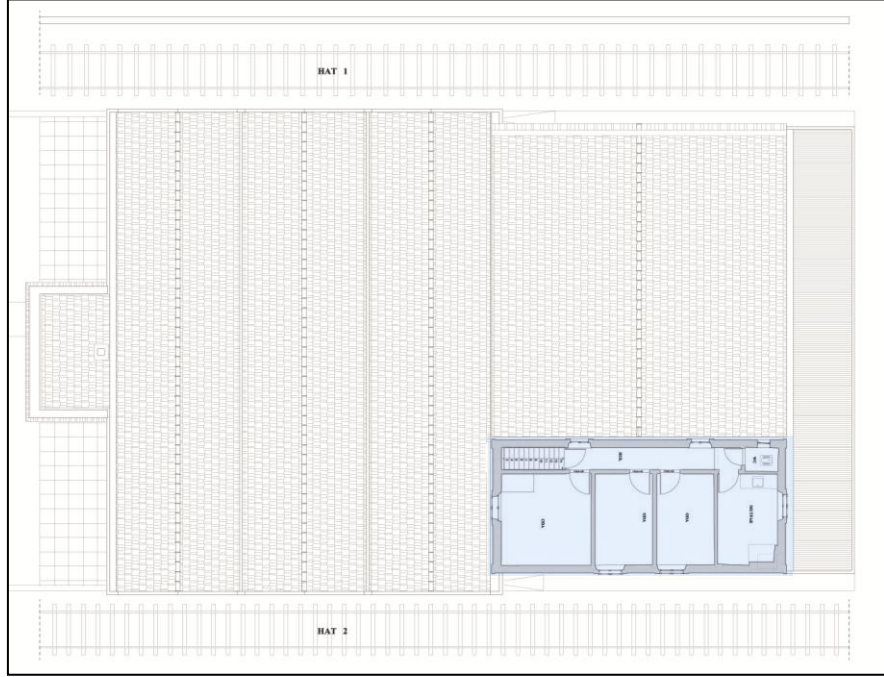
Şekil 4.169 Yolcu bekleme/ıdare/ıkamet yapısı kat planı, Torbalı yerleşkesi, Pakben Mimarlık Arşivi.



İkamet, kimi yerleşkelerde ise iki katlı da çözülmüştür.



Şekil 4.171 Yolcu bekleme/idare/ikamet yapısı- zemin kat planı, Kemer yerleşkesi, Pakben Mimarlık Arşivi.



Şekil 4.172 yolcu bekleme/idare/ikamet yapısı- 1.kat planı Kemer yerleşkesi, Pakben Mimarlık Arşivi.

**KISA SÜRELİ
ORTAK
KULLANIM
BİRLİKT.**

İDARE

İKAMET

**YARI AÇIK
KISA SÜRE
ORT. KULL.
BİRLİKT.**



Şekil 4.173 Yolcu bekleme/idare/ikamet yapısı- güney cephesi, Kemer yerleşkesi, Pakben Mimarlık Arşivi.

Genel gruplamanın yanında demiryolu hattı boyunca tekil örneklerle de rastlanmaktadır. “İdare ve ikamet ortak kullanım birlikteliğinin” tek binada çözülüp, “ortak kullanım” ın ayrı çözüldüğü tek yerleşke Goncalı Yerleşkesi’dir.



Şekil 4.174 İdare/ ikamet yapısı, Goncalı yerleşkesi, 2010.

Yerleşkede hattın güneyinde ürün depolama yapısının doğusunda idare/ikamet yapısı yer alırken, batısında sundurmasız küçük bir yolcu bekleme yapısı bulunmaktadır.



Şekil 4.175 Yolcu bekleme yapısı, Goncalı yerleşkesi, 2010.

Plan organizasyonu bakımından iki üst başlıkta incelenen bu yapıların yapımında kullanılan yapım sistemi ve malzeme tercihleri ile bu yapıları oluşturan mekânların belli malzeme özellikleri ve mimari elemanları incelendiğinde de belirgin özelliklere rastlanmaktadır.

Yapıların yapımında yığma kâgir sistem tercih edilirken, kullanılan yapı malzemesi taş ve/veya tuğladır. Torbalı ve Aziziye yerleşkelerinde ağırlıklı olarak tuğla kullanımı göze çarparken, diğer yerleşkelerde taş kullanımı ağırlıktadır. Yapıların duvar örgüsünde moloz taş örgüsü kullanılırken, üzerine kabartma derzli kesme taş örgü görünümünde sıva uygulanmıştır (Şekil 4.181).



Şekil 4.176 Moloz taş üzerine uygulanmış olan kabartma derzli kesme taş görünümlü sıva, Kuyucak Yerleşkesi.

Az sayıda da olsa Şekil 4.177 ve Şekil 4.178’de görülen Sarayköy ve Buca yerleşkelerinde olduğu gibi doğal kesme taş kaplama



Şekil 4.177 Kesme taş kaplama, Sarayköy yerleşkesi.



Şekil 4.178 Kesme taş kaplama, Buca yerleşkesi.

ya da Şekil 4.179’da görülen Develiköy, Cumaovası, Şirinyer yerleşkelerinde görüldüğü gibi poligonal taş kaplama kullanılmıştır.



Şekil 4.179 Gaziemir yerleşkesi poligonal taş kaplama.

Yapı köşeleri ise kesme taş plasterlar ile tamamlanmıştır. Pencere ve kapı gibi cephe açıklıkları üzerinde tuğla hafifletme kemerleri kullanılmıştır (Şekil 4.180).



Şekil 4.180 Kesme taş köşe plaster, Dinar yerleşkesi.

Yolcu bekleme/idare yapılarının cephelerindeki en önemli bölümlerden biri de yarı açık kısa süreli kullanım birlikteliği olarak tanımlanan sundurmalarıdır. Yerleşkenin kapasitesine veya hat üzerindeki konumuna göre Ayasuluk ve Aziziye Yerleşkelerinde görüldüğü gibi tek yönlü, ya da Reşadiye, Karapınar Yerleşkelerinde görüldüğü gibi iki yönlü, Sarayköy Yerleşkesi'nde görüldüğü gibi de üç yönlü olabilmektedir. Ahşap çatılı sundurmalar kimi zaman ahşap veya çelik dikmelerle kimi zaman da dikmesiz olarak çelik konsollara taşınmışlardır. Planlamanın şekline göre sundurmanın cepheden taşıdığı durumlarda dekoratif bir unsur olan ahşap kirpi saçaklarla tamamlanmışlardır (Şekil 4.181, 4.182, 4.183).



Şekil 4.181 Sundurma detayı, Böceli yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.182 Sundurma detayı, Kavas (Pancar) yerleşkesi, 2010,



Şekil 4.183 Sundurma detayı, Reşadiye (Ortaklar) yerleşkesi, 2010.

Sundurma altı yer döşemeleri ise özgün kaplaması korunmuş olan yerleşkelerde görüldüğü üzere doğal taş kaplamadır (Şekil 4.184, 4.185).



Şekil 4.184 Sundurma altı yer döşemesi, Kozpınar yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.185 Sundurma altı yer döşemesi, Goncalı yerleşkesi, 2010.

İç mekânda da demiryolu hattı boyunca kullanılmış olan genel özellikler dikkati çekmektedir. Ancak günümüzde kullanımda olan yapılar, zaman içerisinde müdahale gördüklerinden özgün özelliklerini kısmen ya da tamamen yitirmişlerdir. İç duvarlar da yığma kâgir olarak çözülmüş olan istasyon yapılarında üst örtü bağdadi çıta üzerine sıvalı olarak ya da pasalı ahşap tavan olarak çözülmüştür (Şekil 4.186, 4.187).



Şekil 4.186 Bağdadi çıta üzeri sıva kaplama tavan, Şamlı (Üzerlik) yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.187 Pasalı ahşap tavan kaplaması, Kozpınar yerleşkesi, 2010.

İç mekânın değişmez elemanı, o dönemin ısınma aracı olan ocaklardır. Genellikle mekân köşelerine yerleştirilen ocaklar, sıvalı olup dekoratif bir öge barındırmazlar. Günümüzde işlevini yitirmiş olan ocaklar kimi yerleşkelerde tamamen sökülmüşlerdir (Şekil 4.188).

Bilet gişeleri ise bir başka önemli iç mekân elemanıdır. Günümüzde halen işlevini koruyan gişeler özgün hatlarını büyük ölçüde korumaktadır (Şekil 4.189).

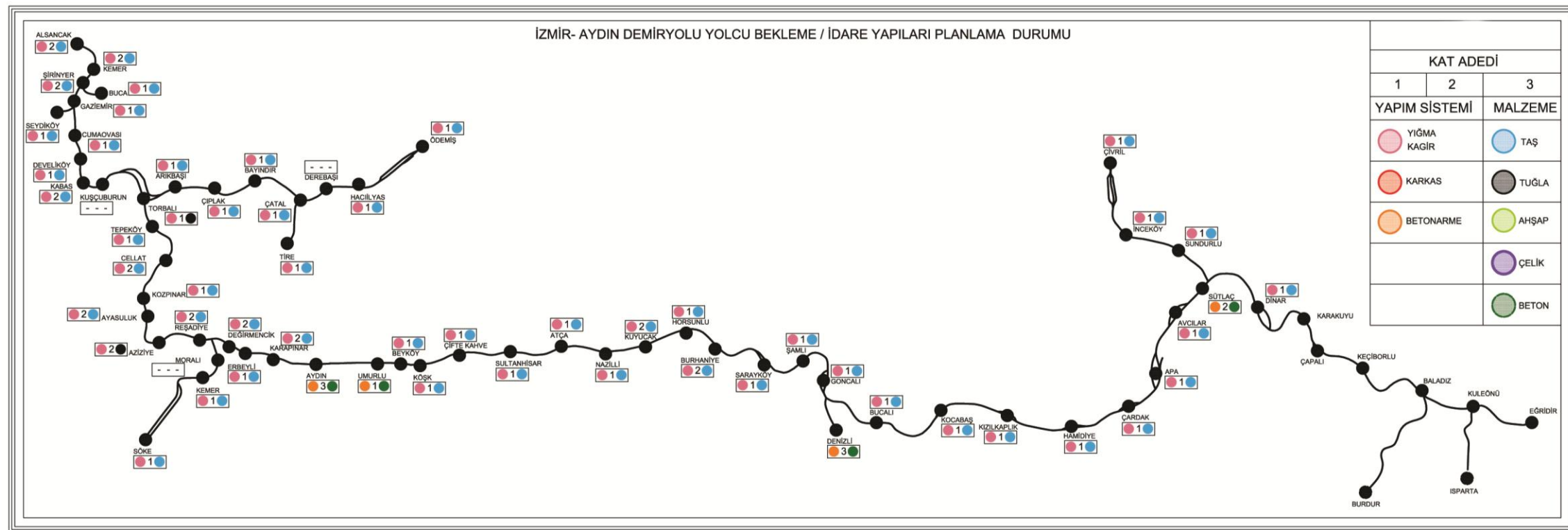
Aşağıda yolcu bekleme idare yapılarının yapım sistemi analizleri yapılmış ve değerlendirilmiştir.



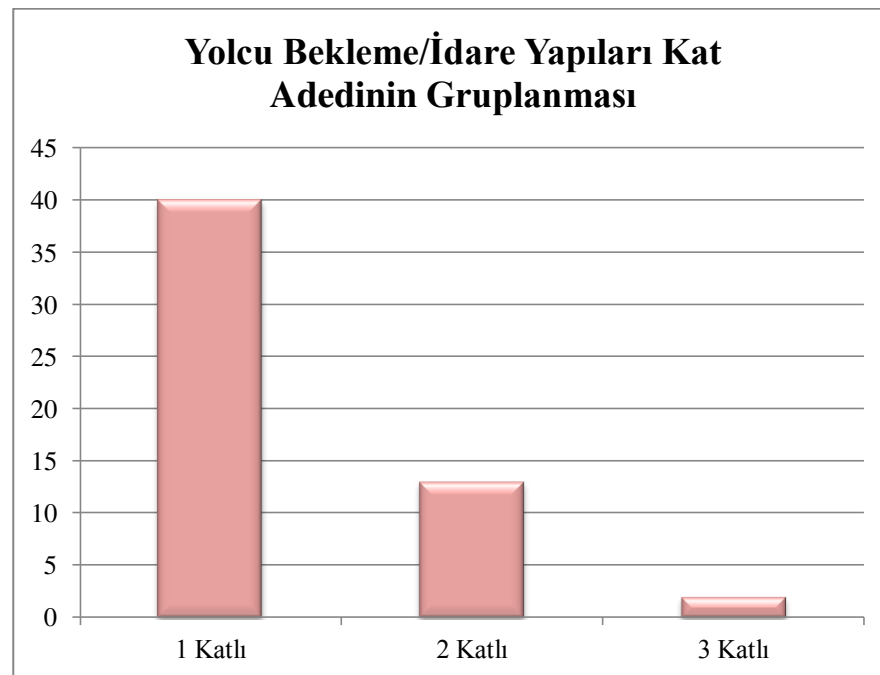
Şekil 4.188 Isınma aracı ocak, Üzerlik yerleşkesi, 2010.



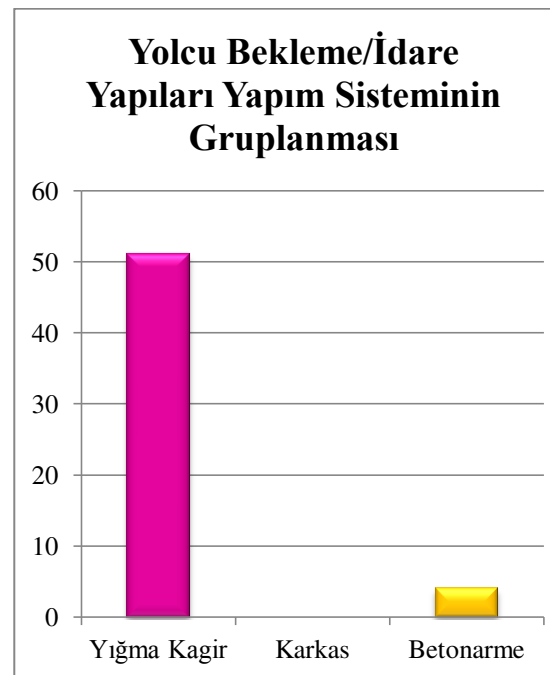
Şekil 4.189 Bilet gişesi, Dinar yerleşkesi, 2010.



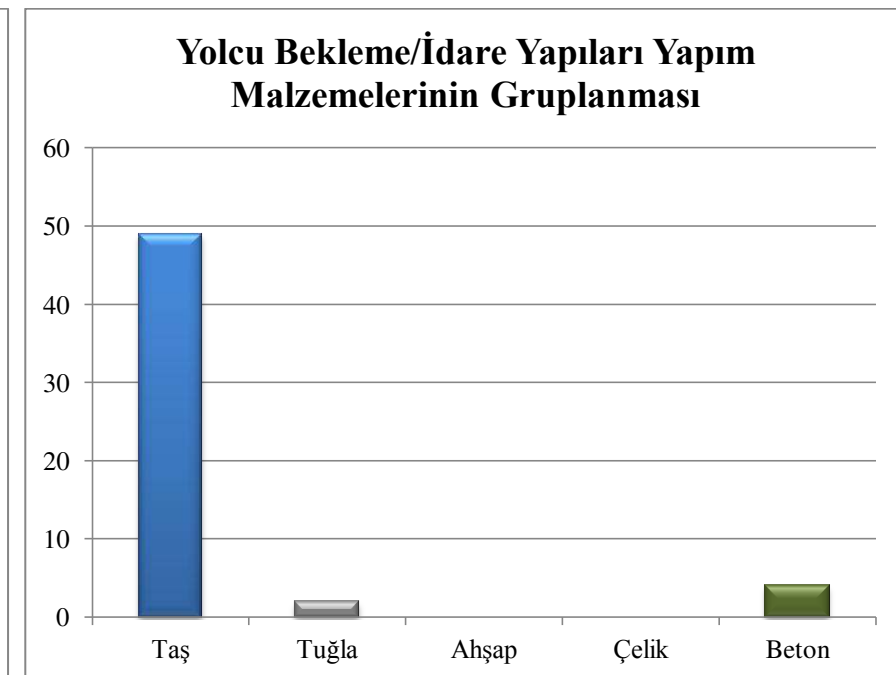
Şekil 4.190 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları yapım sistemi analizleri.



Şekil 4.191 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları kat adedinin gruplanması.



Şekil 4.192 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları yapım sisteminin gruplanması.



Şekil 4.193 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları yapım malzemelerinin gruplanması.

Şekil 4.190'da, çalışma kapsamında incelenen 58 yolcu bekleme/idare yapısı değerlendirilmiştir. Değerlendirmeye göre, bu yapıların 3 adedinin tamamen yıkıldığı, kalan 55 yolcu bekleme/ idare yapısının, 2 adedinin 3 katlı, 13 adedinin 2 katlı ve 40 adedinin tek katlı inşa edilmiş yapılar olduğu görülmüştür. Bu duruma göre yapılan değerlendirmede;

Yolcu bekleme/idare yapılarında kat adedi;
 3 katlı yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 4;
 2 katlı yolcu bekleme/ idare yapısı oranı %24;
 1 katlı yolcu bekleme/ idare yapısı oranı %72;
 Yıkılan yolcu bekleme/ idare yapısı oranı %5 (Şekil 4.191)

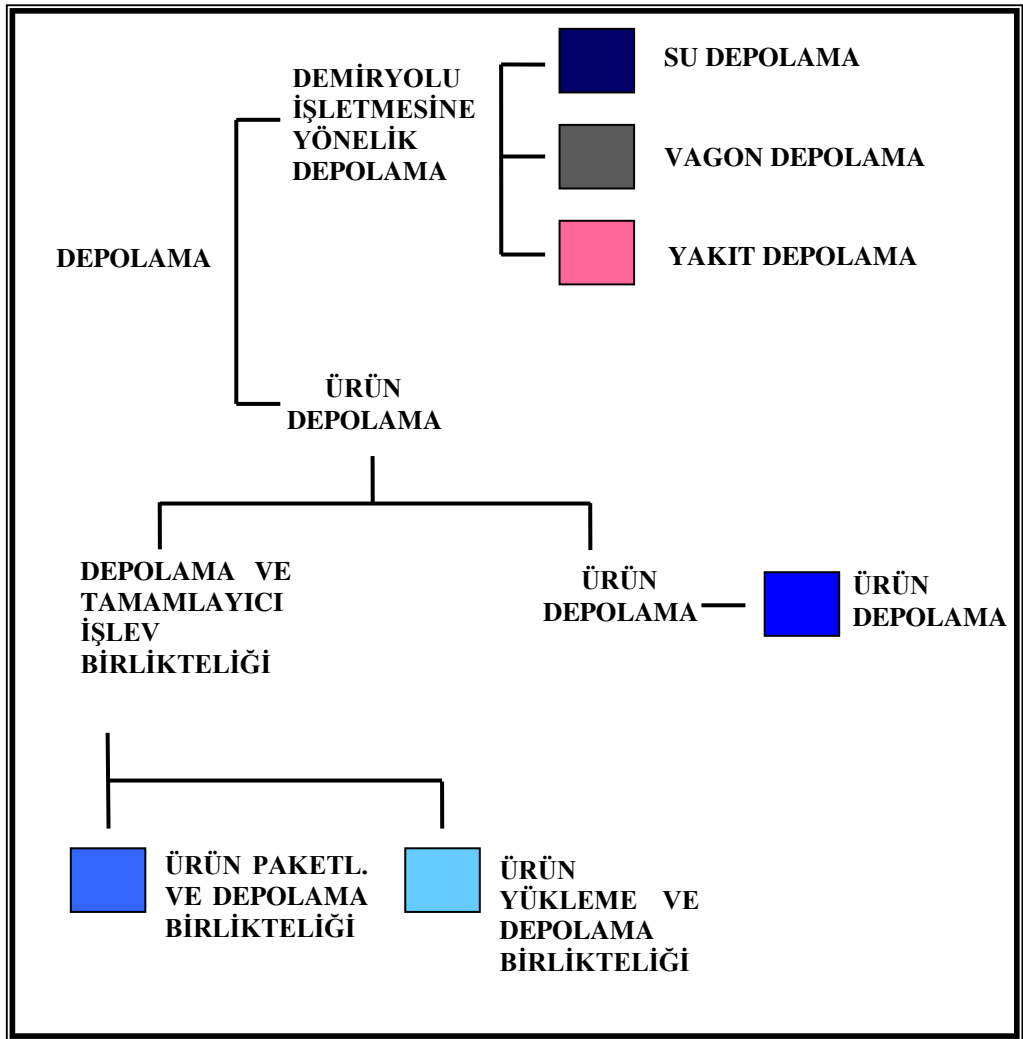
Yolcu bekleme/idare yapılarında yapım sistemi;
 Yığma kâgir bekleme/ idare yapısı oranı % 93;
 Betonarme yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 7;
 Yıkılan yolcu bekleme/ idare yapısı oranı %5,2 (Şekil 4.192)

Yolcu bekleme/idare yapılarında yapı malzemesi;
 Taş kullanılan bekleme/ idare yapısı oranı % 89;
 Tuğla kullanılan yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 4;
 Beton kullanılan yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 7;
 Yıkılan yolcu bekleme/ idare yapısı oranı %5,2 (Şekil 4.193)

Sonuç olarak, görülmektedir ki, hat üzerinde yer alan yolcu bekleme/ idare yapılarının, 4 adedi hariç tamamı yığma kâgir sistemde inşa edilmiştir. Kullanılan yapı malzemesi, hat genelinde taş iken, sadece Torbalı ve Aziziye yolcu bekleme/idare yapıları tuğla ile inşa edilmişlerdir. Cumhuriyet döneminde artan yolcu talebinin karşılanması amacıyla istasyon yapıları yıkılarak daha büyük ölçekte inşa edilen Denizli ve Aydın Gar yapıları ile aynı ölçekte yenilenmiş olan Umurlu ve Sütlaç yolcu bekleme/ idare yapıları betonarme sistemdedirler.

4.5.2 Depolama Yapıları

İzmir-Aydın demiryolu üzerinde duraklar hariç, her yerleşkede görülen bir başka yapı grubu da depolama yapılarıdır. Depolama başlığı altında incelenen yapılar, öncelikle Şekil 4.194’de görüldüğü gibi demiryolu işletmesine yönelik depolama ve ürün depolama olarak iki ana başlıkta toplanmıştır.



Şekil 4.194 İzmir-Aydın demiryolu depolama yapıların gruplanması.

İlk grup altında yer alan, demiryolu işletmesine yönelik depolama, hat üzerinde çalışan lokomotiflerin yakıt ihtiyacını karşılamak üzere inşa edilmiş olan yakıt (kömür) depoları, kullanılmayan vagonların depolandığı vagon depoları ve buhar

gücüyle çalışan lokomotiflerin vazgeçilmez ihtiyacı olan suyun depolandığı su depolarıdır.

Yakıt ve vagon depoları, her yerleşkede bulunmazlar. Özgün yerleşim planlarına bakıldığında Reşadiye ve Aydın Yerleşkesi' nde görülen bu yapılar günümüzde mevcut olmadıklarından mimari özellikleri, yapım sistemleri ve yapı malzemeleri hakkında elimizde veri bulunmamaktadır.

Su depoları, her yerleşkede bulunmasa da, hat üzerinde yaklaşık 20-25 kilometrelik aralıklarla konumlanmışlardır. Su kaynaklarının bol olduğu bölgelerde, sıcak yaz günlerinde su kaynaklarının idareli kullanılması amacıyla bu aralık azalmaktadır. Yerleşkede bir adet su deposu bulunması genel özellik olarak tespit edilmiştir, ancak bu durum iki adede çıkabilmektedir. Genel olarak taş bir kaide üzerinde veya Reşadiye, Horsunlar, Gancalı ve Aydın yerleşkelerinde görüldüğü gibi çelik dikmeler üzerine yerleştirilmiş saç su haznelerinden oluşurlar.



Şekil 4.195 Çelik ayaklı su deposu, Gencalı Yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.196 Kâgir su deposu, Gencalı Yerleşkesi, 2010.

Su depoları, teknik bakım yapılarının bulunduğu son istasyonlarda, teknik yapıya ulaşan tali hat üzerinde konumlanırken, teknik bakım yapılarının bulunmadığı ara istasyonlarda yerleşkelerin giriş noktalarında bulunurlar.

Kareye yakın plan şemasına sahip olan su depoları, kâgir olabildiği gibi çelik malzemeden yapılmış olanları da bulunmaktadır. Kâgir depoların cepheleri kesme taş kaplanmış, köşeleri de taş plaster ile bitirilmiştir. Cephedeki tek açıklık olan kapı, taş söveli ve kemerlidir. Çelik kuleler, dört ayak üzerinde yükselirler. Saç su depoları, haznenin büyüklüğüne göre tek ya da çift eğimli çatı ile örtülmüş ve Marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır.

Ürün Depolama Yapıları, hammaddenin depolanarak vagonlara yükleme işlevinin gerçekleştirildiği ya da ithal mamul ürünlerin indirildiği, istasyona gelen ürünün miktarı ve türüne göre çeşitlilik gösteren birimlerdir. Yerleşkenin bulunduğu yerleşimin ürün kapasitesine veya kervan ulaşım ağı üzerindeki konumuna göre boyutları değişebilmektedir. Depolama yapıları, hat üzerinde genel olarak yalnızca depolama işlevini yüklenmişken, kimi büyük kapasiteli yerleşkelerde, vagonun da içine girebildiği daha büyük ölçekli hangar yapıları görülmektedir. Ürün Depolama işlevi kimi yerleşkelerde paketleme işleviyle de birleştirilmiştir.

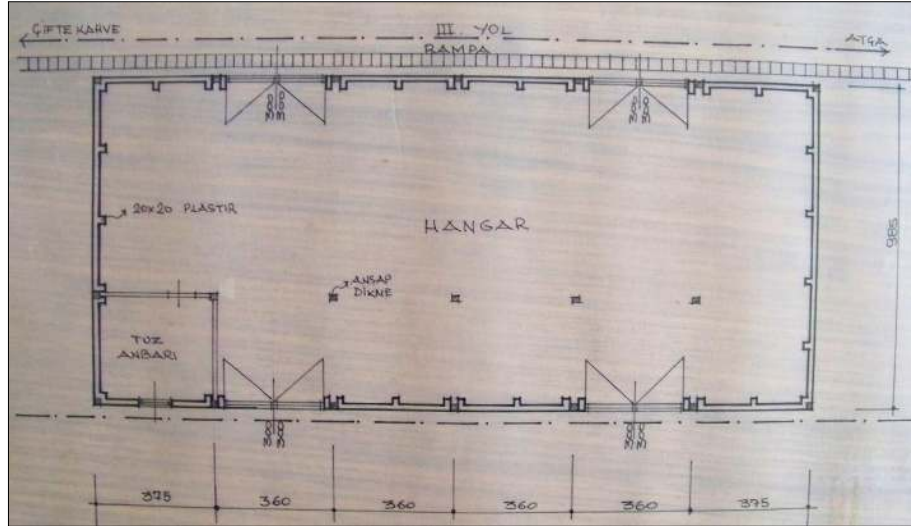
Yerleşke düzenine bakıldığında, depolama yapılarının ana hattan ayrılarak devam eden tali bir hattan ulaşılmıştır. Depolama yapıları bu tali hata paralel şekilde yerleştirilmişlerdir.

Yerleşkede depolanan ürünün çeşidine göre depolama yapıları dört tarafı kapalı yapılar olabildiği gibi yarı açık örnekler de görülmektedir.

Depolama yapıları tüm hat boyunca yaklaşık aynı boyutlarda ve 1x2 oranlarında inşa edilmişler ve ürünlerin içeri kolaylıkla alınabilmesi amacıyla da yapıya genellikle birden fazla noktadan girilmiştir. İç mekânda, görevli için ayrılmış küçük bir oda oluşturulmuş olup oda ahşap karkas duvarlarla belirlenmiştir.

Depolama yapıları, getirilen yükün tartılabilmesi amacıyla küçük kantarlar ya da daha büyük yükler için yol kantarları barındırırlar. Yerleşkenin kapasitesine göre depolama yapılarının sayısı değişkenlik göstermektedir.

Ürünün çeşidine göre kimi yerleşkelerde yarı açık depolama yapıları bulunmaktadır. Tamamına yakını ahşap karkas sistemle inşa edilse de az sayıda çelik karkas sistemle inşa edilmiş örneklere rastlanmaktadır. Ahşap karkas örneklerde dış cephe ahşap kaplanmış olup, çelik taşıyıcı olanlarda oluklu sac levha kullanılmıştır. Şekil 4.197, 4.198 ve 4.199’da Sultanhisar ve Avcılar yerleşkeleri örneklemeleriyle yarı açık depolama yapıları tariflenmektedir.



Şekil 4.197 Yarı açık depolama tip planı, Sultanhisar Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge Arşivi.



Şekil 4.198 Yarı açık depolama, Sultanhisar Yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.199 Yarı açık depolama iç mekânı, Evciler Yerleşkesi, 2010.

Kapalı depolama yapıları, dikdörtgenin uzun kenarı boyunca devam eden ahşap bant pencerelerle havalandırılmış ve aydınlatılmış, sağır cepheli binalardır. Saç levha kaplı beşik çatı ile tamamlanmış olan yapıların giriş kapıları ahşaptan yapılmış olup iki kanatlıdır. Şekil 4.200, 4.201, 4.202 ve 4.203’de Torbalı, Nazilli, Apa yerleşkeleri örneklemeleriyle kapalı depolama yapıları tariflenmektedir.



Şekil 4.200 Kapalı depolama yapısı, Torbalı Yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.201 Kapalı depolama yapısı tip pencereleri, Nazilli Yerleşkesi, 2010.



Şekil 4.202 Kapalı depolama yapısı tip giriş kapısı, Apa Yerleşkesi, 2010.

Burhaniye Yerleşkesi'nde Şekil 4.203'de görüldüğü gibi kapalı depolama yapılarının karkas sistemde yapılmış olanlarında yan duvarlar, dikmelerin çelik ya da ahşap olmasına bakılmaksızın belli bir yüksekliğe kadar bazı örneklerde ahşap kaplanırken, bazılarında oluklu saç plaka ile kapatılmıştır. Havalandırma amacıyla bırakılan üst kısımdaki yaklaşık 50cm lik açıklık güvenlik sebebiyle dikenli tellerle çevrilmiştir.



Şekil 4.203 Kapalı depolama yapısı, Burhaniye (Buharkent) Yerleşkesi, 2010.

Kapalı depolama yapıları kimi yerleşkelerde yığma kâgir, kimi yerleşkelerde de ahşap karkas ya da çelik karkas olarak yapılmışlardır. Çelik karkas sistem Karapınar, Burhaniye, Apa yerleşkelerinde tespit edilmiştir. Hat geneline bakıldığında büyük çoğunluğunda taşıyıcı sistem ahşap karkastır. Çatı ahşap makaslara taşınmış olup, üst örtüsü oluklu saç plakadır.

İncirlioğlu ve Burhaniye Yerleşkelerinde görüldüğü gibi kimi yerleşkelerde plan şeması ve boyutlar aynı tutulsa da taşıyıcı sistemde malzeme çeliktir.

Depolama işleviyle birlikte paketleme ve yükleme birliktelikleri de görülmektedir.

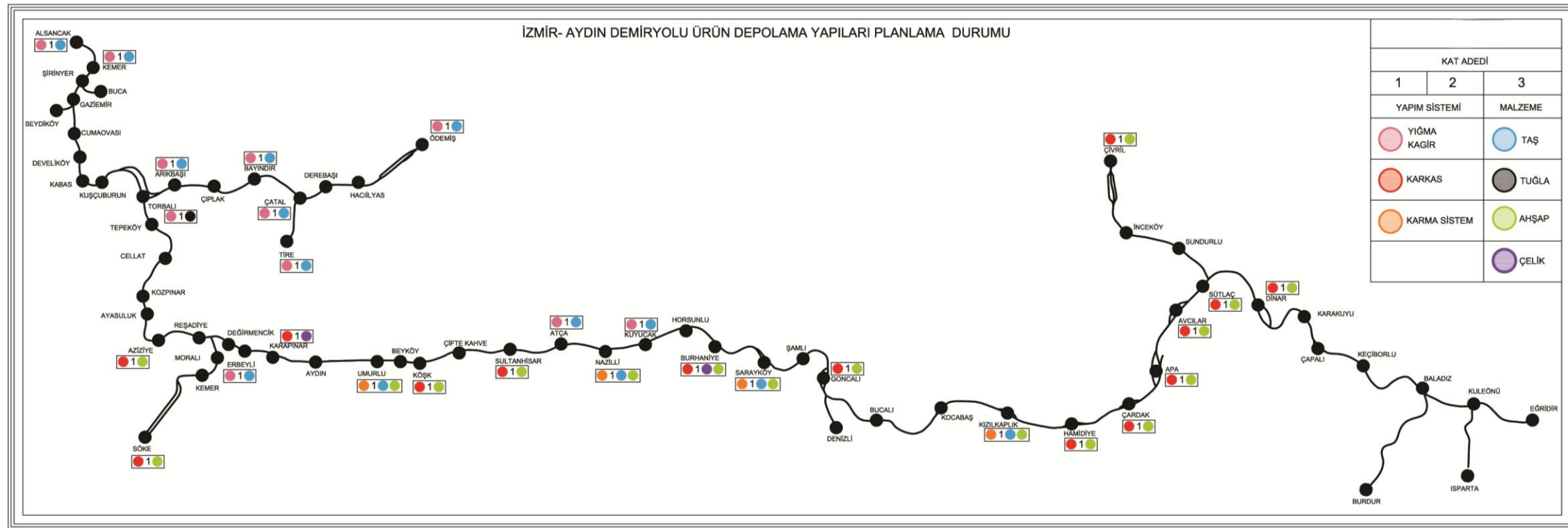
Depolama-paketleme birlikteliği özgün yerleşim planlarında Sultanhisar ve Sarayköy yerleşkelerinde görülmektedir. Günümüzde ayakta kalabilen tek örneği Sarayköy Yerleşkesi'nde olup, kapalı depolama yapısı özelliklerini gösterir. Ahşap karkas sistemde inşa edilmiş ve cephesi ahşap kaplanmıştır. Şekil 4.204 ve 4.205'de Sarayköy depolama-paketleme birlikteliği yapısının cephe düzeni ve iç mekân özellikleri görülmektedir.



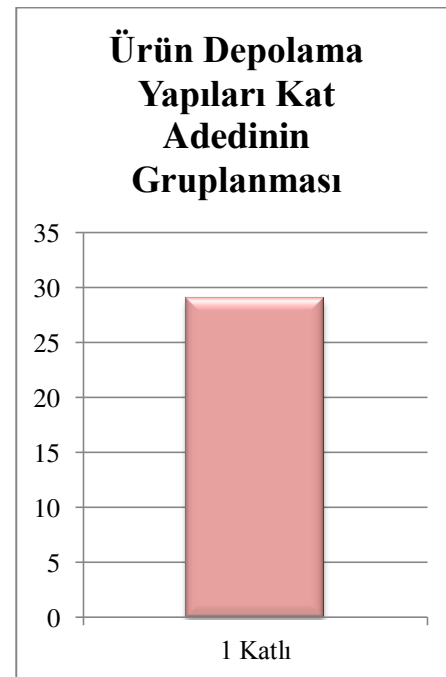
Şekil 4.204 Paketleme-depolama birlikteliği yapısı cephe düzeni, Sarayköy yerleşkesi, 2010.



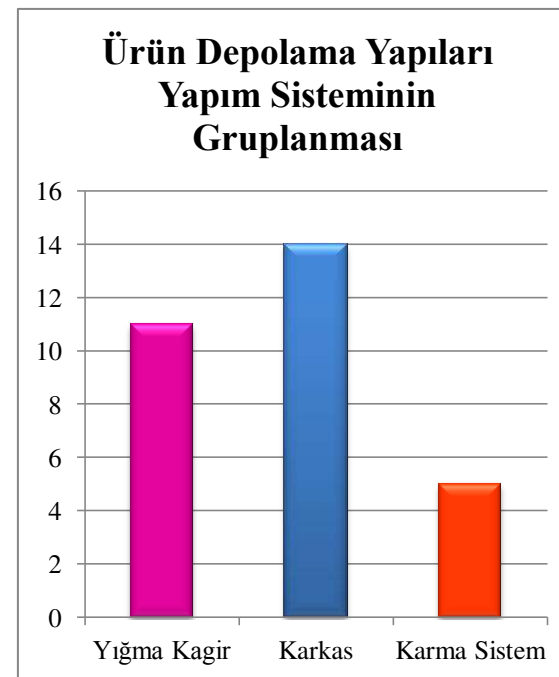
Şekil 4.205 Paketleme-depolama birlikteliği yapısı iç mekânı Sarayköy yerleşkesi, 2010.



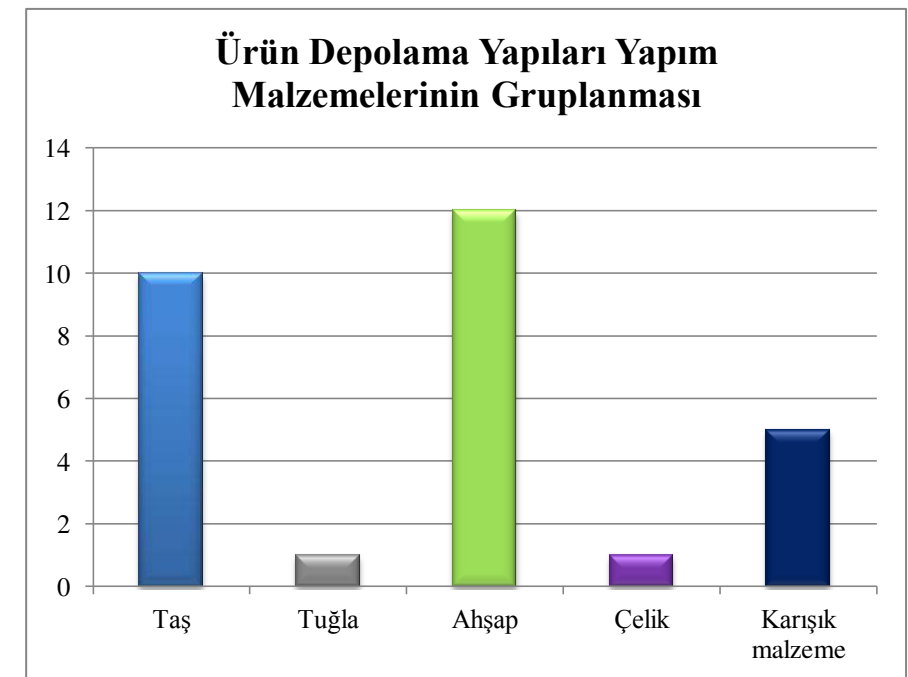
Şekil 4.206 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları yapım sistemi analizleri.



Şekil 4.207 İzmir-Aydın demiryolu ürün depolama yapıları kat adedinin gruplanması.



Şekil 4.208 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları yapım sisteminin gruplanması.



Şekil 4.209 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları yapım sisteminin gruplanması.

Şekil 4.206’da, çalışma kapsamında incelenen 58 yerleşkede, 29 adet ürün depolama yapısı tespit edilmiş, 13 yerleşke ile ilgili de elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır. Değerlendirmeye göre, bu yapıların tamamı tek katlı inşa edilmişken, yapım sistemi ve yapı malzemesinde farklılıklar görülebilmektedir. Yapım sistemi olarak karkas sistem en çok tercih edilen sistem olarak karşımıza çıkmakta, bunu yığma kâgir ve karkas ile yığma kâgirin birlikte kullanıldığı karma sistem izlemektedir. Yapı malzemesi olarak taş, tuğla, ahşap gibi geleneksel yapı malzemeleri tercih edilirken, az sayıda çelik malzeme kullanımı da görülmektedir. Bu duruma göre yapılan değerlendirmede;

Ürün depolama yapılarında kat adedi;

1 katlı ürün depolama yapısı oranı % 100 olarak tespit edilmiştir.

Ürün depolama yapılarında yapım sistemi;

Yığma kâgir sistem ürün depolama yapısı oranı % 37,9;

Karkas sistem ürün depolama yapısı oranı % 48,3;

Karma sistem ürün depolama yapısı oranı % 17,2 olarak görülmüştür.

Ürün depolama yapılarında yapı malzemesi;

Taş kullanılan ürün depolama yapısı oranı % 34,5;

Tuğla kullanılan ürün depolama yapısı oranı % 3,4;

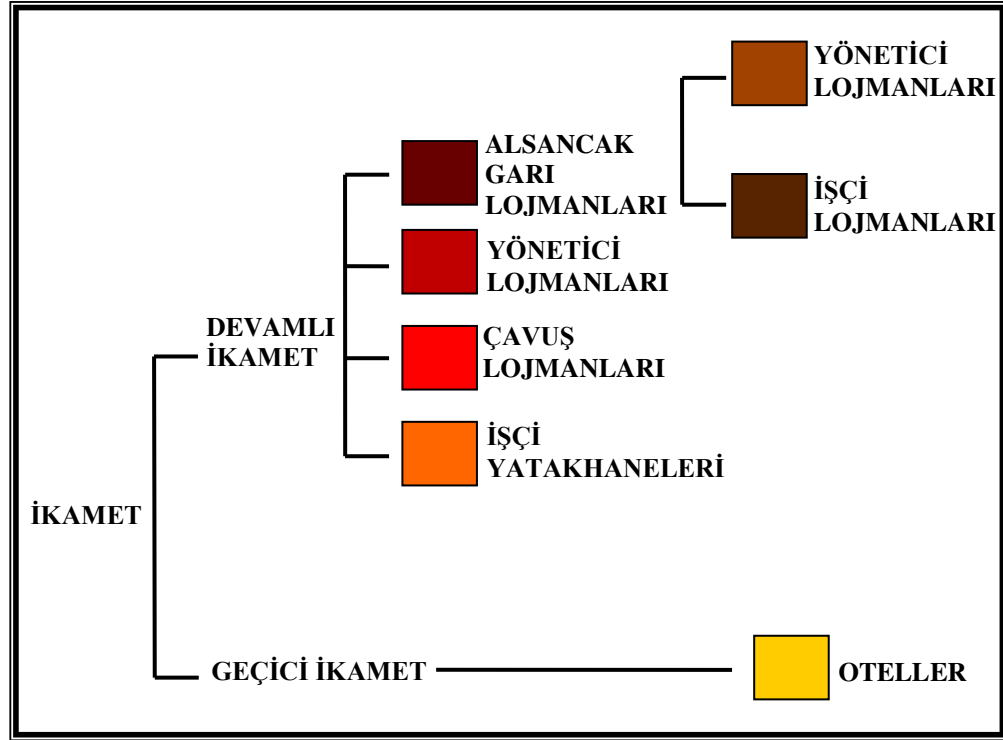
Ahşap kullanılan ürün depolama yapısı oranı % 41,4;

Çelik kullanılan ürün depolama yapısı oranı % 3,4;

Karışık malzeme kullanımı görülen ürün depolama yapısı oranı % 17,2’ dir.

Sonuç olarak, Batı Anadolu’nun tarımsal ürünlerini ve madenlerini endüstrileşmiş ülkelere nakletmek amacıyla inşa edilmiş olan ürün depolama yapılarının tamamı tek katlı olarak inşa edilmiştir. Yapım sistemi olarak %48 oranında karkas sistem kullanılırken %37 oranında yığma kâgir sistem kullanılmıştır. Yapı malzemesi olarak da %41,4 oranında ahşap kullanımı görülürken, bunu %34,5 oranında taş kullanımı izlemektedir. Çeliğin yapı malzemesi olarak kullanımı %3,4 oranıyla oldukça sınırlı kalmıştır.

4.5.3 İkamet Yapıları



Şekil 4.210 İzmir-Aydın demiryolu hattı ikamet yapılarının gruplanması.

İzmir-Aydın demiryolunun ikamet başlığı altında incelenen yapıları öncelikle devamlı ikamet ve geçici ikamet olarak iki ana başlıkta toplanmıştır.

Devamlı ikamet yapıları, Alsancak Garı lojmanları, yönetici lojmanları, çavuş lojmanları, işçi yatakhaneleri olarak dört alt başlıkta incelenmiştir.

Alsancak Gar Yerleşkesi demiryolu hattının en kapsamlı ve üst düzey yerleşkesi olduğundan içinde yer alan ikamet yapıları olan yönetici lojmanları ile işçi lojmanları hat üzerindeki diğer yerleşkelerde bulunan ikamet yapılarından farklı özellikler göstermektedir.

Alsancak Gar Yerleşkesi içinde yer alan yönetici lojmanları daha çok gar meydanına bakan bölgede inşa edilmişken, işçi lojmanları, bakım yapılarının batısında yer alan 1420 sokak civarında yoğunlaşmışlardır.

Alsancak Gar Yerleşkesi 1858-1861 yılları arasında inşa edilmiş olsa da lojman yapılarının 1888 tarihinde inşa edildikleri konutların yapım ve onarım tarihlerinin yazılı olduğu kayıt defterinde belirtilmiştir. Aynı defterde bu yapıların 1936, 1942, 1944, 1958- 1959 tarihlerinde onarım gördükleri de kayıtlıdır (Çetin, 2007, s. 59).

Çetin'e göre gar yerleşkesi içinde yer alan lojmanlar iki grup altında incelenebilmektedir. İlk grup, genel müdür, müdürler ve diğer yöneticiler için inşa edilmiş olan lojmanlar, ikincisi ise, teknik servis elemanları ve işçiler için inşa edilmiş olan lojmanlardır. Yönetici lojmanları, daha büyük ölçekli ve genellikle de iki katlıdırlar. İşçi lojmanları ise, İngiliz sıra ev tipolojisinde tasarlanmış, bir veya iki katlı yapılardır. Her iki grubun da tipolojik plan kurgusu aynıdır, sadece oda sayısı değişebilmektedir (Çetin, 2007, s.59- 61).

Gar yerleşkesi içinde inşa edilmiş olan lojmanlar malzeme, yapım sistemi ve teknik ayrıntılar açısından ayrı bir yere sahiptirler ve adeta İngiliz mimarisinin yerel mimari ile bir sentezi olarak karşımıza çıkmaktadırlar.

Gar meydanına bakan yönetici lojmanlarının plan ve cephe öğelerine baktığımızda cumba kullanımı görülmektedir. Ancak cumba geleneksel Türk konutunda görüldüğü gibi mekânın bir uzantısı olarak değil, adeta dekoratif bir öğe gibi kapalı balkon işleviyle kullanılmıştır. Cumbanın yanı sıra poligonal taş ve kesme taş gibi geliştirilmiş duvar ve sıva teknikleri, pencere ve kapı söveleri, köşe taşları, Klasik mimarlığa ait kolon başlığı, alınlık, dentil ve silme gibi geleneksel İzmir konutunda pek rastlamadığımız cephe özellikleri de yapılarda görülmektedir. Bu yeni kullanımlar, yabancı yatırımcıların etkisi olduğu kadar Malta ve Ege adalarından gelen usta ve zanaatkarların da etkisidir (Çıkış, 2009, s. 39-40).

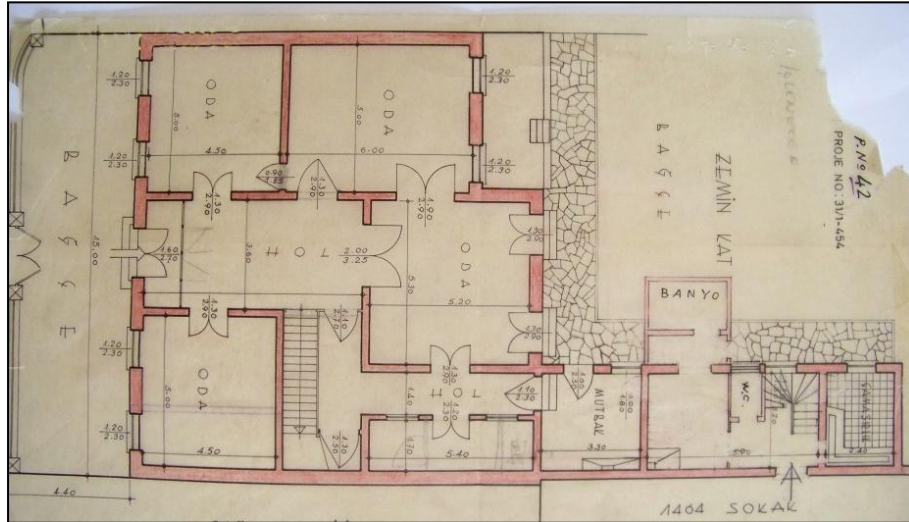
Şekil 4.211'de gösterilen, Atatürk Caddesi üzerinde yer alan 42 no'lu yönetici lojmanı, bitişik nizam inşa edilmiş iki katlı bir yapıdır. Parselin kuzeyinde demir bir bahçe kapısıyla girilen bahçenin ardından, birkaç basamakla ulaşılan iki kanatlı demir kapıdan zemin kat holüne ulaşılmaktadır. Hol çevresinde sıralanmış mekânlardan oluşan plan şemasına sahip olan zemin katta, holün doğusunda iki oda,

batısında ve güneyinde de birer oda bulunmaktadır. Güneydeki odadan arka bahçeye çıkış verilmiştir. Holün batısında yer alan iki kollu ahşap merdivenle 1.kata çıkılmaktadır. Merdiven kolunun hemen yanından ana yapıdan farklı olarak arka bahçe boyunca uzayan müştemilat yapısına geçilmektedir. Müştemilata ait 1404 sokaktan ayrı bir servis girişi verilmiştir. Müştemilatın çatısı teras olarak çözülmüştür.

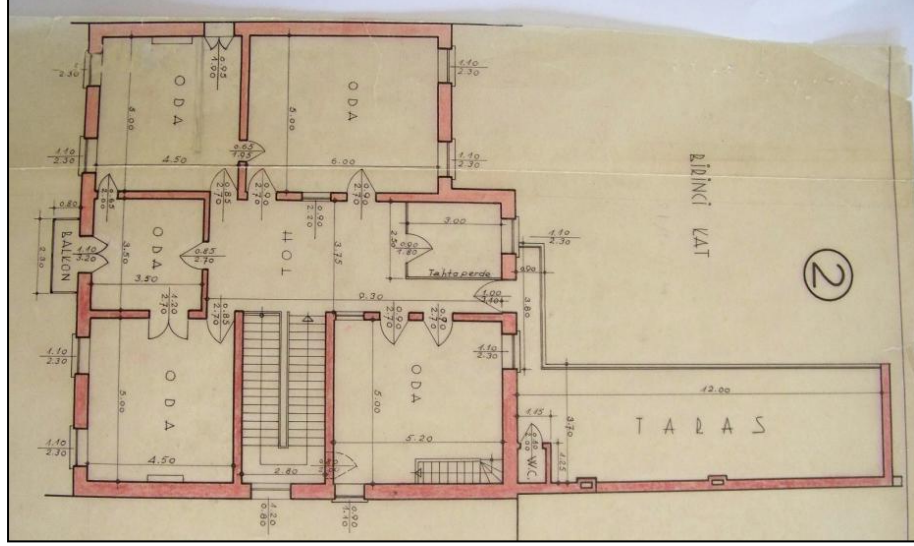


Şekil 4.211 42 no'lu yönetici lojmanı, Alsancak Garı, TCDD 3.Bölge arşivi.

1.kat da hol çevresinde sıralanmış mekânlardan oluşan bir plan şemasına sahiptir. Holün doğusunda ve batısında ikişer oda, kuzeyinde ise balkonlu bir oda bulunmaktadır. Holün güneyinden terasa çıkış verilmiştir. Güneybatı köşesindeki odadan da çatı arasına da bir çıkış bırakılmıştır (Şekil 4.212, 4.213, 4.214 ve 4.215).



Şekil 4.212 42 no'lu yönetici lojmanı, zemin kat planı, Alsancak Garı, TCDD 3. Bölge Arşivi.



Şekil 4.213 42 no'lu yönetici lojmanı, 1. kat planı, Alsancak Garı, TCDD 3. Bölge Arşivi.

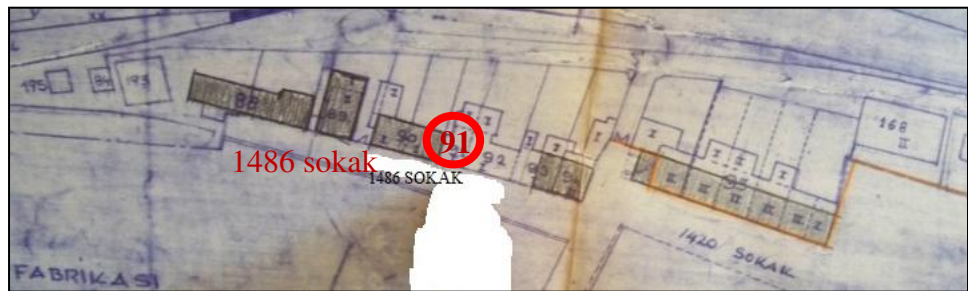


Şekil 4.214 42 no'lu yönetici lojmanı, (ön giriş) kuzey cephesi, Alsancak, 2012.

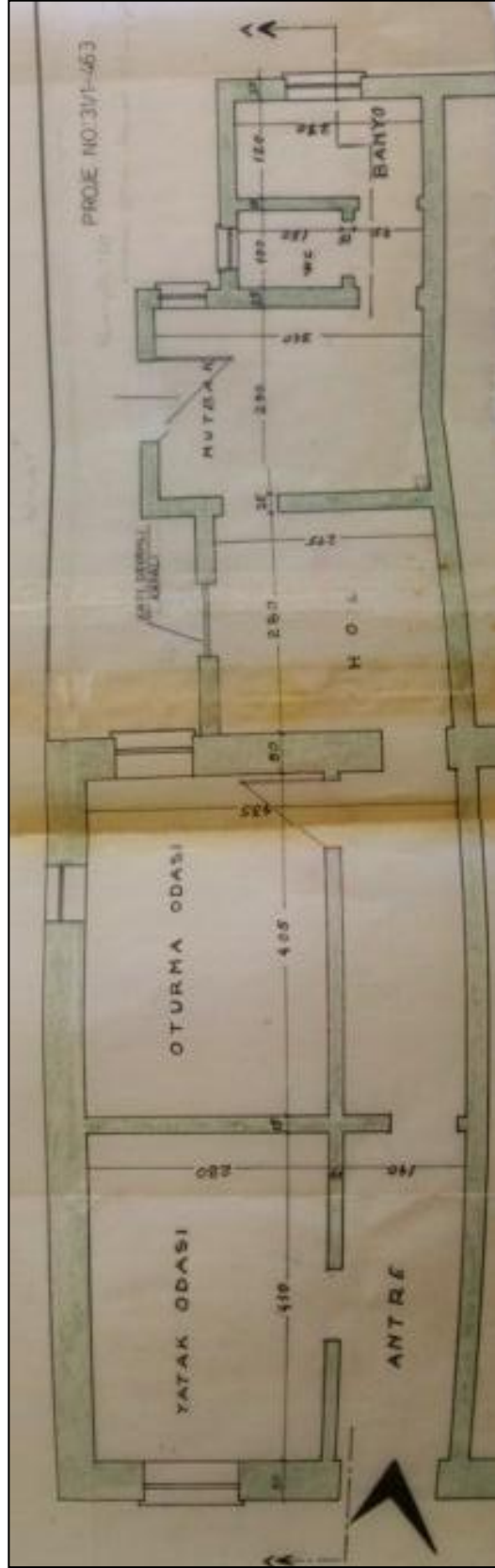


Şekil 4.215 42 no'lu yönetici lojmanı, (servis giriş) batı cephesi, Alsancak, 2012.

1486 sokak üzerinde yer alan işçi lojmanı ise, tek cepheli olup, sıra evler şeklinde inşa edilmiştir (Şekil 4.216). Oldukça basit bir plan şemasına sahip olan tek katlı yapının giriş kapısı, dar ve uzun bir koridora açılmaktadır. Koridorun bir kenarı sağırdır ve diğer kenarından iki ayrı odaya girilmektedir. Koridorun sonu arka bahçeye ve ıslak hacimlere açılan küçük bir hole ulaşmaktadır (Şekil 4.221).



Şekil 4.216 91 no'lu işçi lojmanı, TCDD 3.Bölge Arşivi.



Şekil 4.217 91 no'lu işçi lojmanı, Alsancak Garı, TCDD 3.Bölge Arşivi.



Şekil 4.218 91 no'lu işçi lojmanı, (ön giriş) güney cephesi, Alsancak, 2012.

Yine 1420 sokak üzerinde Şekil 4.217’de verilen plan şemasına benzer şekilde iki katlı işçi lojmanları bulunmaktadır. İki katlı lojmanlarda ön cephe genişletilerek giriş holüne bir ahşap merdiven yerleştirilmiştir. Zemin katta yine iki oda ve müştemilat bulunurken, 1.katta üç adet oda ve bir banyo bulunmaktadır.



Şekil 4.219 91 no'lu işçi lojmanı, ahşap merdiven detayı, Alsancak, 2012.

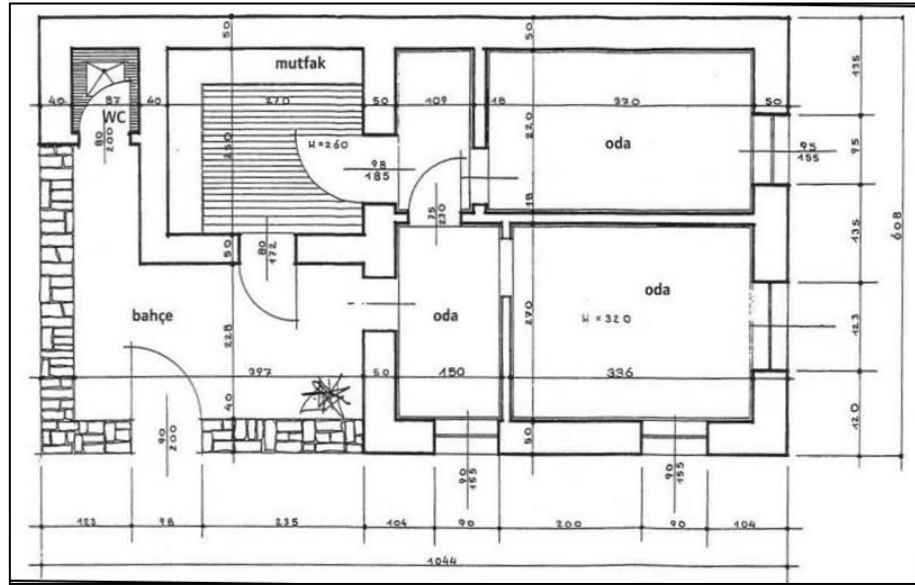


Şekil 4.220 91 no'lu işçi lojmanı, pencere detayı, Alsancak, 2012.



Şekil 4.221 151 no' lu işçi lojmanı, Alsancak Garı, TCDD 3.Bölge Arşivi.

1421 sokak üzerinde yer alan 151 no'lu işçi lojmanı, diğer yerleşkelerde bulunan çavuş lojmanı plan şemasına benzer özelliklere sahiptir. Taş duvarlarla çevrili küçük bir avludan geçilerek ulaşılan yapı, L-şeklinde dir. Şekil 4.222'de görüldüğü gibi, küçük bir giriş holüne açılan bir oda ile servis holüne açılan bir başka odadan oluşmaktadır. Avluya doğru uzanan bölümlerde ise ıslak hacimler çözülmüştür.



Şekil 4.222 151 no'lu işçi lojmanı kat planı, TCDD 3.Bölge Arşivi

Yapının cephe özelliklerine bakıldığında İzmir-Aydın demiryolu yapılarının tipik özelliklerine rastlanmaktadır.

Alsancak Garı dışında kalan demiryolu yerleşkelerinde, sayısı ve tipi değişiklik gösteren idari personel ve işçilerin kullandığı ikamet yapıları bulunmaktadır. Bu yapılar istasyon şefi lojmanları, çavuş lojmanları ve demiryolu işçilerinin kullandığı işçi yatakhaneleri olarak gruplanmışlardır.

Yerleşke içinde yer alan ikamet yapıları, farklı konumlarda ve farklı mimari özelliklerde olabilmektedirler. İstasyon şefi lojmanları, Ayasuluk, Kabas, Burhaniye Yerleşkeleri'nde ikamet yapıları “yolcu bekleme ve idare” yapısının üst katında yer alırken, Torbalı ve Kuyucak Yerleşkeleri'nde bitişiğinde inşa edilmişlerdir. Özellikle Söke, Ödemiş, Sarayköy gibi “son istasyonlar” da diğer yapılardan bağımsız olarak tek ya da iki katlı olarak yapılmışlardır. Çavuş lojmanları, daima bağımsız olarak yerleşke içinde konumlanmış, avlulu ve tek katlı olmuşlardır. İşçi yatakhaneleri ise ikamet yapılarının en basit özellikte olan tipidir. Küçük ölçekli ve tek katlı olan bu yapılar daima çavuş lojmanlarına bitişik olarak inşa edilmişlerdir.

İstasyon şefi lojmanları, anlatıldığı gibi “yolcu bekleme ve idare” yapısının üst katında veya bitişiğinde ve diğer yapılardan bağımsız olarak tek ya da iki katlı olabilmektedirler. Şube sonlarında veya etap sonlarındaki yerleşkelerde inşa edilmiş olanlar en özellikli mimariye sahip olan tipidir. Mimarileri yerleşke içindeki diğer ikamet yapılarına göre daha özenlidir. Taş duvarlar ve demir parmaklıklarla sınırlandırılmış parsellerin içine inşa edilmişlerdir. Bahçeye iki yönden taş babalarla sınırlandırılmış, yüksek demir bir kapıdan girilir (Şekil 4.223).



Şekil 4.223 İstasyon şefi lojmanı demir bahçe giriş kapısı, Nazilli yerleşkesi, 2010.

İki katlı ve yığma kâgir sistemde inşa edilmiş olan bu yapılar, ahşap dikmelerle sınırlandırılmış L-şeklinde yarı açık bir çıkma ile iki kat boyunca ve iki cepheden sarılmıştır.



Şekil 4.224 İstasyon şefi lojmanı dış görünüşü, Nazilli yerleşkesi, 2010.

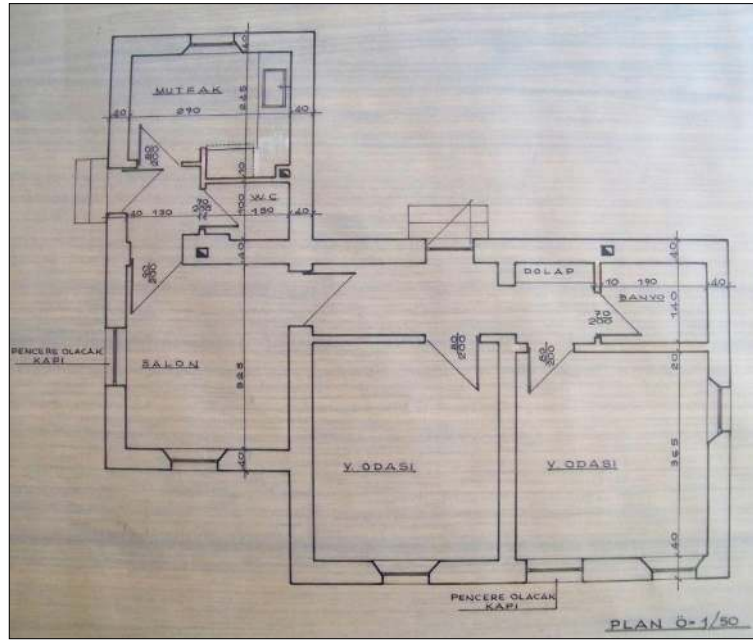
Bu yarı açık mekân, 1.katta ahşap korkuluklarla sınırlandırılmıştır. Ahşap korkulukların motifi yerleşkeden yerleşkeye farklılık göstermektedir.



Şekil 4.225 İstasyon şefi lojmanı, Söke yerleşkesi, 2010.

Demir parmaklıklarla çevrelenmiş ve her iki katta da yarı açık mekânın kullanıldığı bir planlama Anadolu'nun geleneksel mimarisinden farklı olarak Batılı ve dışa dönük bir mimari ve yaşam tarzının bir yansıması olarak görülebilir.

Hat boyunca yerleşkelerde gruplanan bir başka devamlı ikamet yapısı da çavuş lojmanlarıdır. Hat üzerindeki hemen tüm yerleşkede bulunan bu yapılar, tek katlı olup, yerleşkede yolcu bekleme/idare yapısından ayrı inşa edilmişlerdir. Kimi zaman da işçi yatakhanelerine bitişiktirler.



Şekil 4.226 Çavuş Lojmanı-İncirliova Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge Arşivi.

L-şeklinde plan şemasına sahip olan yapılara ana giriş ve servis girişi olmak üzere iki noktadan girilmektedir. Planın bir kolu servis mekânlarını oluştururken, diğer kolu günlük yaşam alanlarını oluşturmaktadır. Ana giriş kapısı, küçük bir giriş holüne açılmaktadır. Bu holden üç ayrı odaya girilmektedir. Bu odalardan yapının köşesinde yer alan mekân ortak kullanım alanı olup, ayrı bir kapıyla da servis holüne açılmaktadır.

Kullanımda olan yerleşkelerde TCDD personeli tarafından, kullanılmayan yerleşkelerde ise kiraya verme yoluyla kullanılmakta olup, Batı Anadolu'nun iç bölgelerindeki yerleşkelerde ise kaderine terk edilmiştir.



Şekil 4.227 Çavuş lojmanı, Sütlaç Yerleşkesi, 2010.

Hat üzerindeki yerleşkelerde bulunan en küçük ve basit ikamet yapısı işçi lojmanlarıdır. Çavuş lojmanlarına ya da teknik bakım yapılarına bitişik inşa edilmişlerdir. Yığma kâgir tekniğinde, taş malzeme ile yapılmış olup tek katlıdırlar (Şekil 4.228, 4.229). Günümüzde kullanılmayan ve çoğu harap olan bu yapılar kaderlerine terk edilmişlerdir.



Şekil 4.228 İşçi yatakhaneleri, Arıkbaşı yerleşkesi, 2011.



Şekil 4.229 İşçi yatakhaneleri, Tire yerleşkesi, 2010.

Geçici ikamet yapıları olarak adlandırılan oteller, doğrudan yerleşkenin içinde inşa edilmezler. Demiryolu ile dolaylı olarak bağlantılı ve yerleşkenin inşasına paralel oluşan yapılardır. Hat üzerinde kervan yollarının önemli kesişim noktaları olan Goncalı ve Dinar’da inşa edilmiş olan oteller günümüze ulaşmamıştır. Ayasuluk’ta inşa edilmiş olan otel yapısı ise günümüzde “cafe” olarak yeniden işlevlendirilerek kullanılmaya devam edilmektedir.

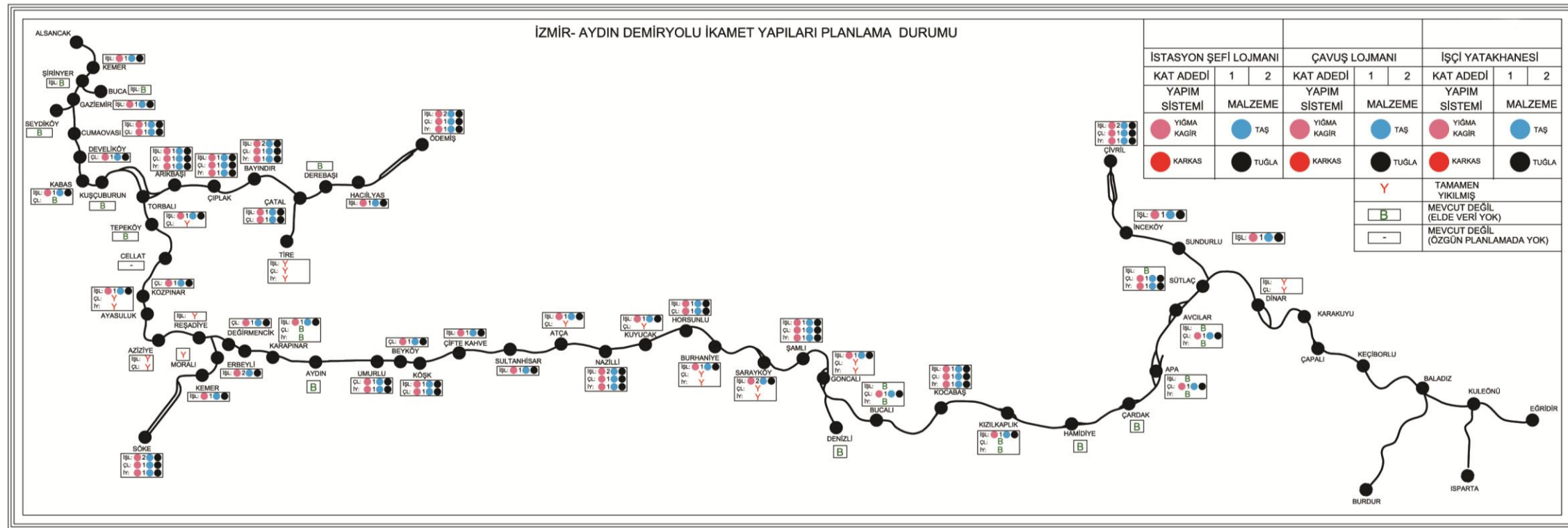


Şekil 4.230 Otel yapısının günümüzdeki durumu- Ayasuluk (Selçuk), 2010.

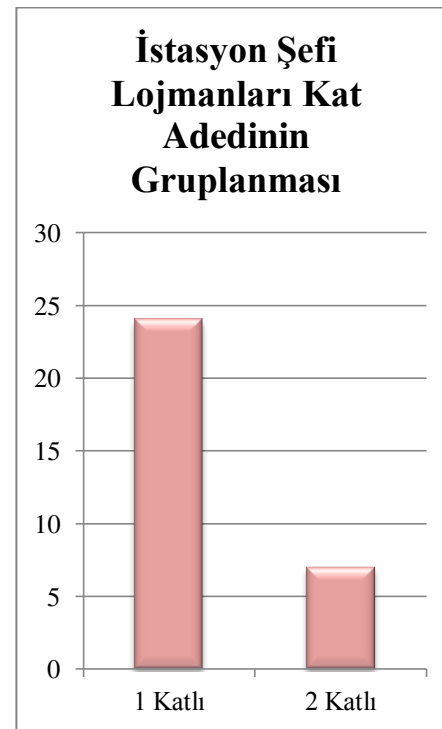


Şekil 4.231 Otel yapısının özgün durumu, Ayasuluk (Selçuk).

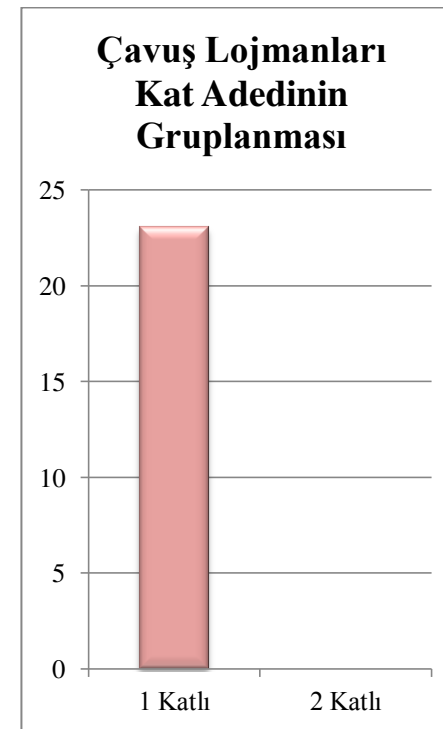
Otel yapılarının ne amaçla inşa edildikleri hakkında kaynaklarda fazla veri olmasa da Selçuk'taki otelin yapımında Efes antik şehrini ve Meryemana'yı ziyaret eden çok sayıda yabancıların ikamet ihtiyacının önemli rol oynadığı söylenebilir (Atilla, 2003). Zira Ayasuluk' a düzenlenen turistik turların o dönemde de var olduğu kaynaklarda yer almaktadır. Goncalı ve Dinar'daki otellerin ise daha çok yöreden mal almaya gelen yerli ve yabancı tüccarların ikamet ihtiyacını karşılamak amacıyla yapıldıkları söylenebilir. Otellerin daha çok Batılı bir uğraş olarak nitelendirilebilecek olan at binicilik alanlarını ve ahırları da barındırdığı eldeki özgün yerleşim planlarında görülmektedir.



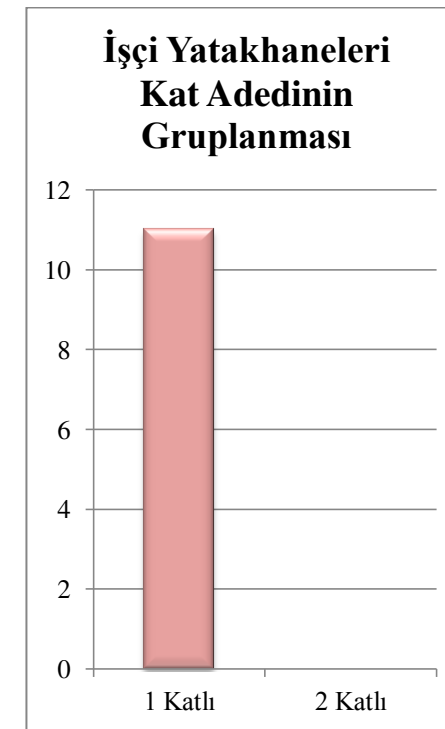
Şekil 4.232 İzmir- Aydın demiryolu ikamet yapıları yapım sistemi analizleri.



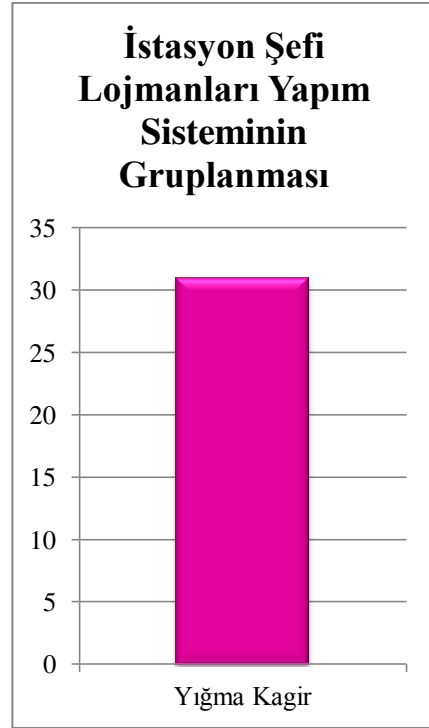
Şekil 4.233 İstasyon şefi lojmanları kat adedinin gruplanması.



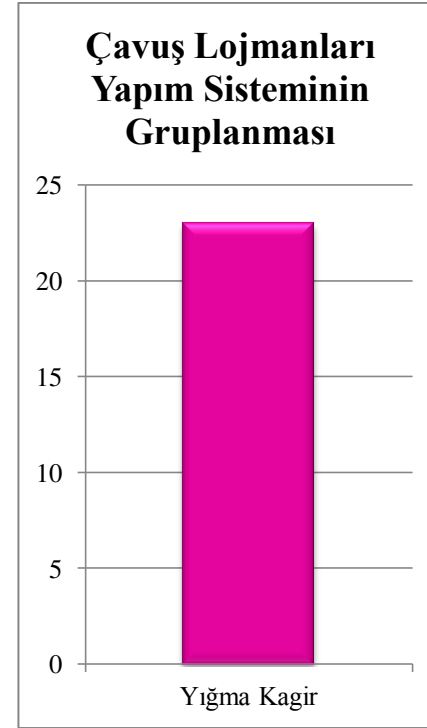
Şekil 4.234 Çavuş lojmanları kat adedinin gruplanması.



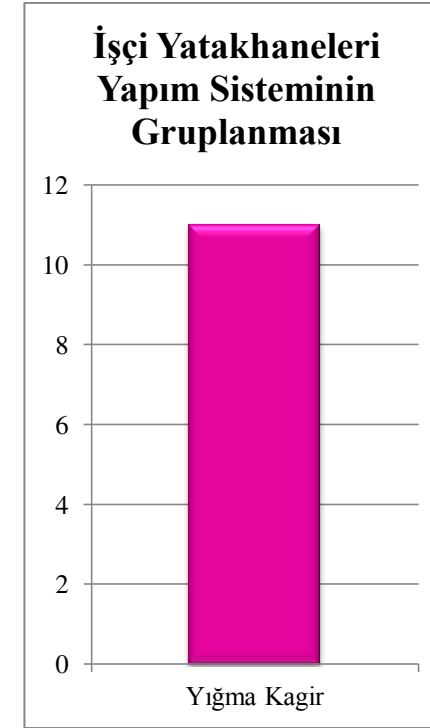
Şekil 4.235 İşçi yatakhaneleri kat adedinin gruplanması.



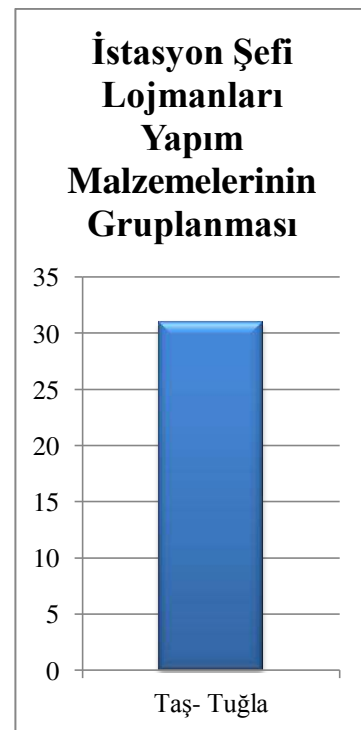
Şekil 4.236 İstasyon şefi lojmanları yapım sisteminin gruplanması.



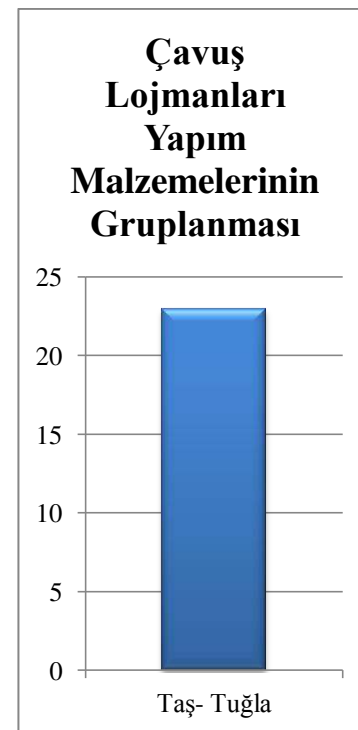
Şekil 4.237 Çavuş lojmanları yapım sisteminin gruplanması.



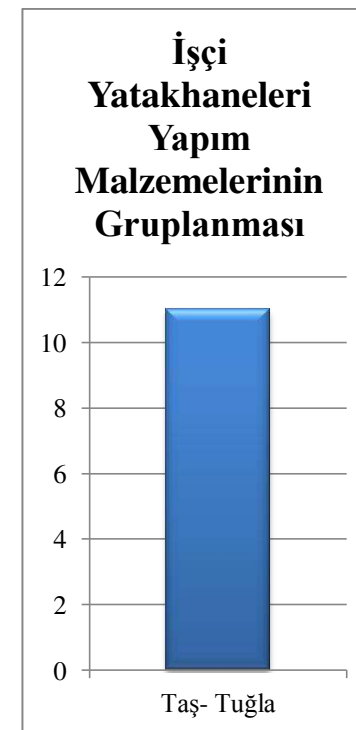
Şekil 4.238 İşçi yatakhaneleri yapım sisteminin gruplanması.



Şekil 4.239 İstasyon şefi lojmanları yapım malzemelerinin gruplanması.



Şekil 4.240 Çavuş lojmanları yapım malzemelerinin gruplanması.



Şekil 4.241 İşçi yatakhaneleri yapım malzemelerinin gruplanması.

Şekil 4.232’de, çalışma kapsamında incelenen 32 istasyon şefi lojmanı yapısı değerlendirilmiştir.

İstasyon şefi lojman yapılarında kat adedi;

2 katlı istasyon şefi lojman yapısı oranı %23;

1 katlı istasyon şefi lojman yapısı oranı %77;

(Şekil 4.233)

İstasyon şefi lojmanı yapılarında yapım sistemi;

Yığma kâgir istasyon şefi lojman yapısı oranı % 100;

(Şekil 4.234)

İstasyon şefi lojmanı yapılarında yapı malzemesi;

Taş- tuğla kullanılan istasyon şefi lojman yapısı oranı %100;

(Şekil 4.235)

Şekil 4.232’de, çalışma kapsamında incelenen 18 çavuş lojmanı yapısı değerlendirilmiştir.

Çavuş lojmanı yapılarında kat adedi;

1 katlı istasyon şefi lojman yapısı oranı %100;

(Şekil 4.236)

Çavuş lojmanı yapılarında yapım sistemi;

Yığma kâgir bekleme/ idare yapısı oranı % 100;

(Şekil 4.237)

Çavuş lojmanı yapılarında yapı malzemesi;

Taş- tuğla kullanılan bekleme/ idare yapısı oranı %100;

(Şekil 4.238)

Şekil 4.232’de, çalışma kapsamında incelenen 21 işçi yatakhane yapıları değerlendirilmiştir.

İşçi yatakhane yapılarında kat adedi;

1 katlı İşçi yatakhane yapısı oranı %100;

(Şekil 4.239)

İşçi yatakhane yapılarında yapım sistemi;

Yığma kâgir İşçi yatakhane yapısı oranı % 100;

(Şekil 4.240)

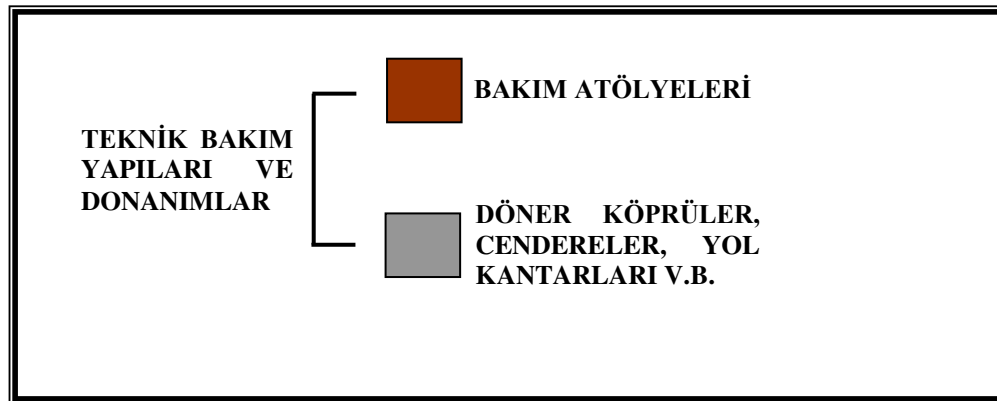
İşçi yatakhane yapılarında yapı malzemesi;

Taş- tuğla kullanılan İşçi yatakhane yapısı oranı %100;

(Şekil 4.241)

Sonuç olarak, görülmektedir ki, hat üzerinde yer alan istasyon şefi lojmanı çavuş lojmanı ve işçi yatakhane yapılarının tamamı yığma kâgir sistemde ve tek katlı inşa edilmiştir. Kullanılan yapı malzemesi, taş ve tuğladır (Şekil 4.237, 4.245).

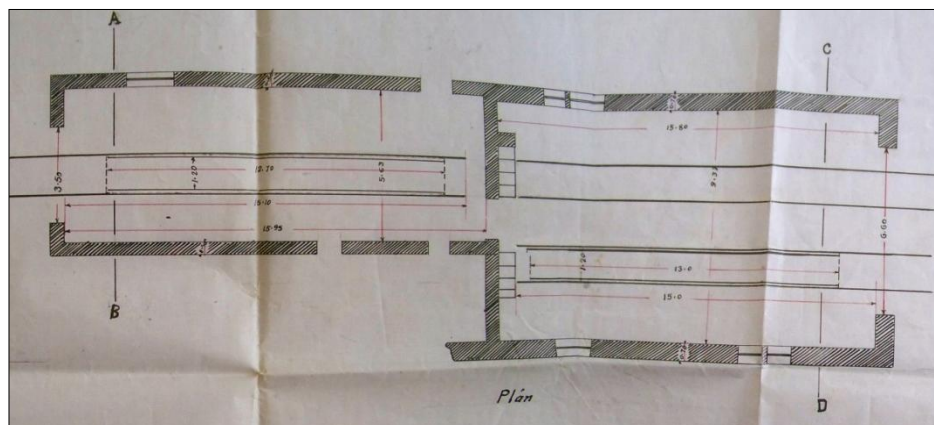
4.5.4 Teknik Bakım Yapıları ve Donanımlar



Şekil 4.242 Teknik bakım yapılarının gruplanması.

İzmir-Aydın demiryolu hattının bir diğer yapı grubu da teknik bakım yapıları ve donanımlardır. Demiryolu hattında çalışan lokomotif, vagon gibi araçların bakım ve onarımının gerçekleştirildiği bakım atölyeleri, İzmir (Alsancak) Garı ile şube hatları ve etapların sonlarındaki istasyonlarda bulunurlar. Bu atölyeler bakımı yapılacak araçların içine girebildiği üç yönden kapalı lineer yapılardır. Bunun yanı sıra Sarayköy, Ödemiş, Alsancak, Denizli Yerleşkeleri'nde bulunan ve lokomotiflerin bakımında kullanılan çelik döner köprüler, teknik atölyelerin değişmez tamamlayıcılarıdır.

Bakım atölyeleri, kâğır olarak inşa edilebildikleri gibi ahşap karkas sistemde yapılmış örnekleri de bulunmaktadır.

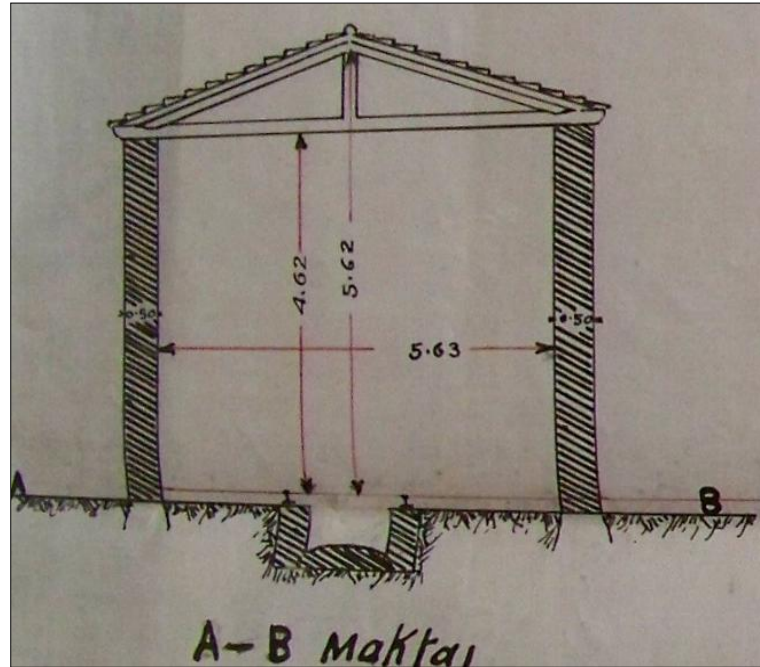


Şekil 4.243 Teknik bakım yapısı, Heyeti Fenniye Dairesi çizimi- plan (1934), Aziziye (Çamlık) Yerleşkesi, TCDD 3.Bölge Arşivi.



Şekil 4.244 Teknik bakım yapısı günümüzdeki durumu, Aziziye (Çamlık), 2010.

Kâgir sistemde inşa edilmiş bakım atölyelerinden biri de Aziziye yerleşkesindeki teknik bakım yapısıdır. Şekil 4.243’de görüldüğü gibi, sırt sırta yerleştirilmiş iki yapıdan oluşan Aziziye bakım atölyesinde her bir yapı, üç cepheden kapalı ve yalnızca tek cepheden iç mekâna girilebilecek şekilde kurgulanmışlardır (Şekil 4.244, 4.246).

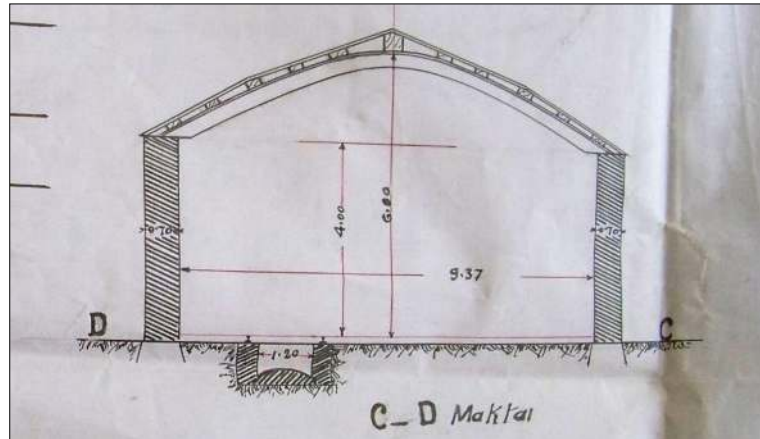


Şekil 4.245 Teknik bakım yapısı A- B kesiti- Aziziye Yerleşkesi, Heyeti Fenniye Dairesi çizimi- plan (1934), Aziziye (Çamlık) Yerleşkesi, TCDD 3.Bölge Arşivi.



Şekil 4.246 Teknik bakım yapısı günümüzdeki durumu, Aziziye (Çamlık) Yerleşkesi, 2010.

Üst örtü bir yapıda ahşap makaslar yardımıyla taşınırken, diğer yapıda basık tonoz şeklinde çelik kirişler yardımıyla taşınmaktadır (Şekil 4.245, 4.247, 4.248).



Şekil 4.247 Şekil 7.33 Teknik bakım yapısı, Heyeti Fenniye Dairesi çizimi C-D kesiti (1934), Aziziye (Çamlık) Yerleşkesi. TCDD 3. Bölge Arşivi.

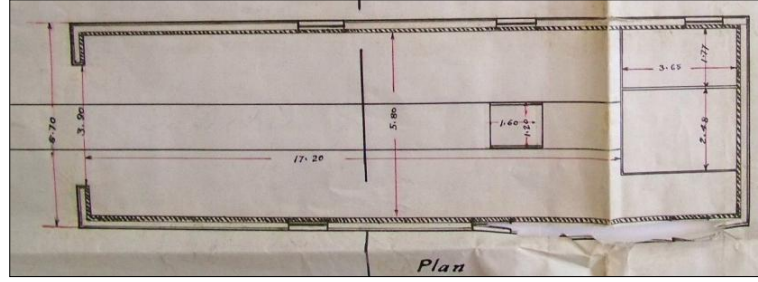


Şekil 4.248 Teknik bakım yapısı, Aziziye (Çamlık) Yerleşkesi, 2010.

Ahşap karkas bakım atölyelerinden bir örnek de Apa Yerleşkesi'ndeki bakım atölyesidir (Şekil 4.249).

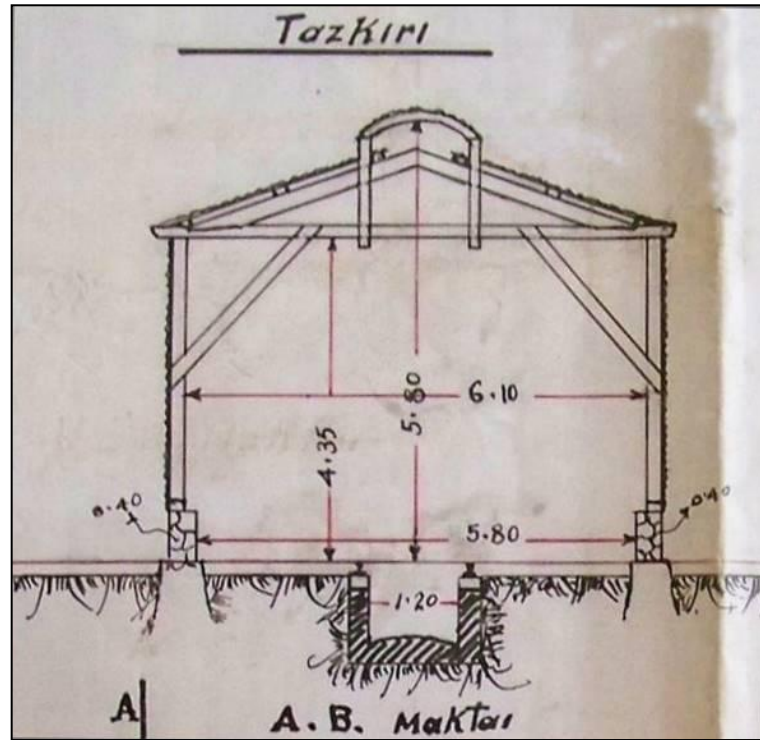


Şekil 4.249 Teknik bakım yapısı, Apa, 2010.



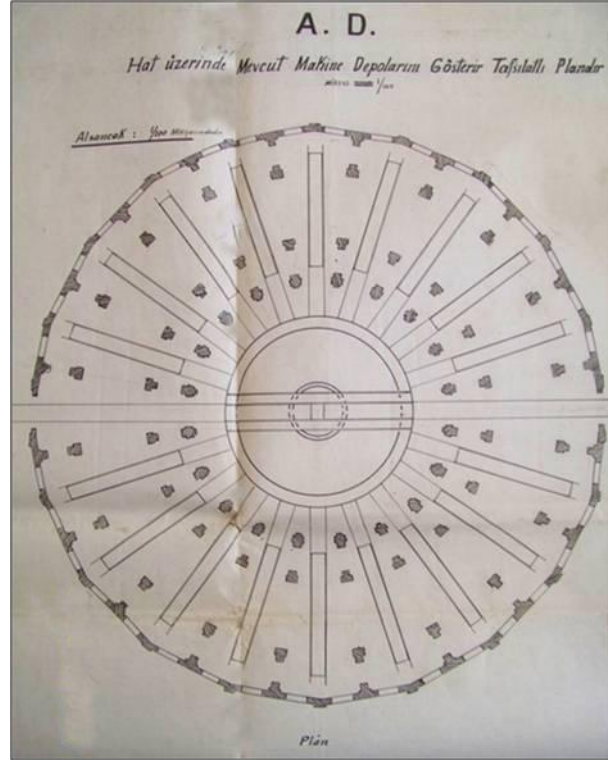
Şekil 4.250 Teknik bakım birimi- Apa (Dazkırı) Yerleşkesi, Heyeti Fenniye Dairesi Çizimi- plan (1934), TCDD 3. Bölge arşivi.

Plan şeması olarak kâğıt örneklerle aynı özellikleri taşıyan yapının, üst örtüsünü ahşap kirişler taşımaktadır. Karkas bakım atölyelerinin bir başka özelliği de iç mekânda doğal ışıktan daha fazla faydalanabilmek amacıyla çatıya yerleştirilen ve yapının uzun kenarı boyunca devam eden çatı feneridir (Şekil 4.251).



Şekil 4.251 Teknik bakım birimi- Apa (Dazkırı) Yerleşkesi, Heyeti Fenniye Dairesi çizimi- kesit (1934), TCDD 3. Bölge arşivi.

Demiryolu yerleşkelerinde, bakım atölyeleri dâhilinde ya da yerleşke içinde bulunan teknik bakım yapılarının ya da depolama yapılarının tamamlayıcı teknik elemanları, teknik donanım başlığı altında incelenmiştir. Teknik donanım kapsamına, döner köprüler, lokomotiflere su aktarılmasında kullanılan cendereler ve makas değiştirmek için kullanılan çarklar incelenmiştir.



Şekil 4.252 Döner köprü- İzmir (Alsancak) Yerleşkesi, Heyeti Fenniye Dairesi çizimi- plan (1934), TCDD 3. Bölge arşivi.

Teknik donanımların en önemlisi ve teknik bakım birimlerinin bulunduğu tüm yerleşkelerin ayrılmaz birer parçası olan döner köprülerdir. Lokomotiflerin bakımı amacıyla kullanılan bu donanım, 360 derece dönebilen çelik köprülerdir. Bakımı yapılan lokomotifin farklı yönlerde döşenmiş olan raylara aktarılmasını sağlarlar (Şekil 4.252, 4.253).



Şekil 4.253 Döner köprü- Aziziye (Çamlık) Yerleşkesi.

Buharlı lokomotiflerin kullanıldığı dönemlerin bir diğer önemli teknik donanımı da cenderelerdir. Su deposundan gelen suyun buharlı lokomotiflere aktarılabilmesini sağlayan çelikten yapılmış donanımlardır. Şekil 4.254’de Ayasuluk yerleşkesinde bulunan cendere görülmektedir.



Şekil 4.254 Cendere- Ayasuluk (Selçuk) Yerleşkesi.



Şekil 4.255 Özgün vinç, Denizli yerleşkesi.

Günümüz şartlarına göre oldukça basit bir teknolojiye sahip olan bir başka donanım da vinçlerdir. Demiryolu hattındaki özgün vinçlerden yalnızca Denizli Yerleşkesi'nde bulunan vinç günümüze kadar ulaşabilmiştir (Şekil 4.255).

Yerleşke içinde ürün depolama yapılarında, yüklenen yükün vagonla birlikte tartılabilmesi amacıyla raya monte edilen yol kantarları bulunmaktadır (Şekil 4.256).

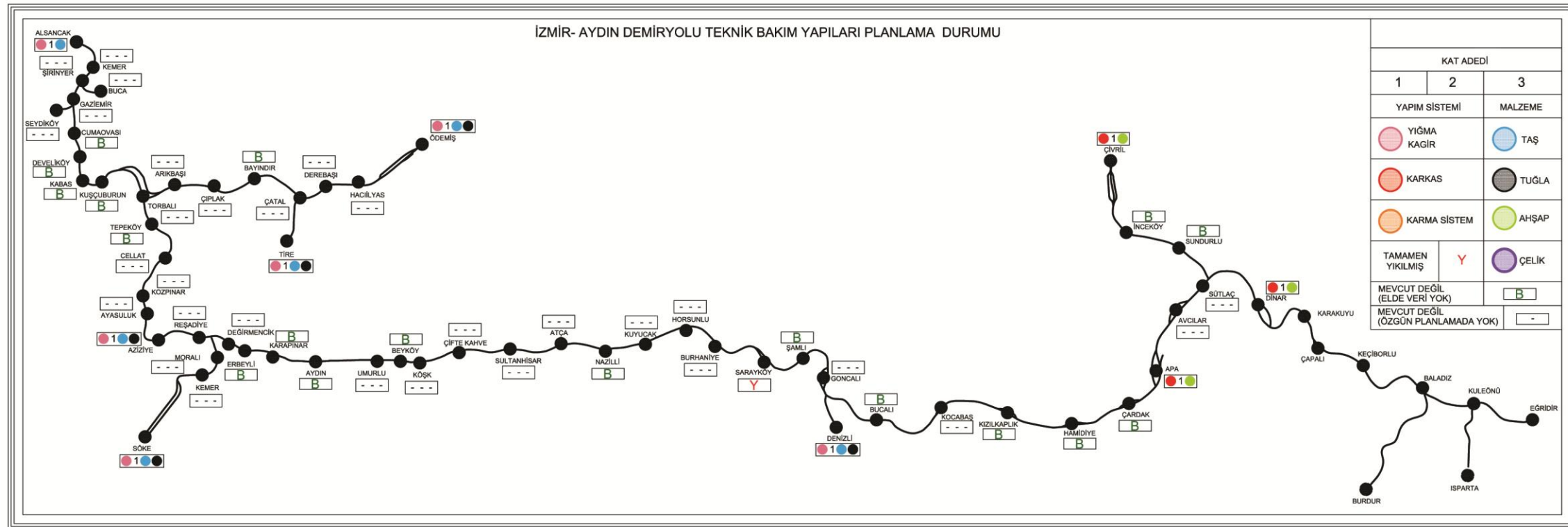


Şekil 4.256 Yol kantarı, Nazilli yerleşkesi, , 2010.

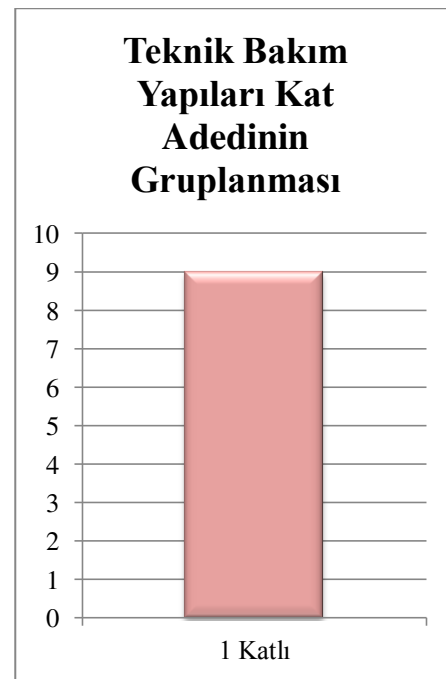
Hat üzerinde Nazilli, Hamidiye, Dinar Yerleşkeleri'nde bulunmakla beraber, yalnızca Nazilli Yerleşkesi'ndeki yol kantarı aktif olarak kullanılmaktadır. Birçok yerleşkede bulunan ve daha küçük ölçekteki yükler için kullanılan yük kantarları da bir diğer teknik donanımdır (Şekil 4.257).



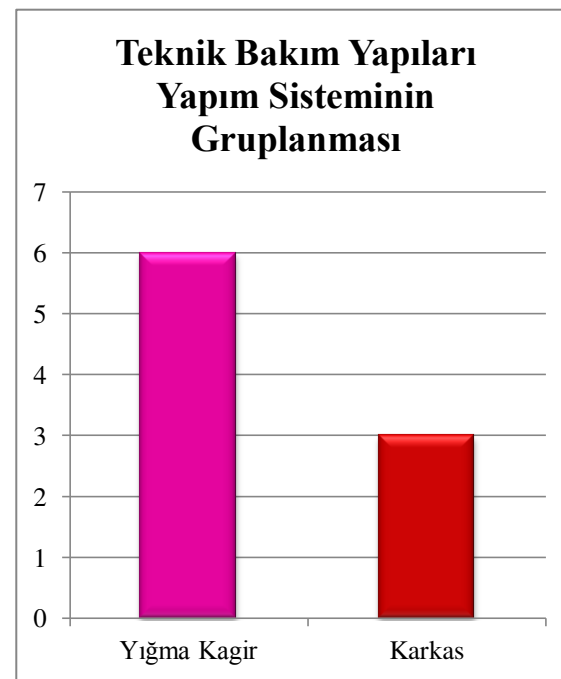
Şekil 4.257 Yük kantarı, Apa (Dazkırı) yerleşkesi, 2010.



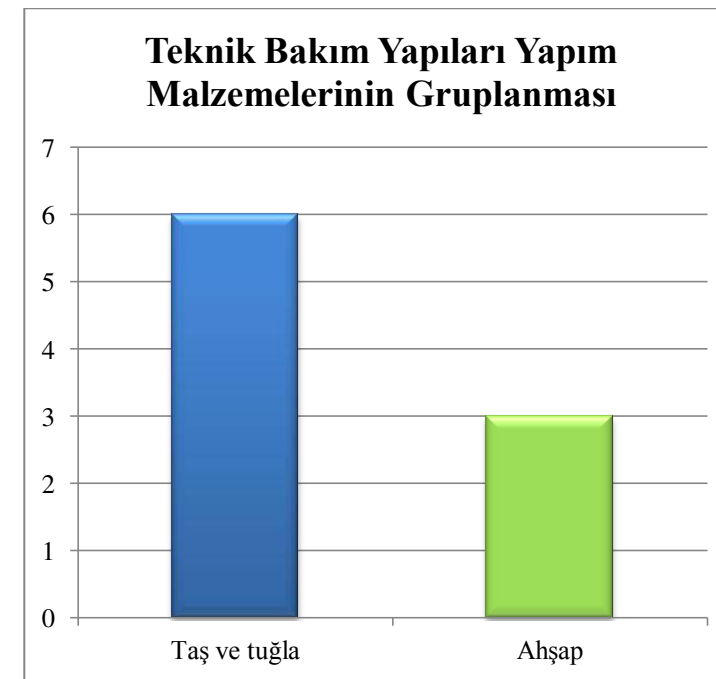
Şekil 4.258 İzmir- Aydın demiryolu teknik bakım yapıları yapım sistemi analizleri.



Şekil 4.259 Teknik bakım yapıları kat adedinin gruplanması.



Şekil 4.260 Teknik bakım yapıları yapım sisteminin gruplanması.



Şekil 4.261 Teknik bakım yapıları yapım malzemelerinin gruplanması.

Şekil 4.258’de, çalışma kapsamında incelenen yerleşke değerlendirilmiştir. Değerlendirmeye göre, incelenen 58 yerleşkenin 12 adedinde teknik bakım yapısı tespit edilse de, günümüzde ancak 9 adedi ayaktadır. Bu yapılar, hat genelinde şube hatlarının sonunda ya da yapım etaplarının son istasyonlarında konumlanmışlardır. 13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

Teknik bakım yapılarında kat adedi;
1 katlı teknik bakım yapısı oranı % 75;
Elde veri bulunmayan yapı oranı %25 olarak tespit edilmiştir (Şekil 4.259).

Teknik bakım yapılarında yapım sistemi;
Yığma kâgir sistemde teknik bakım yapısı oranı % 50;
Karkas sistemde teknik bakım yapısı oranı % 25;
Elde veri bulunmayan yapı oranı %25 olarak tespit edilmiştir (Şekil 4.260).

Teknik bakım yapılarında yapı malzemesi;
Taş malzeme ile inşa edilen teknik bakım yapısı oranı % 50;
Ahşap malzeme ile inşa edilen teknik bakım yapısı oranı % 25;
Elde veri bulunmayan yapı oranı %25 olarak tespit edilmiştir (Şekil 4.261).

Sonuç olarak, görülmektedir ki, hat üzerinde yer alan teknik bakım yapılarının, 6 adedi yığma kâgir sistemde inşa edilirken, 3 adedi karkas sistemde inşa edilmişlerdir. Kullanılan yapı malzemesi, hat genelinde taş iken, Apa (Dazkırı), Dinar ve Çivril teknik bakım yapıları ahşap malzeme ile karkas sistemde inşa edilmişlerdir. Demiryolu taşımacılığının giderek azalması ile birlikte işlevlerini kaybeden yapılardan olan teknik bakım yapılarının Dinar ve Denizli yerleşkelerindekileri haricinde tamamı atıl durumdadırlar.

4.5.5 Sosyal Aktivite Yapıları

Demiryolu yerleşkelerinde yer alan, kahveler ve at gezinti alanları sosyal aktivite yapıları başlığı altında incelenmiştir.

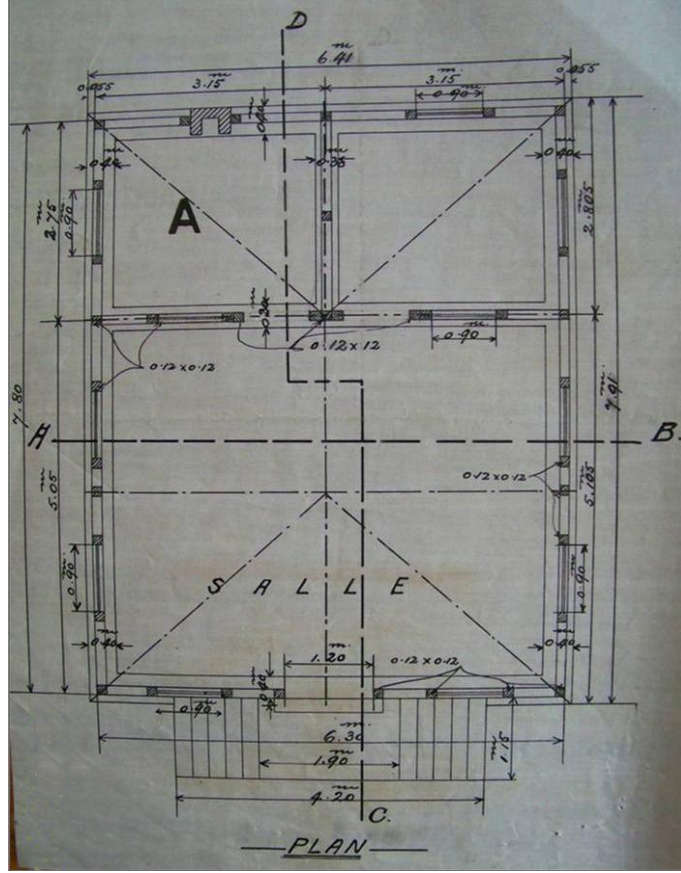
Sosyal aktivite yapısı olarak hat genelinde en fazla karşılaşılan yapı grubu kahvelerdir. Yolcu miktarının fazla olduğu yerleşkelerde inşa edildiği tespit edilen bu yapılar, demiryolu hattının 1., 2. ve 3. etaplarındaki yerleşkelerde yoğunlaşmışlardır. Günümüze ulaşabilen tek “kahve” yapısı Nazilli yerleşkesinde yer almaktadır.

Elde bulunan özgün yerleşim planları incelendiğinde, tespit edilen bir başka sosyal aktivite yapısı grubu da binicilik alanları ve tesisleridir. Goncalı ve Kocabaş yerleşkelerinde bulunduğu görülen bu yapılar, günümüze ulaşamamıştır.

TCDD 3. Bölge Arşivi’nde yer alan sosyal aktivite yapıları ile ilgili tek çizim, günümüzde yerinde olmayan Denizli Yerleşkesi’ndeki “kahve” yapısına aittir. Denizli ve Nazilli’de yerleşkelerinde yer alan her iki yapının da ahşap karkas olarak inşa edildikleri görülmektedir.

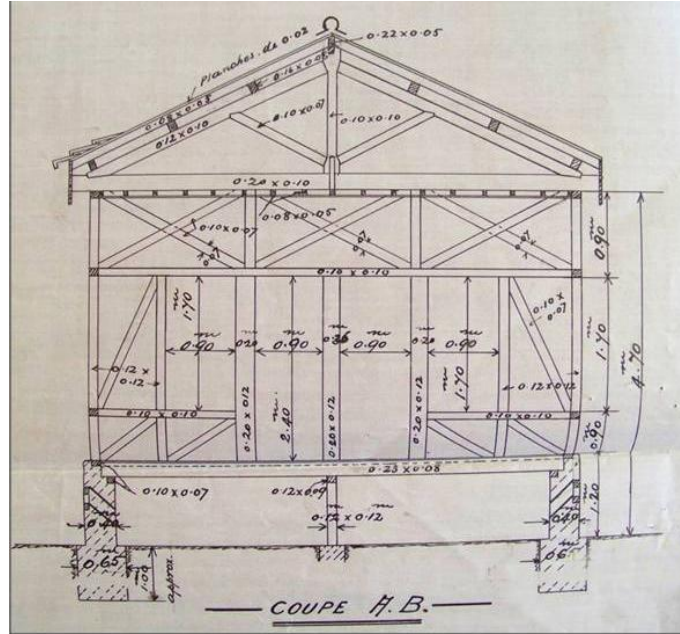


Şekil 4.262 “Kahve” yapısı, Nazilli Yerleşkesi, 2010.



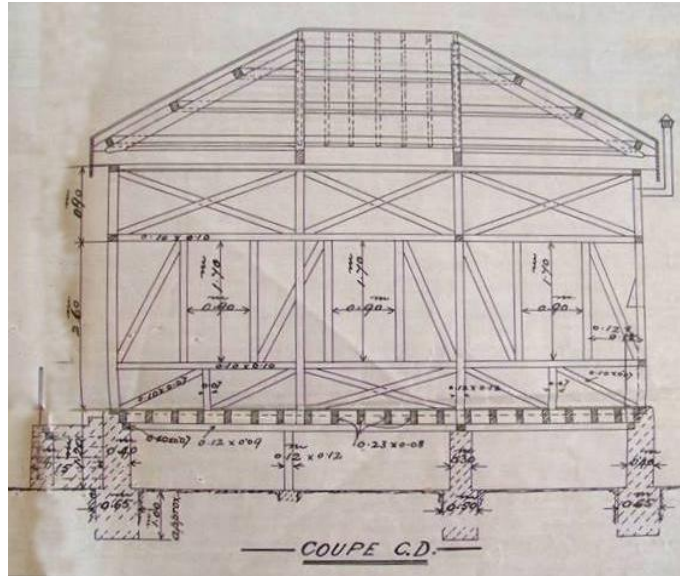
Şekil 4.263 “Kahve” yapısı özgün çizimi, plan, Denizli Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge Arşivi.

TCDD 3. Bölge arşivinde yer alan Denizli yerleşkesi kahve yapısı özgün çizimlerinde, yapı boyutlarının kareye yakın bir dikdörtgen olduğu görülmektedir. Dikdörtgenin dar kenarında yer alan ve yapıya iki yönden de ulaşılmasını sağlayan iki kollu ve beş basamaklı bir merdivenlerle girilmektedir. Üç hacimden oluşan yapının en geniş bölümü yolcuların kullanımında olan geniş bir salondur. Salona açılan ve mutfak olduğu düşünülen içinde bir ocak bulunan bir mekân ile yetkilinin kullanımı için ayrılmış olduğu düşünülen bir diğer mekân yapıyı oluşturan diğer hacimlerdir (Şekil 4.263).

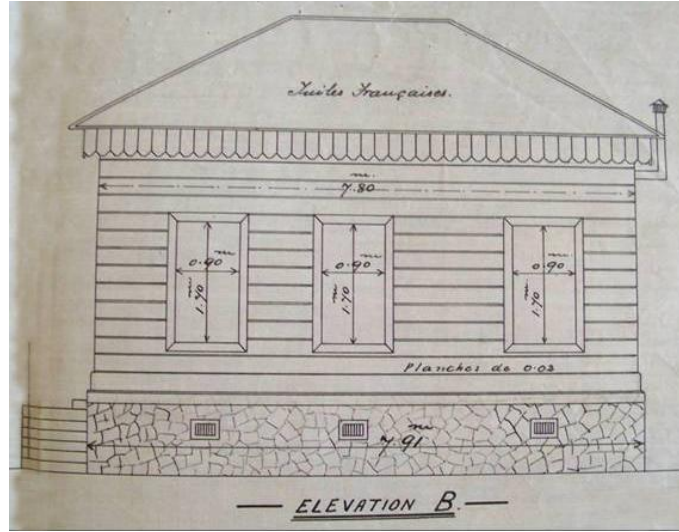


Şekil 4.264 “Kahve” yapısı özgün çizimi, Kesit1, Denizli Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge arşivi.

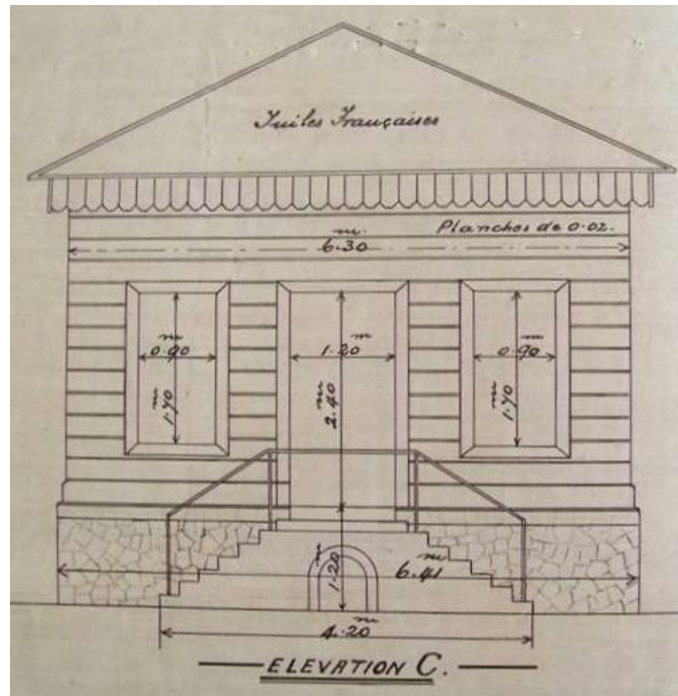
Binanın yerden taş duvarlarla yükselen bir bodrum üstüne oturtulduğu görülmektedir. Bodrum duvarlarında havalandırma pencereleri bırakılmıştır. Taş duvarların üstünde ahşap kaplanmış ve dolgu malzemesi bulunmayan karkas yapı ve ahşap çatı yükselmektedir. Çatı örtüsü kiremittir (Şekil 4.264, 4.265, 4.266, 4.267) .



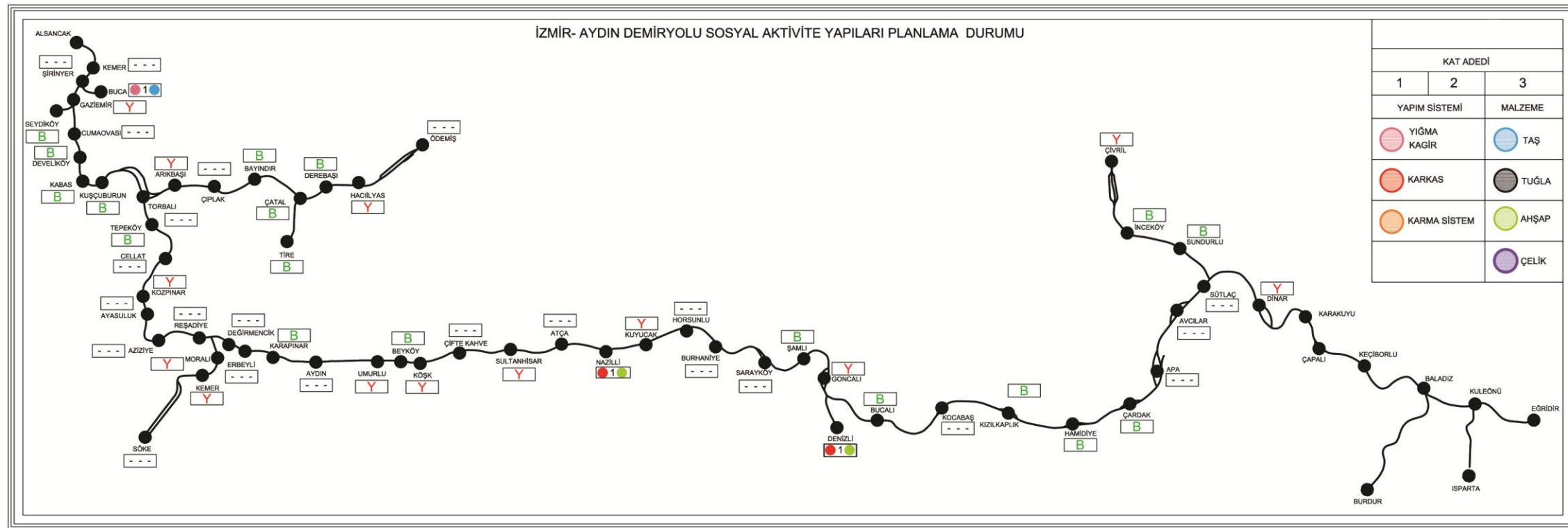
Şekil 4.265 “Kahve” yapısı özgün çizimi, Kesit 2, Denizli Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge arşivi.



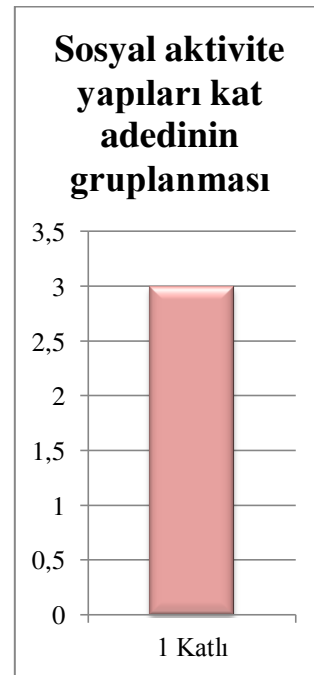
Şekil4.266 “Kahve” yapısı özgün çizimi, yan görünüş, Denizli Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge arşivi.



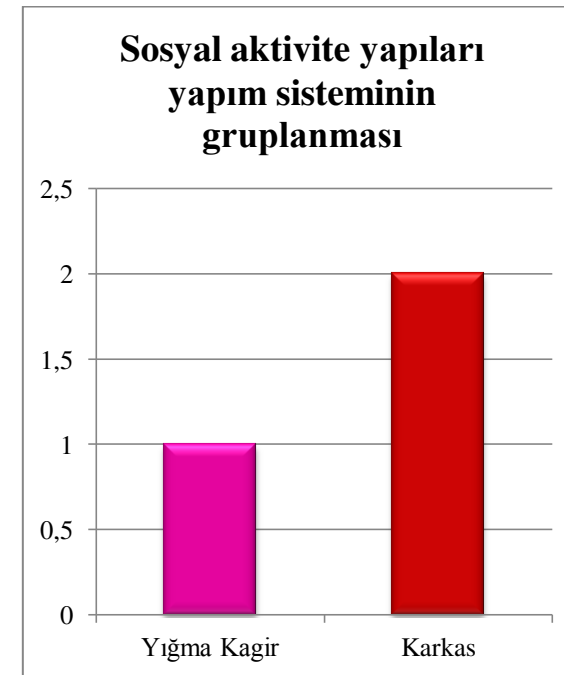
Şekil 4.267 “Kahve” yapısı özgün çizimi, ön görünüş, Denizli Yerleşkesi, TCDD 3. Bölge arşivi.



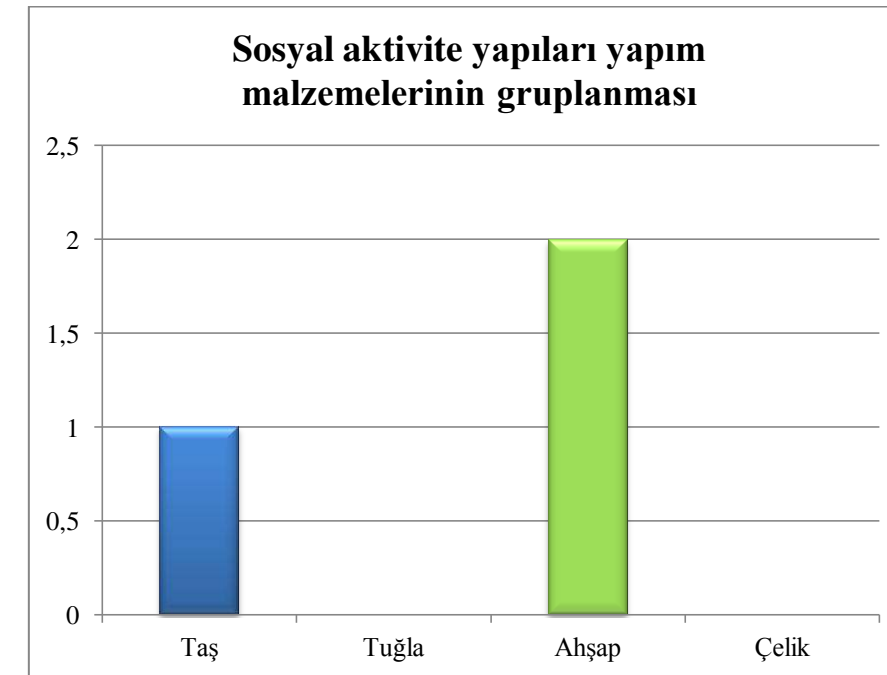
Şekil 4.268 İzmir- Aydın demiryolu sosyal aktivite yapıları planlama durumu.



Şekil 4.269 Sosyal aktivite yapıları kat adedinin gruplanması.



Şekil 4.270 Sosyal aktivite yapıları yapım sisteminin gruplanması.



Şekil4.271 Sosyal aktivite yapıları yapım malzemelerinin gruplanması.

Şekil 4.268’de, çalışma kapsamında incelenen 58 yerleşke değerlendirilmiştir. Değerlendirmeye göre, incelenen 58 yerleşkenin 16 adedinde sosyal aktivite yapısı tespit edilse de, günümüzde ancak 1 adedi ayaktadır. Bu yapılar, hat genelinde yolcu yoğunluğunun fazla olduğu ya da demiryolunun kervan yolları ile kesiştiği yerleşkelerde konumlanmışlardır.

13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

Sosyal aktivite yapılarında kat adedi;
1 katlı sosyal aktivite yapısı oranı % 18,5;
Elde veri bulunmayan sosyal aktivite yapısı oranı %81,5 (Şekil 4.269)

Sosyal aktivite yapılarında yapım sistemi;
Yığma kâgir sistemde sosyal aktivite yapısı oranı % 6;
Karkas sistemde sosyal aktivite yapısı oranı % 12,5;
Elde veri bulunmayan sosyal aktivite yapısı oranı %81,5 (Şekil 4.270)

Sosyal aktivite yapılarında yapı malzemesi;
Taş malzeme ile inşa edilen sosyal aktivite yapısı oranı % 6;
Ahşap malzeme ile inşa edilen sosyal aktivite yapısı oranı % 12,5;
Elde veri bulunmayan sosyal aktivite yapısı oranı %81,5 (Şekil 4.271)

Sonuç olarak, görülmektedir ki, hat üzerinde yer alan sosyal aktivite yapılarının, 1 adedi yığma kâgir sistemde inşa edilirken, 2 adedi karkas sistemde inşa edilmişlerdir. Geriye kalan 13 adet sosyal aktivite yapısı ile elde veri bulunmamaktadır. Kullanılan yapı malzemesi, Buca yerleşkesinde taş malzeme ile yığma kâgir iken, Nazilli ve Denizli yerleşkelerinde ahşap malzeme ile karkas sistemde inşa edilmişlerdir.

BÖLÜM BEŞ

İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN

DEĞERLENDİRİLMESİ

1857 yılında yapımına başlanan İzmir- Aydın demiryolu hattı, Osmanlı döneminde imtiyazı elinde bulunduran İngiliz şirketi tarafından uzun yıllar yolcu ve yük taşımacılığı amaçlı işletilmiştir (Atilla, 2002, s. 59). Bu durum, Birinci Dünya Savaşı sırasında ve Kurtuluş Savaşı sonrası Osmanlı'nın sona erip, yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra da devam etmiştir.

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin 1924 yılında başlayıp 1927'den sonra hızlanan ve 1939'a doğru sona eren demiryolu politikası, Cumhuriyet ile özdeşleşmiş ve yeni kurulan Cumhuriyet' in simgesi haline gelmiştir (Şen, 2003, s. 49). 1930'lu yıllarda sürdürülen ve yeni Cumhuriyet'in Anadolu sınırları içinde kalan demiryollarını devletleştirme politikası doğrultusunda İzmir-Aydın demiryolunun devletleştirme görüşmeleri başlamıştır (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 5, Cilt 3, Sıra sayısı 222, s. 1). Görüşmeler devam ederken Baladız İstasyonu'ndan ayrılarak Eğirdir'e bağlanan Baladız-Burdur şube hattı, Baladız-Eğirdir hattı üzerindeki Bozanönü İstasyonu'ndan da Isparta' ya bağlanmıştır (Günçan, 1992, s.74). 1935 yılında imzalanan anlaşmayla, İzmir-Aydın demiryolu hattı, Türkiye Cumhuriyetinin yönetimine geçmiştir (30.05.1935 Tarih ve 2745 Numaralı Aydın Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Mukavelenin Tasdiki Hakkındaki Kanun. Düstur, 3. Tertip, Cilt 16, s.556-566) .

1939 yılında başlayan İkinci Dünya Savaşı yol yapım faaliyetlerini olumsuz etkilemiş ve demiryolu yatırımları durma noktasına gelmiştir (Şen, 2003, s. 81- 83). Yavaşlayan ulaştırma yatırımları, 1947 yılına gelindiğinde Türkiye'nin Truman doktrini ile A.B.D. ile ilişkilerini arttırmaya başlamasıyla değişim göstermeye

başlamıştır. Artık Cumhuriyetin ilk yıllarında görülen ağır endüstri yatırımları yerini tarım ve tüketim mallarına dayalı endüstrileşmeye bırakmıştır. Buna bağlı olarak da karayollarına ağırlık verilmiştir. Artık karayolları ana ulaşım modeline dönüşmüştür (Kaynak, 1995, s.1422).

1960'li yıllardan başlayarak demiryolu taşımacılığı her ne kadar Beş Yıllık Kalkınma Planlarında geliştirilmesi gereken bir ulaşım modeli olarak gösterilse de, tam tersi şeklinde gerçekleşmiştir. (Birinci (1963- 1967), İkinci (1968- 1972), Üçüncü (1973- 1977), Dördüncü (1979- 1983), Beşinci (1985- 1989), Altıncı (1990- 1994), Yedinci (1996- 2000), Sekizinci (2001- 2005) ve Dokuzuncu (2007- 2013) Dönem Kalkınma Planları).

5.1 İzmir-Aydın Demiryolu Yerleşkelerinin Korunma Ve Onarım Durumunun Değerlendirilmesi

Demiryolu yatırımları, İkinci Dünya Savaşı sonrası ulaşım politikalarında görülen değişikliklerle birlikte yavaşlamıştır. Bu durum,, ulaşım giderlerini yükselttiği gibi demiryolu yapılarının giderek daha az kullanılmasına ve atıl kalmasına sebep olmuştur. Bakım ve onarım maliyetleri nispeten daha fazla olan tarihi demiryolu yapılarının korunmasını daha da güçleştirmiştir.

Bu olumsuzluklar etkilerini İzmir-Aydın demiryolunda da göstermiş ve farklı boyutlarda incelenebilecek korunma sorunlarını beraberinde getirmiştir. Bu çalışma kapsamında beş etapta yapılan İzmir- Aydın demiryolu hattının Dinar'a kadar olan dört etabı, Ödemiş- Tire, Söke ve Çivril Şube hatları ile Buca ve Seydiköy banliyö hatları incelenmiş ve tespitler yapılmıştır.

İzmir-Aydın demiryolu hattının tespiti ve belgelenmesi için aşağıda sıralanan ölçütler ışığında çalışma tamamlanmıştır. Tespit ve belgeleme için yapılan çalışmalar öncelikle hat ölçeğinde, ardından da İzmir-Aydın demiryolu yerleşkelerini oluşturan yapı grupları (yolcu bekleme/idare yapıları, depolama yapıları, ikamet yapıları, teknik bakım yapıları ve sosyal aktivite yapıları) ölçeğinde yapılmıştır.

Hat ölçeğinde yapılan tespitler;

1. Hat örüntüsünün korunma durumu;
2. Hattın işletim sisteminin korunma durumu;
3. Hattın üzerindeki yerleşkelerin kullanım durumu;
4. Hattın üzerindeki yerleşkelerin kullanıcı durumu;

İzmir-Aydın demiryolu yerleşkelerini oluşturan yapı grupları ölçeğinde yapılan tespitler;

5. Hat üzerindeki yolcu bekleme/ idare yapılarının,
 - a. Korunma durumu;
 - b. Onarım Durumu;
6. Hat üzerindeki ürün depolama yapılarının,
 - a. Korunma durumu;
 - b. Onarım Durumu;
7. Hat üzerindeki işletmeye yönelik depolama (su depolama) yapılarının,
 - a. Korunma durumu;
 - b. Onarım Durumu;
8. Hat üzerindeki ikamet yapılarının,

- a. Korunma durumu;
- b. Onarım Durumu;

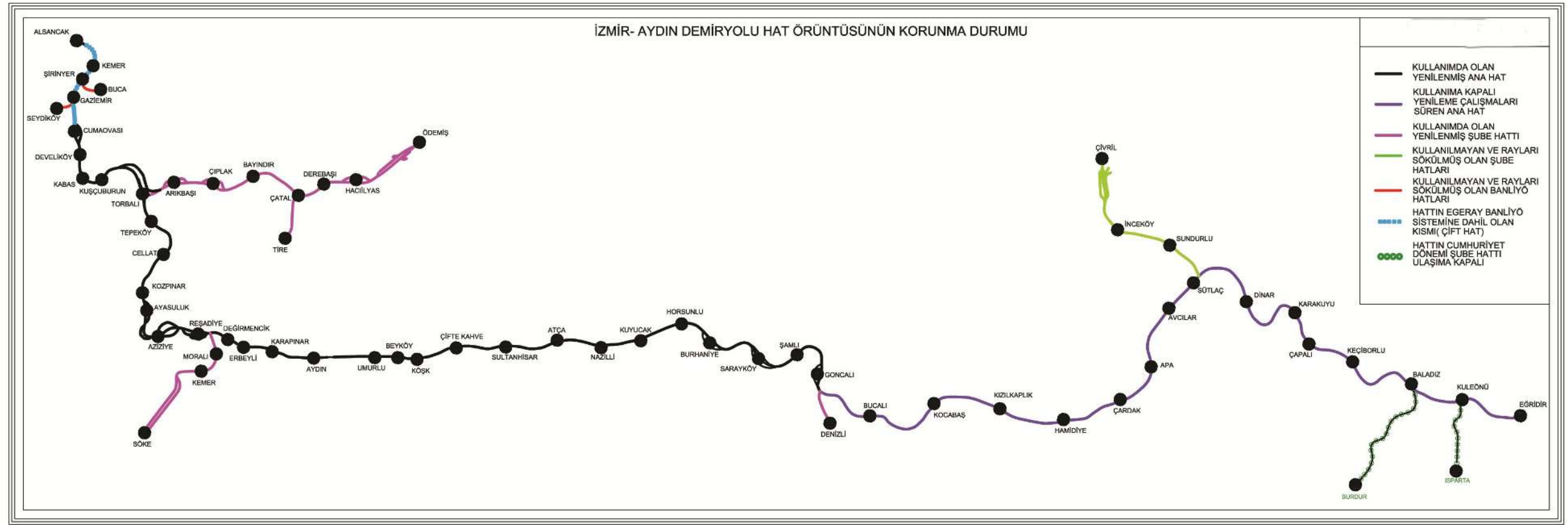
9. Hat üzerindeki teknik bakım yapılarının,

- a. Korunma durumu;
- b. Onarım Durumu;

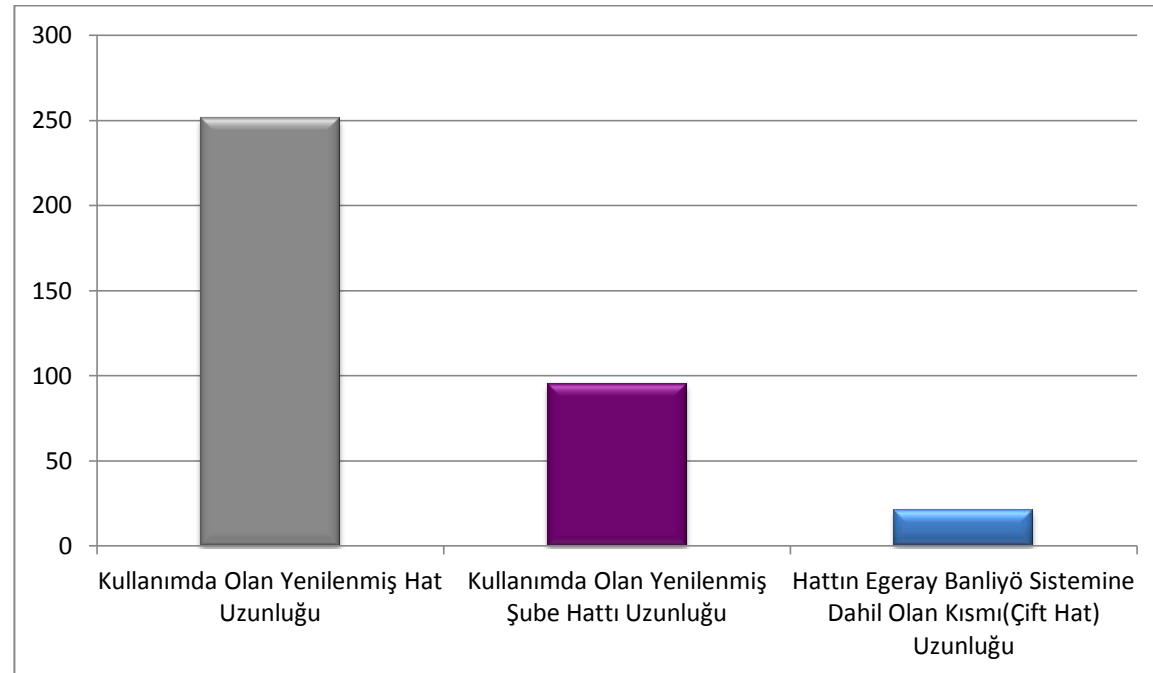
10. Hat üzerindeki sosyal aktivite yapılarının,

- a. Korunma durumu;
- b. Onarım Durumu;

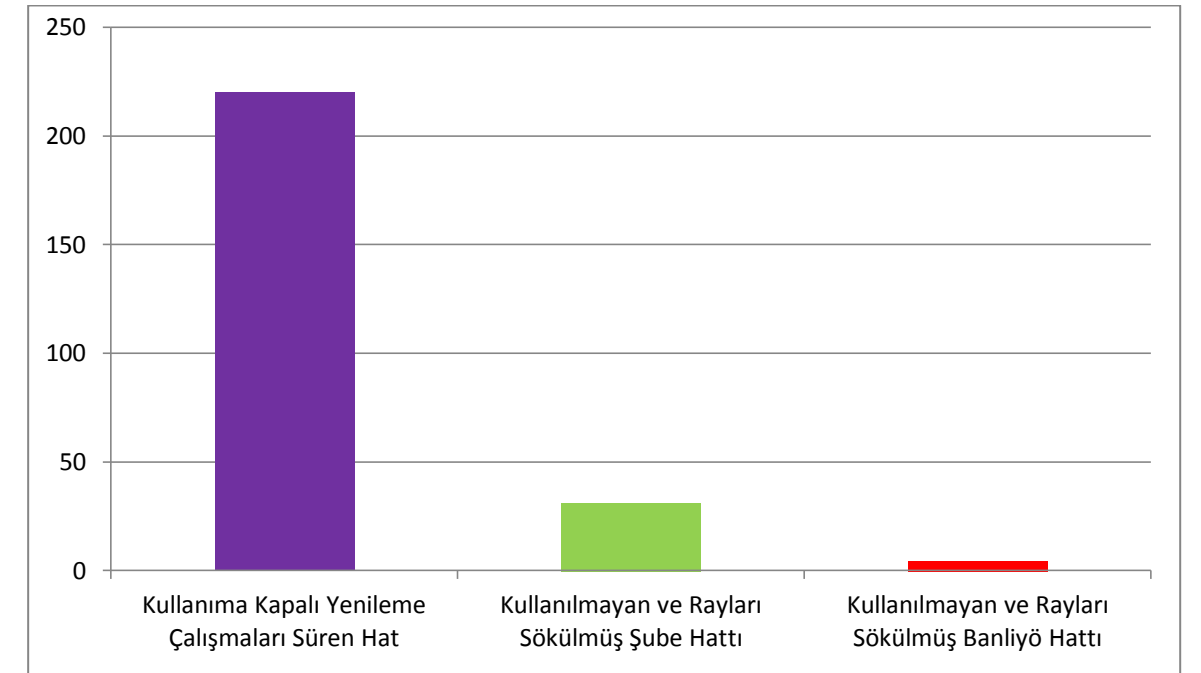
Başlıkları altında yapılmış ve değerlendirme grafikleri hazırlanmıştır.



Şekil 5.1 İzmir- Aydın demiryolu hat örüntüsünün korunma durumu.



Şekil 5.2 Hattın kullanımda olan bölümünün korunma durumu.



Şekil 5.3 Hattın kullanılmayan bölümünün korunma durumu.

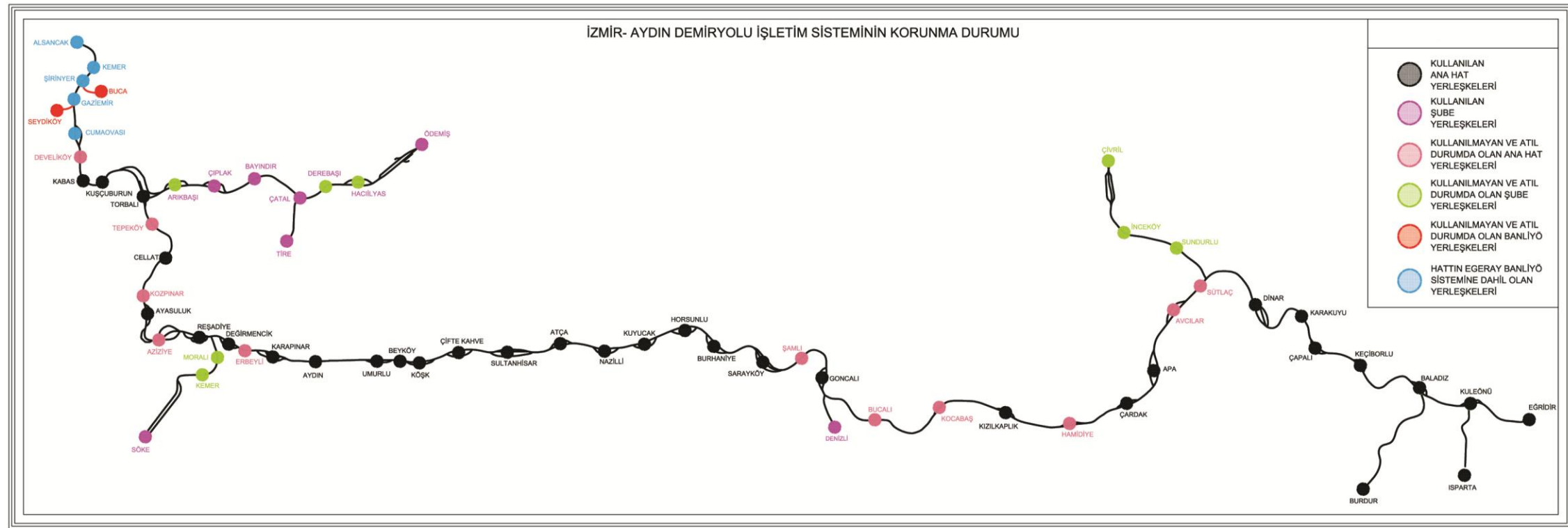
İzmir- Aydın demiryolu hat örüntüsünün korunma durumunun incelendiği Şekil 5.1' de 471 kilometrelik ana hattın Denizli'ye kadar olan ilk 251 kilometrelik bölümünün yenilenmiş ve kullanıma açık olduğu görülürken, Denizli'den Eğirdir'e kadar devam eden 221 kilometrelik bölümde halen yenileme çalışmalarının devam ettiği ve kullanıma kapalı olduğu tespit edilmiştir.

Şube hatlarına bakıldığında ise, 73 kilometrelik Ödemiş-Tire ve 22 kilometrelik Söke şube hattının tamamının kullanımda olduğu görülürken, 31 kilometrelik Çivril şubesinin ise kullanıma kapalı ve atıl durumda olduğu tespit edilmiştir. Özgün banliyö hatları tamamen kullanıma kapatılmış ve raylarının büyük bir kısmının sökülmüş durumda olduğu görülürken, 15 yıldır sürdürülen çalışmalar sonucu hattın ilk 21 kilometrelik bölümünün Egeray Banliyö hattı sınırları içine dâhil edilerek yeni bir banliyö aksı yaratıldığı ve kullanıma açıldığı tespit edilmiştir. Bu hattın Torbalı ve Selçuk yönüne doğru geliştirilmesi için de çalışmalar devam etmektedir.

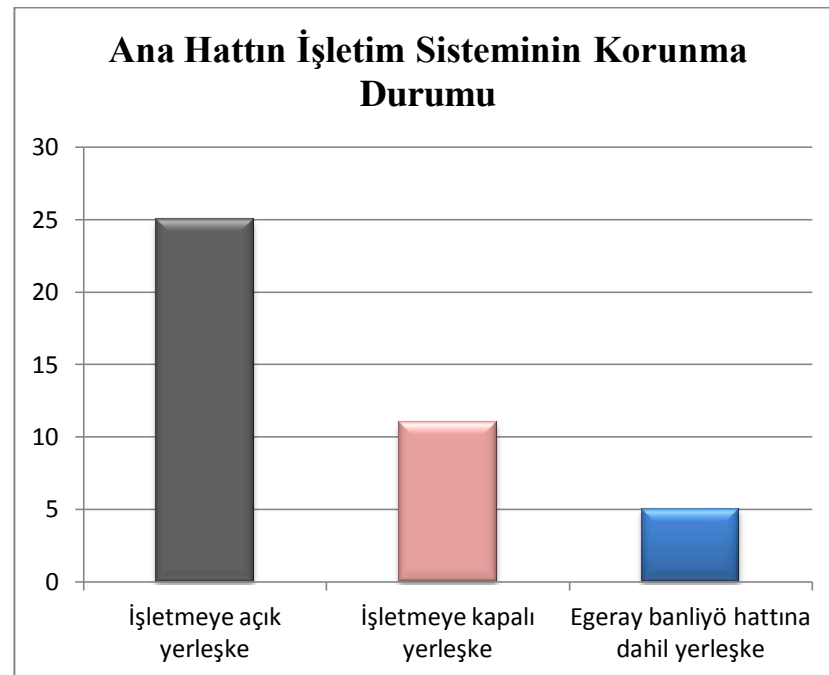
Hat örüntüsünün korunma durumu;
Kullanımda olan ana hat uzunluğu oranı % 53,3;
Kullanımda olan şube hattı uzunluğu oranı % 70;
Egeray banliyö hattına dâhil olan ana hat uzunluğu oranı % 4,5;

Hat örüntüsünün korunma durumu;
Kullanıma kapalı /yenileme çalışmaları süren ana uzunluğu oranı % 46,7;
Kullanılmayan ve rayları sökülmüş şube hattı uzunluğu oranı % 30;
Kullanılmayan ve rayları sökülmüş banliyö hattı uzunluğu oranı % 100;

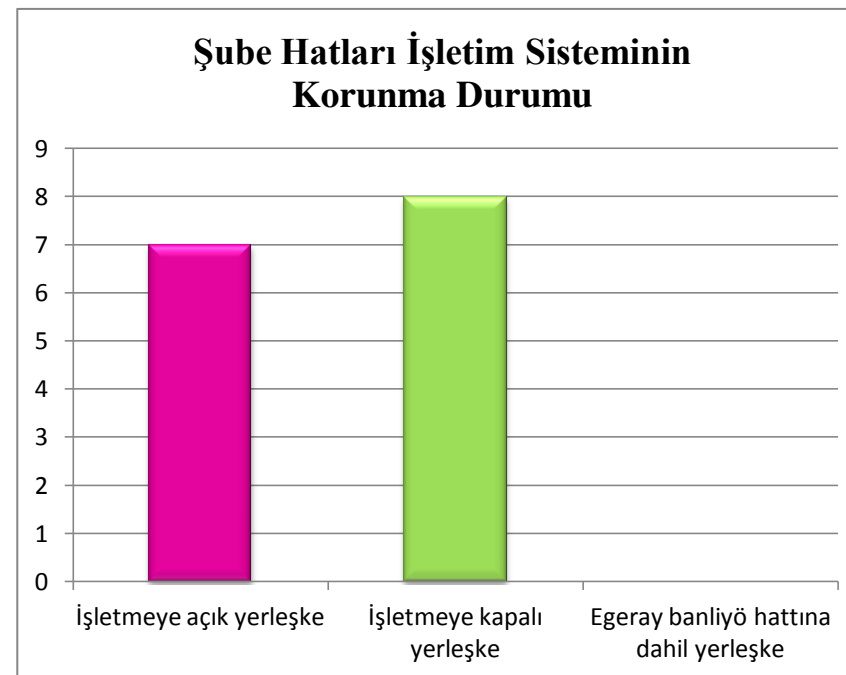
Sonuç olarak, özgün ana hat uzunluğunun %53,3'lük bölümü, demiryolu kullanımının yeniden teşvik edilmesi amacıyla korunarak yenilenmiş ve kullanıma açık durumdadır. Kalan %46,7' lik bölümde de yenileme çalışmaları devam etmektedir. Şube hatlarının korunma durumu, yüzde olarak ana hatta göre oran olarak daha iyi durumda olsa da Çivril şube hattının raylarının büyük kısmının sökülmüş olması özgün örüntüye zarar vermektedir.



Şekil 5.4 İzmir- Aydın demiryolu işletim sistemini korunma durumu.



Şekil 5.5 Ana hat işletim sisteminin korunma durumu.



Şekil 5.6 Şube hatları işletim sisteminin korunma durumu.



Şekil 5.7 Banliyö hatları işletim sisteminin korunma durumu.

İzmir- Aydın demiryolu hat işletim sisteminin korunma durumunun incelendiği Şekil 5.4'te çalışma kapsamına alınan ana hat üzerindeki 41 yerleşkeden, 25 tanesinin işletmeye açık, 11 tanesinin işletmeye kapalı, 5 adet yerleşkenin ise Egeray banliyö hattı kapsamında olduğu tespit edilmiştir.

Şube hatları üzerinde incelenen 15 yerleşkeden, 7 tanesi kullanıma açıkken, kalan 8 tanesinin kullanıma kapalı olduğu görülmüştür. Özgün banliyö hatları üzerindeki hiçbir yerleşke bugün kullanıma açık değildir.

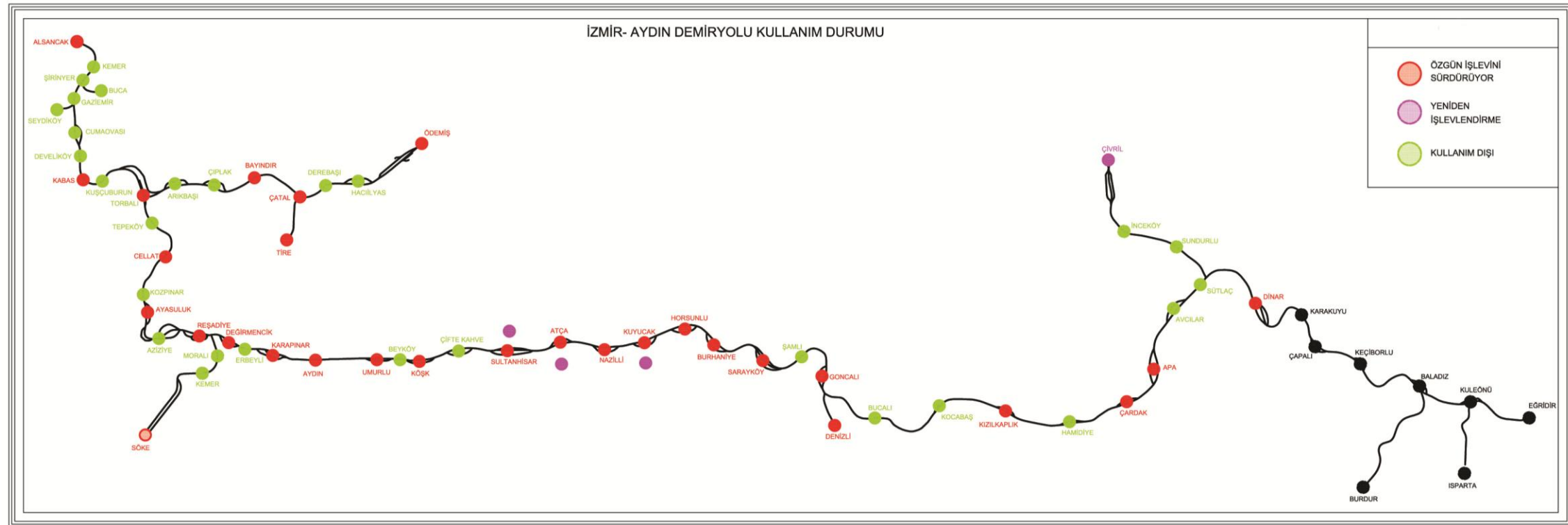
Ana hattın işletim sisteminin korunma durumu;
İşletmeye açık olan yerleşkeler % 61;
İşletmeye kapalı olan yerleşkeler % 27;
Egeray banliyö hattına dahil olan yerleşkeler % 13;

Şube hatlarının işletim sisteminin korunma durumu;
İşletmeye açık olan yerleşkeler % 46,7;
İşletmeye kapalı olan yerleşkeler % 53,3;

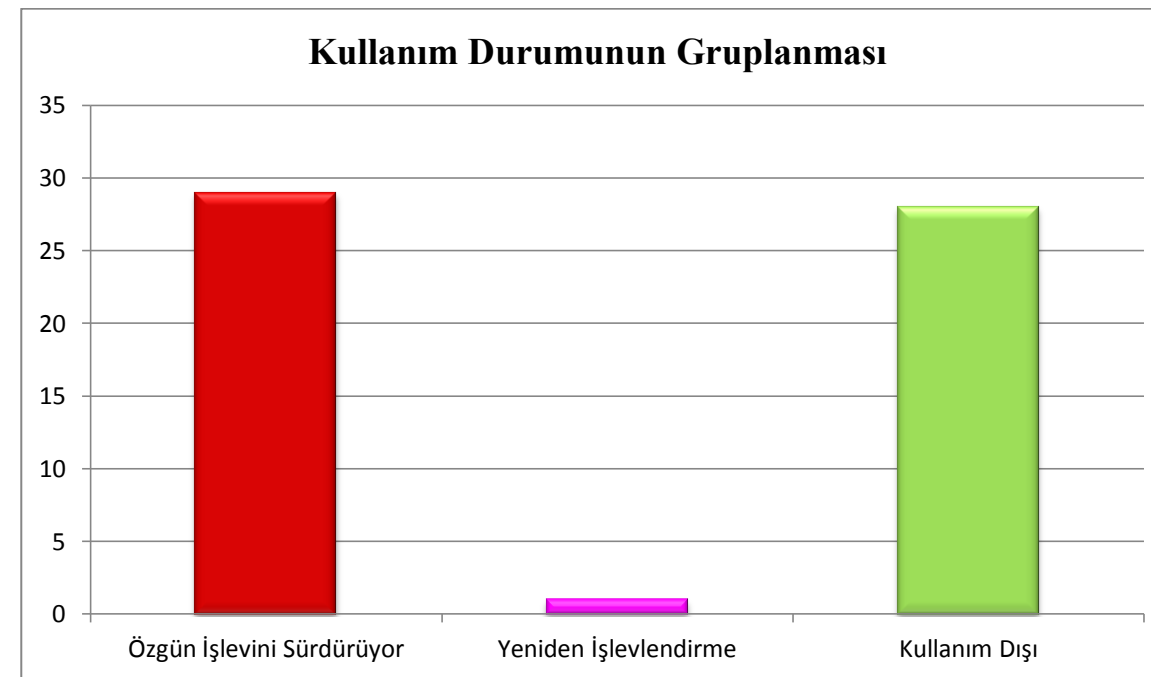
Banliyö hatlarının işletim sisteminin korunma durumu;
İşletmeye açık olan yerleşkeler % 0;
İşletmeye kapalı olan yerleşkeler % 100;

Sonuç olarak, ana hat üzerindeki yerleşkelerin %61' nin işletmeye açık olduğu görülürken, şube hatları üzerinde kullanıma açık yerleşke sayısı ile kapalı yerleşke sayısının hemen hemen eşit olduğu görülmektedir. Banliyö yerleşkeleri ise işlevlerini tamamen kaybetmişlerdir (Şekil 5.5, 5.6, 5.7).

Kapalı olan yerleşkeler bulunduğu yerleşimler, yeterli potansiyele sahip olmadığından atıl kalmışlardır. Bu yerleşkeler özgün işlevlerini sürdürme şansı olmadığından yeniden işlevlendirilmeleri uygun olacaktır.



Şekil 5.8 İzmir- Aydın demiryolu kullanım durumu.



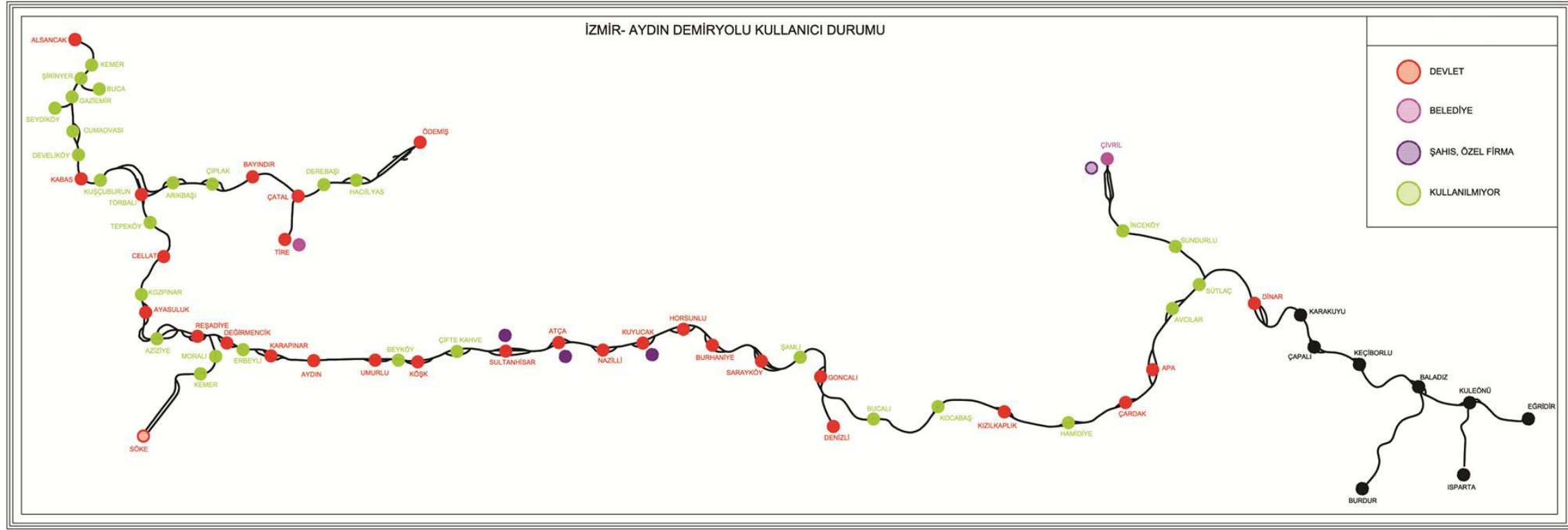
Şekil 5.9 Kullanım durumunun gruplanması.

İzmir- Aydın demiryolu hattı kullanım durumunun görüldüğü Şekil 5.8’de, çalışma kapsamına alınan ana hat, şube hatları ve banliyö hatları üzerindeki 58 yerleşkenin değerlendirmesinde 29 yerleşkenin özgün işlevini sürdürdüğü görülürken, 28 yerleşkenin kullanım dışı olup atıl kaldığı tespit edilmiştir. Sadece Çivril yerleşkesi yeniden işlevlendirilebilmiştir.

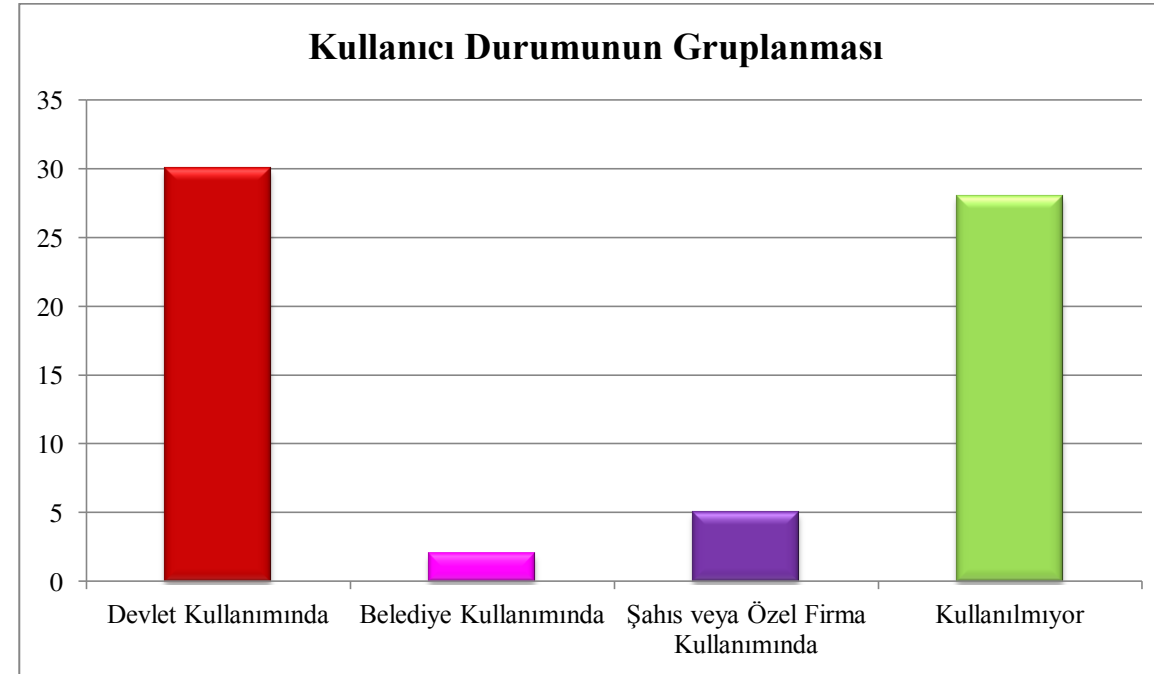
Yerleşkelerin kullanım durumu;
 Özgün işlevini sürdüren yerleşkeler % 50;
 Yeniden işlevlendirilmiş yerleşkeler % 1,7;
 Kullanım dışı yerleşkeler % 48,3;

Sonuç olarak,

Toplam 58 yerleşkenin ancak %50’sinin özgün işlevini sürdürebildiği görülmektedir. Hemen hemen aynı oranda yerleşke de işlev dışı kalmıştır. İşlev dışı kalan bu yerleşkelerden yalnız Çivril yerleşkesinde yeniden işlevlendirmeye gidilmiştir (Şekil 5.9).



Şekil 5.10 İzmir-Aydın demiryolu kullanıcı durumu.



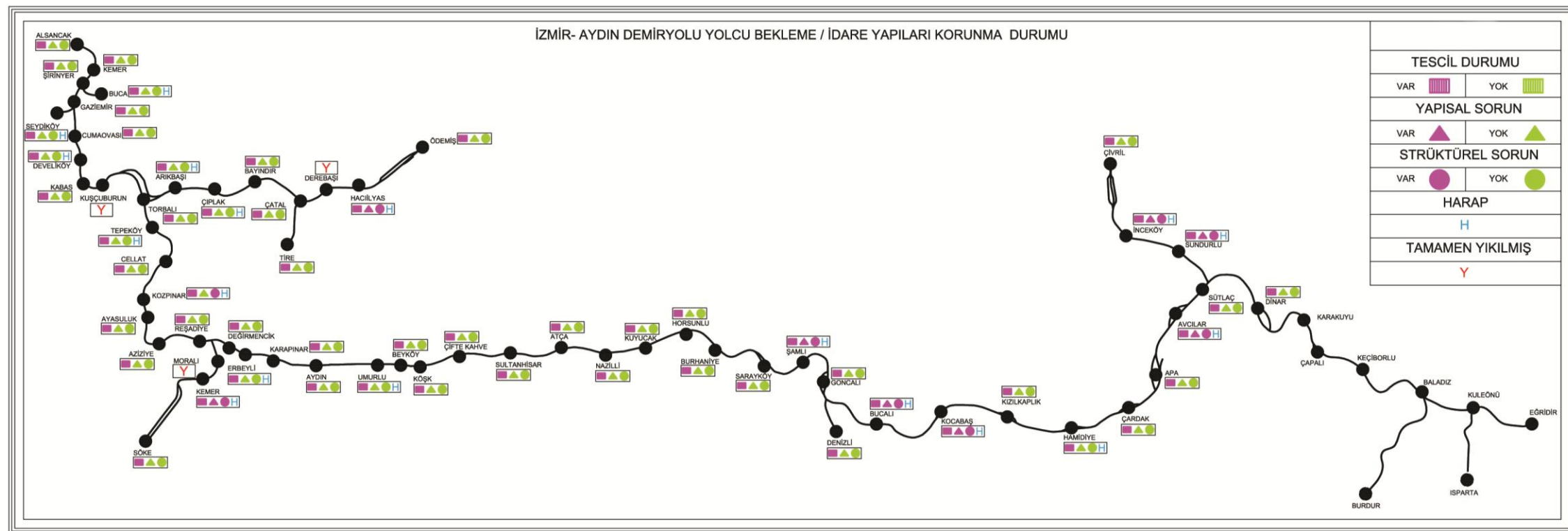
Şekil 5.11 İzmir- Aydın demiryolu kullanıcı durumu.

İzmir- Aydın demiryolu hattı kullanıcı durumunun görüldüğü Şekil 5.10' da, çalışma kapsamına alınan 58 yerleşke içinde 31 yerleşkenin devlet kullanımında olduğu, 2 yerleşkenin kısmen belediyenin kullanımına verilerek yeniden işlevlendirildiği, 5 yerleşkenin kimi yapılarında kiralama yoluyla özgün işlevi dışında bir kullanım görülürken, 20 yerleşkenin ise tamamen atıl ve işlevsiz kaldığı tespit edilmiştir.

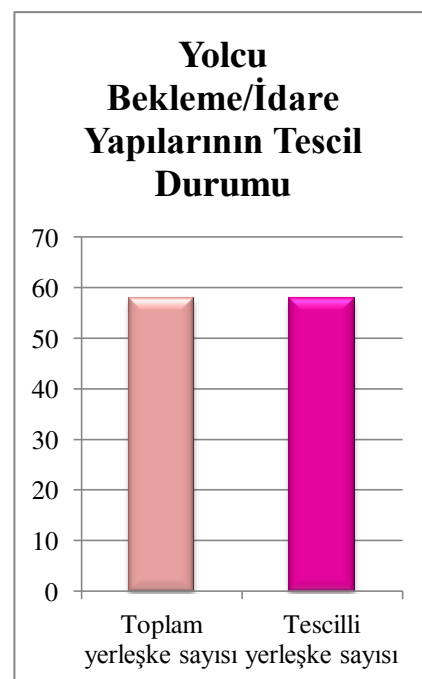
Yerleşkelerin kullanıcı durumu;
 Devlet kullanımında olan yerleşkeler % 53,5;
 Kısmen belediye kullanımında olan yerleşkeler % 3,4;
 Şahıs veya özel firma kullanımında olan yerleşkeler % 8,6;
 Kullanılmayıp terk edilen yerleşkeler % 34,5;

Sonuç olarak,

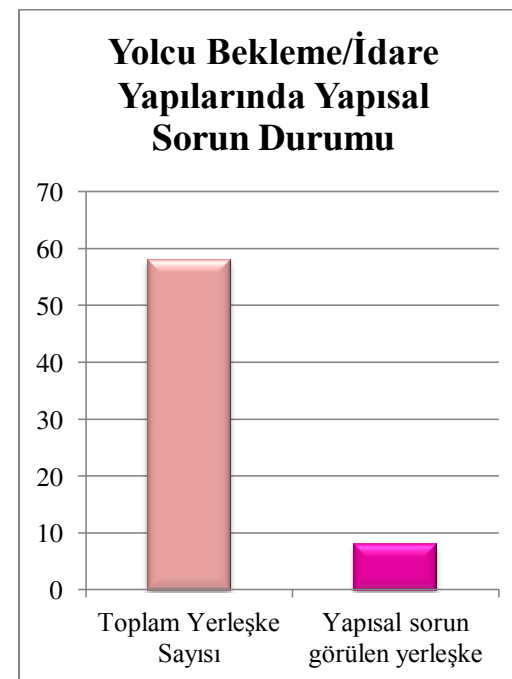
Hat genelinde özgün işlevini devlet işletiminde sürdürmekte olan yerleşke oranının %53,5 olduğu görülmüştür. Bunda demiryolu taşımacılığının devlet tekelinde olmasının büyük etkisi bulunmaktadır. Bunun yanında son yıllarda kültür varlıklarının yeniden işlevlendirme yoluyla tekrar kullanıma kazanılmasında oldukça fazla kullanılan restore et- işlet- devret modelinin yalnız Tire yerleşkesinde uygulandığı görülmektedir. Tire yerleşkesinde işlevini yitirmiş olan depolama yapısı, çok amaçlı salon ve teknik bakım yapısı da sanat galerisi olarak belediye tarafından restore edilerek yeniden işlevlendirilmiştir. Bunun yanında hat üzerinde nispeten sıkça rastladığımız özgün işlevinin dışında kullanım modeli de kiralama yöntemidir. Daha çok depolama yapıları ve ikamet yapıları için kullanılan bu yöntem, her zaman iyi sonuç vermemekte, TCDD'nin denetim eksikliği sonucu yapıların özgün planlama durumu kimi zaman zarar görebilmektedir. Tespit edildiği üzere %34,5 gibi oldukça yüksek oranda yerleşke de demiryolu ulaşımındaki talep yetersizliği sonucu atıl durumdadırlar (Şekil 5.11).



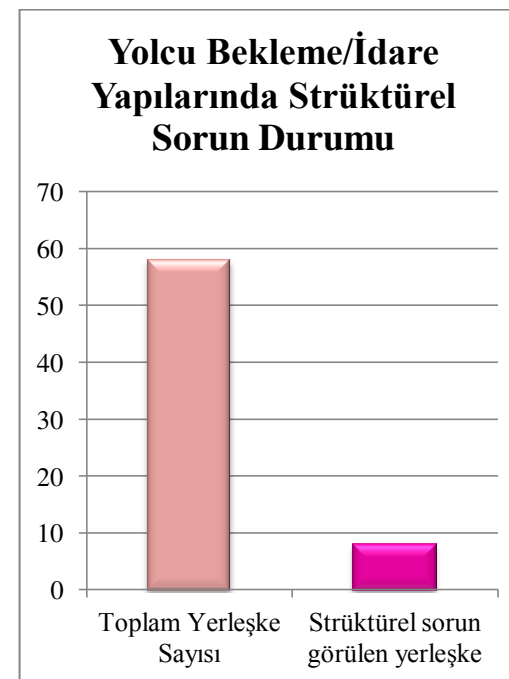
Şekil 5.12 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları korunma durumu.



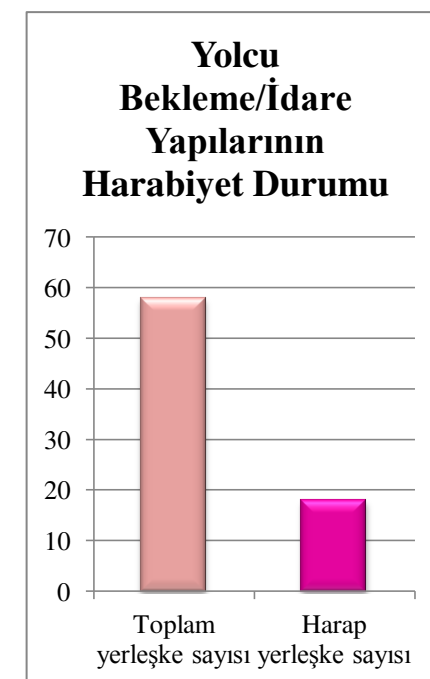
Şekil 5.13 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları tescil durumu.



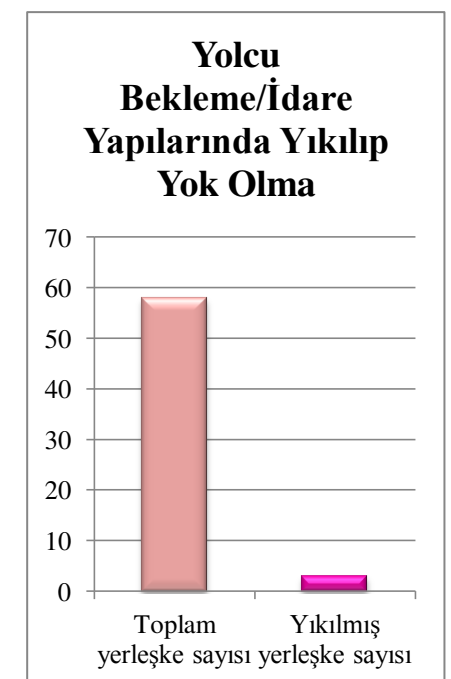
Şekil 5.14 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları yapısal sorun durumu.



Şekil 5.15 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları strüktürel sorun durumu.



Şekil 5.16 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları harabiyet durumu.



Şekil 5.17 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları yıkılıp yok olma durumu.

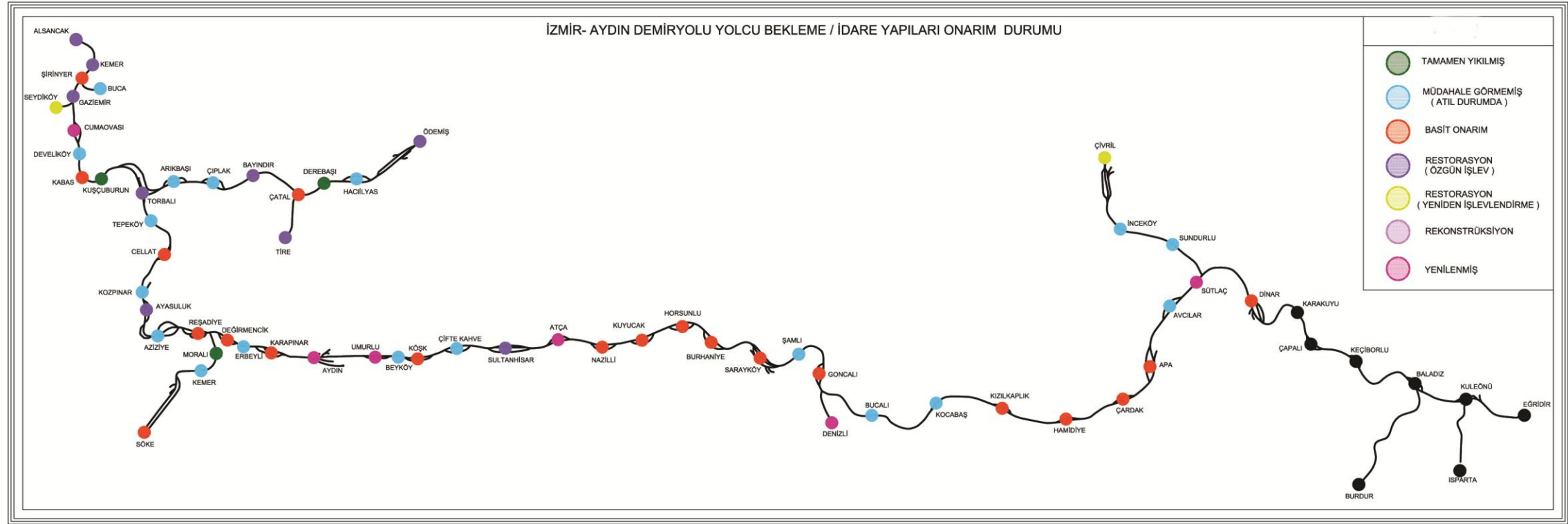
İzmir- Aydın demiryolu hattı yolcu bekleme/ idare yapılarının korunma durumunun görüldüğü Şekil 5.12’de, yapılan inceleme sonucu, 58 adet yolcu bekleme/ idare yapısının tamamının tescilli olduğu görülmüştür. Toplam yolcu bekleme/ idare yapısı sayısının 8 adedinde yapısal sorun, 8 adedinde de strüktürel sorun tespit edilmiş olup, 18 adedinde harabiyet tespit edilirken, 3 tanesi tamamıyla yıkılmıştır.

Yolcu bekleme/ idare yapılarında;
 Tescilli yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 100;
 Yapısal sorun görülen yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 13,8;
 Strüktürel sorun görülen yolcu bekleme/ idare yapısı oranı %13,8;
 Harap durumda olan yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 31;
 Tamamen yıkılmış olan yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 5,1

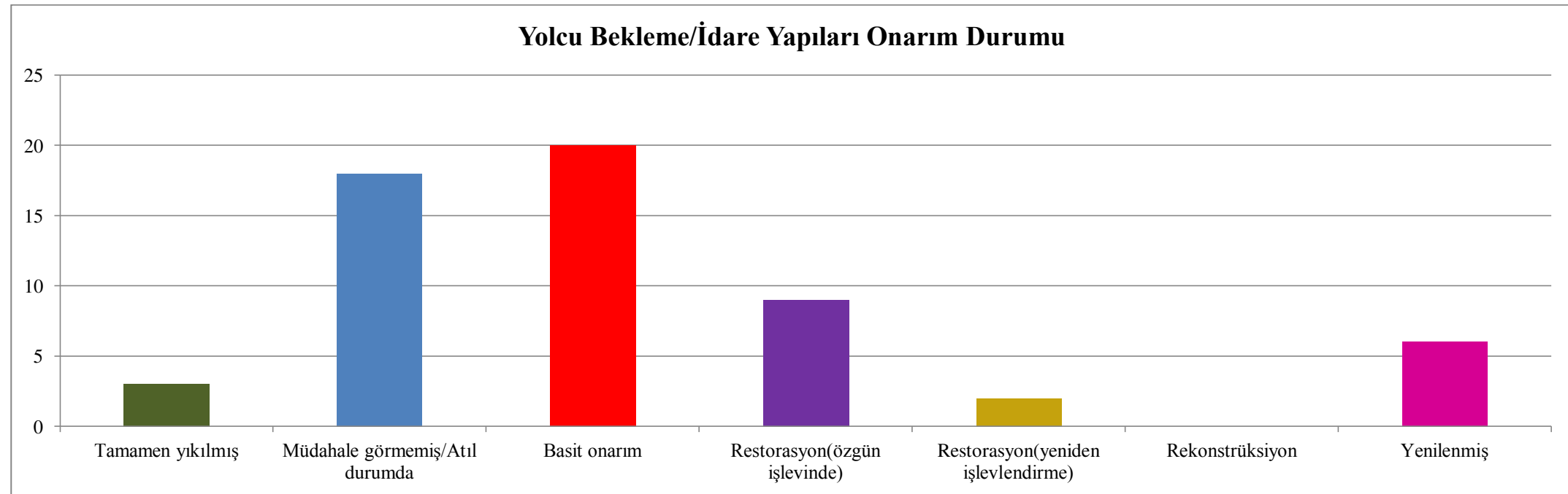
olarak tespit edilmiştir.

Sonuç olarak, hat genelinde yolcu bekleme/ idare yapılarının tescillenerek korunmaları günümüze ulaşmasını sağlamıştır. Ancak bu yapıların, %31 gibi yüksek bir oranının oldukça harap durumda ve %5,1 oranının tamamıyla yıkılmış olduğu görülmüştür.

Yapılan gözlemlerde yolcu bekleme/ idare yapılarının özgün işlevlerinde kullanılmalarının korunup günümüze kadar ulaşmalarının en büyük etkeni olarak görülmüştür. Harap olarak tespit edilen ana hat üstündeki Develiköy, Tepeköy, Kozpınar, Erbeyli, Şamlı, Bucalı, Kocabaş, Avcılar, şube hatları üstündeki Arıkbaşı, Çıplak, Hacıilyas, Kemer, Sundurlu ve İnceköy, banliyö hatı üzerindeki Buca, yolcu bekleme/ idare yapılarının tamamı işlevini yitirmiştir ve atıl durumdadır. Yakın bir gelecekte işlevsiz kalan bu yapılardan daha fazlasının yıkılması kaçınılmaz olacaktır. Özellikle işleme kapalı olan Çivril şube hattı üzerindeki İnceköy ve Sundurlu yolcu bekleme/ idare yapıları hasarlıdır ve büyük risk altındadır (Şekil 5.13, 5.14, 5.15, 5.16, 5.17).



Şekil 5.18 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları onarım durumu.



Şekil 5.19 İzmir- Aydın demiryolu yolcu bekleme/ idare yapıları onarım durumu.

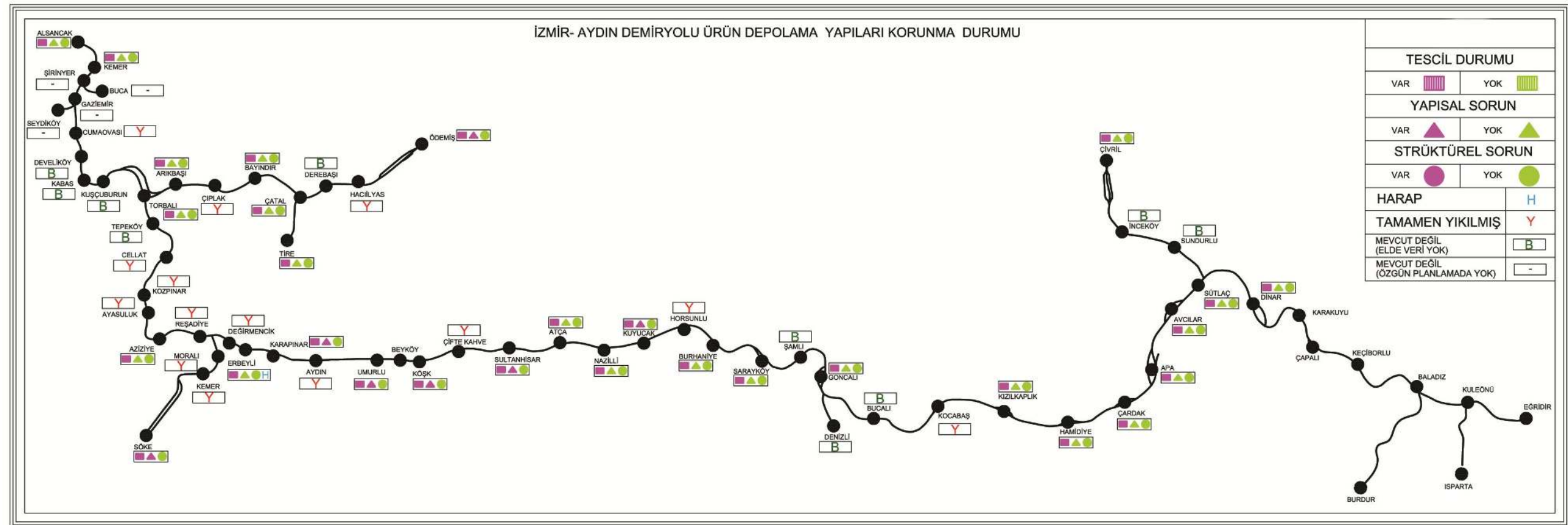
İzmir- Aydın demiryolu hattı yolcu bekleme/ idare yapılarının onarım durumunun görüldüğü Şekil 5.18’de, yapılan inceleme sonucu, 58 adet yolcu bekleme/ idare yapısının onarım durumuna bakıldığında, en fazla görülen uygulamanın %35,5 oranıyla basit onarım olduğu gözlenmektedir. Bunu, %31 oranıyla müdahale görmeden atıl durumda bırakılmış yapılar izlerken, %10,3 oranında yapının yenilenmiş olduğu tespit edilmiştir. En fazla görülmesi beklenen özgün işlevinde restorasyon uygulaması yapılan yapı sayısı %15,5’ de kalırken, yeniden işlevlendirme yoluyla restorasyon %3,5 olarak tespit edilmiştir (Şekil 5.23).

İzmir- Aydın demiryolu hattının incelenen 58 yerleşkesine bakıldığında restorasyon olgusunun henüz yaygın olarak uygulanmadığı görülmektedir.

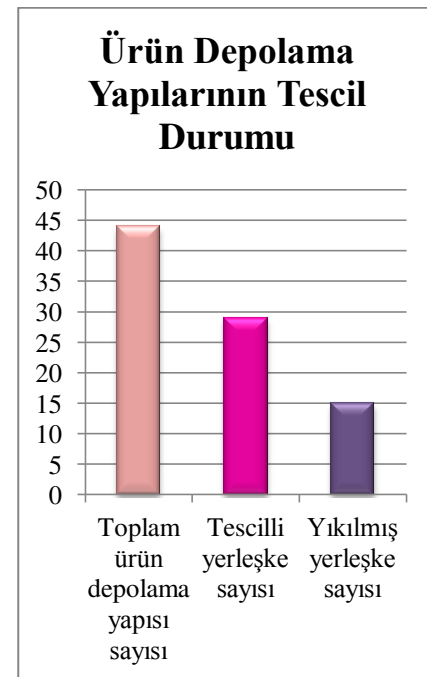
Yolcu bekleme/ idare yapılarında;
 Tamamen yıkılmış yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 4,2;
 Hiç müdahale görmemiş yolcu bekleme/ idare yapısı oranı %31;
 Basit onarım uygulamaları % 35,5 oranında;
 Restorasyon uygulamaları, yeniden işlevlendirmelerle birlikte %19;
 Yenilenmiş yolcu bekleme/ idare yapısı % 10,3 oranında

tespit edilmiştir (Şekil 5.19).

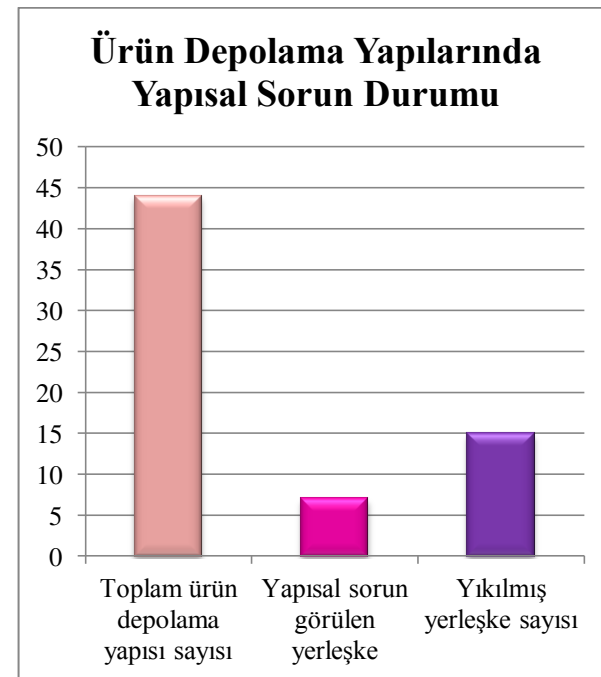
Sonuç olarak, ülkemizde kültür varlıklarının restorasyon olgusu, dünyadaki çalışmalarla kıyaslandığında oldukça yenidir. Endüstri mirası başlığı altında incelenen yolcu bekleme/ idare yapılarının restorasyonu ise bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de gündemin daha yeni maddelerindendir. Önceleri yalnızca İstanbul- Haydarpaşa, İstanbul- Sirkeci, İzmir- Alsancak gibi gar ölçeğindeki büyük ölçekli yapılar restore edilmeye değer görülürken, son yıllarda, daha küçük şehir merkezlerindeki hatta ilçelerdeki küçük ölçekli yolcu bekleme/ idare yapıları restore edilmeye başlanmıştır. Torbalı, Bayındır, Tire, Ödemiş, Ayasuluk, Sultanhisar hattın özgün işlevinde restore edilen yolcu bekleme/ idare yapıları olarak karşımıza çıkarken, Seydiköy’ün müze olarak, Çivril’in ise ofis olarak işlevlendirildiği görülmektedir.



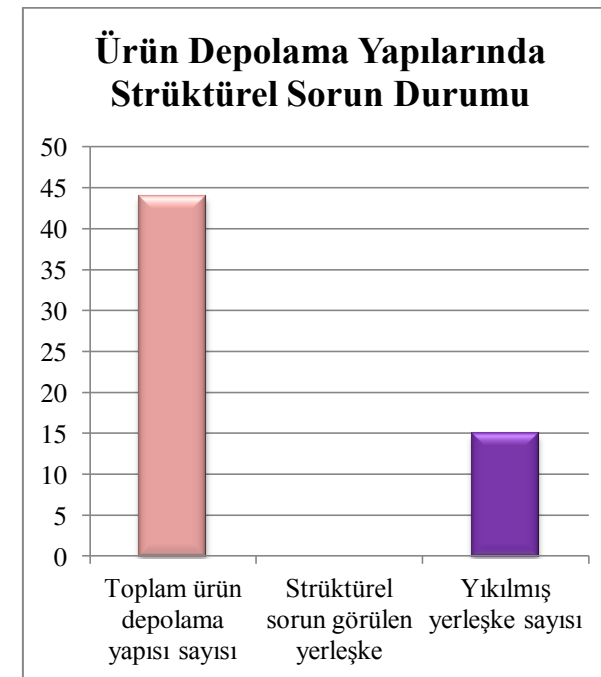
Şekil 5.20 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları korunma durumu.



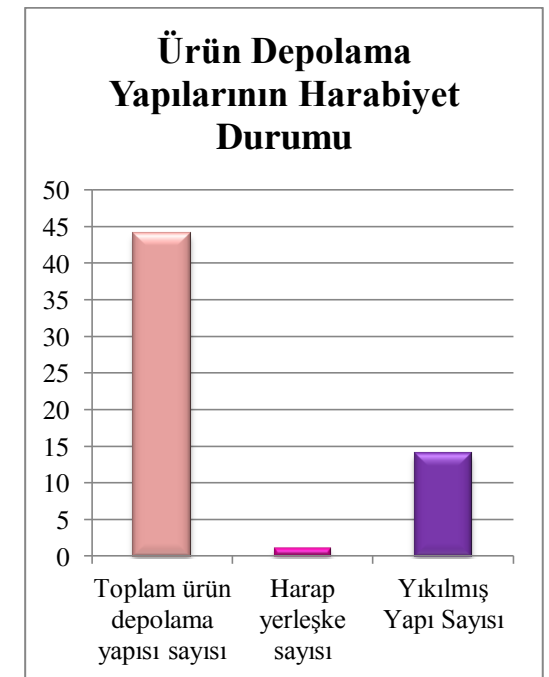
Şekil 5.21 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları tescil durumu.



Şekil 5.22 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları yapısal sorun durumu.



Şekil 5.23 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları strüktürel sorun durumu.



Şekil 5.24 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları harabiyet durumu.

İzmir- Aydın demiryolu hattı ürün depolama yapılarının korunma durumunun görüldüğü Şekil 5.20’de, yapılan inceleme sonucu, tespit edilen 44 adet ürün depolama yapısının 29 adedinin günümüze ulaşabildiği ve mevcut yapıların tamamının tescilli olduğu görülmüştür. Toplam ürün depolama yapısı sayısının 7 adedinde yapısal sorun tespit edilirken, hiç birinde strüktürel sorun tespit edilmemiştir. 1 adedinde harabiyet tespit edilirken, 15 tanesi tamamıyla yıkılmıştır. 13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

Ürün depolama yapılarında;

Günümüze ulaşmış ve tescilli ürün depolama yapısı oranı % 66;

Tamamen yıkılmış olan ürün depolama yapısı oranı % 34.

Günümüze ulaşan 29 adet yapının;

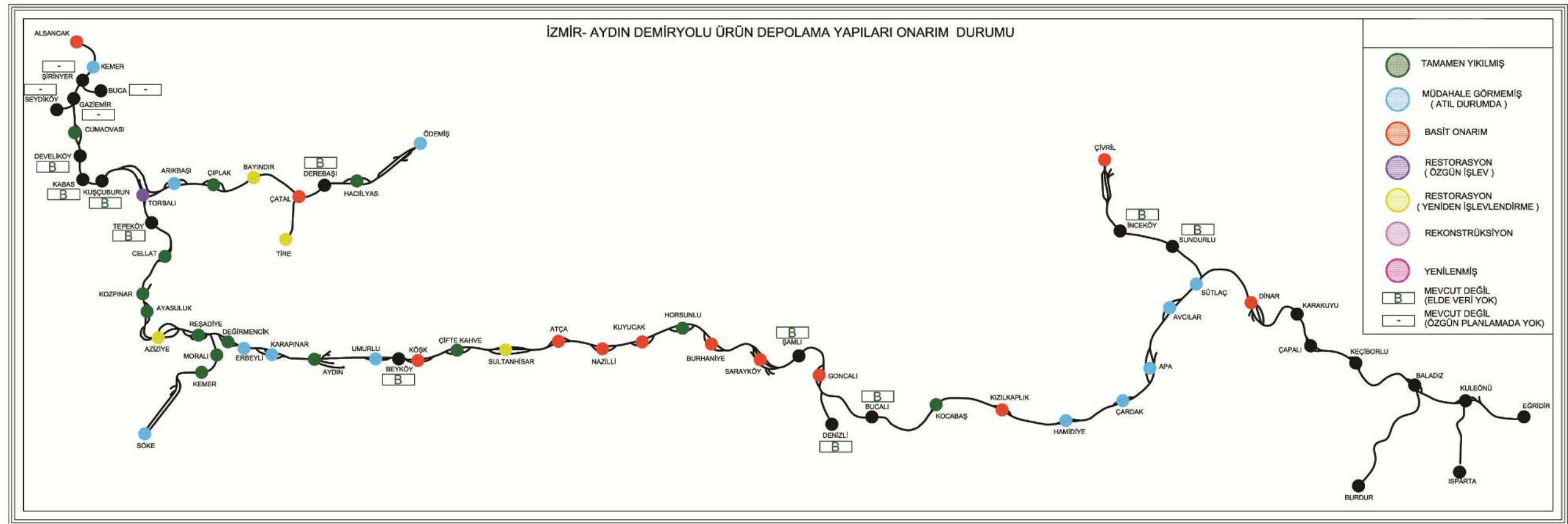
Yapısal sorun görülen ürün depolama yapısı oranı % 24;

Strüktürel sorun görülen ürün depolama yapısı oranı % 0;

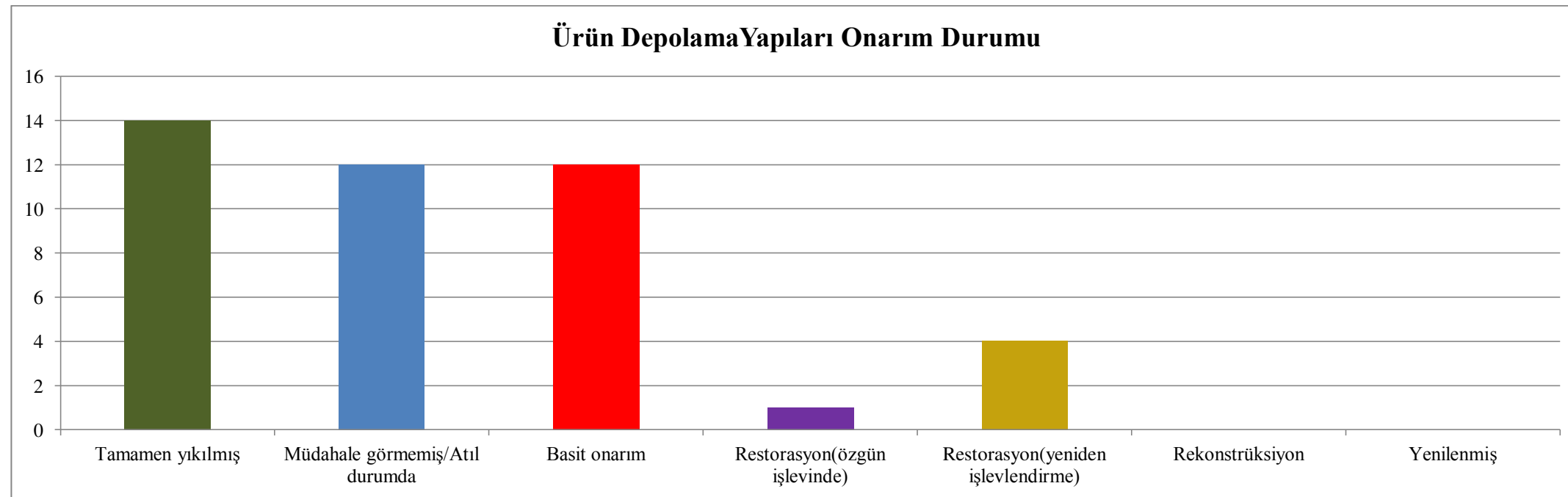
Harap durumda olan ürün depolama yapısı oranı % 3,4;

Sorun görülmeyen yapı oranı %73

Sonuç olarak, demiryolu taşımacılığının 1950’li yıllardan bu yana hızla terk edilmeye başlanmasının izleri ürün depolama yapıları üzerinden izlenebilmektedir. Demiryolu yapılarının korunması kavramının geç gelişmesi sonucu özellikle ürün depolama yapılarında zaman içerisinde kayıplar görülmüş ve günümüze ulaşamamıştır. Bu yapılarda büyük oranda yapısal ve strüktürel sorun görülmezken, Erbeyli ürün depolama yapısı harap durumda ve 15 tanesi de tamamıyla yıkılmış durumdadır. Yapılan gözlemlerde ürün depolama yapılarının, özellikle de küçük yerleşimlerde bulunan örneklerin halk ya da yerel yönetimler tarafından kolaylıkla yıkılabildiği görülmüştür. Zira bu yapılar, hem TCDD, hem de halk tarafından korunmaya değer yapılar olarak görülmemişlerdir. Bunda ürün depolama yapılarının genelinde yarı açık bir planlama tipinin kullanılmasının güvenlik problemini birlikte getirmesi ve özellikle ahşap olarak inşa edilmiş olan örneklerin kışın yakacak ihtiyacını karşılamak amacıyla kullanılmaları önemli rol oynamaktadır.



Şekil 5.25 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları onarım durumu.



Şekil 5.26 İzmir- Aydın demiryolu ürün depolama yapıları onarım durumu değerlendirmesi.

İzmir- Aydın demiryolu hattı ürün depolama yapılarının onarım durumunun görüldüğü Şekil 5.25’de yapılan inceleme sonucu, 44 adet ürün depolama yapısının, 15 adedinin tamamen yıkılmış olduğu görülmüştür. En fazla görülen onarım tipinin 12 yapı ile basit onarım olduğu gözlenirken, aynı sayıda yapının da müdahale görmeden, atıl durumda bırakıldığı görülmüştür. Restorasyon sayısı, 1 adet özgün işlevinde ve 4 adet de yeniden işlevlendirme olmak üzere toplam 5 adettir. Yeniden işlevlendirme modellerinde işlev olarak Bayındır ve Sultanhisar’da cafe kullanımı verilirken, Tire’de çok amaçlı salon, Aziziye’de ise müze işlevi kullanılmıştır (Şekil 5.25).

Ürün depolama yapılarında;

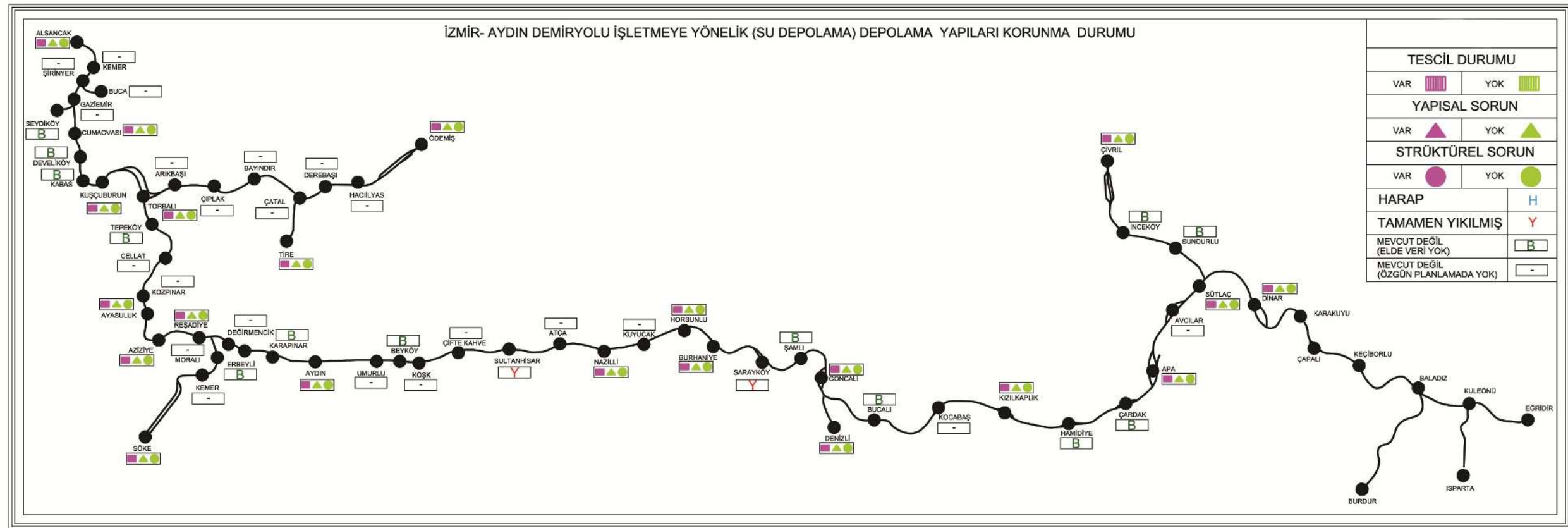
Tamamen yıkılmış ürün depolama yapısı oranı % 34;

Hiç müdahale görmemiş yolcu bekleme/ idare yapısı oranı % 27,3;

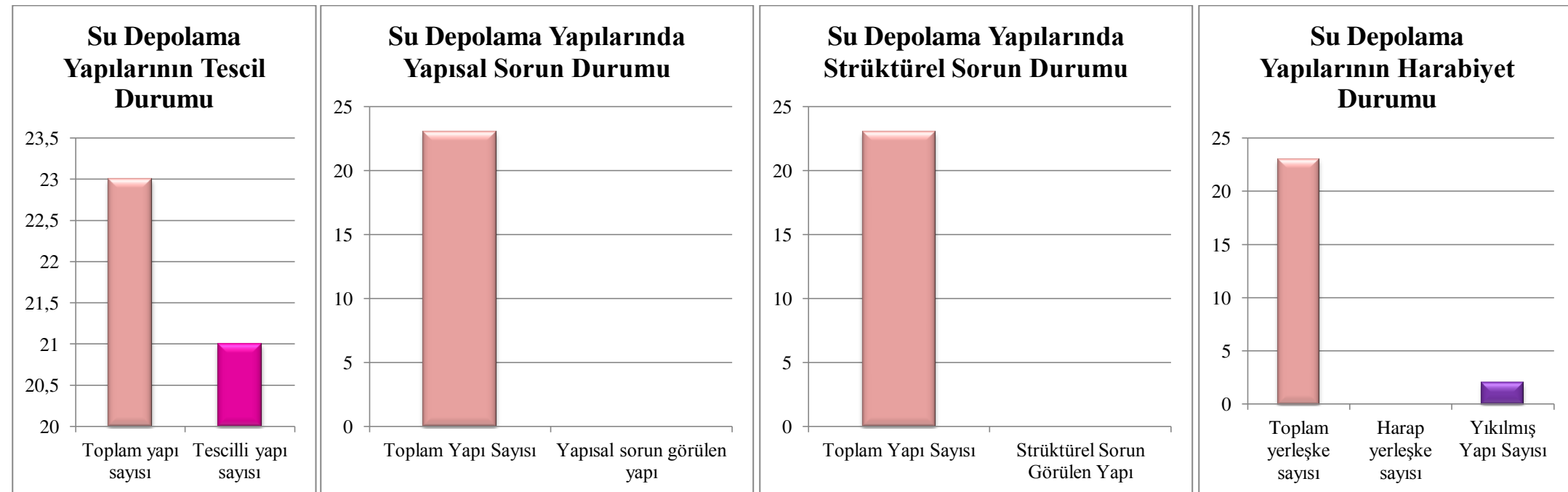
Basit onarım uygulamaları % 27,3 oranında;

Restorasyon uygulamaları, yeniden işlevlendirmelerle birlikte % 11,4;

Sonuç olarak, ürün depolama yapılarının büyük oranda zarar gördüğü ve işlevsizleştiği tespit edilmiştir. Zira 13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmazken, 14 adedinin tamamen yıkılmış olduğu ve 12 adedinin müdahale görmeden atıl kaldığı görülmektedir. Basit onarım uygulamaları ise daha çok yapıyı kullanan özel şahıs ya da firmalar tarafından yapılmakta ve kimi zaman da yapının özgün planlamasına müdahale eder nitelikte olabilmektedir. Restorasyon uygulamaları sınırlı sayıda kalmış olup, verilen işlevlerin etkilerinin henüz görülmediği çok yeni uygulamalardır.



Şekil 5.27 İzmir- Aydın demiryolu su depolama yapıları korunma durumu.



Şekil 5.28 İzmir- Aydın demiryolu işletmeye yönelik (su depolama) depolama yapıları tescil durumu.

Şekil 5.29 İzmir- Aydın demiryolu işletmeye yönelik (su depolama) depolama yapıları yapısal sorun durumu.

Şekil 5.30 İzmir- Aydın demiryolu işletmeye yönelik (su depolama) depolama yapıları strüktürel sorun durumu.

Şekil 5.31 İzmir- Aydın demiryolu işletmeye yönelik (su depolama) depolama yapıları harabiyet durumu.

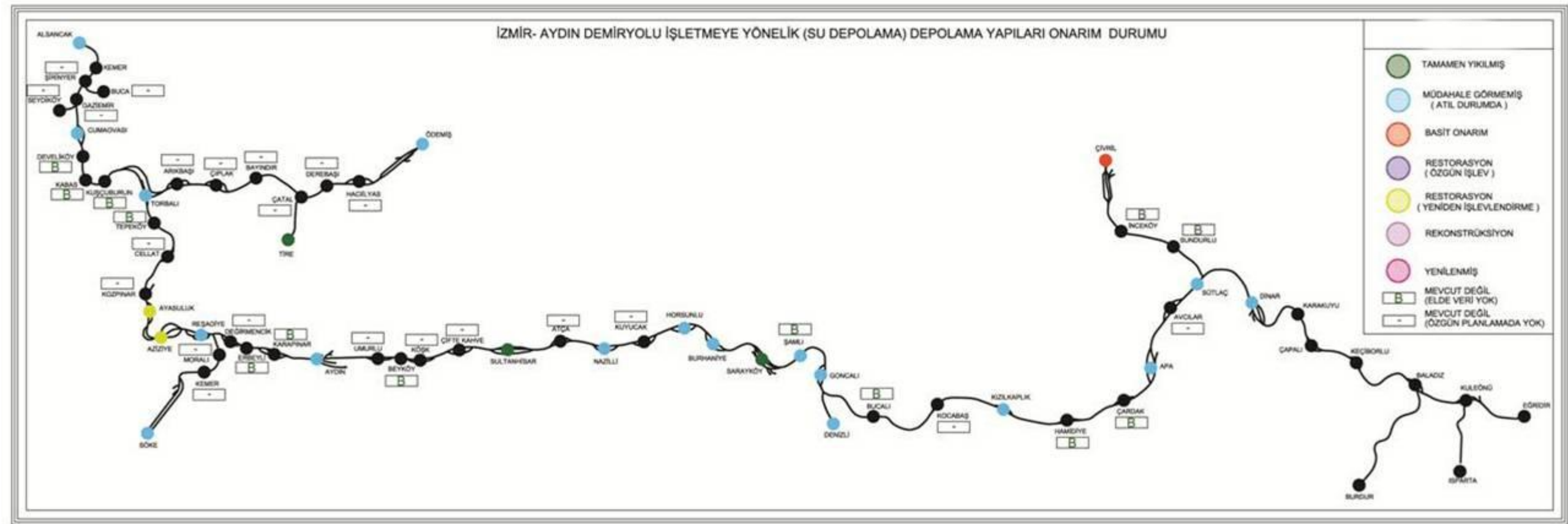
İzmir- Aydın demiryolu hattı işletmeye yönelik (su depolama) depolama yapılarının korunma durumunun görüldüğü Şekil 5.27’de yapılan inceleme sonucu, tespit edilen 23 adet su depolama yapısının tamamının tescilli olduğu görülmüştür. Toplam su depolama yapılarının hiç birinde strüktürel ya da yapısal sorun tespit edilmemiştir. 3 tanesi tamamıyla yıkılmıştır.

13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

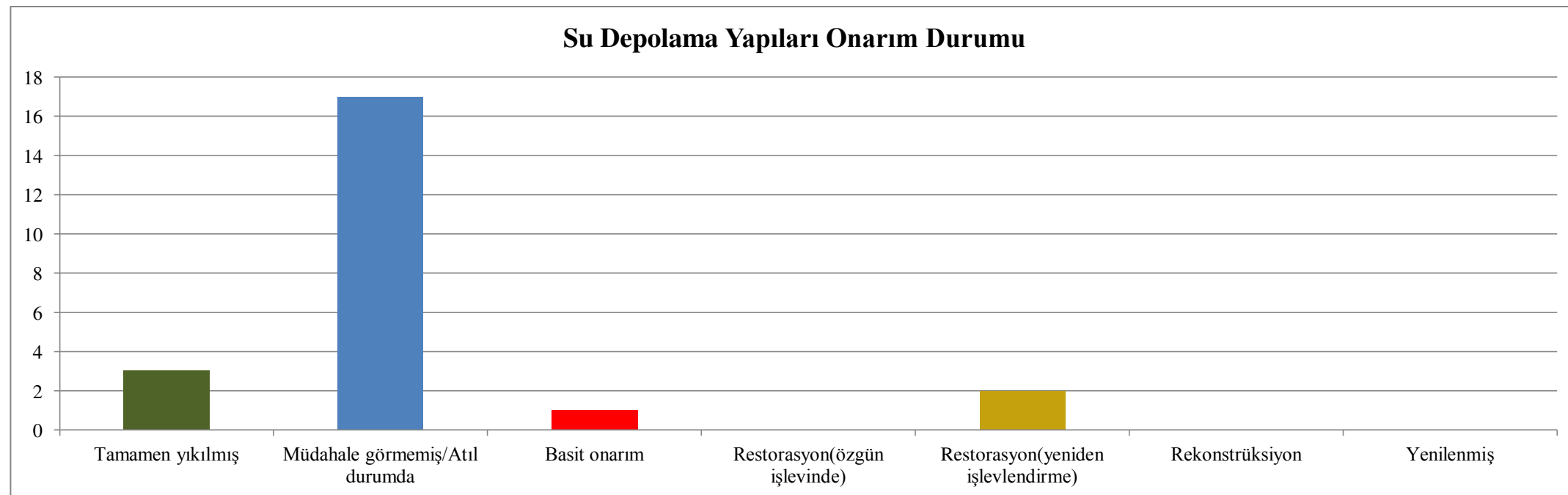
Ürün depolama yapılarında;
 Tescilli ürün depolama yapısı (günümüze ulaşanlar) oranı % 91,3;
 Yapısal sorun görülen ürün depolama yapısı oranı % 0;
 Strüktürel sorun görülen ürün depolama yapısı oranı % 0;
 Harap durumda olan ürün depolama yapısı oranı % 0;
 Tamamen yıkılmış olan ürün depolama yapısı oranı % 8,7

Sonuç olarak, hat genelinde demiryolu taşımacılığında dizel ve elektrikli lokomotiflerin kullanılmaya başlanmasıyla işlevsiz kalan bu yapılar günümüzde ancak simgesel anlamda kullanıma sahiptirler. Demiryolu yapılarının korunması kavramının geç gelişmesi sonucu işlevini kaybeden su depolama yapılarında zaman içerisinde kayıplar görülmüş ve günümüze ulaşamamıştır. Bu yapılarda yapısal ve strüktürel sorun görülmemektedir.

Su depolama yapıları, genelde korunarak günümüze kadar gelebilmişlerdir.



Şekil 5.32 İzmir-Aydın demiryolu işletmeye yönelik (su depolama) depolama yapıları onarım durumu.

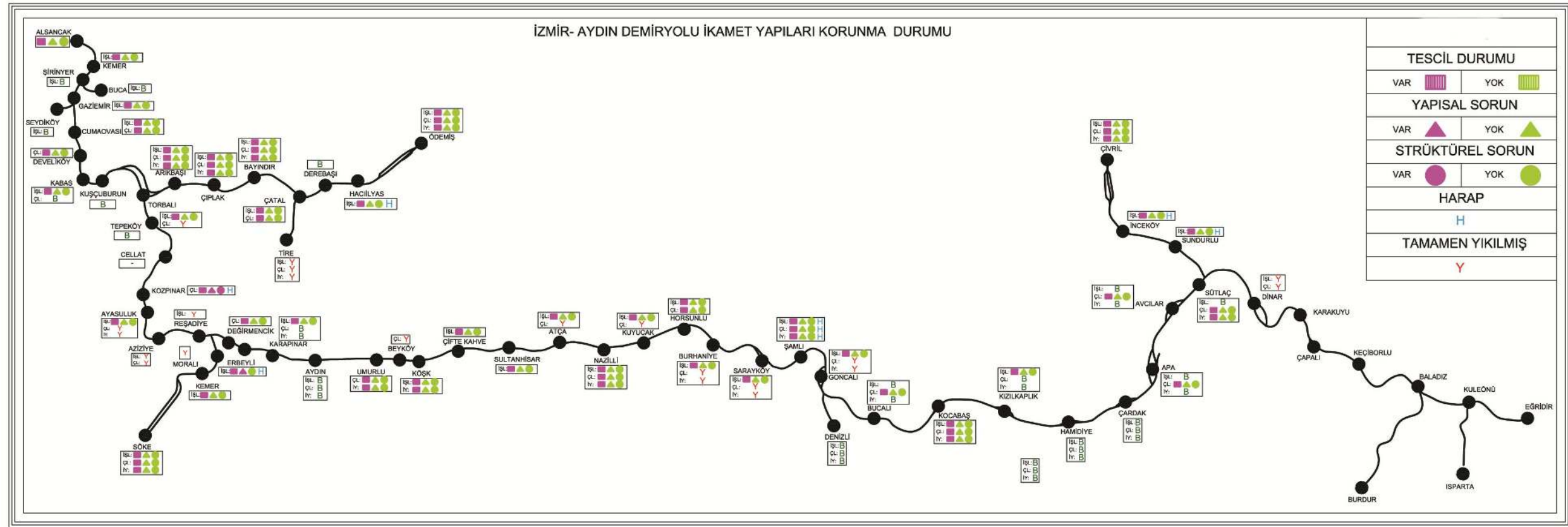


Şekil 5.33 İzmir- Aydın demiryolu işletmeye yönelik (su depolama) depolama yapıları onarım durumu değerlendirilmesi.

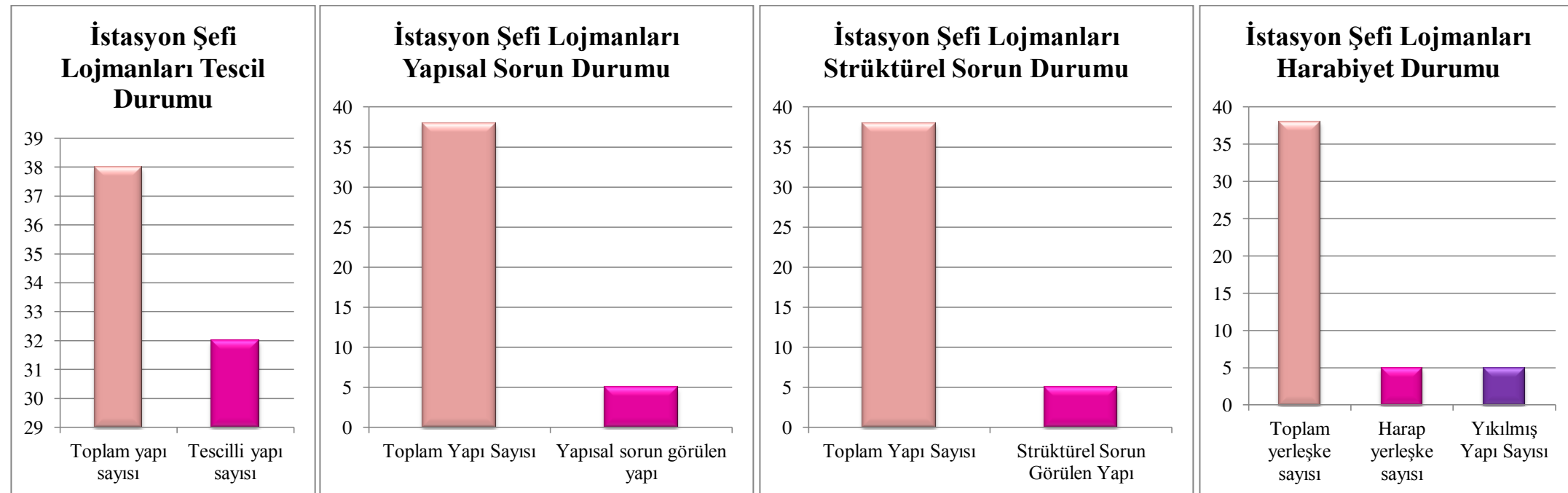
İzmir- Aydın demiryolu hattı işletmeye yönelik (su depolama) depolama yapılarının onarım durumunun görüldüğü Şekil 5.32’de yapılan inceleme sonucu, 23 adet su depolama yapısının onarım durumuna bakıldığında, 3 adedinin tamamen yıkılmış olduğu görülmüştür. 17 adet su depolama yapısının da müdahale görmeden, atıl durumda bırakıldığı görülürken, restorasyon sayısı, 2 adettir. Ayasuluk (Selçuk) ve Aziziye (Çamlık) yerleşkelerinde simgesel obje olarak sergilenmektedirler.

Su depolama yapılarında;
 Tamamen yıkılmış su depolama yapısı oranı % 13;
 Hiç müdahale görmemiş su depolama yapısı oranı % 74;
 Basit onarım uygulamaları % 4,3 oranında;
 Restorasyon (yeniden işlevlendirme) oranı % 8,7;

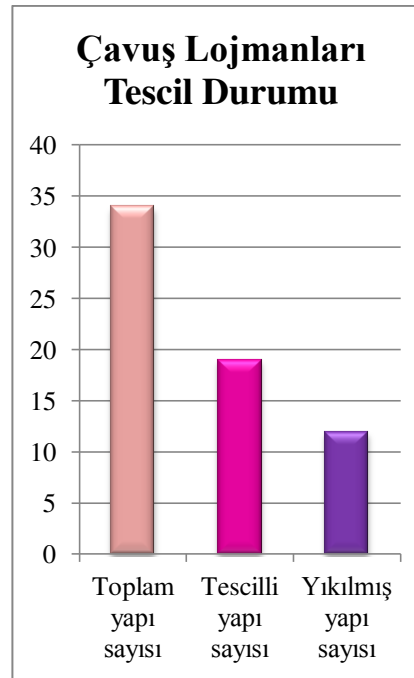
Sonuç olarak, hat genelinde su depolama yapılarının büyük oranda işlevini yitirdiği görülmektedir. Yeniden işlevlendirme şansının oldukça düşük olduğu bu yapılar daha çok birer obje gibi sergilenmektedirler.



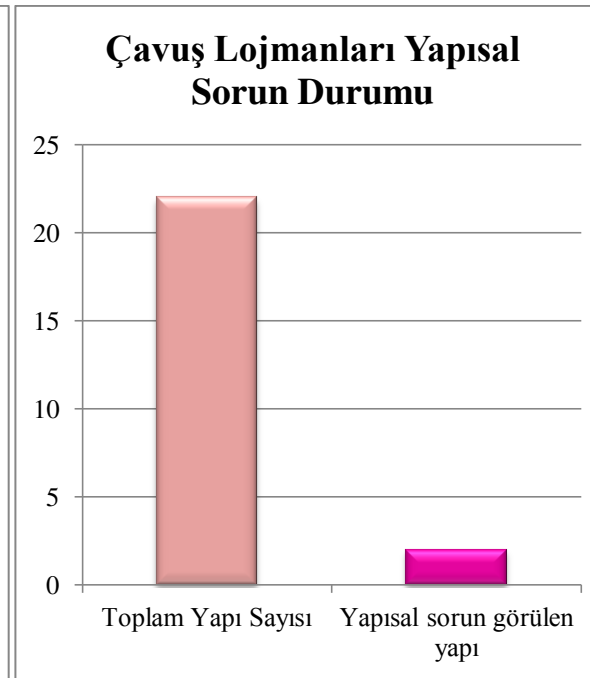
Şekil 5.34 İzmir- Aydın demiryolu ikamet yapıları korunma durumu.



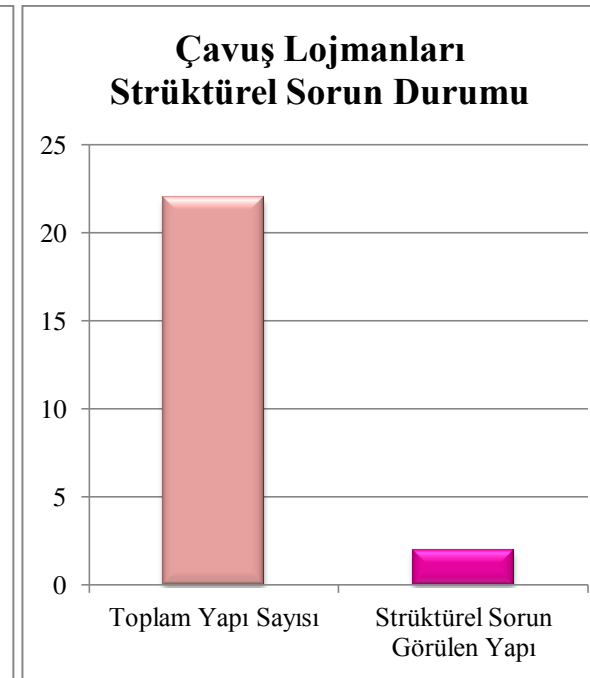
Şekil 5.35 İzmir- Aydın demiryolu istasyon şefi lojmanları tescil durumu. Şekil 5.36 İzmir- Aydın demiryolu istasyon şefi lojmanları yapısal sorun durumu. Şekil 5.37 İzmir- Aydın demiryolu istasyon şefi lojmanları strüktürel sorun durumu. Şekil 5.38 İzmir- Aydın demiryolu istasyon şefi lojmanları harabiyet durumu.



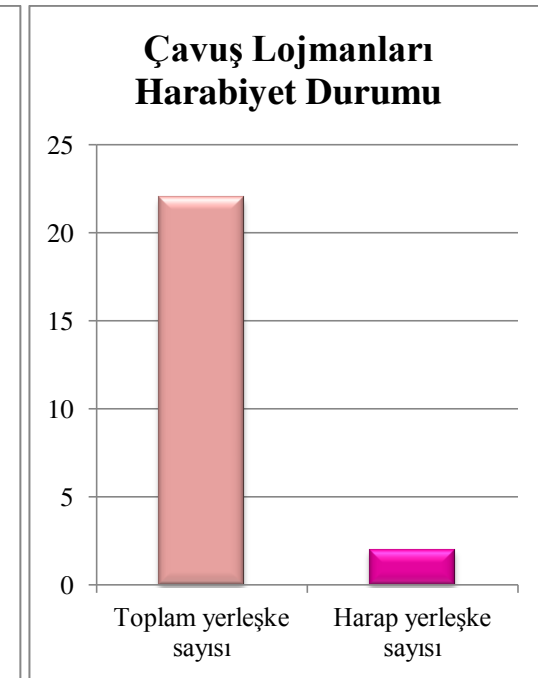
Şekil 5.39 İzmir- Aydın demiryolu çavuş lojmanları tescil durumu.



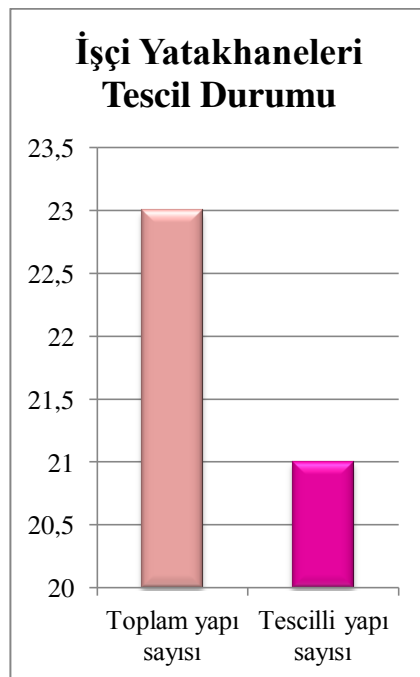
Şekil 5.40 İzmir- Aydın demiryolu çavuş lojmanları yapısal sorun durumu.



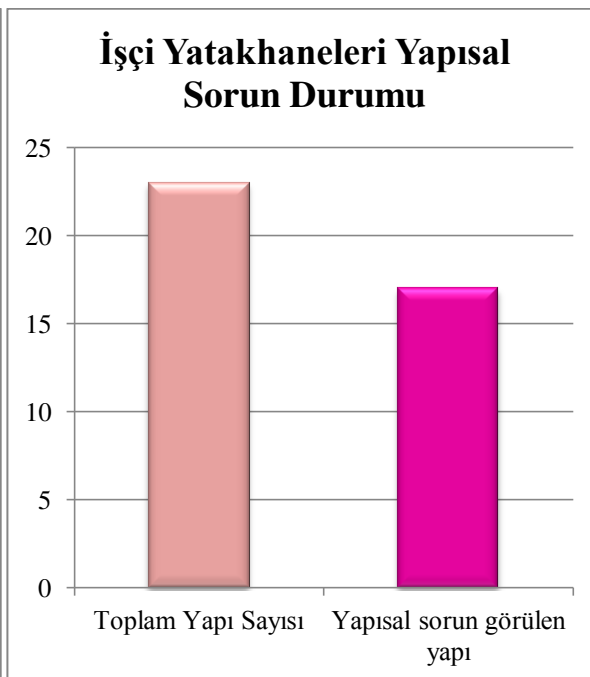
Şekil 5.41 İzmir- Aydın demiryolu çavuş lojmanları strüktürel sorun durumu.



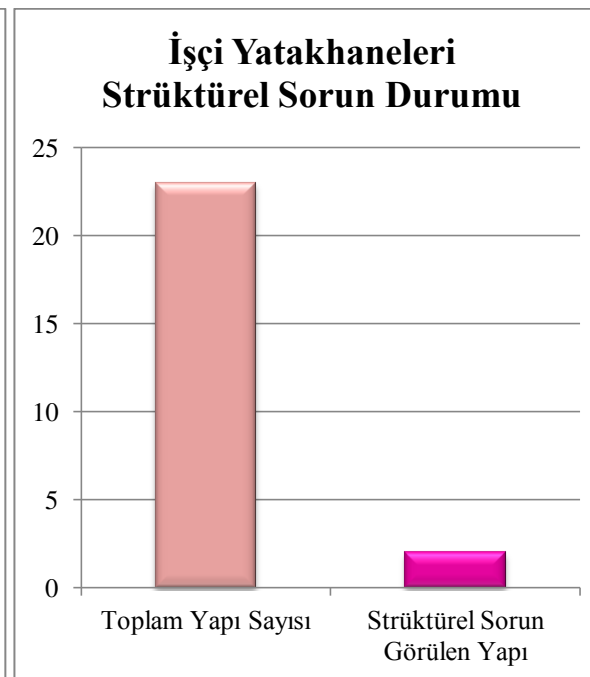
Şekil 5.42 İzmir- Aydın demiryolu çavuş lojmanları harabiyet durumu.



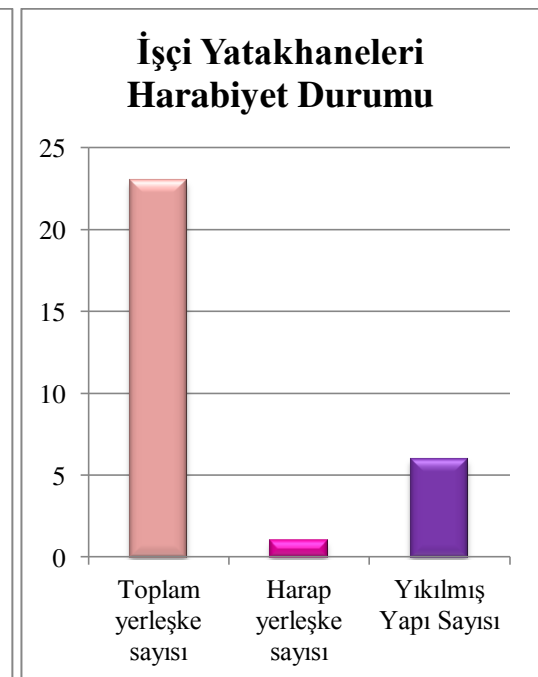
Şekil 5.43 İzmir- Aydın demiryolu işçi yatakhaneleri tescil durumu.



Şekil 5.44 İzmir- Aydın demiryolu işçi yatakhaneleri yapısal sorun durumu.



Şekil 5.45 İzmir- Aydın demiryolu işçi yatakhaneleri strüktürel sorun durumu.



Şekil 5.46 İzmir- Aydın demiryolu işçi yatakhaneleri harabiyet durumu.

İzmir- Aydın demiryolu hattı ikamet yapılarının korunma durumunun görüldüğü Şekil 5.34’de yapılan inceleme sonucu,

Tespit edilen 38 istasyon şefi lojman yapısının 32 adedinin günümüze ulaştığı ve ulaşanların tamamının tescilli olduğu görülmüştür.

13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

İstasyon şefi lojmanı yapıları;

Tescilli İstasyon şefi lojmanı yapıları (günümüze ulaşanlar) oranı % 79;

Tamamen yıkılmış olan istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 21

Günümüze ulaşan 32 adet istasyon şefi lojmanı yapısında;

İyi durumda olan istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 36;

Yapısal sorun görülen istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 16;

Strüktürel sorun görülen istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 16;

Harap durumda olan istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 16;

Sonuç olarak, hat genelinde günümüze ulaşmış olan istasyon şefi lojmanlarının tamamı tescillenmiştir. Yıkılmış yapı oranı %16, yapısal sorun %16, strüktürel sorun %16 ve harabiyet %16 olarak tespit edilmiştir (Şekil 5.35, 5.36, 5.37, 5.38).

İzmir- Aydın demiryolu hattı ikamet yapılarının korunma durumunun görüldüğü Şekil 5.34’de yapılan inceleme sonucu,

Tespit edilen 30 çavuş lojman yapısının 18 adedinin günümüze ulaştığı ve ulaşanların tamamının tescilli olduğu görülmüştür.

13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

Çavuş lojmanı yapıları;

Tescilli çavuş lojmanı yapıları (günümüze ulaşanların tamamı) oranı % 60;

Tamamen yıkılmış olan çavuş lojmanı yapısı oranı % 40

Günümüze ulaşan 18 adet çavuş lojmanı yapısında;

İyi durumda olan çavuş lojmanı yapısı oranı % 73;

Yapısal sorun görülen çavuş lojmanı yapısı oranı % 75;

Strüktürel sorun görülen çavuş lojmanı yapısı oranı % 9;

Harap durumda olan çavuş lojmanı yapısı oranı % 9;

Sonuç olarak, hat genelinde günümüze ulaşmış olan çavuş lojmanlarının tamamı tescillenmiştir. Yıkılmış yapı oranı %35, yapısal sorun %9, strüktürel sorun %9 ve harabiyet %9 olarak tespit edilmiştir (Şekil 5.39, 5.40, 5.41, 5.42).

İzmir- Aydın demiryolu hattı ikamet yapılarının korunma durumunun görüldüğü Şekil 5.34’de yapılan inceleme sonucu,

Tespit edilen 23 işçi yatakhane yapılarının 21 adedinin günümüze ulaştığı ve ulaşanların tamamının tescilli olduğu görülmüştür.

13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

İşçi yatakhane yapıları;

Tescilli işçi yatakhane yapıları (günümüze ulaş. tamamı) oranı % 61;

Tamamen yıkılmış olan işçi yatakhane yapısı oranı % 39

Günümüze ulaşan 21 adet işçi yatakhane yapısında;

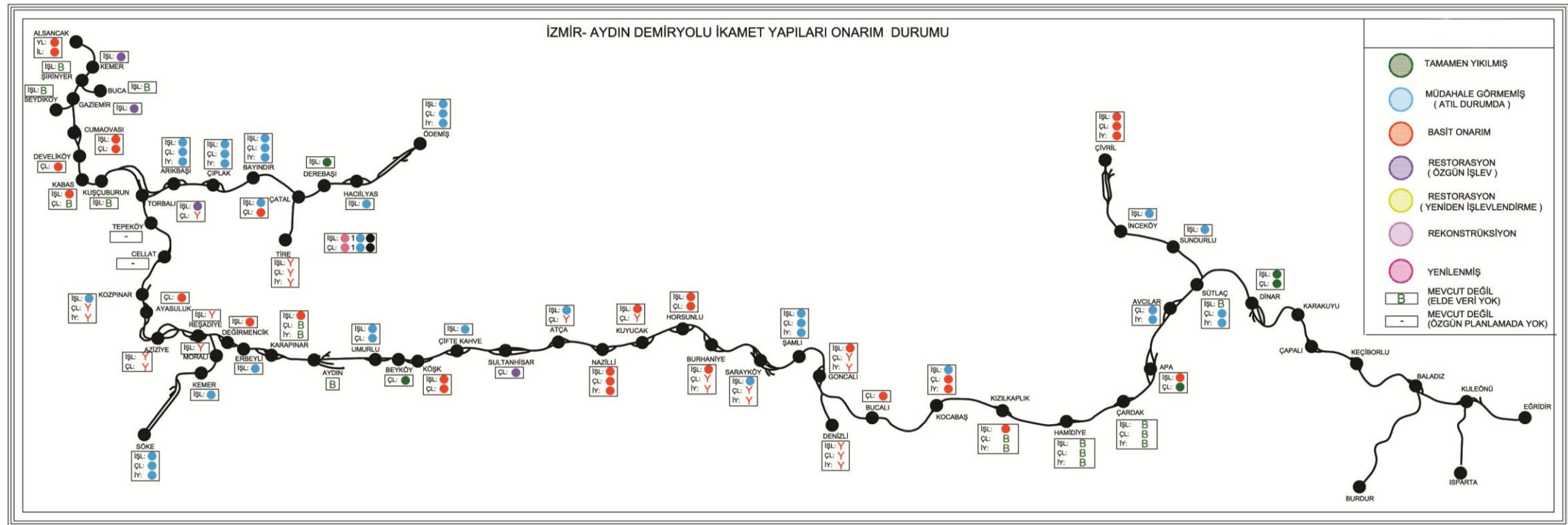
İyi durumda olan istasyon işçi yatakhane yapısı oranı % 0;

Yapısal sorun görülen işçi yatakhane yapısı oranı % 96;

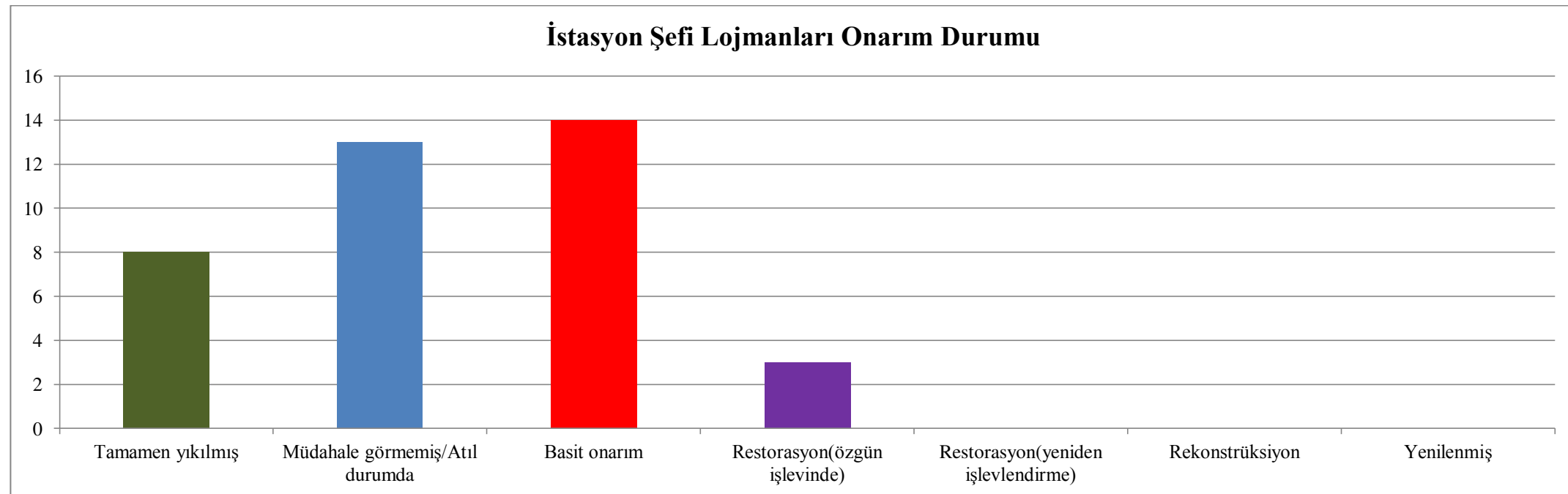
Strüktürel sorun görülen işçi yatakhane yapısı oranı % 96;

Harap durumda olan işçi yatakhane yapısı oranı % 4;

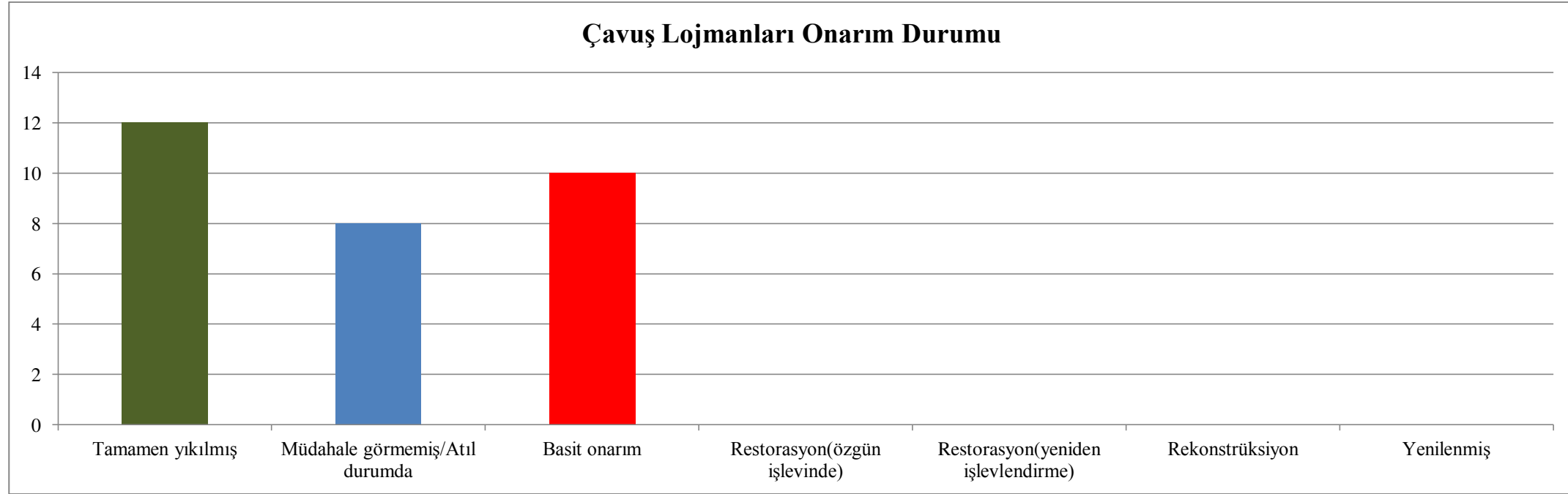
Sonuç olarak, hat genelinde günümüze ulaşmış olan işçi yatakhane yapılarının tamamı tescillenmiştir. Yıkılmış yapı oranı %9, yapısal sorun %96, strüktürel sorun %96 ve harabiyet %4 olarak tespit edilmiştir (Şekil 5.43, 5.44, 5.45, 5.46).



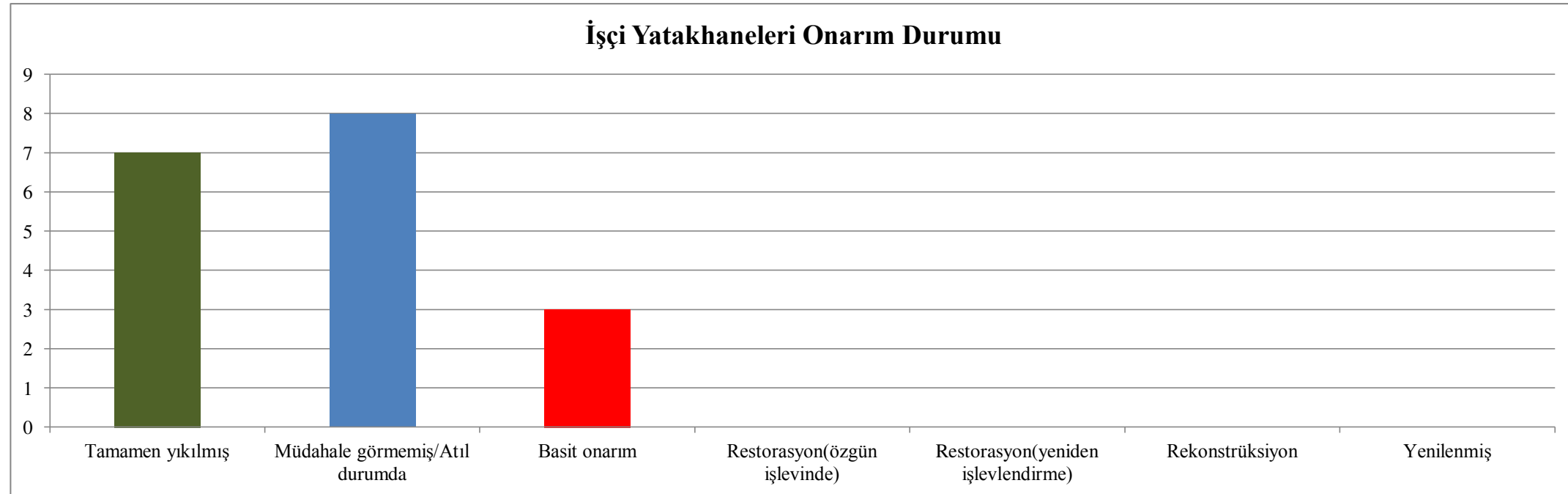
Şekil 5.47 İzmir- Aydın demiryolu ikamet yapıları onarım durumu.



Şekil 5.48 İzmir- Aydın demiryolu istasyon şefi lojmanları onarım durumu.



Şekil 5.49 İzmir- Aydın demiryolu çavuş lojmanları onarım durumu.



Şekil 5.50 İzmir- Aydın demiryolu işçi yatakhaneleri onarım durumu.

İzmir- Aydın demiryolu hattı ikamet yapılarının onarım durumunun görüldüğü Şekil 5.47’de yapılan inceleme sonucu,

Tespit edilen 38 istasyon şefi lojman yapısının 32 adedinin günümüze ulaştığı ve ulaşanların tamamının tescilli olduğu görülmüştür.

13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

İstasyon şefi lojmanı yapıları;

Tescilli İstasyon şefi lojmanı yapıları (günümüze ulaşanlar) oranı % 79;

Tamamen yıkılmış olan istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 21

Günümüze ulaşan 32 adet istasyon şefi lojmanı yapısında;

Müdahale görmemiş/ atıl durumda istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 34;

Basit onarım yapılmış istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 37;

Restorasyon (özgün işlevinde) istasyon şefi lojmanı yapısı oranı % 8;

Sonuç olarak, hat genelinde günümüze ulaşmış olan istasyon şefi lojmanlarının %34 oranında atıl durumda olduğu, %37 oranında basit onarım gördüğü, %8 gibi düşük bir oranda da restorasyon (özgün işlevinde) uygulaması olduğu tespit edilmiştir. Yıkılmış yapı oranı %21 gibi oldukça yüksek bir orandır (Şekil 5.48).

İzmir- Aydın demiryolu hattı ikamet yapılarının onarım durumunun görüldüğü Şekil 5.47’de yapılan inceleme sonucu,

Tespit edilen 30 çavuş lojman yapısının 18 adedinin günümüze ulaştığı ve ulaşanların tamamının tescilli olduğu görülmüştür.

13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

Çavuş lojmanı yapıları;

Tamamen yıkılmış olan çavuş lojmanı yapısı oranı % 40

Müdahale görmemiş/ atıl durumda çavuş lojmanı yapısı oranı % 27;

Basit onarım yapılmış istasyon çavuş yapısı oranı % 33;

Sonuç olarak, hat genelinde günümüze ulaşmış olan çavuş lojmanlarının %27 oranında atıl durumda olduğu, %33 oranında basit onarım gördüğü, hiçbir çavuş lojmanında restorasyon uygulaması yapılmadığı tespit edilmiştir. Yıkılmış yapı oranı %40 gibi oldukça yüksek bir orandır (Şekil 5.49).

İzmir- Aydın demiryolu hattı ikamet yapılarının onarım durumunun görüldüğü Şekil 5.47’de yapılan inceleme sonucu,

Tespit edilen 18 işçi yatakhane yapısının 11 adedinin günümüze ulaştığı ve ulaşanların tamamının tescilli olduğu görülmüştür.

13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

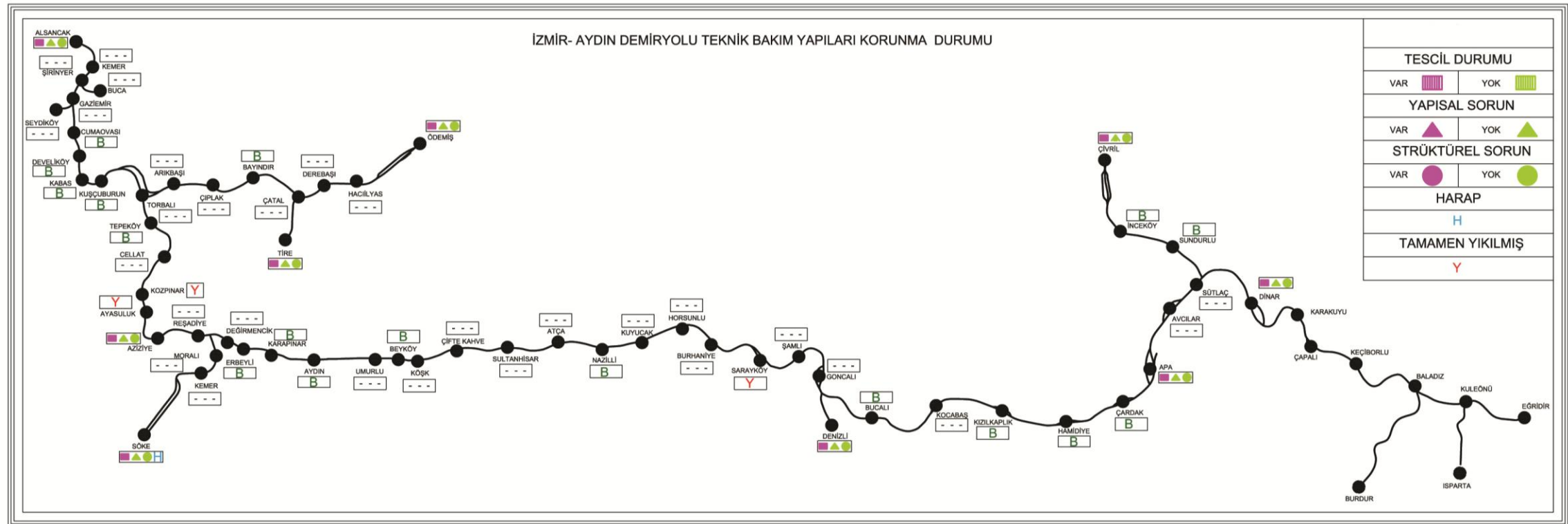
İşçi yatakhane yapıları;

Tamamen yıkılmış olan işçi yatakhane yapısı oranı % 39

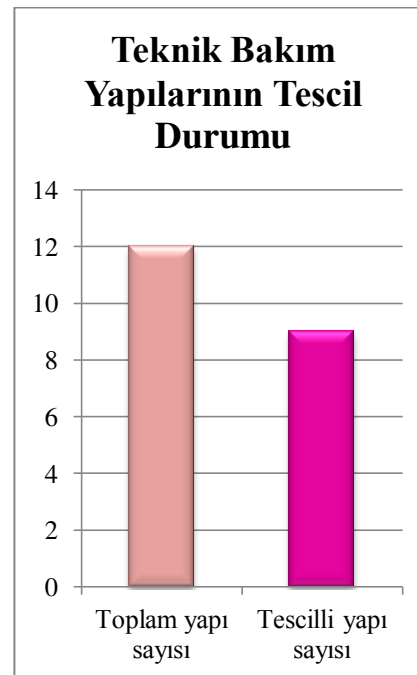
Müdahale görmemiş/ atıl durumda işçi yatakhane yapısı oranı % 44,3;

Basit onarım yapılmış işçi yatakhane yapısı oranı % 16,7;

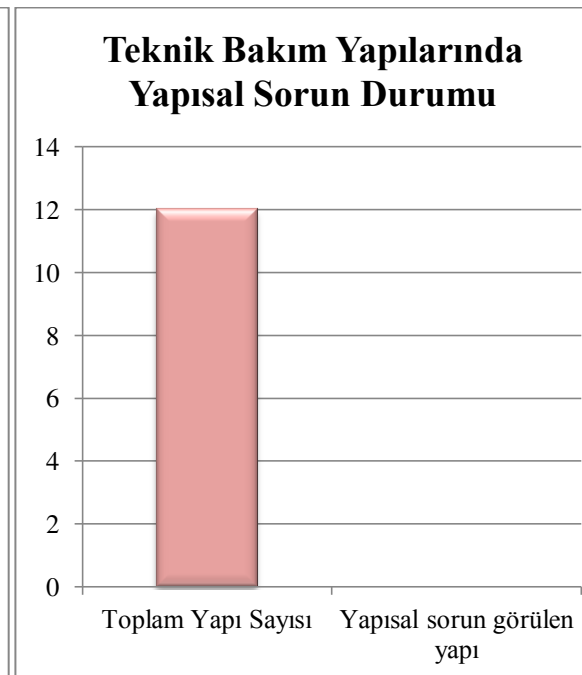
Sonuç olarak, hat genelinde günümüze ulaşmış olan işçi yatakhanelerinin %44,3 oranında atıl durumda olduğu, %16,7 oranında basit onarım gördüğü, hiçbir işçi yatakhane yapısında restorasyon uygulaması yapılmadığı tespit edilmiştir. Yıkılmış yapı oranı %39 gibi oldukça yüksek bir orandır (Şekil 5.50).



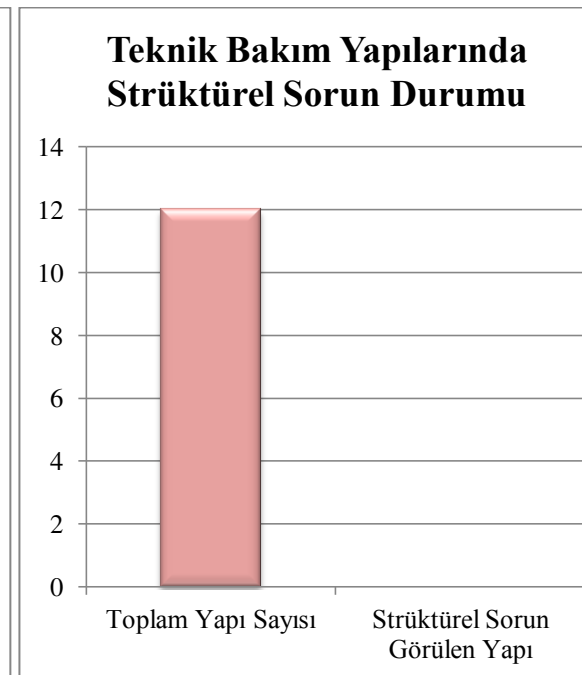
Şekil 5.51 İzmir- Aydın demiryolu teknik bakım yapıları korunma durumu.



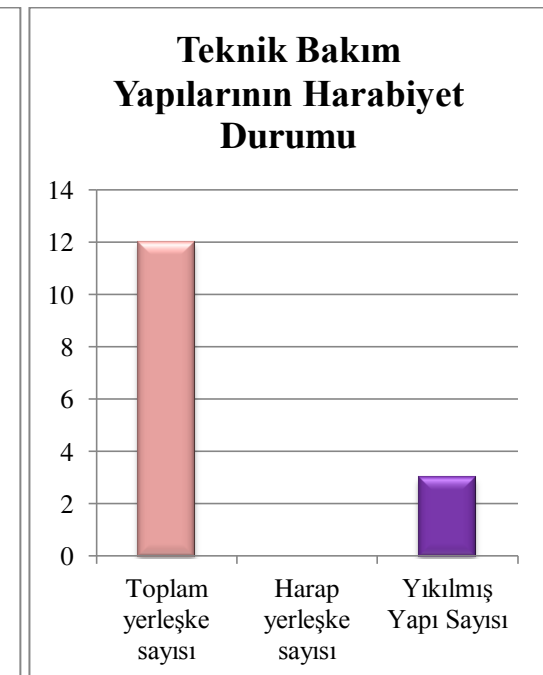
Şekil 5.52 İzmir- Aydın demiryolu teknik bakım yapıları tescil durumu.



Şekil 5.53 İzmir- Aydın demiryolu teknik bakım yapıları yapısal sorun durumu.



Şekil 5.54 İzmir- Aydın demiryolu teknik bakım yapıları strüktürel sorun durumu.



Şekil 5.55 İzmir- Aydın demiryolu teknik bakım yapıları harabiyet durumu.

İzmir- Aydın demiryolu hattı teknik bakım yapılarının korunma durumunun görüldüğü Şekil 5.51' de yapılan inceleme sonucu,

Tespit edilen 12 adet teknik bakım yapısının, günümüze ulaşan örneklerinin tamamının tescilli olduğu görülmüştür. Toplam teknik bakım yapılarında strüktürel ya da yapısal sorun tespit edilmemiştir. 3 tanesi tamamıyla yıkılmıştır.

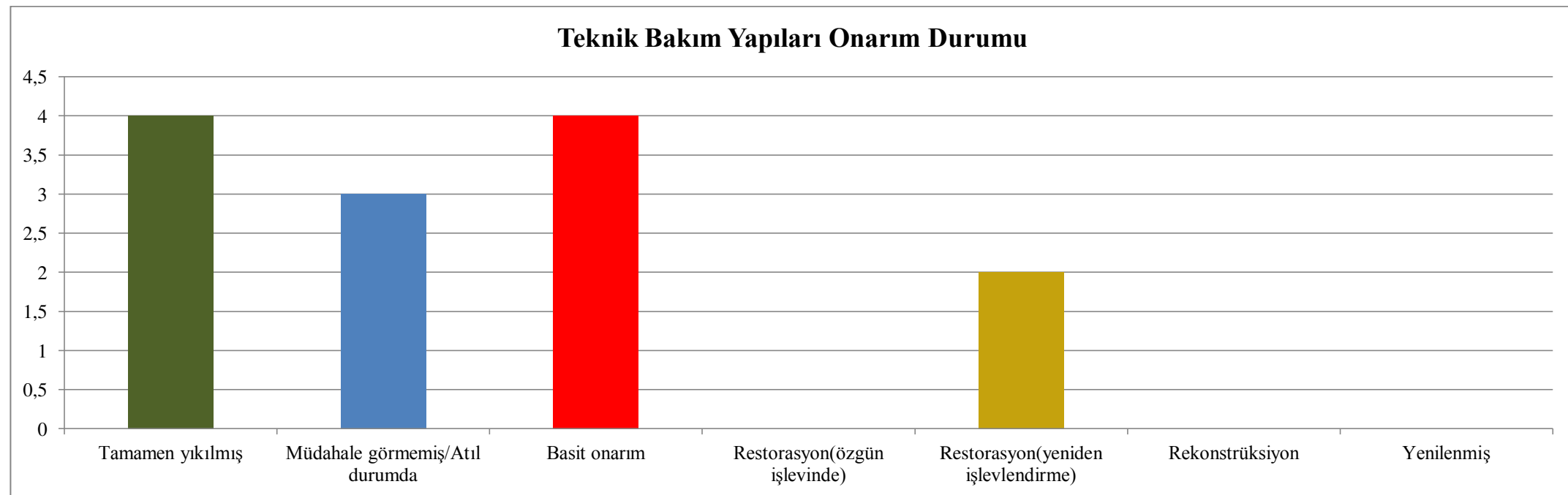
13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

Teknik bakım yapılarında;
 Tescilli teknik bakım yapısı oranı % 75;
 Yapısal sorun görülen teknik bakım yapısı oranı % 0;
 Strüktürel sorun görülen teknik bakım yapısı oranı % 0;
 Harap durumda olan teknik bakım yapısı oranı % 0;
 Tamamen yıkılmış teknik bakım yapısı oranı % 25

Sonuç olarak, hat genelinde demiryolu taşımacılığında dizel ve elektrikli lokomotiflerin kullanılmaya başlanmasıyla işlevsiz kalan bu yapılar günümüzde atıl durumdadırlar. Demiryolu yapılarının korunması kavramının geç gelişmesi sonucu işlevini kaybeden teknik bakım yapılarında zaman içerisinde kayıplar görülmüş ve günümüze ulaşamamıştır. Kozpınar, Ayasuluk (Selçuk), Sarayköy teknik bakım yapıları tamamen yok olmuşlardır. Mevcut yapılar atıl durumda olsalar da büyük oranda yapısal ve strüktürel sorun görülmemektedir.



Şekil 5.56 İzmir- Aydın demiryolu teknik bakım yapıları onarım durumu.



Şekil 5.57 İzmir- Aydın demiryolu teknik bakım yapıları onarım durumu değerlendirmesi.

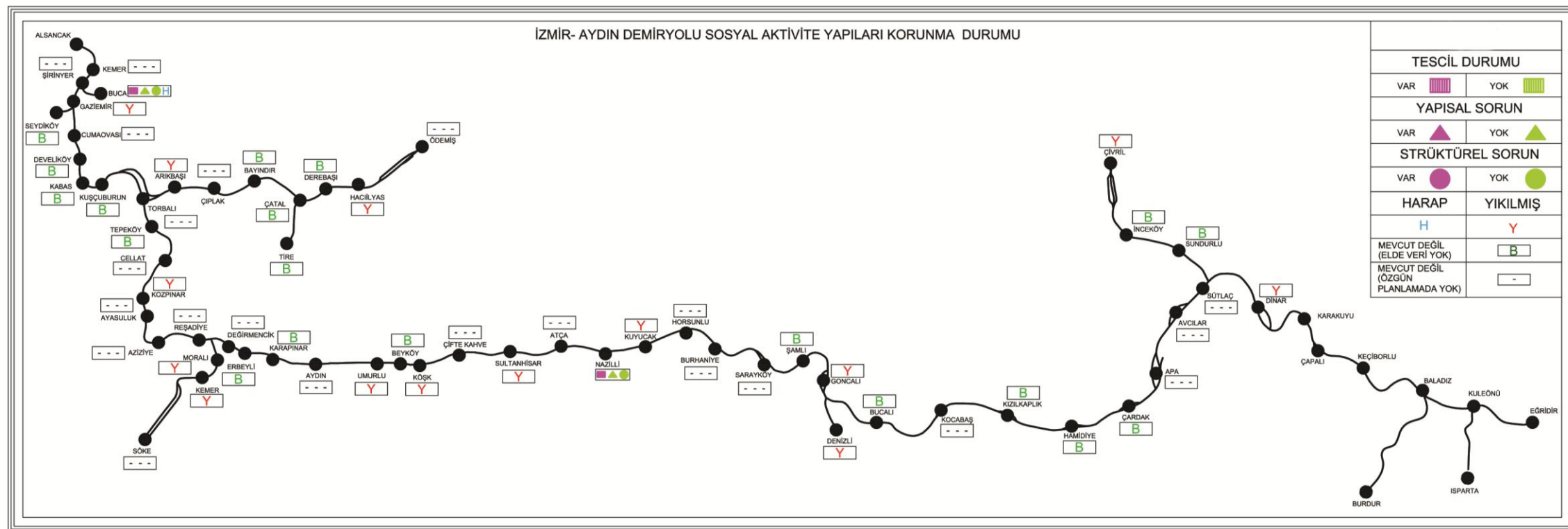
İzmir- Aydın demiryolu hattı teknik bakım yapılarının onarım durumunun görüldüğü Şekil 5.56'da, yapılan inceleme sonucu,

İzmir- Aydın demiryolu hattının teknik bakım yapısı tespit edilen 12 yerleşkesine bakıldığında bu yapılarla ilgili özgün işlevinde restorasyon uygulaması görülmemektedir.

Teknik bakım yapılarının onarım durumuna bakıldığında;
 Tamamen yıkılmış teknik bakım yapısı oranı % 25;
 Hiç müdahale görmemiş teknik bakım yapısı oranı %25;
 Basit onarım uygulamaları % 33,3 oranında;
 Restorasyon uygulamaları, yeniden işlevlendirmelerle birlikte % 16,7;

tespit edilmiştir.

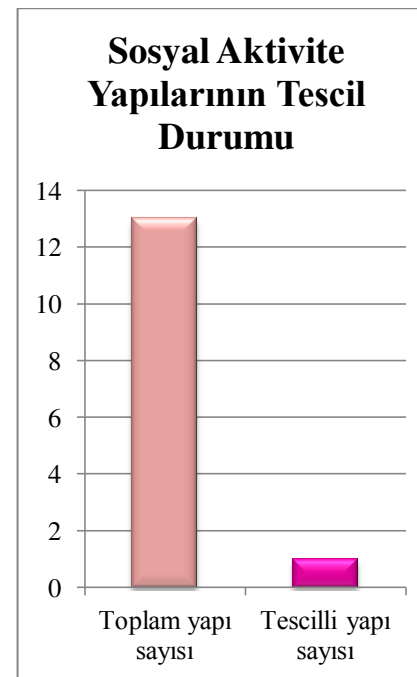
Sonuç olarak, inşa edildikleri dönemde bölgede teknik anlamda inşa edilmiş ilk yapılar olan demiryolu teknik bakım yapıları, demiryoluna hizmet dışında, tarımın makineleşmesi, tarım makinelerinin bakımı ve onarımı, bölgenin ilk yerli teknik adamlarının yetiştirildiği merkezler olması bakımından önem taşımaktadırlar. Ancak hat genelinde incelendiğinde sadece Denizli ve kısmen de Dinar yerleşkelerinde özgün işlevinde kullanılmaktadırlar. Tire yerleşkesinde, sanat galerisi olarak yeniden işlevlendirilen yapı, Aziziye (Çamlık) yerleşkesinde de müze olarak işlevlendirilmiştir.



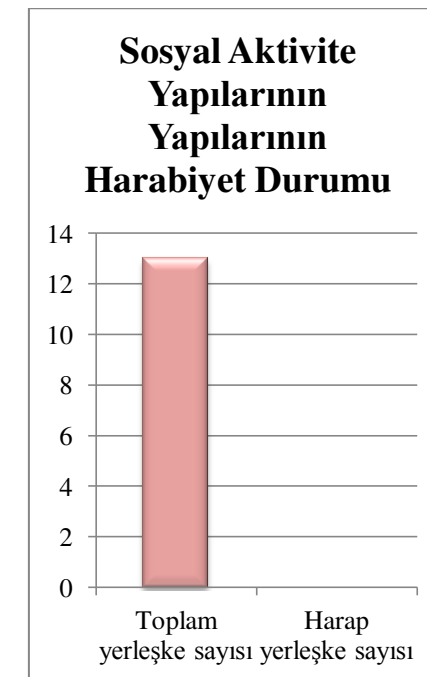
Şekil 5.58 İzmir- Aydın demiryolu sosyal aktivite yapıları korunma durumu.



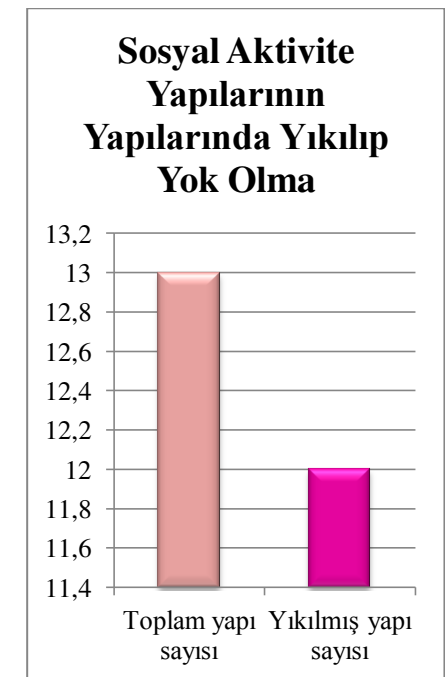
Şekil 5.59 İzmir- Aydın demiryolu sosyal aktivite yapılarının hat üzerindeki durumu.



Şekil 5.60 İzmir- Aydın demiryolu sosyal aktivite yapılarının tescil durumu.



Şekil 5.61 İzmir- Aydın demiryolu sosyal aktivite yapılarının harabiyet durumu.



Şekil 5.62 İzmir- Aydın demiryolu sosyal aktivite yapılarının yıkılıp yok olma durumu.

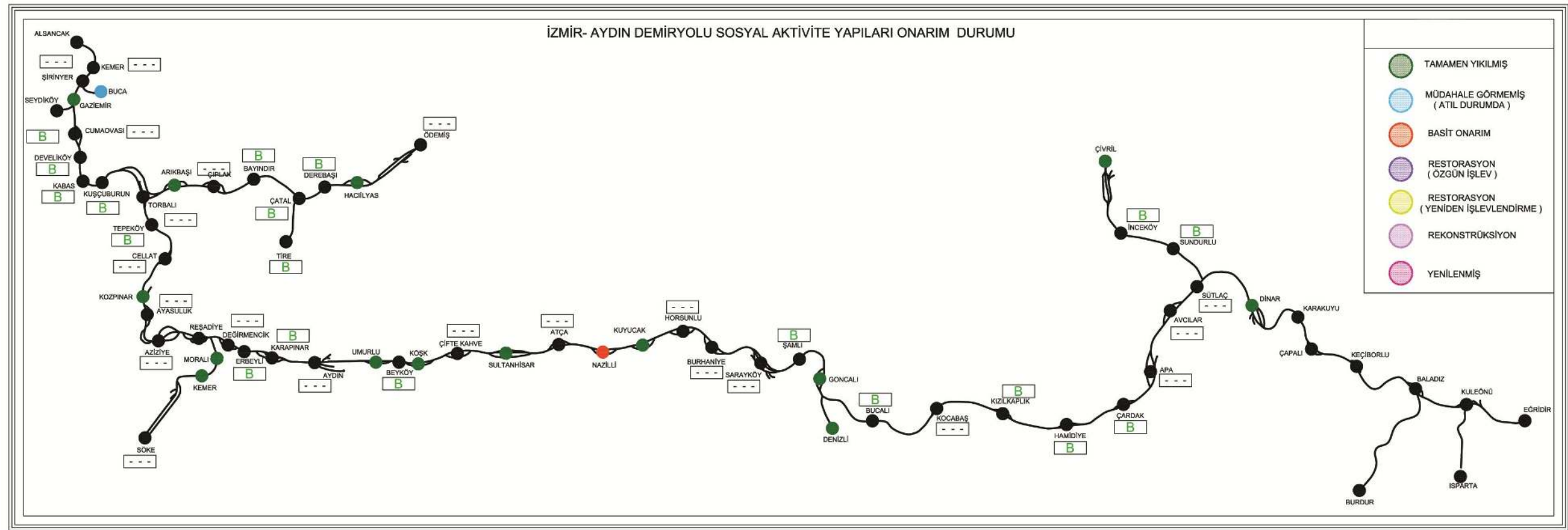
İzmir- Aydın demiryolu hattı sosyal aktivite yapılarının korunma durumunun görüldüğü Şekil 5.58’de, yapılan inceleme sonucu,

Tespit edilen 13 adet sosyal aktivite yapısından, günümüzde sadece Nazilli sosyal aktivite yapısının tescilli olduğu görülmüştür. Bu yapıda strüktürel ya da yapısal sorun tespit edilmemiştir. Geriye kalan 12 adet sosyal aktivite yapısı yıkılmıştır.

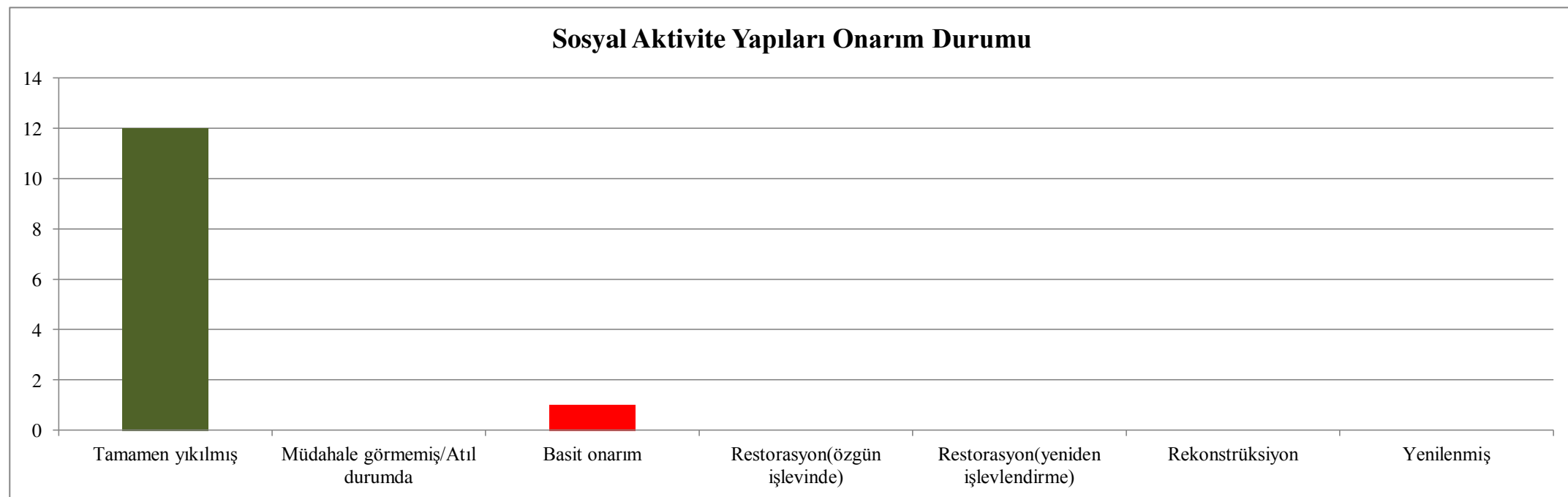
13 adet yerleşke ile ilgili elde veri bulunmadığından tespit yapılamamıştır.

Sosyal aktivite yapılarında;
 Tescilli sosyal aktivite yapısı oranı % 7,7;
 Yapısal sorun görülen sosyal aktivite yapısı oranı % 0;
 Strüktürel sorun görülen sosyal aktivite yapısı oranı % 0;
 Harap durumda olan sosyal aktivite yapısı oranı % 0;
 Tamamen yıkılmış sosyal aktivite yapısı oranı % 92,3

Sonuç olarak, görülmektedir ki, hat üzerinde yer alan sosyal aktivite yapılarının, 1 adedi yığma kâgir sistemde inşa edilirken, 2 adedi karkas sistemde inşa edilmişlerdir. Geriye kalan 10 adet sosyal aktivite yapısı ile elde veri bulunmamaktadır. Kullanılan yapı malzemesi, Buca yerleşkesinde taş ve tuğla iken, Nazilli ve Denizli yerleşkelerinde ahşap malzeme ile karkas sistemde inşa edilmişlerdir. Küçük ölçekli yerleşkelerde, demiryolu ulaşımının daha az tercih edilen bir model hale gelmesiyle birlikte sosyal aktivite yapıları da yerleşke içindeki diğer yapılarla birlikte işlevini yitirirken, kimi yerleşimlerin de gelişerek nüfuslarının artması sonucu yerleşke kapasitesinin arttırılması amacıyla yıkıma gidilerek yeni demiryolu yapıları inşa edilmesi sonucu yok olmuşlardır.



Şekil 5.63 İzmir- Aydın demiryolu sosyal aktivite yapıları onarım durumu.



Şekil 5.64 İzmir- Aydın demiryolu sosyal aktivite yapıları onarım durumu değerlendirme.

İzmir- Aydın demiryolu hattı sosyal aktivite yapılarının onarım durumunun görüldüğü Şekil 5.63’de, yapılan inceleme sonucu, İzmir- Aydın demiryolu hattının sosyal aktivite yapısı tespit edilen 13 yerleşkesine bakıldığında %92 gibi yüksek bir oranda yıkılmış olduğu görülmektedir. Ayakta kalan tek örnek Nazilli yerleşkesinde olup bu yapıda da restorasyon uygulaması görülmemektedir.

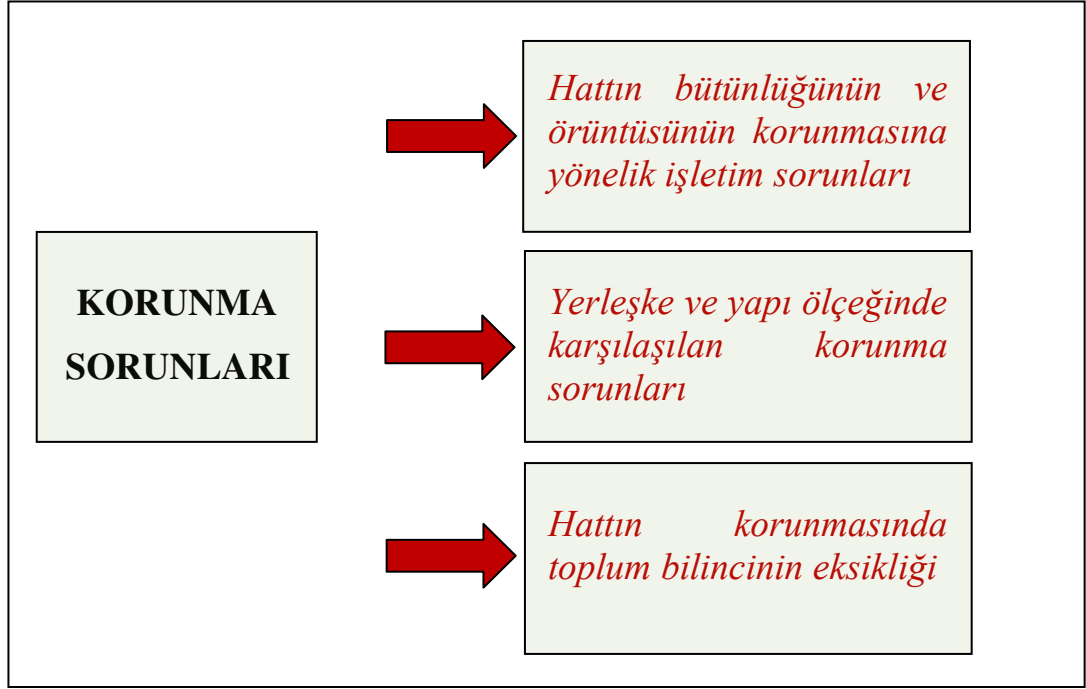
Sosyal aktivite yapılarının onarım durumuna bakıldığında;
 Tamamen yıkılmış sosyal aktivite yapısı oranı % 92,3;
 Hiç müdahale görmemiş sosyal aktivite yapısı oranı %0;
 Basit onarım uygulamaları % 7,7 oranında;
 Restorasyon uygulamaları, yeniden işlevlendirmelerle birlikte % 0;

tespit edilmiştir.

Sonuç olarak, hat boyunca yer alan küçük şehir, kasaba ve köylerde, istasyon yerleşkelerinin yapıları, içinde bulundukları yerleşimlerin gösterişli ve dikkat çeken birer önemli sosyal çekim merkezleri haline gelmişlerdir. Demiryolunun inşası, bu küçük yerleşimlerin durağan yaşantısına, heyecan ve hareket getirmiştir. Trenin geçişi “seyirlik” bir olay haline gelmiş ve yakın çevrelerinde açılan istasyon kahveleri, çay bahçeleri ve en son olarak da gar lokantalarıyla birer sosyalleşme mekânına dönüşmüşlerdir.

Günümüze sadece bir örnek ulaşmış olsa da Batı Anadolu’nun iç bölgelerinin dış dünya ile bağlantısı haline gelen demiryolu yapılarının sosyalleşme mekânları olan sosyal aktivite yapıları yerleşkelerin önemli yapılarındandır.

Yukarıda hat ölçeğinde ve İzmir-Aydın demiryolu yerleşke ölçeğinde yapılan tespitlerde elde edilen veriler ışığında İzmir-Aydın demiryolu yerleşkelerinin korunma sorunları, Şekil 5.65’te gösterilen üç ana başlık altında toplanmıştır.



Şekil 5.65 İzmir-Aydın demiryolu korunma sorunları.

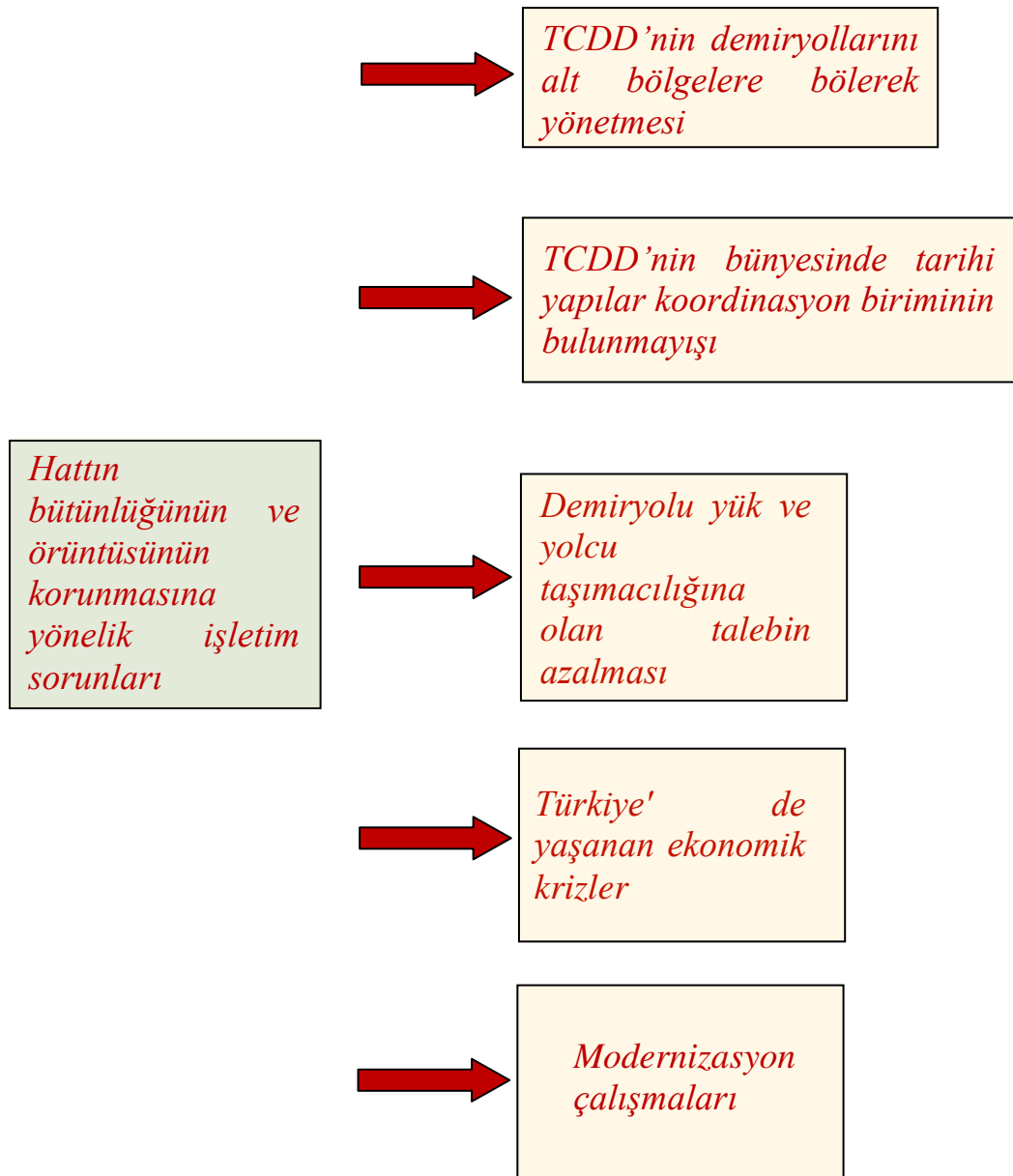
5.1.1 Hat bütünlüğünün ve örüntüsünün korunmasına yönelik işletim sorunları

1950’li yıllardan itibaren uygulanan devlet politikaları sonucu düşüş eğilimi gösteren demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı, İzmir- Aydın demiryolu hattını da aynı yönde etkilemiştir. Giderek azalan talep ve yetersiz yatırımlar, hattın bütünlüğünün ve özgün örüntüsünün korunmasını güçleştirmiştir.

TCDD’nin demiryollarını alt bölgelere bölerek yönetmesi ve tarihi demiryolu hatlarının farklı bölge müdürlüklerinin sorumluluğunda olması, bu hatların hat ölçeğinde ve ülke ölçeğinde bütüncül bir politika geliştirilerek korunmasını güçleştirmektedir. TCDD, Şekil 5.67’de belirtildiği gibi demiryolu şebekesini yedi ayrı bölgeye ayırarak yönetmektedir. Yönetmelik açısından şebekenin belli bölgelere ayrılmış olması bir kolaylık olsa da demiryolu mirasının korunması açısından hatların bir bütün olarak yönetilmemesi sorun oluşturmaktadır. Bu düzen içinde

İzmir- Aydın demiryolu hattının Alsancak ile Kaklık Yerleşkesi arası 3. Bölge yetki sınırı içinde kalıp, İzmir merkezli yönetilirken, Kaklık ile Eğirdir Yerleşkesi arası ise 7. Bölge yetki sınırı içinde kalıp Afyon merkezli yönetilmektedir.

Tarihi demiryolu hatlarının farklı bölge müdürlüklerinin sorumluluğunda olması yanı sıra TCDD' nin yapısında tarihi demiryolu yapıları ile ilgilenen ayrı bir koordinasyon biriminin bulunmaması da hem envanter çalışmalarını, hem de bakım-onarım ve restorasyon çalışmalarını güçleştirmektedir.



Şekil 5.66 Hattın bütünlüğünün ve örüntüsünün korunmasına yönelik işletim sorunları.



Şekil 5.67 TCDD demiryolu şebekesi bölgeleri.

Tarihi demiryolları için ayrı bir koordinasyon birimin olmaması düzenli ve kaydı tutulan bir arşivin olamamasına da sebep olmaktadır. Son derece değerli olan demiryolu yapılarına ait özgün çizimler, çoğu zaman yakın dönemde hazırlanmış tadilat projeleri ile birlikte arşivlenebilmektedir.



Şekil 5.68 Atıl durumdaki yolcu bekleme/ idare yapısı, Şamlı yerleşkesi 2010.

Demiryolu taşımacılığına olan talebin azalması hat bütünlüğünün korunmasının önündeki bir diğer engeldir. Talebin azalması sonucu, ana hat üzerindeki küçük istasyonlar kullanım dışı kalmıştır (Şekil 5.68). Ana hat üzerinde yer alan 46 yerleşke, şube hatları üzerinde yer alan 15 yerleşke ve banliyö hatları üzerinde yer alan 2 yerleşke üzerinde yapılan kullanım durumuna yönelik tespit çalışması Şekil 5.8’de gösterilirken, kullanım durumuna ilişkin tespitlerin gruplanması Şekil 5.9’da verilmiştir.

Türkiye’de yaşanan ekonomik krizler de hattın bütünlüğünün korunmasını güçleştirmiştir.

1. 1988’e gelindiğinde, zarar ettiği gerekçesiyle Afyon-Denizli demiryolu hattına bağlanan Çivril Şube hattı da ulaşıma kapatılmıştır.

Hattın kapatılması sonucu:

- Çivril Şube hattı üzerindeki Sundurlu ve İnceköy Yerleşkeleri atıl kalmıştır.

Doğa tahribatı ve yangın sonucu her iki yerleşke de kullanılmaz durumdadır (Şekil 5.69, 5.70).



Şekil 5.69 Atıl durumdaki yolcu bekleme ve idare yapısı, Sundurlu Yerleşkesi, 2010.



Şekil 5.70 Yangın geçirmiş ve harap olmuş yolcu bekleme idare yapısı, İnceköy Yerleşkesi, 2010.

- Demiryolu hattı insan tahribatına maruz kalmış, demir profilleri ve ahşap traversleri sökülüştür (Şekil 5.71).



Şekil 5.71 Atıl durumda ve yer yer sökülüş demiryolu hattı, Çivril şube hattı.

Özgün örüntüde çelik malzemeden yapılmış olan menfez ve köprüler yapım ve bakım maliyetlerinin daha ekonomik olması sebebiyle betonarme sistem ile yenilenmeye başlamıştır. Bu durum demiryolu hattının özgün geçit sisteminin korunmasını imkânsız hale getirmiştir. Sökülen özgün çelik putreller ya satılmış, ya da düzensiz bir şekilde TCDD depolarına gönderilmiştir.



Şekil 5.72 Söküldükten sonra hurda halindeki çelik köprü kirişleri- TCDD 3.Bölge Köprü Birimi Arşivi.

TCDD 3.Bölge Köprü Birimi tarafından mevcut mühendislik yapılarının çelik sistem yerine betonarme sistem ile yenilenmeleri şu gerekçeler ile açıklanmıştır:

-Makas ağırlığı artan lokomotiflerin yükünü karşılayabilmek amacıyla güçlendirilmesi gereken menfez ve köprülerin çelik ile güçlendirilmesinin yüksek maliyetli olması;

-Demiryolu geçitlerinin yapımında çakılla sıkıştırılan demiryolu traverslerinin betonarme sistemle daha kolay uygulanabilmesi;

-Çelik malzemenin bakım giderlerinin betonarmeye göre daha fazla olması;

-1980’li yıllarda TCDD Çelik Bakım Biriminin ekonomik gerekçelerle kapatılması;

Şekil 5.73, 5.74 ve 5.75’de sökülerek betonarme olarak yeniden inşa edilen 89. Kilometre Tire köprüsü görülmektedir.



Şekil 5.73 89.km Tire köprüsünün yenilenmeden önceki durumu- TCDD 3.Bölge Köprü Birimi Arşivi.



Şekil 5.74 89.km Tire köprüsünün yenilenmeden önceki durumu – TCDD 3.Bölge Köprü Birimi Arşivi.



Şekil 5.75 Betonarme olarak yenilenen 89.km Tire köprüsü-TCDD 3.Bölge Köprü Birimi Arşivi.

Son yıllarda yürütülen modernizasyon çalışmaları her ne kadar hattın kullanılma yoğunluğunu arttırmaya yönelik olsa da, kimi noktalarda hat bütünlüğünün korunmasına bir engeldir.

Bu kapsamda demiryolu hattı yenilenirken, tarihi istasyon yapılarının özgün işlevinde ya da yeniden işlevlendirme yöntemiyle değerlendirme olanakları araştırılmamış, özellikle küçük yerleşkeler atıl bırakılmıştır. Çiftkahve ve Kozpınar bu durumun en çarpıcı örneklerindendir (Şekil 5.76).



Şekil 5.76 Yolcu bekleme ve idare yapısı, Kozpınar Yerleşkesi, 2010.

Şehir içi toplu ulaşımında demiryolunun kullanımının yeniden canlandırma olanakları araştırılmadan karayolu taşımacılığına ağırlık verilmesi, banliyö hatlarının kapatılmasına ve istasyon binalarının da atıl kalmasına sebep olmuştur.



Şekil 5.77 İdari yapı, Seydiköy yerleşkesi, 2010.

İzmir-Aydın demiryolunun banliyö hatları olan Seydiköy ve Buca 1996 tarihinde yeterli yolcu talebi olmadığı gerekçesiyle kapatılmıştır. Her iki banliyö hattının da rayları sökülmüş olup, son durakları atıl durumdadır.



Şekil 5.78 “Kahve” yapısı, Buca yerleşkesi, 2010.

Alsancak Garı, Kemer, Gaziemir ve Cumaovası, 2010 yılında hizmete giren Egeray Banliyö hattının istasyonları arasında yer alarak yeniden yoğun olarak kullanılmaya başlanmışlardır. Bu uygulama demiryolu taşımacılığını özendirici olsa da, bazı sorunları da beraberinde getirmiştir.

-Banliyö hattının istasyonları planlanırken tarihi demiryolu yapılarının yeniden işlevlendirilerek banliyö hattı kullanıcıları ile bütünleştirilmeleri göz önünde bulundurulmamıştı.

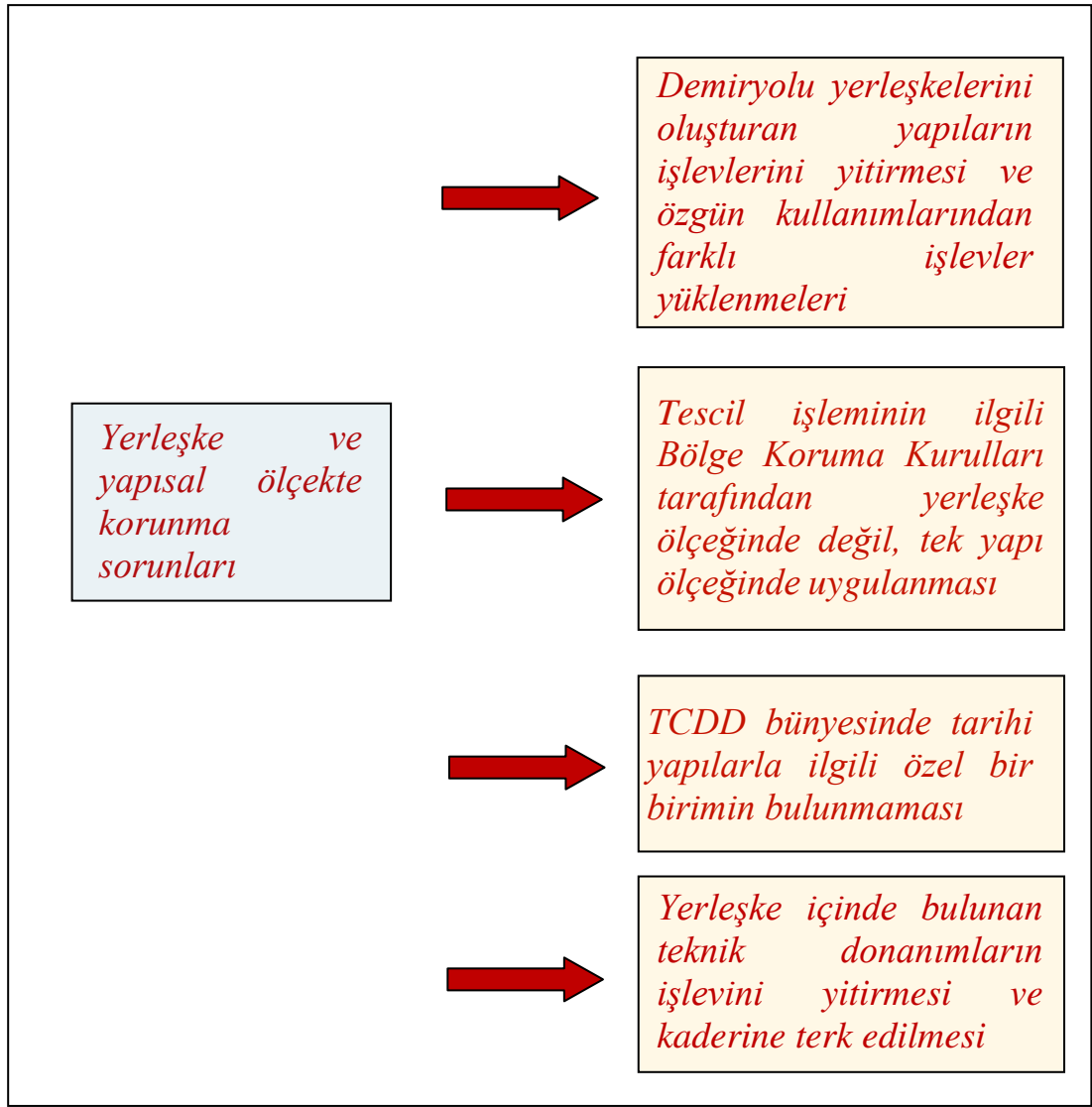


Şekil 5.79 Gaziemir Yerleşkesi, 2010.

-Yenilenen banliyö hattı, Şirinyer istasyonunda örneğinde olduğu gibi yer altına alınmıştır. Bu durum tarihi demiryolu yerleşkesinin hat ile bağlantısını kesmiştir ve eski istasyon alanı İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir. Bu düzenleme yapılırken alanın eski bir demiryolu yerleşkesi olduğunu hatırlatan ve bölge halkını eski işlev ile ilgili bilgilendirecek herhangi bir detaya yer verilmemiştir.

5.1.2 Yerleşke ve yapısal ölçekte korunma sorunları

Demiryolu yük ve yolcu taşımacılığının 1950’li yıllardan itibaren sürekli gerilemesi, demiryolu yerleşkelerini oluşturan yapıların korunmalarını ve işlevlerini sürdürmelerini güçleştirmiştir.



Şekil 5.80 TCDD demiryolu şebekesi bölgeleri.

Demiryolu yerleşkelerini oluşturan yapıların işlevlerini yitirmesi ve özgün kullanımlarından farklı işlevler yüklenmeleri, yapıların özgün özelliklerinin yitirmelerinin yanı sıra, yerleşkelerin bütünlüğüne de zarar vermektedir.

Bunun en çarpıcı örneği kullanıma kapatılmış olan Çivril yerleşkesinde görülmektedir. Yerleşkenin yapıları farklı amaçlarla farklı kurumlara kiralanmış, demiryolu hattı sökülüştür. Bu durum demiryolu yerleşkelerinin bir bütün olarak korunmayıp, tek yapı ölçeğinde korunmalarının Çivril örneğinde olduğu gibi korumacılık anlamında yetersiz kalabildiğinin önemli bir göstergesidir.



Şekil 5.81 Atıl durumdaki yolcu bekleme/idare yapısı, Çivril yerleşkesi, 2010.



Şekil 5.82 Buharlı lokomotif, Çivril yerleşkesi, 2010.



Şekil 5.83 Basketbol sahası olarak işlevlendirilen, yarı açık depolama yapısı, Çivril yerleşkesi, 2010.



Şekil 5.84 İtfaiye olarak işlevlendirilmiş olan teknik bakım yapıları ve su deposu Çivril yerleşkesi, 2010.

Hattın kullanım yoğunluğu düşük olduğundan, faal olarak kullanılmakta olan yerleşkelerde de bazı yapı grupları işlevini yitirmiştir. Bu durumdan ağırlıklı olarak etkilenen “depolama yapıları”dır.

İşlevlerini yitiren bu yapılar, farklı işlevlerde kullanılmak üzere kiraya verilebildikleri gibi atıl durumda bırakılabilmektedirler. Kiralanan depolama yapıları, çoğunlukla yüklendikleri yeni işlevle bağlı olarak niteliksiz ekler alabilmekte ve mekân bütünlükleri bozulabilmektedir.



Şekil 5.85 Marangoz atölyesi olarak işlevlendirilmiş olan depolama yapısı, Kuyucak yerleşkesi, 2010.



Şekil 5.86 Niteliksiz malzeme ile kapatılmış yarı açık depolama yapısı, Köşk yerleşkesi, 2010.

Yapıların tescillenmesi işlemi ilgili Bölge Koruma Kurulları tarafından yerleşke ölçeğinde değil, tek yapı ölçeğinde uygulanmaktadır.

Birden fazla işlev grubunun bir araya gelmesiyle oluşan demiryolu yerleşkelerinin tek yapı ölçeğinde tescillenmeleri, yerleşkenin bir bütün olarak korunmasını engellemektedir.

Yerleşkelerin bir bütün olarak görülmemesi, TCDD tarafından projelendirme çalışmalarının da tek yapı ölçeğinde yapılmasına sebep olmaktadır. Bu çalışmalar genellikle yolcu bekleme ve idare yapıları ile depolama yapıları için yapılmakta olup, özellikle ikamet yapıları ile ilgili hiçbir yerleşkede projelendirme veya restorasyon çalışması yapılmamaktadır. Arşivde bulunan ikamet yapılarına ait projeler, zaman içerisinde yapılmış tadilat uygulamaları için çıkarılmış basit krokiler şeklindedir. Restorasyon uygulamaları yerleşke bazında ele alınmamakta, daha çok yolcu bekleme ve idare yapıları ile depolama yapılarını kapsamaktadır.

TCDD bünyesinde tarihi yapılar ile ilgili ayrı bir birim bulunmaması da nitelikli restorasyon uygulamalarının yapılamamasına sebep olmaktadır.

Restorasyon çalışmalarının yeni inşaat uygulamalarının yürütüldüğü birim tarafından kontrol edilmesi, restorasyon uygulamalarının konunun uzmanı personel ile denetlenememesine, dolayısıyla da uygulamaların niteliksiz olmasına sebep olmaktadır.

Yerleşke içinde bulunan teknik donanımların korunması, karşılaşılan bir diğer önemli sorundur.

Buharlı lokomotiflerin kullanımdan uzun yıllar önce kalkmış olması, demiryolu yük taşımacılığının karayolu taşımacılığına göre yüksek maliyetli olması, yerleşkelerdeki teknik donanımların az kullanılmasına ya da hiç kullanılmamasına sebep olmaktadır. Yerleşke içindeki teknik donanımlardan kullanılmakta olanların bakımları düzenli olarak yapılmaktadır. Kullanılmayan ve yerleşkenin personeli

tarafından korunmaya değer görülen donanım Alsancak Demiryolu Müzesi'ne gönderilmektedir. Korunmaya değer görülmeyenler ise yerleşkede atıl bırakılmıştır.



şekil 5.87 Ahşap y k arabası, Dazkırı yerleşkesi, 2010.



şekil 5.88 Kantar, Bayındır yerleşkesi, 2010.



Şekil 5.89 Ahşap el arabası, Bayındır yerleşkesi, 2010.

5.1.3 Hattın Korunmasında Toplum Bilincinin Eksikliği

Tarihi yapıların korunmasında toplumun bilinçlendirilmesinin önemi bilinmektedir. Kültür varlıklarının yaşatılması ve gelecek nesillere aktarılması ancak toplum tarafından sahiplenildiğinde mümkün olabilmektedir. Demiryolu mirası da endüstri mirası üst başlığı altında yer alan ve korunmaları yönünde çalışmaların dünyada son 50 yıldır gündeme gelmiş olan kültür varlıklarıdır. Ülkemizde ise demiryolu mirasının tartışılmaya başlanması daha yakın tarihlerde olabilmektedir. Bu konuda da diğer kültür varlıklarının korunmasında olduğu gibi toplumu bilinçlendirecek yeterli çalışma yapılmamaktadır.

Müzecilik, tanıtım ve korumanın yapılabilmesi için dünyada bilinen ve yaygın olarak kullanılan bir yöntemdir. Bu anlamda ülkemizde yapılmış en önemli çalışmalar Sirkeci Garı Demiryolu Müzesi, Alsancak Demiryolu Müzesi ve Çamlık Lokomotif Müzesidir. Bu çalışmalar, toplum bilincinin oluşturulmasında önemli adımlar olsa da dünyada bu konuda yapılan çalışmalarla karşılaştırıldığında yetersiz kalmaktadır.

Alsancak Demiryolu Müzesi'nin açılmış olması, demiryolu mirasının önemli bir parçası olan, işlevini yitirmiş teknik donanımın korunması açısından önemlidir. İncelemeler sırasında hat üzerindeki yerleşkelerde bulunan TCDD personeli arasında

tarihi yapılarla ilgili tüm evrakın ve ekipmanın Alsancak Demiryolu Müzesi’nde toplanmasının genel bir kabul olduğu görülmüştür. Ancak Alsancak Garı’na ait eski bir ikamet yapısının yeniden işlevlendirilmesi ile oluşturulan müze, her ne kadar olumlu bir gelişme olsa da, hem büyüklük olarak bu yoğunlukta bir sergilemeyi kaldıracak bir yeterliliğe sahip değildir hem de sergileme açısından profesyonel müzecilikten uzaktır. Bu durum oldukça zengin bir mirasa sahip olan bölgenin demiryolu mirasının hak ettiği şekilde sergilenmesine bir engeldir.

Avrupa’nın en büyük lokomotif müzesi olan Çamlık Lokomotif Müzesi ise oldukça zengin bir envantere sahip olsa da müze ile ilgili tanıtım problemi tespit edilmiştir (Şekil 5.90, 5.91). Demiryolu mirasımızın tanıtılması açısından çok önemli bir çalışma olmasına rağmen gereken ilgiyi görememektedir.



Şekil 5.90 Çamlık lokomotif müzesi, 2010.



Şekil 5.91 Çamlık lokomotif müzesi, 2010.

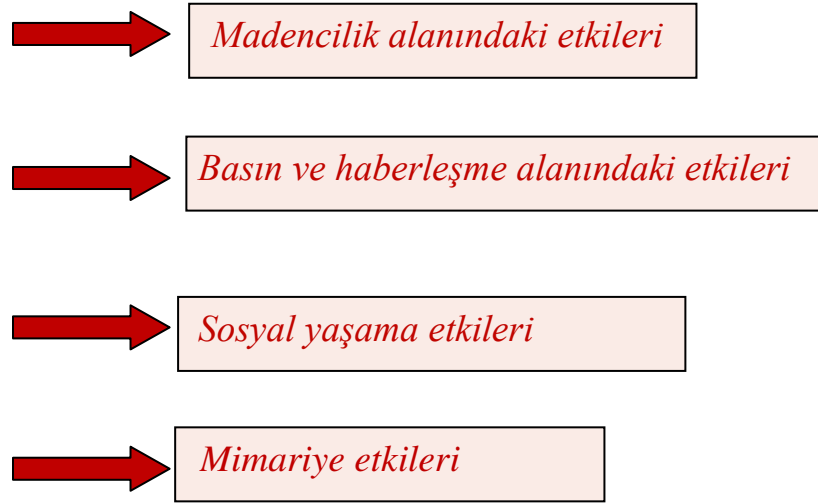
Günlük yaşantının bir parçası haline getirerek özgün işlevinde ya da yeniden işlevlendirerek koruma da kabul görmüş bir diğer yöntemdir. Bu anlamda Egeray Banliyö hattı projesi de önemli ancak yeteri kadar değerlendirilememiş bir diğer fırsattır. Banliyö hattı, demiryolu mirasımızın toplumun geniş kitlelerine tanıtılması açısından çok önemli bir fırsat olmasına rağmen tarihi yerleşkelerde düzenlenen yeni yolcu bekleme peronlarının tarihi demiryolu yapılarından soyutlanması, yolcuların bu tarihi miras ile bütünleşmelerini engellemiştir.

5.2 İzmir-Aydın Demiryolunun Çeşitli Alanlardaki Etkilerinin Değerlendirilmesi

Yapım aşamaları ve mimari özellikleri daha önceki bölümlerde verilen İzmir-Aydın demiryolu hattının, inşa amacı, yolcu ve yük taşımacılığı olsa da bölgede ticari ve ekonomik canlanmanın yanı sıra farklı yönlerde etkileri görülmüştür.

Asıl inşa amacının bir sonucu olarak bölgenin önce tarımsal ürün çeşitliliğini ve yoğunluğunu, ardından da maden üretimini arttırmıştır. Öncü değişimlerin tarım ve ticaret alanında yaşandığı bu gelişim Şekil 5.92’de verildiği gibi mimari, sosyal, endüstri ve gibi çok farklı alanda kendini göstererek, bölgeyi etkilemiş ve değişimine yol açmıştır.





Şekil 5.92 İzmir-Aydın demiryolunun çeşitli alanlardaki etkileri.

İzmir-Aydın Demiryolunun endüstrileşmeye etkileri;

Batı Anadolu’da endüstrileşme İzmir-Aydın demiryolunun inşasından sonra özellikle demiryolu kıyısında inşa edilen fabrika ve imalathanelerle hızlanmıştır. Özellikle Levantenlerin ve azınlıkların bu anlamda önemli yatırımları görülmüştür. Batı Anadolu’da görülen bu endüstri gelişmenin ihtiyaç duyduğu işgücü Aydın Demiryolu teknik bakım birimlerinde eğitilenler arasından sağlanmıştır (Tekeli ve İlkin, 2011, s.150).

Kurmuş’un da belirttiği gibi, 1890 yılından sonra Aydın Demiryolu şirketi teknik eleman eğitimi vermeye başlamıştır. Burada eğitim alanların küçük bir kısmı demiryolu şirketinin ihtiyacını karşılarken, büyük bir kısmı da Batı Anadolu’nun farklı bölgelerinde kendi işletmelerini açmışlardır (Kurmuş, 2007, s. 172- 173). Bu durum endüstrileşmenin daha da hızlanmasını sağlamıştır.

Fabrika ve imalathanelerin yanı sıra demiryolu yerleşkelerinin civarına, ihraç edilen malların işlenmesi ya da depolanması amacıyla imalathane ve depolar inşa edilmiştir. Bu yapılar, bölgenin ilk büyük endüstri yatırımlarından olmuşlardır. Demiryolu hattı kıyısındaki endüstrileşme Cumhuriyet döneminde de devam etmiştir.

İzmir-Aydın Demiryolunun tarım alanındaki etkileri;

Demiryolunun yapımı, tarımda da gelişim sağlamış, önceleri ulaşım ağının yetersiz olmasından dolayı sadece kendi ihtiyaçları için ya da az miktarda ihracat için ürün eken üretici, ulaşımın hızlanmasıyla daha fazla ürün yetiştirmeye başlamıştır. Bunların yanında, tarımda yavaş da olsa makineleşme başlamıştır. Makineleri “gâvur” icadı olarak gören halka, tanıtım yapabilmek için makineler demiryoluyla halka götürülmüş ve tanıtılmıştır. Makinelerin satışını yapan şirketler 1910 yılında bir tren kiralayarak Çivril’ kadar her istasyonda durarak makinelerin tanıtımı ve çalışmalarlarıyla ilgili gösteri yapmışlardır. Aynı şirketler Aydın demiryolu şirketi ile bir anlaşma yaparak, satılan makinelerin, demiryolu teknik bakım yapılarında az bir bedelle bakım ve onarımlarının teknisyenler tarafından yapılmasını sağlamışlardır (Kurmuş, 2007, s. 160- 162).

İzmir-Aydın Demiryolunun madencilik alanındaki etkileri;

İzmir- Aydın demiryolu öncesi Batı Anadolu’da ciddi madencilik faaliyetinin görüldüğü söylenemez. Ancak, XX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren maden işletimi ve satışı için verilen imtiyazlar da ciddi artışlar gözlenmektedir.

İzmir-Aydın Demiryolunun basın ve haberleşme alanındaki etkileri;

XIX. yüzyılda, Osmanlı devletinde, bölgesel olarak farklı özellikler gösteren basın, İzmir’deki kozmopolit toplum yapısı sonucu oldukça gelişim göstermiştir. Türkçenin yanı sıra başta Fransızca ve Rumca olmak üzere farklı dillerde yayın yapan bir basın hayatı oluşmuştur (Arıkan, s. 103- 109). İzmir’de bu gelişmeler yaşanırken, İzmir’e yakınlığına rağmen kültürel anlamda fazla adından söz edilmeyen, Aydın şehrinde yayıncılık tüm Osmanlı Devleti’nde olduğu gibi II. Meşrutiyet sonrası gelişme göstermiştir (Güneş, 2007, s. 22).

İzmir- Aydın demiryolunun inşasından sonra özellikle XX. yüzyılın başından itibaren Aydın'daki yabancı abonelere, İzmir, Atina ve Avrupa basımı gazeteler demiryolu ile ulaşmaya başlamıştır (Alsan, 2002, s. 56).

Basının yanı sıra, demiryolu imtiyazının şartlarından biri demiryolu hattına paralel telgraf hatları çekilmesi olduğundan Batı Anadolu'nun iç bölgelerine bu sayede telgraf hattı ulaşmış ve bu küçük yerleşimlerin İzmir ve dünya ile bağlantısı bu sayede kurulmuştur (Arıkan, s. 103- 109).

İzmir-Aydın Demiryolunun sosyal yaşama etkileri;

Demiryolunun bir başka önemli etkisi de sosyal yaşamda görülmüştür. Yetkin' in belirttiği gibi, Batılı yaşam tarzı özellikle İzmir ve çevresine, İzmir- Aydın demiryolunun yapılması ile yerleşmeye başlamıştır. Demiryolunun inşası ile birlikte modernleşmenin ilk etkisi olarak o zamana kadar yalnızca ezan vakitleriyle zamanı ayarlayan halk, tarifeli trenlerle yirmi dört sata dayalı zaman kavramıyla tanışmıştır.



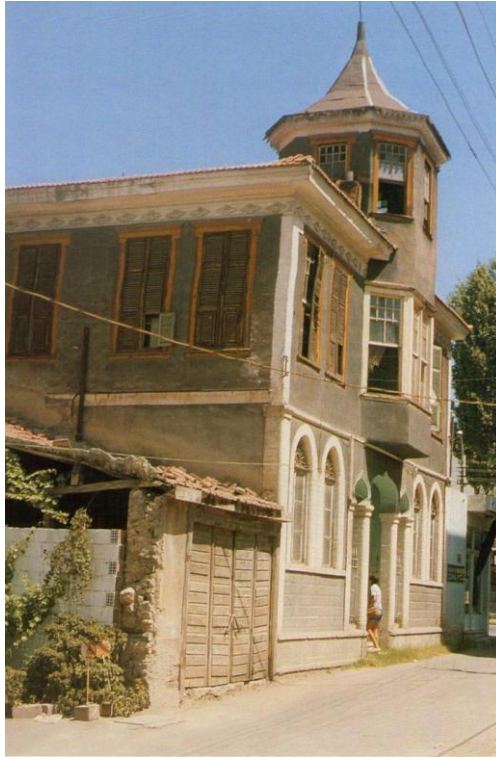
Şekil 5.93 Alsancak Garı önündeki isatasyon kahvesi, APİKAM arşivi.

Bu etki demiryolunun geçtiği tüm yerleşimlerde görülmüş ve o zamana kadar dış dünya ile hiçbir ilişkisi bulunmayan irili ufaklı bölge yerleşimlerinin hayatına canlılık gelmiştir. Hat boyunca yer alan küçük şehir, kasaba ve köylerde, demiryolu yapıları, içinde bulundukları yerleşimlerin gösterişli ve dikkat çeken birer önemli

sosyal çekim merkezleri haline gelmişlerdir. Demiryolunun inşası, bu küçük yerleşimlerin durağan yaşantısına, heyecan ve hareket getirmiştir. Trenin geçişi “*seyirlik*” bir olay haline gelmiş ve yakın çevrelerinde açılan istasyon kahveleri, çay bahçeleri ve en son olarak da gar lokantalarıyla birer sosyalleşme mekânına dönüşmüşlerdir (Yetkin, 2004).

İzmir-Aydın Demiryolunun bölge mimarisine etkileri;

İzmir-Aydın demiryolunun yapımından sonra görülmeye başlanan önemli değişimler mimari alanda görülmeye başlanmıştır. Demiryolunun başlangıç noktası ve hattı işleten şirketin merkezi olması sebebiyle İzmir, demiryolu yapılarının mimari özelliklerinden birincil olarak etkilenmiştir. Çıkış’ın belirttiği gibi demiryolunun, özellikle idari ve ikamet yapılarında kullanılan yapım sistemi, daha sonraki tarihlerde bölgedeki konutlara örnek oluşturmuştur. Demiryolu yapılarında kullanılan poligonal taş sistemi ve köşe taşları İzmir’ de inşa edilmiş olan diğer yapılarda da kendini göstermiştir (Çıkış, 2009, s. 39-40).



Şekil 5.94 Batı etkisinde inşa edilmiş Denizli Gürcan Mahallesi'nde ev, İnceoğlu, 2005.

İzmir’de görüldüğü gibi demiryolu hattının geçtiği her Ege kasabasında İzmir’in Levanten ve Rum mimari tarzının yansımaları görülmeye başlanmıştır. (İnceoğlu, 2005, s.46-47).

5.3 İzmir-Aydın Demiryolu Yerleşkelerinin Demiryolu Mirası Açısından Değerlendirilmesi

İzmir-Aydın demiryolu Osmanlı İmparatorluğu’nun Anadolu’ da inşa ettiği ilk demiryoludur. Yatırım olarak imparatorluğun en büyük projelerinden olduğundan ve yapıldığı dönemin modern teknolojisini temsil etmesi bakımından da son derece önemlidir. İzmir’i zengin hinterlandına bağlayarak tarım ve maden ürünlerinin İzmir’e nakledilme süresini hızlandırmıştır. Bunun sonucu olarak da maden üretimi ve tarımsal üretim hızla artmıştır. Artış İzmir limanının yapımından sonra da devam etmiştir. İzmir-Aydın demiryolunun yapımını izleyen tarihlerde Mersin-Adana, Haydarpaşa-İzmit gibi İngilizler tarafından inşa edilen hatlar olsa da bunlar daha sonra Fransızlara satılmışlardır. Ancak, İzmir-Aydın demiryolu İngilizler tarafından yönetilen tek demiryolu olmuş, bu yüzden de demiryolu çevresinde giriştikleri yatırımlar çok daha geniş çaplı olmuştur. Yapıldığı dönemde, İzmir- Aydın demiryolunun teknik mükemmelliği de İngilizler için ayrı bir gurur kaynağı olmuş ve bu yatırımdan bahsederken de “*İngiliz deha ve becerisinin büyük yapıtı*” ifadelerini kullanmışlardır (Kurmuş, 2007, s. 80-81).

İzmir-Aydın demiryolu hattının, demiryolu mirası açısından değerinin anlaşılması açısından sahip olduğu değerler öncelikle irdelenmelidir. Bu değerlere bakıldığında;

Tarihsel Değer

Bir kentin ya da ülkenin yaşamında önemli bir teknolojik gelişime tanık olmuş endüstri yapısı veya tesis, tarihi geçmişi ve ait olduğu dönem sebebiyle tarihsel değere sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 147-148).

XIX. yüzyıl şartları içinde endüstrileşememiş Osmanlı devleti için yabancı devletler eliyle yapılan yatırımlar bir anlamda endüstrileşmenin ilk adımları

olmuşlardır. Özellikle zengin hammadde kaynaklarına sahip olan Batı Anadolu, bu yatırımlar için öncelikli bölgelerden biri olmuştur. Hammaddenin İzmir limanına, işlenmiş malların da bölgenin içlerine hızla gönderilebilmesi açısından ulaşım yatırımlarına öncelik verilmiştir.

Bu anlamda bölgede ve Anadolu sınırları içinde Endüstrileşmenin önemli bir adımı olarak Anadolu sınırları içinde inşa edilmiş ilk demiryolu olma özelliğine sahip olan İzmir- Aydın demiryolu “tarihsel değer” e sahiptir.

Sosyal Değer

Endüstri devrimiyle birlikte insanların günlük yaşamlarında önemli değişiklikler olmuştur. Kırsal yerleşimlerden endüstri kentlerine bir göç yaşanmıştır. Endüstri mirası, sıradan insanların yaşamlarında her alanda önemli değişimlere sebep olmasından dolayı sosyal değere sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 147-148).

Bölüm 5.2’de de anlatıldığı gibi, İzmir-Aydın demiryolunun İzmir ve Batı Anadolu’nun sosyal yaşantısına önemli etkileri olmuştur. Batılı yaşam tarzı özellikle İzmir ve çevresine yerleşmiştir. Modernleşmenin ilk etkisi olarak o zamana kadar yalnızca ezan vakitleriyle zamanı ayarlayan halk, tarifeli trenlerle yirmi dört saate dayalı zaman kavramıyla tanışmıştır. Bu etki demiryolunun geçtiği tüm yerleşimlerde görülmüş ve o zamana kadar dış dünya ile hiçbir ilişkisi bulunmayan irili ufaklı bölge yerleşimlerinin hayatına canlılık gelmiştir. Hat boyunca yer alan küçük şehir, kasaba ve köylerde, demiryolu yapıları, içinde bulundukları yerleşimlerin gösterişli ve dikkat çeken birer önemli sosyal çekim merkezleri haline gelmişlerdir. Demiryolunun inşası, bu küçük yerleşimlerin durağan yaşantısına, heyecan ve hareket getirmiştir. Trenin geçişi “*seyirlik*” bir olay haline gelmiş ve yakın çevrelerinde açılan istasyon kahveleri, çay bahçeleri ve en son olarak da gar lokantalarıyla birer sosyalleşme mekânına dönüşmüşlerdir (Yetkin, 2004).

İzmir-Aydın demiryolu, Batı Anadolu’nun ve İzmir’in Batılı tarzı yaşamla tanışması, yirmi dört saate dayalı yaşam kavramıyla tanışması, trenin geçişinin

önemli bir seyirlik olay haline gelmesiyle, demiryolu yerleşkelerine inşa edilmiş olan istasyon kahveleri, çay bahçeleri ve gar lokantaların birer sosyalleşme mekanı haline gelmesiyle bölgede önemli sosyal değişime sebep olmuştur. Bu anlamda, “sosyal değer” e sahiptir.

Çevresel Değer

Endüstri yapısı ya da tesisi uluslar arası, ulusal, bölgesel ve kentsel anlamda özgün, mimari ve simgesel anlamda değerli ise çevresel değere sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 147-148).

İzmir limanına daha çabuk ulaştırılması sebebiyle tarım ürünlerinde ve tarımsal gelirlerde artış görülmesinin yanında maden imtiyazlarındaki artıştan dolayı maden ürünlerinin ihracatında artış görülmesi, Batı Anadolu’da ekonomik anlamda demiryolu öncesi görülmemiş değişimlere yol açmıştır. Bu değişimler demiryolu taşımacılığına öncelik verilen 1920’li, 30’lu ve 40’lı yıllarda da devam etmiştir. İzmir- Aydın demiryolu, Osmanlı Döneminde Batı Anadolu, Cumhuriyet Döneminde de Türkiye için büyük öneme sahip olmuştur.

Bu anlamda İzmir-Aydın demiryolu, Batı Anadolu ve Türkiye için “çevresel değer”e sahiptir.

Özgünlük Değeri

Endüstri yapısının ya da tesisinin konumu, mimari elemanları, yapı malzemesi, yapım sistemi ve iç donanımı günümüze dek bozulmadan ulaşabilmiş ise özgünlük değerine sahiptir (Madran ve Kılınç, 2008, s. 147-148)..

İzmir- Aydın demiryolu hattı üzerinde yer alan yerleşkelerden, yolcu ve yük kapasitesini arttırmak amacıyla yıkılan ve yenilenen ya da onarım ve restorasyon görmüş örnekler dışında, özellikle bölgenin iç kısımlarında yer alan, demiryolu

yapıları, atıl ve harap durumda olsalar da özgün malzeme bütünlüğünü ve özgün yapım sistemini korumaktadırlar.

Bu anlamda, İzmir-Aydın demiryolu, korunmuş malzeme bütünlüğü ve yapım sistemi sonucu “özgünlük değeri” ine sahiptir.

- İşlevini sürdüren Anadolu’daki ve bölgedeki ilk örnek olması;
- Batı Anadolu’nun ve İzmir’in Batılı tarzı yaşamla ve yirmi dört saate dayalı yaşam kavramıyla tanışması, trenin geçişinin önemli bir seyirlik olay haline gelmesiyle, demiryolu yerleşkelerine inşa edilmiş olan istasyon kahveleri, çay bahçeleri ve gar lokantaların birer sosyalleşme mekânı haline gelmesiyle bölgede önemli sosyal değişime sebep olması;
- Bölgenin endüstrileşmesinde ve gelişiminde önemli rol oynaması;
- Sahip olduğu teknik donanımın büyük oranda korunmuş olması;
- Yerleşkeler, atıl ve harap durumda olsalar da özgün malzeme bütünlüğünü ve özgün yapım sistemini korunmuş olması bakımından;

İzmir-Aydın demiryoluhattı, kültürel mirası olarak kabul edilen demiryolu yapılarının sahip olması gereken evrensel ölçütlerden Tarihsel Değer, Sosyal Değer, Çevresel Değer ve Özgünlük Değeri’ne sahip demiryollarımızdandır. Sahip olduğu değerlerle, ulusal ve bölgesel anlamda demiryolu mirası olarak korunacak değerdedir.

BÖLÜM ALTI

İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU YERLEŞKELERİNİN KORUNMASINA

YÖNELİK ÖNERİLER VE SONUÇ

Osmanlı devletinin son dönemlerinde yabancı devletler eliyle başlayan demiryolu yatırımları, yeni Türkiye Cumhuriyeti'nde 1930'lu yılların sonlarına kadar büyük bir hızla devam etse de, İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ve ulaşım politikalarında görülen değişikliklerle birlikte yavaşlamıştır. Demiryollarına giderek daha az yatırım yapılması, ulaşım giderlerini yükselttiği gibi demiryolu yapılarının giderek daha az kullanılmasına ve atıl kalmasına sebep olmuştur. Bu durum bakım ve onarım maliyetleri nispeten daha fazla olan tarihi demiryolu yapılarının korunmasını daha da güçleştirmiştir.

Bu olumsuzluklar etkilerini İzmir- Aydın demiryolunda da göstermiş ve farklı boyutlarda incelenebilecek korunma sorunlarını beraberinde getirmiştir. Bu sorunlara getirilebilecek önerilere de yine değişik açılardan çözüm üretebilir olması yönünden yaklaşmıştır.

6.1 İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkelerinin Korunmasına Yönelik Öneriler

Bu bölümde, Bölüm 5.1'de yapılan İzmir-Aydın demiryolu hat örüntüsü ile demiryolu yerleşkelerine yönelik tespit ve değerlendirme sonucu üç başlık altında toplanan korunma sorunlarına yönelik öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır. Geliştirilen önerilerin değişik açılardan çözüm üretebilir olması yönünden,

- Hat bütünlüğünün ve örüntüsünün korunmasına yönelik;
- Yerleşke ve yapısal ölçekte korunmaya yönelik;
- Hattın korunmasında toplumun bilinçlendirilmesine yönelik;
- Demiryolu mirası olarak korunmasına yönelik;

Olmak üzere farklı başlıkları kapsamasına önem verilmiştir.

Hat bütünlüğünün ve örüntüsünün korunmasına yönelik geliştirilen önerilere bakıldığında öncelikle demiryolu taşımacılığına olan ilginin arttırılmasının demiryolu mirasının korunması anlamında atılması gereken en önemli adımlardan olduğu görülmektedir. Son yıllarda hızlı tren hatlarına ve şehir içi toplu taşımacılığında yapılan önemli yatırımlar demiryolu taşımacılığının yeniden canlandırması anlamında önem taşımaktadır. Demiryoluna yönelik yatırımların artarak devam etmesi korumaya yönelik önemli katkılardan olacaktır.

TCDD'nin yapısında tarihi demiryolu yapıları ile ilgilenen ayrı bir koordinasyon biriminin kurulması hem envanter çalışmalarını, hem de bakım-onarım ve restorasyon çalışmalarını daha nitelikli hale getirecektir. Oluşturulacak olan disiplinler arası birim aynı zamanda demiryolu mirasının korunmasına yönelik bir ülke politikası geliştirilmesine ve bu konuda dünyada önemli bir konuma gelinmesine de katkı koyacaktır.

Bilindiği gibi, özgün örüntüde çelik malzemeden yapılmış olan menfez, köprü gibi tarihi elemanların bakım maliyeti oldukça yüksektir. Bu elemanların sökülerek betonarme sistemde yenilenmeleri demiryolu mirasımıza önemli zararlar vermektedir. Betonarme ile yenileme yerine, bu elemanların önemine göre ya yerinde korunarak güçlendirilmeleri ya da fazla tercih edilmese de sökülerek bir müze ortamında sergilenmeleri doğru olacaktır.

Yerleşke ve yapısal ölçekte korunma önerilerinde öncelik ülke genelindeki demiryolu hattının güzergâhının değiştirilmesi ya da yolcu yetersizliğinden kullanılmayan yerleşke ya da demiryolu yapılarının öncelikle yerleşim içinde kalan örneklerinin, demiryolu ulaşımı tekrar özendirilerek yeniden işler hale getirilmesidir. Yerleşim dışında kalmış olan demiryolu yerleşkelerinin özgün işlevinde kullanılma imkânı kalmamış ise, bu durumda özgün işlevinden başka ve kamuya açık işlevlerle yeniden işlevlendirilmeleri doğru olacaktır.

1950'li yıllardan sonra demiryolu taşımacılığı artan bir ivmeyle önemini kaybetmiştir. Bunun sonucu olarak da kimi zaman yerleşkenin tamamı, kimi zaman

da demiryolu yerleşkelerini oluşturan yapılar işlevlerini yitirmiştir. Genel olarak kiralama yoluyla kullanılmaya devam edilmeye çalışılsa da (ağırlıklı olarak depolama yapıları), hangi işlevler için uygun olduğu yönünde bir çalışma yapılmadığından çoğu zaman (planlamaya yapılan müdahaleler, niteliksiz malzeme ile yapılan onarımlar vb.) yapılar özgün özelliklerini yitirmektedirler. Bu durum karşısında, TCDD bünyesinde oluşturulması önerilen tarihi yapılar koordinasyon birimi tarafından işlevini yitirmiş tarihi demiryolu yapıları için işlev önerileri ve müdahale yöntemleri geliştirilmelidir.

Son yıllarda demiryolu yapılarında görülen restorasyon çalışmaları sevindirici bir gelişmedir. Bu çalışmaların TCDD bünyesinde kurulması önerilen tarihi yapılar koordinasyon birimi tarafından denetlenmesi daha nitelikli restorasyon uygulamalarının yapılmasını sağlayacaktır.

Yerleşke içinde bulunan teknik donanımların korunması amacıyla, orta ve büyük ölçekli yerleşkelerde sahip olunan donanım miktarıyla orantılı sergileme köşeleri oluşturulmalıdır. Küçük yerleşkelere ait donanımlar ise Alsancak Demiryolu Müzesi'nde sergilenmelidir.

Hattın korunmasında bir başka önemli konu da toplumun bilinçlendirilmesinin önemidir. Korumacılık kavramının ülkemizde toplum tarafından sahiplenilmemiş olması, yapıların işlevlerini yitirmiş olmaları ya da günümüz konfor şartlarını sağlamamaları yüzünden terk edilmeleri sorunların temelini oluşturmaktadır.

Endüstriyel miras olarak kabul edilen demiryolu yapılarının toplum tarafından fark edilir duruma getirilmesi için demiryolu taşımacılığı teşvik edilirken, toplumun yapıların değerini fark edebilmesi açısından, demiryolu yerleşkelerinde özellikle yolcu bekleme mekânlarının görülebilir noktalarına, yapının tarihçesinin eski fotoğraflarla desteklenerek anlatıldığı tip panolar yerleştirilmelidir.

Müzecilik, tanıtım ve korumanın yapılabilmesi için dünyada bilinen ve yaygın olarak kullanılan bir diğer yöntemdir.

Endüstri mirası ve demiryolu mirası, dünya ve özellikle Türkiye için çok yeni bir konu olup karşılaşılan zorluklar da farklılaşabilmektedir. Dolayısıyla sorunun çözümü için düşünülmesi gereken öneriler de tüm bu farklı başlıkları kapsayacak özellikte olmalıdır.

Çalışma kapsamında yapılan incelemelerde Bölge Koruma Kurulları tarafından tescilleme çalışmalarının planlı bir şekilde yürütüldüğü görülmüştür. Ancak demiryolu yapıları, yerleşke içinde bir bütün olarak değerli olduğundan tek yapı ölçeğinde tescillemeye gidilmesi yerine yerleşke ölçeğinde tescillemeye gidilmesi demiryolu mirası olarak değerlerinin korunmasında daha etkili bir yöntem olacaktır.

Demiryolu mirasının korunmasına yönelik ilk çalışma öncelikle Türkiye genelinde sahip olunan demiryolu mirasının tespit edilerek haritalandırılmasıdır. Bu amaçla TCDD önderliğinde oluşturulacak disiplinler arası bir ekip ya da ekipler ülke çapında tespitler yapmalı ve elde edilen verileri Bölge Koruma Kurulları arşivleri ile karşılaştırarak sonuçları farklı ölçeklerde hazırlanan çizimler ve haritalar üzerinde yayınlamalıdır. Çalışmalar XIX. ve XX. yüzyıl demiryolu yapılarının tamamını kapsamalıdır.

Endüstri mirası yapıları, kültür varlığı olarak kabul edilse de “tip envanter fişleri” bu yapıların tespitinde yetersiz kalabilmektedir. Gül Köksal da bu konuya vurgu yaparak üretim yapıları için bir öneri envanter fişi geliştirmiştir (Ahunbay, Köksal, 2006, s.134). Ancak endüstri mirası başlığı altında değerlendirilen demiryolu mirası farklı bileşenlerden oluştuğundan yapılan alan çalışmaları sonucu mevcut ve önerilen envanter fişlerinin yetersizliği görülerek demiryolu mirasını belgelemeye yönelik bir öneri envanter fişi hazırlanmıştır (Şekil 6.1). Envanter fişi hazırlanırken bir kültür varlığında tespit edilmesi gereken genel özellikler yanında sahip olunan kültür mirasının özellikleri, içerdiği çeşitlilik ve farklı işlevlerin bir araya gelmesiyle oluşan bütüncül yapısı vurgulanmaya çalışılmıştır. Envanter fişinin içeriğinde, konumu tanımlanan yerleşkenin kullanım durumu, kullanıcı durumu ve tipi belirlendikten sonra her bir işlev grubuna ait yapının planlama durumu (kat adedi, yapım sistemi ve yapı malzemesi), korunma durumu (tescil durumu, yapısal sorun, strüktürel sorun ve

harabiyet durumu), onarım durumu (basit onarım, restorasyon, rekonstrüksiyon, yenileme), ve yerleşke içindeki donanımların tespit edilmesi hedeflenmiştir.

Endüstri mirası olarak korunması önerilen yapıların müze olarak işlevlendirilmeleri ya da kullanılmayan hatların nostaljik demiryolu seyahatleri için yeniden açılması dünyada son yıllarda en çok tercih edilen yöntemlerdendir. Bu amaçla, dünyada ve özellikle İngiltere’ de uygulanan demiryolu mirasının tanıtılmasını içeren alternatif turizmin ülkemizde de uygulamaya geçirilmesi düşünülebilir.

İzmir- Aydın demiryolu için Ödemiş-Tire, Söke ve Çivril şube hatları, nostaljik demiryolu turlarının düzenlenebilmesine elverişlidir. Ödemiş-Tire şubesi demiryolu mirası yanında, demiryolu çevresinde yer alan zengin endüstri mirası ile farklı alternatifler yaratabilecek özelliktedir.

Söke şube hattı bu anlamda oldukça yüksek bir potansiyele sahiptir. Kuşadası, Didim ve Bodrum gibi önemli turizm merkezlerinin ulaşım güzergâhı üzerindedir. Çivril şubesi ise şu an için ulaşım kapalı olsa da, kullanımda olan diğer şubelerden farklı olarak tamamen buharlı lokomotiflerin kullanımına açılarak ve hat üzerindeki iki küçük yerleşke da bu amaçla düzenlenerek farklı bir şekil yaratmaya açıktır.

Tablo 6.1 Öneri envanter fişi.

ENVANTER NO:	DEMİRYOLU MİRASI ÖNERİ ENVANTER FİŞİ											
KONUMU	HATTIN ADI			BULUNDUĞU	İL				HAT ÜZERİNDEKİ YERİ/ YERLEŞİM PLANI			
	ŞUBE ADI				İLÇE							
	YERLEŞKE ADI				KÖY/MAH							
KULLANIM DURUMU	ÖZGÜN İŞLEVİNİ SÜRDÜRÜYOR			KULLANICI DURUMU	DEVLET							
	YENİDEN İŞLEVLENDİRME				BELEDİYE							
	KULLANIM DIŞI				ŞAHİS							
YERLEŞKE TİPİ	GAR			İSTASYON	ARA İST.		DURAK		YAPIM TARİHİ		FOTOĞRAFLAR	
					SON İST.							
PLANLAMA			YOLCU BEKLEME/ YÖNETİM	DEPOLAMA	İKAMET	TEKNİK BAKIM	SOSYAL AKTİVİTE					
	Kat Adedi											
	Yapım Sistemi											
	Malzeme											
KORUNMA DURUMU	Tescil Durumu											
	Yapısal Sorun											
	Strüktürel Sorun											
	Harap											
	Tamamen Yıkılmış											
ONARIM DURUMU	Basit Onarım											
	Restorasyon	Özgün İşlev										
		Yeniden İşlevlen.										
	Rekonstrüksiyon											
	Yenilenmiş											
DONANIM												
DÜZENLEYEN												
TARİH												

6.2 Sonuç

Endüstri devrimi, insanlık tarihini derinden etkileyen, toplumların yerleşik hayata geçmesine ve ilk kentlerin kurulmasına yol açan “tarım devrim”inden sonra tarihte görülen ikinci en önemli gelişmedir. 1750-1850 yılları arasında yeni makinelerin icadı ve buhar gücünün kullanılmaya başlanmasıyla kademeli olarak gelişmiştir (<http://www.erih.net/industrial-history/europe.html>).

Endüstri teknolojisindeki değişimler madencilik, metalürji ve tekstil üretimini büyük ölçüde değiştirmiştir. (Ergin,1973:496). Endüstrileşmeyi hızlandıran önemli gelişmelerden biri de ulaşımda yaşanan değişimlerdir. Ulaşımda, en son görülen gelişim demiryollarında olmuştur. Buharlı lokomotif, XIX. yüzyılda, endüstrileşmenin yalnız sembolü değil ve aynı zamanda onun en önemli aracı olarak ortaya çıkmıştır.

Endüstri devrimiyle ivme kazanan tekstil, metalürji ve maden, üretim çapında görülen büyük artış, daha fazla hammadde, daha fazla mamul madde, daha fazla ulaştırma, daha büyük mekân ihtiyacını doğurduğunu saptamak mümkündür. Bütün bu gelişim, ulaşım, mimari ve inşaat sektörlerinde köklü değişikliklere yol açmıştır.

Kentleşme olgusunun doğması ve endüstri kentlerinin oluşması, sosyal, ekonomik ve fiziksel çevrede değişimler yaratmıştır. Endüstri kollarının çeşitlenmesi yapıları da çeşitlendirmiş ve geniş açıklıkların geçilmesini sağlayan yeni malzemeler ve strüktür sistemleri ortaya çıkmıştır. Yeni iş olanaklarının oluşmasıyla birlikte, endüstri bölgelerine göç başlamış ve yerleşimlerin nüfus yoğunlukları artmıştır. Endüstri devrimi boyunca demir ve betonda yaşanan gelişmeler mimarlar ve mühendisler için büyük ve farklı olanaklar yaratmıştır.

Avrupa ve Amerika’da, özellikle XV. yüzyıldan XIX. yüzyıla kadar bilim ve teknik alanında yukarıda anlatıldığı şekilde gelişmeler olup, bu durum dünya ticaretini etkilerken Osmanlı’nın bu değişime doğrudan katılmadığı görülmektedir. Osmanlı Devletinin ağırlıklı olarak tarımsal ürüne dayalı genel ekonomik yapısını

koruduğu, tarım ürünlerinin iç pazarda yerli tüketiciye satılmak veya ihracat yapan tüccarlara pazarlanmak üzere üretildiği bilinmektedir (Quatert, 1985, s. 1556).

XIX. yüzyılda Osmanlı'nın endüstrileşmesinde belirleyici olan en önemli iki olay Batılı devletlerle 1838 ve 1861 yılında imzalanan ticaret anlaşmalarıdır. Her bir anlaşma imzalandığı tarihten itibaren Osmanlı endüstrileşme girişimlerine ayrı ayrı yön vermiştir. İlk ticaret anlaşması, 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Baltalimanı Ticaret Anlaşmasıdır. Anlaşma sonucu, iç ve dış ticaret koşullarının Osmanlı aleyhine değiştiğı bir ortam oluşmuştur. İşte bu ortamda devlet eliyle başta İstanbul olmak üzere devletin önemli ticaret merkezlerinde endüstri hareketleri başlatılmıştır. (Imbert, 1981).

1861 yılında imzalanan ikinci dönem ticaret anlaşmaları ayrı bir önem taşımaktadır. Bu dönemde, devletin yatırımlardan çekilerek bu görevi yabancı sermayeye bırakmıştır (Martal, 1999, s.44). Osmanlı endüstrisinin dörtte üçünün oluşturulduğu bu dönem içerisinde kurulan endüstri tesisleri kısmen yerli kısmen de yabancı sermaye ile kurulmuşlardır (Ökçün, 1997). 1861 anlaşmalarının sağladığı ihracat kolaylıklarından sonra, yabancı sermaye eliyle yapılan demiryolu, liman, haberleşme vb. yatırımlarında artış görülmüştür. Özellikle Batı Anadolu gibi tarımsal üretimin ve işlenmiş ürün satışının yoğun olduğu bölgeler, demiryolu yatırımları için en gözde bölgelerden olmuştur (Ökçün, 1985, s. 18).

Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu yatırım teklifleri, 1870'li yıllara kadar, İngiltere'nin hem dünyada, hem de Osmanlı devleti üzerinde rakipsiz bir güç olması sonucu, İngiltere'den gelmiştir. 1856 yılında İzmir-Aydın demiryolu için Robert Wilkins'e verilen demiryolu imtiyazı, Anadolu'da ilk demiryolunun açmıştır (Ete, 1988, s. 7- 9, 93).

Yapım tarihleri 1850'li yıllardan başlayıp, 1918 yılına kadar farklı dönemlerde yapımları devam eden demiryollarının büyük bir bölümü yabancı sermaye ile yapılmışlardır. İçlerinden yalnız Hicaz demiryolu ve Anadolu demiryolunun ilk etabı olan Haydarpaşa- İzmit demiryolu yerli sermaye ile inşa edilerek tamamlanmışlardır.

Ancak oluşturulan demiryolları farklı devletlere verilen imtiyazlarla yapıldığından ulaşım şeması ağaç örüntüsü şeklinde ortaya çıkmıştır. Her liman, arkasında yer alan hinterlandı dünya ekonomisiyle bütünleştirecek ve kendi başına ekonomik bir bütünlük oluşturacak şekilde düzenlenmiştir.

Cumhuriyet dönemine bakıldığında, demiryollarının gelişimi üç dönem altında incelenmiştir. İlk dönem olan, 1923-1950 arası ulaşımında birinci önceliğin demiryoluna verildiği dönemdir. Bu yıllarda öncelik “*milli savunma, psikolojik anlamda ülke bütünlüğünü*” sağlamak, yani yurdu savunmak olmuştur (Şen, 2003, s. 49). 1920’li yılların sonlarında demiryollarının millileştirilmesi, yeni demiryolu hatlarının yerli müteahhitler ve yerli sermaye tarafından inşa edilmesi konuları TBMM’de yoğun olarak tartışılmaya başlanmıştır (Gülsoy, 2012, s. 303-304). İzmir-Aydın Demiryolu hattı da, 1 Haziran 1935 tarihinden itibaren Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınmıştır (30.05.1935 Tarih ve 2745 Numaralı Aydın Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Mukavelenin Tasdiki Hakkındaki Kanun. Düstur, 3. Tertip, Cilt 16, s.556-566).

İkincisi ise, 1947 yılında Türkiye’ nin Truman doktrini ile A.B.D.ile ilişkilerini arttırmaya başlamasıyla ulaştırma politikasında değişimler görülmeye başladığı, 1950-2003 yılları arasındaki dönemdir. Cumhuriyet’in ilk yıllarında görülen ağır endüstri yatırımları yerini tarım ve tüketim mallarına dayalı endüstrileşmeye bırakmıştır (Kaynak, 1995, s.1422).

Üçüncü ve son dönem, 2003 yılından başlayarak demiryolu taşımacılığında dönüşümün yaşandığı ve demiryollarında “hızlı tren” e geçildiği dönemdir. Devlet politikası olarak demiryolları yeniden öncelikli ulaşım modeli haline getirilmiş ve tüm ulaşım modellerinin birbirini tamamlayıcı özellikte olması politikası benimsenmiştir

İzmir-Aydın Demiryolu

İzmir- Aydın demiryolu hattı, aynı dönemde inşa edilmiş diğer demiryolları gibi yabancı sermaye tarafından inşa edilmiştir. İngilizlerin, gerçekleştirdikleri İzmir-Aydın Demiryolu, Batı Anadolu'daki tarımsal artalanı, İzmir' e bağlamak üzere ihrac limanından artalanına doğru uzanmaktadır (Kaynak, 1985, s. 34).

Çalışma kapsamına alınan zaman diliminin XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren olması sebebiyle demiryolunun yapımının dördüncü etabının sonu olan Dinar yerleşkesine kadar hattın 377 kilometrelik bölümü incelenmiştir. Gelişimi yaklaşık elli yıla yayılan bir sürede gerçekleşen demiryolu hattının halk arasında “*istasyon*” olarak adlandırılan demiryolu yapı grupları, birbirinden farklı birden fazla işlevi bünyelerinde barındırdıkları için daha kapsamlı bir ifade olarak bu çalışmada “*yerleşke*” olarak isimlendirilmiştir. Yerleşke tanımının karşılığı olarak da, yolcu bekleme/idare (istasyon binası) yapılarının, ikamet yapılarının (yönetici ve işçi lojmanları, oteller), depolama/ yükleme/ paketleme yapılarının (Demiryolu işletmesine yönelik ve ürün depolama yapıları), teknik bakım yapılarının/ teknik donatıların, sosyal aktivite yapılarının (“kahve” ler, ahırlar ve at binme alanları) oluşturduğu bütüncül bir işlevler topluluğu ifade edilmek istenmiştir.

Yerleşkeler, bulundukları yerleşimlerde aynı zamanda önemli birer sosyal merkez haline gelmişlerdir. Özellikle yolcu yoğunluğunun fazla olduğu yerleşkelerde inşa edilmiş olan “kahve” yapılarının trenin gelmesini bekleyen yolcuların bir sosyalleşme noktası olduğu söylenebilir (Yetkin, 2004). Yerleşkeler, yine sosyalleşme anlamında bu yerleşimler için önemli birer gezinti alanı haline gelmişlerdir. Yapılan gezintilerin daha keyifli hale gelebilmesi ve bekleyen yolculara gölgelik alan yaratmak amacıyla dikilen ve yerleşkelerin silüetlerini tamamlayan ağaçlar da tariflenen bütünün ayrılmaz birer parçasıdır.

Endüstri mirasının bir alt başlığı olan ve bu çalışmanın kapsamına giren demiryolu mirası, demiryolu yapılarını, demiryolu makine parklarını, demiryolu işaret kulelerini, her türlü teknik donanımı, demiryolu köprüleri ve viyadükleri ile

demiryolu yapılarının içinde kullanılmış olan her türlü mobilya, istasyon saat kuleleri vb. öğeleri ile arşiv dokümanlarını kapsamaktadır (Burman, 1997, s.19).

İzmir-Aydın demiryolu Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu' da inşa ettiği ilk demiryoludur. Yatırım olarak imparatorluğun en büyük projelerinden olduğundan ve yapıldığı dönemin modern teknolojisini temsil etmesi bakımından da son derece önemlidir.

- Bölgede ve Anadolu sınırları içinde endüstrileşmenin önemli bir adımı olarak Anadolu sınırları içinde inşa edilmiş ilk demiryolu olma özelliğine sahip olan İzmir- Aydın demiryolu “tarihsel değer” e;
- Batı Anadolu'nun ve İzmir'in Batılı tarzı yaşamla tanışması, yirmi dört saate dayalı yaşam kavramıyla tanışması, trenin geçişinin önemli bir seyirlik olay haline gelmesiyle, demiryolu yerleşkelerine inşa edilmiş olan istasyon kahveleri, çay bahçeleri ve gar lokantaların birer sosyalleşme mekanı haline gelmesiyle bölgede önemli sosyal değişime sebep olmasıyla “sosyal değer” e;
- İzmir limanına daha çabuk ulaştırılması sebebiyle tarım ürünlerinde ve tarımsal gelirlerde artış görülmesinin yanında maden imtiyazlarındaki artıştan dolayı maden ürünlerinin ihracatında artış görülmesi, Batı Anadolu'da ekonomik anlamda demiryolu öncesi görülmemiş değişimlere yol açmıştır. Bu değişimler demiryolu taşımacılığına öncelik verilen 1920'li, 30'lu ve 40'lı yıllarda da devam etmiştir. İzmir- Aydın demiryolu, Osmanlı Döneminde Batı Anadolu, Cumhuriyet Döneminde de Türkiye için büyük öneme sahip olmasıyla “çevresel değer” e;
- İzmir- Aydın demiryolu hattı üzerinde yer alan yerleşkelerden, yolcu ve yük kapasitesini arttırmak amacıyla yıkılan ve yenilenen ya da onarım ve restorasyon görmüş örnekler dışında, özellikle bölgenin iç kısımlarında yer alan, demiryolu yapıları, atıl ve harap durumda olsalar da özgün malzeme

bütünlüğünü ve özgün yapım sistemini korumasıyla “özgünlük değeri” ine sahiptir.

- İşlevini sürdüren Anadolu’daki ve bölgedeki ilk örnek olması;
- Batı Anadolu’nun ve İzmir in Batılı tarzı yaşamla ve yirmi dört saate dayalı yaşam kavramıyla tanışması, trenin geçişinin önemli bir seyirlik olay haline gelmesiyle, demiryolu yerleşkelerine inşa edilmiş olan istasyon kahveleri, çay bahçeleri ve gar lokantaların birer sosyalleşme mekânı haline gelmesiyle bölgede önemli sosyal değişime sebep olması;
- Bölgenin endüstrileşmesinde ve gelişiminde önemli rol oynaması;
- Sahip olduğu teknik donanımın büyük oranda korunmuş olması;
- Yerleşkeler, atıl ve harap durumda olsalar da özgün malzeme bütünlüğünü ve özgün yapım sistemini korunmuş olması bakımından;

Sonuç olarak, İzmir-Aydın demiryolu hattı, kültürel mirası olarak kabul edilen demiryolu yapılarının sahip olması gereken evrensel ölçütlerden Tarihsel Değer, Sosyal Değer, Çevresel Değer ve Özgünlük Değer’e sahip demiryollarımızdandır. Sahip olduğu değerlerle, ulusal ve bölgesel anlamda demiryolu mirası olarak korunacak değerdedir.

KAYNAKLAR

- Ahunbay, Z. (2009). *Tarihi çevre koruma ve restorasyon* (5. Baskı). İstanbul: Yem Yayınları.
- Ahunbay, Z. ve Köksal, G. (2006). İstanbul’ daki endüstri mirası için koruma ve yeniden kullanım önerileri. *İTÜ Dergisi/ a, Mimarlık, Planlama, Tasarım*. 5(2), 125- 136.
- Akyıldız, A. (1995). Osmanlı Anadolu’ unda ilk demiryolu: İzmir- Aydın hattı (1856- 1866). Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, *Çağını yakalayan osmanlı* içinde (249- 270). İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA).
- Alsan, Z. M. (2002). *Mustafa'nın romanı memleket çocuğu*. Ankara: Vadi Yayınları.
- Alsancak Demiryolu Müzesi Envanteri.
- Atay, Ç. (1995). XVIII ve XIX. yüzyılda İzmir’ de ticari gelişim. *Ege Mimarlık*, (1), 32- 35.
- Atay, Ç. (1998). *Osmanlı ’dan cumhuriyet’e İzmir planları*. Ankara: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı.
- Atilla, N. (2002). *İzmir demiryolları*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Atilla, N. (2011). *Bir göç kasabası Gaziemir İzmirim 1*. Ed. Rozerin Doğan. İzmir: Heyamola Yayınları.
- Atlas, (2011). *İlk sigarayı Türkler içti*. (26.05.2012). <http://www.kesfetmekicinbak.com/category/detay.aspx?haberid=1762&AspxAutoDetectCookieSupport=1>

Avrupa'daki endüstriyel, teknik ve inşaat mühendisliği mirasının korunması ve korunması ve muhafazası hakkındaki tavsiye kararı No:R(90) 20. (1990).17.03.2011.

<http://www.kumid.eu/euproject/admin/userfiles/dokumanlar/K-Avrupa-Endustryel-Miras-Koruma-90-20-COE,-1990.pdf>.

Axessmundi. (2009). *Camminando- New York line opening on June 8*. (12.05.2012) <http://axesmundi.blogspot.com/2009/06/camminando-new-york-high-line-opening.html>

Ayut, A. (b.t.). *Sütlaç-Çivril ara demiryolu şebekesi yapımı*. 04.06.2011. <http://www.sutlackoyu.com/Koseyazi.asp?goster=dos&id=3>.

Bektaş, C. (1999). *Selçuklu kervansarayları korumaları, kullanımları üzerine bir öneri*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.

Beyru, R. (1993). XIX. yüzyılın ilk yarısında İzmir'de kent içi ve çevresi ulaşım ve trafik düzeni. Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara. *Son yüzyıllarda İzmir ve batı Anadolu sempozyumu tebliğleri içinde* (7- 25). İzmir: Akademi Kitabevi.

Beyru, R. (2011). *İstanbul XIX. yüzyılda İzmir kenti*. İstanbul: Literatür Yayınları.

Böcüzade, S. S. (1983) *Isparta tarihi*. (Seren, S. Çev). İstanbul: Serenler Yayını. 17.07.2011. http://www.ispartaya.com/y-betiklik/bocuzade_isparta_tarihi_1922.pdf.

Burman, P. (1997). *Philosophies for conserving the railway heritage*. Ed. Peter Burman ve Michael Stratton *Conserving the railway heritage içinde* (19- 33). Oxford: E&FN Spon.

Cossons, N. (1997). An agenda for railway heritage. *Conserving the railway heritage* içinde (3- 18). Oxford: E&FN Spon.

Coulls, A. (1999). The proposed criteria for internationally significant railways. *Railways as world heritage sites* içinde (8- 11). Paris: International Council on Monuments and Sites (ICOMOS).

Coulls, A. (1999). Railways as world heritage sites, *ICOMOS Occasional Papers for the World Heritage Convention*. 26.06.2011.
<http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>.

Çadırcı, M. (1985). Tanzimat'tan cumhuriyet' e ülke yönetimi. *Tanzimattan Cumhuriyet' e Türkiye Ansiklopedisi*, (1) s.210.

Çelenk, S. (2011). *Paradiso' dan Kızılçullu' ya Şirinyer İzmir* 33. İzmir: Heyamola Yayınları.

Çetin, S. (2007). Terminal gar ve konutları. *Yapı*, (309), 56- 62.

Çetin, R. (2011). Denizli-İzmir treni 9 Haziran'da devrede, *Hürriyet Gazetesi*, 03.06.2011.

Çıkış, Ş. (2009). Endüstriyel miras alanında bir dönüşüm: İzmir liman arkası bölgesi. *Ege Mimarlık*, (3), 10- 13.

Çıkış, Ş. (2009). Modern konut olarak XIX. yüzyıl İzmir konutu: Biçimsel ve kavramsal ortaklıklar. *METU JFA* 2 (26:2), 211-233. 16.05.2011.
http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2009/cilt26/sayi_2/211-233.pdf

Delaunay, C. (1987). Aspects of council of Europe action. *Architectural heritage reports and studies*, no.6, Strasbourg: Report of the Lyons colloquy içinde (7- 9).

26.06.2011.

http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/resources/Publications/Pat_PA_06_en.pdf.

Designhistory, (b.t.). *Crystal Palace*. 20.05.2012.
http://designhistorylab.com/sp2010dhl/adams/WebSite_NewHomePage.html

Engin, V. (2012). Rumeli demiryolları. (Ed. Engin, V., Uçar, A., Doğan, O.), *Osmanlı'da ulaşım- kara deniz demiryolu* içinde (219- 236). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

Erdoğan, M. A. (1993). XVI. yüzyılın ikinci yarısında İzmir ve çevresi. Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara. *Son yüzyıllarda İzmir ve batı Anadolu sempozyumu tebliğleri* içinde (221- 230). İzmir: Akademi Kitabevi.

Ergin, Feridun (1973), Endüstri Devrimi, *Ak İktisat Ansiklopedisi*, Cilt II, Ak Yayınları, İstanbul, s.814.

ERIH (European Routes of Industrial Heritage), (b.t.). 15.01.2012.
<http://www.erih.net/european-theme-routes.html>.

ERIH, (b.t.). 22.02.2011. <http://www.erih.net/industrial-history/europe.html>

Ete, M. (1988). *Münakalat*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Feshane, (2011). Alınma tarihi 25.06.2012.
<http://www.degisti.com/index.php/archives/6137>

Five Borough Bcycle Club, (b.t.). 12.06.2012.
<http://www.5bbc.org/images/2008/07.shtml>

Frangakis- Syrett,E. (2006). *XVIII. yüzyılda İzmir’de ticaret (1700- 1820)*. (Diken, Ç. Çev), İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.

Günçan, Ö. K. (1992). *Demiryollarının ülke stratejisine ve ekonomisine etkinliği- Demiryollarımızın dünü- bugünü ve yarını hakkında bir yorum*. Ankara.

Güran, Teyfik (1990), *İktisat Tarihi*, Damla Ofset, İstanbul.

Hobsbawm, E.J. (2008). *Endüstri ve imparatorluk*. (4. Baskı). Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.

Hudson, K. (1979). *New Studies in Archeology World Industrial Archeology*, Cambridge: Cambridge University Press. 26.06.2011
http://www.google.com.tr/books?id=hw04AAAAIAAJ&printsec=frontcover&hl=tr&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false.

ICOMOS, (2004). *Venedik Tüzüğü*. 10.02.2011.
<http://www.international.icomos.org/venicecharter2004/turkish.pdf>

İlhan, P. (1994). *Gezginlerin gözüyle İzmir XIX. yüzyıl*. İzmir: Akademi Kitabevi.

Images for Albert Dock, (b.t.). 12.05.2012. *File: Albert Dock, Liverpool4.jpg*,
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c1/Albert_Dock_Liverpool_4.jpg

Images for Albert Dock, (b.t.). 12.05.2012. *Albert Dock*,
http://edsphotoblog.com/wp-content/photos/800px/albert_dock_liverpool.jpg

Images for Darjeeling Himalayan Railway, (b.t.). *Steam in the Darjeeling Himalayan Railway*, 12.05.2012. <http://www.kurogane-rail.jp/india/edarj5.html>.

- Imbert, P. (1981). *Osmanlı imparatorluğunda yenileşme hareketleri Türkiye' nin meseleleri*. (Cemgil, A. Çev.). İstanbul: Havass Yayınları.
- İnan, S. (1997). *XIX. yüzyıl sonlarında Aydın vilayeti salnamelerine göre Denizli Sancağı içinde* (11- 15). Denizli: Pamukkale Üniversitesi. Yüksek Lisans Tezi.
- İnceoğlu, N. (2005). *Geleneksel Türk mimarisi: Denizli*. İstanbul: Tasarım Yayın Grubu.
- İstanbulnet.tr, (b.t.). *İstanbul demiryolu müzesi*. <http://www.istanbul.net.tr/istanbul-Rehberi/istanbul-muzeleri/istanbul-demiryolu-muzesi/144/4>.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2001). *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2001 Yılı Faaliyet Raporu*, 05.08.2011. <http://www.izmir.bel.tr/Uploaded/Pics/FaaliyetRaporlari>.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2009). *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2009 Yılı Faaliyet Raporu*, 05.08.2011. <http://www.izmir.bel.tr/Uploaded/Pics/FaaliyetRaporlari>.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi, (2011). İzmir Metrosu vites büyüttü, *İzmir Büyükşehir*, s.11.
- Karaman, S. (2010). Sempozyum açılış konuşmaları. *Cumhuriyet döneminde demiryolları sempozyumu içinde* (5- 9). Ankara.
- Kaynak, M. (1984). Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine eklemlenme sürecinde Osmanlı demiryollarına bir bakış. *Yapıt toplumsal araştırmalar dergisi*, Sayı:5, 66- 84. 15.02.2011. <http://www.muhtesemkaynak.com/1.pdf>.
- Kaynak, M. (1985). *Hacettepe üniversitesi, iktisadi ve idari bilimler fakültesi dergisi*, (1- 2), 263- 273. 15.02.2011. <http://www.muhtesemkaynak.com/akademik-faaliyetler.php>.

Kaynak, M. (1985). Osmanlı devletinde ulaştırma sistemi ve demiryolları. *1885-1995 Türkiye ekonomisinin 100 yılı, İzmir ve İzmir Ticaret Odası sempozyumu* içinde (28- 47). İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları.

Kaynak, M. (1985). Demiryollarının ekonomik gelişmeye etkileri: Geleneksel ve nicel yaklaşımın eleştirel bir incelemesi. *Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 275-294. 15.02.2011. <http://www.muhtesemkaynak.com/akademik-faaliyetler.php>.

Kaynak, M. (1995). Ulaştırma sektörünün gelişimi, *Cumhuriyet Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, 1422-1430. 15.02.2011. <http://www.muhtesemkaynak.com/akademik-faaliyetler.php>.

Kent ve Demiryolu, (2009). *İzmir 2030 ulaşım planı açıklandı*. 02.07.2011. <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=499>.

Kıraç, A. B. (2001). Endüstri yapılarının “endüstriyel miras kapsamında değerlendirilmesi”. *Türkiye’deki tarihi endüstri yapılarının günümüz koşullarına göre yeniden değerlendirilmeleri konusunda bir yöntem araştırması* içinde (60-90). İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Doktora Tezi.

Kıray, M. (1998). *Örgütlemeyen kent: İzmir*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

KUMİD, (1990). 11.01.2011.

[http://www.kumid.eu/europeoject/admin/userfiles/dokumanlar/K-Avrupa Endüstriyel-Miras-Koruma-90-20-COE,-1990.pdf](http://www.kumid.eu/europeoject/admin/userfiles/dokumanlar/K-Avrupa%20Endüstriyel-Miras-Koruma-90-20-COE,-1990.pdf).

Kurmuş, O. (2007). *Emperyalizmin Türkiye’ye girişi* (4. Baskı). İstanbul: Yordam Kitap.

Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, (b.t.). 26.06.2012. <http://www.kulturvarliklari.gov.tr/belge/1-56933/istanbul-tcdd-istanbul-sirkeci-gari-demiryolu-muzesi.html>.

Kütükoğlu, M. (2000). *İzmir tarihinden kesitler*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.

Le Meridien Lingotto, (b.t.). 12.05.2012. <http://www.booked.net/tr/hotel/nh-lingotto-turin-43274#overviewtab>

Looking at buildings, (b.t.). *Materials & construction*. Alınma tarihi 12.05.2012. <http://www.lookingatbuildings.org.uk/construction/materials/glass.html>

Luma light bulb factory. (b.t.). 12.05.2012. http://farm1.staticflickr.com/33/35527605_2e5d476ffe_z.jpg?zz=1

Madran, E. ve Kılınç, A. (2008). Endüstri mirasının korunması ve değerlendirilmesi atölye sonuçları. *Korumada yeni tanımlar yeni kavramlar “endüstri mirası”, Zonguldak 6- 7 Nisan 2007*. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayın Birimi.

Martal, A. (1992). XVI. yüzyıldan XX. yüzyıla ticaret ve endüstrinin gelişimi. *Üç İzmir içinde* (265- 271).

Martal, A. (1999). *Değişim sürecinde İzmir’ de endüstrileşme*. İzmir: Dokuz Eylül Yayınları.

Maths In the City, (b.t.). *Ironbridge, Shropshire*, Alınma tarihi 12.05.2012. http://www.mathsinthecity.com/sites/www.mathsinthecity.com/files/ironbridge_shropshire_thomas_telford.jpg

Museum Victoria, (b.t.). *Negative- Mount Victoria, New South Wales, circa 1880*. Alınma tarihi 12.05.2012. <http://museumvictoria.com.au/collections/items/767548/negative-mount-victoria-new-south-wales-circa-1880>

Nisser, M. (1987). Aspects of international co-operation. *The industrial heritage: what policies? Architectural heritage reports and studies, no.6*, Strasbourg: Report of the Lyons colloquy içinde (21- 27). 26.06.2011. http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/resources/Publications/Pat_PA_06_en.pdf

Noisiel - Chocolaterie Menier - Nestlé France, (2009). 12.05.2012. <http://www.flickr.com/photos/hub2phot/3354952452/>

Ökçün, G. (1985). 1885 öncesi Osmanlı ekonomisine genel bir bakış. *1885- 1985 Türkiye ekonomisinin 100 yılı ve İzmir, İzmir Ticaret Odası Sempozyumu* içinde (13- 21). İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları.

Ökçün, G. (1997). *Osmanlı endüstri 1913, 1915 yılları endüstri istatiki*, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Yayınları.

Önemli Olaylar, (29.12.2009). *Sanayi Devrimi (18. ve 19 yy.)*, (20.05.2012). <http://www.onemliolaylar.com/sanayi-devrimi-18-ve-19-yy.htm>

Önsoy, R. (1988) *Tanzimat dönemi Osmanlı endüstri ve endüstrileşme politikası*. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Özgen, F. B. (2000). Osmanlı devletinin diğer devletlerle iktisadi ilişkileri, *Yeni Türkiye dergisi*, 701 Osmanlı Özel Sayısı II, Ekonomi ve Toplum, (32), 101- 111. 16.03.2011. <http://www.econturk.org/Turkiyeekonomisi/osmanli.pdf>

Özgün, C. (2006). *Tanzimat' tan Cumhuriyet' e (1923) Aydın İlinde İktisadi Değişim* içinde (11- 15). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi.

Özkan, M. K. (1997). Kemer Secdegahı Temizlik ve Çevre Düzenleme Çalışmaları, *8. Müze Kurtarma Kazıları Semineri*, Ankara.

Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı- Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat demiryolları*, İstanbul: Arba Yayınları.

Pakben Mimarlık Bürosu Proje Arşivi.

Pennine Waterways, *Sir Titus Salt's famous mills at Saltaire*, (b.t.). Alınma tarihi 12.05.2012.

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8f/Saltaire_from_Leeds_and_Liverpool_Canal.jpg

Quatert, D. (1985). Osmanlı İmparatorluğunda tarımsal gelişme, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 6, 1556- 1562.

Quatert, D. (2011). *Endüstri devrimi çağında Osmanlı imalat sektörü* (3. Baskı). (Güney, T. Çev.) İstanbul: İletişim Yayınları.

Sariaslan, Ü. (2010). Hasan Fehmi Paşa' nın hazırladığı, Anadolu'nun bayındırlık işlerine ilişkin "Layiha" nın 131. yılında. *Kent ve demiryolu*. 30.10.2011. <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=846>

Satan, A. (2012). Osmanlı'nın demiryolu çağına girişi. (Ed. Engin, V., Uçar, A., Doğan, O.), *Osmanlı'da ulaşım- kara deniz demiryolu içinde* (209- 218). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

Satan, A. (2012). Osmanlı devri demiryolu kronolojisi. (Ed. Engin, V., Uçar, A., Doğan, O.), *Osmanlı'da ulaşım- kara deniz demiryolu içinde* (309-342). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

Seyitdanlioğlu, (2011). *Tanzimat dönemi Osmanlı endüstri (1839- 1876)*, 06.11.2011. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/1573/17059.pdf>

Staffordshire Paranormal Research Team, (b.t.). Gladstone Pottery Museum-Longton, 12.05.2012. <http://pryorfrancis.files.wordpress.com/2012/01/gladstone-pottery-lo-res.jpg>

Statesman.com, (2010). *High Line*, 2010. 12.05.2012. <http://galleries.statesman.com/gallery/high-line-061310>

Stratton, M. (2000). Reviving industrial buildings: an overview of conservation and commercial interest. *Industrial buildings, conservation and regeneration* içinde (8- 30). Cambridge: University Press.

Stratton, M. (2000). Understanding the potential: Location, configuration, and conversation options. *Industrial buildings, conservation and regeneration*, içinde (30- 57). Cambridge: University Press.

Stockton Railway, (b.t.). Alınma tarihi 28.06.2012. http://www.thisisstockton.co.uk/history/The_Stockton_and_Darlington_Railway.asp

Sümerli, Ö. T. (2007). *Anılarla Alsancak Garı tarihi*. 18.02.2011. http://web.deu.edu.tr/berent/tren/omer/omer_alsancak.html

Sürgevil, S. (2009). *II. Meşrutiyet döneminde İzmir*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.

Şen, L. (2003). *Türkiye' de demiryolları ve karayollarının gelişim süreci*. Ankara: Tesav Yayınları.

Tate Modern, (2012). Alınma tarihi 12.05.2012. <http://juancarlosaraujo.blogspot.com/2011/04/new-tate.html>

T.B.M.M. Arşiv Belgeleri. (1935). *Aydın Demiryolunun satın alınmasına dair mukaveleinin tasdiki hakkındaki kanun*. Düstur 3. Tertip, Cilt 16, 556-566.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi (1927). Dönem 2, Cilt 32. (621- 632). Ankara: TBMM Matbaası.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi (1927). Dönem 5, Cilt 3, Sıra sayısı 222. Ankara: TBMM Matbaası.

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963- 1967)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968- 1972)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973- 1977)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979- 1983)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985- 1989)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990- 1994)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996- 2000)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001- 2005)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, (b.t.). *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007- 2013)*, 10.09.2011. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>

T.C.D.D. III. Bölge Proje Arşivi.

TCDD (b.t.). *Egeray'ın İzban bölümü hizmete verildi.* 12.06.2011. <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1160>

TCDD (b.t.). *TCDD hakkında tarihçe.* 12.06.2011. <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1160>

Tekeli, İ. ve İlkin S. (1985). Türkiye' de ulaştırmanın gelişimi, *Cumhuriyet dönemi Türkiye ansiklopedisi*, Cilt 10, s.2758- 2767.

Tekeli, İ. (1992). Ege bölgesinde yerleşme sisteminin XIX. yüzyıldaki dönüşümü, *Ege mimarlık*, (92/ 3- 4), s. 78- 83.

Tekeli, İ. (1992). Ege bölgesinde yerleşme sisteminin XIX. yüzyıldaki dönüşümü. *Üç İzmir içinde* (125- 141). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Tekeli, İ. ve İlkin S. (2010). 1923 tarihli Umur- u Nafia programı. *Cumhuriyetin harcı- Modernitenin altyapısı oluşurken içinde* (217- 229). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Tekeli, İ. ve İlkin S. (2010). Osmanlı imparatorluğu' nda XIX. yüzyılın ikinci yarısında nafia programları ve teknoloji gelişimi üzerine. *Cumhuriyetin harcı- Modernitenin altyapısı oluşurken içinde* (123- 170). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

The Architect's Newspaper, (2008). Walkway over Hudson 12.05.2012. <http://archpaper.com/news/articles.asp?id=2761>

TICCIH, (b.t.). *Ninji Tagil Tüzüğü*. 22.12.2010.
<http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilCharter.pdf>.

Ticcih Bülteni (2011). no:51, Birinci Çeyrek, 10.05.2011.
http://www.mnactec.cat/ticcih/docs/1296749935_b51.pdf

Torun, İ. (2003). Endüstri toplumunun oluşmasında etkili olan iktisadi ve sina-i faktörler. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, (1), s. 181- 196.

TRT Haber, (b.t.) *Sirkeci Gari yenileniyor*. 11.05.2011.
<http://www.trthaber.com/haber/kultur-sanat/sirkeci-gari-yenileniyor-15901.html>

Türkçe Sözlük (1983). Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları.

Ufuk, G. (2012). Hicaz Demiryolu. (Ed. Engin, V., Uçar, A., Doğan, O.), *Osmanlı'da ulaşım- Kara deniz demiryolu içinde* (237- 260). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

Ufuk, G. (2012). Osmanlı devri Suriye/ Filistin ve Yemen demiryolları. (Ed. Engin, V., Uçar, A., Doğan, O.), *Osmanlı'da ulaşım- Kara deniz demiryolu içinde* (261- 286). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

Ufuk, G. (2012). Osmanlı devrinde Anadolu ve Bağdat demiryolları. (Ed. Engin, V., Uçar, A., Doğan, O.), *Osmanlı'da ulaşım- Kara deniz demiryolu, içinde* (287- 308). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

UK Best Guide, (b.t.). *Visit Big Pit National Coal Museum in Wales*, 12.05.2012.
http://www.the-world-heritage-sites.com/pics/big-pit-national-coal-museum_blaenavon.jpg

UNESCO, (b.t.). 25.06.2011. http://whc.unesco.org/pg.cfm?cid=31&id_site=785

UNESCO, (b.t.). 25.06.2011. <http://whc.unesco.org/en/list/944>

UNESCO, (b.t.).25.06.2011. <http://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>

UNESCO, (b.t.). *Semmering railway*. 12.05.2012.
<http://whc.unesco.org/en/list/785/gallery/>.

UNESCO Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Konvansiyonu (1972). 17.03.2011.
<http://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>

Uzuntepe, G. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu: İzmir- Aydın- Kasaba(Turgutlu) 1856-1897 içinde (29- 35)*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi.

 nl , S. (2007) *Aydın hatırası zamanlar/ mekânlar/ insanlar*. İstanbul: TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.

Varlık, B. (1976). *XIX. yüzyılda emperyalizmin Batı Anadolu' da yayılması*. Ankara: Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları.

Visit Cumbria, (b.t.). Newby Bridge-Stott Park Bobbin Mil, 12.05.2012.
<http://www.visitcumbria.com/julian/stottpk.jpg>

Wehdorn, M. (1985), The industrial and technical built heritage in the northern states of Europe, First part. *Architectural heritage reports and studies situation of the technical and industrial built heritage in Europe*, içinde (3- 58).
http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/resources/Publications/Pat_PA_03_en.pdf.

Wikipedia,(b.t.). 11.05.2012.
http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87aml%C4%B1k,_Sel%C3%A7uk

Wikipedia, (b.t.). *Lingotto*, 11.05.2012. <http://en.wikipedia.org/wiki/Lingotto>

Wikipedia, (b.t.). *Liverpool-Manchester demiryolu hattı*, 17.05.2012.
http://tr.wikipedia.org/wiki/Demiryolu_hat_a%C3%A7%C4%B1kl%C4%B1%C4%9F%C4%B1

Wikipedia, (b.t.). *Jackfield tile Works-geograph.org.uk-177198.jpg*, 12.05.2012.
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d9/Jackfield_Tile_Works_-_geograph.org.uk_-_177198.jpg

Yetkin, S. (2002). *Ticari ve iktisadi İzmir rehberi 1926*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.

Yetkin, S. (2004). İzmir'in demiryolları. Düünden bugüne, *Milliyet gazetesi*, 11.10.2011, <http://www.milliyet.com.tr/2004/08/08/ege/yazyetkin.html>

Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet döneminde demiryolları (1923- 1950)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.

Zeytinoğlu, E. (1993), *İktisat Tarihi*, Süryay, İstanbul.

Zigzag Railways, (b.t.). *Engineering Masterpiece of the XIX.th Century A Short History*. 12.06.2012. <http://www.zigzagrailway.com.au/history/hist1.html>

