T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KÜLTÜREL MİRASIN BÜTÜNCÜL KORUNMASI: ADAPAZARI TREN GARI YAPISI ÜZERİNDEN İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Büşra ŞENTÜRK

Enstitü Anabilim Dalı : **MİMARLIK**

Tez Danışmanı : **Dr. Öğr. Üyesi Hatice Senem DOYDUK**

Şubat 2021

BEYAN

Tez içindeki tüm verilerin akademik kurallar çerçevesinde tarafımdan elde edildiğini, görsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uygun şekilde sunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, tezde yer alan verilerin bu üniversite veya başka bir üniversitede herhangi bir tez çalışmasında kullanılmadığını beyan ederim.

Büşra ŞENTÜRK
02.02.2021

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim boyunca gösterdiği hassasiyet ve yardımları için değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Hatice Senem DOYDUK'a,

Tez çalışmalarım süresince çalışmalarıyla bana örnek olan ve yardımını esirgemeyen değerli hocam Prof. Dr. Yonca KÖSEBAY ERKAN'a,

Süreç içerisinde benden tecrübesini ve yüreğinin büyüklüğünü esirgemeyen saygıdeğer hocam Ahmet Şevki OMAĞ'a,

Tez süresince bana yardımcı olan arkadaşlarım; Melike Nur SARAYLI ve Fatma ŞAHİN'e,

Tez alan çalışmalarında yardımıma koşan Sakarya Büyükşehir Belediyesi ve Adapazarı Belediyesi çalışanlarına,

Bu süreç içerisinde bana her konuda yardımcı olan ve destekleyen teyzem Mehtap SAPMAZ ve kuzenim Yiğit SAPMAZ'a,

En içten teşekkürlerimi sunarım.

Tüm hayatım boyunca her zaman beni destekleyen babam Sadi ŞENTÜRK ve annem Mine ŞENTÜRK başta olmak üzere DEĞERLİ AİLEME sonsuz teşekkürler.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR ……... i
İÇİNDEKİLER ……..... ii
SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ iv
ŞEKİLLER LİSTESİ v
TABLOLAR LİSTESİ viii
RESİMLER LİSTESİ ix
GRAFİKLER LİSTESİ xi
ÖZET xii
SUMMARY xiii

BÖLÜM 1.
GİRİŞ ……..…….... 1
1.1. Çalışmanın Amacı 3
1.2. Çalışmanın Kapsamı 4
1.3. Yöntem 5

BÖLÜM 2.
OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAN TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NE DEMİR YOLLARININ VE GAR BİNALARININ TARİHSEL GELİŞİMİ 6
2.1. Osmanlı Dönemi Demir Yolu Gelişimi 7
2.1.1. Osmanlı dönemi demiryolu ulaştırma politikası 9
2.2. Cumhuriyet Dönemi Demir Yolu Gelişimi 19
2.2.1. Cumhuriyet dönemi demir yolu ulaştırma politikası 22

2.3. Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Yapılarının Mimari Açıdan İncelenmesi ve Gelişimi 33
2.3.1 Osmanlı dönemi gar binalarının mimari açıdan incelenmesi..... 33
2.3.2 Cumhuriyet dönemi gar binalarının mimari açıdan incelenmesi 38

BÖLÜM 3.
SAKARYA İLİNDE ULAŞIM AĞININ GAR YAPISIYLA İLİŞİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ 48
3.1. Sakarya İlinde Ulaşımın Gelişimi 48
3.2. Sakarya Kentsel Gelişim Tarihinde Adapazarı Tren Garının Yeri .. 51
3.2.1 Sakarya'da Adapazarı tren garının coğrafi konumu ve çevresine etkisi 55

BÖLÜM 4.
ADAPAZARI TREN GARININ ULAŞIM YAPISI BAĞLAMINDA MİMARİ VE KÜLTÜREL DEĞERİ 66
4.1. Adapazarı Tren Garının Ulaşım Yapısı Olarak İncelenmesi 73
4.2. Adapazarı Tren Garının Bütüncül Korunması 93

BÖLÜM 5.
SONUÇ VE ÖNERİLER 108
5.1. Sonuç 108
5.2. Öneriler 111

KAYNAKLAR 112
EKLER 121
ÖZGEÇMİŞ 138

SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

AFAD	: Afet Acil Durum Müdürlüğü
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
ICOMOS	: Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (International Council Monuments and Sites)
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	: Türk Dil Kurumu
TUIK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. Köstence-Çernavoda demir yolu güzergahı 12
Şekil 2.2. İzmir-Aydın demir yolu haritası 12
Şekil 2.3. Pressel tarafından çizilen İstanbul Bağdat demir yolu hattı 14
Şekil 2.4. 1918 yılında Bağdat demir yolu güzergahı durumu 16
Şekil 2.5. Hicaz demir yolu güzergahı 18
Şekil 2.6. Cumhuriyet kurulmadan önce inşa edilen demir yolları 20
Şekil 2.7. 1923 yılında demir yollarının işletimi 21
Şekil 2.8. 1923 yılında devlet tarafından işletilen ve şirketler tarafından işletilen hatlar 24
Şekil 2.9. Cumhuriyet erken dönem inşa edilen hatlar 26
Şekil 2.10. 2019 yılı Türkiye demir yolu haritası 31
Şekil 2.11. Edirne Garı ön cephe 36
Şekil 2.12. Edirne Garı zemin kat planı 36
Şekil 2.13. Haydarpaşa Tren Garı zemin kat planı 37
Şekil 2.14. Haydarpaşa Tren Garı ön cephe 37
Şekil 2.15. Ankara Gazi İstasyonu zemin kat planı 40
Şekil 2.16. Ankara Gazi İstasyonu orijinal ön cephe çizimi 40
Şekil 2.17. Malatya terminali zemin kat planı 41
Şekil 2.18. Malatya terminali orijinal ön cephe çizimi 41
Şekil 2.19. Ankara terminali zemin kat planı 42
Şekil 2.20. Ankara terminali enine kesit 42
Şekil 2.21. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı kat planı 45
Şekil 2.22. Eski Ankara Garı ile Ankara YHT kesit karşılaştırması 45
Şekil 3.1. Sakarya ilinin çevre illerle ilişkisi 49
Şekil 3.2. Adapazarı-Arifiye demir yolu hatlarının güzergahı 51

Şekil 3.3. Adapazarı sınırları içerisinde Semerciler Mahallesinin yeri ve tren güzergahı 56
Şekil 3.4. Adapazarı tren garı çevresi yeme-içme alanları 58
Şekil 3.5. Adapazarı tren garı çevresi ticaret yapıları 59
Şekil 3.6. Adapazarı tren garı çevresi sosyal medya paylaşım alanları 60
Şekil 3.7. Sakarya ulaşım ağları ile garın konumu 61
Şekil 3.8. Adapazarı tren garı yakın çevresi toplu taşıma güzergahları 62
Şekil 3.9. Adapazarı tren garı çevresi mevcut durak noktaları ve otoparklar 63
Şekil 4.1. Adapazarı Tren Garı arşiv belgesi..... 71
Şekil 4.2. Adapazarı yolcu binası projesi 1889 73
Şekil 4.3. Adapazarı yolcu binası projesi 1889 74
Şekil 4.4. Adapazarı Tren Garı imar planı 75
Şekil 4.5. Adapazarı kent merkezi 76
Şekil 4.6. Yapı detayları 83
Şekil 4.7 Gar yapısı detay analizi 84
Şekil 4.8. Adapazarı Tren Gar yapısı zemin kat planı 85
Şekil 4.9. Adapazarı Tren Gar yapısı birinci kat planı 86
Şekil 4.10. Adapazarı Tren Gar yapısı A-A kesiti 88
Şekil 4.11. Adapazarı Tren Gar yapısı B-B kesiti 88
Şekil 4.12. Adapazarı Tren Gar yapısı C-C kesiti 88
Şekil 4.13. Adapazarı Tren Gar yapısı kuzey cephesi görünüş 89
Şekil 4.14. Adapazarı Tren Gar yapısı ön cephe görünüş 90
Şekil 4.15. Adapazarı Tren Garı güney cephesi görünüş 90
Şekil 4.16. Adapazarı Tren Gar yapısının mevcut durumu 90
Şekil 4.17.Semerciler Mahallesi yıkılmış-ağır hasarlı yapılar ve orta hasarlı yapılar 93
Şekil 4.18. Baraka yapısı analizi 94
Şekil 4.19. Güvenlik yapıları analiz 95
Şekil 4.20. Adapazarı ve Mithatpaşa istasyonlarının günümüzdeki konumu 99
Şekil 4.21. 1 Numaralı Alana ait çizim ve analizler 105
Şekil 4.22. 2 numaralı alan ait çizim ve analizler 106
Şekil 4.23. Kent meydanının çevresiyle ilişkisi 107

Şekil 4.24. 3 numaralı alana ait çizim ve analizler 108
Şekil 4.25. Katlı Pazar detay 109
Şekil 4.26. Katlı Pazarın çevresi ile ilişkisi 110
Şekil 4.27. 4 numaralı alana ait çizim ve analizler 111
Şekil 4.28. 5 numaralı alana ait çizim ve analizler 112

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1. Anadolu demir yolu üzerindeki istasyonlar ve açılış kronolojisi 15
Tablo 2.2. Mevcut demir yolu hatlarının millileştirilmesi kapsamında satın alım yılları 24
Tablo 4.1. İzmit- Ankara demir yolu hattı yolcu binası tipolojisi 70
Tablo 4.2. Yapı çevresinin oluşma sentezi 94

RESİMLER LİSTESİ

Resim 2.1. Kurtuluş Savaşında kullanılan Geyve boğazının görüntüsü 17
Resim 2.2. Ankara Gazi istasyonu 1926-2016 39
Resim 2.3. İkinci Ulusal Mimarlık dönemi garları 41
Resim 2.4. Gaziantep Gar Binası 43
Resim 2.5. Ankara YHT Garı 46
Resim 3.1. 1901 yılında Sakarya'da kullanılan ulaşım türleri 49
Resim 3.2. 2020 yılında Sakarya'da kullanılan ulaşım türleri 50
Resim 3.3. 1930'lu yıllardan Kara trenin Adapazarı'na gelişi 52
Resim 3.4. Adapazarı tren gar yapısı ilk hali 54
Resim 3.5. Yeniden inşa edilen tren garı-1982 54
Resim 3.6. CHP kadın kolları etkinliğinde Ada Ekspresi için toplanan insanlar 65
Resim 3.7. Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası protestosu 65
Resim 4.1. XIX. yüzyıl sonlarında Adapazarı gar yapısı 67
Resim 4.2. XX. yüzyılda Adapazarı gar yapıları 68
Resim 4.3. 1965 yılı Atilla Orhun arşivinden Sakarya Garı 68
Resim 4.4. Adapazarı Tren Garı ve yakın çevresi 75
Resim 4.5. Gar girişi galeri boşluğu 76
Resim 4.6. Adapazarı gar restoran 77
Resim 4.7 Gar yapısı içindeki büfeler 78
Resim 4.8. Büfe, lostra ve bekleme Salonu 78
Resim 4.9. Gar gişeler 79

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 2.1. Osmanlı Devletinden Cumhuriyet Dönemine kalan demir yolu hatları ve uzunlukları 22
Grafik 2.2. 1950 ve 1960'lı yıllarda yük ve yolcu taşımacılığında durum 27
Grafik 2.3. Kara yolları ve Demir yolları Toplam Uzunluğu 29
Grafik 2.4. Yıllara göre demiryolu ulaşımı kullanan yolcu sayısı 30
Grafik 2.5. Son 15 yılda gerçekleşen demiryolu kazaları, ölü ve yaralı sayısı 32

ÖZET

Anahtar kelimeler: Kültürel Miras, Demir yolu Yapıları, Adapazarı Tren Garı

Çalışma içerisinde Sakarya ili Adapazarı ilçesinde bulunan tren gar yapısı ve çevresi incelenmiştir. Gar bölgesinin tarihi değerinin anlaşılabilmesi amacıyla demir yolu tarihçesine yer verilmiştir. Gar bölgesinde bulunan yapıların mimari değerinin incelenebilmesi amacı ile Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi gar yapıları incelenmiştir.

Adapazarı İlçesi, Marmara Bölgesi'nde; Sakarya ilinin merkez ilçesi durumundadır. Anadolu sınırları içerisindeki birçok merkezin arasında kavşak görevi şehir, ulaşım için her zaman önemli noktalardan biri olmuştur. Ulaşım yollarından olan demiryolu ulaşımının kent ile etkileşiminin tarih süresince oluşturduğu kültür ve yapılaşma üzerine çalışma yapılmıştır. Bu yapılaşma kentin dokusunu oluşturan etkenlerden biri olmuştur.

Gar yapısının bulunduğu bölge ve çevrenin tarihsel süreç içerisindeki gelişimi ve değişimleri belgelenmiştir. Yapının belgelenmesi için bölgeye ait eski ve yeni fotoğraflar ile yapının günümüz imar planı paftaları kullanılmıştır. Ardından yapıya ait Bayındırlık ve İskân Müdürlüğünün raporları ve bölge ile ilgili yürütülen projelerle ilgili belgelerden yararlanılmıştır. Bu çalışmalar üzerinden sorunlar saptanmaya çalışılmış, analiz ve yorumlamalar yapılmıştır. Bölgenin korunma değerleri tartışılmış ve önerilerde bulunulmuştur.

HOLISTIC CONSERVATION OF CULTURAL HERITAGE: INSPECTION THROUGH ADAPAZARI TRAIN STATION

SUMMARY

Keywords: Cultural Heritage, Railway Structures, Adapazarı Train Station

This paper examines the train structure and its surroundings in Adapazarı district of Sakarya province. The history of the railways is included to understand the historical value of the station area. The Ottoman and Republic period structures are examined to examine the architectural value of the buildings in its region.

Adapazarı is the center of the Sakarya city which is in the Marmara region. It was always one of the most important settlements in the Anatolian peninsula in terms of transportation since it is located between very important cities. In addition, there have been some research about cultural and structuring impact of railway transportation, which is one of the most important ways of transportation, on the town throughout time. This structuring has become one of the factors that build up the texture of the town.

The development and changes of the region and the environment in which the station structure is in the historical process are documented. he old and new photographs of the region and the construction plan layouts of the current time were used to document the building. Then, the reports of the Directorate of Public Works and Settlement and the documents related to the projects about the region were used to carry on the research. Problems were tried to be identified and analyzed, and interpretations were made through these studies. The protection values of the region were discussed, and recommendations made.

BÖLÜM 1. GİRİŞ

"Bin kilometrelik yolculuk, tek bir adımla başlar.

Lao Tzu

Geçmiş çağlardan itibaren insanlar yaşadıkları dönem içerisinde ulaşım kolaylığı sağlayan ve bu yüzden daha çok toplum tarafından kullanılan yollar çevresine çeşitli yapılar inşa etmiştir. Tarihsel süreçte deniz ulaşımının öncelikli olduğu yerlerde liman kentleri, kara yollarının kesiştiği noktalarda kervansaraylar veya hanların inşa edilmesi buna örnek gösterilebilir. Sanayi reformuyla beraber gelen tren garı yapılarının bulunduğu çevre ise demir yolu ulaşımı ve istasyonlar arası ulaşım ağına yakın inşa edilen ticari meskenlerin içerisinde yer aldığı bölgeleri oluşturmuştur. Tarih boyunca süregelen bu oluşum günümüze kadar devam etmiştir. Bu şekilde ulaşım yapıları çeşitlilik kazanmıştır.

Rönesans hareketi ile teknik ve bilimsel gelişmeler sonucunda Avrupa'da Sanayi Reformu ortaya çıkmıştır. Kendi içinde yeterli hammaddeye sahip olmayan Avrupa devletleri, kaynak açısından zengin ancak sahip oldukları kaynakları değerlendirmek için yeterli iktisadi ve teknolojik otoriteyi sağlayamayan ülkeleri sömürgeleştirme yoluna gitmiştir. Sanayi Reformu ile 18. yüzyılın sonu, 19. yüzyılın ilk yıllarında kömür, buhar ve demirden eş zamanlı yararlanılmaya başlanmasıyla demir yolları ortaya çıkmıştır. 19. yüzyılda yeni gelişen demir yolları; hızı, yük ve yolcu taşıma kapasitesiyle kara ulaşımında at arabası yerine dönemin öncelikli ulaşım yolu olmuştur. Kapitalizm gelişiminin sonucu olarak demir yolu kullanımı artmıştır. Ham maddelere olan ulaşım ve savaş dönemi süresince askeri sevkiyatlar demir yolu aracılığıyla olmuştur. Demir yolu ağlarıyla ekonomik açıdan kalkınan kapitalist

ülkeler de dönemin gelişmelerini takip edemeyen devletleri ekonomik yaptırımlar üzerinden denetim altına almaya çalışmıştır.

Osmanlı topraklarına demir yolunun gelişi de İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya denetimindeki özel şirketler aracılığıyla olmuştur. Kendi ekonomik ve teknik imkanlarıyla demir yolu ağlarını kuramayan Osmanlı Devleti'nin özel şirketlere demir yollarını kurduruyor olması, demir yolu hatlarının Osmanlı denetimi dışında gelişmesine sebep olmuştur. Osmanlı Devleti sınırları içerisinde yabancı şirketler tarafından kurulan ağlar, merkezi bir idare tarafından kontrol edilemediği için devlet içinde demir yolu ulaşım güzergahları demir yolunu kuran şirketin ihtiyacına göre şekillenmiştir. Farklı ülkeler tarafından demir yolu gar binaları ve demir yolu yapılarının inşa edilmesi bir yandan da bu yapıların mimari olarak çeşitliliğine olanak sağlamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile 1856 yılında ülke sınırları içerisinde inşa edilmiş olan demir yolları ulusal bir ulaştırma[1] politikası olarak ele alınmıştır. Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması amacıyla demir yolları kritik önem arz etmiştir. Bu nedenle var olan demir yollarının özel şirketler üzerinden TCDD bünyesine alınmasına öncelik verilmiştir. Ancak devlet bünyesine alınmasıyla kamusallaşan demir yolları yerine, İkinci Dünya Savaşı döneminde otomobilin icadı ve ağırlık verilen kara yolu ulaşım politikalarının etkisiyle Almanya, Fransa, İngiltere öncü olmak üzere batı ülkelerinde izlenen politikalarda uygulandığı üzere Türkiye Cumhuriyeti'nde de 1950'lerden sonra kara yolu yapımı öncelikli ulaşım politikası olarak uygulamaya koyulmuştur (Özdemir N. , 2006). Kara yolunun öncelikli ulaşım ağı olmasıyla beraber demir yollarının ulaşım politikası içerisinde önemi azalmış ve özellikle Anadolu'da demir yollarına ait gar binaları işlevsiz ve bakımsız kalmıştır. Ulaştırma politikası sisteminde

[1] Ulaştırma ve ulaşım kavramları çalışma içerisinde farklı anlamları belirten ifadeler olarak kullanılmıştır. Bu ifadelerde;
Ulaştırma: İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü (Türk Dil Kurumu, 2021)
Ulaşım: Köyler, kentler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş anlamlarında kullanılmıştır. (Türk Dil Kurumu, 2021)

dengesizlik oluşmuştur. Bu dengesizliğin giderilmesi adına 2003 yılında demir yollarına ayrılan yatırım ödenekleri arttırılmıştır. 2008 yılında ise Ankara-İstanbul YHT projesi ile demir yolu sektörü TCDD tarafından yayımlanan bir yazıda (URL-1, 2018) resmi olarak yeniden devletin önem verilen ulaştırma politikası olarak kabul edilmiştir.

Tarihi demir yolları ve gar binaları, inşa edildikleri günden günümüze kadar çevresiyle ve insanlarla olan etkileşimleriyle incelenmesi gereken ve bu çalışmanın sınırları dahilinde ileri sürülecek nedenlerden kaynaklı mimari ve işlevsel çeşitlilikler içeren ulaşım yapılarıdır. Yapıları korurken tarihsel, kültürel, kentsel değerinin ve belge değerinin korunmasına öncelik verilmelidir. Ulaştırma politikaları nedeniyle işlevsiz bırakılan demir yolu ve gar binalarının işlevinin korunması gerekliliği veya gar binalarına yeni bir işlev kazandırılması sonucunda bütüncül korumanın sağlanıp sağlanamayacağı irdelenerek Adapazarı gar yapısının ve çevresinin gelecek kuşaklara kazandırılması gerekliliği ve hangi koruma politikasının geliştirebileceği araştırılacaktır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Demir yolları ve gar binaları, 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilmeye başlanmıştır. Demir yollarının ulaşımda ve yük taşımacılığında kullanılması kentsel gelişimi hızlandırmıştır. İnşa edildiği bölge ve kentin insanları üzerinde bıraktığı işlevsel ve duygusal etkiler sonucu gar yapısının kimliği oluşmuştur. İnşa edilmesinden sonra birçok tarihi olaya tanıklık eden, geçmişten günümüze varlığını sürdüren gar binaları, kişilerin bireysel anıları dışında kolektif hafızada da yer etmiş yapılardır. Kolektif hafızadaki yeri dolayısıyla bu yapılar ve çevreleri varlığını koruduğu müddetçe kuşaklar boyunca bölgenin tarihini, etkileşimlerini ve kültürünü aktarmaya ve geliştirmeye katkı sağlayacak belge niteliğinde kentsel değerlerdir.

Bu çalışmanın amacı, Adapazarı Tren Garı'nın kültürel miras olarak nitelendirilerek bütüncül koruması amacıyla koruma yöntemlerini araştırmaktır. İstanbul-Bağdat

demir yolu hattı üzerinde yer alan 1899'da inşası tamamlanan gar binası Birinci Dünya Savaşı'na tanıklık etmiştir. Adapazarı Tren Garı 1943 ve 1947 tarihlerinde gerçekleşen depremler dolayısıyla hasar almış ve 1967 yılında yaşanan depremle kullanılamaz duruma gelmiştir. Ancak 1982 yılında, 1899 yılında inşa edildiği konumda yeniden inşa edilerek işletime açılmıştır. Tarihe, kültüre ve kent hafızasına olan etkileri, yeniden inşa edildiği dönemin yapısını gelecek jenerasyonlara aktarabilecek bir yapı niteliğinde olması ve inşa edildiği çevreyle bütünlüğünün 1982'den yüzyıl öncesine dayanması ile birlikte çevreye katkısı devam etmekte olan taşınmaz niteliği olması dolayısıyla (URL-2, 2012) Adapazarı Tren Garı yeniden inşa edilen bir yapı olmasına rağmen Cumhuriyet Dönemi mimari mirası olarak, kent hafızasında 100 yıldan daha uzun süredir etkileşimde bulunması sebebiyle bütüncül olarak korunmalıdır. (Karakul, 2019)'a göre bütüncül yaklaşım kuramsal olarak anlama, belgeleme, çözümleme, yorumlama, karar üretme, tasarım aşamalarına sahiptir. Titiz bir süreç ve düzen gerektirir. Tarihi çevre ve yapıların koruma süreci, mekanların sahip olduğu özgün ilişkileri belirlemek üzere yapılan araştırmaların koruma kurallarına aktarılmasıyla gerçekleşir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Tezin ana odağı olan Adapazarı Tren Garı'nın incelenmesine geçilmeden önce, Adapazarı Tren Garı ve çevresinin Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi'ne tanıklık etmesi sebebiyle bu dönemler ulaştırma politikaları ve demir yolu mimarileri açısından incelenecektir. Osmanlı Dönemi içerisinde, Osmanlı İmparatorluğu sınırlarında yer alan demir yollarının gelişimi ve mimarisine yer verilecektir. Cumhuriyet Dönemi'nde ise Anadolu topraklarında Osmanlı Devleti'nden geriye kalan demir yolları başta olmak üzere demir yollarına ve dönüşümlerine değinilecektir. Bu çalışmanın konusu İstanbul-Bağdat demir yolu hattının içerisinde yer alan Adapazarı Tren Garı olsa da ulaştırma politikasının parçası olan diğer demir yolu ağları da incelenecektir.

Çalışma kapsamında, Adapazarı Garı çevresinin tarihi dönüşümü ile gar yapısının ilişkisi kronolojik olarak ele alınacaktır. Günümüzde varlığını sürdüren yapının bu

tarihsel dönüşüm içerisindeki durumuna değinilecektir. Ulaşılan verilerden elde edilen bilgilerin işlenmesiyle de Adapazarı Tren Garı'nın bütüncül korumasını neden, hangi koruma ilkelerini temel alarak korumamız gerektiği konuları incelenecektir. Sakarya şehri ve Adapazarı Tren Garı ilişkileri hakkında belgelere ulaşılıp kültürel önemi[2], mimari durumu, çevreyle olan ilişkisi üzerine çıkarımlarda bulunulacaktır.

Kültürel mirasın korunması açısından işlenecek olan konu içerisinde, koruma değerleri, tren garının günümüzdeki kültürel miras değeri, Adapazarı Tren Garı'nın bir ulaşım yapısı olarak mimari niteliği, yerel halkın yapı üzerindeki aidiyet hissinin kuvvetlendirilmesi konularına yer verilecektir. Adapazarı Tren Garı ve çevresinin geçmişten günümüze geçirdiği değişiklikler kayıt altına alınıp belgelenecektir. Yerel olan mimari öge için özgün tasarımının 1982 yılında inşa edilen bir yapı olması nedeniyle kültürel miras olup olamayacağı, yerel bölgeyle olan bağlantısı, inşa edildiği dönemin tasarım ve mimari anlayışını yansıtıp yansıtmadığı, çağdaş mimari ve kentsel yapı içerisindeki yeri, inşa edildiği dönemden günümüze kadar olan tarihsel süreç içerisinde barındırdığı değerler ve geçirdiği yapısal değişimler açısından incelenecektir.

1.3. Yöntem

Çalışmanın, literatür taraması kapsamında demir yolları tarihi, demir yolundaki gar yapısının mimarisi ve Adapazarı Tren Garı hakkında akademik tezler, ulusal/uluslararası makale ve kitaplar, yerel kaynak ve gazeteler, yerel yönetimin arşivlerinde araştırmalar yapılmıştır. Konuyla ilgili mimarlık, şehir planlama, tarih, restorasyon, sosyoloji ve sanat tarihi alanlarındaki yazılı kaynaklara yer verilmiştir. Bununla birlikte yapıya ait belgeleri derleme çalışmaları kapsamında, tren gar binası fotoğraf ve mimari şemalarla belgelenmiş, yerel yönetim arşivinde yer alan Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi fotoğraflarına ulaşılmış, yapının rölöve ve plan çalışmalarından faydalanılmış ve günümüzde geçirdiği değişiklikler ortaya

[2] Kültürel Önem: Geçmişteki, bugünkü ve gelecek nesiller için estetik, tarihi, bilimsel, sosyal ve ruhsal değerler demektir. Kültürel önem, mekânın kendisinde, örüntüde, ortamda, kullanımında, bağlantılarda, anlamlarda, kayıtlarda ve ilgili yerlerle nesnelerde varlık bulmaktadır. Mekanlar, farklı bireyler ve gruplar için çok çeşitli değerlere sahip olabilir (ICOMOS, 1981-2013).

konmuştur. Elde edilen bulgularla istasyon binası için yapısal ve mimari değerlendirmeler yapılmıştır.

BÖLÜM 2. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAN TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NE DEMİRYOLLARININ VE GAR BİNALARININ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

"Demir yolları bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir."

Mustafa Kemal Atatürk

19. yüzyılda bilim ve teknoloji dallarında yaşanan keşifler ulaşım konusunda bir devrim[3] yaratmıştır. Ulaşım ağlarında yaşanan bu gelişmeler sonucu ekonomik olarak güçlü ve teknolojiyi kullanabilen ülkeler 19. yüzyılda kısa sayılabilecek bir süreç içerisinde güçlenmişlerdir. Güçlenen ülkeler, bu ivmeli kalkınma sayesinde teknolojik ve ekonomik olarak yeterli güce sahip olmayan diğer ülkeler üzerinde yaptırımlar yapmaya başlamıştır (Yavuz, 1993). Yüzyıllarca önemli ticari yolları sınırları içerisinde bulunduran Osmanlı İmparatorluğu ise askeri yenilgilerinden ve iç işlerindeki karışıklıklarından zayıfladığı bu dönemde, kalkınan ve güçlenen Avrupa devletlerinin yaptırımları için hedef olmuştur. Sömürge yarışına giren İngiltere, Fransa gibi devletler kendi ticari amaçları uğruna Osmanlı topraklarını açık pazar durumuna getirmek amacıyla Osmanlı Devleti'ne demir yolu hatları inşası konusunda Osmanlı Devleti ile iş birliği yapmışlardır. Osmanlı Devleti dönemi ve sınırları içerisinde inşa edilmeye başlayan demir yolları 1800'lü yıllarda inşa edildiği toprakların iktisadi olarak yetkinleşmesi için bir araç olarak görülmüştür. Osmanlı Devleti ekonomik çözüm olarak gördüğü demir yolu ulaşımını kendi ekonomik ve teknolojik imkanlarıyla inşa etme imkanına sahip olmadığı için ise İngiltere, Fransa, Almanya ile anlaşmalar yapmıştır (Tamçelik, 2000). Bu anlaşmalar sonucu öncelikle Anadolu topraklarında günümüzde var olan büyükşehirlerin oluşumu ivmelenmiştir.

[3] Devrim: Belli bir alanda hızlı, köklü ve nitelikli değişiklik. (Türk Dil Kurumu, 2020)

20. yüzyılın başlarında Anadolu toprakları birden çok devletin işgali ve denetimi altında olmuştur. Osmanlı Devleti'nin çöküş yaşadığı dönemde elinde bulundurduğu Anadolu toprakları içerisinde demir yolu ulaşımı Avrupalı devletlerin kontrolü altında işletilmiştir (Tamçelik, 2000). Yeni demir yollarının inşası için Osmanlı Devleti bu devletlere birçok imtiyaz tanımıştır. Anadolu topraklarının yerlisi olan birçok milliyete mensup olan halk ise ulus bilincini kazanmaya başlamıştır. Anadolu'da yaşanan ulus bilinci ve Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde yapılan ulus mücadelesi ve yeni bir devlet üzerine olan çalışmalar sonucu Türkiye Cumhuriyeti kurulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile Avrupalı devletlerin sahip olduğu demir yolları millileştirme yoluyla zamanla satın alınmıştır (Tekeli & İlkin, 2000a). Anadolu topraklarında hali hazırda var olan demir yollarının millileştirilmesiyle başlayan demir yolu ulaştırma politikası sonrasında Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde demir yolu ağlarının kurulmasının devam etmesi, günümüze kadar devam eden Türk demir yolları tarihini oluşturmuştur.

2.1. Osmanlı Dönemi Demir Yolu Gelişimi

Osmanlı İmparatorluğu, kuruluş döneminde İstanbul'u fethedip Doğu Roma İmparatorluğu'nu yıkması ile Orta Doğu'da baskın güce sahip olan devlet statüsüne gelmiştir (İnalcık, 2003). Osmanlı Devleti'nin bu dönemde dünya üzerinde en hayati iki ticaret yolu olan İpek ve Baharat yollarını elinde tutması devletin ticari gücünü diğer ülkelere avantaj olarak kullanmasını sağlamıştır. Osmanlı kontrolünde bulunan bu ticaret yollarını kullanmak için diğer devletler vergi vermek zorunda olmuştur. Doğuda bulunan zenginliklere vergi vermeden ulaşmak isteyen ülkeler ticaret yollarını ele geçiremeyince deniz yollarıyla coğrafi keşiflere çıkmışlardır. Coğrafi keşifler ile değişik kültürlerin ve kaynakların tanınması sömürge hareketlerinin başlangıç noktasını oluşturmuştur. Sömürgecilik hareketleriyle özellikle batılı ülkeler zenginleşmeye başlamıştır (Ünver, 2020).

Coğrafi keşiflerle Osmanlı İmparatorluğu büyük bir ticari kayba uğramış, ülkelerden aldığı vergi gelirleri düşmüştür. Kara yolu ulaşımında köprü görevi gören Osmanlı

Devleti sınırları coğrafi önemini ticari açıdan kaybetmiş ve aynı zamanda limanlarında yapılan ticaret faaliyetleri de azalmıştır. Azalan ticari faaliyetler sonucu Osmanlı İmparatorluğu yoksullaşmaya başlamıştır.

Coğrafi keşifler sonucunda yaşanan Reform ve Rönesans Dönemleri dünya çapında özgür düşünce ortamını oluşturmuştur. Özgür düşünce ortamı ile bilim alanında birçok gelişme yaşanmıştır. Teknoloji açısından kalkınan ülkeler sömürgelerine ulaşmak için yeni yollar aramışlardır. Sonuçta hammadde ihtiyacını karşılayamayan İspanya, İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ülkeler hammadde zengini ancak teknolojik ve iktisadi açıdan yetkinliği sağlayamamış olan ülkeler üzerinde sömürgecilik yapmak için demir yolları inşa etmişlerdir.

Sanayi Reformu döneminde demir yolu kullanımının artması, dünya çapında ticaret, ulaşım, güç farklılıklarının oluşmasına neden olmuştur. Demir yolunun sağladığı ulaşım hızının dönemin kara yolu ulaşımına kıyasla daha hızlı oluşu ve taşımacılık alanında kara yollarına kıyasla yük oranı üzerinde meydana gelen ticari gelişmeler demir yolu ulaşımının önemi arttırmıştır. Sanayi devri döneminde at arabalarıyla sağlanan kara yolu ulaşımından teknolojik ve ticari olarak üstün olan demir yolları bu nedenlerle tercih edilmeye başlanmıştır. Avrupa ülkeleri imalatlarını hesaplı ve hızlı bir şekilde ulaştırmak için demir yolu kullanmıştır (Tekeli & İlkin, 2000b).

1830 yılında İngiltere'de faaliyete geçen ilk demir yolu sonrasında demir yollarının diğer dünya ülkeleri tarafından da inşa edilmeye başlandığı görülmektedir. 1830 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde, 1832 yılında Fransa'da, 1835 yılında Almanya ve Belçika'da ülkelerin ilk demir yolları inşa edilmiştir (Tamçelik, 2000).

Osmanlı Devleti Avrupa'da sanayi reformu yaşanırken hem siyasi hem ekonomik olarak geri kalmış durumdadır (Tamçelik, 2000). Dönemin teknolojisine yetişemeyen, maddi ve siyasi olarak zorluklar içerisinde olan Devlet, sanayi reformunu başlatamamış ve demir yollarını kuramamıştır. Demir yollarının öncelikli ulaşım olarak yaygınlaşması Osmanlı Devleti tarafından ulaşım sorununun çözümü olarak görülmüştür. Ayaklanmaların sık görüldüğü devlet sınırları içerisinde demir yolları

askeri taşımacılık için kullanılmak istenirken aynı zamanda demir yolunun olduğu bölgeler arası kaynak ve yük taşımacılığı da yapılmak isteniyordu. Bu nedenle de Osmanlı Devleti'ne demir yollarının gelişi, dönemin gelişmiş ülkelerinin yönettiği şirketler aracılığı ile ya da aynı ülkelere ait bankaların verdiği kredilerle inşa edilmiştir (Tamçelik, 2000). Osmanlı Devleti uzun vadede bakıldığında demir yollarının yapımını ticari kaynak yaratacak ve devleti mali açıdan güçlendirecek bir yol olarak görüyordu (Öztürk, 2009). Ayrıca Osmanlı'nın ulaştırma politikası yıllar boyunca askeri ihtiyaçları karşılayacak şekilde düşünülmüşse de sonrasında Devletin güçsüzleşmesi ve yolların bakım görmemesi kaynaklı sekteye uğramıştır (Yıldırım, 2002).

Osmanlı İmparatorluğu'ndan otorite olarak üstün duruma gelen Avrupa ülkeleri ile kurulan dış ilişkiler ve yapılan reformlar ulaştırma politikasını belirlemiştir. Osmanlı Devleti sınırları içerisinde kurulan, içerisinde İstanbul-Bağdat demir yolu hattının da bulunduğu demir yolu hatları ve Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar olan süreçte izlenen ulaştırma politikalarından bir sonraki bölümde söz edilecektir.

2.1.1. Osmanlı dönemi demir yolu ulaştırma politikası

Avrupa'da Sanayi Reformu yaşandığı dönemde Osmanlı Devleti içerisinde Tanzimat Dönemi yaşanmaktaydı. Dönemin padişahı Sultan Abdülmecit devletin bekası için demir yolu ulaşımının kullanılmasının önemli olduğuna inanıyordu (Tamçelik, 2000). İmparatorluk sınırları içerisinde gerçekleşen askeri ve siyasi olayların demir yolları sayesinde daha kolay kontrol edileceği düşünülüyordu. Demir yollarının hızı, yük ve yolcu taşıma kapasitesi dönemin kara yolu ulaşımında kullanılan araçlara kıyasla daha gelişmiş olduğu ve bu dönemde henüz motorlu taşıtlar kullanılmadığı için tercih edilen ulaşım yolu demir yolu olmuştur (Tekeli & İlkin, 2000b). Bunun sonucunda 19. yüzyılda Osmanlı Devleti sınırları içerisine demir yolu inşası için çalışmalar başlamıştır.

Batı Avrupa ülkelerine kıyasla dönemin teknolojisinde geri düşen Osmanlı Devleti ekonomik zorluklarına ve merkezi otorite problemine çözüm bulabilmek için ulaşım

sistemi konusuna yoğunlaşmıştır. Demir yolu inşası maliyeti yüksek bir iş olmasının yanı sıra yapım ve işletim aşamasında çalışacak eğitimli teknik elemanları da gerektiriyordu. Teknik elemanların eğitilmesi için çalışmalar yapılsa da demir yolu yapımında verilen imtiyazlar sebebi ile Osmanlı Devleti'ne bağlı teknik elemanları inşa işlerine görevlendirilmemiştir (Toydemir, 1953). Dönem içerisinde kaybedilen savaşların yaptırımlarını yüklenen Osmanlı Devleti demir yolu inşa edecek mali imkanlara da sahip değildi. Ekonomik sorunların ivmelenerek arttığı dönemde ulaşım sistemine duyulan gereklilik paralel şekilde artıyordu. Bu nedenle de Osmanlı Devleti yabancı şirketlerden teklif almayı kabul etmiştir (Tamçelik, 2000). Böylece Osmanlı Devleti demir yolunun öncelikli ulaştırma politikası olarak belirlendiği bir döneme girmiştir. Demir yollarının bu süreçteki özellikleri ve devletin bu dönemdeki ulaştırma politikaları incelenecektir.

Araştırmada Osmanlı Devleti içerisinde inşa edilen demir yollarından İstanbul-Bağdat hattı üzerinde planlanan Adapazarı Tren Garı inceleme konusudur. Bu bağlamda Osmanlı Devleti sınırlarında inşa edilmiş Adapazarı Tren Garı'nın ulaştırma politikası içerisindeki yerini, yapının tarihsel gelişimini ve mimari yapısını incelemek gerekmektedir. İstanbul-Bağdat hattı öncesinde ve sonrasında Avrupalı devletlere ait şirketlerin Osmanlı Devleti sınırları içerisinde inşa ettiği demir yolları hakkında da bilgilere yer verilecektir. Kaynaklardan elde edilen bilgilerin sonucunda kronolojik olarak demir yolları ve özellikleri aktarılacaktır.

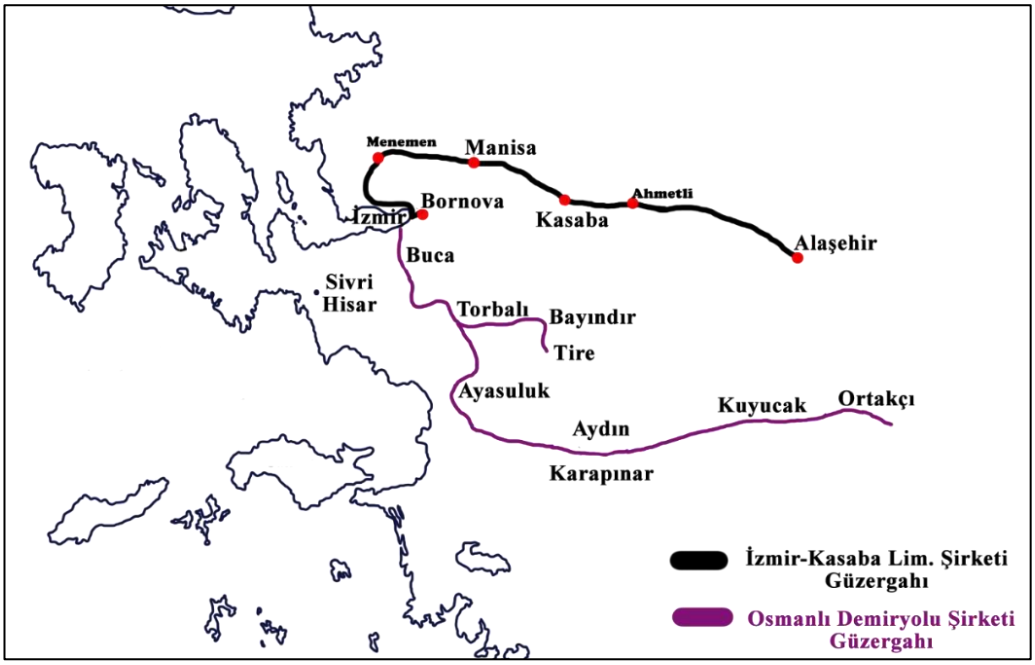
Osmanlı Devleti'nin 1851 yılında 211 km'lik İskenderiye-Kahire hattına izin vermesiyle Osmanlı sınırları içerindeki ilk demir yolunun inşası beş yıl içinde tamamlanmış ve 1856 yılında kullanılmaya başlanmıştır (Sarı, 2011). İlk yapılan hattın İskenderiye-Kahire hattı olmasında 19. yüzyılın ilk yarısında devlet sınırları içerisinde ticaret yapabilen ülkeler, elde ettikleri ayrıcalıklardan daha iyi yararlanabilmek için devlet içerisinde ulaşımın gelişmesine ihtiyaç duyması etkili olmuştur. İngilizlerin Hindistan'ın kaynaklarından faydalanma düşüncesinde güzergâh Osmanlı topraklarından geçiyordu. Akdeniz'den Kızıldeniz'e ve Hindistan'a planlanan demir yolu için İngiltere, Osmanlı Devleti üzerinde ayrıcalık vermesi için siyasi baskı oluşturmuştu. İngiltere, Osmanlı Devleti'ni yaptıkları anlaşmalarla baskı altına almıştı

(Engin, 1992). Bunların sonucunda İngilizlere ait özel şirketler tarafından yapılan demir yolları devlet içerisinde inşa edilen ilk demir yolları olmuştur.

İngilizlerle ulaşım anlaşmalarının imzalandığı devirde 1856 yılında yayımlanan Islahat Fermanı'nda yer alan yeniliklerden biri ulaşım konusudur (Akyıldız, 2011). Devletin içerisinde bulunduğu ekonomik zorlukların düzeltilmesi için Avrupa'nın yol göstereceği, kaynakların değerlendirilmesi ve ulaşımı kolaylaştırmak için yolların açılacağı belirtilmiştir. Ulaşımı kolaylaştıracak yol, demir yolu olarak belirlenmiştir. Islahat Fermanı'yla da İngiltere öncü olmak üzere yabancı ülkelerin Osmanlı sınırları içerisinde yaptırımları artmıştır.

İskenderiye-Kahire hattından sonra Rumeli'de Köstence-Çernavoda (Şekil 2.1.) demir yolları, Anadolu'da İzmir-Aydın demir yolu (Şekil 2.2.), İngilizler tarafından yapılmıştır. Tanzimat'tan sonra İngilizlere verilen ayrıcalıklara bir yenisi eklenerek 99 yıllık bir ayrıcalıkla Köstence ile Çernavoda arasına demir yolu inşası yapılmıştır. 1857 yılında inşasına başlanan 1860 yılında işletime açılan 64.675 km uzunluğa sahip olan demir yolu hattı Rumeli bölgesine yapılan ilk demir yolu olmuştur (Kösebay Erkan, 2007). Anadolu'nun ilk demir yolu olan İzmir-Aydın demir yolunun ayrıcalığı ise İskenderiye-Kahire hattının kullanıma açıldığı 1856 yılında verilmiştir. Ege'nin kaynak zenginliklerinden faydalanmak isteyen İngilizler, Osmanlı Devleti'nin en önemli ticaret merkezlerinden olan İzmir'den iktisatlı ve hızlı şekilde faydalanmak için buraya demir yolu yapılmasını istemişlerdir. İngiltere'nin kurduğu İzmir-Aydın demir yolu Şirketine (Ottoman Railway Company) verilen ayrıcalıklar sonrasında demir yolu hattı 1860 yılında Torbalı'da, 1866'da Aydın'da tamamlandı (Tekeli, 1992). 1880'den sonra verilen ayrıcalıklarla İzmir-Aydın demir yoluna ek güzergahlar eklenmiştir (Kurmuş, 1974). Bu demir yolu hattı ile İstanbul-Bağdat hattı arasındaki en büyük fark İzmir-Aydın güzergahı inşasında bu bölgenin zengin kaynaklarına ulaşmayı hedefleyen İngiltere, sömürü amaçlı güzergâh planlanması oluşturmuştur. Bu sebeple güzergahlar arasında bir düzen görülmez.

Şekil 2.1. Köstence-Çernavoda demir yolu güzergahı. (Engin, 1992)'den yararlanılarak oluşturulmuştur.



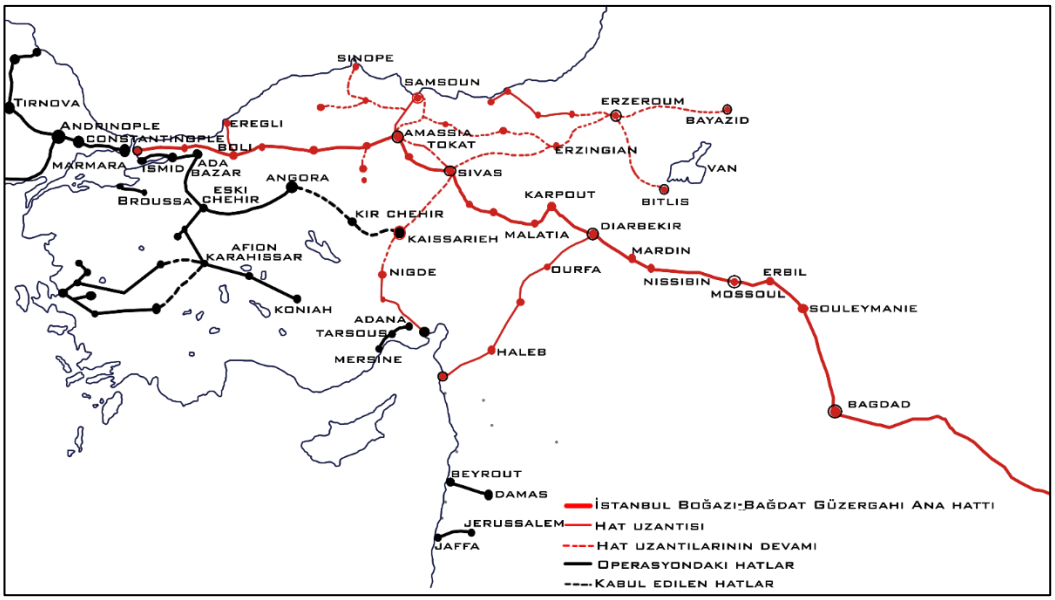
Şekil 2.2. İzmir-Aydın demir yolu haritası (T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri Başkanlığı, 2019)'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.

İzmir-Aydın demir yolunun inşası sonrası Osmanlı Devleti'nin demir yolu ulaşımına verdiği değer artmış ve 1865'te Nafia (Bayındırlık) Nezareti kurulmuştur. Nafia

Nezareti'nin raporunda işlerin zamanında yerine getirilmesini sağlayacakları ve imar faaliyetlerinin finans kaynaklarına bağlı olması sebebiyle Nafia hazinesinden karşılanacağı belirtilmiştir (Tekdemir, 2011).

Rumeli Bölgesinde inşa edilen demir yollarının yapılma sebebi İskenderiye-Kahire, Köstence-Çernavoda, Rusçuk-Varna, İzmir-Aydın hatlarından farklı olarak hammadde ve yük taşımacılığı, ulaşım gibi ticari kaygılardan ziyade merkezi yönetimi güçlendirmek ve askeri ihtiyaçlar olduğunda hızlıca isyanları bastırmak için inşa edilmesiydi (Kütükoğlu, 1994). 17 Nisan 1869 yılında Rumeli demir yolu için Baron Hirsch'e verilen ayrıcalık ile İstanbul'dan başlayan hattın Edirne'den Selanik'e, Selanik üzerinden de Sava'ya ulaşması planlanmıştır (Engin, 1992).

Rumeli demir yollarının yapımında ayrıcalıklarını kötüye kullanan Baron Hirsch'ten sonra Osmanlı Devleti kendi imkanlarıyla Bağdat-İstanbul demir yolunu inşa etmek istemiştir. İstanbul-Bağdat demir yolu hattını devletin imkanlarıyla yapmak istemesinin bir diğer sebebi ise dönemin Bağdat valisi Mithat Paşa tarafından sunulan rapor olarak görülmektedir. İstanbul-Bağdat hattının Anadolu'da bütünüyle İngilizler tarafından işletilen ve kontrol edilen İzmir-Aydın hattı gibi olduğunda İngilizlerin ulaşacağı gücün siyasi etkileri üzerinde durulmuş ve devletin kendi imkanlarıyla inşa edilmesi gerekliliği belirtilmiştir. 1872 yılında şark demir yolları çalışmasındaki uygulamalarıyla tanınan Avusturyalı mühendis Wilhelm Von Pressel tarafından İstanbul-Bağdat demir yolu hattı ile diğer demir yolları hatlarını gösterir harita çizilmiştir (Şekil 2.3.). Nafia Nezareti'nin 1880 yılında Bağdat demir yolu için güzergâh tespiti Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa kontrolünde yapılmıştır (Beydilli, 1991). Nafia Nezareti ve Pressel'in çalışmaları neticesinde projenin birinci parçası olan İstanbul-İzmit hattı kısa sürede inşa edilmiştir. Ancak devamı için gerekli sermayeye sahip olmayan devlet çalışmaları 1888 yılına kadar durdurmuştur (Beydilli, 1991). Devlet hattın inşasının devamı için yabancı ülkelerden alınacak olan sermayeye ihtiyaç duymuştur.



Şekil 2.3. Pressel tarafından çizilen İstanbul Bağdat demir yolu hattı (T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri Başkanlığı, 2019)'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.

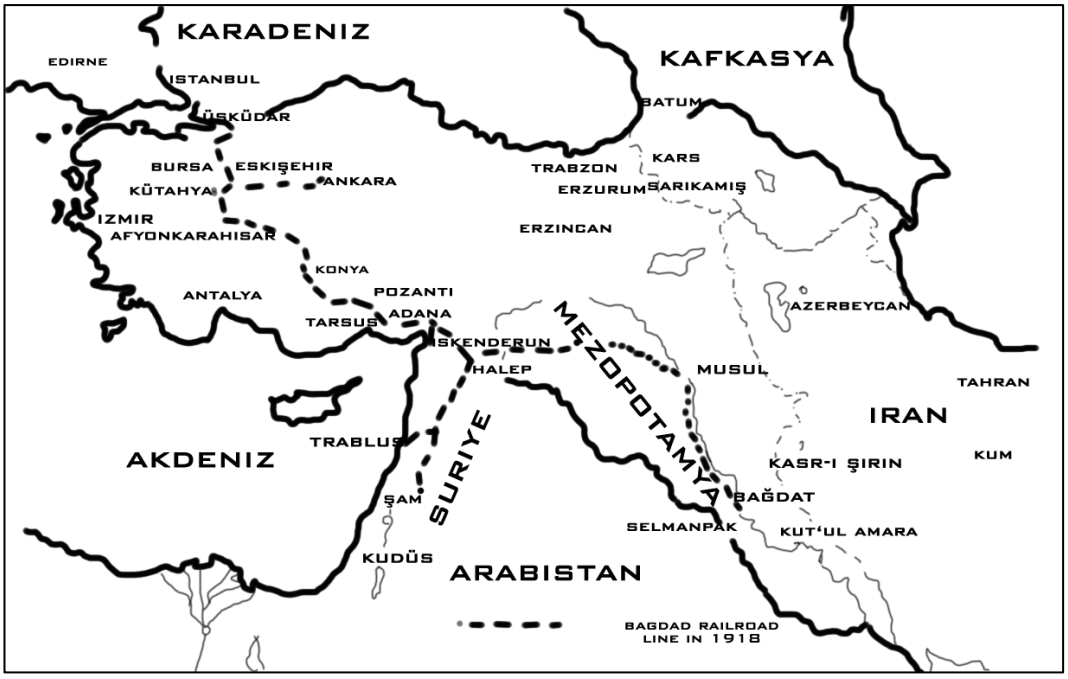
Osmanlı Devleti demir yolu ulaşımı için yabancı ülkelerle yaptığı anlaşmalar sonucu bu devletlere karşı birçok ayrıcalık vermiş ve bu ülkelere borçlanmıştır. Avrupalı demir yolu sermayedarları da borçların ödenmemesi sebebiyle Osmanlı Devleti'ne olan yatırımlarını durdurmuşlardır. Ulaşımın gelişmesi için geliştirilen planlardan kar elde edemeyen devlet borçlarını ödeyecek ekonomiye kavuşamadığı için 1881 yılında Düyun-u Umumiye idaresi oluşturulmuştur. Düyun-u Umumiye'nin varlığıyla beraber Avrupa borçlarını alabileceği düşüncesiyle yeniden Osmanlı hükümetinin demir yollarına yatırım yapmış ve yeni demir yolu projelerinin hazırlanmasına başlamıştır (Beydilli, 1991). Osmanlı Devleti'nin gelirlerini haczeden yabancı ülkelerin Düyun-u Umumiye üzerinden transfer ettiği para, devletin sahip olduğu paranın %24,3'ü olmuştur (URL-3, 2016).

Baron Hirsch'in ayrıcalıkları suistimali nedeniyle Osmanlı Devleti anlaşmalarda zararlı konuma düşmüştür. Baron Hirsch'in Osmanlı Hükümetini ticari sorunlar içerisine sokması Osmanlı'yı daha önce çalıştığı İngiltere ve Fransa'dan uzaklaştırarak Almanya ile yakınlaşmasını sağlamıştır.

1888 yılında Haydarpaşa-Ankara arasında demir yolu inşası ve işletimi için Osmanlı devleti ile başta amacı silah ticareti yapmak olan ve ticari ilişkileri bulunan Alfred von Kaulla ile anlaşılmıştır. Bu şekilde 1889 yılında çoğunlukla Almanlardan oluşan ancak Fransız yöneticilere sahip olan Anadolu Demir Yolları Şirketi (Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie) adıyla açıldı. Böylece yapımına Osmanlı Devleti'nin ekonomik imkanlarının yeterli olmaması sebebiyle ara verilen demir yolu inşasına devam edildi (Beydilli, 1991). 99 yıllığına verilen ayrıcalıklar, Bağdat demir yolunun inşası amacı ile verilen ayrıcalıkların kesişebilmesi için 114 yıla çıkarılmıştır. Sakarya iline demir yolu ulaşımı ilk olarak Tablo 2.1.'de görüleceği üzere 1 Eylül 1890 yılında Anadolu Demir Yolu Şirketi aracılığıyla Arifiye bölgesine gelmiştir. Arifiye ile İzmit arasında kurulan hat 48,9 km uzunluğuna sahiptir. Sonrasında aldığı ayrıcalıkları değerlendiren Anadolu Demir Yolu Şirketi, Alman imparatorunun İstanbul'u ziyaretinin ardından 1899 yılında Arifiye-Adapazarı şube hattının yapım iznini almıştır. Tablo 2.1.'de görebileceğimiz gibi 1 Kasım 1899'da Arifiye'den geçen hat kent merkezine kadar 3,2 km uzatılmış ve günümüzde olan bölgeye ulaşmıştır. Sonrasında ise Arifiye'den Bolu'ya hat uzatılarak Bolu'ya demir yolu getirilmiş, buradan Bolu hattı Ankara'ya bağlanmak istenmiştir. Anadolu Demir Yolu Şirketinin ana hattı Eskişehir'den Konya'ya inşa edilecek bir hat için ayrıcalık verildiği zaman oluşmuştur. Bu hat Bağdat demir yolu hattı için başlangıç noktası kabul edilmiştir (Şekil 2.4.).

Tablo 2.1. Anadolu demir yolu üzerindeki istasyonlar ve açılış kronolojisi. Tablo hazırlanırken (Hülagü, 2011)'den yararlanılmıştır.

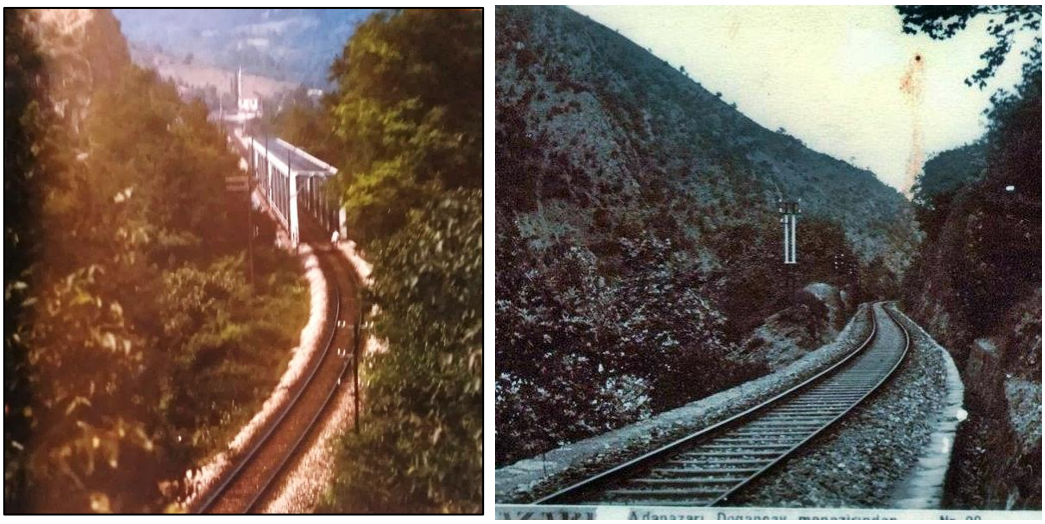
HAT		Orijinal Şirket	Açılış Yılı	Açılış Tarihi	Km
Haydarpaşa	Feneryolu	Osmanlı Devleti	1872		3,7
Feneryolu	Fenerbahçe	Osmanlı Devleti	1872		1,4
Feneryolu	Pendik	Osmanlı Devleti	1872	22 Eylül	21,1
Pendik	Gebze	Osmanlı Devleti	1873	1 Ocak	19,2
Gebze	İzmit	Osmanlı Devleti	1973	Ağustos	46,9
İzmit	Arifiye	Anadolu Demiryolu Şti.	1890	1 Eylül	48,9
Arifiye	Ankara	Anadolu Demiryolu Şti.	1892	31 Aralık	436,7
Eskişehir	Alayunt	Anadolu Demiryolu Şti.	1894	31 Aralık	66,9
Alayunt	Afyon	Anadolu Demiryolu Şti.	1895	4 Ağustos	94
Afyon	Konya	Anadolu Demiryolu Şti.	1896	29 Temmuz	272,5
Arifiye	Adapazarı	Anadolu Demiryolu Şti.	1899	1 Kasım	3,2



Şekil 2.4. 1918 yılında Bağdat demir yolu güzergahı durumu (Araz, 1995)'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.

Bağdat demir yolu için 1899'da bazı ayrıcalıklar verilmiş sonrasında ise 1902'de nihai ayrıcalıklar verilerek 1903'te Konya-Ereğli hattının inşası için anlaşılmıştır. Anadolu Demir Yolu Şirketi ile görüşmelerin yapıldığı bu dönemde Osmanlı Devleti, İngilizleri ikinci seçenek olarak görüyordu. Çünkü İngilizlerin işletmeciliğini yaptığı demir yollarında istihdam edilmiş olan personellerin hatlara ait bilgileri Balkan savaşları sırasında paylaşmaları demir yollarının etkin kullanımını engellemiştir (Özdemir N. , 2012). Osmanlı Devleti, İngilizler yerine Alman ve Fransızlarla ortaklık kurma taraftarıydı. Osmanlı devlet yöneticileri Almanya'nın Osmanlı toprakları üzerinde hakimiyet planı olmadığı düşüncesiyle ortaklık kuruyordu. 1903'te imzalanan antlaşma ile Bağdat Demir Yolu Şirketi (Société İmperial Ottomane du Chemin de fer de Bagdad) kurulmuştur (Beydilli, 1991). Bağdat hattının inşasını Osmanlı ekonomik kaygılarının yanı sıra askeri kaygılarıyla ilgili de bir hamle olarak görüyordu. Askerî açıdan savaşta dezavantajlı duruma düşmek istemeyen Osmanlı Devleti bu nedenle Bağdat hattı güzergahını Resim 2.1.'de örneğini görebileceğimiz Arifiye-Ankara güzergahı arasında yer alan Geyve boğazında olduğu gibi dağlar arasında yer alan dar alanlardan geçirmek istemiştir. Bağdat hattının askeri yönü şirketin dönemin askeri gücü olan Osmanlı Harbiye Nezareti ile kararlar almasından da anlaşılabilir. Harbiye

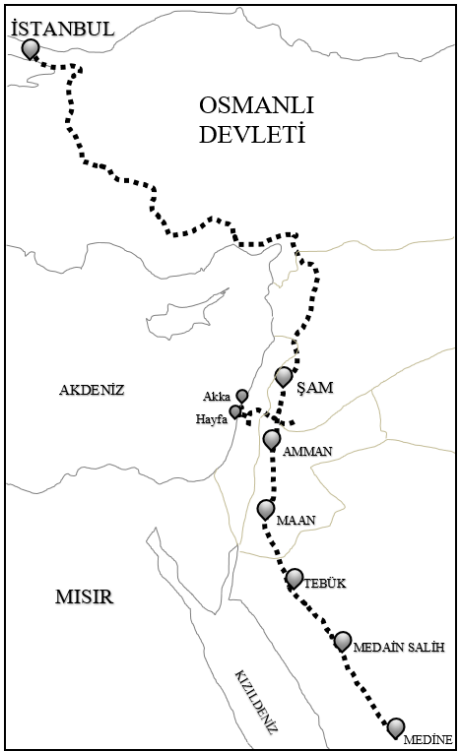
Nezareti'nin uygun gördüğü noktalara istasyonlar kurulup, olası savaş durumunda demir yolu askeri öncelikle kullanılacaktı (Beydilli, 1991). Kurtuluş Savaşı döneminde bu hatlar öngörüldüğü üzere askeri amaçlı da kullanılmıştır.



(a) (b)

Resim 2.1. Kurtuluş Savaşında kullanılan Geyve boğazının görüntüsü a) *(Gürsel, 1993)* b) (URL-4, 2013)

1900-1908 yılları arasında ise Şam ile Medine arasında güzergaha sahip olan Hicaz demir yolu hattı (Şekil 2.5.) Osmanlı Devleti'nin son projesidir. Sultan II. Abdülhamid tarafından yaptırılan demir yolunun yapımında ticari ve askeri amaçların dışında dini amaç da bulunmaktaydı. Hacca gidiş süresini ve masraflarını azaltmak ana hedef iken bunun yanında bu güzergâh üzerinde ticareti canlandırmak hedefleniyordu. Bunun dışında İstanbul-Bağdat demir yolu hattında da olduğu gibi Osmanlı Devleti'nin askeri ihtiyacını da karşılayan hat asker sevkiyatını daha hızlı gerçekleştirmek ve Bağdat hattından farklı olarak kutsal mekanlara ulaşım kolaylığı ve yol güvenliğini sağlaması için kullanılmıştır (Gülsoy & Ochsenwald, 1998).



Şekil 2.5. Hicaz demir yolu güzergahı. (URL-5, 2019)'da paylaşılan görselden yararlanılmıştır.

Demir yolları için Osmanlı Devleti'nin teknik personeli ilk defa Hicaz demir yolu için kullanılabilmiştir. Demir yollarının Osmanlı sınırlarına inşa edildiği zamandan beri yetiştirilmek istenen demir yolu birliği daha önce söz edildiği gibi verilen kapitülasyonlar sebebiyle inşa ve işletme görevlerinde yer alamamıştı. Osmanlı Devleti Hicaz demir yolunun inşasının dini sebeplerinden kaynaklı olarak yabancı şirketlere imtiyaz verilmemesine karar kılmış ve kendi teknik personelini inşa ve işletme içerisinde kullanmak için eğitmek istemiştir (Özdemir M. , 2001). Bu dönemdeki demir yolu birliği mühendis mekteplerinde eğitim görmüşlerdir. 1915 yılında ise ilk demir yolu mektebi İzmir'de açılmıştır. 1 Haziran 1923 yılında açılan Anadolu-Bağdat Demir Yolları Müdüriyet-i Umumiyesi ile demir yollarının millileştirilmesi için ilk adımlar atılmıştır.

Sonuç olarak Osmanlı Devleti'nde demir yolu hatlarının inşa edilme süreçleri iki ayrı dala ayrılabilir; ilk olarak Osmanlı hükümetinde yabancı ülkelerin siyasi amacı ve ticari beklentileriyle yapılan projeler görülür. Özellikle İngilizler tarafından yapılan bu demir yollarının zengin kaynakların olduğu noktalara inşa edildiği görülür. Bu

projelere örnek olarak İzmir-Aydın ve İzmir kasabalarına uzanan demir yolu hatları örnek verilebilir. Bu demir yolu hatlarına bakıldığında hat güzergahların ulaşım açısından işlevsel olarak planlanmadığı ve yerel bölgelerin kaynak zenginliklerine ulaşabilme hedefiyle hareket edildiği görülür. Sadece yüklenici görevi gören ülkenin dönemin önemli liman şehri olan İzmir'e sömürü amacıyla yaklaşması sebebiyle inşa yerlerinin seçildiği demir yolu hatlarıdır.

İkinci olarak Osmanlı hükümeti tarafından desteklenen ekonomik getirilerinin yanında stratejik olarak önem arz eden projeler görülür. Özellikle Almanya ile iş birliğiyle yapılan demir yollarına Hicaz ve Bağdat demir yolu örnek verilebilir. Özellikle Bağdat demir yolu askeri kaygılara göre şekillenmiştir. İnşası sırasında askeri gereklilikleri sağlaması konusunda üzerinde durulurken, bunun dışında yük taşıma ve ticaret işlevini devam ettirme gibi ekonomik gereklilikleri de sağlayabilen demir yolu hatları olarak planlanmıştır.

Osmanlı hükümeti sınırları içerisinde inşa edilen demir yollarının yapım süreçlerinde ve nedenlerinde oluşan farklılıklar, dönemin dış politikalarının ulaştırma politikasının üzerindeki etkisi bu dönem gar yapılarının mimarisine de yansımıştır. Askerî açıdan stratejik konumlara inşa edilen demir yolu istasyon ve gar yapıları ile özellikle Ege bölgesinde görülen liman ile iç bölgeleri bağlayan ticari kaygılar ile tasarlanıp inşa edilen demir yolu istasyon ve garları, Osmanlı Devleti dönemi içerisinde mimari çeşitliliğine katkı sağlamıştır. Bu mimari çeşitlilikler Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi demir yolu yapılarının mimari açıdan incelenmesi ve gelişimi başlıklı bölümde ele alınacaktır.

2.2. Cumhuriyet Dönemi Demir Yolu Gelişimi

Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırları içerisinde inşa edilen demir yolları, sonrasında Anadolu'da kurulacak olan Türkiye Cumhuriyeti sınırlarının dışına kadar ulaşmaktaydı. Önceki bölümlerde bahsettiğimiz üzere Türkiye sınırları içerisinde kalan hatlar ise yabancı ülkeler tarafından kontrol edilmekteydi. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Osmanlı Devleti, Ege Bölgesi'nde yer alan İngiltere ve

Fransa'nın elinde olan demir yollarını denetim altına almak istemiştir. Ancak gerçekleşen Birinci Dünya Savaşı'nda mağlup olmuş ve Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmıştır. Mondros Ateşkes Antlaşması'yla kontrol altına almak istediği demir yollarını kaybetmiştir. Bu yüzden de Cumhuriyet ilan edilmeden önceki Millî Mücadele Dönemi'nde bu demir yolu hatlarından tam olarak yararlanılamamıştır. İzmir-Aydın bölgesindeki demir yolları yabancı ülkelerin ve özellikle Yunanlıların işgalini kolaylaştırmış, ülkedeki demir yollarının büyük bir kısmı değişik ülkeler tarafından işgal altına alınmıştır. Demir yollarının inşası sırasında verilen ayrıcalıklar da bu işgalleri kolaylaştırmıştır (Avcı, 2014) İşgaller Millî Mücadele Dönemi'ni başlatmış ve Cumhuriyet'in kurulması için temeller atılmaya başlanmıştır. Şekil 2.6.'da Cumhuriyet kurulmadan önceki demir yollarının Anadolu toprakları içerisinde konumları gösterilmiştir.

Şekil 2.6. Cumhuriyet kurulmadan önce inşa edilen demir yolları (Araz, 1995)'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.

Millî mücadelenin sonucu olarak 1923 yılında imzalanan Lozan Barış Antlaşması'na göre Şekil 2.7.'de belirtilen durumda bulunan demir yolları aşamalı olarak millileşebilecek, verilen ayrıcalıklar feshedilebilecekti. Antlaşma sonrasında aynı yıl içerisinde Türkiye Cumhuriyeti resmi olarak kurulmuştur.

Şekil 2.7. 1923 yılında demir yollarının işletimi (Araz, 1995)'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.

Savaş ardından kurulan bir ülke olma özelliğine sahip Türkiye Cumhuriyeti kuruluş yıllarında ulaşım iktisadi olarak en çok ihtiyaç duyulan kaynaklardan biriydi. Osmanlı Devleti'nden devralınan demir yolları, savaş döneminde zarar görmüş ve demir yollarında çalışan teknik personellerin ülkelerine dönmeleriyle de bakımsız kalmışlardır (Avcı, 2014). Bu nedenle cumhuriyetin ilanı ile ulaştırma politikası olarak demir yollarının millileştirilmesi önem kazanmıştır. 1950'li yıllara kadar devam eden demir yolu çalışmaları 1960'lı yıllarda yerini kara yollarına bırakmıştır. 2003 yılına kadar durağan bir dönem yaşayan demir yolları 2008 yılından sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaştırma politikasında yeniden öncelikli duruma gelmiştir.

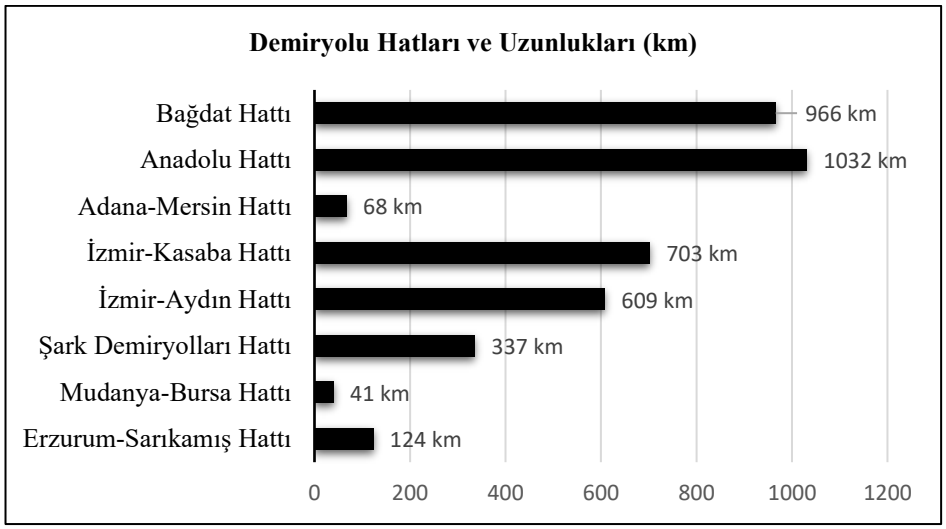
Gelişen teknoloji ile demir yolları da gelişmiş ve evrilmiştir. 2008 yılından sonra kullanılmaya başlanan yüksek hızlı trenlerle günümüzde demir yolu kullanımı artmıştır. Günümüzde Anadolu'da 12 bin 803 km'ye ulaşan demir yolları ile ilgili çalışmalar devam etmektedir (Türkiye İstatistik Kurumu, 2020).

2.2.1. Cumhuriyet dönemi demir yolu ulaştırma politikası

"Milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli vahdet, milli müdafaa ve milli siyaset meselesi, asırların muhassalası olan milli istiklalin muhafazası meselesidir."

İsmet İnönü

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkedeki kara yolları ve demir yolları ülkenin ihtiyaçlarını karşılamak için çok yetersiz kalmaktaydı. Birinci Dünya Savaşı'nı atlatan ve yeni bir devlet olan Türkiye Cumhuriyeti'nin elinde bakımsız kara yolları ve savaş ardından büyük oranda hasar görmüş ya da tamamlanamamış demir yolları bulunmaktaydı. Bu demir yolları içerisinde Grafik 2.1.'de yer verilen Anadolu hattı (1032 km), İzmir-Kasaba hattı (703 km), Şark Demir yolları hattı (337 km) gibi hatlar bulunmaktaydı.



Grafik 2.1. Osmanlı Devletinden Cumhuriyet dönemine kalan demiryolu hatları ve uzunlukları. (Araz, 1995)'da yer alan bilgilerden derlenmiştir.

Cumhuriyetin kuruluş dönemi Türkiye'sinde ulaştırma politikası "Demir yolları, Türk milletinin refah ve uygarlık yollarıdır." sözüyle Mustafa Kemal Paşa'nın da belirttiği gibi demir yolları üzerine kurulmuştur. Atatürk tarafından kurulan Cumhuriyet Halk Fırkası tarafından hattın satın alınması ve yabancıların işletimine bırakılmaması gerektiği vurgulanmıştır. Merkezi otoriteyi güçlendirme ve ekonomik olarak gelişme

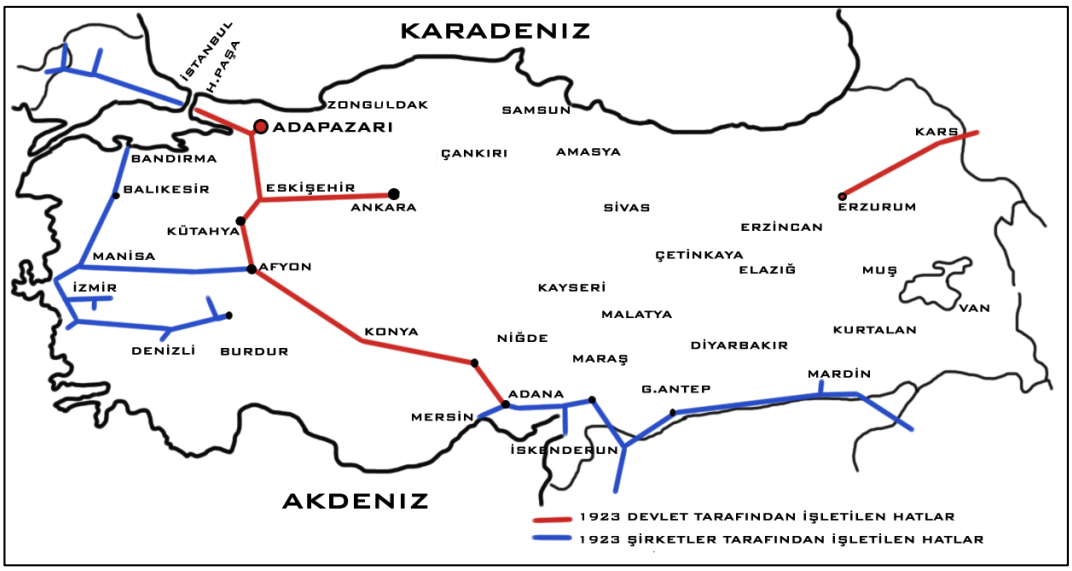
gösterebilmek için yapılan toplantılar sonucu ulaşımda millileştirme uygulanmaya konmuştur (Tekeli & İlkin, 2000a). Özellikle 1923-1950 yılları arasında demir yolu hatlarının inşası ivmelenirken bir yandan sınırlar içerisinde var olan hatların millileştirilmesiyle ilgileniliyordu. Ek-1'de sunulan 31 Ağustos 1930 yılında Hakimiyeti Milliye gazetesi tarafından yayımlanan haber metninde de milli devlet için demir yollarının önemi vurgulanmaktadır. Bu dönem içerisinde millileşmek ve istiklalin korunması için demir yolu ihtiyacı öncelikli devlet kalkınma konusu olarak görülüyordu. Devlet eliyle inşa edilen demir yolları bu dönemde savaş yıllarının artık geride kaldığının ve Türkiye Cumhuriyeti'nin geliştiğinin ispatı olarak halka hediye olarak sunulmuştur (URL-6, 1930). Ancak demir yollarının sınırlar içerisinde her yere ulaşamaması yine de dönemin başlıca problemlerindendi.

Bir ulus inşa etmek için mevcut hatların yabancı işletmelerin kontrolünden alınıp millileştirilmesi kapsamında 1923 tarihinden sonra Eskişehir-Konya, Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı şube hatları önceki paragraflarda da açıklanan Şekil 2.7.'deki verilerde de gösterildiği üzere Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından işletilmeye başlanmıştır ve 24 Mayıs 1924 tarih ve 506 sayılı kanun (Ek-2) ile dönemin Bayındırlık Bakanlığına bağlı Anadolu-Bağdat Demir Yolları Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuştur. Bu kanunla söz edilen hatların satın alma yetkisi hükümete verilmişti ancak bu satın alım, gecikme sebebi bilinmemekle 1928'de gerçekleşebilmiştir (Araz, 1995). Bu dönemde hatların ulusallaştırılması kapsamında satın alınan diğer hatların alım yılları Tablo 2.2.'de gösterilmiştir. Fevzipaşa hattı, Fransa hükümetiyle yapılan antlaşmalar sonucunda Türkiye Cumhuriyeti'ne aktarılırken, Hatay'da bulunan Payas hattı Hatay'ın milli sınırlar içerisine katılması ile kazanılmıştır (Germiyanlıgil, 1953).

Millileştirme kapsamına alınan hatların yıllarına bakıldığında özellikle İkinci Dünya Savaş öncesi yoğunluk olduğu görülmektedir. 29 Ekonomik Buhranı'nı[4] atlatmak için demir yolları çözüm yolu olarak görülmüştür. Bu şartlar karşılığında Mustafa Kemal döneminde öncelik verilen ulaşımı millileştirme çalışmalarının (Çetin H. , 2007), 1937 yılında diplomatik ve ticari antlaşmalarla yoğunluk kazanması İkinci Dünya Savaşı

[4] 29 Ekonomik Buhranı: Büyük Buhran olarak da bilinen ekonomik buhrandır. 1929 yılında başlamış, 1930'lu yılların sonunda etkilerini dünya genelinde etkileri hissedilmiştir. Kuzey Amerika ve Avrupa merkezlidir ancak sanayileşmiş ülkelerde etkilenmiştir.

öncesi dönemdeki siyasi ortam ve oluşumlara da bağlanabilir. Bu bağlamda Tablo 2.2.'de fark edilen 1937-1947 yılları arasındaki millileştirilen hat olmaması durumunun İkinci Dünya Savaşı ile doğrudan ilgili olduğu savunulabilir. İkinci bir savaşa iktisadi ve askeri sebeplerle hazır olmayan Türkiye Cumhuriyeti bu yıllar arasında genel bağlamda durgunluk yıllarını yaşamıştır (Bakırcı, 2020). Bunun doğal bir sonucu olarak da demir yollarının millileştirilmesi kapsamında durağanlık görülmektedir. Satın alınan hatlar Şekil 2.8.'de 1923 yılında şirketler tarafından işletilen hatlar olarak verilmiştir.



Şekil 2.8. 1923 yılında devlet tarafından işletilen ve şirketler tarafından işletilen hatlar (Araz, 1995)'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.

Tablo 2.2. Mevcut demiryolu hatlarının millileştirilmesi kapsamında satın alım yılları (Araz, 1995)

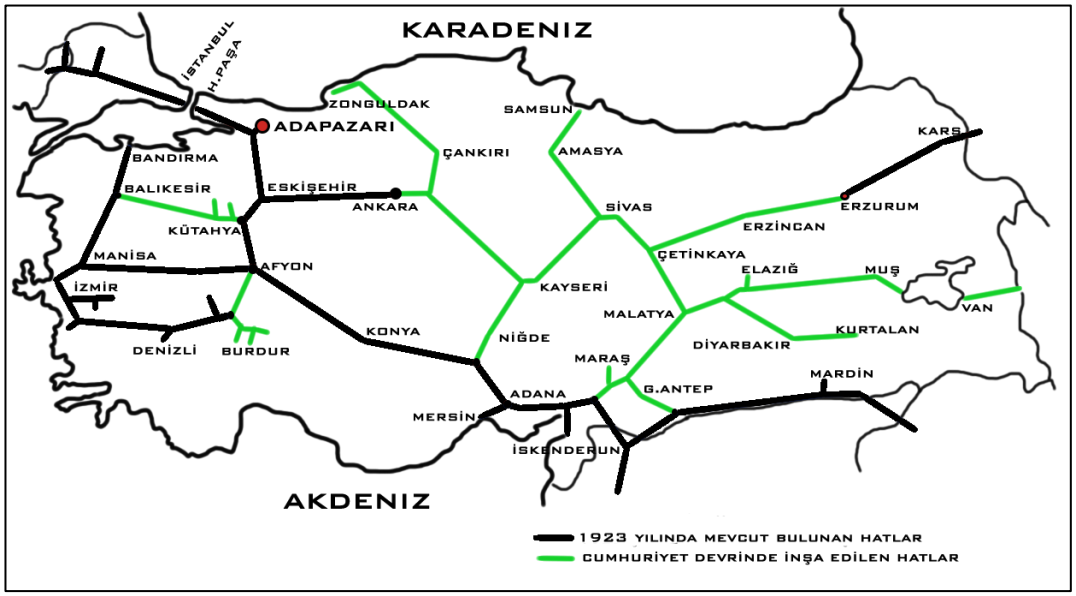
Güzergâh	Millileştirme Kapsamına Alınan Yıl
Anadolu Demiryolu Hattı	1928
Mersin-Adana Demiryolu Hattı	1931
Mudanya-Bursa Demiryolu Hattı	1934
İzmir-Kasaba Demiryolu Hattı ve Uzantıları	1935
İzmir-Aydın Demiryolu Hattı ve Uzantıları	1937
Fevzi Paşa-Meydanı Ekbez Demiryolu Hattı	1937
Toprakkale-Payas Demiryolu Hattı	1937
Meydanı Ekbez-Nusaybin Demiryolu Hattı	1947
Şenyurt-Mardin Demiryolu Hattı	1947

Demir yollarının yabancı şirketlerden satın alınarak ulusa kazandırılması dışında Türkiye Cumhuriyeti yöneticilerinin demir yolunu ulaştırma politikası belirlemelerinin tek nedeni değildir. Ayrıca ülke sınırları içerisinde büyük kentlerde yaşanan gelişmeleri takip edemeyen Anadolu şehirlerine de teknolojiyi taşımak demir yolunun politika içerisindeki yeri için önemli bir sebep oluşturmuştur. Anadolu'da doğal kaynak bakımından zengin ancak özellikle limanlara ve büyükşehirlere uzak bölgelere yapılacak demir yolları ile bu bölgelerin ekonomik olduğu kadar sosyal olarak da kalkınması ve bunun sonucunda tüm Anadolu'nun ulus olarak gelişmesi planlanmıştır. Ek-3'te Türkiye Cumhuriyeti'nin 9 yıl içerisinde gelişmesi, gelişen hatlar ve nakliyat üzerindekilere gelişmelere yer verilmiştir (URL-7, 1936). Haberde verilen çalışmaları, Mustafa Kemal'in *"Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu, milletin hakiki ihtiyacına mutabıktır."* (Kuruç, 1987) sözüyle ifade ettiği görüşün bir sonucu olarak nitelendirebiliriz. Böylece vatanın geneline hatların yayılması ile vatanın kalkınmasının bir bütün olarak planlandığı sonucuna varılabilir. Bu şekilde hem yük hem yolcu taşımacılığında artışa geçen demir yolu uygulanan politikanın olumlu sonuç verdiğini kanıtlamıştır.

Demir yolunun öncelikli ulaştırma stratejisi olarak uygulanmasının temel sebebi, erişebilirlik açısından dönemin gereksinimlerini genel olarak karşılıyor olmasıdır. Bu gereksinimler ise doğal kaynaklara ulaşım, kaynakların merkezleri ile olan bağlantıların arttırılması, ekonomik olarak kalkınmayı başarmak ve merkezi yönetimi güçlendirerek ülkenin her noktasında güvenliği sağlayabilmektir. Özellikle başkent Ankara ile diğer kentler arasında gelişmiş bir ulaşım ve posta ağının olması önemliydi. Bu sebeple de bu dönemde Şekil 2.9.'da görülebileceği üzere Ankara-Sivas, Sivas-Erzurum, Samsun-Sivas, Adana-Diyarbakır hatları inşa edilmiştir (URL-8, 2018). İsmet Paşa;

"...Havza'dan Samsun'a bir çuval un sevk etmek için bir çuval daha koyuyorlardı ve arabacı razı olmuyordu. Erzak ambarı Sivas burada dururken sahiller ekmeklerini hariçten tedarik ederlerdi. Geçen üç dört kıtlık senesinde başakları bir avuç kül olan kadın erkek Anadolu halkı bu şimendifer programından gıda almışlardır. Bu kadar kuvvetli ve feyizli bir nafia programı olmaksınız o kıtlık senelerde bu Orta Anadolu

halkını ne ile besleyecektir?" sözleriyle demir yollarının önemini vurgulamıştır (As, 2006).



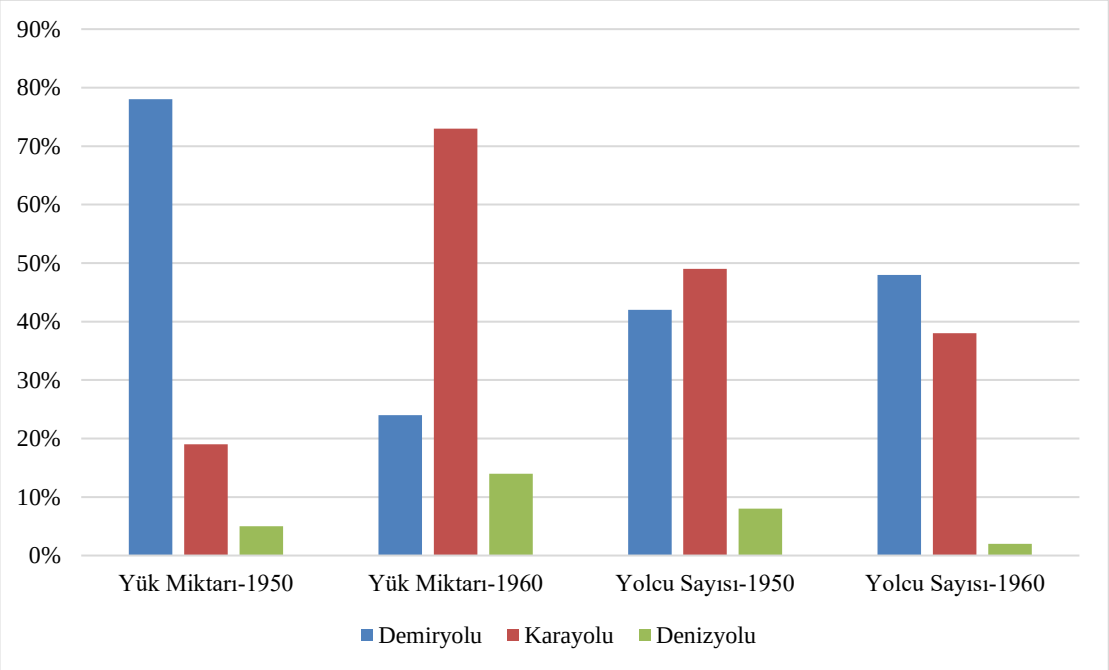
Şekil 2.9. Cumhuriyet erken dönem inşa edilen hatlar (Araz, 1995)'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.

İlk defa İkinci Dünya Savaşı sırasında otomobilin kullanılmaya başlanmasıyla demir yolları Avrupa ülkelerinde geri plana düşmeye başlamıştır. Bu dönemde demir yolları dışında insan ve yük taşımayı gerçekleştirebilen ve savaş alanlarına ulaşabilen bu araçlar kara yollarına verilen önemi arttırmıştır. Kara yolu politikasının önem kazanmaya başladığı 1945 yılı sonrası dönemde otomobil kullanımı yaygınlaşmaya başlamıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nda Avrupa'da bu değişimler yaşanırken henüz Türkiye bu gelişmelere yetişememiştir. Bu durum Türk kara yollarının yetersiz ve bakımsız olması ve dönemin politikasının demir yolu öncelikli olmasının doğal bir sonucu olarak görülebilir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında "tasarruf dönemi" olarak nitelendirilen 1946-1953 yılları arasında yatırımların durdurulması ile demir yolu ulaşımında durağan döneme girilmiştir (Aydın, 2001). 1934 yılında kurulan "Şose ve Köprüler Reisliği" Ulaştırma Bakanlığı'ndan ayrılıp 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğünün kurulmasıyla beraber kara yolları önem kazanmıştır. 1947 yılında ABD'nin Marshall yardımının desteği ile 1950 yılında önem kazanan kara yollarının gelişimi hızlanmıştır. NATO'ya

katılan Türkiye Cumhuriyeti'nin savunma ittifakı gereksinimlerini karşılaması için yol planlaması gereksinimiyle de ulaştırma politikası kara yolları üzerine yoğunlaşmıştır (URL-3, 2016).

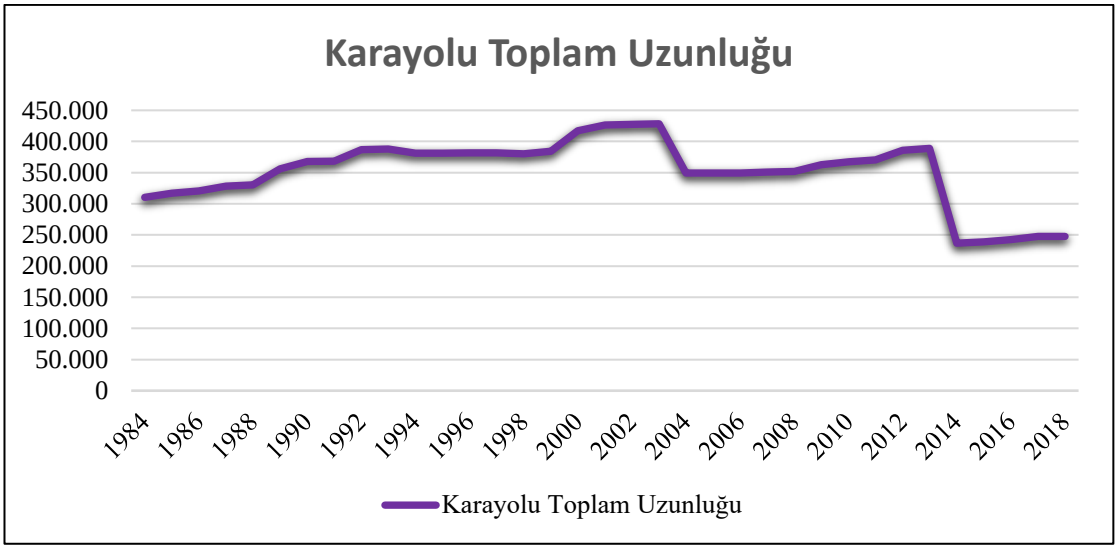
Grafik 2.2.'ye baktığımızda savaş sonrası dönemde 1950 yılında Türkiye'de demir yolu ile taşınan yük oranı %78 iken, kara yolu ile taşınan yük oranı %19'dur. Yine bu dönemde demir yolu ile seyahat eden yolcu sayısı %42 iken, kara yolu ile seyahat eden yolcu sayısı %49'dur. Anlaşılacağı üzere bu dönemde kara yolu ve demir yolunun temel farkı yük taşımacılığı üzerinden görülmektedir. Aynı şekli incelemeye devam ettiğimizde ise 1960 yılına gelindiğinde Türkiye'de taşınan yük oranının %24'lük bir oranda 1950'ye kıyasla yaklaşık üçte iki azaldığını görüyoruz. Demir yolu ile seyahat eden yolcu sayısının ise %42'den %48'e yükseldiğini görüyoruz. Demir yolu ile yolcu taşımasında küçük bir yükselme gözükse dahi yük taşımasında büyük bir düşüş olması ve devletin tasarruf politikası olarak tanımladığı demir yolunun duraklama dönemi olarak nitelendirebileceğimiz politikanın uygulamaya yansımasıdır. Kara yolu çalışmalarına öncelik verilmesi demir yollarını kullanan yolcu sayısında büyük farklar yaratmış olmasa dahi yük taşımacılığında belirgin bir düşüş yaratmıştır.

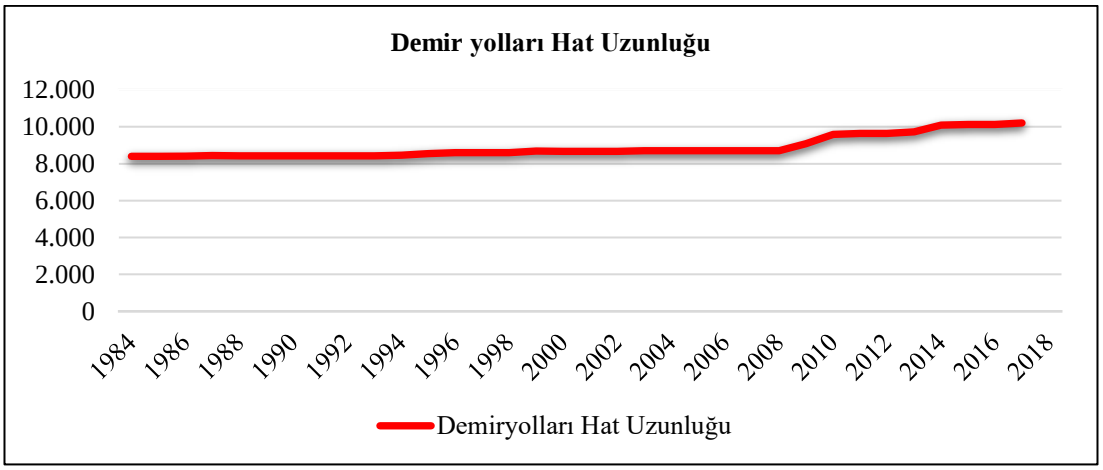


Grafik 2.2. 1950 ve 1960'lı yıllarda yük ve yolcu taşımacılığında durum (URL-3, 2016)

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra gerçekleşen değişimler ulaştırma politikasına da yansımıştır. 1940'tan 1960'a kadar olan 20 yılda 600 km demir yolu inşa edilmiştir (URL-1, 2018). 1960'tan 2008'e kadar olan süreçte de 847 km demir yolu inşa edilmiştir (URL-1, 2018). Bu nedenle 1950'den sonra önceki yıllara kıyasla ivmesini kaybeden demir yolları inşasının 2008'e kadar olan süreci daha önceki paragraflarda bahsettiğimiz tasarruf politikasının sonucu olarak durgun yıllar olarak nitelendirilebilir. Sadece demir yolları inşası dışında mevcut demir yollarının bakımı ve işletimi için gerekli bütçe ayrılmaması sebebiyle Adapazarı Tren Garı örneğinde görebileceğimiz gibi uzun süre işletilmeyen demir yolları ihmal edildiği için bakımsız kalmıştır. 2003 yılında belirlenen 2023 hedefleri arasında belirlenen devletin ulaştırma politikasındaki değişikliği (Pektaş, 2017), 1984 yılından 2018 aralığında Grafik 2.3.'te görebiliriz.

Kara yolu toplam uzunluğunu gösterir şemaya bakıldığında 1984 yılından 1992 yılına kadar kara yolu inşasında düzenli bir artış görülmüştür. Önceki paragraflarda değindiğimiz bilgilerin ışığında bu artışın dönüm noktasının 1950-1960 yılları arasında olduğu ileri sürülebilir. Kara yollarında 2000'li yıllara kadar stabil bir ilerleme görülürken sonrasında belirgin bir yükseliş ve 2004 yılına geldiğinde belirgin bir düşüş görülmektedir. 2014 yılına gelindiğinde ise tekrardan ani bir düşüş görülmektedir. Bu şemayı demir yolu şemasıyla ele aldığımızda 2003 yılında değişen ulaştırma politikasının kara yolunu etkilediği ancak demir yolu için etkilerinin teknik koşulların sağlanması sonrası yüksek hızlı tren projeleri ile 2008 yılında görülmeye başlandığı söylenebilir. İnşa edilen kara yolları uzunluğu 2003-2004 yılında en yüksek mesafeye ulaşmışken sonrasında demir yoluna yapılan yatırımların artması kaynaklı kara yolu inşasında kilometre bazında ani azalmalar oluşmuştur. 2008'den sonra görülen belirgin artışta yüksek hızlı tren teknolojisinin ve 2023 hedefleri içerisinde demir yolu taşımacılık payının yolcuda %10, yükte %15'e çıkarılması hedefi etkilidir (Pektaş, 2017).

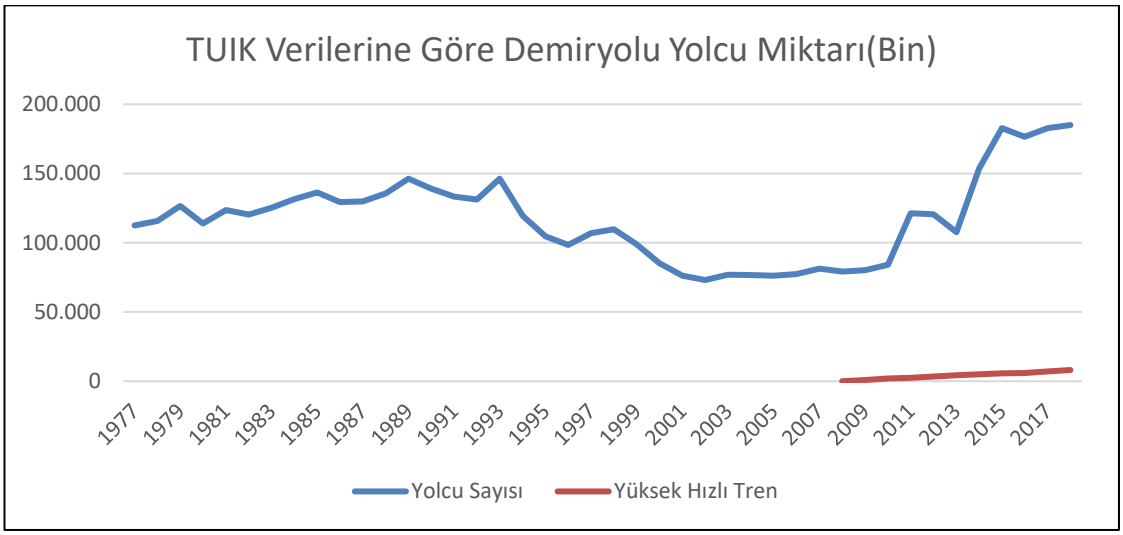




Grafik 2.3. Kara yolları ve demir yolları toplam uzunluğu (Türkiye İstatistik Kurumu, 2020)

Kara yolu öncelikli ulaştırma politikasından sonra, 2003 yılında demir yoluna yapılan yatırımlar dikkat çekici nitelikte olmuştur. Ek-4'te verilen gazetenin 6 Ocak 2004 tarihli haberi buna örnek olarak gösterilebilir. Habere göre devletin 2023 hedeflerinin sonucu olarak tasarlanan Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin uygulanması amacı ile 2004 yılında TCDD'ye büyük ölçüde yatırım yapılmıştır. Habere göre kara yolu çalışmaları yavaşlatılarak demir yolu politikası yeniden devletin ulaştırma politikası içerisinde yeniden önem kazanmıştır. TCDD'ye ayrılan ödeneğin arttığı ve eski projelerin hayata geçirilebildiği bu dönemde yeni yatırımlar yapılarak demir yollarını eski gücüne kavuşturmak hedeflenmiştir (Pektaş, 2017). Demir yoluna yapılan yatırımlar sonucunda ulaştırma politikasında önceki paragraflarda yer verilen dengesizliğin azaltılmasının hedeflendiği düşünülebilir (Aydemir, 2016).

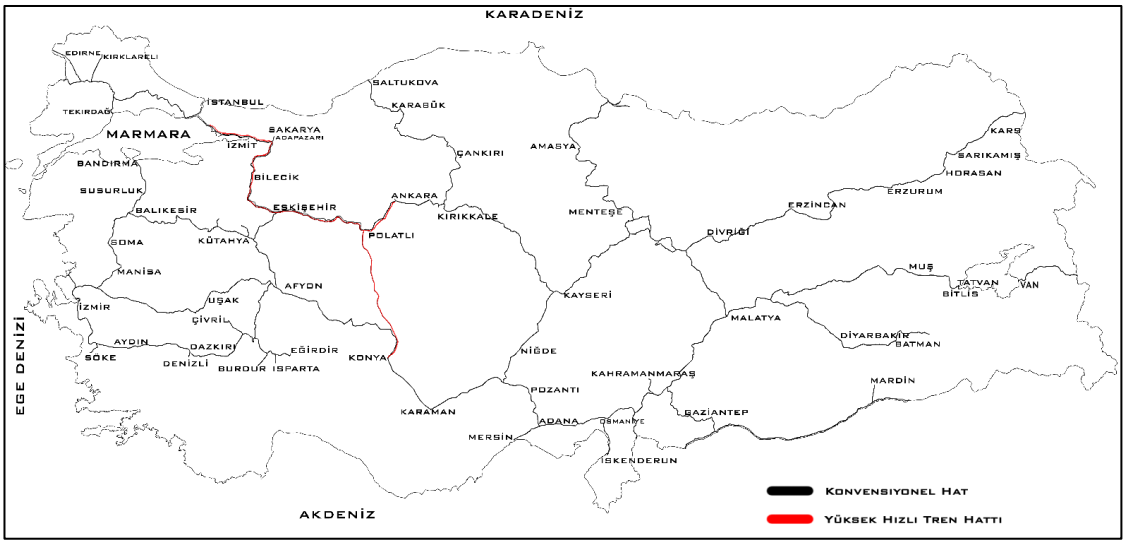
2009 yılında hayata geçirilen Yüksek Hızlı Tren Projelerinden sonra ise Grafik 2.4.'te dengeli olmayan bir artış görülmektedir. Grafiğe göre yolcu sayısında 1977-1993 arasında sabit olmayan bir yükseliş,1993-2001 yılları arasında belirgin bir düşüş yaşanmıştır. Grafikte görülen her yükselme TCDD'nin etkin çalıştığı yıllara denk gelmektedir (Perçin & Çakır, 2012). TCDD'nin yıllarca zarar eden bir kuruluş olması nedeniyle tasarruf politikasından sonra bakımsızlaşan demir yolları ve 1999'da olduğu gibi meydana gelen şiddetli depremlerde bakımsız demir yollarının zarar görmesi de 2009'a kadar olan durağan ve gerileme içeren dönemin temel sebebi olarak görülebilir (Kabasakal & Solak, 2008). 2013 yılında yürürlüğe giren "Türkiye Demir Yolu Ulaştırması Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" sonrasına denk gelen dönemde belirgin bir yükselme görülmüştür. Grafikte yüksek hızlı tren kullanan yolcuların sayısının 2008'den günümüze ivmeyle arttığı görülmektedir ancak sayısı konvansiyonel trenlere kıyasla az olduğu için yolcu sayısı arasındaki fark grafikte dikkat çekmektedir.



Grafik 2.4. Yıllara göre demiryolu ulaşımı kullanan yolcu sayısı (Türkiye İstatistik Kurumu, 2020)

2013 yılında yürürlüğe giren "Türkiye Demir Yolu Ulaştırması Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" sonrasına denk gelen dönemde belirgin bir yükselme görülmüştür. Grafikte yüksek hızlı tren kullanan yolcuların sayısının 2008'den günümüze ivmeyle arttığı görülmektedir ancak sayısı konvansiyonel trenlere kıyasla az olduğu için yolcu

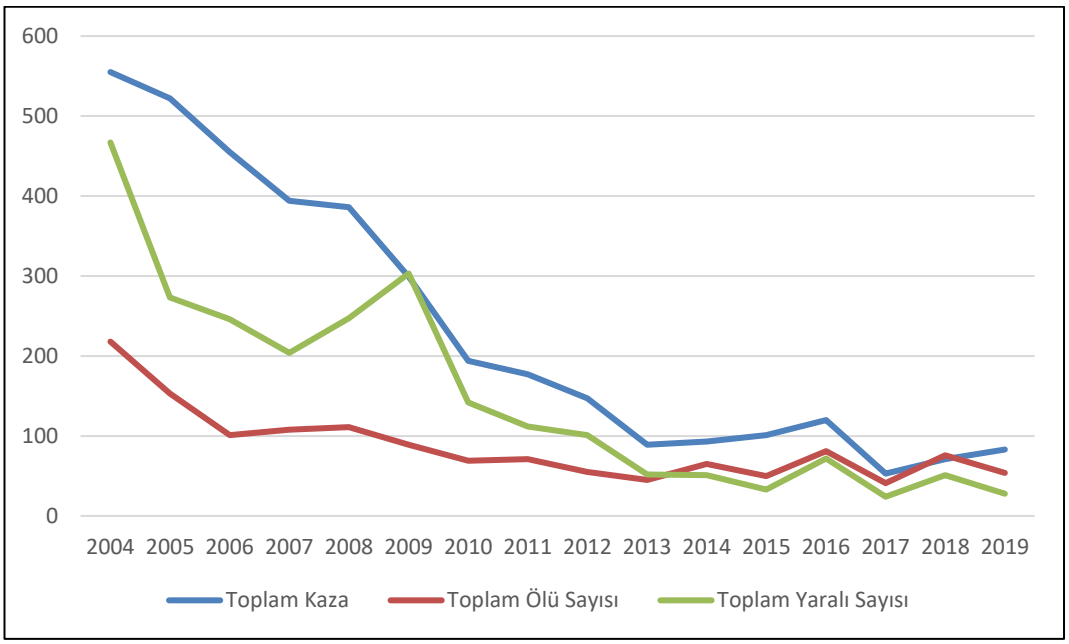
sayısı arasındaki fark grafikte dikkat çekmektedir. (Baştürk, 2014). Marmaray gibi kent içi raylı ulaşım ağı projeleri de hayata geçirilip yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde Adapazarı'nda da kent içi raylı ulaşım için projeler yapılmaktadır (Şekil 2.10.).



Şekil 2.10. 2019 yılı Türkiye demir yolu haritası (TCDD, 2019)'da yayımlanan haritadan yararlanılarak oluşturulmuştur.

Cumhuriyetin erken yıllarında demir yolunun millileştirilme çabalarından sonra günümüze kadar özellikle 2008 yılından sonraki dönemde raylı sistemler ve demir yolları için birçok yatırım ve çalışma yapılmıştır. 2013 yılında ise Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları harici şirketlerin kendi trenlerini işletebilmesi için "Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" çıkmıştır (URL-1, 2018). Bu kanun ile demir yolu taşımacılığının özelleşmesi için yasal sınırlar belirlenmiştir (Servantie, 2015). Bu kanun ile demir yollarının altyapısı ve altyapı işletmeciliği TCDD'ye bağlı kalacak olup işletmesi serbestleştirilecektir. Bu serbestleştirmenin amacının teorik olarak kara yolu ve demir yolu arasındaki rekabetten kaynaklandığı ve demir yollarının daha hızlı gelişmesi için olduğu söylenebilir (Kabasakal & Solak, 2008). Altyapı ve işletme arasında oluşan bu ikiliğin, önceki yıllara göre olumlu veya olumsuz sonuçları ise meydana gelen kazalar üzerinden incelenebilir. Grafik 2.5.'te yer alan TUIK verileri incelendiğinde 2004-2013 yılları arasında azalır durumda olan kaza sayısı 2013

yılından sonra sabit bir şekilde devam etmiştir. Bu bağlamda kazaların azalmış olmasına rağmen azalma gösterir bir grafik çizmemesi kazalarla ilgili alınması gereken önlemlerin alınmamakta olduğunu gösterir. Özellikle 2009 yılından günümüze artan demir yolu teknolojisi göz önüne alındığında 2013 yılından sonra da şemadaki verilen azalmaya devam etmesi gerekirken inişli çıkışlı tablonun oluşu bu konudaki çalışmaların yeterli olmadığını gösterir.



Grafik 2.5. Son 15 yılda gerçekleşen demiryolu kazaları, ölü ve yaralı sayısı (T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2020)

Devlet politikasının geneline baktığımızda Cumhuriyet'in kuruluşundan bu yana süregelen politikalar demir yollarının durumunu yüksek oranda etkilemiştir. Atatürk'ün *"Demir yolları bir ülkeyi medeniyet ve refah ışıklarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir. Cumhuriyetin ilk senelerinden beri, dikkatle, ısrarla üzerinden durduğumuz demir yolları inşaatı siyaseti, hedeflerine ulaşmak için durmadan başarı ile tatbik olunmaktadır."* sözüyle nitelendirdiği demir yolu sonraki hükümetlerde politikaların değişmesiyle ihmal edilmiştir. 2023 yılı hedefleri içerisinde demir yolu ulaştırma politikası içerisinde önem kazanmış ancak ihmal edilen demir yolları sorunu çözülememiştir. Yeni inşa edilmiş garlar ile tarihi belgeler nitelikte varlığını sürdüren gar yapıları günümüzde demir yolu mimari çeşitliliğini oluşturmaktadır. Günümüzde

Osmanlı Dönemi'nden kalan Neoklasik ve oryantalist üsluba sahip gar yapıları, Cumhuriyet Dönemi'nde modernizm akımından etkilenmiş gar yapıları ve günümüz teknolojisinin ve mimari anlayışının ürünü olan yüksek hızlı trenlerin gar yapıları bir arada bulunmaktadır.

2.3. Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Yapılarının Mimari Açıdan İncelenmesi ve Gelişimi

2.3.1. Osmanlı dönemi gar binalarının mimari açıdan incelenmesi

Demir yolları 18. yüzyılda inşa edilmesiyle ulaştığı her konuma teknolojiyi, kalkınmayı, kazancı ve modernliği getiren yollardan biri olmuştur. Demir yolları ile sınırları genişleyen endüstriyel gelişmeler kurduğu demir ağlar çevresinde ticaretin gelişmesine ve ticaretin geliştiği bu bölgelerde nüfusun hızla yükselmesini sağlamıştır. Giderek artan güzergahlar ve insanların bu yeni ulaşım çeşidini yoğun şekilde kullanmaları demir yolu yapılarının oluşmasını sağlamış ve yeni bir tipoloji ortaya çıkarmıştır. Gar yapılarının mimarisi olarak nitelendirebileceğimiz bu tipoloji ulaştığı her noktada inşa edildiği yerin kullanım amacı, bölgenin ihtiyaçları gibi nedenlere dayanarak farklı yapıları bünyesine eklemiştir. Bazı gar yapılarında sadece yolcu binası yer alırken depo, atölye ve lojmanlara sahip gar yapılarına da rastlanmaktadır.

Osmanlı Devleti üzerinde demir yolu hatları inşa edildikçe devlet sınırları içerisinde demir yolu gar mimarisi ortaya çıkmıştır. Özellikle demir yollarının batılı ülkeler tarafından inşa edilmesiyle yeni bir mimari tasarımı Osmanlı topraklarına getiren demir yolları, ulaşım ve ticaretin daha yoğun ve hızlı olduğu yeni bir yaşayış biçimi oluşturmakla kalmamış yeni bir mimari tarzı da beraberinde getirmiştir. Kentler içerisinde yapılan demir yollarının istasyon caddelerini oluşturduğu ve ulaşımın kılcal ağlarının istasyon caddesini merkez alarak şekillenmesini sağladığı görülür. Daha kırsal olan bölgelerde ise demir yolu kalkınmanın en büyük aracı olmuş ve bu bölgelerde ticaret faaliyetleri artış göstermiştir. Ticaret faaliyetlerinin artması sebebi ile nüfusun artışı ve bayındırlık faaliyetlerindeki gelişmelerle bu bölgelerde oluşan

kentleşme faaliyetleri hızlanmış ve demir yollarının ulaşmadığı kır bölgeleri ile kent arasındaki ayrım daha belirginlik kazanmıştır.

Osmanlı Devleti döneminde batılı ülkeler kontrolündeki yabancı şirketler tarafından inşa edilen demir yolları İngiltere ve Almanya başta olmak üzere imtiyaz verilen ülkelerin yapı teknolojileri ve mimari akımlarının izlerini taşımış öte yandan ticari, askeri kullanıma göre amaçlanarak inşa edilmişlerdir. Yapıların inşası sürecinde etken olan Avrupa kültürü etkileri ve inşa edildikleri bölgelere göre değişen işlevsel faktörler yapılarda mimari çeşitliliği sağlamıştır.

Osmanlı Dönemi içerisinde inşa edilen demir yolu hatlarının üzerindeki yapılar incelendiğinde yolcu binalarının, bulundukları yerel mekânın devlet sınırları içerisindeki siyasi önemi veya hammaddeye yakınlık koşullarına göre birbirlerinden ayrıldıkları söylenebilir. İstasyon binaları, yolcu binaları, hangar, depo ve lojmanlar tasarlanırken yük taşıma kapasitesi, askeri amaçlarla kullanıma uygunluğu gibi faktörler göz önünde bulunduruluyordu. Hangar ve depoların tasarımı yerel çevrede taşımacılığı yapılan yük cinsine göre değişiklik göstermektedir. Yolcu binalarında ise yolculara ve idareye ait alanlar olmak üzere ikiye ayrıldığı görülmekte olup, yolculara ait servis alanları bekleme salonunda bulunmaktadır (Özgencil Yıldırım, 2012).

Osmanlı Dönemi demir yollarında istasyon ve gar binaları dönemin siyasi ortamının mimariye yansıdığının en belirgin olduğu ve çeşitliliğiyle dikkat çeken yapılarıdır. Avrupa kültürünün ve dönem siyasi yapısı demir yolu hattı ve yapılarının planlamasını etkilemiştir. Gar yapıları da bu etki sonucu oluşan yapı grubu olarak nitelendirilebilirler. Bu dönemde yapılan istasyon binaları, Avrupa'da inşa edilmiş olan anıtsal ölçekte zengin süslemelere sahip istasyon yapılarına göre Osmanlı Devleti'nin İstanbul'daki Haydarpaşa Tren Garı gibi istisnalar dışında daha yalın bir formda inşa edilmişti (Ediz, 1995). Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik sorunlar nedeniyle özellikle Anadolu'daki yapılar plan olarak karmaşık olmayan ve ihtiyaca yönelik planlara sahiptir. Cephelerde ise yalın süslemeler kullanılmıştır.

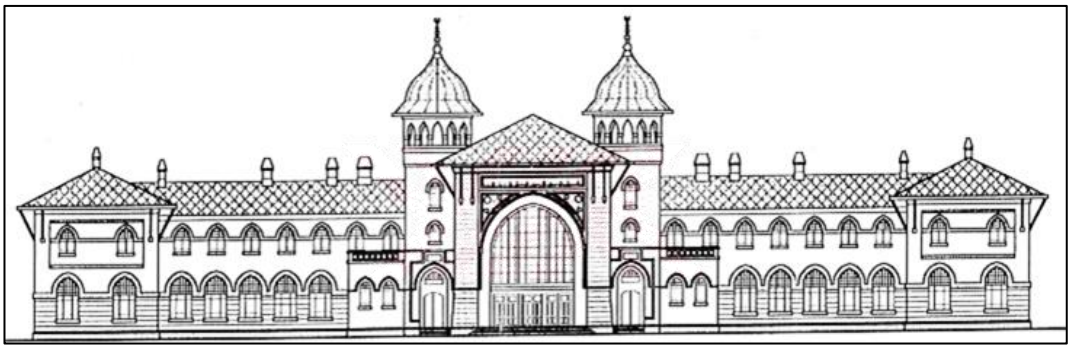
Demir yollarının yapımına başlandığında Osmanlı Devleti içerisinde demir yollarının kurulması teknolojisini veya trenlerin tasarımını ve üretimini yapacak teknik ekip yoktu (Başar & Erdoğan, 2009). Avrupalı teknik ekipler tarafından demir yollarının tasarımı ve inşası yapıldığı için Osmanlı sınırları içerisinde yetişen hazır teknik personele de istihdam sağlanmıyordu (Özdemir N. , 2014). Bu nedenle Osmanlı sınırları içerisinde yetişen mimarları ilk demir yollarının inşa aşamasında göremeyiz. Bu nedenle de Batı Avrupa ülkelerinin tasarladığı yapılar mimari alt yapıyı oluşturmuş ve Avrupa mimari kültürünün köken olduğu, Avrupa kültürü etkileri taşıyan yapılar inşa etmişlerdir. Bu şekilde Osmanlı Devleti'nin ıslahatlar ile içinde bulunduğu batılılaşma süreci mimariye de yansımıştır (Ediz, 1995). Özellikle Osmanlı Devleti içerisinde ahşabın yapı malzemesi olarak yoğun kullanımı ve 19. yüzyılda İstanbul'da yaşanan yangınlar dönemin en büyük mimari sorunlarından olmuştur (Acar, 2000). Bu nedenle dönemin inşa teknolojisine bakıldığında Ermeni ve Prusyalı taş ustaların çalıştığı kagir taş yapıların bu kaygı göz önünde bulundurularak da yapıldığı söylenebilir (Başar & Erdoğan, 2009).

Osmanlı Dönemi gar yapıları genel olarak inşa edilirken Batı Avrupa ülkelerinin mimari kültüründen etkilenmesi dolayısıyla farklı kültürlerin izlerini taşır ve eklektik mimari örneği olarak gösterilebilir. 19. yüzyılda oryantalist tavrın Avrupa'da yoğun olarak kullanıldığı dönemde, Avrupa ile Osmanlı Devleti arasında oluşan ticaret ağırlıklı ilişkiler bu mimari stilin Osmanlı içerisinde değerlendirilmesine olanak sağlamıştır (Özkan Altınöz, 2014). Avrupa kültürünün izini taşıyan yapıların oryantalist tavır ile oluşması eklektik üslubun oluşmasına temel oluşturan sebeplerdendir. Bunun neticesinde Osmanlı sınırları içerisinde 19. yüzyıl mimarisi Barok, Rokoko, Ampir üslubu gibi çeşitli üslupların yorumlamasına sahip, eklektik olarak zengin yapılar barındırır.

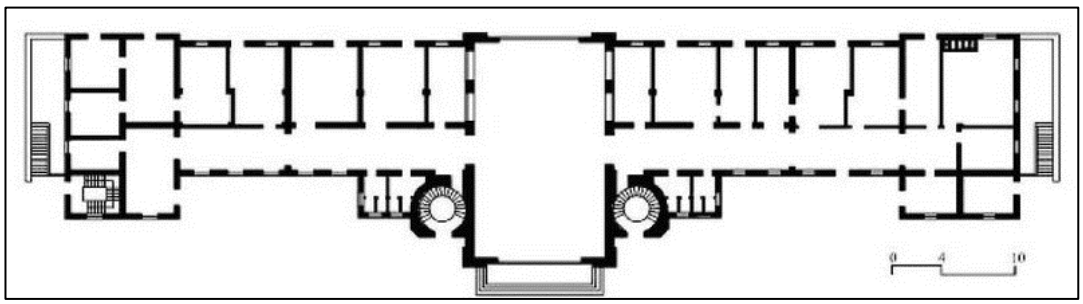
Gar binaları genel olarak incelendiğinde iki katlı, Avrupa'da uygulanan plan şemalarına benzer planlamaya sahip dikdörtgen ve simetrik yapıda kesme taş duvarların kullanıldığı yapılardır (Büyükdemir, 1999). Cephesindeki kulelerin konumuna göre, planlarının simetrisine göre kendi içlerinde birçok tipe ayrılabilmektedirler. Ankara Gazi Garı girişinin iki yanında bulunan kuleler, Edirne

Garı (Şekil 2.11., Şekil 2.12.) hem girişi hem de köşelerinde konumlanan kuleler, Haydarpaşa Garı (Şekil 2.13., Şekil 2.14.) yapının iki köşesinde kuleler bulundurması, Maltepe Garı asimetrik olmasıyla ve Erenköy Garı simetrik olmasıyla farklılaşır (Başar & Erdoğan, 2009).

Bu yapılardan Edirne Garı 1910 yılında hizmete açılan geç Osmanlı Dönemi'ne ait gar yapılarına örnektir. Mimar Kemalettin tarafından yapılan gar yapısı ulusal mimarlık anlayışının ürünlerindendir. Şekil 2.11. ve 2.12.'de de görüleceği üzere simetrik ve dikdörtgen formuna sahip yapı, taş işçiliğinin kullanıldığı cepheler barındırmaktadır (Kılıç & Gültekin, 2017). Taç kapı, revak ve kubbe gibi mimari ögeler ile geleneksel Türk mimarisinden etkilenildiği görülebilmektedir. Gar yapısında bulunan kuleler yapının dikkat çeken özelliklerindendir. Cephelerde zemin kat pencerelerinin, 1. kat pencerelerine göre yüksek oluşu cephede görsel farklılaşmayı sağlamıştır.



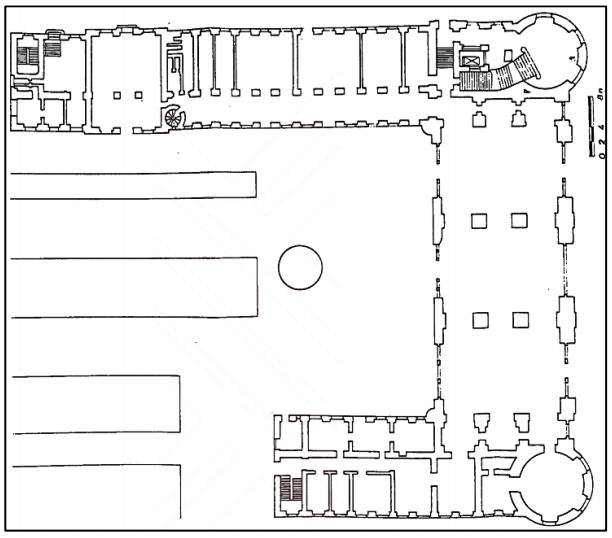
Şekil 2.11. Edirne Garı ön cephe (Büyükdemir, 1999)



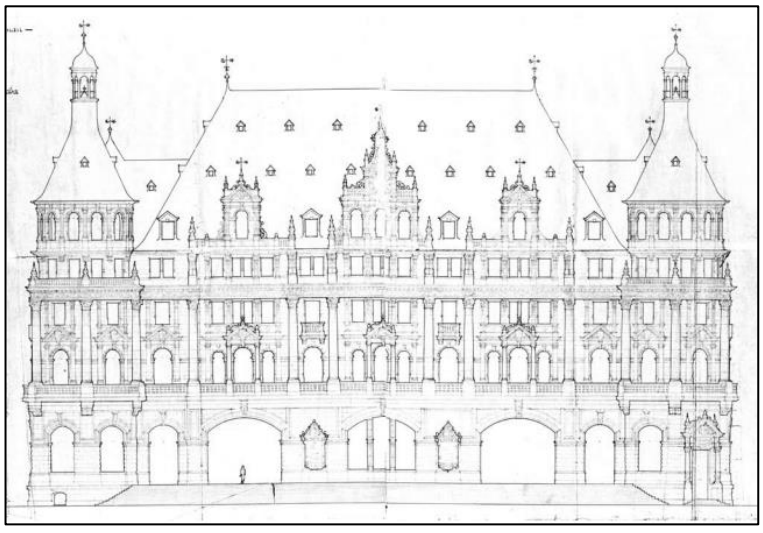
Şekil 2.12. Edirne Garı zemin kat planı (Büyükdemir, 1999)

Haydarpaşa Garı, Almanlar tarafından inşa edilmiş olup dönemin zengin süslemeleriyle dikkat çeken yapısıdır. Bağdat demir yolu güzergahının kalkış noktası olan yapı diğer Anadolu demir yolu gar yapılarına göre farklılıklar gösterir. Şekil

2.13.'te görüleceği üzere U tipi planı olması, Neoklasik mimari akımının etkilerinin görüldüğü yapı ilk olarak iki katlı ve ahşap olarak inşa edilmiştir (Kösebay Erkan, 2007). Bazı kaynaklarda yapı Neo-rönesans yapısı olarak da geçmektedir (Özdener, 2010). Deprem ve patlamalara maruz kalan gar yapısı birden çok kez inşa edilmiştir. Çok kez yeniden inşa edilen gar binası yapısal değişikliklere de uğramıştır. Yapının orijinal formunda ahşap olmasına rağmen değişikler sonucu çelik yapıya dönüşümü ve kat adetindeki artış buna örnek gösterilebilir. Şekil 2.14.'te görüleceği üzere kemerli kapıları, sivri kuleleri, katlarda kullanılan farklı tip pencereleriyle zengin bir tasarıma sahiptir. Gar binasının en özgün kısmı ise yapıda yer alan saattir.



Şekil 2.13. Haydarpaşa Tren Garı zemin kat planı (Büyükdemir, 1999)



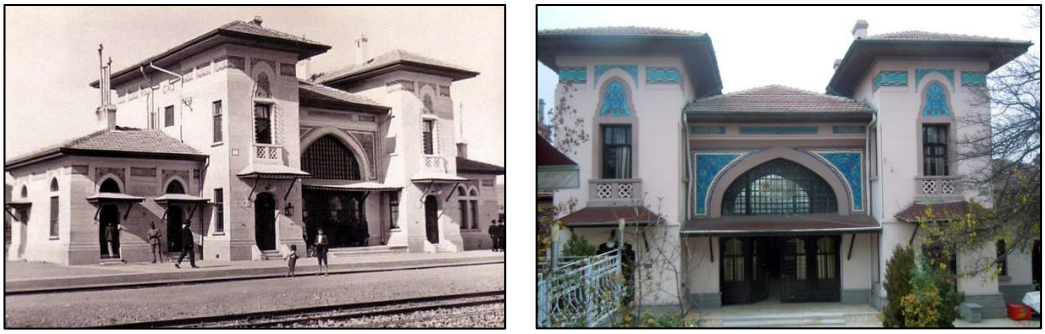
Şekil 2.14. Haydarpaşa Tren Garı ön cephe (Kösebay Erkan, 2013/1)

Osmanlı Devleti Dönemi boyunca inşa edilen demir yolu mimari yapıların tasarımında oluşan farklılıklar dönemin mimari zenginliğini yansıtmaktadır. Oryantalist akım bu dönem içerisinde Avrupa'da uygulanan biçiminden farklılaşarak özgün bir boyut kazanmıştır (Özdener, 2010). Batılaşan Osmanlı Devleti ve yapılara mimarların kültürlerine özgü üslupları kullanmaları dönemin yapıları arasındaki farkları belirginleştirmiştir. Bu farklılıklar ile oluşan tipler birbirinden ayrılarak kendi dönemleriyle ilgili bizlere bilgi vermektedir. Örnek olarak Osmanlı'nın başkenti İstanbul'da inşa edilen Haydarpaşa Tren Garı'nın zengin yapısı bulunduğu konumla ilişkilendirilebilir. Öyle ki aynı güzergâh üzerinde sonraki bölümlerde ayrıntıları ile ele alacağımız Adapazarı Tren Garı çok sade ve yalın bir tasarıma sahiptir. Aynı şekilde Edirne Garı ile Haydarpaşa Garı incelendiğinde ulusal mimarlık akımı ile öncesinde Neoklasik-Barok gibi akımların izlerini taşıyan iki yapı arasındaki fark görülmektedir (Kolay, 2018). Bu değerler ile inşa edilen gar binaları, yapı mimarlarının mimariye bakış açılarını, dönemde meydana gelen akımları, topraklar üzerindeki yaşanan siyasi ve tarihi olayları ispatlar tarihi belge niteliğindedirler.

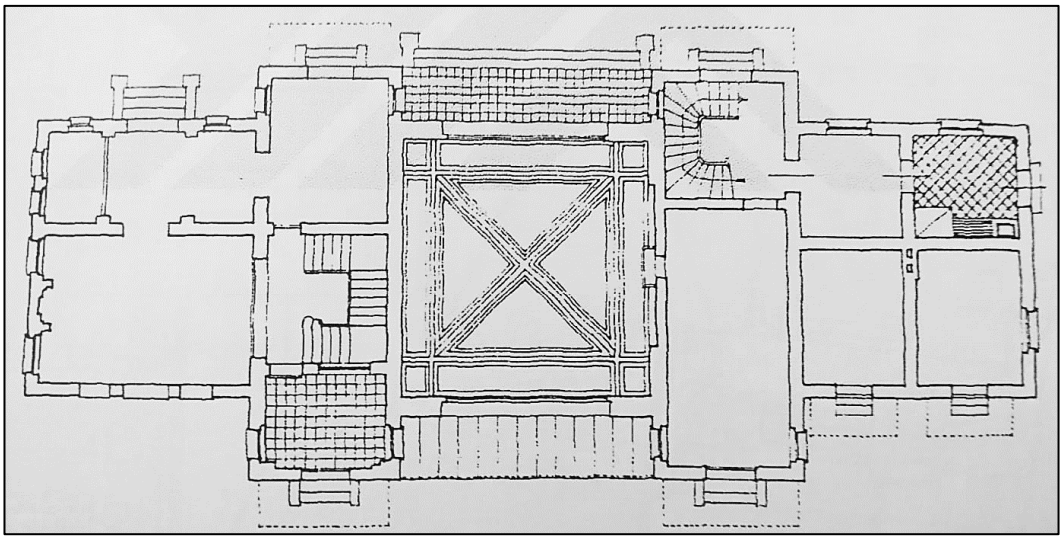
2.3.2. Cumhuriyet dönemi gar binalarının mimari açıdan incelenmesi

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile Anadolu'da bulunan yapıların mimari üslubunda değişiklikler yaşanmıştır. Osmanlı Devleti'nin yıkılış sürecinde, yapılarda Avrupa etkisi görülmüştür. Bu etki erken dönem Cumhuriyet mimarlarında ulusal bir kimlik oluşturma isteği olarak karşılık bulmuştur. Milli karaktere sahip yapılar inşa etme isteği sonucu Birinci Ulusal Mimarlık Akımı oluşmuştur. 1908 yılında başlayıp 1930 yılına kadar süren bu devirde Anadolu Selçuklu Mimarisi ve Klasik Osmanlı Mimarisi temel olarak alınmıştır. Dönemin mimarlarının başında Mimar Kemaleddin ve Mimar Vedat gelmektedir. Akım, dönem mimarları tarafından benimsenmiş ve uygulanmıştır. Modern mimarinin ilk adımı olarak görülebilecek bu mimari akım ile Türkiye topraklarında ulusal bir kimlik oluşturulmaya çalışılmıştır (Bozdoğan, 2002). 1930'a kadar olan dönemde millileşme hareketi, Osmanlı'ya ithafta bulunmanın yanı sıra Cumhuriyet'in ilk izlerini oluşturmuştur. Bu dönemde inşa edilen yapılar inşa edildikleri dönemi ve dönemin düşünce hayatını yansıtmıştır.

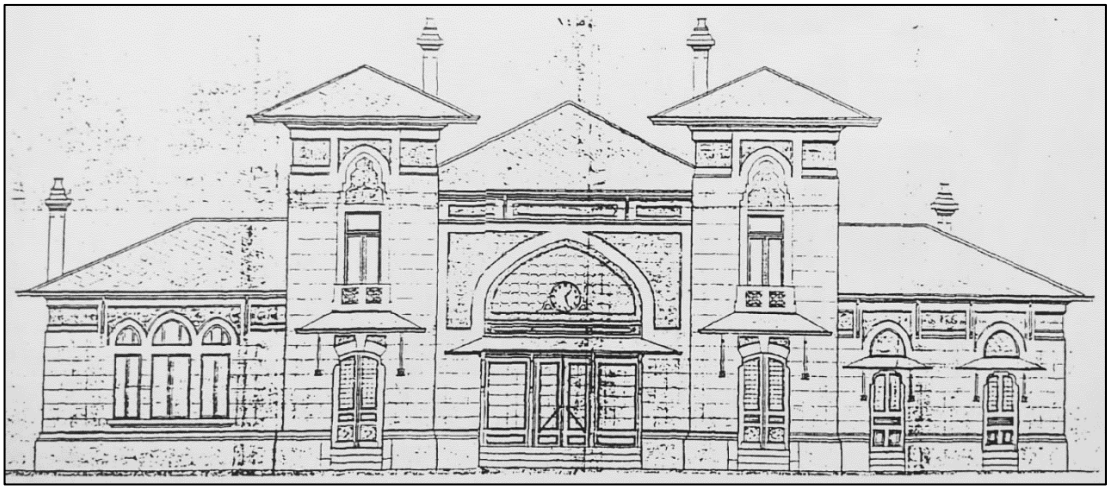
Cumhuriyet sonrası dönemde ulusal bilinci benimseyen mimarlar tarafından inşa edilen yapılar Selçuklu ve Türk mimarisi ögelerini barındırmalarıyla geç Osmanlı Dönemi yapılarından ayrılırlar. Bu dönemin yapıları kendisinden önceki demir yolu yapılarının tasarım anlayışını reddetmiştir. Osmanlı Devleti öncesi var olmuş Türk devletlerine ait mimari üsluplar ile Erken Osmanlı Dönemlerinde kullanılan mimari üslubu öz olarak benimsemişlerdir. Milli kimlik oluşturma amacıyla yapılarında bu dönemlere ait mimari ögeleri sıkça kullanmışlardır. Celal Esat Arseven'in *"...gözlerini eski dini ve klasik eserlere çevirerek, aynen kopya ve tatbik suretiyle bir milli mimari vücuda getirmek istemişlerdir."* sözü dikkate alındığında dönemin mimarlarının yüzeysel bir anlayışla geçmişi kopyaladıkları bir üsluba sahip olduklarını söylenebilmektedir. Ancak ulusal mimari fikrine rağmen dönem yapılarına bakıldığında batı üslubunun etkileri görülmektedir. Birinci Ulusal Mimari'nin (Araz, 1995)'a göre en iyi örneklerinden biri Ankara Gazi İstasyonu'dur (Şekil 2.15., Şekil 2.16.). 2.16.'da görülebileceği üzere belirgin giriş aksı, simetrik cephe görünüşü, kule kullanımı geç Osmanlı Dönemi'ndeki yapılarla aynı özellikleri gösterirken; pencere ve kapı tasarımında Selçuklu mimarisini hatırlatan kemerlerin ve Klasik Osmanlı mimarisinde kullanılan çatıya yakın duvar bitişi süslemelerinde seramik karoların (Araz, 1995) kullanılması birinci ulusal mimarinin sahip olduğu tarzı çok iyi yansıtmaktadır. Resim 2.2.'de Gazi İstasyonu'nun 1926'da gar yapısı olarak kullanılan hali ile 2016'da restoran olarak kullanılan yakın geçmişteki durumu verilmiştir.



Resim 2.2. Ankara Gazi istasyonu 1926-2016 (URL-9, 2016)



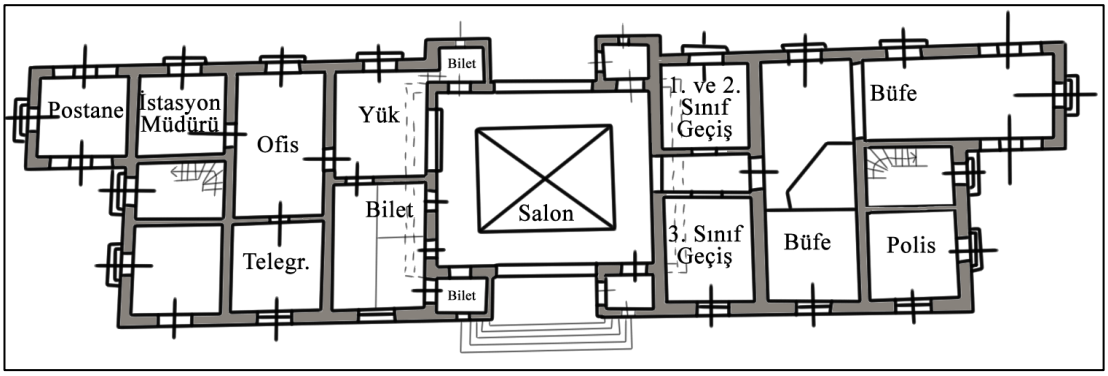
Şekil 2.15. Ankara Gazi İstasyonu zemin kat planı (Araz, 1995)



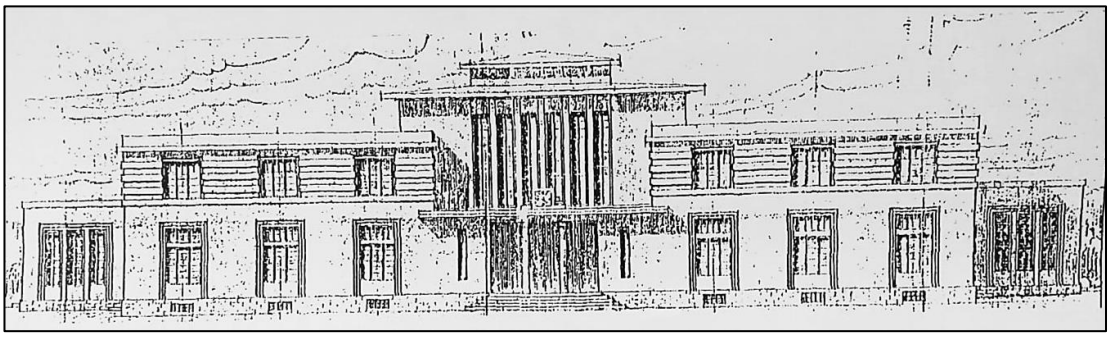
Şekil 2.16. Ankara Gazi İstasyonu orijinal ön cephe çizimi (Araz, 1995)

1930'lı yıllara gelindiğinde demir yolu yapılarının tasarımlarında modernleşme yolunda ilerlenmek istenmiştir. Birinci Ulusal Mimari akımının sağladığı ortam ile oluşan bu akım İkinci Ulusal Mimari olarak nitelendirilmiştir. Bu dönemde inşa edilen Malatya (Şekil 2.17., Şekil 2.18.), Ankara (Şekil 2.19., 2.20.), Manisa Garları İkinci Ulusal Mimari akımının ürünleridir. Yapılarda ilk olarak anıtsal tasarımlarıyla dikkat çekmektedir. Yapılarda doğal taş kullanılmıştır. Resim 2.3.'te yer verilen Ankara Garı görselinde bu daha belirgin bir şekilde gözükmektedir. Bu yapılarda cephe görünümünde sadelik ve simetri ön plandadır. Planlara bakıldığında dikdörtgen şemalar ve simetrik tasarımın devam ettiği görülmektedir. Birinci ulusal mimarlıkta

olduğu gibi kemerler ve seramik karo süslemeleri burada göremeyiz. Aksine pencere ve kapılar düz lento konularak tasarlanmıştır. İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi yapılarında yerli malzeme kullanımı görülür. Buna neden olarak İkinci Dünya Savaşı'nın ekonomik etkileri dışında, Türkiye'de mimarlığın bölgesel olması görüşünün yayılması da söylenebilir (Alsaç, 1973).



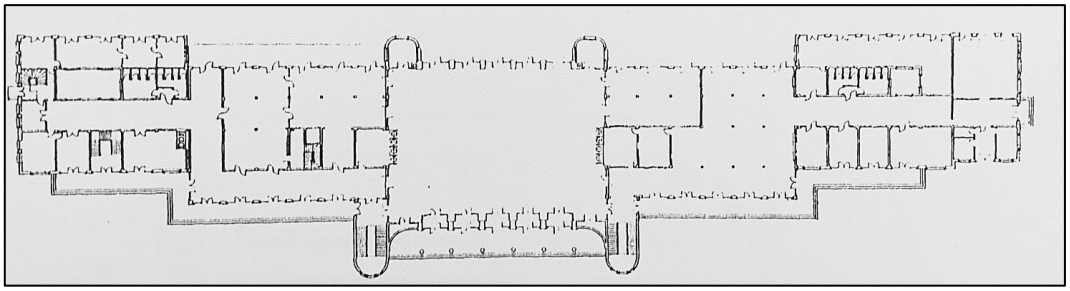
Şekil 2.17. Malatya Terminali zemin kat planı (Araz, 1995)'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.



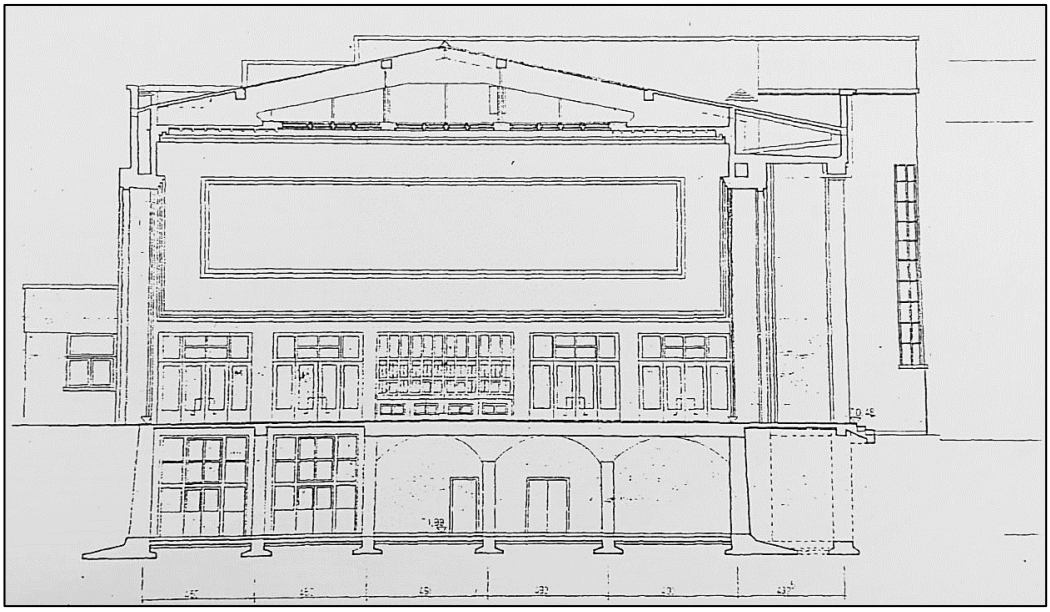
Şekil 2.18. Malatya terminali orijinal ön cephe çizimi (Araz, 1995)

(a) (b)

Resim 2.3. İkinci ulusal mimarlık dönemi garları a) Malatya Garı (URL-10, 1937) b) Ankara Tarihi Garı (URL-11, 2020)



Şekil 2.19. Ankara terminali zemin kat planı (Araz, 1995)



Şekil 2.20. Ankara terminali enine kesit (Araz, 1995)

1950-1960 yılları Türkiye'de Avrupa'da olduğu yeni ve serbest mimari biçimlerin deneyimlendiği yıllar olmuştur. Dönem genelinde 'rasyonel prizmatik[5]', 'duygusal-organımsı[6]' gibi biçimlendirmeleri uyarlamaya çalışmışlardır (Alsaç, 1973). Ancak bu dönem içerisinde inşa edilen demir yolu yapılarına bakıldığında mimaride yaşanan bu serbestleşme cephelerde net olarak görülmemektedir. İkinci Ulusal Mimarlık ögelerinin izlerini taşıyan yapılar daha sık görülmektedir. Buna örnek olarak

[5] Rasyonel Prizmatik: Katı rasyonel mimari akım. Yapıların dikdörtgen kutular ve prizmalar şeklinde oluşu olarak özetlenebilir.
[6] Duygusal-Organımsı: ABD'de organik, Almanya'da organımsı olarak tanımlanan mimari akım. Her tür biçimsel önyargıdan arınmış mimari anlayış olarak özetlenebilir.

Gaziantep Tren garı gösterilebilir. 1956 yılında inşa edilen yapı Resim 2.4.'te görüldüğü gibi anıtsal formda tasarlanmıştır. Yapı malzemesi olarak doğal taş tercih edilmiştir. Pencere ve kapılarda düz lento kullanılmıştır.

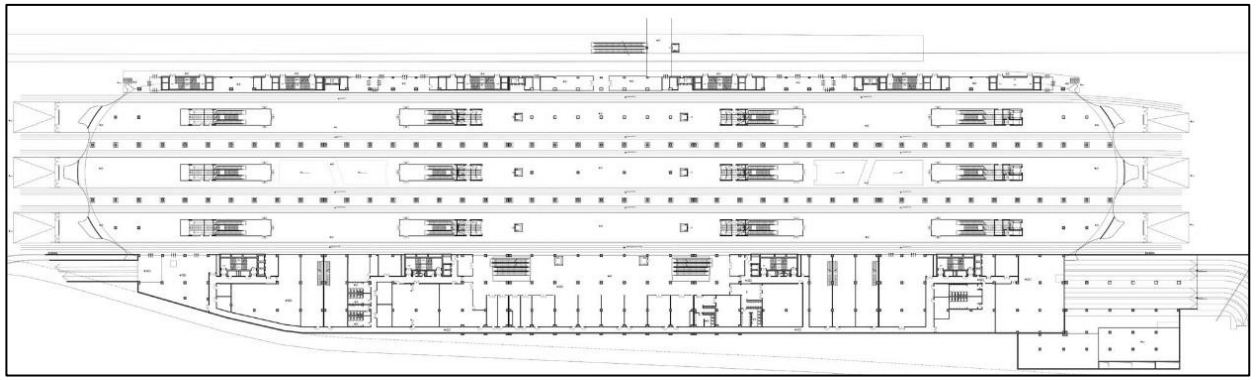
Resim 2.4. Gaziantep Gar Binası (Uzun, 2018)

2016 yılında açılan Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı ile tren garı mimarisinin kendisinden önceki Cumhuriyet tarihi ve Osmanlı tarihi demir yolu yapılarından bağını koparmış yeni bir versiyonu ile karşılaşılır (Resim 2.5.). LEED sertifikasına sahip olan gar binası kendinden önceki gar binalarına benzememektedir. Gar binası içerisinde birçok alışveriş noktası bulunmaktadır. Yapının sahip olduğu yapı teknolojisi ve içerisinde yer alan teknolojik hizmetler geçmiş ulaşım yapılarına kıyasla gelişmiş durumdadır. Yapının tasarımında sürdürülebilirlik göz önünde bulundurulmuştur. Bu bağlamda ulaşım yapılarının günümüz fonksiyonlarının, geçmişteki ulaşım yapılarının planlamasındaki kaygılarından farklı olduğu görülebilir (Şekil 2.21., Şekil 2.22.).

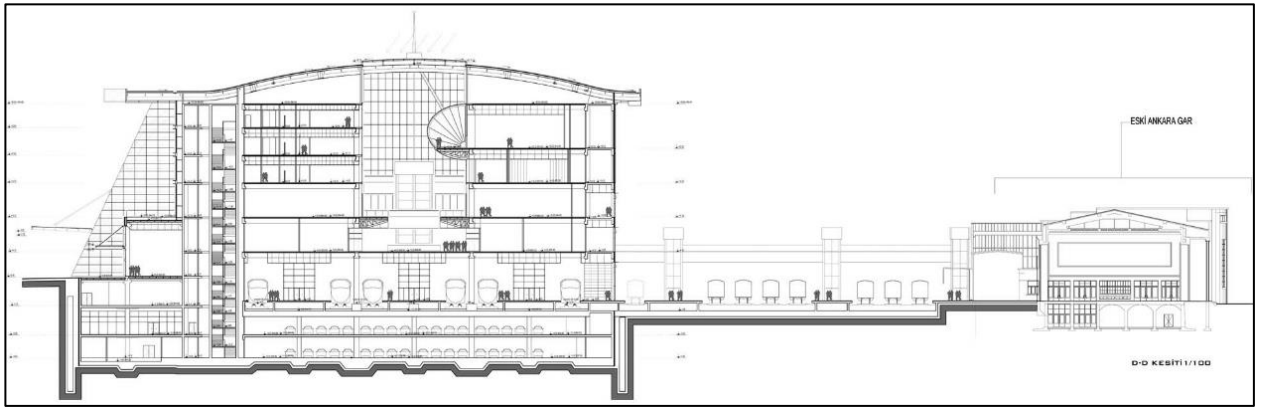
Osmanlı Dönemi ulaşım yapılarında öne çıkan özellikler işlevsel olarak askeri, dini ve ticari olarak ayrılmaktaydı. Tasarımsal olarak yapılarda oryantalist üslup görülmekteydi. Cumhuriyet Dönemi'nde ise işlevsel olarak kamu yapıları olarak görülen gar binaları, tasarımsal olarak ulusal kimliği yaratma kaygısı taşımaktaydı. Bu

dönemde dünya genelindeki mimari akımların yurt içerisinde de uygulandığı görülmektedir. Ankara YHT Garı örneğine bakıldığında ise teknolojik, geçmişe özenmeyen, herhangi bir askeri ve stratejik amaç gütmeyen, günümüz kamu yapılarına atıfta bulunmayan bir yapıyla karşılaşılır.

Ankara YHT Garı, boyut ve kapasite olarak inşa edildiği zamanki Haydarpaşa Tren Garı'na benzetilebilir. Buna neden olarak günümüz garlarına kıyasla YHT Garı'nın çok katlı kompleks bir yapı oluşu, içinde barındırdığı birimlerin fazlalığı, teknolojik açıdan gelişmişliği ve kullanılan yapı malzemeleri örnek gösterilebilir. Ancak Haydarpaşa Tren Garı'ndan farklı olarak yüksek katlı olması yapı içerisinde belirlenen ihtiyaç listesinden kaynaklı gereksinimlerden dolayı oluşmuş ve yapının planlamaları bunu gerektirmiştir. (Tektaş & Akalın, 2020)'ın yazısında belirtildiği üzere 150 milyon yolcu kapasitesi ve halkın sosyal ihtiyaçlarını karşılaması planlanan yapının tüm ihtiyaçlarının tek çatı altında toplanması istenmesi de yapının ölçeğinde etkili olmuştur.



Şekil 2.21. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı kat planı (URL-12, 2014). Proje bitiş yılı baz alınmıştır.



Şekil 2.22. Eski Ankara Garı ile Ankara YHT kesit karşılaştırması (URL-12, 2014). Proje bitiş yılı baz alınmıştır.

Resim 2.5. Ankara YHT Garı (URL-13, 2019)

Ankara YHT Garı günümüz demir yolu yapılarının farklılığını belirgin şekilde yansıtan bir yapıdır. Tasarımsal kaygıları geçmiş demiryolu yapılarından farklıdır. İçinde bulunduğumuz dönemin ihtiyaçları ve teknolojisi sonucunda şekillenen bir yapı olarak inşa edilmiştir (Tektaş & Akalın, 2020). Bu nedenle YHT garı insanlarla ilişkisi yoğun bir yaşam alanı oluşturmaktadır. Ancak tarihi Ankara Garı ile birbirlerine olan mesafelerinin çok kısa olması tarihi yapının çevresi ile ilişkisinin zarar görmesi bağlamında endişe vericidir. Her yapı çevresiyle ve insanlarla etkileşim içindedir. Bu etkileşim yapıları kente ait kılar ve kent insanlarının oluşturduğu kolektif hafızanın bir ürünü olarak karşımıza çıkar. Ankara Tarihi Gar yapısı için de bu durum geçerlidir. Gar binası çevresinde oluşan ve sürdürülen etkileşim doğal olarak yeni inşa edilen yapıdan etkilenecektir. Tarihi Gar, yapısal bir bütün olarak konumunu korusa da taşıdığı değerler ve kentle olan ilişkisi, sürdürülen biçimde gelecek jenerasyonlara iletilemeyecektir. Tarihi Ankara Tren Garı'nın çevresiyle bütünlüğünü yitirmesiyle kültürel miras olarak bütünlüğü de zarar görmüştür (Özdemir T. , 2019). YHT Garı ve Tarihi Gar'ın arasındaki bu ilişkiye bakarak tarihi yapının yıkılmamasına rağmen korunamadığını gösterir niteliktedir.

Cumhuriyet ile gelişen endüstrileşme ivmelenmiş, şehirleşme artmış ve böylece ulaşıma olan ihtiyaç artmıştır. Bu bağlam ulaşım yapılarının gelişmesine olanak sağlamıştır. Erken Cumhuriyet döneminden günümüze kadar inşa edilmiş gar yapıları

incelendiğinde, Türkiye sınırları içerisinde mimari çeşitlilik açısından çok zengin yapılara sahip olunduğu görülmektedir. Dünya genelinde yaşanan mimari akımların Anadolu içerisinde sıkça izine rastlanılması, mimari de evrimleşen yapıyı ispatlar niteliktedir. Bu evrimleşme sürecinin son noktasında teknoloji ve tüketim kültürü ürünü olan gar yapıları inşa edilmeye başlanmıştır. Bu noktada günümüz ulaşım ve kent ihtiyaçları için daha hızlı ve teknolojik demir yolları kurulmaktadır. Gar binalarında ise erişilebilirliği ön planda, birçok idari ve ticari birim bulunduran yüksek yapıların inşa edilmesi doğal bir sonuç olarak görülebilir. Ancak günümüzde inşa edilen yapıların, konumlandırıldıkları çevredeki tarihi yapıların değerini zedelediği veya yok saydığı görülmektedir. Bu durum Anadolu'da bulunan tarihi garların geleceği için kaygı verir niteliktedir.

BÖLÜM 3. SAKARYA İLİNDE ULAŞIM AĞININ GAR YAPISIYLA İLİŞKİSİNİN DEĞERLENDİRMESİ

Kent ve ulaşım birbirini besleyen öğelerdir. Dünya üzerinde endüstri devrimi sonucu kentlerin yoğunluğunda artış ve bu artışa yönelik ulaşımda gelişmeler görülmüştür. Ulaşım yoğunluğunun artması, kenti ve kentin alt yerleşim birimlerini kalkındırmıştır. Aynı şekilde kentin sahip olduğu ilçe, köy ve mahalle gibi birimlerde nüfus yoğunluğu arttıkça ulaşım ağları oluşmuştur.

Ulaşım ağları tanımı ilk olarak ulaşım türleri çağrışımını yapmaktadır. Ancak ulaşım ağlarına olan bakış açısını ulaşım türleri ile sınırlandırmak oluşumun bütünlüğünü zedeler. Ulaşım ağlarına bütüncül yaklaşımla baktığımızda mekân ve zaman kavramları da düşünülmektedir (Alpöge, 2016). Bu bağlamda Ulaşım ağının türü yerine çevresiyle olan ilişkisi önem kazanmaktadır. Zamanla gelişen insan, yapı ve çevre etkileşimin oluşturduğu değişim mekâna yansımaktadır. Bu durum da bütünlüğü sağlayan değerleri oluşturmaktadır. Bu bağlamda sonraki bölümlerde ilk defa demir yolu ulaşımı Sakarya'ya ne zaman geldi, etkileşimde olduğu süreç ne kadar, ulaşımın bölgede oluşmasını sağlayan etkenler nelerdir, bölgeye ulaşımın etkileri nelerdir soruları değerlendirilecektir.

3.1. Sakarya İlinde Ulaşımın Gelişimi

Karadeniz'e kıyısı olan Sakarya'nın batısında Kocaeli, doğusunda Bolu, güneyinde Bilecik ili bulunmaktadır. Karadeniz bölgesiyle Marmara Bölgesi'ni birleştiren bir kavşak görevindedir (Şekil 3.1.). Sakarya Irmağı ve çevresinin uygarlıkları bölgeye çekmesiyle birçok uygarlık bölgede kurulmuştur. Sakarya Frigler, Persler, Makedonya Krallığı, Bithynia Krallığı, Bizans İmparatorluğu, Selçuklular ve Osmanlı Dönemlerinde yerleşim merkezi olarak tercih edilmiştir. Bu nedenle de canlılığını

koruyan bir bölge olmuştur. Bizans Dönemi'nde inşa edilen Justinianus Köprüsü günümüze ulaşabilen nadir yapılardandır. Çark Deresi üzerinden ulaşımı sağlamak için yapılan köprü, Sakarya'da inşa edilmiş ulaşım yapıları arasındaki en eski yapılardandır (Özcan, 2007). Bölgede Selçuklular Dönemi'nde Türk nüfusu yoğunluk kazanmış (Kafalı, 1996) ve sonra Osmanlı Devleti'nin kontrolüne girmiştir (Aktaş, 2008). Osmanlı Dönemi, Tanzimat Dönemi'nde Kocaeli bağımsız bir sancak olduğunda Sakarya sancağa bağlı kalmıştır.

Sakarya'da ulaşımın gelişimini açıklamak amacıyla Resim 3.1.'de verilen 1901 yılına ait fotoğraflar incelendiğinde Sakarya ilinde yerel halkın sandalı çark deresinde yolculuk yapmak amacıyla kullandığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Arnavut kaldırımı ile döşenen yollarda at arabası ile ulaşımın sağlandığı ve son olarak da demir yolunun kullanıldığı görülmektedir.

Şekil 3.1. Sakarya ilinin çevre illerle ilişkisi. Bölgeler haritasından yararlanılmıştır.

(a) (b) (c)

Resim 3.1. 1901 yılında Sakarya'da kullanılan ulaşım türleri a) Çark deresi b) Erenler mahallesi (URL-14, 1901) c) Adapazarı tren garı (Papazian A. D., 1901b)

Sakarya, 1954 yılında Kocaeli'den ayrılmıştır. Adapazarı da bu dönemde merkez ilçe olmuştur. Ancak tren garı gibi 19. yüzyıldan bu yana dört büyük deprem ve çeşitli idari değişikliklere uğramış tarihi yapılarla ilgili bilgiler sınırlı bulunmaktadır.[7]

Sakarya ili, konumu gereği hem kara yolunda hem demir yolunda İstanbul-Ankara arasında geçit noktası oluşturmaktadır. Bu nedenle de önemli ulaşım ağlarına sahiptir. Ek-5'e bakıldığında D100 kara yolunun şehrin ana ulaşım yolu olduğu görülür. Merkez ilçenin içerisinden de geçen otoban ve D-100 kara yolu şehri ikiye ayırmaktadır. Bunun yanı sıra Arifiye ilçesine konumlandırılan demir yolunun, Adapazarı'na ayrılan kolunun şekli itibariyle sonradan eklendiği anlaşılmaktadır. Ulaşımdaki değişimin görülebilmesi için Resim 3.2. incelendiğinde çark deresinde artık sandalla ulaşımın mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca yolların asfalt ile kaplanan kara yolunda otomobilin kullanıldığı ve son olarak da demir yolu kullanımının devam ettiği görülmektedir.

(a) (b) (c)

Resim 3.2. 2020 yılında Sakarya'da kullanılan ulaşım türleri a) Çark deresi (URL-15, 2020) b) Erenler mahallesi (URL-16, 2020) c) Adapazarı istasyonu (Şentürk, 2020)

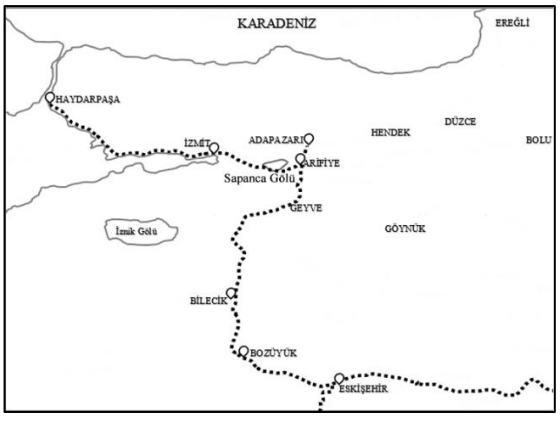
1901-2020 yılları arasındaki 119 yıllık fark incelendiğinde şehir içerisinden geçen derenin artık ulaşım yolu olarak kullanılamaması şehrin ulaşımında gelişme yerine gerileme gösterdiğinin örneği sayılmaktadır. Kara yolu da ihtiyaca ve günümüz teknolojisine yönelik olarak gelişmiştir. Demir yolu ulaşımında oluşan veya oluşmayan farklılıklara ise bundan sonraki bölümlerde yer verilecektir.

[7] Deprem ve belediyeler arası evrakların taşınırken kaybolması gibi nedenlerle eski yapılara ait bilgilerde birçok eksiklik bulunmaktadır.

3.2. Sakarya Kentsel Gelişim Tarihinde Adapazarı Tren Garının Yeri

Kentler devamlı olarak evrimleşme geçiren yerleşim bölgeleridir. Kentlerde yaşanan gelişmeler çeşitli sebeplere bağlanabilir. Günlük aktivitelere ve teknolojiye paralel şekilde ilerleyen bu gelişmelere, ticaret ve ulaşım faaliyetleri ivme kazandırmaktadır. Ayrıca bir kent her ne kadar diğer kentlerden farklılaşan özelliklere sahipse o kadar gelişmeye elverişlidir. Kervan yollarının geçtiği kentlerin gelişmesi hem ulaşım hem ticaretin yoğun olarak yapıldığı kentlerin ne kadar önemli olduğunu göstermiştir. Demir yolları bu konuda ulaşabildiği yerler ile dünya üzerinde ülkelerin siyasi güç dengelerini değiştirmiştir. Ülkelerin ekonomik olarak güçlenmelerini sağlayarak gelişmelerini hızlandırmıştır. Aynı şekilde Osmanlı Devleti dönemi içerisinde inşa edilen demir yolları da günümüz Türkiye Cumhuriyeti'nin ve kentlerinin gelişiminde büyük rol oynamışlardır. Sakarya da bu gelişmelerin yaşandığı kentlerdendir.

Sakarya henüz Kocaeli'ne bağlı bir yerleşim merkezi iken dönemin inşa edilen ilk demir yolu, Sakarya'nın günümüzdeki merkez ilçesinden geçmemiştir. Bunun yerine Sakarya'ya inşa edilen demir yolu, Şekil 3.2.'de gösterildiği gibi İzmit'ten Arifiye'ye bağlantı olarak kurulmuştur. Arifiye, Adapazarı bölgesinden daha güneyde yer aldığından Bilecik ve Bolu'ya ulaşım için gerekli bağlantı bu şekilde daha kısa hatlarla sağlanabilmiştir. Haydarpaşa İstasyonu'ndan başlayan demir yolu hattı, Sapanca Gölü kıyısından Arifiye'ye ulaşılmıştır. 1899'da Sakarya'nın merkez bölgesi dışında kalan ulaşım hattını Adapazarı'na bağlamak için ek bir demir yolu hattı inşa edilmiştir (Kırlı, 2019). Demir yolunun açılmasından sonra kent, teknolojik ve ticari açıdan gelişmiştir.



Şekil 3.2. Adapazarı-Arifiye demir yolu hatlarının güzergahı. (Araz, 1995)'dan yararlanılmıştır.

Daha önceki bölümlerde de yer verildiği üzere Osmanlı Dönemi'nde ulaştırma politikasını büyük ölçüde dış ilişkiler etkiliyordu. 19. yüzyıl içerisinde inşa edilen demir yolları askeri ve ticari önem taşıyordu. Sakarya bölgesine gelen demir yolu da bu nedenle birçok açıdan önem taşımaktaydı. Sultan II. Abdülhamit döneminde İstanbul-Bağdat demir yolu Hattının bir parçası olarak inşa edilen Adapazarı ve Arifiye demir yolu hatları, olası savaş durumunda bölgeleri birbirlerine bağlayan bir kavşak görevi görüyordu. Resim 3.3.'te Kara trenin Adapazarı'na geldiği görsel de hattın askeri önemini kanıtlar niteliktedir. Çünkü türkülere de konu olmuş kara tren, savaş yıllarında askerleri ve levazımları toplayan araçtı.

Resim 3.3. 1930'lu yıllardan Kara trenin Adapazarı'na gelişi (URL-17, 1930)

Adapazarı'na gelen trenler sadece askeri amaçlı da değildir. Tarıma elverişli topraklara sahip Adapazarı Ovası, demir yolunun tarımsal ticaret için kullanılması için avantajlı bir bölgeydi. Tarımsal ticaret amacıyla demir yollarının Sakarya'ya gelişinde şeker pancarı tarımının etkisi görülür. İlk kurulan şeker fabrikalarının ihtiyaçlarını karşılamak için de demir yolları kullanılmıştır. Osmanlı Dönemi'nde hiç şeker fabrikası olmadığı gibi, sonradan inşa edilen endüstriyel yapıların kuruluş noktaları

demir yolları göz önünde bulundurularak seçilmiştir. Şeker fabrikasının Sakarya'da kurulması da şehri sosyo-ekonomik açıdan geliştirmiştir. Bu da beraberinde ekonomik, sosyal, siyasi ve kültürel olarak kalkınmayı hızlandırmıştır.

Demir yollarının Sakarya'da farklı işlevlerde kullanılmaları, farklı tip istasyonların görülmesine olanak sağlamıştır. Günümüzde Sakarya sınırları içerisinde 6 adet tren istasyonu bulunmaktadır. Bu istasyonlar genel olarak İstanbul ile Anadolu illeri arasında köprü görevi görmektedir (Aktaş, 2008). Arifiye ve Adapazarı İstasyonları daha çok yolculara hizmetle ilişkiliyken, Mithatpaşa'da bulunan istasyonun ambar görevi görmekte ve yük taşımacılığında kullanılmaktadır. Hem yük hem yolcu taşımacılığında kullanılan demir yolu kentin gelişmesini hızlandırmıştır. Merkeze uzatılan güzergâh sayesinde merkez ilçenin gelişmesi ivme kazanmıştır.

Osmanlı devrinden günümüze kadar Sakarya gelişmiş ve büyükşehir olmuştur. Bu süre zarfında günümüze ulaşabilen yapılar çok azdır. Buna neden olarak Sakarya'nın 1. derece deprem bölgesi olması gösterilebilir. Fay hatlarının şehir içindeki durumu Ek-6'da verilmiştir. Adapazarı Tren Garı 1940 sonrasında yaşanan 1943 ve 1957 depremlerinde hasar almış ancak 1967 yılında meydana gelen deprem sonucu kullanılamaz duruma gelmiştir (Ek-7). Sonrasında 1982 yılında aynı konuma gar binası yeniden inşa edilmiştir. Ancak yeni gar yapısının inşa edilmesi rekonstrüksiyon değildir. Gar yapısı eskisinin bir röprodüksiyonu olarak yapılmamış bunun yerine modern bir yapı olarak inşa edilmiştir. Gar binasının değişmesi (Resim 3.4., Resim 3.5.), çevreyle olan bağını değiştirmemiş ve bağ gelişmeye devam etmiştir.

Resim 3.4. Adapazarı tren gar yapısı ilk hali (Papazian A. D., 1901a)

Resim 3.5. Yeniden inşa edilen tren garı-1982 (Erendil, 1982)

Adapazarı Tren Garı yapısı, depremlerin çok yoğun yaşandığı bir bölgede yapı-çevre etkileşiminin binanın fiziksel bütünlüğü kadar önemli olduğuna örnek teşkil etmektedir. Nevzat Sayın'a göre yapı ve çevresinin etkileşimin bir sonucu olarak, yapının çevresi bir noktadan sonra yapıdan önemli olmaya başlamaktadır (Sayın, 2017). Sürdürülebilirlik açısından yapının salt nesne olarak ele alınmasından ziyade çevresiyle bütünlüğünü ele alan bütüncül koruma kuralları da bu savı destekler niteliktedir. Sürdürülebilirlik kavramı bu noktada kentin hafızasını, mekân ve çevrenin bütünlüğünü, bölgenin tarihini sürdürebilmeye dayanmaktadır. Sevim Aslan'ın aynı röportajda belirttiği üzere hafızayı sürdürebilmek en elzem kriterdir (Aslan, 2017). Değişen her şey gibi yapılarında değişebileceğini göz önünde bulundurarak, yeni

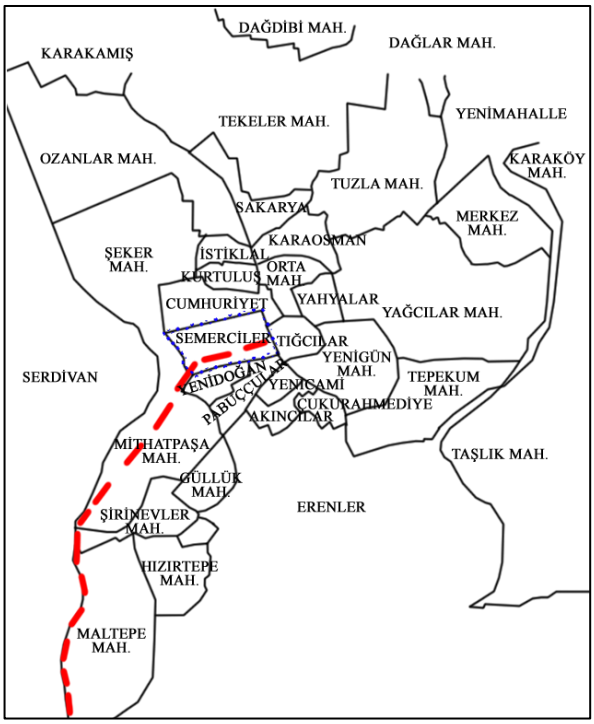
Adapazarı Garı'nın yapısı mekandaki bütüncül ilişkiyi bozmamaktadır. Mekânın kendi bütünselliği içerisinde yeni bir dönemidir. Nara Özgünlük Belgesi'nin 9. Maddesi de bu durumu desteklemektedir (Nara Özgünlük Belgesi, 1994). Adapazarı Tren Garı örneğinde, yapısal ölçekten ziyade kentsel ölçekte bir bakış açısıyla yapı incelenmelidir. Bu bakış açısı ile incelendiğinde, yapının kendi içerisinde barındırdığı tarihi dönemleri ortaya çıkarmak asıl hedef olmayacaktır. Asıl hedef yapı ve çevrenin oluşturduğu mekânın bir bütün olarak algılanarak yapının yeni halini algılamak olacaktır. Çünkü bütüncül olarak mekâna baktığımızda yapı tasarımsal olarak yeni ve modern olsa da caddelerle, ağaçlarla, pazarlarla kurduğu ilişki sürdürülmüştür.

3.2.1. Sakarya'da Adapazarı tren garının coğrafi konumu ve çevresine etkisi

İstanbul-Bağdat demir yolu güzergahı içinde yer alan demir yolu, İzmit'ten Arifiye'ye, Arifiye'den Adapazarı'na ve Bilecik'e bağlanır. Adapazarı, Sakarya ilinin merkez ilçesidir. 16. Yüzyılda "Ada" adıyla anılan köy, pazar yeri olarak gelişmiş ve buradan Adapazarı ismini almıştır. 19. Yüzyılda demir yolunun kente gelmesiyle Adapazarı ticaret merkezi haline gelmiştir. Demir yolu çevresinde yoğunlaşan pazar bölgeleri, yaptıkları ticari işler üzerinden isimlendirilmiştir ve günümüzde bu bölgeler Adapazarı'nın mahallelerini oluşturmaktadır (Aktaş, 2008). Adapazarı Tren Garı bunlar arasında Semerciler Mahallesi içerisinde bulunmaktadır. Şekil 3.3.'ü incelediğimizde Maltepe Mahallesi'nden yukarı Adapazarı'nın merkezine doğru uzanan hat, Mithatpaşa Mahallesi'ndeki istasyona da uğramakta ve son durağı olan Adapazarı İstasyonuna gelmektedir. Semerciler Mahallesi'nde yer alan tren garı çevresine bakıldığında mahallelerin küçük alanlarda ve sayıca çok olduğu görülürken, tren garından uzaklaştıkça mahallelerin alanlarının büyüdüğü görülmektedir. 5393 Numaralı kanunun 3. Maddesi'nin d maddesine göre mahalleler, belediye sınırları içerisinde ihtiyaç ve öncelikleri benzer olan komşuluk ilişkileri barındıran idari birimdir. Bu tanımdan yola çıkılarak demir yolunun şehir merkezine inşa edildiği dönemde oluşturduğu yoğunluk günümüzde de devam etmektedir.

Şehir merkezinde yer alan demir yolu etrafında gelişen ticaret bölgesi, şehrin adını aldığı pazar özelliğini desteklemiştir. Demir yolu çevresi akslarında birçok yeme-içme

alanları, ticaret yapıları yer almaktadır. Bununla beraber doğal olarak gelişen toplu taşıma noktaları ve güzergahları da bulunmaktadır. Ayrıca günümüzde tüketici toplumun mekân ile etkileşimi şehrin odak noktalarını oluşturmuştur (Yakın & Uğurlu, 2013). Bu odak noktaları, sosyal medyada paylaşılan alanları oluşmuştur.



Şekil 3.3. Adapazarı sınırları içerisinde Semerciler Mahallesinin yeri ve tren güzergahı. (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2015)'den yararlanılarak oluşturulmuştur.

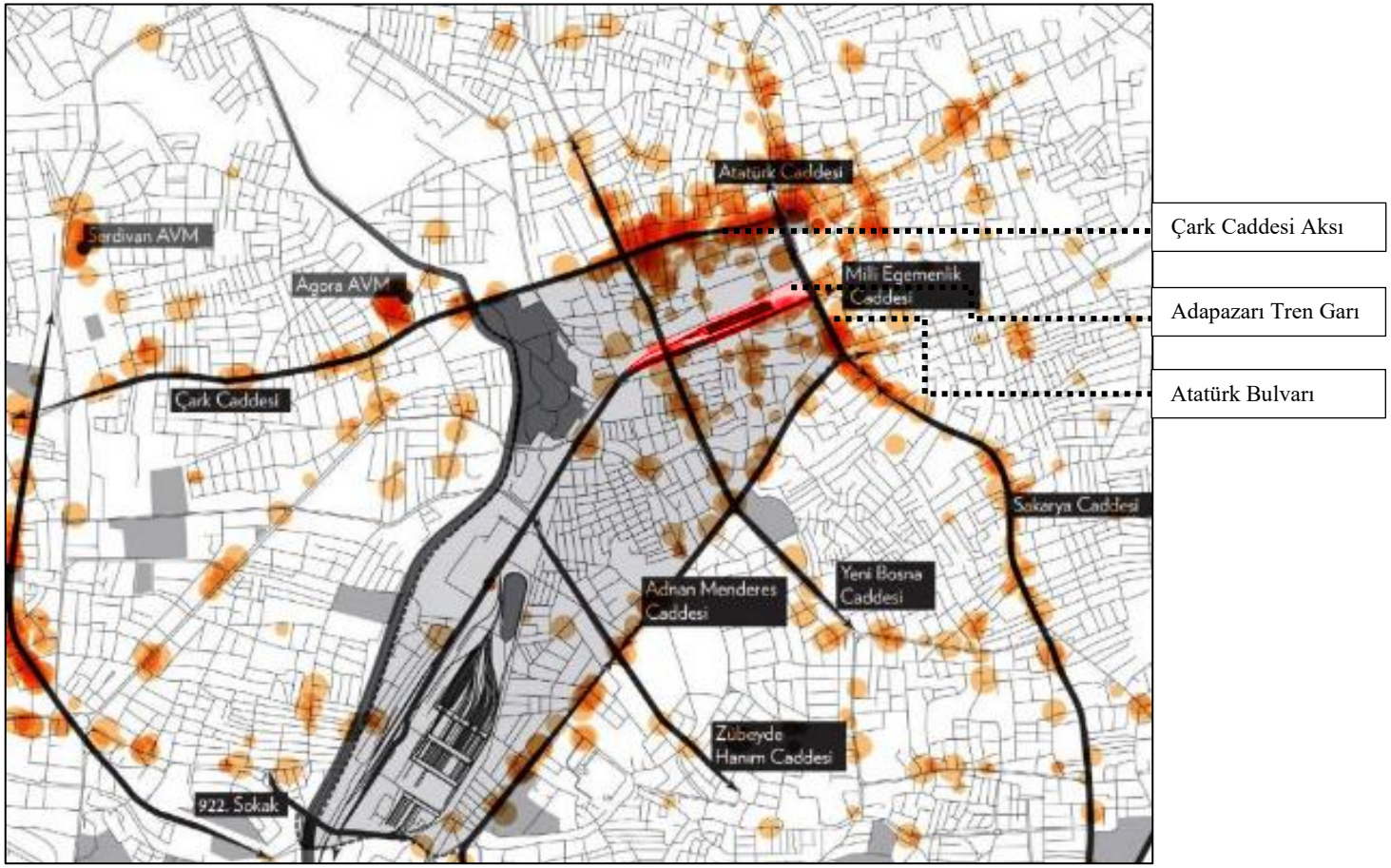
Yeme içme alanları şehirlerde artan nüfusa ve gelişmeye doğru orantıda artış gösteren mekanlardır. İşleyişleri gereği şehrin en dinamik noktalarında yoğunlaşan yapılardır. Şekil 3.4. incelendiğinde Adapazarı ilçesinin yeme içme alanları şehrin en aktif caddesi olan Çark Caddesi üzerinde yoğunlaşmıştır. İkincil yoğunlaşma alanı olaraksa Atatürk Bulvarı'nda yoğunlaşma görülmektedir. Ticaret yapıları da yeme içme alanları ile paralel olarak şehirde yoğunluk göstermiştir. Şehrin pazar yeri olarak temellenen tarihinin merkez noktası olan tren garı çevresi, Şekil 3.5.'te gösterilmiştir. Şekle bakarak bu bölge ticaret yoğunluğunu günümüze kadar sürdürmüştür. Özellikle Katlı Pazar yapısının bulunduğu bölge ve tren istasyonu ilişkisine bakılacak olursa, katlı pazarın olduğu noktanın eskiden sebze ve meyve hali olduğu görülür. Ayrıca hafta sonu pazarların kurulduğu bir yer olması bölgenin dinamizmi yüksek bir bölge

olduğunu göstermektedir. İstasyonun paralel aksına kurulan pazar, geçmiş günlerdeki ulaşım-ticaret ilişkisini anlamamıza yardım etmektedir. 1982'de yapılan yeni gar binasından sonra 1987'de inşa edilen Katlı Pazar yeri, bölgenin modernleştirilmesi amacıyla inşa edilmiştir (Güngör, 2017). Yeme içme alanları ve ticaret yapılarının oluşumunda etkili olan faktörlerden birisi de demir yoludur. Demir yolu ve ticaretin birbiriyle oluşturduğu etkileşim sonucu oluşan tüketici kültürünün sosyal medyaya yansıdığı konumlar Şekil 3.6.'da verilmiştir. Şekilde yer alan mekanlar genelde insanların vakitlerini geçirdiği, toplanma ve eğlence alanlarıdır. Ulaşımın yüksek olduğu tren yolu çevresinde bu alanların görülmesi doğal bir sonuçtur.

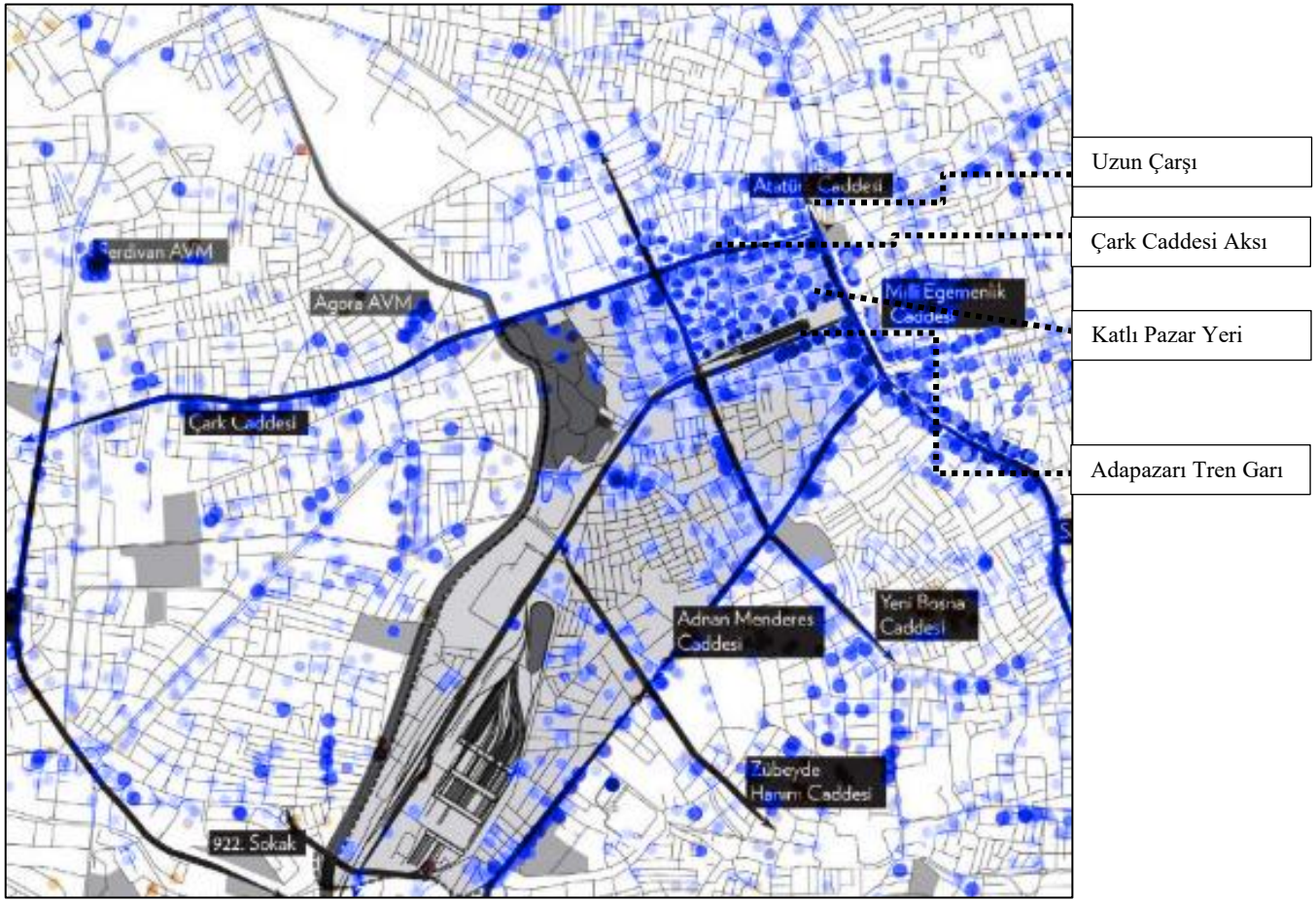
Tren garının kent içindeki konumu Şekil 3.7.'de verilmiştir. Sakarya'nın şehirler arası kavşak görevi görmesini sağlayan otoyollardan uzakta bulunan gar yapısı, şehrin merkez noktasını simgeleyen bir yapıdır. Buna neden olarak gelişmiş yol hatlarından uzakta olmasına rağmen şehrin merkezinin yüzyılı aşkın süredir konumunu koruyor olması örnek gösterilebilir. Özellikle 1. derece deprem bölgesi olan Sakarya'da Adapazarı bir ova olarak yüksek riskte olan bir bölgedir. 1999 yılında meydana gelen depremden sonra yerel yöneticiler şehrin merkezinin değiştirilmesi üzerine çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalar sonucunda 2000 yılında Adapazarı'na bağlı Karaman köyü bölgesinde kalıcı konutlar inşa edilmeye başlanmıştır. Deprem sonucu evlerini kaybeden insanlara bu konutlar kura yolu ile dağıtılmıştır (Akyol, 2007). Valilik gibi kamu kuruluşları bu bölgeye taşınmış ve birçok iş merkezi açılmıştır. Kentin ticaret, kamu ve insan yoğunluğunun Karaman, Camili ve Korucuk bölgelerine taşınması ile şehir merkezinin taşınması hedeflenmişse de başarılı olunamamıştır. Kentliler tren garı ve çevresinde oluşan bölgeyi şehir merkezi olarak kullanmaya devam etmiştir. Bölgede oluşan yoğunluk azalmadığı için şehir içi hatlar demir yolunu destekler nitelikte gar binasının yakınına kurulmuştur. Şehir dışından gelen insanların erişimini sağlamak dışında, insanların merkeze ulaşım görevini de Şekil 3.8.'de gösterilen orta garaj ve ilçe durakları gibi noktalar sağlamaktadır.

Adapazarı ilçesinin merkez noktasında bulunan demir yolu gar yapısı, eski yapısında olduğu gibi şu anda mevcut bulunan yapı ile de çevresiyle bir bütün oluşturmaktadır. Yeni gar yapısı, eski yapıya kıyasla daha büyük ve modern bir yapı olsa da çevre ile

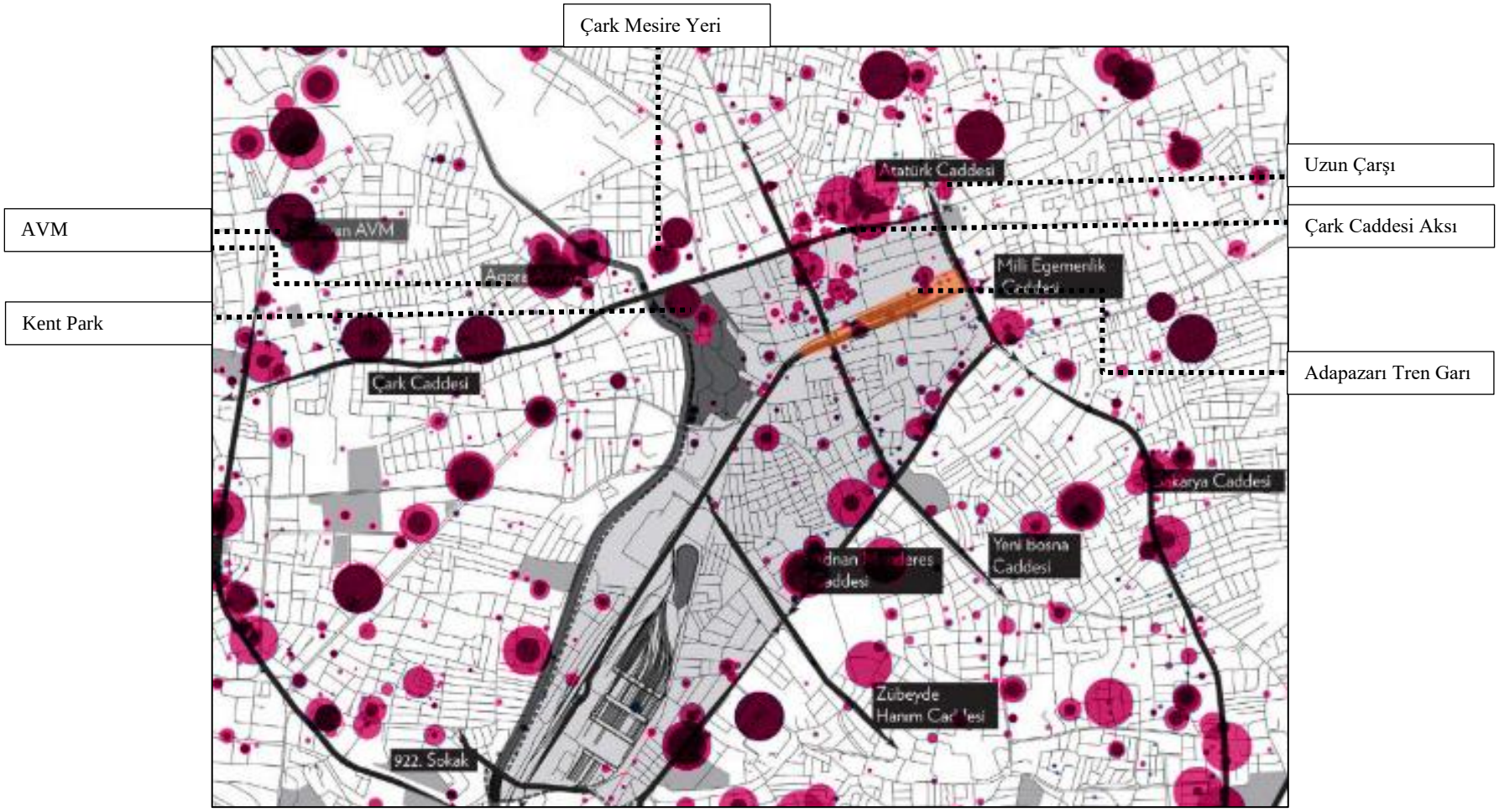
olan bütünlüğü bozmamış ve yerel halk tarafından benimsenmiştir. Tren garı yapısı değişse dahi bulunduğu mahalle, etrafındaki yapılaşma geçmişten günümüze kolektif hafızadaki değerini sürdürebilmiştir.



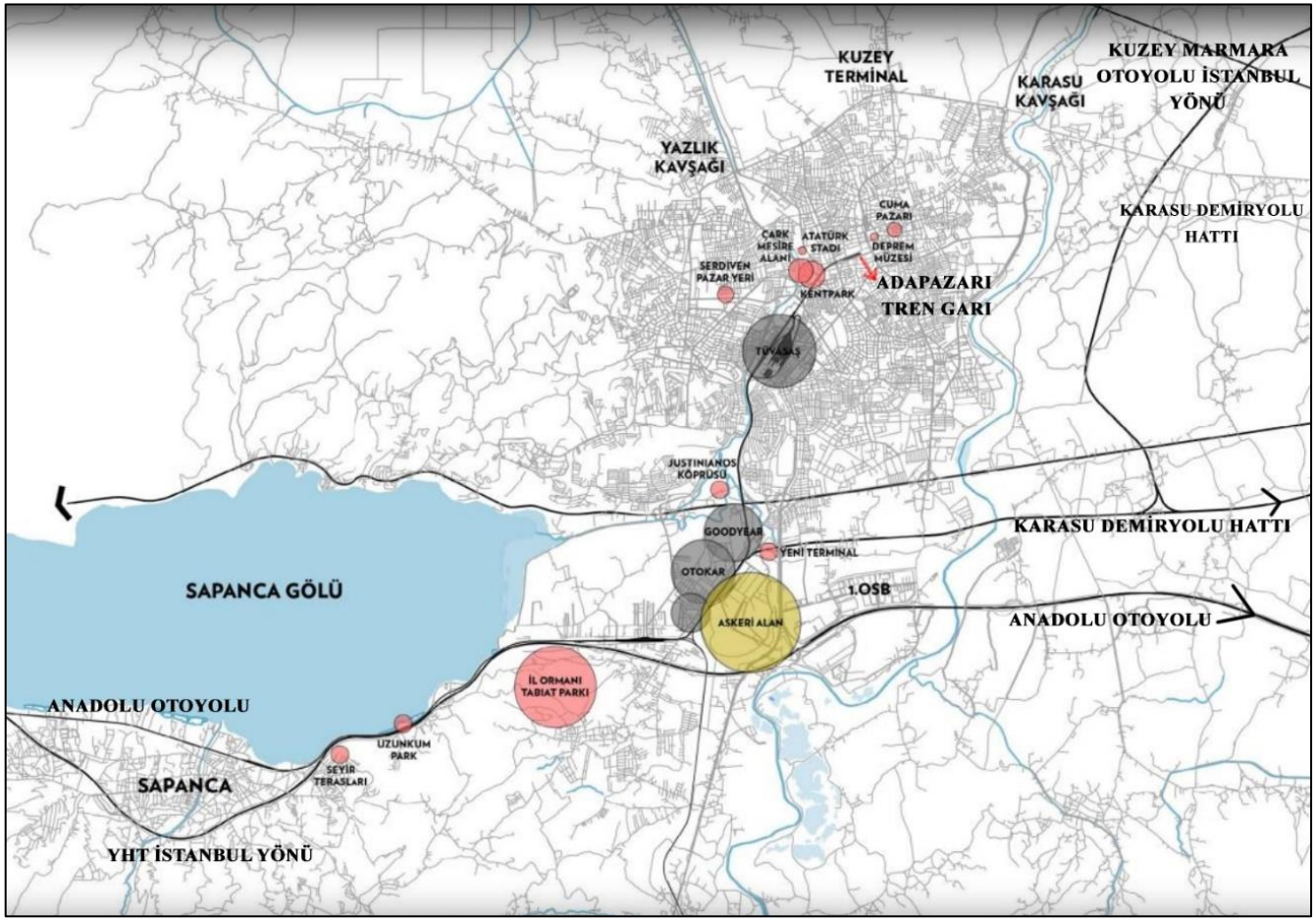
Şekil 3.4. Adapazarı tren garı çevresi yeme-içme alanları (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2017a)'dan yararlanılmıştır.



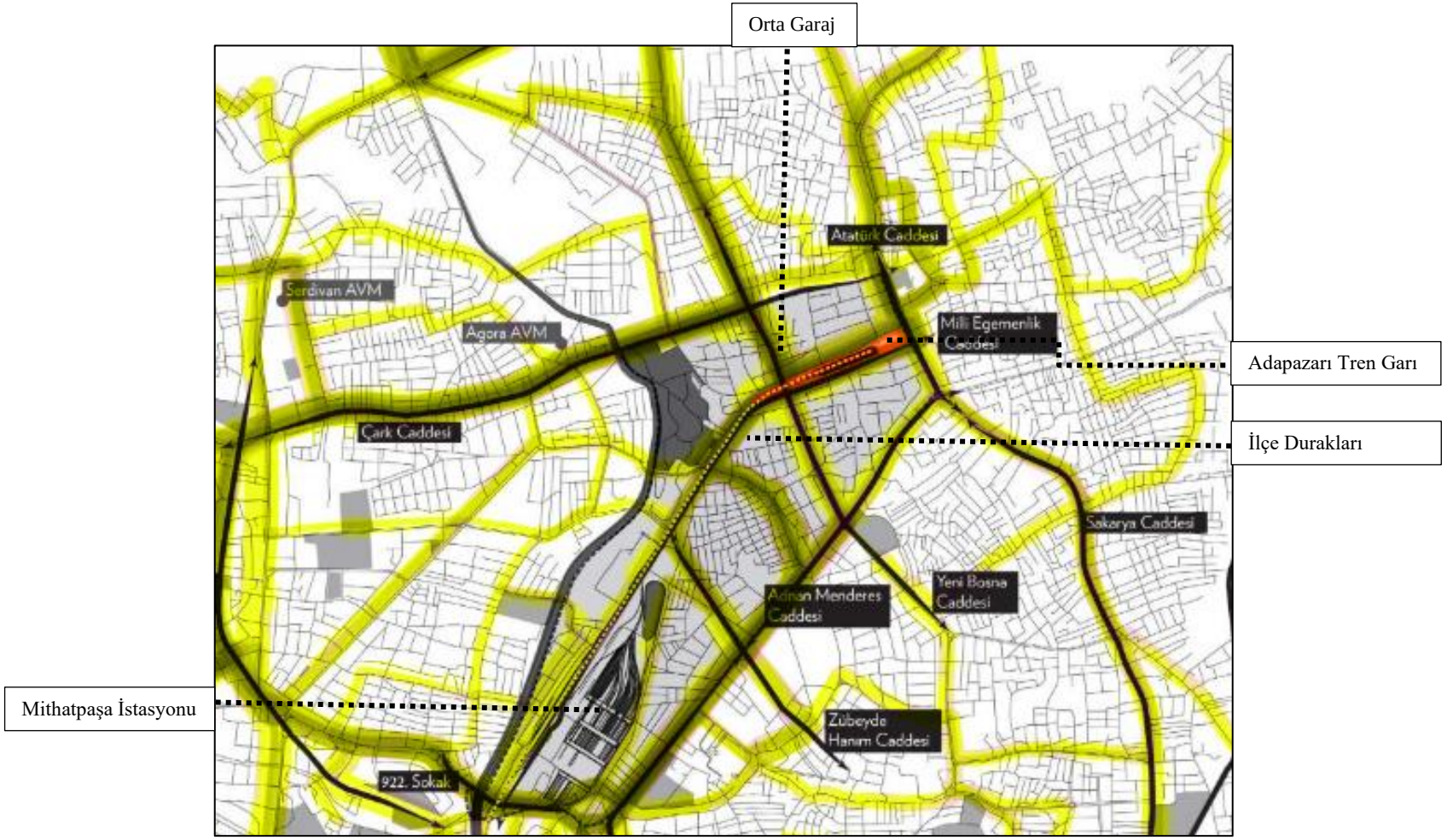
Şekil 3.5. Adapazarı tren garı çevresi ticaret yapıları (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2017b)'den yararlanılmıştır.



Şekil 3.6. Adapazarı tren garı çevresi sosyal medya paylaşım alanları (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2017c)'den yararlanılmıştır.



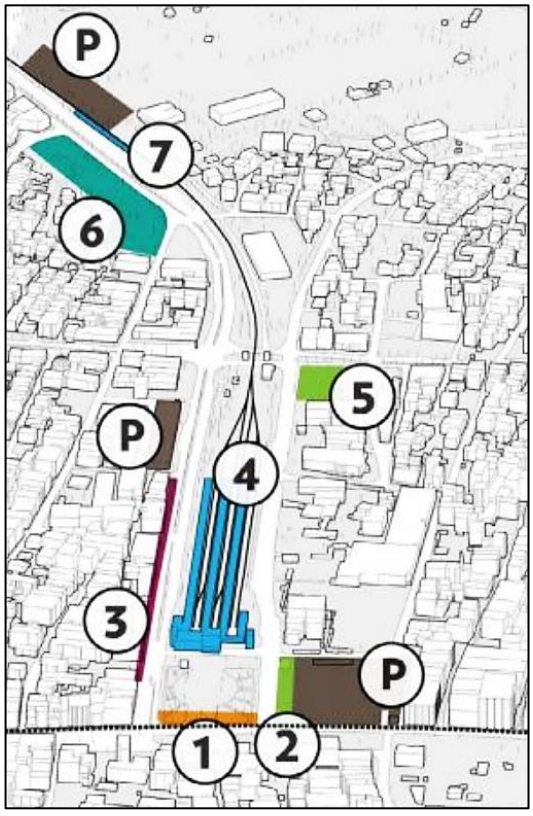
Şekil 3.7. Sakarya ulaşım ağları ile garın konumu (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2017d)'den yararlanılmıştır.



Şekil 3.8. Adapazarı tren garı yakın çevresi toplu taşıma güzergahları (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2017e)'den yararlanılmıştır.

r

Tren garının çevresiyle etkileşimleri sonucu, kentin şehir içi ve ilçeler arası ulaşımının sağlandığı toplu taşıma araçları tren garına oldukça yakındır. Şekil 3.9.'da verilen 294 araç ve 76.300 yolcu kapasiteli toplu taşıma durağı (1), 26 taşıt ve 13.850 yolcu kapasiteli toplu taşıma durağı (2), 254 taşıt ve 63.870 yolcu kapasiteli toplu taşıma durağı (3), tren garı (4), ilçe içi minibüs terminali (5), ilçeler arası otobüs terminali (6), Kentpark Adaray istasyonu (7) ve otoparklar (P) gösterilmiştir. İlçe içi, ilçeler arası ve şehirler arası ulaşım için kullanılan merkezlere erişim gar binasından rahatlıkla sağlanabilmektedir. Bu yüzden de garın kentli ve bölge ile yerel olmayan insanlar arasında sürekli etkileşimi sağlayan bir mekan olduğu söylenebilir. Sonraki bölümlerde detaylı bir şekilde incelenecek olan gar binasının planında gösterileceği üzere ortada yer alan pasaj şeklinde koridor ile çevre aksları birbirinden koparmamış ve günlük hayatta yoğun kullanılan bir mekan oluşturmuştur. Yani gar binası çevresiyle sadece ulaşım taşıtı olan trenle bağlantı kurmamış, bununla birlikte kentle bütünleşik bir şekilde günlük hayatta sıkça uğranılan bir mekan olmuştur.



Şekil 3.9. Adapazarı tren garı çevresi mevcut durak noktaları ve otoparklar (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2017f)'den yararlanılarak oluşturulmuştur.

Adapazarı Tren Garı, insan yoğunluğunun yüksek olduğu bir mekân olduğu için insan-mekân ilişkisi üzerinde durulması gereken bir konu olmaktadır. Jennifer E. Cross'a göre (Cross, 2001) mekân ile olan ilişkiler altıya ayrılmaktadır. Bu ilişkiler biyografik, manevi, ideolojik, yerin hikayesine bağlı, metalaştırılmış ve bağımlı başlıkları altında kategorize edilmiştir. Bu ilişkiler Adapazarı Tren Garı'nın çevresine ve kent insanına olan etkisini açıklamak için kullanıldığında, kent insanın doğduğu şehrin simgesine duyduğu zamanla gelişen alışkanlık hissi biyografik ilişkiye örnek verilirken, manevi ilişkiye insanların yapı ve çevresine duyduğu aidiyet hissi örnek verilebilir. İdeolojik ilişkiye bakıldığında Adapazarı halkının yapının geçmişine olan etkileşimi ile gelişen bir bağ görülürken, yerin hikayesine bağlı ilişkide isminden anlaşılacağı üzere çevrenin tarihi ve romantik alt yapısına binaen oluşan ilişkidir. Metalaştırılmış ilişki ise demir yolunu ulaşımda kullanan insanların yaşam tarzı tercihleriyle bağlantılı olarak yapıyla kurdukları ilişkiyi simgelerken, son olarak bağımlı ilişki yapıda çalışan ya da yapı ile zorunlu olarak etkileşimde bulunan insanları belirtmektedir. İlişki tiplerinden yola çıkılarak tren garının kent insanıyla olan ilişkisi tüm tipleri karşılamaktadır. Süregelen bu ilişki ile yapı, çevre ve insan ilişkisi yapıyla ilgili günümüz koruma ihtiyacına temel oluşturmuştur.

Kent halkının gar bölgesi için oluşturduğu aidiyet hissi ve koruma ihtiyacı sonucu Ada Ekspresi olarak adlandırılan Adapazarı Treni işletime kapalı olduğu yıllarda tren garı önünde birçok kez protesto (Resim 3.6., Resim 3.7.) düzenlenmiştir. Yerel halk Ada Ekspresi'nin işletime açılmasını istemiş ve bunun için birçok kez toplanmıştır. Yapının açılması amacıyla protestoların gerçekleşmesinin sebeplerinden biri ise gar binasının bulunduğu bölgenin alışveriş merkezi yapılacağı iddiaları olmuştur. Engin Özkoç'a[8] göre 2005 yılında bölge "Balıklı Gar Alışveriş Merkezi" adında bir proje oluşturulmuş ve bu şekilde kazanç elde edileceği düşünülmüştür. Ancak bu proje gerçekleşmemiştir. Tren garı, 2019 yılında yeniden işletime açılmıştır. Günümüzde Pendik-Adapazarı güzergahı arasında yolculuk sağlamaktadır.

[8] CHP Sakarya Milletvekili (Özkoç, 2015)

Resim 3.6. CHP kadın kolları etkinliğinde Ada Ekspresi için toplanan insanlar (Şentürk, CHP Kadın Kolları Protesto: Ada Treni, 2018)

Resim 3.7. Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası protestosu (URL-18, 2012)

BÖLÜM 4. ADAPAZARI TREN GARININ ULAŞIM YAPISI BAĞLAMINDA MİMARİ VE KÜLTÜREL DEĞERİ

"Kültür, dosdoğru yollar çizer."

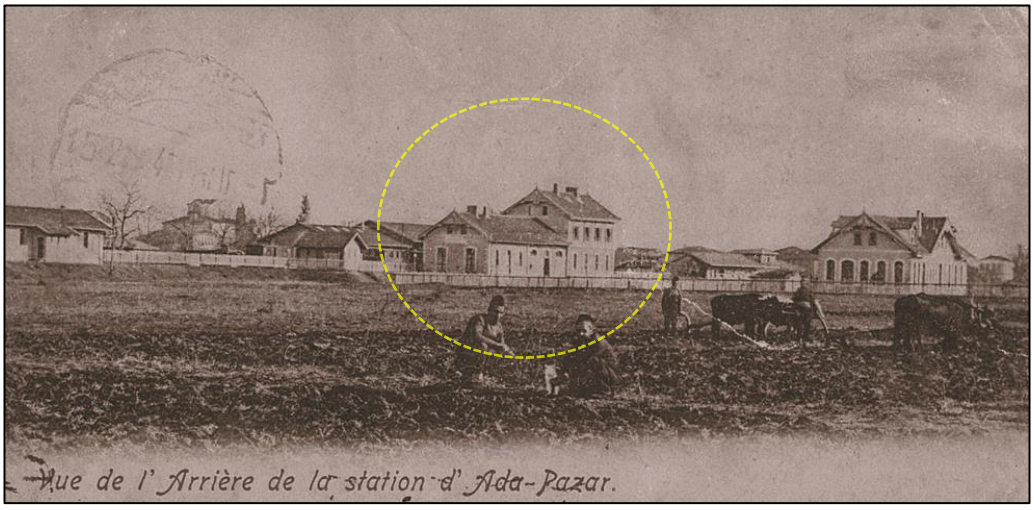
Dostoyevski

Osmanlı Dönemi'nde 1898 yılında Sultan II. Abdülhamid döneminde yapılan Adapazarı-Arifiye demir yolu, Anadolu Demir Yolu Şirketi tarafından projelendirilmiştir. 1899 yılında inşa edilen Adapazarı treni gar yapılarının olduğu bölge, gar bölgesi olarak adlandırılmıştır. Gar bölgesi 19. yüzyılın sonlarından günümüze kadar varlığını korumuştur. Ancak gar yapısı değişikliklere uğramıştır.

İstanbul-Bağdat demir yolu ve güzergahı üzerinde bulunan istasyonlar hakkında birçok akademik çalışma yapılmış olmasına rağmen çalışma konusu olan Adapazarı Tren Garı üzerine herhangi bir akademik çalışma bulunmamaktadır. Bu nedenle gar yapısı hakkında kaynaklar ve bilgiler kısıtlıdır. Öte yandan inşa edildiği zamanlarda İzmir Mutasarrıflığına bağlı olması ve 1923-1943-1957-1967 depremleri sonrasında birçok belgenin kaybolması yapının geçmişi ile ilgili resmî belgeleri de yetersiz kılmıştır. 1967 yılında yıkılan yapı, günümüze ilk inşa edildiği gibi ulaşamamıştır. Sakarya'nın 1. derece deprem bölgesi olması ve bölgede olan büyük depremler buna sebep olmuştur.

Sakarya'daki mimari eserleri inceleyen Çetin'e göre 1899'da inşa edilen Adapazarı Tren Garı, Resim 4.1.'de de görülebileceği üzere iki katlı bir gar binası ve tek katlı bir yük deposuna sahiptir (Çetin Y. , 2008). Resim 4.2. incelendiğinde, yapının önündeki toprak yolun betonarme yola çevrildiği de görülmektedir. Resim 4.2.'de daha anlaşılır netlikteki fotoğraf üzerinden yapıyı incelediğimizde, yapı malzemesi olarak kesme

taşların kullanıldığını görürüz. Kapı ve pencere tasarımında söve kullanılmıştır. Söveler pürüzlü ve çıkıntılı olarak tercih edilmiştir. Kapı ve pencerelerde basık kemer kullanılırken, kemerin orta noktasında bulunan kilit taşı farklı renkte yerleştirilmiştir. Kilit taşı, kapı ve pencerelerin üst kısmında sövenin hizasından yukarı birkaç santimlik uzatılarak uygulanmıştır. İki katlı yolcu binası olan yapıda resmin perspektifinden detaylı olarak anlaşılamasa da iki katı birbirinden ayıran dar bir çıkmaya yer verildiği görülmektedir. Çatıya bakıldığında iki yapıda da saçaklı beşik çatı kullanıldığı görülmektedir. En dikkat çeken unsurlardan biri beşik çatının birleşim noktasında bulunan ahşap süslemelerdir. Resimlerden yapıda, pencere ve kapılarda kemer süslemeleri ve köşelerde girintili çıkıntılı taş süslemeleri kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bunun dışında yapının yalın bir tasarımı olduğu söylenebilir.



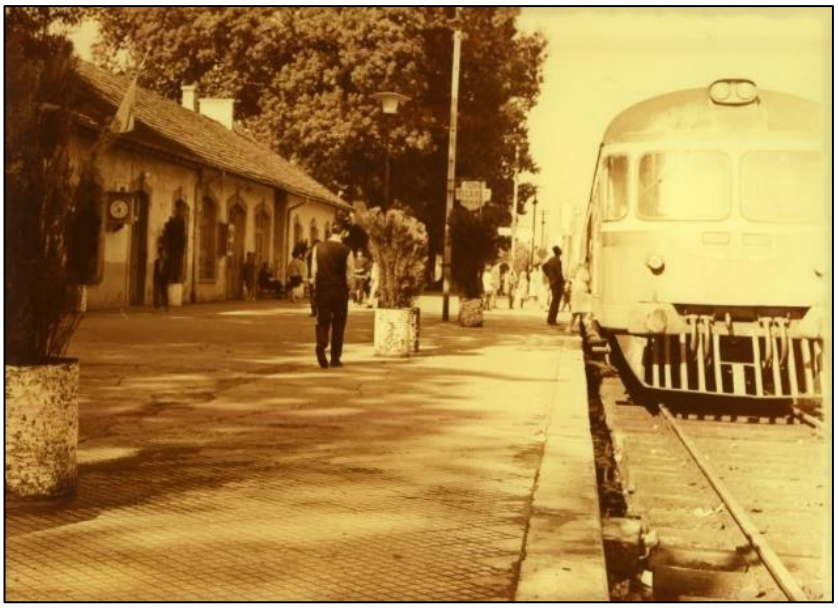
Resim 4.1. IXIX yüzyıl sonlarında Adapazarı gar yapısı (Papazian A. D., 1901b)

1899 yılında inşa edilen yapı çevresi ile incelenecek olursa Resim 4.1.'de yapının arkasının tarla olduğu ve gar yapısı çevresinin bahsi geçen dönem içerisinde tarımsal kullanıma açık olduğu görülmektedir. Yapının arka tarafında iki katlı birkaç yapı gözükmektedir. Resim 4.2.'de yapının iki yanında yapıyla aynı aksta dikilen çınar ağaçları bulunmaktadır. Yapının önünde bulunan tren rayları yapının önünden geçip

ilerliyor olarak gözükmekte ancak yapı güzergahın son noktası olduğu için raylar yapının ilerisinde sonlanmaktadır.

Resim 4.2. XX. yüzyılda Adapazarı gar yapıları (Anonim, Adapazarı Tren Garı, 1935)

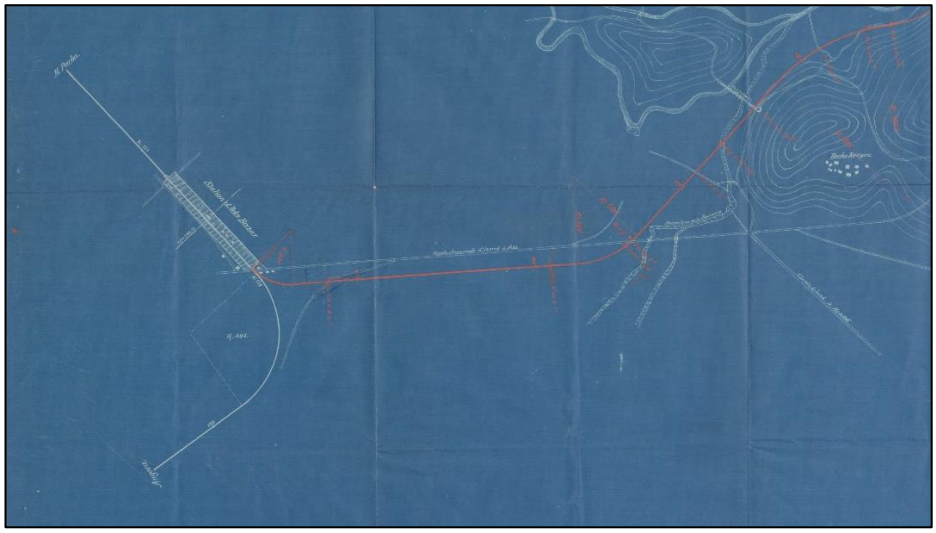
Resim 4.3. incelendiğinde ise 1965 yılında demir yolunun aktif olarak kullanılmaktadır. Demir yolu çevresinde çınarların korunduğu, önceki yıllarda önüne eklenen betonarme yolun geliştiği görülmektedir. Ancak resimde çevre yapılar gözükmediği için çevresinde meydana gelen değişiklikler algılanmamaktadır.



Resim 4.3. 1965 yılı Atilla Orhun arşivinden Sakarya Garı (Yazıcıgil, 1965)

1967'de meydana gelen deprem sonucu kullanılamaz duruma gelen Adapazarı Garı, 1982 yılında önceki paragraflarda özelliklerine yer verilen ve Resim 4.2.'deki tasarımı gösterilen orijinal yapısından farklı, modern bir yapı olarak inşa edilmiştir. Osmanlı Dönemi yapısından modern Cumhuriyet yapısı durumuna geçen gar yapısı çevresiyle olan etkileşimini kaybetmemiştir. Sakarya Belediyesi tarafından yapılan projeler sonucu gar yapısının şu anda Mithatpaşa Tren İstasyonunun bulunduğu konuma taşınması planlanmıştır (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2017g). Adapazarı Tren Garı bundan sonraki bölümlerde taşınması hedeflenen gar yapısı üzerinden incelenecektir.

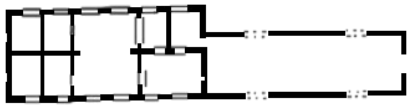
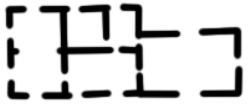
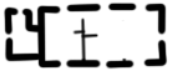
Şekil 4.1'de konumlandırılmasıyla ilgili arşiv belgesi verilen tarihi garın Şekil 4.2. ve 4.3.'te verilen planları incelendiğinde gar yolcu binası, Yonca Kösebay Erkan'ın Tablo 4.1.'de verilen gar yolcu binası tipolojisi üzerinden II. Sınıf gar yapılarına örnektir. Plana göre yapının zemin katında bekleme salonunu andıran bir giriş holü bulunmaktadır. Yapıda kadınlar ve erkekler için ayrı olarak tasarlanmış bekleme salonları yer almaktadır (Çetin Y. , 2008). Yapının kalan kısımlarında idari birimler bulunmaktadır. Şekil 4.2.'de altta yer alan plan temele, üstte yer alan plan zemin kata aittir. Şekil 4.3.'de verilen cepheye ait kesit ve ön görünüş önceki paragraflarda verilen bilgileri kanıtlar niteliktedir[9].

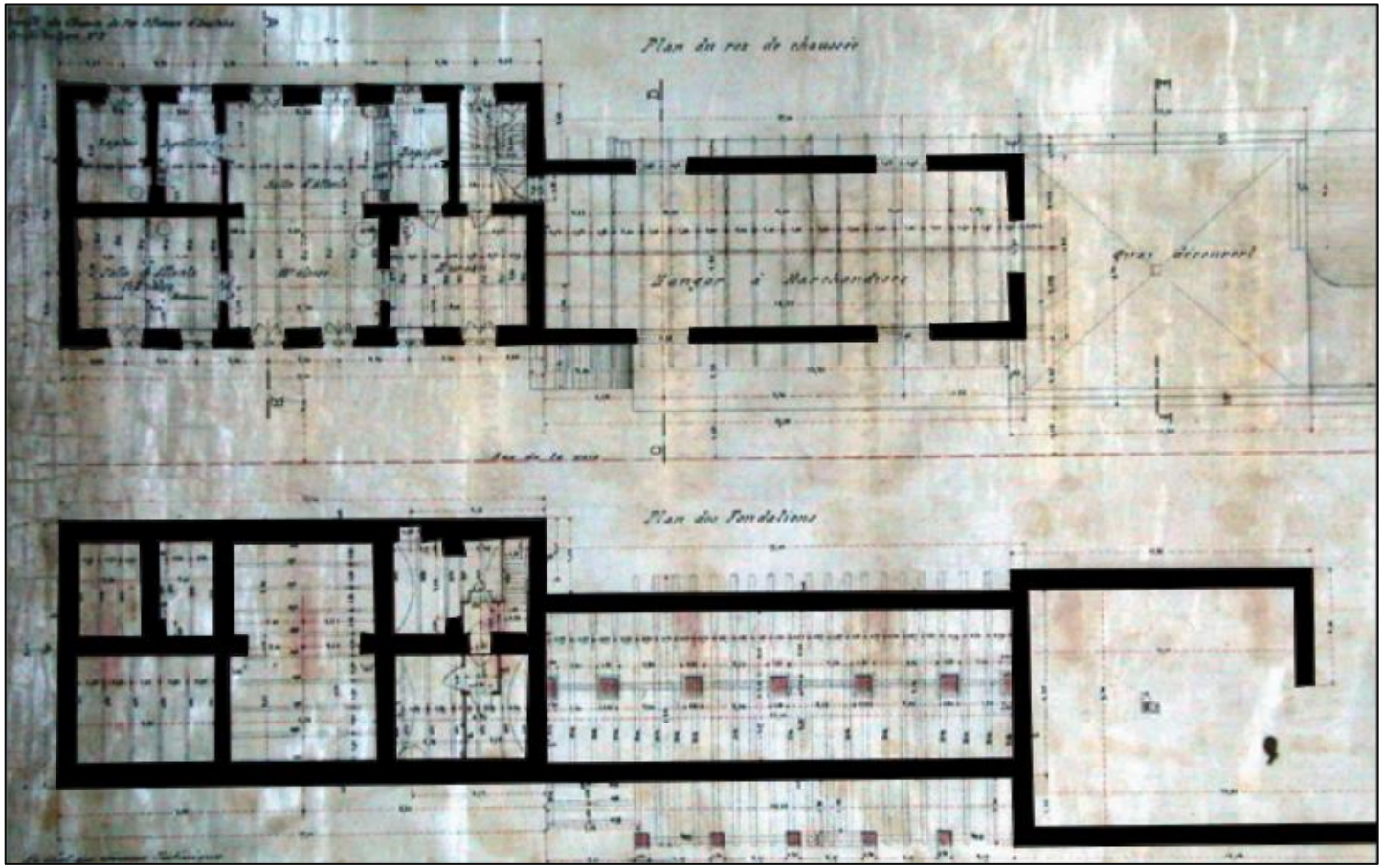


Şekil 4.4. Adapazarı Tren Garı arşiv belgesi (Devlet Arşivleri Başkanlığı, 2021).

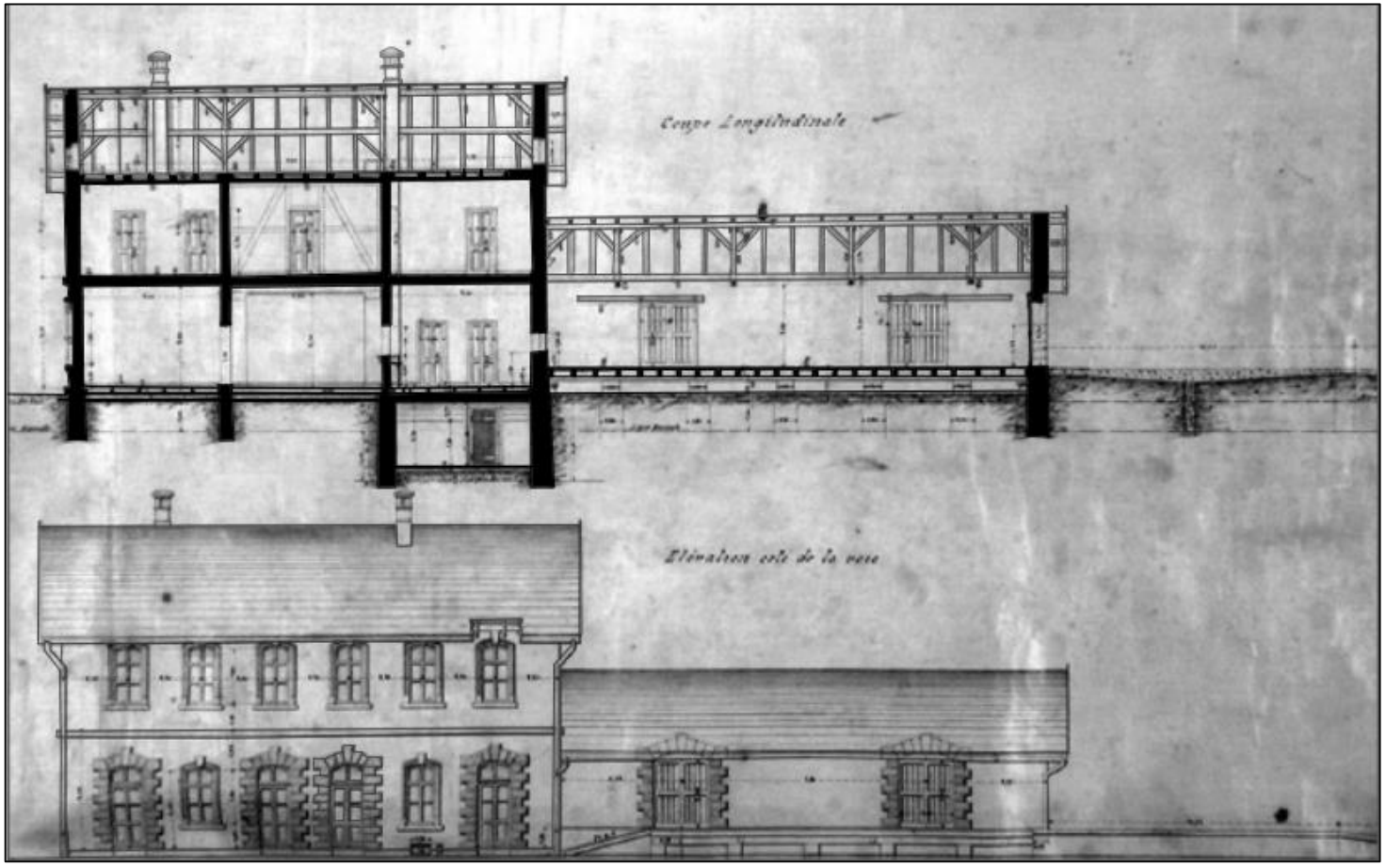
[9] Görsele Sercan Özgencil Yıldırım'ın çalışması üzerinden ulaşılmış olup ana hatların anlaşılması için yeniden çizilmiştir (Özgencil Yıldırım, 2012)

Tablo 4.1. İzmit- Ankara demir yolu hattı yolcu binası tipolojisi (Kösebay Erkan, 2007)'den düzenlenerek oluşturulmuştur.

I. Sınıf	II: Sınıf	III. Sınıf	IV. Sınıf
			
Örnek: Eskişehir, Ankara Garları 	Örnek: Adapazarı, Bilecik Garları 	III. Sınıf A tipi : Osmaneli, Mekece, Sapanca, B.derbent 	IV. Sınıf A tipi: Bozöyük, Alpu, Sazak, Biçer, Yunusemre
		III. Sınıf B tipi: Mithatpaşa, Alifuatpaşa, Vezirhan 	 IV. Sınıf B tipi: Çukurhisar, Ağapınar, Sarıköy, Polatlı, Maliköy, Sincan



Şekil 4.2. Adapazarı yolcu binası projesi 1889 (Özgencil Yıldırım, 2012)'ın T.C.D.D. yol arşivinden aldığı görüntüden düzenlenmiştir

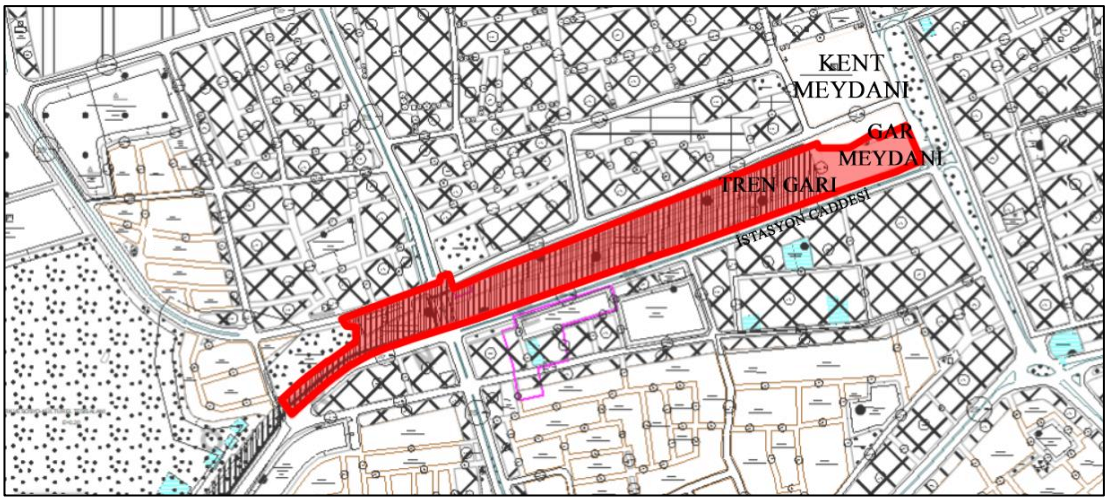


Şekil 4.3. Adapazarı yolcu binası projesi 1889 (Özgencil Yıldırım, 2012)'ın T.C.D.D. yol arşivinden aldığı görüntüden düzenlenmiştir

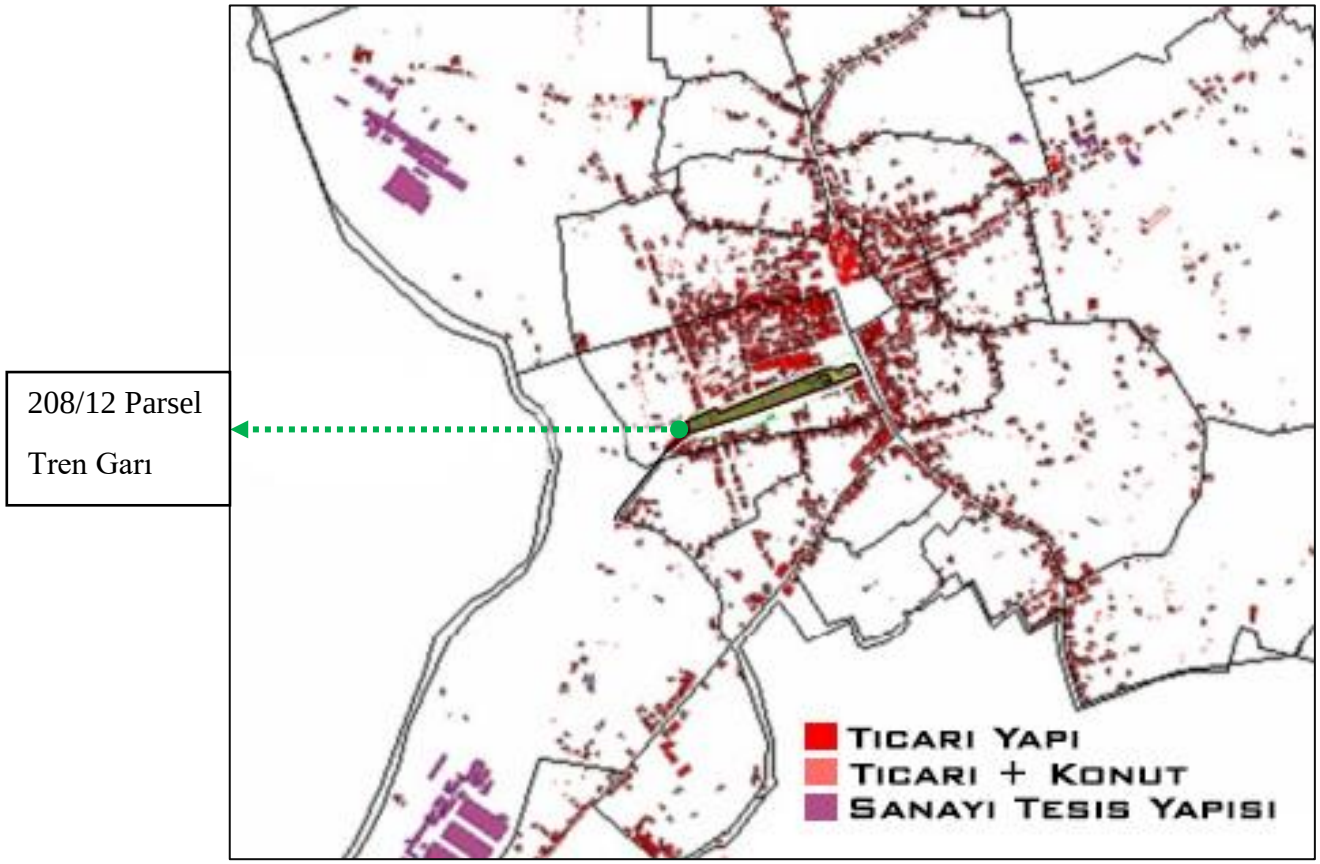
.

4.1. Adapazarı Tren Garının Ulaşım Yapısı Olarak İncelenmesi

1982 yılında TCDD tarafından inşa edilen yapının mimarı Yılmaz Onarlı'dır. Yapı Cumhuriyet Dönemi modern ulaşım yapıları içerisinde sınıflandırılabilir. Kentsel ölçekte incelendiğinde gar yapısı merkez ilçenin en işlek mahallesi olan Semerciler Mahallesi'nde yer almaktadır. İmar planına göre 208 Ada 13 parselde yer alan yapı 48.545 m² saha içerisinde bulunmaktadır (Şekil 4.4.). Saha içerisinde gar meydanı ve yolcu binası bulunmaktadır. 2012 yılında yenilenen gar meydanı (Ek 7) günümüzde özellikle yaşlı nüfusun toplandığı bir odak noktası konumuna gelmiştir. Bölgede ulaşım yapısının çevresindeki alanda ticari yapı yoğunluğu çok yüksektir. Semerciler ve kuzeyinde bulunan Cumhuriyet Mahallesi Adapazarı'nın ticaret merkezidir. Şekil 4.5.'te ticari amaçlı kullanılan binaları gösterir analiz sunulmuştur. Şekil 4.5.'te görülen ana yol boyu ticaret aksı yer almaktadır. Demir yolunun kente geldiği zamanlarda artan ticaret ve gar çevresinin pazar olarak kullanılması günümüze kadar evrilerek özelliğini korumuştur. Resim 4.4.'te gar ve yakın çevresindeki yapılar gösterilmiştir.



Şekil 4.4. Adapazarı Tren Garı imar planı (T.C. Adapazarı Belediyesi, 2018)



Şekil 4.5. Adapazarı Kent Merkezi 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planına Esas Araştırma ve Sentez Raporundan yararlanılarak oluşturulmuştur. (Tömekçe İnşaat Şehir Plancılığı Jeoloji Mühendislik ve Müşavirlik Ltd. Şti., 2014)

Resim 4.4. Adapazarı Tren Garı ve yakın çevresi (Anonim, 2015)

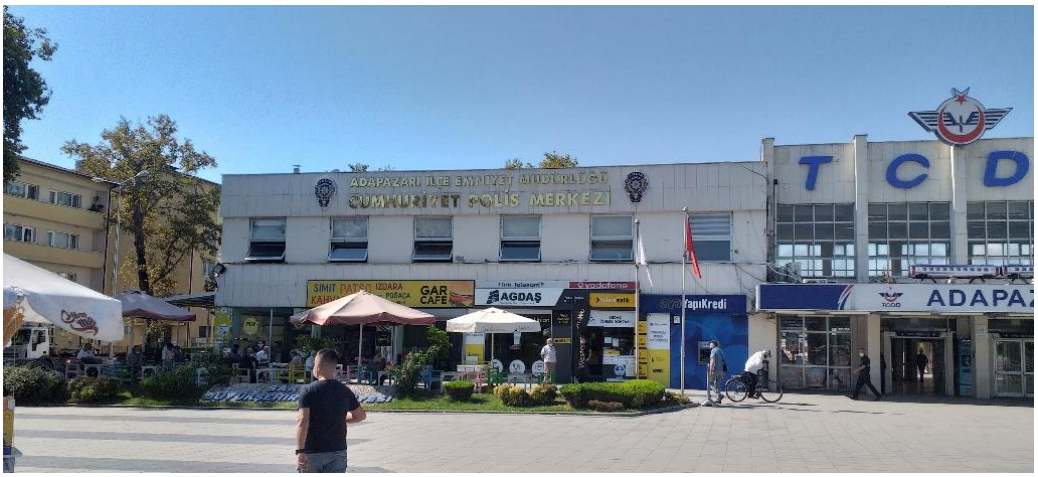
Yapının ön cephesi gar meydanına bakmaktadır. Gar meydanı ise Atatürk Bulvarı aksına dik durumdadır. Kuzey cephesi Kudüs Caddesi'ne bakarken, güney cephesi Milli Egemenlik Caddesi'ne bakmaktadır. Milli Egemenlik aksına tarafında ticaret yapıları, TCDD lojmanları, otobüs durağı ve Sakarya müzesi yer almaktadır.Kudüs aksında ise Katlı Pazar, yazıhaneler, balıkçılar ve kent meydanı yer almaktadır. Yapı, bulunduğu konumun içerisinde aksı ikiye böldüğü için tek bir yaklaşım noktası bulunmamaktadır.

Adapazarı Milli Egemenlik Caddesi ile Kudüs Caddesi arasına inşa edilen ve betonarme karkas olan U tipi simetrik istasyon yapısı birbirinden dilatasyonlarla ayrılan 7 bölümden oluşmaktadır (BİB, 1999). Gar binasının ana girişi gar maydanı üzerinden yapılmaktadır. Orta aksta bulunan ana giriş, iki kat yüksekliğinde galeri boşluğuna sahip bir bekleme salonuna açılır (Resim 4.5.). Bekleme salonundan peronlara açılan kapılardan geçildiğinde iki aksı birbirine bağlayan ve yapının zemin katını ikiye bölen koridora çıkılır. Aksları birbirine bağlayan bu koridor yapı içerisinde büyük bir dolaşım aksı yaratmaktadır. İki katta sadece yapı içi yaklaşık 1700 m² kullanım alanı olan gar yapısının, 316 m² alanı kamu dışı ticari alana, 1079 m² alanı idari kısma geri kalan alansa diğer bölümlere ayrılmıştır.[10]

Resim 4.4. Gar girişi galeri boşluğu[11]

[10] Ölçümlerde Adapazarı Büyükşehir Belediyesi arşivinde yer alan tren garı rölöve projesinden yararlanılmıştır.
[11] Kullanılan fotoğraflar yazara aittir. 2 Ekim 2020 tarihine tarihlenmektedir.

Çevreyle ve yerel halk ile en çok etkileşimde bulunan mekanlar incelendiğinde; restorana yapının ön cephesinden giriş yapılmaktadır ve restoran gar girişinin solunda kalmaktadır. Dikdörtgen planlı olan mekan 123 metrekaredir. Zeminler seramik, duvarlarda sıva ve boya kullanılmıştır.Restorandan gar yapısının iç kısmına doğrudan bir geçiş bulunmamaktadır. Restoranın ön cephesi cam kaplıdır. Restoranın dış bölümünde ise insanların oturması için alan mevcuttur (Resim 4.6.).



Resim 4.5. Adapazarı gar restoran

Gar yapısının ana girişinden girildiğinde solda yer alan Büfe 19 metrekare, güney girişinden girildiğinde sağda yer alan büfe (Resim 4.7.) ise 25,3 metrekaredir. Duvarlar sıvalı ve boyalıdır. İkisi de gar yapısının içinde bulunmaktadır ve kör cephelidirler (Resim 4.7.). Yerler beyaz karo döşemeyle kaplıdır. Ön cepheden girildiğinde solda yer alan büfe, lostra ve bekleme salonu (Resim 4.8.) yan yana konumlanmıştır. Lostra 10 metrekaredir. Duvarları sıva ve boyalıdır. Bekleme salonu 103,5 metrekaredir. İki bölümünde zemini beyaz karo döşeme ile kaplanmıştır. Duvarları sıva ve boyalıdır. Bekleme salonunun iç dolaşım aksına bakan cephesi boydan boya cam ile kaplıdır. Bekleme salonu ile 25 metrekare büyüklükteki büfe yan yana bulunmaktadır. Resim 4.8.'de görülebileceği üzere galeri boşluğunun ikinci katına gelen giriş ve iç cephesi camlarla kaplıdır. Tavanda kirişli döşeme görülmektedir.

Resim 4.6. Gar yapısı içindeki büfeler

Resim 4.7. Büfe, lostra ve bekleme salonu

Gişeler, ön cephedeki ana girişten girildiğinde sağda yer almaktadır. Dikdörtgen şeklinde tasarlanmış odada 5 gişe bölümü bulunmaktadır. Ancak 2 tanesi kapatılmış bulunmaktadır. Gişenin bulunduğu oda kör cephelidir. Yerleri seramik, duvarlarında sıva ve boya kullanılmıştır (Resim 4.9.). Gişenin olduğu cepheye galeri boşluğundan

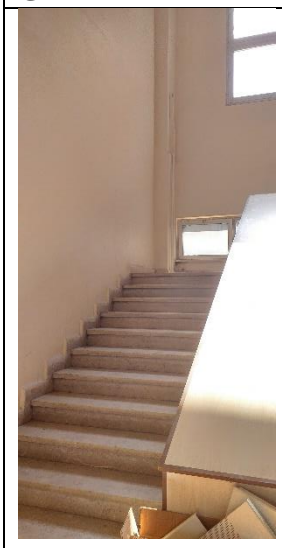
bakıldığında yerden 90 cm yüksekliğinde koyu krem tonunda taş malzeme dikey olarak yerleştirilerek bir yüzey oluşturulmuştur.

Resim 4.8. Gar gişeler

Gar yapısı bütün fonksiyonlarıyla beraber incelendiğinde ticaret yapıları yalnızca zemin katta bulunmaktadır. Gar binası içerisinde restoran (T1), ATM (T2), büfeler (T3, T5), lostra (T4), kuaför (T6), kafe (T7), otobüs yazıhanesi (T8) yer almaktadır. (Şekil 4.6.). Gar içerisinde idari bölüm olarak ise gişeler (1,2), hasılat muavini (3), hareket memuru (4), gar müdür yardımcısı (5), gar müdürü (6), mutfak (7), sendika temsilcisi (8), işçi odası (9), yatakhane (10), doğal gaz tamir odası (11), adaray müdürü (12), güvenlik şefleri (13,20), müdür odası (14), başkan odası (15), odalar (16), telefon santrali (17), arşiv (18), depo (19), sağlık personel odaları ve muayene odası (21,22,23) bulunmaktadır (Şekil 4.6., Şekil 4.7.). Yapı içerisinde kullanılan diğer alanlar ise Şekil 4.7.'de verilmiştir.

Şekil 4.6.'ya bakıldığında güney cephede yer alan merdiven görülmektedir. Yer alan resimden yapının iç mekanlarında plastik boya kullanıldığı anlaşılmaktadır. Yapının dış cephesi ise beyaz traverten kaplama ile kaplanmıştır. Yapı boyunca pencere ve kapılarda alüminyum doğrama görülmektedir. İç dolaşım aksına uzanan peronlarda bulunan bekleme yeri yapıları kelebek çatı şeklinde tasarlanmıştır. Bu bekleme yapılarında çelik bağlantı kirişleri kullanılmıştır. Şekil 4.7'ye bakıldığında ise, gişelerden garın iç boşluğunu oluşturan dolaşım aksına girildiğinde peronların olduğu bölge görselde gösterilmiştir. İç mekanlara dolaşım aksından erişim sağlanır. İç dolaşım aksının ve koridorun zemin döşemeleri renk ve şekil olarak birbirinden ayrılır. Dolaşım aksında siyah kırçıllı karo traverten taş kullanılırken koridorda koyu krem tonlarında traverten taş kullanılmıştır. Bu fark kullanıcı için alan algısı yaratmaktadır. Şekil 4.7'de gar yapısının kuzey girişi gösterilmiştir. 4 basamaklık bir merdiven ile giriş kotuna çıkılmaktadır. Traverten taş ile kaplı dış cephe devam etmiş ve zemin döşemesi olarak da kullanılmıştır. Kuzey cephesinde koridorun solunda kalan cephede dikdörtgen şeklinde geniş ve dikey havalandırma panjurları bulunmaktadır. 1968 yılında kurulan Sakarya Briç Kulübü gar binası içerisinde varlığını devam ettirmektedir.

GAR MEYDANI DETAYLAR



Merdivenlerin yapı malzemesi olarak traverten mermer kullanılmıştır. Sıvalarda hafif dökülmeler görülmektedir.

Traverten kaplamalar dikdörtgen şeklinde ve dikey olarak kullanılmıştır.

Çatıda oluklu çatı kaplama levhası kullanılmıştır.

Doğalgaz boru hattı alüminyum koruyucu ile kaplı borularla sağlanmıştır. Fonksiyonel olarak konmuş olan bu parçalar görsel estetiği bozar durumdadır.

Şekil 4.6. Yapı detayları

GAR MEYDANI DETAYLAR

Yapıyı ulaşım işlevi için kullanan insanlar iç dolaşım aksında beklerken, caddeler arası bağlantı için kullanan insanlar koridoru rahatça kullanabilmektedir.

Koridorlar gün boyu açık olsalar da geceleri alüminyum kepenklerle ulaşıma kapatılmaktadır. Yapının kuzey girişinde satıcılar yer almaktadır. Uzun süredir devam eden bu durum yapının özelliği haline gelmiştir.

Gar yapısının ana girişinde bulunan ön balkonda 1970'li yılların sonlarında şehrin sembolü olarak kullanılan tren maketi bulunmaktadır. Maketin bütünü günümüze ulaşmamıştır.

Şekil 4.7. Gar yapısı detay analizi

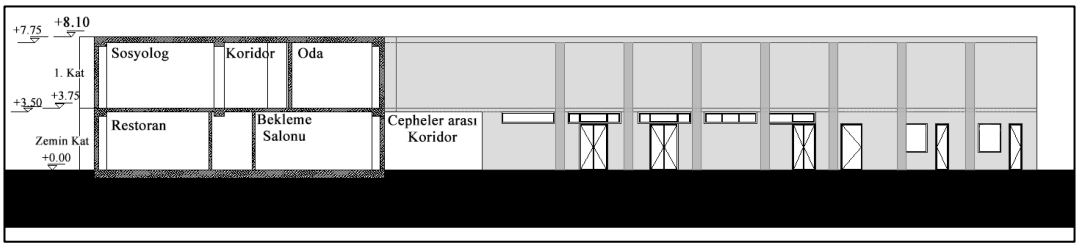
Şekil 4.8. Adapazarı Tren Gar Yapısı Zemin Kat Planı. (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019a)'dan düzenlenerek çizilmiştir.

Şekil 4.9. Adapazarı Tren Gar Yapısı Birinci Kat Planı. (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019a)'dan düzenlenerek çizilmiştir.

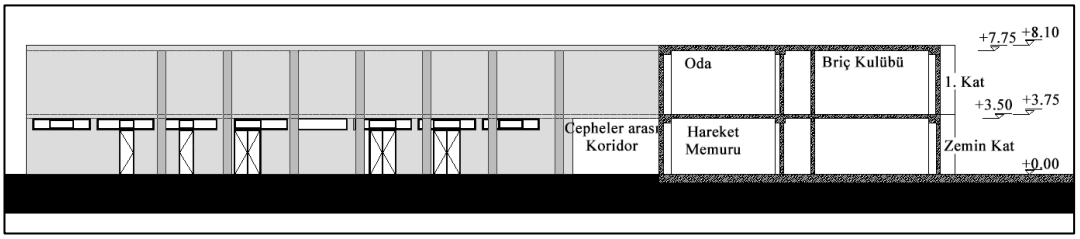
Şekil 4.8'de yapının zemin kat planı görülmektedir. Yapı içerisinde 4 ayrı merdiven bulunmaktadır. Birbirlerine kuzey-güney yönlü simetrik olarak tasarlanmıştır. Yapının üst katına bu merdivenlerle erişim sağlanmaktadır. Caddeler ile bağlantısı olan merdivenler, yangın merdiveni olarak tasarlanmış olmasına rağmen günümüz yangın merdiveni standartlarını karşılamamaktadır. Üst kat planı incelendiğinde galeri boşluğunun iki yanında bazı idari birimlerin yanında briç kulübü, dernek odaları, polis merkezi gibi gar yapısından bağımsız işleve sahip bölümler yer almaktadır (Şekil 4.9.). Polis merkezi ve briç kulübüne bağlantı bu bölümlere ulaşım sağlayan merdivenler ile sağlanır.

Yapıya ait rölöveler incelendiğinde[12]; Şekil 4.10., Şekil 4.11. ve Şekil 4.12.'de verilen yapıya ait kesitlerde zemin katın yüksekliği 3.5 metre iken birinci kat için 4 metre yüksekliğindedir. Yapının çatısında 80 santim parapet mevcuttur. Belediyeye ait rölövelerde teras çatı olarak geçen yapı, 2.10.2020 tarihli yerinde yapılan incelemelerde görüldüğü beşik çatı olarak gözükmektedir. Kesitler incelendiğinde dış duvar kalınlıkları 30 cm, iç duvar kalınlıkları 15 cm, döşemeler 25 cm olarak gözükmektedir. Şekil 4.10. ve Şekil 4.11.'de yapının iç cepheleri görülmektedir. Bu cephelerden anlaşılabileceği üzere üst katlarda birimlere alt katta olduğu gibi ayrı kapılardan girilmemektedir. Bu durum üst kat birimlerinin idari olması kaynaklıdır. Ancak belediyeden alınan rölövelerden farklı olarak 2.10.2020 tarihli yerinde yapılan incelemelerde üst kat koridorunun pencereleri olduğu görülmüştür. Önceden planı verilen üst katın koridorları doğal ışığı bu pencereler aracılığı ile almaktadır. Daha önceden verilen Şekil 4.6.'da bu pencerelere yer verilmiştir. Şekil 4.12.'de ise yapının ön cephesinde bulunan pencereler görülmektedir. Galeri boşluğu olan bölümde pencereler cephenin büyük bir kısmını kapladığı için doğal ışık alımı yüksektir. Şekil 4.12.'deki kesitte üst kat pencereleri simetrik bir yapıda görülmemektedir. Ancak yerine gidip yapılan incelemelerde galeri boşluğun sağ ve sol kısmında kalan cephelerde altışar pencerenin simetrik bir biçimde yer aldığı görülmüştür. Kapı ve pencerelerde alüminyum doğrama kullanılmıştır.

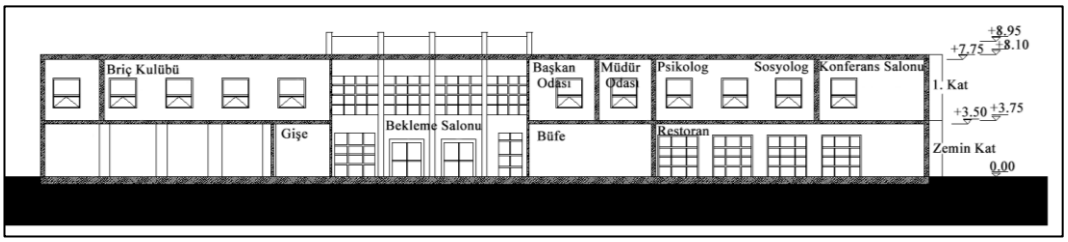
[12] Yapıya ait rölöve çizimleri belediye arşivinden alınmıştır ancak orijinal yapıyla bazı farklılıklar göstermektedir. Projenin belediyedeki aslının aktarılabilmesi için görsellere bu ayrıntılar eklenmeyecektir. Farklılıklar yazı ile belirtilmeye çalışılacaktır.



Şekil 4.10. Adapazarı Tren Gar Yapısı A-A Kesiti. (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019a)'dan düzenlenerek çizilmiştir.



Şekil 4.11. Adapazarı Tren Gar Yapısı B-B Kesiti. (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019a)'dan düzenlenerek çizilmiştir.

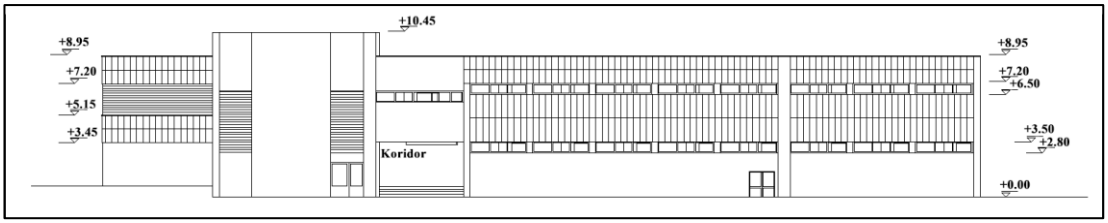


Şekil 4.12. Adapazarı Tren Gar Yapısı C-C Kesiti. (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019a)'dan yararlanılarak çizilmiştir

Yapının kuzey cephesi simetrik bir görünüme sahip değildir (Şekil 4.13.). Kuzey cephesinden güney cephesine uzanan koridor aracılığıyla sağlanan geçiş, gün boyu gar yapısı içerisinde yaya akışını sağlamaktadır. Yapının ön cephe, orta aksında yer alan giriş bölümü ile yangın merdivenlerinin bulunduğu bölümlerin yüksekliği yapı geneline göre 120 cm daha uzundur.[13] Bu yükseklik farkı yapının Bötticher'in tektonik kuramı ayrımına göre sanatsal bir form katmaktadır (Armağan, 2011). Bu sanatsal form ile yapı anıtsal bir görünüş kazanmaktadır. Kuzey cephesinde pencereler 70 cm uzunluğunda enine geniş şekilde kullanılmıştır. Kuzey cephesinden ışık alan bölümler

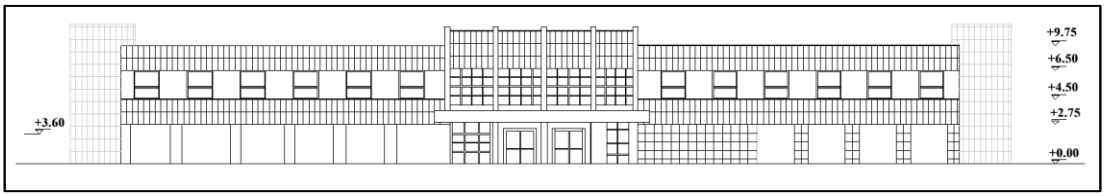
[13] Parapet yüksekliği hesaba katılmamıştır.

iç cephelerden çok kısıtlı ışık almaktadır. Bu nedenle kuzey cephesinde çok sık pencere kullanılmıştır. Ayrıca bu pencerelerin yükseklik olarak kısa tutulup enden geniş tutulması, yapıya kuzey cephesinden gelen soğuk havayı indirgemek amaçlıdır. Şekil 4.13.'te görüleceği üzere pencerelerin doğrultusu kuzey cephesinin tasarımında etkilidir. Koridorun ile pencerelerin ilişkisinden yola çıkılarak cephede görsel bir süreklilik yakalanmak istendiği söylenebilir. Aynı şekilde kuzey cephesinde koridorun solunda görülen havalandırma panellerinin pencereler arası bölgeyle aynı doğrultu da oluşu da cephede bu sürekliliğin algılanmasına yardımcı olmuştur. İki cephe arasında uzanan koridorlara kot farkından dolayı merdivenle çıkılır.



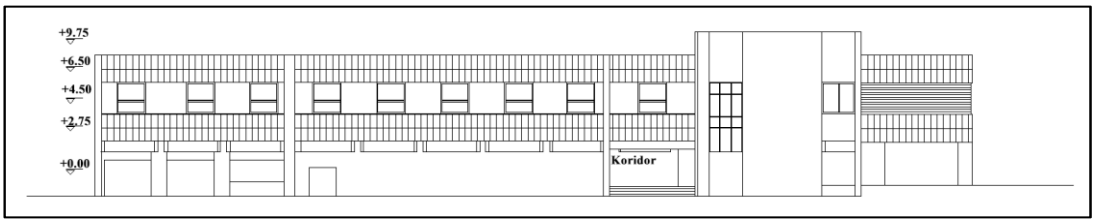
Şekil 4.13. Adapazarı Tren Gar Yapısı Kuzey Cephesi Görünüş. (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019a)'dan yararlanılarak çizilmiştir.

Şekil 4.14.'te yapının ana girişinin bulunduğu ön cephesi gösterilmektedir. Gar yapısının ön cephesi yeni tasarlanan gar meydanına bakmaktadır. Zemin katta bulunan işletmelerin fonksiyon farklarından dolayı cepheleri farkı tasarıma sahiptir. Bu da cephenin simetrik görünümünü bozmaktadır. Ön cepheden bakıldığında iki tarafa simetrik olarak konumlandırılan merdivenlerin yüksekliği de yapının geneline göre uzun tutularak yapı görünüşünde abidevi bir görünümü desteklemiştir. Ana giriş bölümünde bulunan iki kat yüksekliğindeki geniş bekleme salonunu aydınlatmak için ön cephede boydan boya pencereler tercih edilmiştir. Şekil 4.14.'te ana giriş bölümü ve yangın merdivenlerinin yapıdan yüksek oluşu daha net anlaşılmaktadır. Bötticher'in ana form anlayışına göre yapının temel alanlarını oluşturan bu alanların yüksekliği daha önce de belirtildiği üzere sanatsal formda anlam yapıya değer katmaktadır. Yapının modern görünüşünün yanında anıtsal görünüşü bu yükseklik farkıyla sağlanmaktadır.

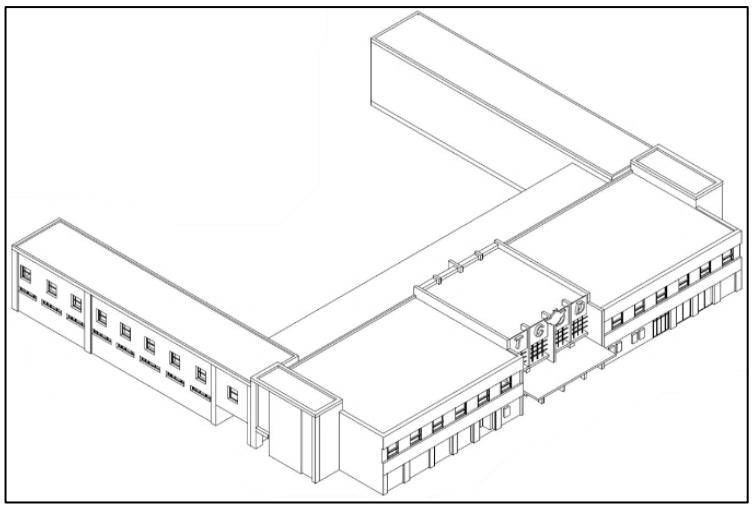


Şekil 4.14. Adapazarı Tren Gar Yapısı Ön Cephe Görünüş. (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019a)'dan yararlanılarak çizilmiştir.

Yapının güney cephesi de kuzey cephesi gibi simetrik değidir. Güney cephesine baktığımızda kuzey cephesinden farklı olarak ilk katta bulunan pencerelerin enine geniş ve dikdörtgen biçiminde, üst katta bulunan pencerelerin daha dar ve kare biçiminde oldukları görülür (Şekil 4.15.). Pencerelerin cephe düzeni döneminin sadeliğini yansıtmaktadır. Üst katta pencerelerin alt ve üst kısmında bulunan paneller cepheye az da olsa hareketlilik katmıştır (Şekil 4.15.). Cephede çok sayıda pencere kullanılması kesitlerden anlaşılacağı üzere yapının iç kısmından bölümlere çok fazla aydınlatma sağlanamamasından dolayıdır (Şekil 4.16.).



Şekil 4.15. Adapazarı Tren Garı Güney Cephesi Görünüş (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019a)'dan yararlanılarak çizilmiştir.



Şekil 4.16. Adapazarı Tren Gar Yapısının Mevcut Durumu (Adapazarı Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2019b)

Yapının cephesinde dikdörtgen beyaz taş panel yapı malzemesi kullanılmıştır. Gar yapısı önüne inşa edilen günümüz gar meydanı ile yapının taş görüntüsü uyum sağlamış ve yapı dikkat çekici duruma getirilmiştir. Ek-8'de gar meydanının geçirdiği değişimler verilmiştir. Sonraki paragraflarda gar meydanı değişimleri Ek-8'de verilen görseller üzerinden incelenecektir.

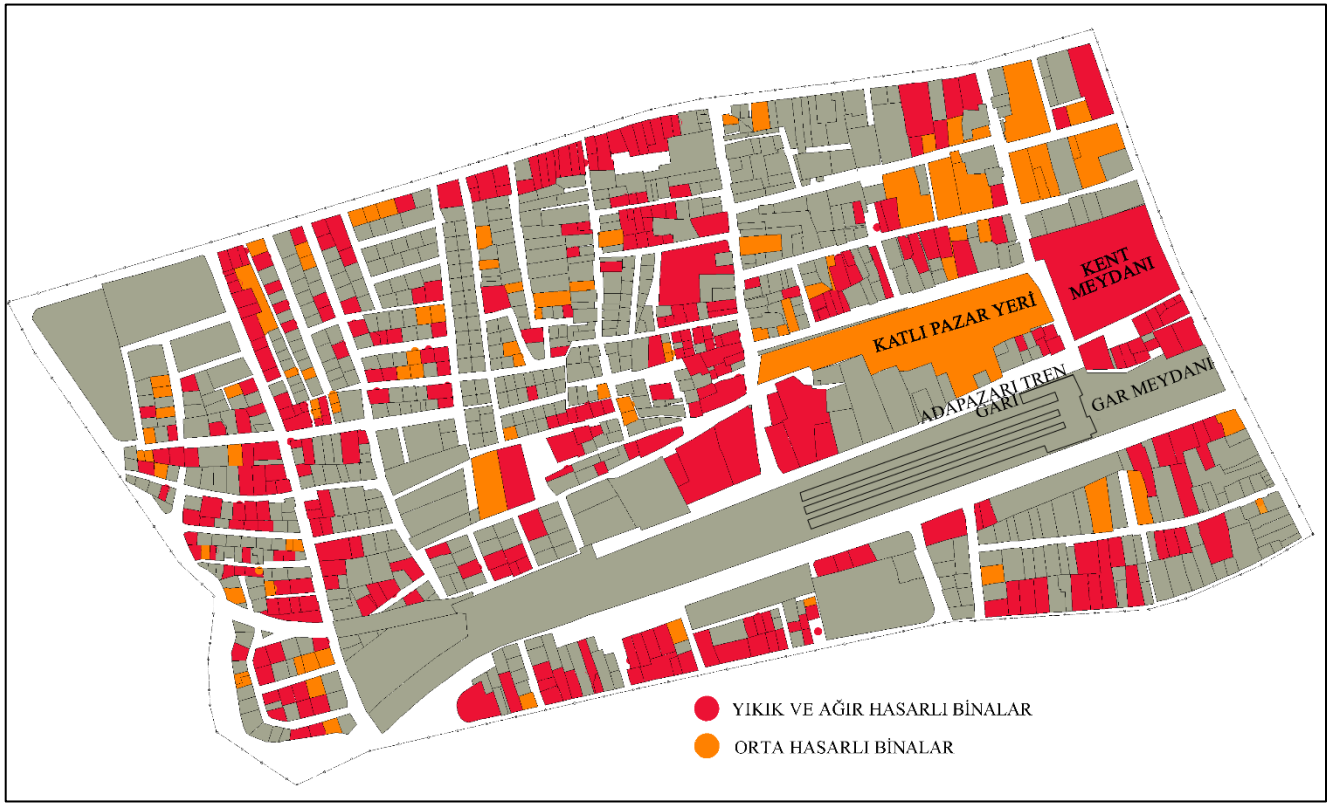
1982'de yeniden inşa edilen gar yapısının günümüze kadar plansal açıdan aynı kaldığını belirterek, iki mekanın bütünlüğü açısından gar meydanının yıllara göre değişimini incelemek gerekmektedir. 1994 yılında olan gar meydanı incelendiğinde dikdörtgen ve dar biçimde olduğu görülür. Meydanın ortasında yer alacak şekilde gar yapısının giriş aksına hizalı bir biçimde havuz yer almakta ve havuzun aynı aks üzerindeki iki yanında havuzla orantılı büyüklükte yeşil alanlar yer almaktadır. Meydanın günümüz Kudüs Caddesi cephesinde 6 katlı iş hanları bulunduğu görülmektedir. Atatürk bulvarından gar önüne kadar gelen 4 yüksek iş hanı arkasında yer alan tren garı ancak meydanın oluşturduğu açıklık ile görülebilmektedir. Demir yolu yapısının çevresinde bulunan ticaret yapıları bölgenin ticaret devinimi gösterir niteliktedir. İş hanları da buna örnek teşkil etmektedir. Resim inceledindiğinde Adapazarı Ticaret ve Sanayi Odasınında işhanı içerisinde bulunduğu anlaşılmaktadır. Tren yapısının etrafında yüksek ticaret yapılarının oluşması, yapının çevresinde gelişen tarihin ve kültürün doğal bir sonucudur. İş hanları ile gar arasında mesafe olması, gar binasına 1999 yılında meydana gelen deprem sonucu yıkılan iş hanlarından bir zarar gelmesini engellemiştir.

1999 yılından sonraki dönemde gar meydanında bulunan iş hanlarının yıkılması ile Ek-8'in b maddesinde yer verilen resimde gösterildiği gibi gar meydanı bakımsız bir durumdadır. İş hanlarının olduğu konuma ticaret yapısı olarak prefabrik çay bahçeleri ve büfeler kurulmuştur. Meydanın ortasında bulunan havuz kapatılıp yeşil alana çevrilmiştir. Gar yapısının bu dönemde zemin katı ön cepheden görsel olarak dğeişmiş ve bankalara uygun hale gelecek şekilde değiştirilmiştir. İş hanlarının yıkılmasıyla beraber gar yapısı bulunduğu konumda daha görünür bir hal almıştır. Atatürk bulvarı aksından Katlı Pazar görünür duruma gelmiştir. Deprem sebebiyle Adapazarı merkezde bulunan birçok yapı yıkılmış, yollar bozulmuştur (Şekil 4.17.). O dönemde

inşa edilen yapıların birçoğu oturulamaz hale gelmiştir ve şehir yeniden inşa edilmeye çalışılmıştır (Mısırlıoğlu & Eryılmaz, 2000).

2012 yılında restore edilen gar maydanına baktığımızda ise gar yapısının çevresiyle etkileşime çok daha açık olduğu görülmektedir. Gar meydanının ortasında bulunan havuz oval bir tasarımla tekrar inşa edilmiştir. Bölgede bulunan tarihi ağaçlar korunmuştur. Simerik bir etki yaratması için karşılarına yenileri dikilmiştir. Eskiden iş hanlarının ve sonrasında büfelerin konumlandığı noktaya peyzaj düzenlemesi yapılmıştır. İş hanları ile meydan arasında bulunan dar sokak kaldırılmış, meydana dahil edilmiştir. Gar meydaına ait bu tasarımla ilk defa gar meydanı içerisine ticaret yapısı konmamıştır. Gar meydanının bir park alanına çevrilmesi ile beraber kent meydanıyla olan ilişkisi de artmıştır. 1965 yılında iki alanda ticaret yapıları bulundururken, günümüzde ikisinin de kent içinde açık alan ve park alanı olması birbirleri arasındaki ilişkiyi destekler niteliktedir.

208 Ada 13 parselde, gar yapısı dışında TCDD'ye ait 3 yapı daha bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi tescilli baraka yapısı diğer ikisi ise günümüzde güvenlik yapısı olarak kullanılan kulübelerdir. Bu yapılar ile ilgili bilgiler Şekil 4.18. ve Şekil 4.19.'da de verilmiştir. Şekil 4.18.'de bulunan tescilli yapının günümüz hali incelendiğinde, yapının içi ve dışında kullanılan ahşap aksamların hepsi yenidir. Yapının orijinal tasarımının fotoğrafına ulaşılamamıştır. Eski gar yapısının tasarımı ve teknolojisiyle karşılaştırıldığında günümüz baraka yapısı restore edildiği dönemi iç mekân olarak yansıtmamaktadır. O dönemin bir kopyası olarak tasarlanmış ancak iç mekânda yapının tarihinin hissedilmesi zorlaşmıştır. Yapının dış cephesinde ise ahşap aksamlar haricinde taş bloklar, köşe duvar, pencere ve kapılarda bulunan söveler dönemi yansıtacak şekilde korunmuş olması dönemin tasarım anlayışını yansıtabilmiştir. Şekil 4.19.'daki yapı incelendiğinde ise cephesi yıpranmış yapı incelendiğinde tuğlalarla örülmüş duvarın üzerine atılan sıva ve boya görülmektedir. Ancak bu yapılar tarihi dokunun korunması amacı için korunmaya değer görülmemektedir. Bu nedenle de iklim değişiklikleri ve doğal afet risklerine karşı önlem alınmadan korunmasız bırakılmaktadırlar.



Şekil 4.17. Semerciler Mahallesi Yıkılmış-Ağır Hasarlı yapılar ve Orta Hasarlı Yapılar

208 ADA 13 PARSEL DİĞER YAPILAR

208 ada 13 parselde bulunan yapı, Kocaeli Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğünün aldığı 17 Şubat 2016 tarihli 2421 numaralı karar ile taşınmaz kültür varlığı olarak tescil edilmiştir. Karar Ek-9'da verilmiştir. Yapı restore edilmiştir ve günümüzdeki durumu resimlerde gösterilmiştir.

Yapının restorasyon sonrası mevcut hali incelendiğinde gerekli hassasiyet ve çağdaş koruma ilkeleri gözetilmeden gerçekleştirilen bir yenileme olduğu görülmektedir. Yapının içerisinde geçirdiği dönemin katmanlarına rastlamak yapılan yeniliklerle zorlaşmıştır.

Şekil 4.18. Baraka yapısı analizi

208 ADA 13 PARSEL DİĞER YAPILAR

208 ada 13 parselde bulunan güvenlik yapıları gösterilmiştir. Resimlerde sağda yer alan yapı boya ile daha yeni bir görünüme kavuşmuştur ancak solda bulunan yapı üzerinde bulunan sıva ve boyalar döküldüğü için yapı malzemesi görülmektedir.

Şekil 4.19. Güvenlik yapıları analiz

4.2. Adapazarı Tren Garının Bütüncül Korunması

Koruma, kendi geçmişine ve geçmişiyle ilgili belgelere sahip çıkan insanların felsefesidir. Koruma yöntemleri ise bu amaç için kullanılan araçlardır. Bir toplumun gelişmesi bir tarih yaratır ve bu tarihe tanıklık eden belgelerin başında yapılar gelmektedir. Bu nedenle bir toplumun yapılarını koruması kendine ait kültürü koruması demektir. Korumacı toplumlar neyi, neden ve nasıl koruyacaklarını düşünür ve buna göre kendi tarihlerini gelecek jenerasyonlara aktarmak için uygun koruma yöntemi ile korurlar.

Günümüzde koruma yaklaşımları korunması gereken varlığı çevresiyle değerlendirmeye başlamıştır. ICOMOS'un 2003 yılında kabul ettiği ilkeler arasında bu görüş ölçüt olarak belirtilmektedir (ICOMOS, 2003). Bu anlayışa göre yapılar çevresiyle bir bütündür ve koruma için yapılması gereken metotlar uygulanırken çevreyle olan bütünlüğü bozulmamalıdır. Çünkü yapı var olduğu süreç içinde en çok çevresiyle etkileşim içindedir. Tablo 4.2.'de verilen senteze bakılarak yapının çevresinin oluşması için şehrin kültürü, yapının inşası ve halkın etkileşimi bu sürecin temelini oluşturmaktadır. Şehrin yapıdan önceki tarihi ve yapıyla beraber etkileşimi şehre ve yapıya durağan konumda dinamizm sağlayan etkenlerdir. Halkın mekanlara olan bakış açısı, düşüncesi ve yüklediği anlamlar ise kültürü oluşturan başlıca etkendir. Bu nedenle de korunması gereken çevre (Asatekin, 2004) tabirini kullandığımızda tarihsel sürecin önemi öne çıkmaktadır. Bir çevre uzun yıllar boyunca orada bulunan yapı ile anılıyorsa ve çevre bu yapıya göre şekillenmişse yapı bu çevre için bir belge niteliğindedir. Bu bağlamda neyi korumamız gerektiği sorusunun sorulması gerekmektedir. Neyi sorusu ile koruma anlayışı yeni açılar kazanmaktadır. Koruma da tek bir seçenek olmadığı ancak neyin korunması gerektiği sorgulandığında ortaya çıkmaktadır. Kültürel miras ve koruma ilişkisinin yıllar içerisindeki gelişiminde bu sorgulamanın payı bulunmaktadır. Bu sorgulamayla somut kültürel mirası oluşturan yapı ile kent insanının dinamik ilişkisi sonucu oluşan soyut kültürel mirası korumak anlayışına varılabilmektedir (Karakul, 2019). Venedik Tüzüğü'nde anıt kavramı çevrenin ve tarihin bir ürünüdür. Anıtı korumak ve ulusal çıkarlara aykırılık benzeri sebepler olmadığı sürece bu bağ korunmalıdır (Ahunbay, 2007).

Tablo 4.2. Yapı çevresinin oluşma sentezi (Karakul, 2019)'den yararlanılarak oluşturulmuştur.

ŞEHRİN KÜLTÜRÜ

YAPI KÜLTÜRÜ → **SÜREÇ** → **YAPI ÇEVRESİ**

HALK

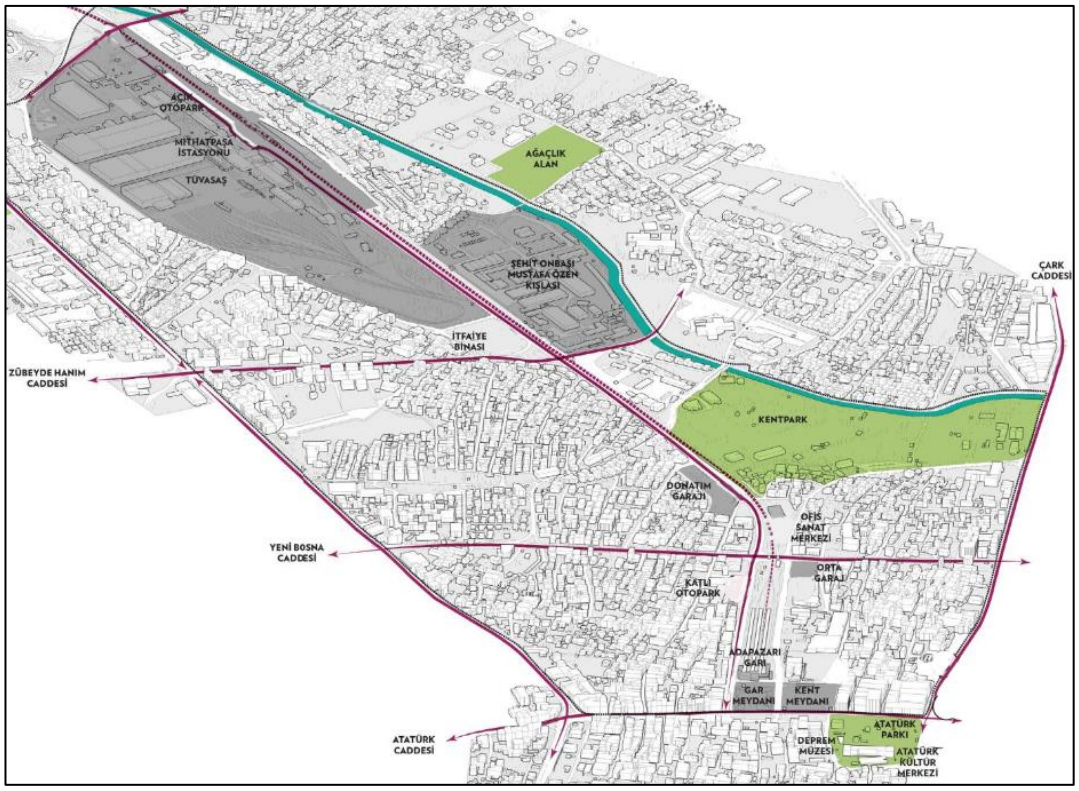
Belge niteliğine sahip olan yapılar bölgeyle ilgili bilgi verirler. Yapı fiziksel varoluşunun dışına çıkar ve bir yapı olmasının yanında bir simge olarak da önemini korur. Örneğin Adapazarı Tren Garı incelendiğinde kurulduğu bölgeyi ve çevresinde şehrin yapılaşmasının yoğun olduğunu görülmektedir. Yapılaşmanın yoğun olduğu bölgenin yoğun ticaret bölgesi olduğunu ve şu anda çevresindeki mahallelerin isimlerinin kurulduğu dönemdeki ticaretle ilgili bilgi vermektedir. Birçok kez olduğu yerin değiştirilmesi istense de kentli bu duruma karşı olduğunu çeşitli yollarla belirtmiştir. Halkın sahip çıkma isteği kentin yapıya ve çevresine gösterdiği aidiyet hissidir. Bu aidiyet hissi yapının kendi tarihi içerisinde kent için değer kazanabildiğini gösterir. Bu da yapının kimlik değerine işaret eder (Altınörs Çırak, 2019).

Bir yapının tarih değeri olması için en az yüz yıl önce inşa edilmesine gerek yoktur (Asatekin, 2004). Bir yapı diğer yapılarla karşılaştırılarak ona tarihi bir değer biçemeyiz. Her yapı kendi tarihi içinde bir değere sahiptir. Bu değer olduğu bölgenin insanı tarafından savunulan bir değer ise yapı korunma kapsamına alınabilmelidir. Bir yapı nispeten yeni olmasına rağmen çevresiyle olan ilişkisinin kent insanı için içerdiği anlam, yapının korunması için gerekli nedenlerden sayılabilir. Adapazarı tren garının mevcut yapısı Cumhuriyet yapısı olarak buna bir örnektir. Yapı inşa edildiği dönemin mimari anlayışını yansıtmasından dolayı mimari değeri göz ardı edilemez.

Adapazarı Tren Garı, 1898 yılında inşa edildiği tarihten bu yana Adapazarı ilçesinde aynı çevreye hizmet etmektedir. Kentsel yaşam için önemli bir kent simgesi olan yapı, kolektif hafızada yer bulan ve kent insanının aidiyet hissettiği bir yapıdır. Gar yapısının mevcut çevresinin şu anki durumunda bulunmasında demir yolunun katkısı çok büyüktür. Bu katkıya Sakarya şehrinde yaşanan dört büyük depremde de yeri

değişmeyen gar alanı çevresinde ne denli bir yıkım olursa olsun simgeleştiği yeri koruması ve çevresinin şekillenmesinde yol gösterici yapılardan bir tanesi olması gösterilebilir. Gar çevresini oluşturan bölge, UNESCO'nun 2011 yılındaki tavsiye kararında yer verilen tarihi kentsel peyzaj özelliklerini göstermektedir (UNESCO, 2011). Ayrıca demir yolu güzergahının şehri ikiye bölen aksı ve yapının bu aksları birbirine bağlaması da güzergâh çevresinde yolların ve yapı gruplarının oluşmasında etkili olmuştur. Özellikle inşa edildiği dönemde patika yollar ve tarlalar arasında yer alan demir yolu yapısı, tarihsel süreci içinde çevresinde yoğunlaşan konutlaşmayı biçimlendirmiştir. Mevcut gar yapısı, yapısal bir sorun da bulundurmamaktadır. Ek-10'da sunulan Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü raporuna bakıldığında yapının bu çevreden taşınmasını gerektirecek, çevresi için tehlike arz edecek herhangi bir sorunu yoktur.

Şekil 4.20.'de Adapazarı Tren Garı'nı çevresiyle gösteren harita sunulmuştur. Adapazarı Tren Garı, 2018'de yayımlanan Sakarya Garı Genel Şartnamesine göre Şekil 4.20.'de Mithatpaşa Tren İstasyonu'nun olduğu bölgeye taşınmak istenmektedir. Projeye göre, Adapazarı tren garı gibi 1899 yılında işletime açılan Mithatpaşa Tren İstasyonu'nun yıkılması ve yerine yeni bir Adapazarı Tren Garı yapılması planlanmaktadır. Adapazarı Tren Garının mevcut konumu için ise şartnamede "Tasarımcılar mevcut binanın korunmasını, korunarak geliştirilmesini ya da tamamıyla yıkılmasını önermekte serbesttir. Binanın yıkılmasının önerilmesi durumunda bu alanda önerilecek yapı işlevi ve tipolojisi tasarımcı kararına bağlıdır." denmiştir. Bu şekilde Mithatpaşa Tren İstasyonu'ndan Adapazarı Garı'na kadar gelen demir yolu ulaşımı da kaldırılacaktır. Ayrıca mimarlık büroları tarafından yapılan proje örnekleri genel şartnamede yer almaktadır.



Şekil 4.20. Adapazarı ve Mithatpaşa istasyonlarının günümüzdeki konumu (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2017f)'den düzenlenmiştir.

Şartnamede yer alan tasarımcıların serbestliği hakkındaki bilgilere göre Adapazarı garı ve çevresi varlığını ve bütünlüğünü koruyamayabilir. Daha önceden de bir dönem işlev görmeyen gar yapısı kent için kimliğini kaybetmemiştir. Ancak yansıttığı kimlik bir başka bölgeye taşınırsa mevcut konumundaki bütüncüllük değeri yok olur ve yapı aynı değerler üzerinden incelenemez. Bu yapının geleceğinin ise tasarımcıların elinde oluşu, yapının kent insanı ile olan bağını yok saymak olarak nitelendirilebilir. Yerel halk bu çevrenin korunması için senelerdir protesto gibi yöntemlerle seslerini duyurma çabası içindedirler.

Mevcut konumunu koruyan Adapazarı Garı'nın taşınması üzerine yapılan yeni bir proje ise Şekil 4.20.'de görülen Kent Park yeşil alanına garın taşınmasıdır. Haber sitesi tarafından paylaşılan habere göre büyükşehir belediye başkanı Ekrem Yüce, katıldığı basın toplantısında tren garının taşınması isteğini belirtmiş ve konunun düşünce aşamasında olduğunu belirtmiştir (URL-19, 2020). Haber sitesinin iddialarına göre yapılacak proje ile ilgili görseller Ek-11'de paylaşılmıştır.

Adapazarı Garı'nın taşınması üzerine yapılan çalışmalar bugüne kadar TCDD ile yerel yönetim arasındaki anlaşmazlıklar, halkın tepkisi gibi nedenlerle gerçekleşmemiştir. Ancak bu gelecekte gerçekleşmeyeceği anlamına gelmemektedir. 2005'te gar yerine alışveriş merkezi yapılma projesi, 2018'de mevcut garın Mithatpaşa Tren Garı'nın olduğu yere taşınma projesi ve son olarak 2020 yılında konuşulan garın Kent Park'a taşınma projesi yerel yönetimin gar yapısını kaldırmak istediğini ispatlar niteliktedir. Özellikle 2018 yılı projesi ile ilgili ulaşılan şartnamede yerel yöneticilerin yapının kültür ve öneminin farkında olmasına rağmen yapının geleceğini tasarımcıya bırakmaları gar yapısını koruma niyetlerini sorgulatmaktadır. Bu nedenlere dayanarak tehdit altında olan ve kültür mirası olarak nitelendirilmesi gereken gar yapısı korunmalıdır. 2018 yılından günümüze TCDD ile yerel yönetim arasında süregelen gar meydanı davası halen sonuçlanmadığı için kaynak olarak belirtilememektedir. Dava konusu yer olan 208 Ada 13 parsel olan gar binası ve gar meydanının bulunduğu kısmın şehir imar planında rekreasyon alanı olarak gözükmesi kaynaklı imar planındaki durumunun değiştirilmesi isteğidir. Ancak bu durum, yerel yönetim ile TCDD arasında mevzu bahis bölge için 2018 yılı öncesinde de dava konusu olmuştur. Adapazarı arşivinden alınan Ek-12'de sunulan belgeye bakıldığında yerel yönetimin hazırladığı 1/1000 imar planlarında hukuka uyarlık bulunmadığı için revizyon işlemlerinin durdurulması kararına varılmıştır.

Yerel yönetim ve TCDD arasında oluşan anlaşmazlıklarda gar bölgesi ve çevresinin bütünlüğünün tehlikede olduğunu göstermektedir. Bu da gar bölgesini kentsel olarak korumak gerektiğini gösteren sebeplerden birini oluşturmaktadır. ICOMOS Valetta ilkeleri koruma altında olan kentsel alanı şehrin tarihi bir dönemini veya gelişim aşamasını temsil eden mekân olarak tanımlamaktadır (ICOMOS, 2011). Adapazarı tren garı ve çevresini ilçenin kültürünün bir parçası olarak düşünürsek bu bölgeyi korurken de (Asatekin, 2004)'in sözünü ettiği çevre ölçeğinde koruma yöntemini kullanmalıyız. Kültürel çevrelerin korunması kapsamında çevre ve yapı birbirine hizmet etmeye devam edebilmeli ve gelecek jenerasyonlara bu bütünlük aktarılabilmelidir. Çünkü bu bütünlük binanın fiziksel yapısının dışındadır. Québec bildirgesinde yer alan yerin ruhu tanımı bu durumu karşılamaktadır (UNESCO, 2008).

1899'da inşa edilen yapıdan 1982'de inşa edilen yapıya aktarılan bir miras olarak bu etkileşim, şehrin en yoğun noktasını şekillendirir. Bu bakış açısıyla gar meydanı ve gar yapısı, çevresindeki yapılaşmalara bağlıdır. Bu alan çevresinde oluşan yapılaşma da gar bölgesine bağlıdır. Bu yaklaşım bütüncül olarak korumayı hedefler.

Bütüncül korumada restorasyon fikrinden çok toplumla olan etkileşimin korunması öncelikli gelir (Ulubaş & Kocabaş, 2016). Çünkü yapının korunması çevresiyle beraber yarattığı kültür olmadan anlam ifade etmeyecektir. Ancak yapının korunmaması durumunda da Adapazarı Tren Garı örneğine bakacak olursak çevre tamamen değiştirilecektir. Çevrenin yapısının değişmesi de bugüne kadar süregelen tarihsel sürecinin değişeceği anlamına gelmektedir. Bu durumda yapılan projeler göz önüne alındığında gar bölgesi artık Adapazarı'nın merkezinde var olmayacaktır. Bu da bölgede 1899'dan bu yana süren tren ulaşımı kültürüne zarar verecektir. Bu bağlamda yeni gelen nesiller günümüz gar bölgesini ve tarihini tanıyamayacaklardır. Alışveriş merkezi projesinin gerçekleştiği bir durumda yeni nesil bu bölgeyi tüketim kültürüyle tanıyacak ve bağdaştıracaktır.

Kültür aktarımı ve kültürün korunması konusu Sakarya gibi doğal afet riskinin yüksek olduğu bölgelerin genelinde daha hassas bir konu olmaktadır. Kent kültürünün somut belgeleri olarak yapılar gösterilebilir. Serdivan ilçesinde yer alan Justinianus Köprüsü bu duruma uygun bir örnektir. Doğal afetlerin yıkıcı sonuçları Adapazarı gibi şehirlerde geçmişe ait somut belgelerin sınırlı sayıda kalması ile sonuçlanmıştır. Bu durum kent kültürünü olumsuz yönde etkilemiştir. Kentin tarihsel süreci boyunca 4 büyük deprem meydana gelmiştir. Özellikle 1999 yılında meydana gelen deprem ile kent zarar görmüştür. Varlığını sürdüren yapılara olan aidiyet hissi artmıştır. Yerin ruhu tanımında belirtildiği gibi ayakta kalan alanlar, kent insanının anıları ile, geçmişleri ile, duyguları ile kimlik kazanmışlardır. Bu nedenle koruma yöntemleri ve korumacılar yapının çevresiyle bütün olarak oluşturduğu değeri göz ardı etmemelidir.

Kocaeli Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından Adapazarı Tren Garı yeni bir yapı olması sebebiyle koruma altına alınmamıştır[14]. Ancak 1899 yılında yapılan tarihi gar binası gerekli korumalar yapılmadığı ve önlemler alınmadığı için şu anda varlığını sürdürmemektedir. Bu durum Türkiye'de koruma çalışmalarının yeterliliğini sorgulatır durumdadır. Başka bir açıdan konuya yaklaşıldığında Nairobi Tavsiyelerinin 3. Maddesinde, "*Her tarihi alan ve çevresi; binaların mekânsal organizyonu ve çevresi kadar, kendi bütünlüğü içerisinde dengesi, oluştuğu parçaların kaynaşmasına bağlı özgül doğası ve içerdiği insan faaliyetleri ile de tutarlı bir bütün olarak düşünülmelidir. İnsan faaliyetleri de dahil olmak üzere tüm geçerli unsurları bu nedenle, bütünle ilişkili olarak göz ardı edilememesi gereken bir öneme sahiptir."* şeklinde bütüncül korumanın sınırlarından bahsedilmiştir (UNESCO, 1977). Bakış açıları bağlamında doğal afet bölgelerinde, yapının yeni bir yapı olması nedeniyle korunmaması yargısı yerine şehrin tarihi belgesi niteliğinde olan mekânın korunması görüşünün çağdaş koruma düşüncesine daha yakın olduğu söylenebilir. Bu şekilde günümüzde gar bölgesi ve gar yapısı bir bütün olarak geleceğe aktarılabilir.

Şekil 4.21.'de gar bölgesi olarak nitelendirilen tren garı ve çevresinde yer alan bazı yapı ve mekanlar gösterilmiştir. Yapı ve mekanların gar binası ile ilişkisi incelenmiş ve her biri için analizler yapılmıştır. Analizler aşağıda gösterilmiştir. Çevresel olarak yapı yoğunluğunun yüksek olduğu bölgede mekanlar gar yapısıyla tarihsel süreçte doğrudan etkileşimde olduğu ve değişikliğe uğradıkları için seçilmiştir. Seçilen yapılar ise yeni gar yapısıyla tarihsel süreçte bağı yüksek olan yapılardan seçilmiştir. Şekil 4.21.'de gar meydanı, Şekil 4.22. ve Şekil 4.23.'te kent meydanı, Şekil 4.24., Şekil 4.25. ve Şekil 4.26.'da katlı pazar, Şekil 4.27.'de TCDD Lojmanları, Şekil 4.28.'de Sakarya Müzesi verilmiştir.

Şekil 4.21. incelendiğinde, gar meydanı alanı tren garı yapısının önünde yer almaktadır. Günümüzdeki hali 2010 yılından itibaren kullanılmaktadır. Orta kısmında havuz, havuzun kuzey ve güney iki tarafında sekizer ağaç bulunmaktadır. Bu ağaçlardan solda gösterilenler eski gar yapısının olduğu dönemde dikilmiş olup

[14] Kocaeli Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nde yapılan görüşmede, Adapazarı Semerciler Mahallesi bölgesi ile ilgilenen Mimar Mustafa Bey betonarme yapıların korunmaya değer görülmediğini belirtmiştir. Bu nedenle de yapıya koruma kararı çıkartılmadığını söylemiştir.

günümüzde kesilmişlerdir. Görsel simetriyi sağlamak amacıyla karşılarına ağaçlar dikilmiştir. Ağaçların çevresine oval şekilde banklar yerleştirilmiştir. Bu banklarda yerel halkın çoğunlukla yaşlı nüfusu zaman geçirmekte ve kuşları beslemektedir. Bankların ve havuzun olduğu kısım oval olarak şekillendirilmiş, dikdörtgen şeklindeki alanın kalan kısımları dar patikalarla ayrılmış yeşil alan şeklinde tasarlanmıştır. Yeşil alanların içerisine peyzaj çalışılmıştır. Meydan gar yapısı ile doğrudan ilişkilidir. Gar yapısının ana girişi gar meydanına açılmaktadır.

Şekil 2.22. ve Şekil 2.23. incelendiğinde, alan Kudüs Caddesi ile Atatürk Bulvarı'nın kesiştiği köşede bulunmaktadır. Güneyinde Gar Meydanı, doğusunda Atatürk Bulvarı, kuzeyinde iş hanları, batısında Katlı Pazar bulunur. 1999 depreminden önce meydan üzerinde bulunan vilayet binası bize dönemin mimarlık anlayışı ile ilgili bilgi vermektedir. 1960'lı yıllarda inşa edilen yapı modern akımın örneklerindendir. Le Corbusier'in önerdiği ilkeler üzerine tasarlanmıştır (Kortan, 2003). Meydanın altına yer altı otoparkı inşa edilmiştir. Şehirde konser, miting gibi etkinlikler kent meydanında gerçekleşmektedir. Yerel halk bölgeyi adres tasvirinde sıkça kullanmaktadır. Meydan, merkez ilçenin odak noktalarından biridir.

Şekil 2.24., Şekil 2.25. ve Şekil 2.26. incelendiğinde, alan Kudüs caddesi ile Dr. Nuri Bayar Caddesi'nin kesişimi olan köşe üzerinde bulunur. Gar yapısının kuzeyinde kalan pazar içerisinde bulunan dolaşım güzergahlarıyla bir çok sokak ve caddeye ulaşım sağlanabilmektedir. Günümüzde halen Pazar özelliğini korumaktadır. Ancak yapısal sıkıntıları olduğu gerekçesiyle yıkımı ile ilgili medya üzerinden haberler yapılmaktadır. Çizime bakılarak yorumlanacak olursa, yapının sol tarafı gara bakmaktadır. Bu cephede yazıhaneler ve balıkçılar bulunmaktadır. Sağ cephesi boyunca kıyafet dükkanları, baharatçılar, restoranlar gibi çeşitli fonksiyonlara yönelik ticaret yapıları bulunmaktadır. İç kısımda kalan bütün bölümler pazar yeri olarak kullanılmaktadır ve haftanın her günü açıktır. Ön cephede pastaneler bulunmaktadır. İki katlı olan pazar yerinin üst katında terziler ve kıyafet dükkanları yoğunluk kazanmaktadır. Yapı üzerinde birçok yapısal bozulma görülmektedir. Katlı Pazar içerisine girildiğinde yapının bakımsızlık kaynaklı tahribatları göze çarpmaktadır. Mekanın genelinde asma tavanlar bütünlüğünü yitirmiştir. Yapının çoğu noktasına

güçlendirmeler yapılmıştır. Geniş bir alana sahip pazarın genelinde farklı dizaynlara sahip dükkanlar görülmektedir. Yapının merkezinde balıkçı pazarı bulunmaktadır. Pazarda yapılan balıkçılık faaliyetleri nedeniyle önceki yıllarda gar binası alışveriş merkezine çevrilmek istendiğinde "Balıklı Alışveriş Merkezi" adı önerilmiştir. Böylece Katlı Pazar ve tren gar binası fonsiyonları birleştirilmesi ve iki mekanın da mevcut halinden farklı olması planlanmıştır. Ancak gerçekleşmemiştir. Bölgede balık pazarı olmasına rağmen işlevlerin birleştirilmesi çevrenin yapısıyla uyum göstermemektedir. Gar yapısının alışveriş merkezine çevirilebilmesi için çok çeşitli fikirlerin varlığını kanıtlar bir projedir.

Şekil 2.27. incelendiğinde, yapı grubu Milli Egemenlik Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Gar yapısının güneyinde kalan yapı grubu 5 katlı olarak inşa edilmiştir. Günümüzde halen konut olarak kullanılmaktadır. Adapazarı merkezinde bulunan yapılar arasında 1999 depreminde yıkılmayan nadir yapılardandır. Betonarme yapının iskeleti tuğla ile dolgu yapılmıştır. Binaların yan yana olan iki tanesi 9 daireli olarak 1980'de inşa edilirken Sakarya Müzesi'nin yanında kalan 3. Yapı iki sene sonra inşa edilmiş olup 10 daireli olarak tasarlanmıştır. Çizimlerde eski gar yapısı zamanında inşa edilen lojmanlarla, günümüz lojmanları vaziyet planları verilmiştir. Lojmanlar çevresinde yapılaşma yoğunlaştığı görülmektedir. Bu yapılar, tren garı ile şehrin merkezini tanımlar durumdadır.

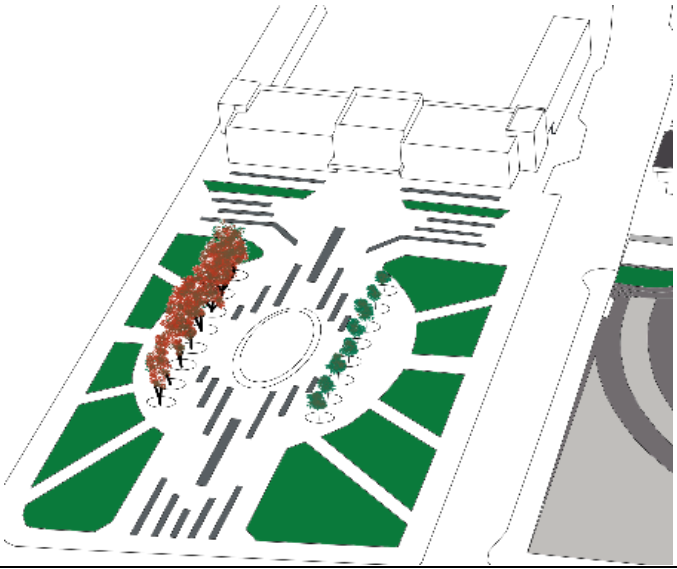
Şekil 2.28. incelendiğinde ise, 1910-1915 yıllarında inşa ettirilmiştir. 1983 yılında sivil mimari örneği olarak kamulaştırılmıştır. Geleneksel Türk ev mimarisine örnektir. Gar yapısının güneyinde kalan yapı TCDD lojmanları arasında yer almaktadır ve 3 katlıdır. Yusuf Çetin'in yaptığı çalışmaya göre iç sofalı plan tipine sahiptir (Çetin Y. , 2006). İç sofa tipolojisi yanda gösterilmilştir. 1967 depreminde zarar görmesi sebebiyle dış tasarımı korunarak betonarme olacak şekilde restore edilmiştir. 1993 yılında halk ziyaretine açılmıştır

1 NUMARALI ALAN-GAR MEYDANI

1 numaralı alan şehirde buluşma mekânı olarak kullanılan bir bölgedir. Bu tarihten önce meydana gelen değişiklikleri de gar yapısıyla doğrudan ilişkili olmuştur.

(a) (b) (c)

Alan, Milli Egemenlik Caddesi ile Kudüs Caddesi arasında konumlanmıştır. Karşısında Atatürk Bulvarı yer almaktadır

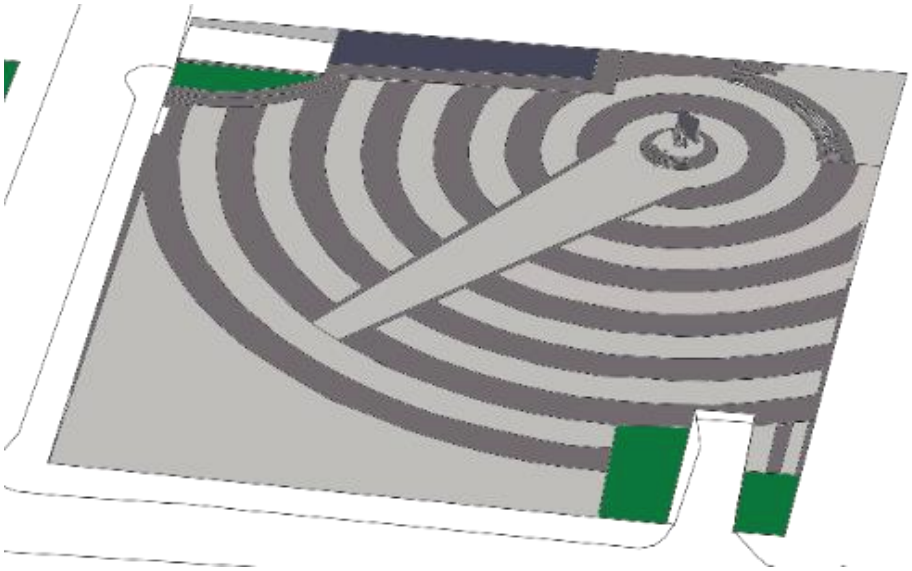


Şekil 4.21. 1 Numaralı Alana ait çizim ve analizler a-b-c) SBB Arşivindeki görüntüler düzenlenmiştir.

2 NUMARALI ALAN-KENT MEYDANI

2 numaralı alan gar binasının kuzey doğusunda yer almaktadır. 1999 depreminde çevresinde bulunan iş hanlarının yıkılması ile bölgede kent meydanı ile gar binası arasında kent boşluğu açılmış ve yapı ile mekânın ilişkisi güçlenmiştir. Bölgede gerçekleşen değişiklikler gar yapısı ve mekanlar üzerinde doğrudan etkili olmuştur.

(a) (b) (c)



Şekil 4.1. 2 numaralı alan ait çizim ve analizler a-b-c) SBB Arşivinden görüntüler düzenlenmiştir.

2 NUMARALI ALAN-KENT MEYDANI

Kent meydanının çevresiyle ilişkisine bakıldığında gar binası, gar meydanı, katlı pazar yeri çevresel bir bütünlük göstermektedir. Kent meydanı içerisinde günümüzde insanların dinlenebilmeleri ve meydanda gerçekleşen etkinliklerde oturabilecekleri bir yer olması için amfi bulunmaktadır.

Şekil 4.23. Kent meydanının çevresiyle ilişkisi

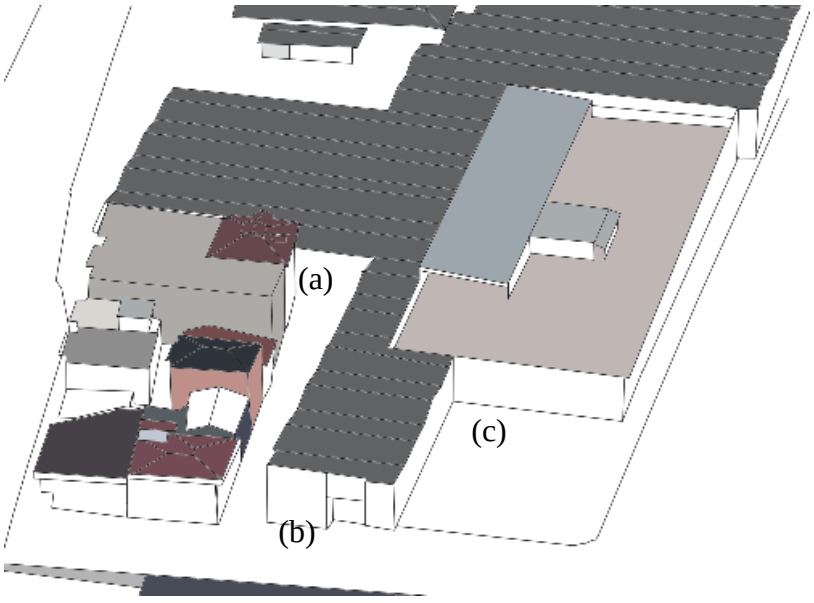
3 NUMARALI ALAN-KATLI PAZAR

3 numaralı alan gar binasının kuzeyinde yer almaktadır. 1987 yılında inşa edilen yapı bölgede bulunan pazarlar ve meyve-sebze halinin yerine inşa edilmiştir. Gar yapısının çevresinde bulunan çarşı kültürü düşünülerek tasarlanmış bir yapıdır.

(a)

(b)

(c)



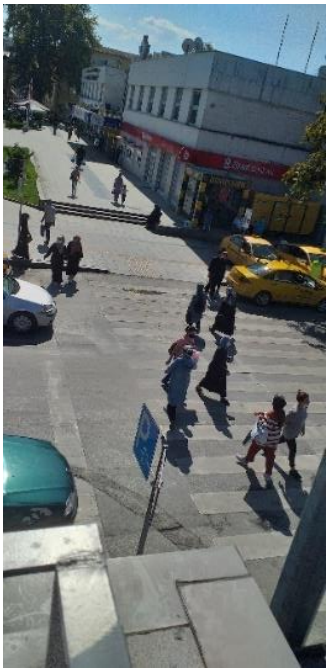
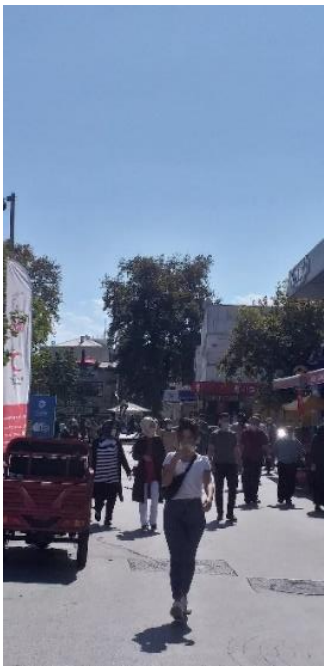
Şekil 4.24. 3 numaralı alana ait çizim ve analizler

3 NUMARALI ALAN-KATLI PAZAR

Satış mekanları, satıcının zevkine ve dükkan boyutuna göre farklılık göstermektedir. Buna karşın yapının bakımsız olması ve hijyenik bir görüntüye sahip olmaması yerel halkın pazara olan ilgisini azaltmamıştır. Pandemi döneminde dahi pazar yerinin oldukça kalabalık olduğu görülmektedir.

Şekil 4.25. Katlı pazar detay

3 NUMARALI ALAN-KATLI PAZAR

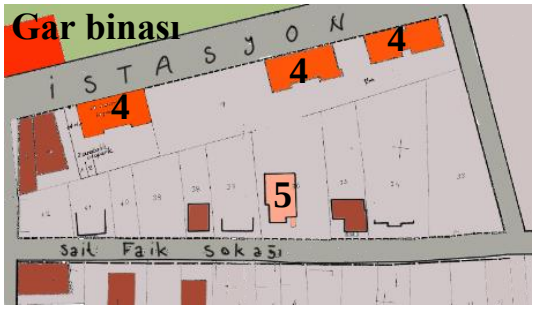



Pazar içi ve çevresinin sahip olduğu dolaşım aksı, çarşı bölgesinin en yoğun güzergahları arasındadır.

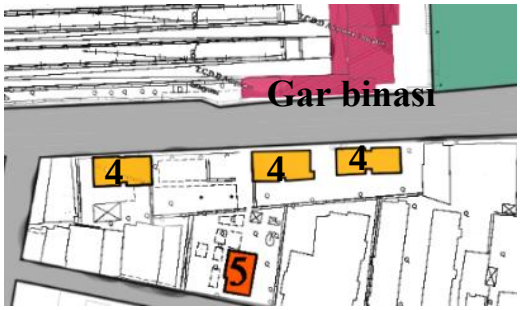
Şekil 4.26. Katlı pazarın çevresi ile ilişkisi

4 NUMARALI YAPI GRUBU TCDD LOJMANLARI

4 numaralı yapılar gar yapısının güneyinde yer almaktadır. 1980 yılında inşa edilen yapı grubu, günümüzdeki gar yapısından önce inşa edilmiştir. Günümüz özgün tasarımlarına bakıldığında cephe tasarımı olarak birbirlerini desteklediklerini söylenebilir.



1982 öncesi istasyon ve lojmanlar



1982 sonrası istasyon ve lojmanlar

Şekil 4.27. 4 numaralı alana ait çizim ve analizler

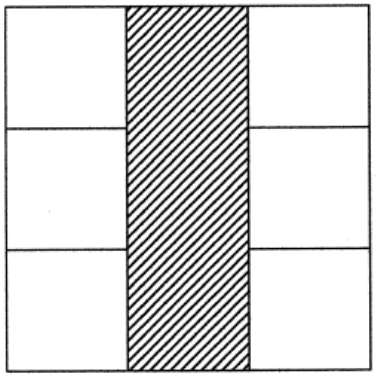
5 NUMARALI YAPI-SAKARYA MÜZESİ

5 numaralı yapılar gar yapısının güneyinde yer almaktadır. Milli Egemenlik Caddesi, Sait Faik Sokak'ta yer almaktadır. Günümüzde Sakarya Müzesi olarak kullanılmaktadır. Ancak yerel halk Atatürk Evi olarak tanımaktadır. Kültür Bakanlığı tarafından restore edilmiştir.[15]

(a)

(b)

(c)



İç sofalı plan tipi

Şekil 4.28. 5 numaralı alana ait çizim ve analizler a-b-c) (Çetin Y. , 2006)

[15] Kültür Tabiat Varlıkları Genel Md. Bursa Kültür Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 08.01.1983 tarih ve 14526 sayılı tescil kaydı.

BÖLÜM 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1. Sonuç

Sanayi Reformu ile başlayan dönemde ulaşım devletler arası güç dengelerini belirleyecek bir faktör durumuna getirmiştir. Teknolojiyi ve ekonomilerini ulaşımın yeni yolu olan demir yoluna harcayan ülkeler elde ettikleri gücü diğer ülkeler üzerinde kullanmaya başlamış ve buna sömürgecilik denmiştir. Sömürgecilik yarışının başladığı 19. yüzyılda Osmanlı Devleti sınırları içerisinde yaşanan birçok sorunla uğraşmaktaydı. Bu nedenle de Avrupa ülkelerinin sömürge arayışına hedef olmuştur. Bunun neticesinde ise demir yolları Osmanlı Devleti sınırlarına girmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen yapılarda Avrupa'da gerçekleşen mimari akımların etkisi görülmektedir. Avrupalı ülkeler Osmanlı toprakları üzerindeki amaçlarına yönelik demir yollarını planlamış ve inşa etmişlerdir. Bu şekilde Anadolu içerisinde haberleşme ve yol kontrollerini ellerinde tutmaya çalışmışlardır. Osmanlı sınırları içerisinde demir yolu yapma imtiyazını elde eden ülkeler farklı üslupta gar yapıları inşa etmeleri sebebiyle Anadolu topraklarında mimari zenginlik yaratmışlardır.

Demir yollarının Osmanlı Devleti içerisinde gelişmesiyle Avrupa devletlerinin sınırlar içerisindeki hakimiyeti doğru orantılı olarak büyümüştür. Anadolu sınırları içerisinde giderek artan batı ülkelerinin gücü halkı rahatsız etmeye başlamıştır. Anadolu'da gerçekleşen sömürgeci hareketler, iç karışıklıklar gibi oluşumlar sonucunda ulus bilinci kavramı oluşmaya başlamıştır. Bu bağlamda gelişen Mustafa Kemal Paşa ve halkın mücadeleleri sonucunda Anadolu topraklarında Türkiye Cumhuriyeti kurulmuştur. Osmanlı sınırlarında yabancı ülkelere ait demir yollarının da millileşme süreci başlamıştır. Özellikle Cumhuriyet Dönemi'nde millileşme düşüncesi 1. ve 2. Ulusal Mimarlık anlayışını ortaya çıkarmıştır.

1950'li yıllara kadar demir yolları ulaştırma politikasında yerini korusa da otomobilin icat edilmesiyle ulaştırma politikasında yeri azalmış ve böylece demir yolları için durgunluk dönemi başlamıştır. Bu dönemde demir yolları ulaşım aracı olarak daha az tercih edilir olmuştur. 2003 yılında başlayan yüksek hızlı tren projelerine kadar devam eden durgunluk dönemi sırasında birçok demir yolu gar yapısı bakımsız ve işlevsiz bırakılmıştır. Ancak 2003 sonrasında demir yolunun ulaştırma politikasında önem kazanması ve devlet demir yolları bütçesinde sağlanan artışla demir yollarına ait gar yapıları da işlevlerine geri dönmeye başlamıştır.

Türkiye'de yüksek hızlı tren projesiyle beraber yeni istasyon yapıları tasarlanmaya ve inşa edilmeye başlanmıştır. Yeni istasyon yapıları Osmanlı Dönemi veya Cumhuriyet Dönemi yapılarına benzememektedir. Modern görünüme sahip yapılar işlevsel olarak sadece ulaşıma yönelik değil tüketim kültürüne de yöneliktir. Öyle ki bu tüketim kendisinden önce var olan yapıları da tüketmektedir. Buna tarihi Ankara Garı ve Ankara yüksek hızlı treni arasındaki ilişkiyi örnek verebiliriz. Bu ilişkiye bakıldığında çevresiyle etkileşimi Cumhuriyet yıllarının başlangıcına dayalı olan tarihi Ankara Garı'nın 500 metre kadar yakınına yapılan yeni yüksek hızlı gar binası, eski gar binasının çevresiyle olan ilişkisini yok saymaktadır. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı mevcut konumundaki tarihi oluşumu bozmaktadır.

Hızlı tren istasyonlarına dönüşüm Türkiye'de mevcut ulaştırma politikasının bir parçasıdır. Yüksek hızlı tren istasyonlarına ihtiyaç vardır. Ancak yeni bir yapı oluştururken eski yapılar ve onların tarihine zarar vermek çağdaş ve uluslararası koruma anlayışına uygun değildir. Yapılar kentin parçasıdır. Kentin tarihi yapılarının çevre-yapı ilişkisine zarar veren inşalar yapmak da koruma anlayışına uygun değildir. Türkiye de tarihe ve tarihi yapılara verilmeyen önem nedeniyle yıllardır göz ardı edilmeye alışılmış olan tren istasyonları tehlike altındadır. Çünkü bu yapılar çevresiyle ve tarihiyle bir bütün olarak görülmemektedir. Bu da koruma düşüncesinin gelişmediğini gösterir.

Dünyada olduğu gibi Türkiye Cumhuriyeti'nde de koruma düşüncesi uzun yıllardır gündemde olan bir konu olsa da yapılan uygulamalar için aynı şey söylenemez.

Türkiye'de koruma kavramı, mimarlık ve yapılaşma politikaları rant için kullanılan araçlardan bazılarıdır. Adapazarı Tren Garı üzerinden örnek verilecek olursa her seçim döneminde Adapazarı Tren Garı'nın varlığının korunacağı ile ilgili vaatler verilse de seçimlerden sonra gar yapısının yerinin değiştirilmesi üzerine projeler yapılmaktadır. Bunun nedeni ise Adapazarı Tren Garı'nın konumunun Sakarya içerisinde çok kritik ve ekonomik olarak kar getirebilecek bir konumda bulunmasıdır. Bu araştırma sürecinde yerel yöneticilerin yapı ve çevresinin önemi hakkında bilinçli olduğu görülmüştür ancak bölgeyi koruma düşüncesine, kültürüne ve felsefesine sahip değillerdir. Gar binasının yapısal bir sorunu olmamasına rağmen bulunduğu konumla ilişkisi düşünülmeden taşınması projeleri bunu ispatlar niteliktedir.

Adapazarı Tren Garı için kurgulanan projelerden bazıları ise işlev değişikliği üzerinedir. Ancak işlev değişikliği konumu ve tarihi nedeniyle Adapazarı tren garı için bir tehdit niteliğindedir. 1899 yılından beri gar bölgesi olarak görülen alan halk tarafından buluşmaların ve vedaların alanı olarak benimsenmiştir. Toplumun inşa ettiği kolektif hafıza Adapazarı gar bölgesinin özgün tasarımının korunmasında önemli bir ayrıntıdır. Bu bağlamda işlev değişikliği Adapazarı gar bölgesi için öncelikli olmayan bir seçenek konumuna gelmektedir.

Adapazarı gar istasyonu ve gar bölgesi birbirinden ayrı düşünülemeyeceği için bütüncül koruma yöntemiyle ele alınmalıdır. Bu bölgede tarihin korunması, bu mirasın gelecek jenerasyonlara aktarılması ancak bu yolla gerçekleşebilir. Ancak bu koruma kültürünün toplum tarafından da benimsenmesi ile gerçekleşebilir. Çünkü bir yapı sadece koruma tedbirleri alınarak korunamaz. Yapı ile etkileşime geçecek olan toplumun koruma bilincine sahip olması ile sürdürülebilirlik tam anlamıyla sağlanabilir.

5.2. Öneriler

Bir yapının önemini anlamak için onun yıkılmasını, onun varlığının tehlikeye girmesini beklenmemelidir. Kent için önemi olan, insanların belleklerinde yer eden, tarihi içerisinde simgeleşmiş ve çevresi için belirleyici görev gören yapılar belirlenmeli ve belgelenmelidir. Ancak bu şekilde bu yapıların değeri herkes tarafından kabul edilebilir ve korunabilir duruma gelmektedir. Türkiye'de Koruma ve Kültür Bakanlığı tarafından korunması gereken yerler içerisinde belirtilmeyen her tarihi mekân tehlikededir. Bu yüzden bu değere sahip yapılar belirlenmeli, üzerine araştırmalar yapılmalı ve bu yapıların temsil ettiği değerler yaşatılmalıdır.

Nara Özgünlük Belgesi'nde; *"Özgünlük yargısı çok çeşitli bilgi kaynaklarına bağlıdır. Bu kaynaklar; tasarımı ve biçimi, malzeme ve nesneyi, kullanım ve işlevi, gelenek ve teknikleri, konum ve yerleşimi, ruh ve anlatımı, ilk tasarım ve tarihsel evrimi içerir."* şeklinde belirtilmiştir (Nara Özgünlük Belgesi, 1994). Araştırmalar yapıların özgün değerlerini, mimari planlamalarını ve tasarımlarını içermelidir. Bununla birlikte kullanılan malzeme bilgisi yapının gelecekte korunabilmesi için var olması gereken bilgilerdendir. Yapıların korunması planlanırken öncelik verilecek yöntemler içerisinde var olan yapının özgün tasarımını olabildiğince korumak ilk hedef olmalıdır. Yapılar bakımsız bırakılmamalıdır.

Tarihi binalara yeniden işlev vermek dönemimizde popüler bir seçenek olarak görülmektedir. Yeni bir işlev kazandırmak kötü bir seçenek olmasa da her yapı için bu uygun bir seçenek değildir. Özellikle çevresiyle ve tarihiyle bütünleşen yapılarda bu seçenek yapı-çevre bütünlüğünü bozabilir. Ancak gerçekten bu bütünlüğü bozmayacak bir fonksiyon bulunursa yeniden işlev vermek yapıyı yaşatacak olan seçeneklerden biridir.

Demir yolları yapılarına günümüzde hak ettikleri değerin verilmemesi gelecek zamanda bu yapıların korunmasını zorlaştıracaktır. Bu nedenle koruma kapsamına alınmaları gerekmektedir. Adapazarı tarihi gar yapısının şu anda var olmamasına sebebiyet veren bu koruma sorunu diğer yapılar için de gerçekleşmemelidir. Aynı

şekilde mevcut Adapazarı tren garının tehlikede olması gibi Cumhuriyet yapılarının içinde bulunduğu tehlike de göz ardı edilmemelidir.

KAYNAKLAR

Acar, G. 2000. Tanzimat Dönemi Fikir ve Düşünce Hayatının Mimari Alana Yansıması. Mimar Sinan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Türk İslam Sanatları Programı, Doktora Tezi.

Adapazarı Belediyesi. 2015. Adapazarı Mahalleleri Haritası. Sakarya

Adapazarı Belediyesi. 2018. Merkez 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı. Adres: https://keos.adapazari.bel.tr:8086/imardurumu/index.aspx?

Adapazarı Belediyesi Arşivi. 2019a. Adapazarı Tren Garı Rölöve Projesi. Sakarya

Adapazarı Belediyesi Arşivi 2019b. Halihazır Pafta. Sakarya.

Ahunbay, Z. 2007. Bayındırlık Projeleri ve Kültürel Miras. İçinde: Elektrik-Elektronik Haberleşme Bilgisayar Mühendisliği Günleri Bildiriler Kitabı. Diyarbakır, 101-103.

Aktaş, A. 2008. Kültürel Renkleriyle Sakarya. Adapazarı Merkez Belediyesi Kültür Yayınları. Sakarya, 34-142.

Akyıldız, A. 2011. TDV İslam Ansiklopedisi. İçinde: Tanzimat. 40. Cilt, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1-10.

Alpöge, A. 2016. Ulaşımda Bugüne Yarından Başlayan Bir Yoldan Varmak. İTÜ Vakfı Dergisi, 71: 14-17.

Alsaç, Ü. 1973. Türk Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Devrimindeki Evrimi. Mimarlık Dergisi, Sayı 11-12, 12-25.

Altınörs Çırak, A. 2019. Tarihi Dokularda Değişen Kimlik ve Aidiyet. İçinde: Mekanlar/Zamanlar/İnsanlar: Kimlik, Aidiyet ve Mimarlık Tarihi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 151-196.

Anonim. 1935. Adapazarı Tren Garı, Sakarya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, Sakarya

Anonim. 2010. Gar Meydanı. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, Sakarya

Anonim. 2015. Adapazarı Gar. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, Sakarya

Araz, M. 1995. Impacts of Political Decisions in The Formation of Railroads and Railroad Architecture Between 1856 and 1950. Orta Doğru Teknik Üniversitesi, Mimarlık Tarihi Bölümü, Yüksek Lisans Tezi.

Armağan, C. Çağlar. 2011. Fenomenolojik Yöntem ve Tektonik Dil Aracılığı ile Materyale Duyarlık Tasarım. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

As, E. 2006. Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960). Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi.

Asatekin, N. Gül. 2004. Kültür ve Doğa Varlıklarımız Neyi, Niçin, Nasıl Korumalıyız? DOSİM Basımevi, Ankara.

Aslan, S. 2017. Bir Tasarım Meselesi Olarak Koruma. (Hülya Ertaş röportaj yapan) XXI Mimarlık, Adres: https://xxi.com.tr/i/bir-tasarim-meselesi-olarak-koruma

Avcı, M. 2014. Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, 54: 39-58.

Aydemir, H. 2016. Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları Çerçevesinde Demiryolu Ulaştırma Sisteminin Genel Durumunun İrdelenmesi ve Geleceğine Bakış. Demiryolu Mühendisliği Dergisi, 3:41-46.

Aydın, S. 2001. Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış. Kebikeç Dergisi, 11:49-94.

Bakırcı, M. 2020. Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniversitesi, Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Ders Notu.

Başar, M. Emin, Erdoğan H. Abdullah. 2009. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları. Selçuk Üniversitesi Mühendislik Bilim ve Teknoloji Dergisi, 24:40.

Baştürk, G. 2014. Kent İçi Raylı Toplu Taşıma Sistemleri İncelemesi ve Dünya Örnekleri ile Karşılaştırılması. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Başkanlığı, Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi.

Beydilli, K. 1991. Bağdat Demiryolu: XIX. yüzyıl Sonlarıyla XX. yüzyıl Başlarında İstanbul-Bağdat Arasında Yapılan Demiryolu. TDV İslam Ansiklopedisi, 4: 442-444.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı. 1999. Teknik Rapor. Sakarya.

Bozdoğan, S. 2002. İlk Modernler: Osmanlı Canlandırmacılığının Mirası. İçinde: Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür. Metis Yayınları, İstanbul, 29-70.

Büyükdemir, Ö. 1999. Edirne Garı. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Cross, J. E. 2001. What is Sense of Place? 12th Headwaters Conference. Department of Sociology Colorado State University.

Çetin, H. 2007. İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye'nin Sosyo-Ekonomik Durumu (1939-1945). T.C. Uludağ Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Çetin, Y. 2006. Sakarya ve İlçelerinde Türk Dönemi Sivil Mimari Eserler. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Doktora Tezi.

Çetin, Y. 2008. Sakarya'da Türk Mimari Eserleri. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Yayınları.

Devlet Arşivleri Başkanlığı. 2021. Adapazarı Garı.

Ediz, Ö. 1995. Osmanlı Mimarlığının Son Dönemi (Tanzimat Dönemi) ve Cumhuriyet Mimarlığında (1920-1950) Yabancı Mimarların Çalışmaları Üzerine Bir Araştırma. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Engin, V. 1992. TDV İslam Ansiklopedisi. İçinde: Rumeli Demiryolu. 35. Cilt. TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 235-237.

Erendil, M. 1982. Türlü Yönleri ile Sakarya İli. Nur Ofset Matbaası, İstanbul.

Germiyanlıgil, H. 1953. Güney Demiryollarımız ve Irak Demiryolları. Demiryol Dergisi, 18: 12-15

Gülsoy, U., Ochsenwald, W. 1998. TDV İslam Ansiklopedisi. İçinde: Hicaz Demiryolu. 17. Cilt. TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 441-445.

Güngör, C. 2017. Eski Hal Binası ve Salı Pazarı. Sakarya Yenigün Gazetesi. Adres: https://www.sakaryayenigun.com.tr/m-eski-hal-binasi-ve-sali-pazari-4956.html

Gürsel, H. 1993. Geyve Boğazı. Adapazarı Belediyesi Yayınları, Sakarya, 53.

Gürsel, H. 1994. Gar Meydanı. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Sakarya.

Hülagü, M. 2011. Devr-i Hamid: Sultan II. Abdülhamid. İçinde: Sultan II. Abdülhamid Dönemi ve Demiryolu Politikası (1876-1909). Erciyesi Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 125-146.

ICOMOS. 1983-2013. The Australia ICOMOS Charter for the Conservation of Places of Cultural Significance(Burra Charter), Burra.

ICOMOS. 2003. Mimari Mirasın Analizi, Korunması ve Strüktürel Restorasyonu için İlkeler, Zimbabwe.

ICOMOS. 2011. Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması ve Yönetimiyle İlgili Valetta İlkeleri, Paris.

İnalcık, H. 2003. Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600). İçinde: Osmanlı İmparatorluğu Tarihine Genel Bir Bakış. (Çev. Ruşen Sezer). Yapı Kredi Yayınları-1825, İstanbul, 30-45.

Kabasakal, A., Solak, A. O. 2008. Evrensel Hizmet Yükümlülüğünün Uygulanması ve Türk Demiryolu Sektörü. Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi, III(II): 197-146.

Kafalı, M. 1996. Anadolu'nun Fethi ve Türkleşmesi. Erdem Dergisi, 8(22): 5-17.

Karakul, Ö. 2019. Kuram ve Uygulamada Tarihi Çevre Korumaya Bütüncül Bir Yaklaşım. Social Sciences Research Journal, 8(1): 61-78.

Kılıç, İ. Gültekin, A. 2017. Tarihi Edirne Gar Binasında Kullanılan Kumtaşlarında Görülen Bozulma Nedenleri, Kırklareli University Journal of Engineering and Science, 3: 56-67.

Kırlı, E. 2019. Sakarya-Düzce-Bolu-Ereğli Demiryolu Projesi (1910-1917). Türki Tarihi Araştırmalar Dergisi, 327-360.

Kolay, E. 2008. Osmanlı Yerel Yönetim Sisteminin Mimari Alana Yansıması: Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Belediye Binaları. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Ankara, Doktora Tezi.

Kortan, E. 2003. Soruşturma 2003: Mimarlık Geçmişini Değerlendiriyor. Mimarlık Dergisi.

Kösebay Erkan, Y. 2007. Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Fakültesi, Mimarlık Anabilim Dalı, Doktora Tezi.

Kösebay Erkan, Y. 2013/1. Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, Dün ve Yarın Kentin Bedeninde Bir Yara. METU JFA, 108.

Kurmuş, O. 1974. Emperyalizmin Türkiye Girişi. Yordam Kitap Yayınları, İstanbul.

Kuruç, B. 1987. Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi. Bilgi Yayınları, Ankara.

Kütükoğlu, M.S. 1994. Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi. İçinde: Ulaştırma ve Posta Hizmetleri. İslam, Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, İstanbul, Cilt 1: 592-595.

Yenilenmiş Diri Fay Hatları. 2021. Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü. Adres: https://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/hizmetler/doc/yenilenmis_diri_fay_haritalari/adapazari.pdf

Mısırlıoğlu, Y., Eryılmaz, B. 2000. Adapazarı'nda Deprem ve Sonrası: Sesimi Duyan Var mı? Adapazarı Ticaret ve Sanati Odası Yayını, İstanbul.

Nara Özgünlük Belgesi. 1994. Nara Özgünlük Konferansı, Japonya.

Özcan, Z. 2007. Tarihi Sangarius Köprüsü Büyük Suyolu Projesinin Parjası mı? Tarihi Eserlerin Güçlendirilmesi ve Geleceğe Güvenle Devredilmesi Semp.-1, Ankara, 467-479.

Özdemir, M. 2001. Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları Yapısal ve Ekonomi Sorunları (1918-1920). T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Özdemir, N. 2006. Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960). Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi.

Özdemir, N. 2012. Balkan Savaşlarında Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey. İstanbul.

Özdemir, N. 2014. Türkiye'de Demiryollarının Millileştirilmesi ve Şimendifer Mektebi. XVII. Türk Tarih Kongesi, Ankara, V-I. Kısım.

Özdemir, T. 2019. Tüketim Kültürü Bağlamında Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı Değerlendirmesi. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Özdener, Z. 2010. Sirkeci Garı'nın İstanbul'daki Geç Dönem Eklektik Anlayışla İnşa Edilen Oryantalist Üsluptaki Yapılar İçindeki Yeri. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Özgencil Yıldırım, S. 2012. Anadolu ve Bağdat -C.F.O.A.- ve Bağdat-Halep-Nusaybin-B.A.N.P.- Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler. Beykent University Journal of Science and Engineering, 5(1-2): 69-93.

Özkan Altınöz, M. 2014. 19. Yüzyıl Osmanlı Mimarisindeki Oryantalizmin Endülüs Kaynağı ve Sirkeci Garının Değerlendirilmesi. Turkish Studies: İnternationa Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, 9/10: 837-852.

Özkoç, E. 2015. Basın Toplantısı: Sakarya Garı Avm Yapılmak İsteniyor. Arkitera. Adres: www.arkitera.com/haber/sakarya-gari-avm-yapilmak-isteniyor/

Öztürk, İ. 2009. Osmanlı İmparatoluğundan Günümüze Demiryollarının Gelişimi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Papazian, A.D. 1901a. Adapazarı Tren İstasyonu. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Arşivi.

Papazian, A.D.1901b. Arşiv Resmi. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Arşivi.

Pektaş, İ. 2017.Türkiye'de Raylı Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi. Demiryolu Mühendisliği Dergisi, 5: 81-82.

Perçin, S., Çakır, S. 2012. Demiryollarında Süper Etkinlik Ölçümü: Türkiye Örneği. Dokuz Eylül İktisadi ve İdari Bilimler Fakültüsi Dergisi, 27(1): 29-45.

Sakarya 2. İdare Mahkemesi. 2009. Mahkeme Kararı. Adapazarı Belediyesi Arşivi.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2017a. Sakarya Garı: Kentsel Tasarım ve Projeler Kitabı. Kivi Stratejik Planlama A.Ş.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2017b. Sakarya Garı: Kentsel Tasarım ve Projeler Kitabı. Kivi Stratejik Planlama A.Ş.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2017c. Sakarya Garı: Kentsel Tasarım ve Projeler Kitabı. Kivi Stratejik Planlama A.Ş.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2017d. Sakarya Garı: Kentsel Tasarım ve Projeler Kitabı. Kivi Stratejik Planlama A.Ş.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2017e. Sakarya Garı: Kentsel Tasarım ve Projeler Kitabı. Kivi Stratejik Planlama A.Ş.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2017f. Sakarya Garı: Kentsel Tasarım ve Projeler Kitabı. Kivi Stratejik Planlama A.Ş.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2017g. Sakarya Garı: Kentsel Tasarım ve Projeler Kitabı. Kivi Stratejik Planlama A.Ş.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2020. Gar Meydanı. Adres: https://www.sakarya.bel.tr/tr/Proje/gar-meydani/40

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. 2020. İl haritası. Sakarya.

Sarı, H. 2011. Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisad Anabilim Dalı. Yüksek Lisans Tezi.

Sayın, N. 2017. Bir Tasarım Meselesi Olarak Koruma. XXI Mimarlık (Röp. Yapan Hülya Ertaş)., Adres: https://xxi.com.tr/i/bir-tasarim-meselesi-olarak-koruma

Servantie, D. 2015. AB ve Türkiye Demiryolu Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi. İKV Değerlendirme Notu, 142.

Şentürk, B. 2018. CHP Kadın Kolları Protesto: Ada Treni. Sakarya.

Şentürk, B. 2020. Günümüzde Ada Garı. Sakarya.

T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri Başkanlığı. 2019. İzmir-Aydın demiryollarını gösterir harita.

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. 2020. 2015-2019 İstastistik Yıllığı. Ankara.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. 2016. 2016 Yılı Tescil Kararları. Kocaeli Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü. Adres: https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/44160,sakarya-ili-adapazari-ilcesi-semerciler-mahallesi-208-a-.pdf?0

Tamçelik, S. 2000. Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri. Erdem Dergisi, 12(35): 483-535.

TBMM. 1340. TBMM Kanunlar. Adres: https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc004/kanuntbmmc004/kanuntbmmc00400758.pdf

TCDD. 2019. Demiryolu Haritası. Adres: http://www.tcdd.gov.tr/uploads/demiryoluharitasi.jpg

Tekdemir, A. 2011. Tanzimat Dönemi Nafia Nezateti. Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi. 1(1): 121-144.

Tekeli, İ. 1992. Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü. Ege Mimarlık Dergisi, 3/4: 80.

Tekeli, İ., İlkin, S. 2000a. Cumhuriyet Harcı 3: Modernitenin Altyapısı Oluşurken. İçinde: Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 3: 271-323.

Tekeli, İ., İlkin, S. 2000b. Cumhuriyet Harcı 3: Modernitenin Altyapısı Oluşurken. Türkiye'de Demiryolu Öncelikli Ulaşım Politikasından Karayolları Öncelikli Ulaşım Politikasına Geçiş (1923-1957), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 3:369-432.

Tektaş, E., Akalın, A. 2020. Değişen ve Dönüşen Bir Kentte Eski-Yeni Çelişkisi: Ankara Tren Garı-Ankara YHT Garı. Mimarlık Dergisi, 412: 68-77.

Tercüman Gazetesi. 1967. 23 Temmuz 1967 tarihli Tercüman Gazetesi haberi. Adres: http://www.gecmisgazete.com/haber/adapazari-nin-yarisi-enkaz-yigini

Toydemir, S. 1953. Anadolu-Bağdat Demiryolları Şimendifer Mektebi. Demiryol Dergisi, 18: 45-47.

Tömekçe İnşaat Şehir Plancılığı Jeoloji Müh. Ve Müş. Ltd. Şti. 2014. Adapazarı Kent Merkezi 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planına Esas Araştırma Analizi ve Sentez Raporu.

Türk Dil Kurumu. 2020. Güncel Türkçe Sözlük. Adres: https://sozluk.gov.tr/

Türkiye İstatistik Kurumu. 2020. Demiryolları Uzunluğui Tren, Yolcu, Yük Taşımaları ve Ton Kilometre; Karayolu Uzunlukları ve Yolcu Taşımaları. Ankara.

Ulubaş, A., Kocabaş, A. 2016. Sürdürülebilir Kentsel Koruma Yaklaşımı Bağlamında Eyüp Tarihi Dokusunun İrdelenmesi. Erciyesi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, IV. Çevre-Tasarım Kongresi, Kayseri, 73-84.

UNESCO. 1977. Recomendation Concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas. Records of the General Conference, 19th Session, v.1: Resolutions, Nairobi, Annex 1: 20-28.

UNESCO. 2008. Québec Declaration on The Preservation of the Spirit of Place, Québec.

UNESCO, 2011. Tarihi Kentsel Peyzaja İlişkin Tavsiye Kararı.

Uzun, T. 2018. Gaziantep Tren Garı ve Yeniden İşlevlendirme Önerileri Üzerine Bir Değerlendirme. FSM İlmi Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, 12:309-347.

Ünver, M. 2020. Sömürgecilik Tarihi. İstanbul Üniversitesi, Tarih Bölümü, Tarih Lisans Programı Ders notu.

Vatan Gazetesi. 2004. 05 Ocak 2004 Vatan. Adres: http://www.gecmisgazete.com/haber/erdogan-i-raylarin-krali-yapmak-icin-kese-acildi

Yakın, M., Uğurlu, Ö. 2013. Sosyal Medyada Kimlik Temsilinin Mekan Üzerinden Okunması: Foursquare. Sakarya Üniversitesi Sosyal Medya Araştırmaları Platformu, İletişimde Sosyal Medya-Sosyal Medyada Etkileşim, Kalkedon Yayınları, Sakarya, 199-239.

Yavuz, Ü. XIX. Yüzyılda Anadolu ve Orta Doğu'da Demiryolu Projeleri. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Yazıcıgil, H. 1965. Atilla Orhun Arşivi. Sakarya Büyükşehir Belediyesi.

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

URL-1 www.tcdd.gov.tr/content/e-kitap#162.%20YIL/1., Erişim Tarihi: 24.08.2019.

URL-2 www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/03/20120313-6., Erişim Tarihi: 13.09.2019

URL-3 www.mmo.org.tr/sites/default/files/8509a15320d3d1a_ek_0.pdf., Erişim Tarihi: 15.12.2019.

URL-4 www.sanalbasin.com/tarihi-geyve-fotograflari-eski-geyve-resim-resimleri-19476123/., Erişim Tarihi: 14.09.2020.

URL-5 www.aa.com.tr/tr/turkiye/sultan-2-abdulhamidin-buyuk-projesi-hicaz-demir-yolu/1570152., Erişim Tarihi: 17.05.2020.

URL-6 www.gecmisgazete.com/haber/milli-devlet-icin-simendifer-ihtiyaci., Erişim Tarihi: 06.04.2020.

URL-7 www.gecmisgazete.com/haber/demir-yollarimizin-turk-idaresinde-verimli-neticeleri., Erişim Tarihi: 06.04.2020.

URL-8 http://www.tcddvakfi.org.tr/index.php/bas-n-ve-yay-n/atatuerk-koesesi., Erişim Tarihi: 14.11.2019.

URL-9 https://lcivelekoglu.blogspot.com/2016/02/90-yil-once-bugun-ankara-gazi-istasyonu.html., Erişim Tarihi: 15.09.2020.

URL-10 http://www.sosyalpaylar.com/uploads/9cefc6c22a.jpg., Erişim Tarihi: 15.09.2020.

URL-11 https://goo.gl/maps/dBJqTRcRKYgPmXRCA., Erişim Tarihi: 15.09.2020.

URL-12 http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255., Erişim Tarihi: 24.11.2019.

URL-13 www.sabah.com.tr/ankara-baskent/2018/10/29/ankara-yht-gari-iki-yilda-10-milyon-yolcu-agirladi., Erişim Tarihi: 29.10.2019.

URL-14 https://sakarya.bel.tr/tr/Galeri/1/5., Erişim Tarihi: 14.09.2020.

URL-15 http://www.sakarya-saski.gov.tr/haberler/detay.aspx?Id=7713., Erişim Tarihi: 16.09.2020.

URL-16 rayhaber.com/2020/01/sakarya-erenler-baglar-caddesi-duble-yol-olacak., Erişim Tarihi: 16.09.2020.

URL-17 sakarya.bel.tr/tr/Galeri/3/5., Erişim Tarihi: 14.09.2020.

URL-18 kentvedemiryolu.com/adapazari-uyuma-trenine-sahip-cik., Erişim Tarihi: 18.05.2019.

URL-19 medyabar.com/haber/3602174/iste-tren-garin-tasima-projesi., Erişim Tarihi: 22.01.2020.

EKLER

Ek 1: 31 Ağustos 1390 Hakimiyeti Milliye Gazetesi Haberi

Millî devlet için şimendifer ihtiyacı millî vahdet, millî müdafaa ve millî siyaset meselesi, asırların muhassalası olan millî istiklalin muhafazası meselesidir.

Öyle günlerim oldu ki artık bezip osandığım hayata ve siyasete bugünü idrak etmek gayretile yapıştım ve sarıldım.

Sıvas istasiyonu dün büyük merasimle açıldı ve muhterem Başvekilimiz atideki mühim nutuklarını irat ettiler:

Sevgili vatandaşlarım;

Vatanın büyük bir muvaffakıyet günü sizin hususî heyecanınızı tahrik ederek ayrı bir kıymet almıştır.

İzmir için ve Erzurum için kıymetli olan Sıvas şimendiferi sizin kapınızdadır.

Sevincinizi tamamen anlıyorum. Ben, sizden daha çok heyecan içindeyim. Sizi tebrik etmeğe ve sizin vasıtanızla bütün memleketin sevinmeğe lâyık bir muvaffakıyete erdiğini ilan etmeğe geldim.

Bugün eski ve asil Sıvas tarihinin terakki ve itilaya doğru başlıca bir yükselme noktasıdır.

Bu noktaya gelmek için yedi seneden beri ıstırap çekiyorum. Öyle günlerim oldu ki, artık bezip bizar kaldığım hayata ve siyasete bugünü idrak etmek gayretile yapıştım. Ve sarıldım.

Bu netice, benim için büyük gayelerden biri idi. Tabiî daha büyük gayeleri kabili istihsal gösteren ve bu ümitle millete ve onu idare edeceklere yeni bir can verecek olan ilk bir gayedir.

İsterdim ki, bugün yalnız millî muvafakıyet, millî sürur hulasa millî bayram tezahüratiyle iktifa edelim.

Halbuki size bu büyük bayramın hakikaten sevinilecek, beğenilecek bir eser olduğunu anlatmak mecburiyetindeyim.

Hiç olmazsa bu masum ve güzel eserin millete bir fenalık etmemiş ve ilerde de bir fenalık etmiyecek bir mahsul olduğundan hesap vermek mevkiindeyim.

Hayatımızda fanilere nasip olacak büyük muvaffakıyet günleri yaşadık.

Fakat bugünlerin çoğunda derhal sert tenkitlerle karşılaştık. Ancak, birçok zaman geçtikten sonradır ki, yapılan işlerin fenalık olmadığı zahir olmuş ve milletin aklı selimi lûtufkâr takdirile bizi teşci etmiştir.

Sıvas şimendiferi için de istikbalin güler yüzü göstereceğinden eminim.

Fakat, bugün hesap vermeğe ve Sıvas şimendiferinin milleti ve bir senedenberi sıkıntı içinde bırakan bir kâbus olmadığını ispat etmeğe davetliyim.

Evvela şunu söyliyeyim ki, bizim politikamızın ana hatları, Türk tarihinin seyri, bilhassa istiklal mücadelesinin safhaları, ıstıraplar ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulmaksızın anlaşılamaz.

Biz lâzım gördüklerimizi yalnız okuyarak veya düşünerek bulup çıkarmadık. Bilhassa memleket, kendi ihtiyaçlarını bize 25-30 senelik didinme yollarında her gün başımıza vura vura ibram etmiştir.

Aklımız ermeğe başladığı gündenberi bu memleketin asgarî olarak Rumeli hududunu, Anadolu hududuna bağlıyan bir şimendiferin hasretile tutuştuğunu biliriz.

Şimdi, şimendifer geçmeye başlıyan toprakların altında İstanbullu, Sıvaslı ve Vanlı yüz binlerce Türkün kemikleri yatıyor.

Bu kadar insan memleketin hesapsız serveti ilaç ve ekmek taşıyan kağnılar peşinde gömülmüştür.

İstiklal mücadelesi esnasında B. M. Meclisinin kurulmasına karşı şahlanan Padişahın ifsadatını tenkile yarıyan başlıca vasıta, Konya — Afyon — Eskişehir — Ankara gibi elimizde kalan beş altı yüz kilometrelik demiryollarıdır. Gene bu kadarcık; hat, istiklal mücadelesini,

"Devlet ve büyük ordu teşkili kararının,, büyük hummalarile sarsılan İnönü günlerini millete nasip etti. Eğer Ankara Erzurum demiryolu mevcut olsaydı Avrupanın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu.

Çünkü Ankaraya gelip demiryollarına hâkim olduktan sonra, modern, millî bir devlet kurmak davasını haykıran B. M. Meclisini, arabadan ve heybeden başka bir vasıtai nakliyesi olmıyan bir aşiret haline getireceğini zannediyordu.

Sakarya muharebesi esnasında mütemadiyen düşüncemizi iğneliyen tehlike büsbütün boş ve açık kalan Konya şimendiferinin tahrip olunması ihtimali idi. Nitekim, Sakaryayı kazanır kazanmaz bütün orduyu Konya şimendiferleri üzerine naklettik. Ancak bu sayede onu bestedik, ve kati günlere kadar bekliyebilirdik. Bu bekleyiş günlerinin ne hazin olduğunu, nice babayiğitlerin anlayışları ve sinirleri bugünlerde nasıl posa haline geldiğini hatırlarsınız.

Dost hudutlardan sipere selam getiren kağnıları altı ayda beklemişizdir. Hiç Diyarıbekirden, Vandan, Erzurumdan bir insan kafilesinin veya bir ökü

(URL-6, 1930)

EK 2: 506 Sayılı Kanun

Anadolu Demiryollarının mubayaasına ve Müdiriyeti umumiyesinin teşkilât ve vezaifine dair kanun

No:
506

BİRİNCİ MADDE — Mubayaası kabul edilen Haydarpaşa - Ankara ve Eskişehir - Konya ve Arifiye - Adapazarı demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtımının kâffei şuabat ve müştemilâtiyle beraber mukavele ve şartnamelerindeki ahkâmına tevfikan Hükûmetçe mubayaasına mezuniyet verilmiştir.

İKİNCİ MADDE — Müessesei mezkûre Hükûmetçe mülhak bir bütçe ile Nafia vekâletine merbut bir Müdiriyeti umumiye tarafından idare olunur. Müdiri umuminin nasp ve azli Nafia vekilinin inhası üzerine Başvekâletçe Reisicumhurun tasdikına iktiran ettirilir.

ÜÇÜNCÜ MADDE — Müessesei mezkûrenin dokuz zattan mürekkep bir meclisi idaresi bulunur. Bunun altısı Nafia vekâletinin göstereceği namzetler meyanından Heyeti Vekilece tâyin olunur. Diğer üçü dahi Hükûmetçe tâyin olunacak âza tarafından ve erbabı ihtısas meyanından reyi hafi ile intihap edilir. Âzalıkla memuriyet içtima edemez. Müdiri umumî meclisi idarenin âzayi tabiiyesindendir. Meclisi idare reisi her sene iptidasında âzayi mevcude meyanından reyi hafi ile intihap olunur. Meclisi idare âzasının müddeti dört senedir. Yalnız ilk ikinci sene nihayetinde âzanın nısfı kura ile tebdil olunur. Tebdil olunacak âzanın tekrar tâyin ve intihabı caizdir. Meclisi idare âzasına içtima günlerine mahsus olmak üzere verilecek hakkı huzurun miktarı Nafia vekâletince takdır olunur.

DÖRDÜNCÜ MADDE — Meclisi idarenin vezaifi aşağıda gösterilmiştir:
A) Bütçenin ve tahsisatı munzamma tekliflerinin tetkik ve tasvibi;
B) Nafia vekâletinin tasvibine arzedilecek tarifelere ait tadilât tekliflerinin tetkiki (âzanın da bu bapta resen teklif hakkı vardır);
C) Senelik hesabatı katinin tetkik ve tasdiki;
D) İdarî talimatnamelerin tetkik ve tasdiki;
H) Müdiri umuminin teklifi üzerine şube müdürleriyle rüesasının azil ve nasıpları hakkında kararlar ittihazı;
V) Şehrî rapor ve mizanların tetkiki;
Z) Hat umuruna ait olarak Müdiri umumî veya meclisi idare âzası tarafından vâki olacak tekliflerin ve Nafia vekâletince havale edilecek sair hususatın müzakere ve tetkiki.

BEŞİNCİ MADDE — Meclisi idarenin usulü müzakere, zaman ve sureti içtimaı kendileri tarafından tanzim ve Nafia vekâletince tasdik edilecek bir nizamnamei dahilî ile tâyin olunur.

ALTINCI MADDE — Mezkûr müessesat için evvelce şirketle teati edilmiş olan mukavele ve şartnamelerin - tarifelere müteallik mevaddı müstesna olmak üzere - işletme umuruna müteallik ahkâmı ile Rumeli demiryollarına ait işletme nizamnamesi mer'i ve muteberdir.

YEDİNCİ MADDE — Bağdat demiryolunun Konya'dan bededen kısmının işletme ve inşaatı dahi bu bapta yeniden bir kanun neşrine kadar mezkûr Müdi-

riyeti umumiye tarafından işbu kanun ahkâmına tevfikan idare olunacak ve varidat ile sarfiyatı ayrıca kayit ve tesbit edilecektir. Müşterek masarif hattın tulu nisbetinde taksim olunacaktır.

SEKİZİNCİ MADDE — İşbu kanun tarihi neşrinden muteberdir.

DOKUZUNCU MADDE — İşbu kanunun icrayi ahkâmına Nafia vekili memurdur.

18 ramazan 1342 ve 22 nisan 1340

Meclis Heyeti Umumiyesince kabulü	:	*Kırk dördüncü içtimaın üçüncü celsesinde*
Cumhuriyet riyasetine tebliği	:	*24 . IV . 1340 tarih ve 1/489 No. lu tezkere ile*
Berayi neşir ve ilân kanunun Başvekâlete tebliğ edildiğini müş'ir Cumhuriyet Riyasetinden mevrut tezkerenin tarih ve numarası	:	*30 . IV . 1340 ve 6/501*
Müzakeratı ihtiva eden zabıt ceridelerinin cilt ve sayıfa numaraları	:	*Cilt 8 Sayıfa 1210:1232,1239:1240,1267:1268*

(TBMM, 1340)

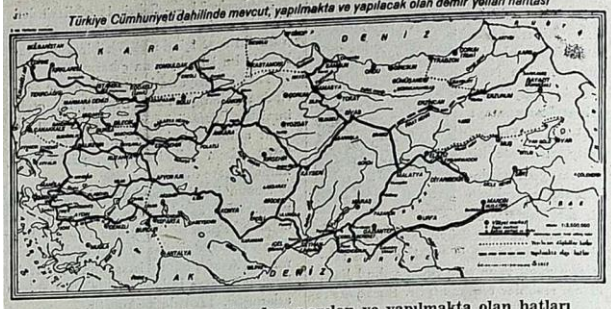
EK 3: 01 Haziran 1936 Akşam Haberi

AKŞAM

Demir yollarımızın Türk idaresinde verimli neticeleri

Dokuz sene gibi kısa bir zamanda mühim muvaffakıyetler elde edildi

Türkiye Cümhuriyeti dahilinde mevcut, yapılmakta ve yapılacak olan demir yolları haritası



Eskiden mevcut olan, sonradan yapılan ve yapılmakta olan hatları gösterir harita

1 Haziran Devlet demir yolları için mühim bir tarih başlangıcıdır. Bundan dokuz yıl evvel Türk demir yolculuğu, Devlet demiryolları ve limanları umum müdürlüğü namı altında işe başlamıştır.

Teminatlı imtiyazlarla ve yalnız kendi menfaatlerini koruyan şirketlerden kurtarılıp devletleştirilen demiryollarımızın 9 sene gibi kısa bir zamanda Türk mühendisi, Türk işçisi ve Türk idarecisi elinde erdiği neticenin yurd için ne kadar verimli olduğunu uzun uzadıya anlatmağa hacet yoktur.

Maamafih 9 yıl gibi kısa bir müddet içinde demiryol işlerinin ne kadar köklü muvaffakıyetler kazandığını kısaca gözden geçirmek ve buna mukabil uzun padişahlık yıllarında bu yolda yapılmış işlerle bir mukayese yapmak hem Türk cumhuriyetinin yapıcılık kudretine, hem de devletçilik ana vasfımızın fayda ve verimine dair inandırıcı misaller verecektir:

A. — Devlet Demiryolları idaresi 1 haziran 1927 de işe başladığı zaman işlettiği hatların uzunluğu 1378 kilometreden ibaretti.

B — Bir sene sonra, yani 1928 de yeni yapılmakta olan hatlarımıza (Ankara-Kayseri), (Kütahya - Tavşanlı), (Samsun - Zile), kısımlarile (Erzurum hattı) da katılarak bu mikdar 2359 kilometreyi;

C — 1929 da (Fevzipaşa - Gölbaşı) kısmı da katılarak 2465 kilometreyi;

Ç — 1930 da (Kayseri - Sivas), (Tavşanlı - Değirmisaz), (Filyos - Balıkısık) ve (Zile - Kunduz) kısımları da katılarak 2927 kilometreyi;

D. — 1931 de (Değirmisaz - Balıkısık), (Gölbaşı - Malatya), (Irmak - Çankırı) kısımlarının ilâvesile 3303 kilometreyi;

E — 1932 de (Malatya - Fırat); (Kunduz - Kalın), (Kardeşgediği - Niğde) kısımlarının bitmesi ve (Mudanya - Bursa) dar hattının satın alınmasile 3554 kilometreyi;

F — 1933 de (Fevzipaşa - Adana), (Niğde - Boğazköprü) kısımları tamamlanıp da, satın alınan (Samsun - Çarşamba) dar hattının da eklenmesile 3822 kilometreyi;

G — 1934 de (Fırat - Yolçatı), (Yolçatı - Elâziz), (Balıkısık - Eskipazar) kısımlarının bitmesi, (İzmir - Kasaba ve Temdidi) hattının satın alınması suretile 4776 kilometreyi;

H — 1935 de (Yolçatı - Diyarıbekir), (Eskipazar - Çankırı), (Sivas - Tecer) kısımları tamamlanıp Aydın hattı da satın alınarak 5644 kilometreyi bulmuştur.

1936 yılı martında ise (Afyon - Karakuyu) iltisakile (İsparta Şube hattı) işletmeye açılarak; dokuz yıl önce Devlet demiryollarının işletmekte olduğu hatların uzunluğu 1378 iken 6000 kilometreye yaklaşmış, bu suretle milliyetçi, halkçı, devletçi, lâyik ve inkılâpçı Türk cumhuriyeti, Osmanlı imparatorluğunun bir asırlık demiryolu tarihinde yaptığının dört mislinden fazlasını dokuz yıla sığdırmıştır.

NAKLİYAT VAZİYETİ

1927 malî yılında Devlet demiryollarımızda 4,834,967 yolcu taşınmış ve 1933 de bu yolcu sayısı 5,261,148 iken gerek gidip gelme biletlerinde ve gerek halk ticaret ve aile biletlerinde yapılan tenzilât ve kolaylıklar sayesinde 1934 malî yılında taşınan yolcu adedi 8,510,458 ve 1935 malî yılı içinde taşıdığı yolcu sayısı ise daha fazla artarak 9,200,000 küsuru bulmuştur.

Bu yekûnlardan, geçen sene Devlet demiryollarına katılan Aydın hattı hariçtir.

İZMİR - KASABA ve TEMDİDİ HATTI

İki sene evvel satın aldığımız bu hat şirket elinde bulunduğu 933 senesi içinde ancak 1,278,512 yolcu taşımış iken satın alınıp kendimiz işletmiye başladığımızın ilk senesi olan 1934 malî yılı içinde tarife ıslahatı sayesinde 2,646,446 yolcu taşımış yani yolcu adedi bir yıl evvelkine nisbetle yüzde 107 artmıştır.

AYDİN HATTI

Şirket elinde bulunduğu 1934 malî yılının ilk 8 ayında ancak 226,977 yolcu taşımışken, Devlet demiryollarına geçtiği 1935 malî yılının ayni 8 ayı zarfında, tarifelerde yapılan tenzilât ve ıslahat sayesinde 411,348 yolcu taşımış, yani yolcu adedi bir yıl evvelkine nisbetle tam % 81 artmıştır.

Eşya ve emtia nakliyatına gelince:

(URL-7, 1936)

EK 4: Ocak 2004 Vatan Gazetesi Haberi

Erdoğan'ı rayların kralı yapmak için kese açıldı

Yatırımları büyük ölçüde kısan Hükümet, Başbakan Erdoğan'ın "Türkiye'yi demir ağla yeniden onatan lider olarak anılmak istiyorum" düşüncesine paralel 2004 yılı yatırım programında en büyük ödeneği Ankara-İstanbul demiryolu projesine ayırdı. Hızlı trene bu yıl 272 trilyon harcanacak

Türkiye'ye liderlik yapmış başbakanlar arasında Menderes caddе ve meydanlarıyla, Demirel barajlarıyla, Özal da otoyolları ile öne çıkarken, demiryolu hamisi ile anılmak isteyen Başbakan Erdoğan bu açla 2004'te kesenin ağzını açtı.

Ankara-İstanbul (Haydarpaşa) arasını 3 saate idireçek demiryolu rehabilitasyonu projesi kapsamında yapımı planlanan Ankara-Eskişehir (İnönü) attı birinci etabının yapımı için, bu yıl 272 trilyon alık ödenek tahsis edildi.

Geçtiğimiz aylar içerisinde ihalesi yapılarak ili inşaat çalışmalarına başlanan sistemin yapı- Türk ve İspanyol firma gruplarınca gerçekştirilecek. TCDD Genel Müdürlüğü'nün uzun llardan bu yana yatırım programında bulunurduğu Ankara-İstanbul arasındaki mevcut demiryolu modernizasyonu 34 ayda tamamlanacak bu iki şehrin arasındaki seyahat süresi 3 saat dakikaya düşürülecek. Projenin 206 kilometlik birinci kesimi Ankara-Eskişehir (İnönü) aşında gerçekleştirilecek. Bu hattın yapımı için rekli olan 437 milyon euroluk kredi anlaşmarı da geçtiğimiz günlerde imzalanmıştı.

OPLAM MALİYET .2 MİLYAR DOLAR

Türkiye'nin en önemli demiryolu güzergahı an Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini saltarak, hızlı, konforlu ve daha güvenli bir ulam imkanı sağlanacak. Hattın yeni düzenleme ile izmete girmesinin ardından yolcu taşımacılığında kapasite artışının yanı sıra yük taşımacılığı da büzergahta büyük ölçüde artmış olacak. Hatta saat- 140 kilometreye kadar hız yapan hızlı teknoloji hip lokomotifler çalışacak.

Ankara-Eskişehir arasındaki demiryolunun reabilite edilmesiyle, Ankara-İzmir arasındaki seyat süresi de yaklaşık 1.5 saat kısaltılmış olacak. rojenin ikinci ayağını oluşturan Eskişehir-Haydarşa kesiminin yapımına da bu yıl sonlarında başnması planlanıyor. Her iki kesimin yaklaşık 1.2 ilyar dolara malolması planlanıyor.

Otokuşetli trenler 2005'te peronda

Otomobille seyahat etme imkanı tanıyan otokuşetli trenler 2005'te raylarda olacak. İlk olarak Ankara-Eskişehir hattında çalışmaya başlayacak olan otokuşetli trenlerin alımı için Ulaştırma Bakanlığı araştırmalara başladı

Sibel CİNGİ/EKONOMİ

Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin tamamlanması ile birlikte bu hat üzerinde otokuşetli trenler hizmet vermeye başlayacak. Demiryollarının modernizasyonu kapsamında 10 adet hızlı tren seti başta olmak üzere yeni lokomotifler de alınacak. Bakanlığın hedefi yolcu taşımacılığında demiryolunun sahip olduğu yüzde 10 pazar payını yüzde 50'ye çıkarmak.

1 VAGONA 10 ARAÇ

Otokuşet vagonlar yurtdışı turlarına öncelikle Edirne-Avusturya arasında 13 yıldır hizmet veriyor. Her yıl Mayıs ve Ekim aylarında Edirne-Avusturya arasında kullanılan otokuşet vagonlar bu turları organize eden Almanya kökenli Optima firmasına ait. Özellikle gurbetçilerin büyük ilgi gösterdiği otokuşet taşımacılığı ile otomobil sahipleri, yataklı veya kuşetli vagonlarda seyahat ederken otomobiller de yine tren dizisinde bulunan iki katlı otomobil vagonlarıyla taşınıyor. 2003 yılında Edirne-Avusturya arasında düzenlenen seferlerde bu vagonlar sayesinde 33 bin adet otomobil ve 100 bin kişi taşındı. İki katlı vagonlara 10 otomobil girebiliyor.

Edirne-Avusturya arasında 13 yıldır otokuşetli vagonlarla taşıma yaptıklarını belirten Optima Tur Genel Müdürü Erol Gence, vagonların yurtiçinde de kullanılması için Ulaştırma Bakanlığı'na teklif verdiklerini belirtti. Ulaştırma Bakanlığı'nın bu proje üzerinde uzun zamandır çalışmalar yürüttüğünü belirten Gence, "Vagonların hem kiralık hem de satılık fiyatları hakkında Bakanlık'a teklif verdik. Eğer isterlerse deneme amaçlı iki üç ay kullanılmasını da önerdik. Şu anda değerlendirmeler yapılıyor. Otokuşetli trenlerin yurtiçi hatlarda faaliyete geçmesi trafik kazalarını büyük ölçüde azaltır" diye konuştu.

Adnan Menderes açtığı geniş cadde, bulvar ve meydanlarla tanınmıştı.

Süleyman Demirel barajlar kralı olarak büyük sükse yapmıştı.

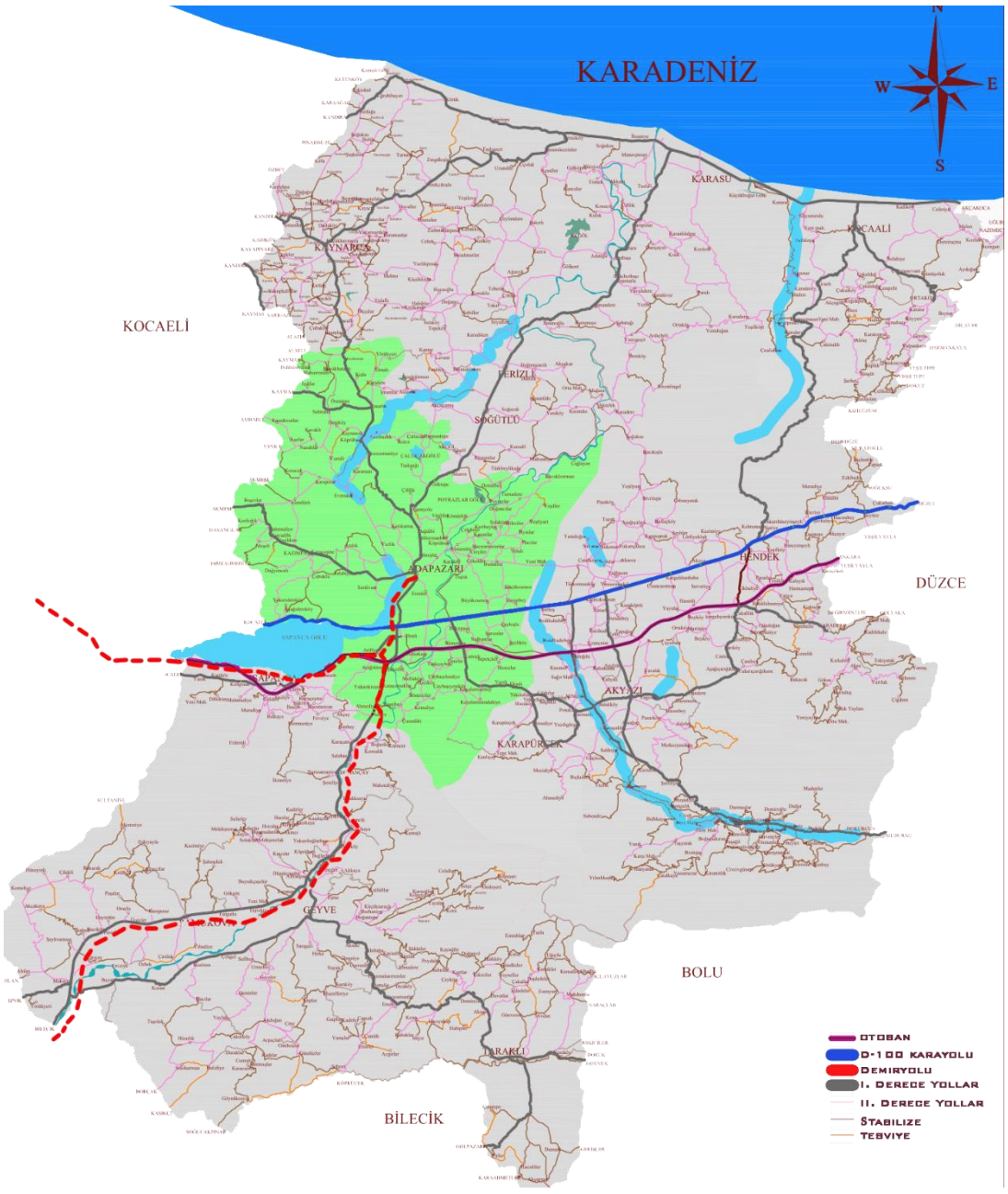
Turgut Özal yaklaşık 12 milyar dolar harcayıp otoyol ağı kurmuştu.

Duble yol projesini soğutan Erdoğan, hızlı trene ve Marmaray'a hız verdi.

mp Gazetesi

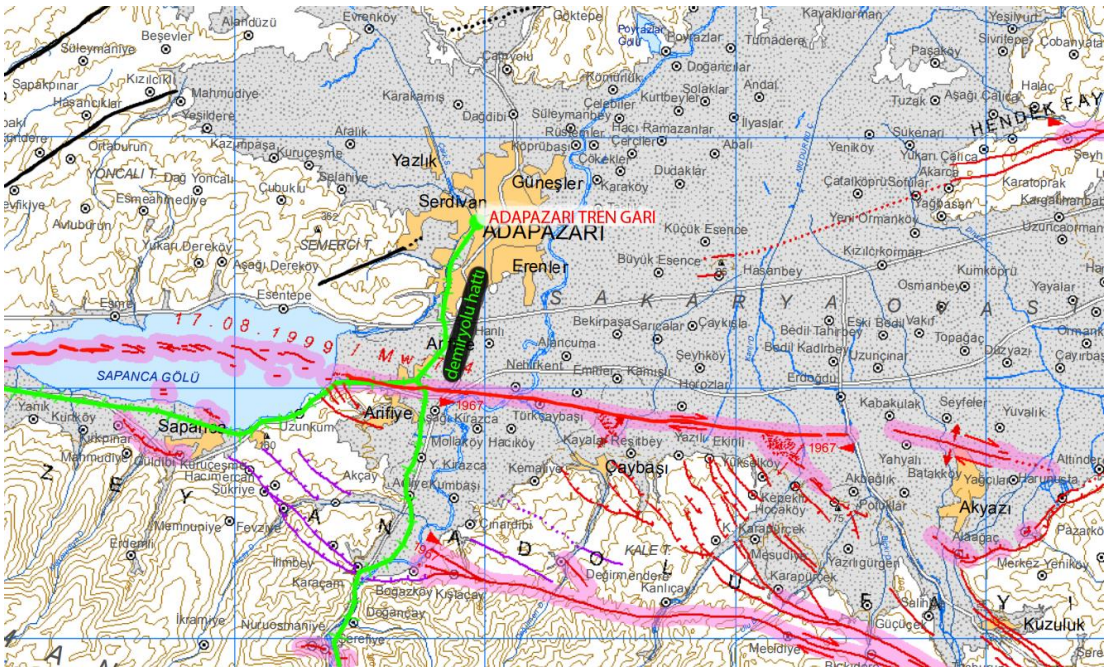
(Vatan Gazetesi, 2004)

EK 5: Sakarya Büyükşehir Belediyesi İl Haritası



(Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2020)

EK 6: Sakarya İli Fay Hatları



FAY SINIFLAMASI / *FAULT CLASSIFICATION*

Deprem Yüzey Kırığı: 1900-Günümüz arasında yüzey faylanması oluşturan diri fay
Earthquake Surface Rupture: *Fault ruptured since 1900*

Holosen Fayı: Holosen'de (11.000 yıl) yüzey faylanması oluşturan fay
Holocene Fault: *Fault produced surface rupture in Holocene (11,000 years)*

Kuvaterner Fayı: Pleyistosen'de (1.600.000 yıl) yüzey faylanması oluşturan, Holosen etkinliği kuşkulu fay
Quaternary Fault: *Fault produced surface rupture in Pleistocene (1,600,000 years), suspicious for Holocene activity*

Olası Kuvaterner Fayı veya Çizgisellik: Kuvaterner veya öncesi dönemde oluşmuş, Kuvaterner etkinliği kuşkulu fay veya güncel morfolojide belirgin çizgisellik
Probable-Quaternary Fault or Lineament: *Fault formed in Quaternary or Pre-Quaternary period or distinctive morphological lineament*

İŞARETLER / *SYMBOLS*

Doğrultu atımlı fay; oklar doğrultu boyunca hareketin yönünü gösterir
Strike slip fault; arrows indicate sense of lateral motion

Normal fay; dişler tavan blok yönündedir
Normal fault; ticks indicate downthrown side

Ters fay veya bindirme; dişler tavan blok yönündedir
Reverse fault or thrust; barbs on upper plate

Açılma çatlağı; oklar açılma yönünü gösterir
Extension fissure; arrows indicate direction of extension

Niteliği belirlenmemiş fay
Unspecified fault

Olasılı fay
Inferred fault

Deprem yüzey kırığı başlangıç-bitiş sınırı
Termination points of earthquake surface rupture

17.08.1999 Mw:7.4
Yüzey Faylanması gelişen depremin tarihi ve büyüklüğü
Date and magnitude of the earthquake that formed surface rupture

(Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü, 2021)

EK 7: 23 Temmuz 1967 Tercüman Gazetesi Haberi

Adapazarı'nın yarısı 'enkaz, yığını.
Geyve 'yok, oldu.Sapanca 'ölü, dolu

20 il sarsıldı, Sakarya yıkıldı

Yüzlerce ölü var

Sunay deprem bölgesine gitti

YURT HABERLERİ

Deprem felâketi dolayısı ile getirilmi iptal eden Sunay dün gece beraberinde Tarım Bakanı Dalda, Deniz Kuvvetleri Komutanı Uran, 3. Ordu Komutanı Örge neral Esen olduğu halde Adapazarına hareket etmiştir. Haberi Ankara'da alan Cumhurbaşkanı Sunay Amiralı Alpkınalı ile şu mesajı göndermiştir. «Hükümet ve ilgili kuruluşlar gerekli her türlü yardımı sür'atle yapacaklar. Bu yardıma halkımın da seve seve katılacağına emin olduğumuz. Felâketzedelere geçmiş olsun der, Yurdumuzun bu kabil felâketlerin tekrarından korunmasını Tanrıdan niyaz ederim.»

DEMİREL'İN TEESSÜRÜ

KONYA

Başbakan Demirel, bu akşam Adapazarı ve çevresinde can ve mal kaybına sebep olan deprem ile ilgili olarak bir mesaj yayınlamıştır.

Başbakan'ın Türk Milletine mesajı şudur:

Zelzele afeti daima millet

(Devamı Sa: 7 Sü: 3 de)

Türkiye Radyoları deprem felâketi ile ilgilenmedi

İSTANBUL

Türkiye Radyoları, milletin sarsıldığı bey felâket gününde olduğu gibi, dün de millet kan ağlarken cümbüşüne devam etmiştir. Oyun havalarını, arasında eğlenceli deprem haberleri ve verilmiş, «Sakarya'da ölü sayısı çok değildir» sonra da oyun havaları çalınmıştır. Ayrıca, yazındışlar, depremi haberlerini heyecanla beklerken, felâket Türkiye'de olmamış gibi, saat 24 de «İyi geceler» diyerek yayından kesmiştir.

Bundan önceki hafif depreme hiç duyarsızlaşan Çemberlitaştaki Vezirhan, şiddetli deprem sırasında büyük hasara uğradı. Yıkıntılar arasında kalanlardan 24 yaşında bir genç kız öldü. (Foto: AHMET BEDİ)

DEPREM BÖLGESİ

(Şemsi Silkım, Kenan Akın, Fuat Kaçar bildiriyor)

TÜRKİYE'nin yarısı dün akşam şiddetle sarsıldı... Bazı illerde saatler 18,55'i, bazı illerde 19.00'u gösteriyordu... Sarsılan iller, Sakarya, İstanbul, İzmit, Çanakkale, Bursa, Adana, İzmir, Samsun, Sinop, Tekirdağ, Eskişehir, Muğla, Uşak, Çorum, Bolu, Kayseri, Balıkesir idi...

Şiddetli depremin merkez üssü önce tesbit edilemedi... İstanbul'un Güney Doğusu'nun olduğu tahmin ediliyordu...

...Ve gece 22'ye kadar sadece bir tek ilden haber alınamadı: SAKARYA... 20 il'in 19'u «Çok sarsıldık. Evler çatladı... Hasar var... Yaralılar hafif... Ölü yok...» diyordu... Yalnız Sakarya'dan haber alınamıyordu... Sanki, yer yarılmış da, Tanrı göstermesin, Sakarya yerin dibine girmişti.. Dualar, dilekler, Sakarya'nın da bu sarsıntıyı, gönülleri sarsmadan atlatmasıydı... Ama, Sakarya'dan acı haber geldi.

ACI HABER: SAKARYA

Deprem'in merkez üssü Sakarya idi...

...Ve Sakarya kan ağlıyordu.. Evler, ocaklar yıkılmış, binlerce insan enkaz altında kalmıştı... Ölü ve yaralı sayısı yüzlerce ve yüzlerce idi...

SAKARYA'daki evlerin yüzde 50'si ya yıkılmış, ya da oturulmayacak duruma gelmişti... Depremle birlikte elektrikler sönmüş, şehir bir karanlığa gömülmüştü...

(Devamı Sa: 7 Sü: 4 de)

Düğün ilkinde olduğu gibi, İstanbulda da halk gereyi sokakta geçirdi. Yüzlerlerce insan geceyi kapılar sokaklara fırladı. (Mehmet YILMAZ)

Vezirhanın enkazı altından çıkarılan genç kız, hastahanede can verdi. Ahmed acı haberi alınca bütün gün ağladı.

HER DEPREMDE 1 ÖLÜ

Vezirhan, dünkü depremde de İstanbul'un tek ölüsünü verdi

Genç bir kız, enkaz altında kaldı

Tarihi Vezir Han bu depremde vukuatını tazeledi. Geçen depremde olduğu gibi bu sefer de, İstanbuldaki felâkette ölen vatandaşın başına düşen taş, Vezirhandan koptu...

Geçen yıl İstanbul yer sarsıntısı felâketine uğratıldığında bu hanın damından kopan taş ve moloz yığını ardından geçmekte olan bir şahsın ölümüne sebep olmuştu. Vezirhan'ın dünkü kurbanı işte bir kadındı... Çemberlitaştaki bu tarihi

(Devamı Sa: 7 Sü: 6 da)

Türkiye'deki depremi New-York Rasathanesi daha çabuk tesbit etti

NEW-YORK A.A.

Fordham Üniversitesi Simbolji Enstitüsü, merkezi üssü İstanbul çevresinde olduğu anlaşılan şiddetli bir şiddetli depremi kaydetmiştir. Enstitüden yapılan açıklamaya göre, depremin şiddeti «Richter» ölçeğinde 7 derece olarak tesbit edilmiştir.

İstanbul'da yaralı sayısı 200'ü buldu

Hastahaneler yaralılarla doldu. Sakaryadan iki tren dolusu ağır yaralı geldi

İSTANBUL

Saat 18.55 de başlayıp ilkin on saniye süren çok şiddetli depremden sonra, saat 20.10'a kadar şehir hasedilir bir çok sarsıntıya uğramıştır. Deprem sırasında panikle kaplan halk sokak ve caddelere dökülmüşler uzun bir süre evlere girmemişlerdir.

Bu arada çok çok bina hasara uğramış, 15 bina da hasar derecesi ağır olmuştur. Depremi sırasında bir vatandaşımız ölmüş iki yüzü aşkın vatandaş, hafif şekilde yaralanmıştır. Yaralı ağır olan on kişi hastanelere yatırılmıştır.

Yer sarsıntısı esnasında tarihi Vezirhan kızmen çökmüş. Beyazıttaki Cinili köşk camiinin minaresi hasara uğramıştır.

ŞEHİRDEKİ DİĞER HASARLAR VE YANGINLAR.

● Yer sarsıntısı sırasında devrilen bir gaz ocağı, Şehremininde yangın çıkmasına sebep olmuştur. Gelen itfaiye yangını zorlukla söndürebilmiştir.

● Beyazıt Kalaycı Şevki sokağında üç ev ağır şekilde hasara uğramıştır.

● Şehirde bagglayanın panik yüzünden sokaklara dökülmüş, yıkılmakta olan evden kaçan bir çocuk araba altında kalarak ağır şekilde yaralanmıştır.

(Devamı Sa: 7 Sü: 5 de)

İstanbul hastaneleri, saat 19'dan sonra depremin yaralıları ile doldu. Düşen taşlarla yaralananlar, panik arasında yatan hastanelere kaldırıldı. Bu çocuk da, depremden kurtarken ölümcüllü altında kalmıştı. Baş dürmen Numune Hastanesi ine, Sakaryadan gelen yaralılara ayrılmıştı.

(Tercüman Gazetesi, 1967)

EK 8: Adapazarı Gar Meydanının 2012 Yılında Değiştirilmesinden Öncesine Ait ve Değiştikten Sonrasına Ait Fotoğraflar

a) 1994'te Gar Meydanı

b) 2010'da gar meydanı

c) Günümüz Gar Meydanı

a) (Gürsel, 1994) b) (Anonim, 2010) c) (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2020)

EK 9: 17 Şubat 2016 Tarihli 2421 Sayılı Karar

T.C.
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI
KOCAELİ KÜLTÜR VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE KURULU
K A R A R

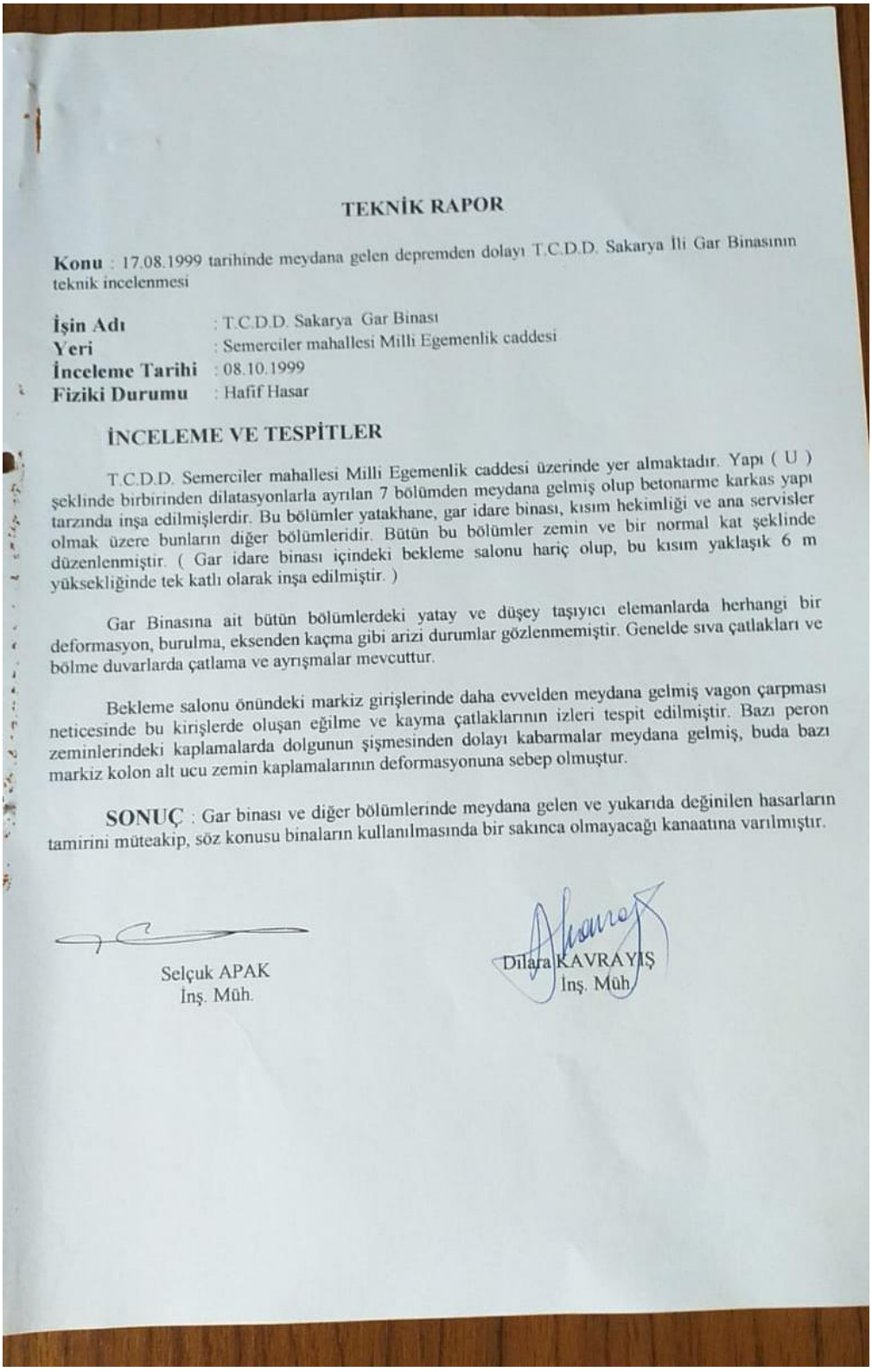
Toplantı Tarihi ve No :17/02/2016 - 155 Toplantı Yeri
Karar Tarihi ve No :17/02/2016 - 2421 Kocaeli

Sakarya İli, Adapazarı İlçesi, Semerciler Mahallesi, 208 ada, 13 nolu parselde, 1. Geçit diye adlandırılan mevkide yer alan, TCDD Genel Müdürlüğü mülkiyetindeki İstasyon Baraka Binasının taşınmaz kültür varlığı olarak tescil edilmesinin talep edildiği, Sayın Adnan Atasoy'un 10.11.2015 tarihli yazısı, söz konusu yapının tescilinin Müdürlüklerince uygun görüldüğünün belirtildiği T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1. Bölge Müdürlüğünün 29/01/2016 tarih ve 42688118-769[769]/E.61373 sayılı yazısı ve raportör raporu okundu, dosyası incelendi. Yapılan görüşmeler sonunda;

Sakarya İli, Adapazarı İlçesi, Semerciler Mahallesi, 208 ada, 13 nolu parselde, 1. Geçit diye adlandırılan mevkide yer alan, TCDD Genel Müdürlüğü mülkiyetindeki İstasyon Baraka Binasının 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 6. Maddesine giren yerlerden olması nedeniyle anılan Kanun'un 7. Maddesi uyarınca korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmesine, koruma grubunun KTVKYK'nun 05/11/1999 tarih ve 660 sayılı ilke kararı uyarınca 2. grup olarak belirlenmesine, koruma alanının bina oturum alanı olarak belirlenmesine, yapının rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerinin hazırlattırılarak Kurulumuza sunulmasına karar verildi.

(T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016)

EK 10: Teknik Rapor



TEKNİK RAPOR

Konu : 17.08.1999 tarihinde meydana gelen depremden dolayı T.C.D.D. Sakarya İli Gar Binasının teknik incelenmesi

İşin Adı : T.C.D.D. Sakarya Gar Binası
Yeri : Semerciler mahallesi Milli Egemenlik caddesi
İnceleme Tarihi : 08.10.1999
Fiziki Durumu : Hafif Hasar

İNCELEME VE TESPİTLER

T.C.D.D. Semerciler mahallesi Milli Egemenlik caddesi üzerinde yer almaktadır. Yapı (U) şeklinde birbirinden dilatasyonlarla ayrılan 7 bölümden meydana gelmiş olup betonarme karkas yapı tarzında inşa edilmişlerdir. Bu bölümler yatakhane, gar idare binası, kısım hekimliği ve ana servisler olmak üzere bunların diğer bölümleridir. Bütün bu bölümler zemin ve bir normal kat şeklinde düzenlenmiştir. (Gar idare binası içindeki bekleme salonu hariç olup, bu kısım yaklaşık 6 m yüksekliğinde tek katlı olarak inşa edilmiştir.)

Gar Binasına ait bütün bölümlerdeki yatay ve düşey taşıyıcı elemanlarda herhangi bir deformasyon, burulma, eksenden kaçma gibi arizi durumlar gözlenmemiştir. Genelde sıva çatlakları ve bölme duvarlarda çatlama ve ayrışmalar mevcuttur.

Bekleme salonu önündeki markiz girişlerinde daha evvelden meydana gelmiş vagon çarpması neticesinde bu kirişlerde oluşan eğilme ve kayma çatlaklarının izleri tespit edilmiştir. Bazı peron zeminlerindeki kaplamalarda dolgunun şişmesinden dolayı kabarmalar meydana gelmiş, buda bazı markiz kolon alt ucu zemin kaplamalarının deformasyonuna sebep olmuştur.

SONUÇ : Gar binası ve diğer bölümlerinde meydana gelen ve yukarıda değinilen hasarların tamirini müteakip, söz konusu binaların kullanılmasında bir sakınca olmayacağı kanaatına varılmıştır.

Selçuk APAK
İnş. Müh.

Dilara KAVRAYIŞ
İnş. Müh.

(BİB, 1999)

EK 11: Kent Parkta Yapılması Planlanan Projeye Dair Proje Görseli İddiası

Şekil 1 Kent Park Adapazarı Garı projesine ait görsel-ön cephe

Şekil 2 Kent Park Adapazarı Garı projesine ait görsel-iç mekân

Şekil 3 Kent park Adapazarı Garı projesine ait görsel-yan cephe

(URL-19, 2020)

EK 12: TCDD ile Yerel Yönetimler Arası Gar Binası Üzerine Davaya Ait Mahkeme Kararı

T.C.
ADAPAZARI BELEDİYESİ
İmar ve Şehircilik Müdürlüğü

Sayı : M.54.6.ADA.13.202-1524 27/07/2009
Konu : Mahkeme Kararı

YAPI KONTROL MÜDÜRLÜĞÜNE

Sakarya 2. İdare Mahkemesinin 2009/38 sayılı kararı ektedir.

Karardan da anlaşılacağı üzere 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarında, hukuka uyarlık bulunmadığı belirtilen revizyon görmüş alanlarda, ikinci bir düzenleme yapılıncaya kadar herhangi bir işlem yapılmaması konusuna hassasiyet gösterilmesini rica ederim.

Metin VELİOĞLU
Başkan a.
Başkan Yardımcısı

Yakında
gönüşeliyor
27.07.09

EK: Mahkeme kararı (3 Sayfa)

ADAPAZARI BELEDİYESİ
YAPI KONTROL MÜDÜRLÜĞÜ
No.: 738
Tarih: 27/7/2009
Yasin Kaser

Cumhuriyet Mahallesi Kolağası Sokak 54100/SAKARYA
Tel: (0 264) 277 54 65 (10 HAT) Fax : (0 264) 279 91 74
Elektronik Ağ: www.adapazarimerkez.bel.tr

T.C.
SAKARYA
1. İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2009/41

YÜRÜTMENİN DURDURULMASINI

İSTEYEN (DAVACI)	: TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
VEKİLİ	: AV. MEHMET DİKİLİ T.C.D.D. Hukuk Müşavirliği Haydarpaşa Kadıköy/İSTANBUL
KARŞI TARAF (DAVALILAR)	: 1- ADAPAZARI BELEDİYE BAŞKANLIĞI
VEKİLİ	: AV. ALİ ABDULLAH Cumhuriyet Mah.Kolağası Sk.Merkez Belediye Başkanlığı Merkez/SAKARYA 2- SAKARYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
VEKİLİ	: AV. SEMAHAT ŞAŞTI Y.Bosna Cad.Sofuoğlu Ap.No:3/7 Merkez/SAKARYA

İSTEMİN ÖZETİ : Mülkiyeti Hazineye ait olup davacı idareye tahsisli olan Sakarya-Merkez, Semerciler Mahallesi, 208 ada, 13 parselde bulunan taşınmazın imar planındaki fonksiyonlarının değiştirilmesine yönelik Adapazarı Belediye Meclisi'nin 8/1/2008 tarih ve 1/15 sayılı kararı ile yapılan ve Sakarya Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 8/9/2008 tarih ve 9/451 sayılı kararı ile değiştirilerek kabul edilen 1/1000 ölçekli Adapazarı Kent Merkezi Revizyon Uygulama İmar Planının anılan taşınmaza ilişkin kısmının; idarelerine tahsisli olan taşınmaz hakkında kendilerinden görüş alınmadan plan değişikliğine gidilemeyeceği, mülkiyet haklarının ve tasarruf yetkilerinin kısıtlandığı, planlama esasları ve şehircilik ilkelerine aykırı olduğu iddialarıyla iptali ve yürütmenin durdurulması istenilmektedir.

ADAPAZARI BELEDİYE BAŞKANLIĞI
SAVUNMASININ ÖZETİ: Dava konusu 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında üst ölçekli Nazım İmar Planına uygun değişiklikler yapıldığı, davacı tarafından iddia edilen hususların 1/5000 ölçekli plana yönelik olduğu, tesis edilen işlemde hukuka aykırılık bulunmadığı belirtilerek davanın ve yürütmenin durdurulması isteminin reddi gerektiği savunulmaktadır.

SAKARYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
SAVUNMASININ ÖZETİ: Huzurdaki davanın haksız ve yersiz olduğu, yasal dayanaktan yoksun bulunduğu, dava konusu işlemde hukuka aykırılık bulunmadığı, dava dilekçesindeki iddiaların gerçeği yansıtmadığı, gerçek durumun deliller toplandığında ortaya çıkacağı ileri sürülerek davanın ve yürütmenin durdurulması talebinin reddi gerektiği savunulmuştur.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Sakarya 1. İdare Mahkemesi'nce; yürütmenin durdurulması istemi hakkında işin gereği görüşüldü:

Dava; Mülkiyeti Hazineye ait olup davacı idareye tahsisli olan Sakarya-Merkez, Semerciler Mahallesi, 208 ada, 13 parselde bulunan taşınmazın imar planındaki fonksiyonlarının değiştirilmesine yönelik Adapazarı Belediye Meclis Kararı ile yapılan ve Sakarya Büyükşehir Belediye Meclisi'nce değiştirilerek kabul edilen 1/1000 ölçekli Adapazarı Kent Merkezi Revizyon Uygulama İmar Planının anılan taşınmaza ilişkin kısmının iptali ile yürütmenin durdurulması istemiyle açılmıştır.

3194 sayılı İmar Kanununun 8. maddesinin (b) fıkrasında; "İmar planları; Nazım imar planı ve Uygulama İmar Planından meydana gelir. Mevcut ise bölge planı ve çevre düzeni plan kararlarına uygunluğu sağlanarak, belediye sınırları içinde kalan yerlerin nazım ve uygulama imar planları ilgili belediyelerce yapılır veya yaptırılır." hükmü yer almış, aynı Kanun'un 5. maddesinde, Uygulama İmar Planı; tasdikli halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak nazım imar planı

yit: 129
07.2009

Av. Ali Abdullah
07.07.2009
Kıymet İŞBİLİR
Hukuk İşleri Müdürü

T.C.
SAKARYA
1. İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2009/41

esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yollarını ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren plan olarak, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin 3. maddesinin 3. fıkrasında da, revizyon imar planı, her tür ve ölçekteki planın ihtiyaca cevap vermediği veya uygulamasının mümkün olmadığı veya sorun yarattığı durumlar ile üst ölçek plan kararlarına uygunluğun sağlanması amacıyla planın tamamının veya sorun yarattığı durumlar ile üst ölçek plan kararlarına uygunluğun sağlanması amacıyla planın tamamının veya plan ana kararlarını etkileyecek bir kısmının yenilenmesi sonucu elde edilen planlar olarak tanımlanmıştır.

Anılan Kanun'un 44. maddesi uyarınca hazırlanan ve 07.01.2005 tarih ve 26046 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Plan Yapımını Yükümlenecek Müelliflerin Yeterliliği Hakkında Yönetmeliğin 5. maddesinde, yerleşme alanları ve onu bütünleyen çevreye ait alanlar için düzenlenen her ölçekteki ve türdeki planların yapım alanlarının büyüklüğü, plan yapımına konu olan yerleşmeler veya yerleşmeler bütününün gelecekteki muhtemel nüfuslarına veya nüfus toplamlarına göre teşekkül eden planlama alan grupları sayılmış, 6' ncı maddesinde müelliflerin öğrenim niteliği ve 7'inci maddesinde derecelendirme esasları belirtildikten sonra 8'inci maddesinde, plan yapım işlerini üstlenecek müelliflerin 5'inci maddede belirtilen gruplardaki işleri yapabilmelerinin, bu Yönetmeliğin 6'ıncı ve 7'nci maddelerinde yer alan şartları taşımaları yanında belirtilen gruplarında (A, B, C, D, E, ve F Grubu) sayılan niteliklerden en az birine uygun olduklarının Bakanlıkça yapılan değerlendirmede tespit ve kabul edilmesine bağlı olduğu, A Grubu Müellifiik için;

1) 5'inci maddede belirtilen B Grubu planlamalardan en az iki işi bitirmiş olmak,

2) B Grubu planlamalardan en az bir işi ve C Grubu planlamalardan en az iki işi bitirmiş olmak,

3) B Grubu planlamalardan en az bir işi, C Grubu planlamalardan en az bir işi ve D Grubu planlamalardan en az iki işi bitirmiş olmak,

4) Yükseköğretim kurumlarının planlama ile ilgili bilim dalında doçent veya profesör unvanı almış veya planlama birimlerine iki yıl daire başkanlığı seviyesinde veya daha üst seviyede yönetici olarak görev yapmış veya en az 15 yıl çalışmış olmak şartının getirildiği, 10. maddesinin 1. fıkrasında, "kamu kurum ve kuruluşunda çalışmış olma'nın; planlama biriminde ve yükseköğretim kurumlarının planlama ile ilgili bilim dalında öğretim üyesi, öğretim görevlisi veya araştırma görevlisi olarak çalışmış olmayı ifade ettiği belirttikten sonra aynı maddenin ikinci fıkrasında, belediyelerin planlama birimlerinde çalışanların da bu Yönetmelikte belirtilen çalışma sürelerini tamamlamak kaydıyla, çalıştığı belediyenin dahil olduğu planlama grubuna kadar yeterlilik belgesi alabileceği hükme bağlanmış, aynı Yönetmeliğin 'yeterlilik belgesi şartı' başlıklı 11. maddesinde de, idarenin, planlama işlerinin hazırlanması, ihale edilmesi ve onanmasında bu Yönetmelik hükümlerine uymak zorunda olduğu, idare tarafından yapılan planlarda, bu Yönetmelikte belirtilen yeterlilik gruplarına uygun en az bir müellifin, plan yapım sürecinde, planlama biriminde ve kadrolu olarak istihdamının şart olduğu hükmüne yer verilmiştir.

Anılan mevzuat hükümlerinin birlikte değerlendirilmesinden, her ölçekteki ve türdeki imar planını hazırlayacak müelliflerin, söz konusu planın kapsadığı alanın büyüklüğü ve plan yapımına konu olan yerleşme veya yerleşmeler bütününün gelecekteki muhtemel nüfuslarına göre gruplara ayrıldığı, her bir grupta belirli sayıda planlama işini bitirmiş veya belirli kamu kurumlarında belirli unvanlarla en az belirli bir süre çalışmış olma şartının getirildiği, yükseköğretim kurumlarının şehir ve bölge planlama bölümlerinden lisans eğitimini tamamlayarak mezun olmak koşulunun yanı sıra sözü edilen şartlara haiz oldukları Bakanlıkça yapılan değerlendirme sonucunda anlaşılanların her bir gruba ait yeterlilik belgesini alabilecekleri, planlama işini yapacak müellifin Bakanlıkça tutulan sicillerine, iş durumuna ve başarı derecesine göre değerlendirilip derecelendirilmesinin yapılması sonucu verilen müellif yeterlilik belgesine sahip olmasının zorunlu olduğu, bu konuda belirli sayıda planlama işini bitirmiş olanlarla belirli unvanlarla belirli süre kamu kurumlarında çalışmış olanlar arasında herhangi bir ayırım yapılmadığı sonucuna varılmaktadır.

Dava dosyasının incelenmesinden, Mülkiyeti Hazineye ait olup, davacı idareye tahsisli Sakarya İli, Adapazarı İlçesi, Sermeciler Mahallesi, 208 ada, 13 parsel sayılı taşınmazı da kapsayan alanda Adapazarı Belediye Meclisi'nin 08.01.2008 tarih ve 1/15 sayılı kararı ile yapılan 1/1000 ölçekli Adapazarı Kent Merkezi Revizyon Uygulama İmar Planının, Sakarya Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 08.09.2008 tarih ve 9/451 sayılı kararı ile değiştirilerek kabul edildiği, söz konusu Revizyon Uygulama İmar Planının 23.10.2008 ile 22.11.2008 tarihleri arasında askıya çıkarılmak

T.C.
SAKARYA
1. İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2009/41

suretiyle ilan edildiği, davacı idare tarafından 19.11.2008 tarihinde idarelerine tahsisli 208 ada 13 parsel sayılı taşınmazın ticaret alanı olarak ayrılması gerektiğinden bahisle yapılan itirazın 05.01.2009 tarih ve 1/7 sayılı Adapazarı Belediye Meclis Kararı ile reddedilmesi üzerine, 1/1000 ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planının söz konusu taşınmaza yönelik kısmının iptali ile yürütmenin durdurulması istemiyle bakılmakta olan davacının açıldığı anlaşılmaktadır.

Uyuşmazlıkta, Mahkememizin 26/3/2009 tarihli ara kararı ile davalı Adapazarı Belediye Başkanlığı'ndan dava konusu imar planını hazırlayan plan müellifine ait yeterlilik karnesinin istenildiği, davalı Adapazarı Belediye Başkanlığı'nca ara kararımıza cevap verilmemesi üzerine, 28/5/2009 tarihli ara kararı ile dava konusu imar planını hazırlayan plan müellifine ait yeterlilik karnesinin ikinci kez istenildiği, Adapazarı Belediye Başkanlığı'nın 10/6/2009 tarihinde Mahkememiz kayıtlarına giren dilekçesinde; idareleri bünyesinde A veya B grubu müellifin bulunmaması nedeniyle Çankaya İlçe Belediye Başkanlığı'ndan talep üzerine Ayşe Ünal isimli plan müellifinin 2/1/2008 tarih ve 19 sayılı Başkanlık oluru ile geçici süreyle görevlendirildiğinin belirtildiği, ancak dava konusu revizyon uygulama imar plan değişikliğini hazırlayan plan müellifinin (Ayşe Ünal'ın) yeterlilik belgesinin bulunmadığı, ayrıca davalı idarenin planlama biriminde çalışan personelin yeterli olduğuna ilişkin Bakanlık onaylı her hangi bir belgenin de dava dosyasına sunulmadığı görülmektedir.

Bu durumda, uyuşmazlık konusu planlama işiyle ilgili yeterliliği Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onaylanmış yeterlilik belgesine sahip bir plan müellifine hazırlatılmaksızın Plan Yapımını Yükümlenecek Müelliflerin Yeterliliği Hakkında Yönetmeliğin yukarıda yer veriler hükümlerine aykırı şekilde tesis edilen 1/1000 ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planında hukuka uyarlık bulunmadığı sonucuna varılmaktadır.

Açıklanan nedenlerle; hukuka aykırılığı açık olan dava konusu işlemin; uygulanması halinde telafisi güç zararlar doğabileceğinden 2577 Sayılı Kanunun 27.maddesi uyarınca **teminat alınmaksızın yürütülmesinin durdurulmasına**, kararın tebliğinden itibaren 7 gün içerisinde Sakarya Bölge İdare Mahkemesi'ne itiraz yolu açık olmak üzere, 23/06/2009 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

BAŞKAN VEKİLİ	Üye	Üye
AHMET KANMAZ	MURAT AYAZ	ALİ TÜRKMEN
101765	101794	107160

T.C. ASLI GİRİDİR

ÇS 26.6

3

(Sakarya 2. İdare Mahkemesi, 2009)

ÖZGEÇMİŞ

Büşra Şentürk, 01.01.1994 tarihinde Sakarya ili Akyazı ilçesinde doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Sakarya ilinde tamamladı. Sakarya Anadolu Lisesinden 2012 yılında mezun oldu. Okan Üniversitesi İngilizce Mimarlık Bölümü'nü tam burslu olarak kazanıp eğitimine Okan Üniversitesinde devam etti. 2017 yılında Okan Üniversitesinden onur derecesiyle lisans eğitimini tamamlamasının ardından aynı yıl içerisinde Sakarya Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Bölümü'nde yüksek lisans eğitimine başladı. Yüksek lisans eğitimi sürecinde, 2018 yılında Arter İnşaat Şirketi bünyesinde saha mimarlığı ve Armesa Mimarlık Şirketi içerisinde mimarlık yaptı. 2020-2021 güz döneminde Sakarya Üniversitesi Yönetim Bilişim Sistemleri lisans eğitimine başladı.