

**MARMARAY PROJESİNİN ETKİ ALANINDA KALAN
HAYDARPAŞA – BOSTANCI BANLIYÖ GÜZERGÂHININ
KÜLTÜREL MİRAS BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Derya ALTINER

Mimarlık Anabilim Dalı
Restorasyon ve Tarihi Çevre Değerlendirmesi Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. A. Binnur KIRAÇ

EKİM 2016

**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**MARMARAY PROJESİNİN ETKİ ALANINDA KALAN
HAYDARPAŞA – BOSTANCI BANLIYÖ GÜZERGÂHININ KÜLTÜREL
MİRAS BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Derya ALTINER

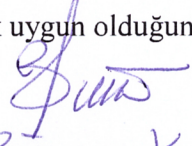
Mimarlık Anabilim Dalı

Restorasyon ve Tarihi Çevre Değerlendirmesi Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. A. Binnur KIRAC

EKİM 2016

Derya ALTINER tarafından hazırlanan “Marmaray Projesinin Etki Alanında Kalan Haydarpaşa – Bostancı Banliyö Güzergâhının Kültürel Miras Bağlamında Değerlendirilmesi” adlı bu tezin yüksek lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.


A. Binnur Kırac

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Mimarlık Anabilim Dalında yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan:

: Yrd. Doç. Dr. A. Binnur Kırac



Üye

: Prof. Dr. Demet Binar



Üye

: Doç. Dr. Yonca Erkan



Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

ÖNSÖZ

Öncelikle, yüksek lisans eğitimim süresince deneyimlerini paylaşan, ilgisini esirgemeyen başta danışmanım Yrd. Doç. Dr. A. Binnur KIRAÇ'a olmak üzere değerli jüri üyelerim Prof. Dr. Demet BİNAN ve Doç. Dr. Yonca KÖSEBAY'a,

tez konumun belirlenmesi aşamasında zihin açıcı konuşmaları için Prof. Dr. Haydar KARABEY'e,

değerli katkıları ve destekleri için Prof. Dr. Gülşen Özaydın'a, Prof. Dr. Zeynep AYGEN'e ve Öğr. Gör. Dr. İnci OLGUN'a,

uzun ve zorlu geçen tez yazım sürecimde anlayış ve desteklerini esirgemeyen başta İdil AKYOL, Kumru ÇILGIN, Barış GÖĞÜŞ, Sinem SEÇER ve Tuğçe TEZER olmak üzere tüm çalışma arkadaşlarım ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyelerine,

her başım sıkıştığında yardımına koşan Gülce OKYAY'a,

sağladıkları kaynaklar ve bilgi paylaşımları için DLH Marmaray Koordinasyon Müdür Yardımcısı Ufuk KINIK ve TMMOB Mimarlar Odası Kadıköy Şubesi'nden Mehtap İNAN'a, İzmir'den verdiği fotoğraf desteği için İsmail YURTÖZVERİ'ye en içten teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca bir gün olsun inançlarını ve desteklerini esirgemeyen babam Alp ALTINER, annem Suzan ALTINER ve babaşım Erguvan ALTINER ile çalışmamın her aşamasında varlığı ile güç veren “yol arkadaşım” Tolga YURTÖZVERİ'ye minnetimi belirtmek isterim.

Derya Altiner

Ekim 2016

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
İÇİNDEKİLER	ii
KISALTMALAR	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
TABLO LİSTESİ.....	x
ÖZET.....	xi
SUMMARY	xii
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç	2
1.2. Kapsam.....	3
1.3. Yöntem.....	5
2. DEMİRYOLLARI, TARİHİ GELİŞİMİ VE ENDÜSTRİYEL MİRAS OLARAK ÖNEMİ	8
2.1. Endüstri Devrimi ve demiryolunun Avrupa'daki gelişimi.....	8
2.1.1. Endüstri kavramı, endüstrileşme ve Endüstri Devrimi	8
2.1.2. Demiryolunun tanımı, tarihçesi ve Avrupa'daki gelişimi.....	10
2.2. Endüstri Mirası.....	12
2.2.1. Sanayisizleşme süreci ve Endüstri Mirası kavramının ortaya çıkışı.....	12
2.2.2. Endüstri mirası tanımı ve kapsamı	15
2.2.3. Endüstri mirasını koruma çalışmaları	18
2.3. Demiryolu Mirası	22
2.3.1. Demiryolu mirası tanımı, kapsamı ve demiryolu mirasını koruma çalışmaları	22
2.3.2. Dünya Kültür Mirası Listesi ve Demiryolları	27
2.3.2.1. Dünya Kültür Mirası Listesi'nde demiryolları.....	28
2.3.2.2. Dünya Mirası Geçici Listesi'nde demiryolları.....	31
2.3.3. Demiryolu mirasını koruma yaklaşımları	32
3. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLUNUN GELİŞİMİ VE KENTE ETKİSİ – BANLİYÖLEŞME	36
3.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolunun gelişimi.....	36

3.2. İstanbul’da demiryolunun kente etkisi ve banliyöleşme	51
3.2.1. 19. yüzyılda İstanbul’un kentsel gelişimi ve banliyöleri	53
3.2.2. Haydarpaşa – Bostancı güzergâhında istasyon çevresi yerleşimler, gelişme süreçleri ve gelişmeyi etkileyen faktörler	58
3.2.2.1. Kızıltoprak (Zühtüpaşa) Mahallesi Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları.....	66
3.2.2.2. Feneryolu Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları	70
3.2.2.3. Göztepe Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları	74
3.2.2.4. Erenköy Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları	79
3.2.2.5. Suadiye Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları.....	84
3.2.2.6. Bostancı Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları.....	87
4. MARMARAY SÜRECİ.....	92
4.1. Marmaray projesi ile ilgili genel bilgiler	92
4.2. Projenin yapım aşamaları ve sözleşmeler	94
4.3. Sorumlu kurumlar ve yükleniciler	96
4.4. Kültür ve tabiat varlıklarına yaklaşımlar.....	97
4.4.1. Arkeolojik kazılar	98
4.4.2. Banliyö güzergâhında bulunan taşınmaz kültür varlıklarına yaklaşımlar....	99
4.5. Marmaray, CR3 süreci	99
5. MARMARAY PROJESİ’NİN ÇALIŞMA ALANINA ETKİLERİ VE ALANDAKİ DEMİRYOLU YAPILARININ KÜLTÜR MİRASI OLARAK KORUNMASI	107
5.1. Mevcut durum tespiti	107
5.1.1. Marmaray’ın tarihi istasyon yapılarına ve çevrelerine etkisi.....	111
5.1.1.1. Kızıltoprak.....	111
5.1.1.2. Feneryolu	115
5.1.1.3. Göztepe	119
5.1.1.4. Erenköy	123
5.1.1.5. Suadiye.....	127
5.1.1.6. Bostancı.....	130
5.1.2. Marmaray’ın hat üzerindeki tarihi köprü ve altgeçitlere etkileri	134
5.2. Koruma ve yeniden işlevlendirme örnekleri ışığında Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhının kültür varlığı olarak önemi	140
5.2.1. Koruma ve yeniden işlevlendirme örnekleri	140
5.2.1.1. Hat ölçeğinde (Sistem olarak) koruma örnekleri	141

5.2.1.2. Yapı / yapı grubu ölçeğinde koruma örnekleri	144
5.2.2. Türkiye ve Demiryolu Mirası	150
5.2.3. Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhının kültür varlığı olarak önemi..	152
6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	156
6.1. Değerlendirme.....	156
6.2. Koruma önerileri	162
6.3. Sonuç.....	169
KAYNAKLAR	172
EKLER.....	185
ÖZGEÇMİŞ.....	233



KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BR	: British Railways
DBİA	: Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi
DLH	: Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
ICOMOS	: Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (International Council on Monuments and Sites)
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İBBAK	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
KTVKK	: Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu
KVKBK	: Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
METU	: Middle East Technical University
MSGSÜ	: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
NİP	: Nazım İmar Planı
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	: Türk Dil Kurumu
TICCIH	: Uluslararası Endüstri Mirasının Korunması Komitesi (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
TCDD - YBMA	: Genel Müdürlük Yol Bakım Müdürlüğü Arşivi
YTÜ	: Yıldız Teknik Üniversitesi

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1 - Euston kemeri, 1896, Londra	14
Şekil 2 - Semmering Demiryolu	29
Şekil 3 - Hindistan Dağ Demiryolları	30
Şekil 4 - Albula / Bernina Bölgesindeki Rhaetian Demiryolları	31
Şekil 5 - Koruma yaklaşımları	33
Şekil 6 - 1923 yılına kadar inşa edilmiş olan demiryolları	46
Şekil 7- Lozan Antlaşması'ndan sonra Türkiye sınırları içerisinde kalan demiryolları	48
Şekil 8 - Cumhuriyet Dönemindeki demiryolu ağı	50
Şekil 9 - Demiryolları ve ilçe nüfusları.....	52
Şekil 10 - Kauffer Haritası - 1831.....	54
Şekil 11 - 1839 tarihli Von Moltke haritası	55
Şekil 12 - 19. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla kentin gelişme yönleri.....	58
Şekil 13 - Halkedon'un Bizans dönemindeki merkezini ve yerleşme sınırlarını gösteren haritası	60
Şekil 14 - İstanbul'u kuş bakışı gösterir gravür.....	61
Şekil 15 - Haydarpaşa Garı, çevre yapıları ve Yeldeğirmeni yerleşkesi.....	62
Şekil 16 - Feneryolu'nun bir bölgesindeki yolların gelişimi, 1946 ve 1966 yılları....	64
Şekil 17 - Çalışma alanı sınırları içerisinde incelenecek olan yerleşmeler	66
Şekil 18 - Zühdi Paşa Köşkü.....	67
Şekil 19 - Kızıltoprak semtinin 20. yüzyıl başındaki durumu	68
Şekil 20 - Kızıltoprak yolcu binası ve lojman yapısı	68
Şekil 21 - Kızıltoprak semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı	70
Şekil 22 - 1930'lu yıllarda Feneryolu – Fenerbahçe	71
Şekil 23 - Feneryolu semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı	72
Şekil 24 - Feneryolu yolcu binası	73
Şekil 25 - Göztepe lojman binası (eski yolcu binası) ve yeni istasyon.....	75
Şekil 26 - Göztepe yolcu binası	76
Şekil 27 - Göztepe semtinin 20. yüzyıl başındaki durumu	77

Şekil 28 - Göztepe semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı	78
Şekil 29 - Meteoroloji arsası 1928 – 2014	79
Şekil 30 - Erenköy semtinin 20. yüzyıl başındaki durumu	81
Şekil 31 - Erenköy Tren İstasyonu	83
Şekil 32 - Erenköy semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı	84
Şekil 33 - Suadiye İstasyonu	86
Şekil 34 - Suadiye semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı	87
Şekil 35 - Bostancı semtinin 20. yüzyıl başındaki durumu.....	89
Şekil 36 - Bostancı İstasyonu ve lojman binası	90
Şekil 37 – Bostancı semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı	91
Şekil 38 - 1860 tarihli S. Préault’nun tüp geçit projesinin planı ve detayı	92
Şekil 39 - 1902 tarihli tüp geçit projesi	93
Şekil 40 - BC1 güzergâhı ve yapı yerleşimleri	95
Şekil 41 - Haydarpaşa'dan hareket eden son banliyö treni.....	100
Şekil 42 - Çalışma alanı demiryolu hatları ve istasyonlarını gösterir plan	101
Şekil 43 - A-Tipi İstasyon	103
Şekil 44 - B-Tipi İstasyon	103
Şekil 45 - Pendik'de inşa edilen güvenlik duvarı ve ses bariyeri	110
Şekil 46 - CR3 etabının tamamlanması sonrası oluşacak güvenlik duvarı ve ses duvarı ile tarihi istasyon yapılarının ilişkisi	111
Şekil 47 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Kızıltoprak istasyonu çevre ilişkileri	112
Şekil 48 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Kızıltoprak istasyonu çevre ilişkileri.....	112
Şekil 49 - Kızıltoprak Yolcu Binası	113
Şekil 50 - Kızıltoprak İstasyonu lojman yapısı ve yaya alt geçidi	115
Şekil 51 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Feneryolu istasyonu çevre ilişkileri	116
Şekil 52 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Feneryolu istasyonu çevre ilişkileri.....	117
Şekil 53 - Feneryolu istasyonu ve tarihi yaya alt geçidi	118
Şekil 54 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Göztepe istasyonu çevre ilişkileri	120
Şekil 55 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Göztepe istasyonu çevre ilişkileri.....	121
Şekil 56 - Göztepe İstasyonu.....	122

Şekil 57 - Göztepe lojman binası (eski yolcu binası).....	123
Şekil 58 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Erenköy istasyonu çevre ilişkileri	124
Şekil 59 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Erenköy istasyonu çevre ilişkileri.....	124
Şekil 60 - Erenköy İstasyonu fotoğrafı (1935-1945) ve dökme demir istasyon kanopisinin detayı	125
Şekil 61 - Erenköy İstasyon binası ve yolcu bekleme bölümü	126
Şekil 62 - Erenköy İstasyonu	126
Şekil 63 - İstasyon kanopisinin sökümü sonrasında yapıda oluşan hasar.....	127
Şekil 64 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Suadiye istasyonu çevre ilişkileri.....	128
Şekil 65 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Suadiye istasyonu çevre ilişkileri.....	128
Şekil 66 - Suadiye İstasyonu	129
Şekil 67 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Suadiye istasyonu çevre ilişkileri.....	131
Şekil 68 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Bostancı istasyonu çevre ilişkileri.....	132
Şekil 69 - Bostancı Yolcu Binası	133
Şekil 70 - Bostancı İstasyonu lojman yapısı	134
Şekil 71 - Çalışma alanında yer alan tescilli / tescilsiz tarihi köprüler ve alt geçitler	135
Şekil 72 - Göztepe Köprüsü	136
Şekil 73 - Hasanpaşa ve Hasanpaşa Yıldızbakkal Köprüleri	136
Şekil 74 - Compagnie Générale d'Exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe şirketine bağlı mühendislerce hazırlanan, 1912 yılına ait yaya ve araç geçişi için tasarlanmış Hasanpaşa Köprüsü'nün uygulama çizimleri.....	137
Şekil 75 – Göztepe Selamıçeşme Köprüsü	137
Şekil 76 - Erenköy Köprüsü	138
Şekil 77 - Bostancı nehir geçiş köprüsü	138
Şekil 78 - Soldaki fotoğraf: Feneryolu Karayolu Alt Geçidi; sağdaki fotoğraf: Bostancı Kasadar Sokak Karayolu Üst Geçidi	140
Şekil 79 - High Line, New York	142
Şekil 80 - Coulée verte René-Dumont, Paris	143
Şekil 81 - İspanya genelinde yer alan yeşil yollar.....	144
Şekil 82 - La Gare d'Orsay	145
Şekil 83 - Musée d'Orsay	146

Şekil 84 - La Petite Ceinture	147
Şekil 85- La REcyclerie, Ornano Garı, Paris	149
Şekil 86 - İstasyon çevresinde şekillenen mahalle oluşumu	159
Şekil 87 – 2010 – 2014 yılları arasında Kadıköy Belediyesi’nce verilmiş ruhsat sayıları	159
Şekil 88 - Zühtüpaşa, Feneryolu ve Göztepe mahallelerindeki dönüşümün ada bazında gösterimi	161
Şekil 89 - Gazete Kadıköy'ün 2010-2014 yılları arasında yayınlanmış olan kupürleri	162
Şekil 90 - Strasburg Tren Garı	163
Şekil 91 – Stuttgart 21 projesi	164
Şekil 92 - Karşıyaka tünel üstü düzenlemeleri.....	164
Şekil 93 - Çalışma alanında yer alan mevcut yeşil alanlar, spor alanları ve önerilen yeşil kent koridoru	166

TABLO LİSTESİ

Tablo 1 - Dünya Kültür Mirası Listesi ve Dünya Miras Geçici Listesi'nde yer alan demiryolları	31
Tablo 2 - Baron Hirsh tarafından yapılacak Rumeli Demiryolu Etapları	40
Tablo 3 - Haydarpaşa – İzmit Demiryolu istasyonlarının Açılış Tarihleri	42
Tablo 4 - Osmanlı D�nemimle Yapılıp Sınırlarımız Dışında Kalan Demiryolu Hatları	47
Tablo 5 - Anadolu'da Osmanlı İmparatorluğu döneminden Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiş olan demiryolu hatlarının uzunlukları	47
Tablo 6 - Marmaray kapasite raporu	102
Tablo 7 - Gar yapılarına verilmiş olan yeni işlevler	149
Tablo 8 - Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının sahip olduğu değerler.....	153
Tablo 9 - ICOMOS Türkiye tüzüğünde yer alan değerlere eklenmesi gerektiği düşünülen miras değerleri	154
Tablo 10 - alıŐma alanı sınırları içerisinde kalan istasyonlar	157

MARMARAY PROJESİNİN ETKİ ALANINDA KALAN HAYDARPAŞA – BOSTANCI BANLIYÖ GÜZERGAHININ KÜLTÜREL MİRAS BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

ÖZET

Demiryolları, kuruluşundan itibaren endüstrileşme ile yakından ilişkili olmuş; toplumların ekonomik, politik, sosyal ve düşünsel yapılarında köklü değişimlere sebebiyet vermiştir. Demiryollarının etkileri yalnızca endüstrileşmiş ülkelerde görülmemiştir. 1. Dünya Savaşı'na kadar süren yayılmacı ve emperyalist politikaların en önemli temsilcisi olan demiryolları, çevre ülkelerinde de, hammadde ve gıdaların sömürüsü ve limanlara ulaştırılması amacıyla batılı ülkeler önderliğinde inşa edilmiştir.

Hammadde ve Pazar arayışındaki batılı ülkelerin girişimleri ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk demiryolu girişimleri, nüfus yoğunluğu fazla, toprakları verimli, önemli limanlara yakın, Avrupa ile teması kolay bölgelerinde gerçekleşmiştir. Demiryollarının 19. yüzyılda kazandığı askeri ve ekonomik önem Osmanlı idaresinin de konuya ilgisini arttırmış; böylelikle Anadolu Demiryolu'nun inşasına karar verilmiştir. Devlet eliyle yapılan ilk demiryolu olma özelliğini taşıyan ve Anadolu Demiryolu'nun ilk etabı olarak inşa edilen Haydarpaşa – Pendik hattı, banliyö hattı niteliğinde olup 19. yüzyılda kenti şekillendiren ana omurgalardan biri olmuştur. Bölgeye düzenli vapur seferlerinin başlamasıyla sayfiye niteliği kazanan yerleşmeler, banliyö hattının yapımı ile birlikte yaz – kış oturulan sürekli ikamet alanları halini almıştır. Kentsel gelişmeyi tetikleyen istasyonlar, çevrelerinde oluşan sosyal nitelikli yapılarla birlikte ileride oluşacak mahallelerin nüvelerini oluşturmuşlardır.

Ancak bugün gelinen noktada, Marmaray Projesi'nin de etkisiyle mahallelerde artan dönüşüm baskısı, demiryolu mirasını tehdit eder duruma gelmiştir. Bu sebeple, çalışmanın amacı, Marmaray Projesi ile birlikte yok olma tehdidiyle karşı karşıya kalan Haydarpaşa – Pendik hattının tarihsel önemini, kent biçimlenişindeki rolünü ve taşıdığı değerleri tespit etmektir. Bununla birlikte çalışmada, Marmaray Projesi'nin hattın taşıdığı değerlere ve istasyon çevrelerinde gelişen mahallelere etkilerini incelenmesi, koruma sorunlarının belirlenmesi ve Haydarpaşa – Pendik banliyö sisteminin demiryolu mirası kapsamında bütüncül olarak korunması ile ilgili yöntem araştırması yapılması hedeflenmektedir. Bu kapsamda çalışmada, istasyon çevresinde şekillenmiş ve benzer bir oluşum sürecinden geçmiş; Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy, Suadiye ve Bostancı mahalleleri ele alınmıştır.

Anahtar Sözcükler: Banliyö hattı, demiryolu mirası, endüstri mirası, koruma, tren istasyonları, Marmaray

THE EVALUATION OF HAYDARPAŞA – BOSTANCI COMMUTER ROUTE WITHIN THE CONTEXT OF CULTURAL HERITAGE IN RELATION TO THE EFFECT OF THE MARMARAY PROJECT THEREON

SUMMARY

Railways have been directly related to industrialization since their establishment and caused radical changes in the economic, political, social and intellectual structures of the societies. However, the effects of railway systems were not observed merely in the industrialized countries. Railways, which had been the most important representatives of the expansionist and imperialist policies that lasted until World War I, were built under the leadership of Western countries in order to exploit and transport resources and raw materials.

In this context, the first railway initiatives in the Ottoman Empire took place in densely populated fertile lands which were also close to major ports in Europe. Anatolian Railways was decided to be built in accordance with the military and economic importance of railways in the 19th century. Haydarpaşa – Pendik Line, which was built as the first part of Anatolian Railway, was also the first state railway of the Empire. It was in fact a commuter line and one of the main arteries that shaped the city in the 19th century. Following this line, summer places that had been reached by regular ferries became permanent residential areas. Railway stations, that triggered urban development, formed the core of the future neighborhoods in conjunction with other social structures in their immediate vicinities.

However, with the impact of Marmaray Project, urban transformation risk on these neighborhoods have increased and became a threat to railway heritage. Therefore, the aim of this thesis is to identify the historical and urban significance of Haydarpaşa-Pendik Line as well as its values. Additionally, it is aimed to examine the impacts of Marmaray Project on the line, its environs and their conservation issues along with bringing forward a holistic approach to railway heritage. Within this scope in the study, the stations shaped around the station and passed through a similar formation process; Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy, Suadiye and Bostancı neighborhoods were discussed.

Keywords: Commuter line, railway heritage, industrial heritage, conservation, train stations, Marmaray Project

1. GİRİŞ

Demiryolları, kuruluşundan itibaren endüstrileşme ile yakından ilişkili olmuş; toplumların ekonomik, politik, sosyal ve düşünsel yapılarında köklü değişimlere sebebiyet vermiştir. Demiryollarının etkileri yalnızca endüstrileşmiş ülkelerde görülmemiştir. 1. Dünya Savaşı'na kadar süren yayılcı ve emperyalist politikaların en önemli temsilcisi olan demiryolları, çevre ülkelerinde de, hammadde ve gıdaların sömürüsü ve limanlara ulaştırılması amacıyla batılı ülkeler önderliğinde inşa edilmiştir (Coulls, 1999; Pamuk, 2007).

Hammadde ve Pazar arayışındaki batılı ülkelerin girişimleri ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk demiryolu girişimleri, nüfus yoğunluğu fazla, toprakları verimli, önemli limanlara yakın, Avrupa ile teması kolay bölgelerinde gerçekleşmiştir. Demiryollarının 19. yüzyılda kazandığı askeri ve ekonomik önem Osmanlı idaresinin de konuya ilgisini arttırmış; böylelikle Anadolu Demiryolu'nun inşasına karar verilmiştir (Kara, 1983; Pamuk, 2007).

Devlet eliyle yapılan ilk demiryolu olma özelliğini taşıyan ve Anadolu Demiryolu'nun ilk etabı olarak inşa edilen Haydarpaşa – Pendik hattı, banliyö hattı niteliğinde olup 19. yüzyılda kenti şekillendiren ana omurgalardan biri olmuştur.¹ Bölgeye düzenli vapur seferlerinin başlamasıyla sayfiye niteliği kazanan yerleşmeler, banliyö hattının yapımı ile birlikte yaz – kış oturan sürekli ikamet alanları haline almıştır. Kentsel gelişmeyi tetikleyen istasyonlar, çevrelerinde oluşan sosyal nitelikli yapılarla birlikte ileride oluşacak mahallelerin nüvelerini oluşturmuşlardır (Batur, 2010; Öztürk C. , 1995; Tekeli, 1999).

Diğer yerleşimlere göre daha erken dönemde mahalle niteliği kazanan ve çalışma alanı olarak seçilen Haydarpaşa – Bostancı arasında kalan yerleşimlerdeki ahşap köşkler,

¹ Hattın ilk inşa döneminde banliyö trenlerinin son durak noktasının Pendik olarak tasarlanmış olmasından dolayı, banliyö hattı çalışmanın ilk üç bölümünde “Haydarpaşa – Pendik” adı ile anılacaktır. Ancak 4. Bölüm itibarıyla Marmaray Projesi'nin ele alınması ve proje güzergâhının Gebze'de son bulması nedeniyle demiryolu hattından “Haydarpaşa – Gebze” olarak söz edilmiştir.

1940'lı yıllardan itibaren yerlerini betonarme villalara bırakmaya başlamıştır. Ancak, bölgedeki asıl değişim, 1965 Kat Mülkiyeti Kanunu ve 1972 tarihli Bostancı Erenköy Bölgeleme İmar Planı'nı takiben 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü ve çevreyollarının hizmete girmesi ile olmuştur. Söz konusu gelişmeler ile birlikte cazip bir konut alanı haline gelen bölge, kısa zaman zarfında hızlı bir apartmanlaşma sürecine girmiştir (Akbulut M. R., 1994). Uzun yıllar 4-5 katlı apartmanların yoğunluklu olarak bulunduğu dokularını muhafaza eden mahalleler için bir diğer dönüm noktası, yapımına başlanan Marmaray Projesi olmuştur. Proje ile erişilebilirliği artacak olan mahallerde konut fiyatları arttığı ve dönüşümün hız kazandığı görülmektedir.

Kırılma noktalarında ulaşım projelerinin etkin bir rol oynadığı görülen Haydarpaşa – Bostancı arasında yer alan mahallelerdeki dönüşüm baskısı, günümüzde, demiryolu mirasını tehdit eder duruma gelmiştir. Bu sebeple, hat bütününde ve çalışma alanında yer alan tarihi demiryolu yapıları, Marmaray projesinin etkileri göz önünde bulundurularak bu çerçevede ele alınacaktır.

1.1. Amaç

Ülkemizde demiryolu mirası henüz bilinçli bir şekilde ele alınmamış; kapsamlı bir envanterleme ve değerlendirme çalışması yapılmamıştır. Kuşkusuz ki bunda tarihi demiryollarının yakın zamana kadar tehdit altında addedilmemiş olmasının payı büyüktür. Ancak, Marmaray Projesi ile birlikte, Haydarpaşa – Pendik banliyö sisteminin hiçbir bileşeninin yeni sisteme adapte edilmediği, başka bir deyişle tarihi öneme sahip banliyö hattının terkedildiği görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı, Marmaray Projesi ile birlikte yok olma tehdidiyle karşı karşıya kalan Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhının tarihsel önemini, kent biçimlenişindeki rolünü ve taşıdığı değerleri tespit etmektir. Bununla birlikte çalışmada, Marmaray Projesi'nin hattın taşıdığı değerlere ve istasyon çevrelerinde gelişen mahallelere etkilerini incelenmesi, koruma sorunlarının belirlenmesi ve Haydarpaşa – Pendik banliyö sisteminin demiryolu mirası kapsamında bütüncül olarak korunması ile ilgili yöntem araştırması yapılması hedeflenmektedir.

1.2. Kapsam

Çalışma genelinde, Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhı bir sistem olarak kent ölçeğinde ele alınmış; kuruluşundan günümüze kadar çevre yerleşkeleriyle olan ilişkisi istasyon odaklı olarak ortaya konmaya çalışılmıştır.

Banliyö hattının Haydarpaşa – Bostancı arasında kalan bölümünün Bağdat Caddesi ve Minibüs Caddesi arasında kalan kısmı çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Bostancı'nın çalışma sınırı olarak seçilmesindeki ilk sebep Haydarpaşa'dan sonraki ilk durak noktası olan Kızıltoprak ile Bostancı arasındaki mahallelerin benzer oluşum sürecinden geçmiş olmaları; bir diğeri ise Bostancı Deresi'nin Osmanlı döneminden başlayarak uzun yıllar İstanbul şehir sınırının en doğu ucu olarak kabul edilmiş olmasıdır. Günümüzde de Bostancı Deresi Kadıköy ilçesinin doğu sınırını temsil etmektedir. Çalışma alanı kuzeyde ise minibüs caddesi ile sonlanmaktadır. Çalışma konusu itibarıyla demiryolu çevresindeki yerleşimler, oluşumundan günümüze kadar geçirdiği süreç bağlamında ele alınmaktadır. Minibüs caddesi ise 1950'li yılları takiben otomotiv sektöründeki gelişme ile birlikte önem kazanmış; farklı dinamikleri beraberinde getirmiştir. Haydarpaşa Garı ise metropol garı olması ve liman ile birlikte değerlendirilmesi gerekliliği sebebiyle ayrı bir çalışmanın konusu olarak görülmüş olup konu dışında bırakılmıştır.

Belirlenen çalışma alanı içerisinde yer alan demiryolu yapıları, mimari özellikleri ve Marmaray Projesi'nin miras üzerindeki olumsuz etkileri kapsamında hattın bozulma durumunu ortaya koyacak biçimde yapı ölçeğinde incelenmiştir.

6 ana bölüm altında toplanan çalışmanın giriş bölümü olarak ele alınan ilk bölümünde, çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmıştır.

İkinci bölüm, endüstri devrimi ve demiryolu ulaşımının tarihsel gelişimi, endüstri mirası ve demiryolu mirası olmak üzere üç ayrı başlık altında şekillenmiştir. Öncelikle sanayisizleşme süreci ile birlikte ortaya çıkan endüstri mirasının tanımı ve kapsamı belirlenmiş, dünyada endüstri mirasını koruma çalışmaları, ilgili kurumlar ile birlikte aktarılmıştır. Sonrasında ise endüstri mirasının bir alt başlığı olarak incelenen demiryolu mirası özelinde aynı çalışma detaylandırılmış; Dünya Kültür Mirası Listesi'nde yer alan demiryolları ile ilgili bilgiler verilmiştir.

Üçüncü bölüm iki kısımdan oluşmaktadır. İlk kısımda Haydarpaşa – Pendik banliyö hattının kültür tarihimizdeki öneminin ortaya koyulması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda

öncelikli olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolunun ortaya çıkışında ve gelişimindeki etken faktörler ele alınmış; ardından Osmanlı İmparatorluğu'ndaki kapsamlı demiryolu projeleri incelenmiş olup demiryollarının İmparatorluk ve Cumhuriyet Dönemi'nde geçirdiği süreç, ana hatlarıyla değerlendirilmiştir. İkinci kısımda ise öncelikle 19. yüzyılda İstanbul'un kentsel gelişimi ve banliyölerinin incelenmiş; ardından çalışma alanı olarak belirlenen Haydarpaşa – Bostancı güzergâhında yer alan istasyon çevresi yerleşimleri, gelişmeyi etkileyen faktörler ve gelişme süreçleri ile birlikte yerleşim özeline inerek ele alınmıştır.

Dördüncü bölümde, Haydarpaşa – Bostancı güzergâhı demiryolu yapıları derinden etkileyecek Marmaray süreci ele alınmıştır. Proje ile ilgili genel bilgilerin verilmesinin ardından, projenin yapım aşamalarına, sorumlu kurum ve yüklenicilerine, kültür ve tabiat varlıklarına yaklaşımlara ve CR3 sürecine alt başlıklarda yer verilmiştir.

Beşinci bölümün ilk kısmında, mevcut durum tespiti yapılarak Marmaray Projesi'nin çalışma alanı içerisinde yer alan istasyon yapıları ve çevreleri ile güzergâh üzerindeki köprü ve altgeçitlere etkileri ele alınmış; demiryolu yapılarında ortaya çıkan yapısal, işlevsel ve çevresel korunma sorunları irdelenmiştir. Bölümün ikinci kısmı ise üç ana başlık altında şekillenmiştir. Demiryolu mirasının korunmasındaki yaklaşımların, dünya örnekleri ışığında tartışılmasıyla başlanan kısımda; örneklerin değerlendirilmesine sistem olarak koruma ve yapı ölçeğinde koruma örneklerine ayrı başlıklar altında yer verilmiştir. Ardından Türkiye'deki demiryolu mirasının korunma sorunlarının ortaya konması ve ilgili yasalar nezdinde sorgulanması ile devam edilmiş; sonrasında ise miras değerleri üzerinden Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhının kültür varlığı olarak önemi ortaya koyulmuştur.

Değerlendirme ve sonucu kapsayan son bölümde ise, öncelikle Marmaray projesinin demiryolu hattı ve mahalleler üzerindeki etkileri farklı ölçeklerde tartışılmış; ardından örnek koruma uygulamaları ışığında, mahalle ile ilişkisel, kamusal ve katılım bağlamında, hattın korunmasına yönelik bir işleyiş modeli oluşturulmaya çalışılmıştır. Tüm çalışmayı kapsayan genel bir değerlendirme yapılarak çalışma sonlandırılmıştır.

1.3. Yöntem

Çalışmanın genelinde; dünyada demiryolu mirası kavramının ortaya çıkışında yaşanan süreç üzerinden, Marmaray Projesi etkisinde Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhının okumasının yapılması ve çalışma alanında yer alan yerleşmelerin gelişme süreçlerinde, ulaşımın etkisinin irdelenerek demiryolu mirasının ele alınması olmak üzere iki ayrı yöntem izlenmiştir.

Bu doğrultuda bilgilerin toplanması ve derlenmesi 4 aşamada gerçekleştirilmiştir:

- Literatür taraması,
- Arşiv taraması,
- Saha çalışması,
- Resmi kurumlardan verilerin alınması, yetkililer ile yapılan görüşmeler.

Çalışmanın ana çatkısının oluşturulmasının ardından yapılan literatür taramasında, öncelikli olarak Haydarpaşa – Pendik banliyö hattının tarihsel öneminin ortaya koyulması amacıyla, demiryolu tarihi ile ilgili çok sayıda çalışma incelenmiş; bu çalışmaların daha ziyade iktisatçılar, siyaset bilimciler ve tarihçiler tarafından kaleme alındığı tespit edilmiştir. Bu çalışmalar içerisinde Öztürk (1987) ilk olarak Haydarpaşa – İzmit hattını konu almış, bir yıl sonrasında ise Özyüksel (1988) *Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* isimli çalışmasını yayınlamıştır. 1995 yılında ise Koçer, *Haydarpaşa – Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları*’nı ele almıştır. Ancak, söz konusu çalışmaların hiçbirinde demiryolu mirasına değinilmediği görülmüştür.

Demiryolu mirasının bir üst başlığı olan Endüstri Mirası, 2000’li yıllara gelindiğinde Türkiye’de akademik çalışmalara konu olmaya başlamıştır. Kırac’ın (2001) *Türkiye’deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri* ve Köksal’ın (2005) *İstanbul’daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri* çalışmalarında endüstri mirası kavramı ilk kez etraflıca tartışılmıştır.

Demiryolu mirası 90’lı yıllarda uluslararası platformda ayrı bir başlık ele alınmaya başlamış; bu dönemde ortaya çıkan iki önemli çalışma Burman & Stratton tarafından düzenlenmiş olan ve çok sayıda makaleyi bünyesinde barındıran *Conserving the*

Railway Heritage ve Coulls'un ICOMOS için kaleme aldığı *Railways as World Heritage Sites* olmuştur.

Türkiye'de yapılmış olan çalışmalara bakıldığında ise Köşkeroğlu'nun (2005) *An Approach for Conservation of Railway Heritage; Assessing And Experiencing The İzmir – Aydın Railway*, Yıldız'ın (2008) *Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu* Fidan'ın (2012) *Conservation And Transformation Of Railway Areas: İskenderun Terminus Area* örneklerinde olduğu gibi pek çok çalışmanın spesifik araştırmalar üzerine olduğu ve yapı ölçeğinde öneriler getirdiği görülmüştür. İlk olarak Kösebay'ın (2007) *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması* isimli çalışmasında, demiryolu mimarisi bütüncül olarak ele alınarak öneriler geliştirilmiş; çalışma literatürde yer alan kaynakların belirlenmesi ve konu ile ilgili genel çerçevenin oluşturulması aşamalarında yol gösterici olmuştur.

Ağırlıklı olarak demiryolu tarihi, İstanbul'da banliyöleşme tarihi ve Haydarpaşa – Bostancı güzergahı yerleşmeleri ile endüstri mirası demiryolu mirasının incelendiği kavramsal çerçevenin oluşturulması aşamasında literatür taramalarından faydalanılmıştır. Bu kapsamda; tezler, makaleler ve bildirilerden oluşan akademik çalışmalar, ansiklopediler, yurtiçi ve yurtdışından yayınlanmış yazılı kaynaklar, süreli yayınlar, ulusal ve uluslararası yasal düzenlemeler – tüzükler, Avrupa Konseyi raporları ve internet kaynaklarında incelemeler yapılmıştır.

Ayrıca, çalışma alanının kentsel gelişiminin incelenmesinde, yukarıda bahsi geçen çalışmaların yanında, İBBAK ve İFEA'nın harita arşivleri, İBB şehir rehberinde yer alan hava fotoğrafları ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen veriler bir arada değerlendirilerek mahallelerin geçirdiği değişim süreci ortaya konmuştur.

Çalışma alanında yer alan demiryolu yapılarının geçirdiği süreç ise, İstanbul V Numaralı KVKBK ve TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi arşivlerinde yapılan araştırmalar sonucunda belirlenmiştir. Yapıların mevcut durumlarının tespiti amacıyla saha çalışması yapılmış; tüm güzergâh fotoğraflanarak demiryolu yapılarının hasar tespitleri yapılmıştır.

Marmaray Projesi ile ilgili bilgiler ise, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilmiştir. Ayrıca, tarihi demiryolu yapılarının akıbeti ile ilgili TCDD'ye bilgi edinme

başvurusunda bulunulmasının yanı sıra, TCDD yetkilileriyle görüşmeler de gerçekleştirilmiştir.

Literatür ve arşiv taramaları, saha çalışması ve resmi kurumlardan elde edilen verilerin bir arada değerlendirilmesi neticesinde, çalışma alanda yer alan demiryolu mirasının değerleri belirlenmiş, korunma sorunları ortaya konmuş ve Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhının sistem olarak, kültürel miras olarak korunmasına yönelik yöntem araştırması yapılmıştır. Çalışma alanı ve hat bütünü için oluşturulacak öneriye ışık tutması amacıyla sistem ve yapı ölçeğinde çok sayıda yurtdışı örneği incelenmiştir.



2. DEMİRYOLLARI, TARİHİ GELİŞİMİ VE ENDÜSTRİYEL MİRAS OLARAK ÖNEMİ

2.1. Endüstri Devrimi ve demiryolunun Avrupa'daki gelişimi

2.1.1. Endüstri kavramı, endüstrileşme ve Endüstri Devrimi

İnsanlık tarihinde iki köklü değişim gerçekleşmiştir. Bunlardan ilki, M.Ö. 8. binyılda ortaya çıkan ve daha önce avcılık ve toplayıcılıkla hayatını idame ettiren insan topluluklarını çiftçi ve çobanlara dönüştüren Tarım Devrimi; “ikincisi ise 18. yüzyılda başlayan ve iki yüzyıl içinde dünyanın tarımla uğraşan nüfusunu köklü biçimde azaltarak insanı artan ölçüde hizmet ve mamul mal üreticisi haline getiren” Endüstri Devrimi’dir (Güran, 2013, s. 9).

Endüstri kelimesi, kökeni Latince ’deki “industria” kelimesi olan ve çalışkanlık, titizlik anlamına gelen, Fransızca “industrie” kelimesinden dilimize geçmiştir. TDK’nin güncel Türkçe sözlüğünde, endüstri kelimesinin karşılığı Arapça kökenli sanayi olarak verilmekte olup, sanayinin tanımı ise; “ham maddeleri işlemek, enerji kaynaklarını yaratmak için kullanılan yöntemlerin ve araçların bütünü, işleyim, uran, endüstri” olarak verilmektedir. Yine TDK’nin İktisat Terimleri Sözlüğü’ne bakıldığında ise sanayi, “yeni teknolojileri uygulamadaki tavırları ve yasal durumları ne olursa olsun büyük, küçük ve orta ölçekli işletmelerin gerçekleştirdikleri her türlü iktisadi etkinlik” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımlar yeterli gibi gözükse de genel olana varılabilmek için zamansal ve mekânsal boyutlarından arındırılmıştır (Batur & Batur, 1970, s. 26).

İnsan yaşayabilmek için “ham maddeleri yapılı hale sokmak”, yani üretmek ve doğayı dönüştürmek zorundadır. “Üretim, genel olarak, insanın emeğiyle maddesel ve düşünsel ürünler meydana getirmesi; insanın ve toplumun var olması ve gelişmesi için gerekli olan yaşama araçlarını elde etme eylemidir.” Bu çerçevede bakıldığında tarihsel ve toplumsal bir olay olan sanayinin insanla yaşıt olduğu söylenebilmektedir (Batur & Batur, 1970, s. 26-27). Batur, sanayiye kısaca “anamacı bir ekonominin eşlik

ettiği, inorganik-mekanik güç ve makine ile yapılan bir üretim biçimi” olarak tanımlamaktadır.

İnsanlık tarihinin 2. dönüm noktası olan Endüstri Devrimi, “tarıma ve zanaatlara dayalı bir ekonomiden, sanayinin ve makine üretiminin egemen olduğu bir ekonomiye geçiş süreci” olarak tanımlanmaktadır. Terim, ilk olarak Arnold Toynbee tarafından 1760-1840 yılları arasında İngiltere’de yaşanan ekonomik dönüşümü tariflemek üzere kullanılmıştır (Sanayi Devrimi, 1989).

Genel kanıya göre, Endüstri Devrimi’nin, 18. yüzyılda İngiltere’de başlayarak buradan zamanla diğer batılı ülkelere de yayıldığı söylene de; bazı tarihçiler, Endüstri Devrimi’ni ani bir olaydan ziyade 16. yüzyıla dek uzanan bir süreç olarak kabul etmektedir (Kıraç, 2001, s. 4; Quataert, 2013, s. 36). Devrim sözcüğü, belirli bir birikim evresinin neticesinde olan köklü ve niteliksel bir değişimi ifade etmektedir (Kıraç, 2001, s. 8). Endüstri Devrimi’nin birikim evresinden söz etmek gerekirse; tarım devrimi, ticaret devrimi, demografik değişim, sermaye hareketleri; ulaşım alanındaki, endüstriyel teknolojideki ve mali piyasadaki gelişmeler devrimin hazırlayıcıları olarak karşımıza çıkmaktadır (Torun, 2003, s. 183).

James Watt’ın 1769 yılında patenti alınmış olan buhar makinesini buluşu, 16. yüzyıldan itibaren süren bu hazırlık sürecinin sonu ve endüstri devriminin başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Endüstri Devrimi’nin başladığı İngiltere’de, pamuk ve dokuma sanayii, endüstrileşme sürecinin öncüsü olmuştur. 1719’da Derby yakınlarında kurulan ipek fabrikası, kurulan ilk gerçek fabrika olmuş; onu 1739 yılında kurulan yün fabrikası izlemiş; bu gelişmeleri takiben de yarı keten üretimi, çömlekçilik ve kâğıt imalatında fabrikasyona geçilmiştir (Weber, 1961, s. 225). İlk olarak dokuma sanayiinde ahşap makineler üretim yapılmaya başlanmış, ancak üretim miktarının artırılması metal sanayiinin gelişmesiyle mümkün olmuştur. Buhar makinesi ise, icadı sonrasında ilk olarak madenlerde kullanılmaya başlanmıştır (Kıraç, 2001, s. 9). İmalatın yakıtı olarak kullanılan kömürün üretiminin artması ve kok kömürünün kullanılması ile demir üretimi daha ucuza mâl edilmeye başlanmıştır. Su gücünün yerini buhar gücünün alması ise hem üretimdeki maliyetleri düşürmüş; hem de özellikle dokuma sanayiinde üretim miktarını arttırmıştır (Ergin, 1973’den aktaran Torun, 2003, s. 189).

Endüstri devrimi hem teknolojik, hem sosyoekonomik, hem de kültürel boyutları bünyesinde barındırmış, köklü değişimlere yol açmıştır.

Başlıca teknik ilerlemeler aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (Sanayi Devrimi, 1989):

- Demir ve çeliğin kullanılmaya başlanması,
- Kömür, buhar makinesi, elektrik, petrol gibi yeni enerji kaynaklarının devreye girmesi,
- Makinelerin kullanılması ile insan gücüne ihtiyacın düşmesi,
- İşlevlerin uzmanlaşması ve işbölümünü gerektiren fabrika sisteminin ortaya çıkışı,
- Ulaşım ve iletişim araçlarındaki gelişmeler,
- Sanayide bilimin ağırlığının artması,
- Seri üretime geçilmesi.

Söz konusu teknik ilerlemelerin yanında Endüstri Devrimi'nin sosyal etkileri de olmuştur. Endüstrileşme sürecinde, yakıt olarak kullandıkları kömüre kolaylıkla ulaşabilmek için maden ocakları veya demiryoluna yakın yerlerde konumlanan fabrikalar, yeni kent oluşumunun çekirdeği haline gelmiştir. Böylelikle, kentlerin yer seçim kriterleri değişmiş; sanayi kentinin “doğurgan aktörleri” maden ocağı, fabrika ve demiryolu olmuştur (Mumford, 2013, s. 548-561). Bununla birlikte, tarımda makineleşmenin, “endüstride istihdam edilebilecek bir nüfusu serbest bırakması” ve hızlı nüfus artışı, kırdan kente bir göç dalgasını beraberinde getirmiştir. (Torun, 2003, s. 189). Bunun sonucunda ise kentsel nüfus hızla artmış, kır – kent arasındaki makas açılmaya başlamıştır. Bahsi geçen fabrikalarda çalışan yeni kentli nüfusun hızlı artışı, toplumsal sınıfların değişmesini de beraberinde getirmiştir.

2.1.2. Demiryolunun tanımı, tarihçesi ve Avrupa'daki gelişimi

Endüstrileşme sürecini hızlandıran en önemli etmenlerden biri, ulaşımда yaşanan gelişmeler olmuştur. Bu süreçte Batı Avrupa'da, öncelikle kıyı ve nehirleri taşımacılığa müsait ülkelerin kalkınmalarını kolaylaştıran nehir taşımacılığı gelişmiş, bunu takiben demiryolu taşımacılığı ve en son deniz taşımacılığında ilerleme kaydedilmiştir. Ancak özellikle demiryollarının yaygınlaşması ile endüstrileşmenin önündeki ana engel kalkmıştır (Torun, 2003, s. 191-192). Demiryolu için sert bir zemin üzerine yerleştirilmiş iki rayın gerekliliği aşikâr olup makine gücü ise vazgeçilmezdir. Demiryolundaki gelişmeler için 19. yüzyılı beklemek gerekecek olmasına karşın uzun

zaman öncesinden itibaren raya yer verildiği görülmektedir. “Rayın tarihine bakıldığında, M.Ö. 2000 yılında Babil’de saltanat arabaları için taşlara yollar oyulduğu bilinmektedir” (Jenkin Jones, 1939’dan aktaran Kösebay Erkan, 2007, s. 7). Benzer yollar, M.Ö. 6. yüzyılda Roma İmparatorluğu’nda da karşımıza çıkmaktadır. Peloponnes’te inşa edilen Diolkos adlı yol 6 km uzunluğunda olup M.S. 9. yüzyıla kadar gemilerin taşınmasında kullanılmıştır (Coulls, 1999, s. 2). Georgius Agricola tarafından 1556 yılında yayınlanan ve cevherden metal üretme sürecini anlatan *De Le Metallica* isimli kitap, ahşap rayların üzerinde hareket eden araçların yoğun olarak kullanımını 15. yüzyıla tarihlemektedir. Bu ahşap rayların oluşturduğu yol, giderek yaygınlaşarak maden endüstrisinin tamamlayıcısı durumuna gelmiştir (Coulls, 1999, s. 2). Maden ocağından çıkarılan hammadde, ray üzerinde hareket eden ve insanlar ya da hayvanlar tarafından çekilen dekovillerle yüklenecekleri taşıta ulaştırılmaktaydı. 1550’lerde Fransa’daki Alsace maden ocaklarında, rayların bu şekilde kullanıldıkları bilinmektedir (Engin, 1993, s. 15-16). 18. yüzyılın ikinci yarısında demir imalat yöntemlerindeki gelişmeler neticesinde ahşap rayların en çok aşınan ve yıpranan kısımları dökme demir levhalar ile kaplanmaya başlanmış; sonrasında ise ahşap raylar yerlerini tamamen madeni raylara bırakmıştır. İlk olarak 1767 yılında Shropshire’de yer alan Colebrook Dale’de dökme demir çubuklar ahşap rayları tamamen örtecek biçimde yerleştirilmiş; bütünüyle demirden yapılan raylar ise 1790’larda görülmeye başlanmıştır (Bagwell, 1988, s. 77).

1769 yılında Fransız Nicolas Cugnot, 1786 yılında ise İngiliz William Murdoch buhar gücünü karayolu araçlarında kullanmışlardır (Mossman & Morton, 1957, s. 63-64). Richard Trevithick ise 1801 yılında buharla işleyen bir arabayı, 1804 yılında ise raylar üzerinde hareket edebilen “Tram Wagon”u icat etmiştir (Jenkin Jones, 1939, s. 1118’den aktaran Kösebay Erkan, 2007, s. 8). Benzer denemeleri, 1811’de Blenkinsod ve 1813’de Brunton gerçekleştirmişlerse de, malzemelerin kalitesizliği ve donanım yetersizliği sebebiyle başarılı olamamışlardır. Christopher Blacket, Trevithick’in icadını geliştirerek 1812 yılında kendi kendine hareket eden bir lokomotif dönüştürmüştür. 1814 yılında ise George Stephenson sağlam raylar ve gelişmiş bir lokomotif yapmayı başarmış ve Stephenson’un ürettiği lokomotif, Darlington maden ocağı ve Stockton Limanı arasında, yük ve yolcu taşımacılığında kullanılmıştır (Patin, s.942’den aktaran Engin, 1993, s. 16). 1825 yılında ulaşım açılan bu hat sayesinde iş adamları bu yeni taşıtın önemini fark ederek çok geçmeden Stephenson’a yeni

lokomotifler ısmarlamaya başlamışlardır. 1829 yılında “roket” adını verdiği, eskisinden daha süratli bir lokomotif geliştiren Stephenson’a, Liverpool ile Manchester arasında bir demiryolu yapması teklif edilmiştir. Atlı araba sahipleri ve iki şehir arasında suyuyla ulaşım sağlayanların kuvvetli muhalefetlerine karşın hat, 15 Eylül 1825 tarihinde faaliyete geçmiştir (Pecheux, 1970, s. 28-29, 38). Birçok tarihçi tarafından, İngiltere’nin kuzeydoğusunda bulunan Liverpool & Manchester hattı, modern demiryolunun ilk örneği olarak kabul görmektedir (Robbins, 1998’den aktaran Coulls, 1999, s. 1). Bu tarihten sonra demiryolu, Avrupa ve Amerika’da hızla gelişim göstererek büyük bir ulaşım ağı oluşturmuştur. İngiltere’den sonra, yine 1825 yılında Amerika’da Baltimore – Ohio, 1827 yılında Fransa’da Lyon – St. Etienne ve bundan 3 yıl sonra Paris – St. Germain arasında lokomotifler işlemeye başlamıştır. Yine aynı yıl, Almanya’ da Nürnberg – Furth arasında, Belçika’ da ise bir yıl sonra Brüksel – Antwerpen arasında demiryolu inşa edilmiştir. Birkaç yıl içerisinde Avusturya, Rusya, Hollanda ve İtalya’da da tren seferleri başlamıştır. Uluslararası ilk demiryolu hattı ise 1835 yılında Belçika’nın Liege ve Almanya’nın Köln şehirleri arasında hizmet vermeye başlamıştır (Pecheux, 1970, s. 113).

Farklı amaçlarla yapılmış olmasına karşın, demiryolu dünya üzerinde hızla yaygınlaşmıştır. Öyle ki, 1825 yılında 38.600 km olan dünya demiryollarının uzunluğu, 1860’da 108.000 km, 1870’de 209.000 km, 1880’de 372.500 km, 1890’da ise 616.200 kilometreye ulaşmıştır (Engin, 1993, s. 18).

Endüstri devrimi sürecinde ortaya çıkan demiryolları, ulaşım sahasına getirdiği hız, emniyet, ucuzluk ve yüksek taşıma kapasitesiyle, kısa zamanda su ve kara taşımacılığını ikinci plana itmiştir. “Avrupa’da gerek sosyal refahın yükselmesinde, gerekse mahalli ticaret ve sanayilerin milli ekonomilere dönüşmesinde önemli bir rol oynamıştır (Öztürk C. , 1987, s. 1)

2.2. Endüstri Mirası

2.2.1. Sanayisizleşme süreci ve Endüstri Mirası kavramının ortaya çıkışı

Avrupa kentlerinde bulunan endüstri yapıları, özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında üretim biçimlerinin değişmesi ve yeni teknolojik gelişmelerle birlikte verimliliklerinin düşmesi ve yetersiz kalmaları sebebiyle işlevlerini yitirmeye başlamışlardır (Kaya, 2012, s. 37).

Ersoy'un (2001), "kamu ya da özel girişimcilerin kârlı bulmadıkları bir alandan ya da bir yerleşmeden çekilmeleri" olarak tanımladığı sanayisizleşme süreci, 1950'li yıllardan itibaren başlamış, 1970'li yıllar itibarıyla ise iyiden iyiye hız kazanmıştır.

"Fordist kitlesel üretimden Fordizm sonrası küçük ölçekli esnek üretim modeline geçiş", kentlerde sanayisizleşme sürecinin önünü açan etmenlerden biri olmuştur. Esnek üretim modeli ile birlikte gelişmiş ülkelerde, ileri teknoloji kullanan, verimliliği yüksek ve rekabet gücü az sanayiye öncelik verilmiştir. Gelişmiş ülkeler, benzer ürünlerle az gelişmiş ülkelerin de yarışın içine girdiği birçok diğer sanayi kolundan ise çekilmiş veya düşeyde parçalanma stratejisini izlemiştir. Esnek üretim modeli ile kentlerdeki ucuz işgücü ihtiyacı ortadan kalkmış; ürünler kent dışında veya farklı coğrafyalarda üretilebilir hale gelmiştir. Düşey parçalanmayla ise büyük firmalar, yalnızca yönetim, denetim ve tasarım departmanlarını Batı'da tutmak suretiyle, ucuz hammadde ve işgücünden faydalanmak üzere üretim faaliyetlerini az gelişmiş ülkelere kaydırmışlardır (Ersoy, 2001, s. 35-37).

Bunun dışında 2. Dünya Savaşı sonrası refah devleti uygulamalarının sürdürülemez olması, özelleştirmeye teşvikin artması ve devletin ekonomik girişimcilik yönünü terk etmeye başlaması da, sanayisizleşme sürecini etkileyen etmenlerden olmuş ve büyük yatırımlardan kaçınılması sonucunu doğurmuştur (Ersoy, 2001, s. 40).

Yukarıda bahsedilmiş olan tüm bu etmenler, kent merkezlerinde geniş, kullanılamayan boşluklar doğurmasının yanı sıra; beraberinde işsizlik, yoksulluk ve sağlık problemlerini de getirmiştir.

Değerli kentsel alanlarda bulunan işlevlerini yitirmiş olan endüstri yapılarının öncelikle ortadan kaldırılması gündeme gelmiştir. Süregelen yıkımlarla birlikte ise zehirli gazların açığa çıkması, asbest ve atık sorunu ile karşı karşıya kalınmış, çevreye duyarlı kesiminin de uyarılarıyla yıkımların gerekliliği sorgulanmaya başlanmıştır (TMMOB Mimarlar Odası, 2008, s. 44).

Endüstri anıtlarına karşı ilk hassasiyet kişisel bir tepki ile ortaya çıkmış; gönüllülerden oluşan bir ekip, İngiltere'deki kanal ve demiryollarının korunması, bakımı ve ziyaretçilere tanıtılması ile ilgili çalışmalar yapmıştır (Trinder, 1981'den aktaran Saner, 2012, s. 54). 1960'lı yıllara gelindiğinde ise kanal ve demiryollarının korunmasının kapsamı genişletilmiş, değirmen, maden ocağı, döküm atölyeleri gibi

eski endüstriyel tesislerinin korunmasını da kapsar hale gelmiştir (Trinder, 1981'den aktaran Saner, 2012, s. 54).

Yıkımlar sürerken 1955 yılında Michael Rix'in, *The Amateur Historian* isimli bir dergide yazdığı "Endüstri Arkeolojisi" başlıklı makalesinde, endüstri devrimine ait anıtların korunması gerektiğini dile getirmesinin ardından, endüstrileşme sürecini yoğun olarak yaşamış İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ülkelerde bu anıtların miras kapsamında değerlendirilmesi gerekliliği tartışılmaya başlanmıştır (Palmer & Neaverson, 1998; TMMOB Mimarlar Odası, 2008, s. 145). Rix'in makalesinde Arkeoloji terimini kullanması Britanya Arkeoloji Konseyi'nin¹ dikkatini çekmiştir. Konsey, 1959 yılında bünyesinde Endüstri Arkeolojisi Araştırma Komitesini kurmuş ve hükümetin ulusal politikasında erken dönem endüstri kalıntılarının kaydedilmesi ve korunmasına yer verilmesi için kamuya açık bir toplantı tertip etmiştir (Palmer & Neaverson, 1998, s. 1-2). Yaşanan gelişmelerden henüz bir karar çıkmamışken, ilk yapılan demiryollarına ait önemli bir anıt olan, Birmingham – Londra demiryolunun sonlandığı Londra İstasyonu'nun anıtsal girişi niteliğindeki dorik portikolu Euston kemerinin 1962 yılında yıkılması, halkın yoğun tepkisiyle karşılaşmıştır. Bu olayın neticesinde 1963 yılında, İngiliz Arkeoloji Konseyi ve Bayındırlık Bakanlığı işbirliğinde Endüstriyel Anıtları inceleme Kurulu² kurulmuş ve Ulusal Sanayi Anıtları İndeksi oluşturularak döküm çalışmaları yapılmaya başlanmıştır (Palmer & Neaverson, 1998, s. 2; Galván, 2009'dan aktaran Alpan, 2012, s. 24).



Şekil 1 - Euston kemeri, 1896, Londra (URL-1)

Takip eden yıllarda endüstri mirası, İngiltere, Almanya ve Fransa gibi ülkelerde bilim dalı olarak kabul görmeye başlamış ve "endüstri mirası", "endüstri

¹ CBA - Council for British Archaeology

² The Industrial Monuments Survey

arkeolojisi”, ”endüstri kültürü”, ”endüstriyel peyzaj” gibi kavramlar ortaya çıkmıştır (TMMOB Mimarlar Odası, 2008, s. 145).

2.2.2. Endüstri mirası tanımı ve kapsamı

1960’lı yıllardan itibaren, hızla kaybolmaya başlayan endüstri yapılarına kamunun dikkatini çekmek amacıyla, ”endüstri mirası” ve ”endüstri arkeolojisi” olarak iki yeni kavram tartışılmaya başlanmıştır.

Bir önceki bölümde de bahsi geçmiş olan, 1955 yılında ”endüstri arkeolojisi” kavramını ilk olarak kullanan Michael Rix’in bu kavramı, Birmingham Üniversitesi’nin aynı bölümünde görev yapan ve akademik çevrede incelenebilecek bir konu olarak ortaya atan Donald Dudley’den aldığı söylenmektedir (Hudson, 1979, s. 1). Rix makalesinde, kavramın tanımını kesin olarak yapmamış olsa da konunun; 18. ve 19. yüzyılda yapılmış olan fabrikaların, atölyelerin, buhar makinesi ve lokomotiflerin, ilk metal çatıklı yapıların, dökme demir su kemerlerinin, köprülerin, demiryollarının ve kanalların öncülük eden teşebbüslerini kapsadığını belirtmiştir (Minchinton, 1983, s. 125).

Endüstri arkeolojisi kavramı Birleşik Krallık ve ABD’de sıklıkla kullanılmasına karşın, konu uluslararası bağlamda genellikle ”Endüstri Mirası Çalışmaları”¹ adı altında ele alınmaktadır (Martin, 2012, s. 40). Bazı ülkelerde ise ”teknik kültür anıtı” ve ”teknik anıt” gibi kavramlar da kullanılmaktadır (Neumann, 1986’dan aktaran Köksal, 2005, s. 105-106). Endüstri arkeoloğu olan A. Buchanan endüstri mirasının kapsamını şöyle tanımlamaktadır:

”Bu kapsam içerisinde yer alan endüstriyel anıt, modası geçmiş bir zamana ait endüstri ya da ulaşım sisteminin kalıntısı olarak tanımlanabilir. Buradaki modası geçmiş deyimini, tarih öncesi çağa ait bir maden ocağından, günümüzde üretilmiş lakin artık kullanılmayan uçak ya da bilgisayara kadar geniş bir alanı kapsamaktadır”. (Kıraç, 2001, s. 66)

Bu tanımdan da anlaşılacağı gibi, Rix’in bir dönem ile sınırlandırmış olduğu endüstri mirası, yapılan çalışmalar ile birlikte el ile üretimi de kapsar hale gelmiştir. Buna örnek olarak Türkiye’de antik döneme kadar giden zeytinyağı üretimi verilebilmektedir. Her ne kadar endüstri mirasının asıl çalışma alanı endüstri devrimi ve sonrası olarak gözüксе de, endüstri mirası hem ilkel, hem de yakın geçmişe ait aletleri ve üretim mekânlarını da kapsamaktadır.

¹ Industrial Heritage Studies

Günümüzde kabul edilen en net haliyle, Nizhny Tagil Tüzüğü'nde (2003) endüstri mirası:

“Endüstri kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değeri olan kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar, yapılar ve makineleri, imalathaneleri, değirmenler ve fabrikaları, maden ocakları ile işletme ve arıtma alanlarını, depolar ve ambarları; enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı merkezleri, ulaşım yapıları ve altyapıları ile endüstri ile ilişkili; barınma, ibadet ve eğitim gibi sosyal aktiviteler için kullanılan yerleri kapsamaktadır”. (TICCIH, 2003)

şeklinde tanımlanmıştır.

ICOMOS ve TICCIH işbirliğiyle 2011 yılında yayınlanan “Dublin İlkeleri” adıyla da anılan “Endüstriyel Miras Alanları, Yapıları ve Peyzajları için Koruma Ortak İlkeleri”nde endüstri mirası tanımına¹, Nizhny Tagil Tüzüğü'nden farklı olarak sitler ve peyzaj alanları da dâhil edilmiştir. Ayrıca bu ilkelerde, endüstriyel süreçlerin, üretim ve ürünlerin pazarlara dağıtımı için doğal kaynaklara, enerjiye ve ulaştırmaya bağımlı olması sebebiyle endüstri mirasının, kültürel ve doğal çevre arasındaki sıkı bağı da yansıttığına değinilmekte; endüstri mirasının, teknikleri uygulama becerisi, iş ve işçi organizasyonu gibi manevi boyutları da barındırdığı vurgulanmaktadır. Sonuç olarak endüstri mirası, endüstrinin, toplulukların hayatları, toplumların dönüşümleri ve genel olarak dünya üzerindeki etkisini şekillendiren, sosyal ve kültürel pratiklerle bütünleşmiş bir miras olarak tanımlanmaktadır (ICOMOS / TICCIH, 2011, s. 1-2).

Endüstri arkeolojisi ise Buchanan'ın tanımıyla “endüstri anıtlarının araştırılması, yerinde incelenmesi, kayda geçirilmesi ve bazı hallerde koruma altına alınmasıyla ilgili bir çalışma alanıdır”. Ayrıca hedefi bu anıtların sosyal ve teknolojik tarih bağlamı içerisindeki önemini değerlendirmektir. (Buchanan, 1985'den aktaran Kırac, 2001, s. 69). TICCIH'in 2003 yılında kabul edilen tüzüğünün 5. versiyonunda, endüstriyel arkeoloji ve endüstri arkeolojisinin birbirinden ayrılan yönlerine dikkat çekilmektedir. Tüzüğe göre endüstriyel arkeoloji, "endüstriyel geçmişi ve günümüzü anlamak için araştırma yöntemlerinden faydalanır. Bu çalışmaya yönelik bilgi 18. yüzyılın ikinci yarısında sanayi devriminin başlangıcından günümüze kadar uzanmaktadır". Endüstri arkeolojisi ise, “teknoloji tarihi çerçevesinde, iş ve çalışma tekniklerine yönelik çalışmalardan faydalanmanın yanı sıra, erken endüstri olarak nitelendirilebilecek daha eski dönemleri” de incelemektedir (TMMOB Mimarlar Odası, 2008, s. 146).

¹ “Endüstri mirası; sitleri, yapıları, kompleksleri, bölgeleri ve peyzajları içerdiği gibi makineleri, hammaddenin çıkarılmasını ve ürüne dönüştürülmesini kapsayan geçmiş veya sürmekte olan üretim endüstrilerinin işleyişlerine şahitlik etmiş olan belge ve nesneleri ve üretim endüstrileri ile ilişkili enerji ve ulaşım altyapılarını da kapsamaktadır”.

Endüstri arkeolojisi birçok disiplini içinde barındırmaktadır. Yapılan çalışmalar hem mimarlık, hem de teknoloji tarihini ilgilendirirken, çalışmanın koruma boyutunun yanında, yer altında kalan kısımlar göz önünde bulundurulduğunda arkeoloji boyutu da bulunmaktadır (Köksal, 2005, s. 105).

Endüstri mirasının önemi iki temel değere dayanmaktadır. Bunlardan ilki, insanlığı dönüştürmüş olan bir dönemin günlük hayatına ve çalışma dünyasına şahitlik etmiş olması; ikincisi ise, bu dönemde toplumun yaşama ve çalışma biçimine dair belge niteliği taşımasıdır (Casanelles, 2006).

Yukarıdaki tanımlarda da belirtildiği gibi üretim sistemleri, endüstri yapıları ve destek yapıları, sahip oldukları tüm teknik donanım ve altyapıları ile birlikte endüstri mirası kapsamında ele alınmalıdır. Bu bağlamda, endüstri mirasının kaynakları; taşınır kültür varlıkları olan objeler ve taşınmaz kültür varlıkları olan endüstri yapıları ve peyzajlarından meydana gelmektedir. Objeler, 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar sürmüş olan belirli bir yaşam tarzının terkedilmesiyle kullanım dışı kalmış olan endüstri eşyaları ve endüstri tesisleri içinde yer alan, buhar makinesi gibi üretim sürecinin önemli bir parçası olan daha büyük objeler olarak ikiye ayrılırlar. Taşınmaz kültür varlıklarının altında bulunan endüstri yapılarını ise Kıraç' a göre aşağıdaki başlıklar altında sınıflandırmak mümkündür: (Kıraç, 2001, s. 67-68)

- Üretim yapıları, fabrikalar (üretimin çeşidine göre gıda, tekstil, maden, güç rezervi vb. türde sınıflama yapmak mümkündür),
- Ulaşım yapıları: Demiryolu ve liman yapıları, kanallar, köprüler vb.
- Depolar: Hal binaları,
- Satış, sergi mekânları: Büyük mağazalar,
- İşçi yerleşmeleri.

Ancak, endüstri yapıları içinde bulundukları sistemden, kopartarak tekil olarak ele almak yetersiz kalmakta, tesisleri etkileşim içinde bulunduğu çevre ile birlikte değerlendirmek gerekmektedir. Bu kapsamda belgeleme çalışmalarını belirli bir seviyeye getirmiş ülkeler tarafından, endüstri mirası ürünlerinin türleri ise aşağıdaki başlıklarla belirlenmiştir. Bu başlıklar ülkelerin kendilerine özgü nitelikleri sebebiyle değişebilmektedir (TMMOB Mimarlar Odası, 2008, s. 146).

- Madencilik,
- Enerji Kaynakları,

(yel değirmenleri, su çarkları, buhar makineleri vb.)

- Üretim Endüstrileri,
(tekstil, çömlekçilik, cam, yiyecek içecek vb.)
- Ulaşım Öğeleri,
(yol, köprü, kanal, demiryolu vb.)
- Yapı Malzemesi Üretimi,
(taşocağı, tuğla atölyesi, bıçkı fabrikası vb.)
- Destek Tesisleri,
(üretim faaliyetlerinin parçası olan endüstri işçileri, yöneticiler ve fabrika sahibi için yapılan konutlar; sosyal tesisler vb.)
- Altyapı Hizmetleri İçin Oluşturulan Sistemler.
(gaz, su, iletişim gibi kamu hizmetleri için oluşturulan sistemler.)

2.2.3. Endüstri mirasını koruma çalışmaları

Endüstri mirası ilk olarak 50’li yıllarda gündeme gelmiş ve 60’lı yıllarda bilim dalı olarak kabul görmüştür. Yıkımların çevre sağlığı için olumsuz sonuçlar doğurması, koruma örgütlerinin ve üniversitelerin bilinç oluşturmaya başlamasıyla Endüstri Devrimi’ni yoğun biçimde yaşamış İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ülkelerde 1970’ler itibarıyla endüstri mirasını konu alan bir takım toplantılar düzenlenmeye başlanmıştır (TMMOB Mimarlar Odası, 2008, s. 44).

Eski endüstri yapılarının korunması yaklaşımının uluslararası platforma taşınmasında İngiliz uzman Neil Cossons öncü olmuştur. 1971 – 1983 yılları arasında *Ironbridge Gorge Museum*’un yöneticiliğini yapmış olan Cossons’ın önerisi üzerine FICCIM¹, Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi, 1973 yılında, 8 ülkeden delegelerin katılımıyla İngiltere’de toplanmıştır (Trinder, 2000’den aktaran Saner, 2012, s. 54). Aynı kapsamda düzenlenen ikinci toplantı olan SICCIM², 1975 yılında Almanya’nın Bochum kentinde; ilginin daha fazla olduğu bu serinin 3. toplantısı olan TICCIM³ ise 1978 yılında İsveç’in Stockholm kentinde gerçekleşmiştir. TICCIM adı ile anılan, Üçüncü Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi, endüstri anıtlarını koruma amaçlı bir örgütlenmeye sahne olmuştur. Toplantının adındaki anıt anlamına gelen kelime, miras kelimesi ile değiştirilerek açılımı Uluslararası Endüstri

¹ FICCIM First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments

² SICCIM – Second International Congress on the Conservation of Industrial Monuments

³ TICCIM – Third International Congress on the Conservation of Industrial Monuments

Mirası Komitesi olan TICCIH¹ kurulmuştur (Köksal, 2005, s. 115). Endüstri mirasının korunması amacıyla kurulan ilk uluslararası örgüt olan TICCIH ile ICOMOS arasında 2000 yılında bir işbirliği antlaşması imzalanmıştır (ICOMOS / TICCIH, 2014). “Tarihi anıtlar ve sitlerin korunması ve değerlendirilmesine yönelik ilkeler, teknikler ve siyasetler geliştirmek ve ilgili her türlü araştırmayı desteklemek ve yönlendirmek” amacıyla 1965 yılında Varşova’da kurulmuş olan ICOMOS² ise, uluslararası ve hükümetler dışı bir organizasyondur (URL-2). İmzalanan antlaşma ile birlikte ise TICCIH, ICOMOS’un endüstri mirası konusunda uzman komitesi olarak görevlendirilmiştir (ICOMOS / TICCIH, 2000).

Önceden belirlenen bir konu üzerine 3 yılda bir uluslararası toplantılar düzenleyen ve her 3 ayda bir bülten³, 2 yılda bir ise endüstri mirası⁴ isimli bir dergi yayınlayan TICCIH, ayrıca bünyesinde özelleşmiş çalışma gruplarını da barındırmaktadır (Köksal, 2005, s. 115). Tarım ve gıda üretimi, köprüler, iletişim teknolojileri, küresel ve yerel sorunlar, hidroelektrik ve elektrokimyasal endüstri, metalürji, madencilik, tekstil endüstrisi, darphaneler, kutup bölgesindeki üretimler, demiryolları ve turizm olarak belirlenmiş olan çalışma grupları, zaman zaman ulusal ve uluslararası toplantılar düzenlemektedirler. Ayrıca ICOMOS’un, Dünya Kültür Mirası Konvansiyonu için hazırlamış olduğu tematik çalışmalardan; kanallar, köprüler, kömür madenleri, bağıcılıkla ilgili kültürel peyzajlar, işçi yerleşmeleri ve demiryollarını konu alan raporlar da TICCIH işbirliği ile hazırlanmıştır. Bu raporların ilk bölümünde Dünya Kültür Miras Listesi kriterlerinin, ilgili miras ile ilişkisinin değerlendirmesi yapılırken, ikinci bölümünde, dünya üzerinden farklı örneklerle yer verilmektedir (Hughes, 2012, s. 177).

Endüstri Mirası kavramının daha geniş kitlelere ulaşabilmesi için TICCIH önemli bir adım atmış; 2003 yılında, Venedik Tüzüğü ile uyum içinde hazırlanan Nizhny Tagil Tüzüğü’nü yayınlamıştır. Nizhny Tagil Tüzüğü endüstri mirasını konu alan o tarihe kadar hazırlanmış en kapsamlı tüzük olmakla beraber tam olarak geçerlilik kazanması için ihtiyaç duyduğu ICOMOS ve ana örgüt olarak Birleşmiş Milletlerin onayını uzun yıllar alamamıştır.

¹ TICCIH – The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage

² ICOMOS, Birleşmiş Milletler’in bilim ve kültür konularında uluslararası işbirliği sağlamaya çalışan alt örgütü UNESCO’nun kültürel mirası konusundaki ortağıdır (Saner, 2012, s. 55).

³ TICCIH Bulletin

⁴ Patrimoine de l’industrie / Industrial Patrimony

Ancak 2011 yılında gelindiğinde, Paris’te düzenlenen 17. ICOMOS Genel Kongresi’nde Nizhny Tagil Tüzüğü’nden esinlenen daha kısa bir metin, ICOMOS-TICCIH Endüstriyel Miras Alanları, Yapıları ve Peyzajları için Koruma Ortak İlkeleri¹ adı altında kabul edilmiştir. Bu metin Dublin İlkeleri adıyla da anılmaktadır (Casanelles, 2012, s. 233).

1980’li yıllarda endüstri mirasının korunmasında aktif olarak rol almış olan bir diğer kurum da Avrupa Konseyi’dir. Avrupa Konseyi’nin bu konuda yapmış olduğu ilk girişim 1979 yılında “Endüstri Arkeolojisi” başlığı ile almış olduğu bir tavsiye kararıdır. Bu tavsiye kararında; farklı disiplinlerden uzman ekiplerin kurulması, belirlenen başlıca amaçların tanımlarının üye ülkelere iletilmesi, endüstri mirasının sınıflandırılması için öneriler geliştirilmesi gibi maddeler yer almaktadır (Avrupa Konseyi, 1979). Bu ilk girişimi takiben Avrupa Konseyi, endüstri mirasının bir plan çerçevesinde koruması ve konuya ilginin arttırılması amacıyla, 1981 yılında başlayarak 5 yıl süren ve iki kısımdan oluşan, Avrupa’daki endüstri mirasının durumunu saptamaya yönelik bir araştırma yaptırmıştır. Bu çalışmanın ilk kısmı M. Wendorn tarafından yürütülmüş olup Kuzey Avrupa ülkelerini (Avusturya, Belçika, Danimarka, Almanya, İngiltere, İrlanda, İzlanda, Liechtenstein, Lüksemburg, Hollanda, Norveç, İsveç ve İsviçre), ikinci kısmı ise J.A. Fernandez Ordenez tarafından yürütülmüş olup Güney Avrupa ülkelerini (Fransa, Yunanistan, İtalya, Malta, Kıbrıs, Portekiz, İspanya ve Türkiye) kapsamaktadır (Wehdorn, 1985). İlgili araştırmanın raporunun yayınlandığı 1985 yılında, “Endüstri mirası için hangi politikalar?” başlıklı bir konferans, Fransa’nın Lyon kentinde düzenlenmiştir (Avrupa Konseyi, 1987). Bu konferans, Avrupa Konseyi’nin endüstri mirasını mimari mirastan ayrı olarak ele aldığı ilk etkinlik olması sebebiyle önem arz etmektedir. Bu etkinliği takip eden dönemde, benzer konulu toplantılar düzenlenmiş; endüstri mirası farklı boyutları ile tartışılmıştır (Saner, 2012, s. 58). Söz konusu toplantıların ardından, uzun bir süre Avrupa Konseyi’nin endüstri mirası ile ilgili temel metni olarak kabul edilmiş olan Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesinin 1990 tarihli tavsiye kararı yayınlanmıştır. Anıtların tespitini, yasal düzenlemelerin yapılmasını, turizmin öne çıkarılmasını ve hükümetler arası işbirliğinin kuvvetlendirilmesini vurgulayan bu metnin kapsamı, 2013 yılında yayınlanan “Avrupa’daki Endüstri Mirası”² başlıklı metin ile

¹ ICOMOS-TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes

² Le Patrimoine Industriel en Europe

genişletilmiştir (Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesi, 1990; Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesi, 2013).

Avrupa Konseyi'nin de endüstri mirası çalışmalarına dâhil olduğu 80'li yıllarda, Fransa ve Hollanda'da ulusal endüstriyel bilgi toplama merkezleri kurulmasının yanında bir diğer önemli gelişme de, korumanın yapı ölçeğinden çıkarak işlevini kaybetmiş endüstri alanlarının korunmasını da kapsar hale gelmesi olmuştur (Kıraç, 2001, s. 78; Saner, 2012, s. 56). Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisi'nin önerisiyle 2015 yılı, yirmiden fazla ülkenin katılımı ile Avrupa endüstriyel ve teknik miras yılı olarak kutlanmıştır¹.

Endüstri mirası üzerine çalışan ulusal ve uluslararası diğer kuruluşlar da şu şekilde sıralanabilir:

- ERIH (The European Route of Industrial Heritage)
- E-FAITH (European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage)
- ICOHTEC (International Committee for the History of Technology)
- SHOT (Society for the History of Technology)
- NEKTAR (Europäischen Netzwerk der Kultur der Arbeit)
- DOCOMOMO
- CILAC (Comité d'Information et de Liaison pour l'Archéologie, l'Étude et la
- Mise en Valeur du Patrimoine Industriel)
- SIA (American Society for Industrial Archaeology) (Köksal, 2005, s. 115-118)

1950'li yıllardan itibaren Avrupa'da tartışılan endüstri mirası ve endüstri arkeolojisi kavramları Türkiye için oldukça yenidir. Konu ile ilgili akademik çalışmaların sayısı her geçen gün artmakta olsa da, kavramsal çalışmaların uygulama olanakları sınırlı kalmaktadır. Türkiye'deki koruma yasalarında, endüstri mirası kavramı halen yer almamaktadır. Ancak, “yasal olarak 1974 yılında yayımlanan bir yönetmelikle Kültür Bakanlığı'na bağlı yarı resmi bir konsey olarak” Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi Türkiye Milli Komitesi² kurulmuş ve bu konsey 2013 yılında *ICOMOS Türkiye Mimari Miras Koruma Bildirgesi*'ni yayınlamıştır. Endüstri mirası söz konusu

¹ Konu ile ilgili detaylı bilgiye <http://www.industrialheritage2015.eu/> adlı internet sitesinden ulaşılabilir.

² ICOMOS Türkiye

bildirgede, ICOMOS-TICCIH Endüstriyel Miras Alanları, Yapıları ve Peyzajları için Koruma Ortak İlkeleri'nde olduğu kadar detaylı olarak ele alınmamışsa da; endüstri mirası, endüstriyel miras ögesi, teknik ve teknolojik değer gibi tanımlara yer verilmiştir (ICOMOS Türkiye Milli Komitesi, 2013).

2.3. Demiryolu Mirası

2.3.1. Demiryolu mirası tanımı, kapsamı ve demiryolu mirasını koruma çalışmaları

Demiryolları, hammadde temini ve ürünlerin pazarlara ulaştırılmasındaki yadsınamaz rolü sebebiyle endüstrileşmeyi mümkün kılan en önemli etmenlerden biridir. Bu nedenle günümüze ulaşan demiryolları endüstri mirasının en önemli temsilcileri olmakla birlikte, demiryolu mirası adı altında, endüstri mirasının bir alt başlığı olarak incelenmektedir.

Peter Burman, demiryolu mirası nedir sorusunun yanıtlamaya, William Morris'in 1877 yılındaki manifestosundaki şu sözlerini hatırlatarak başlamaktadır: "...sanatsal, tarihi, pitoresk veya antik değeri olan eğitimli ve sanatçı kimselerin üzerinde konuşmaya değer buldukları her şey...". Bu doğrultuda demiryolu mirası; demiryolu arşivlerini, istasyonlar ve vagon hangarları gibi demiryolu yapılarını, sinyal kulübeleri gibi daha küçük yapıları, yaratıcı zekanın ürünü olan her türlü teknik ekipmanı, köprü-viyadük gibi ana peyzaj elemanlarını ve demiryolu şirketlerine ait saatler, banklar gibi mobilyaları kapsamaktadır (Burman, 1997, s. 19).

Koruma tarihine bakıldığında, 20. yüzyıl koruma düşüncesinin temellerini oluşturan ve 1931 yılında imzalanan Atina Tüzüğü'nde demiryollarının ayrı bir başlık altında ele alınmadığı görülmektedir. Ancak, Atina tüzüğü, tarihi yapıların korunmasında sürekli bakımın ve uluslararası işbirliğinin önemini vurgulaması açısından önem taşımaktadır (Burman, 1997, s. 23). Atina Tüzüğü'nün sonrasında yayınlanan Venedik Tüzüğü (1964), Granada Sözleşmesi (Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi – 1985) ve Burra Tüzüğü (1999) ise, rahatlıkla demiryolu mirası için yorumlanabilecek ifadeler içermektedir.

1964 yılında imzalanan Venedik Tüzüğü'nün ilk maddesinde yer alan "Tarihi anıt kavramı 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...” tanımı ile yapı ölçeğinde korumadan çevre ölçeğinde korumaya geçiş yapılmaktadır. Yine aynı tüzükte tarihi anıtlar için yapılmış olan, “geçmişten gelen mesajları günümüze taşıyan” ve “yaşayan görgü tanıkları” nitelendirmeleri, demiryolları için de benimsenebilecek ifadelerdir. Anıtların korunması hususunda alınmış olan tavsiye kararlarında, toplumsal amaç için kullanımın korumayı kolaylaştırıcı rolünün altının çizilmesi ise, demiryollarının geleceğe aktarılabilmesi için hayati önem taşımaktadır (Ahunbay, 2011, s. 150-151; Burman, 1997, s. 23-24).

1985 yılında Granada’da düzenlenmiş olan 2. Mimari Mirastan Sorumlu Bakanlar Avrupa Konferansı’nın sonuç metninde, mimari mirasın korunması kapsamında “geleneksel, kırsal, teknik ve endüstriyel miras ile 19. – 20. yüzyıl mimarisinin çevreleri ile birlikte” ele alınması ifadesi yer almaktadır. Dolayısıyla, endüstri mirasının bir alt başlığı olarak ele alınan demiryolu mirası da bu metin ile birlikte korunması gerekli kültür varlığı olarak kabul görmüştür.

Öncelikle 1979 yılında Avustralya’da kabul edilen, sonrasında ise 1981, 1988 ve 1999 yıllarında revize edilen Burra Tüzüğü’nde korunacak yerlerin tanımı daha da genişletilmiş; “sit, alan, arazi, peyzaj, yapı ya da başka bir eser; bileşenleri, içerikleri, çevreleri ile birlikte yapı gruplarını ve diğer eserleri” de içerir hale gelmiştir (ICOMOS, 1999, s. 2). Bu tanım demiryolu mirası özelinde değerlendirildiğinde, korunacak yerler sadece istasyonları değil; aynı zamanda vagon hangarlarını, giriş avlularını, platformları, kanopileri, bilet gişelerini, özgün dokunun parçası olan tüm diğer yapı ve donanımları da kapsamalıdır (Burman, 1997, s. 27).

Her ne kadar endüstri mirasına ilginin uyanmasında kamunun demiryolu yapılarına olan hassasiyetinin belirleyici bir etkisi olmuş olsa da, Demiryolu Mirası’nın bir konu olarak ele alınıp tartışılmaya başlanması 1970’li yılları bulmuştur. Koruma alanındaki 19. yüzyıl başından günümüze dek uzanan özgünlük tartışması, bu gecikmenin başlıca sebeplerinden biri olmuştur. Bu noktada endüstri devriminin başladığı ve demiryolunun mucidi olarak görünen İngiltere’deki gelişmelere bakmak yerinde olacaktır.

Birbiri ardına kapanan demiryolu hatları sebebiyle 1960’lı yıllarda yitirilen önemli demiryolu yapıları, toplumda bir bilinç oluşmasına sebebiyet vermiştir. SAVE Britain’s Heritage isimli koruma grubu, yapılı çevrenin yarattığı tehditlerle mücadele

etmek, araştırmalara katkıda bulunmak ve ulusal mimari mirasın korunması bilincini oluşturmak amacıyla Mimari Miras Yılı olarak kabul edilen 1975 yılında kurulmuştur. SAVE, kuruluşundan kısa bir süre sonra ilk önemli projesine imza atarak, 1977 yılında RIBE Heinz Gallery’de “Off the Rails; Saving Railway Heritage” isimli bir sergi düzenlemiştir. Sergi, İngiltere’de demiryollarına ilginin artmasını sağlamış; demiryolu mirasının mimari, tarihi, teknik ve sosyal bağlamda değerinin anlaşılması ve kültürel değer kaybına uğramadan yeni işlevlere uyum sağlama yönünde potansiyelinin ortaya konması yönünde katkıda bulunmuştur (Burman, 1997, s. 18). Yaşanan bu gelişmelerin yanı sıra, kullanılmayan emlakların satılmasına karşı yaklaşım değişmiş; turizm potansiyellerinin belirlenmesi, demiryolu yapılarına farklı işlevler verilmesi gibi aşamalarda sorumluluk üstlenebilecek ve gerektiğinde bağış toplayabilecek, koruma uzmanlarını bünyesinde barındıran bir vakfın kurulması gündeme gelmiştir (Pearce, 2013, s. 104-105). Bu doğrultuda Railway Heritage Trust; demiryolu mirasını korumak ve güçlendirmek, halkın demiryolu yapılarından mümkün olan en üst düzeyde yararlanmasını sağlamak ve bununla birlikte yapılacak uygulamalarda¹ halkın çıkarlarını güvence altına almak amacıyla, 1984 yılında British Railways tarafından kurulmuştur (Soane, 1997, s. 141). Railway Heritage Trust, kâr amacı gütmeyen bir kuruluş olup yalnızca işlevsel olarak kullanılmak üzere BR tarafından fonlanmaktadır. Bağışlar, öncelikli olarak tescilli yapılar için kullanılmış, ana istasyonların restorasyonundan başlayarak sırası ile orta ve küçük ölçekli yapılar ile saatler, su tankları gibi demiryolu öğelerinin restorasyonuna geçilmiş; 1997 yılına gelindiğinde 500’ün üzerinde yapının restorasyonu vakıf tarafından desteklenmiştir. Korumaya halkın ilgisinin artması ve tescillemeye yönelik çalışmaların tamamlanması yönünde hükümetin baskısının da yarattığı motivasyon ile Railway Heritage’in çalışmaları sayesinde, 1985 yılında 630 olan British Railways’e ait tescilli yapı sayısı, 1997 yılında 1256’ya yükselmiştir (Soane, 1997, s. 141-145).

1993 yılında demiryolu kanunu demiryolu mirasının korunması ile ilgili revize edilmiş ve demiryolu mirasının tespiti tescillenmesi ve envanter çalışmaları için ulusal bir kurulun² oluşturulması kararı alınmıştır. Bu düzenleme ile National Railway Commitee, Railway Heritage Trust ve National Railway Museum eşgüdümlü olarak çalışmaya başlamıştır. Tescilleme çalışmaları; tarihi anıtlar, tarihi yapılar ve koruma

¹ koruma, restorasyon, sağlıklaştırma, güçlendirme ve bakım

² Railway Heritage Commitee – Demiryolu Mirası Komitesi

alanları¹ olarak 3 ana başlık altında yapılmış olup, koruma çalışmalarında öncelik, atıl ve harap durumda olan istasyon yapılarına verilmiştir (Köşgeroğlu, 2006, s. 21).

National Railway Museum’u bünyesinde barındıran National Museum of Science & Industry ve York Üniversitesi, demiryolları ile ilgili çalışmaları ve araştırmaları teşvik etmek amacıyla bir araya gelmişlerdir. Akademi ve müze işbirliği ile yalnızca akademik çevreyi motive etmek değil, aynı zamanda kamunun ilgisini de uyandırmak hedeflenmiştir (Cossons, 1997, s. 14-15).

İngiltere’de demiryolu mirasının korunmasından aşağıdaki kurumlar sorumludur:

- National Railway Museum
- English Heritage
- Royal Commissions
- Railway Heritage Trust
- Demiryolu Sevenler Hareketi² (Cossons, 1997, s. 14)

1997 yılına gelindiğinde İngiltere genelinde işlev değişikliğine uğrayarak koruma altına alınmış 50’nin üzerinden demiryolu hattı bulunmaktadır (Kösebay Erkan, 2007, s. 140). Türkiye’de yalnızca demiryolu yapıları koruma altına alınmakta olduğu için bu rakamı Türkiye ile karşılaştırmak mümkün değildir. Türkiye’de bugün itibarıyla tescillenmiş demiryolu hattı bulunmamaktadır (Kösebay Erkan, 2012, s. 87).

Peter Burman (1997), demiryolu mirasının korunmasına yönelik İngiltere örneğinde geçerli olan ancak rahatlıkla dünyanın başka kesimlerinde de uygulanabilecek olan görüşlerini şu başlıklar altında toplamaktadır:

- *Sürekli bakım*: Ruskin’dan Burra Tüzüğü’ne kadar kuvvetle savunulmuş olan sürekli bakım ilkesi hem kullanımda olan, hem de işlevini kaybetmiş demiryolu yapıları için teşvik edilmelidir. Bu çerçevede, yapıların mevcut durumlarının belgelendiği, bakım ve onarım önerilerinin yer aldığı bir el kitabı hazırlanması oldukça fayda sağlayacaktır.
- *Kültürel değerin belirlenmesi*: Tescilli olan ya da olmayan her demiryolu yapısının işlevsiz kalması durumunda, en doğru kullanımın belirlenebilmesi için yapının öneminin belirtildiği bir belge yararlı olacaktır.
- Bazı durumlarda özellikli bir istasyon veya yapı grubu farklı bir işleve uygun olmayabilmektedir. Böyle bir durum ile karşılaşıldığında Railway Heritage Trust gibi kurumlar araya girerek, ilgili demiryolu yapısının, diğer tarihi yapılarla aynı ciddiyet ve titizlikle ele alarak halka açıp tanıtılmalıdır.
- *Tanıtım ve Yayınlar*: Halkın ve akademik çevreleri gerektiğinde bilgi edinebileceği yayınlar yapılmalıdır.

¹ Ülkemizdeki sit alanlarıyla benzerlik göstermektedir.

² Railway enthusiast movement

- *Demiryolu mirasını gösterir bir haritanın hazırlanması* konunun daha geniş kitlelere ulaşmasını sağlayacaktır.
- Yapılacak araştırma ve yayınlarda Institute of Railway Studies' e büyük görev düşmektedir.
- *Tescilli yapılara ait belgelerin dijital ortama aktararak yaygınlaştırılması*
- Çalışmalar, işlevini kaybeden demiryolu yapılarına oldukça uyumlu yeni işlevler verilebildiğini göstermektedir. Bunun başarılabilmesi için daha gayretli bir pazarlama yapılması gerekmektedir.
- *Halkla ilişkiler ve tanıtım*: Railway Heritage Trust'ın çalışmaları duyurulmalıdır. (Burman, 1997, s. 30-31)

Diğer Avrupa ülkeleri ile ABD, Kanada, Avustralya gibi ülkeler de yasal ve kurumsal arka planlarını İngiltere'yi takiben oluşturmuşlardır (Köşgeroğlu, 2005, s. 31).

Günümüzde demiryolu mirası, anıt turizmi akımının mücevherine benzetilmektedir (Lane , ve diğerleri, 2013, s. 55). Bu düşünceden yola çıkarak 1994 yılında Avrupa Tarihi ve Turistik Demiryolları Federasyonu – FEDECRAIL¹ Brüksel'de kurulmuştur.

FEDECRAIL, Avrupalı bir ana örgüt² konumunda olup bütün demiryolu dostlarını, tarihi demiryollarının bakımı, korunması ve işletilmesi kapsamında aynı çatı altında toplamayı hedeflemektedir. Ayrıca ulusal ana örgütler ile Avrupa komiteleri arasında köprü görevi üstlenmiştir. Örgütün 640 tarihi demiryolunu temsil eden 27 farklı ülkeden 37 üyesi bulunmaktadır (Morgan, 2014). Evrensel değerlere göre belirlenmiş ve 5 başlık altında toplanmış ana hedefleri şu şekildedir:

- Avrupa demiryolu mirasının kurtarılmasını, restorasyonunu ve işletilmesini teşvik etmek,
- Üyelerinin menfaatlerini uluslararası kurumlarda, özellikle Avrupa Komisyonu ve Avrupa Parlamentosu'nda temsil etmek,
- Ulusal ve kültürel sınırların ötesinde fikir paylaşımını teşvik etmek ve demiryolu mirasını içeren turistik demiryolları ve müzeler arasındaki işbirliğini geliştirmek,
- Demiryolu mirasını içeren turistik demiryolları ve müzelere danışmanlık ve destek sağlamak,
- Demiryolu mirasının restorasyonunda ve işletmesinde karşılaşılan ortak sorunlar üzerine çalışmalar yapmak, çözümler üretmek. (Lane , ve diğerleri, 2013, s. 92-94)

FEDECRAIL amaçları doğrultusunda demiryollarının gelecek kuşaklara aktarılabilmesini kolaylaştırmak için bir de tüzük yayınlamıştır. Bu fikrin ilk olarak gündeme taşındığı Litvanya'nın başkentinin adı ile anılan Riga Tüzüğü, 16 Nisan 2005'te Lyon kentinde imzalanmıştır (URL-3). Türkiye'den, FEDECRAIL üyesi olan henüz hiçbir kurum ya da kuruluş bulunmamaktadır.

¹ European Federation of Museum & Tourist Railways

² Parent organisation

2.3.2. Dünya Kültür Mirası Listesi ve Demiryolları

ICOMOS 1990'ların ikinci yarısından itibaren, Dünya Kültür Mirası Konvansiyonu için tematik çalışmalar ele almıştır. Bunlardan bir kısmı, endüstri mirasını konu almakta olup TICCIH ile işbirliği içerisinde hazırlanmıştır. Bu çalışmaların ilk kısımları, Dünya Kültür Miras Listesi kriterlerinin ilgili miras alanında değerlendirmesini kapsamakta; ikinci kısımları ise, kriterlerin farklı dünya örnekleri üzerinde test edilmesine dayanmaktadır. Bu  alışmalar yayınlanma yıllarına göre aşağıdaki gibidir (URL-4):

- Uluslararası kanal anıtları listesi (1996)
- Dünya mirası kapsamında köprüler (1997)
- Dünya miras alanları olarak demiryolları (1999)
- Endüstri mirası unsurları olarak işçi yerleşmeleri (2001)
- Kültürel bağ peyzajları (2004)

Yukarıda da görüldüğü gibi ICOMOS, 1999 yılında TICCIH işbirliğiyle, Dünya Kültür Miras Listesi'ne aday olacak demiryollarına yol gösterici olması amacıyla "Railway as World Heritage Sites" isimli bir dosya hazırlamıştır. Özellikli endüstriyel alanların kendilerine has karakterleri Dünya Kültür Mirası Listesi kriterlerinin geliştirilmesi ve rafine edilmesi gerekliliğini ortaya koymuştur. Bu doğrultuda Anthony Coulls tarafından kaleme alınmış olan çalışmada, endüstriyel alanların bir alt başlığı olan demiryollarına ilişkin kriterlerin geliştirilmesi ve uygulanabilirliklerinin örneklemlerle açıklanması hedeflenmiştir (Coulls, 1999, s. 1).

Coulls (1999) demiryollarını, sosyal ve teknik yönleri birbirinden ayrı düşünülemediği için sosyo-teknik sistemler olarak tanımlamaktadır. Bu terim, birbirinin hem neticesi hem de etkileyicisi olabilen sistemler için kullanılmaktadır. Demiryolları tarihsel önemleri, teknik özellikleri, sosyal yaşama etkileri ve mekânı dönüştürebilme potansiyelleri ile Dünya Kültür Mirası Listesi'ne aday olabilmektedir. Kuşkusuz ki Dünya Miras Konvansiyonu, aday gösterilebilecek farklı alanlardaki tüm anıt, sit veya yerleşimlerin sağlayabileceği ana şartları belirlemiştir. Ancak Coulls hazırlamış olduğu çalışma ile, Dünya Miras Listesi'ne aday gösterilecek demiryollarının değerlendirilmesinde konvansiyonun ulusal heyetlere yol gösterici olması amacıyla, demiryolu mirasının ana ölçütlerini belirlemiştir (Coulls, 1999, s. 5-9).

Ölçüt 1: İnsanın dehasını gösteren yaratıcı bir yapıt olması

Ölçüt 2: Yenilikçi teknolojiyi etkilemiş ve etkilenmiş olması

Ölçüt 3: Öne çıkan ya da tipik bir örnek olması

Ölçüt 4: Ekonomik ve sosyal gelişimin göstergesi olması

Bununla birlikte Coulls, işletimde olan demiryollarının sosyo-teknik sistemler olması sebebiyle değişen şartlara uyum sağlaması gerekliliğinden bahsetmiş; dolayısıyla bütünüyle özgünlüklerini muhafaza edemeyeceklerini hatırlatmıştır. Ayrıca, 1830'dan önce yapılmış demiryollarının, öncü olma özelliklerinden dolayı komite tarafından istisnai olarak değerlendirmeye tabi tutulmaları gerektiği notunu düşmüştür (Coulls, 1999, s. 6-7).

Günümüzde bir yapının, yerleşkenin ya da bir alanın Dünya Mirası Listesi'ne girebilmesi için evrensel değere sahip olması beklenmekte; kültürel miraslar için 6, doğal miraslar için 4 tane olan ölçütlerden en az birine sahip olması gerekmektedir. 1989 yılında Unesco'nun yapmış olduğu tanımda kültür mirası, insanoğluna ait olan tüm miras olarak tariflenmektedir (Jokilehto, 2005, s. 4). Bu bağlamda söz konusu kültürel ölçütler aşağıdaki gibidir:

1. İnsanın yaratıcı dehasının üst düzeyde bir temsilcisi olması,
2. Dünyanın bir kültür bölgesinde veya bir dönemde mimarlık veya teknoloji, anıtsal sanatlar, kent planlama veya peyzaj tasarımı alanlarında önemli gelişmelere ilişkin insani değer alışverişlerine tanıklık etmesi,
3. Yaşayan veya yok olan bir kültür geleneğinin veya uygarlığın istisnai, ender rastlanan bir temsilcisi olması,
4. İnsanlık tarihinin önemli bir aşamasını veya aşamalarını gösteren bir yapı tipinin, mimari veya teknolojik bütünün veya peyzajın istisnai bir örneği olması,
5. Özellikle geri dönülmez bir değişimin etkisi altında hassaslaşmış olan çevre ile insan etkileşiminin veya bir kültürün/kültürlerin temsilcisi olan, geleneksel insan yerleşimi, arazi kullanımı veya deniz kullanımının istisnai bir örneği olması,
6. İstisnai evrensel önem taşıyan sanatsal veya edebi eserler, inançlar, fikirler, yaşayan gelenekler ve olaylarla doğrudan veya dolaylı olarak ilgili olması (Komite bu kriterin tercihen diğer kriterler ile birlikte kullanılması gerektiğini kabul etmektedir), (URL-5).

2.3.2.1. Dünya Kültür Mirası Listesi'nde demiryolları¹

Semmering Demiryolu (Avusturya)

Semmering Demiryolu 1848 – 1854 yılların arasında, 41 km uzunluğunda engebeli ve zor arazi koşullarında inşa edilmiştir. Yüksek dağlık alana yapılmış ilk demiryolu olma özelliğini taşımaktadır. Carl von Ghega yönetiminde 20.000 işçi tarafından yapılmış olan demiryolu inşaatı kapsamında 14 adet tünel, 16 viyadük, 100'den fazla köprü yer

¹ Dünya Kültür Mirası Listesi ve Geçici listesindeki demiryollarına ait kaynağı belirtilmeyen bilgiler, <http://whc.unesco.org/> sitesinden alınmıştır.

almaktadır. İnşaat sırasında karşılaşılan coğrafi güçlükler, yeni aletler ve yeni yöntemlerin geliştirilmesini zorunlu kılmıştır. Semmering Demiryolu 1998 yılında 2 ve 4 numaralı ölçütlerle Dünya Miras Listesi'ne kabul edilmiştir. Ölçütlerin demiryolu özelinde değerlendirilmesi şu şekildedir:

- Ölçüt 2 :Semmering Demiryolu erken dönem demiryollarının yapımında karşılaşılan büyük bir fiziksel engel için olağanüstü bir teknolojik çözüm sunmuştur.
- Ölçüt 4 :Semmering Demiryolu inşaatı ile müthiş doğal güzelliklere sahip alanlar daha kolay erişilebilir hale gelmiş; bunun sonucunda meskun ve rekreasyon alanı olarak gelişmiş ve yeni bir peyzaj biçimi yaratmıştır.



Şekil 2 - Semmering Demiryolu (URL-6)

Hindistan Dağ Demiryolları (Hindistan)

Hindistan Dağ Demiryolları, Hindistan'ın İngiliz sömürgesi olduğu dönemde, dağlar ve ovalar arasındaki nüfusu dengede tutabilmek amacıyla, kayalık ve dağlık bölgelerde inşa edilmiştir. Söz konusu alan hala kullanılmakta olan 3 demiryolunu kapsamaktadır. Darjeeling Himalaya Demiryolu 1879 – 1881 yıllarında Siliguri'den Batı Bengal'deki Darjeeling'e kadar uzanan bir dekovil hattı olarak inşa edilmiştir. 86 km uzunluğundaki bu demiryolu, Hindistan Dağ Demiryolları arasında 1999 yılında Dünya Miras Listesine kabulü ilk olarak gerçekleşen kısım olmuştur. 1891 – 1908 yılında inşa edilen 46 km uzunluğundaki Nilgiri Dağ Demiryolu'nun rakımı 326 m ile 2203 m arasında değişmektedir. Halen özgün istasyonlarını ve buharlı lokomotiflerini muhafaza eden Nilgiri Dağ Demiryolu 2005 yılında Dünya Miras Listesi'ne dâhil olmuştur.

2008 yılında Dünya Kültür Mirası Listesi'ne eklenen son kısım olan Kalka-Shimla Demiryolu ise 96 km uzunluğunda olup tek hat olarak işlemektedir. Zorlu dağlık arazide yer alan demiryolu; çok sayıda tünel, çok kemerli viyadük ve istinat duvarlarını

bünyesinde barındırmaktadır. Hindistan Dağ Demiryolları 2 ve 4 numaralı ölçütlerle, 1999, 2005 ve 2008 yıllarında 3 kısım halinde Dünya Miras Listesi'ne eklenerek günümüzdeki halini almıştır. Ölçütlerin demiryolu özelinde değerlendirilmesi şu şekildedir:

Ölçüt 2 : Hindistan Dağ Demiryolları, sunduğu teknolojik gelişmeler ve çok kültürlü bir bölgedeki yenilikçi ulaşım sistemi ile sosyal ve ekonomik gelişmelere katkısı bakımından üstün bir örnektir.

Ölçüt 4 : Hindistan Dağ Demiryolları, yüksek dağlık alanlarda farklı teknolojik gelişme evrelerinin gözlenebildiği seçkin örneklerdir.



Şekil 3 - Hindistan Dağ Demiryolları (URL-7)

Albula / Bernina Bölgesindeki Rhaetian Demiryolları (İsviçre – İtalya)

Albula ve Bernina Bölgesinde yer alan Rhaetian Demiryolları 20. yüzyılın başında inşa edilmiş; İsviçre Alpleri'ni geçen iki tarihi demiryolu hattından oluşmaktadır. 67 km uzunluğundaki Albula Hattı, 42 tünel ve geçit ile 144 viyadük ve köprüden; 61 km uzunluğundaki Bernina Hattı ise 13 tünel ve geçit ile 52 viyadük ve köprüden meydana gelmektedir. Rhaetian Demiryolları, Orta Alplerde yer alan yerleşmelerin erişilebilirlik sorunun çözmesi ve böylelikle sosyo – ekonomik hayata olan katkısıyla örnek teşkil etmektedir.

Ölçüt 2 : Rhaetian Demiryolları üstün teknik, mimari ve çevresel özellikleri bir arada barındırmaktadır.

Ölçüt 4 : Albula ve Bernina Bölgesinde yer alan Rhaetian Demiryolları, 20. yüzyılın ilk 10 yıllık döneminde, yüksek rakımlarda yapılmış dağ demiryollarının gelişimi ve insan faaliyetlerinin uzun vadeli kalkınmaya etkileri açısından oldukça önemli bir örnektir.



Şekil 4 - Albula / Bernina Bölgesindeki Rhaetian Demiryolları (URL-8)

2.3.2.2. Dünya Mirası Geçici Listesi'nde demiryolları

2014 yılında günümüze kadar geçen süreçte dört demiryolu Dünya Mirası Geçici Listesi'ne alınmıştır. Bunlardan ilki, Dünya Miras Listesi'ndeki Hindistan Dağ Demiryollarına eklenmek üzere, iki demiryolu ise kültürel peyzaj alanları ve tarihi yerleşimler ile birlikte geçici listeye alınmıştır. 2015 yılında Dünya Mirası Geçici Listesi'ne eklenen Hicaz Demiryolu ise seçilmiş olan çalışma alanı ile aynı sistem içinde planlanarak inşa edilmiş olması sebebiyle ayrı bir başlık altında incelenecektir.

Tablo 1 - Dünya Kültür Mirası Listesi ve Dünya Miras Geçici Listesi'nde yer alan demiryolları

Sıra	Liste	Yıl	Ülke	Anıtın/sitin adı	Kabul Kriteri
1	Dünya Miras Listesi	1998	Avusturya	Semmering Demiryolu	2,4
2	Dünya Miras Listesi	1999 (2005 - 2008 uzatma)	Hindistan	Hindistan Dağ Demiryolları	2,4
3	Dünya Miras Listesi	2008	İsviçre / İtalya	Albula / Bernina Bölgesindeki Rhaetian Demiryolları	2,4
4	Geçici Liste	2014	Uruguay	Peñarol mahallesi: Tarihi kent ve endüstriyel demiryolu peyzajı	2,3,4
5	Geçici Liste	2014	Brezilya	Paranapiacaba Kültürel Peyzajı: Serra do Mar sıradağlarında köy ve demiryolu sistemleri	1,2,4
6	Geçici Liste	2014	Hindistan	Hindistan Dağ Demiryolları (Uzatma)	2,4
7	Geçici Liste	2015	Suudi Arabistan	Hicaz Demiryolu	2,4,6

Hicaz Demiryolu (Suudi Arabistan)

II. Abdülhamit'in emri ile 1900 – 1908 yıllarında, Şam ile Medine arasında inşa edilmiş olan Hicaz Demiryolu, özellikle Bağdat Demiryolu'na bağlanarak İstanbul ve Kutsal topraklar arasındaki ulaşımı kuvvetlendirmek amacıyla yapılmıştır. Hicaz Demiryolu ile ilgili detaylı bilgi Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolunun gelişimi başlığı altında yer almaktadır. Hat 2015 yılında 2, 4 ve 6 numaralı ölçütler ile Dünya Mirası Geçici Listesi'ne kabul edilmiştir.

Ölçüt 2 : Hicaz Demiryolu İslam'ın yayıldığı ilk günlerden, demiryolunun kuruluşuna kadar geçen süreçteki insani değerlerin değişimi sergilemektedir. Ayrıca 1. Dünya savaşının başladığı dönemde, kutsal topraklar ile İslam dünyasının kuzey sınırı arasındaki hayati bağlantının kurulması Hicaz Demiryolu ile mümkün olmuştur. Yol boyunca yolcuların emniyetini sağlamak ve seyahatlerini kolaylaştırmak amacıyla yer alan yapılar sıralanmıştır.

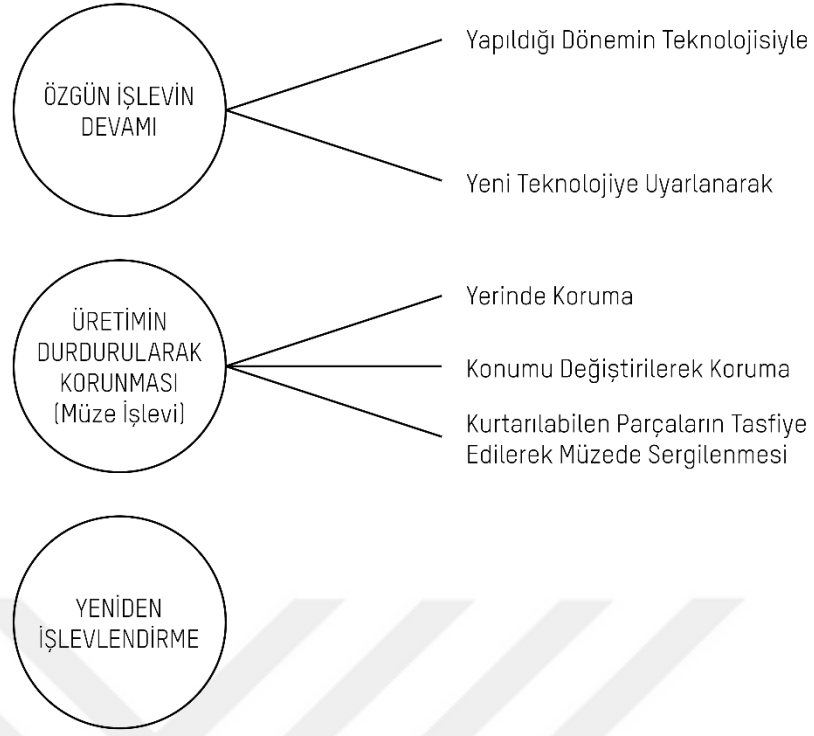
Ölçüt 4 : Suriye Hac yolunda yer alan savunma yapıları, istasyonlar ve su sağlamakta kullanılan yapılar, dönemin mimarisini ve ulaşım güvenliği yönetiminin önemli bir temsilcisidir.

Ölçüt 6 : Suriye Hac yolu, Hac ile doğrudan ilişkili olup dünyanın dört bir yanından gelen Müslümanların Arabistan'ın uçsuz bucaksız çöllerini geçmelerini kolaylaştırmıştır. Söz konusu yolculuk pek çok Müslüman yazar ve batılı gezginler tarafından da kaleme alınmıştır.

2.3.3. Demiryolu mirasını koruma yaklaşımları

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde modernizasyonun simgesi olan demiryolları, eski dünyanın parçaları olarak görülmeye başlanmış; demiryolları ve yakın çevreleri, kentsel gelişim planının merkezine oturan dönüşüm projelerine konu olmaya başlamıştır. Avrupa'da demiryollarının dönüşüm sürecini tetikleyen sebepler; teknolojik gelişmeler, demiryolu yapılarının kentlerin merkezinde konumlanmış olması ve sosyal yapıdaki değişimlerdir (Lami, 2007, s. 2-3). Cossons, demiryollarının kompleks alanlar olması sebebiyle koruma altına alınmasının, daha geleneksel veya kabul görmüş olan alanlarına nazaran zorluklarından bahsetmektedir. Demiryolu mirasının korunmasındaki başlıca riskler, değerli kentsel alanları işgal etmeleri ve özelleştirme olarak karşımıza çıkmaktadır (Cossons, 1997, s. 6).

Yaşanan gelişmeler neticesinde tehdit ve baskı altındaki demiryollarını da bünyesinde barındıran endüstri mirası için, aşağıdaki koruma yaklaşımları geliştirilmiştir. (Wehdorn, 1985, s. 51-52)



Şekil 5 - Koruma yaklaşımları (Wehdorn, 1985, s. 51)

Özgün işlevin devamı olarak koruma iki başlık altında incelenmektedir.

- Yapıldığı dönemin teknolojisiyle:* Mirasın korunmasında en ideal koruma modeli olarak gözükmeye karşın uygulamada nadiren karşılaşılmaktadır. Örneklerine taş köprüler, bazı demiryolları, kanal kilitleri, ambarlar, fabrikalar ve değirmenlerde rastlanabilmektedir.
- Yeni teknolojiye uyarlanarak:* Yeni teknolojiye uyarlanarak koruma, oldukça yaygın uygulanan, yapım sistemi veya üretim sistemlerinin günümüz ihtiyaçlarına göre uyarlandığı daha esnek bir koruma biçimidir.

Üretimin Durdurularak Korunması, diğer bir deyişle müze işlevi ise 3 ayrı başlık altında ele alınmaktadır.

- Yerinde koruma:* Bir tesisin özgün işlevinin sona ermesi tarihi bir belge olarak değerinin azalmasına yol açmaktadır. Birçok endüstri yapısı belirli nedenlerle özellikli alanlara yerleşmektedir. Bu sebeple işlevlerinin sona ermiş olması halinde dahi yerinde korunmaları önem taşımaktadır. Ancak bu durumda karşılaşılan engel, yapının bakımı için gerekli harcamaların yüksek olması ve yapının bulunduğu alanın atıl kalmasıdır. Yüksek maliyetlerden dolayı ancak azami öneme sahip yapı ve alanlarda yerinde koruma yapılabilir. Bu

durumda tesisin bir bölümü üretime devam eden ve yapılacak tanıtımlarla gelen ziyaretçilere hatıra eşyalarının satılmasıyla elde edilen gelir ile varlığını sürdürebilen örnekler mevcuttur.

- ii. *Konumu değiştirilerek koruma:* Belli bir takım sebeplerle yerinde korunmanın mümkün olmadığı, fiziksel ve finansal koşulların izin verdiği durumlarda, yapının varlığını sürdürebilmesi için başka bir yere taşınması gündeme gelebilmektedir.
- iii. *Kurtarılabilen parçaların tasfiye edilerek müzede sergilenmesi:* Yukarıda yer alan koruma yaklaşımlarının hiç birinin uygulanamaması durumunda “kurtarma arkeolojisine” benzetilen bu yöntemle başvurulabilmektedir. Korunması düşünülen önemli bileşenler bir müzede veya çevrede sergilenmektedir. Endüstri yapılarının iç mekânlarında yer alan taşınır kültür varlıkları olan objeler için sıklıkla uygulanan bir yöntemdir.

Yeniden işlevlendirme: Yeniden işlevlendirme, özgün işlevi sona ermiş bir yapıya yeni bir işlev yüklemek anlamına gelmektedir. Kuşkusuz uygulama esnasında yapının özgün bileşenleri yıkılma tehdidi ile karşı karşıya kalabilmektedir. Özellikle fabrikalar, atölyeler ve istasyonlar sahip oldukları farklı mekânsal özellikleri ile yeniden işlevlendirme potansiyelleri yüksek yapılardır. (Wehdorn, 1985, s. 51-53)

Yeniden işlevlendirme 1930’lardan itibaren pek çok uluslararası konferans, bildirge, tüzük veya antlaşmada ele alınmıştır.

1931 yılında imzalanan Atina Tüzüğü’nün (Carta del Restauro) 4. Maddesinde, “Yaşayan, yani ayakta duran anıtlara, yalnızca özgün işlevinden çok uzak olmayan ve binada gerekli uyarlamaların önemli hasara neden olmayacak şekilde yapılabileceği yeni kullanımlar” verilmesinin kabul edilebilir olduğu söylenmektedir (Ahunbay, 2011, s. 148-149).

İşlev Dönüşümü, Venedik Tüzüğü’nde (1964) ise şu ifadelerle yer almaktadır.

“**Madde 5-** Anıtların korunması, her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırılabilir. Bunun için bu tür bir kullanma arzu edilir, fakat bu nedenle yapının planı, ya da bezemeleri değiştirilmemelidir. Ancak bu sınırlar içinde yeni işlevin gerektirdiği değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir.” (Ahunbay, 2011, s. 150-151)

Amsterdam bildirgesinin (1975) sonuç bölümünde yer alan tavsiye kararlarında, yeniden işlevlendirmenin “kaynak tasarrufu ve israfın önlenmesine de katkıda bulunduğu” altı çizilmekte, tarihi yapıların karakterine “saygı göstermeyi ihmal

etmeden çağdaş yaşamın gereklerine uyan işlevler” verilmesinden ve bu şekilde yaşatılmalarının garanti altına alınmasından söz edilmektedir (Ahunbay, 2011, s. 153-154).

Son olarak 1999 yılında revize edilen Burra Tüzüğü’nün 21. maddesinde ise işlev dönüşümünün ancak yerinde korumanın, farklı bir şekilde mümkün olmayacağı ve işlev dönüşümünün, anıt ya da yerin kültürel öneminde bir eksilmeye sebebiyet vermediği durumlarda kabul edilebilir olduğu söylenmektedir (ICOMOS, 1999, s. 7).

Demiryolu yapılarının yeniden kullanılması özellikle 1950’lerde şube hatlarının birbiri ardına kapatılmaya başlaması ile yaygınlaşmıştır. Küçük istasyonlar, genellikle konut, ofis gibi kullanımlara adapte edilmesinin yanında, Blacksboat’ta hostel, Lochearnhead’de izcilik merkezi kullanımları da görülmektedir (Avrupa Konseyi, 1987, s. 41).

İşlev dönüşümüne uğrayan demiryolu yapıları çeşitli yeniden gelişim ya da kentsel dönüşüm projeleri olarak da karşımıza çıkmaktadır. Bu durum yalnızca demiryolu yapıları ve çevrelerini değil tüm kentin imajını etkilemektedir.

3. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLUNUN GELİŞİMİ VE KENTE ETKİSİ – BANLİYÖLEŞME

3.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolunun gelişimi

18. yüzyılda İngiltere'de başladığı kabul edilen Endüstri Devrimi, 19. yüzyılın başlarından itibaren Kıta Avrupası'na sıçramıştır. “Fransa, Belçika, Almanya ve diğer Batı Avrupa ülkeleri, bir yandan yerli sanayilerini İngiliz mallarının rekabetine karşı korurken”, diğer yandan da el ile üretimin yerini makinelerin aldığı fabrika düzenine geçmeye başlamışlardır. Kısa bir süre sonra İngiltere ve diğer Batı Avrupa ülkeleri, üretimde makineleşmenin üretimi arttırmasının sonucu olarak ucuz hammadde ve mamul malları için pazar arayışına girmişlerdir (Pamuk, 2007, s. 192-193).

Yukarıda bahsi geçen arayışlar sebebiyle İngiltere ve diğer Batı Avrupa ülkeleri, verimli topraklara sahip, önemli limanlara yakınlığıyla Avrupa ile teması kolay olan bölgelerde liman, demiryolu gibi altyapı yatırımlarına yönelmişlerdir (Pamuk, 2007, s. 236).

Osmanlı'da ise endüstri devrimi Avrupa'daki gibi tezahür etmemiştir. Osmanlı toplumu, endüstrileşmenin hazırlayıcılarını olarak görünen tarım devrimi, nüfus değişimi gibi süreçleri yaşamamış; bu alanlardaki radikal değişimler ancak Cumhuriyet döneminde, 1950'li yıllarda gerçekleşmiştir. Ancak, Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılın son çeyreğinde, “ticaretin gelişmesi, pazara yönelik imalat sektörünün doğması, ulaşımının etkinleşmesi” gibi olguların, sınırlı da olsa bir ön – sanayi biçimlenmesini sağlamış olmalarına karşın dış ticaret ilişkilerinin serbestliği ile korumasız kalan yerli sanayi gelişmemiş; sanayileşme gerçekleşmemiştir (Toprak, 1985).

Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni bir ulaştırma sisteminin doğmasına neden olan demiryolları, Osmanlılar tarafından da yol sorununu çözecek çare olarak düşünülmekteydi (Kaynak, 1984, s. 67). Ayrıca Osmanlı devlet adamları, demiryollarını, pek çok meselenin halledilmesinde önemli rol oynayacak bir vasıta olarak görmekteydiler (Öztürk C. , 1995, s. 272). Osmanlı İmparatorluğu'nu,

Avrupa'nın ağırlığının hissedildiği dünya ekonomisine daha sıkı bağlamanın yanı sıra, Osmanlı devletinin idari ve askeri yönetimini, uzak ve huzursuz olan vilayetler üzerinde güçlendireceğini de düşünmekteydiler (Quataert, 1985, s. 1630). İmparatorluk mahsulleri ve mamulleri gerek İmparatorluk içinde, gerekse Avrupa'ya kolay, süratli ve ucuz biçimde taşınıp satılabilecekti. Bunun yanı sıra imparatorluk, uzak vilayetleri üzerindeki nüfuzunu arttırabilecek, savaş halinde askeri birlikleri istenilen yere hızlıca ulaştırabilecek, böylece merkezi yönetim güçlenecekti (Karal, 1983, s. 268; Pamuk, 2007, s. 236).

16 Ağustos 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması, Avrupalı sermayedarların Osmanlı topraklarında ticaret ve yatırım yapmalarını kolaylaştırmış, böylece Osmanlı pazarına girmek ve oradan hammadde ithal edebilmek için hukuki engel kalmamıştır (Satan, 2012, s. 310; Engin, 1993, s. 32).

Bu gelişmeler neticesinde, İngiltere ve diğer Avrupalı kapitalist ülkeler, Tanzimat devrinde büyük ölçüde emperyalizmin Türkiye'ye girişini kolaylaştıracak liman ve demiryolu gibi altyapı yatırımlarına yönelmiştir (Pamuk, 2007, s. 236). Bu nedenle demiryolları genellikle, Osmanlı İmparatorluğu'nun nüfus yoğunluğu fazla, toprakları verimli, önemli limanlara yakın, Avrupa ile teması kolay bölgelerinde inşa edilmeye başlanacaktır (Karal, 1983, s. 268). Nitekim Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan ilk demiryolları olan İskenderiye – Kahire (1854), İzmir – Kasaba, İzmir – Aydın, Çernovada – Köstence ve Varna – Rusçuk hatları tamamıyla ülkenin diğer bölgelerine göre daha çok gelişmiş, ekonomik bakımdan sömürüye açık bölgelerde inşa edilmiştir. (Öztürk C. , 1987, s. 7).

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasına dair ilk teklifler, Avrupa'da modern anlamda demiryollarının ortaya çıkmaya başladığı 1830'dan kısa bir süre sonra, İngiliz şirketler tarafından yapılmıştır. 1820'lerde Sanayi devrimini tamamlayıp, Napolyon savaşları sonunda Avrupa'da rakipsiz güç haline gelen İngiltere, kıtada bulunan diğer batılı devletlerin İngiliz mallarının ülkelere girmesini yasaklamaları üzerine, Avrupa dışındaki az gelişmiş ülkelerin pazarlarına yönelmiştir (Pamuk, 2007, s. 207). Böylelikle, hem hızla artan tüketim fazlası fabrika mallarını satacak yeni pazarlar bulmayı, hem de Şark ülkelerinin zengin hammadde kaynaklarından azami ölçüde yararlanmayı planlamışlardır (Gülsoy, 2012, s. 287). İngilizler'in en büyük pazarlarından biri olan Hindistan'a gidecek daha kısa ve ekonomik bir yol arayışına da girmeleri ile birlikte demiryolu yapma fikri ortaya atılmıştı (Öztürk C. , 1987, s. 3;

Aydın, 2001, s. 50). Böylece, İngiltere'nin bölge ülkeleri üzerindeki hâkimiyet ve nüfuzunun da devamlılığı sağlanabilmesi mümkün olacaktı (Gülsoy, 2012, s. 288).

Bu düşüncelerle, İngiliz subaylarından Francis Chesney başkanlığında bir İngiliz sermaye grubu, Fırat vadisinden Bağdat'a, oradan da Basra körfezine uzanacak bir demiryolunun ilk keşiflerini yapmak üzere 1830 yılında Fırat havzasına gelmişlerdir. Ancak, Osmanlı hükümetinden gerekli izni alamayınca, Fırat nehrinde gemi işletme imtiyazıyla yetinmek durumunda kalmışlardır (Aydın, 2001, s. 50). Chesney projesi, uzun yıllar ardından tekrar gündeme gelmiş; Osmanlı Devleti'nden imtiyaz alınabilmesine karşın maddi gerekçelerle hayata geçmemiştir (Gülsoy, 2012, s. 287-289).

İngilizlerin Hindistan yolunu kısaltma girişimleri, Fırat vadisinden Basra'ya ulaşma şeklinde olduğu gibi, Akdeniz'den Kızıldeniz'e geçerek oradan Hindistan'a varma şeklinde de uygulanmıştır. Bu amaca yönelik olarak, Akdeniz kıyısından Kızıldeniz'e uzanacak bir demiryolu yapılması gündeme gelmiştir (Engin, 1993, s. 36). Bu düşüncelerle Osmanlı topraklarında yapılan ilk demiryolu hattı olan İskenderiye – Kahire Hattı olmuş ve hat 1854 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır (Quataert, 1985, s. 1931; Kaynak, 1984, s. 68). Ancak, 1869 yılında Süveyş kanalının açılmasıyla iki deniz arasında aktarmasız gemi taşımacılığı mümkün olmuş ve hat eski önemini kaybetmiştir (Engin, 2012, s. 37).

18 Şubat 1856 Islahat Fermanı ile Osmanlı Devleti, Batılılarla iktisadi işbirliğine gitmeyi ve yabancılara Osmanlı topraklarında mülk sahibi olma hakkını vaat etmiştir (Karal, Osmanlı Tarihi, 1983, s. 264). Bununla ilişkili olarak, 1856 yılından itibaren pek çok Avrupalı yatırımcı demiryolu yapma ve işletme imtiyazı almak üzere Babıali'ye başvurmuştur. Bu tip yatırımları finanse edecek gücü bulunmayan hükümet, bu başvuruların çoğunu kabul etmiştir. Fakat 1866 yılına kadar bu imtiyazlardan yalnızca Çernavoda – Köstence, İzmir – Aydın, İzmir – Kasaba ve Varna – Rusçuk demiryolları için verilen imtiyazlar hedefine ulaşabilmiştir (Öztürk C. , 1995, s. 273).

Genellikle İngilizler tarafından gerçekleştirilen ilk demiryolları, Balkanlar ve Ege'nin zengin bölgelerinde ticari amaçlarla yapılmıştır. Osmanlı Devleti ise ticari amacın yanında, askeri ve siyasi amaçları da göz önünde bulundurmıştır (Engin, 1993, s. 38-39).

Tanzimat'tan itibaren Osmanlı yöneticileri Avrupa ile bütünleşmeye yönelik çabalarını sürdürmekteydiler. Kırım Savaşı ve Islahat fermanı sonrası Avrupa ile ilişkilerdeki olumlu hava, bu bütünleşmede önemli rol oynayacak bir demiryolunun özlemine arttırmaktaydı (Özyüksel, 1999, s. 665). Bu sayede, Rumeli vilayetlerinde sanayi ve ticaretin gelişmesi sağlanabilir; Balkanlarda çıkan ayaklanmaları bastırmada devletin çektiği güçlükler aşılabılırdi (Engin, 1993, s. 43).

Öncelikle imparatorluğu Avrupa'ya bağlaması amaçlanan demiryolunun devlet tarafından yapılması düşünüldüyse de mali güçlükler, bilgi ve teknik eleman eksikliği gibi sebeplerle vazgeçilmiş; Avrupa sermaye çevrelerine 1855 Ekim'inde çağrıda bulunulmuştur (Özyüksel, 1999, s. 665). Söz konusu çağrıyı takiben 1869 yılına kadar geçen süreçte üç imtiyaz girişimi başarısız olmuş; nihayet Nafia Nazırı Davut Paşa aracılığı ile Belçika'da bankerlik yapan Baron Maurice de Hirsh ile irtibata geçilmiş ve Osmanlı Devleti, Rumeli Demiryolları için dördüncü imtiyazı, 17 Nisan 1869 tarihinde Baron Hirsh'e vermiştir (Engin, 1993, s. 50). Bu demiryolu İstanbul'dan başlayarak Edirne, Filibe, Dedeağaç, Burgaz ve Selanik'e uğrayarak Sava nehri hududuna kadar uzanacak; daha sonra ise Sırbistan hatları ile birleştirilecektir.

Toplam uzunluğu 2000 km olacak bu hattın yapımı ile ilgili mukavelelerin imzalanması aşamasında bir takım tartışmalar çıkmıştır (Engin, 1999, s. 693). Anlaşmazlıklar işletme şirketine bir takım tavizler verilmesi ile sonuçlanmış ve gerekli sermayenin sağlanmasının ardından inşaat çalışmalarına 4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule – Küçükçekmece arasında başlanmıştır (Engin, 1993, s. 64-65). Hat, 4 Ocak 1871 tarihinde işletmeye açılmış; ancak birkaç hafta içinde bir takım şikâyetler ortaya çıkmıştır. Yedikule'nin şehir merkezine olan uzaklığı dile getirilmiş, hattın Sirkeci'ye kadar uzatılması talep edilmiştir (Engin, 1993, s. 66-67). Hattın Sirkeci'ye ulaşması için Topkapı Sarayı'nın bahçesi içinden geçmesi gerekmektedir. Yabancı bir şirketin saray bahçesine girmesinin doğru olmayacağı, yaratacağı çevre kirliliği ve tramvay şirketinin gelirlerini etkileyeceği gibi sebeplerle demiryolunun Sirkeci'ye uzatılmasına karşı çıkanlar olmuşsa da, Sultan Abdülaziz'in kararlılığı ile Sirkeci – Yedikule hattı 21 Temmuz 1872 tarihinde hizmete girmiştir (Engin, 1999, s. 695). Sirkeci'de yolcu bekleme odaları için iki ahşap baraka inşa edilmiş; yapılacak olan gar binasının inşaat kararı ancak 11 Şubat 1888'de alınmıştır. Sirkeci Garı Mimar A. Jasmund tarafından yapılmış olup, 3 Kasım 1890'da hizmete girmiştir (Toydemir'den aktaran Kösebay Erkan, 2007, s. 25).

Baron Hirsh ilk planda, yapımı kolay hatların inşası ile işe başlamış, ancak Balkan dağlarının aşılması noktasına gelindiğinde masrafların çoğalacağını düşünerek problemler çıkartmaya başlamıştır. Tarafların yaptıkları müzakereler sonucu 1872 yılında yeni bir dizi mukavele ve şartnameye imza atmışlardır. Bu hususlar doğrultusunda Hirsh başlamış olduğu hatların inşaatını sürdürecektir, kalan hatlar ise devlet tarafından yapılacaktır (Engin, 1999, s. 695).

Tablo 2 - Baron Hirsh tarafından yapılacak Rumeli Demiryolu Etapları (Engin, 1993, s. 110)

İstanbul – Edirne	319 km
Dedeoğlu – Edirne	149 km
Edirne – Sarımsaklı	243 km
Selânik – Mitroviçe	361 km
Tırnova – Yanbolu	105 km
Banaluka – Avusturya hududu	102 km
Toplam	1279 km

Baron Hirsh yapımını üstlendiği hatları 1875 yılı sonunda tamamlayabilmiş, Osmanlı Devleti ise inşa etmesi gereken hatları bitirememiştir (Engin, 1999, s. 696). Hirsh'in yapımını tamamladığı hatlar, kesin kabulleri yapılmadan, geçici kabul yöntemiyle işletmeye açılmıştır (Engin, 1999, s. 696).

Demiryollarının 19. yüzyılda kazandığı askeri ve ekonomik önem, Osmanlı idaresini yeni önlemler almaya yöneltmiş; 1865'te imparatorluk topraklarındaki bütün bayındırlık faaliyetlerini organize etmek ve gerçekleştirilmek üzere yeni bir bakanlık olan Nafia Nezareti kurulmuştur. Bu sayede 1870'den itibaren çok daha detaylı ve stratejik demiryolu projeleri yapılmıştır (Gülsoy, 2012, s. 289-290).

Hirsh ile yaşanan olumsuz deneyime karşın Osmanlı yöneticilerinin demiryollarına verdikleri önem azalmamış olup, Sultan Abdülaziz 1871 yılında Asya topraklarını demiryolu ağlarıyla örme düşüncesini içeren bir irade yayınlamıştır. Gerçekleştirilmesi amaçlanan ana hattın, İstanbul'dan Bağdat'a kadar uzanması ve yan kollarla Karadeniz, Akdeniz ve Basra'ya bağlanması düşünülmektedir. Babıali, bu fikirden yola çıkarak, 1871 yılından itibaren Haydarpaşa – İzmit ve Mudanya – Bursa demiryollarının yapımına teşebbüs etmiştir. Mudanya – Bursa demiryolunun finansman sıkıntısı sebebiyle yarım kalmış olmasından dolayı, Haydarpaşa – İzmit demiryolu, bu dönemde devlet tarafından yapılan ilk demiryolu olma özelliğini taşımaktadır (Öztürk C. , 1995, s. 276).

Hattın yapımını öngören irade çerçevesinde 4 Ağustos 1871’de İstanbul – Bağdat – Basra demiryolu projesinin ilk bölümü olarak planlanan, 91 kilometrelik Haydarpaşa – İzmit hattının yapımına başlanmıştır (Gülsoy, 2012, s. 290). Hattın güzergâhı jeomorfolojik şartlara göre 3 etaba ayrılmıştı (Öztürk C. , 1995, s. 279):

- I. Haydarpaşa – Tuzla,
- II. Tuzla - Tavsancıl,
- III. Tavsancıl – İzmit.

Böylesine büyük bir projenin plansız gerçekleşmesinin güçlüğü anlaşılınca 1872 yılında, Rumeli Demiryollarında görev yapmış olan Alman mühendis Wilhelm von Pressel, Asya Osmanlı Demiryolları Genel Müdürlüğü’ne getirilmiş ve 1872-1873 yıllarında 4.670 km uzunluğa sahip ayrıntılı bir demiryolu projesi ortaya koymuştur. Hazırlamış olduğu proje, Haydarpaşa’dan başlayıp, Ankara-Sivas-Musul ve Bağdat üzerinden Basra’ya ulaşmakta ve şube hatlarıyla demiryolunun Akdeniz ve Karadeniz’e çıkışı sağlanmaktaydı (Özyüksel, 1999, s. 666). Pressel’e göre Anadolu demiryolunun gerçekleşmesi durumunda, imparatorluğun bir takım idari, askeri, sosyal ve ekonomik meseleleri ortadan kalkacaktı. Demiryolu sayesinde, İstanbul’un uzak vilayetler üzerinde nüfuzunun artacak, merkezi yönetimin güçlenecek olmasının yanı sıra; iç bölgelerde tarım, hayvancılık ve ormancılık gelişecek, ticaret ilerleyecekti (Öztürk C. , 1995, s. 277). Alman mühendis ne kadar kapsamlı bir program oluşturduysa da, Abdülaziz devrinde hükümete kabul ettirememiştir. Ancak, 1890’dan sonra Almanlar Von Pressel’in tasarısını benimseyip geliştirmiş ve II. Abdülhamit’e kabul ettirmişlerdir (Kartal, 1983, s. 175).

Biri Haydarpaşa’da, diğeri ise İzmit’te, iki adet “ikinci sınıf” istasyon yapılmış olup, banliyö trenlerinin son durağı Pendik olarak tasarlanmıştır. (Öztürk C. , 1995, s. 281). Tarihi Erenköy ve Suadiye istasyonları bu ilk inşa döneminde mevcut değildir. (Kösebay Erkan, 2007, s. 35) Anadolu Yakası’nda, Haydarpaşa – İzmit demiryolunu besleyecek şekilde tasarlanmış bazı banliyö hatları da olmuş ancak bu hatlardan yalnızca Fenerbahçe şube hattı gerçekleştirilebilmiştir (Öztürk C. , 1995, s. 283). İnşaatin başlamasından on dört ay sonra 4 Ekim 1872’de Haydarpaşa – Tuzla arasındaki I. Kısım’ın yapımı tamamlanmıştır. Haydarpaşa hattı İzmit’e 3 Mayıs 1873 tarihinde ulaşmış, ancak hattın inşasına devam edilememiştir (Öztürk C. , 1995, s. 281-282).

Tablo 3 - Haydarpaşa – İzmit Demiryolu istasyonlarının Açılış Tarihleri (Aydın, 2001, s. 83)

Anadolu Demiryolu / Haydarpaşa - İzmit Hattı		
Hat	Kilometre	İşletmeye Açıldığı Tarih
Haydarpaşa – Kızıltoprak – Feneryolu	3,322	1871
Feneryolu – Fenerbahçe (şube hattı)	1,758	22.09.1872
Feneryolu – Göztepe – Bostancı – Maltepe – Kartal – Pendik	21,172	22.09.1872
Pendik – Gebze	19,681	01.01.1873
Gebze – İzmit	47,096	01.08.1873

Bursa – Mudanya hattında ise rayların döşenmesine 1873 yılında başlanmış, ancak ekonomik sıkıntılar nedeniyle, 42 km uzunluğundaki dar hat 1890 yılına gelindiğinde güçlüklerle tamamlanabilmiştir (Aydın, 2001, s. 62).

Haydarpaşa – İzmit demiryolunun inşaatını başarı ile tamamlayan devlet, işletme safhasında aynı başarıyı gösterememiş; işletme sorunları sebebiyle hat bir İngiliz kumpanyasına kiralanmıştır (Özyüksel, 1999, s. 666). Demiryolunun işletmesinde sorunlar yaşanmasının sebebi yalnızca mali değildir. Devletin böyle bir işletmeyi yürütecek tecrübe ve kadrodan mahrum olması da önemli rol oynamıştır (Öztürk C. , 1995, s. 282). Osmanlı maliyesinin 1875 yılında iflas etmesiyle birlikte, Avrupa mali çevrelerinin Babıali’ye yaptıkları imtiyaz başvuruları da tamamıyla kesilmiştir. Avrupa sermayesinin, 1881 yılından sonra ise özellikle demiryolu yatırımları konusunda yeniden Osmanlı İmparatorluğu’na yönelmesi, Düyun-u Umumiye İdaresinin kurulması ile ilgilidir. Düyun-u Umumiye’nin görevleri arasında kilometre garantilerine ayrılan gelir kalemlerinin tahsil edilerek, demiryolu şirketlerine ödemek de yer almaktaydı. Böylece, Osmanlı toprakları demiryolu yatırımcıları için yeniden cazip hale gelmişti. Babıali’ye birbirinin peşi sıra demiryolu imtiyaz başvuruları gelmeye başlamış olup, Abdülhamit imtiyaz konusunda Almanları tercih etmiştir. Deutche Bank’ın inşa edeceği Anadolu ve Bağdat demiryolları, Osmanlı – Alman ilişkilerinde lokomotif işlevi görecektir (Özyüksel, 1999, s. 666-668).

1888 yılında II. Wilhelm’in Alman imparatoru olmasıyla birlikte Bismarck’ın statükoyu savunan temkinli politikası, yerini “Weltpolitik” adı verilen yayılmacı bir politikaya bırakmıştı. Bu dönüşümün en önemli sebebi sanayileşme sürecinde her geçen gün artan pazar ve hammadde sorunuydu. 19. yüzyılın son çeyreğinde sömürgeleştirilebilecek toprakların bölüşülmüş olması ve klasik sömürge elde etme yollarının tıkanmış olması sonucu Osmanlı İmparatorluğu, barındırdığı potansiyellerle Almanya’nın barışçı yayılma politikasında önem kazanmıştı (Özyüksel, 2000, s. 18-20). Abdülhamit’in Almanya’ya karşı davetkâr tutumunun nedeni ise, iç ve dış

politikada hareket alanının gitgide sınırlanmış olmasıydı. Osmanlı maliyesi ise en bunalımlı dönemlerinde birini yaşamaktaydı. 1882 yılında İngiltere'nin Mısır'ı işgali sonucunda Abdülhamit'in Avrupalı ülkelere karşı kuşkuları iyiden iyiye artmıştı. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı toprakları üzerinde henüz herhangi bir talebi bulunmamış tek Avrupa ülkesi Almanya olarak göze çarpmaktaydı (Özyüksel, 1999, s. 667). O güne kadar askeri alanla sınırlı kalan ilişkiler, II. Wilhelm ile birlikte, Almanların Anadolu'da yapımına başladıkları demiryolları ile birlikte hızla ekonomik ve politik düzeylere de taşınmıştır (Özyüksel, 2000, s. 20).

Almanların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu macerası, Anadolu Demiryolu imtiyazının 4 Ekim 1888 tarihinde elde edilmesiyle başlamıştır. Bu imtiyaz sözleşmesi ile, İzmit – Ankara hattının yapımı ve Haydarpaşa – İzmit demiryolunun üzerindeki Osmanlı Devleti'nin tüm hakları 99 yıl süreyle Alfred von Kaulla'nın temsil ettiği konsorsiyuma (Deutsche Bank ve bir diğer Alman bankası) verilmektedir (Öztürk C. , 1995, s. 285; Karal, 1983, s. 174). 1890 yılında İzmit – Adapazarı hattı tamamlanmış; Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ilk treni sözleşmede belirlenen süre içinde, 27 Kasım 1892 tarihinde Ankara istasyonuna ulaşmıştır. Yapılan anlaşmaya göre hatlar, Ankara'dan Eskişehir – Konya ve Kayseri'ye uzatılacaktı. Bunlardan Kayseri hattı hiçbir zaman yapılamamıştır. Eskişehir – Konya demiryolunun yapımı ise inşaat sözleşmesinde belirtilen 1896 senesinde tamamlanmış ve böylece İstanbul'dan Konya'ya iki günde gitmek mümkün olmuştur (Özyüksel, 1999, s. 666-668). Konya-İstanbul ve Ankara-Eskişehir demiryolu hatlarının devreye girmesiyle birlikte, iç pazarlar için hububat üretiminde önemli artışlar olmuş; İstanbul'un tükettiği buğdayın bir bölümü İç Anadolu'dan gelmeye başlamıştır (Pamuk, 2007, s. 218).

1898 yılında II. Wilhelm Osmanlı Devleti'ne yaptığı ziyaret Osmanlı – Almanya ilişkilerinde yakınlaşmayı sağlamış ve Anadolu Demiryolu Şirketi'nin uzun zamandır istediği Haydarpaşa Limanı imtiyazının 23 Mart 1899 tarihinde elde edilmesi ile sonuçlanmıştır (Özyüksel, 1999, s. 669).

Bağdat demiryolu projesi imtiyazı, bir ön sözleşme olarak 1889 yılında imzalanmasının ardından 1903 yılında kesin şeklini almıştır (Karal, 1983, s. 178; Kösebay Erkan, 2007, s. 42). 5 Mart 1903 tarihinde imzalanan kesin imtiyaz sözleşmesi ile Deutsche Bank'a 99 yıllık bir süre için Bağdat demiryolunun yapım ve işletme imtiyazı verilmiştir. Ayrıca, imtiyaz sözleşmesi ile Bağdat Demiryolu şirketine

de önemli ayrıcalıklar sağlanmış olup bu ayrıcalıklar aşağıdaki gibidir (Özyüksel, 1999, s. 669-670):

- Dicle ve Fırat nehirlerinde gemicilik yapma hakkı,
- Bağdat ve Basra’da liman imtiyazı,
- Bağdat Demiryolu Şirketi, döşediği hatların her iki yanında yirmişer kilometrelik bir bölgede maden arama çalışmaları yapma ve su kaynaklarından faydalanabilme hakkı.

1903 sözleşmesinin hemen ardından Konya ile Bulgurlu arasındaki ilk 200 km lik bölüm, demiryolu yapımına uygun bir bölge olmasının da verdiği avantajla 19 ayda tamamlanmıştır (Özyüksel, 1999, s. 670). Konya – Bulgurlu hattının finansmanı piyasaya sürülen 54 milyon franklık tahvil satışı ile karşılanmıştır. Tahvil faizleri ise Konya, Halep ve Urfa illerinin aşar vergileri ile karşılanmıştır; böylece Bağdat Demiryolu Şirketi kasasından tek kuruş çıkmamıştır. “Muhelif mebuslar Bağdat Demiryolu örneğinde; Osmanlı İmparatorluğu’ndaki yabancı demiryolu şirketlerinin finansman sorununu, gerçekte Osmanlı Hükümeti’nin borçlandığı parayla çözdüklerini gözlemleyebilmişlerdi.” Bu sebeple 1903 tarihli sözleşmeye itirazlar yapılmış 1911 yılında yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Bu kez Osmanlı Devleti, herhangi bir bölgenin gelirini karşılık göstermek zorunda kalmamıştır (Özyüksel, 1999, s. 670-671).

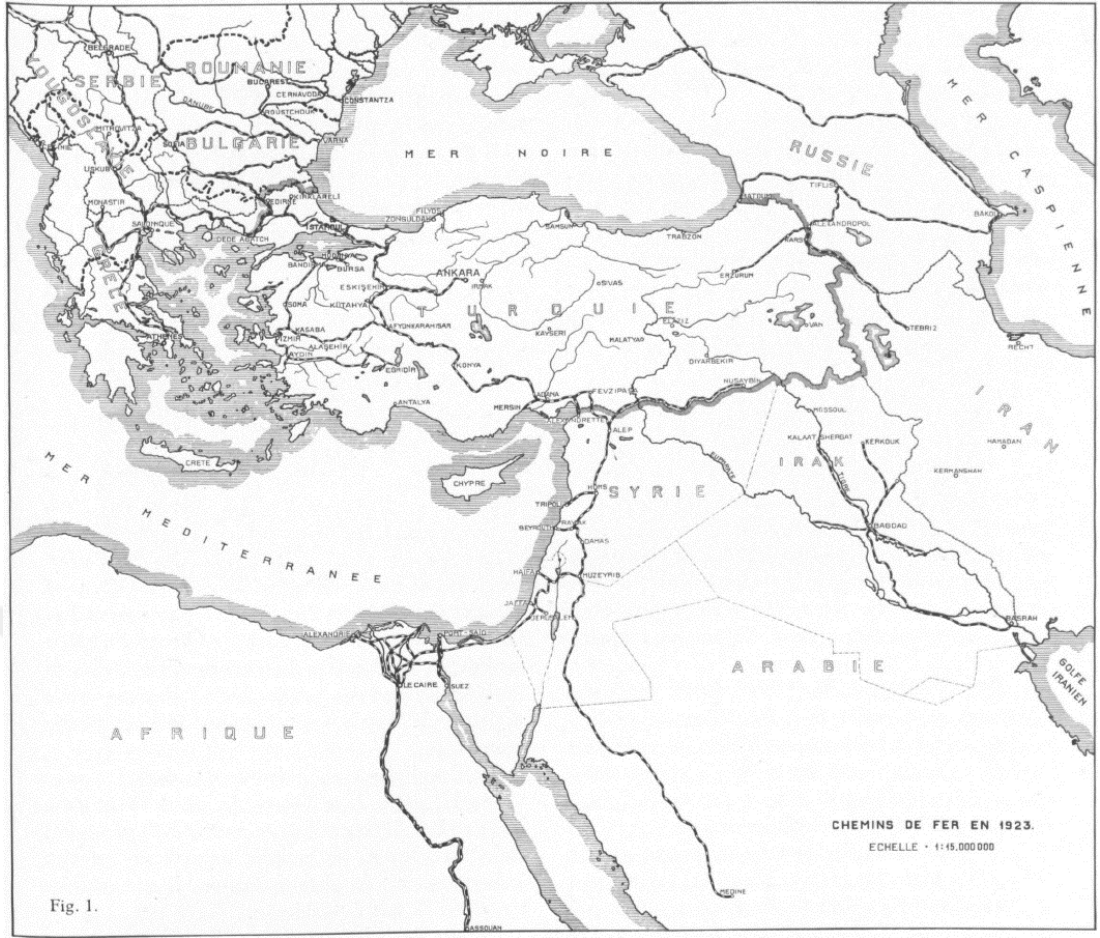
I. Dünya Savaşı’na kadar geçen süreçte Konya’dan itibaren 887 kilometre demiryolu yapımı gerçekleştirilmiş; Toros dağlarındaki 38, Amanos dağlarındaki 100 kilometrelik bölüm ile 690 kilometre uzunluğundaki Samarra – Musul – Tel Ebiad hattı ise henüz tamamlanamamıştır.. Savaşın başlamasının ardından bir süre daha Bağdat Demiryolu’nun yapımına devam edilmiş; Ancak, “döşenmekte olan hatlar artık tamamen savaşın sürdürülmesine yönelik, askeri amaçlar” taşımaktadır. Bağdat Demiryolu, Toroslar ve Amanoslarda kesintiye uğraması sebebiyle, savaşta amaçlandığı kadar yararlı olamamıştır (Özyüksel, 1999, s. 671-672).

Aynı dönemlerde gerçekleştirilen bir diğer önemli proje de Hicaz Demiryolu’dur. Hicaz Demiryolu’nun yapımında birçok amaç bir arada gözetilmiştir. Bunların başında siyasi, askeri ve dini amaçlar gelmektedir (Özyüksel, Hicaz Demiryolu, 2000, s. 7). Demiryolu, bölgeye asker sevkiyatını hızlandıracığından, çıkabilecek muhtemel ayaklanmalara ve dışarıdan gelebilecek saldırılara karşı önemli bir rol oynayacaktı.

İngilizlerin kontrolünde olan Süveyş kanalına ihtiyaç ortadan kalkacak; böylece Osmanlı Devleti'nin bölgedeki siyasi otoritesi de güçlenecekti. Ancak, kamuoyuna yapılan açıklamalarda hattın dini amacı ön plana çıkartılmış, hattın özellikle kutsal hac yolculuğunu kolaylaştırmak amacıyla inşa edileceği belirtilmişti. Böylece, hem hac yolcuğundaki olası tehlikeler ortadan kalkacak, hem de yolculuk süresi 3-4 güne inecekti (Gülsoy, 1999, s. 678-679). Hicaz demiryolu projesi ile II. Abdülhamit, İslam âlemindeki itibar ve nüfuzunu güçlendirmeyi amaçlamaktaydı (Özyüksel, 2002, s. 841). Söz konusu sebeplerle Hicaz demiryolu önerisi II. Abdülhamit'in ilgisini çekmiş, yapılan incelemeler neticesinde 2 Mayıs 1900 tarihinde yayınlanan bir irade ile inşaat başlanması emredilmiştir. İlk aşamada Şam'dan Mekke'ye ulaşması planlanan hattın, ilerleyen zamanlarda Akabe ve Cidde'ye uzanması, hatta Yemen'in Sana kentine kadar ulaşması düşünülmektedir (Gülsoy, 1999, s. 678)

Demiryolu inşaatına Şam – Der arasından başlanmış olup, 1903'te Amman'a, 1904'te Maan'a ulaşılmıştır. Hayfa demiryolunun, inşaat malzemeleriyle birlikte İngiliz şirketten satın alınarak 1905 yılında tamamlanmasıyla, Der'a Hayfa'ya bağlanmıştır. Böylece, hattın Akdeniz ile bağlantısı sağlanmış, demiryolunda yolcu ve eşya taşımacılığına başlanmıştır. El Ula'ya 1907'de, Medine'ye ise 1908'de varılmıştır. Hayfa şubesi ile 1464 kilometreyi bulan Hicaz demiryolu 1 Eylül 1908 tarihinde yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır (Gülsoy, 1999, s. 681).

Hicaz Demiryolu I. Dünya Savaşı öncesinde, sivil taşımacılığında gittikçe artan bir oranda kullanılmıştır. Hattın tercih edilmesinin sebebi hacılar için daha ucuz ve daha kısa olmasıydı. Hattın işletmeye açılmasından sonra Hayfa önemli bir ticaret merkezi haline gelmiş, ekonomisi hızla gelişmiştir (Gülsoy, 1999, s. 682-683). Ayrıca, Hicaz demiryolunun yapılması, birçok Türk mühendis, usta ve işçilerinin yetişmesine vesile de olmuş, böylece Cumhuriyet demiryollarının yapımı aşamasında gerekecek bilgi ve deneyim birikiminin temelleri atılmıştır (Karal, 1983, s. 470-471).



Şekil 6 - 1923 yılına kadar inşa edilmiş olan demiryolları (Construction des lignes de chemins de fer Irmak-Filyos & Fevzipasa-Diyarbakir, 1937, s. 17)

Birinci Dünya Savaşı'nın sonlanmasının ardından, Mondros Mütarekesi ve Sevr Antlaşmasıyla birlikte, Almanlara ait olan tüm demiryolları itilaf devletlerine teslim edilmiştir. Fransızlar, Konya – Adana – Halep – Nusaybin, İngilizler ise Haydarpaşa – Ankara ile Eskişehir – Konya hatlarını işgal etmişlerdir. Ancak, 20 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara – Eskişehir – Ulukışla ve Eskişehir – Bilecik hatları 20. Kolordu denetimine geçmiştir (Özyüksel, 1999, s. 672).

Kurtuluş Savaşı'nın ardından Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryollarının yaklaşık olarak yarısı, Türkiye Cumhuriyeti sınırları dışında kalmıştır. Bu hatlar arasında Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk inşa edilen hatlardan İskenderiye – Kahire ve Köstence – Çernavoda hatları da bulunmaktadır.

Tablo 4 - Osmanlı Dönemiyle Yapılıp Sınırlarımız Dışında Kalan Demiryolu Hatları (Kaşıkçıoğlu H.,1968. Türkiye Demiryolları Tarihçesi, *Demiryol Dergisi*, s. 13'den aktaran Öztürk İ. , 2009)

	Hattın Adı	Yapım Tarihi
<i>Yabancı Şirket Hatları</i>		
Mısır	İskenderiye - Kahire	1856
Romanya	Köstence-Çernavoda	1856
Bulgaristan	Varna-Ruşçuk	1861
Filistin-İsrail	Yafa-Kudüs	1892
Suriye	Beyrut - Şam - Havran	1895
Suriye	Beyrut - Rayak - Hama	1900
Suriye	Beyrut - Hama ve Temdidi	1909
Suriye	Humus - Trablusşam	1909
Suriye	Hudeybiye - San'a ve Temdidi	1909
<i>Devlet Hatları</i>		
Suriye. Ürdün. Suudi Arabistan	Şam- Medine- Hicaz (1.302 km.)	1908
Suriye. Filistin	Suriye-Filistin (295 km.)	?

Lozan Antlaşması'ndan sonra belirlenen Türkiye'nin sınırları içerisinde kalan demiryolları, 124 km'si geniş hat 3.733 km'si normal hat ve 273 km'si dar hat olmak üzere toplamda 4.130km'dir (Tekeli & İlkin, 2010, s. 274).

Tablo 5 - Anadolu'da Osmanlı İmparatorluğu döneminden Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiş olan demiryolu hatlarının uzunlukları (Evren, 1996, s. 18-19)

Şirketlere ait normal genişlikteki hatlar	Uzunluk (km)
İzmir-Kasaba hattı ve uzantısı	703
Aydın hattı ve şubeleri	610
Yenice-Nusaybin hattı ve şubeleri	632
Sirkeci-Edirne hattı	337
Toplam	2282

Şirketlere ait dar hatlar	Uzunluk (km)
Bursa-Mudanya hattı	41,78
Ilıca-Palamutluk hattı	29
Toplam	70,78

Devlet yönetimindeki normal genişlikte olan hatlar	Uzunluk (km)
Haydarpaşa-Ankara hanı	587
Eskişehir-Konya hattı	445
Konya-Yenice hattı	346
Toplam	1378

Ruslar tarafından yapıp askeri makamlarca işletilen hatlar	Uzunluk (km)
Sarıkamyş-Arpaçay (Geniş hat)	124
Kükürtlü-Erzurum-Sarıkamyş (Dar hat)	232
Ankara dekovil hattı	43
Toplam	356
GENEL TOPLAM	4130



Şekil 7- Lozan Antlaşması'ndan sonra Türkiye sınırları içerisinde kalan demiryolları (Evren, 1996, s. 20)

Kurtuluş Savaşı sonrasında İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar geçen dönemde, demiryolu ağırlıklı bir ulaşım politikası izlendiği görülmektedir. 1923-1945 arasında geçen bu dönem, iç pazar bütünlüğünü sağlamaya dönük olması, yabancıların kontrolünde olan altyapı şirketlerinin satın alınması ve devlet işletmeciliğine verilen önem bakımından önceki dönemlerden ayrılmaktadır (Tekeli & İlkin, 2010, s. 438).

Millileştirme ve devletleştirme hedefi doğrultusunda yapılmış olan ilk somut girişim, 22 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı kanunla hükümete, Haydarpaşa Limanı ve Anadolu Demiryolları Şirketi'ni satın alma yetkisi verilmesi olmuştur. Aynı kanunla Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü kurulmuş, merkezi Haydarpaşa olarak belirlenmiştir. İdarenin başına Milli Mücadele sırasında demiryollarından sorumlu Behiç Erkin Bey getirilmiştir (Aydın, 2001, s. 67). Şimdiki Devlet Demiryolları İdaresi'nin temelleri 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanunla Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresinin kurulması ile atılmıştır (Aydın, 2001, s. 69). Temmuz 1953 tarihine gelindiğinde ise Devlet Demiryolları, iktisadi devlet teşekkülü haline gelecek

olup adı, “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” (TCDD) olarak değiştirilecektir (Aydın, 2001, s. 79).

Hükümet, idari bütünlüğü sağlamasının ardından Anadolu Demiryolu ve Konya – Yenice arasını 1928 yılında satın alarak ilk devletleştirmeyi gerçekleştirmiştir (Aydın, 2001, s. 68-69).

Devletin hatların satın alımını hızlandırmasının 2 temel sebebe dayandığı görülmektedir. Bunlardan ilki, yük ve yolcu taşıma tarifelerinin yüksek olması, ikincisi ise yaşanan ekonomik sıkıntılar nedeniyle yabancı sermayenin dış ülkelerdeki yatırımlarını elden çıkartmak istemesidir. Böylece hatların ucuza satın alınabilmesi mümkün olabilecektir (Tekeli & İlkin, 2010, s. 302-303).

Böylelikle, Anadolu hattının satın alınmasını, 1931 yılında Mersin – Adana, Bursa – Mudanya, Samsun – Çarşamba, 1934’te İzmir – Kasaba, 1935’te Aydın demiryolu, 1937 ‘de Şark demiryolları, Fevzi Paşa – Meydan-ı Ekber, 1948’de Çobanbey – Nusaybin ve Şenyurt – Mardin hatlarının satın alınması izlemiştir. Böylece yabancı şirketlere ait olan 4.060 km demiryolunun millileştirilmesi tamamlanmıştır (Tekeli & İlkin, 1985, s. 2761).

1923-1938 tarihleri arasında yapılan millileştirmelerin yanı sıra, mevcut demiryolu hatlarına da 3540 km’lik yeni demiryolu eklenmiştir. Bu, yılda ortalama olarak 200 km demiryolu yapımına denk gelmektedir (Tekeli & İlkin, 2010, s. 312). Ancak, demiryolu yapımında gerçekleştirilmiş olan bu başarılı dönemin ardından, 2. Dünya Savaşının da etkisiyle demiryolu yapımında yavaşlama görülmüştür (Öztürk İ. , 2009, s. 98). Savaş sırasında ve sonrasında ise demiryolu yapımı yılda 50 km’nin altına düşmüştür (Tekeli & İlkin, 2010, s. 312).

———— Demiryolu ağıımızın 1939 yılındaki Durumu
----- 1939 yılından sonra yapılan hatlar



Şekil 8 - Cumhuriyet Dönemindeki demiryolu ağı (Evren, 1996, s. 21)

2. Dünya Savaşı'nın öncesinde karayolları daha çok demiryollarını beslemekte kullanılırken, 1950 sonrasında hükümetlerce karayolu taşımacılığına daha çok önem verilip demiryolu ikinci plana atılmış, Bursa – Mudanya hattından başlanmak üzere bazı hatlar da sökülüştür (Aydın, 2001, s. 78-80). 1950'den sonra, ABD'den alınan Marshall yardımlarının büyük bir kısmı, ulaştırma alanında karayolları yapımı için kullanılmıştır (Öztürk İ. , 2009, s. 101).

Böylelikle, 1950 yılında yük taşımalarının %32,5'i karayollarında, %63'ü demiryollarında yapılırken, 1970 yılında yük taşımalarının %73,9'u karayollarında, %25,8'i demiryollarında yapılmaya başlanmıştır. 1981' gelindiğinde ise karayollarının payı %83' e ulaşmıştır. Yolcu taşımacılığında ise karayollarının payı 1950'de %59 iken 1978'de %91,4'e yükselmiştir (Tekeli & İlkin, 2010, s. 444).

1979 yılına gelindiğinde tüm demiryollarının toplam uzunluğu 8.132 km'dir. Bu rakam, 1950'lerden günümüze dek mevcut demiryolu ağına yalnızca 611km'lik yeni demiryolu eklendiğini göstermektedir (Tekeli & İlkin, 2010, s. 444).

Ulaşımında demiryolu payı, ABD'de %38, Almanya'da %22 iken Türkiye'de yalnızca %3'tür. Türkiye'de yolcu taşımacılığında demiryollarının payı 1955'de %24 iken, 1970'de %8'e, 1996'da ise %3'e gerilemiştir (Aydın, 2001, s. 82).

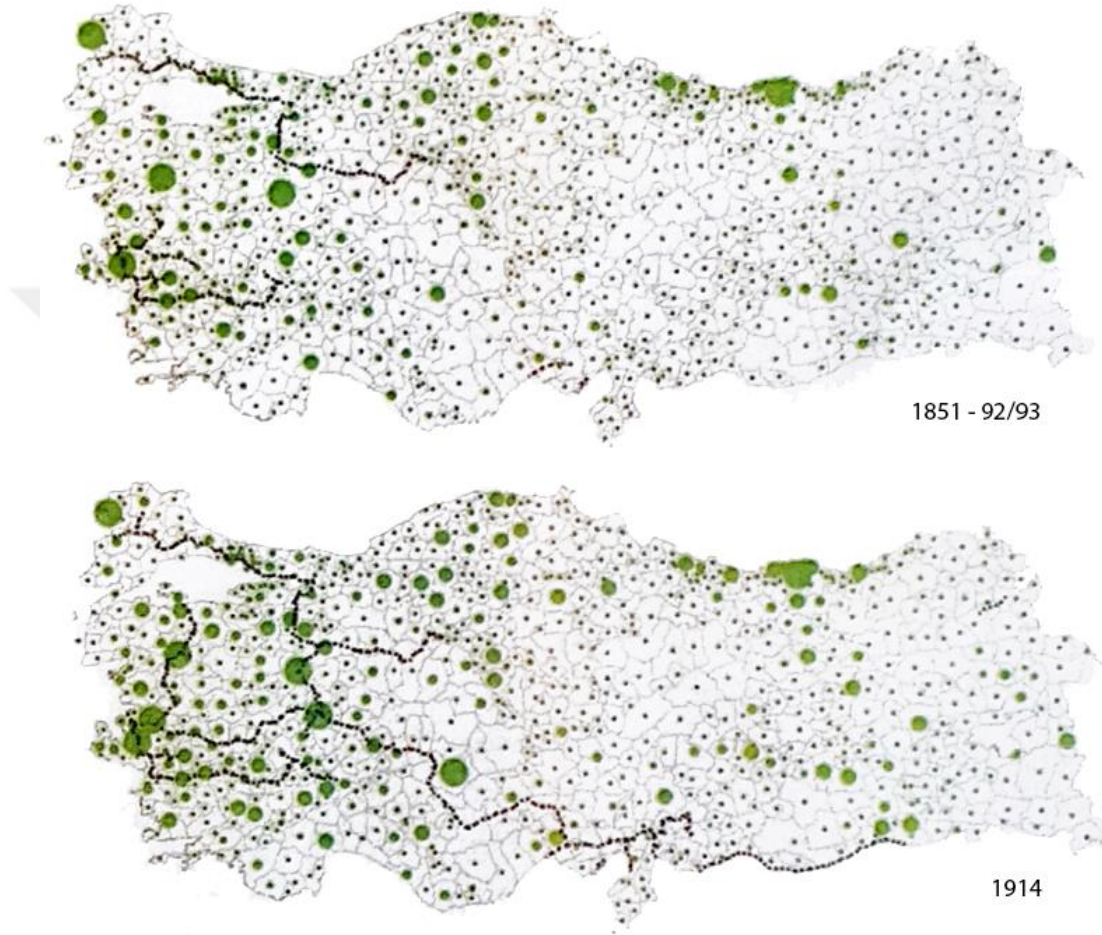
3.2. İstanbul’da demiryolunun kente etkisi ve banliyöleşme

Dünyada demiryolunun başlıca etkisi, zaman ve mekân kavramlarını değiştirmesi olmuştur. Demiryolu ile gidilecek mesafede geçen süre, en az üçte biri oranında azalmıştır. Taşıma alanındaki genişleme ile kentler ve hinterlandları arasındaki ilişki kuvvetlenmiş, böylelikle banliyö kavramı doğmuştur (Schivelbusch, 1986, s. 33-35).

Avrupa’daki modern banliyölerin oluşumu, sanayi kentinin üç ana unsuru olan maden ocağı, fabrika ve demiryolundan ayrı düşünülemez. Önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi endüstrileşme sürecinde, yakıt olarak kullandıkları kömüre kolaylıkla ulaşabilmek için maden ocakları veya demiryollarına yakın yerlerde konumlanan fabrikalar, yeni sanayi kentinin çekirdeği haline gelmiştir. Tarımda makineleşme ile birlikte işçi talebinin azalması ve fabrikaların kurulduğu kentlerde istihdam olanaklarının artması, kırdan kente göçü tetiklemiştir. Kısa süre zarfında, sürekli göçün bir sonucu olarak, kır ile kent arasındaki makas iyice açılmış ve aşırı yoğun kent merkezleri ortaya çıkmıştır (Ersoy, 2012, s. 28). Kısa sürede gerçekleşen aşırı nüfus birikimi beraberinde konut sorunu, altyapı sorunu ve salgın hastalıkları da getirmiştir (Ragon, 2010, s. 23-24). Kent merkezinin giderek daha kötü bir hal alması ve veba korkusu sebebiyle, orta ve üst orta toplum kesimleri kendilerini kent dışına atmış; böylece modern banliyöler “kırsal tecrit koğuşu” olarak yaşamlarına başlamışlardır. Öncelikle banliyölerden yalnızca kent merkezine ulaşım için pahalı yol masraflarını karşılayabilenler yararlanmaktayken, demiryolu ve metropol toplu taşımacılığı, üst sınıflarda başlamış olan hareketin ekonomik tabanını genişletmiştir (Mumford, 2013, s. 594-596). Kentlerin özellikle banliyölere doğru yayılması ve gelişen ulaşım teknolojisinin zaman ve mesafeleri kısaltması ile birlikte, çalışanların işyerleri ve yaşama yerleri birbirinden ayrılmış ve kent merkezleri üzerindeki konut baskısı kısmen hafıflemiştir (Palmer & Neaverson, 1998, s. 39-40).

Osmanlı İmparatorluğu’nda ise tam bir endüstrileşme süreci yaşanmamış olsa da, demiryolunun benzer etkileri görülmüş; sanayi tesislerinin yer seçimlerinde, hammaddeye olan yakınlık dereceleri ile birlikte bitmiş ürünün taşınması için ihtiyaç duyulan ulaşım ağına olan uzaklık da etkili olmuştur (Köksal, 2005, s. 27). Özellikle suya kıyısı olan İstanbul gibi kentlerde, daha ziyade suyollarının ön planda olmasına karşın demiryollarının da sanayi yapılarını kendine çektiği söylenebilmektedir. Sanayi tesisleri ile ilişkisinin yanı sıra demiryolları, tarımsal ekonomiyi güçlendirmiş; yeni

istihdam olanakları da sağlamıştır (Quataert, 1985, s. 1631). 19. yüzyıl Osmanlı kentinin ulaşım olanaklarının gelişmesi ile birlikte, kentin yakın çevresiyle kurulan ilişkileri de çeşitlenmiştir (Tekeli, 1985, s. 882-883). Anadolu’da demiryolunun geçtiği bölgelerde nüfus artışı gözlemlenmiş, yerleşmeler istasyon çevrelerinde şekillenmeye başlamıştır (Akgüngör, Aldemir, Kuştepe, Gülcan, & Tecim, 2012).



Şekil 9 - Demiryolları ve ilçe nüfusları (Akgüngör, Aldemir, Kuştepe, Gülcan, & Tecim, 2012, s. 133)

Kuşkusuz, bu nüfus artışında, II. Abdülhamit’in 1877 – 1878 Osmanlı – Rus harbi sonrasında uyguladığı iskân politikalarıyla oluşan göçmen mahallelerinin de etkisi olmuştur (Aydın, 2001, s. 53; Aktüre, 1985, s. 896). Göçmen yerleşmeleri gridal düzende oluşturulmuş olup, düzgün yol dokusu ve parselasyonlarıyla, geleneksel konut dokusundan farklılaşmışlardır (Aktüre, 1985, s. 899).

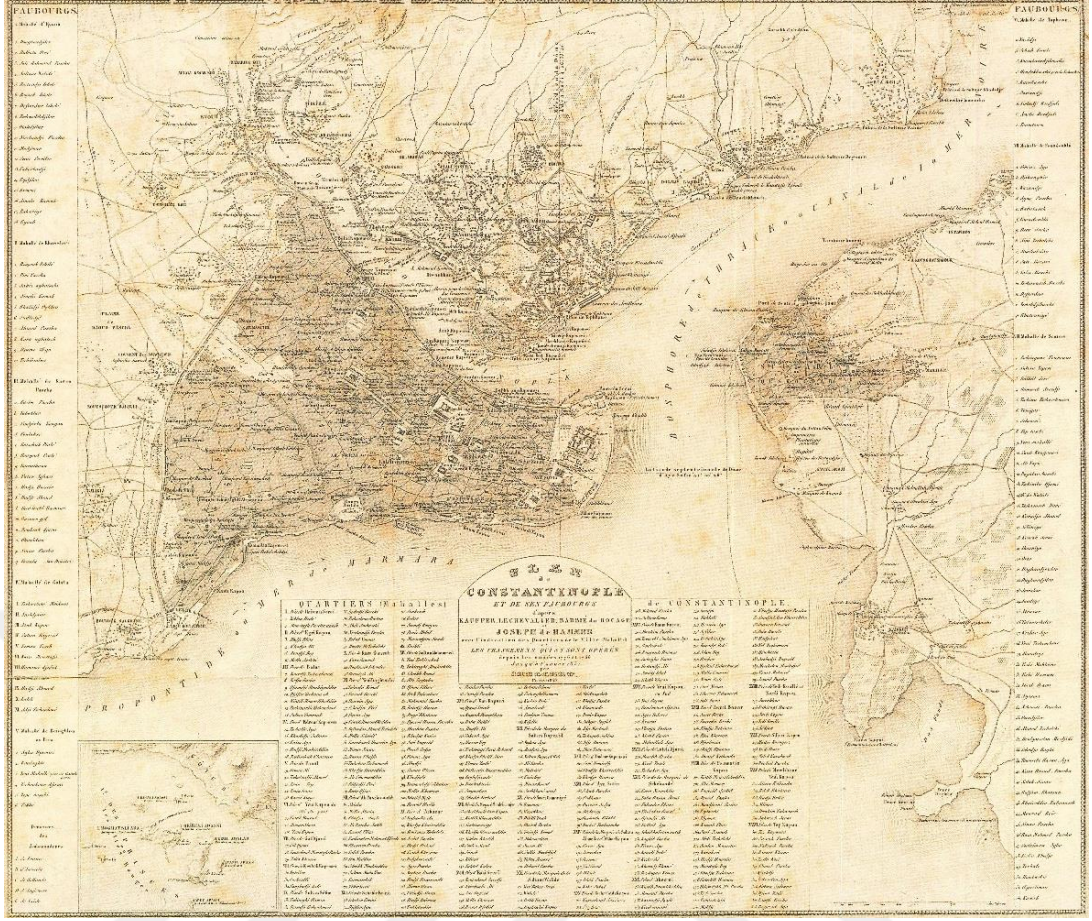
Bu bölümün ilk kısmında, İstanbul’un 19. yüzyıldaki kentsel gelişimi genel anlamda değerlendirilecektir. İkinci kısımda ise, Haydarpaşa – Pendik demiryolunun yapıldığı dönemde, geçtiği güzergâh üzerindeki etkisi ele alınacak olup Haydarpaşa – Bostancı

güzergâhındaki demiryolu yapıları ve çevrelerindeki mekânsal değişimler ile banliyöleşme süreci detaylı olarak incelenecektir.

3.2.1. 19. yüzyılda İstanbul'un kentsel gelişimi ve banliyöleri

Osmanlı sisteminin dünya ekonomisine açılması ve yeni yönetim biçimi arayışları, 19. yüzyılın ikinci yarısında, kent yapısında önemli değişimlere sebebiyet vermiştir (Tekeli, 1999, s. 19).

Bu döneme kadar, İstanbul'da nüfusun genellikle tarihi yarımada ve Galata'da yoğunlaştığını görmek mümkündür. Sur dışında yer alan Haliç'te ise Eyüp en büyük Müslüman yerleşmesi olarak göze çarpmaktadır. Bunun dışında, Yedikule, Bakırköy (Makriköy) ve Yeşilköy (Ayastefanos) sur dışındaki diğer yerleşmeler olarak ön plana çıkmaktadır. Haliç'in kuzeyinde, Haliç sahili boyunca yer alan başlıca köyler, Kasımpaşa, Hasköy ve Sötlüce'dir. Boğaz sahili boyunca ise, Tophane, Fındıklı gibi mahalleler kurulmuş olmakla birlikte yoğunlukları tarihi yarımada ve Galata'ya göre oldukça seyrektir. Anadolu Yakası'nda, Üsküdar en büyük yerleşme olarak ortaya çıkmaktadır. Üsküdar'ın güneyinde bulunan Müslüman ve Rumların yaşadığı Kadıköy (Halkedon) ise Anadolu Yakası'ndaki görece büyük bir diğer köy olarak ön plana çıkmaktadır (Çelik, 1998, s. 34-35), (bkz.Şekil 10 - Kauffer Haritası - 1831 Şekil 10).



Şekil 10 - Kauffer Haritası - 1831 (Kubilya, 2010, s. 149)

Bölümün başında da bahsedildiği gibi, 19. yüzyılında ikinci yarısında, kent yapısı ve fiziksel sınırlarında ciddi bir değişim görülmüştür. Bu değişimin sebeplerinden ilki, kent nüfusunun hızla büyümesi ile doğan yeni konut ihtiyacı olmuştur. İstanbul ve banliyölerinin nüfusu 1844’de yaklaşık olarak 391.000 iken 1886’ya gelindiğinde 851.527’ye yükselmiştir (Çelik, 1998, s. 33). Bu hızlı nüfus artışında Osmanlı’nın kaybettiği topraklardan kaçan Müslüman halkın etkisi büyüktür. Örneğin, 1877-1878, Osmanlı – Rus Harbinden sonra İstanbul’a 200.000’in üzerindeki göçmen gelmiş ve bu göçmenlerin bir kısmı İstanbul çevresindeki göçmen mahallerine yerleştirilmiştir. Bu mahallelerden biri, Anadolu Yakası’nda demiryolunun kuzeyinde oluşturulmuş olan Göztepe mahallesidir (Tekeli, 2013, s. 86). Göztepe Mahallesi ile ilgili detaylı bilgi ilerleyen bölümlerde verilecektir.

Kent dokularındaki dönüşümü hızlandıran bir diğer etken de büyük yangınlar olmuştur (Tekeli, 1985, s. 882). I. Abdülhamit (1725 – 1789) döneminde Cibali yangınlarında, 20.000 civarında evin yandığı tahmin edilmektedir. Kuban, bu gibi büyük felaketlerin bölgede yaşayanların bir kısmını sur içinden uzaklaştırmış olabileceğine

değınmektedir (Kuban, 1970, s. 38). Şehirde yaşanan yangınlar, bu tehlikeyi önlemeye yönelik bir dizi nizamnamenin düzenlenmesine de sebebiyet vermiştir. II. Mahmud'un (1785 –1839), Helmuth von Moltke'ye hazırlatmış olduğu, 1/25.000 ölçekli harita bu nizamnamelerin başlangıcı olarak görülebilir (Tekeli, 1999, s. 25). Von Moltke projesinde, geniş ve düz ana arterlerin önemini vurgulamakta olup yangına dayanıklı kâgir yapılar önermiştir. Her ne kadar Von Moltke'nin projeleri uygulanmamış olsa da daha sonra yapılacak inşaat nizamnamelerinin temelini oluşturmuştur (Çelik, 1998, s. 42), (bkz. Şekil 11Şekil 42).



Şekil 11 - 1839 tarihli Von Moltke haritası

İlki 1848 yılında olmak üzere, 1882 yılına kadar, benzer konulara eğilen altı farklı nizamname¹ kaleme alınmıştır. “Tanzimat sonrası nizamnamelerin öngördüğü nihai amaç, düz ve geniş caddelerin belirlediği kare ve dikdörtgen adalarda, taş ve tuğla

¹ “1848 Ebniye Nizamnamesi, 1858 Sokaklara dair Nizamname, 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, 1875 İstanbul ve Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaisine dai Nizamname, 1877 Dersaadet Belediye Kanunu, 1882 Ebniye Kanunu” (Çelik, 1998, s. 42)

yapılardan oluşan bir kent kurmak” olmuştur (Çelik, 1998, s. 44). 1882 Ebniye Kanunu’nun, tez kapsamında çalışma alanı olarak belirlenen Haydarpaşa – Bostancı güzergâhındaki sayfiye yerleşmelerinin cadde ve sokak düzeni üzerinde de etkileri olmuştur. Tekeli’ye göre bu yerleşmelerin ızgara esaslı planlarına bakılarak, bu semtlerin 1882 Ebniye Kanunu’nun uygulandığı alanlar olduğu söyleyebilmek mümkündür (Tekeli, 1999, s. 27).

Kuşkusuz İstanbul’daki bu dönüşümü tetikleyen bir diğer, belki de en etkili faktör altyapı ve ulaşım imkânlarındaki gelişmeler olmuştur. “Ulaşım olanaklarının gelişmesi kentin yakın çevresi ile ilişkilerini çeşitlendirmiştir” (Tekeli, 1985, s. 882). Sur içi ve Galata’yı bağlayan Unkapanı ve Karaköy köprüleri yapılmış (1838 – 1845) ve kısa süre içinde Karaköy Köprüsü şehrin ana arteri haline gelmiştir (Kuban, 1970, s. 44).

19. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul, Galata, Üsküdar ve Boğaz köyleri arasında deniz ulaşımı kayık ve mavnalarla sağlanmaktaydı. 1851 yılında ise Şirket-i Hayriye’nin kurulması ve düzenli vapur seferlerinin başlaması ile deniz trafiği hissedilir biçimde artmıştır (Çelik, 1998, s. 68-69). Düzenli vapur seferleri, şehir yaşantısından kopuk olan Üsküdar, Kadıköy, Adalar ve Boğaz köyleri gibi banliyölerin şehir ile ilişkisini arttırarak dört mevsim oturulan sürekli yerleşmeler haline gelmesine öncülük etmiştir (Akbulut M. R., 1994, s. 333).

Denizyolları ile demiryollarının kent ile bağlantısını sağlayan liman, rıhtım ve istasyonların yapılması, kentin gelişmesinde oldukça etkili olmuştur (Tekeli, 2013, s. 88). 1889 yılında yapılan Sirkeci Garı ve nihai görüntüsüne 1909 yılında kavuşmuş olan Haydarpaşa Garı metropol garı niteliğinde olup Anadolu ve Bağdat Hattı ile Rumeli demiryollarıyla İstanbul Osmanlı İmparatorluğu’nun birincil ulaşım merkezi haline gelmiştir. “Anadolu Demiryolu’nun, Haydarpaşa – Gebze, Rumeli Demiryolu’nun da Sirkeci – Halkalı arasında kalan bölümü banliyö hattı niteliğindedir.” Her iki yakada da istasyonlar hızlı bir kentsel gelişmeyi tetiklemiş ve istasyon çevrelerinde oluşan sosyal nitelikli yapılarla ileride oluşacak mahallelerin nüvelerini oluşturmuşlardır (Batur, Banliyö İstasyonları, 2010, s. 194). İstasyon çevrelerinde oluşan bu yerleşimler 1880’lerde sayfiye niteliğindeyken bir süre sonra sürekli ikamet alanlarına dönüşmüşlerdir. Avrupa Yakası’nda Bakırköy ve Yeşilköy, Anadolu Yakası’nda ise Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Suadiye, Bostancı bu yerleşimlere örnek olarak sayılabilir (Tekeli, 1999, s. 27).

1856 yılında I. Abdülmecid'in Topkapı sarayından ayrılarak Dolmabahçe'ye taşınması sonucu, birçok yüksek rütbeli devlet memuru da padişahı izleyerek tarihi yarımadadan ayrılmıştır (Çelik, 1998, s. 34). Böylece, Müslüman kesimin üst tabakası köşklerini, Boğaziçi sırtları, Üsküdar – Çamlıca civarı ve demiryolu çevresinde Haydarpaşa-Bostancı güzergâhında yer alan semtlerde yapmaya başlamışlardır (Tekeli, 2013, s. 104). 1905 yılında çift hata çevrilen Haydarpaşa – Pendik banliyö hattının, İstanbul ve Galata'daki işyerlerine ulaşımının pahalı ve uzun süren bir vapur aktarımı ile sağlanması sebebiyle, kentin Anadolu banliyösü yüksek gelir grubunun yaşadığı bir yer haline gelmiştir (Tekeli, 2009, s. 31-32).

Klasik Osmanlı döneminde konut alanları, etnik ve dini farklılaşmaya göre oluşmakta iken 19. yüzyıla gelindiğinde, konut alanlarında sınıfsal farklılaşma da ortaya çıkmıştır. Tekeli, konut alanları sınıfsal farklılaşma ve ulaşım ilişkisini şu şekilde tanımlamıştır: “Her milletten zenginleşenler ulaştırma olanaklarına paralel olarak demiryolu boyunca ve vapur hatlarına bağlı olarak Marmara ve Boğaziçi kıyılarına yerleşerek banliyöler oluşturmaya başladılar”. (Tekeli, 2013, s. 45)

Yukarıda bahsedilen sebeplerden dolayı, yeni gelişen Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, ve Bostancı'da ağırlıklı olarak Müslüman halkın yaşamasına karşın, Kadıköy, Fenerbahçe ve Adalar'da gayrimüslimlerin çoğunlukta olduğu görülmektedir (Tekeli, 2013, s. 104).

Özetlemek gerekirse, 20. yüzyıla gelindiğinde, tarihi yarımada kentnin büyümesinin sınırlı olduğu görülmektedir. Sur dışındaki önemli gelişmeler, demiryolu güzergâhındaki Bakırköy (Makriköy) ve Yeşilköy (Ayastefanos)'ün büyümesi ile Rami Mahallesi'nin kurulması olmuştur (Tekeli, 1999, s. 29). Haliç'in kuzey yakasında gelişme ise Taksim'den Şişli'ye, Tophane'den Dolmabahçe'ye ve Dolmabahçe'den Beşiktaş sırtlarına doğru, üç yönde olmuştur (Çelik, 1998, s. 35).

Anadolu Yakası'ndaki gelişme de üç yönde olmuştur. Bunlardan ilki, Kuzguncuk ve Üsküdar'ın sahilden iç kesimlere doğru uzanarak İcadiye ve Bağlarbaşı'nı oluşturması; ikincisi, Üsküdar ve Kadıköy arasındaki boşluğun Haydarpaşa ve Yel değirmeni yerleşmeleriyle dolması; “üçüncüsü ise, demiryolu güzergâhı boyunca oluşan Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı gibi banliyölerdir”. Fenerbahçe 19. yüzyılın sonunda Levantenlerin sayfiyesi olarak gelişme göstermiş, adalardaki yerleşimler de genişlemiştir (Tekeli, 1999).



Şekil 12 - 19. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla kentin gelişme yönleri (İstanbul ve Yöresi. İstanbul Şehremaneti Rehberi, 1918 haritasından faydalanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.) (Kubilay, 2010, s. 216)

İstanbul'un makroformu dikkate alındığında, ulaşım gibi alt yapı projelerinin, kentin mevcut yapısını değiştirmekle kalmadığı, kentin sınırları dışına genişlemesine de sebebiyet verdiği açıkça görülmektedir. (Salah, 2013, s. 34).

3.2.2. Haydarpaşa – Bostancı güzergâhında istasyon çevresi yerleşimler, gelişme süreçleri ve gelişmeyi etkileyen faktörler

Bu bölümde, çalışma alanı olarak belirlenen Haydarpaşa – Bostancı güzergâhında, Bağdat Caddesi ve Minibüs Caddesi arasında kalan kısım istasyon odaklı olarak incelenecektir. Bostancı'nın çalışma sınırı olarak seçilmesinin sebeplerinden ilki, banliyö treninin ilk durağı olan Kızıltoprak ile Bostancı arasındaki mahallelerin benzer bir oluşum sürecinden geçmiş olmaları; bir diğeri ise Bostancı Deresi'nin uzun yıllar Kadıköy Kazası'nın ve İstanbul şehir sınırının en doğu ucu olarak kabul edilmiş olmasıdır (bkz. Ek A1). Haydarpaşa, metropol garı niteliğinde olması, limanla birlikte ele alınması gerekliliği sebebiyle çalışma alanı dışında bırakılmıştır. Haydarpaşa Garı çevresinde barındırdığı farklı fonksiyonlardaki yapı stoku ile birlikte ayrı bir araştırma kapsamında incelenmelidir.

Tez kapsamında, çalışma alanı olarak incelenecek Haydarpaşa – Bostancı güzergâhı çevresinde oluşmuş olan yerleşmelerin tamamı, günümüzde Kadıköy ilçe sınırları içerisinde yer almaktadır. Kadıköy ve çevresindeki kentsel gelişme, şehir içi vapur seferleri ve Haydarpaşa – İzmit banliyö hattının açılmasıyla birlikte 19. yüzyılın ikinci

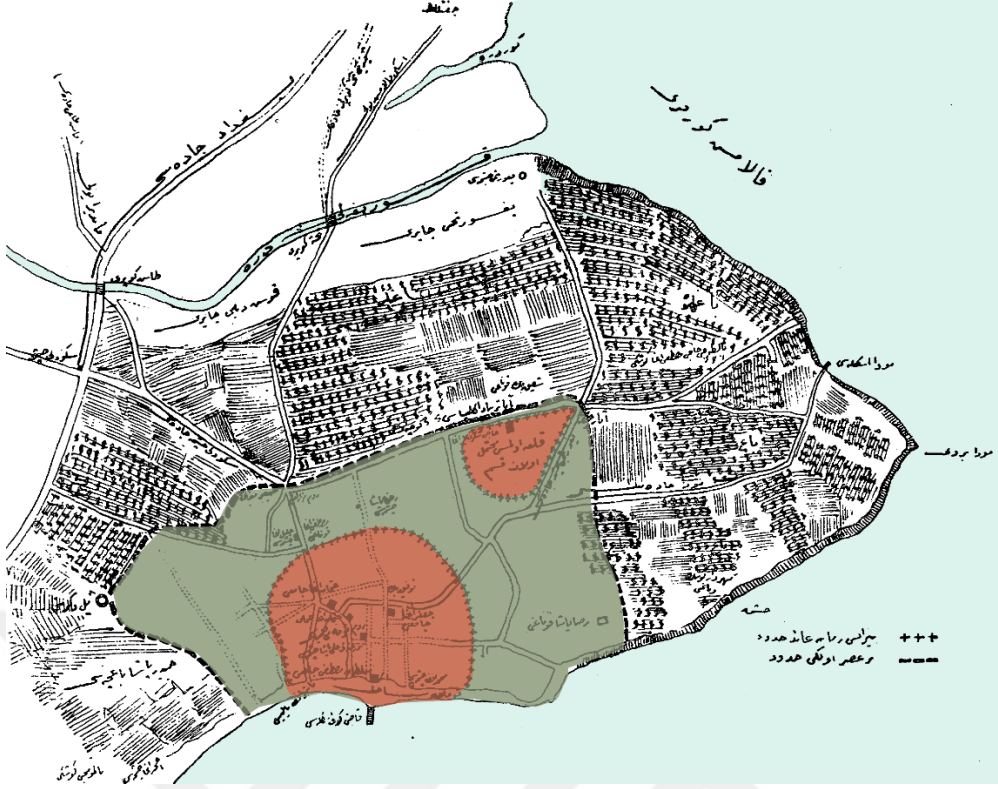
yarısında hız kazanmış olmasına karşın, Kadıköy'deki yerleşiminin tarihi çok daha eskilere dayanmaktadır (Akbulut M. R., 1994).

Yenikapı Marmaray kazısına kadar, İstanbul'un en eski yerleşimi olduğu düşünülen Fikirtepe yerleşmesi, Moda koyunun doğusunda, Kurbağalıdere kenarın yer almaktaydı. Özdoğan'a göre M.Ö. 5500 yıllarına tarihlenen, tarım ve hayvancılığa dayanan yerleşmenin en belirgin özelliği çanak çömleğidir. Yerleşmedeki evler yuvarlak ya da söbe biçimli olup çapı 4m kadar plan tek bir mekândan meydana gelmiştir. Yerleşmeye ait izler 1907 yılında Bağdat demiryolunun yapımında görevli bir mühendis tarafından bulunmuştur (Özdoğan, 1994, s. 316).

Birkaç bin yılın ardından, "M.Ö. 1000 yılları civarında Finikeliler tarafından Fikirtepe'de çeşitli kaynaklarda Harhadon adıyla anılan bir ticaret kolonisi oluşturulduğu bilinmektedir." O dönemde kıyı çizgisinin bugüne göre oldukça içeride olduğu ve Fikirtepe – Hasanpaşa arasına kadar uzandığı düşünülmektedir (Akbulut M. R., 1994, s. 329). M.Ö. 7. yüzyıla gelindiğinde, Grek koloni şehirlerinden biri olan Halkedon¹ Moda Burnu ile Yoğurtçu arasında kurulmuştur (Kuban, 1970, s. 27).

Sakinleri, Sarayburnu'nun güzelliklerini göremeyip karşı kıyıda yerleştikleri için "Körler Ülkesi" olarak adlandırılan Halkedon, Byzantion'un kurulması sonucunda eski önemini yitirmiştir (Akbulut M. R., 1994, s. 330). Bizans döneminde ise, Halkedon ve çevresi, dini yapıların ve sarayların yer aldığı sayfiye karakterli bir banliyö niteliğindedir. (Akbulut R. , 1992, s. 82).

¹ İsmi kökeni ile ilgili 2 düşünce mevcuttur. Halkidon, Fenike dilinde yeni şehir, Yunanca 'da ise "Bakır Ülkesi" anlamına gelmektedir (Arseven, 2011, s. 27).



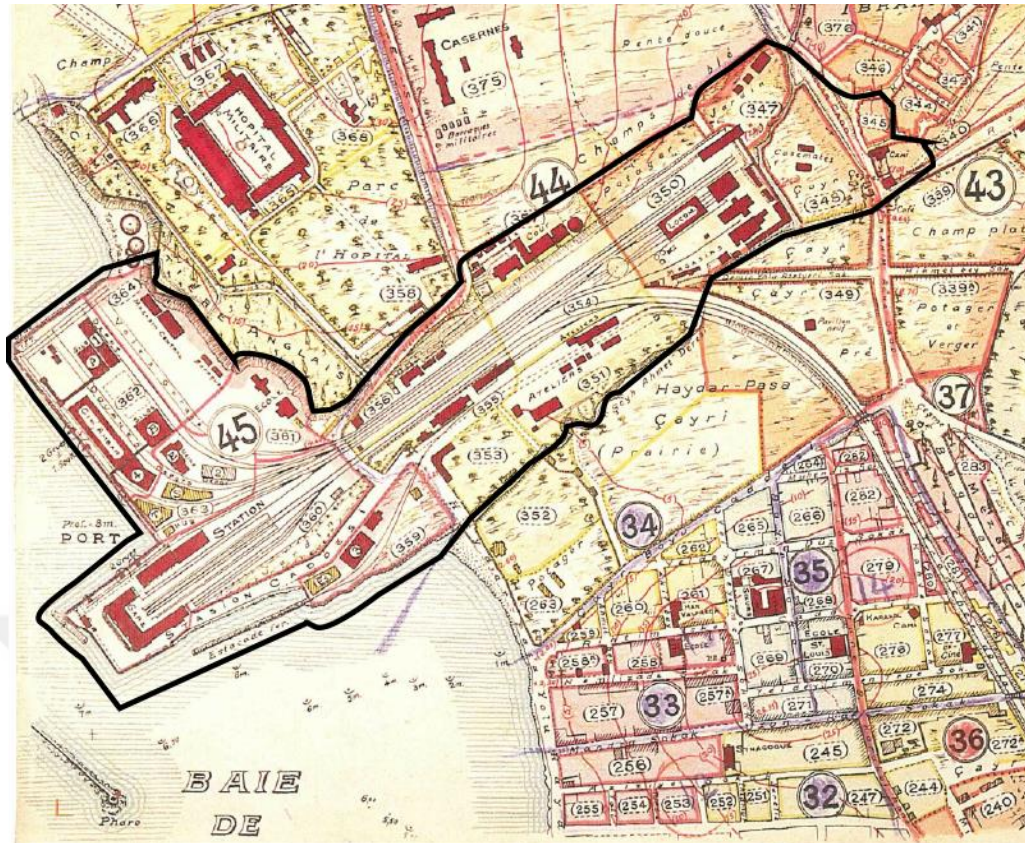
Şekil 13 - Halkedon'un Bizans dönemindeki merkezini ve yerleşme sınırlarını gösteren haritası (Arseven, 2011, s. 26) (Yazar tarafından renklendirilmiştir.)

Osmanlı döneminde 19. yüzyıla kadar geçen süreçte Halkedon, yeni adı ile Kadıköy, Bizans dönemindeki karakterini korumuştur (Akbulut R. , 1992, s. 82). 17. yüzyıl başlarında Kadı Mehmet Efendi'nin, bugünkü Osmanağa Camii yerinde bir mescit yaptırtmasının ardından yerleşmenin adının Kadıköy olarak anılmaya başlandığı düşünülmektedir (Arseven, 2011, s. 27). 17. ve 18. yüzyıllarda Üsküdar'ın İslam merkezi olarak önem kazanmasıyla Kadıköy geri plana atılmıştır. Türker, 1715 yılının Kadıköy'ünü 400 kadar evden oluşan büyükçe bir köy olarak tanımlamaktadır (Türker, 2008, s. 14). Kadıköy ve çevresi, uzun bir süre mevsimlik kullanımlara hizmet eden bir mesire yeri olarak varlığını sürdürmüştür (Akbulut R. , 1992, s. 82-83). 19. yüzyılın ikinci yarısında ise ulaşım alanında yaşanan gelişmeler ile birlikte Kadıköy'ün karakteri yeniden şekillendirecektir.



Şekil 14 - İstanbul'u kuş bakışı gösterir gravür (Grelot, 1680). (1) Kadıköy, (2) Fenerbahçe

Uzun yıllar Kadıköy merkezindeki yerleşimin kuzey sınırını teşkil etmiş olan Haydarpaşa Garı, Anadolu ve Bağdat Demiryolu hatlarının ilk etabı olarak hayata geçirilmiş olan, Haydarpaşa – Pendik banliyö hattının başlangıç noktasıdır. Haydarpaşa Garı, metropol garı olarak tasarlanmış olup, hattın denizle buluştuğu noktada yer almaktadır. Haydarpaşa’da bir iskele ile beraber yapımına başlanan ahşap ve iki katlı olan ilk yolcu binası 1872 yılında hizmete girmiştir. Bir süre sonra artan yolcu kapasitesi ve genişletilen liman ve rıhtım ile yetersiz kalan yolcu binasının yerine bir gar binası ve ek yapıların inşası gündeme girmiştir. Böylelikle, bugünkü Haydarpaşa Garı’nın yapımına başlanarak yapı, Kasım 1909 tarihinde hizmete gelmiştir. Yapının mimarları Otto Ritter ve Helmut Cuno’dur (Kösebay Erkan, 2007, s. 58-59). Haydarpaşa Garı çevresinde, liman hizmet yapıları, silolar, elektrik santrali, askeri karakol, muhacir misafirhanesi gibi pek çok farklı işlevdeki yapıyı barındırmaktadır (Erkan, 2004). Haydarpaşa ile Kadıköy arasında yer alan Yeldeğirmeni bölgesi de yine demiryollarıyla ilişkili olup, gar, mendirek ve demiryolu inşaatında çalışan Alman işçi ve mühendislerin oturduğu bir konut alanı olarak gelişmiştir (Akbulut R. , 1992, s. 85).



hattı çevresindeki yerleşmeler üzerindeki etkisi ön plana çıkmaktadır (Salah, 2013, s. 54). 16. madde şöyle demektedir:

“Ham arazi ve bağ ve bostan üzerine ebniye insasıyla mahalle teskili için parça parça satmak isteyenler taayün edecek lüzum ve icab üzerine orada meccânen bir karakolhâne ve bir de mektep mahalli terketmeğe ve hududu nihayetine değin lağım yapmaya ve satılan yerler bedelâtından kaldırım masârifiyçün Şehremâneti’ne beher arsında dört para te’diyesine mecburdur.” (Ergin, 1995, s. 1719)

16. madde ile mahalle oluşumunu teşvik etmek amacıyla, karakol ve okul için terk araziden terk yapmak kaydı ile bağ ve bostan arazilerinin küçük parçalara bölünerek satılmasının önü açılmıştır.

Mahalle oluşumunu tamamlayan bir diğer madde olan 18. madde ise şöyle demektedir:

“Kadıköy, Çamlıca ve Boğaziçi taraflarında bağ ve bahçelerden birer dönümden dîn olmamak üzere bi’t-tefrik üzerlirene köşk inşası şerait-i âtiyyeye tevfikân câiz olacaktır. Şöyle ki bağ ve bahçelerin sahipleri Şehremâneti Hendesehânesi’ne müracaatla ifraz edeceği yerlerin hudud ve zirâ’ını mübeyyin iki kıta haritasını tersîm ettirerek harcını teslim ettikten ve mezkûr harita Hendesehâne ile Şehremâneti Meclisi’nden tasdik olunduktan sonra icra-yı muâmelesine ruhsat verilecek ve bu haritalardan birisi sahibine i’tâ olunarak diğeri Hendeshâne’de hıfzolunacaktır.” (Ergin, 1995, s. 1719)

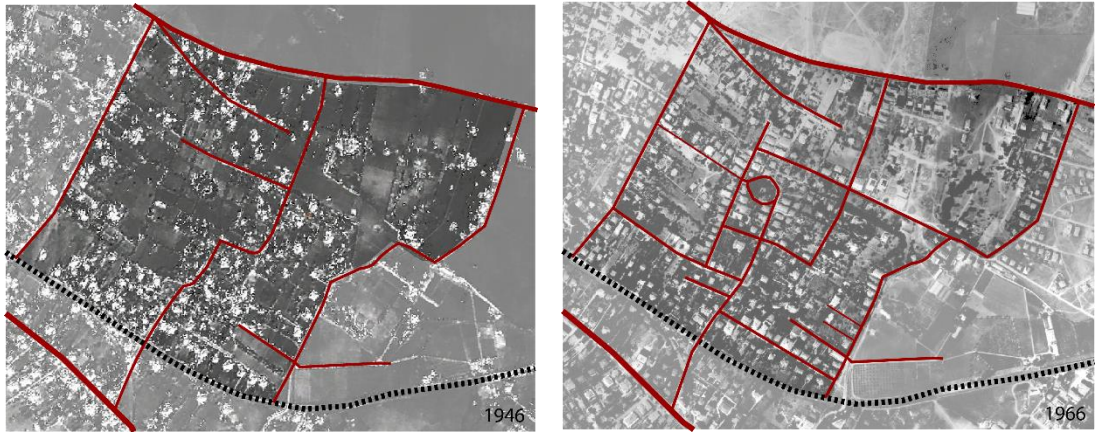
18. maddeyle, Kadıköy, Çamlıca ve Boğaziçi taraflarında işlenmeyen bağ ve bostanlıkların, belediyenin hazırlamış olduğu plana göre 1 dönümden az olmayacak toprak parçalarına bölünebilmesi sağlanmıştır. Kanunun yayınlandığı dönemde 1 dönümden küçük araziler içinde köşk inşa edilmesine müsaade edilmemektedir. Ancak, 1906 yılında 16. ve 18. maddeye ek olarak çıkan düzenlemeyle¹, 1 dönümden küçük arazilerdeki köşk yapma yasağı kaldırılmıştır. Bu düzenleme, demiryolu çevresindeki sayfiye karakterindeki yerleşmeler için dönüm noktası olmuş, parselasyonu değiştirerek mahalle karakterine geçişi hızlandırmıştır (Salah, 2013).

Yukarıda sözü edilen gelişmelerle, mevsimlik kullanılan sayfiyeler, 20. yüzyılın başında itibaren banliyö karakterine bürünmeye başlamış, yaz-kış kullanımı yaygınlaşmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar geçen süreçte yerleşmelerin mekânsal yapısında kayda değer bir değişim olmamakla beraber, Osmanlı döneminde yüksek rütbeli bürokratlara hizmet veren sayfiye evlerinin, erken Cumhuriyet döneminde orta sınıf tarafından da kullanılmakta olduğu görülmektedir. Anadolu Yakası sayfiye yerleşimleri ile ilgili, Osmanlı imparatorluğunun son döneminde öne çıkan batının planlama yaklaşımı, erken Cumhuriyet döneminde de benimsenmiş olup

¹ “Dönüm üzerine müfrez mahallere bâ-sened-i hâkânî her kim mutasarrıf ise yalnız onun tarafından bir köşk ile müstemilatının inşaatına ruhsat verilmesine ve bu mahallerin bilâhare küçük parçalara inkisâmı halinde devâir-i belediyyeye bu yerlere ebniye insâsının suret-i kat’iyyede men’ine dair şûrâ-yı devlet kararını mübellîğ dâhiliye nezâreti tezkiresi. (17 Mayıs 1322/1906)” (Ergin, 1995, s. 3649)

Çalışma alanındaki planlama faaliyetleri daha çok parselasyon üzerine yoğunlaşmıştır (Salah, 2013, s. 203). Erken Dnemnin diğer önemli gelişmeleri, 1928 yılında Hasanpaşa Gazhanesi'nin hizmete girmesi ile elektrik dağıtımına başlanması ve 29 Ekim 1934 yılında Haydarpaa – Altıyol – Kızıltoprak – İhlamur – Feneryolu – Suadiye – Bostancı güzergahını izleyen tramvay hattı olmuştur (Akbulut M. R., 1994, s. 336). Yaklaşık 20 sene boyunca Bağdat Caddesi üzerinde yolcu taşıyan tramvay hattı, cadde çevresinde yerleşimin yoğunlaşmasına sebebiyet vermiştir (Salah, 2013, s. 204).

1940 – 1950 yıllarına gelindiğinde, Kadıköy'n banliyölerinde ahşap köşklerin yıkılarak yerlerine betonarme villa ve apartmanların yapılmaya başlandığı görülmektedir. Bu süreci Güvenç şu şekilde anlatmaktadır: 1940-50'li yıllarda Osmanlı aristokratlarının varisleri büyük köşklerin masrafları sebebiyle önceliklerle köşkleri kat kat kiralamak yoluna gitmiş, ancak masraflarla baş edemeyince belediyeye başvurarak büyük köşk arazilerinin parsellenmesi talebinde bulunmuşlardır. O dönemde mali sıkıntılar yaşayan belediye, en az yolla en fazla parsel hizmet vermeyi amaçlaması sebebiyle büyük köşk arazilerini, dar cepheli ve uzun olarak parsellemiştir. 15-17 m genişliğe sahip parsellerin derinliği 50-100m'yi bulabilmektedir. Yola cephesi olmayan parsellere geçiş ise, ndeki parselden ayrılan 3m genişliğindeki yoldan sağlanmaktadır.



şekil 16 - Feneryolu'nun bir bölgesindeki yolların gelişimi, 1946 ve 1966 yılları (Hava fotoğrafı üzerine yazar tarafından renklendirilmiştir.) (URL-9)

1960'lı yılların imar kanununda apartman yapılabilmesi için parselin yanlarından 3'er metre çekilmesi gerekiyor; bina derinliği ise 22m'yi aşamıyordu. 1960'lı yıllara gelindiğinde, yukarıda bahsi geçen parselasyondan dolayı apartmanlar önceliklerle köşe

parsellerde görülmeye başlanmış; ilerleyen yıllarda ise parsellerin aralarında yeni yollar da açılmıştır (Güvenç, 2014), (bkz. Şekil 16).

Apartmanların sayıları artmaya başlamış olsa da, asıl önemli dönüşüm “1972 tarihli 1/5000 ölçekli Bostancı – Erenköy Bölgeleme İmar Planı ile Kızıltoprak – Bostancı arası yapı yoğunluklarının (emsal 1.8 olarak) arttırılması ve bu yoğunluk artışını destekleyecek şekilde 1973’te hizmete giren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolunun Uzunçayır ve Söğütlüçeşme bağlantıları yoluyla Kadıköy ve çevresini cazip bir konut bölgesi haline getirmesi” ile olmuştur (Akbulut M. R., 1994, s. 338). 1972 imar planında gabari yüksekliği belirtilmemektedir. Bunun sonucunda, apartmanlar 1 katta 2 daire olmak üzere parsel büyüklüğünü 1.8 katı inşaat alanına sahip olmak üzere hızla yükselmiştir. Bugün ise Marmaray ve kentsel dönüşüm baskısı ile emsal 2.07’e yükseltilmiştir. Uzun bir süre gabari sınırlaması bulunmamış olmasına karşın, İBB meclis kararı ile 12 Şubat 2016 tarihinden itibaren Caferağa, Acıbadem ve Fikirtepe haricindeki mahallerde yapılacak yeni binalara 15 kat sınırı getirilmiştir (Kadıköy’de 15 kat sınırı, 2016).

İlerleyen kısımlarda, çalışma alanı içerisinde kalan, istasyon çevresinde şekillenmiş olan yerleşmelerin/mahallelerin kentsel gelişimleri ile ilgili bilgi verilirken, Kadıköy Belediyesi’nden elde edilmiş olan 2007 yılına ait halihazır haritalardan faydalanılacak, anlatımlarda bu tarih esas alınacaktır. Günümüzde yaşanmakta olan dönüşüm yalnızca hava fotoğrafları ile tespit edilebilmektedir. Kadıköy Belediyesi’nin internet üzerinden hizmet veren kent rehberinde de yine aynı halihazır harita mevcuttur. Demiryolu yapılarına ayrılan bölümlerde ise, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattının kapatıldığı Haziran 2013 öncesindeki döneme değinilecektir. Çalışma alanı içerisinde kalan demiryolu yapılarının mevcut durumları ilerleyen bölümlerde incelenecektir.



Şekil 17 - Çalışma alanı sınırları içerisinde incelenecek olan yerleşmeler / mahalleler
1. Kızıltoprak, 2. Feneryolu, 3. Göztepe, 4. Erenköy, 5. Suadiye, 6. Bostancı (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

3.2.2.1. *Kızıltoprak (Zühtüpaşa) Mahallesi Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları¹*

Batıda ve kuzeyde Kurbağalıdere ile sınırlanmış olan semt doğuda Kalamış ve Feneryolu'na kadar uzanmaktadır. Tarihi, Bizans dönemine dayanan semt adını tuğla ve seramik yapımına elverişli toprağından almaktadır. 18. yüzyılın sonunda, tuğlacıların yerleşmesiyle bölge, Tuğlacıbaşı Mahallesi olarak anılmaya başlanmıştır. O dönemde Kadıköy'ün 4 mahallesinden biri olan Tuğlacıbaşı'nın sınırlarının Kurbağalıdere'den Feneryolu ve Kayışdağı'na kadar uzandığı bilinmektedir (Neyzi, 1994, s. 14).

1839 yılı kayıtlarında ise adının Kızıltoprak Mahallesi olarak geçtiği bilinmektedir. Demiryolunun bölgeye gelişinin ardından, 1882 yılında Maarif Nazırı Zühdi Paşa'nın burada cami, okul, karakol gibi sosyal nitelikli yapılar yaptırmasıyla birlikte ise Zühdi Paşa mahallesi olarak anılmaya başlanmıştır (Neyzi, 1994, s. 14; Ekda, 2005, s. 113).

¹ Tez sürecinin başlamış olduğu dönemde demiryolu seferlerinin durmuş olması ve rayların sökülmesi sebebiyle bu bölümde dış kaynaklardan elde edilen fotoğraflar kullanılacaktır.

Ihlamur Yolu¹ ile Kızıltoprak Tren İstasyonu arasında kalan Zühdi Paşa köşkü 4 katlı olup geniş bir arazi içerisinde yer almaktaydı. Köşkü yazları kullanan Paşa, 1902 yılında vefat etmiştir. Köşk ise, 1929 yılında Kadıköy Kız Ortaokulu olarak kullanılmaya başlanmış, 1946 yılında ise yıkılmıştır (Ekdal, 2005, s. 112-116).



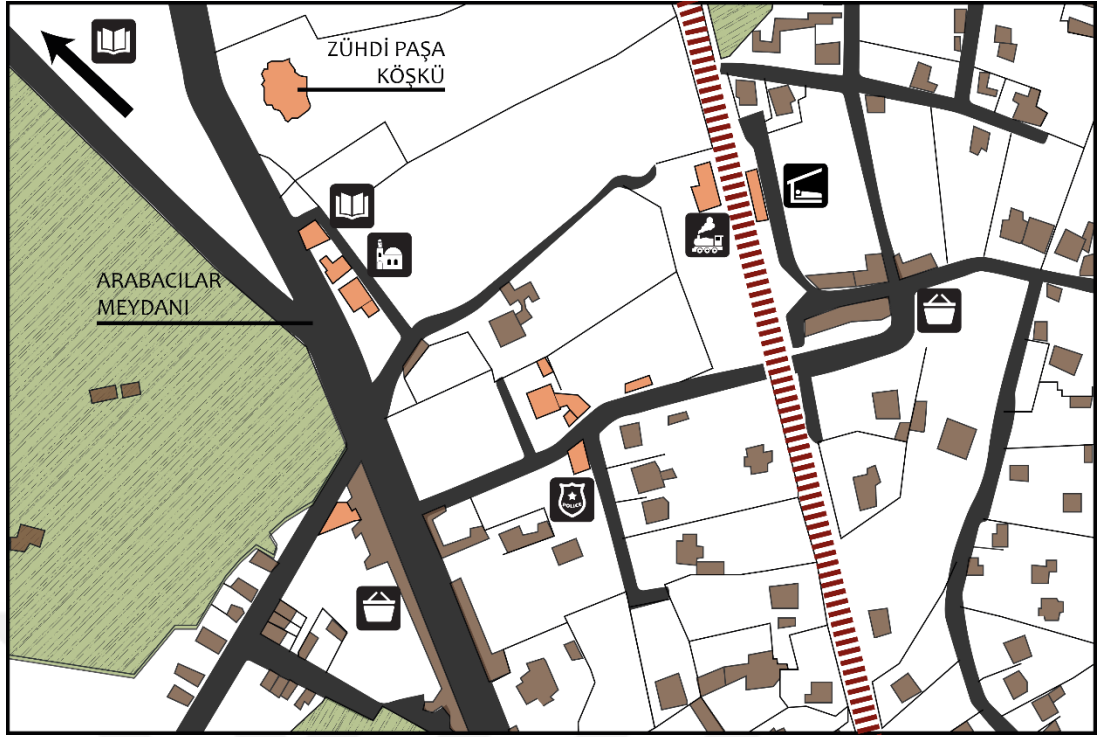
Şekil 18 - Zühdi Paşa Köşkü (Ekdal, 2005, s. 112)

Zühdi Paşa Camii ise köşk arazisinin doğu kısmında yer almaktadır. Ihlamur Yolu'na bakan avlusuna, birkaç basamak ile çıkılmaktadır. Avlu kapısı üzerinde yazan kitabeye göre cami, 1301 / 1883-1884 yılında yaptırılmıştır². Yapı kare planlı ve tek minareli olup üzeri kurşun kaplı ahşap bir kubbe ile örtülüdür. Caminin batı kısmında Zühdi Paşa ve ailesine ait hazire yeri, onun hemen yanında ise Sıbyan Mektebi bulunmaktadır. 1306 / 1888-89 yılında ahşap olarak inşa edilen yapı, 1980 yılında geçirdiği yenilemenin ardından özgün niteliğini kaybetmiş yalnızca kitabesi korunabilmiştir³ (Demirsar, 1994, s. 567-568). Yapı günümüzde müftülük binası olarak kullanılmaktadır. Zühdi Paşa, Maarif Nazırlığı döneminde Hamidiye Erkek Ortaokulu ve Hamidiye Kız Ortaokulu'nu da yaptırmıştır (bkz. Ek B2). Bugün, Fenerbahçe Şükrü Saraçoğlu yanında bulunan kargir yapılar günümüzde halen eğitim yapısı olarak faaliyetlerini sürdürmektedir (Ekdal, 2005, s. 114).

¹ 1918 yılına kadar Bağdat Caddesinin bu kesimi Ihlamur Yolu olarak adlandırılmaktaydı (Yücel, 2008, s. 39,43).

² Yapının kitabesi için bkz. (Ra'if, 1996, s. 52-53)

³ Yapının kitabesi için bkz. (Ra'if, 1996, s. 53)



Şekil 19 - Kızıltoprak semtinin 20. yüzyıl başındaki durumu (1935 haritasından faydalanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

Zühdi Paşa'nın hayratlarıyla şekillenen ve 1873 yılında inşası tamamlanan Haydarpaşa – Pendik banliyö hattının ilk durak noktası olan Kızıltoprak'ta, demiryolu hattının iki yanında yer alan iki farklı yapı mevcuttur. Haziran 2013'e kadar yapılardan demiryolunun deniz tarafında bulunan ve daha süslü olan yapı, yolcu binası olarak, diğer yapı ise lojman binası olarak kullanılmıştır. Yolcu binasına, Bağdat caddesi ile demiryolu hattını bağlayan Hasan Amir sokağına çıkan bir yol ile ulaşılmaktadır. Lojman binasına ise ulaşım, İstasyon caddesine bağlanan Kavuklu Hamdi Çıkmazı'ndan sağlanmaktadır.

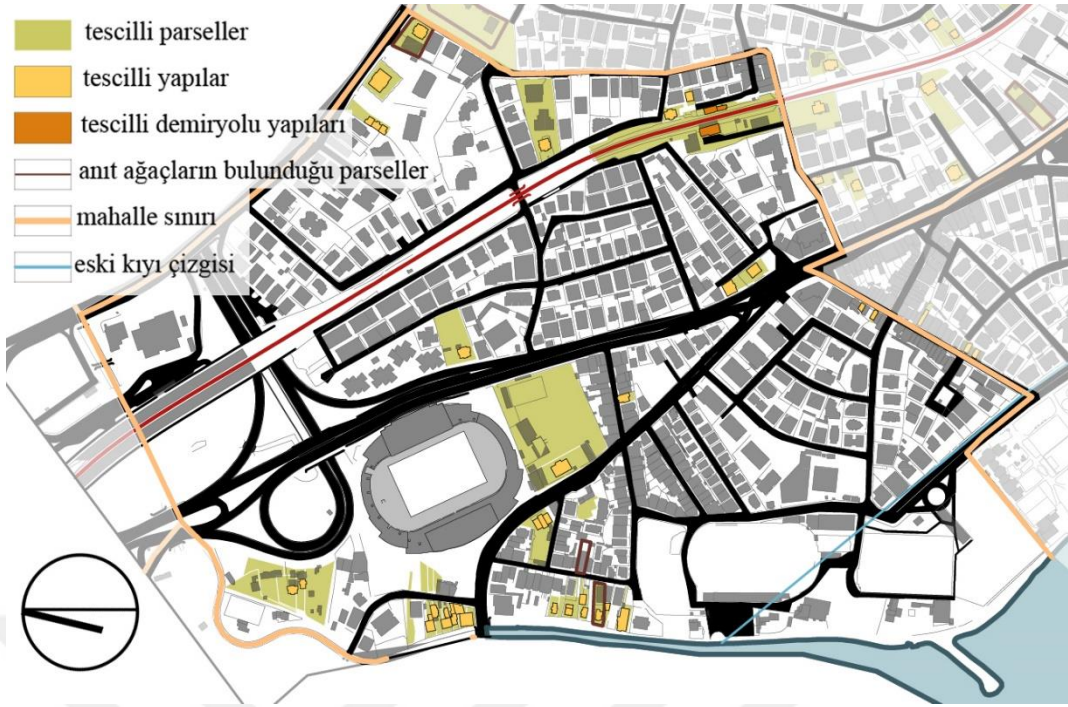


Şekil 20 - Kızıltoprak yolcu binası ve lojman yapısı (URL-10)

Bu iki istasyon yapısı, kuzeylerinde bulunan bir altgeçitle birbirlerine bağlanmaktadır. Diğer yapılarla aynı dönemde yığma sistem ile inşa edilmiş ve üzeri tonoz ile örtülü olan altgeçit, aynı zamanda 3 sokağı da birbirine bağlamaktadır.

Yolcu binası dikdörtgen bir plana oturan ve ana bekleme salonu etrafında şekillenen üçlü bir yapıya sahiptir (bkz. Ek B3). Ana bekleme salonunu bir yanında gişe ve istasyon şefliği, diğer yanında ise 1. ve 2. sınıf bekleme salonları bulunmaktadır. Yapının özgün halinde, 1.ve 2. sınıf bekleme salonlarında kadınlara ait bir bölüm bulunmaktadır. İstasyon şefliğinden bir merdivenle ana salonun üzerinde bulunan lojman kısmına ulaşılmaktadır. Binanın her iki cephesinde de, merkezde yer alan bekleme salonu dışarı taşırılmış olup köşeleri kesme taşlarla vurgulanmıştır. Çatıda da aynı kısım yükseltilerek öne çıkarılmış, demiryoluna bakan cephede ise ahşap furuşlarla bezenmiştir. Yapının kısa kenarlarında da saçak altlarında ahşap furuşlar görülmektedir. Yapının pencere ve kapı boşlukları kesme taşlarla belirginleştirilmiş, beşik kemer ile sonlandırılmıştır. Beşik kemerdeki kilit taşı öne çıkarılmıştır. Yapının su basmanı, kapı ve pencere kemerlerinin üzengi seviyesi ve kat hizaları silmelerle vurgulanmıştır. Lojman binası ise yolcu binasına nazaran oldukça sade bir üslupla yapılmıştır. Kâgir olan binanın yegâne süslemeleri, pencere ve kat hizalarındaki fugalar ve pencere, kapı kemerleri üzerinde vurgulanan yalın kilit taşlarıdır.

1930 yılında Kadıköy'ün ilçe olmasıyla, Kızıltoprak da Kadıköy'ün 3 nahiyesinden biri olmuştur. Henüz “tenha bir köşk ve bahçeler semti” olan Kızıltoprak'ta değişim 1940'lı yıllarda başlamış, 60'lı yıllarda hız kazanmıştır (Neyzi, 1994, s. 14), (bkz. Ek B1). Günümüze gelindiğinde ise Kızıltoprak yoğun apartman dokusunun hâkim olduğu, yoğun trafiğe maruz kalan bir semt halini almıştır. Mahalle sınırlarında kalan tescilli yapıların ise daha ziyade Kurbağalıdere çevresinde yoğunlaştığı görülmektedir.



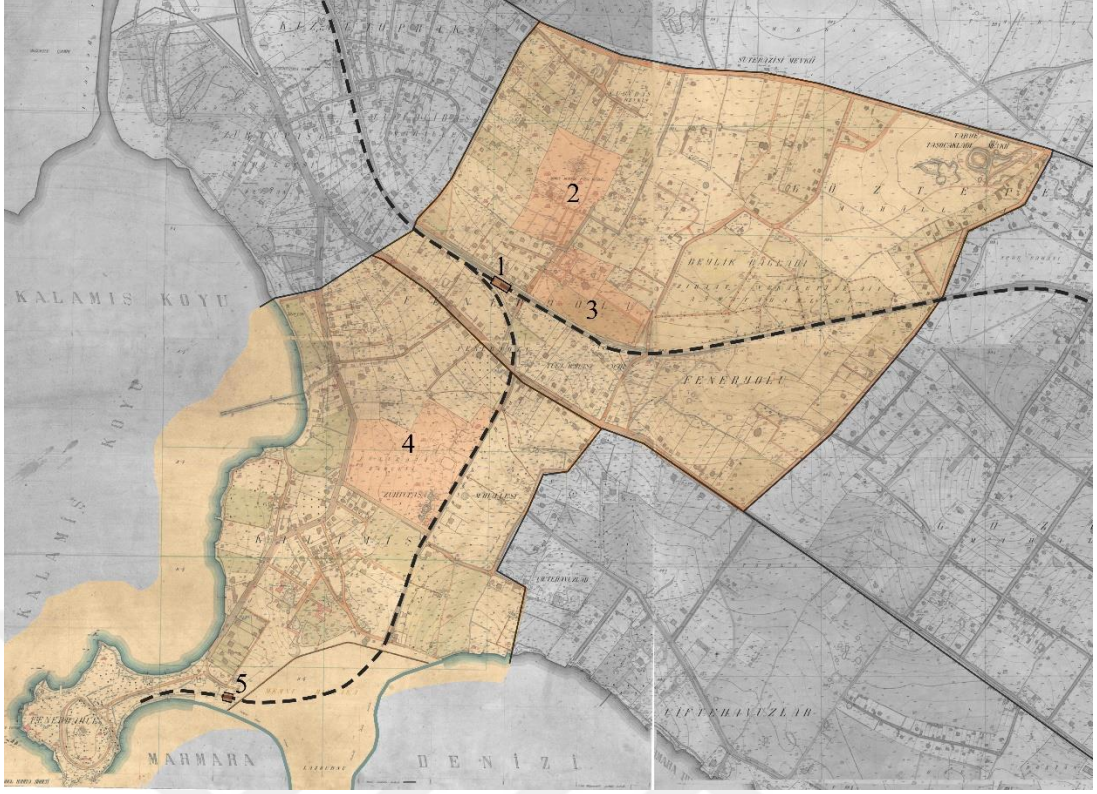
Şekil 21 - Kızıltoprak semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı (Kadıköy Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nden alınan veriler doğrultusunda 2007 halihazır haritası kullanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

3.2.2.2. *Feneryolu Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları*¹

Fenerbahçe, adını 1562 yılında yapılmış olan batı ucundaki fener kulesinden almakta olup Marmara Denizi'ne doğru uzanan bir yarımadadır. Yörenin tarihi 7. yüzyıla kadar uzanmasına karşın I. Mahmud döneminde (1730-1754) gözden düşmeye başlamış, 18. yüzyıl sonlarında ise tamamen terk edilmiştir (Hür, Fenerbahçe, 1994, s. 281). Bir dönem askeri talim alanı olarak kullanılmasının ardından, 19. yüzyılın başından itibaren Haydarpaşa Çayırı ile birlikte yörenin gözde mesire yerlerinden biri olmuştur (Koçu, Fenerbahçe, 1958-1971, s. 5620). 1870'li yıllara kadar bölgeye ulaşımın oldukça zor olması sebebiyle, Eylül 1872'de Haydarpaşa – Pendik banliyö hattından ayrılarak Fenerbahçe'ye giden bir şube hattı yapılmıştır (Ekdal, 1987, s. 225). Şube hattının ana hattan ayrıldığı bölgeye bir istasyon yapılmış, önce istasyona sonra ise semte, “Feneryolu” adı verilmiştir² (Koçu, 1958-1971, s. 5644), (bkz. Ek C2).

¹ Tez sürecinin başlamış olduğu dönemde demiryolu seferlerinin durmuş olması ve rayların sökülmesi sebebiyle bu bölümde dış kaynaklardan elde edilen fotoğraflar kullanılacaktır.

² Söz konusu istasyonun bir dönem; yol çatalı, tali yol anlamına gelen, “Bifurcation” olarak adlandırıldığı bilinmektedir (Koçu, 1958-1971, s. 5644).



Şekil 22 - 1930'lu yıllarda Feneryolu – Fenerbahçe (Yazar tarafından renklendirilmiştir.)
(1) Feneryolu Tren İstasyonu, (2) Gazi Ahmet Muhtar Paşa arazisi, (3) Ahmet Eyüp Paşa Arazisi, (4) Deli Fuad Paşa Bahçesi, (5) Fenerbahçe Tren İstasyonu

Adını gittiği yerden alan Feneryolu, Kızıltoprak ve Göztepe semtleri arasında bulunmaktadır. Fenerbahçe’de de olduğu gibi, Haydarpaşa – Pendik demiryolunun yapımı öncesinde bölgede kayda değer bir yerleşime rastlanmamaktadır. Hattın yapımı sonrasında ise Feneryolu, üst kademe Müslüman Osmanlı bürokrasisinin ve paşalarının yoğunlaştığı bir alan olmuştur. Bu kimselerden semte yazlık kullanım amacıyla yerleşen ilk tanınmış kişi Şekerci Hacı Bekir Efendi, paşalardan bazıları ise, bir dönem sadrazamlık görevinde bulunmuş Gazi Ahmet Muhtar Paşa, kumandan Ahmet Eyüp Paşa ve Deli Fuad Paşa’dır (Koçu, 1958-1971, s. 5644). 1900’lü yılların başlarında Feneryolu Semti’nde yirminin üzerinde köşk olduğu bilinmektedir (Ekdal, 2005).

Erken cumhuriyet döneminde köşk ve büyük bahçelerden oluşan dokusunu korumuş olan semtteki değişim 1940’lı yıllarda başlamış olup 1960’larda hız kazanmıştır.

Mahalle sınırı içerisinde kalan köşk ve konaklardan pek çoğu yıkılarak yerlerini apartmanlara bırakmışlardır. Bu yapılardan 20 kadarının tescillenerek günümüze ulaştığı görülmektedir. Yapıların bir kısmı korunmuş olmasına karşın bahçelerinde

yükselen apartmanların arasında sıkışmışlardır. Tarihi ahşap köşkerin büyük bir kısmının ofis, anaokulu ve sağlık hizmetlerinde kullanıldığı gözlemlenmiştir.

Yukarıda bahsedilmiş olan geniş arazilere sahip paşaların isimleri bugün ancak sokak isimlerinde varlığını sürdürmektedir¹. Köşkleri yıkılmış, arazilerine onlarca apartman inşa edilmiştir. O dönemdeki Feneryolu'nun zengin yaşantısından geriye yalnızca Gazi Ahmet Muhtar Paşa'nın arazisi içerisinde kalan su haznesi / kameriye kalmış olup, Çelik Gülersoy'un yaptığı restorasyon sayesinde, günümüzde çay bahçesi olarak varlığını sürdürmektedir. Yoğun apartman dokusunun hâkim olduğu semt son 5 yıldır süregelen yeni bir dönüşüm süreci içerisinde.



Şekil 23 - Feneryolu semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı (Kadıköy Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nden alınan veriler doğrultusunda 2007 halihazır haritası kullanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

Semte adını vermiş olan istasyonun yolcu binası demiryolu hattının güneyinde yer almakta olup hattın kuzeyine demiryolu ile çağdaş bir altgeçit ile bağlanmaktadır. Yolcu binasına, Bağdat caddesi ile demiryolu hattını bağlayan Gazi Muhtar Paşa sokağına çıkan bir yol ile ulaşılmaktadır. Yapı, TCDD I. Bölge Müdürlüğü'nden elde edilmiş emlak beyannamelerine göre 1910 yılında kâgir olarak inşa edilmiştir (Kösebay Erkan, 2007, s. 421).

¹ Gazi Muhtar Paşa Sokağı, Eyüp Paşa Sokağı, Mazhar Osman Sokağı... vb.

Üçlü plan şeması ile inşa edilmiş olan yolcu binasının merkezinde bulunan kısım 2. katlı ve bodrumlu iken yanlarda yer alan mekânlar tek katlıdır (bkz. Ek C2). Zemin kat, bekleme salonu, gişe ve ofisler gibi hizmetlere ayrılmış, üst kat ise lojman olarak tasarlanmıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 75).



Şekil 24 - Feneryolu yolcu binası (URL-11)

Yapının uzun cephelerinde, dikdörtgen planın merkezinde bulunan iki katlı kısım öne doğru çıkarılmış, duvarların köşeleri geniş derzli kesme taş dizileri ile vurgulanmıştır. Yapının pencere ve kapı boşlukları da kesme taşlarla belirginleştirilmiş ve beşik kemer ile sonlandırılmıştır. Beşik kemerin kilit taşı ise öne çıkarılmıştır. Yapının zemin katında su basmanı ile kapı ve pencere kemerlerinin üzengi seviyesi silmelerle vurgulanmıştır.

İki katlı ahşap bir yapı olduğu bilinen Fenerbahçe İstasyonu ise bugün mevcut değildir (bkz. Ek C3). Feneryolu’ndan ayrılarak Fenerbahçe istasyonuna doğru giden raylarsa, uzun bir süre varlığını sürdürmüş, ancak 1970 yılının Mart ayında sökülerek zemin asfaltlanmış, hat boyu Dr. Faruk Ayanoğlu Caddesi olarak adlandırılmıştır. Günümüzde, hattın geniş bir kavisle Feneryolu’ndan Fenerbahçe yönüne döndüğü kısımda ise Feneryolu Sabit Pazarı yer almaktadır (bkz. Şekil 22 – Ek C1).

3.2.2.3. Göztepe Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları¹

Göztepe Mahallesi, doğuda Erenköy, batıda Feneryolu, kuzeyde Merdivenköy ile güneyde Caddebostan ve Fenerbahçe mahalleleriyle çevrilidir. Millattan önce Göztepe’de Trak kabilelerinin bulunduğu dair rivayetler bulunmaktadır. Bizans döneminde ise yörenin kuzeyinde bir kadın manastırı, bir de hanedana ait av köşkü olduğu bilinmesine karşın, bölgedeki asıl yerleşme için 19. yüzyılın ikinci yarısını beklemek gerekecektir (Anonim, Göztepe, 1994, s. 414-415).

Uzun zaman tarla ve bağ olarak kullanılan bölge, 1857 itibariyle sürekli vapur seferlerinin başlaması üzerine yazlık yerleşim görünümü almış; 1873 itibariyle ise, Anadolu demiryolunun işletmeye açılmasıyla banliyö karakterine bürünmeye başlamış, yaz-kış kullanılan bir yerleşme halini almıştır (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 9).

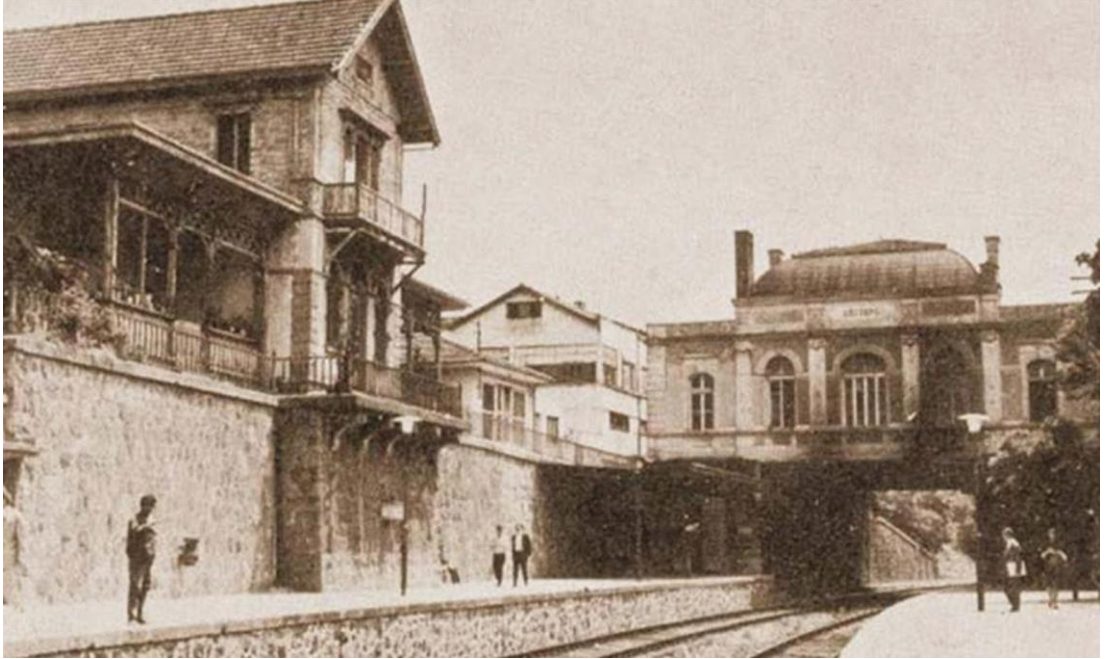
1877 Osmanlı – Rus Harbi (93 harbi) sonrasında 150-200 kadar aile, günümüzde Bulgaristan topraklarında bulunan Tırnova ve Zağra’dan gelerek Göztepe’de demiryolunun kuzeyine yerleştirilmiştir (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 9). Semtteki bu ilk göçmen mahallesinin yeri hakkında kesin bir beri bulunmamaktadır. Kösebay bu mahallenin Merdivenköy civarında olabileceğini belirtmekten, Salah ise göçmen mahallesini Göztepe’nin batı sınırında, demiryolu ile Kayışdağ Yolu (bugünkü Fahrettin Kerim Gökay Caddesi) arasındaki bölgede göstermektedir (Kösebay Erkan, 2007, s. 77; Salah, 2013, s. 84). Semte ikinci bir göçmen akışının da 1912 Balkan Savaşı sırasında olduğu bilinmektedir (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 9).

“Bugünkü Göztepe’nin kurucusu ve isim babası olan Tütüncü Mehmet Efendi” Göztepe’nin konut alanı olarak gelişmesinde önemli rol oynamıştır. 93 Harbi’nden sonra İstanbul’a gelerek ticaret hayatına başlamıştır. Tütünleri harman yaparak satan Mehmet Efendi, bir zaman sonra Cıbalı’da bir tütün fabrikası kurmuştur. Ancak, Düyun-u Umumiye’nin baskısıyla Reji-Tekel İdaresinin kurulmasının ardından Cıbalı’daki fabrikasını satmak zorunda kalmış ve elde ettiği parayla Göztepe’de tren yolunun güneyinde 1000 dönüme yakın arazi satın almıştır (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 60). Daha sonra ise bu araziyi 10-25 dönümlük parseller halinde dönemin önde gelen devlet adamları ve bürokratlarına satmaya başlamıştır. Kısa zaman zarfında semte 119 paşanın yerleştiği söylenmektedir (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 9). Daha önce de bahsi

¹ Tez sürecinin başlamış olduğu dönemde demiryolu seferlerinin durmuş olması ve rayların sökülmesi sebebiyle bu bölümde dış kaynaklardan elde edilen fotoğraflar kullanılacaktır.

geçen 1882 Ebniye Kanunu'nun "bağ ve bahçelerde bir dönümden az olmamak üzere parsellere ayrılmak ve üzerinde köşk yapılması halinde yeni alanların imara açılmasını padişah iradesi dışına çıkaran hükmünün" Tütüncü Mehmed Efendi örneğinde görüldüğü gibi arazi spekülasyonlarına meydan verdiği görülmektedir (Tekeli, 2013, s. 89). Ayrıca semtin ızgara planlı dokusu, yine aynı kanunun uygulandığı alanlardan olduğunu düşündürmektedir.

Göztepe İstasyonu, Haydarpaşa – Pendik Banliyö hattının tamamlanmasıyla 1872 yılında tek hat olarak hizmete girmiştir (bkz.Tablo 3). O dönemde yolcu binasının karayolu ile aynı kotta bulunması ve trenlerin oldukça dik olan bu rampayı çıkmakta zorlanması sebebiyle 1913 yılından sonra, hattın geçtiği bölge kazılarak aşağı kota indirilmiştir (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 30; Ekda1, 2005, s. 295). Hattın düzleştirilmesinin ardından demiryolu çift hat olarak döşenmiş ve Haziran 2013'e kadar kullanımda olan kâgir yolcu binası, 1915 yılında yapılmıştır (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 30).



Şekil 25 - Göztepe lojman binası (eski yolcu binası) ve yeni istasyon (URL-12)

Eski yolcu binası üçlü bir plan şemasına sahiptir. Alt katı kâgir, üst katı ahşap olarak inşa edilmiş olan yapının orta bölümünün yanlarında tek katlı ahşap mekanlar yer almaktadır. Bu ahşap mekanların demiryoluna bakan cephelerinde ise verandalar bulunmaktadır. Yapının özgün planında, zemin kat bekleme salonu, gişe ve ofisler gibi hizmetlere ayrılmış, üst kat ise lojman olarak tasarlanmıştır. Yapının çatı arası ve bodrum katı da kullanılmaktadır. Yapının orta bölümü beşik çatı ile sonlandırılmış

olup eski fotoğraflarda ahşap furuşlar ile bezeli olduğu görülmektedir (bkz. Ek D3 (A)).

Günümüzde lojman binası olarak kullanılan yapı, 13.07.2005 tarih ve 430 sayılı kurul kararı ile tescil edilmiştir (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi). Yapının demiryolu cephesindeki ahşap süslemeler bugün mevcut değildir. Yapıda strüktürel bir problem gözlemlenmemiş olmakla birlikte basit onarıma ihtiyaç duyulmaktadır.

1915 yılından Haziran 2013'e kadar kullanımda olan yolcu binası diğer yolcu binalarından tip ve üslup olarak ayrılmaktadır (Koçer, 1995, s. 58). Yapı, altından trenlerin geçtiği bir demir köprü üzerine kurulmuştur. Tek katlı ve kâgir olarak inşa edilen ve dikdörtgen bir plan şemasına sahip olan yolcu binasına erişim Tütüncü Mehmet Efendi caddesinden sağlanmaktadır (bkz. Ek D3 (B)).



Şekil 26 - Göztepe yolcu binası (URL-12)

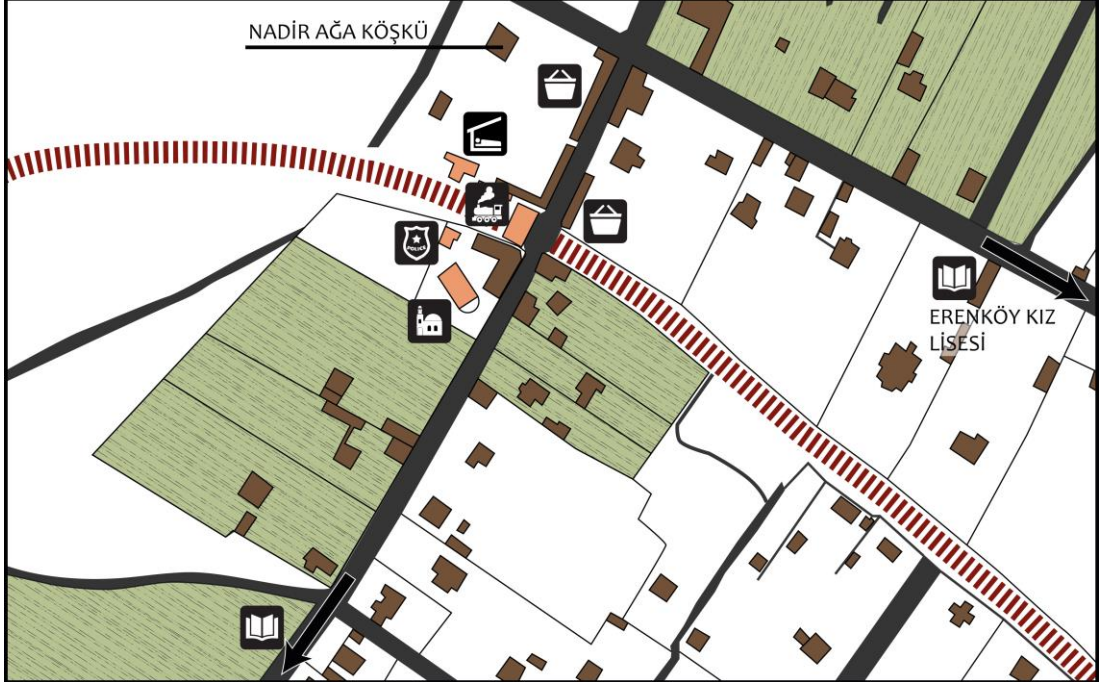
Yapının planda, bir orta sofa etrafında şekillendiği görülmektedir. Girişin iki yanından, iki yarı merdivenle peron kotuna ulaşılmaktadır. Giriş kapısının hemen karşısında gişe ve ofisler yer alırken, bu mekanların yanlarında bekleme salonları bulunmaktadır (Kösebay Erkan, 2007, s. 80).

Plan şemasında görünen simetrik düzen, cephelerde de kendini hissettirmektedir. Yapının ortasında bulunan ana mekân yükseltilerek tekne tonoz ile yan mekanlar ise kalkan duvarın arkasına gizlenmiş beşik çatı ile örtülmüştür. (Kösebay Erkan, 2007, s. 80). Cephelerde yapının köşeleri ve pencere – kapı üzerindeki kemerler, derzli kesme taş ile vurgulanmış, kemerlerin kilit taşları öne çıkarılmıştır. Su basmanı, kat hizaları ve pencere – kapı kemerlerinin üzengi seviyeleri silmelerle belirgin hale getirilmiştir. Ayrıca, yapının tamamında taşıyıcı kolonlar cepheden öne çıkarılarak görsel bütünlük sağlanmıştır (Koçer, 1995, s. 59).

20. yüzyılın başında Göztepe’de, konutların Bağdat caddesinden ziyade genellikle istasyon çevresinde yoğunlaştığı görülmektedir. Daha çok talep gören istasyon yöresinde arazinin dönümü 40-300 liraya satılırken Bağdat Caddesinde bu rakam 60-80 liraya düşmektedir (Arseven, 2011, s. 57).

Tütüncü Mehmed Efendi, Göztepe tren istasyonunu hemen yanında bir cami yaptırmıştır. Kapısındaki mermer kitabeye göre 1317 / 1899’da yapılmış olan cami, dikdörtgen planlı, son cemaat yeri olmayan basit bir yapıdır. 12 adet sivri kemerli pencere ile aydınlanan caminin üzeri mihrap ekseninde uzanan 2 ahşap kubbe ile örtülmüş, kubbelerin üzerleri ise kırma çatı ile sonlandırılmıştır (bkz. Ek D2). 1985 yılında onarım görmüş olan camiye, 50’li yıllarda bir de şadırvan eklenmiştir (Arlı, Göztepe Cami, 1994, s. 415-416).

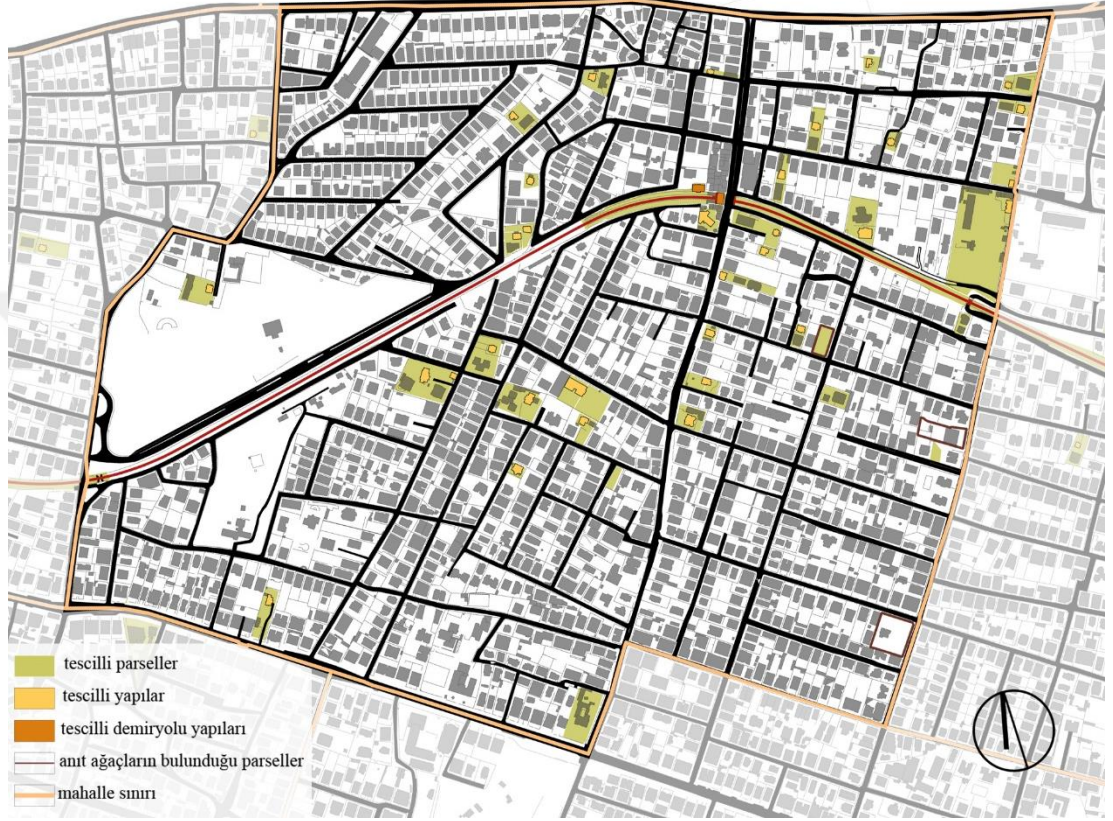
Tütüncü Mehmet Efendi Camii’nin vakfiyesinde fırın ve 15 dükkân yer almaktadır. 1912 yılında II. Abdülhamit’in musahibi Nadir Ağa çarşıya 9 dükkân eklemiştir. Geçen yıllarla birlikte çarşı köprü’nün her iki tarafında da gelişimini sürdürmüştür. Caminin vakfiyesindeki dükkânların bugünkü Göztepe çarşısının nüvesi olduğu düşünülmektedir (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 33), (bkz. Şekil 27).



Şekil 27 - Göztepe semtinin 20. yüzyıl başındaki durumu (1935 haritasından faydalanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

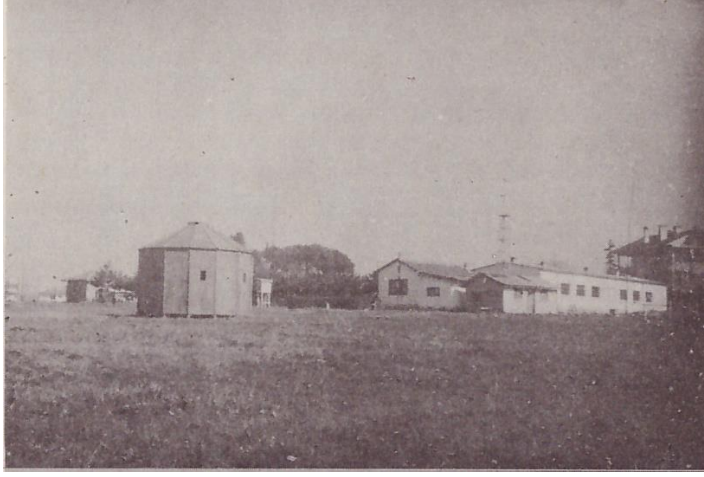
Diğer semtlerde de olduğu gibi, erken cumhuriyet döneminde köşk ve büyük bahçelerden oluşan dokusunu korumuş olan semtteki değişim 1940'lı yıllarda başlamış olup 1960'larda hız kazanmıştır (bkz. Ek D1).

Mahalle sınırı içerisinde kalan köşklere pek çoğu yıkılarak yerlerini apartmanlara bırakmış, ancak 30'a yakın yapı günümüze ulaşabilmiştir.



Şekil 28 - Göztepe semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı (Kadıköy Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nden alınan veriler doğrultusunda 2007 halihazır haritası kullanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

Günümüzde de Göztepe yoğun yapılaşma tehdidi altındadır. Buna örnek olarak, Göztepe'nin mesirelerinden biri olan ve uzun bir dönem meteoroloji istasyonuna ev sahipliği yapan arazide bugün 4 adet 50 katlı gökdelenin yükselmesi gösterilebilir.



Şekil 29 - Meteoroloji arsası 1928 (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 51) – 2014

3.2.2.4. Erenköy Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları¹

1967 yılına kadar, yedi semtten meydana gelen ve Kadıköy Kaymakamlığı'na bağlı bir nahiye olan Erenköy, günümüzde Kadıköy'ün bir mahallesidir (bkz. Ek. E1), (Koçu, 1958-1971, s. 5161). Erenköy batıda Ömer Paşa Caddesi, kuzeyde Fahrettin Gökay Caddesi, doğuda Şemsettin Günaltay Caddesi ve güneyde Hamam Sokak ile sınırlandırılmış olup Göztepe, Suadiye, Sahrayıcedid, Ondokuzmayıs ve Caddebostan mahalleleriyle komşudur. Mahalle, ana eksen ve ticaret merkezi olan Ethem Efendi Caddesi etrafında şekillenmiştir (Hür, Erenköy, 1994, s. 178).

Erenköy'ün tarihi, bazı buluntularla prehistorik döneme kadar götürülebilmekle beraber, bilinen tarihi 14. yüzyılda başlamıştır. 1331'de Orhan Bey'in Bizans imparatoruna karşı kazandığı zafer neticesinde, bölgeye erenlerin öncülüğünde gelinmiş, Merdivenköy başta olmak üzere Göztepe – Erenköy yöresine yerleşilmiştir. 1335 yılında bölgede kurulan ilk yerleşimin Eren Baba ve Ali Gazi öncülüğünde kurulmasıyla 15. yüzyıldan itibaren yöre tapu kayıtlarında Erenköy olarak adlandırılmaya başlanmıştır. 1872 yılında Anadolu Demiryolu'nun buradan geçmesiyle beraber istasyon çevresinin Erenköy olarak anılmaya başlanmış; ilk yerleşim bölgesi olan ve istasyona göre iç kısımda kalan bölgeye ise İçerenköy denilmeye başlanmıştır (Hür, Erenköy, 1994, s. 178).

18. yüzyıla kadar özellikle Rumların gözde sayfiye yerlerinden olduğu bilinen Erenköy, 19. yüzyılın ikinci yarısında demiryolunun bölgeden geçmesiyle,

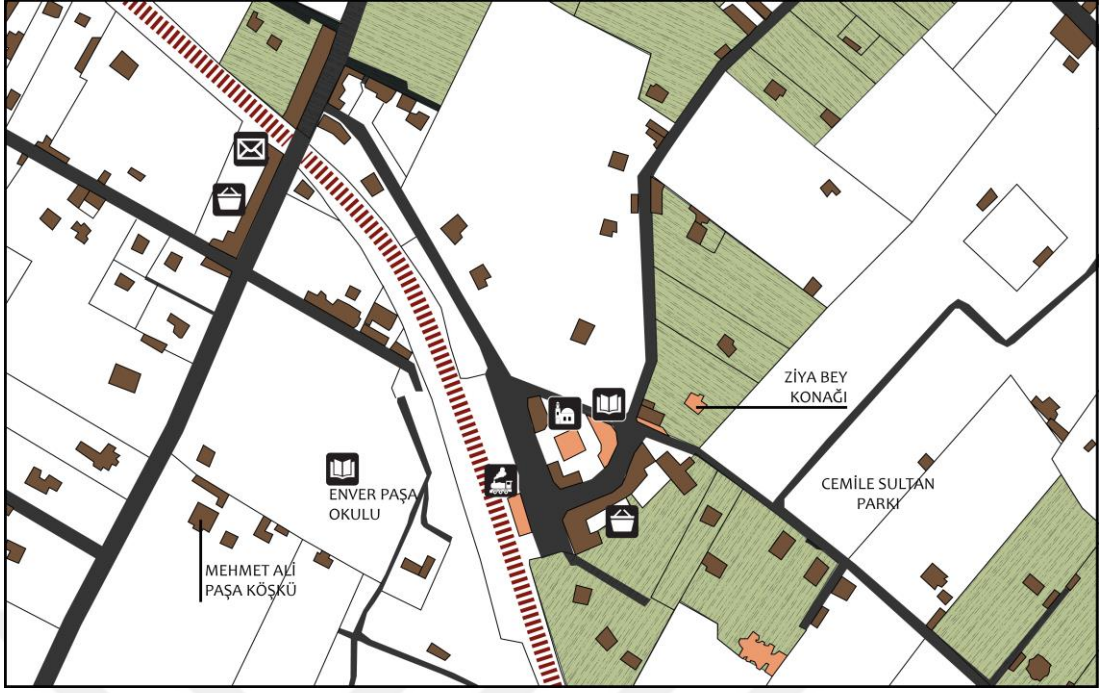
¹ Tez sürecinin başlamış olduğu dönemde demiryolu seferlerinin durmuş olması ve rayların sökülmesi sebebiyle bu bölümde dış kaynaklardan elde edilen fotoğraflar kullanılacaktır.

demiryolunun çevresindeki diğer yerleşimler gibi gelişme göstermiş yaz-kış kullanılmaya başlamıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 80). Özellikle Abdülaziz (1861-1876) ve II. Abdülhamit (1876-1909) dönemlerinde Erenköy, devletin ileri gelenlerinin tercih ettiği, Kadıköy yöresinin en seçkin ve rağbet gören semti olmuştur (Hür, Erenköy, 1994, s. 178). Arseven'in *Kadı Köyü hakkında Belediye Araştırmaları* eserinde verilmiş olan arsa fiyatlarında, Erenköy istasyon çevresinin, Kadıköy yöresindeki açık ara en değerli topraklar¹ olduğunun görülmesi de bu iddiayı kanıtlar niteliktedir (Arseven, 2011, s. 57).

II. Abdülhamit'in ablası Cemile Sultan, Sokullu Mehmet Paşa, şehremini Rıdvan Paşa ve ticaret nazırı Zihni Paşa gibi isimler, Erenköy istasyonu ve Ethem Efendi Caddesi çevresinde geniş bağ ve bahçeler içerisinde köşkleri bulunan seçkin kişilerden yalnızca bazılarıdır. Rıdvan Paşa'nın köşkü 1916 yılında, "Erenköy Kız Numune Mektebi" olarak hizmet vermeye başlamış; 1945 yılında köşkün yanmasıyla beraber, yerine beton bir bina yapılarak 1954-1955 öğretim yılından itibaren eğitime devam edilmiştir (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 45).

20. yüzyılın başlarında Erenköy'ün sosyal nitelikli yapılarının ve çarşısının istasyon çevresinde ve Ethem Efendi Caddesinin istasyona çıkan bölümünde şekillendiği görülmektedir (bkz. Ek E1). Bu yapıların en önemlilerinden biri Zihni Paşa tarafından, 1320 / 1902-1903 yılında Erenköy İstasyonu'nun hemen karşısına yaptırılmış olan Zihni Paşa Camii'dir. Cami kare planlı olup basık bir kubbeye sahiptir (bkz. Ek E2). Üç açıklıklı ve üstü çapraz tonozlarla örtülü son cemaat yeri, cepheden dışarıya taşırılmıştır. Kesme taşlarla yapılmış olan yapı, eklektik öğeler barındırmaktadır. Caminin avlusunda, küçük bir hazire, okul, camiye gelir getirmek için yapılmış olan tek katlı dükkânlar mevcuttur (Arlı, Zihni Paşa Camii, 1994, s. 559). Günümüzde okul yapısı, Zihni Paşa Halk Eğitim Merkezi olarak hizmet vermektedir.

¹ Bir dönüm arazi 150-400 lira



Şekil 30 - Erenköy semtinin 20. yüzyıl başındaki durumu (1935 haritasından faydalanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

Mahallenin biçimlenişinde önemli rol oynayan istasyon yapısı ile ilgili farklı görüşler mevcuttur. Kösebay, Mehmet Raif'in Erenköy betimlemesinden¹, “bugün Göztepe İstasyonu olarak bilinen istasyonun adının 1898 yılında Erenköy olduğunu ve bugünkü Erenköy İstasyonu’nun henüz inşa edilmediği” sonucuna varmıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 81). 1909 tarihli Erkan-ı Harbiye Matbaası’nda basılmış haritada istasyon yapısı mevcut değilken, 1900 tarihli bir başka haritada² Erenköy İstasyonu ismen geçmektedir (bkz. Ek A3 ve Ek A4). Yine bir başka 1900 tarihli Anadolu Demiryolu Hattını gösteren haritada da Erenköy istasyonu görünmektedir (bkz. Ek A3); (Jürgen Lodemann, 1989). TCDD emlak beyannamesinde yolcu binasının yapım tarihi 1910 olarak görünmesine karşın, çelişkili bilgiler göz önünde bulundurulduğuna kesin inşa tarihinle ilgili net bir veriye ulaşılamamıştır.

¹ “Erenköyü Kadıköy’ünden bir buçuk saat kadar mesafede ve şark tarafında kâin bir karyedir. İşbu karyenin havası latif olup arazisi ol kadar münbit ve mahsuldar değil ise de bağılıktır. Marmara, Çamlıca ve Üsküdar cihetine nezaret-i kâmileşi vardır.

İşbu karyenin havaca olan letafeti iştiharını mucip olmuş ve latif köşkler inşasına bed’ olunmağa başlanılmıştır. Haydarpasa-İzmit şimendifer hattının inşası münasebetiyle Erenköy namı, Cadıboşanı ile Nerdübanköy miyanında [ortasında] kâin [mevcut] inşa edilen istasyona biliştirâk i’ta kılınmış [ortaklaşa] ve elân mahall-i mezkûr Erenköy namını alarak karye-i mezkûrenin şöhreti iskat edilmiştir. Asıl Erenköyü’nün şimendifer istasyonu Bostancıbası namındaki mevkıf olup burası sahil-i bahrde kâindir”. (Ra’if, 1996, s. 53)

² Dr. Rudolf Fitzner tarafından hazırlanmış “Karte des Bosphorus end der Bithynischen Halbinsel” isimli harita

Mevcut yolcu binasına ait bulunan en eski belge, A. Raymond tarafından 1908 yılında yayınlanmış bir yapı kitabında bulunan 1/200 ölçekli çizimlerdir. Bahsi geçen çizimlerde raylar peron kotunda yer almaktadır. “1969 yılındaki elektrifikasyon sırasında rayların kotu peron kotundan 1.65 m aşağı alınmıştır” (Kösebay Erkan, 2007, s. 83).

Erenköy’de demiryolu 4 hatta çıkmaktadır. Bu 4 hat, ortalarından geçen bir peron ile ayrılmakta, banliyö trenleri bu peronun doğusunda kalan 2 hattı kullanmaktadır. Orta peronda yolcu binasıyla uyumlu olarak yapılmış olan bir yolcu bekleme bölümü bulunmaktadır. Yolcu binası ise demiryolunun doğusunda bulunmakta olup, binaya erişim hat boyu sokağından sağlanmaktadır. Üçlü plan şemasına sahip olan yapının merkezi iki katlı olarak inşa edilmiş ve cepheden dışarıya taşırılarak vurgulanmıştır. Bu bölüm peron katında, ana bekleme salonu ve büro olarak kullanılmakta, bürodan çıkılan bir merdivenle ise üst katta bulunan istasyon şefine ayrılmış lojmana ulaşılmaktadır. Ana bekleme salonundan yapının özgün halinde bulunan kadınlara ayrılmış kısma ve I. ve II. sınıf bekleme salonunu bulduğu kısma geçilebilmektedir. Kuzey yönünde kalan diğer kanatta ise mutfak, depo gibi servis mekânları yer almaktadır (Kösebay Erkan, 2007, s. 83).

Cephelerde su basmanı ve kat hizaları silmelerle vurgulanmıştır. Ayrıca, yapının ve cepheden öne doğru çıkarılan merkez kısmın köşeleri de geniş derzli kesme taşlarla kaplanmıştır. Benzer şekilde, peron kotundaki pencere ve kapı kemerleri de kesme taşlarla belirginleştirilmiş olup, kilit taşları öne çıkarılmıştır. Lojman katında ise düz atkılı pencereler tercih edilmiştir. Yapının merkez kısmında yer alan çatı katında bulunan pencereler sebebiyle bu bölümün de kullanıldığı düşünülmektedir. Yapı beşik çatı ile örtülmüş, çatı bitimlerinde yer yer ahşap furuşlar kullanılmıştır.



Şekil 31 - Erenköy Tren İstasyonu (URL-13)

Yolcu binasının demiryoluna bakan kısmında, peronun üzerini örten kanopi, diğ r istasyon yapılarında bulunanlara nazaran daha eski ve niteliklidir. Diğ r istasyonların özgün hallerinde kanopi bulunmazken, Erenköy İstasyonu kanopisi 1908 tarihli A. Raymond'un çizimlerinde ve 1923 tarihli Pervititch sigorta haritalarında gösterilmiştir (bkz. Ek E1). Kanopi dökme demir dikmeler üzerine oturan putrellerle taşınmakta olup çatısı çift eğimlidir. 1950 öncesi fotoğraflarda ise kanopinin dökme demir dikme ve putrellerinin var olduğu ancak çatısının tek yönde eğimli olduğu görünmektedir.

Erenköy yolcu binasının bir yanında muhdes ahşap bir kameriye, diğ r yanında ise günümüzde büfe olarak kullanılan nitelikli ahşap bir yapı bulunmaktadır. Bu yapının istasyonun yapıldığı dönemde, nöbetçi kulübesi olarak kullanıldığı düşünülmektedir.

Erenköy, Kadıköy yakasındaki Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe gibi yerleşmelerle karşılaştırıldığında, uzun bir süre bahçe içindeki köşklerden oluşan dokusunu korumuştur. Ancak, "1972'de Bostancı – Erenköy Bölgeleme İmar Planı'nın onaylanması ve 1973'te Boğaziçi Köprüsünün açılması" ile birlikte semtin yapısı tümüyle değişmiş, bölgede yapılaşma 10 yıl içinde iki buçuk katına çıkmıştır(bkz. Ek E1).

Mahalle sınırı içerisinde kalan köşklerden pek çoğu yıkılarak yerlerini apartmanlara bırakmış, ancak 30'a yakın yapı günümüze ulaşabilmiştir.



Şekil 32 - Erenköy semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı (Kadıköy Belediyesi İmar ve  ehircilik Müdürlüğü'nden alınan veriler doğrultusunda 2007 halihazır haritası kullanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

3.2.2.5. Suadiye Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları¹

Suadiye mahallesinin güney sınırı Marmara denizine kadar uzanmakta iken semt, batıdan Caddebostan ve Erenköy, kuzeyden Ondokuzmayıs ve Kozyatağı, batıdan ise Bostancı mahalleleri ile çevrilidir. Mahalle demiryolu ile kuzey ve güney olarak ikiye ayrılmaktadır.

Bir takım buluntular ışığında, geçmişinin Bizans dönemine kadar gittiği düşünülen Suadiye'de, 1872 yılında Haydarpaşa – İzmit demiryolunun faaliyete girmesine kadar

¹ Tez sürecinin ba lamı  olduğu dönemde demiryolu seferlerinin durmuş olması ve rayların s k lm   olması sebebiyle bu bölümde dış kaynaklardan elde edilen fotoğraflar kullanılacaktır.

yerleşime rastlanmamaktadır (Dölen, 1994, s. 49). Demiryolunun bölgeden geçmesi Suadiye için dönüm noktası olmuştur. Yerleşim 1890'dan sonraki dönemde, özellikle saray tarafından kontrol edilmekten ve jurnal tehlikesinden uzakta yaşamak istediği düşünülen, devletin ileri gelenlerinin bölgede geniş bahçeler içerisinde köşkler yaptırmalarıyla başlamıştır.

Haydarpaşa – İzmit demiryolunun ilk inşa edildiği dönemde Suadiye istasyonu mevcut değildir (Kösebay Erkan, 2007, s. 84). İstasyon 1900, 1909 ve 1912-13 tarihli haritalarda da gözlemlenememektedir (bkz. Ek A3, A4 ve A5). Ancak, bu dönemde Maliye Nazırı Reşad Paşa, kızı Suad Hanım'ı genç yaşta kaybetmesi üzerine onun anısına bir cami yaptırmış; cami daha sonra semte de adını vermiştir (Dölen, 1994, s. 49). Son cemaat yeri girişinde bulunan kitabeden 1325 / 1907-1908 tarihinde yapıldığı anlaşılan Suadiye Camii, “etrafındaki dükkânlar ve muvakkithane ile bir yapılar topluluğu olarak” inşa edilmiştir. Eklektik özellikler gösteren yapı, kare planlı ve tek kubbelidir (Arlı, Suadiye Camii, 1994, s. 50),(bkz. Ek F2). Suadiye Semti'nin söz konusu caminin yapımından sonra geliştiği belirtilmektedir (Kösebay Erkan, 2007, s. 84).

Bahsedilen sebeplerle Suadiye İstasyonu'nun yapım tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte, TCDD emlak beyannamelerinde 1910 olarak belirtilmektedir (Kösebay Erkan, 2007, s. 85). Suadiye yolcu binası diğer istasyon binalarına göre daha küçük ölçekli, durak niteliğinde bir yapı olup, yapıya Çamlı Sokak üzerinde dar bir geçişle ulaşılmaktadır. Peron kotu ise sokağa nazaran yukarıda kalmaktadır. Kâgir olan yolcu binası demiryolu cephesinden tek katlı olup, sokağa bakan kısımdaki bodrum katı ise uzun bir süre lojman olarak kullanılmıştır.

Dikdörtgen bir plan şemasına sahip yapının özgün halinde, kâgir ana binanın yanında gişe hizmetlerinin de sağlandığı ahşap bir sundurma bulunmaktadır (bkz. Ek F3). Daha sonraki yıllarda bu kısım kapatılarak günümüzdeki şeklini almıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 85). Haziran 2013'te tren seferlerinin durdurulmasına kadar geçen süreçte ise yolcu binası; bekleme salonu, ofis ve lojman olarak kullanılan bölümlerden oluşan bir plan şemasına sahip olmuştur (Koçer, 1995, s. 68).



Şekil 33 - Suadiye İstasyonu (URL-14)

Yapının su basmanı ve kat hizası silmelerle, pencere ve kapıların basık kemerleri geniş derzli kesme taşlarla belirtilmiş; ayrıca kemerlerin kilit taşları öne çıkarılarak vurgulanmıştır. Yapının sonradan kapatılan kısmındaki bekleme salonu ve istasyon şefliğine ait kapılarda ise yukarıda bahsi geçen süslemeler mevcut değildir (Koçer, 1995, s. 68). Kâgir yapının demiryoluna bakan cephesindeki giriş saçağı Kızıltoprak istasyonunda da görülen, ahşap bir furuşla bezenmiştir (Kösebay Erkan, 2007, s. 85), (bkz. Ek F3)

Erken cumhuriyet döneminde Suadiye, şehrin sayfiye yeri olma özelliği ile ön plana çıkmıştır. 1940 yılında Suadiye Plajının açılmasıyla ise, plaj giriş ücretinin pahalı olması sebebiyle özellikle zengin kesimin uğrak yeri haline gelmiştir. Bu dönemde, mahallenin sahil kısmı plajın etkisiyle hızla gelişirken demiryolunun kuzeyindeki gelişme daha yavaş olmuştur (Dölen, 1994, s. 50).

1970'lere gelindiğinde diğer mahallelerde yaşanan apartmanlaşma Suadiye'de de kendini göstermiştir. Kısa sürede semt, sayfiye özelliğini tamamen yitirmiş; apartmanların yoğun bir doku oluşturduğu, İstanbul'un en gözde alışveriş merkezlerinden biri halini almıştır (bkz. Ek F1). Suadiye'de 20. yüzyılın başlarında yapılmış olan mutena köşklerden oldukça azı günümüze ulaşabilmiştir.



Şekil 34 - Suadiye semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı (Kadıköy Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nden alınan veriler doğrultusunda 2007 halihazır haritası kullanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

3.2.2.6. Bostancı Kentsel Gelişimi ve Demiryolu Yapıları¹

Yüzyıllar boyunca şehrin en doğu sınırı olarak kabul gören Bostancı, günümüzde Kadıköy Belediye sınırları içinde yer almakta olup ilçenin en doğusunda yer alan mahallesidir. Güneyde Marmara Denizi'ne kadar uzanan Bostancı, batıda Suadiye ve Kozyatağı Mahalleleri, doğuda Maltepe İlçesi'ne bağlı Altın-tepe Mahallesi ve kuzeyde Ataşehir İlçesi'ne bağlı İçerenköy Mahallesi ile komşudur. Kadıköy ve Maltepe İlçelerinin sınırını ise Çamaşırcı Deresi oluşturmaktadır.

İstasyon çevresinde ve Turşucu Deresi yatağında bulunan kalıntılar ışığında, Bostancı'nın Bizans dönemindeki Poleitikon adlı yer olduğu ve bu bölgede ufak bir sarayın olduğu düşünülmektedir. Eyice, Poleitikon limanının ise Bostancı'nın

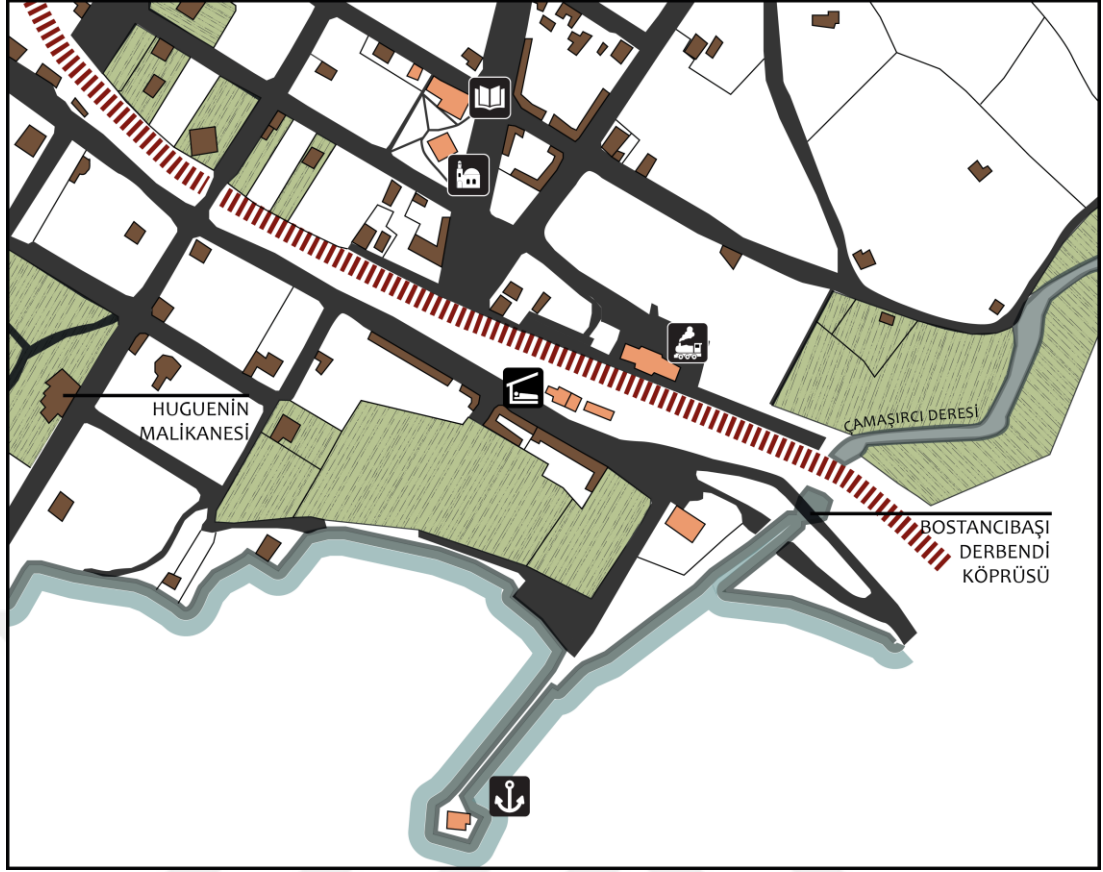
¹ Tez sürecinin başlamış olduğu dönemde demiryolu seferlerinin durmuş olması ve rayların sökülmüş olması sebebiyle bu bölümde dış kaynaklardan elde edilen fotoğraflar kullanılacaktır.

doğusundaki ikinci koyda bulunmakta olduğunu ve bölgede yapılan sahil yolu ve kıyı dolgusuna kadar gözlemlenebildiğini belirtmiştir (Eyice, 1994, s. 302).

Osmanlı döneminde, Bostancı'nın şehrin doğu sınırını oluşturması sebebiyle, İstanbul'a giriş – çıkışları kontrol edebilmek amacıyla bu bölgede, Bostancı derbendi (karakolu) kurulmuştur (Eyice, 1994, s. 302). Bugün Bostancı'nın en önemli tarihi eserlerinden biri olan köprü de halen bu derbendin ismi ile anılmaktadır. 16. yüzyılda yapıldığı düşünülen üç gözlü Bostancıbaşı Derbendi Köprüsü İstanbul şehri sınırları içine kalan yegâne Türk köprüsü olma özelliğini taşımaktadır (Eyice, 1958-1971, s. 2996).

Bostancı, Osmanlı döneminde bir kontrol noktası olmanın ötesine geçememiş, bölgede birkaç küçük hayır yapısı dışında önemli bir yerleşim olmamıştır. Ancak, 19. yüzyılın ikinci yarısında bölgeden demiryolu geçmesiyle beraber, tren yolunun her iki tarafında da geniş bahçeler içinde köşkların yapılmaya başlandığı görülmektedir. I. Dünya Savaşı yıllarında, Cihangir yangınında evsiz kalmış aileler de buraya göç etmişlerdir (Eyice, 1994, s. 303). Söz konusu köşklardan bir tanesi de Edouard Huguenin'e aittir. Huguenin, 1890 yılında Bağdat Demiryolları Genel Müdür Yardımcılığı'na getirilmiş; sene boyunca Haydarpaşa'da olan ofisine buradan gidip geldiği ve bu köşkte oldukça iyi günler geçirdiği bilinmektedir (Eyice, 1994, s. 304). Malikâne günümüzde var olmakla birlikte, bakımsız ve atıl durumdadır.

19. yüzyılın sonlarında semtte yerleşmenin başlamasıyla bir cami ihtiyacı duyulmuştur (Eyice, 1994, s. 303). 17. yüzyılın başlarında Çamaşırcı Deresi'nin iki yanında bulunan araziler, Çamaşırcıbaşı Kuloğlu Mustafa Bey'in Beyoğlu'nda yaptırdığı camiye gelir sağlamak amacıyla vakfedilmişti. Ancak, 20. yüzyılın başında bu cami yıkılarak yerine 3. Vakıf Han yapılmış ve “Evkaf Nezareti yıktırdığı camiye karşılık Bostancı'daki vakıf arazisi üzerine bir cami” yaptırmıştır. 1331/1913 yılında Mimar Kemalettin Bey'e yaptırılmış olan bu camiye Kuloğlu Camii adı verilmiştir. I. Ulusal Mimarlık Dönemi özelliklerini yansıyan cami, tek kubbeli olup üç gözlü bir son cemaat yerine sahiptir (Arlı, Bostancı Camii, 1994, s. 305). Kesme küfeki taşından inşa edilen caminin avlusuna, cami ile uyumlu, yine aynı dönemin özelliklerini yansıtan bir de ilkokul yapılmıştır (Eyice, 1994, s. 303), (bkz. Ek G2).



Şekil 35 - Bostancı semtinin 20. yüzyıl başındaki durumu (1935 haritasından faydalanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

Semtin gelişiminin miladı olan Bostancı İstasyonu, 1872 yılında inşası tamamlanan Haydarpaşa – Pendik banliyö hattında Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy ve Suadiye istasyonlarının ardından gelmektedir. Deniz seviyesinde 5,4 m yukarıda bulunan istasyonun Haydarpaşa Garı'na uzaklığı 9,1 kilometredir (Koçu, Bostancı, 1958-1971, s. 2976). Haziran 2013'e kadar hem ara tren istasyonu, hem de şehirlerarası ekspreslerin durak noktası olan Bostancı istasyonunda demiryolu hattının iki yanında yer alan iki farklı yapı mevcuttur. Hat kapatılana kadar, demiryolunun kuzeyinde bulunan ve daha süslü olan yapı, yolcu binası olarak, diğer yapı ise lojman binası olarak kullanılmıştır. Lojman binasının her iki yanında da tek katlı olarak inşa edilmiş işçi barakaları yer almaktadır.

Yolcu binasına, Bostancı Cami sokağından ulaşılmaktadır. Lojman binası ise Bağdat Caddesi üzerinde yer almasına karşın giriş kapısı hat cephesinde bulunmaktadır. Bu iki istasyon yapısı, doğularında bulunan bir altgeçitle birbirlerine bağlanmaktadır.



Şekil 36 - Bostancı İstasyonu ve lojman binası (URL-15)

Kâgir olarak inşa edilmiş olan yolcu binasının yapım yılı TCDD emlak beyannamesinde 1910 olarak belirtilmiştir (Kösebay Erkan, 2007, s. 86). Üçlü plan şemasına sahip olan yapının merkezi iki katlı olarak inşa edilmiş ve cepheden dışarıya taşırılarak vurgulanmıştır. Zemin kat bekleme salonu ve ofislere ayrılmış olup yapının ikinci katı lojman olarak düzenlenmiştir (Koçer, 1995, s. 72). Benzerleri Avrupa ülkelerinde görünen dik çatısı ve çatı feneri ile diğer istasyon yapılarından ayrılrsa da cephelerde görünen süsleme özellikleriyle, hattaki diğer yapılarla uyum içerisindedir (Kösebay Erkan, 2007, s. 87). Yapının iki katlı ve cepheden taşırılmış bölümünün köşeleri geniş derzli kesme taş dizileri ile vurgulanmıştır. Yapının zemin katında bulunan pencere ve kapı boşlukları beşik kemer ile sonlandırılarak kesme taşlarla belirginleştirilmiş; kemerde bulunan kilit taşları ise öne çıkarılmıştır. Yapının su basmanı, kapı ve pencere kemerlerinin üzengi seviyesi ve kat hizaları diğer istasyon yapılarında da görüldüğü gibi silmelerle vurgulanmıştır. Yapının ikinci katındaki pencere kemerleri ise düz atkılı olup kilit taşları, zemin katta olduğu gibi öne çıkarılmıştır.

Yapının karşısında yer alan lojman binası ise yolcu binasına nazaran oldukça sade bir üslupla yapılmıştır. Kâgir olan binanın yegâne süslemeleri, kat silmesi, belirginleştirilmiş pencere ve kapı söveleri ile zemin kat kapı ve pencerelerinde belirginleştirilen kilit taşlarıdır. TCDD Emlak Beyannamesine göre 1874 yılında inşa edilmiş olan lojman binasının yolcu binası olarak inşa edildiği düşünülmektedir (Kösebay Erkan, 2007, s. 87).

Bostancı'nın bir diğer önemli yapısı da, 1331/1912-1913 yılında inşa edilmiş olan tek katlı, kâgir vapur iskelesidir. Antik limanın sonuna inşa edilmiş yapının mimarı tam olarak bilinmemekle birlikte, I. Ulusal mimarlık anlayışının özelliklerini taşıdığı görülmektedir (Anonim, Bostancı İskelesi, 1994). Vapur iskelesi günümüzde hala

kullanılmakta olup özellikle bahar ve yaz aylarında Prens Adalarına giden yolcuların akınına uğramaktadır.

1930’lu yıllardan itibaren Bostancı’da köşklerin bahçelerinin parsellenmeye başladığı ve bu yeni parsellere iki katlı villaların yapıldığı görülmektedir. 60’lı yıllarda semtteki değişim hızlanmış, zamanla yapılan villalar da diğer semtlerde olduğu gibi yerlerini apartmanlara bırakmışlardır. 1985 yılı sonrasında yapılan kent düzenlemeleri ile ise Kadıköy – Pendik sahil yolu açılırken Bostancı Koyu ve iskele çevresi doldurulmuş, “iskele meydanının önemli bölümü açık otopark halini almış, semtin sahil kesimlerinin karakteristiği bütünüyle değişmiştir” (Eyice, 1994, s. 304), (bkz. Ek G1).

Günümüze gelindiğinde ise Bostancı yoğun apartman dokusunun hâkim olduğu, bir aktarma merkezi niteliğinde olup yoğun trafiğe maruz kalan bir semt halini almıştır. Mahalle sınırı içerisinde kalan köşklere pek çoğu yıkılarak yerlerini apartmanlara bırakmış, ancak 10 kadar yapı günümüze ulaşabilmiştir.



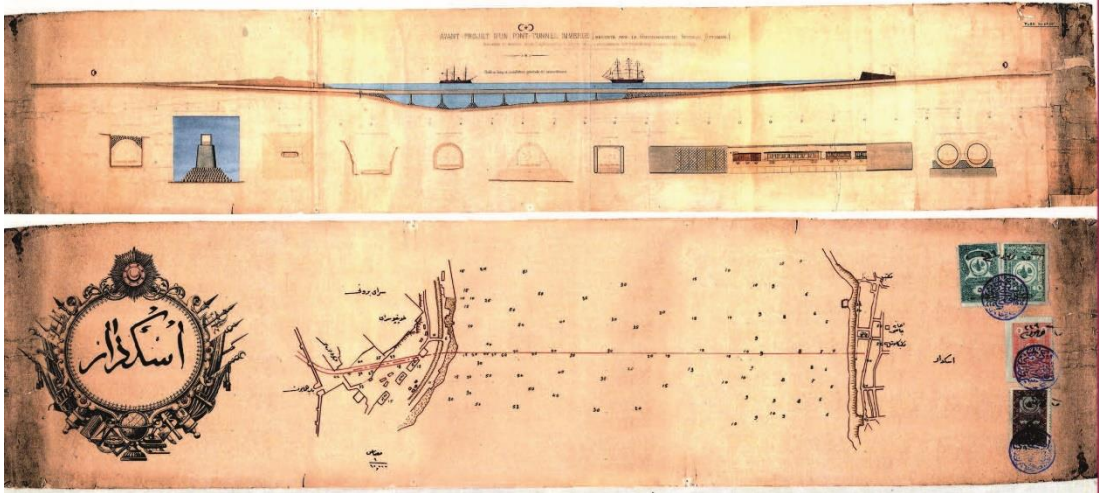
Şekil 37 – Bostancı semtinde bulunan tescilli parsel, yapı ve anıt ağaçların dağılımı (Kadıköy Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü’nden alınan veriler doğrultusunda 2007 halihazır haritası kullanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

4. MARMARAY SÜRECİ

4.1. Marmaray projesi ile ilgili genel bilgiler

Marmaray Projesi, İstanbul'daki mevcut banliyö hattının, Avrupa Yakası'nda Halkalı ile Anadolu Yakası'ndaki Gebze'yi bağlayan, kesintisiz modern ve yüksek kapasiteli bir toplu taşıma aracına dönüştürülmesi projesidir. Proje kapsamında, İstanbul'un her iki yakasında yer alan mevcut iki hat, üç hatta çıkartılarak boğazın 58 metre altından geçen bir tüp ile birbirine bağlanacaktır (Lykke & Belkaya, 2005, s. 600).

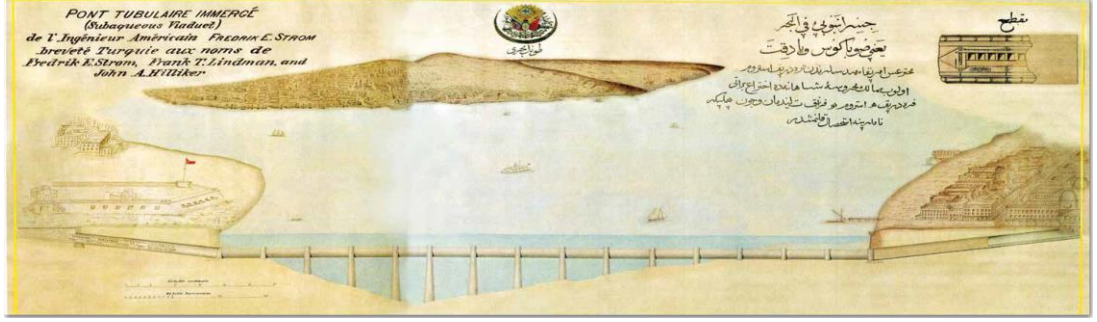
İstanbul Boğazı'nın bir tünelle geçilmesi fikri ilk olarak, 1860 yılında Abdülmecid döneminde ortaya atılmıştır. Simon Préault tarafından hazırlanan projede, o günün teknik imkânları doğrultusunda tünel Üsküdar ile Sarayburnu arasında, deniz dibine inşa edilen sütunların üzerinde yerleştirilmiştir.



Şekil 38 - 1860 tarihli S. Préault'nun tüp geçit projesinin planı ve detayı (URL-16)

1902 yılında benzer, ancak kısmi olarak deniz tabanına oturması sebebiyle daha gelişkin bir proje de Amerikalı mühendislerce hazırlanarak II. Abdülhamit'e sunulmuştur. Ancak, maddi imkânsızlıklar sebebiyle, her iki projenin de uygulanması mümkün olmamıştır. Dünyada batırma tüp tünel tekniği 19. yüzyılın sonlarından itibaren geliştirilmiş; ilk olarak 1894 yılında kanalizasyon sisteminde, Kuzey Amerika'da uygulanmıştır. Ulaşım amacıyla kullanılan ilk batırma tüp geçit ise yine

ABD’de, Michigan Merkezi Demiryolları Tünelinde 1906-1910 yılları arasında kullanılmıştır (Lykke & Belkaya, 2005, s. 600).



Şekil 39 - 1902 tarihli tüp geçit projesi (Altun & Baltaş, 2014, s. 18-19)

İstanbul’un iki yakasını bir demiryolu toplu taşıma hattıyla birbirine bağlamak amacıyla ilk kapsamlı fizibilite etütleri 1985 yılında hazırlanmış ve raporlamaları yapılmıştır. Bu çalışmalar 1996-1998 yılları arasında detaylandırılarak sonuçlandırılmış; 1999 yılında ise Türkiye Cumhuriyeti ile Japon Uluslararası İşbirliği Bankası (JBIC) arasında bir finansman antlaşması imzalanmıştır. Fizibilite çalışmaları son olarak 2003-2004 yıllarında güncel trafik yoğunluğu dikkate alınarak tekrar ele alınmış ve ardından projenin yapımına başlanmıştır (Lykke & Belkaya, 2005, s. 601). Marmaray projesinin amacı, yapımı devam eden ve planlanan raylı sistemlerle boğaz demiryolu geçişinin bütüncül olarak ele alınması ile “İstanbul mücavir alanı içerisinde entegre bir raylı toplu taşıma sistemi meydana getirmektir” (Akbaş, 2012, s. 21).

Proje, Avrupa Yakası’nda Halkalı’ndan başlayarak Kazlıçeşme’ye kadar 3 hat olarak banliyö eksenini takip ederek inşa edilecektir. Hat, Yedikule’de toprak altına inmeye başlamakta, Yenikapı, Sirkeci yer altı istasyonlarının ardından İstanbul Boğaz’ının altından geçerek Üsküdar’a oradan da toprak üzerine çıkarak Ayrılıkçeşme’ye ulaşmaktadır. Hattın yer altında bulunan kısmı ve boğaz geçişi iki hat olarak inşa edilmiştir. Ayrılıkçeşme’de toprak üstüne çıkan hat, Kadıköy, İbrahimağa’da mevcut banliyö hattına kavuşacak ve bu eksenle ilerleyerek üç hat olarak Gebze’ye varacaktır (bkz. Ek J1). Yeni demiryolu sistemi, yaklaşık 13,4 km’si yer altında olmak üzere toplam 76 km uzunluğundadır. Marmaray projesinde 3 yeraltı istasyonu ve 36’sı yeni olmak suretiyle, 37 yerüstü istasyonu bulunmaktadır. Proje, istasyonların yanı sıra, işletim kontrol merkezi, sahalar, atölyeler, bakım tesisleri, havalandırma binaları gibi çok sayıda ek binayı ve modern demiryolu araçlarını da kapsamaktadır (Lykke & Belkaya, 2005, s. 600).

Projenin farklı aşamalarının ihaleye çıkması öncesinde tasarım konseptinin ana prensipleri şu şekilde belirtilmiştir:

- Ulusal Miraslar ve Dünya Mirasları oldukları gibi korunacaktır.
- Dayanıksız birçok yapı ve bina bulunması sebebiyle titreşim ve zemin oturmaları asgari düzeyde tutulacaktır.
- Yeraltında korunması gereken antik eserler bulunabileceğinden belirli bir zemin kotuna inilmesi gerekecektir.
- Çalışma alanı ve kalıcı tesisler için oldukça kısıtlı bir saha olacaktır.
- Yeni inşa edilecek yapıların mimarisi çevre ile uyum içerisinde olmalıdır.
- Havalandırma şaftları gibi yer üzerinde yer alan ek yapılar olabildiğince az sayıda yapılacaktır. (Sakaeda, 2005, s. 614)

Projenin yapım aşamasında karşılaşılabilecek olan başlıca zorluklar ise şu şekilde ifade edilmiştir:

- Projenin bitirilmesindeki zaman kısıtları,
- Yüksek zemin suyu,
- Projenin 100 yıllık kullanım ömrü zarfında öngörülen şiddetli bir deprem ihtimali,
- Yalnız bir istikamette saatte minimum 75.000 kişilik yolcu kapasitesi,
- İstanbul Boğazı'ndaki yüksek hızlı akıntı ve deniz trafiği,
- Derin yeraltı istasyonları ve tünellerin yapıldığı alanlarda medeniyetin 8.000 yıldan öncesine dayandığı gözlemlenerek tarihi mirasın korunması ve kurtarılmasının özel bir odak noktası haline gelmesi. (Sakaeda, 2005, s. 614; Belkaya, Özmen, & Karamut, 2008, s. 1269)

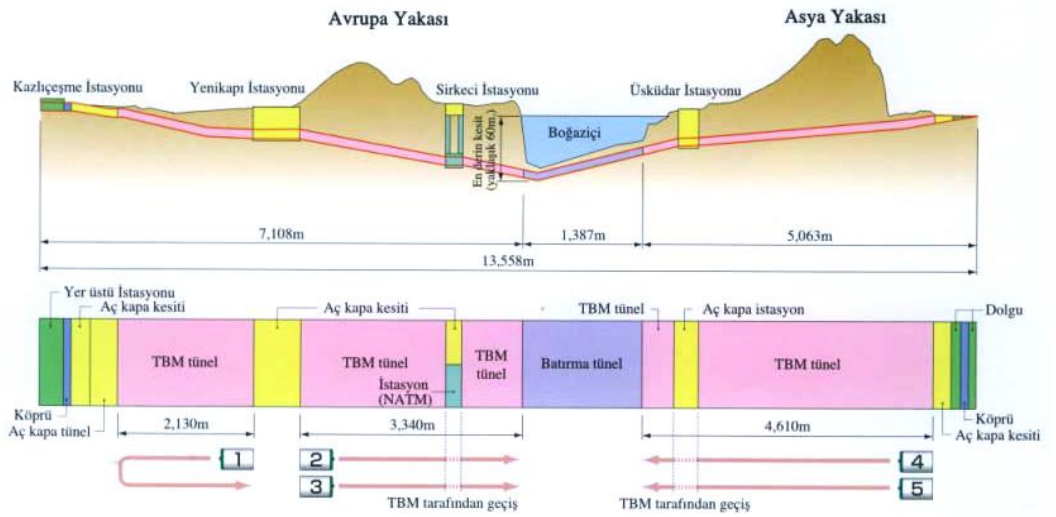
4.2. Projenin yapım aşamaları ve sözleşmeler

Proje 4 aşamadan meydana gelmekte olup her aşama için ayrı bir sözleşme hazırlanmıştır: (bkz. Ek J1).

- **Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri Sözleşmesi:** 14 Mart 2002 tarihinde işe başlanmıştır¹ (URL-17).
- **BC1 (Bosphorus Crossing Contract):** Marmaray projesinin 13,6 km'lik kısmını oluşturan BC1 aşaması, Boğaz Tüp Tünel Geçişini ve Kazlıçeşme ile

¹Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri Sözleşmesi ile ilgili bilgiler <http://www.marmaray.com.tr/sozlesmeler.htm> adlı internet sitesinden alınmıştır. Marmaray ile ilgili en fazla bilginin yer aldığı resmi internet sitesi olan <http://www.marmaray.com.tr/> Aralık 2014 tarihinde erişime kapatılmıştır. Günümüzde halen sitenin güncellendiğine dair bilgi yer almaktadır. Sözleşmeler, finansman ve kültürel mirasa ait bilgilerin <http://www.marmaray.gov.tr/> sitesinde yer almaması sebebiyle, ilgili siteye internet arşivleri aracılığıyla ulaşılmıştır. Kaynaklarda içeriğin ait olduğu tarih göz önünde bulundurularak erişim tarihi verilecektir.

Avrılıkçeşme arasında yer alan 3 yeraltı ve 1 yerüstü istasyonunun inşaat işlerini kapsamaktadır.¹ BC1 sözleşmesinin güzergâhında 3 farklı tünel yapım tekniği uygulanmıştır. Bu teknikler genel anlamda aç-kapa (NATM), TBM (Tünel Delme Makinası) ve batırma tüpten (Immersed Tube) oluşmaktadır. Batırma tüp elemanları İstanbul Boğazının altına yerleştirilmiş olup 1387 m uzunluğundadır. Aç-kapa metodu ise, Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar istasyon alanlarında uygulanmıştır (Ünlütepe, 2005, s. 201). Bu yöntem genellikle tünelin çok derinden geçmeyeceği ve delme tünel tekniklerinin uygulanmadığı durumlarda kullanılmasının yanında, var olan tarihi miras alanları ve konut alanlarına tahrip etmemek amacıyla da tercih edilebilmektedir (Sakaeda, 2005, s. 615).



Şekil 40 - BC1 güzergâhı ve yapı yerleşimleri (Ünlütepe, 2005, s. 201)

BC1 projesinde yer alan modern istasyon binaları, zirve saatlerde her 90 saniyede bir geleceği düşünülen 10 vagonlu trenin yoğunluğunu karşılayabilecek şekilde planlanmıştır (Ünlütepe, 2005, s. 201). BC1 etabı 29 Ekim 2013 tarihinde tamamlanarak hizmete açılmıştır.

- **CR1** (Commuter Rail Infrastructure and Systems Contract): CR1 sözleşmesi Haydarpaşa – Gebze ve Sirkeci – Halkalı banliyö hatlarının iyileştirilmesini kapsamaktadır. İhalesi 2006 yılında yapılmış olan ilgili sözleşme 2010 yılında feshedilmiş; 2011 yılında ise kalan işlerin tamamlanması amacıyla inşaat, elektrik ve mekanik sistemlerini içeren CR3 sözleşmesi imzalanmıştır (DLH,

¹ Avrılıkçeşme istasyonu İBB tarafından inşa edilecektir (DLH, 2008).

2013). Marmaray projesinin banliyö hatlarının iyileştirmesini kapsayan CR3 sözleşmesi detaylı olarak ayrı bir kısımda ele alınacaktır.

- **CR2 (Rolling Stock Contract):** CR2 sözleşmesi demiryolu araçlarının temin işlerini kapsamaktadır. Yapılan çalışmalar ile birlikte projede 440 araca ihtiyaç olduğu sonucuna varılmış; bu doğrultuda demiryolu araçları imali ve temininin finansmanı için 2006 yılında Avrupa Yatırım Bankası ve 2010 yılında Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası ile kredi anlaşmaları imzalanmıştır (DLH, 2013).

Marmaray projesi Anadolu Yakası'nda Gebze'den başlayarak Avrupa Yakası'nda Halkalı'da son bulacaktır. 76 km uzunluğundaki bu güzergâhta proje iki şehir ve 10 belediyenin sınırlarından geçmektedir. İlgili belediyelerden projenin ilçelerini yer altında kat etmesi ve yüzeyin işgal edilmemesi için ortak talepler gelmiş; ancak her seferinde fizibilite koşullarını karşılamadığı gerekçesiyle reddedilmiştir (Belkaya, Özmen, & Karamut, 2008, s. 1272).

4.3. Sorumlu kurumlar ve yükleniciler

Marmaray projesinden en üst düzeyde sorumlu organizasyon Türkiye Büyük Millet Meclisi'dir. TBMM'ye yapılacak raporlamalardan Ulaştırma Bakanlığı sorumlu olmakla birlikte, projenin idaresi bakanlığın uygulamalardan sorumlu kuruluşu olan Demiryolları Limanlar ve Havalimanları Müdürlüğü yani DLH'ya bırakılmıştır (Lykke & Belkaya, 2005, s. 602). Kredi anlaşmaları gereği projenin Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri işini yüklenmek üzere Türk-Japon firmalarından oluşan 3 grup ihaleye başvurmuş; komisyon kararı ile en yüksek puanı alan Avrasya Ortak Girişimi ihaleyi kazanmıştır (DLH, 2008). İşverenin inşaat sahasındaki temsilcisi olan Avrasya Konsorsiyumu'nda yer alan Japon ve Türk şirketleri şunlardır: (Lykke & Belkaya, 2005, s. 602)

1. PCI – Pacific Consultants International (Japonya)
2. Oriental Consultants Co. Ltd.
3. Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. (Türkiye)
4. JARTS – Japan Railway Technical Services (Japonya)

Pacific Consultants International bir süre sonra hisselerini diğer Japon Ortak Oriental Consultants Co. Ltd. devrederek projeden çekilmiştir (DLH, 2008).

BC1 Sözleşmesi, batırma tünel, yaklaşım tünelleri, 3 yeraltı ve 1 yüzey istasyonun inşaat işlerini kapsamaktadır. 2003 yılında yapılan ihaleyi TKGK ortak girişimi kazanmış olup girişimin Türk ve Japon ortakları şunlardır:

1. Taisei Corporation (Japonya)
2. Kumagai Gumi Co. Ltd. (Japonya)
3. Gama Endüstri Tesisleri İmalat ve Montaj A.Ş. (Türkiye)
4. Nurol İnşaat ve Ticaret A.Ş. (Japonya)

Kumagai Gumi Co. Ltd. yeniden yapılanması kapsamında BC1 sözleşmesinden çekilerek hisselerini Taisei Corporation’a devretmiştir (DLH, 2008).

Marmaray projesinin CR1 olarak adlandırılan “Gebze – Haydarpaşa ; Sirkeci – Halkalı Banliyö hatlarının iyileştirilmesi; inşaat, elektrik ve mekanik sistemler” aşaması kapsamında açılan ihaleyi AMD¹ Rail kazanmış ve 28 Mart 2007 tarihinde sözleşme imzalanmıştır (DLH, 2008). Ancak AMD, 2010 yılının temmuz ayında, “mevcut sözleşme şartlarında projeye devam edemeyecekleri” gerekçesiyle sözleşmeyi feshetmiş ve uluslararası tahkime başvurmuştur. CR1 sözleşmesinin kalan işleri 2011 yılında CR3 adı altında yeniden ihaleye çıkmıştır. Ekim 2011 de bu kez İspanyol Obrascon Huarte Lain (OHL) SA – Dimetronic SA firmaları ihaleyi kazanmış; işe başlama tarihi 3 Kasım 2011, banliyö hattının tamamlanarak hizmete açılma tarihi ise 18 Haziran 2015 olarak belirlenmiştir (Eyidoğan, 2016, s. 9-13). CR2 ihalesini kazanan yüklenici ise HYUNDAI ROTEM Firması olmuştur.

BC1, CR2 ve CR3 işlerini yürüten tüm firma ve ortak girişimler, DLH’nın sahadaki temsilcisi olan Avrasya Konsorsiyumu’na yapılacak raporlamadan sorumlu olacaktır (DLH, 2008).

4.4. Kültür ve tabiat varlıklarına yaklaşımlar

Bu bölümde bilgiler yorumlanmadan resmi kaynaklarda belirtildiği şekliyle verilecek; ilerleyen kısımda ise, Marmaray Projesinin kültür ve tabiat varlıklarına yaklaşımına eleştirel bir bakış getirilecektir. Ancak yine de Marmaray projesi kapsamında yapılan arkeolojik çalışmalarındaki yaklaşımla banliyö hattı üzerinde yer alan taşınmaz kültür varlıklarına olan yaklaşımın aynı kapsamda değerlendirilmemesi doğru olacaktır.

¹ Alstom – Marubeni – Doğuş Ortaklığı

Marmaray ve metro kazılarının yapılmış olduğu alanların büyük bir kısmı UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesinde yer alan Tarihi Yarımada'da bulunmaktadır. Bu nedenle yapılan her çalışma uluslararası platformda da tartışılmış ve UNESCO tarafından detaylı olarak takibi yapılmıştır. Halkalı'dan Gebze'ye kadar uzanan banliyö güzergâhındaki taşınmaz kültür varlıklarının ise aynı ilgiyi gördüğünü söylemek güçtür.

Marmaray projesinin ilk etabı olan BC1 aşamasının 2004 yılında başlatılmasının öncesinde sırasıyla,

1. Boğaz demiryolu tüneli güzergâhı boyunca arkeolojik, tarihi ve kültürel değerlerin araştırılması ve belirlenmesi,
2. Gebze – Haydarpaşa ve Yenikapı – Halkalı banliyö hattı iyileştirme güzergâhındaki doğal ve kültürel varlıkların etki değerlendirmesi,
3. Boğaz tüp geçiş bağlantısıyla doğal ve kültürel varlıkların etki değerlendirmesi

çalışmaları tamamlanmıştır (Özmen, 2007, s. 26).

4.4.1. Arkeolojik kazılar

Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü başkanlığında, Marmaray ve Metro projeleri kapsamında 2004 yılında başlatılan arkeolojik kazılar Yenikapı, Sirkeci, Üsküdar ve sonrasında Ayrılıkçeşme'de gerçekleşmiş; birçok Osmanlı ve Bizans eseri gün yüzüne çıkartılmıştır. Sürdürülmüş olan çalışmalarda, 1992 yılında Malta'da kabul edilen ve Türkiye'nin 2000 yılında taraf olduğu "Avrupa Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Sözleşme"nin ilkelerine uygun hareket edilmiştir (Özmen, 2007, s. 26; Madran & Özgönül, 2011, s. 80). Özellikle Yenikapı'da yapılmış olan kazılar tüm dünyada büyük yankı uyandırmıştır. Yenikapı'da 3. yüzyılda inşa edilmiş olan Theodosius limanı kalıntılarına ulaşılmış; sonrasında liman dolgusu altında devam eden kazılarda ise Neolitik kültüre ait verilere ulaşılmıştır. Neolitik buluntular İstanbul'un tarihini yeniden yazılmasına sebebiyet vermiştir. Ayrıca kazılarla birlikte Marmara Denizi'nin son 10.000 yıllık değişimine dair de oldukça önemli veriler elde edilmiştir (URL-18).

4.4.2. Banliyö güzergâhında bulunan taşınmaz kültür varlıklarına yaklaşımlar

Halkacı – Sirkeci güzergâhında bulunan 20 istasyon yapısının 5'i¹ ve Haydarpaşa – Gebze güzergâhında bulunan 29 istasyon yapısından 11'i² korunması gereken kültür varlığı olarak tescil edilmiştir (Kösebay Erkan, 2012).

Bu kapsamda, DLH Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü bünyesinde görevli Marmaray Bölge Müdürü Dr. Haluk İbrahim Özmen'in, proje güzergâhındaki tarihi yapılara ilişkin yürütülen süreçle ilgili yaptığı değerlendirmede aşağıdaki konular ön plana çıkmaktadır:

- Marmaray projesinin tamamlanmasıyla kentin sosyal ve ekonomik yaşamında yaratacağı değişimlerin, doğal ve kültürel varlıkların üzerindeki etkileri bütüncül olarak ele alınmıştır.
- Güzergah üzerinde yer alan bazı özgün yapıların rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri hazırlanmış; projeden etkilenecek yapılar tespit edilmiş ve bu yapılarla ilgili proje sürecinde izlenecek strateji belirlenmiştir.
- Mevcut banliyö güzergâhında yer alan, tarihi istasyon ve tesislerin yerinde kullanılmasına özen gösterilmesine karşın güzergâhın belirlenmesi esnasında, *in-situ* korumanın mümkün olmadığı sonucuna varılan tarihi istasyon yapılarının sökülerek mevcut konuma yakın bir yerde yeniden inşa edilmesi sağlanacaktır (Özmen, 2007, s. 27).

Marmaray projesi, her ne kadar Haydarpaşa – Gebze ve Sirkeci – Halkalı banliyö hatlarının iyileştirmesini kapsıyor olarak gözüксе de; proje mevcut sistemin ne raylarını, ne istasyonlarını ne de diğer yapı ve bileşenlerini kullanmaktadır. Marmaray ile bir bakıma tarihi öneme sahip bu banliyö hatlarının terkedildiği görülmektedir.

4.5. Marmaray, CR3 süreci

Marmaray projesi hayli katı gizlilik sözleşmeleri içermekte olup kamuyu bilgilendirme amacıyla yayınlanan kaynaklar oldukça kısıtlıdır. Bu kaynakların büyük bir kısmı 2005-2010 yılları arasında yayınlanmış olup BC1 aşaması hakkında detaylı bilgi vermekte; ancak CR1/CR3 aşamasından ancak birkaç cümle ile bahsetmektedir. Proje

¹ Sirkeci, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy

² Haydarpaşa, Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy, Suadiye, Bostancı, Maltepe, Kartal, Tuzla, Gebze

ile bilgilere, DLH ve TCDD'ye yapılmış olan bilgi edinme başvuruları, yetkililerle yapılmış görüşmeler ve İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu arşivinde yapılan araştırmalar neticesinde ulaşılmıştır.¹

Marmaray projesinin “Gebze – Haydarpaşa; Sirkeci – Halkalı Banliyö hatlarının iyileştirilmesi; inşaat, elektrik ve mekanik sistemler” aşamasını, yani bir anlamda banliyö hatlarının yüzeysel metroya dönüştürülmesi işini kapsayan ve AMD Rail'in kazandığı CR1 ihalesi, yine AMD Rail tarafından mevcut sözleşme şartlarında projeye devam edemeyecekleri gerekçesi ile Temmuz 2010'da feshedilmiştir. Yer teslimi Haziran 2007'de yapılmış olan CR1 sürecinde, yalnızca Gebze ve Halkalı'da olmak üzere dökme toprak, drenaj gibi işlere başlanmış; ancak tamamlanamamıştır (Akbaş, 2012, s. 99-101). CR1 sözleşmesinden geriye kalan işlerin tamamlanması amacıyla Temmuz 2010 yılında açılan ihalede ilgili tekliflerin alınmasının ardından OHL² ve Dimetronic ortak girişimi ile Ekim 2011'de sözleşme imzalanmış ve takiben 3 Kasım tarihinde yer teslimi gerçekleştirilmiştir. İşletmeciliği aksatmadan yapılan bir takım işlerin ardından inşaatın devamı için Pendik-Gebze arası 20.03.2013'de; Halkalı-Kazlıçeşme arası 20.06.2013'de ve son olarak Pendik-Haydarpaşa banliyö hattı 20.06.2015 tarihinde işletmeye kapatılmış ve çalışmaların yaklaşık iki yıl içinde tamamlanarak hattın 18 Haziran 2015 tarihinde yeniden işletmeye açılacağı duyurulmuştur (Akbaş, 2012, s. 99; DLH, 2013).



Şekil 41 - Haydarpaşa'dan hareket eden son banliyö treni

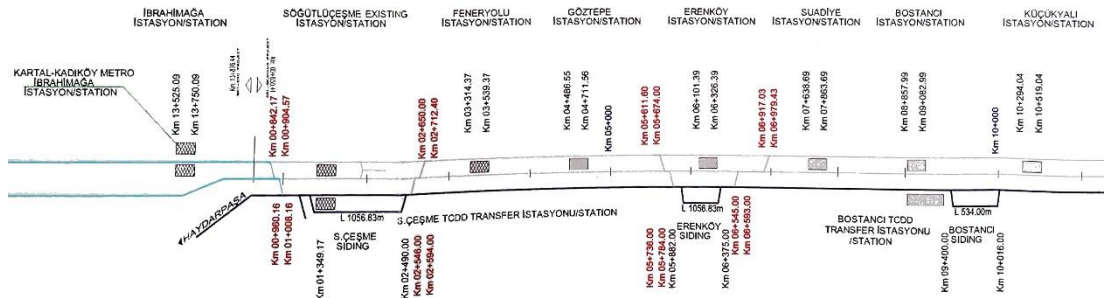
¹ Marmaray Projesinin CR3 aşaması henüz tamamlanamamıştır. İnşaatın devam etmesi sebebiyle CR3 aşaması projelerinde revizyon yapılması muhtemel olup elde edilen verilerde Mart 2016 tarihi esas alınmalıdır.

² Obrascon-Huarte-Lain

Ekim 2014’de gelindiğinde İspanyol OHL firması maliyet artışını gerekçe göstererek öncelikle işi yavaşlatmış; sonrasında ise durdurma noktasına getirmiştir (URL-19). Bu tarihe kadar rayların sökülümünün ve istasyonların yıkımlarının büyük ölçüde tamamlanmış olduğu, fakat çalışma alanının da yer aldığı Haydarpaşa – Pendik bölümünde önemli bir inşaat faaliyetinde bulunulmadığı gözlemlenmiştir. Firma ile gerçekleştirilen ve uzun bir sürece yayılan görüşmeler sonucunda, ücret artışına gidilmemiş ancak firmaya ek süre verilmesi konusunda anlaşmaya varılmış ve 8 Haziran 2015 tarihinde çalışmalara yeniden başlanmıştır (URL-20). Yaşanan gelişmeler neticesinde, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Marmaray Bölge Müdürü Dr. Haluk İbrahim Özmen, Pendik – Gebze hattının 2016 yılının ilk aylarında, Haydarpaşa – Pendik kısmının ise 2017 yılının sonunda hizmete açılacağını duyurmuştur (URL-21). Günümüze kadar 3 farklı termin tarihinin verilmiş olması sebebiyle 2017 yılının sonunda projenin tamamlanıp tamamlanmayacağı merak konusudur.

CR3 projesi kapsamında, banliyö sisteminde yer alan 2 hat; T1, T2 ve T3 olarak adlandırılan 3 hatta çıkartılacaktır. T1 ve T2 hatları, şehir içi toplu taşıma için Marmaray tarafından kullanılacak olup T3 hattı ise şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığında kullanılacaktır (Akbaş, 2012, s. 101). T3 hattının kenarına yaklaşık 4,5 km’de bir yapılacak olan barınma hatları sayesinde işletme çift yönlü olarak sağlanabilecektir.

Haydarpaşa Garı ise Marmaray Projesi’nin kapsamı dışında bırakılmış olup TCDD Genel Müdürlüğünün tasarrufundadır. Ancak mevcut proje kapsamında, Söğütlüçeşme istasyonu takiben T3 hattının Haydarpaşa Gar sahasına olan erişimi yeni sistemde de mümkün olacaktır (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü),(bkz.Şekil 42).



Şekil 42 - Çalışma alanı demiryolu hatları ve istasyonlarını gösterir plan (TCDD Marmaray Koordinasyon Merkezi arşivi)

İşletme döneminde, zirve saatler süresince (7.00-9.00 ile 17.00-19.00 arası), anahat trenleri boğaz tüp geçişini kullanamayacak, zirve dışı saatlerde ise bir yönde 3 adet TCDD treni tüpten geçebilecektir. Yük trenleri ise sadece banliyö işletmesinin yapılmadığı gece saatlerinde çalışacak ve her 3 hattı da kullanabileceklerdir (Akbaş, 2012, s. 18-20),(bkz. Tablo 6).

Tablo 6 - Marmaray kapasite raporu (Çerençe,2006'dan aktaran Akbaş, 2012, s.18)

06.00 – 24.00 saatleri arasında	590	Marmaray banliyö treni
	84	TCDD yolcu treni (Pik saatlerin dışında kalan 14 saatte)
05.00 – 06.00 / 24.00 – 01.10 saatleri arasında	60	TCDD yolcu / yük treni
01.10 – 03.00 saatleri arasında	48	Uluslararası yolcu / yük treni
03.00 – 05.00 saatleri arasında	8	TCDD yük treni (Tüp güzergâhında, bakım esnasında tek hat işletmesine tabi yoldan geçecek)
GÜNLÜK TOPLAM	790	Tren

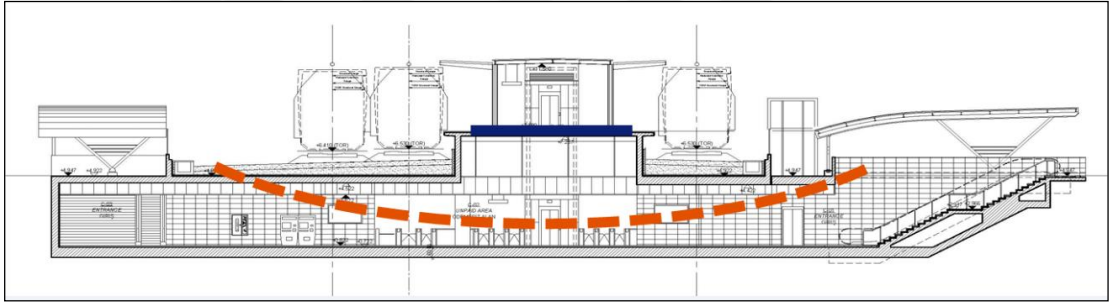
Gebze – Halkalı güzergâhının CR3 bölümünde yer alacak olan 37 istasyondan 36 tanesi yeniden inşa edilecek; yalnızca Söğütlüçeşme istasyonu mevcut haliyle yenilenerek kullanılacaktır. Banliyö sisteminde yer alan Kızıltoprak, Menekşe, Soğuksu ve Kanarya istasyonları iptal edilecek; Başak, Ataköy ve Mustafa Kemal istasyonları ise yeni sisteme ilave edilecektir. Bahsi geçen 37 istasyondan; Halkalı, Bakırköy, Söğütlüçeşme, Bostancı, Maltepe, Pendik ve Gebze olmak üzere 7 tanesi şehirlerarası trenlerin aktarma istasyonu olarak kullanılacaktır (Akbaş, 2012, s. 108-109),(bkz. Ek J1).

Yeni yapılacak istasyonlar, dünyadaki modern metro sistemlerince uygulanan uluslararası standartlar (NFPA¹), Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik ve Türk standartlarının belirlediği normal işletme ve acil durum kriterleri doğrultusunda, 2025 yılı için öngörülen Marmaray yolcu sayıları göz önüne alınarak ve 100 yıllık proje ömrü için tasarlanmaktadır. Uyulması gereken söz konusu kriterler gereği, mevcut banliyö sisteminin parçası olan tescilli istasyon yapıları Marmaray projesi kapsamında kullanılamamaktadır (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü). Projedeki hız 100 km / s olarak planlanmasına karşın işletmede ulaşılabilecek ortalama

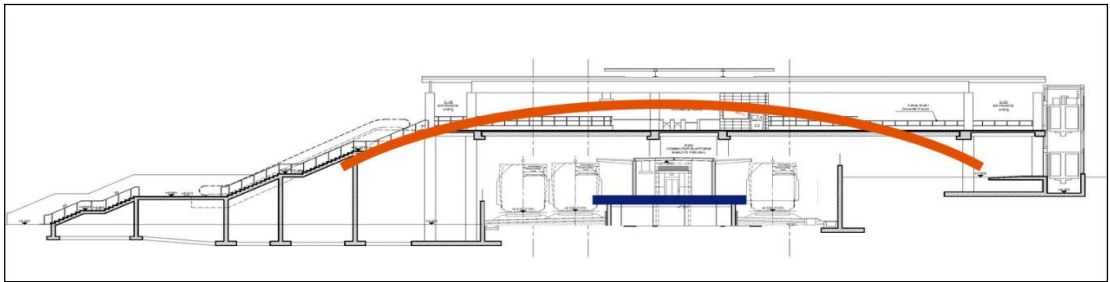
¹ National Fire Protection Association

hızın 45 km / s olacağı tahmin edilmektedir. Yeni yapılacak olan istasyon yapılarının platform uzunluğu ise, 10 araçtan oluşan metro dizisine uygun olacak biçimde, 225 m olarak projelendirilmektedir (Akbaş, 2012, s. 103).

Yeni yapılacak istasyonlar tip A, tip B ve özel istasyonlar olarak sınıflandırılmaktadır. A tipi, konkors seviyesinin peron kotunun altında yer aldığı; B tipi, ise konkors seviyesinin peron kotu üzerinde yer aldığı durumlardaki istasyonları ifade etmektedir (bkz. Şekil 43-Şekil 44, Ek J3). Özel istasyonlar ise çevresindeki alan kısıtlamasından dolayı her iki tanımada uymayan ve konkors yerleşimi bir istasyondan diğerine değişim gösteren yapıları kapsamaktadır (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü). İstasyonlar; ödemeli, serbest ve teknik alanları oluşturan çok sayıda farklı hacimden meydana gelmektedir (bkz. Ek J4). Ödemeli alanlar ve serbest alanlar birbirinden ücret toplama turnikeleri ve servis kapıları ile ayrılmaktadırlar. Konkors katındaki geçiş yolları ise, Marmaray'ın işletmesinin durduğu saatlerde de istasyonun iki yanı arasında erişimi sağlayacak biçimde tasarlanmıştır.



Şekil 43 - A-Tipi İstasyon (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü arşivi)



Şekil 44 - B-Tipi İstasyon (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü arşivi)

Haydarpaşa – Pendik güzergâhı üzerinde yer alacak olan CR3 istasyonlarının dağılımına bakıldığında, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattına nazaran daha dengeli olduğu söylenebilmektedir. İstasyonlar arası mesafe 1043 m ile 2253 m arasında değişkenlik göstermektedir. Haydarpaşa – Gebze banliyö sisteminde ise bu rakamlar 750 m – 2445 m arasında yer almaktaydı (bkz. Ek J5). Yeni inşa edilecek istasyonların

konumları eski istasyon konumları ile karşılaştırıldığında çıkan sonuç 3 başlık altında toplanabilmektedir: ¹

1. *Yeri değişmeyen istasyonlar:*

Söğütlüçeşme, Erenköy, Süreyya Plajı, Pendik.

2. *Eski istasyona yakın konumlanmış istasyonlar:*

Feneryolu, Suadiye, Bostancı, Küçükyalı, İdealtepe, Maltepe, Cevizli, Atalar, Yunus.

3. *Eski istasyona uzak konumlanmış istasyonlar:*

Göztepe, Kartal.

CR3 aşaması her ne kadar Gebze – Halkalı banliyö hatlarının iyileştirilmesini kapsıyor olsa da, Marmaray Projesi’nin mevcut sistemin ne raylarını, ne istasyonlarını ne de diğer yapı ve bileşenlerini kullandığı görülmektedir. 1870’li yılların başından 2013 yılına kadar ulaşmış olan banliyö sistemi parçalanarak üzerine, hattın tarihi önemi ile hiçbir bağ kurulmaksızın yeni bir sistem inşa edilmektedir.

Bu noktada, Marmaray projesinin güzergâhı üzerine yapılan tartışmalara değinmek yerinde olacaktır. Daha önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi İstanbul’da 19. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla gelişme, Marmara sahili boyunca demiryolu hatlarını takiben doğu – batı ekseninde yaşanmıştır. Yerleşimler, ulaşım imkânlarının artmasıyla Şişli ve Boğaz sırtlarına da sıçramış; 1950’li yıllardan itibaren ise D-100 yolunun yapılması ile birlikte kuzeye doğru kaymaya başlamışlardır. Ancak kent mekânını şekillendiren en önemli gelişme 1973 yılında Boğaziçi Köprüsünün açılması ile olmuş; 1. Çevreyolu kentin ana omurgasını oluşturur hale gelmiştir. 1988 yılında hizmete giren 2. Çevreyolu’nun ise kenti kuzeyden kuşatması düşünülmüş; ancak başarılı olunamamış ve kısa sürede yerleşimler ulaşım hattının kuzeyine sıçramıştır (Vecdi Diker Çalışma Grubu, 2007, s. 47-48). 1996 – 2006 yılları aralığına bakıldığında, İstanbul ilçeleri içinde en hızlı nüfus artışının sırasıyla Büyükçekmece, Pendik, Bağcılar, Esenler ve Ümraniye ilçelerinde olduğu gözlenmiştir. Yine aynı yıllar arasında yapılan çalışmada, Zincirlikuyu – Maslak aksında gelişen yeni istihdam alanlarının da etkisiyle, boğaz geçişlerinde kentin güneyine yapılan yolculuklar azalırken, kentin kuzeyine yapılan yolculuklarda ise artış görülmüştür (Gerçek &

¹ Yakınlık – uzaklık CR3 istasyonlarının platform uzunluğu olan 225 m esas alınarak verilmiştir.

Şengül, 2007, s. 91-92). Tüm bu sebeplerle Vecdi Diker Çalışma Grubu, Marmaray güzergâhı ile ilgili düşüncelerini şu şekilde dile getirmektedir:

“İstanbul için taşıma kapasitesi yüksek metro ile raylı sistemin omurgasını oluşturmak hemen herkesçe kabul gören doğru yaklaşımdır. Bu yönde uygulamalar da vardır. Maslak’a doğru uzatılması planlanan 4. Levent - Yenikapı metrosunun Boğaz demiryolu tüp tünel geçişi ile Yenikapı’da entegrasyonu bunu sağlayacaktır. Bu omurgaya Avrupa yakasında Yenikapı - Bağcılar – Başakşehir, Asya yakasında ise Kadıköy – Kartal LRT sistemlerinin entegrasyonu ile doğu – batı yönünde önemli kapasiteler yaratılmış olacaktır. Ancak, mevcut Marmaray projesinde banliyö hatlarının açık metro haline dönüştürülmesi öngörülmektedir. Buna karşılık, Avrupa yakasında yerleşimin yoğunlaştığı D-100 yolu (Londra Asfaltı) – TEM arası ile Anadolu yakasında D-100 (Ankara Asfaltı) eksenli yerleşimlerin akışında ulaşım koridoru oluşturabilmek açısından tüp geçidin devamında mevcut banliyö hatlarında oluşturulacak açık metro yerine daha kuzeyde (Yenikapı–Topkapı–Güneşli–Esenyurt–Beylikdüzü ve Anadolu yakasında İbrahimağa–Göztepe–Kozyatağı-D-100 yanyolu altından Kartal – Sabiha Gökçen Havalimanı – Kurtköy) bir güzergah seçilmesi daha uygun görülmektedir” (Vecdi Diker Çalışma Grubu, 2007, s. 59-60).

Anadolu Yakası için 2019 yılında tamamlanması öngörülen raylı hatların da, Marmaray’la boğaz geçişi yapacak yolcuları E-5 aksı – TEM aksı arasına taşımayı amaçlaması bu tezi kanıtlar niteliktedir (bkz. Ek J2).

Benzer düşünceleri paylaşan çok sayıda uzman ve sivil toplum örgütü de mevcuttur. Yanlış güzergâhının seçiminin etkileri üzerine başlıca ekonomik ve toplumsal çekinceler şu şekildedir:

- İstanbul’un trafik yoğunluğu ve nüfus artışının daha ziyade kentin kuzeyinde olması sebebiyle Marmaray’ın İstanbul trafiğine çözüm olamayacağı,
- Hat üzerinde yer alan tarihi yapıların taşınmasının getireceği ek maliyet,
- Mevcut hatların sökülmesi ve taşınmasının getireceği ek maliyet,
- Farklı bir yerde yapılırsa 2 hat yeterli olacakken, mevcut banliyö hattında 3 hat olarak inşa etme zorunluluğu ve getireceği ek maliyet,
- Pek çok yerde kamulaştırmaya gidilmiş olmasının getirdiği ek maliyet,
- Demiryolu güzergâhında yıkılacak alt – üst geçitleri yaratacağı ulaşım sorunu,
- Demiryolunun kapalı kalacağı süre zarfında İstanbul trafiğine olacak etkisi...vb. (URL-22)

Marmaray projesinin tamamlanmasının ardından, Haydarpaşa Garı’nın da devre dışı bırakılmasının etkisiyle, kent içi ulaşımında deniz taşımacılığı geri plana itilecektir. Banliyö hattının denizle buluşma noktası olan Haydarpaşa’ya, şehir içi toplu taşıma aracı olarak kullanılacak Marmaray trenlerinin girmeyeceği kesinleşmiş olup anahat trenleri ile ilgili ise henüz netleşmiş bir karar bulunmamaktadır. Söğütlüçeşme – Ayrılıkçeşme – Üsküdar güzergâhında devam edecek olan Marmaray, Kadıköy’ün

merkezini transit geçecek; böylelikle Kadıköy, merkezi ve ticari önemini yitirecektir. Güvenç'e göre projenin tamamlanmasının ardından gidilecek mesafeden ziyade, en yakın Marmaray istasyonuna olan mesafe önem kazanacak; böylelikle İstanbul'un doğu – batı ekseninde şekillenen ulaşımı, kuzey – güney aksında şekillenmeye başlayacaktır. Marmaray istasyonlarına ulaşan ana akslarda ise farklı ticari merkezlerin oluşması muhtemeldir. (Güvenç, 2014).

Kenti bu denli etkileyecek olan Marmaray projesinin 3 hat olarak inşa edilecek olması da halen bazı soru işaretlerini barındırmaktadır. TCDD 1. Bölge Ticaret Yolcu Servis Müdürü Veysi Alçınsu'nun inşa edilecek 3. hattın, hat kabiliyetini arttıracaklarını söylemesine karşın farklı uzman görüşleri de bulunmaktadır. YTÜ Ulaştırma ABD Başkanı Doç. Dr. İsmail Şahin, batırma tüp ve bağlantı tünellerinin çift hat olarak inşa edilmesinden dolayı, 3. hattın gerekli olmadığını savunmaktadır. 3 hat üzerinden gelen tren trafiğinin 2 hatta düşmesi fiziksel bir darboğaz oluşturacaktır. Zirve saatlerde (7.00-9.00 ile 17.00-19.00 arası) anahat trenlerinin tüp geçide giremeyecekleri ve tüp girişinde anahat trenlerine ait bir gare sahası olmamasından yola çıkarak Şahin, banliyö tren trafiğinin azalacağı zirve dışı saatlerde işletmenin iki hat üzerinden sağlanmasının mümkün olacağını düşünmektedir (Şahin, 2013).

Her iki yakada da inşa edilecek 3. hat, demiryolunun açıldığı dönemden günümüze kadar ulaşabilmeyi başarmış çok sayıda tarihi demiryolu yapısının müdahale görmesine, taşınmasına veya yıkılmasına sebebiyet verecektir.

Bu bölümde Halkalı – Gebze hattı ile ilgili genel bilgiler verilmiş olup ilerleyen bölümde, CR3 projesinin çalışma alanının da yer aldığı, Kızıltoprak – Bostancı kısmı detaylı olarak ele alınacaktır.

5. MARMARAY PROJESİ’NİN ÇALIŞMA ALANINA ETKİLERİ VE ALANDAKİ DEMİRYOLU YAPILARININ KÜLTÜR MİRASI OLARAK KORUNMASI

Çalışma alanı, Haydarpaşa – Bostancı güzergâhı olarak seçilmiş; Bağdat Caddesi ve Minibüs Caddesi arasında kalan yerleşmeler istasyon odaklı olarak ele alınmıştır. Bostancı’nın çalışma sınırı olarak seçilmesindeki ilk sebep Haydarpaşa’dan sonraki ilk durak noktası olan Kızıltoprak ile Bostancı arasındaki mahallelerin benzer oluşum sürecinden geçmiş olmaları; bir diğeri ise Bostancı Deresi’nin Osmanlı döneminden başlayarak uzun yıllar İstanbul şehir sınırının en doğu ucu olarak kabul edilmiş olmasıdır. Günümüzde de Bostancı Deresi Kadıköy ilçesinin doğu sınırını temsil etmektedir. Çalışma alanı kuzeyde ise minibüs caddesi ile sonlanmaktadır. Çalışma konusu itibarıyla demiryolu çevresindeki yerleşimler, oluşumundan günümüze kadar geçirdiği süreç bağlamında ele alınmaktadır. Minibüs caddesi ise 1950’li yılları takiben otomotiv sektöründeki gelişme ile birlikte önem kazanmış; farklı dinamikleri beraberinde getirmiştir. Haydarpaşa Garı ise metropol garı olması ve liman ile birlikte değerlendirilmesi gerekliliği sebebiyle ayrı bir çalışmanın konusu olarak görülmüş olup konu dışında bırakılmıştır.

İlk kısımda çalışma alanındaki demiryolu yapıları ve çevreleri detaylı olarak ele alınacak olup ikinci kısımda ise çalışma alanı ile ilgili değerlendirme ve önerilere yer verilecektir.

5.1. Mevcut durum tespiti

Bu bölümde, Marmaray projesinin çalışma alanı içerisinde yer alan istasyon yapıları ve çevreleri ile güzergâh üzerindeki diğer demiryolu yapılarına etkileri ele alınacaktır. Çalışma alanı, 2011 yılından günümüze İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nın görev alanı içerisinde yer almaktadır. 2011 öncesinde ise çalışma alanı ile ilgili alınan kararlardan sorumlu kurullar yıllara göre şu şekildedir:

- 1951-1983 yıllarında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu
- 1983-1988 yıllarında Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları İstanbul Bölge Kurulları

- 1988-2003 yıllarında İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
- 2003-2005 yıllarında İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
- 2005-2011 yıllarında İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu (URL-23)

Çalışma alanındaki tüm tarihi demiryolu yapıları 240 ada 1 parselde yer almakta iken İstanbul V Nolu KTVKK'nun 10.02.2010 gün ve 2329 sayılı kararı ile parselin ifraz folyelerinin onaylanması ile yeni bölge ve parseller şu şekilde belirlenmiştir: (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi)

1.Kısım: Haydarpaşa İstasyonu (Kentsel Sit Sınırı) (240 ada)

2.Kısım: Haydarpaşa İstasyonu-Hünkar Hamamı Arası, (238 ada)

3.Kısım: Hünkar Hamamı-Söğütlüçeşme İstasyon bitimine kadar olan parsellerin (1.Kısım,2.Kısım,3.Kısım) tescillerinin devamına, (580 ada)

4.Kısım: Söğütlüçeşme İstasyonu bitiminden-Kızıltoprak İstasyonuna kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine, (1263 ada)

5.Kısım: Kızıltoprak İstasyonu parselinin tescilinin devamına, (583 ada)

6.Kısım: Kızıltoprak İstasyonu bitiminden-Feneryolu İstasyonuna kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine, (2769 ada)

7.Kısım: Feneryolu İstasyonu parselinin 7/A kısmının, tescilli Taşköprü (Mustafa Mazharbey Caddesi) ye kadar olan kısmının tescilinin devamına, Feneryolu İstasyonu yolu parselinin 7/B olarak koruma alanı olarak belirlenmesine, (422 ada)

8.Kısım: Tescilli köprü sınırından-Göztepe İstasyonuna kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine, (420 ada)

9.Kısım: Göztepe İstasyon parselinin tescilinin devamına, (506 ada)

10.Kısım: Göztepe İstasyonu bitiminden Erenköydeki tescilli köprüye kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine, (1403 ada)

11. Kısım: Tescilli köprüden-Erenköy İstasyonu sonuna kadar oluşan parselin tescilinin devamına, (436 ada)

12.Kısım: Erenköy İstasyonu bitiminden-Suadiye İstasyonu başlangıcına kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine, (2964 ada)

13.Kısım: Suadiye İstasyonu parselinin tescilinin devamına, (515 ada)

14.Kısım: Suadiye İstasyonu bitiminden-Bostancı İstasyonuna kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine, (313 ada)

15.Kısım: Bostancı İstasyonu parselinin tescilinin devamına (297 ada)

Yine aynı karar ile ifraz sonucu oluşan parsellere komşu olan veya aralarından yol geçse dahi cephe veren tüm parsellerde yapılacak uygulamalara ilişkin kuruldan görüş alınması gerekliliği belirtilmiştir. 2010 yılından itibaren kurul kararlarında, söz konusu yeni ada – parsel numaraları kullanılmıştır. Koruma kurulu tarafından alınan kararlara bakıldığında, birkaç istisnanın dışında, 2009 yılı sonrasında çalışmaların hız kazandığı ve kurul süreci günümüzde devam eden oldukça az başlık kaldığı görülmektedir (bkz. Ek M – Kurul Belgeleri).

CR3 Sözleşmesi'nde istasyonlarda tanımlanmış tarihi binalarla ilgili olarak şöyle denilmektedir:

“Yüklenici, Koruma Kurulları tarafından istendiği gibi, bütün rölöve çalışmalarını ve restitüsyon çizimlerini ve restorasyon tasarımını hazırlayacak, mevcut istasyonların bu binalarının ve bağlantılı tarihi yapıların korunması amacıyla, bu yapılarla işlerin etkileşimini (mevcut istasyon kanopisinin yıkılması için gibi) gösteren ve inşaat faaliyetleri sırasında kullanılacak yöntemleri açıklayan yerleşim planını, mimari çizimleri ve diğer çizimleri hazırlayacaktır”.

Ayrıca yine sözleşmenin istasyonlar ile ilgili bölümünde; korunacak olan, “...güzergâha bakan ve artık kullanılmayan binalarda tüm kapılar iyice kapatılmalı ve pencerelere hat ve peronlar üzerine düşebilecek nesnelerin veya döküntülerin önlenmesi için, ağır parmaklıklar yerleştirilmelidir...” ifadesi yer almaktadır.

Kızıltoprak, Feneryolu Erenköy, Suadiye ve Bostancı'da yer alan tarihi istasyon yapıları ve tescilli lojman binaları, Koruma Kurulu onayı ile sökülen muhdes kanopileri haricinde bir müdahale olmaksızın yerlerinde korunacaktır. İlgili istasyonların rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri koruma kurulunca onaylanmış olup yapılar ile ilgili tasarruf hakkı mülk sahibi olan TCDD Genel Müdürlüğü'ne bırakılmıştır. Ancak Göztepe İstasyonu'nun proje süreci devam etmekte, istasyonun üzerine oturduğu köprünün Marmaray projesinin kriterlerine uygun hale getirilmesi amacıyla yapılacak çalışmaya ilişkin yönetim rapor ve restorasyon projesi hazırlanmaktadır (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü).

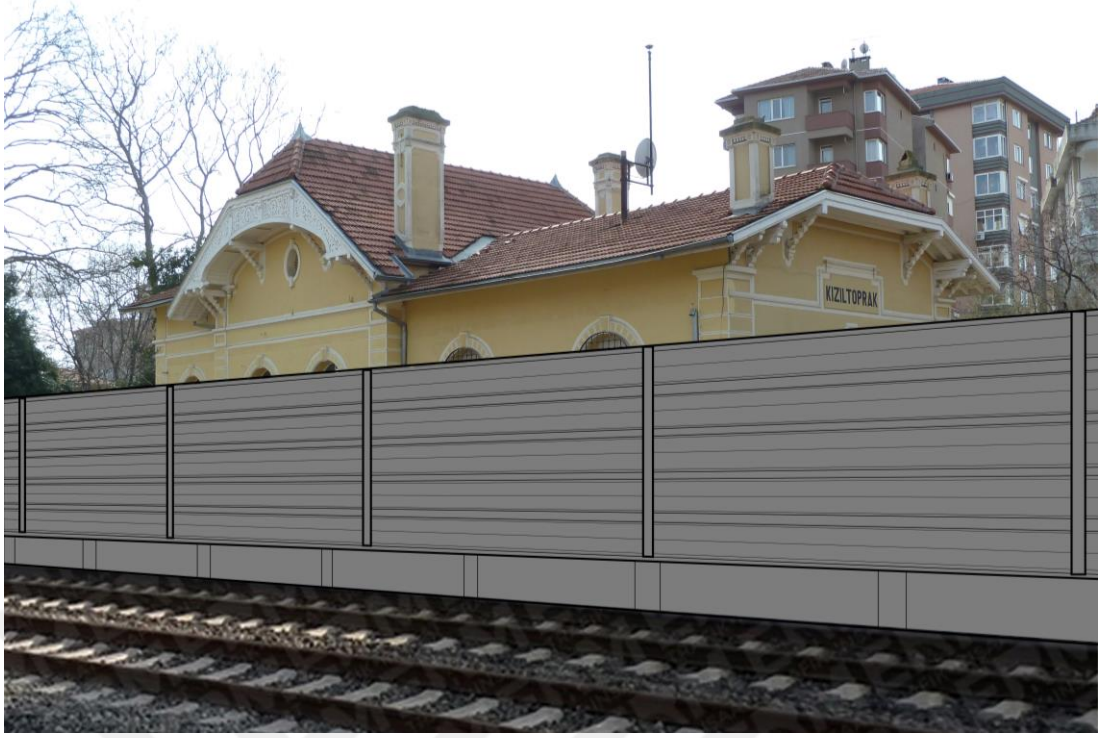
TCDD Marmaray Koordinasyon Merkezi'nden elde edilen bilgiye göre, Marmaray kapsamında işletme sistemi gereği SOR (İstasyon operasyon odaları), güvenlik ve temizlik birimlerine ait kadın ve erkek personel için ayrı ayrı olmak üzere istasyon idari personeli, WC, soyunma, dinlenme odaları vb. gibi mekânların temin edilmesi gerekmekte, ancak Marmaray'ın konkors yapılarında söz konusu ihtiyaçlara cevap verebilecek yeterli büyüklükte kapalı alan sağlanamamaktadır. Bu sebeple, TCDD 1. Bölge Müdürlüğü tarafından Marmaray İstasyonlarına ek olarak, tarihi demiryolu yapılarının da bu ihtiyaçların karşılanmasında işletmecilik faaliyetlerine yönelik kullanımının esas alınacağı ve bu kapsamda etüt ve değerlendirmelerin sürdüğü belirtilmiştir. Proje genelinde, hattın her iki kenarına güvenlik duvarı ve ses bariyeri inşa edilecektir. DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen istasyon projelerinde, kesit yerlerinin tarihi yapılara geçmemesi sebebiyle, duvar ve bariyerin istasyon ve lojman yapılarıyla kuracağı ilişki ile ilgili net bir veriye ulaşılamamıştır (bkz. Ek J6). Ancak, Pendik'te tamamlanmış uygulama göz önünde

bulundurulduğunda güvenlik duvarı ve ses bariyerinin demiryolu hattı ile tarihi yapılar arasında görsel ve fiziksel olarak bir engel teşkil edeceği ve tarihi yapıların algılanmasını güçleştireceği düşünülmektedir (bkz. Şekil 45).



Şekil 45 - Pendik'te inşa edilen güvenlik duvarı ve ses bariyeri (URL-24)

Elde edilen veriler ışığında güvenlik duvarı ve ses bariyerinin tarihi yapıların oldukça yakınından geçeceği bilinmektedir. Bu doğrultuda tarihi istasyon ve lojman yapılarının bir taraflarının bloke edilecek olduğu ve tek taraflı işleyen yapılar olacakları görülmektedir. Ayrıca, duvar ve bariyerler ile yapıların demiryolundan yalıtılacak olmasının yanında, yükseklik sebebiyle yolcuların da tarihi yapıları hat bütününde algılamaları mümkün olmayacaktır (bkz. Şekil 46).



Şekil 46 - CR3 etabının tamamlanması sonrası oluşacak güvenlik duvarı ve ses duvarı ile tarihi istasyon yapılarının ilişkisi

5.1.1. Marmaray'ın tarihi istasyon yapılarına ve çevrelerine etkisi

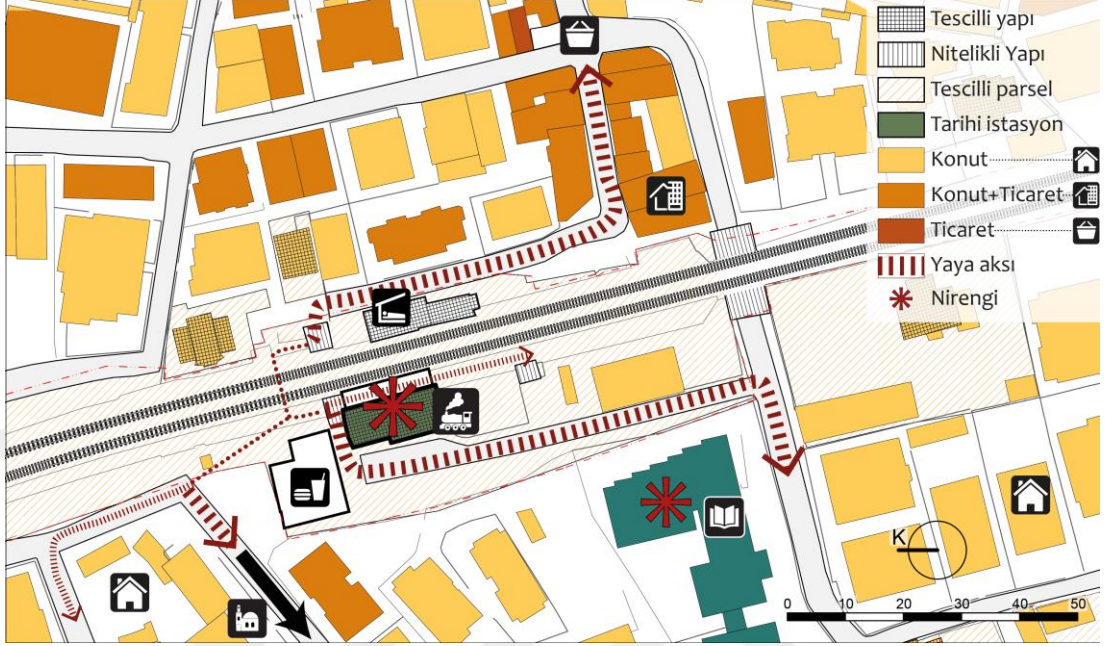
3.2.2 başlığı altında demiryolu yapılarının, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattının kapatıldığı Haziran 2013 öncesindeki dönemine değinilmiştir. Bu kısımda ise, yapılan saha çalışması¹ neticesinde elde edilen veriler, koruma kurulu ve resmi kurumlardan edinilen bilgiler ile birlikte değerlendirilerek, çalışma alanındaki demiryolu yapılarının mevcut durumları ortaya konacaktır.

5.1.1.1. *Kızıltoprak*

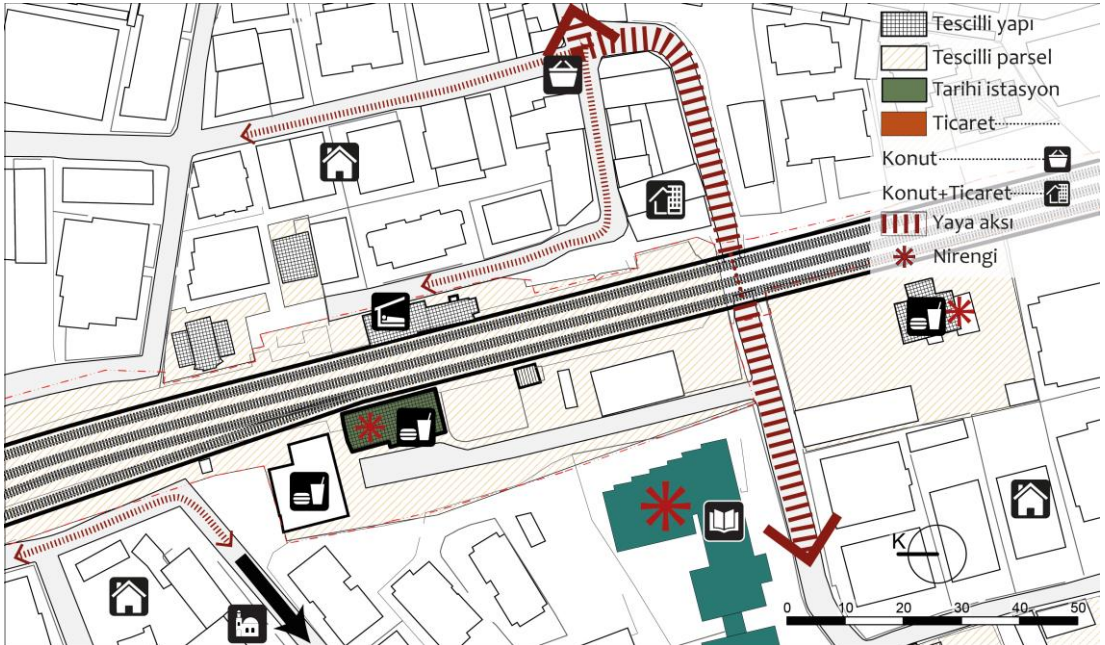
Kızıltoprak İstasyonu ve lojman yapısı, İstanbul II Numaralı KTVKK'nun 31.03.2004 gün ve 6910 sayılı kararı ile tescil edilmiş ve V Numaralı KTVKK'nun 15.10.2010 gün ve 2864 sayılı kararı ile I. grup kültür varlığı olarak belirlenmiştir. Marmaray Cr3 sözleşmesi kapsamında, Kızıltoprak istasyonu kaldırılacaktır (bkz. Ek J1). Sözleşmeye göre peronların yıkılacağı, ancak Kızıltoprak yolcu binası ve lojmanın olduğu gibi korunacağı söylenmekle beraber CR sisteminin bir parçası olmayacağı da vurgulanmaktadır. Ayrıca, yolcu binasının demiryolu hattına bakan kanopisi, inşa edilecek 3. hat dolayısıyla koruma kurulunun da onayıyla sökülüştür (DLH

¹ Saha çalışması, Şubat 2016'da yapılmıştır.

Marmaray Bölge Müdürlüğü). Kızıltoprak istasyonunda yer alan yaya alt geçidi de istasyonla çağdaş olmasına karşın tescilli değildir ve projede yıkılarak doldurulacağı söylenmektedir.



Şekil 47 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Kızıltoprak istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 48 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Kızıltoprak istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Oldukça yoğun olarak kullanılan ve üç sokağı birbirine bağlayan yaya alt geçidine alternatif olacak herhangi bir strüktür projede yer almamaktadır. Alt geçidin kapatılması bir kültür varlığının yitirilmesinin yanı sıra, istasyonun iki yakasını birbirinden koparacak ve erişilebilirliği büyük ölçüde etkileyecektir. Günümüzde araç ağırlıklı olarak kullanılan alt geçit yaya kullanımını için tek seçenek olacak, ana yaya aksı değişecek ve günlük ihtiyaçların karşılandığı küçük çarşı ile Zühtüpaşa İlkokulu boyunca uzanan hat ana yaya eksenine olacaktır. Böylelikle Kızıltoprak'ta yer alan tarihi istasyon yapıları cazibesini yitirecek, yayalardan bütünüyle soyutlanacaktır (bkz. Şekil 47-Şekil 48).

Rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri koruma kurulunun 09.05.2013 gün ve 1203 sayılı kararınca onaylanan Kızıltoprak Tren İstasyonu'nun bekleme salonu, Söğütluçeşme İstasyonunun İnşaatı bitinceye kadar geçici olarak TCDD sosyal tesisi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 49 - Kızıltoprak Yolcu Binası

Kızıltoprak Yolcu Binası çalışma alanındaki diğer yolcu binaları ile karşılaştırıldığında oldukça bakımlı durumdadır. Koruma kurulunun kararıyla¹ “...parseldeki istasyon binalarının basit bakım ve onarım çalışmalarının KUDEB denetiminde yapılabileceği...” belirtilmiş olup; istasyon binası, lojman binası, gişe sundurması ve tuvalet olarak kullanılan müştemilatın, 2011-2012 yıllarında bakım ve onarımı yapılmıştır. 2 yıl süren çalışmalar şu işleri kapsamıştır:

- Tüm yapıların çatı tamiri ve tahkimi,
- Ana binadaki eli böğründe kilerin tamir ve takviyesi,
- İzolasyon malzemesi olarak kullanılmış olan kömür tozunun kaldırılması ve yerine 8cm'lik cam yünü uygulaması,

¹ 15.10.2010 gün ve 2864 sayılı karar

- Ana binanın demiryoluna bakan cephesindeki kontrplaktan yapılmış imitasyon alınlığının sökülmesi ve alınlığının özgün malzemeye uygun olarak ahşaptan yeniden imal edilerek yerine takılması,
- Tuvaletin kontrplaktan yapılmış işlemeli pencereleri sökülmesi ve özgün malzemesine uygun olarak ahşaptan yeniden imal edilerek yerine takılması,
- Tüm yapılarda kiremit altı izolasyonun membran malzemeye nazaran daha az yanıcı bir malzeme ile değiştirilmesi,
- Tüm binalarda çürüyen saçak altı alın tahtalarının sökülerek özgün haline uygun olarak yeniden imal edilmesi,
- Tüm binalarda plastik çatı dereleri ve yağmur oluklarının sökülerek çinko levhadan imal edilen yenileri ile değiştirilmesi,
- Ana bina ve lojman binasında kapı ve pencerelerin boya raspalarının yapılmasının ardından çürüyen bölgelerin tespit edilmesi, gerekli tamiratların yapılması, tamamı çürüyen kapı ve pencerelerin aslına uygun biçimde yeniden imal edilmesi,
- Ana binanın ve lojman binasının sıvalarında gerekli yerlere raspa uygulanarak sonrasında sıva tamiri yapılması,
- Tüm binaların TCDD'nin standart rengi olan sarıya boyanması,
- Yolcu binası ve lojman binasındaki özensiz demir parmaklıkların kaldırılarak yolcu binasında lokmal demir parmaklık, lojman binasından ise işlenmiş demir ferforje parmaklık ile değiştirilmesi,
- Ana binayı alt geçit çıkışına bağlayan alanda beton parke taşları sökülerek andezit taşı ile kaplanması,
- Ana binanın gişe bankosu bölümündeki koyu renk granitlerin sökülerek yerlerine beyaz Marmara mermeri konulması (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi).

Yukarıda bahsi geçen kapsamlı bakım ve onarım sonrasında istasyon yapılarında strüktürel bir soruna rastlanmamıştır. Diğer istasyonlardan farklı olarak Kızıltoprak yolcu binası kanopisi onarım sırasında sökülmüş ve sonrasında yapıda açılan boşluklara gerekli tadilat uygulanmıştır. Onarım sırasında takılan lokmal demir parmaklıklar ise yapı ile uyumsuz bir görüntü sergilemektedir.



Şekil 50 - Kızıltoprak İstasyonu lojman yapısı ve yaya alt geçidi

Lojman binası da yolcu binası gibi bakımlı durumdadır. Ancak yapının zemin katında yer yer rutubetlenme görünmektedir. Lojman binasının Haydarpaşa yönünde kalan ahşap gişe sundurmasında ise boya kavlaması mevcuttur.

Hattın tamamlanmasının ardından yapıların oldukça yakınından geçmesi düşünülen güvenlik duvarı ve ses bariyeri, yapıların hat ile bağlantısını tamamıyla koparacaktır. Yukarıda da bahsedildiği gibi projede tarihi yaya altgeçidinin yıkılarak doldurulması planlanmaktadır. Oldukça yoğun olarak kullanılan yaya alt geçidinin de kaldırılmasıyla istasyon yapılarının sistemin dışına itilmesi ve kamu kullanımından uzak yalnızca TCDD personeline hizmet veren yapılara dönüşmesi kaçınılmaz olacaktır.

5.1.1.2. Feneryolu

Feneryolu İstasyonu, İstanbul II. Numaralı KTVKK'nun 31.03.2004 gün ve 6910 sayılı kararı ile tescil edilmiş ve 11.11.2009 gün ve 2136 sayılı kararı ile koruma grubu I olarak belirlenmiştir.

Marmaray projesi Cr3 sözleşmesi kapsamında, Feneryolu'nda peronların yıkılacağı, ancak yolcu binasının olduğu gibi korunacağı söylenmekle beraber CR sisteminin bir parçası olmayacağı da vurgulanmaktadır. Yeni yapılacak A tipi yolcu binasının, tarihi yapının doğusunda, demiryolu hattı ile çağdaş olan Feneryolu Karayolu Alt Geçidi'nin üst kısmında inşa edilmesi öngörülmektedir. Ayrıca, inşa edilecek olan T3 hattı, tarihi -yolcu binasının demiryolu hattına bakan kanopisinin altından geçecek olup kanopi koruma kurulu onayı ile sökülüştür.¹

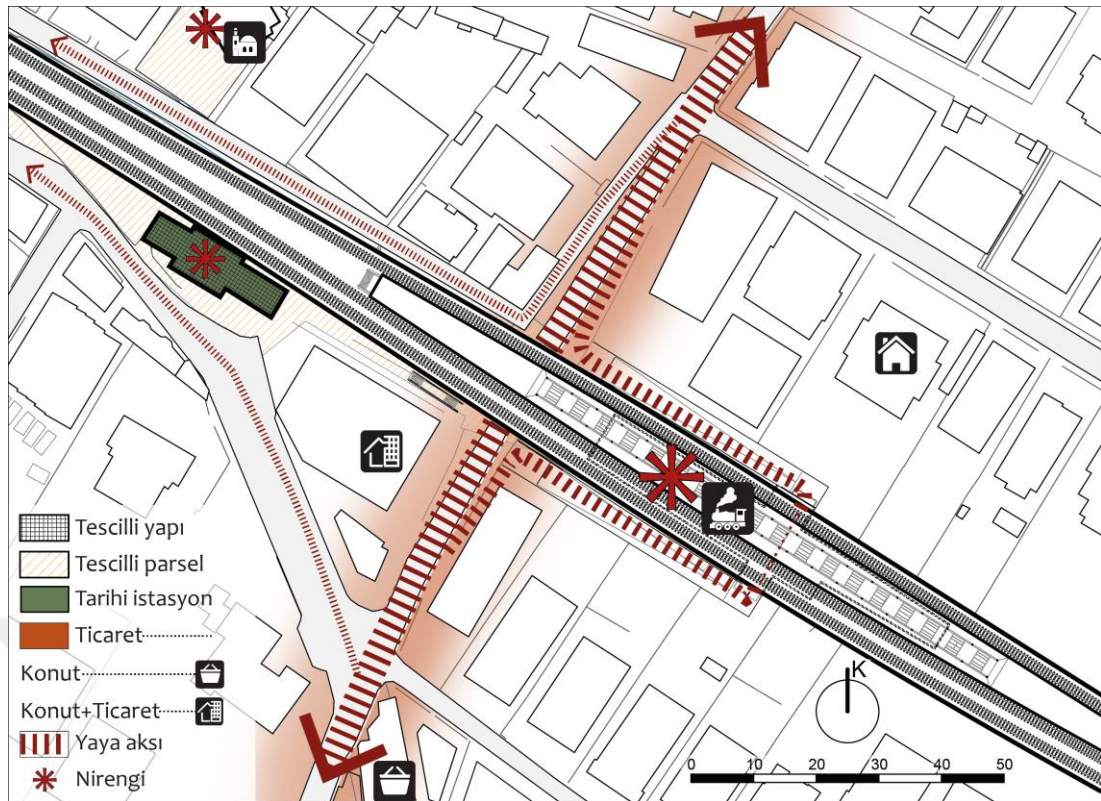
¹ 1 İstanbul V Numaralı Koruma Bölge Kurulu'nun 14.06.2012 gün ve 599 sayılı kararı ile

CR3 projesi kapsamında, rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri koruma kurulunun 27.12.2012 gün ve 897 sayılı kararınca onaylanmış olan Feneryolu Tren İstasyonu'nda yer alan tarihi yaya alt geçidinin yıkılarak doldurulması planlanmaktadır.¹ Demiryolu hattı ile çağdaş olan alt geçidin kapatılmasıyla, Fenerli Ahmet Sokakta yer alan Recai Yahya Camii ile Feneryolu çarşısı arasındaki organik bağ da kopartılmakta, yolcu binası ise yalnızca tek bir sokaktan ulaşılır hale gelmektedir (bkz.Şekil 51-Şekil 52).



Ancak mevcutta yoğun olarak kullanılan yaya aksı varlığını sürdürecektir, yeni yapılacak istasyon bu aksa entegre olacaktır. Tarihi yolcu binası ise inşa edilecek güvenlik duvarı ve ses bariyeri ile birlikte demiryolundan tamamen yalıtılarak yalnızca Feneryolu Hat Boyu Sokağı'ndan ulaşılır hale gelecektir.

¹ Koruma kurulu 27.12.2012 gün ve 893 sayılı kararıyla Feneryolu Yayayolu Alt Geçidi'ne ilişkin rölövenin bilgi için dosyasında saklanması uygun bulmuştur.



kırılmalar / kopmalar bulunmasının yanı sıra; raspa, sıva tamiri ve dış cephe boyası da uygulanamamıştır. Onarım sonrasında yapının lojman olarak kullanılan bölümlerinin kapı ve pencerelerine takılan lokmalık parmaklıklar, yapı ile uyumsuz bir görüntü sergilemektedir.



Şekil 53 - Feneryolu istasyonu ve tarihi yaya alt geçidi

Marmaray projesinin tamamlanması sonrasında, Feneryolu’nda mevcut yapılarla yeni yapılacak olan istasyon tesislerinin yakınlığı sebebiyle, yeni istasyonun konkorsundaki yetersiz alanlara tamamlayıcı olarak işletmecilik faaliyetlerini destekleyici hizmetlere yönelik kullanılmasının mümkün olacağı söylenilmektedir (TCDD 1. Bölge Müdürlüğü). İşletmeyi destekleyici fonksiyonlar göz önünde bulundurulduğunda, Feneryolu İstasyonu ile ilgili tasarrufun da, istasyon yapısının kamusal mekân olarak kullanımını desteklemediği görülmektedir.

5.1.1.3. Göztepe

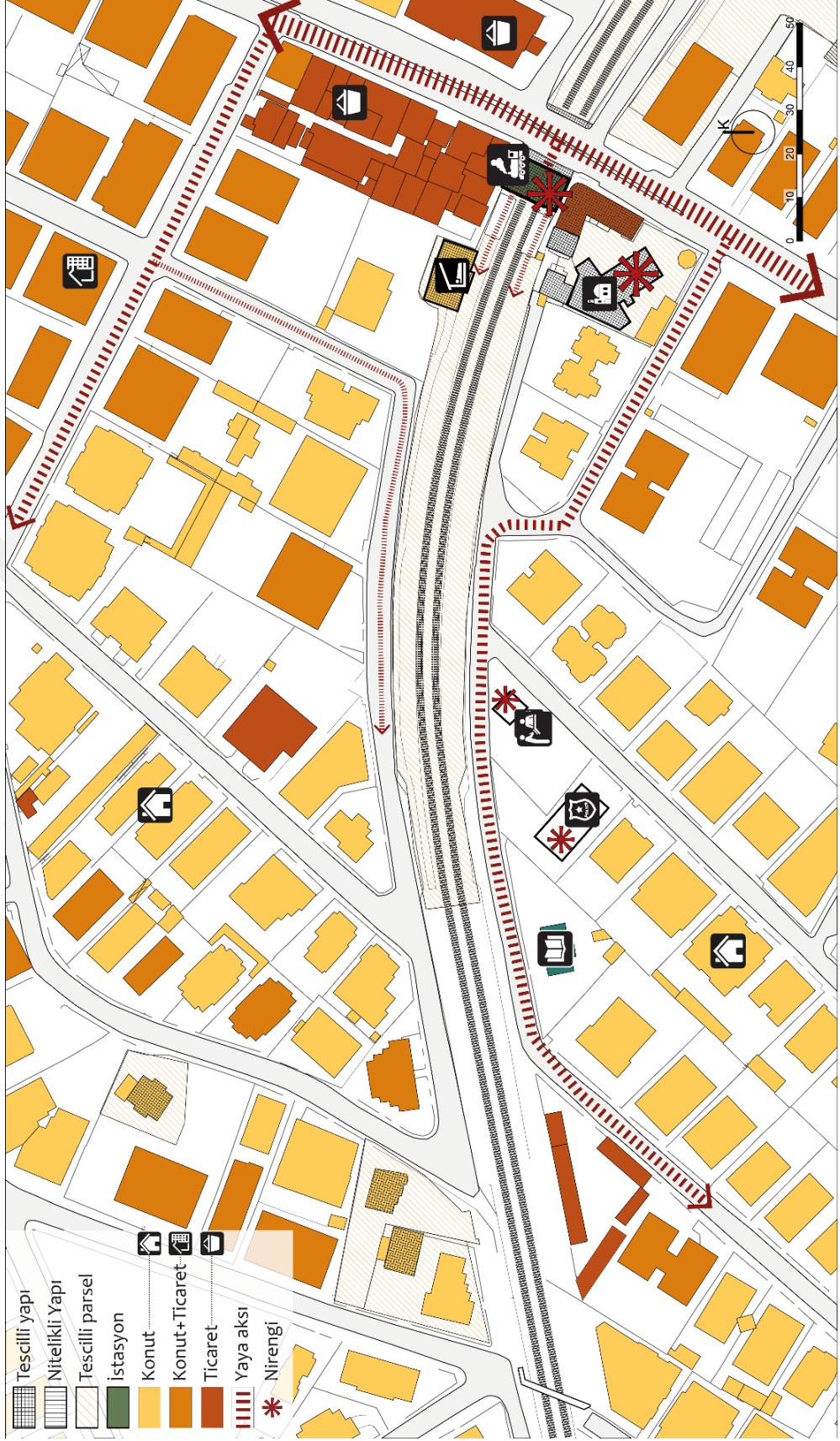
Göztepe İstasyonu, İstanbul II. Numaralı KTVKK'nun 29.02.1988 gün ve 6910 sayılı kararı ile tescil edilmiş ve 11.11.2009 gün ve 2136 sayılı kararı koruma grubu I olarak belirlenmiştir. Göztepe İstasyonu'nun kuzey batısında yer alan, günümüzde lojman olarak kullanılan eski istasyon yapısı ise 13.07.2005 gün ve 6910 sayılı kararı ile tescillenmiştir.

Marmaray projesi Cr3 sözleşmesi kapsamında, Göztepe'de istasyon ve peronların yıkılacağı, ancak yolcu binasının olduğu gibi korunacağı söylenmekle beraber CR sisteminin bir parçası olmayacağı da vurgulanmaktadır. Mevcut Göztepe İstasyonu güzergâhın dairesel kesiminde (kurpta) yer aldığı için, yeni istasyon binasının yolcu güvenliği açısından aynı yerde yapılmasının mümkün olmadığı belirtilmektedir. Yeni yapılacak B tipi istasyon binasının, tarihi yapının yaklaşık olarak 350 m batısında, hattın düz olduğu bir kesimde inşa edilmesi öngörülmektedir. İnşa edilecek üçüncü hat dolayısıyla tarihi Göztepe yolcu binasının askıya alınarak köprü'nün genişletilmesi ve Göztepe yolcu binasının güney kesiminde yer alan perona inen merdivenlerinin yıkılması planlanmaktadır (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü). Tarihi Göztepe İstasyonu'nun rölöve ve restitüsyon projeleri koruma kurulu tarafından onaylanmış¹ olup tarihi yapıyı koruma yöntemine dair teknik rapor ve restorasyon projesi hazırlanmaktadır. Projenin koruma kurulu onayını takiben uygulamaya başlanacaktır (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi).

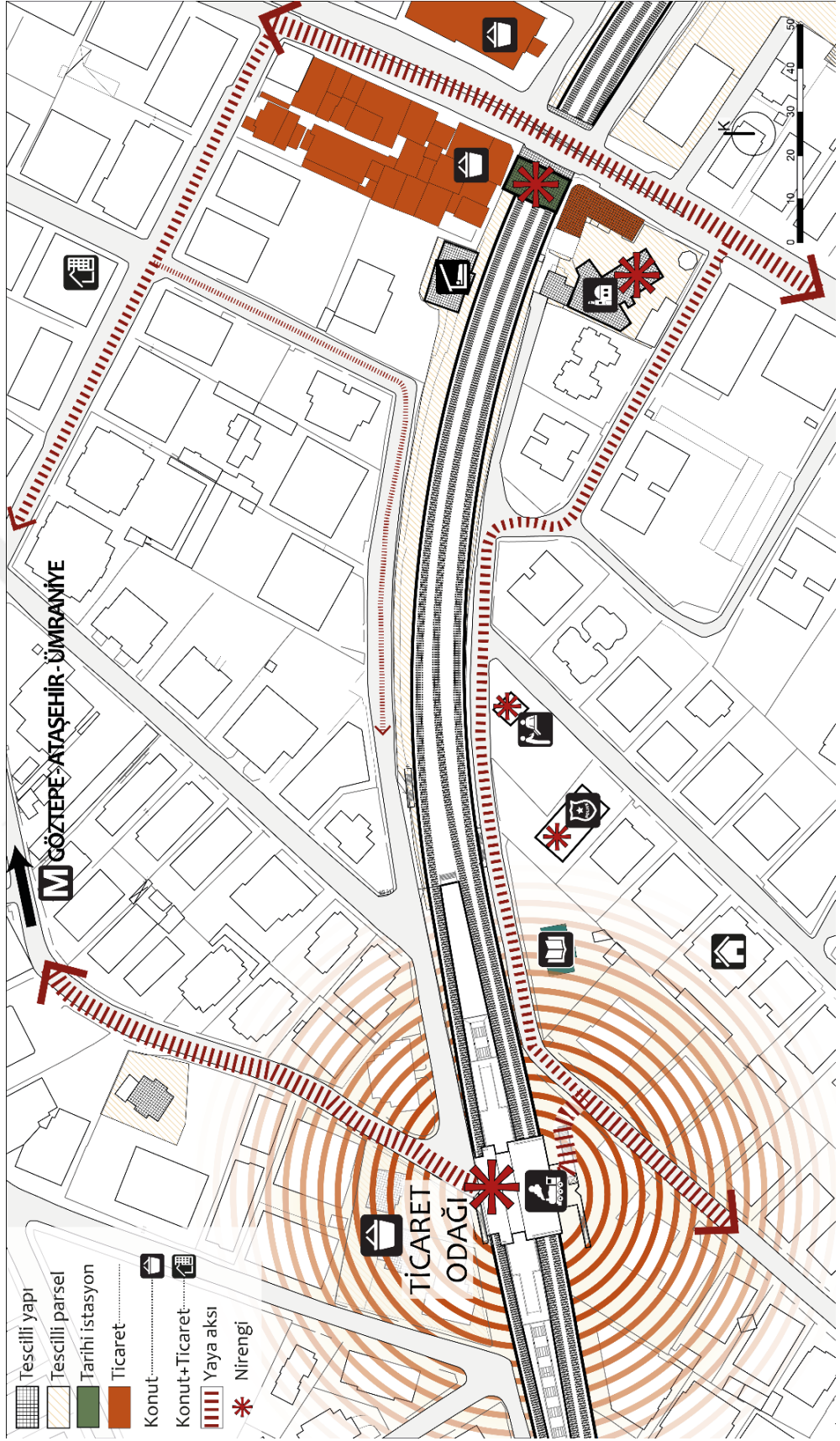
Yeni Göztepe İstasyonu'nun, inşasına başlanacak olan ve 2019 yılının sonuna kadar tamamlanması ön görülen Göztepe - Ataşehir - Ümraniye Metro Hattı durak noktası olması planlanmaktadır (URL-25, URL-26).

İki hattın buluşma noktası olacak Göztepe İstasyonu'nun 350 m batıya kaydırılmasıyla beraber yapılacak yeni istasyonun etkisiyle, Bağdat Caddesi ve Fahrettin Kerim Gökay caddesine bağlayan akslarda, 2012 de hazırlanmış olan Nazım İmar Planı'nda görünmemekle birlikte, yeni bir ticari aksın oluşumu olasıdır (bkz. Şekil 54-Şekil 55).

¹ Göztepe Yeni İstasyon yapısının rölövesi 13.07.2005 gün ve 430 sayılı karar ile restitüsyonu ise 03.02.2010 gün ve 2312 sayılı karar ile uygun bulunmuştur.



Şekil 54 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Göztepe istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 55 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Göztepe istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Göztepe eski ve yeni istasyon yapılarının içerisine girilememiştir. Göztepe Yeni İstasyon binasını dışından yapılan tespitlerde, kuzeybatı cephesinde rutubetlenme ve 2 bacada kısmen tahribat görülmüştür. Yine aynı cephede sıvaların büyük parçalar halinde kâgir duvardan tamamen ayrıldığı bölgeler bulunmaktadır. Yapı genelinde sıva dökülmesi; pencere – kapı söveleri, kat silmeleri ve silmelerin üzerinde yer alan süslemeler de bozulma ve kopmalar görülmektedir. Yapının oturduğu köprü demirlerinde paslanma, yapının mansart çatısında ise yer yer açılmalar sonucu çürüme başlamıştır. Yapı günümüzde tamamen terkedilmiş durumdadır.



Şekil 56 - Göztepe İstasyonu

Göztepe yer alan ve günümüzde lojman yapısı olarak kullanılan eski istasyon binasında ise strüktürel bir soruna rastlanmamış olup basit onarıma ihtiyaç duyulmaktadır. Yapının zemin katında sıva ve boya dökülmesi, lokal olarak yosunlanma ve kararma mevcuttur. Bina genelinde boya bozulması, küpeşelerde çürüme ve yataydan sapma, saçak altı kaplamaların çürüme görülmektedir. Ayrıca yapının bir bacasında düşeyden sapma olmakla birlikte, kuzey cephesinde yer alan giriş saçağında malzeme eksilmesi olmuş; güney cephesinde ise balkonun payandalarında çürüme ve çürümeye bağlı yerinden oynama meydana gelmiştir. Yapının cephesinde bulunan çok sayıda kablo, çanak anten ve tesisat boruları cepheyi karmaşık göstermektedir.



Şekil 57 - Göztepe lojman binası (eski yolcu binası)

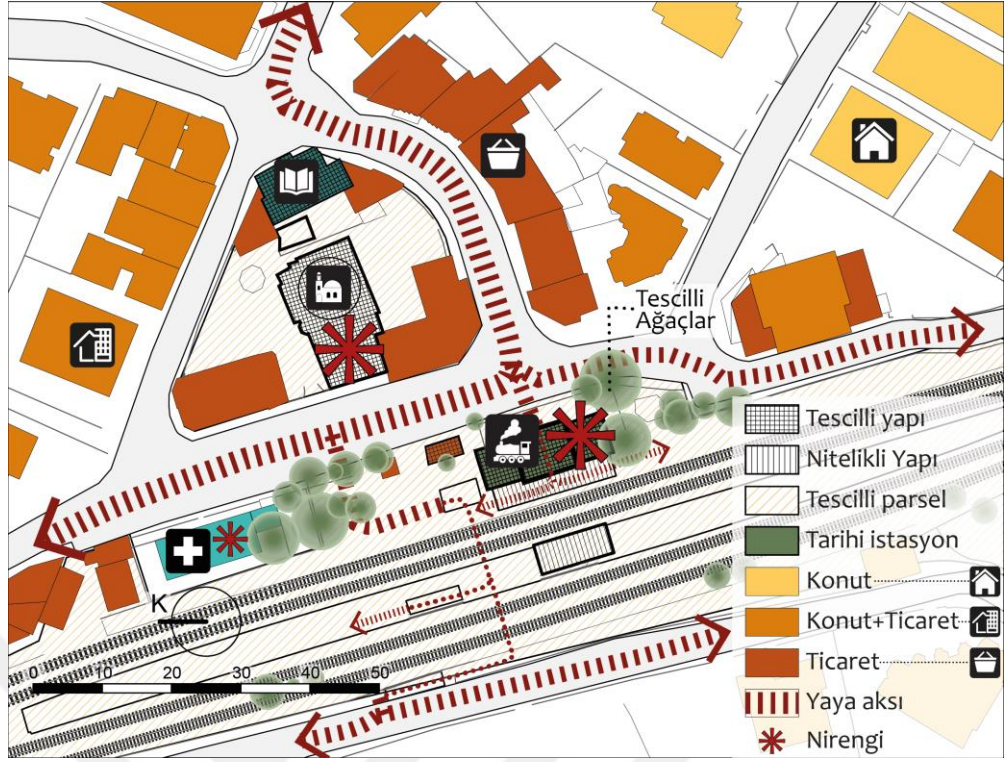
TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nden alınan bilgiye göre, Göztepe İstasyonuna işlev verilebilmesine yönelik etüt ve değerlendirme çalışmalarına, koruma kurulunun kararı doğrultusunda yapılacak çalışmaların tamamlanmasına müteakip başlanacaktır.

5.1.1.4. Erenköy

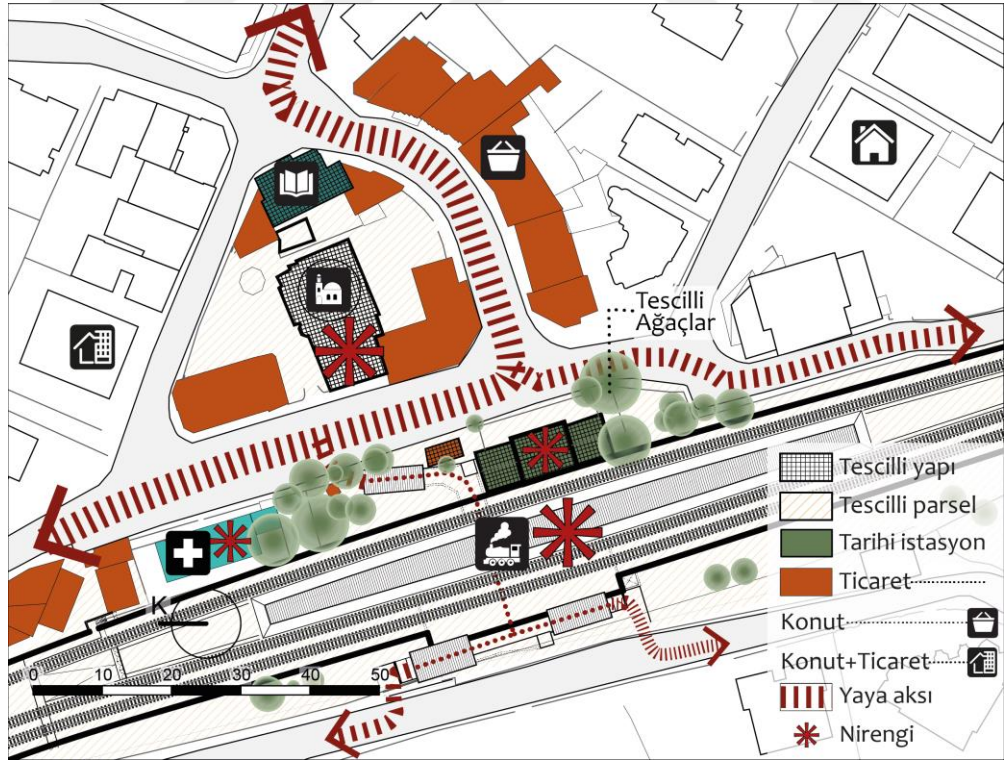
Erenköy İstasyonu ve istasyon meydanında yer alan tüm ağaçlar anıt ağaç olarak koruma kurulunun¹ 10.11.1979 gün ve 11609 sayılı kararı ile tescillenmiştir. Çalışma alanında yer alan tescil edilmiş ilk istasyon olma özelliğini taşıyan Erenköy İstasyonu, İstanbul V Numaralı KTVKK'nun 15.10.2010 gün ve 2864 sayılı kararı ile I. grup kültür varlığı olarak belirlenmiştir.

Marmaray projesi CR3 sözleşmesi kapsamında, Erenköy'de peronların yıkılacağı, ancak yolcu binasının olduğu gibi korunacağı söylenmekle beraber CR sisteminin bir parçası olmayacağı da vurgulanmaktadır. A tipi olarak yeni inşa edilecek istasyonun perona çıkış merdivenlerinin tarihi yolcu binasının hemen yanına yapılması öngörülmektedir. Sözleşmede yükleniciden, yeni istasyon girişlerinin tescilli anıt ağaçları koruyacak biçimde tasarlayarak inşa etmesi istenmiştir (bkz. Şekil 58-Şekil 59).

¹ Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksel Kurulu



Şekil 58 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Erenköy istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 59 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Erenköy istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Tarihi yolcu binasının özgün olan kanopisi, inşa edilecek üçüncü hat dolayısıyla sökülüştür. İstanbul V numaralı KVKBK diğer istasyon kanopilerinin sökülmesinde bir sakınca görmemişken, Erenköy İstasyonundaki kanopi ekletisinde, onaylı restorasyon projesine göre uygulama yapılabileceğini belirtmiştir.¹ Ancak 2014 yılının Mayıs ayında restorasyon projesi müellifi, istasyon kanopisinin kendi bilgisi dışında söküldüğü ve saklanması gereken nitelikli eklerin bulunamadığı bilgisini müşavir firmaya iletmiştir. Yüklenici konu ile ilgili uyarılmış, ancak yapılan tüm araştırmalara rağmen kaybolan parçaların bulunması hususunda bugüne kadar herhangi bir gelişme sağlanamamıştır (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi).



Şekil 60 - Erenköy İstasyonu fotoğrafı (1935-1945) ve dökme demir istasyon kanopisinin detayı (URL-27; İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi)

Önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi banliyö sisteminde demiryolu, Erenköy’de ortalarından geçen bir peron ile ayrılan 4 hattan oluşmaktaydı. Banliyö trenleri ise bu peronun doğusunu kullanıyorlardı. Yeni istasyonun, tarihi yolcu binasının hemen yanında inşa edilecek olması ve 3. hat için hâlihazırda yeterli yer olmasına karşın Erenköy istasyonunun CR sisteminin dışında bırakılarak köhnemeye terkedilmiş olması anlaşılabilir bir durumdur.²

CR3 projesi kapsamında yapılan yıkımlarda, orta peronda yer alan ve yolcu binasıyla uyumlu olarak yapılmış olan yolcu bekleme bölümü de kaldırılmıştır.

¹ 27.12.2012 gün ve 901 sayılı karar ile

² Eski istasyonun peronlar arası mesafesi 28,5 m iken, yeni istasyonda 26 m’lik mesafenin yeterli olduğu görülmektedir (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü; 2007 tarihli hâlihazır harita).



Şekil 61 - Erenköy İstasyon binası ve yolcu bekleme bölümü (URL-28)

2012 yılının Eylül ayında Maltepe, Erenköy, Suadiye, Bostancı ve Küçükyalı tren istasyonlarının tadilat edilmesi işi ihaleye çıkarılmış; Aralık ayında ise ihale sonuçlanarak yükleniciye 150 gün süre verilmiştir (URL-29). Erenköy İstasyonu'nun bakım ve onarımının gerçekleşip gerçekleşmediği ile ilgili herhangi bir veriye ulaşılamamış olmasına karşın yapılan gözlemler neticesinde ve aynı dönemde basit onarımdan geçen Kızıltoprak ve Feneryolu İstasyonları ile karşılaştırıldığında Erenköy'de tadilat çalışması yapılmadığı düşünülmektedir.

Erenköy İstasyonu'nun içerisine girilememiş; ancak yapının dışından yapılan tespitlerde, yapının zemin katında rutubetlenmeye bağlı lokal sıva dökülmelerine; kat silmelerinde boya bozulması, kararma ve kopmalara; furuşlarda ise çürümeye rastlanmıştır.



Şekil 62 - Erenköy İstasyonu

Yapının güney cephesinde camlardan birinin kırık olması sebebiyle yapı dış etmenlere maruz kalmaktadır. Cephelerde çok sayıdaki kablo, anten, klima ünitesi ise yapının algılanmasını güçleştirmektedir.

Rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri 27.12 2012 gün ve 898 sayılı karar ile onaylanmış olan istasyonun, tarihi kanopisinin sökümü sırasında yapıya ciddi ölçüde hasar verilmiştir. Kanopinin yapı ile birleştiği noktalarda çatlaklar oluştuğu ve yer yer duvar bütünlüğünün bozulduğu görülmektedir. Bu bölgeleri yağmur suyu ve rüzgârdan korumak için ise herhangi bir önlem alınmamıştır.



Şekil 63 - İstasyon kanopisinin sökümü sonrasında yapıda oluşan hasar

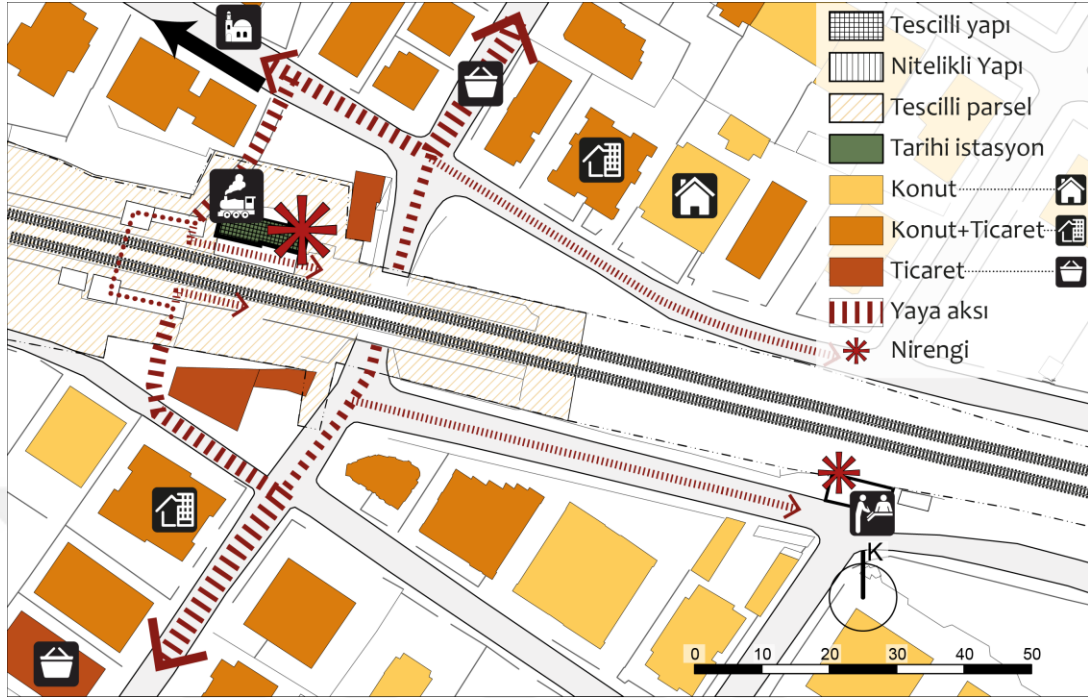
Günümüzde istasyonun yolcu bekleme salonu ve idareye ayrılmış odaları boşaltılmış olmasına karşın binanın lojman olarak kullanılan kısımların işlevlerini sürdürmektedir. Marmaray projesinin tamamlanması sonrasında, Erenköy İstasyonu’nun, Feneryolu İstasyonu’nda da olduğu gibi, mevcut yapılarla yeni yapılacak olan istasyon tesisini yakınlığı sebebiyle yeni istasyonun konkorsundaki yetersiz alanlara tamamlayıcı olarak işletmecilik faaliyetlerini destekleyici hizmetlere yönelik kullanılması düşünülmektedir (TCDD 1. Bölge Müdürlüğü). Dolayısıyla ön görülen işlevin istasyon yapısının kamusal mekân olarak kullanımını desteklemediği görülmektedir.

5.1.1.5. Suadiye

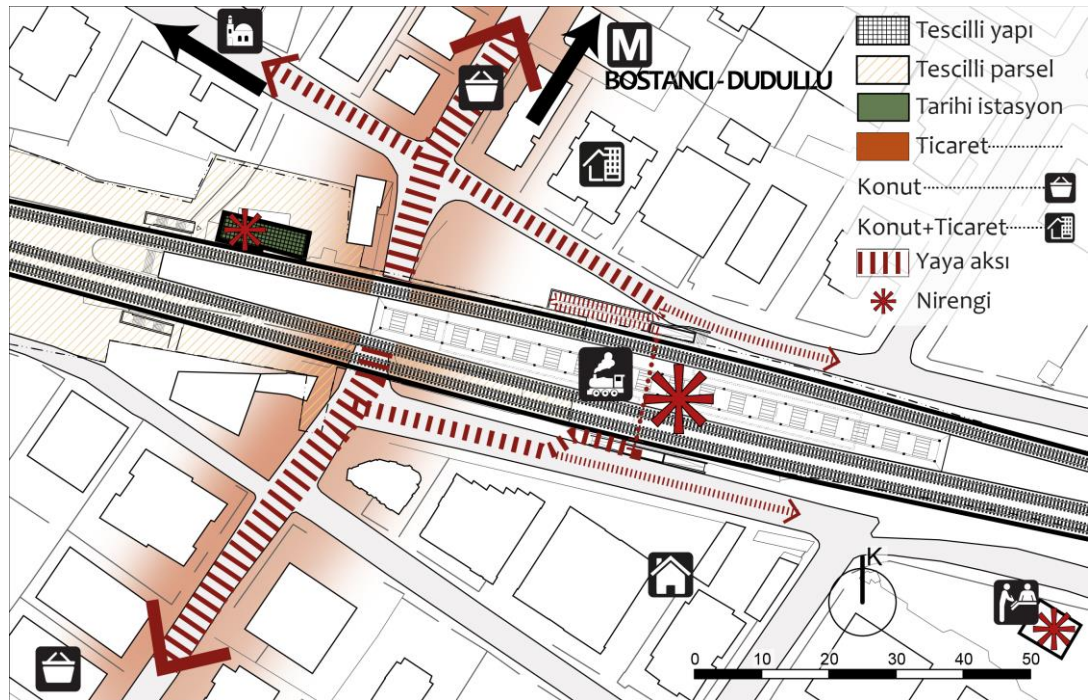
Suadiye İstasyonu, İstanbul II. Numaralı KTVKK’nun 31.03.2004 gün ve 6910 sayılı kararı ile tescillenmiş ve 15.10.2010 gün ve 2864 sayılı kararı ile I. grup kültür varlığı olarak belirlenmiştir. Marmaray projesi Cr3 sözleşmesi kapsamında, Suadiye’de peronların yıkılacağı, ancak yolcu binasının olduğu gibi korunacağı söylenmekle beraber CR sisteminin bir parçası olmayacağı da vurgulanmaktadır. İnşa edilecek T3 hattı dolayısıyla istasyon yapısının hat cephesinde bulunan istasyon kanopisi, koruma kurulunun da onayıyla sökülüştür.¹ A tipi olarak inşa edilecek olan yeni yolcu binası,

¹ İstanbul V Numaralı KVKBK’nun 27.12.2012 gün ve 901 sayılı kararı ile

tarihi istasyonun doğusunda, yeni inşa edilecek perona çıkış merdivenleri ise tarihi yapıya 100 m mesafede yer alacaktır (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü).



Şekil 64 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Suadiye istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 65 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Suadiye istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Mevcut Suadiye tren yolu alt geçidinin kaldırılmasıyla yayalar Ayşeçavuş Caddesi'ni Bağdat Caddesi'ne bağlayan ve araç ağırlıklı kullanılan alt geçidi kullanmaya mecbur bırakılacak; tarihi Suadiye İstasyonu'na ise tek bir sokaktan erişim sağlanabilecektir.. Ayrıca Suadiye'nin 2019 yılında tamamlanması ön görülen Dudullu - Kayışdağı - İçerenköy - Bostancı Metro Hattı'nın da durak noktası olması sebebiyle yeni yapılacak istasyon daha geniş bir kitlenin kullanımına hizmet edecektir. (URL-26). Söz konusu akstaki yoğunlaşmanın Suadiye'nin çehresini değiştirmesi ise kaçınılmazdır (bkz.Şekil 64-Şekil 65).

Suadiye İstasyonu'nun rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri 2012 yılı içerisinde onaylanmış; aynı yıl istasyonun tadilat edilmesi de kapsayan bir ihale düzenlenmiş; ancak bugüne kadar herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Sahada yapılan çalışmada, istasyon binasının içine girilememiş olup dışarıdan yapılan tespitlerde yapının oldukça kötü durumda olduğu görülmüştür. Yapı en büyük hasarı çatısının büyük bir kısmında kiremitlerin kırılması veya yerinden oynaması neticesinde dış etmenlere bağlı olarak almış; kiremit altı tahtaları büyük ölçüde çürümüştür. Yapının saçaklarında yer alan alın tahtalarında da aynı şekilde boya bozulması ve çürüme mevcuttur. İstasyonun kuzey cephesi, bodrum kattaki rutubetlenme ve yosunlanmaya rağmen istasyon kanopisinin sökümü esnasında zarar gören güney cephesiyle karşılaştırıldığında oldukça iyi durumdadır. Güney cephesinde sökülme sırasında geniş yüzeylerde sıva dökülmeleri ve çatlaklar meydana gelmiş; yapının köşelerinde ve pencere – kapı kenarlarında bulunan sövelerde de lokal olarak bozulmalar ve parça kopmaları olmuştur. Hat cephesinde yer alan pencere ve kapıların trapez sac ile kapatılmış olduğu ve camlarının kırılmış olduğu gözlemlenmiştir.



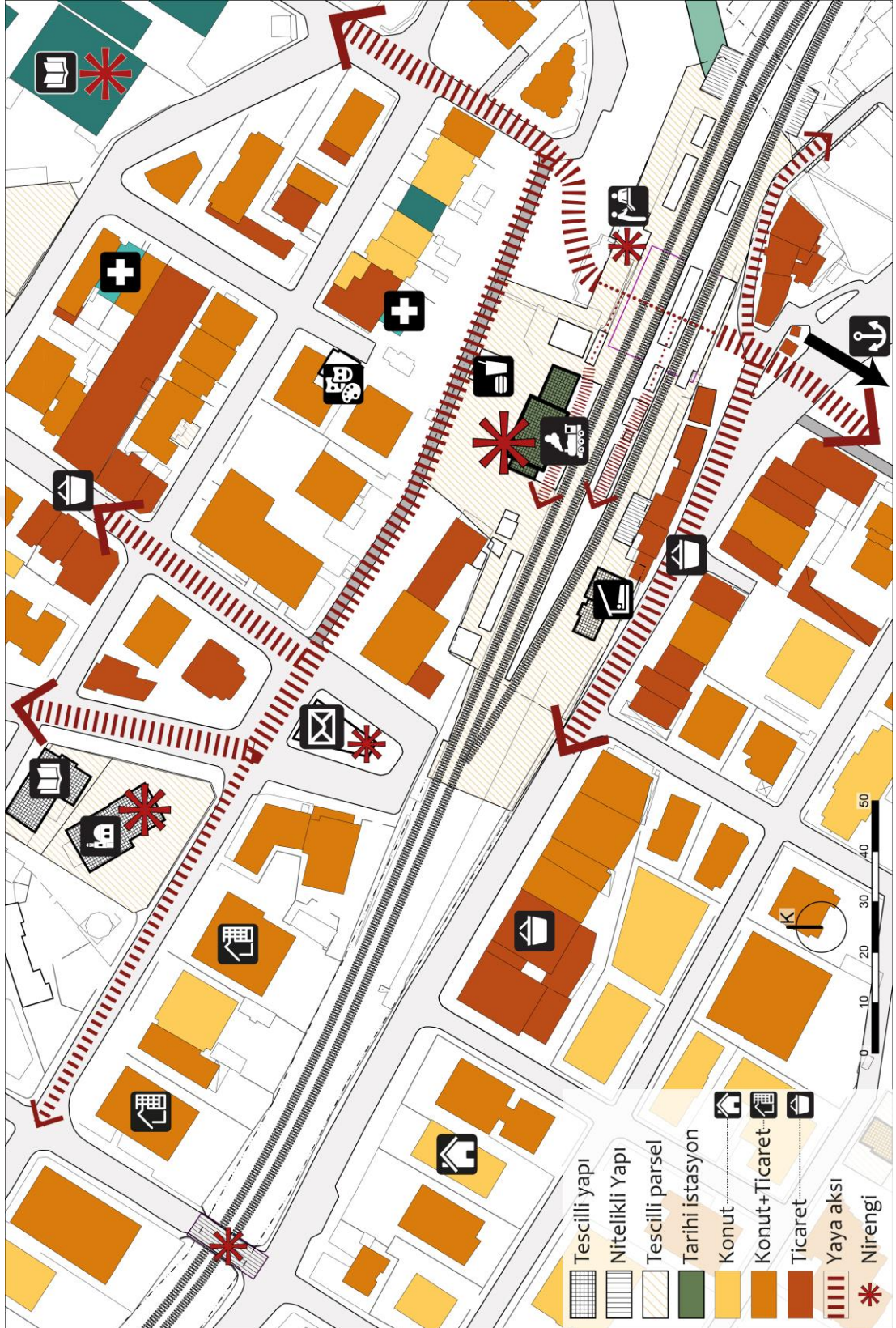
Şekil 66 - Suadiye İstasyonu

Günümüzde tamamıyla terkedilmiş durumda olan Suadiye İstasyonu, çalışma alanı içerisinde yer alan diğer demiryolu yapılarıyla karşılaştırıldığında en kötü durumda olan yapıdır. Yapı gerek çatısı, gerekse pencere ve kapılarında yer alan boşluklardan, her geçen gün yağmur, rüzgâr gibi dış etmenlere maruz kalmakta olup önlem alınmazsa kısa süre zarfında çökme tehdiyle karşı karşıya kalacaktır. TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nden alınan bilgi doğrultusunda Suadiye İstasyonu'nun da yeni yapılacak istasyon tesislerine olan yakınlığı sebebiyle, yeni yapılacak olan istasyon yapısının konkorsundaki yetersiz alanları tamamlayıcı olarak işletmecilik faaliyetlerini destekleyici hizmetlere yönelik kullanılması düşünülmektedir.

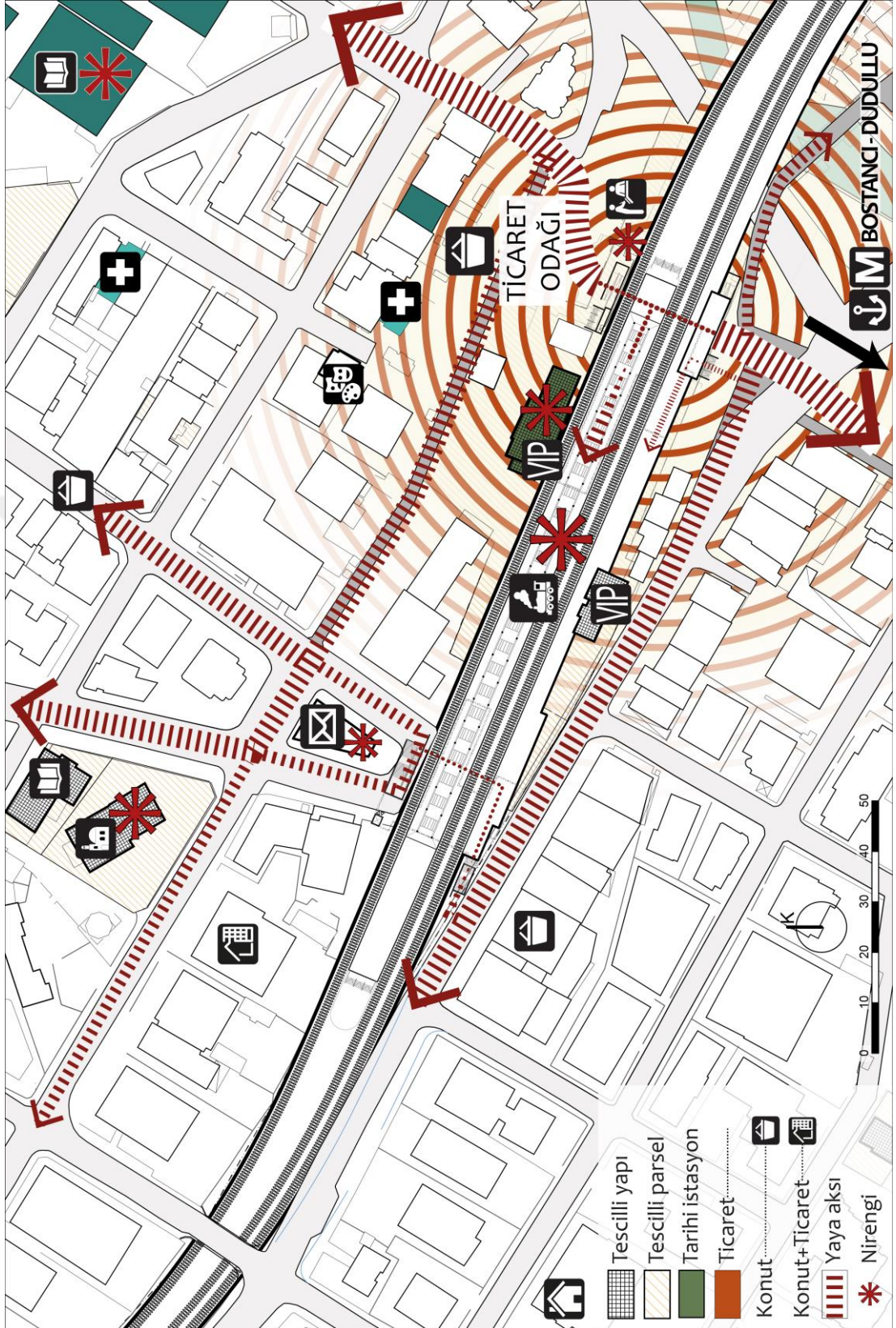
5.1.1.6. Bostancı

Banliyö sisteminde Bostancı istasyonu, bir orta peron ile ayrılan 3 hattın oluşmaktaydı (bkz. Şekil 36). Hattın kuzeyinde yer alan yolcu binası ve güneyin yer alan lojman yapısı, İstanbul II Numaralı KTVKK'nun 31.03.2004 gün ve 6910 sayılı kararı ile tescil edilmiş ve V Numaralı KTVKK'nun 15.10.2010 gün ve 2864 sayılı kararı ile I. grup kültür varlığı olarak belirlenmiştir. Lojman yapısının yanında yer alan tarihi işçi barakaları ise koruma kurulunun 07.06.2012 / 567 sayılı kararında “tescilsiz” olarak nitelendirilmektedir. Marmaray projesi Cr3 sözleşmesi kapsamında, Bostancı'daki peronların yıkılacağı, işçi barakalarının söküleceği ancak tescilli olan yolcu binası ve lojmanın olduğu gibi korunacağı söylenmekle beraber CR sisteminin bir parçası olmayacağı da vurgulanmaktadır. Yolcu binasının demiryolu hattına bakan kanopisi, inşa edilecek 3. hat dolayısıyla koruma kurulunun da onayıyla sökülüştür.¹ Bostancı'da özel tipte inşa edilecek olan yeni istasyon, hem Marmaray hattına hem de şehirlerarası trenlere hizmet verecektir. Yeni inşa edilecek perona çıkış ise meydanın istasyon meydanının batısında PTT'nin yer aldığı kısımdan ve Bostancı Yaya Altgeçidinden sağlanacaktır. (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü). İnşa edilecek olan güvenlik duvarı ve ses bariyerleri ise istasyon meydanının demiryolu ile olan organik başını tümüyle koparacaktır. Hâlihazırda denizyolu bağlantısı ile transfer merkezi konumunda olan Bostancı'nın, Dudullu - Kayışdağı - İçerenköy - Bostancı Metro Hattı'nın 2019 yılında tamamlanması ve şehirlerarası trenlerin çalışmaya başlamasıyla stratejik önemi de artacaktır (URL-26),(bkz. Şekil 67-Şekil 68).

¹ İstanbul V Numaralı KVKBK'nun 27.12.2012 gün ve 901 sayılı kararı ile



Şekil 67 - 2013 yılında Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının kapatılması öncesinde Suadiye istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 68 - CR3 aşamasının tamamlanmasının ardından oluşacak Bostancı istasyonu çevre ilişkileri (2007 hâlihazır haritası altlık olarak kullanılarak Ocak 2012 tarihli Marmaray güzergâhına ilişkin NİP, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

2012 yılının Aralık ayında rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri koruma kurulu tarafından onaylanan¹ Bostancı İstasyonu'nun, tadilat işlerine ilişkin ihale de aynı dönemde sonuçlanmış olup Bostancı istasyonunda yapılması öngörülen tadilat işleriyle ilgili her hangi bir veriye ulaşılmamıştır. Ancak, aynı dönemde basit onarımdan geçen Kızıltoprak ve Feneryolu İstasyonları ile karşılaştırıldığında Bostancı İstasyonu'nda bakım ve onarım yapılmadığı düşünülmektedir.

Sahada yapılan incelemede Bostancı Yolcu Binası'nın, lojman yapısının ve henüz sökümü gerçekleştirilmemiş olan işçi barakalarının içine girilememiştir. Dışarıdan yapılan tespitler doğrultusunda, yolcu binasının genelinde taşıyıcı sistemde bir bozulma görülmemiş; ancak yapının sövelerinde, pencere ve kapıların üzerinde yer alan kemer süslemelerinde ve kat silmeleri gibi cephe elemanların da dış etmenlere bağlı olarak yer yer bozulma ve kırılmalar saptanmıştır. Duvar yüzeylerinde ise lokal olarak sıva çatlamaları ve dökülmeleri, saçak altı kaplamaları ve alın tahtalarında ise yer yer bozulmalar ve çürümeler yer almaktadır. Cephelerde çok sayıdaki kablo, anten, klima ünitesi görüntü kirliliğine yol açmakta; istasyonun muhdes demir parmaklıkları ve istasyon çevresindeki çay bahçelerinin brandaları ise yapının tamamının algılanmasını güçleştirmektedir.



Şekil 69 - Bostancı Yolcu Binası

Niteliksiz demir parmaklıklar, kablolar tesisat gider boruları lojman binasında da mevcuttur. Strüktürel olarak sağlam durumda olduğu gözlenen lojman binasının çatısında, yer yer bitkilenme ve yosunlanma; yapının cephelerinde, sövelerinde ve kat silmelerinde ise yer yer bozulmalar görülmektedir. Ayrıca lojman binasının cephelerinde yapılan incelemeler, yapının zemin kat cephelerinin fugalı olduğu, ancak

¹ İstanbul V Numaralı KVKBK'nun 06.12.2012 gün ve 842 sayılı kararı ile

zaman içinde sıvandığını göstermektedir. Yapıldığı dönemde 2 ayrı bina olarak tasarlanan lojman yapısı ve işçi barakaları, daha sonradan inşa edilen muhdes bir kısım ile birleştirilmiştir.



Şekil 70 - Bostancı İstasyonu lojman yapısı

Günümüzde yolcu binasının bekleme salonu ve istasyon şefliğine ait odaları boşaltılmış olup yapının diğer kısımları lojman işlevini sürdürmektedir. Lojman binası da günümüzde kullanılmaktadır.

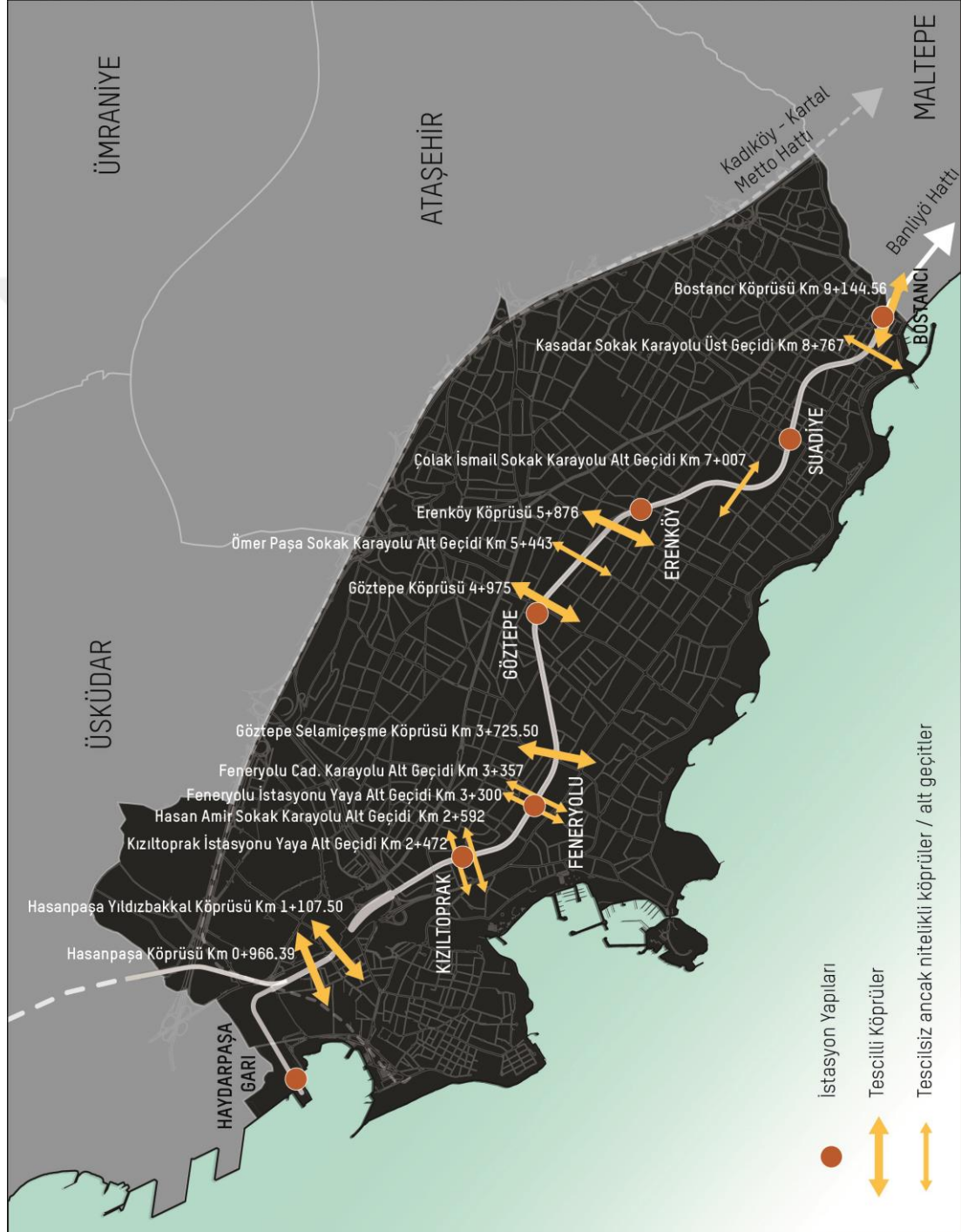
TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nden alınan bilgi doğrultusunda, Marmaray projesinin tamamlanmasının ardından, istasyonun anahat trenlerine de hizmet verecek olması sebebiyle, Bostancı İstasyonu'ndaki tarihi yolcu binası ve lojman yapısında, YHT işletme konseptine bağlı olarak idari birimler, VIP, CIP, WC, ikram hizmetleri vb. fonksiyonların yer alması planlanmaktadır. Tarihi yapıların özgün işleviyle ilişkili kullanılacak olması olumlu bulunmasına karşın, söz konusu işlevlerin yalnızca belirli zümreye hizmet verebilecek olmasının istasyon yapılarının kamusallığını zedeleyeceği düşünülmektedir.

5.1.2. Marmaray'ın hat üzerindeki tarihi köprü ve altgeçitlere etkileri

CR3 projesi güzergâhının Anadolu Yakası'ndaki bölümünde 8 adet, çalışma alanı içerisinde kalan kısımda ise 5 adet tescilli köprü bulunmaktadır. İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 09.09.2009 gün ve 2027 sayılı kararı ile tescillenen söz konusu köprüler sırasıyla:

1. Hasanpaşa Köprüsü [Km 0+966,39],
2. Hasanpaşa Yıldızbakkal Köprüsü [Km 1+107,50],
3. Erenköy Köprüsü [Km 5+876],
4. Bostancı Köprüsü'dür. [Km 9+144,56]

Göztepe Selamiçeşme Köprüsü [Km 3+725,50] ise sonrasında, koruma kurulunun 21.12.2009 gün ve 2211 sayılı kararı ile yapım tekniği, malzemesi, mimari üslubu ve detayları ile Haydarpaşa – Bağdat Demiryolu’nun bütüncül sisteminin tarihsel dokusunu yansıtan bir ünitesi olarak görülmesi sebebiyle tescil edilmiştir (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi).



Şekil 71 - Çalışma alanında yer alan tescilli / tescilsiz tarihi köprüler ve alt geçitler

Bu listede yer almamasına rağmen Göztepe Köprüsü de üzerinde bulunan istasyon yapısından dolayı tescillidir.¹



Şekil 72 - Göztepe Köprüsü

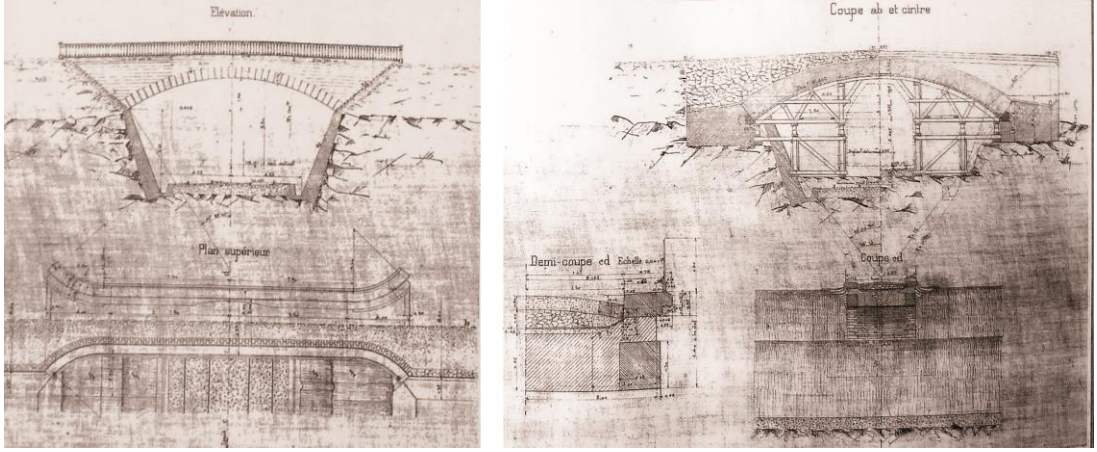
Köprülerin yapım tarihleri ile ilgili net bir veriye ulaşılamamış olmasına karşın 1909 – 1914 tarihlerinde 2 parça halinde hazırlanmış olan Bilâd-ı selâse ve Çamlıca haritalarında köprüler net biçimde okunabilmekte, bu sebeple de 20. yüzyılın ilk çeyreğinde yapılmış oldukları tahmin edilmektedir (bkz. Ek A5).

Haydarpaşa – Gebze demiryolu hattının 0+966 km’sinde inşa edilmiş olan Hasanpaşa ve 1+107,50 km’sinde inşa edilmiş olan Yıldızbakkal Köprüleri yaya ve araç geçişi için kullanılmaktadır. Köprüler kesme taştan ve geniş açıklıklı kemerden oluşmakta olup Hasanpaşa Köprüsü’ne ait 1912 tarihli uygulama çizimleri bulunmaktadır.



Şekil 73 - Hasanpaşa ve Hasanpaşa Yıldızbakkal Köprüleri
(TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Arşivi)

¹ İstanbul II. Numaralı KTVKK’nun 31.03.2004 gün ve 6910 sayılı kararı ile



Şekil 74 - Compagnie Générale d'Exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe şirketine bağlı mühendislerce hazırlanan, 1912 yılına ait yaya ve araç geçişi için tasarlanmış Hasanpaşa Köprüsü'nün uygulama çizimleri (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi)

Göztepe Selamiçeşme köprüsü, hattın 3+724,5 km'sinde, araç ve yaya köprüsü olarak inşa edilmiştir. 1980'li yılların ikinci yarısında, köprü'nün batısında yeni bir otoyol köprüsünün inşa edilmesi ile birlikte önemini yitirmiş; kagir ayakların yanlarındaki rampa dolguları boşaltılmış, üzerine eklenen çelik konstrüksiyon merdiven ile birlikte yalnızca yaya köprüsü olarak hizmet vermeye başlamıştır. Rampa dolguları, demiryolunun iç kısmına bakan taşlar çokgen formlu kesme taş iken dışa bakan yüzeylerin moloz taş olarak inşa edilmiş olmasından anlaşıldığı gibi 1914 ve 1930 yılların haritalarında da rahatça görülebilmektedir. (bkz. Ek A5-A6) Günümüzde köprü'nün kagir ayakları, gövdesi ve taş bordürleri özgünlüğünü korumuş; ancak köprü'nün zemin kaplaması karo mozaik ile değiştirilmiştir. Köprü günümüzde Gülden Sokak ve Pazaryolu Sokağı birbirine bağlamaktadır.



Şekil 75 – Göztepe Selamiçeşme Köprüsü

Günümüzde Erenköy'ün kuzey – güney doğrultusundaki ana ulaşım aksı olarak kabul edilen Ethemefendi Caddesi, Erenköy Köprüsü üzerinden demiryolu hattını

geçmektedir. Diğer tescilli köprülerle çağdaş olduğu düşünülen Erenköy Köprüsü, kuzeydoğu – güneybatı aksında kurulu 18.09 m üzengi açıklığına sahip bir basık kemer üzerine inşa edilmiştir. Köprü'nün bordür ve tretuvar taşlarının büyük bir kısmı özgündür (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi). Köprü'nün zemini ise asfalt ile kaplanmıştır.



Şekil 76 - Erenköy Köprüsü

Bostancı Köprüsü, Çamaşırcı Deresi üzerinden Haydarpaşa – Pendik demiryolu hattının geçişini sağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Kuzeybatı – güneydoğu yönünde konumlanmış olan köprüye dönem içinde ihtiyaca bağlı olarak 2 peron ilave edilmiş; 3. bir peron ihtiyacı duyulduğunda ise köprü'nün yanına çelik konstrüksiyona sahip ikinci bir köprü inşa edilmiştir. Dere ıslah çalışmaları sırasında köprü ayaklarının kenarlarına su tahliye kanalları ve Haydarpaşa yönüne de bir yürüyüş seti eklenmiştir. Yapılan tüm müdahaleler neticesinde köprü'nün dışarıdan algılanması oldukça güçleşmiştir (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi).



Şekil 77 - Bostancı nehir geçiş köprüsü (Soldaki fotoğraf (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivinden alınmıştır.)

Günümüzde halen kullanımda olan tescilli köprüler, Marmaray projesi kapsamında inşa edilecek üç hatlı demiryolu sisteminin yatay ve düşeydeki gabarisine uygun olmamaları sebebiyle sökülerek yerlerine proje kriterlerine uygun açıklık ve yüksekliklere sahip olan yeni köprüler inşa edilecektir (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü). İstanbul V Numaralı KVKBK, 13.04.2012 tarihinde “...Marmaray Projesinin bütünü düşünüldüğünde konunun aciliyeti, Marmaray Projesinin devamı açısından demiryolu hattının genişletme çabalarının elzem olması, kamu yararı dikkate alınarak köprülerin özgün malzemelerinin sökülerek muhafaza altına alınmasına, taşınabilecek yer ile ilgili çalışmaların ve önerilerin sunulması...” yönünde karar almıştır. Tescilli köprülerin tamamının rölöve projeleri onaylanmıştır.¹ Ancak yalnızca Hasanpaşa köprüsünün restitüsyon ve restorasyon projeleri onaylanmış; 27.08.2015 gün ve 2941 sayılı karar ile köprünün Haydarpaşa Gar Sahası içinde öngörülen alana taşınması ve özgün malzemeleri kullanılarak aslına uygun biçimde yeniden yapılması uygun bulunmuştur.

Çalışma alanı sınırları içerisinde demiryolu hattının inşa edildiği dönemde veya hemen sonrasında inşa edilmiş olan, tescilli köprüler ile çağdaş çok sayıda tescilsiz köprü ve alt geçit bulunmaktadır. Bu yapılar sırasıyla:

- Kızıltoprak İstasyonu Yaya Alt Geçidi [Km 2+472]
- Hasan Amir Sokak Karayolu Alt Geçidi [Km 2+592]
- Feneryolu İstasyonu Yaya Alt Geçidi [Km 3+300]
- Feneryolu Cad. Karayolu Alt Geçidi [Km 3+357]
- Ömer Paşa Sokak Karayolu Alt Geçidi [Km 5+443]
- Çolak İsmail Sokak Karayolu Alt Geçidi [Km 7+007]
- Kasadar Sokak Karayolu Üst Geçidi [Km 8+767]
- Bostancı Yaya Alt Geçidi'dir. [Km 9+040]

Yukarıdaki köprü ve altgeçitlerden Kızıltoprak İstasyonu Yaya Alt Geçidi, Feneryolu İstasyonu Yaya Alt Geçidi, Feneryolu Cad. Karayolu Alt Geçidi ve Kasadar Sokak Karayolu Üst Geçidi özgünlüklerini büyük ölçüde korumuşlardır. Hasan Amir Sokak, Ömer Paşa Sokak ve Çolak İsmail Sokak Karayolu Alt Geçitlerinin ise tabliyeleri betonarme ve çelik konstrüksiyon ile yeniden inşa edilmiş olmasına karşın yığma taş beden duvarları halen varlığını sürdürmektedir. Bostancı Yaya Alt Geçidi söz konusu

¹ Detaylı bilgi için bkz. Ek M – Kurul kararları

yapılar içinde, alt geçit çarşısının eklenmesi ile işlevini kaybederek en çok değişikliğe ve bozulmaya maruz kalan yapı olarak ön plana çıkmaktadır. Geçidin özgünlüğünü en çok koruyan elemanı olarak görünen taş kemerin dahi boyandığı ve üzerine betonarme bir kirişin eklendiği gözlemlenmiştir.

Bahsi geçen yapılardan yalnızca Kızıltoprak İstasyonu Yaya Alt Geçidi, Feneryolu İstasyonu Yaya Alt Geçidi, Feneryolu Cad. Karayolu Alt Geçidi ve Bostancı Yaya Alt Geçidi koruma kurulu gündemine taşınmış; yapılara ilişkin rölövelerin bilgi için dosyalarından saklanmasına karar verilmiştir.



Şekil 78 - Soldaki fotoğraf: Feneryolu Karayolu Alt Geçidi; sağdaki fotoğraf: Bostancı Kasadar Sokak Karayolu Üst Geçidi (Sağ tarafta yer alan fotoğraf İstanbul V Numaralı KVKBK arşivinden alınmıştır.)

Kurul arşivinde yapılan araştırmada, tescilli köprülerin, diğer demiryolu yapılarından hangi özellikleri ile öne çıktığı, hangi kriterlere göre seçildiğine dair herhangi bir veriye rastlanamamıştır. Yukarıda da görüldüğü gibi, kamu yararı göz önünde bulundurularak çalışmaların ivedilikle bitirilmesi istenmekte ve bunun bir sonucu olarak Haydarpaşa – Pendik hattı ile birlikte inşa edilmiş pek çok tarihi köprü ve altgeçit belgelenmeksizin yıkılma tehdidiyle karşı karşıya bırakılmaktadır.

5.2. Koruma ve yeniden işlevlendirme örnekleri ışığında Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhının kültür varlığı olarak önemi

5.2.1. Koruma ve yeniden işlevlendirme örnekleri

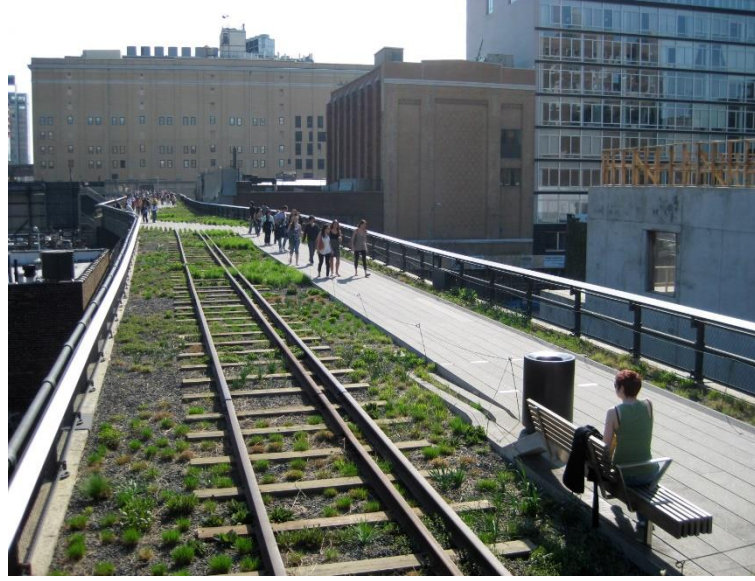
Bu kısımda, dünya üzerinde uygulanmış en bilindik yeniden işlevlendirme projelerinin yanı sıra, ölçek olarak Haydarpaşa – Gebze hattı üzerindeki demiryolu yapılarıyla ilişkilendirilebilecek yurtdışı örnekleri ele alınacaktır. Örnekler, sistem olarak koruma ve yapı ölçeğinde koruma olarak 2 başlık altında incelenecektir.

5.2.1.1. Hat ölçeğinde (Sistem olarak) koruma örnekleri

Demiryolları genellikle lineer / doğrusal peyzaj alanları olarak kabul görmektedir (Palmer & Neaverson, 1998, s. 25). Bu doğrultuda dünyanın farklı bölgelerinde, işlevi son bulmuş olan demiryolları sistem olarak ele alınarak çeşitli projelere sahne olmuştur.

High line (New york, ABD)

Batı yakasını geliştirme projesinin bir parçası olarak, depolara yük taşımak amacıyla yerden yükseltilerek inşa edilen ve 2.33 km uzunluğundaki High Line, 1934 yılında işletmeye açılmıştır. 1950’li yıllardan itibaren eyaletler arası taşımacılıktaki büyüme, demiryollarında düşüşe yol açmış; 1960’lı yıllarda hattın güney ucu yıkılmış;1980 yılına gelindiğinde ise High Line üzerindeki son tren seferi yapılmıştır. Takip eden yıllarda mülk sahiplerinin demiryolunun yıkılması için yapmış oldukları lobi çalışmalarına rağmen bölge sakinlerinin çabalarıyla demiryolu ayakta kalmış; hattın korunması ve kamusal açık alan olarak değerlendirilmesi için mücadele edecek *Friends of the High Line* isimli bir sivil toplum örgütü 1999 yılında faaliyete geçmiştir. Yöneticilerin projenin ekonomik getirisi konusunda ikna edilmesinin ardından, 2003 yılında fikir projesi yarışması açılmıştır. 36 ülkeden 720 tasarımcının katıldığı yarışmada, *James Corner Field Operations* ekibi başarılı bulunmuştur. İnsan yapımı olan ile doğal olan arasındaki dengenin kamusal mekânı yaratmasından yola çıkılan projenin ilk kısmı 2009, ikinci kısmı 2011, son kısmı ise 2014 yılında tamamlanmıştır (bkz. Ek K). High Line projesi kent belleğindeki demiryolu imgesini sürdürmekle kalmamış; kente ekolojik ve ekonomik olarak da önemli katkı sağlamış; bölgedeki gayrimenkul değerlerinde ve yaşam kalitesindeki artışı da beraberinde getirmiştir (McEntee, 2012; About the High Line).



Şekil 79 - High Line, New York (URL-30)

Coulée verte René-Dumont (Paris, Fransa)

Coulée verte René-Dumont, eski adıyla *Promenade Plantée*, Paris'in 12. bölgesinde yer alan eski bir demiryolunun üzerinde uzanan doğrusal bir parktır. 1859 yılında işletmeye açılan Vincennes hattı, Bastille Garı'nı Verneuil-l'Étang bağlayan bir demiryolu olup 1969 yılına kadar varlığını sürdürmüştür. Hattın bir kısmı mevcut bölgesel tren sistemi RER'in içine dâhil edilmiş; ancak Paris – Vincennes arasında yer alan kısım terkedilmiştir. Bölge, 1980'ler itibarıyla yeniden ele alınmış; 1984 yılında Bastille Garı yıkılarak yerine opera binası yapılmasıyla devam eden süreçte kentsel gelişme alanı olarak kabul edilmiştir.

Gelişme planında, SNCF'den satın alınan 10 hektarlık alana yayılı, Rueilly Garı ve çevresindeki mülkleri de yeniden kurgulayarak yeşil alan çevresinde şekillenen bir mahalle hedeflenmiştir. Bu doğrultuda Bastille Operası'ndan Montempoivre kapısına kadar uzanan 4.7 km'lik alanda işlevlerini kaybetmiş olan demiryolu yapılarının yeniden kullanımını da içeren proje, mimar Philippe Mathieux ve peyzajcı Jacques Vergely tarafından 1988 yılında uygulamaya konmuş ve *Promenade Plantée*'nin açılışı 1993 yılında yapılmıştır. Proje, yapıların yanında köprüler, viyadükler ve tüneller gibi farklı demiryolu mirası öğelerini kullanması ve kamusal kullanıma yönelik olması bakımından başarılı bir örnektir. SNCF'den satın alınmış Rueilly Gar binası şimdilerde, dernekler ve sivil toplum örgütlerine ev sahipliği yapmaktadır.

Coulée verte viyadükler üzerinde yer alan ilk yeşil alan olma özelliğini taşımaktadır. Günümüzde, Paris'in güneyinde yer alan *Coulée verte du sud* parisien ve kuzey

batısında yer alan *Coulée verte de Colombes* gibi benzer girişimler de bulunmaktadır (URL-31).



Şekil 80 - Coulée verte René-Dumont, Paris (URL-32)

Vias Verdes (İspanya)

Vias Verdes, yeşil yollar anlamına gelmekte olup işlevini yitirmiş olan demiryolu hatlarının yürüyüş ve bisiklet parkurlarına dönüştürülmesidir. İspanya genelinde, toplamda 7.600 kilometrelik kullanılmayan demiryolu hattı, bu bağlamda ele alınarak günümüze kadar 100'ün üzerinde parkur meydana getirilmiştir. “Vias Verdes” önemli bir turistik potansiyel olarak kabul edilmektedir (Lane , ve diğerleri, 2013, s. 59).

ABD’de benzer bir amaçla kar amacı gütmeyen bir kuruluş olan “Rails-to-Trails Conservancy” 1986 yılında çalışmalarına başlamış; kısa sürede 150.000’in üzerinde destekçiye ulaşmıştır. Kuruluş, 1400’den fazla alanda ve 32.000 kilometreyi aşkın uzunluğa sahip motorlu taşıtlara izin verilmeyen rota oluşturmuştur (Lane , ve diğerleri, 2013, s. 58).

Bu düşünce Avrupa’da çok daha küçük ölçekli olarak hayat bulmuş; İspanya’da ulusal bir teşebbüs ile demiryolu mirası yitirilmeden önce, 1993 yılında gündeme gelmiştir. Bu doğrultuda ilgili bakanlık ve ulusal iki demiryolu şirketi bir araya gelerek, işlevini kaybetmiş olan demiryolları üzerine çalışmalar yapmak üzere FFE – İspanyol Demiryolu Vakfı’nı¹ kurmuşlardır. FFE, aynı zamanda İspanyol demiryolu mirasının tespiti, restorasyonu ve korunmasından da sorumludur. Günümüzde Vias Verdes programı ile oluşturulan yaklaşık 1900 km’lik parkur, yılda 1 milyonun üzerinde

¹ Spanish Railway Foundation

Musée d'Orsay (Paris, Fransa)

19. yüzyılın son yıllarında Orléans Demiryolu Şirketi, Austerlitz garının kent merkezinden uzak olması sebebiyle, 1871 Paris Komünü döneminde ateşe verilmiş olan Orsay Sarayının kalıntıları üzerine daha merkezi bir gar inşa etmeyi talep etmiştir. 1897 yılında demiryolu şirketi Lucien Magne, Emile Bénard ve Victor Laloux olmak üzere 3 ayrı mimara başvurmuş; yapılan yarışma neticesinde Louvre ve Légion d'Honneur Saraylarının bulunduğu bölgeye daha iyi uyum sağlayan Laloux'nun projesi başarılı bulunmuştur.

Gar yapısı, oteli ile birlikte 2 senede tamamlanarak 1900 yılı Dünya Sergisi'nin açılışına yetiştirilmiştir. Dış cephesinde yer alan çelik strüktür elemanları taş cephe kaplamasıyla gizlenmiş olan gar yapısının, platformlarının da yer aldığı ana salonu, 40 eninde ve 138 metre uzunluğunda olup, üzeri yerden 32 metre yüksekliğinde bir örtü ile kapatılmıştır.



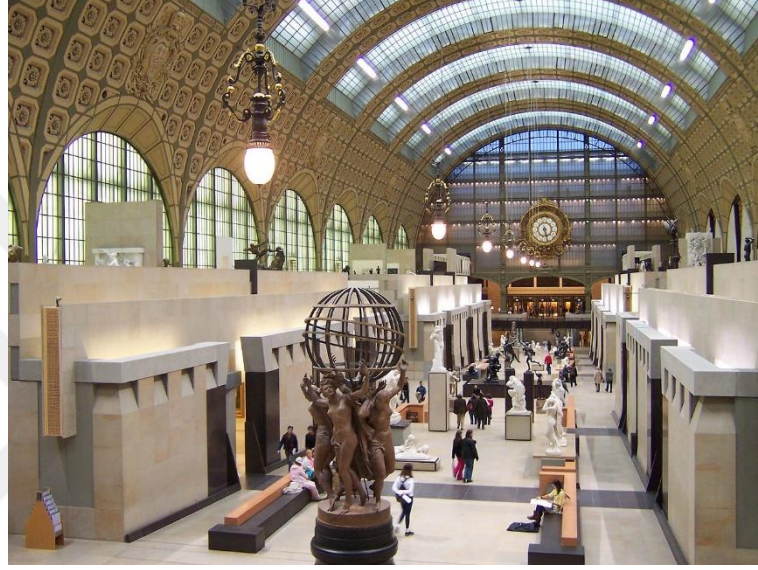
Şekil 82 - La Gare d'Orsay (URL-34)

1939 yılına kadar Fransa'nın güney batı hattının başlangıcı rolündeki Gare d'Orsay, peron uzunluklarının, yapılan elektrifikasyon çalışmaları sonrasındaki modern trenler için yetersiz kalması sebebiyle, yalnızca banliyölere hizmet vermeye başlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında Gare d'Orsay, mahkûmlar için koli dağıtım merkezi, film seti gibi pek çok farklı amaca hizmet etmiştir. Garın bir parçası olarak inşa edilen ve pek çok tarihi olaya tanıklık etmiş olan otel, 1973 yılının ocak ayında kapatılmıştır. Yine aynı yıl, Fransa Müzeler Müdürlüğü tarafından garın 19. yüzyılın

ikinci yarısına ait sanat eserlerinin sergileneceği bir müzeye dönüştürölmesi fikri ortaya atılmıştır. Gar yapısının müzeye dönüştürölmesi ile ilgili karar ise 20 Ekim 1977’de resmîyet kazanmıştır. Yapı bir sene sonrasında kültürel ve tarihi öneme sahip bir anıt olarak tescil edilmiş ve restorasyon çalışmalarına başlanmıştır.

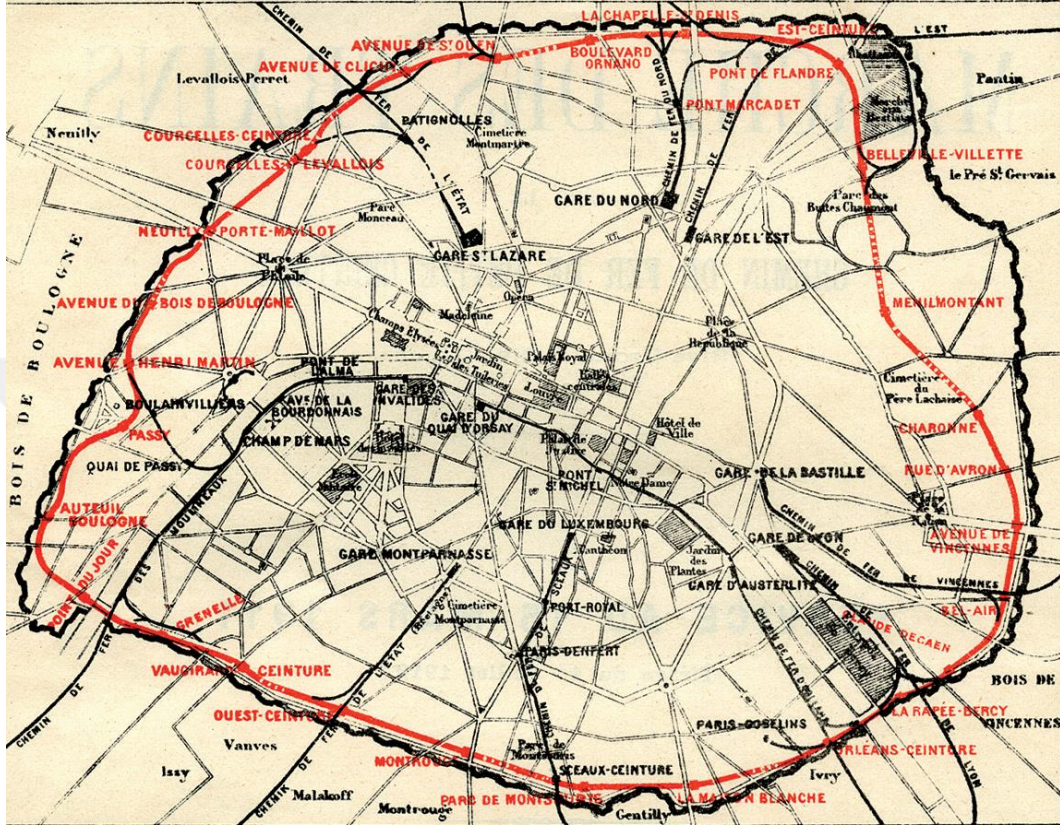
Endüstri mirasının yeniden işlevlendirilmesinin ilk örneklerinden biri olan Musée d’Orsay, yapılan yenileme çalışmalarının ardından 1986 yılının aralık ayında ziyarete açılmıştır (URL-35).



şekil 83 - Musée d'Orsay (URL-36)

La Petite Ceinture (Paris, Fransa)

La Petite Ceinture olarak adlandırılan, 32 km uzunluğunda ve çift hat olarak inşa edilmiş demiryolu, Paris merkezinde yer alan 20 yönetim bölgesini sarmalamakta olup 1852 – 1869 yılları arasında parçalı olarak işletmeye açılmıştır.



Şekil 84 - La Petite Ceinture (URL-37)

Metronun 1903-1906 yılları arasında faaliyete geçmesi ile birlikte eski cazibesini kaybeden demiryolu hattının ticari işletmesine 1934 yılında son verilmiştir. O tarihten itibaren hattı kullanan yalnızca birkaç yük treni kalmıştır. 1941 yılında Auteuil Grenelle kesimindeki rayların sökülmesi ve 2. Dünya Savaşında hasar alan Auteuil viyadüğünün yıkılması ile birlikte hattın süreklilik arz eden formu kesintiye uğramıştır. *La Petite Ceinture* 1960-1970 yıllarında ikinci darbeyi almış; bölgedeki Citroën fabrikasının taşınması ve mezbaha ile hayvan pazarının kapatılması sonucunda yük trenlerinin işleyişi de son bulmuştur. Hattın batısında yer alan Porte de Clichy ve Henri Martin arasındaki kısım ise istisnai olarak 1934 – 1985 yıllarında Auteuil hattı tarafından kullanılmış; 1988’de RER¹ trenlerinin C hattına bağlanarak demiryolu işlevini hiçbir zaman kaybetmemiştir (Apur, 2015, s. 11-12).

¹ Réseau Express Régional – Bölgesel Ekspres Ağı

La Petite Ceinture'ün ne olacağı soruları üzerine, Paris Belediyesi tarafından 1998 yılında fikir paylaşımı ve çalışmalar yapmak amacıyla bir komisyon kurulmuştur. Komisyon, ortak amaçların belli başlıklar altında gruplanabilmesini sağlamak ve alanın değerlerini hatırlatmak için bir tüzük ile işe başlamıştır. Bu tüzükte şu noktaların altı çizilmiştir:

- La Petite Ceinture, Paris'in gelişiminde önemli rol oynamış olup izi hala kentte ve ortak bellekte son derece belirgindir.
- Hattın sürekliliği ve başlıca özelliklerine saygı gösterilmelidir.
- La Petite Ceinture günümüzde kentin nefes almasını sağlayan bir yeşil koridordur. Yapılacak peyzaj düzenlemeleri yere özgü flora ve faunaya saygılı olmalı, alanın yeşil karakterini güçlendirmelidir.

2006 yılında Paris Belediyesi ve demiryollarından sorumlu RFF (günümüzdeki SNCF) kuruluşu arasında 5 yıl sürecek bir protokol imzalanmış; daha sonra ise protokolün 2015'e kadar uzatılmasına karar verilmiştir.

2011 – 2013 yılları arasında geleceğe yönelik bir çalışma APUR¹ tarafından gerçekleştirilmiş ve 2013 yılının başında bir halk toplantısı düzenlenmiştir. Bu fikir paylaşımının neticesinde projenin ana prensipleri; geri dönüşü olabilecek düzenlemeler yapılması, hattın lineer sürekliliğinin korunması, kültürel mirasın değerlendirilmesi, kullanım çeşitliliği, kamuya açılma, biyoçeşitlilik barındıran koridorun muhafaza edilmesi olarak belirlenmiştir. Belirlenen prensipler, bölge ve il bütününe kapsayan, yürürlükte olan planlarla da uyum içerisindedir. Son olarak, 2015 yılında Belediye ile SNCF arasında yapılan ortak çalışmaların devamını sağlamak için yeniden bir protokol imzalanmıştır (Apur, 2015, s. 14).

Çalışmalara 1999 yılında başlanmasına karşın La Petite Ceinture'in müzeye dönüştürülmeden, ancak barındırdığı kaliteleri koruyarak nasıl daha iyi bir yaşam alanına dönüştürülebileceği sorusu bugün hala tartışılmaktadır. Geçen 16 yıl içerisinde yapılan çalışmaların her aşamasının raporları kamunun bilgisine sunulmuş; bölge belediyelerinin düzenlediği halk toplantılarının kayıtları internet üzerinden paylaşılmıştır. Dolayısıyla projenin her aşamasında şeffaflık ilkesinin ve katılımcı anlayışın benimsendiği söylenebilmektedir. Paris için böylesine önemli bir projede ani

¹ Atelier parisien d'urbanisme – Paris Planlama Atölyesi

kararlar almaksızın, kamu ve kurumların işbirliğinin sürece yayılması kuşkusuz olumlu sonuçlar doğuracaktır.

La Petite Ceinture'de yer alan her demiryolu yapısı ve strüktürü ayrı ayrı detaylı olarak ele alınmasına rağmen bütüncül bir planlama anlayışı içerisinde değerlendirilmişlerdir. Demiryolu hattı üzerinde 16 adet gar yapısı bulunmakta; bunlardan yalnızca 4 tanesi RER – C tarafından kullanılarak aktif demiryolu ağında yer almaktadır (bkz. Ek L).

İşlevini kaybeden demiryolu yapıları, bütüncül plan kararları, çevrenin ihtiyaçları ve bölge sakinlerinin talepleri doğrultusunda yeni işlevler yüklenerek yeniden hayata dâhil olmuşlardır.



Şekil 85- La REcyclerie, Ornano Garı, Paris (URL-38)

Tablo 7 - Gar yapılarına verilmiş olan yeni işlevler (Apur, 2015, s. 52-141'de verilen bilgiler derlenerek oluşturulmuştur.)

Garın Adı	Yapım Yılı	Toplam İnşaat Alanı	Mevcut / Öneri Kullanım
Gare Masséna	1867	468 m ²	–
Gare de Montrouge	1867	-	* kafe - konser
Gare Ouest - Ceinture	1867	360 m ²	-
Gare de Vaugiard	1867	750 m ²	* Doğa ve biyo çeşitlilik merkezi * Paylaşımlı ofis
Gare d'Auteuil	1866-1867	542 m ²	* Kısmi olarak restoran kullanımı
Gare de Saint-Ouen	1888-1889	400 m ²	* Kafe - restoran * Tiyatro * Sanat atölyesi (30 kişilik)

Gare du Pont de Flandre	1869	830 m2	* Jazz ve emprovize müziğe uygun konser salonu * Restoran - bar * Sanatçı konutları
Gare d'Ornano	1869	450 m2	* Restoran * Bakkal * Geri dönüşümü teşvik atölyesi
Gare de Charonne	1862	-	* Kafe - müzik
Gare de Vincennes	1869-1889	1100 m2	— (Eski otomobil acentesi)
Gare d'Avron	1895	360 m2 + 40 m2 baraka	* Kısmi resim atölyesi (Uzun vadeli olarak, 2050 yılına kadar kiraya verilmiş)

Hatta yer alan gar yapıları, büyüklükleri açısından Kızıltoprak – Bostancı arasındaki demiryolu yapıları ile benzerlik göstermelerinin yanında; *La Petite Ceinture* bir demiryolunun ele alınış biçimi ve sürecin işletilmesindeki başarısı ile de örnek teşkil etmektedir.

5.2.2. Türkiye ve Demiryolu Mirası

Cumhuriyet tarihinde 1923 – 1950 yılları arası, ulaşım politikalarında demiryolu ağırlıklı dönem olarak ön plana çıkmaktadır. Bu dönemde, Osmanlı İmparatorluğu'ndan miras kalan demiryollarının millileştirilmesinin yanı sıra, yeni yapılan demiryolları ile birlikte ülke genelindeki demiryolu ağı neredeyse iki katına ulaşmıştır. 2. Dünya Savaşı'nın başlamasından itibaren yeni hat planlaması yapılmaması, ancak inşa halindeki demiryolu hatlarının tamamlanması, demiryolculukta yeni bir dönemin ilk sinyallerini vermiştir. Savaş öncesinde daha ziyade demiryollarını beslemek için kullanılan karayolları, 1950 sonrasında hükümet politikaları ile öncelikli ulaşım tercihi halini almıştır (Evren, 1996).

Dünyada 2. Dünya Savaşı ile birlikte demiryollarındaki gelişmeler durdurulmuş; havayolu ve özellikle otomobil kullanımı yaygınlaşmıştır. Diğer ulaşım biçimleri ile rekabetin sürdürebilmesi amacıyla hız, demiryolu taşımacılığındaki ana etmen haline gelmiş; Japonya ve ardından Fransa'da ilk çalışmalara başlanmıştır. Yüksek hızlı hatlara geçilmesi ile birlikte ise, konvansiyonel hatlar işlevini yitirmiştir (Biltekin Coşkun, 2013, s. 24). Türkiye'de ise yüksek hızlı tren geçtiğimiz son 10 yıl içerisinde gündeme gelmiş ve benzer bir sürecin önü açılmıştır. Konuya İstanbul özelinde bakacak

olursak ise yüksek hızlı trenin, konvansiyonel hatlar üzerindeki etkisinin Marmaray projesi özdeşleştiği görülmektedir.

Yaşanan bu gelişmelerin yanında, Türkiye'deki demiryolu mirasının korunmasına yürürlükte olan yasalarda detaylı olarak değinilmediği görülmektedir. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda, korunması gerekli kültür varlıkları arasında tersane, rıhtım, darphane gibi endüstri yapıları ve köprüler, su kemerleri gibi teknik yapılar belirtilmiş olmasına rağmen demiryolu mirası ile ilgili her hangi bir bilgi yer almamaktadır. Ayrıca bunun yanında birçok endüstri yapısı da koruma kapsamı dışında bırakılmaktadır. 2004 yılında kanunda yapılmış olan değişiklikler sonrasında, kültür varlıkları şu şekilde tanımlanmıştır (TBMM, 1983):

“(Değişik:14/7/2004 – 5226/1 md.)"Kültür varlıkları"; tarih öncesi ve tarihi devirlere ait 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 yer üstünde, yer altında veya su altındaki bütün taşınır ve taşınmaz varlıklardır.”

Tanımda geçen “...bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan...” ibaresini endüstri mirasını, dolayısıyla demiryolu mirasını kapsadığı düşünülebilmektedir.

Ayrıca, 1985 yılında Granada'da düzenlenmiş konferans neticesinde imzalanan ve TBMM tarafından, 22 Temmuz 1989 gün ve 3534 sayılı yasa ile kabul edilen Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi'ndeki mimari miras tanımında da teknik öneme atıfta bulunulmuş olması, demiryolu mirasının korunmasının yasal dayanağını oluşturduğu için önem taşımaktadır (Madran & Özgönül, 2011, s. 80). Yasada geçen hali ile Mimari Miras deyimi aşağıda belirtilen kalıcı varlıkları kapsayacaktır:

1. “Anıtlar: Tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal ve teknik bakımlardan önemleri nedeniyle dikkate değer binalar ile diğer yapılar ve bunların müstemilatı ile tamamlayıcı kısımları;
2. Bina Grupları: Topografik olarak tanımlanabilecek birimleri oluşturmaya yeterince uygun olan ve tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal veya teknik bakımlardan önemleri nedeniyle dikkate değer, kentlerde veya kırsal bölgelerdeki mütecanis bina grupları;
3. Ören Yerleri (Sitler): Topografik olarak tanımlanabilecek derecede yeterince belirgin ve mütecanis özelliklere sahip, aynı zamanda tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal veya teknik bakımlardan dikkate değer, kısmen inşa edilmiş, insan emeği ile doğal değerlerin birleştiği alanlar.” (TBMM, 1989)

Yasalarda yer alan eksik tanımlamaların yanında, demiryollarının bakımı ve korunmasından sorumlu TCDD'nin 1990'lı yıllardan itibaren demiryolu taşınmazlarının değerlendirilmesindeki politikasının değiştirmesi de, demiryolu mirasının korunmasındaki bir başka tehdit olarak karşımıza çıkmaktadır. 1990 yılı öncesinde atıl taşınmazların, istasyon ve gar sahalarındaki yolcu ihtiyaçlarını

karşılamaya yönelik büfe, lokanta, kafe, tuvalet, gazete bayii v.b. işlevler için kiraya verildiği görülmektedir. Ancak, kısa zaman sonrasında TCDD bünyesinde Taşınmaz Mallar Dairesi'nin kurulması ve 1992 yılında çıkarılan TCDD Taşınmaz Mallar İhale Yönetmeliği ile birlikte “demiryolları taşınmazlarının mülk hakkı verilmeksizin yaygın olarak Yap – İşlet – Devret” modelinin uygulanmaya başladığı görülmektedir. Yaşanan gelişmeler ile birlikte TCDD'nin kurumsal hedefleri arasında;

- İhtiyaç fazlası taşınmaz malların değerlendirilerek satılması,
- Tüm gar ve istasyonların gelir getirecek şekilde alışveriş ve kültür merkezine dönüştürülmesi,
- Taşınmaz mallardan elde edilen gelirlerin % 400'ün üzerine arttırılması,
- Kentle bütünleşen en az 10 garın cazibe merkezi haline getirilebilmesi için imar planlarının tamamlanması,

gibi maddeler sıkça yer almaya başlamıştır (Tulumtaş, 2009).

Avrupa'da demiryollarına yeni işlevler kazandırılması tarihi ve kültürel değere sahip anıtların korunmasında bir fırsat olarak görülürken ülkemizde yalnızca demiryolu mirası için değil tüm diğer kültür varlıkları için de, Tekfur Sarayı uygulamasında da karşımıza çıktığı gibi toplumsal ve maddi baskılar ile birlikte tehdide dönüşebilmektedir. Avrupa'da, tarihi yapıların el değiştirmeleri korunmalarını etkilememekte iken ülkemizde “korunmamalarının bir gerekçesi” olarak görülebilmektedir (Kösebay Erkan, 2007, s. 169).

5.2.3. Haydarpaşa – Bostancı banliyö güzergâhının kültür varlığı olarak önemi

Haydarpaşa – Gebze banliyö hattı üzerinde çok sayıda tescilli ve tescilsiz kültür varlığı yer almaktadır. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda yer alan *kültür varlığı* kavramı¹, “değişik uygarlıkların sanat anlayışı, bilim ve teknik düzeyi, sosyal yaşamı hakkında somut veriler sağlayan ve korunmalarında kamu yararı görülen eşya ve yapıtları kapsamaktadır” (Ahunbay, 2011, s. 22). Bir taşınmazın kültür varlığı niteliği kazanabilmesi için ise, bir takım değerlere sahip olması beklenmektedir. Uluslararası tüzüklerde endüstri mirasının evrensel değerinin ön olana çıkartıldığı görülmektedir. Ancak, 5.2.2. *Türkiye ve Demiryolu Mirası* bölümünde detaylı olarak ele alındığı gibi, endüstri mirası yasalarımızda yer almamakta; sahip olduğu miras değerlerinden yeterince bahsedilmemektedir. Bu sebeple, Haydarpaşa – Gebze hattının sahip olduğu miras değerlerinin belirlenmesinde

¹ Türkiye ve Demiryolu Mirası 5.2.2. Türkiye ve Demiryolu Mirası başlığı altında, Kültür Varlığı'nın, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'ndaki tanımına yer verilmiştir.

ICOMOS Türkiye'nin 2013 yılında yayınladığı *Mimari Miras Koruma Bildirgesi*'nden faydalanılması uygun görülmüştür.

Söz konusu tüzüğe göre bir taşınmazın kültür varlığı olarak kabul görmesi; *özgünlük, bütünlük, tarihsel değer, belgesel değer, estetik ve sanatsal değer, teknik ve teknolojik değer, enderlik ve teklik değeri, grup değeri, kullanım değeri ve folklorik değerden*¹ bir veya birkaç tanesine sahip olmasıyla mümkündür.

Bu doğrultuda, *Mimari Miras Koruma Bildirgesi*'nde tanımlanan miras değerleri referans alınarak, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattının kültür varlığı olarak öneminin sahip olduğu miras değerleri üzerinden aşağıdaki tablo ortaya konmaya çalışılmıştır:

Tablo 8 - Haydarpaşa - Gebze banliyö hattının sahip olduğu değerler

DEĞER		DURUM	AÇIKLAMA
Özgünlük Değeri	Tasarımındaki Özgünlük	+	Çalışma alanında kalan demiryolu yapıları, özgün tasarımlarını büyük ölçüde korumuşlardır.
	Malzemedeki Özgünlük	+	Yapılar, özgün malzemelerini korumuşlardır.
	Yapım Tekniğinde Özgünlük	+	Özgün yapım tekniği korunmuştur.
	Konumdaki Özgünlük	+	Yapılar, özgün konumlarındadır.
	Donanım ve iç özellikler	+	Yapıların iç özellikleri kısmen korunmuş olup, taşınır donanımlar yer almamaktadır. Birçok istasyonda zemin katlarının istasyon hizmetlerinden ziyade lojman olarak kullanılmaya başlanması, beraberinde iç mekâna yapılan olumsuz müdahaleleri getirmiştir.
Bütünlük / Çevresel Değeri	Bölgesel Ölçekteki Değeri	+	Hat, Marmaray Bölgesi'nin Anadolu yakasında yer alan demiryolu hatlarının başlangıcı niteliğindedir.
	Kentsel Ölçekteki Değeri	+	Haydarpaşa – Gebze Banliyö Hattı, 19. yüzyılda kentin yapı stoğunu şekillendiren oldukça önemli omurgalarından biridir.
	Ulusal Ölçekteki Değeri	+	Hat, Anadolu Demiryolu ve dolayısıyla Bağdat Demiryolu'nun başlangıç noktası niteliğindedir.
	Uluslararası Ölçekteki Değeri	+	Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde içinde bulunduğu ilişki yumağının bir yansıması olması
Tarihsel Değer		+	Hat, kentin ve ülkenin tarihinde önemli bir teknolojik gelişmeye ev sahipliği yapmaktadır.

¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Ek N

Belgesel Değer	+	Hat üzerindeki yer alan demiryolu yapıları yapıldığı dönemden günümüze, bölgede yaşayanların sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasal yaşamlarının bir yansıması olması bakımından belge niteliği taşımaktadır.
Estetik ve Sanatsal Değer	+	Yapılar mütevazı olup dönemin mimari üslubunun en iyi şekilde yansıtmaktadırlar.
Teknik ve Teknolojik Değer	+	Hat üzerindeki yapılar, yapıldığı döneme özgü yapım teknolojilerinin, strüktürel kurguların ve malzeme kullanımının somut belgeleridir.
Enderlik ve Teklik Değeri	-	
Grup Değeri	+	Hat üzerindeki demiryolu yapıları, yapısal ve anlamsal süreklilik arz etmekte, yapıldığı tarihsel dönemin tipik örnekleri olarak değer kazanmaktadır.
Kullanım Değeri	+	Hat, günümüzde kullanım değeri olmamasına karşın 2013 yılına kadar faal olarak kullanılmıştır. Hattın kentin oldukça rağbet gören bir bölgesinde yer alması sebebiyle kullanım değeri üzerinden bir ekonomik değer de tanımlanabilmektedir.
Folklorik Değer	-	

Söz konusu tüzükte yer almamasına karşın, TMMOB Mimarlar Odası tarafından 6 -7 Nisan 2007 tarihinde gerçekleştirilmiş olan ve endüstri mirası temasının işlendiği atölyenin sonuç ürünü niteliğindeki yayında yer alan, simgesel değer ve kültürel değerlerin de bu listeye eklenmesinin gerekli olduğu düşünülmektedir (TMMOB Mimarlar Odası, 2008, s. 149).

Tablo 9 - ICOMOS Türkiye tüzüğünde yer alan değerlere eklenmesi gerektiği düşünülen miras değerleri

DEĞER	DURUM	AÇIKLAMA
Simgesel Değer	+	İstasyon yapıları, mahalle yaşamı ve kent belleğinde simgesel yere sahiptir.
Kültürel Değer	+	Banliyö güzergahında yer alan istasyon yapılarının mahallelerin nüvelerini oluşturmuş olması sebebiyle hat, bulunduğu bölgenin kültürel gelişiminde etkin bir rol oynamıştır.

Miras değerleri üzerinden yapılan irdeleme, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattının kültür varlığı olarak önemini ortaya koymaktadır. Hat üzerindeki tren istasyonları, kent ile yalnızca fiziksel bütünlük kurmakla kalmamış; sosyal karakteri de

şekillendirerek bulundukları mahallelere farklı bir yaşam kültürü getirmiştir (Olgun & Altın, 2014). Bir kültür varlığı olarak Haydarpaşa – Gebze hattının sahip olduğu değerlerin yitirilmemesi için ise korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması gerekmektedir.

Daha geniş bir perspektifle bakıldığında banliyö hattının sahip olduğu değerlere dair bir diğer gösterge ise, aynı sistem içerisinde planlanarak inşa edilmiş olan ve 2015 yılında UNESCO’nun Dünya Mirası Geçici Listesi’ne kabul edilen Hicaz Demiryolu’dur. Hicaz Demiryolu 2,4 ve 6 numaralı ölçütler ile belirli bir süreçteki insani değerlerin değişimini sergilemesi, dönemin mimarisinin ve ulaşım yönetiminin önemli bir temsilcisi olması, pek çok yazar ve batılı gezginlerce kaleme alınmış olması gibi özellikleriyle geçici listeye girmeye hak kazanmıştır. Bu durum, Hicaz Demiryolu’nun başlangıç noktası olan Haydarpaşa – Gebze banliyö hattının da, kültür varlığı olarak değerini destekler niteliktedir.

6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

6.1. Değerlendirme

Marmaray projesinin CR3 aşaması, yukarıda kültür varlığı olarak tanımlanan mevcut banliyö hattının, açık metroya dönüştürülme projesidir. Marmaray'ın metro olarak ele alınması, beraberinde uyulması gereken çok sayıda uluslararası standardı getirmektedir. Söz konusu standartlar gereği, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattı üzerinde yer alan demiryolu yapılarının yetersiz kalması sonucunda ise, banliyö sistemine dair tüm bileşenler yeni sistemin dışına itilmektedir. Bu durum, çalışma alanındaki demiryolu yapıları üzerinden şu şekilde özetlenebilir:

Çalışma alanı içerisinde kalan istasyonlardan, yalnızca 80'li yıllarda inşa edilmiş olan Söğütlüçeşme İstasyonu yeni sisteme entegre edilecek; hattın açıldığı dönemden 2013 yılına kadar geçen süreçte işlevini sürdürmüş olan tarihi istasyonlar ise CR sisteminin dışında kalacaktır. Tarihi istasyonlar ve lojman yapılarının rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri yüklenici tarafından hazırlanarak, koruma kurulu onayını takiben mülk sahibi TCDD'ye iletilmekte ve bu yapılar ile ilgili tasarruf TCDD Genel Müdürlüğü'ne bırakılmaktadır.

Hat üzerinde, özgün işlevini kısmen devam ettirmesi düşünülen yegâne yapılar Bostancı'da yer almaktadır (bkz. Tablo 10). Bostancı İstasyonu'nun anahat transfer merkezi olması sebebiyle istasyon ve lojman yapısının idari birimler, VIP, CIP, ikram hizmetleri gibi kamunun kullanımını kısıtlayıcı fonksiyonların yer alması planlanmaktadır. Diğer demiryolu yapıları için ise henüz belirlenmiş bir işlev bulunmamaktadır. Hattın işletmeye açılmasının ardından ön görülen olası işlevler ise işletmecilik faaliyetlerini destekleyici hizmetler olup güvenlik, temizlik gibi birimlere ait personel soyunma ve dinlenme odaları gibi istasyon yapılarının kamu kullanımından soyutlayacak işlevlerdir. Günümüzde TCDD sosyal tesisi olarak kullanılan Kızıltoprak Yolcu Binası ise ancak belli bir zümreye hizmet vermektedir. İstasyon yapılarının bir sistemin parçaları olmaları ve kent belleğindeki yerlerini sürdürebilmeleri için olası kamusal kullanımlar değerlendirilmelidir.

Tablo 10 - Çalışma alanı sınırları içerisinde kalan istasyonlar

İSTASYON ADI	YENİ İSTASYONUN KONUMU	TESCİL DURUMU	YAPI DURUMU	ÖN GÖRÜLEN İŞLEV
Kızıltoprak	İstasyon iptal edilecek	Tescilli (31.03.2004 / 6910)	İyi	Günümüzde TCDD sosyal tesisi olarak kullanılmaktadır.
Feneryolu	152 m doğuda	Tescilli (31.03.2004 / 6910)	İyi	İşletmecilik faaliyetlerini desteklemeye yönelik kullanım
Göztepe	366 m batıda	Tescilli (29.02.1988 / 117)	Orta	–
Erenköy	Aynı yerde	Tescilli (10.11.1979 / 11609)	Orta	İşletmecilik faaliyetlerini desteklemeye yönelik kullanım
Suadiye	95 m doğuda	Tescilli (31.03.2004 / 6910)	Kötü	İşletmecilik faaliyetlerini desteklemeye yönelik kullanım
Bostancı	56 m batıda	Tescilli (31.03.2004 / 6910)	Orta	YHT tren işletme konseptine bağlı idari birimler, VIP, CIP, WC, ikram hizmetleri...vb.

Henüz kullanımda olan hat üzerinde yer alan tescilli köprüler ise sökülerek depolanacak; yalnızca Hasanpaşa Köprüsü Haydarpaşa Gar Sahası içinde öngörülen alana taşınacaktır. Demiryolu ile çağdaş olmasına karşın tescilsiz ancak nitelikli olan çok sayıda alt geçit ve köprü için ise rölöve projelerinin hazırlanmasının haricinde herhangi bir öngörü bulunmamaktadır. Bahsi geçen yapılardan, Kızıltoprak ve Feneryolu istasyonlarında yer alan alt geçitler, özgün niteliklerini korumanın yanı sıra, bulundukları mahallelerin iki yakası birleştiren önemli bağlantı noktalarıdır. Projede ön görüldüğü gibi alt geçitlerin yıkılarak doldurulması ile birlikte istasyonların erişilebilirliği zayıflayacak, cami, okul gibi donatı alanlarıyla mahallelerinin ticari merkezleri birbirinden ayrılacaktır. Ayrıca, yeni hat boyunca inşa edilecek olan güvenlik duvarı ve ses bariyerleri de, tren yolu ile tarihi demiryolu yapıları arasındaki bütünlüğü görsel ve fiziksel olarak koparacaktır (bkz. Ek J6).

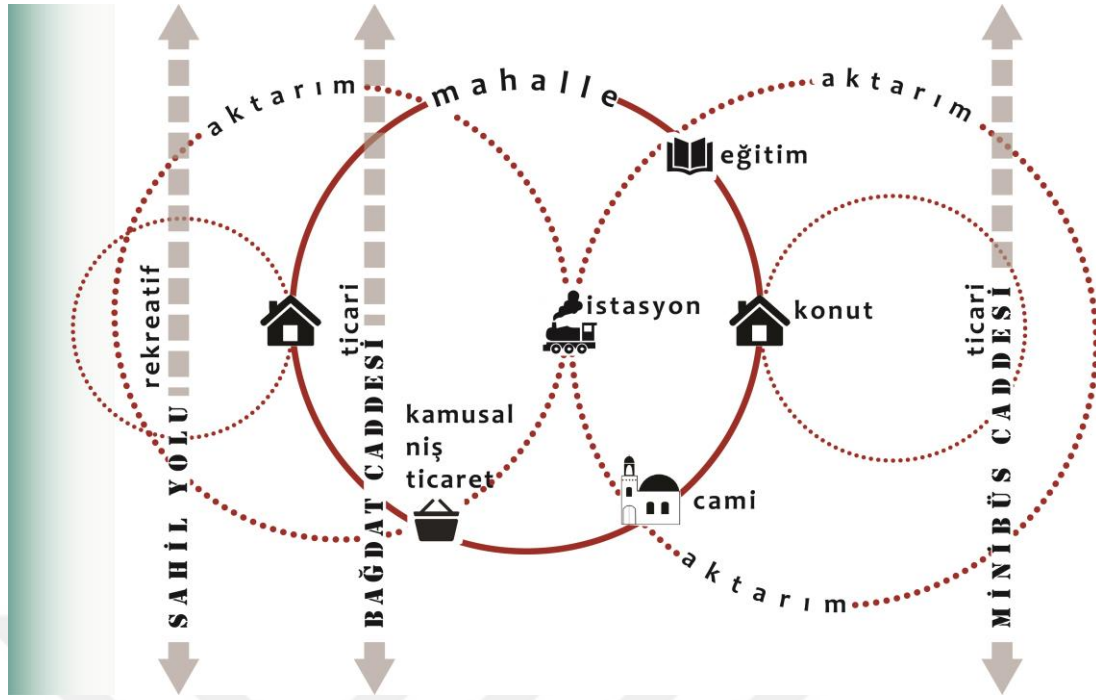
Yukarıda da görüldüğü gibi mevcut proje ile birlikte, tamamı tescilli parsel ve koruma alanlarından meydana gelen hat boyunca, istasyon ve lojman yapılarının tekil olarak yerlerinde muhafaza edilmelerinin dışında, 19. yüzyılda kentin en önemli

omurgalarından birini oluşturan banliyö sistemine ilişkin hiçbir iz günümüze aktarılamamaktadır.

Ancak demiryolları, raylar, istasyon yapıları, peronlar, makaslar, köprü ve alt geçitler gibi pek çok farklı bileşenden meydana gelen sistemler olup bunlardan bir ya da birkaç tanesinin eksik olma durumunda sistem düzgün işleyemez hale gelmektedir. Bu sebeple demiryolu mirası da bu sistemin günümüzdeki temsilcileri olarak değerlendirilmeli ve bütüncül bir planlama anlayışı ile ele alınmalıdır (Kösebay Erkan, 2007, s. 179).

Marmaray'ın mevcut banliyö sisteminin üzerine kurulması, farklı problemleri de beraberinde getirmektedir. Hattın mevcut güzergâhının yüksek hızlı taşımacılığa uygun olmaması sebebiyle, ileri teknoloji ürünü olan Marmaray tam kapasite ile çalışamayacaktır (Kösebay Erkan, 2007, s. 160). Ayrıca TCDD ait yolcu trenleri pik saatlerinde tüp geçidi kullanamayacak, Marmaray'ın çalıştığı saatler süresince de yalnızca T3 hattını kullanabileceklerdir. 2013 yılı öncesinde, anahat trenlerinin 2 hat üzerinde çalıştığı dönemde dahi banliyö trenlerinin seyrekleştirilmesiyle işletmesi sağlanan anahat trenleri için tek hat üzerindeki kontrollü kullanımın ne denli yeterli olacağı belirsizdir. Mevcut banliyö hattı iyileştirilerek yeni yapılacak hat, İstanbul'un nüfus artışının daha yoğun olduğu E-5 aksında inşa edilseydi, mevcut hatların sökülmesi, pek çok yerde yapılan kamulaştırma ve mevcut banliyö hattında 3 hat olarak inşa etme zorunluluğunun getireceği ek maliyet bertaraf edilmiş olacak ve İstanbul'da raylı sistemin kapasitesi artırılmış olacaktı.

Çalışma alanı olarak belirlenen Haydarpaşa – Bostancı güzergâhındaki yerleşmelerin, öncelikle sayfiye özelliği kazanmasında sonrasında ise mahalleleşmesindeki başlıca etmen ulaşım alanındaki yenilikler olmuştur. Banliyö güzergâhında yer alan istasyon yapıları mahallelerin nüvelerini oluşturmuş; bölgenin kültürel gelişiminde etkin bir rol oynamıştır. Diğer ulaşım araçlarıyla entegre birer düğüm noktası olan istasyonların çevrelerinde şekillenen mahalleler günümüzde de çok sayıda farklı kamusal donatıyı bünyesinde barındırmaktadır (bkz. Şekil 86).



Şekil 86 - İstasyon çevresinde şekillenen mahalle oluşumu

Uzun yıllar 4-5 katlı apartmanların yoğunluklu olarak bulunduğu dokularını muhafaza eden mahalleler için bir diğer dönüm noktası, yapımına başlanan Marmaray Projesi olmuştur. Marmaray Projesi'nin güzergâhının kesinleşmesinin ardından çalışma alanında yer alan ve erişilebilirliği artacak olan mahallelerde kentsel dönüşümün hız kazandığı izlenmektedir. Yalnızca 2013 ve 2014 yılı verileri karşılaştırıldığında bile, ruhsat sayısının %100 arttığı görülmektedir (bkz. Şekil 87).



Şekil 87 – 2010 – 2014 yılları arasında Kadıköy Belediyesi'nce verilmiş ruhsat sayıları (İnşaatlara sıkı denetim, 2015)

Marmaray projesi ile mahallelerdeki dönüşümün ilişkisini irdelemek amacıyla farklı durumlardaki üç mahallede çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu mahallelerden ilki iptal edilen Kızıltoprak İstasyonu'nun yer aldığı Zühtüpaşa Mahallesi; ikincisi CR3 istasyonunun tarihi istasyona yakın konumlandığı Feneryolu Mahallesi; üçüncüsü ise

yeni istasyonun yaklaşık 360 m batıya kaydırıldığı Göztepe Mahallesi'dir. Çalışmada Marmaray Projesi'nin güzergâhının kesinleştiği 2005 yılından günümüze kadar kentsel dönüşüme uğrayan yapılar, sahada yapılan tespitler ve farklı yıllara ait hava fotoğrafları değerlendirilerek belirlenmiş; ardından yapı adası bazında kamusal donatı alanları hariç tutularak dönüşen parsellerin toplam parsellere oranına yüzdelik bir değer verilmiştir.

Üç mahalle arasında bir karşılaştırma yapıldığında en düşük dönüşüm oranının Zühtüpaşa Mahallesi'nde, en yüksek dönüşüm oranının ise Göztepe Mahallesi'nde olduğu gözlemlenmiştir. Dönüşümü etkileyen parsel boyutu, kat sınırlaması, mal sahipleri, daire sayısı, daire büyüklükleri gibi çok sayıda değişken olmasına karşın Feneryolu ve Göztepe mahallelerinde en yoğun dönüşümün yaşandığı yapı adalarının yeni yapılacak olan Marmaray CR3 istasyonları etrafında gruplaşmış olması dikkat çekicidir (bkz. Şekil 88). Zühtüpaşa mahallesinde ise diğer mahallelerin aksine sahile yakın kesimde dönüşüm daha yoğun olmuştur. Çalışmada yapılan bir diğer tespit ise zemin katlarda ticaret kullanımının görüldüğü parsellerde dönüşümün daha nadir görüldüğüdür.¹

¹ Zühtüpaşa, Feneryolu ve Göztepe mahallelerindeki dönüşümün parsel bazında gösterimi için bkz. Ek O.



Şekil 88 - Zühtüpaşa, Feneryolu ve Göztepe mahallelerindeki dönüşümün ada bazında gösterimi

Projenin mahalleler üzerinde yarattığı gelişim baskısı neticesinde, mahallelerin yoğunlukları da her geçen gün artmaktadır. Önümüzdeki 10 yıl içinde Kadıköy nüfusunun 700 binlere dayanacağı, yani ilçenin %40 oranında büyüyeceği tahmin edilmektedir (Uygun & Çelebi, 2014).



Şekil 89 - Gazete Kadıköy'ün 2010-2014 yılları arasında yayımlanmış olan kupürleri (Yazar tarafından derlenmiştir.)

6.2. Koruma önerileri

Dünya üzerindeki farklı örnekler incelendiğinde demiryolu yapılarının ihtiyaca cevap veremediği durumlarda farklı müdahale yöntemleri ile yeniden kent yaşamına kazandırıldığı ve kent belleğindeki yerini sürdürdüğü görülmektedir. Tarihi istasyon yapılarında mekânların yetersiz kalması durumunda modern mimarinin tanıdığı olanaklar yapıda düzenlemeleri mümkün kılmakta ve sürdürülebilirliğin sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Strasburg Garı örneğinde mevcut tren garının cam bir kabuk ile sarmalanarak, metro bağlantısı ve modern gar işlevinin gerektirdiği ticari mekanlar için ihtiyaç duyulan ilave alan sağlanmıştır.



Şekil 90 - Strasbourg Tren Garı (URL-40)

Farklı bir yaklaşım ise Almanya’da görülmektedir. 1993 yılından bu yana Deutsche Bahn, ana istasyonların dönüşümünü bir araç olarak kullanarak, taşınmazlarının iyileştirilmesi ve değerlendirilmesi için bir program başlatmıştır. *Project 21*¹ olarak adlandırılan bu programla, 19. yüzyılda inşa edilmiş olan istasyonların tarihi kısımları haricinde her şeyin yer altına taşınması ve böylelikle zemin katların boşaltılması sonucu bu mekânlardan gelir elde edilmesi hedeflenmiştir. Projelerde tarihi yapıların çevre mahalleler ile ilişki içerisinde bir çekim noktasına dönüştürülmesi ve yer altındaki hatlardan ulaşılabilen yeni ticaret, eğlence ve kültür işlevlerini barındırması planlanmaktadır (Lami, 2007, s. 8-11). Bu kapsamda uygulanan ilk pilot projeler Leipzig ve Köln’de olmasına karşın Stuttgart, Frankfurt ve Münih, gerek proje alanlarının büyüklüğü gerekse bütçeleriyle dikkatleri üzerlerine çekmişlerdir. Özellikle Stuttgart’ta uygulanacak olan proje, garın bağlantılarının yapımında asırlık ağaçların kesilecek olması sebebiyle halktan büyük tepki toplamış; ancak yapılan referandum neticesinde projenin devam etmesi yönünde karar çıkmıştır (URL-41). Project 21, gar yapısının, yeni inşa edilen transfer merkezi ve çevre yerleşimler ile ilişkili olarak yeni yapılan projeye entegre edilmesi bakımından incelenmeye değer bulunmuştur.

¹ Programa verilen bu isim 21. yüzyıl için kentsel projeler ifadesini temsil etmektedir.



Şekil 91 – Stuttgart 21 projesi (URL-42)

Benzer bir girişim de İzmir’de uygulanmıştır. İzmir Büyükşehir Belediyesi ile TCDD ortaklığında gerçekleştirilen Aliağa – Menderes Banliyö Sistemi içerisinde, Karşıyaka’da 3 istasyonun¹ yer altına alınmasıyla, tünel üzerinde gölgelikli sergileme ve dinlenme alanları, çocuk oyun alanları, spor alanları, park düzenlemeleri, yeşil alanlar, yürüyüş yolları pek çok fonksiyonu bünyesinde barındıran yeni yaşam alanları oluşturulmuştur (URL-43), (bkz. Şekil 92).



Şekil 92 - Karşıyaka tünel üstü düzenlemeleri

Bölgede yaşayanlar rekreasyon ve spor alanlarından oldukça memnun olmasına karşın, tarihi tren istasyonunun restorasyonunun bir türlü yapılamaması tepki göstermekte, verilmesi öngörülen kafe işlevinin istasyonun özgün detaylarına zarar vermesi sebebiyle istasyonun müzeye dönüştürülmesi için kampanya yürütmektedirler. Karşıyaka’dakine benzer bir tünel üstü düzenlemesi de İzmir Şirinyer’de yapılmıştır.

¹ Alaybey İstasyonu, Karşıyaka İstasyonu, Nergis İstasyonu

Karşıyaka uygulanan proje, detayları tartışmaya açık olmakla birlikte yeni teknoloji ile yetersiz kalan demiryolunun yer altına alınarak, yer üstü kullanımında kamu yararının esas alınması bakımından olumludur.

Söz konusu örneklerde de görüldüğü gibi demiryolu yapılarının ihtiyaçlara cevap veremediği durumlarda kente, kentliye kazanım olarak değerlendirilebilmektedir. Günümüz itibarıyla Marmaray güzergâhının değiştirilmesi mümkün gözükmemektedir. Ancak çalışma alanında bugüne kadar yapılan işler göz önünde bulundurulduğunda raylar ve istasyon kanopileri sökümlerinin tamamlandığı; zemin tesviyesi ve istinat duvarlarının yapımları ise sürdüğü görülmektedir. Yeni yapılacak istasyonların imalatına henüz başlanmamış; hat üzerinde yer alan tarihi yapılara ise henüz bir müdahalede bulunulmamıştır. Önceki bölümlerde yer alan örnekler de göz önünde bulundurulduğunda, demiryolunun yer altına alınarak hattın bir kent koridoru olarak değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

Kuşkusuz ilçedeki yoğunluk artışı ile birlikte ek donatı alanlarına olan ihtiyaç da doğacaktır. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği uyarınca kişi başına düşen sosyal açık ve yeşil alan büyüklüğü 10m² olmalıdır. Günümüzdeki duruma bakıldığında ise Kadıköy ilçesinde kişi başına 3.03 m² yeşil alan bulunmakta olup yönetmelikçe belirlenmiş olan standardın oldukça altındadır. Önümüzdeki yılların nüfus projeksiyonu göz önünde bulundurulduğunda ise bu rakamın 2 m²'nin altına düşeceği aşîkârdır. Ayrıca çalışma alanında sürdürülen yerinde yenileme projeleri kapsamında, apartmanların yer aldığı parsellerin çekme mesafeleri dışında kalan kısımlarının bodrum katlarda otopark olarak değerlendirilmesi sonucunda özel mülkiyette yer alan yeşil alanlarda yok olmaktadır. Bu sebeplerle açık metro olarak inşa edilmekte olan Marmaray Projesi'nin CR3 aşamasının yerin altına alınması ve Haydarpaşa – Gebze hattının yeşil kent koridoru olarak değerlendirilmesi uzun vadede İstanbul'u sosyal ve açık alanlarıyla daha yaşanabilir bir yer haline getirip bölge de yaşayanlar için de büyük kazanım sağlayacaktır (bkz. Şekil 93).



Şekil 93 - Çalışma alanında yer alan mevcut yeşil alanlar, spor alanları ve önerilen yeşil kent koridoru

Benzer talepler daha önceleri yerel yönetimlerce de dile getirilmiş; toplamda 76 km uzunluğa erişecek olan güzergâhta, projenin, ilçelerini yer altından kat etmesi ve yüzeyin işgal edilmemesi için ortak taleplerde bulunulmuş; ancak bu talepler her defasında projenin taraflarınca reddedilmiştir (Belkaya, Özmen, & Karamut, 2008, s. 1272). Kadıköy Belediyesi ise ilçe sınırları içerisinde kalan, Haydarpaşa – Bostancı arasındaki 6 tarihi istasyon yapısını kiralamak ve bir kültür hattı oluşturmak amacıyla birkaç sefer Başbakanlık, Ulaştırma Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı gibi kurumlara başvurmuş; ancak olumsuz yanıt almıştır (Çelebi, 2013). 2014 yılında yayınlanan bir haberde ise dönemin Kadıköy Belediye Başkanı “...temel amacımız her bölgenin istasyonunun, o bölgedeki yurttaşlarında görüşleri alınarak, bir müze – kültür merkezi hattı haline gelmesidir...” diyerek Ulaştırma Bakanlığı’na 4 yıl öncesinde yapılmış olan başvurunun yineleneneğini eklemiştir (URL-44).

Kenti bu denli etkileyecek projelerde karar mekanizması, mevcut uygulamanın aksine tabandan tavana işlemelidir. Bu bağlamda, çalışma alanında yapılan tespitlerden yola çıkılarak, 6. bölümde incelenen, tüm paydaşların karar mekanizmasına dâhil edilmesi ve sürecin işletilmesi bakımından başarılı bulunan *la Petite Ceinture* örneği üzerinden, Haydarpaşa – Gebze hattının, yeşil bir kent koridoruna dönüştürülmesi için bir işleyiş modeli önerisi oluşturulmaya çalışılacaktır.

Öncelikle fikir paylaşımı ve çalışmalar yapmak amacıyla, projenin tarafları olan TCDD, DLH, İBB’nin temsilcileri ile çalışmaları yürütecek uzmanlardan oluşan, sendikalar ve sivil toplum örgütleri ile ilişki içerisinde çalışacak bir komisyon oluşturulmalıdır. Çalışmalar genel anlamda 3 aşamadan meydana gelmektedir. Bu aşamalardan ilki, verilerin toplanması, analiz ve sentez çalışmalarının tamamlanmasıdır. Bu kapsamda alanda öne çıkan potansiyeller, miras öğeleri ve peyzaj elemanları gibi majör etmenlerin saptanmasının ardından yapılacak olan düzenleme ile ilgili ana ilkeler belirlenmelidir. Bu ilkeler doğrultusunda hat üzerinde ayrıcalıklı olarak yaklaşılacak bölgeler tespit edilmeli ve bu bölgelere yaklaşımların çeşitlendirilebilmesi için yurtiçi ve yurtdışında yer alan benzer örnekler incelenmelidir. Üst ölçekte yapılan çalışmaları takiben, hat üzerinde yer alan taşınır ve taşınmazların envanterlerinin de bu aşamada oluşturulması beklenmektedir. İkinci aşamada, belirlenen ilke ve yaklaşımlar doğrultusunda çalışma takvimi oluşturulmalı; üçüncü aşamada ise ayrıcalıklı bölgeler üzerinde yoğunlaşarak oluşturulan senaryo çerçevesinde demiryolu yapılarının olası kullanımları ile ilgili çalışmalar yapılmalıdır.

Komisyonun alışmaları her aşamada şeffaflık ilkesi gereği kamu ile paylaşılmalı, geri dönüşler neticesinde tartışmalı noktalar yeniden ele alınmalı, yerel belediyelerin ve mahallelilerin projenin uygulanması ve denetlenmesinde aktif bir rol alması sağlanmalıdır. Çalışmaların daha geniş bir kesime ulaştırılmasında, uygulanabilecek yöntemlerden bazıları şunlardır:

- Halk bilgilendirme toplantıları,
- Basın açıklamaları
- Seminerler
- Belirlenen günlerde çalışma alanının kapılarının kent sakinlere açılması,
- İnternet üzerinde, belirlenen konular ile ilgili fikir paylaşımına imkn veren bir platform kurulması,
- İlçe veya mahalle lğinde düzenlenen tematik atölye ve toplantılar,
- Toplantılara katılımın yaygınlaştırabilmesi amacıyla afişler ve el ilanları basılması vb.

Endüstri mirasının korunmasında katılımın önemine Ninji Tagil Tüzüğü'nün 4/7-8. maddelerinde de yer verilmiş; yerel yönetimlerin, gönüllülerden oluşan kuruluş ve derneklerin mirasın korunup yaşatılmasında görüşlerinin alınması ve katılımı bulundurmaları için her türlü çabanın gösterilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir.

Marmaray projesinin tarihi demiryolu hattı ile aynı güzergâhta gerçekleştirilmesi ile demiryolu yapılarının özgün işlevlerinin sürdürebilmeleri mümkün olamamaktadır. Ancak, demiryolu yapılarının korunabilmeleri için kullanılmaları elzemdir. Bu sebeple çalışmaların 3. safhasında yer alacak olan, işlevini kaybeden demiryolu yapılarına verilecek yeni işlevin belirlenmesi esnasında, yine aynı tüzükte yer alan 5/4-6 maddeleri¹ de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu doğrultuda, yapılara kaldırılabileceğinden daha ağır bir fonksiyon yüklenmeden mümkün olduğunca özgün işlevi ile ilişkili kullanılması sağlanmalı; yeni işlevin gerektirdiği müdahaleler geriye çevrilebilir, etkileri ise asgari düzeyde olmalıdır. İstasyon ve lojman yapılarının

¹ Madde 5/4: Tarihsel açıdan özel değere sahip siteler hariç, sanayi sitelerinin korunmalarını sağlamak üzere yeni kullanışlara uyarlanmaları, genellikle kabul edilebilir. nemli materyale sayęı göstermesi, dolaşımın ve faaliyetin orijinal örüntülerini muhafaza etmesi gereken yeni bu kullanışlar, orijinal veya asıl kullanışla mümkün olduğunca uyumlu olmalıdır.

Madde 5/6: Müdahaleler, geriye çevrilebilir, etkileriye asgari düzeyde olmalıdır. Kaınılamayan her türlü değişiklik belgeye dökülmeli, ortadan kaldırılan önemli elemanlar ise kaydedilip emniyetli biçimde saklanmalıdır. Birçok sanayi prosesi, siteye bütünlüğünün ve nemlinin ayrılmaz ögesi olan bir görünüş kazandırır (TMMOB Mimarlar Odası, 2008, s. 169).

yeniden işlevlendirilmesi aşamasında, öncelikli olarak çevrenin gereksinimleri belirlenmeli, bölgede yaşayanların talepleri doğrultusunda kamu yararı gözetilerek ilgili işlev değişikliği yapılmalıdır.

Hattın inşaatının devam ettiği göz önünde bulundurulduğunda, böylesine geniş kapsamlı bir değişikliğe gidilemediği takdirde de, tescilli istasyon ve lojman yapılarının kullanılarak korunması sağlanmalıdır. Demiryolu yapılarına pek çok farklı işlev verilmesi mümkündür (bkz. Tablo 7) Ancak verilecek işlevin belirlenmesinde, yapıların kamusalılığı ve mahalle ile ilişkiselliği ön planda tutulmalıdır. Ayrıca, yeni işlevin belirlenmesi sürecinde yerel yönetim temsilcileri, STK'lar ve mahalleliler gibi tüm aktörlerin katılım sağladığı ortak tartışma platformlarının oluşturulması katılımın sağlanabilmesi için vazgeçilmezdir.

6.3. Sonuç

Demiryolları, kuruluşundan itibaren endüstrileşme ile yakından ilişkili olmuş; toplumların ekonomik, politik, sosyal ve düşünsel yapılarında köklü değişimlere sebebiyet vermiştir. Demiryollarının etkileri yalnızca endüstrileşmiş ülkelerde görülmemiştir. 1. Dünya Savaşı'na kadar süren yayılmacı ve emperyalist politikaların en önemli temsilcisi olan demiryolları, çevre ülkelerinde de, hammadde ve gıdaların sömürüsü ve limanlara ulaştırılması amacıyla batılı ülkeler önderliğinde inşa edilmiştir (Coulls, 1999; Pamuk, 2007).

Demiryolunun altın çağı, 1. Dünya Savaşı ile birlikte birçok ülkede son bulmuştur. 20. yüzyılın ortalarında, petrol ve otomotiv sektörünün yaptığı atılımla birlikte, demiryollarının, yapılan yol miktarı göz önünde bulundurulduğunda inişe geçtiği, gelişmenin ancak mevcut yollar aracılığıyla olduğu görülmektedir. Yaşanılan bu gelişmeler neticesinde, demiryollarının gözden düşmesiyle birlikte, sektörü tekrar canlandırabilecek arayışlara girilmiştir. (Coulls, 1999). Diğer ulaşım biçimleri ile rekabetin sürdürebilmesi amacıyla hız, demiryolu taşımacılığındaki ana etmen haline gelmiş; Japonya ve ardından Fransa'da ilk çalışmalara başlanmıştır. Yüksek hızlı hatlara geçilmesi ile birlikte ise, konvansiyonel hatlar işlevini yitirmiştir (Biltekin Coşkun, 2013, s. 24). Avrupa'da yaşanan teknolojik gelişmeler, demiryolu yapılarının kentlerin merkezinde konumlanmış olması ve sosyal yapıdaki değişimler gibi etmenler, demiryollarının dönüşüm sürecini tetiklemiş; demiryolları potansiyel proje alanları haline gelerek kentlerin dinamosu gibi işlemeye başlamıştır (Lami, 2007).

Türkiye’de ise yüksek hızlı tren, geçtiğimiz son 10 yıl içerisinde gündeme gelmiş ve benzer bir sürecin önü açılmıştır. Konuya İstanbul özelinde bakıldığında ise, yüksek hızlı trenin konvansiyonel hatlar üzerindeki etkisinin, Marmaray Projesi özdeşleştiği görülmektedir.

Marmaray Projesi’nin CR3 aşaması, banliyö hattının açık metroya dönüştürülme projesidir. Marmaray’ın metro olarak ele alınması, beraberinde uyulması gereken çok sayıda uluslararası standardı getirmekte ve Haydarpaşa – Gebze banliyö hattı üzerinde yer alan demiryolu yapılarının yetersiz kalması sonucunda ise, banliyö sistemine dair tüm bileşenler yeni sistemin dışına itilmektedir. Çalışma alanında yer alan tescilli köprü ve altgeçitlerin sökülerek depolanacağı, istasyon yapılarının ise yerlerinde korunacağı söylenmektedir. Yapıların ne işlevle kullanılacağı henüz kesinleşmemiş olmasına karşın ön görülen olası kullanımlar arasında, istasyon binalarını belli bir zümreye hizmet edeceği veya kamu kullanımından tamamen soyutlanacağı işlevler bulunmaktadır.

Yaşanan bu gelişmelerin yanında, Türkiye’deki demiryolu mirasının korunmasına, yürürlükte olan yasalarda detaylı olarak değinilmediği görülmektedir. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu’nda, korunması gerekli kültür varlıkları arasında tersane, rıhtım, darphane gibi endüstri yapıları ve köprüler, su kemerleri gibi teknik yapılar belirtilmiş olmasına rağmen demiryolu mirası ile ilgili her hangi bir bilgi yer almamaktadır. Yasalarda yer alan eksik tanımlamaların yanında, demiryollarının bakımı ve korunmasından sorumlu TCDD’nin 1990’lı yıllardan itibaren demiryolu taşınmazlarının değerlendirilmesindeki politikasının değiştirmesi de, demiryolu mirasının korunmasındaki bir başka tehdit olarak karşımıza çıkmaktadır. TCDD bünyesinde Taşınmaz Mallar Dairesi’nin kurulması ve 1992 yılında çıkarılan TCDD Taşınmaz Mallar İhale Yönetmeliği ile birlikte “demiryolları taşınmazlarının mülk hakkı verilmeksizin yaygın olarak Yap – İşlet – Devret” modelinin uygulanmaya başladığı görülmektedir (Tulumtaş, 2009).

Avrupa’da demiryollarına yeni işlevler kazandırılması tarihi ve kültürel değere sahip anıtların korunmasında bir fırsat olarak görülürken ülkemizde yalnızca demiryolu mirası için değil tüm diğer kültür varlıkları için de, toplumsal ve maddi baskılar ile birlikte tehdide dönüşebilmektedir. Avrupa’da, tarihi yapıların el değiştirmeleri korunmalarını etkilememekte iken ülkemizde “korunmamalarının bir gerekçesi” olarak görülebilmektedir (Kösebay Erkan, 2007, s. 169).

5.2.3 başlığı altında miras değerleri üzerinden yapılan irdeleme, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattının kültür varlığı olarak önemini ortaya koymaktadır. Hat üzerindeki tren istasyonları, kent ile yalnızca fiziksel bütünlük kurmakla kalmamış; sosyal karakteri de şekillendirerek bulundukları mahallelere farklı bir yaşam kültürü getirmiştir. Bir kültür varlığı olarak Haydarpaşa – Gebze hattının sahip olduğu değerlerin yitirilmemesi için ise korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması gerekmektedir. Ancak mevcut proje ile birlikte, tamamı tescilli parsel ve koruma alanlarından meydana gelen hat boyunca, istasyon ve lojman yapılarının tekil olarak yerlerinde muhafaza edilmelerinin dışında, 19. yüzyılda kentin en önemli omurgalarından birini oluşturan banliyö sistemine ilişkin hiçbir iz günümüze aktarılamamaktadır.

Dünya üzerindeki farklı örnekler incelendiğinde ise, demiryolu yapılarının ihtiyaca cevap veremediği durumlarda farklı müdahale yöntemleri ile yeniden kent yaşamına kazandırıldığı ve kent belleğindeki yerini sürdürdüğü görülmektedir.

Haydarpaşa – Gebze banliyö hattı da kent belliğinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Hattın kuruluşundan 2013 yılına kadar geçen süreçte, hat üzerindeki tarihi istasyonlar, çok sayıda önemli olaya tanıklık etmiş; filmlere ve edebiyata konu edilmiştir. İstasyon noktaları mahalle kimliğinin oluşumu açısından geniş bir tarihin önemli tanıklarındır. İstasyon binaları mahallelerin nüvesini oluşturmanın yanı sıra mahalle kültürünü de şekillendirmiş ve toplanma mekânı olma özelliklerini sürdürmüşlerdir.

Hat yalnızca yapı ölçeğinde değil, bir sistem olarak korunmalıdır. İstasyon binaları ise kamusal kullanım amacıyla inşa edilmiş; kent belleğinde önemli odak noktaları olarak yer etmiştir. Bu bellek mekânlarının değerlerinde soyutlanarak alelade yapılar gibi değerlendirilmesi ve yalnızca belli bir zümrenin kullanımına tahsis edilmesi kabul edilemezdir.

Unutulmamalıdır ki, istasyonlar dört duvarla sınırlanıp, tanımlanabilecek yapılar olmamakla birlikte, kentli ve yaşam bütünleştikçe değer kazanan yapılardır.

KAYNAKLAR

- About the High Line*. (tarih yok). Ocak 2016 tarihinde Friends of the High Line: <http://www.thehighline.org/about> adresinden alındı
- Ahunbay, Z.** (2011). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*. İstanbul: YEM Yayın.
- Akbaş, M.** (2012). *Marmaray Projesi ve Üç Boyutlu Etkisi*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Akbulut, M. R.** (1994). Kadıköy. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 4, s. 329-339). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Akbulut, R.** (1992). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İstanbul ve Kadıköy*. İstanbul: MSGSU, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Akgüngör, S., Aldemir, C., Kuştepli, Y., Gülcan, Y., & Tecim, V.** (2012). *Demiryollarının Ekonomik ve Sosyal Etkileri: 1856-2008 Yılları İçin Bir İnceleme*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.
- Aktüre, S.** (1985). Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler. *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi* (Cilt 4, s. 891-904). içinde İstanbul: İletişim Yayınları.
- Alpan, A.** (2012). Eski Sanayi Alanlarının Yazındaki Yerine ve Endüstri Arkeolojisinin Tarihçesine Kısa Bir Bakış. *Planlama*(52).
- Altun, Ş., & Baltaş, Ş. (Dü).** (2014). *Hayalden Gerçeğe bir İstanbul Öyküsü Marmaray*. Ankara: Kesişim Yayıncılık.
- Anadol, Ç., & Ersoy, S. (Dü).** (2001). *Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul*. İstanbul: Axa Oyak / Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Anonim.** (1994). Bostancı İskelesi. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 2, s. 305). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Anonim.** (1994). Göztepe. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 3, s. 414-415). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Apur.** (2015). *La Petite Ceinture ferroviaire, Dossier de présentation*. Paris. Ocak 2016 tarihinde http://www.apur.org/sites/default/files/documents/petite_ceinture_ferroviaire_presentation.pdf adresinden alındı
- Arlı, H.** (1994). Bostancı Camii. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 2, s. 304-305). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Arlı, H.** (1994). Göztepe Cami. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 3, s. 415-416). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Arlı, H.** (1994). Suadiye Camii. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 7, s. 50-51). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.

- Arlı, H.** (1994). Zihni Paşa Camii. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 7, s. 559-560). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Arseven, C. E.** (2011). *Kadı Köyü Hakkında Belediye Araştırmaları*. İstanbul: Kadıköy Belediyesi.
- Artan, T.** (1994). Fener Bahçesi. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 3, s. 281). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Avrupa Konseyi.** (1979, Haziran). *Archéologie industrielle - Recommandation 872*. <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-FR.asp?fileid=14906&lang=FR> adresinden alındı
- Avrupa Konseyi.** (1987). *Quelles politiques pour le patrimoine industriel?* Lyon.
- Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesi.** (1990). *R (90) 20 No'lu Tavsiye Kararı*. Avrupa Konseyi.
- Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesi.** (2013). *Le patrimoine industriel en Europe*. Strasbourg: Avrupa Konseyi.
- Aydın, S.** (2001). Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış. *Kebikeç*(11), 49-94.
- Bagwell, P. S.** (1988). *The Transport Revolution 1770-1985*. Londra: Routledge.
- Batur, A.** (2010). Banliyö İstasyonları. *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 194-195). içinde İstanbul: NTV Yayınları.
- Batur, A., & Batur, S.** (1970). Sanayi, Sanayi Toplumu ve Sanayi Yapısının Evrimi Üzerine Bazı Düşünceler. *Mimarlık*(80), s. 26-41.
- Belkaya, H., Özmen, H., & Karamut, İ.** (2008). The Marmaray Project: Managing a Large Scale Project with Various Stake Holders. I. A. Engineers (Dü.), *WCE 2008*. içinde 2, s. 1268-1272. Londra: Newswood Limited.
- Berens, C.** (2010). *Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners, and Developers*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Biltekin Coşkun, L. S.** (2013). *Kamusal Mekân ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü*. Ankara: Gazi Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Burman, P.** (1997). Philosophies for Conserving the Railway Heritage. P. Burman, & M. Stratton (Dü) içinde, *Conserving the Railway Heritage* (s. 18-33). London: E & FN Spon.
- Casanelles, E.** (2006). *Le Patrimoine Industriel, un Nouveau Patrimoine*. Ocak 2016 tarihinde ICOMOS: <http://www.icomos.org/18thapril/2006/18avril2006-4.htm> adresinden alındı
- Casanelles, E.** (2012). TICCIH'S Charter for Industrial Heritage. J. Douet (Dü.) içinde, *Industrial Heritage Re-tolled* (s. 228-233). Lancaster: TICCIH.
- Construction des lignes de chemins de fer Irmak-Filyos & Fevzipasa-Diyarbakir.* (1937). Göteborg Kampmann, Kierulff & Saxild.
- Cossons, N.** (1997). An Agenda for the Railway Heritage. P. Burman, & M. Stratton (Dü) içinde, *Conserving the Railway Heritage* (s. 3-17). Londra: E & FN Spon.

- Coulls, A.** (1999). *Railways as World Heritage Sites*. Paris: ICOMOS.
- Çelebi, S.** (2013, 08 02). Kadıköy'ün istasyonları sahipsiz değil! *Gazete Kadıköy*(699), s. 8.
- Çelik, Z.** (1998). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Demirsar, B.** (1994). Zühdi Paşa Camii. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 7, s. 567-568). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- DLH.** (2008). *Marmaray Projesi raporu (Geniş kapsamlı)*. Şubat 2016 tarihinde http://kentvedemiryolu.com/indir/dlh-marmaray_genis_bilgi_notu-kasim2008.pdf adresinden alındı
- DLH.** (2013, Ağustos). *Finansman*. Marmaray "Asrın Projesi": <http://www.marmaray.com.tr/> adresinden alındı
- DLH.** (2013, Ağustos). *Organizasyon*. Marmaray "Asrın Projesi": <http://www.marmaray.com.tr/> adresinden alındı
- DLH.** (2013, Ağustos). *Sözleşmeler*. Marmaray "Asrın Projesi": <http://www.marmaray.com.tr/> adresinden alındı
- Douet, J. (Dü.).** (2012). *Industrial Heritage Re-tooled*. Lancaster: TICCIIH.
- Douglas, J.** (2006). *Building Adaptation*. Burlington: Elsevier Ltd.
- Dölen, Ş. S.** (1994). Suadiye. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 7, s. 49-50). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Efe, R., & Cürebal, I.** (2011). S. D. Brunn (Dü.) içinde, *Engineering Earth: The Impacts of Megaengineering Projects* (Cilt 1, s. 715-734). Dordrecht, Heidelberg, London, New York: Springer.
- Ekdal, M.** (1987). *Bir Fenerbahçe Vardı*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.
- Ekdal, M.** (1996). *Bizans Metropolünde İlk Türk Köyü Kadıköy*. İstanbul: Kadıköy Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları.
- Ekdal, M.** (2005). *Kapalı Hayat Kutusu Kadıköy Konakları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Ekizoğlu, G.** (2012). *Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Engin, V.** (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren.
- Engin, V.** (1999). Rumeli Demiryolları. *Osmanlı* (s. 692-698). içinde Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Engin, V.** (2012). Rumeli Demiryolları. V. Engin, A. Uçar, & O. Doğan (Dü) içinde, *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu* (s. 219-234). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Ergin, O. N.** (1995). *Mecelle-I Umur-ı Belediye*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları no: 21.
- Erkan, Y.** (2004, Ekim). Oryantalist Bir Mimari Hazine Haydarpaşa Limanı Hizmet Binaları. *İstanbul*, s. 28-34.

- Ersoy, M.** (2001). Sanayisizleşme Süreci ve Kentler. *Praksis*(2), 32-52.
- Ersoy, M.** (2012). Planlama Kuramına Giriş. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama Kuramları* (s. 9-34). İstanbul: İmge Yayınları.
- Evren, G.** (1996, Temmuz). Demiryollarımız. *Türkiye Mühendislik Haberleri*(384), s. 16-29.
- Eyice, S.** (1958-1971). Bostancıbaşı Köprüsü. R. E. Koçu içinde, *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 2995-2996). İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi.
- Eyice, S.** (1994). Bostancı. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 2, s. 301-304). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Eyidoğan, H.** (2016, Ocak). *İstanbul'un Banliyö Hattı Bilmecesi (Marmaray)*. Şubat 2016 tarihinde <http://www.slideshare.net/HalukEyidoan/istanbulun-banliy-hatt-bilmecesi-marmaray> adresinden alındı
- Gerçek, H., & Şengül, S.** (2007). İstanbul'da Yolculuk Hareketlerindeki Son On Yılda İstanbul'da Yolculuk Hareketlerindeki Son On Yılda Değerlendirilmesi. 7. *Ulaştırma Kongresi - Kongre Sempozyum Bildiriler Kitabı* (s. 82-94). içinde İstanbul: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi.
- Göktürk, H.** (1958-1971). Bostancı Camii, Kuloğlu Camii. R. E. Koçu içinde, *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 2996-2997). İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi.
- Göktürk, H.** (1958-1971). Bostancı İlk Okulu. R. E. Koçu içinde, *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 3001-3002). İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi.
- Grelot.** (1680). *Relation Nouvelle d'un Voyage de Constantinople*. Paris.
- Gülsoy, U.** (1994). *Hicaz Demiryolu*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Gülsoy, U.** (1999). Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu. *Osmanlı* (s. 678-684). içinde Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Gülsoy, U.** (2012). Hicaz Demiryolu. V. Engin, A. Uçar, & O. Doğan (Dü) içinde, *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu* (s. 237-256). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Gülsoy, U.** (2012). Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. V. Engin, A. Uçar, & O. Doğan (Dü) içinde, *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu* (s. 287-304). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Güran, T.** (2013). *İktisat Tarihi*. (H. İ. Burhan Erdem, Dü.) Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Güvenç, M.** (2014, 10 23). *Metropolitika Programı*. İstanbul: Açık Radyo.
- Hudson, K.** (1979). *World Industrial Archaeology*. Londra: Cambridge University Press.
- Hughes, S.** (2012). Thematic World Heritage Studies. J. Douet (Dü.) içinde, *Industrial Heritage Re-tooled* (s. 174-180). Lascaster: TICCIIH.

- Hür, A.** (1994). Erenköy. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 3, s. 177-179). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Hür, A.** (1994). Fenerbahçe. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 3, s. 283-285). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- ICOMOS / TICCIH.** (2000, Ağustos 31). *Collaboration Agreement between ICOMOS and TICCIH*. Ocak 2016 tarihinde TICCIH: http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/Agr_ICOMOS_TICCIH.pdf adresinden alındı
- ICOMOS / TICCIH.** (2011, Ocak). *Endüstriyel Miras Alanları, Yapıları ve Peyzajları için Koruma Ortak İlkeleri*. 2016 tarihinde ICOMOS Türkiye: http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0924909001353671233.pdf adresinden alındı
- ICOMOS / TICCIH.** (2014, Kasım). *Memorandum of Understanding*. Ocak 2016 tarihinde TICCIH: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2014/12/MemorandumOfUnderstandingNov102014.pdf> adresinden alındı
- ICOMOS.** (1999). *Burra Tüzüğü*. Avustralya ICOMOS: http://australia.icomos.org/wp-content/uploads/BURRA_CHARTER.pdf adresinden alındı
- ICOMOS Türkiye Milli Komitesi.** (2013, Ocak). *ICOMOS Türkiye Mimari Miras Koruma Bildirgesi*. 2016 tarihinde ICOMOS Türkiye: http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0623153001387886624.pdf adresinden alındı
- İnşaatlara sıkı denetim. (2015, Şubat 27). *Gazete Kadıköy*(777), s. 8.
- Istanbul Region, Turkey, ca. 1900.* (tarih yok). Kasım 2014 tarihinde Harward Geospatial Library: http://hgl.harvard.edu:8080/HGL/jsp/HGL.jsp?action=VColl&VCollName=G7433_I8_1900_F5 adresinden alındı
- Jokilehto, J.** (2005). *The Concept of Cultural Heritage*. Ocak 2016 tarihinde CIF-ICOMOS: http://cif.icomos.org/pdf_docs/Documents%20on%20line/Heritage%20definitions.pdf adresinden alındı
- Jürgen Lodemann, M. P.** (1989). *Die Bagdadbahn. Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie Gebundene Ausgabe*. Mainz: Hase & Koehler.
- Kadıköy'de 15 kat sınırı. (2016, Şubat 26). *Gazete Kadıköy*(827), s. 25.
- Kahya, E.** (1996). Türkiye'de İlk Demiryolları. *Belleten*(202), s. 209-218.
- Karal, E. Z.** (1983). *Osmanlı Tarihi* (Cilt 7). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Karal, E. Z.** (1983). *Osmanlı Tarihi* (Cilt 8). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Karal, E. Z.** (1983). *Osmanlı Tarihi* (Cilt 6). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Karpat, K. H.** (2002). The Land Regime, Social Structure, and Modernization in the Ottoman. *Studies on Ottoman Social and Political History: Selected Articles and Essays* (s. 327-351). içinde Leiden: Brill.
- Kaya, B.** (2012). *Endüstri Mirasımızın Korunmasında Planlama Yaklaşımı*. İzmir: İzmir II Numaralı Koruma Bölge Müdürlüğü.

- Kaynak, M.** (1984). Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenmesi Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış. *Yapıt - Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, 66-84.
- Kayra, C.** (1990). *İstanbul Mekanlar ve Zamanlar*. Ak Yayınları.
- Kıraç, B.** (2001). *Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri*. İstanbul: MSGSÜ - Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kıraç, B.** (2010). Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden Değerlendirilmesi. N. Özasan, & D. Özkut (Dü) içinde, *Mimari Korumada Güncel Yaklaşımlar* (s. 115-134). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Koçer, Ş.** (1995). *Haydarpaşa - Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları*. İstanbul: İ.T.Ü, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Koçu, R. E.** (1958-1971). Bostancı. *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 2973-2976). içinde İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi.
- Koçu, R. E.** (1958-1971). Erenköy. R. E. Koçu içinde, *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 5161-5162). İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi.
- Koçu, R. E.** (1958-1971). Fenerbağçe. R. E. Koçu içinde, *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 5620-5621). İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi.
- Koçu, R. E.** (1958-1971). Feneryolu. R. E. Koçu içinde, *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 5644-5645). İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi.
- Köksal, G.** (2005). *İstanbul'daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri*. İstanbul: İTÜ / Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Köksal, G.** (2012, Haziran). Endüstri Mirasını Koruma ve Yeniden Kullanım Yaklaşımı. *Güney Mimarlık*(8), 18-23.
- Kösebay Erkan, Y.** (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*. İstanbul: İ.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kösebay Erkan, Y.** (2012). Railway Heritage of Istanbul and the Marmaray Project. *International Journal of Architectural Heritage*(6), s. 86-99.
- Köşgeroğlu, E.** (2005). *An Approach for Conservation of Railway Heritage; Assessing and Experiencing the İzmir - Aydın Railway Line*. Ankara: O.D.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Köşgeroğlu, E.** (2006, Kasım). Demiryolu Mirası - Korunması. *Dosya 03 - Endüstri Mirası*, s. 19-23.
- Kuban, D.** (1970). İstanbul'un Tarihi Yapısı. *Mimarlık*(79), 26-48.
- Kuban, D.** (2012). *İstanbul Bir Kent Tarihi*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Kubilay, A. Y.** (2010). *İstanbul Haritaları 1422-1922*. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Lami, I. M.** (2007). Transformation Processes of Large Railway Stations in Europe: when Urban Quality is directly related to positional value. M. Horner, C. Hardcastle, A. Price, & J. Bebbington (Dü.), *International Conference on Whole Life Urban Sustainability and its Assessment*. içinde Glasgow.

- Lane , B., Weston, R., Davies , N., Kastenholz, E., Lima, J., & Majewski , J.** (2013). *Le Tourisme Lié au Patrimoine Industriel et le Tourisme Agricole / Rural en Europe*. Brüksel: Avrupa Parlamentosu.
- Lykke, S., & Belkaya, H.** (2005). Marmaray project: The project and its management. *Tunnelling and Underground Space Technology*(20), 600-603.
- Madran, E., & Özgönül, N.** (2011). *Kültürel ve Doğal Değerlerin Korunması*. İstanbul: TMMOB Mimarlar Odası.
- Martin, P.** (2012). Industrial Archeology. J. Douet (Dü.) içinde, *Industrial Heritage Re-tooled* (s. 40-47). Lancaster: TICCIIH.
- McEntee, P.** (2012). *Deconstructing the High Line: The Representation and Reception of Nature in Post-Industrial Urban Park Design*. Denver: University of Colorado Denver.
- Minchinton, W.** (1983, Ekim). World industrial archaeology: a survey. *World Archaeology*, 15(2), 125-136.
- Morgan, D.** (2014, Aralık 2). *FEDECRAIL*. Ocak 2016 tarihinde ERIH: http://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/ERIH_Conference_2014/Presentation_FEDECRAIL_David_Morgan.pdf adresinden alındı
- Mossman, F., & Morton, N.** (1957). *Principles of Transportation*. New York: Ronald.
- Mumford, L.** (2013). *Tarih Boyunca Kent*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- New York City's High Line*. (2011, Ocak 10). Ocak 2016 tarihinde Rails to trail conservancy: <http://www.railstotrails.org/trailblog/2011/october/01/new-york-citys-high-line/> adresinden alındı
- Neyzi, N.** (1994). Kızıltoprak. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 5, s. 14-15). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Oevermann, H., & Mieg, H.** (Dü). (2015). *Industrial Heritage Sites in Transformation*. New York: Routledge.
- Olgun, İ., & Altın, D.** (2014, Temmuz 31). *Tarife Değişikliği: 18 Haziran 2013 Gününden Muteberdir...* Arkitera: <http://www.arkitera.com/haber/21975/ist928> adresinden alındı
- Özdoğan, M.** (1994). Fikirtepe Kültürü. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 3, s. 315-317). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı / Tarih Vakfı.
- Özmen , H. İ.** (2007). Tarihe ve Kültür saygı: "Marmaray. *Gün Işığında: İstanbul'un 8000 yılı. Marmaray, Metro ve Sultanahmet Kazıları* (s. 22-27). içinde İstanbul: Vehbi Koç Vakfı.
- Öztürk, C.** (1987). *Haydarpaşa - İzmit Hattı*. İstanbul: M.Ü., Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Öztürk, C.** (1995). Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü. E. İhsanoğlu (Dü.) içinde, *Çağını Yakalayan Osmanlı* (s. 271-278). İstanbul: IRCICA.
- Öztürk, İ.** (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. İstanbul: İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Özyüksel, M.** (1999). Anadolu ve Bağdat Demiryolları. G. Eren (Dü.) içinde, *Osmanlı* (s. 663-667). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Özyüksel, M.** (2000). *Hicaz Demiryolu*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Özyüksel, M.** (2002). Hicaz Demiryolu. *Türkler Ansiklopedisi* (Cilt 14, s. 839-852). içinde İstanbul: Yeni Türkiye Yayınları.
- Özyüksel, M.** (2013). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Palmer, M., & Neaverson, P.** (1998). *Industrial Archaeology Principles and Practice*. Londra: Routledge.
- Pamuk, Ş.** (2007). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Pearce, D.** (2013). *Conservation today*. Londra: Routledge.
- Pechoux, J.** (1970). *La naissance du rail européen. 1800 - 1850*. Paris: Broché.
- Quataert, D.** (1977). Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on. *Business History Review*(51), 139-160.
- Quataert, D.** (1985). 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları. *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi* (Cilt 4, s. 1630-1635). içinde
- Quataert, D.** (2013). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ragon, M.** (2010). *Moden Mimarlık ve Şehircilik Tarihi*. İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Ra'if, M.** (1996). *Mir'ât-ı İstanbul* (Cilt 1). İstanbul: Çelik Gülersoy Vakfı Yayınları.
- Raymond, A.** (1908). *Notes Pratiques et Resumes sur l'art du constructeur en Turquie*. Alexandrie.
- Robbins, M.** (1998). *The Railway Age* (3. Baskı b.). Manchester: Mandolin.
- Sakaeda, H.** (2005). Marmaray Project: Tunnels and Stations in BC Contract. *Tunnelling and Underground Space Technology*(20), 612-616.
- Salah, E.** (2013). *Sayfiye to Banlieue: Suburban Landscape around Anatolian Railways, from Mid-nineteenth Century to the World War II*. Ankara: METU, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Sanayi Devrimi. (1989). *AnaBritannica* (Cilt 19, s. 50). içinde İstanbul: Ana Yayıncılık & Encyclopædia Britannica.
- Saner, M.** (2012, 1-2). Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar. *Planlama*(52), s. 53-66.
- Satan, A.** (2012). Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi. V. Engin, A. Uçar, & O. Doğan (Dü) içinde, *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu* (s. 309-340). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Schivelbusch, W.** (1986). *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Berkely, Los Angeles: The University of California Press.

- Severcan, Y. C.** (2012). Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesine İlişkin Özelleştirme Yaklaşımları: Sorunlar ve Olanaklar. *Planlama*(52), s. 40-46.
- Severcan, Y. C., & Barlas, A.** (2007, Eylül). The Conservation of Industrial Remains as a Source of Individuation and Socialization. *International Journal of Urban and Regional Research*, s. 675-682.
- Smith, S. B.** (2012). The Work of Ticcih. J. Douet (Dü.) içinde, *Industrial Heritage Re-tooled* (s. 222-227). Lancaster: TICCIH.
- Soane, L.** (1997). The Railway Heritage Trust and its Achievements. P. Burman, & M. Stratton (Dü.) içinde, *Conserving the Railway Heritage* (s. 141-186). Londra: E & FN Spon.
- Stratton, M.** (Dü.). (2002). *Industrial Buildings Conservation and Regeneration*. New York: E & FN Spon.
- Şahin, İ.** (2013, Kasım 8). Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarının Marmaray Hattıyla Bütünleştirilmesi. *Cumhuriyet Bilim Teknoloji (CBT)*(1390), s. 2. <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=1019> adresinden alındı
- Şehsuvaroğlu, B. N.** (1969). *Göztepe*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.
- TBMM.** (1983). Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu. www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2863.doc adresinden alındı
- TBMM.** (1989, 4 13). *Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun*. Ocak 2016 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi: https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc072/kanuntbmmc072/kanuntbmmc07203534.pdf adresinden alındı
- Tekeli, İ.** (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm. *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi* (s. 881-882). içinde
- Tekeli, İ.** (1999). 19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü. P. Dumont, & F. Georgeon (Dü.) içinde, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* (s. 19-30). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ.** (2009). *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ.** (2013). *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ., & İlkin, S.** (1985). Türkiye' de ulaştırmanın gelişimi. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* (Cilt 10, s. 2758-2768). içinde
- Tekeli, İ., & İlkin, S.** (2010). *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* (2. Baskı b.). İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- TICCIH.** (2003, Temmuz). *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*. ICOMOS: <http://international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf> adresinden alındı
- TMMOB Mimarlar Odası.** (2008). *Korumada Yeni Tanımlar Yeni Kavramlar "Endüstri Mirası"*. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi.

- Toprak, Z.** (1985). Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (Cilt 5, s. 1340-1344). içinde İstanbul: İletişim Yayınları.
- Torcu, D.** (2013, Eylül). 4. Türksoy Üye Devletleri UNESCO Millî Komisyonları Toplantısı, 2. Kültürel ve Doğal Miras Semineri. Kasım 2014 tarihinde Unesco Türkiye Milli Komisyonu: http://unesco.org.tr/dokumanlar/duyurular/deniztorcu_sunum.pdf adresinden alındı
- Torun, İ.** (2003). Endüstri Toplumu'nun Oluşmasında Etkili Olan İktisadi ve Sina-i Faktörler. *C. Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(1), 181-196.
- Tulumtaş, S.** (2009). Kentsel Dönüşüm ve Demiryolu Uygulamaları. *Toprak Mülkiyeti Sempozyumu*. Ankara.
- Türker, O.** (2008). *Halkidon'dan Kadıköy'e Körler Ülkesinin Hikayesi*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Ural, A.** (2010). *Bostancı Bahane*. İstanbul: Heyemola Yayınları.
- Uygun, G., & Çelebi, S.** (2014, Ağustos 15). Kadıköy'ün hızlı dönüşümü. *Gazete Kadıköy*(750), s. 8-9.
- Ünal, M.** (2009). *Endüstri Mirası Kapsamında İstanbul Yedikule Tcdd Atölyelerinin Mimarisi Ve Koruma Sorunları*. Edirne: Trakya Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsü.
- Ünlütepe, A.** (2005). Marmaray BC1 Projesi ve Ölçme Çalışmaları. 2. *Mühendislik Ölçmeleri Sempozyumu* (s. 201-212). İstanbul: Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası.
- Vecdi Diker Çalışma Grubu.** (2007). İstanbul'un ulaşım ve trafik sorunu - Üçüncü çevre yolu ve boğaz geçişi. 7. *Ulaştırma Kongresi - Kongre Sempozyum Bildiriler Kitabı* (s. 46-64). içinde İstanbul: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi.
- Weber, M.** (1961). *General Economic History*. New York: Collier Books.
- Wehdorn, M.** (1985, Aralık). *Situation du Patrimoine Bâti Technique et Industriel en Europe*. Strasbourg: Avrupa Konseyi. Aralık 2015 tarihinde https://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Resources/Publications/Pat_PA_03_fr.pdf adresinden alındı
- Wilkinson, S., Remøy, H., & Langston, C.** (2014). *Sustainable Building Adaptation Innovations in Decision-making*. Chichester: John Wiley & Sons.
- Yerasimos, S.** (1999). Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine. P. Dumont, & F. Georgeon (Dü) içinde, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* (s. 1-18). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yücel, A.** (2008). Bağdat Caddesi (I). B. T. Pelin Derviş içinde, *İstanbullaşmak* (s. 39-44). Garanti Galerisi.

İnternet Kaynakları

URL-1: https://en.wikipedia.org/wiki/File:Euston_Arch_1896.jpg/ ; 05.01.2016

URL-2: <http://www.icomos.org.tr/> ; 08.01.2016

URL-3: http://www.fedecrail.org/fr/riga_charter_fr.html/ ; 12.02.2016

URL-4: <http://www.icomos.org/> ; 02.02.2016

URL-5: <http://www.kulturvarliklari.gov.tr/> ; 02.02.2016

URL-6: <http://whc.unesco.org/en/list/785/gallery/>; 18.11.2015

URL-7: <http://www.dunyamirasigezginleri.com/yeni/miraslar/hindistan/22.html/>;
18.11.2015

URL-8: <http://www.dunyamirasigezginleri.com/yeni/miraslar/isvecce/08.html/>;
18.11.2015

URL-9: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr/ ; 21.06.2015

URL-10: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=50542&start=10/>;
05.06.2015

URL-11: http://wowturkey.com/t.php?p=/tr577/kaymak_Feneryolu_istasyon.jpg/ ;
05.06.2015

URL-12: <http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/ekstasyonlar-3-goztepe-tren-istasyonu.html/> ; 07.06.2014

URL-13: http://wowturkey.com/t.php?p=/tr397/galap_guran_100_2939_modifie.jpg/;
; 05.06.2015

URL-14: http://wowturkey.com/t.php?p=/tr577/kaymak_Suadiye_istasyon.jpg/ ;
05.06.2015

URL-15:
<http://static.panoramio.com/photos/large/29595617.jpg#sthash.I9gtEHiw.dpuf/> ;
05.06.2015

URL-16: <http://www.marmaray.gov.tr/icerik/marmaray/153-Y%C4%B1ll%C4%B1k-Hayal-Ger%C3%A7ek-Oldu/48/> ; 08.02.2016

URL-17: <http://www.marmaray.com.tr/> ; 15.11.2014

URL-18: http://www.istanbularkeoloji.gov.tr/web/41-225-1-1/muze-_tr/muze/kazilar/yenikapi_kazilari/ ; 06.02.2016

URL-19: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/27442495.asp/>; 04.07.2015

URL-20: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/29351350.asp/>; 04.07.2015

URL-21: <http://www.haberturk.com/ekonomi/ekonomi/haber/1150074-pendik-gebze-banliyo-hatti-acilis-tarihi-belli-oldu/>; 08.11.2015

URL-22: <http://www.kentvedemiryolu.com/>; 08.07.2015

URL-23: <http://www.korumakurullari.gov.tr/TR,89184/tarihce.html/>; 03.04.2016

URL-24:
http://wowturkey.com/t.php?p=/tr635/zulal_aydin_IMG_0618_Mostar_Kopruden_Marmaray_C.jpg/; 09.04.2016

URL-25: <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=23234#.V91FKJiLShd> ; 12.08.2016

URL-26: <http://www.istanbulunmetrosu.com/Sayfalar/6/RayliSistemHatleri?Kod=0>; 12.08.2016

URL-27: <http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/ekstasyonlar-4-erenkoy-tren-istasyonu.html>; 07.06.2014

URL-28: <http://www.demiryolcuyuz.com/tcdd/istasyonlar/1-bolge/211-erenky-stasyonu.html>; 16.04.2016

URL-29: <http://www.rayihale.com/2012/erenkoy-tren-istasyonu-tadilat-edilmesi-isi-ihalesi/>; 16.04.2016

URL-30:
[https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line_\(New_York_City\)#/media/File:Highline_NYC_4546199798_2fb244ec8b.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line_(New_York_City)#/media/File:Highline_NYC_4546199798_2fb244ec8b.jpg); 01.02.2016

URL-31: https://fr.wikipedia.org/wiki/Coul%C3%A9_verté_Ren%C3%A9_Dumont/; 01.02.2016

URL-32: <http://europeantrips.org/wp-content/uploads/2012/04/Promenade-Plant%C3%A9-The-First-Elevated-Park-in-the-World.jpg>; 01.02.2016

URL-33:
http://viasverdes.com/prensa/documentos/interes/GuiaAmbiental_VV_LaJara.pdf; 01.02.2016

URL-34: http://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-du-musee/la-gare.html?zoom=1&tx_damzoom_pi1%5BshowUId%5D=106452&cHash=ed5b4a4d19; 03.02.2016

URL-35: <http://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-du-musee/entre-gare-et-musee.html>; 03.02.2016

URL-36:
https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9_d%27Orsay#/media/File:Paris_Mus%C3%A9_d%27Orsay_Grande_nef_centrale_02a_All%C3%A9_des_sculptures.jpg /; 03.02.2016

URL-37: https://www.petiteceinture.org/IMG/jpg/Plan_PC_1911.jpg; 03.02.2016

URL-38:
https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_du_boulevard_Ornano#/media/File:Concert_du_COSU_-_Recyclerie.jpg; 03.02.2016

URL-39: <http://www.hurriyetemlak.com/Emlak-Endeksi/Detayli-Analiz/>; 22.06.2016

URL-40:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/70/Gare_de_Strasbourg_IMG_3751.JPG; 01.03.2016

URL-41: <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/>; 01.03.2016

URL-42: http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/; 01.03.2016

URL-43: <http://v3.arkitera.com/h60615-karsiyaka-tunel-ustunde-7x24-yasam-.html/>;
01.03.2016

URL-44: <http://www.gazetekadikoy.com.tr/haberDetay.aspx?haberID=5648/>;
25.04.2016



EKLER

EK A – Tarihi Haritalar	187
EK A1 – İstanbul Belediyesi sınırını gösterir harita	187
EK A2 – Mahallelerdeki konut dokuları (1913-14)	188
EK A3 – Anadolu Demiryolu ve istasyonlarını gösteren tarihi haritalar	189
EK A4 – 1909 tarihli harita	191
EK A5 – 1909-1914 tarihli harita	192
EK A6 – Kadıköy Ciheti Haritaları	193
EK B – Kızıltoprak	194
EK B1 – Kızıltoprak Haritaları.....	194
EK B2 – Kızıltoprak'ta bulunan sosyal nitelikli yapılar	196
EK B3 – Kızıltoprak'ta bulunan demiryolu yapıları	197
EK C – Feneryolu.....	198
EK C1 – Feneryolu değişimini gösterir hava fotoğrafları	198
EK C2 – Feneryolu Yolcu Binası	199
EK C3 – Fenerbahçe İstasyonu	199
EK D – Göztepe.....	200
EK D1 – Göztepe değişimini gösterir hava fotoğrafları	200
EK D2 – Göztepe'de bulunan sosyal nitelikli yapılar	200
EK D3 – Göztepe'de bulunan demiryolu yapıları	201
EK D3 (A) – Lojman Yapısı (Eski İstasyon).....	201
EK D3 (B) – Göztepe Yolcu Binası	203
EK E – Erenköy.....	204
EK E1 – Erenköy haritaları	204
EK E2 – Erenköy'de bulunan sosyal nitelikli yapılar	207
EK E3 – Erenköy'de bulunan demiryolu yapıları	207
EK F – Suadiye.....	208
EK F1 – Suadiye değişimini gösterir hava fotoğrafları	208
EK F2 – Suadiye'de bulunan sosyal nitelikli yapılar	209
EK F3 – Suadiye'de bulunan demiryolu yapıları	209
EK G – Bostancı.....	210
EK G1 – Bostancı değişimini gösterir hava fotoğrafları	210

EK G2 – Bostancı’da bulunan sosyal nitelikli yapılar	210
EK H – Demiryolu yapılarının inşa tarihleri	211
EK I – Haydarpaşa - Gebze güzergâhındaki Tcdd'ye ait tescilli yapılar	212
EK J – Marmaray	213
EK J1 – Marmaray’ın bölümleri ve istasyonları	213
EK J2 – Anadolu yakasında ve 2019 yılında tamamlanması hedeflenen raylı sistemlerin entegrasyonu	214
EK J3 – Marmaray tip istasyon planları	215
EK J3 (A) – A tipi istasyon sirkülasyon planı	215
EK J3 (B) – B tipi istasyon sirkülasyon planı.....	216
EK J4 – İstasyonlarda bulunması gereken mahaller.....	217
EK J5 – Söğütlüçeşme – Pendik arası istasyonlar ve mesafeleri	218
EK J6 – Güvenlik duvarı ve ses bariyerleri.....	219
EK K – High Line Parkı planı	220
EK L – La Petite Ceinture, gar binalarının kullanımları ve hat üzerinde yerleşimleri	221
EK M – Kurul belgeleri	222
EK N – ICOMOS Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi “2013” / Koruma değerleri	230
EK M – Kurul belgeleri	222
EK O – Zühtüpaşa, Feneryolu ve Göztepe mahallelerinde dönüşüm	232

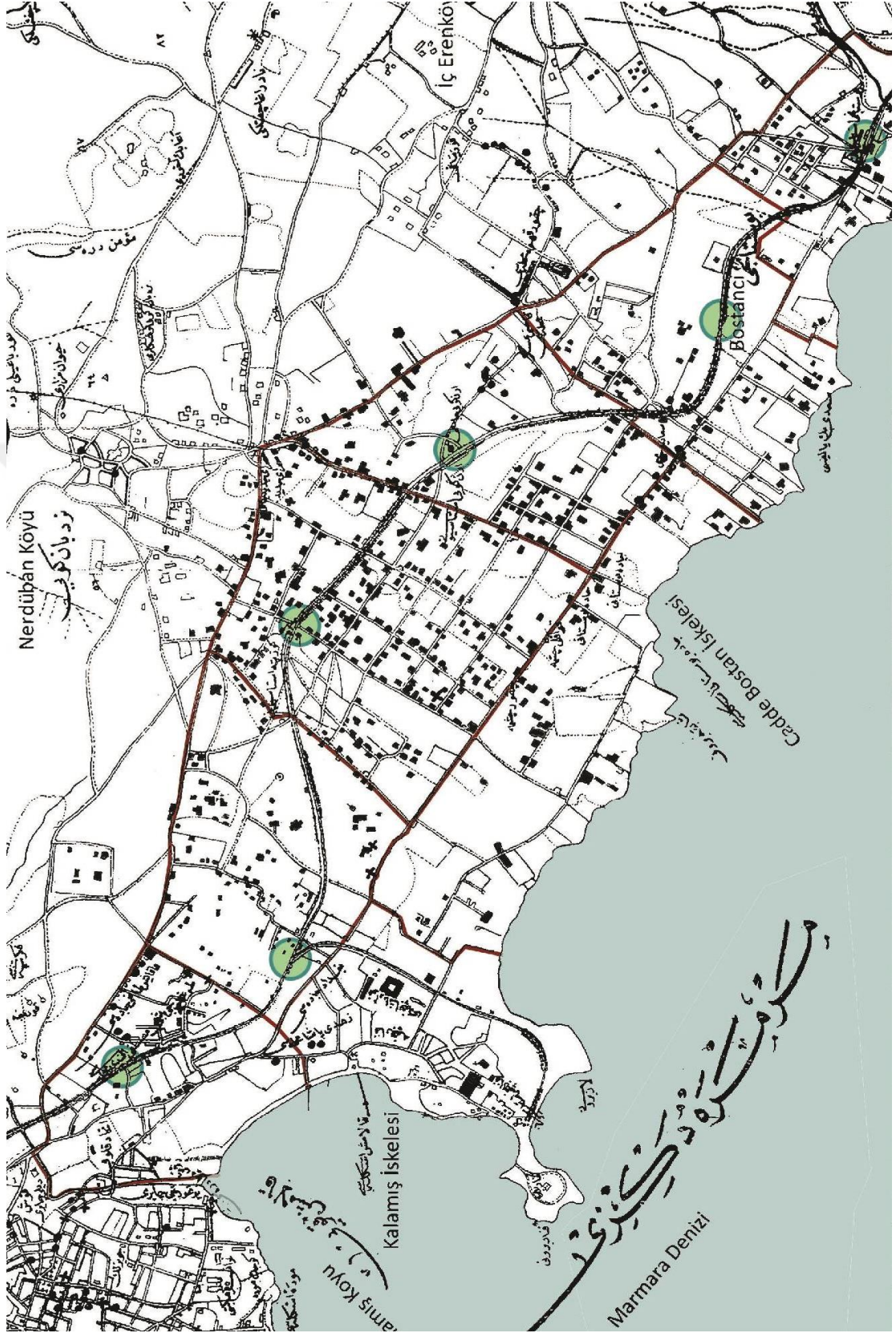
EK A – TARİHİ HARİTALAR

EK A1 – İSTANBUL BELEDİYESİ SINIRINI GÖSTERİR HARİTA



Şekil A.1 - 1934 tarihli İstanbul Belediyesi sınırlarını gösterir harita (Ergin, 1934)

EK A2 - MAHALLELERDEKİ KONUT DOKULARI (1913-14)



Şekil A.2 - Arseven Haritası (Arseven, 2011)

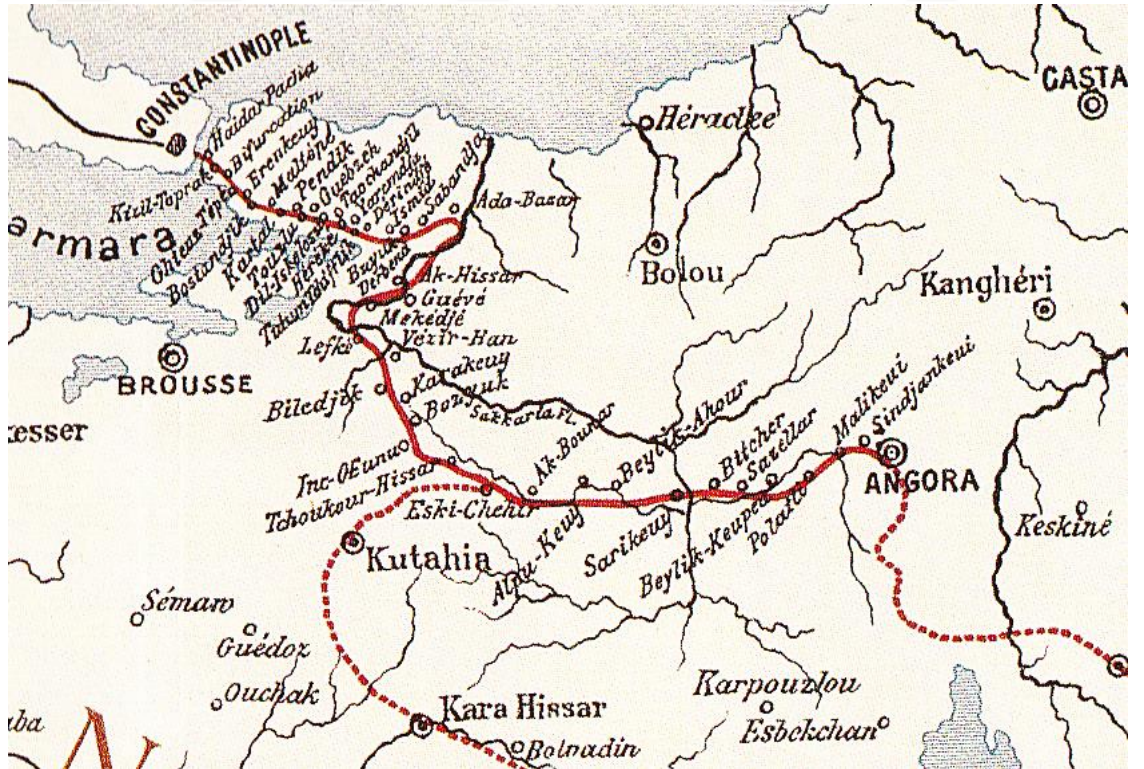
EK A3 – ANADOLU DEMİRYOLU VE İSTASYONLARINI GÖSTEREN TARİHİ HARİTALAR



Şekil A.3 - 1900 yılı demiryolu ve yerleşim yerlerini gösterir harita (Istanbul Region, Turkey, ca. 1900)



Şekil A.4 - 1900 yılı demiryolu ve yerleşim yerlerini gösterir haritanın detayı (Istanbul Region, Turkey, ca. 1900)

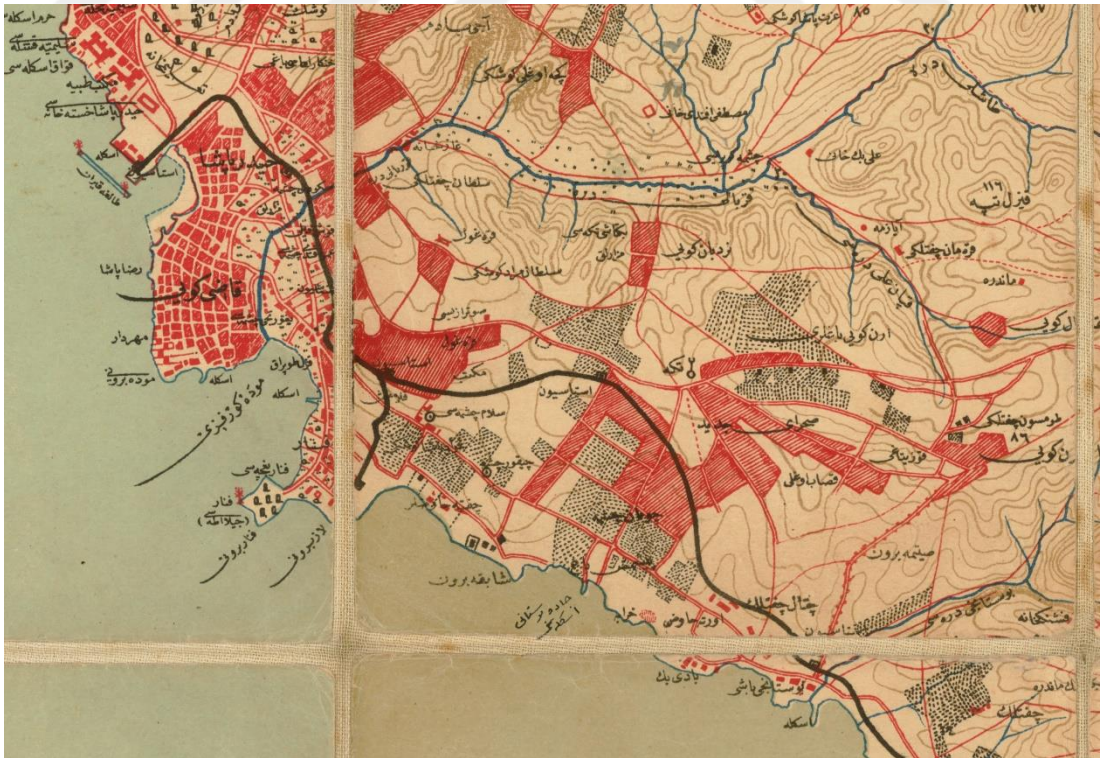


Şekil A.5 – 1900 yılında Anadolu Demiryolu hattının durumu (Jürgen Lodemann, 1989)

EK A4 – 1909 TARİHLİ HARİTA

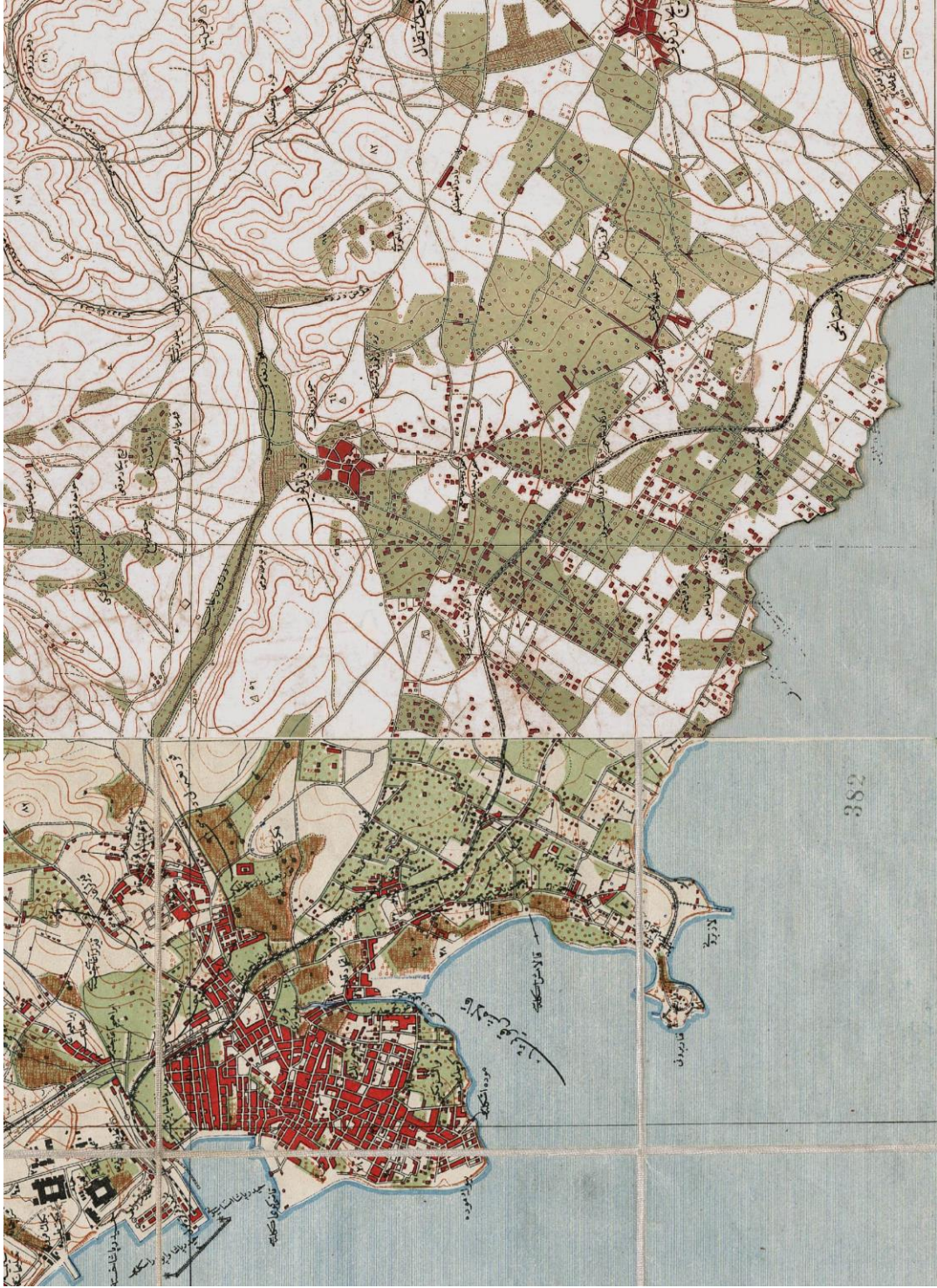


Şekil A.6 - Erkân-ı Harbiye Haritası (1909), (İBBAK Harita Arşivi)



Şekil A.7 - Erkân-ı Harbiye Haritası detayı (1909), (İBBAK Harita Arşivi)

EK A5 – 1909-1914 TARİHLİ HARİTA¹



Şekil A.8 - İstanbul : Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Matbaası'nda basılmış olan Bilâd-ı selâse ve Çamlıca haritaları (İBBAK Harita Arşivi)

¹ Harita iki kısımdan oluşmaktadır. Kadıköy ve Fenerbahçe'nin bulunduğu kısım 1914 yılında, haritanın diğer kısmı ise 1909 yılında yapılmıştır.

EK A6 – KADIKÖY CİHETİ HARİTALARI



Şekil A.9 - 1930'lu yıllarda hazırlandığı düşünülen Kadıköy ciheti haritaları (İBBAK Harita Arşivi)

EK B - KIZILTOPRAK

EK B1 - KIZILTOPRAK HARİTALARI



Şekil B.1 - 1934 tarihli Kızıltoprak Nahiyesi haritası (Ergin, 1934)



Şekil B.2 - Kızıltoprak mahallesinin gelişimini gösterir hava fotoğrafları (URL-9)

EK B2 - KIZILTOPRAK SOSYAL NİTELİKLİ YAPILAR



Şekil B.3 - Hamidiye Erkek Rüştîyesi (1899)



Şekil B.4 - Hamidiye Kız Rüştîyesi (1901)



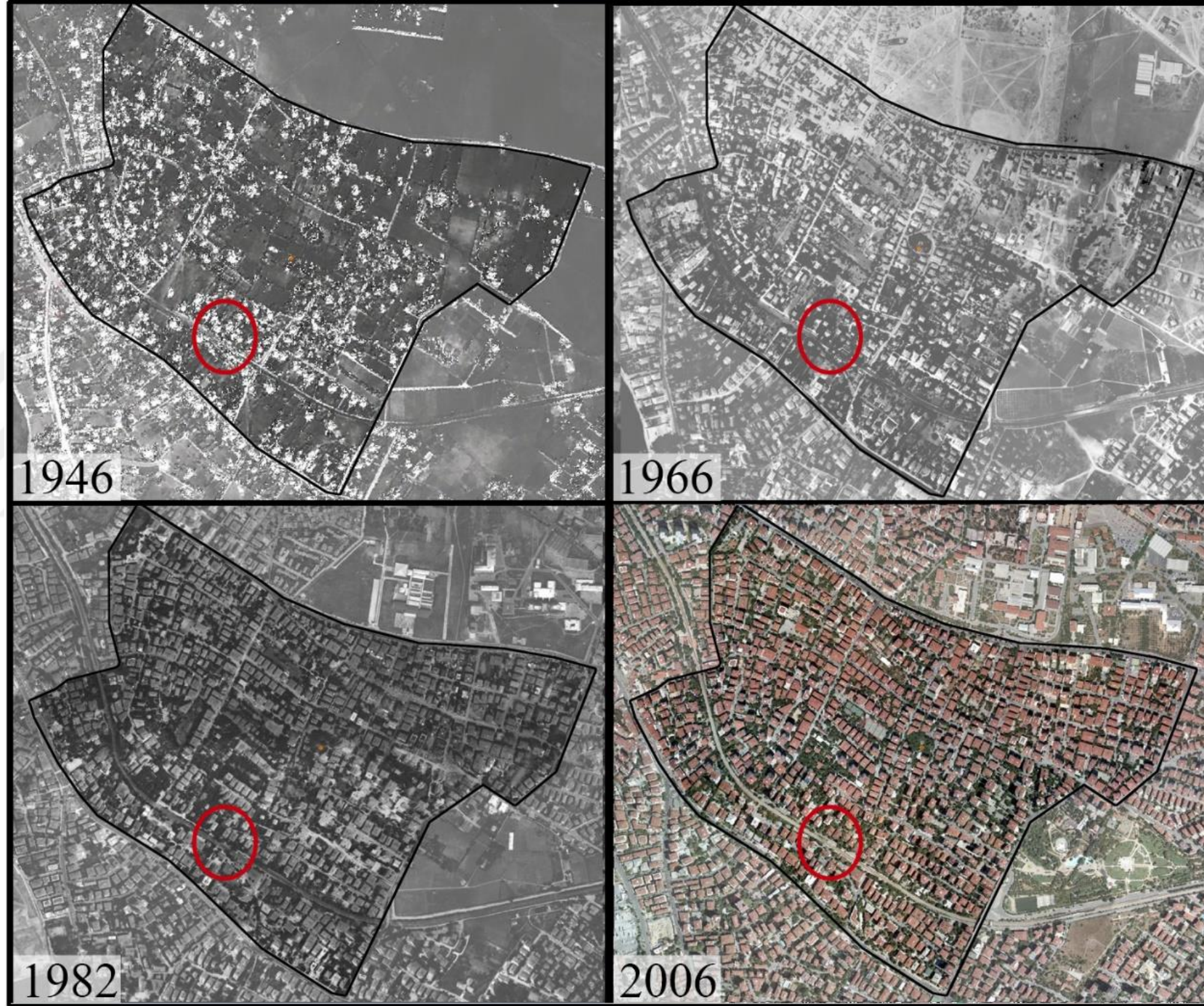
Şekil B.5 - Zühdi Paşa Camii ve haziresi (1883-84)



Şekil B.6 - Zühdi Paşa Sıbyan Mektebi (1888-89)

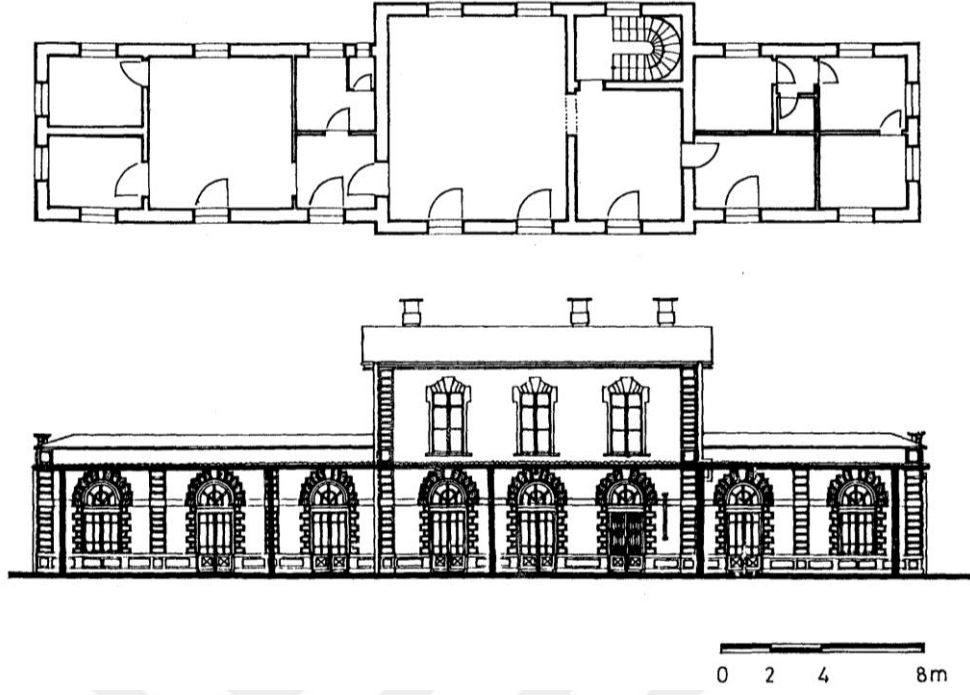
EK C - FENERYOLU

EK C1 - FENERYOLU DEĞİŞİMİNİ GÖSTERİR HAVA FOTOĞRAFLARI



Şekil C.1 - Feneryolu mahallesinin değişimini gösterir hava fotoğrafları (URL-9)

EK C2 - FENERYOLU YOLCU BİNASI



Şekil C.2 - Feneryolu yolcu binası zemin kat planı ve giriş cephesi (Koçer, 1995, s. 98-99)

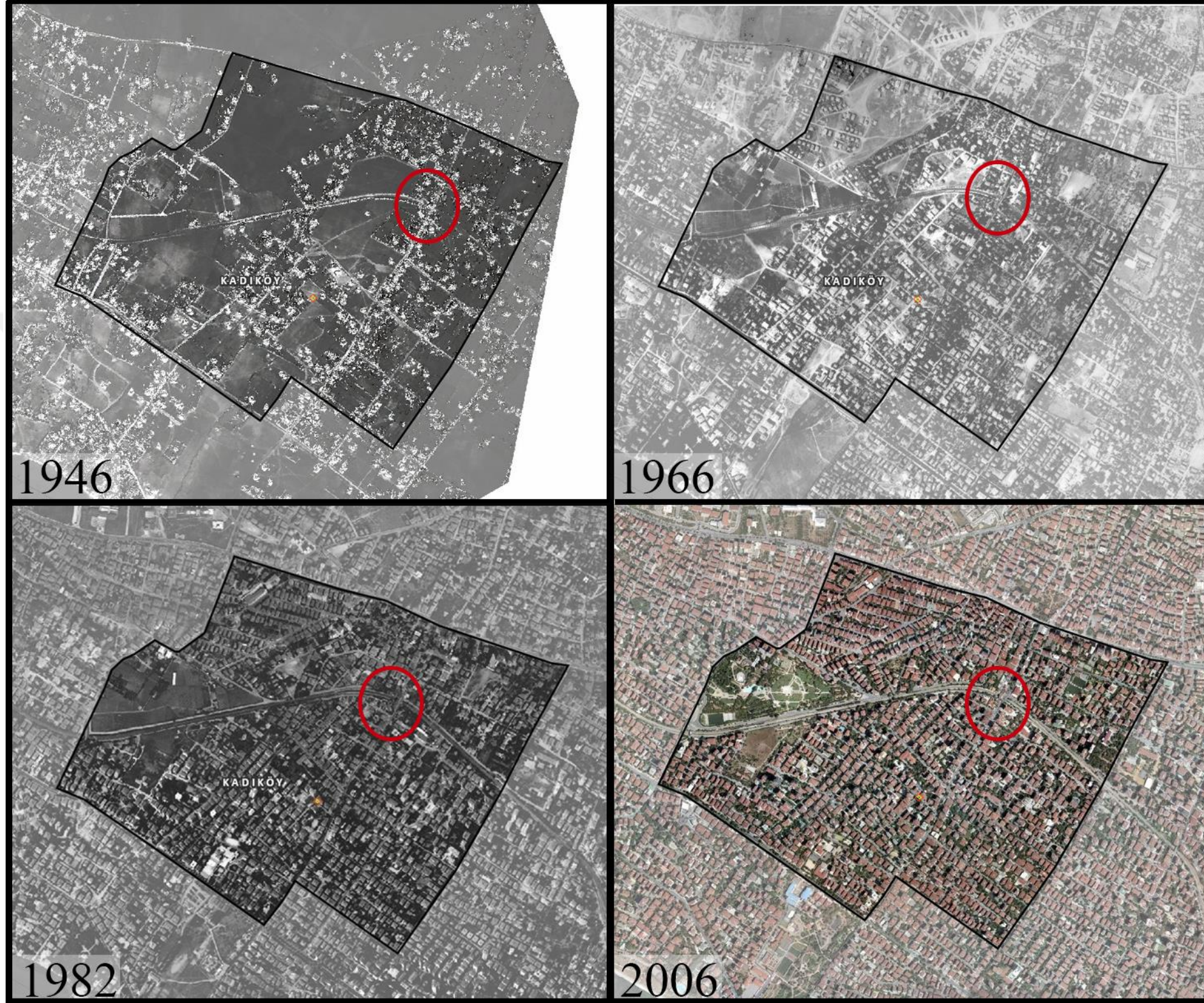
EK C3 - FENERBAHÇE İSTASYONU



Şekil C.3 - Fenerbahçe tren istasyonu (Ekdal, 1987, s. 229)

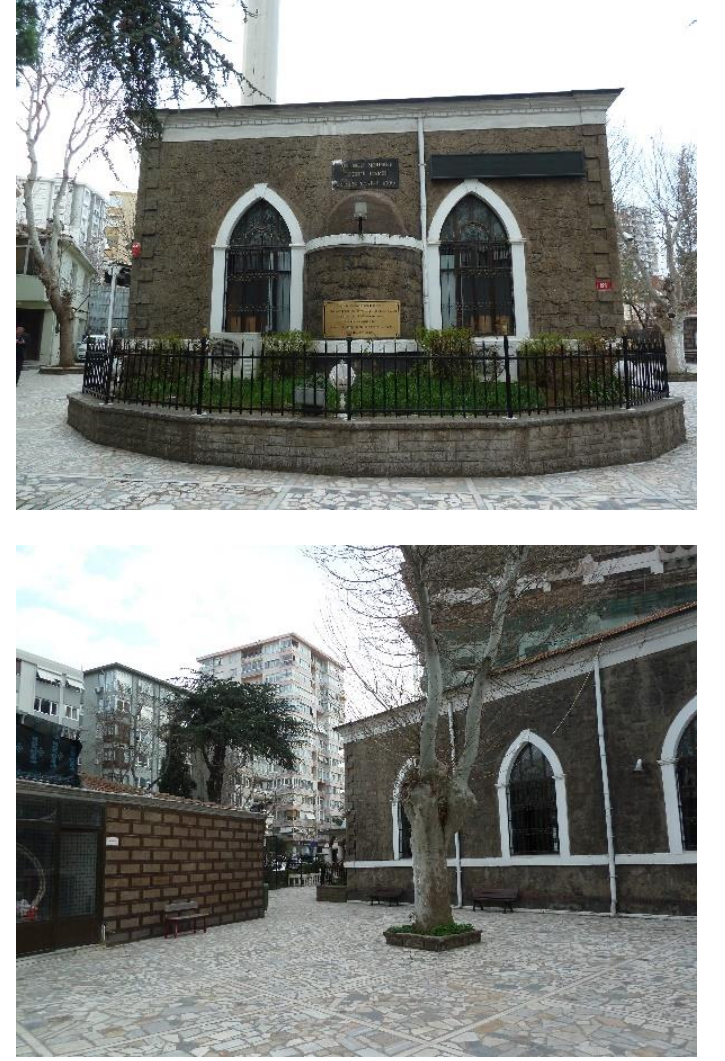
EK D – GÖZTEPE

EK D1 – GÖZTEPE DEĞİŞİMİNİ GÖSTERİR HAVA FOTOĞRAFLARI



Şekil D.1 - Göztepe mahallesinin değişimini gösterir hava fotoğrafları (URL-9)

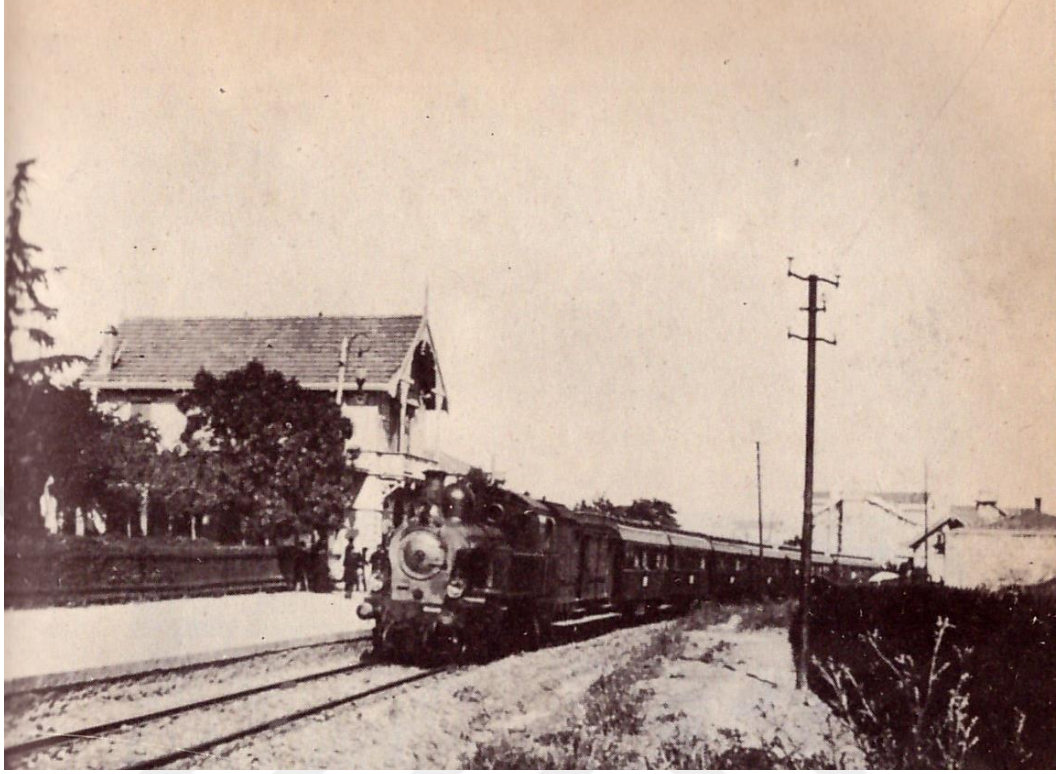
EK D2 - SOSYAL NİTELİKLİ YAPILAR



Şekil D.2 – Tütüncü Mehmet Efendi Camii (1889)

EK D3 - DEMİRYOLU YAPILARI

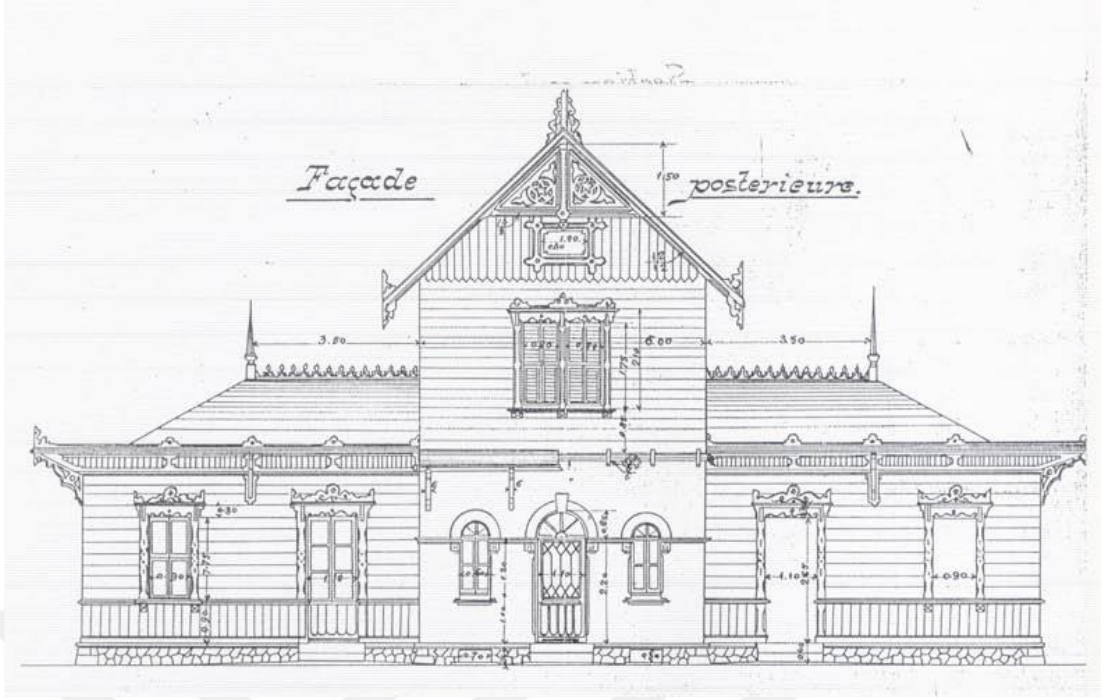
EK D3 (A) - LOJMAN YAPISI (ESKİ İSTASYON)



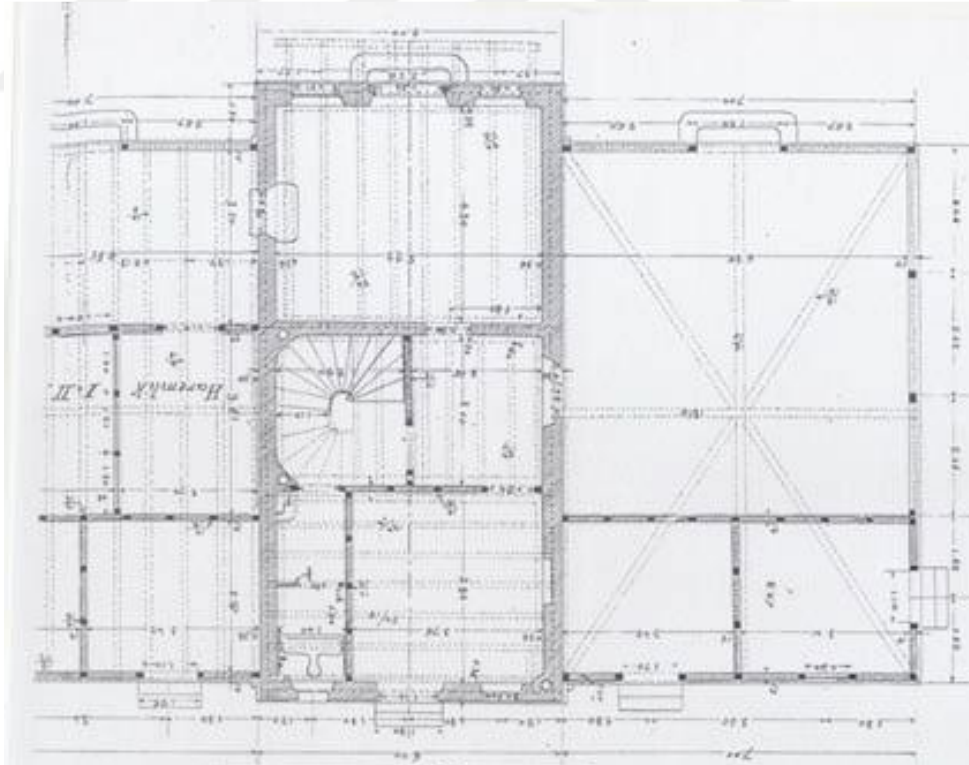
Şekil D.3 - Eski tek hat ve karayoluyla hemzemin demiryolu (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 31)



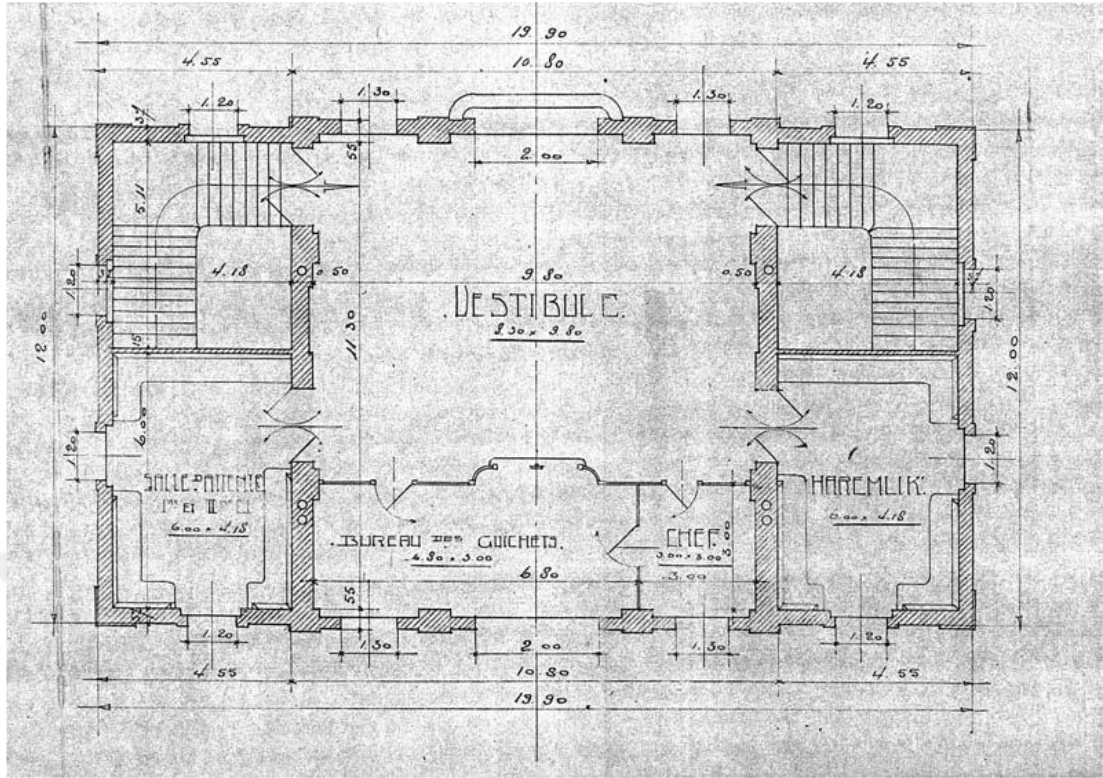
Şekil D.4 - Eski Göztepe Yolcu Binası (Şehsuvaroğlu, 1969, s. 31)



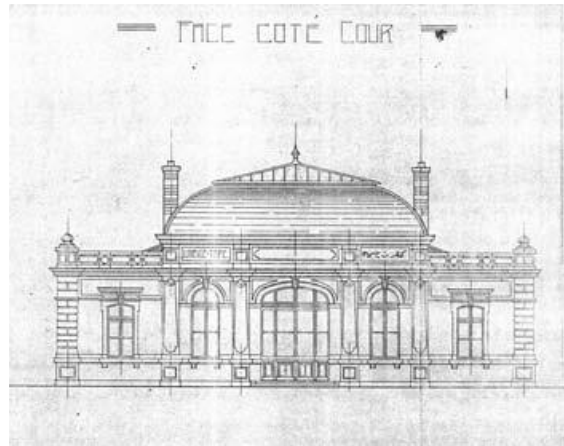
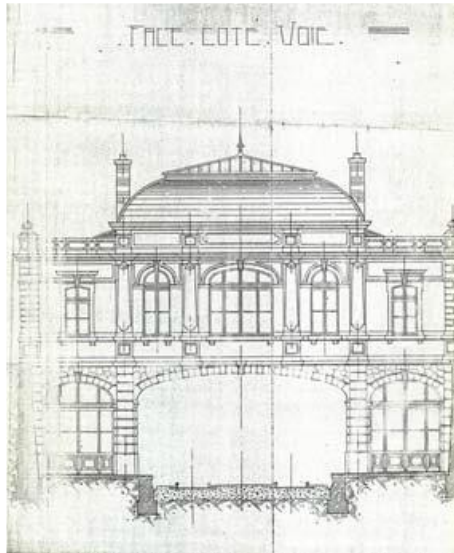
Şekil D.5 - Göztepe'deki eski yolcu binasının arka cephesi (TCDD-YBMA arşivlerinden aktaran Kösebay Erkan, 2007, s. 301)



EK D3 (B) - GÖZTEPE YOLCU BİNASI



Şekil D.7 - Göztepe yolcu binası planı (TCDD-YBMA arşivlerinden aktaran Kösebay Erkan, 2007, s. 304)



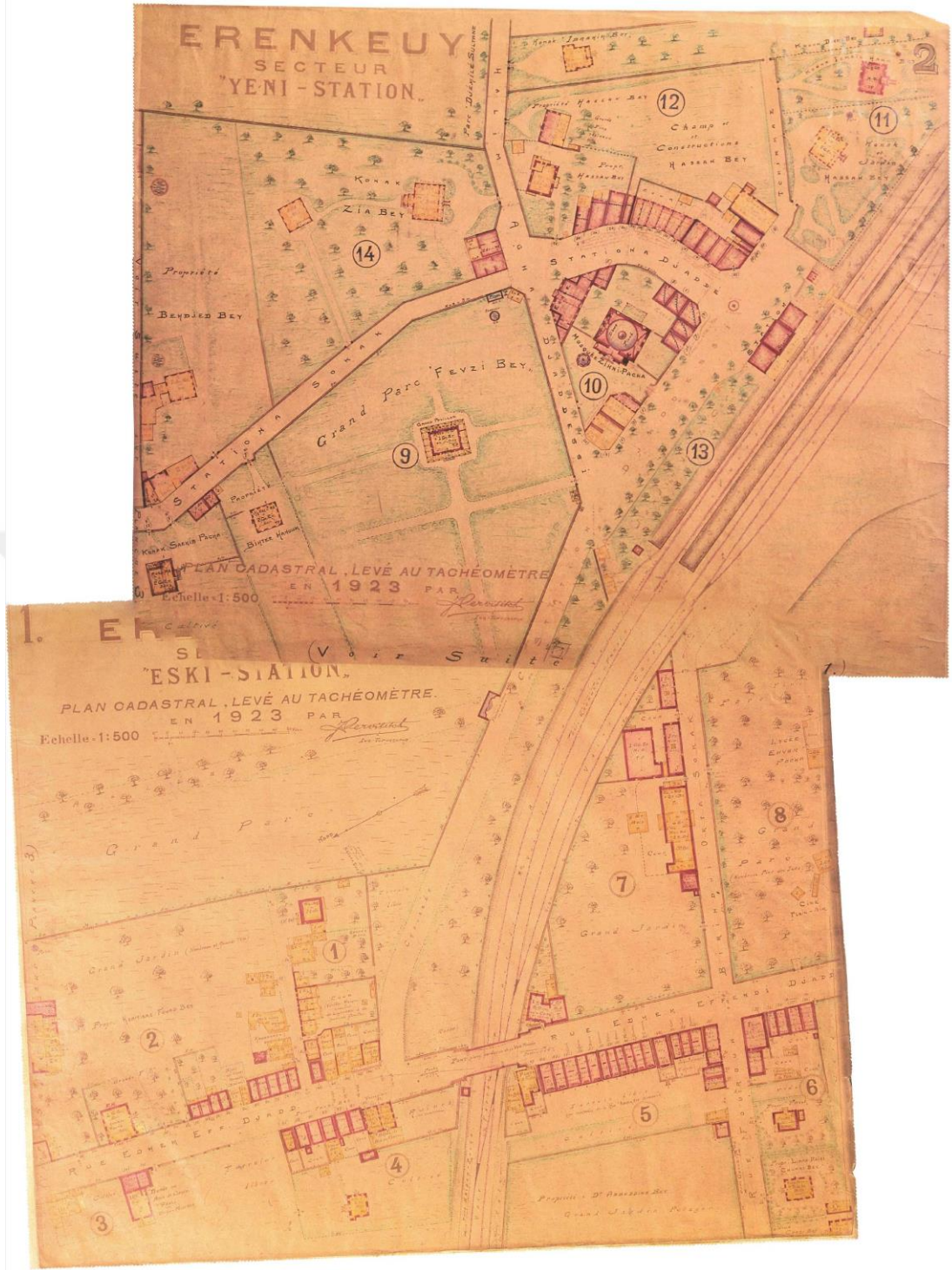
Şekil D.8 - Göztepe yolcu binası batı ve doğu cepheleri (TCDD-YBMA arşivlerinden aktaran Kösebay Erkan, 2007, s. 304)

EK E ERENKÖY

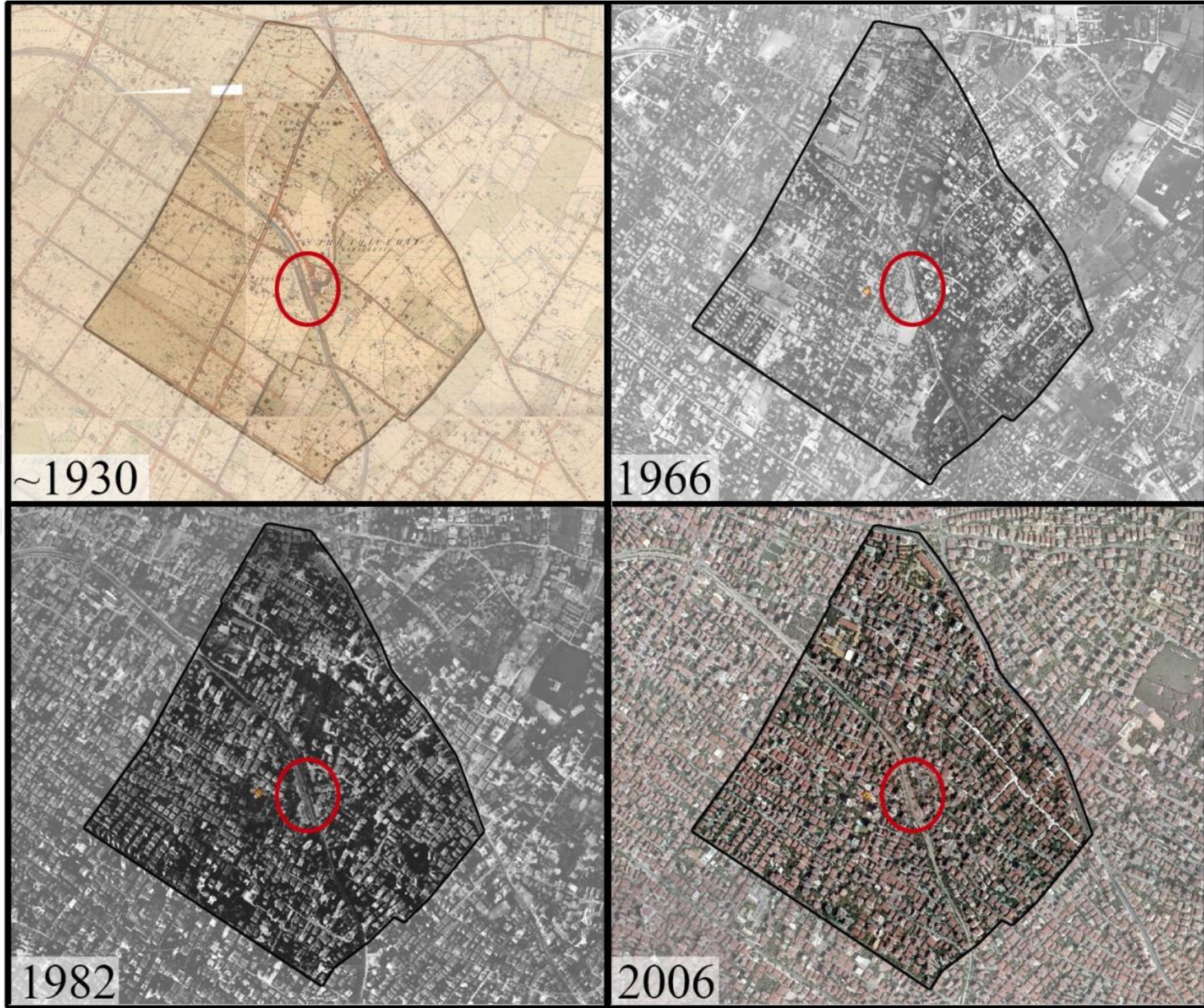
EK E1 - ERENKÖY HARİTALARI



Şekil E.1 - Erenköy Nahiyesi Haritası (Ergin, 1934)



Şekil E.2 - Erenköy eski istasyon ve yeni istasyonu gösterir harita (1923) (Çağatay Anadolu, 2001, s. 224-225)



Şekil E.3 - Erenköy mahallesinin değişimini gösterir hava fotoğrafları (URL-9)

EK E2 - ERENKÖY'DE BULUNAN SOSYAL NİTELİKLİ YAPILAR

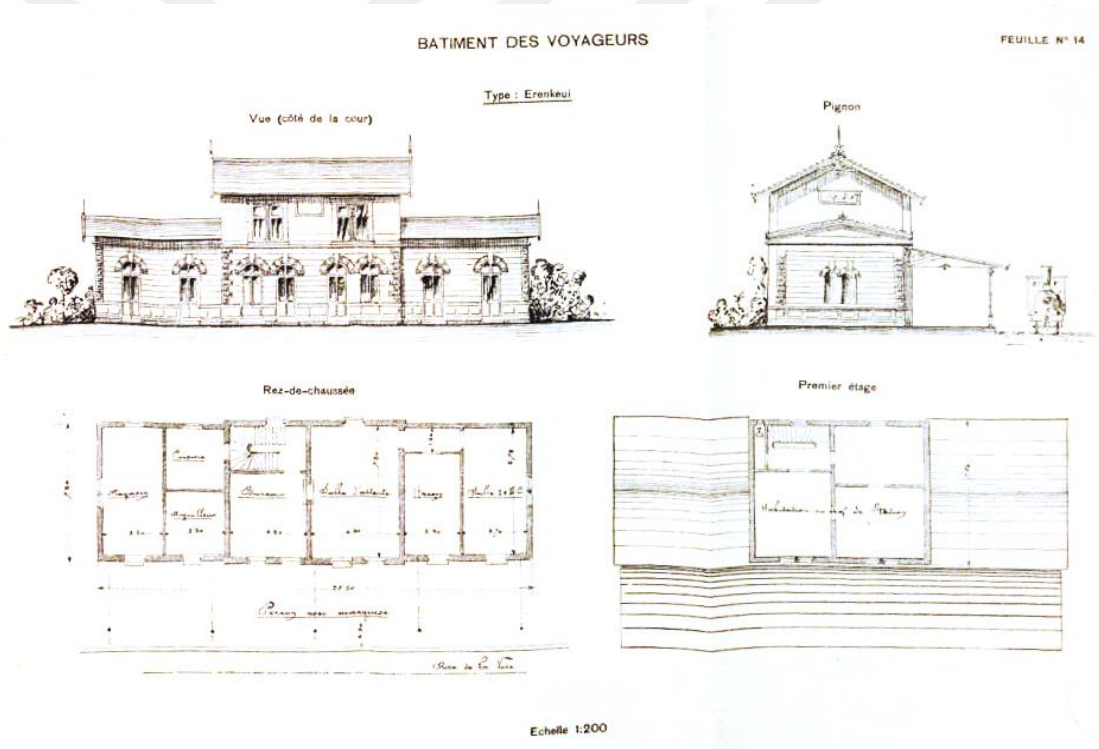


Şekil E.4 – Zihni Paşa Camii (1902-03)



Şekil E.5 – Kız Sanat Okulu (1902-03)

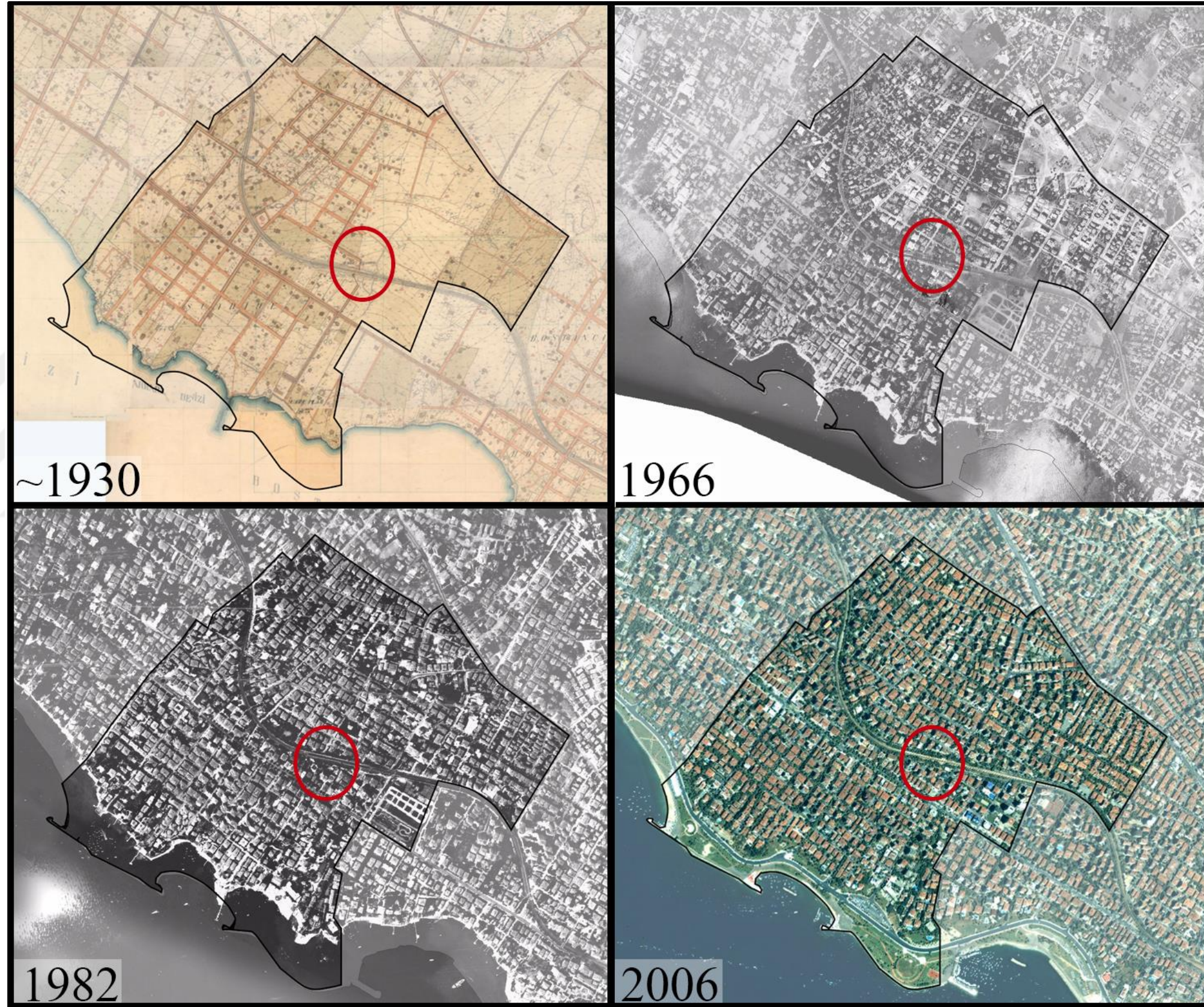
EK E3 - ERENKÖY'DE BULUNAN DEMİRYOLU YAPILARI



Şekil E.6 - Erenköy yolcu binası plan ve görünüşleri (Raymond, 1908)

EK F – SUADIYE

EK F1 - SUADIYE DEĞİŞİMİNİ GÖSTERİR HAVA FOTOĞRAFLARI



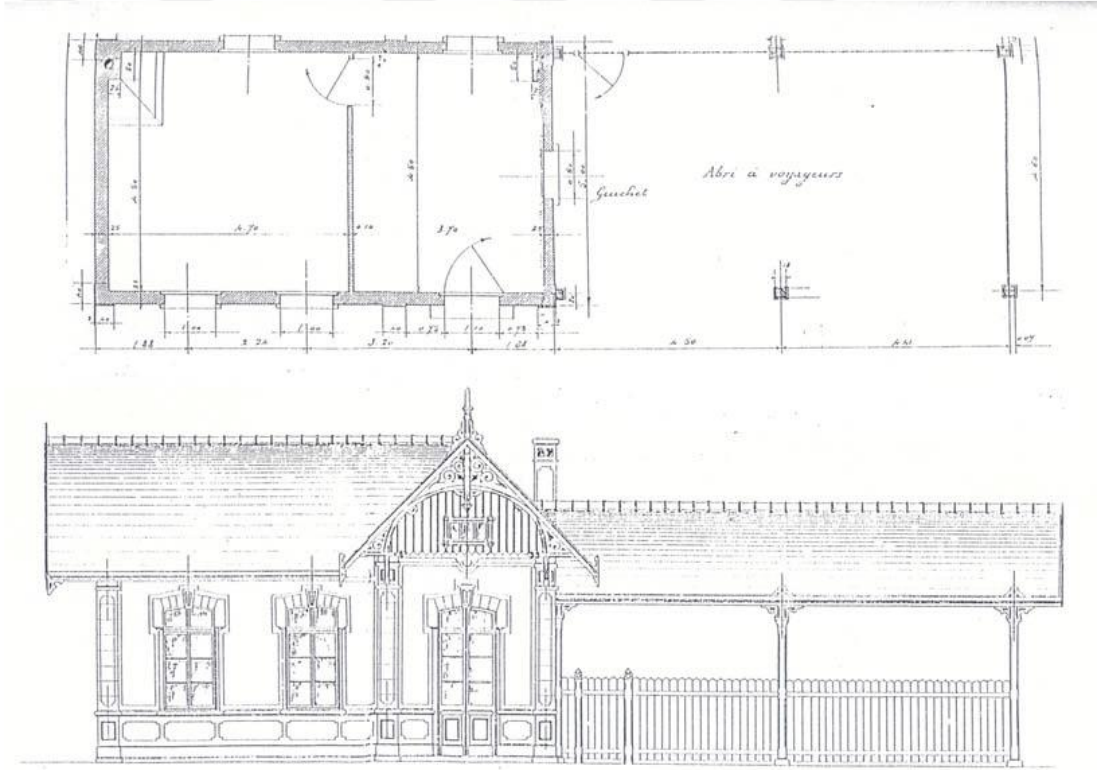
Şekil F.1 – Suadiye mahallesinin değişimini gösterir hava fotoğrafları (URL-9)

EK F2 - SUADIYE'DE BULUNAN SOSYAL NİTELİKLİ YAPILAR



Şekil F.2 – Suadiye Camii (1907-08)

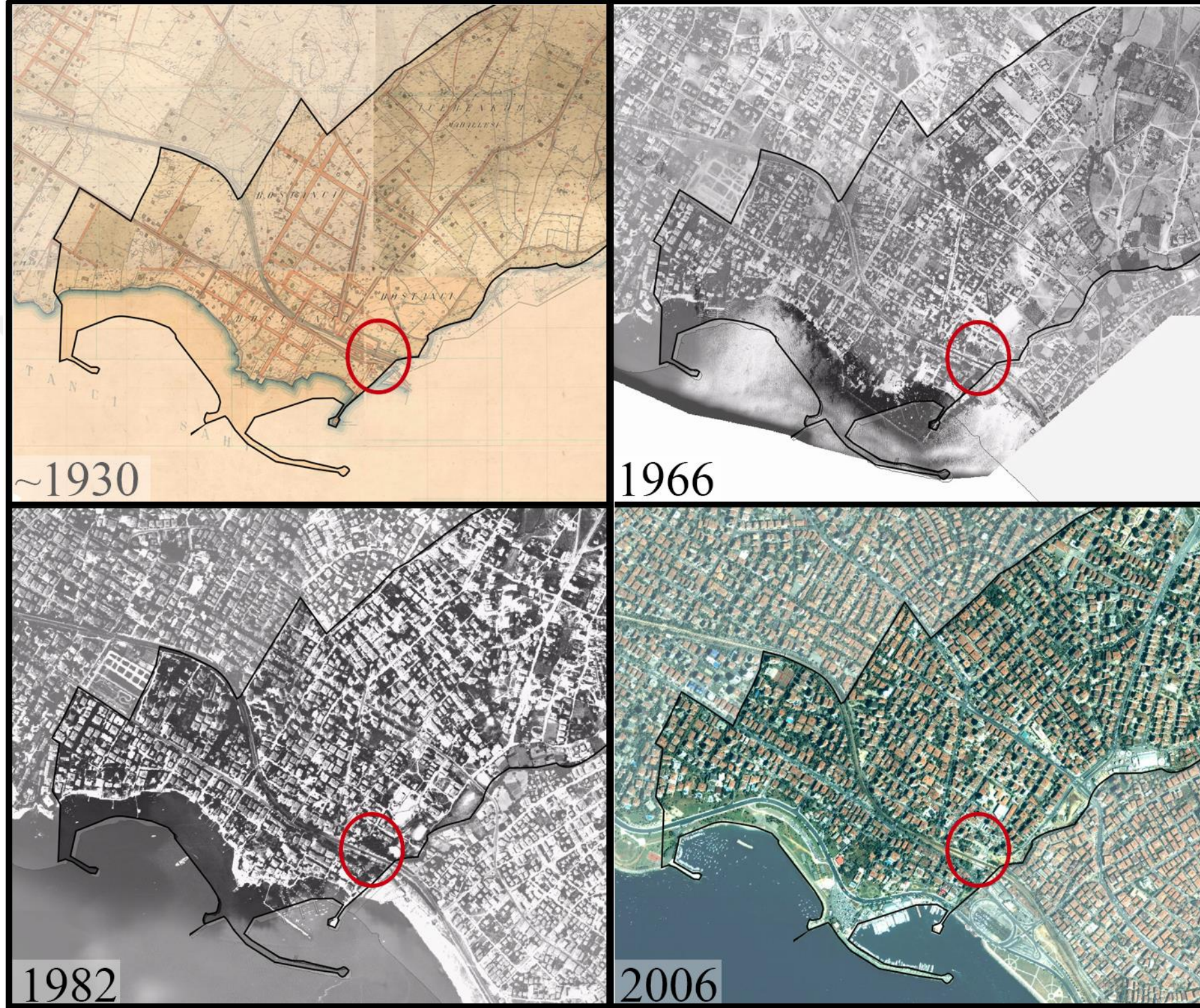
EK F3 - SUADIYE'DE BULUNAN DEMİRYOLU YAPILARI



Şekil F.3 - Suadiye yolcu binası planı ve kuzey görünüşünün özgün çizimleri (Araz,1995, s.224'den aktaran Kösebay Erkan, 2007, s. 313).

EK G – BOSTANCI

EK G1 - BOSTANCI DEĞİŞİMİNİ GÖSTERİR HAVA FOTOĞRAFLARI



Şekil G.1 - Bostancı mahallesinin değişimini gösterir hava fotoğrafları (URL-9)

EK G2 - BOSTANCI'DA BULUNAN SOSYAL NİTELİKLİ YAPILAR



Şekil G.2 - Kuloğlu Camii (1913)



Şekil G.3 – Halk Eğitim Merkezi (1913)

EK H - DEMİRYOLU YAPILARININ İNŞA TARİHLERİ

Tablo H.1 - TCDD I. Bölge Müdürlüğü emlak beyannamelerine göre demiryolu yapılarının tarihleri (Kösebay Erkan, 2007, s. 421)¹

İstasyon Adı	Yapı Adı	Tarih
Haydarpaşa	Behiç Bey Lojman	1926
	PTT Şubesi	1949
	Çamaşırılık	1909
	İşçi Yatakhane	1926
	Behiç Bey Lojman	1926
	Lokomotif Deposu	1926
	Malzeme Deposu	1872
Kızıltoprak	Yolcu Binası + lojman	1910
	Emekli Lokali	1910
Feneryolu	Yolcu Binası + lojman	1910
	Bekleme Salonu	1937
Göztepe	Yolcu Binası	1910
Erenköy	Yolcu Binası + lojman	1910
	Malzeme Deposu	1872
	Bekleme Salonu	1954
Suadiye	Yolcu Binası + lojman	1910
Bostancı	Yolcu Binası + lojman	1910
	Lojman	1910
	Lojman	1874
	Bekleme Salonu	1937
Maltepe	Yolcu Binası + lojman	1954
	Bekleme Salonu	1910
Kartal	Yolcu Binası	1872
	Umumi WC	1890
	Lojman 3 adet	1872
	Ambar	1872
Pendik	Yolcu Binası	1939
	Su Deposu	yok
	Tren Deposu	1954
	Lojman	1910
	Ambar	1919
Gebze	Yolcu Binası	1954

¹ Kösebay, yapım tarihi belirsiz yapıların tümüne, inşa tarihi olarak emlak beyannamelerinin kaleme alındığı 1910 yılının verilmiş olduğu belirtmektedir (Kösebay Erkan, 2007, s. 154).

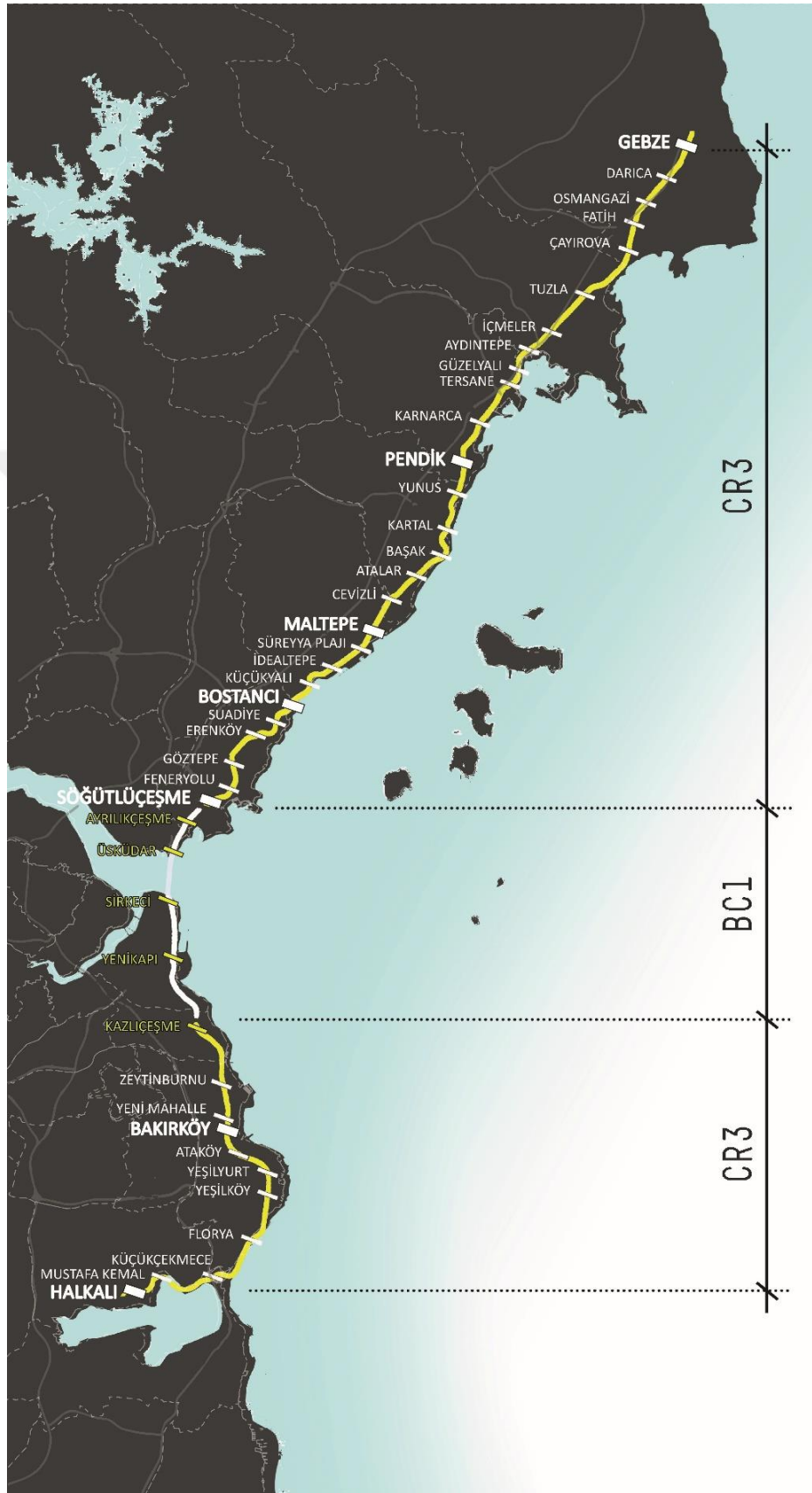
EK I - HAYDARPAŞA - GEBZE GÜZERGAHINDAKİ TCDD'YE AİT TESCİLLİ YAPILAR

Tablo I.1 - Haydarpaşa - Gebze Güzergâhındaki TCDD'ye ait tescilli yapılar (Kösebay Erkan, 2007, s. 429)

İl	İlçe	Yapı	Pafta	Ada	Parsel	Tarih/Sayı	Karar
İstanbul	Haydarpaşa	Kadıköy Sağlık Ocağı	54	240	3	15.11.1979 / 8762	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	Haydarpaşa Vapur İskelesi				11.2.1978 / 10275	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	Lojman	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	Poliklinik	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	Askeri Karakol	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	Muhacir Misafirhanesi	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	Elektrik Evi	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	Mendirek Anıt Sütunu	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	2 adet Silo	54	240	1	20.07.2005/438	Tescil
İstanbul	Haydarpaşa	Gar	54	240	1	21.08.1997/4542	Tescil
İstanbul	Kızıltoprak	Yolcu Binası	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Kızıltoprak	Lokal	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Feneryolu	Yolcu Binası	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Göztepe	Yolcu Binası	105	240	1	29.02.1988 / 117	Tescil
İstanbul	Göztepe	Lojman		1162	34	13.07.2005 / 430	Tescil
İstanbul	Erenköy	Yolcu Binası				10.11.1979/11609	Tescil
İstanbul	Suadiye	Yolcu Binası	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Bostancı	Yolcu Binası	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Bostancı	Lojman	54	240	1	31.03.2004 / 6910	Tescil
İstanbul	Maltepe	Yolcu Binası	11	1277	1	17.08.2005/440	Tescil
İstanbul	Kartal	2 adet ambar				10.04. 1997 / 4469-1	Tescil
İstanbul	Kartal	Lojman				10.04. 1997 / 4469-1	Tescil
İstanbul	Kartal	Yolcu Binası				10.04. 1997 / 4469-1	Tescil
İstanbul	Pendik	Ahşap Lojman	92	799	22	8.6.2000 / 5644	Tescil
İzmit	Gebze	İstasyon Cad. No:59				12.3.1991/ 2637	Tescil
İzmit	Gebze	İstasyon Cad. No:1/1A				12.3.1991/ 2637	Tescil
İzmit	Gebze	İstasyon Cad. No: 67				12.3.1991/ 2637	Tescil

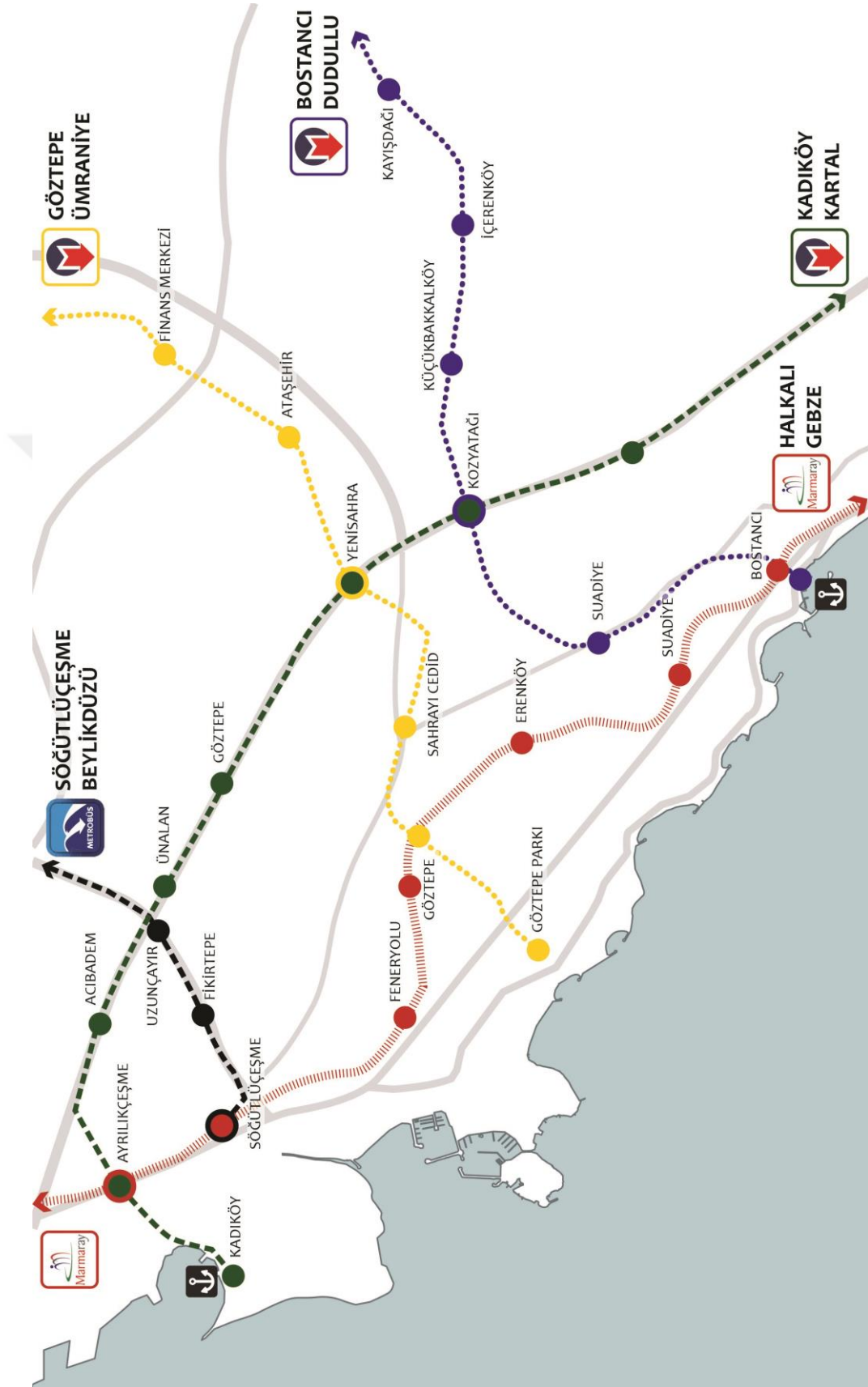
EK J – MARMARAY

EK J1 – MARMARAY BÖLÜMLERİ VE İSTASYONLARI



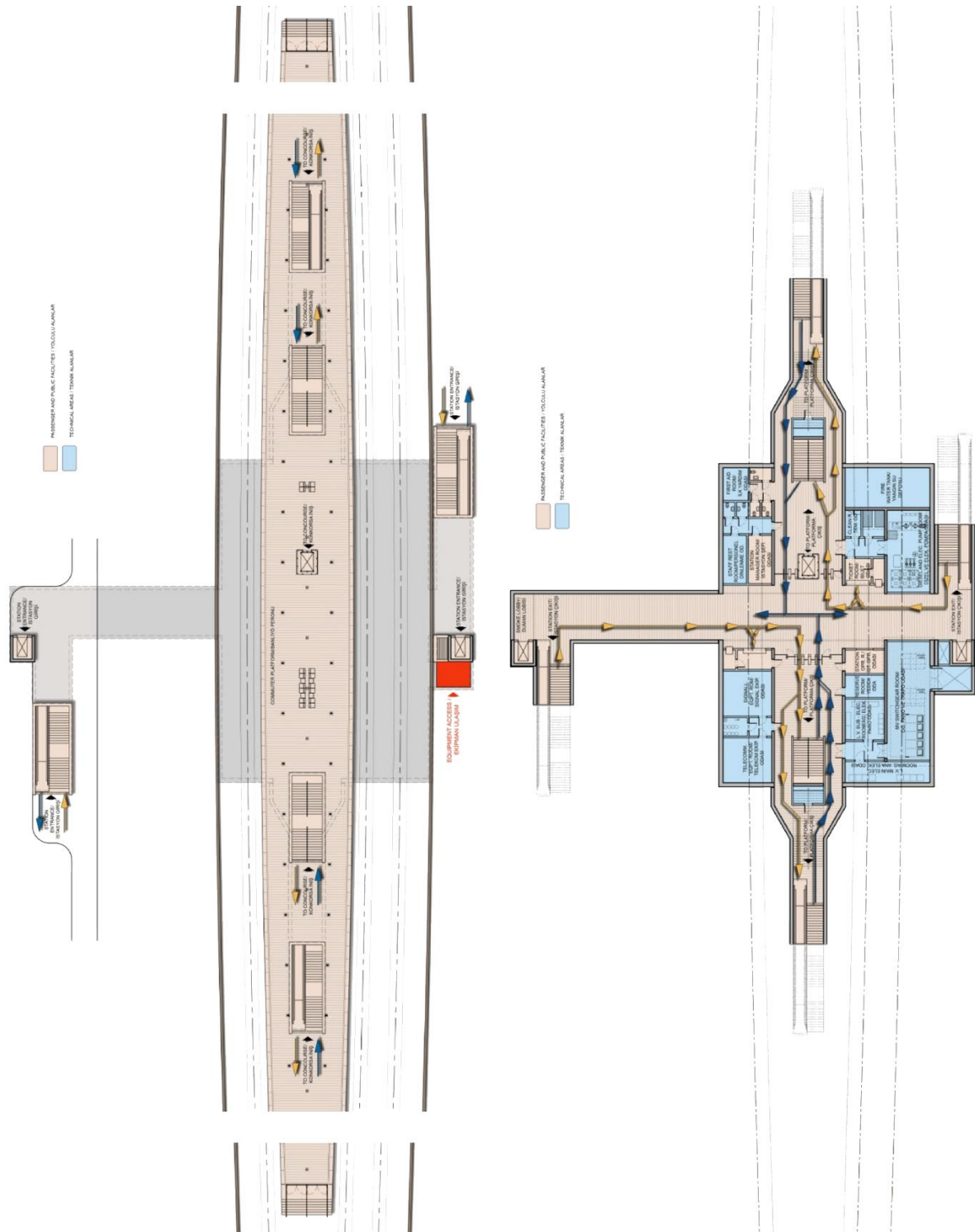
Şekil J.1 - Marmaray'ın aşamaları ve şehirlerarası trenlerin aktarma istasyonları

EK J2 – ANADOLU YAKASINDA VE 2019 YILINDA TAMAMLANMASI HEDEFLENEN RAYLI SİSTEMLERİN ENTEGRASYONU



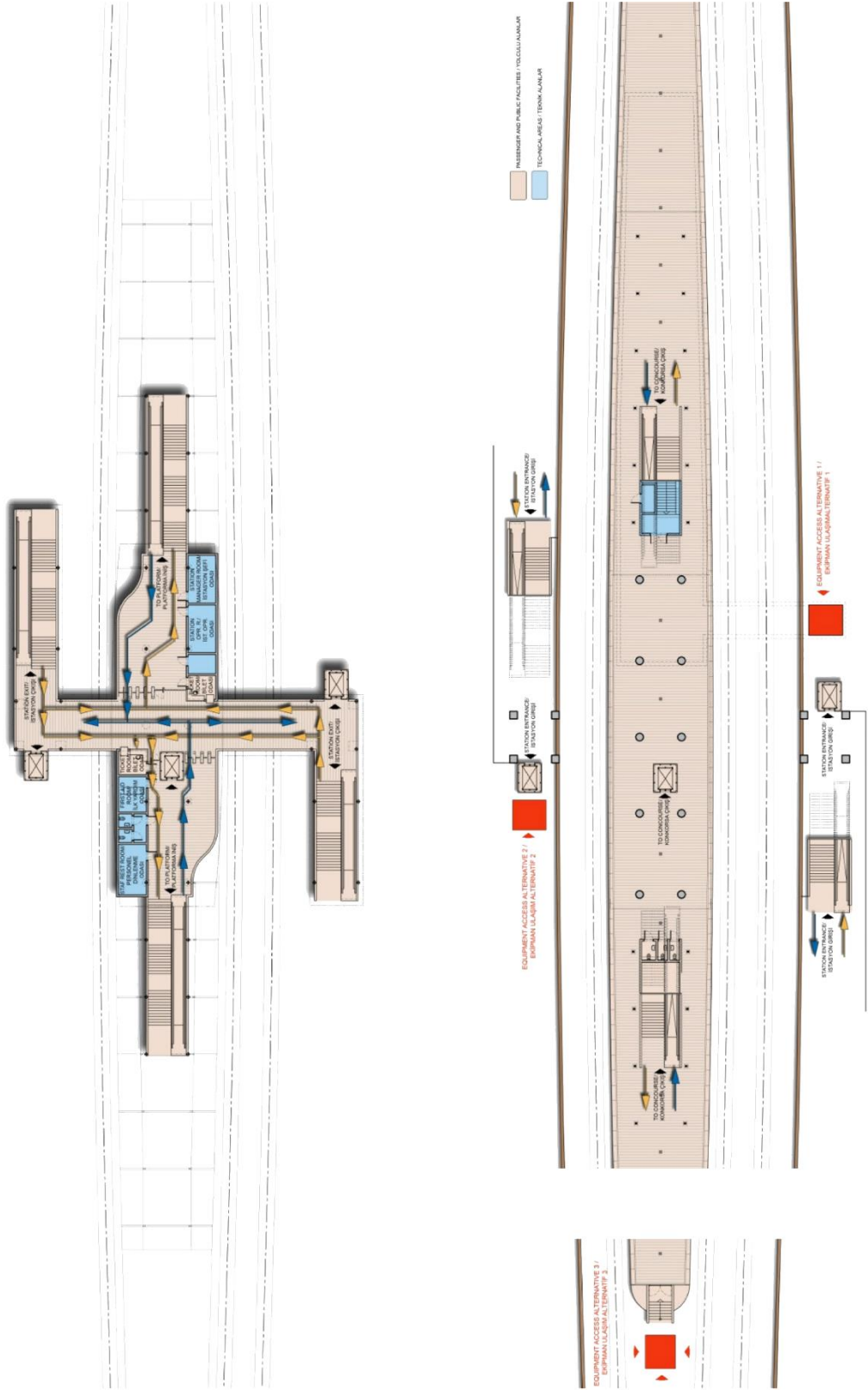
Şekil J.2 - 2019'da tamamlanması hedeflenen raylı sistemlerin entegrasyonu

EK J3 (A) - A TİPİ İSTASYON SİRKÜLASYON PLANI



Şekil J.3 - A tipi istasyon sirkülasyon planı (OHL-Dimetronic Ortak Girişimi Arşivi)

EK J3 (B) - B TİPİ İSTASYON SİRKÜLASYON PLANI



Şekil J.4 - B tipi istasyon sirkülasyon planı (OHL-Dimetronic Ortak Girişimi Arşivi)

EK J4 - İSTASYONLARDA BULUNMASI GEREKEN MAHALLER

Banliyö ödemeli alanında bulunması gereken mahaller:

- CR bilet gişeleri*
- CR bilet verme makinesi odası*
- İstasyon operasyon odası*
- İstasyon şefi odası*
- Yolcu Tuvaletleri*
- İlk yardım odası*
- Güvenlik odası*
- Personel odası
- Personel tuvaletleri

TCDD ödemeli alanında bulunması gereken mahaller:

- IC bilet gişeleri*
- IC istasyon operasyon odası*
- IC istasyon şefi odası*
- IC yolcu Tuvaletleri*
- Yolcu bekleme holü*
- Güvenlik odası*
- Büfe*

Teknik alanlar:

- Telekomünikasyon ekipmanları odası
- Sinyalizasyon ekipmanları odası
- Temiz gaz odası
- Trafo odası
- O.G. trafo odası
- A.G. Ana elektrik odası
- A.G. elektrik pano ve UPS odası
- Su deposu ve pompa odası
- Drenaj pompa odası
- Yedek oda

* Yolcu alanları ile doğrudan ilişkide olması gereken alanlar

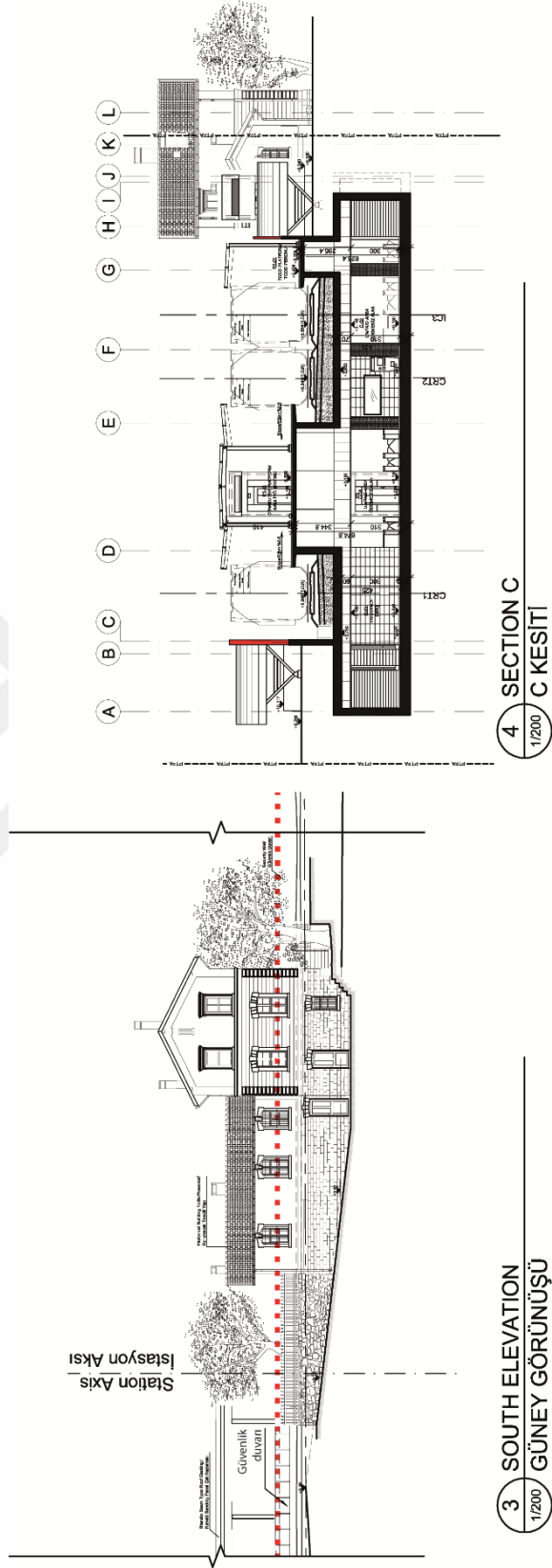
EK J5 – SÖĞÜTLÜÇEŞME – PENDİK ARASI İSTASYONLAR VE MESAFELERİ

Tablo S.1 - Haydarpaşa - Gebze banliyö sistemi ve Marmaray CR3 etabında yer alan istasyonların konum ve mesafelerinin karşılaştırılması (TCDD Marmaray Koordinasyon Merkezi ve DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü’nden edinilen bilgilerden yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)¹

	Eski İstasyonun konumu (.m)	Yeni İstasyonun konumu (.m)	Kayma (m)	Yön	Haydarpaşa - Gebze Banliyö Hattı	Marmaray CR3 Etabı
Söğütlüçeşme	+1750	+1750		↔	Söğütlüçeşme	Söğütlüçeşme
Kızıltoprak	+2500			İPTAL	750 m	1677 m
Feneryolu	+3275	+3427	152	→	Kızıltoprak	Feneryolu
Göztepe	+4965	+4599	-366	←	775 m	1172 m
Erenköy	+6167	+6175	8	↔	Feneryolu	Göztepe
Suadiye	+7656	+7751	95	→	1690 m	1576 m
Bostancı	+9026	+8970	-56	←	Göztepe	Erenköy
Küçükyalı	+10579	+10407	-172	←	1202 m	1576 m
İdealtepe	+11902	+11707	-195	←	Erenköy	Suadiye
Süreyya Plajı	+13210	+13218	8	↔	1489 m	1219 m
Maltepe	+14236	+14261	25	→	Suadiye	Bostancı
Cevizli	+16420	+16514	94	→	1370 m	1437 m
Atalar	+18195	+18221	26	→	Bostancı	Küçükyalı
Başak		+19350			1553 m	1300 m
Kartal	+20038	+20802	764	→	Küçükyalı	İdealtepe
Yunus	+22485	+22572	87	→	1323 m	1511 m
Pendik	+24428	+24437	9	↔	İdealtepe	Süreyya Plajı
					1308 m	1043 m
					Süreyya Plajı	Maltepe
					1026 m	2253 m
					Maltepe	Cevizli
					2184 m	1707 m
					Cevizli	Atalar
					1775 m	1130 m
					Atalar	Başak
					1843 m	1451 m
					Kartal	Kartal
					2447 m	1770 m
					Yunus	Yunus
					1943 m	1865
					Pendik	Pendik

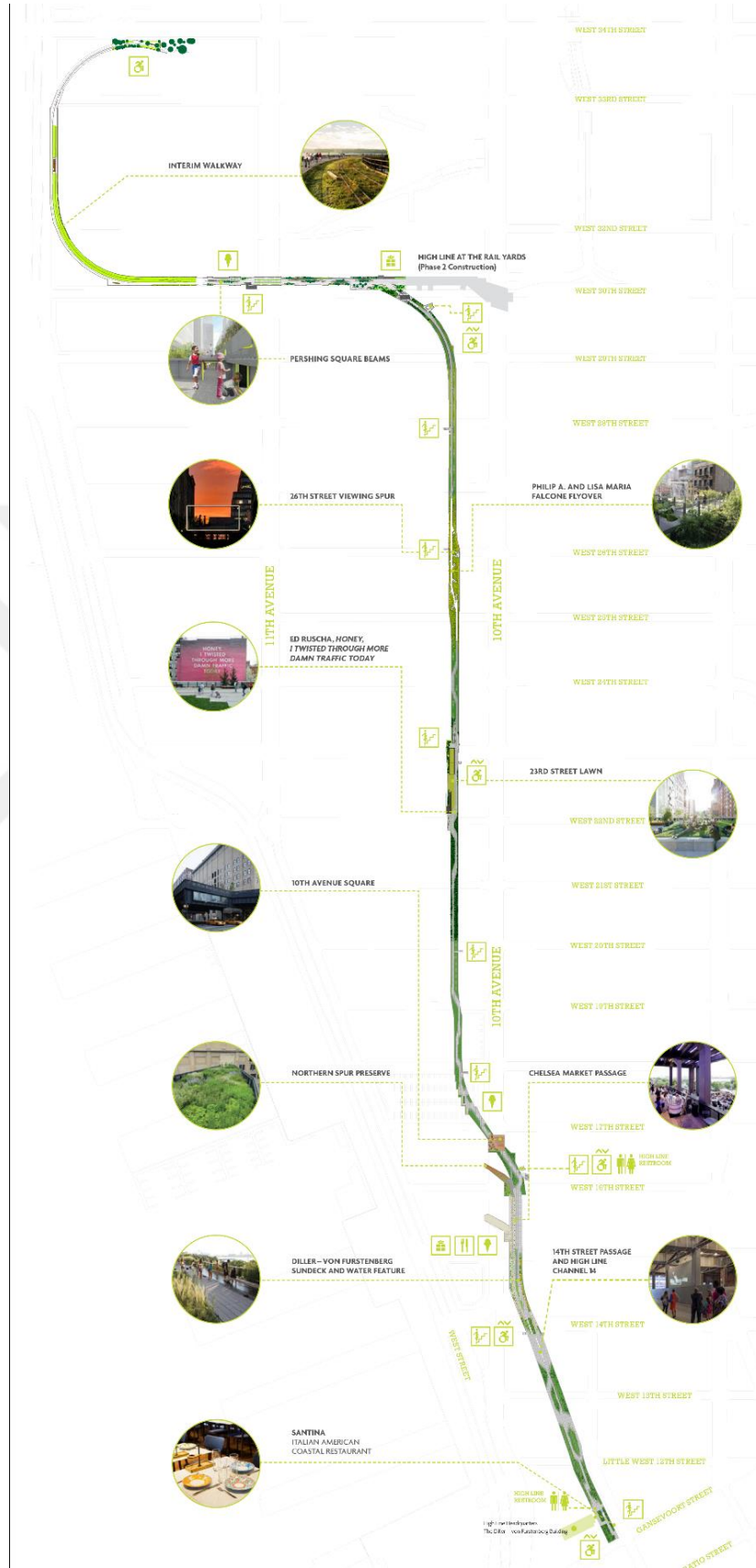
¹ Eski ve yeni istasyon lokasyonları arasındaki farkın 10m’nin altına düştüğü durumlarda istasyonun aynı yerde kaldığı kabul edilmiştir.

EK J6 - GÜVENLİK DUVARI VE SES BARİYERLERİ



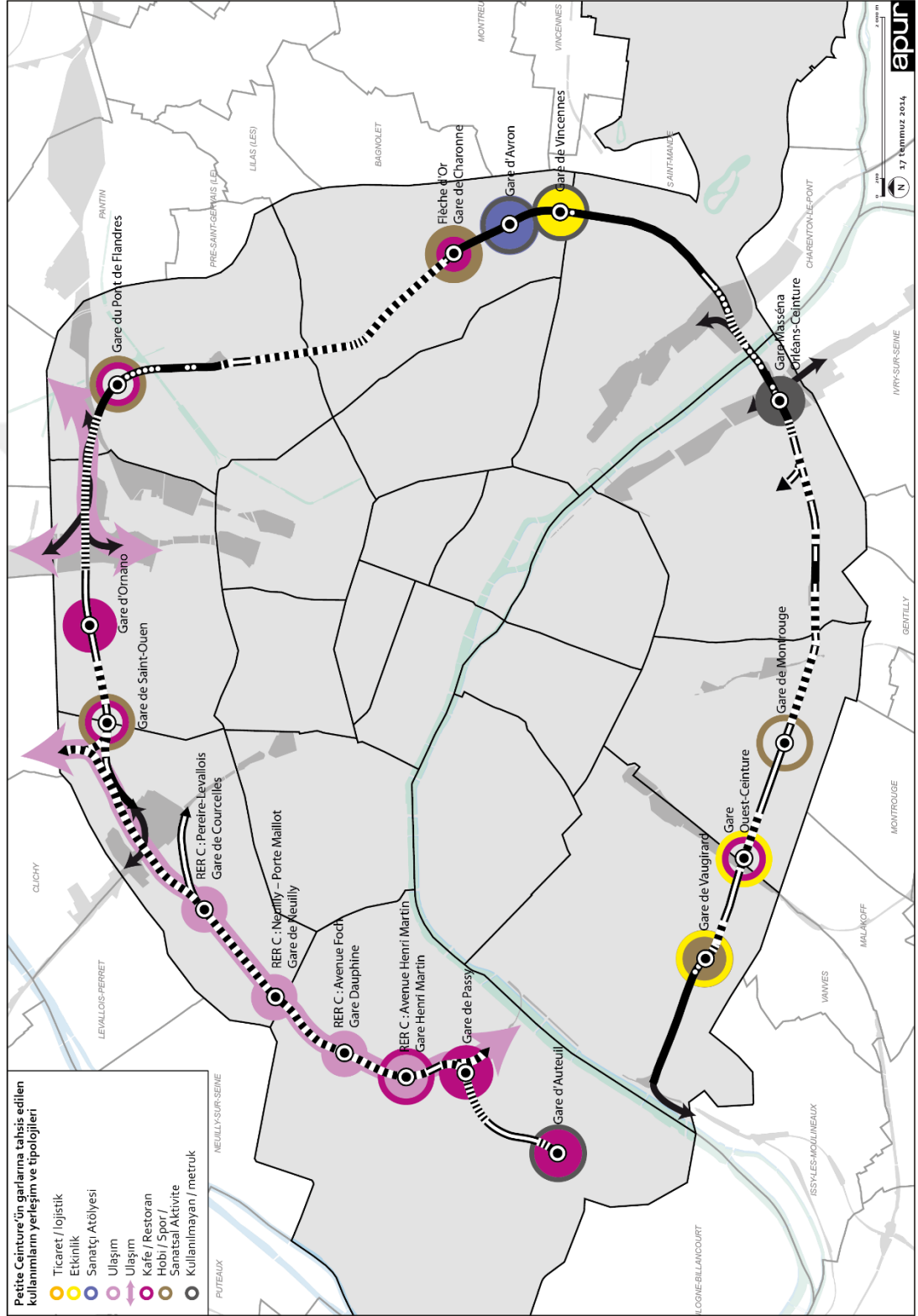
Şekil J.5 - Bostancı İstasyonu güney cephesi ve istasyon kesiti (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü arşivi)

EK K - HIGH LINE PARKI PLANI



Şekil K.1 - High Line parkı planı (<http://www.thehighline.org/>)

EK L - LA PETITE CEINTURE, GAR BİNALARININ KULLANIMLARI VE HAT ÜZERİNDE YERLEŞİMLERİ



Şekil L.1 - La Petite Ceinture, gar binalarının kullanımları ve yerleşimleri (Apur, 2015, s. 22)

EK M - KURUL BELGELERİ

Kurul görev alanında kalan İlçelere ait koruma kararları;

- 1951-1983 yıllarında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu
- 1983-1988 yıllarında Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları İstanbul Bölge Kurulları
- 1988-2003 yıllarında İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
- 2003-2005 yıllarında İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
- 2005-2011 yıllarında İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
- 2011'den günümüze kadar İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınmıştır.

GENEL KARARLAR

- 14.05.2015 / 2697: Haydarpaşa Gar Sahasından başlayarak Kadıköy İlçesi Sınırına kadar uzanan eski 240 ada 1 parsel sayılı taşınmazın ifrazı sonucu olan tescilli parsellere, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 05.11.1999 tarih ve 664 sayılı ilke kararı doğrultusunda komşu olan veya aralarından yol geçse dahi cephe veren tüm parsellerde yapılacak uygulamalara ilişkin olarak kuruldan görüş alınması gerektiği şeklinde açıklık getirilmesi
- 27.12.2012 / 899: Haydarpaşa Gar Binası ve V Nolu Eski Liman ve Gümrük Binasına ilişkin projelerin onaylanması
- 15.10.2010 / 2864: 240 ada 1 parselde yer alan tescilli istasyon binalarının basit bakım onarım çalışmalarının KUDEB denetiminde yapılabileceğine
- 10.02.2010 / 2329: (02.09.2009 / 2015' e istinaden) teklif edilen ifraz folyelerinin uygun olduğuna, ifraz sonucu oluşan tescilli parsellere komşu olan veya aralarından yol geçse dahi cephe veren tüm parsellerde yapılacak uygulamalara ilişkin olarak kuruldan görüş alınması gerekliliği,
- 1.Kısım:** Haydarpaşa İstasyonu (Kentsel Sit Sınırı)
- 2.Kısım:** Haydarpaşa İstasyonu-Hünkar Hamamı Arası,
- 3.Kısım:** Hünkar Hamamı-Söğütlüçeşme İstasyon bitimine kadar olan parsellerin (1.Kısım,2.Kısım,3.Kısım) tescillerinin devamına,
- 4.Kısım:** Söğütlüçeşme İstasyonu bitiminden-Kızıltoprak İstasyonuna kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine,
- 5.Kısım:** Kızıltoprak İstasyonu parselinin tescilinin devamına,

6.Kısım: Kızıltoprak İstasyonu bitiminden-Feneryolu İstasyonuna kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine,

7.Kısım: Feneryolu İstasyonu parselinin 7/A kısmının, tescilli Taşköprü (Mustafa Mazharbey Caddesi) ye kadar olan kısmının tescilinin devamına, Feneryolu İstasyonu yolu parselinin 7/B olarak koruma alanı olarak belirlenmesine,

8.Kısım: Tescilli köprü sınırından-Göztepe İstasyonuna kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine,

9.Kısım: Göztepe İstasyon parselinin tescilinin devamına,

10.Kısım: Göztepe İstasyonu bitiminden Erenköydeki tescilli köprüye kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine,

11. Kısım: Tescilli köprüden-Erenköy İstasyonu sonuna kadar oluşan parselin tescilinin devamına,

12.Kısım: Erenköy İstasyonu bitiminden-Suadiye İstasyonu başlangıcına kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine,

13.Kısım: Suadiye İstasyonu parselinin tescilinin devamına,

14.Kısım: Suadiye İstasyonu bitiminden-Bostancı İstasyonuna kadar olan parselin koruma alanı olarak belirlenmesine,

15.Kısım: Bostancı İstasyonu parselinin tescilinin devamına

02.09.2009 / 2015:

1.Kısım: Haydarpaşa İstasyonu (Kentsel Sit Sınırı)

2.Kısım: Haydarpaşa İstasyonu-Hünkar Hamamı Arası,

3.Kısım: Hünkar Hamamı-Söğütlüçeşme İstasyon bitimine kadar,

4.Kısım: Söğütlüçeşme İstasyonu bitiminden-Kızıltoprak İstasyonuna kadar,

5.Kısım: Kızıltoprak İstasyonu (Peron Boyunca),

6.Kısım: Kızıltoprak İstasyonu bitiminden-Feneryolu İstasyonuna kadar,

7.Kısım: Feneryolu İstasyonu (Peron Boyunca),

8.Kısım: Feneryolu İstasyonunun güney yönünde bitiminden – Yan hat dahil alan

9.Kısım: Feneryolu İstasyonunun doğu yönünde bitiminden - Göztepe İstasyonuna kadar,

10.Kısım: Göztepe İstasyonu (Peron Boyunca),

11.Kısım: Göztepe İstasyonu bitiminden – Erenköy İstasyonuna kadar,

12. Kısım: Erenköy İstasyonu (Peron Boyunca),

13.Kısım: Erenköy İstasyonu bitiminden Suadiye İstasyonuna kadar,

14.Kısım: Suadiye İstasyonu (Peron Boyunca),

15.Kısım: Suadiye İstasyonu bitiminden Bostancı İstasyonuna kadar,

16.Kısım: Bostancı İstasyonu bitimine kadar ifraz işlemlerine esas olacak çalışmaların sunulmasından sonra konunun değerlendirilebileceğine

- 11.02.2009 / 1651: Haydarpaşa Tren Garından başlayarak Kadıköy ilçe sınırının bitimine (Bostancı) kadar olan demiryolu hattını içine alan 240 ada, 1 parselin tescilli kültür varlığı parseli olması, Bostancı - Tuzla hattı üzerinde kalan istasyon yapıları, lojman, ambar, hamam, sivil mimarlık örneği vb. gibi yapıların tescilli olmaları göz önünde tutularak hattın ayrıca kentsel ve tarihi **sit olarak ilanına gerek YOKTUR.**
- 04.10.2006 / 276: Tüm tescilli parsellere ilişkin kamulaştırma taleplerinin bütüncül olarak değerlendirilmesi gerekliliği
- 26.04.2006 / 85: Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin kentsel ve tarihi sit olarak tescil edilmesi
- 09.11.2005 / 572: Tescilsiz kemerli taş köprülere proje kapsamında gerekli müdahalelerin yapılabileceği
- 17.08.2005 / 445: Arap Mezarlığı'nın içindeki ağaçlarla bütünlük oluşturmaya sebebiyle mezarlığın korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmesi
- 11.11.1999 / 5384: Proje güzergâhının işlendiği 1/5000 ölçekli nazım imar planlarının prensipte uygun bulunması
- 21.08.1997 / 4542: Haydarpaşa Gar Binasının I. grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmesi

KIZILTOPRAK

- 26.03.2015 / 2603: Kızıltoprak İstasyonu Bekleme Salonunu Söğütlüçeşme İstasyonu İnşaatı bitinceye kadar fiziki müdahalede bulunmamak şartıyla geçici olarak sosyal tesis olarak kullanılmasında sakınca bulunmamaktadır.
- 09.05.2013 / 1203: Kızıltoprak Tren İstasyonu'nun rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerinin onaylanması
- 27.12.2012 / 892: Kızıltoprak Yaya Alt Geçidi'ne ilişkin rölövenin bilgi için dosyasında saklanması
- 14.06.2012 / 599: Kızıltoprak Tren İstasyonu'nun cephesini kapatan ve dıştan algılanmasını engelleyen nitelsiz eklentilerin tescilli yapılara zarar vermeden kaldırılabilmesi
- 15.10.2010 / 2864: Kızıltoprak Tren İstasyonu'nun I. grup kültür varlığı olarak belirlenmesi

31.03.2004 / 6910: Kızıltoprak İstasyon ve lojman binasının tescillenmesi

FENERYOLU

- 27.12.2012 / 897: Feneryolu Tren İstasyonuna ilişkin sunulan rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerinin onaylanması
- 27.12.2012 / 894: Feneryolu Yayayolu Alt Geçidi'ne ilişkin rölövenin bilgi için dosyasında saklanması
- 27.12.2012 / 893: Feneryolu Karayolu Alt Geçidi'ne ilişkin rölövenin bilgi için dosyasında saklanması
- 14.06.2012 / 599: Feneryolu Tren İstasyonu'nun cephesini kapatan ve dıştan algılanmasını engelleyen niteliksiz eklentilerin tescilli yapılara zarar vermeden kaldırılabilmesi
- 03.08.2010 / 2736: Feneryolu Tren İstasyonu ile lojman binalarına ilişkin olukların ve iniş borularının değiştirilmesi, dış cephenin özgün renginde boyanması, çatı örtüsü ve çatı onarımının KUDEB denetiminde yapılabileceğine
- 11.11.2009 / 2136: Feneryolu Tren İstasyonu'nun koruma grubunun I olarak belirlenmesi
- 31.03.2004 / 6910: Feneryolu İstasyon Binası'nın tescillenmesi

GÖZTEPE

- 17.09.2015 / 3036: Göztepe karayolu üst geçidine ilişkin sunulan projenin mimari proje çizim kurallarına uygun olarak çizilmediği anlaşıldığından konunun bu aşamada değerlendirilemeyeceğine
- 17.04.2014 / 1819: Restorasyon projesinde esas olmak üzere gerek duyulan alanlarda kısmi kazı ve sıva söküm işlemi yapılmasında sakınca bulunmadığı
- 15.10.2010 / 2864: Tescil grubu II olarak belirlenmiş Göztepe istasyon binasının I. grup kültür varlığı olarak tescilinin değiştirilmesi
- 03.02.2010 / 2312: Göztepe Yeni İstasyon Binası'na ait restitüsyonun uygun bulunması
- 15.04.2009 / 1784: Göztepe İstasyon Binasında ilgili yazıda belirtilen yerde ve ebatta, tescilli yapıya zarar vermeden kısmi söküm yapılabileceğine
- 13.07.2005 / 430: Göztepe Eski İstasyon binasının tescillenerek grubunun II olarak belirlenmesi ve Yeni İstasyon yapısının rölövesinin uygun bulunarak grubunun II olarak değiştirilmesi
- 31.03.2004 / 6910: Göztepe Köprüsü'nün üzerindeki istasyon yapısından dolayı tescilli olduğu ve istasyon binasının tescilinin devamına
- 29.02.1988 / 117: Göztepe İstasyon Binası'nın tescillenmesi ve grubunun II A2 olarak belirlenmesi

ERENKÖY

- 12.02.2015 / 2491: Erenköy İstasyon Binası'na ait özgün kanopinin, restorasyon projesi müellifi Gökhan Aydın'ın bilgisi dışında sökülüp parçalarının kaybedilmesi hk. Restorasyon projesi müellifi Gökhan Aydın'ın başvurusundan bilgi alındığına, Krulumuzun onaylı restorasyon projesinde kanopinin sökülmesi öngörüldüğünden uygulamanın restorasyon projesine uygun olarak yapılmasına ve kanopi ile ilgili hususun ilgili idarelerin yetkisinde olduğu kararı
- 09.01.2015 / 2391: Sunulan yeni istasyon projelerinin pafta, ada, parseller ile birlikte bütüncül olarak tescilli yapı ile ilişkisini gösterir alternatif mimari proje teklifleri ile birlikte iletilmesi halinde konunun değerlendirilebileceği
- 27.12.2012 / 901: İstasyondaki kanopi eklentisinde onaylı restorasyon projesine göre uygulama yapılabilmesi kararı
- 27.12.2012 / 900: İstasyondaki karosimanların restorasyon projesinde belirtilen malzeme ile değiştirilebileceği kararı
- 27.12.2012 / 898: Erenköy Tren İstasyonuna ilişkin sunulan rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerinin onaylanması
- 15.10.2010 / 2864: Erenköy Tren İstasyonu'nun I. grup kültür varlığı olarak belirlenmesi
- 27.01.2010 / 2293: Erenköy İstasyon alanında ifraz edilerek oluşan 3388 ada ve 1 parsel sayılı Erenköy Sağlık Ocağı alanına ilişkin ağaç revizyonunun uygun olduğu ve 06 no'lu 60 cm çapındaki çınar ağacının (KTVKYK'nun 05.11.1999 gün ve 666 sayılı ilke kararı ile) korunması gerekli anıt ağaç olarak tescili
- 06.05.2009 / 1828: Parseldeki aykırılıkların giderilmemesi sebebiyle kiralamanın uygun olmadığına
- 15.04.2009 / 1782: Erenköy Tren İstasyonu alanında yapılan 3 m2'lik ilavenin uygun olmadığına ve aykırılıkların giderilmesine
- 11.02.2009 / 1652: Erenköy Tren İstasyonu ifrazı ve yola terki istenen 809 m2'lik alanın 318,29 m2'lik kısmının fiilen yol olarak kullanıldığı, 491,51 m2'lik kısmının semt polikliniği olarak kullanıldığına görülmüş olması, ifraz işlemi istenen alanın kamunun kullanımında olması ve kamu yararları gerekçeleriyle ifraz ve yola terk işleminde 2863 sayılı yasa kapsamında sakınca bulunmadığına
- 14.01.2009 / 1651: Erenköy Tren İstasyonu alanında ifraz ve yola terk işleminin yerinde incelenmesi
- 15.10.2008 / 1484: Erenköy Tren İstasyonu alanında 2863 sayılı yasa açısından ifraz ve yola terk işleminin uygun olmadığı
- 31.03.2004 / 6910: Erenköy İstasyon Binasının tescilinin devamına
- 10.11.1979 / 11609: Erenköy İstasyon Binası'nın ve istasyon meydanındaki tüm ağaçların anıt ağaç olarak tescillenmesi

SUADIYE

- 07.01.2016 / 3268: Yeni Suadiye istasyonuna ilişkin sunulan projenin mimari proje teknik çizim kurallarına uygun olarak çizilmediği anlaşıldığından konunun bu aşamada değerlendirilemeyeceğine
- 17.09.2015 / 3039 Km:7+690'daki karayolu üstgeçidine ilişkin, sunulan projenin mimari proje çizim kurallarına uygun olarak çizilmediği anlaşıldığından konunun bu aşamada değerlendirilemeyeceğine
- 25.10.2013 / 1480: Suadiye Tren İstasyonuna ilişkin sunulan restorasyon projesinin onaylanması ve uygulamanın müellif mimar denetiminde yapılabileceği
- 27.12.2012 / 901: İstasyonun muhdes kanopi eklentisinin kaldırılması kararı
- 27.12.2012 / 900: İstasyondaki karosimanların restorasyon projesinde belirtilen malzeme ile değiştirilebileceği kararı
- 27.12.2012 / 896: Suadiye Tren İstasyonuna ilişkin sunulan restitüsyon projesinin onaylanması
- 07.06.2012 / 563: Suadiye Tren İstasyonuna ilişkin sunulan rölöve projesinin onaylanması
- 15.10.2010 / 2864: Suadiye Tren İstasyonu'nun I. grup kültür varlığı olarak belirlenmesi
- 31.03.2004 / 6910: Suadiye İstasyon Binası'nın tescillenmesi

BOSTANCI

- 07.01.2016 / 3267: Km:9+144'deki köprüye ve Yeni Bostancı İstasyonuna ilişkin sunulan projelerin mimari proje teknik çizim kurallarına uygun olarak çizilmediği anlaşıldığından konunun bu aşamada değerlendirilemeyeceğine
- 27.12.2012 / 901: İstasyonun muhdes kanopi eklentisinin kaldırılması kararı
- 27.12.2012 / 900: İstasyondaki karosimanların restorasyon projesinde belirtilen malzeme ile değiştirilebileceği kararı
- 06.12.2012 / 842: Bostancı Tren İstasyonuna ve Bostancı Tren İstasyonu Lojmanına ilişkin sunulan rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerinin onaylanması ve uygulamanın müellif mimar denetiminde yapılabileceği
- 15.10.2010 / 2864: Bostancı Tren İstasyonu'nun I. grup kültür varlığı olarak belirlenmesi
- 31.03.2004 / 6910: Bostancı İstasyon ve lojman binasının tescillenmesi

ALT GEÇİT ve KÖPRÜLER

- 17.09.2015 / 3037: KM:5+876'daki Erenköy karayolu üst geçidine ilişkin projenin mimari proje teknik çizim kurallarına uygun olarak çizilmediği anlaşıldığından konunun bu aşamada değerlendirilemeyeceğine

- 17.09.2015 / 3039 Km:7+690'daki karayolu üstgeçidine ilişkin, sunulan projenin mimari proje çizim kurallarına uygun olarak çizilmediği anlaşıldığından konunun bu aşamada değerlendirilemeyeceğine, ayrıca parselde Kurul onayı alınmadan başlanan Suadiye İstasyon yapısına ilişkin DLH ve Belediyesinden bilgi istenmesine
- 27.08.2015 / 2941: Hasanpaşa Köprüsünün Haydarpaşa Gar Sahası içinde taşınmasına ilişkin sunulan restorasyon taşıma projesinin onaylanması
- 09.07.2015 / 2844: Hasanpaşa Köprüsü'nün restitüsyon projesinin onaylanması
- 12.12.2013 / 1583: Haydarpaşa – Gebze Banliyö Hattı üzerinde bulunan köprülere ilişkin kurumumuzun 13.04.2012 tarih 468 sayılı kararı gereği iletilen 3 boyutlu taramalara ilişkin sunulan belgelerden bilgi alındığı kararı
- 27.12.2012 / 895: Bostancı Yaya Alt Geçidi'ne ilişkin rölövenin bilgi için dosyasında saklanması
- 27.12.2012 / 894: Feneryolu Yayayolu Alt Geçidi'ne ilişkin rölövenin bilgi için dosyasında saklanması
- 27.12.2012 / 893: Feneryolu Karayolu Alt Geçidi'ne ilişkin rölövenin bilgi için dosyasında saklanması
- 27.12.2012 / 892: Kızıltoprak Yaya Alt Geçidi'ne ilişkin rölövenin bilgi için dosyasında saklanması
- 13.04.2012 / 468: Hasanpaşa Köprüsünün Haydarpaşa Gar Sahası içinde önerilen yere taşınabileceğine, köprü yeri öneri projesinin uygun olduğuna ve Marmaray Projesinin bütünü düşünüldüğünde konunun aciliyeti, Marmaray Projesinin devamı açısından demiryolu hattının genişletme çabalarının elzem olması, kamu yararı dikkate alınarak köprülerin özgün malzemelerinin sökülerek muhafaza altına alınmasına, taşınabilecek yer ile ilgili çalışmaların ve önerilerin sunulmasına, bunlara ilişkin 3 boyutlu tarama yapılarak rölövesinin çıkartılması kararı
- 13.04.2012 / 467: 1+107.50'de yer alan Hasanpaşa Yıldızbakkal Köprüsüne ilişkin rölövenin onaylanması
- 13.04.2012 / 466: 3+725.50'de yer alan Selamiçeşme Yaya Köprüsüne ilişkin rölövenin onaylanması
- 13.04.2012 / 465: 5+876'da yer alan Erenköy Köprüsüne ilişkin rölövenin onaylanması
- 13.04.2012 / 464: 9+144.56'da yer alan Bostancı Köprüsüne ilişkin rölövenin onaylanması
- 15.12.2011 / 230: 0+966.39 km Hasanpaşa Köprüsüne ilişkin rölövenin onaylanması
- 17.06.2011 / 3434: Marmaray Projesi kapsamında zorunlu olarak kaldırılarak yeniden yapılması öngörülen km:2+472 Kızıltoprak, km:3+300 Feneryolu, km:3+357 Feneryolu, km:9+040 Bostancı alt

geçitleri yerinde incelenmiş olup örnek form olarak saklanmak ve yeni yapılacak altgeçitlere referans oluşturulmak üzere rölövelerinin kurulumuza iletilmesi, kamu yararı ve Marmaray Projesinin bütünü kapsamında zorunluluk hususu dikkate alınarak diğer alt geçitlerle birlikte gerekli müdahalelerin yapılabileceğine

- 16.05.2011 / 3361: km:2+472 Kızıltoprak, km:3+300 Feneryolu, km:3+357 Feneryolu, km:8+767 Bostancı, km:9+040 Bostancı alt geçitleri yerinde incelenmesine, konunun bundan sonra değerlendirilebileceğine
- 01.10.2010 / 2831: Tescilli köprülerin Marmaray projesinin bütünlüğü işlevsellik ve deprem güvenliği boyutlarında sunulan müdahale önerilerinde tescilli köprülerin yerinde korunmasının mümkün olmadığı anlaşılmış olup kamu yararı dikkate alınarak köprülerin kullanımına yönelik taşıma yöntemi ve yer önerilerinin kurula sunulması ve onaylanmasının ardından 05.11.1999 gün ve 660 sayılı ilke kararı doğrultusunda taşınabileceği (moving)
- 05.07.2010 / 2655: Haydarpaşa – Tuzla Banliyö Hattında tescili yapılan kültür varlığı yapılar ve ilgili alanlar ile koruma alanları belirlenen alanlara yönelik uygulamalar konusunda proje önerilerinin sunulması aşamasında konunun değerlendirilebileceği
- 26.03.2010 / 2440: Gebze – Haydarpaşa Demiryolu hat üzerinde Marmaray Projesi güzergâhı üzerinde yer alan 8 adet tescilli köprünün mevcut durumda farklı yapı formunu temsil edenlere ilişkin alternatif koruma önerilerinin geliştirilerek sunulması halinde konunun değerlendirilebileceğine
- 21.12.2009 / 2211: Kadıköy İlçesi 3+725.50km Göztepe Selamıçeşme Köprüsünün (yapım tekniği, malzemesi, mimari üslubu ve detayları ile Haydarpaşa – Bağdat Demiryolu bütüncül sisteminin tarihsel dokusunu yansıtan bir ünitesi olduğundan) korunması gerekli kültür varlığı olarak tesciline, köprüye gerekli müdahale yapılabileceğine
- 09.09.2009 / 2027: 0+966.39 km Hasanpaşa Köprüsü, 1+107.50 km Hasanpaşa Yıldızbakkal Köprüsü, 5+876 km Erenköy Köprüsü, 9+144.56 km Bostancı Köprüsünün tescillenmesi
- 28.01.2009 / 1651: Hattın kentsel ve tarihi sit olarak ilanına gerek olmadığına, ayrıca hat üzerindeki taş köprülerin rölövelerinin ve ayrıntılı bilgi belgelerin Kurulumuza iletilmesinden sonra tescil hususlarının değerlendirilebileceğine, Kurulumuzca köprüler konusunda bir karar alınıncaya kadar herhangi bir inşai ve fiziki müdahalenin yapılmamasına
- 31.03.2004 / 6910: Göztepe Köprüsü'nün üzerindeki istasyon yapısından dolayı tescilli olduğu (İstanbul V Numaralı KVKBK arşivi)

EK Y - ICOMOS TÜRKİYE MİMARİ MİRASI KORUMA BİLDİRGESİ “2013” / KORUMA DEĞERLERİ

Yapı, yapı grubu veya yapı parçasının korunması gerekli kültür varlığı niteliğini kazanabilmesi, özgünlüğünün yanısıra aşağıdaki değerlerden bir veya birkaç tanesine sahip olmasıyla mümkündür:

Özgünlük:

Bir mimari kültür varlığının anlam kazanabilmesi için gereken ve onun gerçekliğini, değerini ve bütünlüğünü kanıtlayan tüm özellikleridir. Mimari mirasın özgünlüğü söz konusu olduğunda, konum, tasarım, malzeme ve işçilik özellikleri açısından içinde bulunduğu kültür alanının bozulmamış ve tahrif edilmemiş bir belgesi olması istenir. İlk yapımından günümüze yapıların bünyesinde yer alan ve yapının kimliğini oluşturan tarihsel katmanlar, özgünlüğünün bileşenleri olarak kabul edilir. Mimari mirasın korunmasına yönelik tüm yaklaşım ve uygulamalar, bu mirasın sahip olduğu değerleri somutlaştıran özgünlüğünün korunmasını hedeflemelidir.

Özgünlüğünü tüm boyutları ile (konum, tasarım, malzeme ve işçilik) kaybetmiş bir mimari kültür varlığının korunmasından söz edilemez. Özgünlüğü dikkate alınmadan ve onarılabılır maddi varlığı yok edilerek yeniden ve yeni tasarım, taşıyıcı sistem, malzeme ve işçilik ile ve yeni bir çevre içinde inşa edilen yapıların korunmuş olduğundan söz edilemez. Aynı kapsamda tarihin bir döneminde var olan ancak, günümüzde yok olmuş ve çevresel bağlamı değişmiş bir yapının, yeniden inşa edilmesi, savaş vb. bir durum söz konusu değil ise, koruma uygulaması olarak kabul edilemez. Bu konularda yasalar, yönetmelikler ve ilke kararlarında var olsa dahi ve yenileme başlığı altında mimari kültür mirasının yok edilmesine ve yanıltıcı sonuçların ortaya çıkmasına neden olan hükümlerin ve uygulamaların doğruluğundan bahsedilemez.

Bütünlük:

Mimari mirasın yapısal ve mimari olarak bir bütün tanımlaması ve miras olma durumunu belgeleyen tüm unsurları ile var olması durumudur. Bütünlüğün diğer bir boyutu ise, mimari mirasın içinde varlık kazandığı çevre ve diğer miras unsurları ile birlikte süreklilik göstermesi şeklinde anlaşılmaktadır.

Tarihsel değer:

Tarihsel değer iki ölçüte bağlı olarak anlaşılmaktadır: 1. Yapı ya da yapı gruplarının tarihsel önem taşıyan bir “olay”, kişi ve/veya kurumla ilişkili olması; 2. Kentsel, kırsal, endüstriyel miras ögesinin eskiliği.

Belgesel değer:

Yaşamın mekâna yansıması olarak kabul edilen yapılar, değişik dönemlerde yaşayan topluluklar ve onların sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasal yaşamları, yapım teknolojileri hakkında bilgi veren kaynaklardır.

Estetik ve sanatsal değer:

Kültür varlığının tasarımındaki anlayışı ve bezeme özelliklerini, dönemin ulaştığı beğeni düzeyini ve niteliğini kapsar.

Teknik ve teknolojik değer:

Kültür varlığının ait olduğu dönemin teknik bilgi, beceri, yapım, malzeme ve işçiliğine ilişkin belgesel niteliklerinin tümüdür.

Enderlik - teklik değeri:

Benzerleri zaman içerisinde yok olmuş yapılar ya da yapı elemanları enderlik değeri taşırlar. Türü, mimari üslubu ve tasarımcısı bağlamında benzeri olmayan ya da günümüze tekil olarak gelen yapı ya da yapı elemanları teklik değeri taşırlar.

Grup değeri:

Birlikte bir bütün oluşturan, mimari miras ögelerinin yapısal ve anlamsal bağlamda bir arada bulunmalarından doğan değerdir.

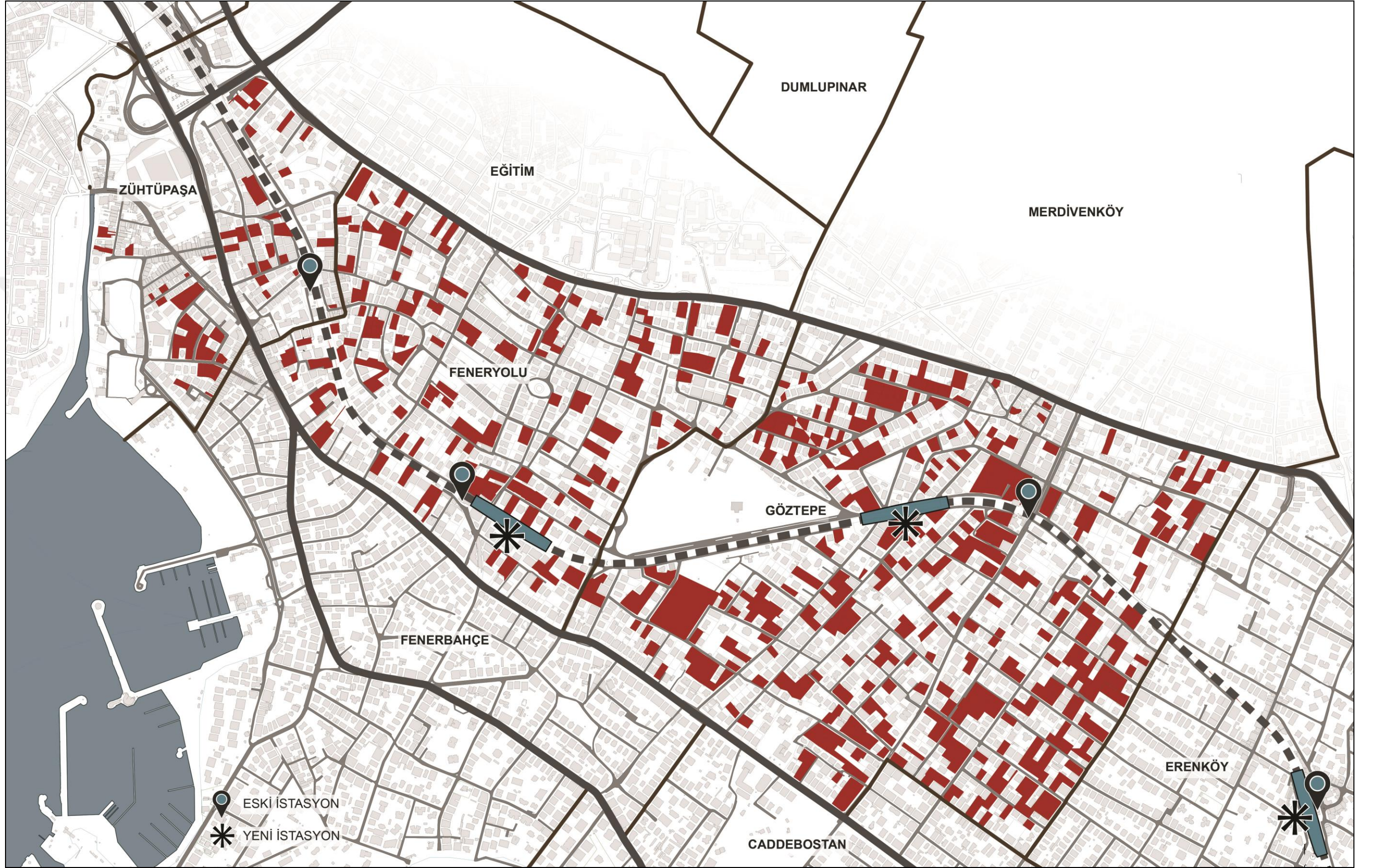
Kullanım değeri:

Kültürel varlığın kullanımının sürmesi ve kendisine çağdaş toplumda bir yer bulması bağlamında, yapının kullanılarak korunması ve çağdaş yaşamda yer alarak geleceğe taşınması durumudur. Yapının zgn kullanımının ya da toplumun onun için öngördüğü yeni kullanımın yapıya kattığı değerdir.

Folklorik değer:

Toplumun yerleşmiş örf ve adetleri, yaşam biçimleri, inanışları ve alışkanlıklarının mimari meknlarla (yapılar, yapı grupları veya yapı parçaları) birlikte varolmasının yarattığı değerdir (ICOMOS Türkiye Milli Komitesi, 2013).

EK O – ZÜHTÜPAŞA, FENERYOLU VE GÖZTEPE MAHALLELERİNDE DÖNÜŞÜM



Şekil O.1 - Zühtüpaşa, Feneryolu ve Göztepe mahallelerinde dönüşümün parsel bazında gösterimi

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad : Derya ALTINER
Doğum Yeri ve Tarihi : Kadıköy, 24 Şubat 1986
E-Posta : derya.altiner@gmail.com

İŞ DENEYİMİ

EĞİTİM

2012 – 2016 : MSGSÜ, Restorasyon Tarihi Çevre Değerlendirmesi Yüksek Lisans Programı
2005 – 2012 : MSGSÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
2010 : Erasmus, École Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy
1997 – 2005 : Özel Saint-Joseph Fransız Lisesi, İstanbul

İŞ DENEYİMİ

2013 → : Araştırma Görevlisi, MSGSÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
2012 – 2013 : Delta İnşaat, Marmaray, İstanbul
2011 : NNY Mimarlık, İstanbul
2008 : Alman Arkeoloji Enstitüsü