

**DENİZLİ İL SINIRLARI İÇERİSİNDE KALAN OSMANLI
DEMİRYOLU HATTI VE İSTASYON BİNALARI**

Ayşe OLGUN

HAZİRAN 2019

DENİZLİ

**DENİZLİ İL SINIRLARI İÇERİSİNDE KALAN OSMANLI
DEMİRYOLU HATTI VE İSTASYON BİNALARI**

**Pamukkale Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Sanat Tarihi Anabilim Dalı
Sanat Tarihi Programı**

Ayşe OLGUN

Danışman: Doç. Dr. Halil ÖZYİĞİT

HAZİRAN 2019

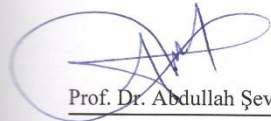
DENİZLİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

Sanat Tarihi Anabilim Dalı öğrencisi **Ayşe OLGUN** tarafından **Doç. Dr. Halil ÖZYİĞİT** yönetiminde hazırlanan “**Denizli İl Sınırları İçerisinde Kalan Osmanlı Demiryolu Hattı Ve İstasyon Binaları**” başlıklı tez aşağıdaki jüri üyeleri tarafından 25.06.2019 tarihinde yapılan tez savunma sınavında başarılı bulunmuş ve Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.


Prof. Dr. Kasım İNCE

Jüri Başkanı


Prof. Dr. Abdullah Şevki DUYMAZ

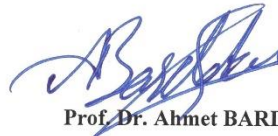
Jüri Üyesi



Doç. Dr. Halil ÖZYİĞİT (Danışman)

Jüri Üyesi

Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 17/07/2019...tarih ve 28/01/..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.


Prof. Dr. Ahmet BARDAKCI

Müdür

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atıfta bulunulduğunu beyan ederim.

Ayşe OLGUN



ÖNSÖZ

Bu tez çalışmasında, 1854-1922 yılları arasında Osmanlı Devleti'nde gerçekleştirilen Denizli ilindeki demiryolu istasyon binalarının mimari özellikleri incelenmiştir. Tez çalışmamız süresince, TCDD İzmir 3. Bölge ve Afyon 7. Bölge Müdürlükleri'nden tez çalışmamız kapsamında plan ve belgelere ulaşılmıştır. Sarayköy istasyon binası ve Goncalı istasyon binası izin verilmediği için girilememiş olup, İzmir TCDD 7.Bölge Müdürlüğü'nde elde edilen bilgiler çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Tez çalışmamda görüşlerini benimle paylaşan, basım aşamasına kadar büyük destek sağlayan danışmanım Doç. Dr. Halil ÖZYİĞİT'e, Pamukkale Üniversitesi Sanat Tarihi Bölüm Başkanı Prof. Dr. Kasım İNCE'ye; her an yanımda olan ve desteklerini esirgemeyen aileme; tez çalışması süresince yanımda yer alan ağabeyim uzman Sanat Tarihçi Çağatay OLGUN'a ve arkadaşım Yağmur AYDIN'a müteşekkirim. Ayrıca benden yardımlarını esirgemeyen Feridun AYDIN ve Sadık GÜLLÜ'ye de teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca bu tez çalışması kapsamında, yardımlarını esirgemeyen TCDD İzmir 3. Bölge Müdürlüğü, TCDD. 7. Bölge Müdürlüğü ve İzmir Milli Kütüphane çalışanlarına da teşekkür ederim.

ÖZET

Denizli İl Sınırları İçerisinde Kalan Osmanlı Demiryolu Hattı ve İstasyon Binaları

OLGUN, Ayşe
Yüksek Lisans Tezi
SANAT TARİHİ ABD
Sanat Tarihi Programı
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Halil ÖZYİĞİT
Haziran 2019, VI+160 sayfa.

Sanayi Devrimi'nin yarattığı teknolojik buluşlar ve aydınlanma 19.yüzyıldan itibaren tüm dünyaya yayılmaya başlamıştır. Hızlı makineleşmenin meydana getirdiği hızlı üretim ve ticaret ağı, güvenli ve ucuz taşımacılığı gerekli kılmıştır. Bunun için demiryolu ulaşımı fikri ortaya çıkmıştır.

Demiryolu ulaşımı gerek dinlenme, gerek yük indirip bindirme gibi ihtiyaçlardan doğan birtakım yapıların inşa edilmesini gerektirmiştir. Bunlardan en önemlileri istasyon binaları olmuştur.

İstasyon binaları zamanla şehrin bir odak noktası olup, çevresinde hangar, işçi lojmanı, depo binası gibi ek yapılar bulunan kompleks halini almışlardır. Bu yapılar inşa edildikleri dönem hakkında bilgi edinmemizi kolaylaştırmıştır.

Osmanlı topraklarında ilk demiryolu faaliyetleri Batı Anadolu Bölgesi'nde başlamıştır. Başta İngiltere olmak üzere, Almanya, Fransa ve Rusya Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımını üstlenmişlerdir. 19.yüzyılda Osmanlı topraklarında gerçekleştirilen demiryolu faaliyetlerinin çoğu, büyük devletlerin siyasi emelleri doğrultusunda paralellik göstermiştir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Demiryolu mimarisi, İstasyon binaları, Mimari.

ABSTRACT

Ottoman Railway Lines and Station Buildings Within Denizli Provincial Border.

OLGUN, Ayşe

Master Thesis

ART HISTORY Department

Art History Programme

Adviser of Thesis: Assoc. Prof. Dr. Halil ÖZYİĞİT

July 2019, 170 Page.

The technological inventions and enlightenment created by the Industrial Revolution began to spread all over the World since the 19.th century. The rapid production and trade network of fast mechanization made safe and cheap transportation necessary. For this reason, the idea of railway transportation has emerged.

Railway transportation necessitated the construction of a number of structures arising from needs such as rest, load and unloading. The most important ones were station buildings.

Station buildings are a focal point of the city in time and they have become a complex with additional buildings such as hangar, worker's residence and warehouse building. These structures made it easier for us to learn about the period in which they were built.

The first railway activities in the Ottoman territory began in the Western Anatolia. Germany, France and Russia undertook the construction of the railway in the Ottoman Empire. In the 19th. century, most of the railway activities carried out in the Ottoman lands were in parallel with the political ambitions of the big states.

Key Words: Railway, Railway architecture, Station buildings, Architecture.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv-v
HARİTALARDİZİNİ.....	vi
TABLolar DİZİNİ.....	vii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1854-1922 YILLARI ARASINDA OSMANLI DEVLETİ'NDE SOSYAL VE EKONOMİK DURUM

1.1.XX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ekonomik Durumu.....	2
1.2. XX.. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Sosyal Durumu.....	6

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NDE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ VE İZLENEN POLİTİKALAR

2.1. Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Gelişimi.....	11
2.2. Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Hatları.....	21
2.2.1. İskenderiye- Kahire Demiryolu Hattı.....	21
2.2.2. Çernovada- Köstence Demiryolu Hattı.....	21
2.2.3. İzmir- Aydın ve Temdidi Demiryolu Hattı.....	22
2.2.4. Varna-Ruşçuk Demiryolu Hattı.....	27
2.2.5. İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu Hattı.....	27
2.2.6. Rumeli Demiryolu Hattı.....	31
2.2.7. Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı.....	34
2.2.8. Adana-Mersin Demiryolu Hattı.....	39
2.2.9. Hicaz Demiryolu Hattı.....	39

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZLİ İL SINIRLARI İÇERİSİNDEKİ DEMİRYOLU İSTASYON BİNALARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ

3.1. Sarayköy Demiryolu İstasyonu Yerleşkesi.....	42
3.2. Goncalı Demiryolu İstasyonu Yerleşkesi.....	54
3.3. Böceli Demiryolu İstasyonu Yerleşkesi.....	62
3.4. Kocabaş Demiryolu İstasyonu Yerleşkesi.....	70
3.5. Kaklık Demiryolu İstasyon Yerleşkesi.....	73
3.6. Bozkurt Demiryolu İstasyon Yerleşkesi.....	77
3.7. Çardak Demiryolu İstasyon Yerleşkesi.....	81
3.8. Çivril Demiryolu İstasyon Yerleşkesi.....	85

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

4.1. Değerlendirme ve Sonuç.....	88
FOTOĞRAFLAR.....	91
KAYNAKLAR.....	146
ÖZGEÇMİŞ.....	150

HARİTALAR DİZİNİ

Harita 1: İzmir ve çevresindeki demiryolları (Yıldız, 2008).....	15
Harita 2: Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demiryolu hatları (Demiryollar Dergisi, 1938)	20
Harita 3: İzmir-Aydın ve Temdidi Demiryolu Hattı (Sönmezdağ, 2016)... ..	25
Harita 4: İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Hattı (Sönmezdağ, 2016).....	31
Harita 5: Rumeli Demiryolu Hattı (Yıldız, 2008).....	34
Harita 6: Anadolu-Bağdat Demiryolları (Yıldız, 2008).....	38
Harita 7: Hicaz Demiryolu (Yıldız, 2008).....	40
Harita 8: Sarayköy Tren İstasyonu	42
Harita 9: Goncalı Tren İstasyonu.....	55
Harita 10: Kaklık Tren İstasyonu.....	73
Harita 11: Bozkurt Tren İstasyonu.....	77
Harita 12: Çardak Tren İstasyonu.....	81
Harita 13: Çivril Tren İstasyonu	85

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1: Osmanlı Devleti’nde 1856-1922 yılları arasında yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hatlarının uzunlukları (Akgüngör, Aldemir, Gülcan, Kuştepe, Tecim, 2012).....	21
Tablo 2: İzmir- Aydın Demiryolu Hattı ve şube hatları. (Sönmezdağ, 2016).....	26
Tablo 3: Smyrna&Cassaba Railway Company tarafından gerçekleştirilen hatlar (İngilizler) (Uzuntepe, 2000).....	29
Tablo 4: İzmir- Kasaba Temdidi Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilen ana hatlar (Fransızlar) (Kolay, 2011).....	30
Tablo 5: Wilhelm von Pressel’in hazırladığı proje ve hat uzunlukları (Erkan, 2007).....	34
Tablo 6: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Hattı ve Açılış Tarihleri (Erkan, 2007).....	35

GİRİŞ

Osmanlı topraklarında ilk demiryolu faaliyetleri Batı Anadolu Bölgesi'nde başlamıştır. 1856 yılında imtiyaz hakkı tanınan İzmir- Aydın Demiryolu, daha sonra temdidi demiryolu hatları ile Eğirdir'e kadar uzatılmıştır. Batı Anadolu Bölgesi'nde yoğun demiryolu inşa faaliyetlerinde bulunan İngiliz şirketi olan ORC, kendi çıkarları doğrultusunda inşa faaliyetlerine başlamıştır.

Bu çalışma kapsamında, Batı Anadolu Bölgesi'nin Denizli ilinde yer alan sekiz adet istasyon binası plan, cephe ve malzeme açısından incelenmiştir. TCDD İzmir 3. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olan Sarayköy, Goncalı, Böceli ve Kaklık istasyon binaları ile; TCDD Afyon 7.Bölge Müdürlüğü'ne bağlı Çardak, Bozkurt ve Çivril istasyon binaları çalışmamızın konusunu oluşturan yapılardır.

“1854-1922 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nde Sosyal ve Ekonomik Durum” başlıklı birinci bölümde, Osmanlı'nın son döneminin ekonomik çöküntülerini ve Avrupa Devletleri'nin bu çöküntüden yararlanarak Osmanlı topraklarında nüfuz kurma çabaları anlatılmıştır. Bununla birlikte, bu ekonomik ve siyasi bunalımın topluma olumsuz şekilde yansımaları konu edinilmiştir.

“Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Gelişimi ve İzlenen Politikalar” başlıklı ikinci bölümde, Avrupa Devletleri'nin kendi çıkarları doğrultusunda Osmanlı topraklarında gerçekleştirdiği demiryolu inşa faaliyetlerine değinilmiştir.

“Denizli İl Sınırları İçerisindeki Demiryolu İstasyon Binalarının Mimari Özellikleri” başlıklı üçüncü bölüm çalışmanın ana konusu olup, Denizli İlinde yer alan sekiz adet istasyon binası plan, cephe ve malzeme açısından incelenmiştir.

Dördüncü bölümde genel bir değerlendirme yapılarak sonuca varılmıştır.

Beşinci bölüm “Katalog” bölümü olup, istasyon binalarının fotoğrafları yer almaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1854-1922 YILLARI ARASINDA OSMANLI DEVLETİ'NİN EKONOMİK VE SOSYAL DURUMU

1.1. XVIII. ve XX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ekonomik Durumu

Osmanlı Devleti ekonomisinin önemli bir payını tarımsal ürünlerden elde edilen vergiler oluşturur (Quataert, 1985: 1556). Osmanlı Devleti'nde gerileme döneminde yaşanan olumsuz gelişmeler neticesinde vergi ve tımar sisteminde bozulmalar görülür. Vergi toplama görevi XVII. yüzyıla kadar tımarlı sipahiler tarafından yürütülürken, bu yüzyıldan itibaren gelenek değişmeye başlar. Batılılaşma çabaları çerçevesinde askeri alanda yapılan ıslahatlar yeni bir ordunun kurulmasını gerektirir. Bu durum vergilerin toplanmasında önemli rol oynayan tımar sisteminin önemini kaybetmesine neden olur. XVII. yüzyılın başlarında vergi toplamada iltizam sistemi¹ uygulanmaya başlanır (Mardin, 1985: 618; Pamuk, 2016: 13). XVII. yüzyılın sonlarına doğru iltizam sisteminin yarattığı haksız kazançlar Osmanlı Devleti'nin ekonomik yapısını olumsuz yönde etkiler (Kıray, 1995: 183).

Sanayi Devrimi (1760) ile birlikte Avrupa ülkeleri ekonomik ve siyasi alanda güçlenir (Yıldırım, 2001: 317). XVIII. yüzyıl sonları ve XIX. yüzyıl başlarında Avrupa'da Sanayi Devrimi'nin sağladığı makine gücü ile üretim ve ticaret alanında artış görülür (Çadircı, 1991: 7). XVIII. yüzyılın ortalarında Avrupa Devletleri'nde, Fransız Devrimi ve Sanayi Devrimi'nin neden olduğu emperyalist bir dünya görüşü egemendir (Kunt,1980:52).

¹ Belirli bir bölgenin vergilerini toplama yükümlülüğünün, devlet tarafından belirli bir kişiye imtiyaz yolu ile verilmesidir (Pamuk, 2007: 13).

Osmanlı Devleti, üretim hızının arttığı Avrupa Devletleri karşısında, hammadde kaynakları açısından zengin bir ülke konumundadır. Bu nedenle Avrupa Devletleri hammaddeye ulaşmak için Osmanlı Devleti'ne karşı sömürgeci tutumlara yönelir (Yıldırım, 2001: 317). Rusya ve Fransa'nın yerli sanayileşme girişimi amacı ile koyduğu sınırlamalar nedeniyle özellikle İngiltere tek çare olarak Osmanlı Devleti'ni görür (Karayemiş, 2012: 21). Osmanlı ekonomisinin gerilemesinin, Avrupa sanayisinin Osmanlı pazarını ele geçirmesi ile ilişkili olduğu söylenebilir (İnalçık, 1979-1980: 54). Osmanlı Devleti, tarım ürünleri açısından zengindir. Kırsal kesimde yaşayan nüfus, geçimini küçük tarım arazilerini işleterek sağlar. Bununla birlikte, XVIII. yüzyıllarda dünyaya yayılan teknolojik gelişmeler tarım alanında henüz yaygın olarak kullanılmamaktadır. Sermaye birikimi ve tarım ürünlerinin pazar ortamına ulaştırılmasını sağlayan yollar yetersiz durumdadır. Bunun sonucunda tarım üretimi dış ticarete yönelik olarak değil, iç tüketimi karşılayacak kadar yapılıır. Bu durum tarıma dayalı ekonomiye bağımlı Osmanlı Devleti'nin ekonomik alanda geri kalmasına neden olur (Kalabak, 2014: 320-321; Quataert, 1987: 194; Şağan, 2005: 17).

Osmanlı Devleti'nde ekonomik yapının gerilemesinde, sanayi alanında artan yabancı sermayenin etkisi büyük olur. Ülkenin sanayi kolları lonca teşkilatları tarafından işletilmekte olup, XVIII. yüzyılın sonlarına kadar durağan bir yol izler (Seyitdanlıoğlu, 2009: 55). XVIII. yüzyılın başlarında iyi durumda olan dokuma sanayii ise, XIX. yüzyılın ortalarında saray ve çevresinin Avrupa ülkelerinden gelen kaliteli kumaşlara rağbet göstermesi ile sarsılmaya başlar (Çadircı, 1991: 9). İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne 1825 yılında 3.578 yarda² olan pamuklu ihracatın, 1880 yılında 229.201 yardaya yükselmesi bu duruma örnek teşkil eder (İnalçık, 1979-1980: 48).

Osmanlı Devleti'nde madencilik faaliyetleri XIX. yüzyılın başlarına kadar devlet kontrolünde yürütülür. Gerileme döneminde başlayan toprak kayıpları ve sermayedeki yetersizlik, maden ocaklarından elde edilen geliri önemli oranda azaltır. Maden ocaklarını işletmede yetersiz kalan Osmanlı Devleti yabancı sermayeye imtiyaz verme yoluna gider (Tızlak, 1997: 704-705; Quataert, 1985: 914). Avrupa Devletleri, Osmanlı Devleti'nde yapmak istedikleri yatırımlar aracılığı ile çok sayıda maden imtiyazı elde eder. Özellikle inşa ettikleri demiryolu hatlarının yakınlarındaki maden ocaklarını izinsiz işletme

² 91,4 cm'lik İngiliz uzunluk ölçü birimi.

(http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5acf3967c05ec6.63909310) (05.01.2018).

hakkına sahip olmuşlardır. Bu durum, XIX. yüzyıl sonlarında gayrimüslimler tarafından işletilen maden ocaklarının oranında önemli artışa neden olur (Tızlak, 1997: 716).

Osmanlı Devleti'nin ekonomik alanda otoritesini azaltan diğer etken, Avrupa Devletleri ile yaptığı ticaret antlaşmalarıdır. Antlaşmaların beraberinde getirdiği kapitülasyonlar Osmanlı Devleti'nin ekonomik alanda özgürlüğünü kısıtlar. Osmanlı Devleti, Avrupalı tüccarlara kapitülasyonlar aracılığı ile vergi muafiyeti sağlar (Berkes, 1975: 88). Ruslar, Küçük Kaynarca Antlaşması (1774) gereğince uygulanan imtiyazlar ile Osmanlı Devleti sınırları içerisinde ticaret yapma hakkını elde eder (Çadırcı, 1991: 6). Osmanlı Devleti ve İngiltere arasında imzalanan Balta Limanı Serbest Ticaret Antlaşması (1838), İngilizler'e Osmanlı topraklarında gerçekleştireceği ticari faaliyetlerde kolaylık sağlar. (Kalabak, 2014: 310). Bunun sonucunda, Osmanlı Devleti ülke ekonomisi üzerindeki kontrolünü kaybetmeye başlar (Özgün, 2008: 7; Akşin, 2017: 29). Bununla birlikte, Osmanlı Devleti ile Avrupa arasında benzer antlaşmaların devam ettiği görülür (Kalabak, 2014: 311). Avrupa Devletleri verilen kapitülasyonları çıkarları doğrultusunda yönlendirmek için hükümete baskı yapar. Bunun neticesinde devletin dağılma süreci hızlanır (İnalçık, 2003: 76).

XVIII. yüzyıldan itibaren alınan askeri yenilgiler, ekonomik durumun geriye gitmesini hızlandırır. Rusya ile yapılan Kırım Savaşı'ndan (1854) yenilgiyle çıkan Osmanlı Devleti, toprak kayıpları ve savaş masrafları nedeniyle İngiltere ve Fransa'ya başvurarak ilk dış borcu alır (Yavuz, 2009: 24; Dikmen, 2010: 139-140). Alınan borçların ülke içerisinde yatırım amaçlı kullanılmaması sermaye yetersizliğine yol açmıştır (Kıray, 1995: 84). 1875 yılına kadar borçlanmayı sürdüren Osmanlı Devleti bu tarihten itibaren dış borçlarını ödeyemeyeceğini açıklar (Yavuz, 2009: 206). Alacaklı ülkeler ile yapılan görüşmeler sonucu Duyun-u Umumiye İdaresi (1881) kurulur. Bu idarenin kurulması ile Avrupa ülkeleri, Osmanlı Devleti'nin iç işlerine kolay bir şekilde karışır hale gelir (Dikmen, 2010: 155; Quataert, 1985: 1560-1561).

1881 yılından itibaren yabancı sermayenin Osmanlı topraklarında gerçekleştirmeyi planladıkları yatırımların garanti altına alındığı görülür (Özyüksel, 1988: 21). 1881 yılı, Osmanlı Devleti'nde Avrupa Devletleri tarafından yatırım amaçlı altyapı hizmetlerinin gerçek anlamda başladığı tarih olur. Bu yatırımların çoğu demiryollarına ayrılır. Demiryollarının üretime ve vergi gelirlerine olumlu katkı sağlaması düşüncesi ile Avrupa Devletleri'ne imtiyazlar verilir (Kazgan, 2006: 28-29; Karayemiş, 2012: 9). Ayrıca demiryolları, Avrupa ve Anadolu arasında üretim mallarının

ulaşımı açısından gerekli görülür (Dikmen, 2010: 141) Bu girişimlerin üretime sağladığı yararların yanı sıra, borç yükünü arttırarak, ekonomik bağımsızlığını kaybetmesini hızlandırır. Bu bağlamda Duyun-u Umumiye İdaresi'nin Osmanlı Devleti'ni sömürmek amaçlı bir işlev gördüğü söylenebilir (Keyder, 1985: 648).

Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu ekonomik bunalımdan kurtulmak için XVII. yüzyılın sonlarından itibaren çözüm yolları aramaya başlar. Galata Bankerleri olarak bilinen sarraflardan faiz ile borç alır. (Pamuk, 2014: 16). Bununla birlikte tağşiş³ yöntemine başvurur. Tağşiş, güvenli bir yöntem olarak görülmediği için etkili olmaz. (Pamuk, 2016: 124-126). Bir diğer çözüm yolu olan dış borçlanma, Avrupa Devletleri tarafından Osmanlı Devleti'nde reformlarını uygulamak için bir araç olarak görülür (Kıray, 1995: 94). Tanzimat döneminde ise yerli sanayileşme girişiminde bulunulur. İzmir'de kâğıt fabrikası (1844), İstanbul'da demir döküm fabrikası (1845), Tokat'ta bakır fabrikası (1847) ve Bağdat'ta barut fabrikası (1847) yerli sanayi girişimi için kurulan fabrikalardan bazılarıdır. Kaliteli üretim için yurt dışından getirilen araçların gümrüksüz ithal edilmesi sağlanır (Varol, 2007: 10; Yıldırım, 2001: 314-315; Kasap, 2007: 20-21; Seyitdanlıoğlu, 2006: 269). Ulaşım ağının yetersiz olması, sermaye eksikliği ve iç gümrük vergileri bu girişimleri olumsuz yönde etkiler. Devlet tarafından açılan sanayi tesisleri işletilemez ve bütçeyi zarara uğratar (Seyitdanlıoğlu, 2009: 67).

II. Meşrutiyet (1908) dönemi ile birlikte, ekonominin bağımsızlığı doğrultusunda adımlar atılır. Bu çerçevede yabancı sermayeye geniş olanaklar sağlanmasına devam edilir. Ülke içerisinde yabancı sermayenin geniş yetkilere sahip olması, yerli üretici üzerinde olumsuz gelişmelere neden olur. Küçük ölçekli üretici sınıfı, gayrimüslim kesimin ticari faaliyetleri karşısında geriler, bunun sonucu olarak çatışma ve rekabet ortamı doğar (Toprak, 1995: 3-4).

Bunun yanı sıra II. Meşrutiyet'i takip eden yıllarda yaşanan Balkan Savaşları (1912-1913), beraberinde toprak kayıpları getirir. Kaybedilen topraklarda yaşayanlardan isteyenler Osmanlı topraklarına göçmen olarak yerleşir. Artan nüfus nedeniyle ekonomik bunalım giderek artar. Balkan Savaşları'nın ardından yaşanan I. Dünya Savaşı'nın (1914-1918) getirdiği zorluklar karşısında, Osmanlı Devleti'nin sanayi ve gıda maddelerine ithalat yolu ile ulaşımı zorlaştırır. I. Dünya Savaşı'nın beraberinde getirdiği milliyetçilik kavramı doğrultusunda Milli İktisat politikası gündeme gelir (Toprak, 1995: 145; Kazgan,

³ Sikkelerin ağırlığı düşürülerek, kalınlığı azaltılarak veya değerli ve değersiz maden oranlarının değiştirilerek sikkenin ayarını düşürme işlemidir (Berkes, 1975: 108).

2006: 39). Milli İktisat politikası, Avrupa ilişkilerine bağımlı bir ekonomi politikasına karşıdır. Milli İktisat doğrultusunda ülke içerisinde gerçekleştirilen ticari faaliyetlerde yerli halkın daha çok pay alması için faaliyetlerde bulunulur (Toprak, 1995: 145). Yerli malı kampanyaları, yerli bankacılık girişimleri ve kapitülasyonların kaldırılması bu doğrultuda yapılan faaliyetlerdir. Birinci Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle çıkan Osmanlı Devleti, imzalanan Sevr Antlaşması (1920) ile birlikte, Milli İktisat politikasından uzaklaşmak zorunda kalır (Kazgan, 2006: 45).

1.2. XVIII. ve XX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Sosyal Durumu

Osmanlı Devleti'nde, Viyana Kuşatması'nın (1683) bir sonucu olan toprak kayıplarının başlaması ile birlikte, devlet düzeninde ve gelir-gider dengesinde aksaklıklar meydana gelir. Devlet adamlarının maaşlarının ödenmesinde ve zorunlu ihtiyaçların karşılanmasında yaşanan güçlükler, içinde bulunan durumu zorlaştırır. Bunlar ile birlikte, Avrupa Devletleri, Osmanlı Devleti içerisinde sürdürdükleri emperyalist politikanın bir parçası olarak, başta Balkanlar'da olmak üzere azınlıkları kışkırtmaya başlar. Bu sıkıntılı sürece tımar sisteminin bozulması ve nüfusun artması eklenince ortaya çıkan ekonomik ve siyasi bunalım köylüyü olumsuz yönde etkiler (Karabulut, 2010: 126-127; Ülman, 1985: 272).

XVIII. yüzyıldan itibaren, Osmanlı Devleti'nde görülmeye başlanan kamu düzeni nedeniyle eşkıyalık ve hırsızlık ortaya çıkar. Bu gelişmeler sırasında Anadolu'da düzeni sağlamak amacı ile âyan denilen oluşumlar, yönetim işlerinde hakimiyetini arttırmaya başlar (Çadırcı, 1991: 4; Tekeli, 1985: 457). Âyan denilen yerel temsilcilerin güçlü bir sınıf olarak ortaya çıkmaları, padişahın otoritesine karşı bir tehdit ve kısıtlama getirir (İnalçık, 1990: 32; Akşin, 2017: 24). Yeniçerilerin de padişah otoritesine tehdit oluşturmaya başlaması gibi olumsuz gelişmeler eklenince Osmanlı Devleti Avrupa'ya karşı geri kalmışlığını idrak etmeye başlar. Böylece ıslahat hareketlerine girişilir (Karpat, 2010: 92; Akşin, 2017: 24).

XVIII. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti, kaybedilen toprakların nedenini askeri stratejisinin başarısız olmasına bağlar. Bu nedenle ıslahatları ilk olarak askeri alanda gerçekleştirir. Ateşli silahlar ve istihkâmcılık konusunda Avrupalı subaylar ve uzmanlardan yararlanır. Humbaracı Ocağının yeniden düzenlenmesi (1735) için

Humbaracı Ahmet Paşa (1675-1747) görevlendirilir⁴ (Akın, 2011: 76-78; Marsilli, 1934: 165).

Askeri alanda yapılan ıslahatlardan sonra, eğitim alanında yeni okulların açıldığı görülmektedir. Mühendishane-i Berri Hümayun (1795), Mekteb-i Harbiye-i Şahane (1834) Mekteb-i Maarif-i Adliye (1838), Mekteb-i Tıbbiye-i Aliye-i Şahane (1838) gibi dönemi için modern kabul edilebilecek eğitim kurumları açılır (Karabulut, 2016: 55). Laik eğitim kurumlarının ortaya çıkması ile ilmiye sınıfının öneminin azaldığı görülür. Ahmet Cevdet Paşa⁵'nın (1822-1895) ilmiye sınıfından, mülkiye sınıfına geçerek vezir olması bu duruma örnek teşkil eder (Ortaylı, 2016: 264). İلميye sınıfının varlığında bir azalma olmasına rağmen, medrese kurumunun ortadan kalkmadığı görülür. Bu durum eğitimde zıt düşünce ortamı oluşturur (Ortaylı, 2008:411; Dölen, 1985: 159-160). Bunun nedeni, Batı eğitim sistemi ile yürütülen laik eğitim kurumlarının ve dini eğitim veren medresenin bir arada bulunmasıdır. Buna ek olarak, Osmanlı Devleti'nde gayrimüslimlerin eğitimi için yeni okullarının açıldığı bilinmektedir (Kalabak, 2014: 308; Demirtaş, 2008:156; Kepenek ve Yentürk, 2010: 20).

Osmanlı Devleti'nde yaşanan ıslahat hareketleri, ulema sınıfında da görüş ayrılıklarının yaşanmasına neden olur. İki ayrı ulema sınıfı ortaya çıkar. Devlet uleması olarak adlandırılan ulema sınıfı, Batı kaynaklı ıslahat hareketlerinin devletin gücünü arttıracığına inanır. Bunun yanında Batılı ıslahat hareketlerini reddeden tarikat ve bazı din adamları yer alır (İnalcık, 2010: 9). Toplumsal düzenin sağlanmasında rol oynayan şeriat hükümleri, Batıdan alınan reformların uygulanmasını güç hale getirir (İnalcık, 1990: 31).

Batılılaşma çabalarının yeterli düzeye ulaşamaması bir grup aydını harekete geçirir. Islahatçı olarak tanımlanan bu aydın kesim, Osmanlı'nın klasik döneminin düzenini yeniden canlandırmanın yollarını arar (İnalcık, 1990: 3). Bunun için Avrupa ile ilişkileri bulunan Mustafa Reşit Paşa (1800-1858) tarafından Tanzimat Fermanı hazırlanır. 1839 yılında ilân edilen Tanzimat Fermanı ile birlikte, Osmanlı Devleti

⁴ Asıl adı Comte de Bonneval'dir. Soylu bir Fransız ailesine mensuptur. 1729'da Osmanlı Devleti'ne sığınır ve Müslüman olur. Savaşlarda gösterdiği başarı ile ün kazanır (Akın, 2011: 78-79).

⁵ Bulgaristan'ın Lofça Kasabası'nda doğan Ahmet Cevdet Paşa (1827-1895), mektep eğitimini ulemadan resmi olmayan bir şekilde edinir. Arapça, Farsça, Fransızca ve Bulgarca dillerini konuşur.1839 yılında İstanbul'a gelir. Başkentte, vaiz ve kadılık görevlerinde bulunur. İلميye sınıfında yükselmesinin yanı sıra devlet kademelerinde de başarılı bir şahsiyet olur. 1850 yılında Darülmualim'in müdürlüğüne tayin edilir. Darülfunun için kitap hazırlar. 1855 yılında devlet tarihçisi olarak göreve başlar (Koç, 2017: 34; Chambers, 1873: 441; Halaçoğlu ve Aydın,1993: 443-444; Ülken, 1966:91; Cevdet Paşa, 1967: 16).

yönetiminin ve kurumlarının yeniden düzenlenmesini amaçlayan ıslahat girişimleri başlar. Tanzimat Fermanı, Osmanlı Devleti içerisindeki toprak kayıplarını durdurmayı amaçlarken padişahın otoritesini kısıtlayarak bir kanun devleti düzeni ortaya koyar. Bunun neticesinde Osmanlı Devleti içerisindeki tüm etnik gruplara kanun önünde eşit haklar sağlanır (Ortaylı, 1985: 1545).

Tanzimat ile birlikte değişime uğrayan kurumlar, yeni işlevlerini yürütebilecek beceriye sahip yöneticiler yetiştirilmesi sorununu beraberinde getirir (Tekeli, 1985: 457). Bu nedenle, XVIII. yüzyılın sonunda ilk denemelerine girişilen modern anlamda eğitim kurumlarının, Tanzimat döneminde gelişerek devam ettiği görülür. Maarif-i Umumiye Nezareti (1866) kurulur, kız öğrenciler için İnas Rüştiyeleri ve bu kurumlara öğretmen yetiştirmek amacı ile Dar-ül Muallimat (1870) mektepleri açılır. Ayrıca bu dönemde ilk defa modern anlamda bir üniversite olarak Dar-ülfünun (1870) hizmete girer (Ortaylı, 2008: 411; Ortaylı, 2016: 285; Kılıçbay, 1985: 151).

Batılılaşma hareketleri askeri ve eğitim alanlarının yanı sıra halk düzeyinde de etkisini gösterir. Osmanlı Devleti'nde, XIX. yüzyıla kadar, her etnik grubun kendi mezhebine ait mahallede yaşadığı bilinmektedir. Tanzimat Fermanı'nın ilânından sonra, gerek nüfusun artması gerek ekonomik etkiler nedeni ile kozmopolit kent yaşantısına geçildiği görülür (Işın, 1985: 539). Bir başka ifade ile "Osmanlılık" kavramı ortaya çıkar. Gayrimüslimlerin içinde "Osmanlılık" düşüncesini benimseyenler azımsanmayacak sayılara ulaşır (Ortaylı, 1985: 1547; Ortaylı, 2016: 274).

Osmanlı topraklarında bir diğer yenileşme ulaşım alanında meydana gelir. Avrupalı sermayedarlar tarafından yapılan demiryolları sayesinde ulaşım kolaylaşır ve şehirleşme oranı artar. Verimli toprakları işlemek ve tarımsal üretimi artırmak için demiryollarının yakınlarındaki arazilere göçmenler yerleştirilir. XIX. yüzyılın sonlarında Anadolu'nun nüfusunun %80'inin göçmenlerden oluştuğu görülür (Karpata, 2006: 455; Ortaylı, 2008: 361). 1856-1909 yılları arasında demiryollarının geçtiği bölgelerde toplanan tarımsal vergilerden 13 kat artış sağlanır (Özyüksel, 1988: 11; Kurmuş, 1982: 75).

Batılılaşma çabaları çerçevesinde gerçekleştirilen ıslahatlar, temelde kalıcı çözümler getirmemiştir. Osmanlı Devleti sürekli kendi içinde farklı etnik kesimlerin ayaklanmaları ile uğraşır. Tanzimat döneminde kanun devleti kavramı ortaya çıkmasına rağmen toplumsal düzeyde hala şeriat kanunları mevcuttur (İnalçık, 1990: 30). Tanzimat

Fermanı'nın beraberinde getirdiği eşitlik ilkesi Müslümanlar ile Gayrimüslimler arasında tartışmalar yaratır (Karpata, 2014: 150-151; İnalçık, 1993: 13).

Tanzimat Dönemi'nde kabul edilen hak ve eşitlik anlayışı, yerini baskı rejimine bırakır. Bunun neticesinde "Yeni Osmanlılar Cemiyeti (1867)" kurulur⁶ (Kasalak, 2009: 70; Sungu, 1940: 1-3). Cemiyet, Tanzimat Fermanı'nı yetersiz bulan ve devrin düşünce akımlarını benimseyen kişilerden oluşur (Burak, 2003: 292). Yeni Osmanlılar, Tanzimat yöneticilerinin, Batı'ya bağımlı kişilerden oluştuğunu düşünmektedir (Mardin, 1985: 1700). Modern bir ülke yaratmayı amaçlayan Yeni Osmanlılar, imparatorluğun kurtuluşunu meşrutiyet yönetiminde görürler (Kasalak, 2009: 70-71). Bunun için özellikle basın yolu ile meşrutiyet düşüncesini yaymaya çalışırlar. Meşrutiyet yanlılarının çabaları ile meşrutiyet ilan edilerek (1876) Osmanlı Anayasası oluşturulur (Burak, 2003: 294-295; Karpata, 2010: 99). Meşrutiyet'e kadar, kul kavramı hâkim iken, meşrutiyet ile birlikte milliyetçilik ve vatan kavramları değer kazanmaya başlar (Akşin, 2017: 36).

Sultan II. Abdülhamit tahta geçtikten (1876-1909) bir yıl sonra Anayasayı feshederek (1877), baskı rejimini ve sansür yasağını getirir. Bu durum Yeni Osmanlılar Cemiyeti'nin bir uzantısı sayılan İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin (1889) ortaya çıkmasına neden olur. Böylece, anayasa ve meşrutiyet kavramları tekrar gündeme gelir. Bunun sonucunda meşrutiyet ikinci kez ilan edilir (1908) (Akşin, 2017: 46-47; Burak, 2003:295-296; Karpata, 2010: 99-100). Basın yolu ile yapılan çalışmalar ve modernleşen eğitim kurumlarının II. Meşrutiyet'e zemin hazırladığı söylenebilir. Açılan modern eğitim kurumları, batılılaşma fikirleri ve milli düşünceleri bir arada barındıran yerler olur (İnalçık, 2010: 5-6). Bu çerçevede meşrutiyet yanlıları, milliyetçi bir toplumu esas aldığı kadar, çağdaş bir toplum yaratma amacını da gütmektedir (Gül, 1985:155). Fakat II. Meşrutiyet, Osmanlı Devleti'nde meydana gelen savaşlar, fikir ayrılıkları ve hükümette yaşanan istikrarsızlık sonucu başarısız olur (Gül, 1985: 104-105).

XVIII. yüzyıldan itibaren başlayan yenileşme hareketleri halk düzeyinde etkisini pek gösteremez. Genelde devlet yöneticileri tarafından benimsenir. Devlet adamları batılılaşma hareketlerini, devletin merkezi otoritesini ve kurumlarını iyileştirmeye yarayan bir araç olarak görmüştür (Karpata, 2010: 115; Mardin, 1985: 52). XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nde endüstriyel bir gelişme meydana gelmemesi bilim ve

⁶ Jön Türkler olarak da bilinen Yeni Osmanlılar, meşrutiyet yönetimi ile padişahın mutlak otoritesine sınırlama getirmeyi öngörürler. Böylece devletin modernleşeceğine ve Avrupa Devletleri'nin yönetim üzerindeki etkisinin azalacağına inanılır (Kasalak, 2009: 70-71).

teknolojideki gelişmeleri destekleyen bir orta sınıfın (burjuva) ortaya çıkmasını engellemiştir (Karpat, 2010: 29). Köklü bir tarımsal ve endüstriyel devrimin neden olduğu bir aydınlanma çağı yaşanmaz. Bunun neticesinde, Batı'dan alınan modernleşme unsurları çoğunlukla fikir seviyesinde kalır. Uygulama alanı bulamayan fikirler halkın gelişimine katkı sağlamaz (Ortaylı, 2008: 412).

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NDE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ VE HATLAR

2.1. Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Gelişimi

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi, teknolojiye önemli gelişmeleri meydana getirir. Buharlı makinelerin icat edilmesi, lokomotif başta olmak üzere yeni araçların ortaya çıkmasını sağlar. 16 Kasım 1829 yılında George Stephenson (1781-1848) tarafından Rocket⁷ adı verilen ilk buharlı lokomotif geliştirilir (Onur, 1953: 5; Özyiğit, 2017: 380).

Sanayi Devrimi ile başlayan hızlı üretim, malların kolay bir şekilde limanlara ve ülke içlerine taşınmasını gerekli kılar. Avrupa ülkeleri başta olmak üzere tüm dünyada demiryolu fikri gündeme gelir (Taşar ve Yüce, 2016: 298). İlk kez, 1830 yılında İngiltere'de Liverpool-Manchester arasında demiryolu taşımacılığı yapılır. 1832 yılında Fransa'da St.Etienne-Lyon arasında, 1835 yılında Almanya'da Nürnberg-Furth arasında ve Belçika'da Brüksel-Malines arasında, 1838 yılında Avusturya'da, 1839 yılında İtalya'da, 1848 yılında Rusya'da demiryolu taşımacılığı gerçekleşir. Ülkeler arası ilk demiryolu taşımacılığı ise 1843 yılında Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehri arasında gerçekleştirilir (Onur, 1953: 6-7; Akalan, 2010: 6-7; Engin, 1993: 17).

Demiryolu ulaşımı ile ulaştırma fiyatları düşer ve ülkeler arası ticari ilişkilerde artış görülür. Demiryollarının sağladığı yararlar neticesinde demiryolu inşasına verilen önem artar ve yeni sanayi dalları ortaya çıkar. Zamanla çeliğin demirden daha dayanıklı olduğunun anlaşılması üzerine modern çelik sanayi kurulur. Demiryolu ulaşımının artması ile buhar makinelerinin su ve kömür ihtiyacını karşılayabilmesi için ara istasyonlar kurulmuştur. Zamanla demiryolu ulaşımı için gerekli malzemelerin depolanması için de ek yapılar gerekmiştir. Ayrıca demiryolu çalışanları ve aileleri kurulan istasyonların yakınlarında ikamet etmiştir. Bunun neticesinde demiryolu istasyonlarının çevresi giderek şehirleşmeye başlamıştır (Engin, 1993: 19).

XIX. yüzyılda Avrupalı tüccarlara tanınan kolaylıklar nedeni ile, Osmanlı Devleti'nde yabancı sermayenin etkin olduğu görülür. Yabancı sermaye sağlanan

⁷ Bazı kaynaklarda Fusee adı ile geçmektedir (Özyiğit, 2017: 380).

kolaylıklardan yararlanabilmek amacı ile Osmanlı Devleti'nde özellikle demiryolu olmak üzere çeşitli yatırımlara yönelir (Atilla, 2002: 39; Kaynak, 1982: 143).

Avrupa devletleri, Osmanlı pazarına yönelerek kendi sanayilerini geliştirmek, Osmanlı topraklarındaki yer altı ve yer üstü kaynaklarını kullanmak düşüncesindedir. Bu nedenle Avrupalı yatırımcılar, Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımına başlar (Akalan, 2010: 10). İngiltere, Hindistan'a Basra Körfezi üzerinden kara yolu ile gitmek istemektedir. Fransa Almanya'nın Doğu'ya doğru ilerlemesine karşılık olarak Suriye'de demiryollarına hâkim olma çabasıdadır. Almanya, İngiltere'ye üstünlük sağlamak amacı ile demiryolu hatlarının Doğu'ya doğru yapılmasını ister. Rusya ise Osmanlı Devleti'nde demiryolu faaliyetlerinin Doğu'ya yönelmesini engelleme girişimlerinde bulunur (Onur, 1953: 10). Avrupa devletlerinin stratejik çıkarlarının yanında, Hristiyanlık dininin kutsal bölgelerini ele geçirme düşüncesinin de olduğu görülür (Akalan, 2010:10).

Osmanlı Devleti yöneticileri, ülke içerisinde yaşanan karışıklıklara çözüm sağlamak, üretimi geliştirmek ve düzenli vergi toplamak için demiryollarını gerekli görmektedir (Akbulut, 2010: 84; Özdemir, 2001: 2-3, Özyiğit, 2017: 381; Özyüksel, 2000: 10). Bununla birlikte, Şam ve Medine arasına bir demiryolu inşa edilerek, Müslümanların birliğini sağlamaya çalışmak devletin amaçları arasında sayılabilir (Akalan, 2010: 11; Özyiğit, 2017: 381; Erten ve Şenyiğit, 2011: 40). Ayrıca demiryollarının geçtiği bölgelerdeki maden yatakları işletmeye açılarak maden üretiminin artırılması düşünülmüştür (Yıldırım, 2001: 6).

Demiryolları, Batı'nın bir sembolü olarak görüldüğü için, bu dönemde Osmanlı yöneticileri tarafından kolaylıkla benimsenmiştir (Kâhya, 1988: 211; Onur, 1953:10; Engin, 1997: 47; Özdemir, 2001: 1). Sultan Abdülaziz (1861-1876)'in 1867 yılında Avrupa'ya yaptığı seyahatte elde ettiği izlenimlerin, Osmanlı Devleti'nde yapılması planlanan demiryolları üzerinde etkisinin olduğu düşünülmektedir (Karayemiş, 2012: 11).

Sultan Abdülmecit (1839-1861)'in saray duvarlarına tren resmi asıp, "*ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur*" dediği rivayet edilmektedir. Demiryolunun saray bahçesinden geçmesi gerektiği söylendiğinde ise Sultan Abdülaziz'in "*Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin*" demesi Osmanlı devlet yöneticilerinin demiryoluna verdikleri önemi gösterir niteliktedir (Gümüş, 2011: 54; Özyiğit, 2017: 381).

Demiryolu modern dünyanın bir göstergesi sayılmaya başlanır. Demiryolları ile yeni yerleşimler oluşur. Klasik Osmanlı şehrinin cami ve çeşme gibi mimari unsurlarının yanında tren istasyonu kavramı ortaya çıkar. Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı bu modern dünyanın temsilcileri olur (Satan, 2012: 210).

Osmanlı Devleti'nde imar konusundaki düzenlemeler Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile ortaya çıkar. Demiryolları inşa etmek üzere ilk girişimler ise Sultan Abdülaziz döneminde başlar, Sultan II. Abdülhamit döneminde demiryolu inşa faaliyetleri giderek artar. Bayındırlık işleri ile görevlendirilmiş Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa (1836-1910), yazdığı bir raporda karayolu, demiryolu, nehir ve sahillerin iyileştirilmesinin önemini vurgular (Duymaz, 2003: 47-51). Nafia Nezareti'nin görevlerine dair nizamnamesinin ilk maddesi, yol, köprü, demiryolları, maden, posta ve telgraf idarelerinden oluştuğunu ifade etmektedir (Duymaz, 2003:60). Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, yapılacak imar işlerinin devlet sermayesi ile yapılması gerektiğini vurgulasa da (Duymaz, 2003: 51), Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yapımı için gerekli olan teknik bilgi ve maddi kaynak bulunamaz. Bu nedenle Avrupalı şirketlere demiryollarının yapımı için imtiyazlar verilir (Özdemir, 2001: 2; Özyüksel, 2000: 10; Teoman, 1936: 116). Avrupa Devletleri'ne demiryolu imtiyazlarının verilmesinde görülen artışta, Kırım Savaşı'nda Osmanlı, İngiltere ve Fransa ittifakının getirdiği yakınlığın etkili olduğu düşünülmektedir. Bunun yanı sıra, Islahat Fermanı'nın (1856), yabancı girişimcilerin yatırımlarını garanti eden kanunlar getirmesi de etkili olmuştur (Karayemiş, 2012: 21; Onur, 1953: 10).

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yapımı, İngilizler'in girişimleri ile başlar. 1829 yılında, Francis Rawdon Chesney (1789-1872) adlı bir İngiliz Subay, Hindistan'a Basra Körfezi üzerinden ulaşılacak bir proje tasarlar. Basra ile Birecik arasında inşa edilecek gemilerle nakliyatın yapılması planlanır. Daha sonra bu nakliyatın, Birecik ve İskenderun arasında gerçekleştirilmesi planlanan demiryolu ile Akdeniz'e ulaştırılması hedeflenir. Bunun için Chesney önderliğindeki heyet, Fırat Nehri üzerinde keşifler yapar. Bir yıl süren keşiflerin sonucunda heyet, nehir üzerinde buharlı gemilerin işletilebileceğini bildirir. Fakat, deneme seferlerinden birinde geminin batması sonucu, Fırat Nehri'nin ulaşımına elverişli olmadığı anlaşılır. Mısır ve Hindistan'a giden vapur şirketinin kurulması ile proje önemini kaybeder (Engin, 1993: 35).

Osmanlı Devleti demiryollarını inşa eden şirketlere kilometre garantisi sağlar. İmtiyaz anlaşması yapılan demiryolu şirketi, her kilometre için beklenen kârın altında kâr elde ettiği takdirde Osmanlı Devleti aradaki farkı ödemek zorundadır. Ayrıca Osmanlı

Devleti, hatların geçeceği güzergahın her iki yanındaki işletmeleri demiryolu şirketine bırakır (Şen, 2003: 24). Osmanlı Devleti kilometre garantisi için, gerektiği zamanlarda bazı vilayetlerin aşar⁸ve ağnam⁹ vergilerini karşılık olarak gösterir (Öztürk, 2009: 48). Bu imtiyazlara karşın, demiryolları ile düşman saldırılarının kolaylaşacağı bilincinde olan Osmanlı Devleti, yapılacak hatların, sınırlara en az 10 mil geriden başlanması şartını öne sürer (Şen, 2003: 24; Stanley, 1966: 193).

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu Avrupalı şirketlerin çıkarları doğrultusunda inşa edilir. Avrupa Devletleri, Osmanlı topraklarında demiryolları inşa ederken, Ruslar'ın buldukları bölgeleri ve İngiliz sömürgelerini tehdit altında bırakmayacak şekilde faaliyetlerini yürütürler. Bununla birlikte merkezi otoritenin güçlenmesini engellemek için demiryollarının yapımını başkent İstanbul'dan başlatmazlar. (Onur, 1953: 10; Taşar ve Yücel: 2016: 299). Osmanlı Devleti çoğu zaman demiryolunun geçeceği güzergahları tek başına belirleyemez. Osmanlı Devleti tarafından, I. Dünya Savaşı öncesinde Erzurum'a hat döşemek istenir fakat Rusya'nın engellemeleri sonucu hattın yapımı gerçekleşmez (Özdemir, 2001: 5; Yıldız, 2004: 4). II. Dünya Savaşı (1939-1945) sırasında demiryollarının Ankara'ya kadar ulaşmasının Rusya tarafından engellenmesi, Osmanlı Devleti'ni olumsuz yönde etkilemiştir (Yıldırım, 2001: 10). Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryolu güzergahlarında, verimli toprakların bulunduğu, nüfus ve ticaret yoğunluğunun fazla olduğu ve Avrupa'ya ulaşımın kolay sağlanabildiği noktalar seçilir (Karal, 1999: 20; Karayemiş, 2012: 19).

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu İngilizler tarafından, İskenderiye- Kahire arasında yapılır ve 1856 yılında tamamlanır (Akalan, 2010:12; Özyiğit, 2017: 380). Bu hat, İngiltere'nin Hindistan'a ulaşma çabalarının sonucu sayılabilir (Özyüksel, 2000: 9). Hat, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması ile önemini kaybetmeye başlar (Engin, 1993: 37; Yıldız, 2008: 7).

Osmanlı Devleti'nde, 1856 yılında İngilizler tarafından imtiyazı alınan ikinci hat, Avrupa topraklarında yer alan Çernavoda-Köstence arasında inşa edilir. (Erkan, 2007: 21; Conker, 1935: 522; Özyiğit, 2017: 380).

⁸ Onda bir anlamına gelen uşr'un (öşr) çoğuludur. Müslüman reyanın vermek zorunda olduğu, genellikle arazinin verdiği ürün miktarı üzerinden alınan vergidir (Ortaylı, 2008:134).

⁹ Şeri vergi türü olan ağnam vergisi, küçükbaş hayvanlardan (koyun vb.) alınan vergidir (Ortaylı, 2008: 229).

Anadolu topraklarında inşa edilen ilk hat İzmir-Aydın Demiryolu Hattıdır. İzmir-Aydın Demiryolu Hattı için ilk olarak 1836 yılında imtiyaz talebi gelir ancak yirmi sene sonra imtiyaz verilir (Yaschke, 1936: 593). Batı Anadolu, verimli tarım alanlarının bulunması, Avrupa sanayisinin ulaşmak istediği tarım ürünleri ve hammaddelere sahip olması açısından önem taşır. XVIII. yüzyıldan itibaren Batı Anadolu'ya yerleşmeye başlayan başta İngilizler olmak üzere, Avrupalı tüccarlar, hükümet tarafından sağlanan ticaret antlaşmaları ile Batı Anadolu'da hakimiyetlerini güçlendirir. Ayrıca bölge, Osmanlı Devleti'nin en önemli limanlarından birine sahip olan İzmir kentini barındırmaktadır (Kolay, 2011: 2; Çiçek, 2006: 27). Bunun bir sonucu olarak, Batı Anadolu'da demiryolu yapma fikri ilk olarak İngilizler'den gelir. 1856 yılında, Anadolu'da ilk demiryolunu gerçekleştirmek üzere İngiliz şirketine imtiyaz verilerek, İzmir-Aydın Demiryolu hattının yapımına başlanır (Özyüksel, 2000: 10; Conker, 1935: 522; Akalan, 2010: 14).

İngilizler, 1861 yılında Rusçuk-Varna Hattı'nın, 1863 yılında ise Anadolu'daki ikinci hat olan İzmir-Kasaba Hattı'nın imtiyazlarını elde ederler (Conker, 1935: 522; Yıldız, 2008: 7). İzmir-Kasaba Hattı'nın Manisa'ya kadar olan ilk bölümü 1865 yılında, Kasaba (Turgutlu)'ya kadar olan bölümü 1866 yılında tamamlanır (Işıkcın, 1962: 16, Yıldırım, 2001: 14). Batı Anadolu'da inşa edilen İzmir-Aydın Hattı ve İzmir-Kasaba Hattı bölgenin en büyük limanını iç bölgelere bağlar (Yaschke, 1936: 593) (Harita 1).



Harita 1: İzmir ve çevresindeki demiryolları (Yıldız, 2008: 8).

Sultan Abdülaziz'in tahta geçtikten sonra, 1865 yılında Nafia Nezareti'nin kurulmasına destek vermesi (Yıldırım, 2002: 313) ve Ethem Paşa (1851-1909)'yu nazır olarak ataması demiryoluna verdiği önemi gösterir. Bundan üç yıl sonra hükümet İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolu inşasına karar verir (Yaschke, 1936: 593). Bu demiryolu ile hükümet, Avrupa'daki Osmanlı topraklarında çıkabilecek bir isyan sırasında hızlı asker sevkiyatı sağlamayı düşünmektedir (Onur, 1953: 13). Osmanlı Devleti, 1869 yılında Baron Maurice de Hirsch (1831-1896)'e Rumeli Demiryolları için imtiyaz verir (Engin, 1993: 50; Erkan, 2007: 24). Fakat Baron Hirsch, kolay aşılamayan arazilerden, masraf olacağı düşüncesi ile kaçır ve hat planlanan uzunlukta yapılamaz. Başta 2000 km olarak planlanan hattın uzunluğu, daha sonra 1279 km'ye düşürülür (Özyüksel, 2000: 15; Engin, 1997: 48). Avusturya'ya bağlanması planlanan hat bağlanamaz ve Avrupa ile bağlantı gerçekleşmez (Yıldırım, 2001:11; Gürsoy, 2016: 11).

Osmanlı Devleti'nin iç bölgelerine kadar ilerlemeye çalışan devletlerden biri Almanya olur. Almanya, Osmanlı Devleti'nin zenginliklerinden yararlanabilmek için Osmanlı topraklarında yatırım amaçlı şirket kurma girişimlerinde bulunur (Conker, 1936: 601). İngiltere ve Fransa'nın sömürgeci politikalarına kuşku ile bakan Osmanlı Devleti, Almanya'nın Osmanlı topraklarında gerçekleştirmek istediği yatırım taleplerine olumlu yanıtlar verir (Ortaylı, 2015: 125-127). Osmanlı Devleti ile Almanya'nın yakınlaşmasında, İngiltere'nin payı büyüktür. İngiltere, ilk başlarda izlediği Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruma politikasından vazgeçer. Stratejik bölgeleri ele geçirme politikası izlemeye başlar. Önce Kıbrıs meselesi (1878), ardından Mısır'ın İngilizler tarafından işgali (1882), Osmanlı Devleti'ni İngiltere'den uzaklaştırır (Özyüksel, 1988: 44).

Osmanlı Devleti'nin Almanya ile yakınlaşmasının bir diğer nedeni, İmparator II. Wilhelm (1888-1841)'in Şam'dan Rus Çar'ına gönderdiği, “*300 Müslüman'ın koruyuculuğunu üstlendiğini*” belirten mektubudur (Ortaylı, 2015: 21).

Dönemin padişahı Sultan II. Abdülhamit, Alman İmparatorluğu'nun İngiltere ve Fransa'ya göre daha disiplinli olduğunu düşünmektedir. Padişahın, Alman İmparatoru II. Wilhelm'e duyduğu yakınlık şu sözlerinden anlaşılabilir:

“Sempatimi Almanlar'a tevcih etmem için sadece Kayzer'in şahsı kâfidir. O gayri ihtiyari sevilen, itimat telkin eden, hakikaten hayran olunacak bir insandır.”
(Özyüksel, 1988: 46).

Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı ilk olarak Sultan Abdülaziz'in Asya topraklarını demiryolları ile birbirine bağlama düşüncesinden ortaya çıktığı söylenebilir (Yıldırım, 2001: 15). Baron Hirsch ile yaşanan bazı olumsuzluklardan dolayı ilk başta devlet eliyle yapılmak istenir (Özyüksel, 1988:14; Erkan, 2007:34; Gürel, 1989: 3). 1871 yılında Haydarpaşa'dan İzmit'e doğru yapımına başlanan hat istenilen sürede tamamlanamaz. Bunun sonucunda Osmanlı Devleti, Alman mühendis Wilhelm von Pressel (1821-1902)'i bir proje hazırlamak ile görevlendirir (Erkan, 2007: 36; Özyüksel, 2000: 16). Proje dahilindeki hat, İstanbul'u Bağdat'a, oradan Basra Körfezi'ne ulaştırmayı amaçlamaktadır. Osmanlı Devleti'nin ekonomik sıkıntıları nedeni ile proje yarım kalmıştır. 1875 yılında borçlarını ödeyemeyeceğini açıklayan Osmanlı Devleti'ne demiryolu için imtiyaz başvuruları durur. 1881 yılında Duyun-u Umumiye İdaresi'nin yarattığı güven sayesinde Osmanlı Devleti'nde demiryolu yatırımları tekrar gündeme gelir (Özyüksel, 1988: 20-21).

Anadolu Demiryolu imtiyazı, Sultan II. Abdülhamit'in Almanlar'a duyduğu yakın ilgi nedeniyle 1888 yılında Almanlar'a verilir. Osmanlı Devleti ile Deutsch Bank arasında imtiyaz sözleşmesi imzalanır (Özyüksel, 2000: 18). Bu grup 1889 yılında Anadolu Demiryolları Şirketi (*Societe du Chemin de Fe Ottoman d'Anatolie*)'ni kurar ve Haydarpaşa-İzmit Hattı'nı satın alır. Ayrıca Almanlar'a Anadolu Demiryolu Hattı'nı Ankara'ya kadar uzatma imtiyazı tanınır (Yıldırım, 2001: 15; Özyüksel, 1988: 25). 1893'te Ankara'ya ulaşan hat, Almanlar'ın Eskişehir- Konya yolunun imtiyazını almasıyla 1896'da Konya'ya ulaşır (Ortaylı, 2015: 138).

1890 yılında Deutsche Bank'a Selanik-Manastır Hattı için imtiyaz verilir. Hat 1894 yılında işletmeye açılır (Velay, 1978: 274; Yıldırım, 2001: 12). 1892'de Fransız M. Rene Baudouy'e Selanik-İstanbul Hattı'nın yapımı için imtiyaz verilir ve 1894'te işletmeye açılır (Onur, 1953: 21; Yıldırım, 2001: 12).

Wilhelm von Pressel'in 1873 yılında hazırladığı proje kapsamındaki Mudanya-Bursa Hattı ise 1875 yılında tamamlanır. Düzensiz bir şekilde inşa edilen hat, ekonomik sıkıntılardan dolayı açılmaz. Hattın imtiyazı Belçikalı Banker Nagelmakers'e verilir ve 1892'de dekovil hattı¹⁰ olarak işletmeye açılır (Özyüksel, 2000: 17; Velay, 1978: 414; Yıldırım, 2001: 16; Yaschke, 1936: 593).

¹⁰ Ray aralığı 60 cm veya daha az olan, araçları buhar, hayvan veya insan gücü ile yürütülen küçük demiryolu.

1899 yılında, Deutsche Bank yöneticisi Georg von Siemens (1839-1901) ile Osmanlı Devleti arasında Basra Körfezi'ne kadar ulaşması planlanan Bağdat Demiryolu Hattı'nın imtiyaz sözleşmesi imzalanır (Yaschke, 1936: 594). Fakat 1877-1878 Rus Harbi'nden beri Doğu Anadolu'da etkinliğini arttıran Rusya, Doğu'ya doğru uzanan bir demiryolu hattına karşı çıkar. Rusya'nın asıl amacı Osmanlı demiryolları üzerinde egemenlik kurmaktır. 11 Aralık 1886 tarihli bir mektup, Rusya'nın bu düşüncesini açıkça ortaya koymaktadır:

“...Doğu'da demiryollarına hâkim olmak, güçlü olarak çevreye hâkim olmaktır. Türkiye, Bulgaristan, Sırbistan ve çevresindeki demiryolları biz Ruslar'ın elinde bulunduğu zaman kendimiz için büyük bir güce sahip olurduk...” (Haydaroğlu ve Pehlivan, 2005: 160).

Rusya, buna karşılık kendi demiryolunu Türkiye sınırına kadar uzatır (Yeschke, 1936: 594). Osmanlı Devleti'nde inşa edilen Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum demiryolu devletin iradesi dışında yapılan ilk demiryoludur. Bu demiryolu Çarlık Rusyası tarafından yapılan Transkafkasya Demiryolları'na bağlı Batum-Tiflis-Gümrü demiryolunun devamı niteliğindedir (Yavuz ve Tavukçu, 2014: 558).

Osmanlı Devleti'nin demiryoluna verdiği önem yabancı şirketlerin lehine bir durum olur. Almanlar'a Bağdat Demiryolu Hattı'nın imtiyazı verilince, İngiliz sermayeli İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi de İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nı Dinar'a kadar uzatma imtiyazını elde eder (Yaschke, 1936: 594). İngilizler, Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı'nın denetiminde rol almak istediği için, Bağdat-Basra arasında bir demiryolu inşa etme imtiyazını elde eder. Fransızlar ise, Suriye'de Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Hattı'nın imtiyazını alır (Yıldırım, 2001: 20; Özdemir, 2001: 16; Onur, 1953: 21). Avrupa Devletleri'nin demiryolu imtiyazını almalarının asıl amacı, Osmanlı Devleti'nde nüfuz bölgeleri oluşturmaktır. İlk başlarda İngiliz ve Fransızlar'ın yer aldığı bu girişimde, daha sonra Almanya'nın yer aldığı görülmektedir (Öztürk, 2009: 49).

Almanya, demiryolu sayesinde Osmanlı topraklarına kendi tebaasını yerleştirme girişimlerinde bulunur. Bunun için banka ve şirketler kurma yoluna gider. Deutsche Bank bunlardan biridir. Deutsche Bank'ın Osmanlı topraklarında, Anadolu ve Bağdat Demiryolu Şirketleri'ni kurduğu bilinmektedir. Bununla birlikte Adana-Mersin Hattı'nı

satın alır ve Haydarpaşa-İskenderun limanlarının imtiyazını elde eder (Conker, 1936: 602).

Osmanlı Devleti, Deutsche Bank'a Bağdat Demiryolu Hattı'nın imtiyazını verirken, yabancı sermayedarların Osmanlı topraklarına yerleşmelerini engelleyen şartlar öne sürer. Fakat, Bağdat Demiryolu Hattı inşasında görev alan Alman teknisyenler ve mühendisler zamanla Osmanlı topraklarından arazi satın alıp yerleşirler (Conker, 1936: 602). Diğer Avrupa Devletleri'nin Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapma isteklerinin altında yatan nedenlerin benzeri Almanya için de geçerlidir. Almanya gerçekleştirdiği yatırımlar aracılığı ile Osmanlı Devleti'ni sömürme planlarını uygulama alanı bulur (Haydaroğlu ve Pehlivan, 2005: 164).

Sultan II. Abdülhamit'in izlediği Pan-İslamist politika çerçevesinde, 1900 yılında Hicaz Demiryolu Hattı'nın yapımına karar verilir. Bu demiryolu ile hem kutsal topraklara kolay ulaşımın olması hem de ortaya çıkabilecek bir karışıklık esnasında asker sevkiyatının kolay bir şekilde yapılması düşünülür. Şam-Mekke ve Medine arasında belirlenen demiryolu hattı ile Müslümanların birleşmesini sağlamak isteyen Sultan II. Abdülhamit, hattın tamamen yerli sermaye ile gerçekleştirilmesi gerektiğini bildirir (Özyüksel, 2000: 41; Yıldırım, 2001: 21). Müslümanlar'ın bağışları ile yapımına başlanan hat, 1908 yılında tamamlanır (Yıldırım, 2001: 21-22).

Osmanlı topraklarında İngiliz emperyalizminden rahatsız olan Amerika'nın da birtakım çıkarları bulunmaktadır. Osmanlı Devleti'nde demiryolları inşa etmek için girişimlerde bulunan Amerikalı Arthur Chester, projesini 1909 yılında Osmanlı hükümetine sunar. Chester projesi olarak adlandırılan bu girişimin, Osmanlı topraklarında petrol dahil var olan bütün madenlerin Amerika tarafından işletilmesi için bir fırsat olduğu söylenebilir. Projeye göre, hatların kilometre garantisi verilmeden inşa edilmesi öngörülür. Fakat hatların her iki yanında 20 km'lik alandaki petrol dahil her türlü madeni taraflarınca işletme imtiyazı söz konusudur. Bir süre bekletilen Chester Projesi, 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti tarafından reddedilir (Yıldırım, 2001: 26-27; Gürsoy, 2016: 18).

Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolları, Avrupa Devletleri tarafından kendi çıkarlarına uygun şekilde yapıldığı için bir bütünlük göstermez (Akan, 2010: 41) (Harita 2) (Tablo 1). Ayrıca Milli Mücadele yıllarında, demiryollarının işgal devletlerinin denetimine girmesi, Milli Mücadele'de olumsuz yönde rol oynar. Özellikle Anadolu

Demiryolu Hattı'nın, Ankara'nın doğusundaki bölgelere ve Doğu Anadolu'ya ulaşmamış olmasının Milli Mücadelede eksikliği hissedilmiştir (Yıldırım, 2001: 23-24).

Osmanlı Devleti'nde, demiryollarının yapımına savaş yıllarında da devam edilir. Ankara-Kayseri arasında demiryolu hattı döşenmek istenir ancak 1915 yılında Yahşihan (Kırıkkale)'a kadar ilerleme sağlanır. Savaş esnasında İstanbul'un kömür ihtiyacını karşılamak üzere Kağıthane Demiryolu Hattı inşa edilir (Özdemir, 2001: 20-21). 1918 yılından itibaren Mondros Mütarekesi gereğince, Almanlar'a ait demiryollarına İtilaf devletlerince el konur. Fransızlar, Konya-Halep-Nusaybin; İngilizler, Haydarpaşa-Ankara ile Eskişehir-Konya hatlarını işgal eder (Satan, 2012: 338). Hicaz Demiryolu'nun işletilmesi ise İngiliz ve Fransızlar'a bırakılır (Yıldırım, 2001: 22).



Harita 2: Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demiryolu hatları (Demiryollar Dergisi, 1938: 227).

Demiryolu Hattı	Uzunluk (km)
Anadolu Demiryolu Hattı	1032
Bağdat Demiryolu Hattı	966
Adana-Mersin Demiryolu Hattı	68
İzmir-Kasaba Demiryolu Hattı	703
İzmir- Aydın Demiryolu Hattı	609
Rumeli (Şark) Demiryolu Hattı	337
Bursa- Mudanya Demiryolu Hattı	41

Erzurum- Sarıkamış Demiryolu Hattı	232
Sarıkamış-Sınır Demiryolu Hattı	124
Ankara-Yahşihan Demiryolu Hattı	127
Toplam	4239

Tablo 1: Osmanlı Devleti’nde 1856-1922 yılları arasında yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hatlarının uzunlukları (Akgüngör, Aldemir, Gülcan, Kuştepe, Tecim, 2012: 58).

2.2. Osmanlı Devleti’nde Demiryolu Hatları

2.2.1. İskenderiye-Kahire Demiryolu Hattı

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde inşa edilen ilk demiryolu hattıdır (Özyiğit, 2017: 380; Akbulut, 2010: 90). İngilizler’in Hindistan’dan gelen ticaret yolunu Osmanlı topraklarından geçecek bir demiryolu ile kısaltmak istemeleri sonucu gündeme gelir. Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa (1769-1849) döneminde 1835 yılında İngiliz Gollaway’e imtiyaz verilir. Yapımına başlanamayan hattın hayata geçirilmesi fikri Mısır Valisi Abbas Hilmi Paşa (1849-1854) döneminde gündeme gelir (Erkan, 2007: 20). Abbas Hilmi Paşa, Osmanlı hükümetinden habersiz İngilizler’e İskenderiye ve Kahire arasında uzanan demiryolu hattı için imtiyaz verir. Bu durum hükümetin tepkisi ile karşılaşsa da sonunda İngiliz elçi Stratford Canning (1786-1880)’in de araya girmesi ile hükümetten izin alınır. Robert Stephenson’a (1803-1859)¹¹ yaptırılan hat 1854 yılında tamamlanır. Hattın toplam uzunluğu 211 km’dir. Hat, 1869 yılında Süveyş Kanalı’nın açılması ile eski önemini kaybeder (Yıldız, 2008:7; Akalan, 2010: 12).

2.2.2. Çernovoda- Köstence Demiryolu Hattı

Çernovoda-Köstence Demiryolu Hattı, Osmanlı Devleti’nin Avrupa topraklarındaki ilk demiryoludur (Özyiğit, 2017: 380). 1856 yılında İngiliz Trever Barkley, Mühendis Charles Liddell ve Lews Gordon’un yer aldığı Tuna Karadeniz Demiryolu Kumpanyası’na 99 yıllığına imtiyaz verilir (Erkan, 2007: 21; Öztürk, 2009: 55). Toplam 66 km¹² uzunluğunda olan hat, 4 Ekim 1860 yılında işletmeye açılır (Özyiğit,

¹¹ Buharlı lokomotifin icadı George Stephenson’un oğludur (Erkan, 2007: 20).

¹² Yonca Kösebay Erkan’ın “Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması” adlı doktora tezinde hattın uzunluğu, 64.675 km. olarak geçer (Erkan, 2007: 21).

2017: 380). Hat, tarım alanlarını değerlendirmek için yapılan ilk hat niteliğini taşır. 1882 yılında Romanya Hükümeti tarafından satın alınır (Akalan, 2010: 13).

Çernovoda-Köstence Demiryolu Hattı'nın güzergahı üzerinde, Köstence-Hasanca-Umurca-Murfatlar-Alakapı-Mecidiye-Aksan-Demirkale-Mirela Voda-Fahriye-Aziziye-Soligny-Çernovoda istasyonları yer almaktadır (Erkan, 2007: 22; Guboğlu, 1995: 243).

2.2.3. İzmir- Aydın ve Temdidi¹³ Demiryolu Hattı

Batı Anadolu Bölgesi zengin hammadde kaynakları ve verimli tarım alanları ile önemli ticaret merkezlerini barındırmaktadır. Bölgenin, önemli ticaret potansiyeline sahip olan İzmir kenti, Osmanlı Devleti'nin en büyük beş limanından birine sahiptir. (Uzuntepe, 2000: 14; Özyüksel, 1999: 53; Akbulut, 2010: 104). İzmir ve çevre bölgelerinden elde edilen zeytin, pamuk, üzüm, ipek, meyankökü gibi tarım ürünleri iç bölgelere kervanlar aracılığı ile taşınır. Limana gelen malların nakliyatı da aynı şekilde gerçekleştirilir. Kervan yollarının bakımsız ve düzensiz oluşu ucuz, verimli ve hızlı bir nakliyat yapılmasını engellemektedir (Erkan, 2007: 27). Avrupa Devletleri'nin tarımsal bölgelere nüfuz etme isteği, tekstil sanayi için ucuz hammadde sağlama amacı, Gediz ve Menderes nehirlerinin taşımacılık için elverişsiz olması, Batı Anadolu bölgesinde demiryolu ihtiyacını doğurmuştur (Kaynak, 1982: 174). Bununla birlikte, İngiltere'nin Hindistan'a kısa yoldan ulaşma isteği demiryollarının yapımında önemli bir etken olmuştur. İngilizler Hindistan'a ulaşmak için, Londra-Paris-Brindisi-İzmir-Bağdat-Basra güzergahında bir demiryolu hattı gerçekleştirmek ister. İngilizler Süveyş'te hakimiyet sağlayınca hattı Basra'ya kadar uzatmaktan vazgeçmiştir (Kaynak, 2000: 146; Abisel, 1943:65-66).

XIX. yüzyıl boyunca, Avrupalı tüccarlar faaliyetlerini, İzmir'de ikamet eden gayrimüslim tüccarlar aracılığı ile sürdürmüştür (Uzuntepe, 2000: 17; Kütükoğlu, 1992: 92). Özellikle, 1838 Baltalimanı Serbest Ticaret Antlaşması ile birlikte İngilizler'in, Batı Anadolu'daki ticari etkinliklerinin arttığı görülür. İzmir'de yaşayan İngiliz tüccarlar Ege Bölgesi'nin İzmir'e demiryolları ile bağlanması durumunda ticaretin gelişeceğini düşünmüşlerdir (Uzuntepe, 2000: 29; Akbulut, 2010: 104; Satan, 2012: 211; Kurmuş,

¹³ Temdit: uzatma, sürdürme anlamındadır
(http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5bb0b82c9a44f3.58770794, (30.09.2018)).

1982: 58). İzmir’de ikamet eden tüccar James Withall’ın şu sözleri İngilizler’in demiryolu yapımına verdikleri önemi göstermektedir:

“... ilk adım demiryolları yapmak olmalı. Bu demiryolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngilizler’in malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklar. Demiryolu şirketleri küçük muhtar cumhuriyetler biçiminde gelişecek.” (Erkan, 2007: 28; Kurmuş, 1982: 21; Aktaş, 1997: 84).

İzmir’de yaşayan İngiliz Robert Wilkin (1820-1886) dört ortağı adına, 1856 yılında İzmir’den Aydın’a ulaşması planlanan, Anadolu’daki ilk demiryolu inşası için imtiyaz başvurusunda bulunur. Robert Wilkin elde ettiği imtiyaz hakkını yeterli sermaye bulamadığı gerekçesi ile İngiltere’de bir ticari gruba satar. Bu grup, 1857 yılında İzmir’den Aydın’a Osmanlı Demiryolu Şirketi (*Imperial Ottoman Smyrna-Aidin Railway Company*)’ni kurar (Ekizoğlu, 2012: 82; Beyru, 2011:295). Şirketin kurucuları; Sir Joseph Paxton, Georhe Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson’dur (Erkan, 2007: 28-29; Öztürk, 2009: 51; Özyüksel, 1988: 10; Uzuntepe, 2000: 35; Kurmuş, 1982: 53; Aydın Salnamesi, 1304: 126 vd.).

Osmanlı Devleti ile İmperial Ottoman Smyrna-Aidin Railway Company arasında 1857 yılında imtiyaz sözleşmesi imzalanır. Bu sözleşmeye göre şirket demiryolu yapımı için 30.6 milyon frank sermaye ayırır. Osmanlı Devleti ise şirkete 50 yıl süre ile %6 kâr garantisi sağlar. İnşaata harcanan sermayenin yetmeyeceği anlaşılınca şirket sermayeyi 45.5 milyon franga çıkarır (Özyüksel, 1988: 10; Onur, 1953: 12). Şirket, sermayenin %3.3’ü olan 39.600 sterlini kefalet miktarı olarak gösterir. Hat dört yılda tamamlanmadığı takdirde bu para Osmanlı hazinesinde kalacaktır. Demiryolunun 70 km’lik ilk bölümünün 1860 yılının Eylül ayında bitirilmesi kararlaştırılır. Şirket, hattın her iki yanında 30’ar mil mesafede yer alan devlete ait maden, orman ve taş ocaklarından ücretsiz olarak ya da az bir vergi karşılığında yararlanabilir. Osmanlı Devleti, demiryolu imtiyazı için başka bir şirkete imtiyaz veremez. Şirket demiryolunun inşası için gerekli tüm malzemeleri gümrüksüz Osmanlı topraklarına getirebilir (Sönmezdağ, 2016: 8; Satan, 2012: 212; Kurmuş, 1982: 58-59). Böylece demiryolu inşası için gerekli malzemeler İngiltere’den sağlanır. Raylar ise Kırım’dan, savaş sırasında askeri amaçla döşenmiş olan demiryollarından sökülerek getirilir (Kurmuş, 1982: 62).

İngiliz sermayeli şirket, İzmir'e İngiltere'den birkaç mühendis gönderir ve proje hazırlanmasını ister. Projeye göre hat üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm; İzmir'den Aydın Dağları'na (Günümüzde Selatin Dağı) kadar olan kısım, ikinci bölüm; dağda açılacak olan bir tünel, üçüncü bölüm ise; tünelden Aydın'a kadar olan kısımdır (Uzuntepe, 2000: 36; Kurmuş, 1982: 53; Atilla, 2002: 58).

Demiryolu şirketi, 22 Eylül 1857 yılında Kemer (Kervan Köprüsü)'de ilk inşaat çalışmalarına başlar (Akalan, 2010: 14; Üner, 1963: 10; Sönmezdağ, 2016: 12). Kemer, kervanların kente giriş noktası olması açısından önemli bir bölgedir. Bu nedenle Kemer'e bir istasyon binası ve çevresine de depo, ambar gibi yapılar yapılması kararlaştırılır (Sönmezdağ, 2016: 12).

30 Ekim 1858 günü, Kemer istasyonundan 6 km'lik bir mesafede bulunan Punta istasyonunun (Alsancak Garı) temel atma töreni düzenlenir (Sönmezdağ, 2016: 14-15). Punta bölgesinin seçilmesinde en büyük neden ticari potansiyeli yüksek bir bölge olmasıdır. Ayrıca Punta'da Rum, Ermeni, Levanten gibi azınlıkların oluşturduğu kozmopolit bir yaşam hakimdir (Ekizoğlu, 2012: 85; Atay,1998).

İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın, Seydiköy'e (Gaziemir) kadar olan kısmı, 30 Ekim 1858'de tamamlanır. 27 Ocak 1860'da işletmeye açılır (Akalan, 2010: 14; Çolak, 1997:27). İzmir-Torbalı hattı 24 Aralık 1860 yılında açılır. Torbalı-Cellatkahve (Sağlık) hattı 9 Eylül 1861 yılında açılır. Cellatkahve'den Koşpınar'a kadar olan hat 14 Kasım 1861 yılında açılır (Sönmezdağ, 2016: 20).

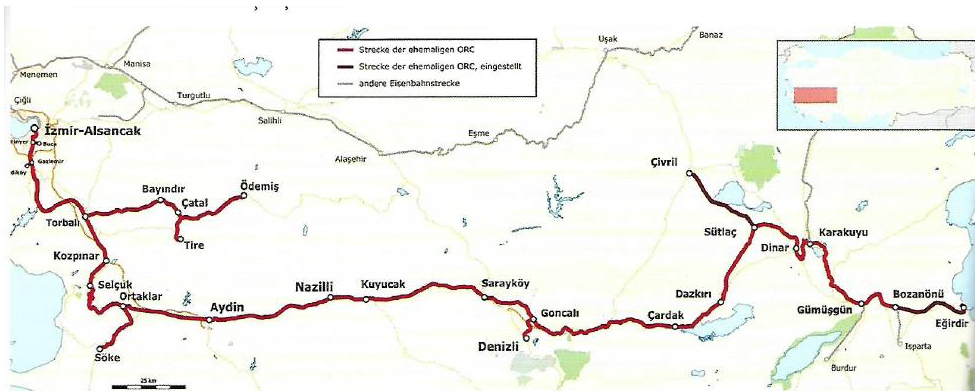
1857 yılında inşasına başlanan hatta dağlık araziye gelindiği zaman ekonomik sıkıntılardan dolayı aksamalar başlar. Şirket bölgeye bir danışman gönderir. Danışmanın raporu, Aydın dağlarını tünel açarak geçmenin yanlış olduğu yönündedir. Bunun yerine güzergahın dağın etrafından devam ettirilmesi önerilir. İlk zamanlarda sıcak bakılmayan bu teklif daha sonra kabul edilir (Uzuntepe, 2000: 39-40; Kütükoğlu, 1992: 124; Kurmuş, 1982: 60). Bu sırada 1860 yılının Eylül ayında ilk 70 km'lik bölümün bitirilmesi beklenirken, 1860 yılının Haziran ayında henüz 30 km'lik bölüm tamamlanır. Bu sürede yapılmış yollar su altında kalır ve su birikintilerin oluşturduğu mikroplardan dolayı sıtma hastalığı meydana gelir. Bu nedenle hattın yapımına bir süre ara verilir ve 1861 yılında tekrar çalışmalara başlanır (Kurmuş, 1982: 64).

Hat planlanan sürede tamamlanamaz. Osmanlı Devleti'nin sözleşmeye göre güvence parasına el koymak ve şirketin yönetimini devralmak gibi hakları olmasına karşın, hiçbirini yapmaz ve şirkete yeni imtiyazlar verir (Özyüksel, 1988: 10).

Aydın dağları o dönemin teknik imkanları ile geçilemediği için, hattın devamı Ayasuluk üzerinden devam eder. Ayasuluk (Selçuk) istasyonu 1862 yılında işletmeye açılır. Ayasuluk'tan Aydın'a kadar olan kısım 1866 yılında tamamlanır ve 7 Temmuz 1866'da işletmeye açılır (Ekizoğlu, 2012: 87).

1879 yılında alınan bir başka imtiyaz ile Aydın-Kuyucak hattı 1881 yılında ve Kuyucak-Sarayköy hattı 1882 yılında tamamlanır. 1888 yılında alınan bir diğer imtiyaz ile İzmir-Aydın Demiryolu Hattı Dinar'a kadar uzatılır. 1906 yılında ise Dinar-Eğirdir hattının imtiyazı alınır (Ekizoğlu, 2011: 88-89; Yetkin, 2002: 12; Kıray, 1988:107; Kurmuş, 2007: 89; Alsancak TCDD Müzesi Envanteri). Dinar-Eğirdir Hattı 1912 yılında işletmeye açılır (Yıldırım, 2001: 13; Işıkcın, 1962: 12). Hat İzmir'den Eğirdir'e kadar toplam 609 km uzunluğuna erişir (Özyüksel, 1988: 13) (Harita 3).

İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın, Buca, Seydiköy, Tire, Ödemiş, Söke, Denizli ve Çivril olmak üzere 7 şube hattı bulunur (Akalan, 2010: 15). Paradiso'dan (Şirinyer) Buca'ya şube hattı için, 7 Ocak 1866 yılında imtiyaz verilir. Şirket, Gaziemir'den Seydiköy'e şube hattı için 1 Ağustos 1876 yılında bir diğer imtiyaz talebinde bulunur. 12 Aralık 1876 yılında Seydiköy'e ulaşılır. 16 Temmuz 1879 yılında şirkete Torbalı'dan Tire'ye şube hattı için tekrar imtiyaz hakkı tanınır. 30 Nisan 1888 yılında, Çatal'dan Ödemiş'e şube hattı, Ortaklar'dan Söke'ye şube hattı, Sütlaç'tan Çivril'e şube hattı ve Goncalı'dan Denizli'ye şube hattı için imtiyazlar verilir. 12 Aralık 1888 yılında Ödemiş, 26 Aralık 1889 yılında Çivril, 26 Ocak 1891 yılında Söke, 8 Mart 1889 yılında Denizli şube hatları işletmeye açılır (Atilla, 2002: 89) (Detaylı bilgi için bkz: Tablo 2).



Harita 3: İzmir-Aydın ve Temdidi Demiryolu Hattı (Sönmezdağ, 2016: 20).

Ana İstasyonu	Hat	Nereye	Km.	Bitiş Tarihi
Gaziemir		Seydiköy Arıkbaşı Çıplak (Karpuzlu	1.6	12 Aralık 1876
Torbalı		Bayındır Çatal Tire Derebaşı	47.9	2 Eylül 1883
Çatal		Hacı İlyas (İlk Kurşun) Ödemiş	25.5	12 Aralık 1888
Goncalı		Denizli Morelikahve	9.4	13 Ekim 1889
Ortaklar (Balatçık)		Kemer (Sazlıköy) Söke	22	14 Ocak 1891
Sütlaç		Sundurlu İnceköy	30.3	1889

Tablo 2: İzmir- Aydın Demiryolu Hattı ve şube hatları. (Sönmezdağ, 2016: 28).

1856 yılında Küçük Asya Pamuk Şirketi'nin kurulması ve demiryolu imtiyaz başvurularının başlaması arasındaki yakınlık, İngiltere'nin demiryolları ile gerçekleştirmek istediği politikanın bir sonucu sayılabilir. (Kaynak, 2000: 146). 1857 yılında İngiltere'de kurulmuş olan Manchester Pamuk Alım Birliği (Manchester Cotton Supply Association), Amerikan İç Savaşı'nda yaşanan pamuk kıtlığına karşı koruyucu önlemler almaya başlar. Birlik, Hindistan ve Türkiye'de pamuk üretimini teşvik edici çalışmalarda rol oynar. Bunun için demiryollarına ihtiyaç duyan Manchester Pamuk Alım

Birliği, zamanında bitirilmeyen demiryolları için yardımda bulunur (Kurmuş, 1982: 70). Demiryollarının geçtiği bölgeler pamuk üretimi açısından zenginleşir, 1870 yılında demiryolunun geçtiği bölgelerde toplam 34 çırçır fabrikası kurulur (Atilla, 2002: 140). Pamuk balyalarının kolay bir şekilde alev alması, sigortacılık kavramını ortaya çıkarır. 1863 yılında Londra Güneş Sigorta Şirketi (The London Sun Insurance Company) İzmir’de ilk şubesini açar (Kurmuş, 1982: 78; Atilla, 2002: 140).

İzmir-Aydın Demiryolu inşası için Osmanlı topraklarına gelen mühendisler Batı Anadolu’da ilk bilimsel çalışmaları başlatır. Demiryolu güzergahının Ayasuluk’tan geçmesi, Efes Antik Kenti’nde ilk defa arkeolojik kazı yapılmasına ve bazı eserlerin Londra’ya götürülmesine neden olur (Atilla, 2002: 150-151). Bununla birlikte, demiryolları sayesinde birçok antik kent turistler tarafından ziyaret edilir. Bunun neticesinde ülke turizmüne olumlu katkı sağlandığı söylenebilir (Atilla, 2002: 153).

İzmir-Aydın Demiryolu Hattı, Küçük Menderes ve Büyük Menderes vadileri boyunca uzanır. Şube hatlar ile burada bulunan yerleşmelere kadar ulaşır (Uzuntepe, 2000: 16; Belik Kıray, 1972: 13). İzmir-Aydın Demiryolu Hattı’nda yapılan ulaşımda, 1897-1899 yılları arasında yılda ortalama 299.000 ton mal ve 2.236.000 yolcu taşınır (Sönmezdağ, 2016: 56). 1935 yılında İzmir-Aydın Demiryolu Hattı devlet tarafından satın alınır (Ekizoğlu, 2012: 99; Atilla, 2002: 180).

2.2.4. Varna-Ruşçuk Demiryolu Hattı

Varna-Ruşçuk Demiryolu Hattı, Karadeniz kıyısında bulunan Varna limanı ile Tuna yakınında bulunan Ruşçuk şehrini birbirine bağlar. Osmanlı Devleti, hattın imtiyazını 1859 yılında İngilizler’e ait Ruşçuk- Varna Demiryolu Şirketi’ne vermiştir. 1863¹⁴ yılında inşasına başlanan 224 km’lik hat 1866 yılında işletmeye açılır. Hattın inşa edilme amacı, Osmanlı Devleti’nin, İstanbul’u Avrupa’ya bağlama düşüncesidir. Hat 1886 yılında Bulgar Hükümeti tarafından satın alınmıştır (Öztürk, 2009: 55; Erkan, 2007: 23).

2.2.5. İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve Temdidi Demiryolu Hattı

İzmir-Aydın Demiryolu Ege Bölgesi’nde ulaşımın ve ticaretin verimini arttırmıştır. Bu durumu değerlendiren İngilizler, diğer bölgelerde de demiryolu yapımı gerçekleştirmek istediklerini Osmanlı hükümetine bildirmişlerdir (Uzuntepe, 2000: 61;

¹⁴ Yonca Kösebay Erkan’ın “Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması” adlı doktora tezinde, hattın inşaatına başlama tarihi 1864 yılı olarak geçer (Erkan, 2007: 23; Aoki, 1975:67).

Özyüksel, 1988: 54). Osmanlı Devleti'ne, İzmir-Kasaba Demiryolu Hattı için iki ayrı şirket tarafından imtiyaz teklifi gelir. Bunlardan biri İzmir'de yaşayan gazeteci Alfred Charles Edwards (1856-1914), diğeri Robert Wilkin adınadır.

10 Eylül 1856 tarihli olan A. Edward'ın imtiyaz teklifi, İzmir'den Kasaba'ya, oradan Akşehir'e ve Uşak'a kadar uzanan bir demiryolu hattını kapsamaktadır. Ayrıca Kasaba'dan Manisa'ya uzanan bir şube hattı planlanır. Ana hattın ise İstanbul'a kadar uzatılması öngörülür. A. Edward'ın 30 Nisan 1857 tarihli bir başka imtiyaz teklifi ise, İzmir'den Afyonkarahisar'a kadar uzanan bir demiryolu hattıdır. Hat üzerinde Afyonkarahisar'dan ayrılan bir kolun İstanbul'a, diğerkolun Halep'e kadar ulaşması planlanır. Robert Wilkin'in imtiyaz teklifi İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi adınadır ve hat İzmir-Manisa arasını kapsamaktadır (Kolay, 2011: 6-7). Yapılan görüşmeler sonucu, 1859 yılında demiryolu imtiyazı A. Edward' a verilir. Planlanan hattın son şekli, İzmit'ten Eskişehir'e ve oradan Sivas'a uzanan bir demiryolu hattıdır. Ayrıca İzmit'ten ve Eskişehir'den İzmir'e uzanan şube hattının yapılması planlanır. Fakat Edward bu hattı tek başına yapamayacağını bildirir. 1863 yılında İzmir'den Kasaba'ya kadar olan kısmı Edward Price'a, diğerkısımları James London'a devreder (Kolay, 2011: 7-8).

Merkezi İzmir'de olan Smyrna&Cassaba Railway Company (İzmir'den Kasaba'ya kadar olan Demiryolu Şirketi) kurulur. Edward Price tüm yetkilerini bu şirkete devreder (Kolay, 2011: 116-18; Uzuntepe, 2000: 61; Karayemiş, 2012: 31). Ayrıca şirket ile Osmanlı Devleti arasında 11 Eylül 1863 yılında Bornova şube hattının da imtiyaz sözleşmesi yapılır (Kolay, 2011: 18)

Osmanlı Devleti, 99 yıllığına imtiyaz verilen şirkete %6 kâr garantisi sağlar. Sözleşmede, demiryolu hattının İzmir'den başlayıp, Menemen ve Manisa ya da civar bölgelerinden geçerek Kasaba'ya ulaşması planlanır. Şirketin, imtiyaz tarihinden itibaren dört ay içerisinde demiryolu ile ilgili gerçekleştirdiği tüm keşifleri, haritaları vs. Osmanlı Devleti'ne bildirmesi gerektiği ve üzerinde değişikliğin yapılamayacağı belirtilir (Uzuntepe, 2000: 63-63). Hat, 1865 yılında Manisa'ya ulaşır. 1866 yılında ise Kasaba hattı tamamlanır. 1866 yılında 92 km'lik İzmir-Kasaba Demiryolu Hattı işletmeye açılır (Uzuntepe, 2000:62, Özyüksel, 1988: 58)

Smyrna&Cassaba Railway Company, İzmir-Kasaba demiryolu hattını Alaşehir'e kadar uzatma hakkını elde eder. 1885 yılında İzmir-Kasaba-Alaşehir demiryolu hattının işletmesinin imtiyazını alır. 1875 yılında hat Alaşehir'e ulaşır (Tablo 3). Şirket 1888

yılında, Manisa'dan Soma'ya kadar olan 99 km'lik şube hattının imtiyazı için Osmanlı hükümetine teklifte bulunur (Uzuntepe ,2000: 67; Velay, 1978: 386).

İngilizler tarafından inşa edilen İzmir-Kasaba Demiryolu hattının ana istasyonları şu şekildedir:

İstasyon	Km
Basmane	
Basmane-Çiğli	6
Çiğli-Ulucak	7
Ulucak-Menemen	7
Menemen-Emiralem	7
Emiralem-Hamidiye	17
Hamidiye-Horosköyü	7
Horosköyü-Manisa	3
Manisa-Çobanaysa (Çobanisa)	13
Çobanaysa-Kasaba	13
Kasaba-Orhanlı	12
Orhanlı-Ahmedli	8
Ahmedli-Salhalı	8
Salhalı-Menavak	11
Menevak-Dereköyü	10
Dereköyü-Alkan	7
Alkan-Alaşehir	8

Tablo 3: Smyrna&Cassaba Railway Company tarafından gerçekleştirilen hatlar (İngilizler) (Uzuntepe, 2000: 78).

1893 yılında Osmanlı Devleti, İzmir-Kasaba Demiryolu Hattı'nı Fransız şirketine devreder (Uzuntepe, 2000:69; Yerasimos, 1987: 346; İmbert, 1985: 20). 1893 yılında George Nagelmackers ile imzalanan sözleşmede, 1893 tarihine kadar yapılan tüm hatların Nagelmackers'e devredildiği belirtilir. Ayrıca Nagelmackers'e demiryolu hattının Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar uzatma imtiyazı verilir (Uzuntepe, 2000: 69; Velay, 1978: 387) (Harita 3). 1894 yılında Smyrna&Cassaba Railway Company tüm haklarını, merkezi Paris'te bulunan İzmir-Kasaba Temdidi Demiryolu Şirketi'ne bırakır (Karayemiş, 2012: 31; Atilla, 2002: 109).

İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Hattı'nın, İzmir'den Kasaba'ya (Turgutlu) ve Manisa'dan Soma'ya kadar olan kısmını İngilizler inşa eder. Soma'dan Bandırma'ya, Alaşehir'den Uşak'a ve daha sonra da Afyonkarahisar'a kadar olan bölüm Fransızlar tarafından inşa edilir (Karayemiş,2012: 31) (Tablo 4) (Harita 4).

İstasyon	Açılış Tarihi
Alaşehir	?
Killik	?
Güneyköy	?
Elvanlar	1897
İney	?
Uşak	1897
Oturak	1897
Dumlupınar	1897
Afyon	1897

Tablo 4: İzmir- Kasaba Temdidi Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilen ana hatlar (Fransızlar) (Kolay, 2011:153-156).



Harita 4: İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Hattı (Sönmezdağ, 2016: 42).

Fransızlar'ın demiryolu hattını Afyonkarahisar'a kadar uzatma imtiyazını elde etmesi, Almanya'nın Anadolu Demiryolu Hattı'nı Konya'nın ilerisine uzatma isteği ile yakın zamanlıdır. Bu durum Fransızlar'ın Osmanlı topraklarında Almanya ile nüfuz mücadelesine girdiğinin göstergesi olarak sayılabilir (Uzuntepe, 2000: 80). İzmir-Kasaba demiryolu hattının Afyonkarahisar'a varması ile kentten geçen Anadolu Demiryolu Hattı ile kesişir. Bu durum Afyonkarahisar'ı bir kavşak noktası haline getirir. Bu durum karşısında iki şirket birbiri ile anlaşma yoluna gider. Fakat yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle hat ancak 1909 yılında gerçekleşmiştir (Uzuntepe, 2000: 81).

2.2.6. Rumeli Demiryolu Hattı

Rumeli Demiryolları'nın geçmişi Sultan Abdülmecit dönemine kadar gitmektedir. Tanzimat yöneticileri, Avrupa ile ilişkilerini geliştirmek amacı ile İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan bir demiryolu hattının yapımını istemektedirler. 1855 yılında Osmanlı hükümeti Avrupalı sermayedarlara basın aracılığı ile İstanbul-Belgrad arasında demiryolu yapımı çağrısında bulunur. Bu çağrıya cevap veren İngiliz parlamenter Labro ile Osmanlı hükümeti arasında 23 Ocak 1857 yılında bir sözleşme imzalanır. Aynı yıl, Labro gerekli sermayeyi sağlayamadığı için sözleşme iptal edilir (Engin, 1993: 46).

1860 yılında Charless Liddell, Lewis Dunbar, Brodie Gordon, Thomas Page adlı girişimcilerin oluşturduğu şirket ile Osmanlı hükümeti arasında bir sözleşme imzalanır.

Fakat bu şirket de verilen süre içerisinde haritaları hazırlayamadığı ve gereken sermayeyi bulamadığı için 1861 yılında sözleşme feshedilir (Engin, 2003: 47).

Sadrazam Ali Paşa, Sultan Abdülaziz'e demiryolu konusundaki olumlu düşüncelerini bildirmesinden sonra Belçikalı Van derst Kardeşler Şirketi ile 31 Mart 1861 tarihinde bir sözleşme imzalanır. Şirket, İstanbul-Küçükçekmece arasında yapımı planlanan hattın haritalarını hazırladıktan sonra inşaaata başlar. Bir süre sonra şirketin bu hattı tamamlayamayacağına anlaşılması üzerine imtiyaz Mösyö Langrand Dumanceau'ya devredilir. Fakat Osmanlı hükümeti bu durumu kabul etmez. 1869 yılında Küçükçekmece hattının yapımına ara verilir. 12 Nisan 1869 yılında ise Osmanlı hükümeti Van der Erst Kardeşler Şirketi ile yaptığı anlaşmayı fesheder (Engin, 1993: 48). Bu durumun neticesinde Nafia Nazırı Davut Paşa Avrupa'ya gönderilir. Paşa, Avusturya Hükümeti'nin tavsiye ettiği Baron Hirsch ile görüşür. 17 Nisan 1869 yılında Paris'te Baron Hirsch ile Osmanlı Devleti arasında 2000 km'lik demiryolu hattının imtiyaz sözleşmesi imzalanır (Onur, 1953: 16; Engin, 1993: 49; Akalan, 2010: 18). Bu sözleşmeye göre; Rumeli Demiryollarının inşa ve işletmesi 1876 yılından itibaren 99 yıllığına Baron Hirsch'e verilir. İnşaatı yapan firma istediği takdirde işletmeyi başka bir şirkete devredebilir. Bu madde gereğince Baron Hirsch, demiryollarının işletmesini Rothschild ailesine ait Avusturya Güney Demiryolları Şirketi'ne devreder. Osmanlı hükümeti şirkete her sene kilometre başına 14.000 frank ödeme yapar (Karayemiş, 2007: 25; Akalan, 2010: 19). 2000 km'lik bir demiryolu hattı için bu miktar 28.000'e çıkmaktadır. Aynı zamanda Hirsch Avusturya Güney Demiryolları Şirketi ile de bir anlaşma imzalar. Anlaşmaya göre, şirket Baron Hirsch'e kilometre başına 8.000 frank ödemek zorunda kalmıştır. Böylece Baron Hirsch, hem Osmanlı hükümetinden 14.000 frank, hem de Avusturya Güney Demiryolları Şirketi'nden 8.000 frank elde ederek sermayesini güçlendirmiştir (Engin, 1997:47). Osmanlı Devleti'nin aleyhine olan bu anlaşma hükümeti ekonomik yönden olumsuz etkiler. İmtiyaz sözleşmesinin tekrar gözden geçirilmesini isteyen hükümet, Davut Paşa'yı tekrar Paris'e gönderir. Fakat Davut Paşa sözleşmenin yükünü hafifletmeyi başaramaz ve hükümetin aleyhine birtakım maddeleri kabul eder. Bir süre sonra Avusturya Güney Demiryolları Şirketi, bir risk aldıklarını söyleyerek çekilmek istediklerini ve Baron Hirsch'e ödedikleri 8.000 frankın Osmanlı Devleti tarafından ödeneceğini bildirmiştir (Engin, 1997:48).

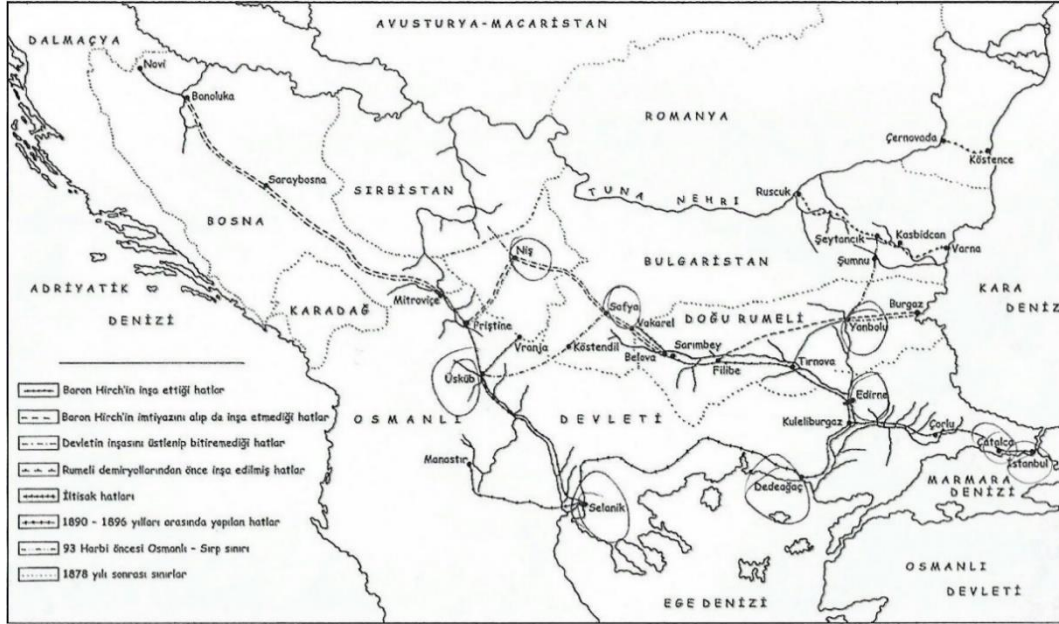
Baron Hirsch, 5 Ocak 1870 yılında Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi (Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe), 7 Ocak 1870 yılında

Rumeli Demiryolları İşletme Kumpanyası (Compagnie Générale d'Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe) adlı şirketleri kurar (Engin, 1993: 61). Rumeli Demiryolu'nun ana hatları; İstanbul-Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş olarak planlanır ve bu ana hattın, Dedeğaç, Yanbolu, Selanik hatlarıyla bağlanması düşünülür (Onur, 1953: 16). 1871 yılında Yedikule-Küçükçekmece hattı işletmeye açılır. Yedikule istasyonunun merkeze olan uzaklığından dolayı hattın, 1872 yılında Sirkeci'ye kadar uzatılması kararı alınır (Akalan, 2010: 21). Yedikule-Küçükçekmece arasındaki istasyonlar; Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy-Küçükçekmece'dir. Hattın Sirkeci'ye kadar uzatılması, demiryolunun Topkapı Sarayı'nın bahçesinden geçirilmesini gerektirmiştir. Buna karşı çıkanlar olsa da Sultan Abdülaziz'in ısrarı ile hattın Sirkeci'ye kadar uzatılması kabul edilir. 1872 ve 1873 yılında Sirkeci'ye yapılması planlanan istasyon binası için Baron Hirsch tarafından öneriler gelir. Fakat Sirkeci'deki asıl istasyon binası inşaatı için 1888 yılında karar verilir. Sirkeci Garı August Jasmund tarafından yapılmıştır ve 1890 yılında hizmete girmiştir (Erkan, 2007: 25; Engin,1999: 65; Toydemir, 1952: 41).

1873 yılına kadar İstanbul-Çatalca, Edirne-Dedeğaç, Edirne-Harmanlı ve Selanik-Firvice hatları tamamlanır (Onur, 1953: 17). Baron Hirsch, masraftan kaçınmak için inşaatı İstanbul-Edirne-Belova; Edirne-Dedeğaç ve Selanik-Üsküp gibi kolay aşılabilen arazilerden başlatmıştır. Aşılması zor arazilere gelindiğinde Baron Hirsch hatların yapımını Osmanlı hükümetine devreder. Böylece 2000 km olarak planlanan hattın ancak 1279 km'sini gerçekleştirmiştir (Engin, 1997: 48). 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Berlin Antlaşması gereğince, Sırbistan, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı Devleti kendi sınırları içerisinde kalan demiryolu hatlarını yapmak zorunda kalırlar. Bu anlaşmaya göre Osmanlı Devleti, Belova-Vakaral ve Üsküp-Zibefce hatlarının yapımını üstlenir. İstanbul ile Avrupa arasındaki kesintisiz ulaşım ancak 1888 yılında sağlanmıştır (Onur, 1953: 18) (Harita 5).

Baron Hirsch'in yapımını gerçekleştirdiği hatlar, kurulan tarafsız bir komisyona incelenmesi için sunulduğunda, komisyon hatların bu şekilde kabul edilemeyeceğini belirtir. Çünkü Baron Hirsch, hatları gereksiz yere uzatmıştır ve demiryolu hattında birçok eksiklik olduğu tespit edilmiştir. 1889 yılında Alman hakem Gneist, Baron Hirsch'i Osmanlı Devleti'ne 27.000 frank ödemesi gerektiğini bildirir. Bu durumun sonucunda Baron Hirsch, Rumeli Demiryolları'nın imtiyazını Almanlar'a devreder (Engin, 1997: 48). Rumeli Demiryolu Şirketi, Avusturya'nın denetimine geçince

1878'den itibaren “Şark Demiryolları” adını almıştır (Karayemiş,2012: 11; Erkan, 2007: 26).



Harita 5: Rumeli Demiryolu Hattı (Yıldız, 2008:16).

2.2.7. Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı

Sultan Abdülaziz döneminde İstanbul ve Bağdat arasında yapılmak istenen demiryolu hattının devlet eli ile gerçekleşmesi planlanır. Devlet tarafından yapılmak istenmesinin nedeni, daha önce Baron Hirsch tarafından yapılan Rumeli demiryolu hattında meydana gelen olumsuzluklar olduğu söylenebilir. Bunun üzerine 1871 yılında Haydarpaşa'dan İzmit'e hattın yapımına başlanır. Fakat istenilen başarı elde edilemez. Alman mühendis Wilhelm von Pressel, bir proje tasarlamak üzere İstanbul'a davet edilir (Akalan, 2010: 32). 1873 yılında Pressel'in hazırladığı projeye göre demiryolu hattının uzunluğu 4670 km olarak öngörülmüştür (Erkan, 2007: 36) (Tablo 5).

Haydarpaşa-Adapazarı-Eskişehir-	
Ankara-Kayseri-Malatya-Diyarbakır-	2300 km.
Musul-Bağdat-Basra	
Adapazarı-Bolu	150 km.
Adapazarı-Ereğli (Karadeniz)	120 km.
Mudanya-Bursa, Bilecik, Eskişehir	200 km.

Eskişehir, Kütahya, Afyon, Konya,	370 km.
Adana	
Suveydiye, Halep, Antep, Urfa,	600 km.
Diyarbakır	
Samsun, Amasya, Tokat, Sivas	400 km.
Tirebolu, Gümüşhane, Erzurum,	550 km.
Eleşkirt	

TOPLAM 4670 km.

Tablo 5: Wilhelm von Pressel'in hazırladığı proje ve hat uzunlukları (Erkan, 2007: 36).

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntıdan dolayı Haydarpaşa-İzmit arası ancak 1873 yılında tamamlanır (Tablo 6). Bu tarihten itibaren hattın inşasına ara verilir (Erkan, 2007: 36). Hattın işletmesi 1880 yılında İngilizler'e devredilir (Erkan,2007: 36; Öztürk, 1995: 283).

Hat	Km	Açılış Tarihi
Haydarpaşa-Kızıltoprak-Feneryolu	3.322 km	1871
Feneryolu-Fenerbahçe	1.758 km	1872
Feneryolu-Göztepe-Bostancı-Maltepe-Kartal-Pendik	21.172 km	1872
Pendik-Gebze	19.681 km	1873
Gebze-İzmit	47.036 km	1873

Tablo 6: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Hattı ve Açılış Tarihleri (Erkan, 2007: 37).

1880 yılında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa İstanbul-Bağdat arası yapılması planlanan demiryolu konusunu tekrar ele alır ve bunun için yabancı sermayenin gerekliliğine vurgu yapar. Ayrıca Fehmi Paşa, Bağdat'a kadar uzanacak olan demiryolu hattının güzergahlarını belirten bir öneri sunar. Bu öneriye göre ana hatlar; İzmit-

Eskişehir-Kütahya-Afyon-Konya-Ulukışla-Halep-Bağdat'dır. Şube hatları ise şu şekildedir; Eskişehir-Ankara, Afyon-Alaşehir, Iğın,Aydın, Konya-Kayseri-Sivas-Erzurum, Halep-Diyarbakır, Anbarlı-Basra, Trablusşam-Humus, Samsun-Diyarbakır, Halep-Hicaz, Yefa-Kudüs, Mudanya-Karaköy'dür. Bu projeye göre hattın uzunluğu toplam 7.171 km'dir (Gülsoy, 2012: 292).

1881 yılında Avrupalı yatırımcıları güvence altına alan Duyun-u Umumiye İdaresi kurulunca Osmanlı Devleti'ne demiryolu inşası için imtiyaz talepleri gelmeye başlar (Erkan, 2007: 37). II. Abdülhamit ve Osmanlı yöneticileri, İstanbul'u Bağdat'a bağlamak amacı ile yapımı planlanan demiryolu hattının imtiyazını İngiltere ve Fransa'ya vermek istemez. Çünkü bu ülkeler artık Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruma politikasından vazgeçmiştir ve kendi stratejik çıkarları doğrultusunda hareket etmeye başlamıştır. İngilizler'in Mısır ve Kıbrıs'ta hakimiyet kurmak istemeleri, Fransa ve İtalya'nın Tunus'ta ve Rusya'nın da Balkanlar'da üstünlük sağlama istekleri Osmanlı Devleti'ni bu ülkelerden uzaklaştırır (Akbulut, 2010: 124; Özyüksel, 1988: 45). Bununla birlikte Osmanlı Devleti, topraklarında siyasi emellerinin bulunmadığını belirten Almanya ile yakınlaşır (Yavuz, 2001: 66). Ayrıca Almanya'nın sömürge amaçlı elde ettiği topraklar arasında Müslüman toprağı olmaması da bu yakınlaşmanın nedenleri arasında sayılabilir (Özyüksel, 1988: 45).

1871 yılından itibaren güçlenerek birliğini kuran Almanya hızlı bir sanayileşme sürecine girdikten sonra, hammadde ve pazar arayışlarına başlar. Hızlı sanayileşme süreci nüfus artışına neden olur. Yayılmacı politikasını uygulayabilmek amacı ile yeni topraklar arar (Akbulut, 2010: 122). Yönünü doğuya çevirerek, Osmanlı Devleti'nin çeşitli tarım ürünlerinden ve hammaddelerinden yararlanmak için faaliyete geçer. Bu durumun neticesinde Almanya, Osmanlı Devleti'nde yatırım amaçlı faaliyetler gerçekleştirmeye başlar. Deutsche Bank, Deutsche-Orient Bank, Deutsche Palaestine Bank, Mauser, Siemens, Deutsche Levante Linie Osmanlı Devleti'nde yatırım yapan başlıca Alman şirketi ve bankaları arasında yer alır (Ortaylı, 2015: 125).

Anadolu Demiryolları ile, Ankara, Eskişehir ve Konya bölgelerinden çeşitli tahıl ürünlerinin İstanbul'a oradan da Avrupa'ya kolay bir şekilde nakledilmesi düşünülür. Bağdat Demiryolları ise Almanya açısından İngiltere'ye üstünlük sağlamak için gerekli görülür. Bununla birlikte, Mezapotamya bölgesinin tarımsal üretim ve petrol açısından zengin olması Almanya'nın Bağdat Demiryollarını gerçekleştirmek istemesinin nedenleri arasındadır (Kaynak, 2000:148-149).

Osmanlı Devleti ile silah ticareti yapan Württembergische Vereinsbank yöneticisi Alfred von Kaulla İstanbul'a geldiğinde demiryolu imtiyazı konusunda bir görüşme yapılır. Kaulla Almanya'ya döndüğünde Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens ile bir anlaşma yapar. Bu anlaşma kapsamında Siemens, Haydarpaşa-İzmit hattının işletmesini alır. Ayrıca hattı Ankara'ya kadar uzatma kararı alınır. 1888 yılında Deutsche Bank ve Osmanlı Devleti arasında İzmit-Ankara demiryolu hattının imtiyaz sözleşmesi imzalanır (Yavuz, 2001: 66). Almanlar İzmit-Ankara demiryolu hattının yapımı için gerekli olan sermayeyi Avrupa ülkelerinden bulamaz ve hattın yapımını Alman sermayesi ile gerçekleştirirler. 1889 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi (Anatolische Eisenbahngesellschaft) (Societe du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie) kurulur (Özyüksel, 1988: 67). Bu şirketin daha sonra Baron Hirsch'in Şark Demiryolları şirketindeki hisselerini satın alır ve Balkanlar'daki demiryollarının önemli bir kısmını elde eder (Yavuz, 2001: 66). Anadolu Demiryolu Şirketi, Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattını 1892¹⁵ yılının Aralık ayında Ankara'ya kadar ulaştırmayı başarır. 1896 yılında Eskişehir-Konya hattının imtiyazını alan şirket, 1896 yılında Konya'ya kadar hattın yapımını tamamlar (Onur,1953:20). Sultan II. Abdülhamit tarafından Almanlar'a, 1897 yılında Eskişehir-Konya hattının Afyon üzerinden Dinar'a kadar uzatma imtiyazını verilir (Ortaylı, 2015: 143).

Anadolu Demiryolu Şirketi, Bağdat hattının yapımı için Osmanlı Devleti'ne başvurur. Almanlar'ın Doğu'ya doğru ilerlemesinden hoşlanmayan İngiltere ve Fransa, Osmanlı hükümetine kilometre garantisi olmadan demiryolu hattı inşa etmek istediklerini bildirirler fakat Osmanlı Devleti bu imtiyazı Almanlar'a vermek konusunda ısrarcı olur (Özyüksel, 1988: 102; Akalan, 2010: 36). 1899 yılında hattın Konya'dan Basra'ya kadar uzatılması kabul edilir. Aynı yıl içerisinde Nafia Nazırı Zihni Paşa ve Deutsche Bank Genel Müdürü Georg Siemens arasında ön imtiyaz anlaşması imzalanır. 1902 yılında ise kesin antlaşma imzalanır ve 5 Mart 1903 yılında Bağdat Demiryolu Şirketi kurulur (Ortaylı, 2015: 143). Bu anlaşmada hattın, Konya-Karaman-Ereğli-Adana-Hamidiye-Kilis-Telebyat-Nusaybin-Musul-Tikrit-Sadiye-Bağdat-Kerbela Necef-Basra'ya kadar gerçekleştirilmesi öngörülür (Onur, 1953: 23).

Almanya bu imtiyaz ile 99 yıllığına hattın yapım ve işletmesini alır. Bağdat ve Basra'ya bir liman yapma hakkı elde eder. Hattın civarındaki arazilerden çıkarılan

¹⁵ İlber Ortaylı'nın "Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu" adlı eserinde, hattın Ankara'ya ulaşma tarihi 1893 yılının Ocak ayı olarak geçmektedir (Ortaylı, 2015: 138).

madenleri işletme imtiyazını alır. Ayrıca petrol arama ve çıkarma imtiyazı da sağlanır (Akalan, 2010: 36-37). 1904 yılında Bağdat hattının¹⁶ ilk bölümü olan 200 km'lik Konya-Bulgurlu arası tamamlanır. Ancak ekonomik ve siyasi olumsuzlukların etkisiyle çalışmalara ara verilir (Yavuz, 2001: 68; Akalan, 2010: 38). 1908 yılında Almanlar ile tekrar sözleşme imzalanır ve hattın yapımına devam edilir. 91 km'lik Bulgurlu-Ulukışla-Karapınar hattı, 18km'lik Durak-Yenice hattı, 151 km'lik Adana-Mamure hattı, 59 km'lik Toprakkale-İskenderun hattı, 304 km'lik Raco-Halep-Telebyat hattı ve 120 km'lik Bağdat-Samra hattı 1914 yılına kadar tamamlanır (Onur, 1953: 24). Toros dağları ve Amanos dağlarının aşılmasının güç olması ve Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği zorluklar neticesinde Bağdat hattı tamamlanamaz. Savaş sonrasında Haydarpaşa-Ankara-Eskişehir-Konya hattı İngilizler'e, Konya-Adana-Halep-Nusaybin hattı ise Fransızlar'a bırakılır. Ancak 1920 yılından itibaren bu hatlar Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınır ve yarım kalan Bağdat hattının tamamlanması 1940 yılında gerçekleşir (Akbulut, 2010: 139) (Harita 6).



Harita 6: Anadolu-Bağdat Demiryolları (Yıldız, 2008: 11).

¹⁶ Bu dönemde, Konya'nın doğusundaki bölgede kalan hatlara Bağdat Hattı, Konya'nın batısındaki bölgede kalan hatlara Anadolu Hattı denilmektedir (Onur, 1953: 20).

2.2.8. Adana-Mersin Demiryolu Hattı

Anadolu hattının yapımı sırasında, İngilizler Çukurova bölgesinin çeşitli tarım ürünlerini Mersin Limanı'na kolay bir şekilde taşıyabilmek amacı ile Adana-Mersin arasında demiryolu hattı inşa etmenin yollarını arar. 1883 yılında Naip Mehmet Bey ve Costaki Teodoride'ye demiryolu imtiyazı verilir ancak kısa bir süre sonra Naip Mehmet Bey ve Costaki Teodoride imtiyazı Baron Eugin de Vandeuvre'ye devreder. Tarsus-Toros ve Adana Demiryolu Şirketi kurulur ve 67 km'lik hattın yapımı 1886 yılında tamamlanır (Gürsoy, 2016: 15).

Demiryolu hattının yapımı sırasında meydana gelen hastalıklar ve hattın yapımında gerçekleştirilen hatalardan dolayı su basmaları hattın işletmesini olumsuz etkiler. Bununla birlikte ekonomik yönden sıkıntılar yaşanır (Karayemiş, 2012: 32). İstenilen sonuç elde edilemeyince şirket, hattı uzatmak için yeni imtiyazlar arasa da temdidi hatların yapımı gerçekleşmez (Yıldırım, 2001: 16).

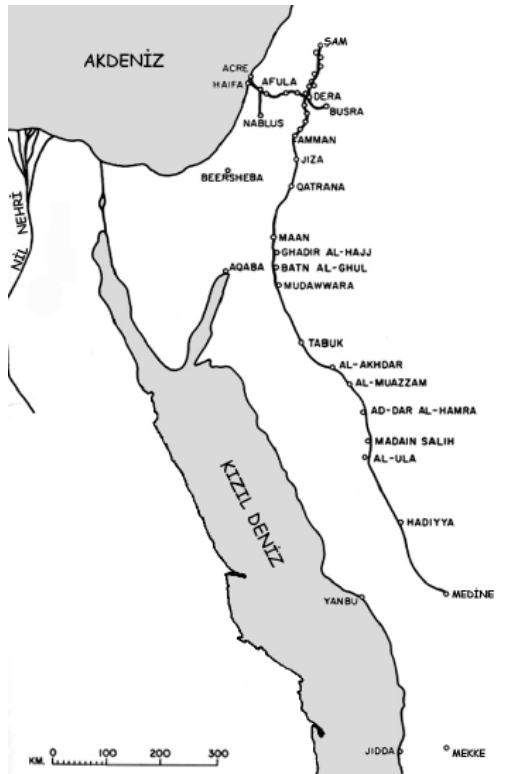
2.2.9. Hicaz Demiryolu Hattı

Arap topraklarına demiryolu inşa etme fikri ilk olarak XIX. yüzyılın ortalarında başlar. Osmanlı Devleti'ne Arap topraklarında demiryolu inşa etmek için en erken teklif 1864 yılında gelir. Alman asıllı mühendis Zimpel Kızıldeniz ile Şam'ı demiryolu hattı ile birbirine bağlamak ister. Fakat bölgede yaşayan kabilelerin tepkisinden çekinildiği için ve deniz yolunun daha ucuz olması amacı ile hattın yapımından vazgeçilir (Gülsoy, 2012: 234). Arap topraklarına yapılması planlanan demiryolu ile hem hacıların kutsal topraklara ulaşımını kolaylaştırmak hem de bölgenin olası bir ayaklanmaya karşı kontrol altına alınması düşünülmüştür (Erkan, 2007: 44). Sultan II. Abdülhamit'in 1900 yılında açıkladığı irade ile Hicaz Demiryolu yapımına karar verilir. Padişah "İslam Halifesi" olarak Arabistan topraklarını her türlü olumsuzluklara karşı denetim altına almak istemektedir. Şam'dan Medine'ye oradan da Mekke'ye uzanan bir demiryolu hattının yapımı öngörülmüştür (Özyüksel, 2000: 41; Yıldırım, 2001: 21). Sultan II. Abdülhamit, demiryolu hattının tamamının yerli sermaye ile inşa edilmesi ve işletilmesi gerektiğini bildirir. Demiryolunda çalışan mühendislerin ve işçilerin Müslüman olmalarına önem verilmiştir. Ayrıca hattın yapımında kullanılan malzemelerin yerli malzeme olmasına da dikkat edilmiştir. Fakat Avrupa devletleri, hattın yapımının yerli sermaye tarafından karşılanmasını gerçeklikten uzak bulurlar (Özyüksel, 2000: 41). Viyana'da "Die Reform"

adlı bir dergide yayınlanan makale, Avrupalı ülkelerin bu yaklaşımına bir örnek niteliğindedir:

“Alacaklarına karşı yükümlülüklerini yerine getiremediğinden ulusları denetime zorlanmış, gelir kaynaklarının önemli bölümünü borç taksit ve faizlerine ayırmak zorunda kal; demiryolu, karayolu, liman yapımı gibi herhangi bir iktisadi girişimi kendi gücüyle gerçekleştirecek kaynaklara ve yetişkin kalifiye elemanlara sahip olmayan bir ülke, görünür gelecekte kâr getirmeyeceği belli ve bu derece kapsamlı bir projeyi gerçekleştirmeye girişiyor.” (Özyüksel, 2000:42).

Hattın inşası için İstanbul’da ve Şam’da komisyon kurulur. Ana hat; Şam-Der’a-Amman-Medine-Mekke olarak, Şube hat ise; Der’a-Müzeyrep-Afule-Bisan olarak kararlaştırılır (Onur, 1953: 26) (Harita 7). Padişah, hattın yapımı için 50.000 lira bağışta bulunur. Ardından dünya genelindeki Müslümanlardan da bağış toplanır (Yıldırım, 2001: 21).



Harita 7: Hicaz Demiryolu (Yıldız, 2008: 12).

Hattın yapımına 1901 yılında dar hat¹⁷ olarak başlanır. İlk bölüm Müzeyrep-Der'a 1901 yılında tamamlanır. 1902 yılında Der'a-Zerka ve Zerka-Amman arasındaki hatlar bitirilir. 1903 yılında Zerka-Katrana arası tamamlanarak 1904 yılında hat Maan'a ulaşır. Hat Maan'a ulaştığında oradan Akabe Körfezi'ne bağlanmak istenir. Fakat Kızıldeniz'deki üstünlüğünü korumaya kararlı olan İngilizler bu duruma karşı çıkar (Gülsoy, 2012: 246). Şam-Medine arasındaki 247 km'lik hattın yapımı 1908 yılında tamamlanır. Hat Medine'ye ulaştığında bölgede yaşayan kabilelerin tepkileri ile karşılaşır. Hatta saldırılar gerçekleşir ve 1914 yılında hattın yapımına devam edilemeyeceği açıklanır. Ayrıca İngilizler ve orada yaşayan kabilelerin iş birliği yapması sonucu ayaklanma çıkar ve artan karışıklık sonucu 1919 yılında Hicaz Hattı Osmanlı denetiminden çıkar (Erkan, 2007: 45).

¹⁷ Dünya genelinde esas olarak alınan hat genişliği 1435 mm.'dir. 1435 mm.'den küçük olan hatlara "dar hat" (dekovil hattı) denir (Evren, 1993: 92).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZLİ İL SINIRLARI İÇERİSİNDEKİ DEMİRYOLU İSTASYON BİNALARI VE MİMARİ ÖZELLİKLERİ

Denizli ilinde yer alan Sarayköy, Goncalı, Böceli, Kocabaş, Kaklık, Bozkurt, Çardak ve Çivril tren istasyon binaları incelenmiştir.

3.1. Sarayköy Demiryolu İstasyon Yerleşkesi

Sarayköy istasyon yerleşkesi; istasyon binası, bir depo yapısı, lojman binası, sinyalizasyon binası, ahşap karkas bina, konut binasından oluşmaktadır.

3.1.1. İstasyon Binası

3.1.1.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli'nin Sarayköy İlçesinin Sakarya Mahallesi'nde yer almaktadır (Harita 8).



Harita 8: Sarayköy Tren İstasyonu (<https://rayhaber.com/2014/05/ankara-istanbul-hizli-tren-hatti-guzergah-haritasi/ankara-istanbul-yht-guzergahi>).

3.1.1.2. Tarihçe

Sarayköy Hattı, 1882 yılında işletmeye açılmıştır. İstasyon binasının da bu tarihte inşa edildiği düşünülmektedir.

3.1.1.3. Mimari Özellikler

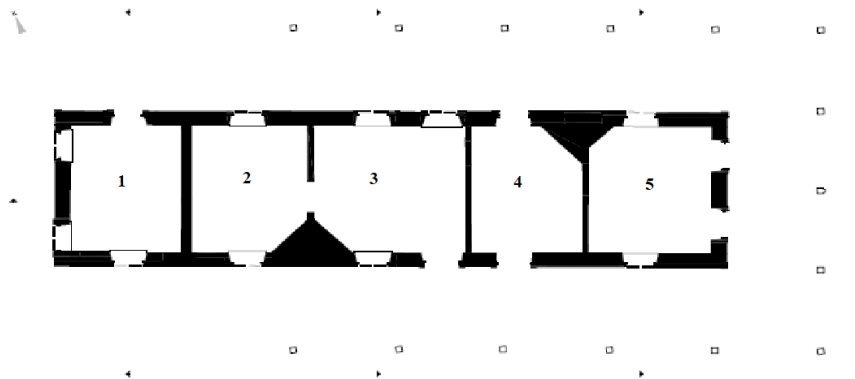
3.1.1.3.1. Yapım Tekniği

Yapının duvarları yığma taş tekniği ile örülmüş olup, kesme taş malzeme ile kaplıdır (Foto 1). Yapının üzeri ahşap konstrüksiyonlu kırma çatı ile örtülüdür. Çatının üzeri Marsilya kiremiti ile kaplıdır (Foto 2). Yapının doğu, kuzey ve güney yönünde uzanan sundurmasının taşıyıcıları, ahşap malzemeli olup taş kaideler üzerine oturmaktadır (Foto 3). Yapının iç ve dış aksamında ahşap, pvc ve metal malzeme görülmektedir.

3.1.1.3.2. Cephe

Batı cephe 5.66 m. genişliğindedir. Saçak silmesine kadar olan yükseklik 4.16 m'dir (Fotoğraf 4). Kuzey cephe 21.41 m uzunluğundadır. Cephenin doğusundan başlayarak yaklaşık üçte ikilik bölümün üzeri sundurma ile örtülüdür. Sundurma cepheden itibaren dışa doğru 3.15 m'lik bir taşıntı oluşturmaktadır (Fotoğraf 5). Doğu cephe 5.57 m uzunluğa sahiptir. Sundurma cephenin tamamını örtmektedir ve duvar sınırından itibaren 3.21 m'lik bir taşıntı yapar (Fotoğraf 6). Güney cephe ise 21.40 m. uzunluğundadır. Cephenin batısından başlayarak üçte ikilik bölümü sundurma ile örtülüdür ve sundurma duvar sınırından itibaren 3.22 m dışa doğru taşıntı yapmaktadır (Fotoğraf 7).

3.1.1.3.3. Kat Planı



Plan 1: Sarayköy İstasyon Binası Zemin Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD. 3. Bölge Müdürlüğü).

İstasyon binası dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Tek katlı bir yapıdır. 5.56x21.40 m ölçülerindedir. Beş bölümden oluşmaktadır. 1,4 ve 5 no.lu bölümler ayrı mekânlar iken 2 ve 3 no.lu bölümler birbiri ile bağıntılıdır (Plan 1).

1 no.lu mekân 3.50x4.50 m plan ölçülerindedir. Mekânın kuzey ve batı cephesinde olmak üzere iki giriş açıklığı yer alır (Fotoğraf 8-9). Batı cephesinde bir adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı ile dikdörtgen formlu pencere yer alır. Doğu cephesinde ise mekânı 2 no.lu mekândan ayıran duvar yer almaktadır.

2 no.lu mekân 3.67x4.53 m plan ölçülerine sahiptir. Güney cephesinde dikdörtgen formlu pencere açıklığı yer almaktadır (Fotoğraf 10). Batı duvarı sağır duvardır ve mekânı 1 no.lu mekândan ayırır. Kuzey cephesinde ise dikdörtgen formlu pencere yer almaktadır (Fotoğraf 11). Doğu duvarı ise 3 no.lu mekâna girişi sağlayan ve bu iki mekânı birbirinden ayıran bir işlev üstlenir. Duvarın üzerinde dikdörtgen formlu giriş açıklığı bulunmaktadır (Fotoğraf 12).

3 no.lu mekân 4.92x4.82 m ölçülerindedir. Güney cephede dikdörtgen formlu pencere ve giriş açıklığı bulunmaktadır (Fotoğraf 13). Batı duvarı sağır duvardır ve üzerinde 2 no.lu mekâna geçişi sağlayan giriş açıklığı yer alır (Fotoğraf 14). Kuzey duvarda ise dikdörtgen formlu iki pencere bulunur.

4 no.lu mekân 3.51x4.52 m'dir Mekânın kuzey duvarında bir adet giriş açıklığı bulunur (Fotoğraf 15). Güney duvarında ise bir adet giriş açıklığı yer alır (Fotoğraf 16). Sağır duvar niteliği taşıyan doğu duvarında 3 no.lu mekâna bakan bir pencere açıklığı yer almaktadır.

5 no.lu mekâna girilemediği için o mekân hakkında bilgi edinilememiştir.

3.1.1.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.

3.1.2. Lojman Binası

3.1.2.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli'nin Sarayköy İlçesinin Sakarya Mahallesi'nde yer almaktadır.

3.1.2.2. Tarihçe

Yapının bir kitabesi bulunmamakla birlikte, Sarayköy Demiryolu Hattının açıldığı 1882 yılında inşa edildiği düşünülmektedir.

3.1.2.3. Mimari Özellikleri

3.1.2.3.1. Yapım Tekniği

Yapının duvarları yığma moloz taş tekniği ile oluşturulmuştur (Fotoğraf 17). Tüm girişler özgün ahşap malzemelidir. Pencerelerin ise 10,11 ve 14 no.lu mekânlarda özgün ahşap malzemeli olduğu gözlemlenmiştir. Hol 1, hol 2, hol 3 ile 4,6 ve 14 no.lu mekânların zemininde dökme mozaik kullanılmıştır. 2,3,12 ve 13 no.lu mekânların zemini ise seramik kaplıdır.

3.1.2.3.2. Cephe

Kuzey cephe 18.35 metre genişliğinde olup, saçak silmesine kadar olan yüksekliği 3.50 m'dir. Cephe sıvasızdır ve beş adet dikdörtgen formlu pencere açıklığı bulunmaktadır. Pencerelerin söveleri tuğladır (Fotoğraf 18).

Güney cephe 18.40 metre genişliktedir. Saçak silmesine kadar olan yükseklik 3.95 metredir. Cephe sıvasızdır ve dört adet pencere açıklığı yer almaktadır. Cephenin batı yönünde ahşap malzeme ile inşa edilmiş, üzeri sac malzeme ile kapatılmış muhdes mekân yer almaktadır (Fotoğraf 19).

Batı cephe 9.20 metre genişliktedir. Yüksekliği ise saçak çatı hizasına kadar 6.00 metredir. Cephe duvarları boyalı durumdadır. Cephenin doğu tarafında bulunan pencerenin özgün olmadığı tahmin edilmektedir. Cephenin orta aksında yapıya girişi sağlayan kapının özgün ahşap malzemeli olduğu düşünülmektedir (Fotoğraf 20).

Doğu cephe, 9.20 metre genişliğe sahiptir. Yüksekliği çatı hizasına kadar 6.00 metredir. Cephenin sol kanadında bulunan küçük boyutlu pencerenin özgün olmadığı tahmin edilmektedir. Büyük boyutlu pencerenin ise özgün olduğu söylenebilir (Fotoğraf 21). Doğu, batı, kuzey ve güney cephelerde düşey kenarlar boyunca aralarına tuğlalar yerleştirilerek oluşturulan şaşırtmalı köşe taşları yer almaktadır (Fotoğraf 22). Doğu ve

batı cephelerde 3.50 metre kot seviyesinden mahya kotuna kadar olan bölüm ahşap kaplamadır (Fotoğraf 23-24).

3.1.2.3.3. Kat Planı



Plan 2: Sarayköy İstasyonu Lojman Binası (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD. 3. Bölge Müdürlüğü).

Dikdörtgen plan şemasına sahip olan yapı tek katlıdır. Dıştan 18.34x9.20 metre ölçülerine sahiptir. Mekânlara girişin holler ile sağlandığı üç ayrı konutu bünyesinde barındırmaktadır (Plan 2).

Hol 1 'den 1,2,4,5 no.lu mekânlara giriş sağlanabilmektedir. 3 no.lu mekâna 4 no.lu mekândan giriş yapılabilir. Hol 2'den 6,8 ve 9 no.lu mekânlara girilebilir. Hol 3'ten ise 10,11,12,14 no.lu mekânlara geçiş yapılabilir. 13 no.lu mekâna ise 14 no.lu mekândan giriş sağlanabilmektedir (Plan 2).

3.1.2.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.

3.1.3. Ahşap Depo Yapısı

3.1.3.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli'nin Sarayköy İlçesinin Sakarya Mahallesi'nde yer almaktadır.

3.1.3.2. Tarihçe

Yapının bir kitabesi bulunmamakla birlikte, Sarayköy Demiryolu Hattının açıldığı 1882 yılında inşa edildiği düşünülmektedir.

3.1.3.3. Mimari Özellikler

3.1.3.3.1. Yapım Tekniği

Yapının duvarları, ahşap dikmeler arasına ahşap kalaslar kapatılarak oluşturulmuştur. Yapı on dört adet ahşap dikme ile taşınmaktadır. Kuzey ve güney cephelerde yer alan düşey taşıyıcılardan ilk taşıyıcı ile ikinci taşıyıcı ahşap rüzgâr bağlantısı ile çapraz şekilde bağlıdır (Fotoğraf 25).

Güney ve kuzey cephelerde yer alan ahşap taşıyıcıların üzerinde ahşap çatı makasları yer almaktadır. Çatı makaslarının her biri taşıyıcılara ahşap göğüslemeler ile bağlanır (Fotoğraf 26) Makasların üzerinde ahşap aşıklar atılmış durumdadır. Doğu ve batı cephelerde yer alan kapılar kareye yakın dikdörtgen formlu olup, çift kanatlı ve ahşap malzemelidir. Her iki kapının da yanlarında ahşap dikmeler yer alır (Fotoğraf 27).

3.1.3.3.2. Cephe

Kuzey cephe 15.02 metre genişliktedir. Zemin kot seviyesinden itibaren 3.96 metre yüksekliğe sahiptir. Cephenin orta aksında yer alan 3.09 metre yükseklikte bulunan yatay dikdörtgen formlu pencere boşluğu yer almaktadır. Pencere boşluğunda ahşap korkuluklar yer alır (Fotoğraf 28). Cephe kaplaması, ahşap kalasların düşey olarak yerleştirilmesi ile oluşturulmuştur.

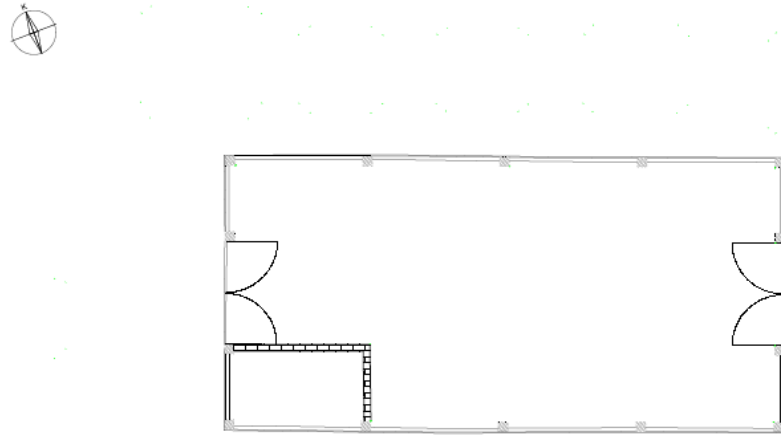
Güney cephe 15.00 metre genişliktedir. Kuzey cephede olduğu gibi cephenin orta aksına denk gelecek şekilde yerden 3.15 metre yükseklikte yatay dikdörtgen formlu ahşap korkuluklu pencere boşluğu yer alır (Fotoğraf 29). Cephe kaplaması diğer cephelerde olduğu gibi ahşap kalasların düşey olarak döşenmesi ile oluşturulmuştur.

Doğu cephe 7.34 metre genişliktedir. Saçak silmesine kadar 4.25 metre yüksekliğindedir. Kuzey ve güney cephelerde yer alan ahşap kalasların düşey olarak

uygulanması bu cephede de görülebilmektedir. Cephenin orta aksında kereye yakın dikdörtgen formlu ve çift kanatlı ahşap kapı yer almaktadır (Fotoğraf 30).

Batı cephe 7.37 metre genişliğindedir. Zeminden itibaren saçak silmesine 4.25 metre yüksekliktedir. Diğer cephelerde yer alan ahşap kalasların düşey olarak yerleştirilmesinden oluşan cephe kaplaması bu cephede de izlenebilmektedir. Cephenin orta aksında kareye yakın dikdörtgen formlu ve çift kanatlı ahşap kapı yer almaktadır (Fotoğraf 31). Yapının doğu cephesinde zeminden itibaren 3.84 metre yüksekliğinde, batı cephesinde ise 3.88 metre yüksekliğinde bulunan ahşap pervaz yer almaktadır (Fotoğraf 32-33).

3.1.3.3.3. Kat Planı



Plan 3: Sarayköy İstasyonu, Ahşap Karkas Bina Zemin Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müstemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD. 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Tek katlıdır. Güneybatı köşesinde tuğla malzemeden inşa edilen bir mekân yer almaktadır. Yapıya giriş batı ve doğu cephelerde yer alan giriş açıklıkları ile sağlanmaktadır. Kuzey cephede üç güney cephede iki adet dikdörtgen formlu pencere yer almaktadır (Plan 3).

3.1.3.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuru bulunmamaktadır.

3.1.4. Depo Yapısı

3.1.4.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli'nin Sarayköy İlçesinin Sakarya Mahallesi'nde yer almaktadır.

Pafta: 49, Ada: 395, Parsel: 2.

3.1.4.2. Tarihçe

Yapının bir kitabesi bulunmamakla birlikte, Sarayköy Demiryolu Hattının açıldığı 1882 yılında inşa edildiği düşünülmektedir.

3.1.4.3. Mimari Özellikler

3.1.4.3.1. Yapım Tekniği

Yapının doğu ve batı cephelerini oluşturan duvarlar moloz taş tekniği ile inşa edilmiştir. Kuzey ve güney cephelerini oluşturan duvarlar ise ahşap rabitaların ahşap taşıyıcıların üzerine düşey olarak kaplanması ile oluşturulmuştur.

Yapının doğu ve batı duvarları moloz taş tekniğinde inşa edilmiştir (Fotoğraf 34), Kuzey ve güney duvarlarının oluşturan cepheler ahşap kaplamadır. Güney cephede yer alan pencere boşluğu ahşap rabitalar ile kapatılmıştır (Fotoğraf 35).

3.1.4.3.2. Cephe

Batı cephe çatı hizasına kadar 6.80 metre yüksekliktedir. Doğu cephe ise çatı hizasından itibaren 6.40 metre yüksekliğe sahiptir. Mekânın doğu ve batı duvarları moloz taş ile inşa edilmiş olup, sağır duvardır (Fotoğraf 36).

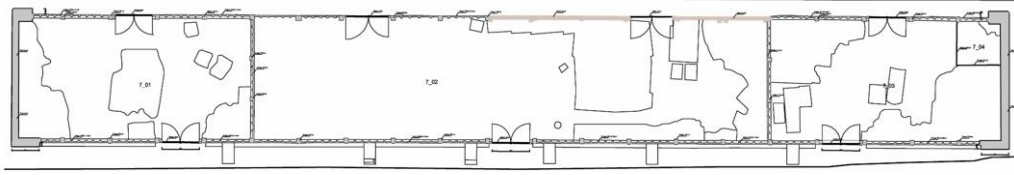
Güney cephe saçak silmesine kadar 4.75 metredir. Cephede dört giriş açıklığı yer almaktadır. Yapının kuzey cephesinin yüksekliği ise saçak alt kotundan itibaren 4.75 metredir. Kuzey cephede üç giriş açıklığı bulunmaktadır.

Kuzey cephenin doğu ve batı bölümünde başlangıçtan itibaren 2.10 metre yığma taş duvar yer almaktadır (Fotoğraf 37). Güney cephenin doğu ve batı bölümünde de zemin kotundan itibaren 1.50-1.53 metre yığma taş duvar bulunmaktadır (Fotoğraf 38). Doğu ve batı cephelerin köşe akslarında kesme taşlar ile oluşturulmuş şaşırtmalı köşe taşları yer almaktadır (Fotoğraf 39).

Cephede yer alan giriş açıklıklarının çevresi kesme taş tekniği ile inşa edilmiştir (Fotoğraf 40). Tuğla şeridin üzerinde 45 derecelik bir açı oluşturacak şekilde kesme taş malzemeden inşa edilmiş harpuşa yer almaktadır (Fotoğraf 41). Cephenin alt bölümünde

yer alan yığma duvarı destekleyecek şekilde altı adet payanda yer almaktadır (Fotoğraf 42).

3.1.4.3.3. Kat Planı



Plan 4: Sarayköy İstasyonu Depo Binası, Zemin Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD. 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı dikdörtgen plan şemasına sahiptir ve tek katlıdır. Üç bağımsız mekândan oluşmaktadır. Her bir mekânın girişi kuzey ve güney cephelerde yer alan giriş açıklıklarından sağlanmaktadır (Plan 4). Üç no.lu mekânın güneybatı köşesinde yer alan ahşap dikmeler ve rabitalar ile oluşturulan bir mekân daha yer almaktadır (Plan 4).

1 no.lu mekân 3.55x18.22 metredir. Mekânın kuzey ve güney duvarında 2.90 metre genişliğinde ve 3.40 metre yüksekliğinde giriş açıklığı yer alır. Kuzey ve güney cephelerinde duvar boyunca pencere açıklıkları yer almaktadır. 2 no.lu mekân 9.50x39.94 metredir. Mekânın girişi, kuzey ve güney cephelerinde yer alan dikdörtgen formlu giriş açıklıkları ile sağlanmaktadır. 3 no.lu mekân 9.55x17.88 metre ölçülerindedir. Güneybatı köşede dikdörtgen formlu giriş açıklığı yer alır (Plan 4).

3.1.4.3.4. Süsleme

Yapıda Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuru bulunmamaktadır.

3.1.5. Konut Yapısı

3.1.5.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli'nin Sarayköy İlçesinin Sakarya Mahallesi'nde yer almaktadır.

3.1.5.2. Tarihçe

Yapının bir kitabesi bulunmamakla birlikte, Sarayköy Demiryolu Hattının açıldığı 1882 yılında inşa edildiği düşünülmektedir.

3.1.5.3. Mimari Özellikler

3.1.5.3.1. Yapım Tekniği

Yapı yığma moloz taş tekniği ile inşa edilmiştir.

1 no.lu mekânın tavan ve zemin döşemesi ahşaptır. Kuzey cephedeki dikdörtgen formlu pencere ahşaptır (Fotoğraf 43). Batı duvarında yer alan dikdörtgen formlu pencere de yine ve ahşap malzemedir (Fotoğraf 44). Yapıya girişi sağlayan 4 no.lu mekânın zemin döşemesi beton malzeme ile oluşturulmuştur (Fotoğraf 45). Tavan kaplaması kontrplak levhalardan oluşmaktadır. Levha aralarına ahşap çıtalar yerleştirilmiştir. Levhaların duvar ile birleştiği yerlerde ahşap pervazlar kullanılmıştır (Fotoğraf 46). Mekânın batı duvarında üst bölümü cam, alt bölümü ahşap olan bir kapı yer alır (Fotoğraf 47). Doğu duvarında dolu ahşap kapı ve iki bölümden oluşan dikdörtgen formlu ahşap bir pencere bulunmaktadır (Fotoğraf 48). Kuzey duvarında dolu ahşap kapı ve iki kanattan oluşan dikdörtgen formlu pencere yer almaktadır (Fotoğraf 49). Güneyde yer alan ve 9 no.lu mekâna açılan kapıda sabit camlı bölüm yer alırken 7 no.lu mekâna açılan kapıda cam bulunmamaktadır (Fotoğraf 50).

5 no.lu mekânın zemin döşemesi betondur (Fotoğraf 51). Duvarlar ve tavanda sıva üzerine boya uygulanmıştır. Mekânın batı duvarında yer alan ve 4 no.lu mekâna geçişi sağlayan kapı ahşap malzemelidir (Fotoğraf 52).

6 no.lu mekânın zemin kaplaması betondur ve tavan döşemesi ahşaptır. Güneyde yer alan kapı ve batıda yer alan pencere ahşap malzemelidir.

7 no.lu mekânın da zemin kaplaması beton malzeme ile oluşturulmuş olup, tavan döşemesi ahşaptır (Fotoğraf 53). Güneyde yer alan kapı (Fotoğraf 54) ve batıda yer alan pencere ahşap malzemelidir (Fotoğraf 55).

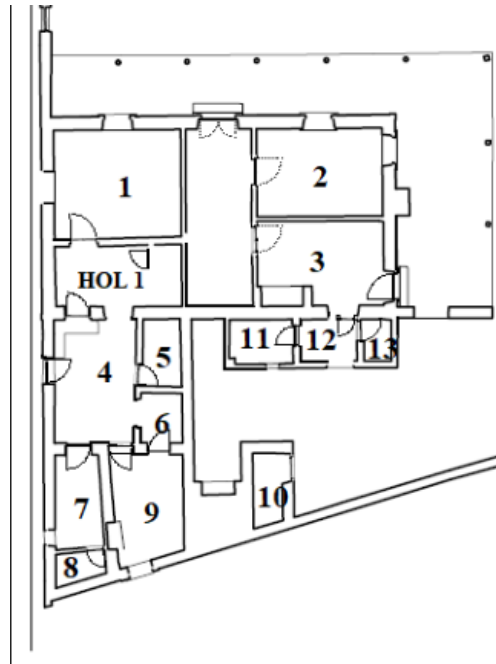
8 no.lu mekânın zemin döşemesi beton ve tavan döşemesi ahşaptır. Kuzeyinde yer alan kapı ve batısındaki pencere ahşap malzemelidir. 9 no.lu mekân da diğer mekanlar gibi zemin döşemesi betondur Tavan ahşap malzemelidir (Fotoğraf 56). Kuzey cephede yer alan kapılar ahşap malzemelidir. 4 no.lu mekâna açılan kapı ahşap malzemeli olup üst bölümünde sabit cam bölüm yer alırken 6 no.lu mekâna açılan kapı da ahşap malzemeli olup, cam bulunmamaktadır. Mekânın güney duvarında yer alan mutfak tezgâhı betonarmedir ve dökme mozaik ile kaplanmıştır (Fotoğraf 57).

Hol 1 mekânının zemin ve tavan döşemesi ahşap malzemelidir. Mekân içerisinde kuzey, doğu ve güney duvarlara yaslanacak şekilde inşa edilen merdiven ahşaptır. Doğü duvarda, merdiven altında yer alan bölümün girişi ahşap kapı ile sağlanmaktadır (Fotoğraf 58). Kuzey duvarında yer alan kapı ahşaptır ve üst bölüm üç parça bölünmüş camdan oluşmaktadır (Fotoğraf 59). Güneyde yer alan kapı da ahşap malzemeli olup herhangi bir cam bulunmamaktadır. Yine güney duvarda yer alan pencerenin üst bölümü basık kemer ile sonlandırılmış olup, pencere derinliği dışı doğru daralmaktadır (Fotoğraf 60).

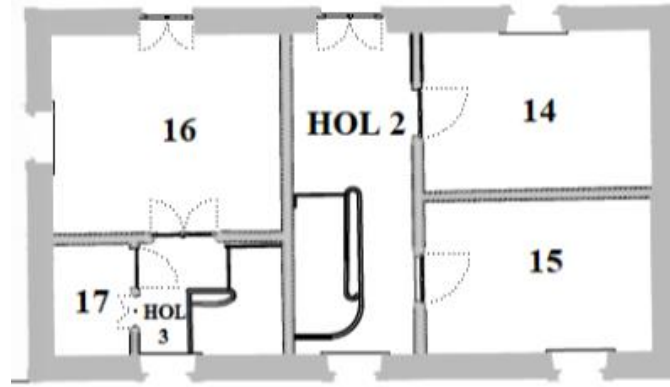
3.1.5.3.2. Cephe

Doğu cephe saçak silmesine kadar 6.64 metredir. Batı cephe saçak silmesine kadar 6.59 metredir. Güney cephe 6.76 metre, kuzey cephe ise 6.71 metredir.

3.1.5.3.3. Kat Planı



Plan 5: Sarayköy İstasyonu, Konut Yapısı, Zemin Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).



Plan 6: Sarayköy İstasyonu, Konut Yapısı, 1. Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı ana bina ve ana binanın güney cephesine eklenmiş yapılarda oluşmaktadır. Ana yapı 7.43x12.86 metre ölçülerindedir. Zemin katta 1,2,3 no.lu mekân ve hol yapısı yer almaktadır. Birinci katta 16,17, hol 3 ile 14,15 ve hol 2 mekânları bulunur (Plan 5-6). Yapının güneyinde yer alan yapılar muhdes yapıdır.

Ana yapının zemin katında yer alan 1 no ve hol 1 mekânları ile zemin katta ana binaya eklenmiş 4,5,6,7,8,9 no.lu mekânlar ve ana binanın birinci katında bulunan 16,17 no ve hol 3 mekânları birinci bağımsız konut olarak adlandırılmaktadır (Plan 5).

Ana yapının zemin katında yer alan 2,3 ve hol mekânları ile zemin katta ana yapıya eklenmiş 11,12,13 mekânları ve ana yapı birinci katında yer alan 14,15, hol 2 mekânları ikinci bağımsız konuttur (Plan 5).

Ana binaya giriş 4 no.lu mekânın batı cephesinde yer alan dikdörtgen formlu kapı ile sağlanmaktadır. Mekân 2.89x4.44 metre ölçülerindedir. Kuzey ve doğu duvarında bir adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı ve kareye yakın dikdörtgen formlu pencere boşluğu yer alır. Güney duvarında ise iki adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı bulunmaktadır. Giriş açıklıkları kuzey yönden hol 1'e, doğu yönden 5 no ve 6 no.lu mekânlara, güney yönden 7 ve 9 no.lu mekânlara bağlanmaktadır (Plan 5).

1 no.lu mekân 2.92x4.6 metre ölçülerindedir. Kuzey ve batı cephesinde bir adet kareye yakın dikdörtgen pencere ve güney cephesinde ise bir adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı bulunur. Güneyde hol 1, doğuda hol mekânı yer almaktadır. Mekâna giriş hol 1 aracılığı ile sağlanmaktadır (Plan 5).

Ana binaya giriş 4 no.lu mekânın batı cephesinden sağlanmaktadır. Mekân 2.89x4.44 metre ölçülerindedir. Kuzey ve doğu duvarında bir adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı ve pencere boşluğu yer almaktadır. Güney duvarında ise iki adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı bulunur. Bu 5 no.lu mekân 1.38x2.40 metre ölçülerine sahiptir. Batıda 4 no, güneyde 6 no ve kuzeyde hol 1 mekânları yer alır. Mekânın batı duvarındaki giriş açıklığından 4 no.lu mekâna ulaşabilmektedir (Plan5).

6 no.lu mekân 1.5x1.8 metre ölçülerindedir. Batıda 4 no, kuzeyde 5 no, güneyde 7 ve 9 no.lu mekânlar bulunur. Giriş 9 no.lu mekân aracılığı ile ortak duvar üzerinde yer alan bir dikdörtgen formlu kapıdan sağlanır. Batı duvarında 1.03 metre genişliğinde kareye yakın dikdörtgen pencere açıklığı yer alır. Kuzey duvarında ise yine dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı bulunmaktadır (Plan 5)

7 no.lu mekân 1.77x3.39 metre ölçülerindedir. Doğuda 9 no, güneyde 8 no, kuzeyde 4 no.lu mekânlar yer alır. Kuzeyde ve güneyde bir adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı ve batı da bir adet kareye yakın dikdörtgen formlu pencere açıklığı yer almaktadır. Giriş 4 no.lu mekân üzerinden sağlanır (Plan 5).

8 no.lu mekân 1.20x1.928 metre ölçülerindedir. Doğuda 9, güneyde 7 no.lu mekânlar yer almaktadır. Kuzeyde dikdörtgen formlu giriş açıklığı yer alır. Mekâna 7 no.lu mekân aracılığı ile giriş sağlanabilmektedir (Plan 5).

9 no.lu mekân 2.65x4.18 metre ölçülerine sahiptir. Doğuda 7 no ve 8 no, kuzeyde 4 no ve 6 no.lu mekânlar bulunmaktadır. Giriş 4 no.lu mekân üzerinden sağlanmaktadır. Kuzey duvarında iki adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı yer almaktadır (Plan 5).

Hol 1 mekânı, 2.22x4.58 metre plan ölçülerine sahiptir. Kuzeyde 1 no, güneyde 4 no ve 5 no, doğuda hol mekânları yer almaktadır. Mekâna giriş 4 no.lu bölümden sağlanmaktadır. Kuzey, doğu ve güney duvarlarını çevreleyecek şekilde 1.kata çıkan merdivenler yer almaktadır. Kuzey duvarında bir adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı, güney duvarında bir adet dikdörtgen formlu giriş ve kareye yakın dikdörtgen formlu pencere açıklığı yer almaktadır (Plan 5).

Birinci katta yer alan hol 3 mekânı, 2.26x2.28 metre plan ölçülerine sahiptir. Hol 3, zeminde bulunan hol 1'e merdiven aracılığı ile bağlanır. Kuzeyde 16 no ve batıda 17 no.lu mekânlar yer alır. Güney duvarında 1.10 metre genişliğinde kareye yakın dikdörtgen formlu pencere yer almaktadır. Ayrıca aynı duvarda dikdörtgen formlu giriş

3.2.1.2. Tarihçe

Yapının inşa tarihi ile ilgili herhangi bir kitabeye rastlanılmamıştır. Malzeme ve cephe özelliklerine bakılarak 19.yüzyılda inşa edildiği söylenebilir.

3.2.1.3. Mimari Özellikleri

3.2.1.3.1 Yapım Tekniği

Yapı, kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir (Fotoğraf 61). Yapının üzeri beşik çatı örtülüdür. Binanın kuzeydoğusundaki sundurma ve beş adet taşıyıcı ahşap malzemelidir, kaideleri taştır. (Fotoğraf 62-63). Yapıda yer alan tüm mekânların pencere ve kapıları ahşap doğrama ile yapılmıştır. Kapı ve pencere söveleri taş, pencere denizlikleri ise mermerdir. Her giriş açıklığının önünde yer alan iki basamak taş malzemelidir (Fotoğraf 64-65). Kapı ve pencerelerin bitiş hizalarında tuğladan yapılmış basık kemer uygulaması yer almaktadır. Bu kemerlerin kilit taşında taş malzeme uygulanmıştır (Fotoğraf 66).

3.2.1.3.2. Cephe

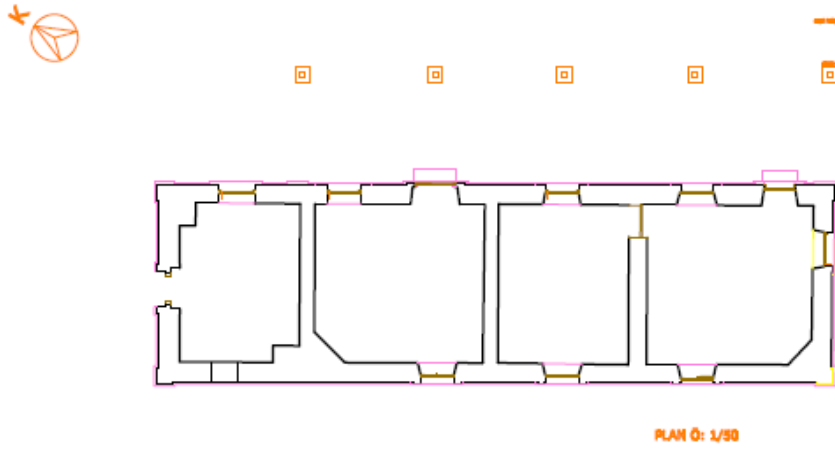
Yapının kuzeybatı cephesi kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Cephenin köşe akslarında düzgün kesme taşlar ile şaşırtmalı köşe taşları yer alır (Fotoğraf 67). Cephenin beden duvarı zeminden itibaren 30-35 cm yüksekliğinde dışa taşıntı yapmaktadır. Bu taşıntının üzeri dikdörtgen formlu taşlar ile örtülmüştür (Fotoğraf 68) Cephenin beden duvarının bittiği yerde dört sıra tuğla şerit yer alır. Bu şerit üzerinde yer aldığı kırma çatı ile paralel şekilde devam etmektedir (Fotoğraf 69). Kırma çatı, güneybatıda yer alan sundurmanın üzerini örtecek şekilde devam eder (Fotoğraf 70).

Güneybatı cephesi de yine kesme taş malzeme ile inşa edilmiş olup, köşe akslarda şaşırtmalı köşe taşları yer almaktadır (Fotoğraf 71). Cephede beş adet ahşap dikme ile taşınan sundurma yer almaktadır. Sundurma ilk üç mekânın önünde yer almaktadır (Fotoğraf 72). Kuzeybatı cephede olduğu gibi, beden duvarı zeminden itibaren 30-35 cm yükseklikte dışa taşıntı yapmaktadır (Fotoğraf 73). Yine kuzeybatı cephede olduğu üzere, beden duvarının bittiği yerde başlayan dört sıra tuğla şerit bu cephede de devam etmektedir

Güneydoğu cephesi, kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Diğer cephelerde olduğu gibi köşe akslarda şaşırtmalı köşe taşları yer almaktadır (Fotoğraf 74). Kuzeybatı cephede ve güneybatı cephede olduğu gibi beden duvarlarının bittiği hizada dört sıra tuğla şerit devam etmektedir (Fotoğraf 75). Bu cephede de yine beden duvarı zeminden itibaren

30-35 cm. yükseklikte dışa taşıntı yapmaktadır (Fotoğraf 76). Cephenin batı tarafında hasar görmüş kesme taşların altında tuğlalar görülmektedir (Fotoğraf 77). Kuzeydoğu cephesi, diğer cephelerde olduğu gibi kesme taş ile inşa edilmiş olup, köşe akslarda şaşırtmalı köşe taşları yer alır (Fotoğraf 78). Beden duvarının bittiği hizada yer alan dört sıra tuğla şerit bu cephede de çatı ile paralellik göstermektedir (Fotoğraf 79). Beden duvarı zeminden itibaren dışa taşıntı yapmaktadır (Fotoğraf 80).

3.2.1.3.3. Kat Planı



Plan 7: Goncalı İstasyon Binası, Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı, güneybatı-kuzeydoğu doğrultusunda dikdörtgen planlı ve tek katlıdır. Kuzeydoğuya bakan cephede iki giriş ve dört pencere açıklığı bulunmaktadır. Güneydoğu cephesinde bir pencere açıklığı yer alır. Güneybatıda biri küçük ölçekli olmak üzere toplam 4 pencere açıklığı yer alır. Kuzeybatıda ise bir giriş açıklığı bulunmaktadır (Plan 7).

1 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı içten 4.60 metre uzunluğundadır. Bu duvarda dikdörtgen formlu bir pencere yer alır. Kapı açıklığı ise 1.08 metredir. Güneydoğu duvarı 3.72 metre uzunluğunda olup, duvarda yer alan pencere açıklığı 1.00 metre genişliğindedir. Güneydoğu duvarı ile güneybatı duvarını kesiştiği noktada 96 cm. uzunluğunda verev duvar yer alır. Güneybatı duvarı 3.93 metre uzunluğunda olup, duvarda yer alan pencere açıklığı 1.08 m'dir. Kuzeybatı duvarı 4.43 metre uzunluğundadır. Bu duvarda yer alan pencere açıklığı ise 91 cm'dir (Plan 7).

2 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı 3.63 metre uzunluğunda olup, duvarda yer alan pencere kareye yakın dikdörtgen formudur Güneydoğu duvarının uzunluğu 4.44 metredir. Aynı duvarda kareye yakın dikdörtgen formlu pencere yer alır Güneybatı duvarı 3.63 metre uzunluğundadır. Yine bu duvarda da kareye yakın dikdörtgen formlu pencere açıklığı yer alır Kuzeybatı duvarı ise 4.41 metre uzunluğundadır (Plan 7).

3 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı 4.72 metre uzunluğundadır. Aynı duvarda kareye yakın dikdörtgen formlu bir pencere ve dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı yer alır. Güneydoğu duvarı 4.41 metre uzunluğundadır. Güneybatı duvarı 3.83 metre uzunluğunda olup, kareye yakın dikdörtgen formlu pencere açıklığı yer alır. Güneybatı duvar ile kuzeybatı duvarın kesiştiği noktada ise 1.19 metee uzunluğunda verev duvar bulunur. Kuzeybatı duvarı ise 3.57 metre uzunluğundadır (Plan 7).

4 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı 2.90 metre uzunluğunda olup, dikdörtgen formlu pencere açıklığı yer almaktadır. Güneydoğu duvarı 4.41 metre uzunluğundadır. Güneybatı duvarı 3.33 metre uzunluğundadır. Kuzeybatı duvarı ise 4.41 metre uzunluğunda olup, kareye yakın dikdörtgen formlu pencere açıklığı yer alır. Kuzeybatı duvarı ile kuzeydoğu duvarı arasında yer alan kolonun uzunluğu ise 45 cm'dir (Plan 7).

3.2.1.3.4. Süsleme

Yapının güneybatı cephesinde süsleme unsuru olarak devşirme Medusa başı yer almaktadır. Bu devşirme malzemenin Laodikeia antik kentinden getirildiği düşünülmektedir (Fotoğraf 81).

3.2.2. Hangar Yapısı

3.2.2.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli ilinin Pamukkale İlçesi, Goncalı Mahallesi'nde yer alır.

3.2.2.2. Tarihçe

Yapının inşa tarihi ile ilgili herhangi bir kitabeye rastlanılmamıştır. Malzeme ve cephe özelliklerine bakılarak 19.yüzyılda inşa edildiği söylenebilir.

3.2.2.3. Mimari Özellikleri

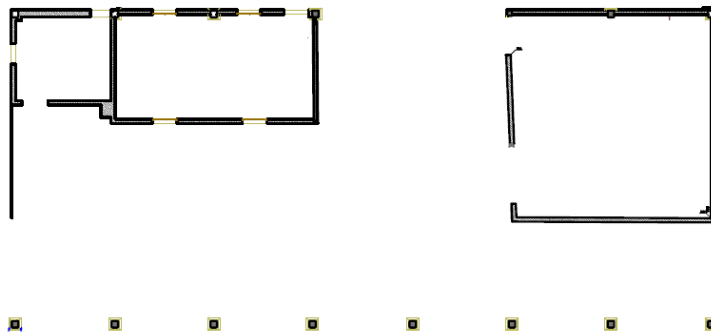
3.2.2.3.1 Yapım Tekniği

Yapı ahşap malzeme ile inşa edilmiştir. Çatı, ahşap taşıyıcılar ile desteklenmiş olup, eternit kaplıdır (Fotoğraf 82) Yapının güneydoğu cephesinde zeminden 45 cm yüksekliğinde taş malzeme ile örülmüş duvar yer almaktadır. Bu duvarın üzeri ahşap kaplama duvar ile yükseltilmiştir (Fotoğraf 83). Kuzeybatı cephesinde ise zeminden 45 cm yükseklikte tuğla duvar yer alır. Bu duvar da ahşap kaplama duvar ile yükseltilmiştir (Fotoğraf 84). Kuzeydoğu duvarı ise zeminden 40 cm yüksekliğinde tuğla ile örülmüştür. Bu duvarın da üzeri ahşap kaplama duvar ile yükseltilmiştir (Fotoğraf 85). Yapıda yer alan tüm kapı ve pencereler ahşap malzemelidir (Fotoğraf 86). Yapıyı taşıyan tüm ahşap taşıyıcılar ve güneybatı cephede yer alan sundurmayı taşıyan ahşap direkler taş kaide üzerine oturmaktadır (Fotoğraf 87).

3.2.2.3.2. Cephe

Yapının kuzeybatı ve kuzeydoğu cephesinde birer pencere açıklığı yer alır (Plan 9). Güneydoğu cephesinde pencere veya giriş açıklığı yer almamaktadır (Fotoğraf 88). Güneybatı cephesinde sekiz adet ahşap sundurma direği yer alır. Ayrıca yine bu cephede iki pencere ve bir giriş açıklığı yer almaktadır.

3.2.2.3.3. Kat Planı



PLAN Ö: 1/80

Plan 8: Goncalı İstasyonu, Hangar Binası, Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda inşa edilmiştir. Güneybatı cephesinde sundurmayı taşıyan sekiz adet taş kaideli ahşap dikme yer alır. Yapı dört mekândan oluşur (Plan 8).

Birinci mekânın kuzeydoğu duvarı içten 2.54 metredir. Bu duvarda dikdörtgen formlu pencere yer alır. Güneydoğu duvarı 3.08 metredir. Güneybatı duvarı 2.32 metre olup, yine dikdörtgen formlu giriş açıklığı yer alır. Kuzeybatı duvarı ise 2.96 metre ölçüsünde olup, dikdörtgen formlu pencere yer alır.

İkinci mekânın kuzeydoğu duvarı 7.16 metredir. 89 cm pencere açıklığının hemen bitiminde 24 cm'lik bir taş kaide yer alır. Aynı duvarda 88 cm'lik bir pencere ve 1.05 metre ölçüsünde giriş açıklığı yer alır. Güneydoğu duvarı 3.76 metredir. Güneybatı duvarı 7.32 metre olup, üzerinde 91 cm ölçüsünde iki adet pencere bulunur. Kuzeybatı duvarı ise 3.86 metredir.

Üçüncü mekânın kuzeydoğu ve güneybatı cephesinde duvar bulunmamakla birlikte, kuzeybatı ve güneydoğu cephelerinde ahşap kaplama duvarlar yer almaktadır.

Dördüncü mekânın kuzeydoğu duvarı 7.31 metredir. Duvar bitiminde 24 cm'lik bir taş kaide yer alır. Güneydoğu duvarı, 7.51 metre ölçüsündedir. Güneybatı duvarı 7.3 metredir. Kuzeybatı duvarı, 4.00 metre'dir. 1.49 metre ve 2.02 metre ölçülerinde dikdörtgen formlu iki adet giriş açıklığına sahiptir.

Yapının içerisine girmemize izin verilmediği için mekân fotoğrafları çekilememiştir.

3.2.2.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme ögesi bulunmamaktadır.

3.2.3. Lojman Binası

3.2.3.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli ilinin Pamukkale İlçesi, Goncalı Mahallesi'nde yer alır.

3.2.3.2. Tarihçe

Yapının inşa tarihi ile ilgili herhangi bir kitabesi bulunmamaktadır. Malzeme ve cephe özelliklerine bakılarak 19.yüzyılda inşa edildiği söylenebilir.

3.2.3.3. Mimari Özellikleri

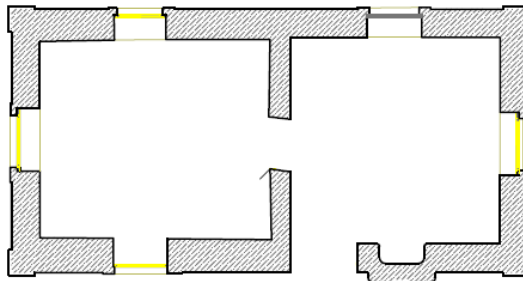
3.2.3.3.1 Yapım Tekniği

Yapı, kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Kapı ve pencereler ahşap olup, söveleri taş malzemedir (Fotoğraf 89). Üst örtü beşik çatı olup üzeri Marsilya kiremiti ile kaplanmıştır (Fotoğraf 90).

3.2.3.3.2. Cephe

Yapının tüm cephelerinde, köşe akslarda şaşırtmalı köşe taşları yer almaktadır (Fotoğraf 91). Güneybatı cephesinde giriş açıklığının üzerinde yer alan kemer taştır. Yine aynı cephede yer alan pencerenin üzerinde ise kemer bulunmamaktadır (Fotoğraf 92). Güneydoğu cephedeki pencerenin üzerinde yer alan basık kemer tuğla malzemelidir (Fotoğraf 93). Bununla birlikte kuzeybatı cephede yer alan pencerenin üzerinde kemer yer almaz (Fotoğraf 94). Kuzeydoğuda yer alan iki pencerenin de üzerinde kemer bulunmamaktadır (Fotoğraf 95).

3.2.3.3.3. Kat Planı



PLAN Ö: 1/50

Plan 9: Goncalı İstasyonu, Lojman Binası, Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı, güneydoğu-kuzeybatı doğrultusunda inşa edilmiştir. İki mekândan oluşmaktadır. Birinci mekâna dışarıdan giriş bulunmamaktadır. Yapının ikinci mekânına güneybatıdan giriş sağlanmaktadır. İkinci mekânın kuzeybatı duvarında yer alan giriş açıklığından ilk mekâna geçilmektedir (Plan 9).

Birinci mekânın kuzeydoğu duvarı içten 4.03 metre ölçüsünde olup, üzerinde dikdörtgen formlu pencere yer alır. Güneydoğu duvarı 3.51 metredir ve dikdörtgen formlu giriş açıklığı yer alır. Güneybatı duvarı 4.06 cm. olup, dikdörtgen formlu giriş açıklığı bulunur. Kuzeybatı duvarı ise 3.44 metre olup, kareye yakın dikdörtgen formlu pencere yer alır.

İkinci mekânın kuzeydoğu duvarı 3.67 metre ölçüsündedir. Üzerinde dikdörtgen formlu pencere açıklığı bulunur. Güneydoğu duvarı ise, 3.61 metre olup kareye yakın dikdörtgen formlu pencere yer alır. Güneybatı duvarı da 3.67 metre ölçüsündedir. Aynı duvarda 88 cm ölçüsünde ocak açıklığı yer almakta olup, hemen bitiminde dikdörtgen formlu giriş açıklığı yer almaktadır. Kuzeybatı duvarı ise 3.61 metre olup, yine dikdörtgen formlu bir giriş açıklığına sahiptir.

3.2.3.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme ögesi bulunmamaktadır.

3.3. Böceli Demiryolu İstasyon Yerleşkesi

3.3.1. İstasyon Binası

3.3.1.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli ilinin Pamukkale İlçesi, Böceli Mahallesi'nde yer alır. Parsel no:267.¹⁸

3.3.1.2. Tarihçe

Yapının güney cephesinde yer alan girişin üzerindeki kemerde 1890 tarihi bulunmaktadır.

3.3.1.3. Mimari Özellikleri

3.3.1.3.1 Yapım Tekniği

Yapı, kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir (Fotoğraf 96). Yapıda yer alan kapı ve pencereler ahşaptır (Fotoğraf 97). Giriş açıklıklarının önünde yer alan basamaklar betondur (Fotoğraf 98). Pencerelerin denizlikleri de beton malzemelidir (Fotoğraf 99).

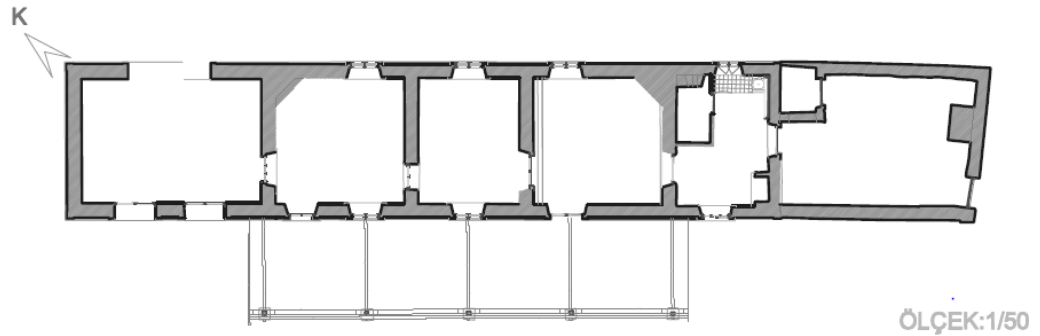
¹⁸ Yapı günümüzde atıl durumda olduğu için haritada konumu bulunamamıştır.

Yapının önünde yer alan sundurma ve sundurmayı taşıyan direkler ahşap malzemelidir. Sundurmaların üzerine oturduğu kaideler taştır (Fotoğraf 100).

3.3.1.3.2. Cephe

Yapının kuzeybatı cephesi, sıva üzerine sarı boyalı durumda olup sağır duvardır. Köşe akslarda kesme taşlar ile şaşırtmalı köşe taşları uygulanmıştır (Fotoğraf 101). Beden duvarı zeminden itibaren 25-35 cm dışa taşıntı yapmaktadır. Bu taşıntı yapının diğer üç cephesinde de görülebilmektedir (Fotoğraf 102). Güneybatı cephesi, kesme taş malzeme ile kaplanmıştır. Bu cephede de köşe akslarda şaşırtmalı köşe taşları uygulanmıştır (Fotoğraf 103). Bu cephede yer alan ilk üç giriş açıklığının söveleri taş olup, sarı boya ile boyalı durumdadır (Fotoğraf 104). 4 no.lu mekânın giriş açıklığı ahşaptır ve açık mavi renkte boyalıdır (Fotoğraf 105). Pencereilerin ahşap söveleri ise açık mavi renktedir (Fotoğraf 106). Güneybatı cephede yer alan ilk iki giriş açıklığının üzerinde kemer bulunmamakla birlikte, diğer pencere ve giriş açıklıklarının üzerinde tuğla malzemeli basık kemer uygulaması görülmektedir. Kemerlerin ortasında yer alan kilit taşı taş malzemelidir (Fotoğraf 107).

3.3.1.3.3. Kat Planı



Plan 10: Böceli İstasyonu, İstasyon Binası, Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı, dört oda, bir mutfak ve bir avlu olmak üzere altı bölümden oluşur (Plan 10).

1 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı içten, 6.48 metredir. Bu duvarda kare formlu iki adet pencere yer almaktadır (Fotoğraf 108). Güneydoğu duvarı 4.46 metredir. Bu duvarda kare formlu geniş penceresi yer alır (Fotoğraf 109). Güneybatı duvarı 6.46 metre

ölçüsündedir. Bu duvarın da üzerinde dikdörtgen formlu iki adet giriş açıklığı mevcuttur (Fotoğraf 108). Kuzeybatı duvarı ise 4.46 m'dir.

2 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı içten, 3.61 metre olup, üzerinde kare formlu bir pencere yer alır (Fotoğraf 111). Güneydoğu duvarı 4.54 metre ölçüsündedir. Bu duvarın üzerinde bir giriş açıklığı bulunur (Fotoğraf 112). Buradan 3 no.lu mekâna geçilmektedir. Güneybatı duvarı, 4.64 metredir. Kare formlu bir pencere açıklığı ve dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı yer alır (Fotoğraf 113). Kuzeybatı duvarı 3.51 metre olup, kareye yakın dikdörtgen formlu gişe penceresine sahiptir. Kuzeybatı duvarı ile kuzeydoğu duvarı arasında, 2.49 metre uzunluğunda bir verev duvar yer alır. Bu verev duvarın özgün halinin bir şömine olduğu tuğla baca yerinden anlaşılmaktadır. Günümüzde şömine kapatılmıştır (Fotoğraf 114).

3 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı içten 3.64 metredir. Bu duvarın üzerinde kare formlu pencere yer alır (Fotoğraf 115). Güneydoğu duvarı, 4.55 metre ölçüye sahip olup, dikdörtgen formlu bir giriş açıklığına sahiptir (Fotoğraf 116). Buradan 4 no.lu mekâna geçilir. Güneybatı duvarı, 3.63 metredir. Bu duvar üzerinde kare formlu bir pencere bulunmaktadır (Fotoğraf 117). Kuzeybatı duvarı 4.55 metre olup, bu duvarda ocak nişi yer alır (Fotoğraf 118).

4 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı içten 3.62 metredir. Bu duvarda kare formlu bir pencere bulunur. Güneydoğu duvarı, 3.52 metredir. 1.31 metre ölçüsünde bir giriş açıklığı yer almaktadır (Fotoğraf 119). Buradan mutfak mekânına geçilir. Kuzeydoğu duvarı ile güneydoğu duvarı arasında 2.56 metre'lik bir verev duvar yer alır. Bu verev duvarın özgün halinin bir şömine olduğu tuğla baca yerinden anlaşılmaktadır. Günümüzde şömine kapatılmıştır (Fotoğraf 120). Güneybatı duvarı, 4.62 metredir. Dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı yer alır. Kuzeybatı duvarı, 4.55 metredir. Bu duvarda da yine dikdörtgen formlu giriş açıklığı yer almaktadır (Fotoğraf 121).

5 no.lu mekân mutfak olarak kullanılmaktadır. Bu mekânın kuzeydoğu duvarı, 1.98 metredir. Kare formlu bir pencere bulunur. Yine bu duvarda seramik kaplama mutfak tezgâhı yer almaktadır (Fotoğraf 122). Güneydoğu duvarı, 3.47 metre ölçüsünde olup, dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı yer alır. Bu açıklıktan avluya geçilebilmektedir. Yine bu duvarda 88 cm'lik bir ocak nişi bulunmaktadır Niş içeri doğru 49 cm'lik bir genişleme yapmaktadır. Kuzeybatı duvarı, 2.17 metre ölçüsünde olup, dikdörtgen formlu bir giriş

açıklığına sahiptir. Mekânın kuzeybatı ve kuzeydoğu duvarında banyo yer alır (Fotoğraf 123)

6 no.lu mekân avludur. Avlunun kuzeydoğu duvarı içten 5.47 metre uzunluğundadır. Güneydoğu duvarı 2.30 metredir. Bu duvar üzerinde 0, 32 m uzunluğunda bir ocak yer alır. Ocak 82 cm'lik dışa taşıntı yapmaktadır. Yine bu duvarda dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı bulunmaktadır (Fotoğraf 124) Güneybatı duvarı, 6.74 metre uzunluğundadır. Kuzeybatı duvarı ise 2.78 metre ölçüsündedir. Bu duvarda dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı yer alır.

3.3.1.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme ögesi bulunmamaktadır.

3.3.2. İşçi Barakası ve Lojmanı

3.3.2.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli ilinin Pamukkale İlçesi, Böceli Mahallesi'nde yer alır.

3.3.2.2. Tarihçe

İstasyon binasının giriş kemeri üzerinde yer alan tarihe göre bu yapının da 1890 yılında inşa edildiği düşünülmektedir.

3.3.2.3. Mimari Özellikleri

3.3.2.3.1 Yapım Tekniği

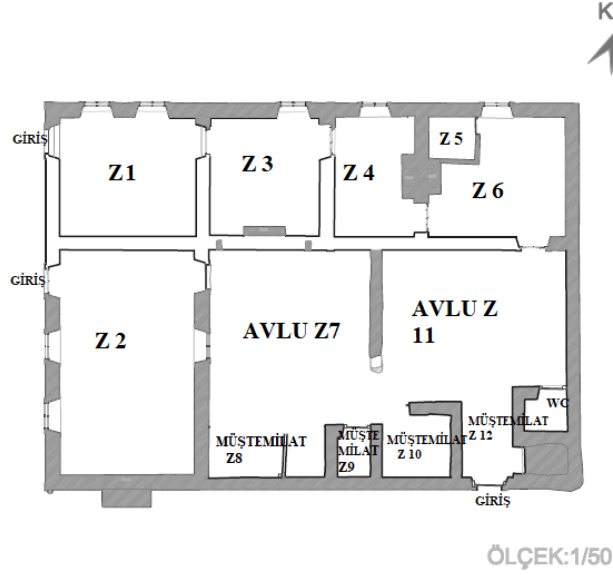
Yapı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir (Fotoğraf 125). Kapı ve pencereler ahşaptır. Söveler ise taştır (Fotoğraf 126). Pencerelerin denizlikleri ahşaptır (Fotoğraf 127). Giriş açıklıklarında yer alan basamaklar taş malzemelidir (Fotoğraf 128) Yapının beden duvarı zeminden 40 cm yüksekliğinde moloz taş ile kaplıdır (Fotoğraf 129). Çatı kiremit ile örtülüdür. Zemin ahşap kaplamadır (Fotoğraf 130). Tavan da ahşap kaplamadır (Fotoğraf 131) Avlu mekânlarının zemini toprak dolgudur (Fotoğraf 132).

3.3.2.3.2. Cephe

Yapının bütün cepheleri kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir (Foto 160). Yine bütün cephelerin köşe akslarında kesme taş ile oluşturulmuş şaşırtmalı köşe taşları yer almaktadır (Fotoğraf 133). Yapının güneydoğu cephesinde tuğla malzemeli baca yer almaktadır (Fotoğraf 134). Yapının tüm kapı ve pencerelerin söveleri sarı renktedir.

Yapıdaki giriş açıklıklarının ve pencerelerin üzerinde yer alan basık kemerler tuğladır. Kemerlerin kilit taşları taş malzemelidir (Fotoğraf 135).

3.3.2.3.3. Kat Planı



Plan 11: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı, beş oda ve iki avlu mekânından oluşmaktadır. Avluda dört adet müştemilat mekânı yer almaktadır. Yapıya giriş güneybatı cephesinde yer alan iki adet kapıdan sağlanır (Plan 11).

1 no.lu mekânın kuzeybatı duvarı içte 5.12 metre uzunluğundadır. Bu duvarda, kare formlu iki adet pencere açıklığı yer almaktadır (Fotoğraf 136). Kuzeydoğu duvarı 4.47 metre ölçüsündedir. Bu duvarın üzerinde dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı yer alır. Buradan 3 no.lu mekâna geçilmektedir (Fotoğraf 137). Güneydoğu duvarı, 5.13 metre uzunluğundadır. Güneybatı duvarı 4.45 metredir. Bu duvarda 1.31 metre ölçüsünde giriş açıklığı yer alır. Bu giriş yapının iki ana girişinden biridir. (Fotoğraf 138).

2 no.lu mekânın kuzeybatı duvarı, 5.05 metre uzunluğundadır. Kuzeydoğu duvarının uzunluğu 8.42 metredir. Bu duvarda dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı ve kare formlu pencere açıklığı yer alır. Bu giriş açıklığından avluya ulaşılmaktadır. (Fotoğraf 139). Güneydoğu duvarı, 5.07 metre uzunluğundadır. Güneybatı duvarı, 8.46 metre'dir. Bu duvarın üzerinde kare formlu iki adet pencere ve dikdörtgen formlu giriş açıklığı mevcuttur. Bu giriş açıklığı da yine yapının iki ana girişinden biridir (Fotoğraf 140).

3 no.lu mekânın kuzeybatı duvarı 4.13 metre uzunluğundadır. Bu duvarda 1.29 metre ölçüsünde pencere açıklığı bulunmaktadır (Fotoğraf 141). Kuzeydoğu duvarı, 4.20 metredir. Yine bu duvarda dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı bulunur. Buradan 4 no.lu mekâna geçilir (Fotoğraf 142). Güneydoğu duvarı, 4.01 metredir. Bu duvarın ortasında 1.53 metre'lik bir ocak nişi yer almaktadır. Niş 34 cm'lik dışarı taşıntı yapmaktadır. Güneybatı duvarı, 4.42 metredir. Bu duvarda yer alan giriş açıklığı dikdörtgen formlu olup, buradan 1 no.lu mekâna geçiş sağlanır (Fotoğraf 143).

4 no.lu mekânın kuzeybatı 4.01 metre uzunluğunda olup, bu duvarda katre formlu bir pencere açıklığı yer almaktadır (Fotoğraf 146). Kuzeydoğu duvarı, 4.18 metredir. Bu duvarda 1.61 metre'lik bir ocak nişi yer almakta olup, nişin hemen yanında yer alan giriş açıklığı dikdörtgen formludur. Buradan 6 no.lu mekâna geçilmektedir (Fotoğraf 145). Güneydoğu duvarı 2.99 metredir. Güneybatı duvarı, 4.52 metre uzunluğunda olup, dikdörtgen formlu giriş açıklığı mevcuttur. Bu açıklıktan 3 no.lu mekâna geçilmektedir (Fotoğraf 146).

5 no.lu mekân 6 no.lu mekânın kuzeybatı ve güneybatı duvarında yer alır. Banyo olarak kullanılan mekânın kuzeybatı duvarı, 1.81 metre uzunluğundadır. Kuzeydoğu duvarı, 1.65 metre ölçüsünde olup, dikdörtgen formlu giriş açıklığına sahiptir. Buradan 6 no.lu mekâna geçilir. Güneydoğu duvarı 1.75 metre uzunluğundadır ve güneybatı duvarı ise 1.58 metre uzunluğundadır (Fotoğraf 147).

6 no.lu mekânın kuzeybatı duvarı, 3.22 metredir. Banyonun kuzeybatı duvarının bittiği hizadan itibaren kare formlu pencere açıklığı mevcuttur (Fotoğraf 148). Kuzeydoğu duvarı 4.51 metre uzunluğundadır. Güneydoğu duvarı, 5.17 metre uzunluğunda olup, dikdörtgen formlu giriş açıklığı bulunmaktadır. Buradan avluya geçilir. Güneybatı duvarı, banyo duvarının başladığı hizaya kadar 1.61 metre uzunluğundadır. Dikdörtgen formlu bir giriş açıklığına sahip olan duvarda, 1.17 metre genişliğinde bir ocak nişi yer alır (Fotoğraf 149).

7 no.lu mekân avludur. Avlunun kuzeybatı duvarı, 6.10 metredir. Kuzeydoğu duvarı, 6.55 metredir. Güneydoğu duvarı 6.09 metre uzunluğundadır. Bu duvarda dikdörtgen formlu üç giriş açıklığı yer alır. Bu giriş açıklıkları avlunun güneydoğu duvarında yer alan müstemilat mekânlarına açılır (Fotoğraf 150). Güneybatı duvarı 6.63 metre uzunluğundadır. Yine bu duvarda kareye yakın dikdörtgen formlu pencere ve dikdörtgen formlu giriş açıklığı mevcuttur (Fotoğraf 151).

8 no.lu mekân müştemilat olarak kullanılmaktadır (Fotoğraf 152). Kuzeybatı duvarı 2.84 metre uzunluğundadır. 78 cm'lik giriş açıklığı yer alır. Kuzeydoğu duvarı, 1.64 metredir. Güneydoğu duvarı, 2.77 metredir. Güneybatı duvarı 1.89 metre uzunluğundadır.

9 no.lu mekân da tina müştemilat yapısıdır (Fotoğraf 153). Kuzeybatı duvarı, 1.42 m uzunluğundadır. 69 cm genişliğinde giriş açıklığı mevcuttur. Kuzeydoğu duvarı 1.87 metredir. Güneydoğu duvarı, 1.48 metredir. Güneybatı duvarı 1.61 metre uzunluğundadır.

10 no.lu mekân yine müştemilat mekânı olup, kuzeybatı duvarı, 1.24 metredir. Bu duvarda dikdörtgen formlu giriş açıklığı mevcuttur (Fotoğraf 154). Kuzeydoğu duvarı, 1.47 metredir. Güneydoğu duvarı 1.23 metredir. Güneybatı duvarı 1.47 metre uzunluğa sahiptir.

11 no.lu mekân avludur (Fotoğraf 155). Kuzeybatı duvarı 6.93 metre uzunluğundadır. Dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı vardır. Buradan 6 no.lu mekâna geçilebilmektedir (Fotoğraf 156). Kuzeydoğu duvarı, 5.10 metredir. Bu duvarın bittiği yerde, 13 no.lu tuvalet mekânı yer alır. Tuvalet mekânının kuzeybatı duvarı 2.02 metredir. Dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı mevcuttur. Kuzeydoğu duvarı, 1.22 metredir. Güneydoğu duvarı 1.63 metredir. Güneybatı duvarı, 1.18 metredir. Tuvalet mekânının bittiği yerde 1.15 metre uzunluğunda ocak nişi yer alır. 11 no.lu mekânın güneydoğu duvarı 1.92 metre uzunluğundadır. 1.04 metre'lik bir giriş açıklığı mevcuttur. Mekânın güneybatı ve güneydoğu duvarı arasında 12 no.lu müştemilat mekânı yer almaktadır (Fotoğraf 157). Müştemilat mekânının kuzeybatı duvarı 2.54 metre olup, bu duvarda dikdörtgen formlu giriş açıklığı mevcuttur. Kuzeydoğu duvarı 2.33 metredir. Güneydoğu duvarı, 2.56 metredir. Güneybatı duvarı 2.61 metredir. 11 no.lu mekânın müştemilat duvarından itibaren başlayan güneybatı duvarı ise 2.88 metre uzunluğundadır.

3.3.2.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme ögesi bulunmamaktadır.

3.3.3. Su İkmal Kulesi

3.3.3.1. Yapının Konumu

Yapı, Denizli ilinin Pamukkale İlçesi, Böceli Mahallesi'nde yer alır.

3.3.3.2. Tarihçe

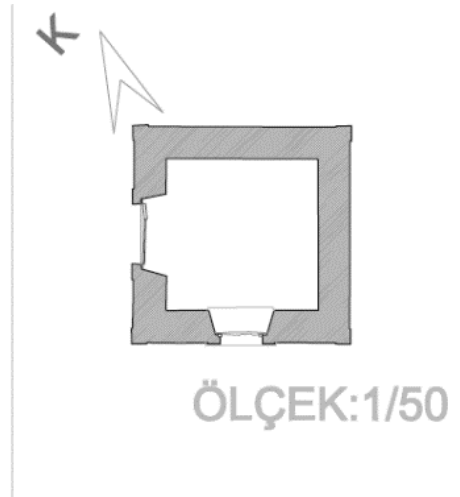
İstasyon binasının giriş kemiği üzerinde yer alan tarihe göre bu yapının da 1890 yılında inşa edildiği düşünülmektedir.

3.3.3.3. Mimari Özellikleri

3.3.3.3.1 Yapım Tekniği

Yapı, kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Yapıda yer alan kapı ve pencere ahşap malzemelidir (Fotoğraf 158).

3.3.3.3.2. Kat Planı



Plan 12: Böceli İstasyonu, Su İkmal Kulesi, Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapıya giriş kuzeybatı cephedeki açıklıktan sağlanmaktadır. Kuzeydoğu duvarı içten 2.76 metre, güneydoğu duvarı 2.75 metre, güneybatı duvarı 2.77 metredir. Bu duvar üzerinde kare formulu bir pencere yer alır. Kuzeybatı duvarı 2.77 metre olup, dikdörtgen formulu. giriş açıklığına sahiptir (Fotoğraf 159).

3.3.3.3.3. Cephe

Kuzeybatı cephede yer alan giriş açıklığının üzerinde yer alan taş kemer açıklık boyunca devam etmektedir. Ortasındaki kilit taşı yine taş malzemelidir (Fotoğraf 165). Yapının beden duvarı, zeminden itibaren 35-40 cm yüksekliğinde dışa taşıntı yapmaktadır (Fotoğraf 160). Yapının köşe akslarında kesme taşlar ile oluşturulmuş şaşırtmalı köşe taşları mevcuttur (Fotoğraf 161).

3.3.3.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme ögesi bulunmamaktadır.

3.4. Kocabaş Demiryolu İstasyon Yerleşkesi

Kocabaş İstasyon yerleşkesinde günümüze sadece istasyon binası gelmiştir.

3.4.1. İstasyon Binası

3.4.1.1. Yapının Konumu

Denizli ilinin, Honaz ilçesi, Kocabaş Mahallesi'nde yer alır. Pafta no:5, Parsel no 381.¹⁹

3.4.1.2. Tarihçe

İstasyon binasının doğu cephesinde yer alan giriş açıklığının üzerinde belirtilen tarihe göre, yapının 1913 yılında inşa edildiği düşünülmektedir.

3.4.1.3. Mimari Özellikleri

3.4.1.3.1 Yapım Tekniği

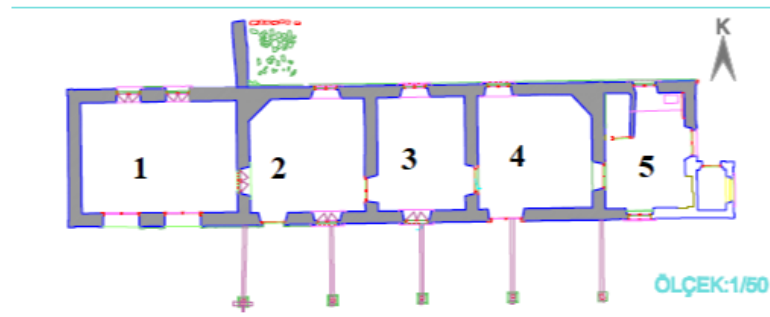
Yapı, yığma moloz taş tekniği ile inşa edilmiştir. Beden duvarları kesme taş ile kaplıdır (Fotoğraf 162) Yapının güneyinde yer alan sundurmanın taşıyıcıları ahşap olup, kaideleri taştır (Fotoğraf 163). Yapıda yer alan pencere ve kapılar ahşap olup, söveleri taştır (Fotoğraf 164). 1 no.lu mekânın zemini beton malzeme olup, diğer mekânların zemini ahşap kaplamadır (Fotoğraf 165). Bütün mekânların tavanı ahşaptır (Fotoğraf 166).

¹⁹ Yapı atıl durumda olduğu için haritada yeri bulunamamıştır.

3.4.1.3.2. Cephe

Yapının beden duvarlarında derzler ile kesme taş görüntüsü verilmiş olup, yer yer yığma moloz taş tekniği görülebilmektedir (Fotoğraf 167). Yapının tüm cephelerinin köşe akslarında küçük boyutlu kesme taşlar ile şaşırtmalı köşe taşları yer almaktadır (Fotoğraf 168). Güney cephede yer alan ilk üç girişin ve pencerelerin söveleri sarı renktedir (Fotoğraf 169). Diğer girişin sövesi açık mavidir (Fotoğraf 170). Doğu cephede yer alan kapı sövesi de sarı renktedir (Fotoğraf 171). Yapıda yer alan giriş açıklıklarının ve pencerelerin üzerinde tuğla malzemeli basık kemer uygulaması yer alır (Fotoğraf 172).

3.4.1.3.3. Kat Planı



Plan 13: Kocabaş İstasyon Binası, Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı, doğu batı doğrultusunda inşa edilmiştir. Tek katlıdır. Biri mutfak olmak üzere toplam beş mekândan oluşmaktadır (Plan 13). 1 no.lu mekân bekleme salonudur. Yapıya giriş, güney cephede yer alan dört adet dikdörtgen formlu giriş açıklığı ve doğu cephede yer alan bir adet dikdörtgen formlu giriş açıklığından sağlanır. 1, 2, 4 ve 5 no.lu mekânların dışarıdan girişleri bulunurken, 3 no.lu mekânın dışarıdan girişi yoktur (Plan 14) (Fotoğraf 173). 3 no.lu mekâna 2 ve 4 no.lu mekândan ulaşılabilir (Plan 14). 5 no.lu mekânın girişi doğu cephede yer alır (Fotoğraf 174).

Bekleme salonu olan 1 no.lu mekânın kuzey duvarı, 6.40 metredir. Bu duvarda iki adet dikdörtgen formlu pencere açıklığı yer alır (Fotoğraf 175). Doğu duvarı 4.58 metredir. Bu duvar üzerinde küçük ölçekli dikdörtgen formlu bir gişe penceresi yer alır (Fotoğraf 176). Batı duvarı 4.55 metredir. Güney cephede kareye yakın dikdörtgen formlu iki adet giriş açıklığı yer almaktadır (Fotoğraf 177).

2 no.lu mekânın kuzey duvarı 3.82 metre ve bu duvar üzerinde kareye yakın dikdörtgen formlu pencere yer alır (Fotoğraf 178). Doğu duvarı 4.66 metredir. Bu duvar üzerinde 1 no.lu bekleme salonuna açılan dikdörtgen formlu kapı yer alır (Fotoğraf 179). Güney duvarı 4.73 metredir. Bu duvarda bir adet kareye yakın dikdörtgen formlu pencere ve bir adet dikdörtgen formunda giriş açıklığı yer almaktadır (Fotoğraf 180). Batı duvarı 3.78 metre olup, dikdörtgen formlu gişe penceresi yer almaktadır. Kuzey ve batı duvarı arasında 2.88 metre uzunluğunda verev bir duvar yer almaktadır (Fotoğraf 181).

3 no.lu mekân, 3.60 metre uzunluğunda kuzey duvarına sahiptir. Yine bu duvarda kareye yakın dikdörtgen formlu pencere mevcuttur (Fotoğraf 182). Doğu duvarı 4.66 metre uzunluğunda olup, 4 no.lu mekâna açılan dikdörtgen formlu kapı yer alır (Fotoğraf 183). Güney duvarı 3.59 metre uzunluğunda olup, bir adet kareye yakın dikdörtgen formlu pencereye sahiptir (Fotoğraf 184). Batı duvarı ise 4.65 metre olup, 2 no.lu mekâna açılan kapı yer alır (Fotoğraf 185).

4 no.lu mekânın kuzey duvarı 3.88 metre uzunluğunda olup, kareye yakın dikdörtgen formlu pencere mevcuttur (Fotoğraf 186). 3.77 metre'lik doğu duvarına sahip olup, kuzey ve doğu duvarı arasında 3.03 metre'lik verev duvar şeklinde kapatılmış ocak yer alır (Fotoğraf 187). Doğu duvarı üzerinde dikdörtgen formlu 5 no.lu mekâna açılan bir kapı yer alır (Fotoğraf 188). Güney duvarı 4.88 metre'lik uzunluğa sahiptir ve dikdörtgen formlu giriş açıklığı bulunur (Fotoğraf 189). Batı duvarı ise 4.65 metre uzunluktadır ve bu duvar üzerinde 3 no.lu mekâna açılan kapı yer alır (Fotoğraf 190).

5 no.lu mekân mutfaktır. Kuzey duvarı, 1.98 metre uzunluktadır. Duvarda kareye yakın dikdörtgen formlu pencere yer alır. Aynı duvarda mutfak tezgâhı yer almaktadır (Fotoğraf 191). Doğu duvarı 2.75 metredir. Güney duvarı 2.85 metredir. Kareye yakın dikdörtgen formunda pencere bulunur (Fotoğraf 192). Batı duvarı 2.82 metrelik uzunluğa sahiptir. Aynı duvarda 1.75 metre uzunluğunda banyo yer almaktadır (Fotoğraf 193).

3.4.1.3.4. Süsleme

Yapıda, Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme ögesi bulunmamaktadır.

3.5. Kaklık Demiryolu İstasyon Yerleşkesi

3.5.1. İstasyon Binası

3.5.1.1. Yapının Konumu

Denizli ilinin Honaz ilçesi, Kaklık Mahallesi'nde yer alır. Pafta no: 6/9.



Harita 10: Kaklık Tren İstasyonu (<https://rayhaber.com/2014/05/ankara-istanbul-hizli-tren-hatti-guzergah-haritasi/ankara-istanbul-yht-guzergahi>).

3.5.1.2. Tarihçe

Yapının güneybatı cephesinde yer alan yuvarlak formlu pencerenin sövesindeki tarihe göre, inşa tarihi 1904'tür.

3.5.1.3. Mimari Özellikleri

3.5.1.3.1 Yapım Tekniği

Yapının beden duvarları, yığma moloz taş tekniği ile inşa edilmiştir (Fotoğraf 194). Tüm cepheler kesme taş ile kaplıdır (Fotoğraf 195). Kapı ve pencereler ahşaptır (Fotoğraf 196). Yapının güneydoğusunda yer alan sundurma ve taşıyıcıları ahşap malzemedir (Fotoğraf 197). Mekânların duvarları sıvalıdır (Fotoğraf 198). Zemin döşemesi ahşaptır (Fotoğraf 199). Tavanda çıtalı ahşap uygulaması görülmektedir (Fotoğraf 200).

3.5.1.3.2. Cephe

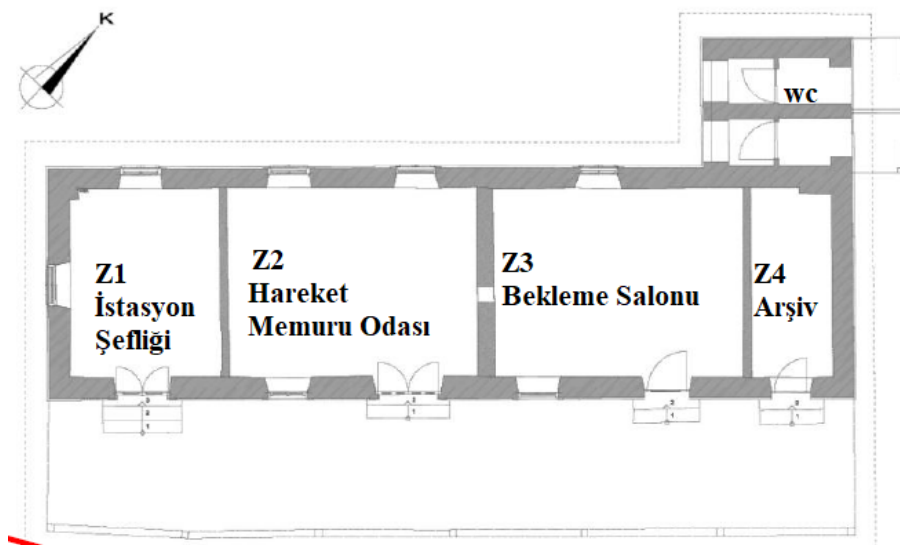
Güneydoğu cephede ahşap sundurma ve bu sundurmayı taşıyan yedi adet ahşap dikme yer alır (Fotoğraf 201). Yapının bütün cepheleri genel olarak kesme taş ile kaplı olmakla birlikte yukarı bölümlerde moloz taş tekniği görülebilmektedir (Fotoğraf 202). Kapı ve pencerelerin orta bölümü ve üst bölümünde yer alan çift sıra tuğla hatıl yapının bütün cephelerini dolaşmaktadır (Fotoğraf 203). Bununla birlikte yine çift sıra tuğla hatıl kapı ve pencerelerin üzerinde hafifletme kemeri olarak kullanılmaktadır (Fotoğraf 204). Tüm cephelerin köşe akslarında kesme taşlar ile oluşturulmuş şaşırtmalı köşe taşları yer almaktadır (Fotoğraf 205).

Güneybatı cephede yer alan bir adet dikdörtgen formlu pencerenin üzerinde, küçük boyutlu yuvarlak formlu bir pencere yer alır (Fotoğraf 206). Bu yuvarlak formlu pencerenin taş sövesinde “Kaklık 1904” yazısı okunmaktadır (Fotoğraf 207).

Kuzeydoğu cephesinde dikdörtgen formlu pencere yer almamakla birlikte güneybatı cephedeki gibi yuvarlak formlu pencere bulunur. Bu pencerede herhangi bir yazı yer almamaktadır (Fotoğraf 208).

Kuzeybatı cephesinde herhangi bir giriş açıklığı bulunmamakla birlikte mekânların pencere açıklıkları bulunur (Fotoğraf 209).

3.5.1.3.3. Kat Planı



Plan 14: Kaklık İstasyon Binası, Kat Planı (Dinçer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD, 3. Bölge Müdürlüğü).

Yapı doğu-batı doğrultusunda inşa edilmiştir. Tek katlıdır. Kuzeyinde yer alan tuvalet mekânı muhdes yapıdır. Yapıya giriş güneydoğu cephede yer alan dört adet giriş açıklığından sağlanır (Plan 14). İki köşede yer alan mekânlar dikdörtgen planlı olup, ortadaki iki mekân kareye yakın dikdörtgen planlıdır (Plan 14).

1 no.lu mekân, istasyon şefliği olarak kullanılmaktadır. 4.50x 3.65 metre ölçüye sahiptir. Mekâna giriş güneydoğu cephesindeki açıklıktan sağlanmaktadır (Fotoğraf 210). Kuzeydoğu duvarında yer alan bir kapı ile 2 no.lu mekâna geçilebilmektedir (Fotoğraf 211). Güneybatı duvarında bir adet dikdörtgen formlu pencere yer alır (Fotoğraf 212). Kuzeybatı duvarında da dikdörtgen formlu bir pencere mevcuttur (Fotoğraf 213).

2 no.lu mekân, hareket memuru odası olarak kullanılmaktadır. 6.05 x 4.52 metre ölçülerindedir. Mekâna giriş güneydoğu cephedeki kapı ile sağlanır (Fotoğraf 214). Mekânın güneybatı duvarında yer alan giriş açıklığından 1 no.lu mekâna geçilir (Fotoğraf 215). Güneydoğuda giriş açıklığının yanında dikdörtgen formlu bir pencere yer alır (Fotoğraf 216). Kuzeybatı duvarında iki adet dikdörtgen formlu pencere bulunur (Fotoğraf 217).

3 no.lu mekân, bekleme salonu olarak kullanılmaktadır. Giriş güneydoğu cephedeki açıklıktan sağlanmaktadır. Bu giriş açıklığının hemen yanında bir adet dikdörtgen formlu pencere yer alır (Fotoğraf 218). Mekânın kuzeybatı duvarında bir adet dikdörtgen formlu pencere mevcuttur (Fotoğraf 219). Mekânın güneybatı duvarında 2 no.lu mekâna açılan küçük boyutta dikdörtgen formlu bir gişe penceresi yer almaktadır (Fotoğraf 220).

4 no.lu mekân arşiv odasıdır. 4.54 x 1.56 metre ölçülerindedir (Fotoğraf 221). Mekâna giriş güneydoğudaki kapıdan sağlanmaktadır (Fotoğraf 222).

3.5.1.3.4. Süsleme

Güneydoğu cephede 2 ve 3 no.lu mekânın arasındaki hizada kesme taş üzerine yazılmış ORC harfleri görülmektedir (Fotoğraf 223).

3.5.2. Hangar Binası

3.5.2.1. Yapının Konumu

Denizli ilinin Pamukkale İlçesi, Kaklık Mahallesi'nde yer alır.

3.5.2.2. Tarihçe

İstasyon binasının güneybatı cephesinde yer alan yuvarlak formlu pencerenin sövesindeki tarihe göre, inşa tarihi 1904'tür.

3.5.2.3. Mimari Özellikleri

3.5.2.3.1. Yapım Tekniği

Yapının beden duvarları moloz taş tekniği ile inşa edilmiştir. Cephelerde sıva üzerine kesme taş görüntüsü uygulandığı görülmektedir (Fotoğraf 224). Yapıda yer alan kapı ve pencereler ahşaptır (Fotoğraf 225). Yapının iç cepheleri zeminden orta bölüme kadar moloz taş, yukarı bölüm tuğla olarak inşa edilmiştir (Fotoğraf 226). Çatı eternit kaplı olup, ahşap kalaslar ile taşınmaktadır (Fotoğraf 227).

3.5.2.3.2. Cephe

Cephe oldukça sadedir. Yapım tekniğinde belirtildiği gibi, yapının tüm cephelerinde, alt bölümlerde moloz taş uygulamasına sahip olup, üst bölümlerde sıva üzerine derzler ile kesme taş görüntüsü verilmiştir.

3.5.2.3.3. Kat Planı

Yapı, dikdörtgen plana sahiptir. Kuzeydoğu cephede bir kareye yakın dikdörtgen formlu bir giriş açıklığı mevcuttur (228). Güneydoğu cephede üç adet kareye yakın dikdörtgen formlu pencere yer almaktadır (229). Güneybatı cephede de yine kareye yakın dikdörtgen formlu giriş açıklığı yer alır (230).

3.5.2.3.4. Süsleme

Yapıda Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme ögesi bulunmamaktadır.

3.6. Bozkurt Demiryolu İstasyon Yerleşkesi

3.6.1. İstasyon Binası

3.6.1.1. Yapının Konumu

Denizli ilinin Bozkurt İlçesinde yer alır.



Harita 11: Bozkurt Tren İstasyonu (<https://rayhaber.com/2014/05/ankara-istanbul-hizli-tren-hatti-guzergah-haritasi/ankara-istanbul-yht-guzergahi>).

3.6.1.2. Tarihçe

Yapının inşa tarihi ile ilgili herhangi bir kitabe rastlanılmamıştır. Malzeme ve cephe özelliklerine bakılarak 19.yüzyılda inşa edildiği söylenebilir.

3.6.1.3. Mimari Özellikleri

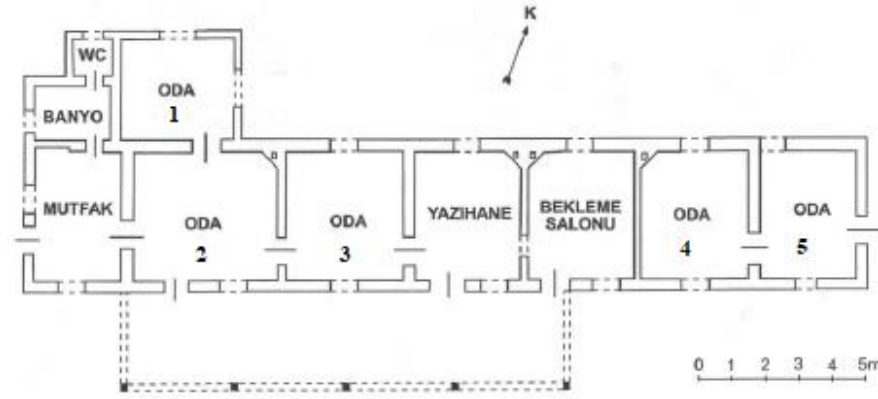
3.6.1.3.1 Yapım Tekniği

Yapının beden duvarları kaba yonu taş ile inşa edilmiştir. Günümüzde çimento ve harç ile sıvalı durumdadır (Fotoğraf 231). Yapının güney cephesinde yer alan sundurması ve taşıyıcıları ahşaptır (Fotoğraf 232). Yapının kapı ve pencereleri günümüzde demir kepenkler ile kapatılmıştır (Fotoğraf 233). Halil Özyiğit'in "Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları" adlı çalışmasında elde edilen fotoğraflarda yapının kapı ve pencerelerinin özgün halinin ahşap olduğu görülmektedir (Fotoğraf 234). Yapının üst örtüsü Marsilya kiremittir (Fotoğraf 235).

3.6.1.3.2. Cephe

Yapının doğu ve batı cephelerinin çatı alınlıklarında yuvarlak formlu pencere yer almaktadır (Fotoğraf 236-237).

3.6.1.3.3. Kat Planı



Plan 15: Bozkurt İstasyon Binası, Kat Planı. (Özyiğit, H., 2017, “Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları”, s: 387).

Yapı doğu-batı doğrultusunda ve tek katlı olarak inşa edilmiştir (Plan 15). Yapı, bekleme salonu, yazıhane bölümü ve hareket memurunun ikamet edeceği odalardan oluşur. Yapının güney cephesinde üç giriş, doğu cephesinde bir giriş ve batı cephesinde bir giriş olmak üzere toplam beş giriş açıklığı vardır. Batı cephedeki giriş yapının ilk mekânı olan mutfak bölümüne açılmaktadır (Fotoğraf 238). Mutfağın güney duvarında kare formlu bir pencere yer alır. Güney cephede yer alan ilk giriş 2 no.lu odaya açılır. Dikdörtgen formlu bu giriş açıklığının hemen yanında kare formlu bir pencere mevcuttur (Fotoğraf 239). Üçüncü mekânın dışarıyla bağlantısı yoktur. Buraya İkinci mekândan ya da yazıhane bölümünden ulaşılabilir (Plan 15). Güney cephede yer alan ikinci giriş yazıhane bölümüne açılır (Fotoğraf 240). Güney cephede yer alan üçüncü giriş ise bekleme salonuna açılır. 4 no.lu odanın dışarıdan girişi bulunmamasıyla birlikte, buraya 5 no.lu odadan ulaşılabilir (Plan 15). 5 no.lu odanın girişi, yapının doğu cephesinde yer alır (241). Yapının kuzeyinde yer alan banyo, tuvalet ve 1 no.lu odaya dışarıdan giriş yoktur (Plan 15) (Fotoğraf 242). 1nolu odaya 2 no.lu odadan ulaşılır (Plan 15). Banyo mekânına mutfaktan, tuvalet bölümüne de banyodan ulaşım sağlanır (Plan 15).

3.6.1.3.4. Süsleme

Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.

3.6.2. Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Yapısı

3.6.2.1. Yapının Konumu

Günümüzde mevcut olmayan bu yapı, Denizli ilinin Bozkurt Mahallesi'nde yer alır.

3.6.2.2. Tarihçe

Yapının inşa tarihi ile ilgili herhangi bir kitabeye rastlanılmamıştır.

3.6.2.3. Mimari Özellikleri

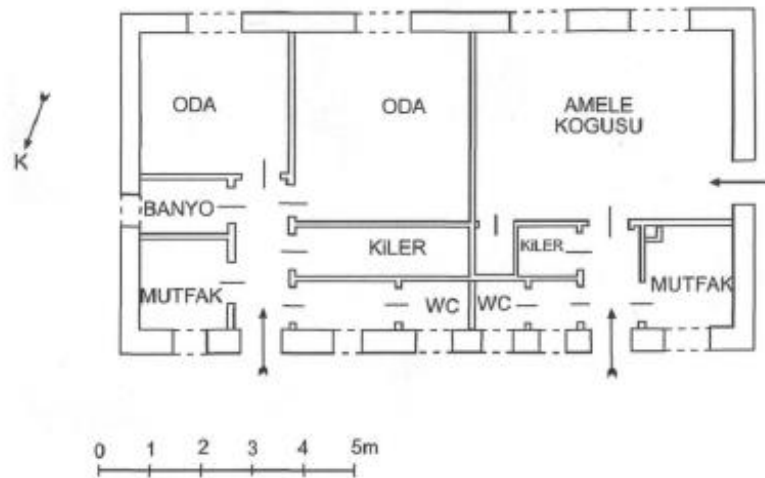
3.6.2.3.1. Yapım Tekniği

Yapı moloz taş inşa tekniğinin yanı sıra tuğla malzeme ile inşa edilmiştir (Fotoğraf 243). Üst örtünün üzeri Marsilya kiremiti ile kaplanmıştır (Fotoğraf 244) (Özyiğit, 2017).

3.6.1.3.3. Cephe

Günümüzde mevcut olmayan bu yapının cephelerinin, dönemin benzer istasyon yapılarını dikkate alarak sade inşa edildiği söylenebilir.

3.6.2.3.2. Kat Planı



Plan 16: Bozkurt İstasyonu, İşçi ve Amele Koğuşu Binası, Kat Planı. (Özyiğit, H., 2017, “Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları”, s: 389).

Yapı, dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Yapı iki bölümden oluşmaktadır. Her iki bölümün de girişi kuzeydedir. Kuzey cephenin doğu kanadında yer alan giriş açıklığı çavuş lojmanı bölümüne açılmakta olup, burada iki oda, banyo, mutfak, kiler ve wc yapıları yer alır. Batı kanadındaki giriş açıklığı amele koğuşuna açılmakta olup, burada ise amele koğuşunun yanı sıra kiler, mutfak ve tuvalet yapıları yer alır (Plan 16) (Özyiğit, 2017).

Çavuş lojmanının giriş kapısı hol mekânına açılmakta olup, doğuda yer alan bir kapı ile mutfak bölümüne geçilebilmektedir. Mutfağın kuzey duvarında bir pencere yer alır. Yine holün doğusunda yer alan biri giriş açıklığı ile banyo mekânına ulaşılabilir. Banyo, doğu duvarında bir pencere ile aydınlatılmaktadır. Holün batısındaki giriş açıklıklarından kiler ve tuvalet yapılarına ulaşılabilir. Tuvalet mekânının kuzey duvarında iki adet pencere yer alırken, kiler bölümünde pencere bulunmamaktadır (Plan 16) (Özyiğit, 2017).

Amele koğuşu bölümünün giriş kapısı çavuş lojmanında olduğu gibi bir hole açılmaktadır. Holün doğu duvarındaki giriş açıklıklarından kiler ve tuvalet mekânlarına, batı duvarındaki giriş açıklığından ise mutfak bölümüne geçilmektedir. Tuvalet mekânının kuzey duvarında iki pencere, mutfak mekânının kuzey duvarında bir pencere yer alırken, kiler bölümünde pencere yer almaz (Plan 16) (Özyiğit, 2017).

3.6.1.3.3. Cephe

Yapının cepheleri oldukça sade inşa edilmiştir. Diğer yapılarda görülen kemer uygulaması bu yapıda bulunmamaktadır.

3.6.1.3.4. Süsleme

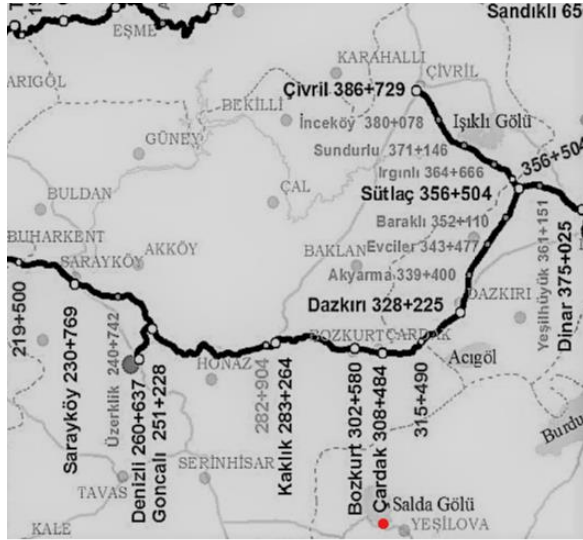
Yapının iç ve dış cephelerinde Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek bir süsleme unsuru yer almamaktadır.

3.7. Çardak Demiryolu İstasyon Yerleşkesi

3.7.1. İstasyon Binası

3.7.1.1. Yapının Konumu

Denizli ilinin Çardak İlçesi, Cumhuriyet Mahallesi'nde yer alır.



Harita 12: Çardak Tren İstasyonu (<https://rayhaber.com/2014/05/ankara-istanbul-hizli-tren-hatti-guzergah-haritasi/ankara-istanbul-yht-guzergahi>).

3.7.1.2. Tarihçe

Yapının inşa tarihi ile ilgili herhangi bir kitabeye rastlanılmamıştır.

3.7.1.3. Mimari Özellikleri

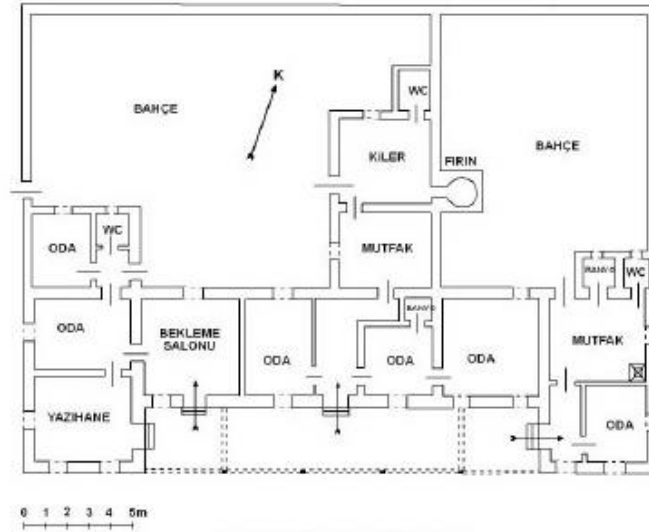
3.7.1.3.1 Yapım Tekniği

Yapı, kaba yonu taş malzeme ile inşa edilmiştir. Günümüzde sarı renk ile boyanmış durumdadır (Fotoğraf 245). Çatı Marsilya kiremit ile kaplıdır (Fotoğraf 246).

3.7.1.3.2. Cephe

Yapının cepheleri oldukça sadedir. Yapının güney cephesinde beş adet ahşap taşıyıcı ile taşınan ahşap sundurması vardır. Günümüzde beyaz renge boyanmıştır fakat döküntülerden özgün hali görülebilmektedir (Fotoğraf 247).

3.7.1.3.3. Kat Planı



Plan 17: Çardak İstasyon Binası, Kat Planı. (Özyiğit, H., 2017, “Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları”, s: 393).

Yapı dikdörtgen plan şemasına sahiptir ve tek katlıdır. Kuzey cephesinde diğer yapılardan farklı olarak bir bahçesi yer alır. Güney cephede dört adet ahşap dikme ile taşınan sundurması vardır. Yapının güney cephesinin doğu ve batı kanadına yazıhane ve oda mekânları eklenmiştir. (Özyiğit,2017) (Plan 17).

Yazıhane bölümünün girişi doğu cepheindedir. Bu mekân 4.55x4.40 metre ölçülerindedir (Özyiğit, 2017). Güney duvarda iki (Fotoğraf 252), batı duvarda bir adet pencereye sahiptir (Fotoğraf 248). Yazıhane mekânının kuzeyinde yer alan kapı ile bir oda bölümüne geçilir (Fotoğraf 249). Bu oda 4.55x4.20 metredir (Özyiğit, 2017). Odanın batı duvarında bir pencere açıklığı mevcuttur (Fotoğraf 250). Yine bu odanın kuzey duvarından bir kapı ile diğer oda bölümüne ve tuvalet mekânına geçilebilmektedir. Fakat günümüzde kapıya ulaşım engellenmiştir. Tuvalet mekânı 1.60x1.50 metre ölçülerindedir (Özyiğit, 2017) (Plan 17). Aynı odanın doğu duvarındaki bir kapı ile bekleme salonuna ulaşılabilirken bekleme salonunun ana girişi güney cephede yer alır (Plan 19) (Fotoğraf 251). Bu mekân, 4.70x4.55 metre ölçülerindedir (Özyiğit, 2017).

Güney cephedeki ikinci giriş açıklığı hole açılmakta olup, holün doğu ve batı duvarında yer alan kapılar ile oda mekânlarına geçilmektedir. Holün batı kanadında bir oda, doğu kanadında iki oda yer almaktadır. Doğü kanadında yer alan iki oda birbiri ile bağıntılıdır (Plan 17). Holün batı kanadında yer alan ilk oda 3.25x 3.30 metredir. Bu

odanın kuzeybatı duvarında banyo bölümü yer alır. Yine bu odanın kuzey duvarındaki giriş açıklığı ile mutfak ve kiler bölümlerine ulaşılmaktadır. Mutfak 3.60x4.50 metre ölçüye sahiptir (Özyiğit, 2017). Mutfağın batı duvarında bir adet pencere yer alır. Mutfağın kuzey duvarında yer alan giriş açıklığı ile de kiler bölümüne geçilir. Kiler bölümü batı duvarında yer alan giriş açıklığı ile dışarı açılmaktadır. Kilerin kuzeyinde bir pencere ve giriş açıklığı bulunmaktadır. Bu açıklık ile tuvalet mekânına geçilmektedir (Plan 17).

Yapının güneydoğu ucunda yer alan odaya batı cephesinde yer alan bir hol aracılığı girilmektedir. Odanın doğu ve güney cephesinde bir adet pencere yer alır. Holün kuzeyinde yer alan giriş açıklığı ile mutfak mekânına geçilir. Mutfağın kuzey duvarında biri dışarıya, biri banyo mekânına ve diğeri de tuvalet mekânına açılan üç adet giriş açıklığı yer alır. Banyo ve tuvalet mekânlarının kuzey duvarlarında bir adet pencere yer alır (Plan 17).

Yapının sadece yazıhane bölümü (istasyon şefliği) ve bekleme salonuna girmemize izin verildiği için, yapının diğer mekânları hakkında çok fazla bilgi edinilememiştir.

3.7.1.3.4. Süsleme

Yapıda Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek herhangi bir süsleme unsuru yer almamaktadır.

3.7.2. Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Yapısı

3.7.2.1. Yapının Konumu

Yapı Denizli ilinin Çardak Mahallesi'nde yer alır.

3.7.2.2. Tarihçe

Yapı günümüzde mevcut değildir.

3.7.2.3. Mimari Özellikleri

3.7.2.3.1 Yapım Tekniği

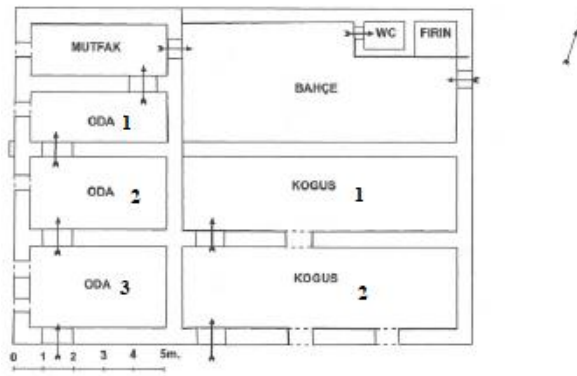
Yapının beden duvarları kaba yonu taş malzeme ile inşa edilmiştir. Derzler ile kesme taş görüntüsü verilmiştir. Binanın üzeri kırma çatı ile örtülü olup, çatının da üzeri Marsilya kiremit ile kaplıdır. Halil Özyiğit'in "Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak

Tren İstasyonları” adlı çalışmasında elde edilen fotoğraflarda yapının kapı ve pencerelerin üzerinde özgün tuğla malzemeli hafifletme kemerlerinin yer aldığı görülmektedir. Yapı günümüzde sarı renk ile boyanmış durumdadır.

3.7.2.3.2. Cephe

Yapıda önceki yıllarda kapı ve pencerelerin üzerinde özgün tuğla malzemeli hafifletme kemeri yer aldığı bilinmektedir. Yapının kapı ve pencere bordürlerinin dışarı taşıntı yaparak cepheye hareket sağladığı bilinmektedir (Özyiğit, 2007). Fakat günümüzde Bozkurt Tren İstasyonu’nda olduğu gibi binanın sarı renge boyanması ile bu özellikler ortadan kalkmıştır.

3.7.2.3.3. Kat Planı



Plan 18: Çardak İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Kat Planı. (Özyiğit, H., 2017, “Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları”, s: 396).

Yapı, kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Giriş güney cephede yer almaktadır. İlk olarak 3 no.lu odaya girilir. 3 no.lu oda, 5.20x4.55 metre ölçülere sahiptir. Batı duvarında iki adet pencere mevcuttur. 2 no.lu oda 4.25x4.55 metredir. Batı duvarında bir adet pencere yer alır. 1 no.lu oda, 3.00x4.55 metredir. Batı duvarında bir adet pencere yer alır. Üç oda da birbiri ile bağlantılıdır. 1 no.lu odanın kuzey duvarında yer alan bir kapı ile de mutfak bölümüne geçilmektedir. Aynı şekilde amele koğuşu bölümünün de girişi güney cephede yer almaktadır. İki koğuş da birbiri ile bağlantılıdır. Yapının kuzeyinde yer alan bahçeye doğu duvarından bir kapı ile girilmektedir. Bahçenin kuzey duvarında 1.00x1.90 metrelik fırın ile 1.20x1.50 metrelik tuvalet yer alır (Plan 18) (Özyiğit, 2017).

3.7.2.3.4. Süsleme

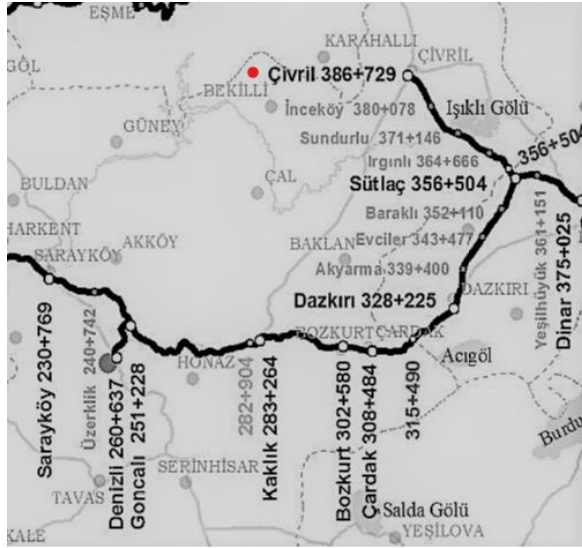
Yapıda Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek herhangi bir süsleme unsuru yer almamaktadır.

3.8. Çivril Demiryolu İstasyon Yerleşkesi

3.8.1. İstasyon Binası

3.8.1.1. Yapının Konumu

Denizli ilinin Çivril ilçesi, Aşağı Mahalle’de yer alır. 20M-2 Pafta numarası, 139 Ada numarası, 1 Parsel no ile kayıtlıdır.



Harita 13: Çivril Tren İstasyonu (<https://rayhaber.com/2014/05/ankara-istanbul-hizli-tren-hatti-guzergah-haritasi/ankara-istanbul-yht-guzergahi>).

3.8.1.2. Tarihçe

Yapının inşa tarihi ile ilgili herhangi bir kitabeye rastlanılmamıştır.

3.8.1.3. Mimari Özellikleri

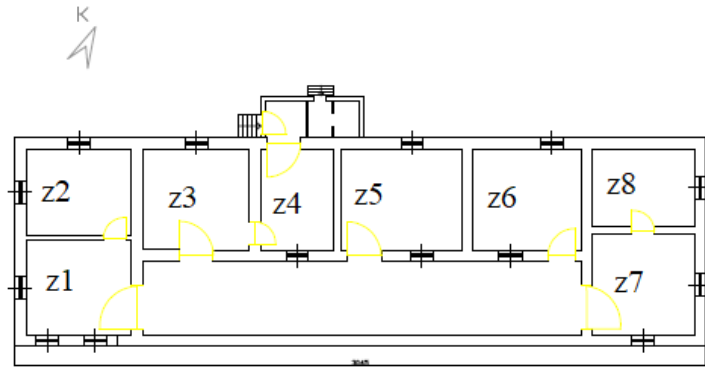
3.8.1.3.1 Yapım Tekniği

Yapı moloz taş malzeme ile inşa edilmiştir. Beden duvarları kesme taş malzeme ile kaplanmış durumdadır (Fotoğraf 252). Pencere ve kapıların üstünde yer alan hafifletme kemerleri tuğladır (Fotoğraf 253). Yapının tüm kapı ve pencereleri ahşaptır (Fotoğraf 254).

3.8.1.3.2. Cephe

Cephe düzgün kesme taş malzeme ile kaplıdır. Beden duvarlarının köşe akalarında düzgün kesme taşlar ile oluşturulmuş şaşırtmalı köşe taşları cepheye hareket sağlamaktadır (Fotoğraf 255)

3.8.1.3.3 Kat Planı



Ölçek: 1 / 50

Plan 19: Çivril İstasyon Binası, Kat Planı (TCDD, 7. Bölge Müdürlüğü).

Yapı, doğu-batı doğrultusunda uzanan dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Toplam sekiz mekân yer alır. Çardak istasyon binasında da görülebildiği gibi güney cephesinin doğu ve batı kanadına mekânlar eklenmiştir. (Plan 19).

1 no.lu mekâna güney cephede yer alan girişten girilir. Bu mekânın doğu ve batı duvarları 4.64 metre, kuzey ve güney duvarı ise 4.40 metre'lik uzunluğa sahiptir. Batı duvarda bir adet, güney duvarda iki adet dikdörtgen formlu pencere yer almaktadır (Fotoğraf 256). Bu mekânın kuzey duvarından bir kapı ile 2 no.lu mekâna geçilir (Fotoğraf 257). Mekânın doğu-batı duvarı 4.65 metre, kuzey-güney duvarı 3.80 metre'dir. Bu mekânın kuzey ve batı duvarında bir adet dikdörtgen formlu pencere yer alır.

Güney cephede yer alan ikinci giriş açıklığı 3 no.lu mekâna açılmaktadır (Fotoğraf 258). Bu mekânın doğu-batı duvarı 4.75 metre, kuzey-güney duvarı 4.44 metre'dir. Kuzey duvarında dikdörtgen formlu bir adet pencere yer almaktadır (Fotoğraf 259).

4 no.lu mekâna 3 no.lu mekânın doğu duvarında yer alan bir kapı ile geçiş sağlanır (Fotoğraf 260). Bu mekânın doğu-batı duvarı 3.20 metre, kuzey güney duvarı 4.44 metrelik uzunluğa sahip olup, güney duvarında dikdörtgen formlu bir adet pencere mevcuttur (Fotoğraf 261). Bu mekânın kuzey duvarında bir giriş açıklığı yer almaktadır (Fotoğraf 262). Fakat kapı kilitli olduğu için, kapının nereye açıldığı bilinmiyor.

Güney cephede yer alan üçüncü giriş açıklığı 5 no.lu mekâna açılmaktadır (Fotoğraf 263). Doğu-batı duvarı 5.30 metre, kuzey-güney duvarı 4.46 metre'lik uzunluğa

sahiptir. Kuzeyde ve güneyde bir adet dikdörtgen formlu pencere yer almaktadır. Ayrıca kuzey duvarda bir ocak nişi mevcuttur (Fotoğraf 264).

6 no.lu mekâna giriş yine güney cepheden sağlanmakla birlikte, girişin yanında ve kuzey duvarında olmak üzere iki dikdörtgen formlu pencereye sahiptir (Fotoğraf 265). Doğu-batı duvarı 4.75 metre, kuzey-güney duvarı 4.46 metredir. Kapı kilitli olduğu için içeriye girilememiştir.

7 no.lu mekâna giriş yine güney cepheden sağlanmaktadır (Fotoğraf 266). Doğu-batı duvarı 4.50 metre, kuzey-güney duvarı 4.40 metredir. Güney ve doğu duvarında olmak üzere toplam iki pencereye sahiptir (Fotoğraf 267). Bu mekânın kuzey duvarında yer alan bir kapı ile 8 no.lu mekâna geçilmektedir. Kapı günümüzde özgün değildir (Fotoğraf 268).

3.8.1.3.4. Süsleme

Yapıda Sanat Tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuru bulunmamaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

4.1. Değerlendirme ve Sonuç

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları inşası Avrupa devletlerinin çıkarları doğrultusunda gerçekleşmiştir. Avrupa Devletleri demiryollarını sömürge aracı olarak kullanmıştır. Batı Anadolu'da İngiltere, Suriye topraklarında Fransa ve Anadolu'da Almanya Osmanlı Devleti sınırları içerisinde demiryolu faaliyetlerine girişmişlerdir. Böylece Avrupa Devletleri nüfuzlarını artırarak, Osmanlı Devleti topraklarının zengin potansiyelinden faydalanmışlardır. Osmanlı Devleti ise, kendi topraklarında demiryolları inşasını geliştirmek amacı ile bu devletlere imtiyaz hakkı tanımaktan çekinmemiştir.

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde ilk demiryolu faaliyeti İngilizler tarafından başlatılmıştır. Bu dönemde inşa edilen istasyon yapılarında İngiliz mimari etkileri gözlenebilir. Bu yapılarda taş -tuğla almalı duvar örgüsü, kesme taş duvar örgüsü, üzeri Marsilya kiremiti ile örtülen beşik çatı ve peron bölümünde yer alan sundurma uygulaması hakimdir. Ayrıca İngiliz mimari üslubuna örnek olarak Alsancak Garı verilebilir. İngilizlerin Batı Anadolu'da ilk yaptıkları demiryolu istasyonu Alsancak Garı'dır. Alsancak Garı, İzmir-Aydın Demiryolu Hattında yer almasına rağmen, bu hatta yer alan diğer istasyon binalarına göre oldukça büyük ölçekli inşa edilmiştir. Bunun nedeni, İzmir'in dünya ticaretine açılan bir liman şehri olmasından kaynaklanmaktadır.

İzmir-Aydın demiryolu ve demiryolunun uzantısı konumunda yer alan İzmir-Eğirdir hattında yer alan diğer istasyon binaları plan ve mimari özellikler açısından birbirleri ile benzerlik göstermektedir.

Konumuz olan Denizli ilindeki istasyon binaları oldukça sade inşa edilmiştir. Gerek plan, gerek mimari açıdan birbirleri ile benzerlik gösterirler. Bu istasyon binaları estetik kaygıdan uzak ve işlevsellik ön planda olacak şekilde tasarlanmışlardır. Yapılar genelde tek kütle halinde inşa edilmiş olup, plan olarak genelde dikdörtgen formludurlar. Cepheler oldukça sade bırakılmış olup, süsleme neredeyse yok denecek kadar azdır. Cepheye hareket sağlaması amacı ile saçak altında tuğla silmeler yer alır. Pencere ve giriş açıklıklarının üzerinde basık kemer uygulaması yer alır. Bununla birlikte, her istasyon

binasında görülebilen kesme taşlar ile oluşturulan şaşırtmalı köşe taşları uygulaması cephelere hareket sağlamaktadır.

İstisna olarak Goncalı Tren İstasyon Binasının güney cephesinde görülen devşirme Medusa başı, süsleme unsuru olarak yapıda yer almaktadır. Denizli ili içerisindeki istasyon binalarında başka süsleme ögesine rastlanılmamıştır.

Bu yapıların kapı ve pencere aksamlarında ahşap malzemenin kullanıldığı görülmektedir. Bunun nedeninin, ahşabın daha ucuz ve kolay bulunmasıdır. Fakat ahşap malzemenin dayanıksız olmasından dolayı Sarayköy, Goncalı, Kaklık, Çardak ve Bozkurt İstasyon binalarında gerek yangınlar sırasında gerek restorasyon sırasında bazı pencere ve kapılar özgünlüğünü kaybetmiştir. Böceli ve Kocabaş İstasyon binalarında kapı ve pencerelerin tümü özgün ahşap malzemelidir.

Pencere ve kapı üzerlerinde yer alan hafifletme kemeri tuğla malzemelidir. Bozkurt ve Çardak istasyon binalarının özgün halinde mevcut olduğu düşünülmekle birlikte bu iki yapıda günümüzde kemer uygulaması görülmemektedir.

Plan açısından, tüm istasyon binaları dikdörtgen plan şeması gösterirken, istisna olarak Çardak ve Çivril İstasyon binasının güney cephesinin doğu ve batı kanadına mekânlar eklenmiştir.

İstasyon yapılarında yer alan diğer karakteristik özellik, yolcuların yağmurdan korunması için yapılan sundurmadır. Genellikle bu yapılarda beşik çatı giriş cephesinde uzatılarak ahşap sütunlarla taşınan sundurmaya dönüştürülmüştür. Çoğunlukla tüm yapılarda görülen sundurma ve taşıyıcıları ahşap malzeme ile inşa edilmiş olup, kaideleri taştır. Denizli ilinde yer alan tüm istasyon binalarında bu uygulama görülebilmektedir.

Denizli ilinde yer alan istasyon binaları kaba yonu taş malzeme ile inşa edilmiş olup, üzeri kesme taş malzeme ile kaplanmış durumdadır. Kaba yonu taş ile inşa edilen ve üzerine sıva ve derz ile kesme taş görüntüsü verilen yapılar da mevcuttur. Çivril İstasyon binası ve Kaklık İstasyonu hangar binası bu duruma örnek verilebilir. Bu uygulamayı 1908- 1930 yılları arasında ortaya çıkan “Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi”nde inşa edilen yapılarda görebilmekteyiz. Kocabaş istasyon binası 1913 tarihinde inşa edildiği düşünülmektedir. Bu yapının cephesinde de derzler ile kesme taş görüntüsü verilmiştir. Buna göre bu dönemde yapılan istasyon binaları, Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi’nin özelliklerini de anımsatmaktadır.

İstasyon binalarının üst örtüsü beşik çatı olup, genel olarak Marsilya kiremiti ile kaplıdır.

İstasyon binalarında yer alan mekânlar birbiri ile bağıntılıdır. Çalışma konumuzun kapsamı içerisinde yer alan istasyon binalarında benzer şekilde mekânlar arasında gerek pencere gerek giriş açıklığı ile bağlantı söz konusudur. Bu durum yapıların işlevselliğinin ön plana çıktığının göstergesi sayılabilir. İstasyon binalarında yer alan bekleme salonu, istasyon şefi odası, mutfak gibi bölümlere ulaşımın kolay olması düşünülmüştür. Ayrıca bekleme salonuna açılan küçük boyutlu gişe penceresi uygulaması bu yapılarda sıklıkla karşımıza çıkmaktadır.

İstasyon yerleşkeleri bünyesinde, ana gar binası dışında yöneticiler ve işçiler için de inşa edilen yapılar barındırmaktadır. Yöneticiler için tasarlanan yapılar konut yapısı olarak adlandırılır ve daha çok oda sayısına sahip olup, iki katlı olarak inşa edilirler. İşçiler için inşa edilen yapılar daha küçük ölçekli ve tek katlıdır. Bununla birlikte yük indirmek veya bindirmek için işlev gören hangar binaları genelde tek kütle halinde inşa edilmişlerdir.

Bekleme salonu, yazıhane, mutfak ve banyo mekânları ana gar binası bünyesinde yer alır. Mutfak ve banyo mekânına odalardan ulaşım sağlanabildiği gibi avludan da ulaşım sağlanabilmektedir.

Sonuç olarak istasyon binaları, çevresine çalışanlar ve yöneticiler için yapılar inşa edilmesini gerekli kılmış ve şehrin merkezi konumu haline gelmiştir. İngilizler'in inşa ettiği bu yapılar plan ve mimari açıdan birbirlerinin tekrarı şeklinde inşa edilmişlerdir. Oldukça sade olarak inşa edilen bu yapılarda daha çok işlevsellik ön plana çıkmaktadır. İzmir- Aydın demiryolu hattında inşa edilen istasyon binalarına bakıldığında, İngiliz şirketi ORC'nin maliyeti düşürmek amaçlı olarak hareket ettiği düşünülebilir. Bu durum, İzmir- Aydın demiryolu hattındaki istasyon binalarının tek tip plana sahip olmasına neden olmuştur.

FOTOĞRAFLAR

Foto 1: Sarayköy istasyon binası cephe detayı.



Foto 2: Sarayköy istasyon binası üst örtüsü.



Foto 3: Sarayköy istasyon binası sundurma detayı.



Foto 4: Sarayköy istasyon binası batı cephe detayı.



Foto 5: Sarayk y istasyon binası kuzey cephesi.



Foto 6: Sarayk y istasyon binası kuzey cephesi.



Foto 7: Sarayk y istasyon binası g ney cephesi.



Foto 8: Sarayk y istasyon binası 1no.lu mek nının kuzey cephesinde bulunan giriş aıklığı.



Foto 9: Sarayk y istasyon binası 1 no.lu mekânın batı cephesi



Foto 10: Sarayk y istasyon binası 2 no.lu mekânın g ney duvarı.



Foto 11: Sarayk y istasyon binası 2 no.lu mekânın kuzey duvarı.



Foto 12: Sarayk y istasyon binasının 2 no.lu mekânından 3 no.lu mekânına geişi sağlayan aıklık.



Fotoğraf 13: Sarayk y istasyon binası 3 no.lu mekânın g ney cephesi.



Foto 14: Sarayk y istasyon binası 3 no.lu mekânı 2 no.lu mekândan ayıran aıklık.

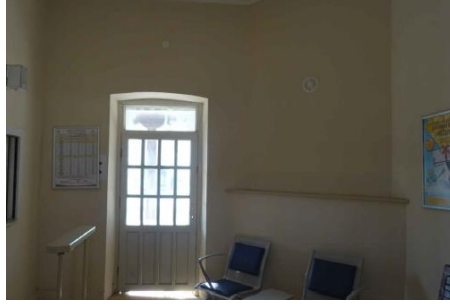


Foto 15: Sarayk y istasyon binası 4 no.lu mek nın kuzey cephesi.



Foto 16: Sarayk y istasyon binası 4 no.lu mek nın g ney cephesi.



Foto 17: Sarayk y istasyonu lojman binası cephe ayrıntısı.



Foto 18: Sarayk y istasyonu lojman binası kuzey cephesi.



Foto 19: Sarayk y istasyonu lojman binas  g ney cephesi.



Foto 20: Sarayköy istasyonu lojman binas  batı cephesi.



Foto 21: Sarayköy istasyonu lojman binas  doğu cephesi.



Foto 22: Sarayköy istasyonu lojman binas  doğu cephesi.



Foto 23: Sarayköy istasyonu lojman binası batı cephesi.



Foto 24: Sarayköy istasyonu lojman binası doğu cephesi.



Foto 25: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısı i mekan görünüşü.



Foto 26: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısı tavan ayrıntısı.



Foto 27: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısının giriş açıklığı.



Foto 28: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısı kuzey cephesi.



Foto 29: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısı güney cephesi.



Foto 30: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısı doğu cephesi.



Foto 31: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısı, batı cephesi.



Foto 32: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısı doğu cephe detayı.



Foto 33: Sarayköy istasyonu ahşap depo yapısı batı cephe detayı.



Foto 34: Sarayköy istasyonu depo yapısı doğu cephe görüntüsü.



Foto 35: Sarayköy istasyonu depo yapısı güney cephesi.



Foto 36: Sarayköy istasyonu depo yapısı doğu cephe detayı.



Foto 37: Sarayköy istasyonu depo yapısı kuzey cephesi.



Foto 38: Sarayköy istasyonu depo yapısı güney cephe detayı.



Foto 39: Sarayköy istasyonu depo yapısı batı cephe detayı.



Foto 40: Sarayköy istasyonu depo yapısı güney cephe detayı.



Foto 41: Sarayköy istasyonu depo yapısı güney cephesi detayı.



Foto 42: Sarayköy istasyonu depo yapısı güney cephe detayı.



Foto 43: Sarayköy istasyonu konut yapısı 1 no.lu mekânın kuzey duvarı.



Foto 44: Sarayköy istasyonu konut yapısı 1 no.lu mekânın batı duvarı.



Foto 45: Sarayköy istasyonu konut yapısı 4 no.lu mekânın görüntüsü.



Foto 46: Sarayköy istasyonu konut yapısı 4 no.lu mekânın tavan detayı.



Foto 47: Sarayköy istasyonu konut yapısı 4 no.lu mekânın batı duvarı.



Foto 48: Sarayköy istasyonu konut yapısı 4 no.lu mekânın doğu duvarı.



Foto 49: Sarayköy istasyonu konut yapısı 4 no.lu mekânın kuzey duvarı.



Foto 50: Sarayköy istasyonu konut yapısı 4 no.lu mekânın güney duvarı.



Foto 51: Sarayköy istasyonu konut yapısı 5 no.lu mekânın zemin döşemesi.



Foto 52: Sarayköy istasyonu konut yapısı 5 no.lu mekândan görüntü.



Foto 53: Sarayköy istasyonu konut yapısı 7 no.lu mekânın tavan döşemesi.



Foto 54: Sarayköy istasyonu konut yapısı 7 no.lu mekânın güney duvarı.



Foto 55: Sarayköy istasyonu konut yapısı 7 no.lu mekânın batı duvarı.



Foto 56: Sarayköy istasyonu konut yapısı 9 no.lu mekânın tavan döşemesi..



Foto 57: Sarayköy istasyonu konut yapısı 9 no.lu mekânın tavan döşemesi.



Foto 58: Sarayköy istasyonu konut yapısı, Hol 1 mekânının doğu duvarı.



Foto 59: Hol 1 mekânının kuzeyde yer alan girişinden görüntü.



Foto 60: Sarayköy istasyonu konut yapısı, Hol 1 mekânının güneyde yer alan giriş ve pencere.



Foto 61: Goncalı istasyon binası, güneydoğu cephesi.



Foto 62: Goncalı istasyon binası kuzeydoğu cephe.



Foto 63: Goncalı İstasyon Binası sundurma detayı.



Foto 64: Goncalı İstasyon Binası pencere detayı.



Foto 65: Goncalı istasyon binası kapı detayı.



Foto 66: Goncalı istasyon binası tuğla kemer detayı.



Foto 67: Goncalı istasyon binası kuzeybatı cephesi.



Foto 68: Goncalı istasyon binası kuzeybatı cephe detayı.



Foto 69: Goncalı istasyon binası kuzeybatı cephe detayı.



Foto 70: Goncalı istasyon binası kuzeybatı cephe detayı.



Foto 71: Goncalı istasyon binası cephe detayı.



Foto 72: Goncalı istasyon binası Güneybatı cepheden görüntü.



Foto 73: Goncalı istasyon binası güneybatı cephe detayı.



Foto 74: Goncalı istasyon binası güneydoğu cepheden görüntü.



Foto 75: Goncalı istasyon binası güneydoğu cepheden görüntü.



Foto 76: Goncalı istasyon binası güneydoğu cephe detayı.



Foto 77: Goncalı istasyon binası güneydoğu cephe detayı.



Foto 78: Goncalı istasyon binası kuzeydoğu cepheden görüntü.



Foto 79: Goncalı istasyon binası kuzeydoğu cephe detayı.



Foto 80: Goncalı istasyon binası kuzeydoğu cephe detayı.



Foto 81: Goncalı istasyon binası güneybatı cephe detayı.



Foto 82: Goncalı istasyonu hangar binası, üst örtü detayı.



Foto 83: Goncalı istasyonu hangar binası, güneydoğu cepheden görüntü.



Foto 84: Goncalı istasyonu hangar binası, kuzeybatı cepheden görüntü.



Foto 85: Goncalı istasyonu hangar binası, kuzeydoğu cepheden görüntü.



Foto 86: Goncalı istasyonu hangar binası, kapı ve pencere detayı.



Foto 87: Goncalı istasyonu hangar binası, taşıyıcı detayı.



Foto 88: Goncalı istasyonu hangar binası, güneydoğu cepheden görüntü.



Foto 89: Goncalı istasyonu lojman binası, kapı ve pencere detayı.



Foto 90: Goncalı istasyonu lojman binası, üst örtü detayı.



Foto 91: Goncalı istasyonu lojman binası köşe taşı detayı.



Foto 92: Goncalı istasyonu lojman binası, güneybatı cephe, kapı ve pencere detayı.



Foto 93: Goncalı istasyonu, lojman binası, güneydoğu cephedeki pencere detayı.



Foto 94: Goncalı istasyonu, lojman binası, kuzeybatı cephedeki pencere detayı.



Foto 95: Sarayköy istasyonu lojman binası kuzeydoğu cephedeki pencere detayı.



Foto 96: Böceli istasyon binası, cephe detayı.



Foto 97: Böceli istasyon binası, kapı ve pencere detayı.



Foto 98: Böceli istasyon binası, kapı basamağı.



Foto 99: Böceli İstasyon binası, pencere denizliği.



Foto 100: Böceli istasyon binası sundurma detayı.



Foto 101: Böceli istasyon binası kuzeybatı cephe detayı.



Foto 102: Böceli istasyon binası, kuzeybatı cephe detayı.



Foto 103: Böceli istasyon binası, güneybatı cephe detay.



Foto 104: Böceli istasyon binası kapı ve pencere detayı.



Foto 105: Böceli istasyon binası pencere detayı.



Foto 106: Böceli istasyon binası pencere detayı.



Foto 107: Böceli istasyon Binası, Güneybatı cephede yer alan pencere



Foto 108: Böceli İstasyon Binası 1 no'lu mekân, kuzeydoğu duvarı.



Foto 109: Böceli İstasyon Binası, 1 no.lu mekân, güneydoğu duvarı.



Foto 110: Böceli istasyon binası, 1 no.lu mekânın güneybatı duvarı.



Foto 111: Böceli istasyon binası, 2 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı.



Foto 112: Böceli istasyon binası, 2 no.lu mekânın güneydoğu duvarı.



Foto 113: Böceli İstasyon Binası, 2 no.lu mekânın güneybatı duvarı.



Foto 114: Böceli İstasyon Binası, 2 no.lu mekânda yer alan şömine.



Foto 115: Böceli İstasyon Binası, 3 no.lu mekân, kuzeydoğu duvarı.



Foto 116: Böceli İstasyon binası, 3 no.lu mekânın güneydoğu duvarı.



Foto 117: Böceli İstasyon binası, 3 no.lu mekânın güneybatı duvarı.



Foto 118: Böceli İstasyon Binası, 4 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı.



Foto 119: Böceli İstasyon Binası, 4 no.lu mekânın güneydoğu duvarı.



Foto 120: Böceli istasyon binası, 4 no.lu mekânda yer alan şömine.



Foto 121: Böceli istasyon binası, 4 no.lu mekânın kuzeybatı duvarı.



Foto 122: Böceli istasyon binası, 5 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı.



Foto 123: Böceli İstasyon binası, 5 no.lu mekânın kuzeybatı duvarı.



Foto 124: Böceli İstasyon Binası, avlunun güneydoğu duvarı.



Foto 125: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, cephe detayı.



Foto 126: Böceli İstasyonu, İşçi Lojmanı ve Barakası, kapı ve pencere detayı.



Foto 127: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, pencere detayı.



Foto 128: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, kapı basamağı detayı.



Foto 129: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı cephe detayı.

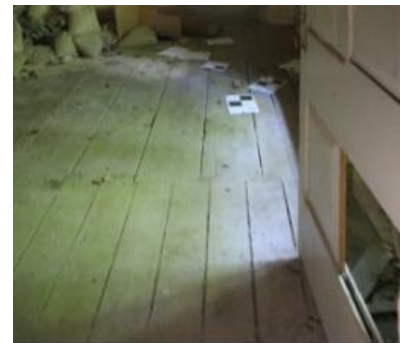


Foto 130: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, mekânların zemininden bir görüntü.



Foto 131: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, tavan ayrıntısı.



Foto 132: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, avlu zemini detayı.



Foto 133: Böceli istasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, kuzey cephe detayı.



Foto 134: Böceli istasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, güneydoğu cepheden görüntü.



Foto 135: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, güneybatı cephe, kapı ve pencere detayı.



Foto 136: Böceli istasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 1 no'lu mekânın kuzeybatı duvarı.



Foto 137: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 1 no.lu mekânın kuzeydoğu giriş açıklığı.



Foto 138: Böceli İstasyon Binası, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 1 no.lu mekânın güneybatı duvarındaki giriş.



Foto 139: Böceli İstasyon Binası, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 2 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı.



Foto 140: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 2 no.lu mekânın güneybatı duvarı.



Foto 141: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 3 no.lu mekânın kuzeybatı duvarı.

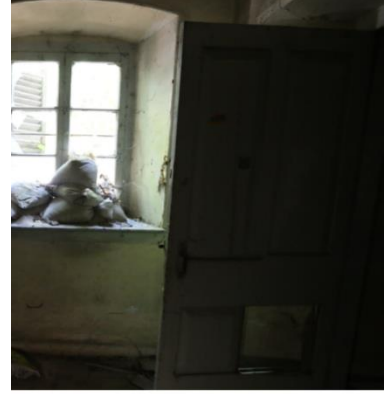


Foto 142: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 3 no.lu mekânın kuzeydoğu duvarı.



Foto 143: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 3 no.lu mekânın güneybatı duvarı.



Foto 144: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 4 no.lu mekân kuzeybatı duvarı.



Foto 145: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojmanı, 4 no'lu mekân kuzeydoğu duvarı.



Foto 146: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 4 no'lu mekânın güneybatı duvarı.



Foto 147: Böceli istasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 6 no.lu mekân güneybatı duvarı.



Foto 148: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 6 no.lu mekân, kuzeybatı duvarı.



Foto 149: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 6 no.lu mekân, güneybatı duvarı.



Foto 150: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 7 no.lu avludaki müştemilat mekanları.



Foto 151: Böceli istasyon Binası, İşçi Barakası ve Lojman Binası, avlunun güneybatı duvarı.



Foto 152: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 8 no.lu müştemilat yapısı.



Foto 153 Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 9 no.lu müştemilat yapısı.



Foto 154: Böceli İstasyon Binası, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 10 no.lu müştemilat yapısı.



Foto 155: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 11 no.lu avlu mekânı.



Foto 156: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 11 no.lu avlu mekânının kuzeybatı duvarındaki girişin içten görünüşü.



Foto 157: Böceli İstasyonu, İşçi Barakası ve Lojman Binası, 12 no.lu müştemilat mekânı.



Foto 158: Böceli İstasyonu, Su İkmal Kulesi.



Foto 159: Böceli İstasyonu, Su İkmal Kulesi, giriş detay.



Foto 160: Böceli İstasyonu, Su İkmal Kulesi, cephe detay.

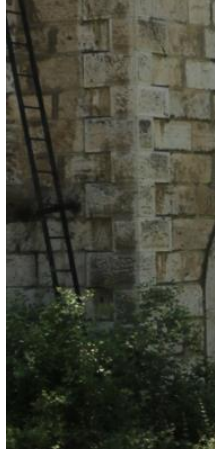


Foto 161: Böceli İstasyonu, Su İkmal Kulesi, cephe detay.



Foto 162: Kocabaş İstasyon Binası, cephe detayı.

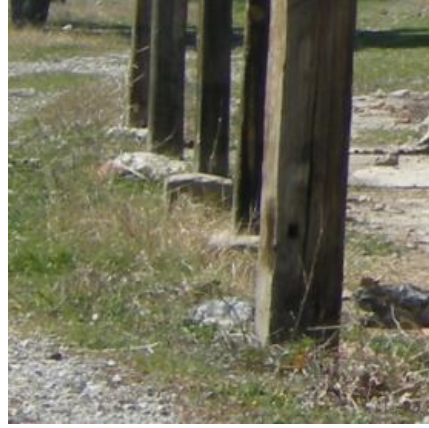


Foto 163: Kocabaş İstasyon Binası, sundurmayı taşıyan ahşap sütunlar.



Foto 164: Kocabaş İstasyon Binası, pencere detayı.



Fotoğraf 165: Kocabaş İstasyon Binası 1 no.lu mekânın görüntüsü.



Fotoğraf 166: Kocabaş İstasyon Binası, tavan detayı.



Foto 167: Kocabaş İstasyon Binası, cephe malzeme detayı.



Foto 168: Kocabaş İstasyon Binası, cephe detayı .



Foto 169: Kocabaş İstasyon Binası, güney cephe detayı.



Foto 170: Kocabaş İstasyon Binası, giriş detayı.



Foto 171: Kocabaş İstasyon Binası, doğu cephe girişi.



Foto 172: Kocabaş İstasyon Binası, pencere detayı.



Foto 173: Kocabaş İstasyon binası güney cephe detayı.



Foto 174: Kocabaş istasyonu doğu cephesi.



Foto 175: Kocabaş istasyon binası pencere detayı.



Foto 176: Kocabaş istasyon binası geniş penceresi detayı.



Foto 177: Kocabaş İstasyon Binası, 1 nolu bekleme salonu, güney cephe giriş açıklıkları.



Foto 178: Kocabaş İstasyon Binası, 2 nolu mekânın kuzey duvarı.



Foto 179: Kocabaş İstasyon Binası, 2 nolu mekânın doğu duvarı.



Foto 180: Kocabaş İstasyon Binası, 2 nolu mekânın güney duvarı.



Foto 181: Kocabaş İstasyon Binası, 2 nolu mekânın kuzeybatı duvarı.



Foto 182: Kocabaş İstasyon Binası, 3 nolu mekân kuzey duvarı.



Foto 183: Kocabaş İstasyon Binası, 3 nolu mekân doğu duvarı.



Foto 184: Kocabaş İstasyon Binası, 3 nolu mekân güney duvarı giriş açıklığı.



Foto 185: Kocabaş İstasyon Binası, 3 nolu mekânın batı duvarı.



Foto 186: Kocabaş İstasyon Binası, 4 nolu mekânın kuzey duvarı.



Foto 187: Kocabaş İstasyon Binası, 4 nolu mekânın kuzeydoğu duvarı.



Foto 188: Kocabaş İstasyon Binası, 4 nolu mekânın doğu duvarı.



Foto 189: Kocabaş İstasyon Binası, 4 nolu mekânın güney cephede yer alan girişi.



Foto 190: Kocabaş İstasyon Binası, 4 nolu mekânın batı duvarı.



Foto 191: Kocabaş İstasyon Binası, 5 nolu mekân kuzey duvarı.



Foto 192: Kocabaş İstasyon Binası, 5 nolu mekân güney duvarında yer alan pencere.



Foto 193: Kocabaş İstasyon Binası, 5 nolu mekân, banyo mekânı.



Foto 194: Kaklık İstasyon Binası, cephe detayı.



Foto 195: Kaklık İstasyon Binası, cephe detayı.



Foto 196: Kaklık İstasyon binası, kapı detayı.



Foto 197: Kaklık İstasyon binası, sundurmadan detay.



Foto 198: Kaklık İstasyon binası, iç mekândan görünüş.



Foto 199: Kaklık istasyon binası zemin döşemesi detayı.



Foto 200: Kaklık İstasyon Binası, tavan döşemesi detayı.



Foto 201: Kaklık İstasyon Binası, güneydoğu cephe.



Foto 202: Kaklık İstasyon Binası, cephe malzeme genel detay.



Foto 203: Kaklık İstasyon Binası, cephelerde yer alan çift sıra tuğla hatıl.



Foto 204: Kaklık İstasyon Binası, kapı genel detay.



Foto 205: Kaklık istasyon binası cephe detayı.



Foto 206: Kaklık istasyon binası cephe detayı.



Foto 207: Kaklık İstasyon Binası, güneybatı cephe detayı.



Foto 208: Kaklık İstasyon Binası, kuzeydoğu cephesi.



Foto 209: Kaklık İstasyon Binası, kuzeybatı cephesi.



Foto 210: Kaklık İstasyon Binası, 1.nolu mekân girişi.



Foto 211: Kaklık İstasyon Binası, 1.nolu mekânın kuzeydoğu duvarında yer alan, 2.nolu mekâna açılan kapı.



Foto 212: Kaklık İstasyon Binası, 1.nolu mekânın güneybatı duvarı.



Foto 213: Kaklık İstasyon Binası, 1 nolu mekânın kuzeybatı duvarı.

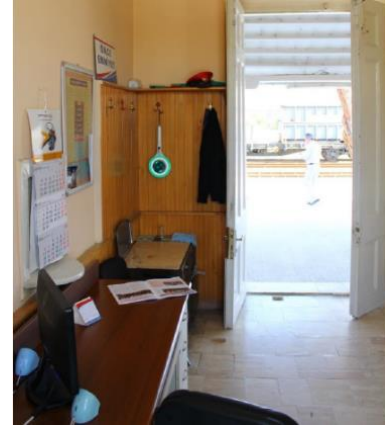


Foto 214: Kaklık İstasyon Binası, 2 nolu mekâna giriş kapısı, içten görünüş.



Foto 215: Kaklık İstasyon Binası, 2nolu mekânın güneybatı duvarında yer alan giriş. (1nolu mekâna bakış).



Foto 216: Kaklık İstasyon Binası, 2 nolu mekânın güneydoğu duvarında yer alan giriş açıklığı ve pencere.



Foto 217: Kaklık İstasyon Binası, 2 no.lu mekânın güneydoğu duvarında yer alan giriş açıklığı ve pencere.



Foto 218: Kaklık İstasyon Binası, 3 no.lu mekânın girişi.



Foto 219: Kaklık İstasyon Binası, 3 nolu mekânın kuzeybatı duvarı.



Foto 220: Kaklık İstasyon Binası, 3 nolu mekânın güneybatı duvarında yer alan gişe penceresi.

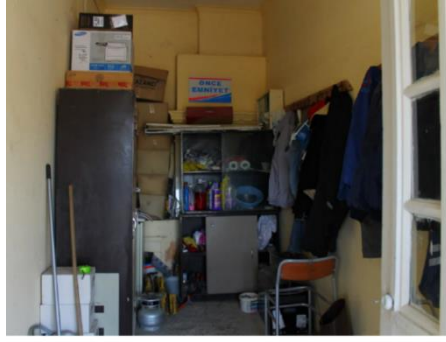


Foto 221: Kaklık İstasyon Binası, 4 nolu mekân.

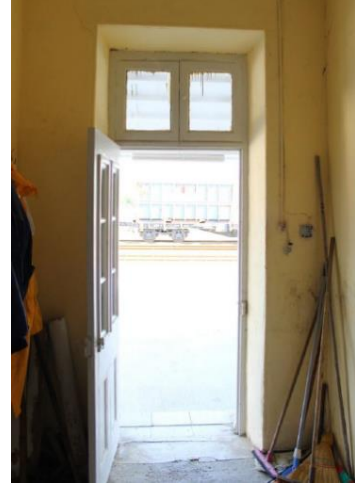


Foto 222: Kaklık İstasyon Binası, 4 nolu mekâna giriş sağlanan kapı, içten görünüş.



Foto 223: Kaklık İstasyon Binası, güneydoğu cephede yer alan ORC yazısı.



Foto 224: Kaklık İstasyonu Hangar Yapısı, cephe malzeme detay.



Foto 225: Kaklık İstasyonu, Hangar Yapısı, kapı ve penceresi.



Foto 226: Kaklık İstasyonu Hangar Yapısı, iç mekânın görünüşü.



Foto 227: Kaklık İstasyonu Hangar Yapısı, üst örtüsü.



Foto 228: Kaklık İstasyonu Hangar Yapısı, Kuzeydoğu cephesi.



Foto 229: Kaklık İstasyonu Hangar Yapısı, güneydoğu cephesi.



Foto 230: Kaklık İstasyonu, Hangar Yapısı, Güneybatıda yer alan girişin içten görünüşü.



Foto 231: Bozkurt İstasyon Binası, cephe detayı.



Foto 232: Bozkurt İstasyon Binası, güney cephe sundurması.



Foto 233: Bozkurt İstasyon Binası, pencere detayı.



Foto 234: Bozkurt İstasyon Binası, kapı ve pencere detayı (Özyiğit, 2007).



Foto 235: Bozkurt İstasyon Binası, üst örtüsü.



Foto 236: Bozkurt İstasyon Binası, batı cephe detayı.



Foto 237: Bozkurt İstasyon Binası, doğu cephesi.



Foto 238: Bozkurt İstasyon Binası, batı cephesi.



Foto 239: Bozkurt İstasyon Binası, güney cephesi.



Foto 240: Bozkurt İstasyon Binası, güney cephesi.



Foto 241: Bozkurt İstasyon Binası, doğu cephesi.



Foto 242: Bozkurt İstasyon Binası, kuzey cephesi.



Foto 243: Bozkurt İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu, cephe detayı (Özyiğit, 2007).



Foto 244: Bozkurt İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu, üst örtüsü (Özyiğit, 2017).



Foto 245: Çardak İstasyon Binası, cephe detayı.



Foto 246: Çardak İstasyon Binası, istasyon şefliği (yazıhane), güney duvarı.



Foto 247: Çardak İstasyon Binası, güney cephede yer alan sundurmanın taşıyıcı detayı.

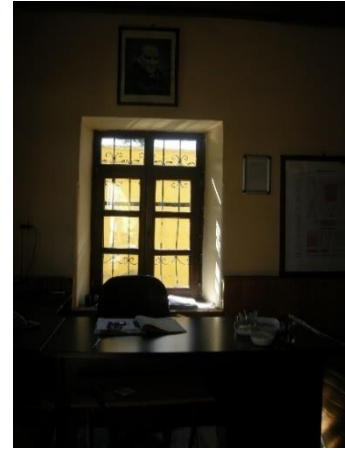


Foto 248: Çardak İstasyon Binası, istasyon şefliği (yazıhane), batı duvarı.

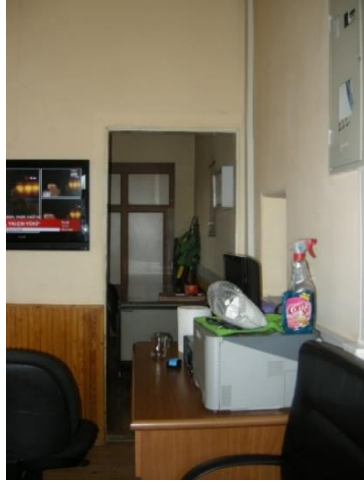


Foto 249: Çardak İstasyon Binası, istasyon şefliği (yazıhane), kuzey duvarı.

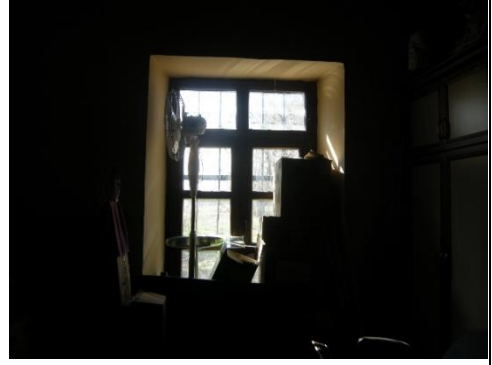


Foto 250: Çardak İstasyon Binası, istasyon şefliğinin kuzey cephesinde yer alan odanın batı duvarı.



Foto 251: Çardak İstasyon Binası, Bekleme salonuna açılan kapı.

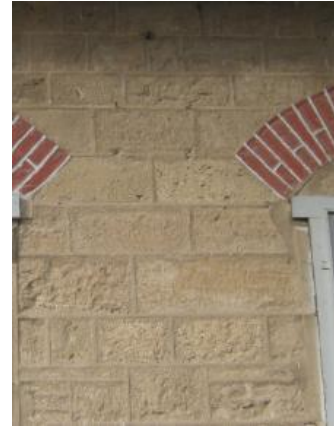


Foto 252: Çivril İstasyon Binası, cephe detayı.



Foto 253: Çivril İstasyon binası keme detayı.



Foto 254: Çivril İstasyon Binası kapı detayı.



Foto 255: Çivril İstasyon Binası, cephe detayı.



Foto 256: Çivril İstasyon Binası, güney ve batı duvarı.



Foto 257: Çivril İstasyon Binası, 2 nolu mekâna açılan kapı.

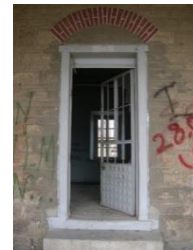


Foto 258: Çivril İstasyon Binası, 3 nolu mekâna açılan giriş.

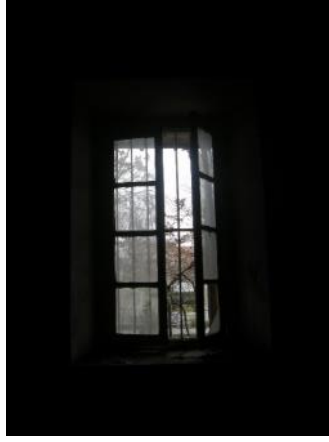


Foto 259: Çivril İstasyon Binası, pencere detayı.



Foto 260: Çivril İstasyon Binası, 4 nolu mekâna geçişi sağlayan kapı.

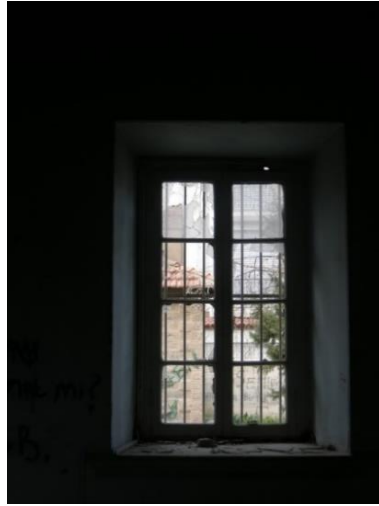


Foto 261: Çivril İstasyon Binası, pencere ve giriş açıklığı.



Foto 262: Çivril İstasyon Binası, 4 nolu mekânın kuzey duvarında yer alan giriş.



Foto 263: Çivril İstasyon Binası, 5 nolu mekana geçişi sağlayan kapı.



Foto 264: Çivril İstasyon Binası, ocak nişi.



Foto 265: Çivril İstasyon Binası, güney cephesi.



Foto 266: Çivril İstasyon Binası, 7 nolu mekâna açılan giriş açıklığı.



Foto 267: Çivril İstasyon Binası, pencere detayı.



Foto 268: Çivril İstasyon Binası, 8 nolu mekâna giriş.

KAYNAKLAR

- Akalan, A., O. (2010). *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, (Basılmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Akbulut, G. (2010). *Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara.
- Akbulut, İ. (2016). “160. Yıldönümünde Demiryollarımız, *Türk Dünyası Tarih Kültür Dergisi*, 351/59, 36-42.
- Akın, İ. (2001). “Kurtuluş Savaşı’nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi”, *Kebikeç Dergisi*, S:11, 235-249.
- Akşin, S., Kunt, M., Ödekan, A., Toprak, Z., Yurdaydın, H.G. (1997). *Türkiye Tarihi 3 Osmanlı Devleti 1600-1908*, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Atilla, A., N. (2002). *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir.
- Berkes, N. (1975). *100 Soruda Türkiye İktisat Tarihi Osmanlı Devleti’nin Ekonomik Çöküşü*, C:II, Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- Birsin, L. (2011). *Behiç Erkin (Hayatı ve Siyasi Faaliyetleri)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar.
- Burak, D., M. (2005). “İngiliz J. R. Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi”, *OTAM Dergisi*, 17/17, 3-26.
- Ceylan, M., A. (2010). “Manisa- Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri II”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, S:21, 1-26.
- Çadircı, M. (1991). *Tanzimat Dönemi’nde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, VII. Dizi, S:124, Ankara.
- Demiryollarının Dünü Bugünü ve Yarını (2000), *Sempozyum, 29 Mart 2000*, Demiryol İş Sendikası Eğitim Yayınları, Ankara.
- Dikmen, N. (2010). “Osmanlı Dış Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları”, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 19/2, 137-159.
- Diñer, S., Sarayköy İstasyon ve Müştemilatı Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon ve Çevre Düzenleme Projesi, TCDD. 3. Bölge Müdürlüğü.
- Duymaz, A., Ş. (2003). *II. Abdülhamit Dönemi İmar Faaliyetleri (Türkiye Örnekleri)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Işparta.
- Ed. Engelhardt (1976), “Tanzimat”, *Milliyet Yayınları Tarih Dizisi*, 41.
- Ekizoğlu, G. (2012). *Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Erten, E., Şenyiğit, Ö. (2011). “Adana- Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi”, *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 26/1, 37-35.

Evren, G. (1993). *Demiryolu*, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul.

Gümüş, M. (2011). “1893’ten 1923 Chester Projesi’ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler”, *Tarih Okulu*, S:X, 151-194.

Gürel, Z. (1989). *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Haykır, Y. (2011). *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.

İnalçık, H. (1979-1980). “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, *Ortadoğu Teknik Üniversitesi Geliştirme Dergisi*, Özel Sayı II, 1-65.

İnalçık, H. (1990). “Osmanlı Toplum Yapısının Evrimi”, *Türkiye Günlüğü*, S:11, 30-41.

İnalçık, H. (2003). “Osmanlı’nın Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret”, *Doğu- Batı*, S:24, 55-81.

Kalabak, A. (2014). “Osmanlı’nın Son Döneminin Sosyo Ekonomik Buhranları ve Mali Emperyalizm”, *Selçuk Üniversitesi İktisat ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 14/27, 304-326.

Karabulut, M. (2010). “Tanzimat Dönemi’nde Osmanlı’nın Yenileşme Sürecine Bir Bakış”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, S:187, 125-138.

Karabulut, M. (2016). “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19.Yüzyıl’da Değişim Süreci, Sosyal ve Kültürel Durum”, *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1/2, 49-65.

Karayemiş, Ç. (2012). “Türkiye’de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

Karpat, K., M. (2006). *Osmanlı’da Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.

Kasap, F. (2007). *19. Yüzyıl Osmanlı Yaşam Standartları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Kaynak, M. (1982). *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*, (Basılmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara.

Kaynak, M. (2000). “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, S:1, 143-152.

Kıray, M., B. (1972). *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, Bağlam Yayınları, Ankara.

Kolay, A. (2011). *İzmir- Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kurmuş, O. (1977). *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul.

- Ortaylı, İ. (2007). *Avrupa ve Biz*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Özdemir, M. (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları) (1918-1920)*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Özgün, C. (2008), “Osmanlı Ekonomi Politigine Bir Bakış (XVIII- XIX. Yüzyıllar)”, *Tarih Okulu*, S:1, 5-17.
- Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özyiğit, H., (2017) “Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları”, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 39/14, Denizli.
- Seyitdanlıoğlu, M. (2009). “Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)”, Ankara Üniversitesi, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28/46, 53-69.
- Şen, L. (2001). “Merkez- Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaştırma Sistemleri”, *Kebikeç Dergisi*, S:11, 95-124.
- Şenyiğit, Ö. (2002). *Adana- Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana.
- Taşar, M., M., Yücel, M., S. (2016). “Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Dönemi’nde Demiryolu Siyaseti”, *Vakanivüs Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1/1, 297-346, Sakarya.
- TCDD, 7. Bölge Müdürlüğü.
- Teoman, T. (2006). *19. Yy. Seyyahlarına Göre İstanbul’da İktisadî ve Sosyal Hayat*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tızlak, F. (1997). “XIX. Yüzyılın Ortalarında Osmanlı Maden Yatakları”, *Bellekten*, S:229, Türk Tarih Kurumu, 703-718.
- Toprak, Z. (2007). “Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik: Bir “Modernite” Metaforu”, *Toplumsal Tarih*, 168, 26-31.
- Uzuntepe, G. (2000), *Osmanlı İmparatorluğu’nda İlk Demiryolu: İzmir- Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Varol, Ö. (2007). *II.Abdülhamit Dönemi’nde Duyun-u Umumiye İdaresinin Kuruluşu ve İşleyişi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yavuz, A. (2009). “Başlangıcından Bugüne Türkiye’nin Borçlanma Serüveni: Durum ve Beklentiler”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Aralık, S:20, 203-226.
- Yavuz, Z. (2010). *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldırım, İ. (2001). “Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11/2, 313-326.

Yıldırım, İ. (2002). “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12/1, 311-324.

Yıldız, M., C. (2004). “Osmanlı’dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış”, *EKEV Akademi Dergisi*, S: 4, 195-208.

Yıldız, A. (2008). *Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu’nun Rehabilitasyonu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Quartaert, D. (1985). “19.yy’da Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, C:6, 1629-1636.

I.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler),9-10-11 Ocak 1979, Ankara.

II.Ulusal Demiryolu Kongresi, 15-16-17 Aralık 1997, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

Ayşe Olgun, 1992 yılında İzmir’de doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini İzmir’de tamamladı. 2015 yılında Ege Üniversitesi Sanat Tarihi bölümünden mezun oldu. 2016 yılında başladığı Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı’ndan 2019 yılında mezun oldu.