



T.C.  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

139882

**BİR MODERNLEŞME PROJESİ OLARAK  
ANADOLU'DA DEMİRYOLLARI VE  
BURSA-MUDANYA DEMİRYOLU HATTI**

Selen DURAK

-139882-

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
MİMARLIK ANABİLİM DALI**

BURSA 2003

**T.C. YÜKSEK ÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

T.C.  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

BİR MODERNLEŞME PROJESİ OLARAK ANADOLU'DA DEMİRYOLLARI  
VE BURSA – MUDANYA DEMİRYOLU HATTI

SELEN DURAK

YÜKSEK LİSANS TEZİ  
MİMARLIK ANABİLİMDALI

Bu tez 06.08.2003.....tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Neslihan DOSTOĞLU (Danışman)



Prof. Dr. Yusuf OĞUZOĞLU



Öğr. Gör. Dr. Murat ÖZYABA



## ÖZET

Çalışmada Anadolu'da demiryolu hatlarının yapımı modernleşme projesi kapsamında ele alınmış, Bursa-Mudanya demiryolu hattının bu hatlar içindeki yeri ve önemi araştırılmıştır. Ayrıca, Anadolu'daki ve Bursa'daki demiryolu gar ve istasyon binalarının mimari özellikleri incelenmiştir. Bu binalar tipolojik analiz yöntemi ile sınıflandırılmış, Bursa'daki gar ve istasyon binalarının bu sınıflandırma içindeki yeri tartışılmıştır. Çalışma, 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet dönemlerini kapsamaktadır.

“Giriş” bölümünde çalışmanın amaçları, kapsamı, kullanılan yöntemler, çalışmanın temelindeki sorun ile bilimsel araştırmalara katkısı açıklanmıştır.

Çalışmanın “Kuramsal Bilgiler” bölümünde dört alt başlık bulunmaktadır. “Kent ve Kentleşme” bölümünde, bu kavramların tanımı yapılmış, kentlerin ortaya çıkışını irdeleyen kuramlar ile kentleşme hareketlerine yol açan nedenler anlatılmıştır. “Kent Planlama” bölümünde, bu kavramın tanımı yapıldıktan sonra dünyada kent planlamasının gelişim süreci açıklanmış, Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet dönemlerinde Anadolu'da ve Bursa'da kent planlamasının gelişimi incelenmiştir. “Kent Gelişiminde Ulaşımın Rolü” bölümünde, ulaşımın tanımı yapıldıktan sonra, dünyada toplu taşıma araçlarının gelişimi anlatılmış, Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet dönemlerinde Anadolu kentlerinin ve Bursa'nın ulaşım yapısı modernleşme projesi kapsamında ele alınmıştır. “Demiryollarının Tarihsel Gelişimi” bölümünde, dünyada demiryolu yapım süreci anlatılmış, dünyada demiryolu ulaşımı alanındaki gelişmelerin Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet dönemlerinde Anadolu'daki ve Bursa'daki ulaşım yapısı üzerindeki etkisi açıklanmıştır.

Çalışmanın “Materyal ve Yöntem” bölümünde iki alt başlık bulunmaktadır. “Demiryolu Mimarisinin Gelişimi” bölümünde dünyada demiryolu istasyon binalarının mimarisi anlatılmış, Anadolu'daki ve Bursa'daki gar ve istasyon binalarının ortak mimari özellikleri değerlendirilmiştir. “Tipolojik Analiz Yöntemi ile Anadolu'daki ve Bursa'daki Gar ve İstasyon Binalarının Mimari Özelliklerinin İncelenmesi” bölümünde ise tipolojik sınıflandırma çalışmasının bir değerlendirmesi yapılmıştır.

“Araştırma Sonuçları ve Tartışma” bölümünde ise “Giriş” bölümünde belirlenen amaçlara ait sonuçlar ve ileride bu konu ile ilgili yapılması hedeflenen çalışmalara ilişkin öneriler yer almıştır.

## ABSTRACT

In this study, the construction of railroad lines in Anatolia is considered as a modernization project. The importance of Bursa-Mudanya railroad line among Anatolian lines is investigated. In addition, architectural characteristics of railroad stations in Anatolia and Bursa are studied. These buildings are classified according to typological analysis method and the place of railroad stations in Bursa in this classification is discussed. This study comprises Ottoman Empire and Turkish Republican periods from the second half of the nineteenth to the second half of the twentieth century.

In the introduction, the objectives, content, methods, the main problem of the study and its contribution to scientific research are presented.

In “Theoretical Information” chapter, there are four sections. In “City and Urbanization” section, after defining city and urbanization concepts, the theories explaining the formation of cities and the reasons for urbanization are studied. In “City Planning” section, after the definition of city planning concept, the development of city planning in the world, in the Ottoman Empire and Turkish Republican periods is explained. In “The Role of Transportation Systems in the Development of Cities” section, after defining transportation concept, the development of public transportation in the world is studied. Transportation systems in Anatolia and in Bursa are considered in the Ottoman Empire and Turkish Republican periods. In “Historical Development of Railroad Lines” section, after the explanation of construction period of railroad lines in the world, the effects of these developments on the transportation structure of Anatolia and Bursa in the Ottoman Empire and Turkish Republican Periods are investigated.

In “Material and Method” chapter, there are two sections. In “Development of Railroad Architecture” section, the architecture of railroad stations in the world is discussed and the common architectural characteristics of railroad stations in Anatolia and Bursa are presented. In “Study of Architectural Characteristics of Railroad Stations in Anatolia and Bursa with Typological Analysis Method” section, typological classification study is evaluated.

In “Research Results and Discussion” chapter the results of the objectives determined in the introduction and proposals for future studies are clarified.



## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	i
ABSTRACT .....	ii
İÇİNDEKİLER .....	iii
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	vi
ÇİZELGELER DİZİNİ .....	xiii
<b>1- GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
1.1. Amaç .....	2
1.2. Kapsam .....	2
1.3. Yöntem .....	3
1.3.1. Literatür Araştırması .....	3
1.3.2. Alan Çalışması .....	3
1.3.3. Tipolojik Analiz Yöntemi .....	4
1.4. Çalışmanın Temelindeki Sorun .....	5
1.5. Çalışmanın Bilimsel Araştırmalara Katkısı .....	6
<b>2- KURAMSAL BİLGİLER .....</b>	<b>7</b>
2.1. Kent ve Kentleşme .....	7
2.2. Kent Planlama .....	11
2.2.1. Dünyada Kent Planlama .....	11
2.2.2. Anadolu'da Modernleşme Projesi Kapsamında Kent Planlama .....	16
2.2.2.1. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Anadolu'da Kent Planlama .....	17
2.2.2.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Anadolu'da Kent Planlama .....	22
2.2.3. Bursa'da Modernleşme Projesi Kapsamında Kent Planlama .....	24
2.2.3.1. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Bursa'da Kent Planlama .....	25
2.2.3.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Bursa'da Kent Planlama .....	30
2.3. Kentin Gelişiminde Ulaşımın Rolü .....	33
2.3.1. Dünyada Toplu Taşıma Araçlarının Gelişimi .....	35
2.3.2. Anadolu'da Modernleşme Projesi Kapsamında Ulaşım .....	37
2.3.2.1. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Anadolu'da Ulaşım .....	37
2.3.2.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Anadolu'da Ulaşım .....	44

2.3.3. Bursa'da Modernleşme Projesi Kapsamında Ulaşım .....	47
2.3.3.1. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Bursa'da Ulaşım.....	47
2.3.3.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Bursa'da Ulaşım .....	50
2.4. Demiryollarının Tarihsel Gelişimi .....	52
2.4.1. Dünyada Demiryolu Yapım Süreci .....	53
2.4.2. Anadolu'da Modernleşme Projesi Kapsamında Demiryolu Yapım Süreci.....	56
2.4.2.1. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Anadolu'da Yapılan Demiryolu Hatları .....	56
2.4.2.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Anadolu'da Yapılan Demiryolu Hatları .....	63
2.4.3. Bursa'da Modernleşme Projesi Kapsamında Demiryolu Yapım Süreci ....	68
2.4.3.1. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Hüdavendigâr Vilayeti Sınırları İçinde Yapılan Demiryolu Hatları .....	69
2.4.3.2. Bursa-Mudanya Demiryolu Hattının Yapım Süreci .....	72
<b>3- MATERYAL VE YÖNTEM .....</b>	<b>82</b>
3.1. Demiryolu Mimarisinin Gelişimi .....	82
3.1.1. Dünyada Demiryolu İstasyon Binalarının Mimarisi.....	84
3.1.2. Anadolu'da Demiryolu Gar ve İstasyon Binalarının Mimarisi.....	116
3.1.3. Bursa-Mudanya Hattı Üzerindeki Gar ve İstasyon Binalarının Mimarisi.....	136
3.1.4. Anadolu'daki ve Bursa'daki Gar ve İstasyon Binalarının Ortak Mimari Özelliklerinin Değerlendirilmesi.....	146
3.2. Tipolojik Analiz Yöntemi ile Anadolu'daki ve Bursa'daki Gar ve İstasyon Binalarının Mimari Özelliklerinin İncelenmesi .....	147
3.2.1. Anadolu'daki Gar Binalarının Tipolojik Sınıflandırması .....	148
3.2.2. Anadolu'daki İstasyon Binalarının Tipolojik Sınıflandırması .....	155
3.2.3. Tipolojik Analiz Yöntemi ile İncelenen Gar ve İstasyon Binalarının Değerlendirilmesi .....	164
3.2.4. Bursa-Mudanya Hattı Üzerindeki Gar ve İstasyon Binalarının Tipolojik Sınıflandırmadaki Yeri .....	165

<b>4- ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA .....</b>	<b>166</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>169</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>175</b>
<b>TEŞEKKÜR .....</b>	<b>211</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>212</b>



## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1. Klasik Çağ kentlerinde Hippodamus (ızgara) plan şemasına örnekler .....	12
Şekil 2.2. Orta Çağ kentlerinin plan şemalarından örnekler .....	12
Şekil 2.3. Barok Dönemi kentlerinin plan şemalarından örnekler .....	13
Şekil 2.4. Paris kentinde Haussmann dönemi uygulamaları .....	13
Şekil 2.5. 19. yüzyıl planlama akımlarının plan şemalarından örnekler .....	14
Şekil 2.6. 20. yüzyıl planlama akımlarının plan şemalarından örnekler .....	14
Şekil 2.7. İstanbul'da 1865 yılında meydana gelen Hoca Paşa yangınından sonra militarist akımın etkisiyle yapılan imar çalışması .....	20
Şekil 2.8. Hermann Jansen tarafından yapılan Ankara kenti imar planı .....	22
Şekil 2.9. 19. yüzyılda Hüdavendigâr Vilayeti'nin sınırları .....	24
Şekil 2.10. Niebuhr tarafından çizilmiş Bursa kent planı .....	27
Şekil 2.11. 1862 Suphi Bey haritasında sur içinde sınırlı bir alanda konut dokusu .....	27
Şekil 2.12. 1862 Suphi Bey haritasında sur içinde sınırlı bir alanda sokak dokusu .....	28
Şekil 2.13. 1862 Suphi Bey haritasında Setbaşı ve Ermeni Mahallesi .....	29
Şekil 2.14. 1960 yılında Piccinato tarafından hazırlanmış olan Bursa kent planı .....	31
Şekil 2.15. 19. yüzyıl başında buhar gücünün demiryolu taşımacılığında kullanılmasına öncülük eden lokomotifler .....	34
Şekil 2.16. Taeschner'e göre 17. yüzyılda Anadolu'da ulaşım ağı .....	38
Şekil 2.17. 19. yüzyıl sonunda Tokat kentinde arazi kullanımı .....	39
Şekil 2.18. 19. yüzyılın ilk yarısında İzmir kenti .....	40
Şekil 2.19. 19. yüzyıl sonunda Afyon kentinde arazi kullanımı .....	42
Şekil 2.20. 19. yüzyıl sonunda Ankara kentinde arazi kullanımı .....	43
Şekil 2.21. Anadolu'da 1955-1996 yılları arasında karayolu ve demiryolunun yük taşımacılığındaki paylarının karşılaştırılması .....	45
Şekil 2.22. Anadolu'da 1955-1996 yılları arasında karayolu ve demiryolunun yolcu taşımacılığındaki paylarının karşılaştırılması .....	45
Şekil 2.23. 20. yüzyıl başında Bursa kentinde açılan yeni yollar .....	48
Şekil 2.24. 29 Ekim 1936 tarihli Bursa Sesleri gazetesinde yayınlanan "Cumhuriyet Devrinde Bayındırlık İşleri" başlıklı haber .....	50
Şekil 2.25. 20. yüzyılın başında dünyada ulaşım sistemleri .....	52

Şekil 2.26. Anadolu’da kullanılan İngiliz yapımı lokomotifler.....	58
Şekil 2.27. Türkiye Cumhuriyeti’nin ilanı ile Osmanlı İmparatorluğu’ndan devralınan demiryolu hatları .....	64
Şekil 2.28. 1939 yılında Türkiye Cumhuriyeti Dönemi demiryolu ağı ve 1939 yılından sonra yapılan hatlar.....	66
Şekil 2.29. 20. yüzyıl başında Hüdavendigâr Vilayeti sınırları içindeki demiryolu ağı .....	68
Şekil 2.30. 9 Haziran 1869 tarihinde Hüdavendigâr gazetesinde yer alan Şimendiferimiz başlıklı haber .....	72
Şekil 2.31. 22 Temmuz 1892 tarihli Servet-i Fünun dergisinin kapağında yer alan Bursa-Mudanya demiryolu hattının açılış töreni fotoğrafı .....	74
Şekil 2.32. Bursa-Mudanya treni ve bekleyen yolcular .....	75
Şekil 2.33. Bursa-Mudanya treni .....	76
Şekil 2.34. 04 Mart 1935 tarihli Hakkın Sesi gazetesinde Mudanya treninin geçirdiği kaza haberi.....	78
Şekil 2.35. 1940 yılında Mudanya Garı .....	80
Şekil 2.36. 1940 yılında Bursa-Mudanya treninin lokomotifi .....	80
Şekil 2.37. 19 Ağustos 1948 tarihli Ant gazetesinde iptal edilen tren seferlerinin yeniden devam etmesi ile ilgili haber .....	81
Şekil 3.1. Crown Street İstasyon Binası, Liverpool, J. Foster, G. Stephenson, 1830 ....	84
Şekil 3.2. Mount Clare İstasyon Binası, Baltimore, 1830 .....	84
Şekil 3.3. Derby, Derbyshire, Trijunct İstasyon Binası, 1839-1841 .....	86
Şekil 3.4. Londra, Bridge İstasyon Binası, T. Turner, H. Roberts, 1844 .....	86
Şekil 3.5. Chester, Cheshire İstasyon Binası, F. Thompson, 1847-1848 .....	86
Şekil 3.6. Union İstasyon Binası, Providence, Rhode Island, Thomas Tefft, 1848.....	87
Şekil 3.7. Euston İstasyon Binası, Londra, P. Hardwick, R. Stephenson, 1835-1839....	87
Şekil 3.8. King’s Cross İstasyon Binası, Londra, L. Cubitt, 1851-1852 .....	87
Şekil 3.9. I. Grand Central İstasyon Binası, New York, 1869 .....	88
Şekil 3.10. Park Square İstasyon Binası, Boston, H. Van Brunt, 1872 .....	89
Şekil 3.11. Union İstasyon Binası, Worcester, H. Van Brunt, 1875-1877.....	89
Şekil 3.12. II. Gare du Nord, Paris, J. I. Hittorf, 1861-1865 .....	90

Şekil 3.13. St. Pancras İstasyon Binası, Londra, G. G. Scott, W. H. Barlow, R. M. Ordish 1863-1876 .....	90
Şekil 3.14. Chicago ve North Western İstasyon Binası, Chicago, W. W. Boyington, 1880 .....	90
Şekil 3.15. Philadelphia, Broad Street İstasyon Binası, 1880 .....	91
Şekil 3.16. Emden İstasyon Binası, Almanya, 1856-1863.....	91
Şekil 3.17. Anhalter İstasyon Binası, Berlin, F. Schwechten, 1872-1880.....	91
Şekil 3.18. Frankfurt İstasyon Binası, G. Eggert ve Faust, 1879-1888 .....	92
Şekil 3.19. Michigan Central İstasyon Binası, Detroit, C. L. W. Eidlitz, 1882-1883 ....	92
Şekil 3.20. Dearborn İstasyon Binası, Chicago, C. L. W. Eidlitz, 1883-1885.....	93
Şekil 3.21. Grand Central İstasyon Binası, Chicago, S. S. Beman, 1888-1890 .....	93
Şekil 3.22. Union Depot, Detroit, I. S. Taylor, 1889.....	93
Şekil 3.23. Union İstasyon Binası, New London, Connecticut, H. H. Richardson, 1885-1887 .....	94
Şekil 3.24. Illinois Central İstasyon Binası, New Orleans, Louis Sullivan, F. L. Wright, J. F. Wallace, 1892 .....	94
Şekil 3.25. Washington D.C. Union İstasyon Binası, D. H. Burnham, 1903-1907.....	95
Şekil 3.26. Pennsylvania İstasyon Binası, New York, McKim, Meade ve White, 1906-1910 .....	95
Şekil 3.27. Gare d'Orsay, Paris, V. Laloux, 1897-1900 .....	96
Şekil 3.28. South İstasyon Binası, Boston, Massachusetts, Shepley, Rutan, Coolidge, 1896-1899.....	96
Şekil 3.29. St. Louis Sergisi Ulaşım Binası, E. L. Masqueray, 1904 .....	97
Şekil 3.30. Michigan Central İstasyon Binası, Detroit, Reed, Stem, Warren, Wetmore, 1913.....	97
Şekil 3.31. Pennsylvania İstasyon Binası, New York, McKim, Meade, White, 1902-1910 .....	97
Şekil 3.32. Mount Royal İstasyon Binası, Baltimore, F. Baldwin, J. Pennington, 1894-1895 .....	98
Şekil 3.33. Connecticut Union İstasyon Binası, Waterbury, McKim, Meade, White, 1909.....	98
Şekil 3.34. Bükreş İstasyon Binası, G. Frentzen, 1893-1895.....	99

Şekil 3.35. Gare de Lyon, Paris, M. Toudouire, M. Denis, 1897-1900.....	99
Şekil 3.36. Hamburg İstasyon Binası, H. Reinhardt, G. Sössenguth, 1903-1906 .....	99
Şekil 3.37. Rouen İstasyon Binası, A. Dervaux, 1913-1928.....	100
Şekil 3.38. Helsinki Central İstasyon Binası, E. Saarinen, 1910-1914.....	100
Şekil 3.39. Stuttgart İstasyon Binası, P. Bonatz, 1911-1928 .....	100
Şekil 3.40. Düsseldorf İstasyon Binası, Kruger ve Behnes, 1931 .....	101
Şekil 3.41. Arnos Grove İstasyon Binası, Londra, C. Holden, 1932 .....	101
Şekil 3.42. Finlandiya İstasyon Binası, O. Flodin, E. Seppala, 1933-1938 .....	101
Şekil 3.43. Amiens İstasyon Binası, A. Perret, 1944.....	102
Şekil 3.44. Muiderpoort İstasyon Binası, Amsterdam, H. G. J. Schelling, 1939 .....	102
Şekil 3.45. Verona İstasyon Binası, İtalya, A. Mazzoni , 1950.....	102
Şekil 3.46. II. Termini İstasyon Binası, Roma, A. Mazzoni ve E. Montuori, 1931-1951 .....	103
Şekil 3.47. Thirtieth Street İstasyon Binası, Philadelphia, Graham, Anderson, Probst, White, 1927-1934 .....	103
Şekil 3.48. Cincinnati Union İstasyon Binası, Fellheimer ve Wagner, 1929-1933.....	103
Şekil 3.49. Los Angeles Union İstasyon Binası, D. ve J. Parkinson, 1934-1939 .....	104
Şekil 3.50. Canary Wharf İstasyon Binası, Londra, N. Foster .....	104
Şekil 3.51. Stratford İstasyon Binası, Londra, C. Wilkinson .....	104
Şekil 3.52. Great Western İstasyonu (Temple Mead I), Bristol, I. K. Brunel, 1839-1840 .....	105
Şekil 3.53. Münih Hauptbahnhof, F. Bürklein, 1847-1849.....	105
Şekil 3.54. King's Cross İstasyon Binası, Londra, L. Cubitt, 1851-1852.....	105
Şekil 3.55. Euston İstasyonu, Londra, P. Hardwick, R. Stephenson, 1835-1839.....	106
Şekil 3.56. Trijunct İstasyon, Derby, Derbyshire, F. Thompson, R. Stephenson, 1839-1841 .....	106
Şekil 3.57. Gare de Montparnasse, Paris, V. Lenoir , E. Flachet, 1850-1852.....	106
Şekil 3.58. Ithiel Town'un 1826'da geliştirdiği ahşap kafes kiriş.....	107
Şekil 3.59. William Howe'un geliştirdiği metal Howe kirişi.....	107
Şekil 3.60. St. Pancras İstasyonu, Londra, G. G. Scott, W. H. Barlow, R. M. Ordish, 1863-1876.....	108



Şekil 3.61. I. Grand Central İstasyonu, New York, I. C. Buckhout, J. B. Snook, 1869-1871 .....	108
Şekil 3.62. Schlesischer İstasyonu, Berlin, Römer, L. Schwartzkopf, 1867-1869.....	109
Şekil 3.63. Nord-West İstasyonu, Viyana, W. Baumer, 1870-1872.....	109
Şekil 3.64. West İstasyonu, Budapeşte, G. Eiffel, 1873-1877 .....	109
Şekil 3.65. Victoria İstasyonu, Londra, R. J. Hood, 1859-1866.....	110
Şekil 3.66. Pennsylvania İstasyonu, New Jersey, C. C. Schneider, 1888 .....	110
Şekil 3.67. Broad Street İstasyonu, Philadelphia, 1892-1893 .....	111
Şekil 3.68. Frankfurt İstasyonu, G. P. H. Eggert, 1879-1888 .....	111
Şekil 3.69. Dresden İstasyonu, C. F. Müller, 1892-1898.....	111
Şekil 3.70. Hamburg İstasyonu, H. Reinhardt, G. Sössenguth, 1903-1906.....	111
Şekil 3.71. Leipzig İstasyonu, W. Lossow, M. H. Kühne, 1907-1915 .....	112
Şekil 3.72. Bush Sundurması.....	112
Şekil 3.73. Butterfly Sundurma .....	112
Şekil 3.74. Essex İstasyonu, Loughton, İngiltere .....	113
Şekil 3.75. St. Louis Union İstasyonu, T. C. Link, E. D. Cameron, 1891-1894 .....	113
Şekil 3.76. Reims Merkez İstasyonu, Fransa, M. LeMarec, 1930-1934.....	114
Şekil 3.77. Maritime İstasyonu, Le Havre, Fransa, U. Cassan, 1936 .....	114
Şekil 3.78. Middlesex İstasyonu, Uxbridge, İngiltere, C. Holden, 1938 .....	114
Şekil 3.79. Spandau Tren İstasyonu, Berlin, Von Gerkan ve Marg .....	115
Şekil 3.80. Olimpik Park Tren İstasyonu, Sidney, H. Pty.....	115
Şekil 3.81. Dupont Circle İstasyonu, Washington, 2000 .....	115
Şekil 3.82. Devlet Demiryolları Genel Müdürlük Binası cepheleri .....	119
Şekil 3.83. Günümüzde Türkiye Cumhuriyeti sınırları içindeki demiryolu ağı.....	119
Şekil 3.84. Edirne Gar Binası .....	120
Şekil 3.85. Sirkeci Gar Binası .....	121
Şekil 3.86. Haydarpaşa Garı.....	122
Şekil 3.87. Basmane Gar Binası .....	124
Şekil 3.88. Alsancak Gar Binası giriş cephesi.....	125
Şekil 3.89. Alsancak Gar Binası .....	125
Şekil 3.90. Balıkesir İstasyon Binası .....	126
Şekil 3.91. Eskişehir Gar Binası .....	127



Şekil 3.92. Eskişehir Gar Binası bekleme salonu .....	127
Şekil 3.93. Polatlı İstasyonu .....	128
Şekil 3.94. Ankara Gazi İstasyon Binası.....	129
Şekil 3.95. Ankara Gazi İstasyon Binası giriş holü .....	129
Şekil 3.96. Ankara Gar Binası.....	130
Şekil 3.97. Ankara Gar Binası bekleme salonu .....	130
Şekil 3.98. Kayseri İstasyon Binası .....	131
Şekil 3.99. Malatya İstasyon Binası.....	133
Şekil 3.100. Ankara Garı tren sundurması .....	134
Şekil 3.101. Alsancak Garı tren sundurması .....	134
Şekil 3.102. Balıkesir İstasyonu tren sundurması.....	134
Şekil 3.103. Çukurhisar İstasyonu lojman binası .....	135
Şekil 3.104. Polatlı İstasyonu lojman binası .....	135
Şekil 3.105. 1910 yılı Bursa kent haritasında demiryolu istasyonlarının konumu.....	136
Şekil 3.106. 1921 yılı Bursa kent haritasında demiryolu istasyonlarının konumu.....	137
Şekil 3.107. 1958 tarihli Bursa İli haritasında Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde yer alan istasyon binaları .....	138
Şekil 3.108. Demirtaş İstasyonu'nun bulunduğu alanın bugünkü durumu.....	139
Şekil 3.109. Muradiye (Merinos) İstasyon Binası'nın bugünkü durumu.....	139
Şekil 3.110. Çekirge İstasyon Binası'nın bugünkü durumu.....	140
Şekil 3.111. Beşevler İstasyonu'nun bulunduğu alan.....	140
Şekil 3.112. Beşevler İstasyonu'nun yanında bulunan taş köprü .....	141
Şekil 3.113. Kuru İstasyonu bekleme binası .....	141
Şekil 3.114. Kuru İstasyonu lojman binası.....	141
Şekil 3.115. Kuru İstasyonu su deposu .....	141
Şekil 3.116. Yörükali İstasyon Binası'nın Marmara Denizi'ne göre konumu .....	142
Şekil 3.117. Yıkılmış halde olan Yörükali İstasyon Binası'nın duvarları .....	142
Şekil 3.118. Mudanya Gar Binası'nın (Montania Otel) denizden görünüşü.....	144
Şekil 3.119. Mudanya Gar Binası'nın (Montania Otel) caddeden görünüşü .....	144
Şekil 3.120. Mudanya Gar Binası'nın (Montania Otel) caddeden görünüşü .....	144
Şekil 3.121. Mudanya Gar Binası'nın eski fotoğrafı .....	145
Şekil 3.122. Sultan Mehmet Reşat'ın gezisi sırasında Mudanya Gar Binası .....	145

Şekil 3.123. Mudanya Garı işletme binası .....	145
Şekil 3.124. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Yatay Etkinin Baskın Olduğu, Dikdörtgen Plan Şemalı Gar Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri .....	149
Şekil 3.125. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Farklı Plan Tipindeki Gar Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri .....	153
Şekil 3.126. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Girişi Öne Çıkan Kırma Çatılı İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri .....	156
Şekil 3.127. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Girişi Geride Olan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri.....	158
Şekil 3.128. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Cephe Biçimlenişinde Hareket Olmayan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri .....	159
Şekil 3.129. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Almayan, Cephe Biçimlenişinde Hareket Olan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri .....	161
Şekil 3.130. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Almayan, Cephe Biçimlenişinde Hareket Olmayan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri .....	163

## ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 2.1. 19. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu kentinin dönüşümünün şematik anlatımı .....	21
Çizelge 2.2. 1935-2000 yılları arasında Bursa’da ve Türkiye’de kent ve kır nüfusunun toplam nüfusa oranı .....	32
Çizelge 2.3. 19. yüzyılın ikinci yarısında Bursa’yı çevre illere bağlayan yollar ve uzunlukları .....	48
Çizelge 2.4. Cumhuriyet’in ilanından önce ve Cumhuriyet’in ilanının 13. yılında Bursa’da gerçekleştirilmiş olan bayındırlık işlerinin karşılaştırılması .....	50
Çizelge 2.5. La Grande Encyclopedie’ye göre 19. yüzyılın ikinci yarısında dünyada demiryolu hatlarının uzunlukları .....	54
Çizelge 2.6. Gunther’e göre 1840-1936 yılları arası dünyada demiryolu hatlarının uzunluklarının kıtalara göre dağılımı .....	55
Çizelge 2.7. Anadolu’da Osmanlı İmparatorluğu döneminden Türkiye Cumhuriyeti’ne devredilmiş olan demiryolu hatlarının uzunlukları .....	63
Çizelge 2.8. Haydarpaşa – Ankara hattının vilayet sınırları içindeki istasyonları .....	69
Çizelge 2.9. Eskişehir-Konya hattının vilayet sınırları içindeki istasyonları .....	70
Çizelge 2.10. Anadolu demiryolu hattının Kütahya şubesinin vilayet sınırları içindeki istasyonları .....	70
Çizelge 2.11. İzmir – Kasaba hattının ve uzantısının vilayet sınırları içindeki istasyonları .....	71
Çizelge 2.12. İzmir’den Dinar’a kadar olan hattın vilayet sınırları içindeki istasyonları .....	71
Çizelge 2.13. İzmir-Aydın hattının Çivril şubesinin vilayet sınırları içindeki istasyonları .....	71
Çizelge 2.14. Bursa-Mudanya demiryolu hattının onarımı için yapılan harcamalar .....	74
Çizelge 2.15. Bursa-Mudanya demiryolu hattındaki istasyonların yükseklikleri ve aralarındaki uzaklıklar .....	76
Çizelge 2.16. 1892-1906 yılları arasında Bursa-Mudanya hattının yıllık geliri .....	77
Çizelge 2.17. 1900-1906 yılları arasında Mudanya İskelesi’nin yıllık geliri .....	77

Çizelge 2.18. 1900-1906 yılları arasında taşınan yolcu sayısı ve eşya miktarı .....	78
Çizelge 3.1. Girişi Simetri Aksında Yer Alan Gar Binaları.....	148
Çizelge 3.2. Girişi Simetri Aksında Yer Alan İstasyon Binaları.....	155
Çizelge 3.3. Girişi Simetri Aksında Yer Almayan İstasyon Binaları .....	161



## 1- GİRİŞ

Geçmiş çağlardan itibaren önemli ticaret yollarının kesiştiği alanlarda kurulan kentler gelişme göstermiştir. Ticaretin kervanlarla yapıldığı dönemlerde kervan yolu üzerindeki kentler, deniz yolu taşımacılığının yaygınlaşması ile de liman kentleri önem kazanmıştır. Sanayi Devrimi ile birlikte teknolojik alanda görülen gelişmeler raylı ulaşım sistemlerinin taşımacılıkta kullanılmasına yol açmıştır. Uzak mesafelere ulaşımında, kısa zamanda, daha çok yük taşıyan ve en ekonomik sistem olan demiryolu taşımacılığının kullanılması ile birlikte kırsal alanlardan kentlere tarımsal ürünlerin akışı kolaylaşmış, kentlerde gelişen ticaret, kentin sosyo-ekonomik ve fiziki yapısını etkilemiştir.

Sanayi Devrimi ile birlikte ticaretin şekli ve mal akım ilişkileri de değişmiştir. Avrupa ülkelerinin, az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerin işlenmiş madde üretimini engellemesi bu ülkelerde zanaatlerin çökmesine yol açan en önemli nedenlerden birisi olmuştur. Avrupa ülkeleri, az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere hammadde ithal etmiş, bu ülkelere kendi sanayi ürünlerini ihraç etmiştir. Bu süreçte, Anadolu kentlerinde, tarım ve maden ürünlerinin Avrupa'ya gönderilmesini kolaylaştıracak şekilde demiryolu hatları inşa edilmiştir. Bu gelişmelerden etkilenen kentlerden birisi de Bursa olmuştur. Ham ipek ve ipekli dokuma üretim merkezi olan Bursa'da 19. yüzyılın ikinci yarısında ipekli dokumacılık gerilerken, ham ipek üretimi artmıştır. Bu dönemde Bursa'nın ulaşım yapısının düzenlenmesinde en önemli etkenlerden birisi ham ipeğin Avrupa'ya gönderilmesi olmuştur. Bu amaçla, Bursa ile en yakın liman kenti olan Mudanya arasında bir demiryolu hattı inşa edilmiş, ancak Anadolu'daki demiryolu ulaşım ağına bağlanamayan hat zamanla önemini yitirmiştir.

Ulaşım yapıları geçmiş çağlardan günümüze dek devletin gücünü simgeleyen prestij yapıları olarak inşa edilmiştir. Kervan ticaretinin yapıldığı dönemlerde kervansaraylar tasarımına önem verilen bir bina tipi olmuştur. Demiryollarının ulaşımında kullanılması ile birlikte istasyon binaları kentte birçok insanın bulunduğu bir odak noktası olmuş, bu yüzden tasarımlarına büyük önem verilmiştir. Özellikle Avrupa ile doğrudan bağlantısı olan Anadolu'nun liman kentlerinde bulunan gar ve istasyon binaları anıtsal ölçekte inşa edilmiş, Asya ile Avrupa arasında bir geçiş kapısı olarak simgesel bir anlam yüklenmiştir. Bu binalardan birisi de Mudanya Gar Binası olmuştur.

### 1.1. AMAÇ

Çalışmanın amacı, 19. yüzyılda Avrupa ülkeleri ile Anadolu arasında değişen ticaret ilişkilerinin Anadolu'da demiryolu hatlarının yapımını nasıl başlattığını ve şekillendirdiğini, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapımına başlanan demiryolu hatlarının yapısının Cumhuriyet döneminde farklılaşma nedenlerini ve demiryolu hatlarının kentlerin gelişimine sağladığı katkıyı incelemek, Bursa-Mudanya demiryolu hattının Anadolu'daki genel hatlar içindeki yeri ve önemi ile Bursa kentinin gelişimi üzerindeki etkisini, bu hattın işletmeden kaldırılma nedenlerini araştırmak, bu hat üzerindeki gar ve istasyon binalarının mimari özelliklerini inceleyerek, bu binaların Anadolu'daki gar ve istasyon binalarının tipolojik sınıflandırması içindeki yerini tespit etmektir.

### 1.2. KAPSAM

Demiryollarının gelişimi ile ilgili araştırma yaparken kentlerin oluşumunun, değişiminin, kentleşmeye yol açan nedenlerin ve toplu taşıma araçlarının gelişiminin de incelenmesi gerekir. Çalışmanın kuramsal bilgiler bölümünde kentin, kentleşmenin, kent planlamanın ve ulaşımın tanımı yapılmıştır. Her kavramın tarihsel süreç içinde anlam kazandığı, ekonomik, sosyal, teknolojik ve kültürel etmenlere bağlı olarak ortaya çıktığı düşüncesi ile kavramların tanımının yanısıra tarihçesi de açıklanmıştır. Kentin, kentleşmenin, kent planlamanın, ulaşımın ve demiryollarının dünyadaki gelişimine kısaca değinildikten sonra, Anadolu'daki ve Bursa'daki gelişimi modernleşme projesi kapsamında, Osmanlı İmparatorluğu dönemi ve Cumhuriyet dönemi olarak ele alınmıştır. Çalışma, Anadolu'da demiryollarının yapılmaya başlandığı 19. yüzyılın ikinci yarısından, Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryolu ağırlıklı ulaşım sisteminin terkedilerek karayolu ağırlıklı bir ulaşım sistemine geçildiği 1950'li yıllara kadar olan süreyi kapsamaktadır. Bu nedenle, belirtilen sürelerin öncesinde ve sonrasında meydana gelen gelişmelere her başlık altında kısaca değinilmiştir.

Çalışmada Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk başkenti olan Bursa'nın, tarihsel süreç içinde bir ticaret ve sanayi merkezi olarak önemi vurgulanmış, 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan sürede Bursa'da kent planlamanın ve ulaşımın gelişimi ile Bursa-Mudanya demiryolu hattının yapım süreci anlatılmıştır.

### 1.3. YÖNTEM

Çalışmada belirlenen amaçlara ulaşmak için üç farklı yöntem kullanılmıştır. Bunlar literatür araştırması, alan çalışması ve tipolojik analiz yöntemidir.

#### 1.3.1. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Bursa-Mudanya demiryolu hattının yapımı, işletilmesi, işletmeden kaldırılması ve o dönemde Bursa'da yapılan diğer bayındırlık işleri hakkında bilgi sahibi olmak amacıyla literatür araştırması yöntemine başvurulmuştur. Bursa'da Yazma ve Eski Basma Eserler Kütüphanesi'nde yapılan araştırmalar sonucunda salnamelerde (il yıllıklarında) ve diğer kaynaklarda bulunan Osmanlıca metinler Türkçe'ye çevrilmiştir. Bursa Atatürk Kütüphanesi'nde bulunan çalışmanın kapsadığı dönemde çıkan gazete ve dergilerde Bursa-Mudanya demiryolu hattı ile ilgili haberler de çalışma kapsamına alınmıştır. Ayrıca, kaynaklarda belirtilen eserler incelenerek dünyada ve Anadolu'da demiryolu hatları ve bu hatlar üzerinde yer alan gar ve istasyon binaları hakkında bilgi edinilmiştir.

#### 1.3.2. ALAN ÇALIŞMASI

Bursa-Mudanya demiryolu hattının Bursa'nın gelişimi üzerindeki etkisinin araştırılması amacıyla, kentin hattın inşa edilmesinden önceki durumunu gösteren 1862 yılı haritası Yazma ve Eski Basma Eserler Kütüphanesi'nden, kentin hattın işletmede olduğu yıllardaki durumunu gösteren 1910 ve 1921 yılı haritaları Bursa Büyükşehir Belediyesi'nden temin edilmiş (Şekil 3.105, 3.106) ve bu haritalar karşılaştırılmıştır.

Bursa-Mudanya demiryolu hattının güzergahı ile bu hat üzerindeki gar ve istasyon binalarının yerlerinin tespit edilmesi amacı ile Bursa Köy Hizmetleri Müdürlüğü'nden, üzerinde demiryolu güzergahı belirtilen 1958 tarihli Bursa ili haritası temin edilmiş (Şekil 3.107), Bursa'daki ilk istasyondan başlayarak bu güzergah üzerindeki tüm istasyonlara gidilmiştir. Mevcut olan gar ve istasyon binaları fotoğraflarla belgelenmiş, daha sonra bilgisayar ortamına geçirilmek üzere çizimleri yapılmış ve ölçüleri alınmıştır. Mevcut olmayan istasyonların bulunduğu alanların günümüzdeki durumunu belgelemek amacıyla fotoğrafları çekilmiştir. Mudanya Gar



Binası ile ilgili bilgi almak üzere Mehmet Alper ile görüşülmüş, bu binaya ait projeler ile birtakım belgeler elde edilmiştir.

Anadolu'daki demiryolu mimarisinin araştırılması amacıyla İstanbul'da Sirkeci ve Haydarpaşa gar binaları, İzmir'de Basmane ve Alsancak gar binaları, Balıkesir İstasyon Binası, Eskişehir Gar Binası, Polatlı İstasyon Binası, Ankara'da Gazi İstasyonu ve Ankara Gar Binası yerinde incelenmiş ve fotoğraflarla belgelenmiştir. Anadolu'daki demiryolu hatlarını gösteren harita üzerinde tipolojik analiz yönteminde kullanılan binalar işaretlenmiştir (Şekil 3.83).

### 1.3.3. TİPOLOJİK ANALİZ YÖNTEMİ

Çalışmada dünyadaki demiryolu mimarisinin gelişimi açıklandıktan sonra Anadolu'daki ve Bursa'daki demiryolu gar ve istasyon binalarının mimari özellikleri incelenmiştir. Tipolojik sınıflandırma çalışmasında kullanılmak üzere, Anadolu'da yer alan, ortak özellikler taşıyan 7 adet gar binası ve 20 adet istasyon binası seçilmiş, bu binalar ile Bursa-Mudanya Hattı üzerinde bulunan, günümüzde de özgün mimarisini koruyan 1 adet gar binası ve 4 adet istasyon binasının mimari özellikleri anlatılmıştır. Seçilmiş olan binaların mimari özellikleri tipolojik analiz yöntemi ile incelendikten sonra bu yöntemin bir değerlendirmesi yapılmış ve Bursa-Mudanya Hattı üzerindeki gar ve istasyon binalarının tipolojik sınıflandırmadaki yeri tespit edilmiştir. Bu çalışmada yer alan binaların fotoğrafları ve ölçekli çizimleri tipolojik sınıflandırma çalışmasını görsel olarak desteklemiştir.

Bu çalışmada tipolojik analiz yönteminin kullanılma amacı demiryolu gar ve istasyon binalarının ortak mimari özelliklerini belirleyerek bir sınıflandırma yapmak ve "Anadolu'nun gar veya istasyon binası" olarak tanımlanabilecek şekilde zihinde bir model oluşturmayı kolaylaştırmaktır. Tipolojik analiz yönteminin değerlendirmesi yapılmadan önce Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü arşivlerinin taranması ve Lale Sobutay'ın "Eski İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze İrdelenmesi" başlıklı yüksek lisans tezinin incelenmesi sonucunda gar ve istasyon binalarının projeleri elde edilmiş, bunların ortak özellikleri bir tablo haline getirilmiştir (Ek 33). Binalar önce türlerine göre sınıflandırılmış, benzerlik derecelerine göre yakınlıkları belirlenmiştir. Sınıflandırma sonucunda iki farklı tipte gar binası ile beş farklı tipte istasyon binası belirlenmiş, bunların dışında kalan binalar çalışma kapsamına dahil edilmemiştir.



Eklerde yer alan 8 adet gar binası ile 24 adet istasyon binasının plan, cephe ve kesitleri, A4 boyutundaki kağıda sığacak şekilde büyüklüklerine göre, 1/400 veya 1/800 ölçekli olarak bilgisayar ortamında, Autocad 2000 programı kullanılarak çizilmiştir (Ek 1-32). “Anadolu’daki Gar ve İstasyon Binalarının Tipolojik Sınıflandırması” bölümlerinde ise aynı binaların plan ve cepheleri soyutlanarak 1/1000 ölçeğinde sunulmuştur. Çizimlerde aynı ölçeğin kullanılması binaların boyutlarının karşılaştırılmasına olanak vermiştir. Binaların aynı ölçeğe indirgenmesinin asıl amacı binaların tasarımını etkileyen akımların gözardı edilerek benzer mimari özellikleri kendinde toplayan ilk örneğe (arketip) ulaşmak olmuştur.

#### 1.4. ÇALIŞMANIN TEMELİNDEKİ SORUN

Türkiye ve Bursa’nın önemli sorunlardan biri olan ulaşım araştırma konusu olarak seçilmiştir. Çalışmada, günümüzde giderek artan trafik kazaları, çevre kirliliği, gürültü problemi; zaman, enerji ve gelir kayıpları ile kent dokusunun bozulması gibi sorunların çözümünde hangi ulaşım sisteminin daha güvenli, konforlu ve ekonomik olduğu sorusuna yanıt aranmış, demiryolu ulaşımının taşımacılıkta kullanılmasının hem Türkiye, hem de Bursa için yukarıda sayılan sorunlara çözüm getireceği sonucuna varılmıştır. 19. yüzyıl demiryolu çağıdır ve 1920’li yıllara kadar demiryolunun ulaşım alanında önemli bir rakibi olmamıştır. Ortaya çıkışından yaklaşık 200 yıl sonra, tüm Avrupa’da şehirler arasında yüksek hızda seyahat, kent içinde etkin ve çevre dostu ulaşım sistemleri olarak raylı sistemler tekrar önem kazanmıştır. Demiryolu, karayoluna oranla daha az tercih edilen, fakat daha güvenli, konforlu ve ekonomik olan bir ulaşım sistemidir.

Demiryolu ulaşımında kaza riskinin karayoluna oranla düşük olmasının nedenlerinden birisi iklim koşullarından daha az etkilenmesidir. Karayollarında demiryollarına oranla 22 kat daha fazla kaza meydana geldiği araştırmalar sonucunda belirlenmiştir. Ulaşım sistemi planlaması yapılırken ekolojik dengenin korunmasına önem verilmeli, ulaşım araçlarından çıkan yakıtların ve ulaşım sektöründeki sanayi atıklarının yol açtığı çevre kirliliğini en aza indirecek şekilde önlemler alınmalıdır. Yapılan araştırmalar sonucunda demiryollarının hava kirliliğindeki payının %5, karayollarının ise %85 düzeyinde olduğu tespit edilmiştir. Ekolojik dengenin bozulması kadar ülke ekonomisindeki kayıplar da ileride aşılması zor sorunlar doğuracaktır.

Mevcut kent dokusunu ve mülkiyeti en az zedeleyen ulaşım sisteminin demiryolu olduğu, yapılan araştırmalar sonucunda ortaya çıkmıştır. Aynı kapasitede taşımacılık için demiryollarının karayollarına oranla daha az arazi gerektirdiği, platform genişliği 13.7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattının kapasite açısından, 37.5 metre genişliğinde 6 şeritli bir otobana eşdeğer olduğu saptanmış, dolayısıyla karayollarının 2.7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirdiği sonucuna varılmıştır. Ulaşım araçları gürültü kirliliğine de yol açmakta, kabul edilebilir gürültü standardı olan 40-70 desibel değerini aşmaktadır. Karayollarındaki gürültü şiddetinin 72-92 desibel arasında değiştiği, ağır taşıtlar için bu değer 103 desibele kadar çıktığı, buna karşın 150 kilometre hızla giden bir trenin gürültüsünün 65-75 desibel arasında kaldığı yapılan araştırmalarla saptanmıştır. Demiryolu taşımacılığında enerji tüketimi ve altyapı maliyetleri de karayoluna oranla daha azdır (9. Ulaştırma Şurası 1998).

Bursa'da 18 Haziran 1892 tarihinde işletmeye açılan demiryolu hattı, 10 Temmuz 1953 tarihli yasa gereğince işletmeden kaldırılmıştır. Günümüzde Bursa'da yeniden bir demiryolu hattı yapımı düşünülmektedir. Bu demiryolu hattının, hafif raylı sistemin ve diğer toplu taşıma sistemlerinin birbirleri ile entegrasyonunun iyi düşünülerek, Bursa'nın ulaşım planlamasının yapılması gerekmektedir.

### **1.5. ÇALIŞMANIN BİLİMSEL ARAŞTIRMALARA KATKISI**

Türkiye'de demiryolları, gar ve istasyon binaları üzerine yapılan lisansüstü çalışmalarda ve bu konuyu içeren kitaplarda Bursa-Mudanya demiryolu hattı ile ilgili çok az bilgi bulunması nedeniyle, bu çalışmanın bu hat ile ilgili bilinmeyenleri ortaya çıkararak Bursa kenti araştırmalarına özgün bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Tezin araştırma aşamasında, bu konuda yapılan çalışmalarda Anadolu'daki gar ve istasyon binalarının mimari özelliklerinin tipolojik analiz yöntemi ile sınıflandırılmasına rastlanmamıştır. Bu nedenle, bu çalışmada kullanılan tipolojik analiz yönteminin demiryolu gar ve istasyon binalarına uygulanması ile mimarlık alanına da katkı sağlaması amaçlanmıştır.

## 2- KURAMSAL BİLGİLER

Çalışmanın kapsamında ulaşım konusu ele alınmadan önce, kentin ve kentleşmenin tanımı yapılmış, kentlerin ortaya çıkışına ilişkin kuramlar ile kentleşme nedenleri açıklanmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Anadolu'daki kentlerin dünyadaki gelişmelerden etkilenerek sosyo-ekonomik ve fiziki yapısının nasıl değiştiğini bilmek Anadolu'nun bu dönemdeki ulaşım yapısını anlayabilmek için önem taşımaktadır. Bu kapsamda, dünyada ve Anadolu'da kent planlamanın gelişimi incelenmiştir.

### 2.1. KENT VE KENTLEŞME

Günümüzde kent, nüfusu belli bir büyüklüğü ve yoğunluğu aşan, ekonomisi tarım dışı etkinliklerde yoğunlaşan ve kendi nüfusundan başka, etki alanı içinde yaşayanlara da hizmet sağlayan yerleşme olarak tanımlanmaktadır (Aydemir ve ark. 1999).

Bir başka tanıma göre ise kent, tarımsal olmayan üretimin yapıldığı, hem tarımsal, hem de tarım dışı üretimin dağıtımının kontrol fonksiyonlarının toplandığı, belirli teknolojik gelişme seviyelerine göre büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşme birimidir (Kıray 1972).

Tarihte kent, insanların birbirleriyle buluştukları, malların değiştirildiği ve fikirlerin yayıldığı bir ilişkiler ve kararlar merkezi olmuştur. Belli bir mekanda yoğunlaşmış bir yerleşim sistemi olan kentte, karmaşık toplum yapısının birey veya aile düzeyinde çözülemeyecek sorunları çözüme ulaştırılmıştır (Huot ve ark. 2000).

İlk kentsel yerleşmeler, Neolitik Dönemin sonunda Mezopotamya'da M.Ö. 3500, Mısır'da M.Ö. 3000, Çin ve Hindistan'da M.Ö. 2500 yıllarında ortaya çıkmıştır. M.Ö. 3500 yılı okuryazarlığa geçiş dönemi olduğu için kentlere ait en eski kalıntılar bu dönemden kalmıştır.

Kentlerin ortaya çıkışını açıklayan çeşitli kuramsal yaklaşımlar vardır. Artı ürünün (tarımda üretim fazlası) kentleri dönüştürdüğünü savunan kurama göre, toprak ve iklim koşullarının uygun olduğu alanlarda ortaya çıkan artı ürünün yatırıma dönüştürülmesi kentleşmeyi hızlandırır ve nüfus artışına yol açar. Kentlerin ekonomik

kökenli olduğunu savunan yaklaşımda ise, tarımsal üretim kentlerin ihtiyacını karşılamak için ortaya çıkmıştır. Bu yaklaşıma göre kent kırdan önce varolmuştur. Askeri kuramlar, savunma açısından korunaklı alanların kentsel yoğunlaşmada etkili olduğu yaklaşımını benimsemiştir. Göçebe yaşıntıdan yerleşik düzene geçişte din olgusunun rol oynadığını savunan dinsel kuramlara göre din kentlerin belirleyicisidir. Bu kuramlar kentlerin doğuşunu tek bir nedene bağlar.

Birden fazla değişkenin etkileşimi ile kentlerin ortaya çıktığını savunan kuramlar da vardır. Child'e göre yerleşim alanının büyüklüğü, düzeni, mesleklerde uzmanlaşma, yeni ulaşım ağlarının ve ticaret kanallarının gelişmesi kentlerin ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Lampard'a göre nüfus yoğunlaşması, teknolojik kapasite, örgütlenme ve çevre kentlerin belirleyicisidir. Sjoberg'e göre ise, uygun toprak ve iklim koşullarının varlığı, teknoloji ve sosyal örgütlenmenin gelişimi ile kentler oluşmuştur (Aslanoğlu 2000).

Sjoberg kentleri sanayi öncesi kent, geçiş kenti ve sanayi kenti olarak üç ana başlık altında incelemiştir. Sanayi öncesi kentte üretim organik enerji ile yapılmaktadır. Kent içinde ulaşım insan ve hayvan gücüne dayanmaktadır. Üretim eylemlerinin aynı sokak üzerinde bulunması kentiçi ulaşım ve haberleşmeyi kolaylaştırmaktadır. Sanayi öncesi kentleri, idari ve dini merkez oldukları kadar pazar ve değişim merkezleridir. Kentin mekansal yapısı, ekonomik ve sosyal yapısı ile uyumludur. Sokaklar yalnız insanların ve taşıt aracı olarak kullanılan hayvanların geçeceği genişliktedir.

Sanayi öncesi kent ile sanayi kenti arasındaki temel farklılaşmayı teknoloji sağlar. İdari ve dini işlevlerin önemini kaybettiği sanayi kentleri aynı zamanda önemli ticaret merkezleridir. Organik olmayan enerjinin sanayi ve tarımsal üretime, ulaşım ve haberleşmeye uygulanması, yoğun nüfusa ve örgütlenme olanağına sahip kentler yaratmıştır. Yollar genişlemiş, yapılar yükselmiştir. Konut ve işyerleri arasında kesin bir ayırım vardır.

Geçiş dönemi kentinde ise sanayi öncesi kentnin mekansal yapısı farklılaşmıştır. Sanayi kentine dönüşüm de henüz gerçekleşmemiştir. Kent merkezi, kent ve çevresinin idari ve kontrol fonksiyonlarının toplandığı yerdir. Kent merkezi çevresinde konut alanları varlığını sürdürmektedir. Merkezi çevreye bağlayan yollar üzerinde işyerleri yer almaktadır. Kentte alt merkezler ortaya çıkmıştır (Sjoberg 1965).

Sjoberg'in tanımladığı sanayi öncesi kent kavramı ile Lapidus'un geliştirdiği İslam kenti modeli arasında mahalle örgütlenmesi açısından benzerlikler görülmektedir. İslam kentlerinde kentin mekansal yapısını oluşturan en küçük birim mahallelerdir. Aynı işle uğraşan, aynı yerden göç eden, aynı dinden ve etnik gruptan insanların yaşadığı homojen bir yapıya sahip olan mahallelerde zengin ve fakir aileler birarada bulunmaktadır. Bu mahalle örgütlenmesine, 19. yüzyılın ortalarına kadar Anadolu kentlerinde de rastlanmaktadır (Aktüre 1975).

Kentleşme, kentlerde yerel örgütlenmeye, sosyal tabakalaşmaya, kurumsallaşmaya, üretimde farklılaşmaya, sosyo-ekonomik ve kültürel değişimlere yol açan nüfus toplanması süreci olarak açıklanabilir (Suher 1996). Kentleşme hareketleri 18. yüzyılda Sanayi Devrimi ile başlamıştır. Bu dönemde gelişen ticaret ve zanaatler kentlerde bütünleşmiştir. Tüm sanayi dalları geleneksel kent merkezinin dışında, enerji ve hammadde kaynaklarının, ulaşım araçlarının, insangücü sunumunun ucuz olduğu ve kolay bulunduğu yerlerde yerleşmiştir. Fabrikalar yakınında işçi kentleri doğmuştur. Kentleşme sanayileşmenin bir yan ürünü olarak ortaya çıkmıştır.

Kentleşmenin demografik niteliği olan kentlerde nüfus yoğunlaşması Sanayi Devrimi'nden önce de görülmüştür. M.Ö. 6. yüzyılda Babil'in 350.000, M.Ö. 4. yüzyılda ise Şam'ın 400.000 nüfusunun bulunduğu, Klasik Çağda Roma'nın nüfusunun 1.5 milyona ulaştığı bilinmektedir. 12. yüzyılda Paris, Venedik, Milano ve Floransa'nın nüfusunun 100.000'in üzerinde olduğu kaydedilmiştir. 15. yüzyılda 40.000 nüfuslu Londra kenti, 18. yüzyıl başlarında 590.000, 19. yüzyıl başlarında ise 861.000 nüfusa ulaşmıştır (Aydemir ve ark. 1999). 15. yüzyılda nüfusunun 85.000 civarında olduğu sanılan İstanbul ise 17. yüzyıl başında 700.000 nüfusa, 19. yüzyılda 870.000 nüfusa ulaşmıştır (Tuğlacı 1985). 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı kentlerinin nüfusu 3.000 ile 10.000 arasında değişirken Bursa'nın nüfusu 50.000'in üzerindedir. 19. yüzyılda ise Bursa'da nüfus 70.000 ile 80.000 arasındadır (Faroqhi 2000).

Kentleşme hareketleri ekonomik, teknolojik, siyasal ve sosyo-psikolojik nedenlere dayanmaktadır. Kırdan kente göçe yol açan ekonomik şartlara bağlı olan nedenler ikiye ayrılır. Tarımda üretim fazlasının (artı ürün) elde edilmesi ve çağdaş üretim araçlarının kullanılmaya başlaması sonucunda daha az insan gücüne ihtiyaç duyulması, sanayileşmekte olan ülkelerde tarımsal verimliliğin ve kişi başına düşen gelirin yetersizliği, tarım topraklarının miras yoluyla paylaşılması sonucunda kişi

başına düşen arazinin ve ekonomik gelirin azalması, toprak aşınması (erozyon) sonucunda toprak kaybı köylü nüfusu köyünden iten olumsuz göç nedenleridir. Sanayileşmekte olan toplumlarda kentlerdeki iş olanakları, ekonomik gelişme ile birlikte kişi başına düşen gelirin artması, kentlerde üretilen mal ve hizmetlerden yararlanma isteği, köyünde gelecek için güvence bulamayan nüfusu kente çeken olumlu göç nedenleridir. Olumlu ve olumsuz göç nedenlerinin etkili olduğu ülkelerden biri de Türkiye olmuştur. Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'nın sonundan itibaren kırsal alanlardan kentsel alanlara doğru hızla gelişen iç göçten kaynaklanan bir kentleşme sürecine girmiştir. Sanayileşme ve tarımda modernleşme iç göçü arttırmıştır. Sanayileşmeye öncelik veren ekonomik ve toplumsal kalkınma planları ile toprak reformları kentleşmeyi hızlandırmıştır. Tarım topraklarının mülkiyet durumunu belirleyen veraset sistemleri de kentleşmeyi etkilemiştir.

Sanayi Devrimi'nin etkili olduğu ülkelerde teknolojik gelişmelerle birlikte kentleşme hızlanmıştır. Ürünün kolay ve ucuz taşınmasını sağlayacak ulaşım araçlarının gelişmesi ticareti canlandırmış, yatırımları arttırmış ve nüfusun kentlerde toplanmasına neden olmuştur. 17. yüzyıl sonlarında buhar makinasının bulunmasına kadar dünyada nüfusu 100.000'i aşan çok az sayıda kente rastlanmaktadır. Buhar gücü, çeşitli üretim ve dağıtım etkinlikleri ile yönetim hizmetlerinin fabrikalar çevresinde toplanmasını sağlayınca, kentlerde iş olanakları artmıştır (Keleş 2000).

20. yüzyılda kentleşmede siyasi nedenler de rol oynamaya başlamıştır. Kentleşmeyi ülkenin farklı yörelerine çekebilmek, yeni çekim merkezleri yaratmak amacıyla yeni kentler kurulmuştur. İngiltere'de 1946 yılında çıkarılan 'Yeni Kentler Yasası' ile kentleşme, Londra çevresinde kurulacak kentlere yönlendirilmek istenmiştir. Kentlere siyasal kararlarla başkent statüsü verilmesi, yalnız o kentin değil, bulunduğu bölgenin kentleşmesini hızlandırmıştır. Örneğin, Ankara'nın başkent olmasından sonra İç Anadolu Bölgesi'nin de kentleşme oranı artmıştır. Savaşlar ve siyasi anlaşmazlıklar da kentleşmeye etki yapmış, birçok insanın çevre ülkelere sığınmasına yol açmıştır. Savaş ekonomisinin gereklerini karşılamak üzere köylerden kentlere göç yaşanmıştır.

Sosyo-psikolojik nedenlerin kentleşmede önemli bir yeri bulunmaktadır. Kentlerin sahip olduğu birçok toplumsal ve kültürel olanaklar, kentlerdeki özgürlük havası ve geniş bir topluluğun üyesi olma duygusu köyden kente göçü arttırıcı etki yapmaktadır (Keleş 2000).



## 2.2. KENT PLANLAMA

Ünlü kentbilimci Thomas Adams kent planlaması kavramını, “toplumsal ve ekonomik ihtiyaçları dikkate alarak, kentlerin fiziki gelişimine yön vermekle ilgili sorunlarla uğraşan bir bilim, sanat ve uğraşı alanı” olarak tanımlamıştır. Türk kentbilimcileri ise kent planlamasını “ulusal bir yerleşme ve kalkınma planı çerçevesinde, bilimsel yöntemlere göre yapılan araştırmalara dayanarak, plan, program ve projelerin hazırlanmasını kapsayan bir sanat ve çalışma alanı” olarak değerlendirmiştir (Keleş 2000).

Aydemir kent planlamasını, kenti oluşturan sosyal, doğal ve fiziksel çevre bileşenlerinin karşılıklı ilişkilerinde ortaya çıkan sorunlara sistemli bir çözüm getirmek ve kalkınma planları çerçevesinde kenti ekonomik, toplumsal ve fiziksel açıdan gelecekte ulaşması istenen düzeye getirmek amacıyla gerekli plan, program ve projelerin hazırlanması ve uygulanması sürecini kapsayan bir çalışma alanı olarak tanımlamıştır (Aydemir ve ark. 1999).

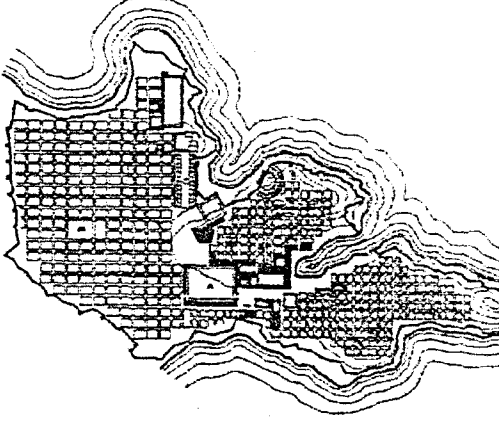
### 2.2.1. DÜNYADA KENT PLANLAMA

Dünyada kent planlamasının gelişim süreci, hemen hemen bütün ülkelerde aynı aşamalardan geçmiştir. Birinci aşamada kent planlaması kentlerin güzelleştirilmesini sağlayan bir uğraşı alanı olarak görülmüş, geniş caddeler, görkemli binalar, parklar ve meydanlar yapılmıştır. İkinci aşamada kent planlaması mühendislik anlayışı çerçevesinde ele alınmış, kentteki farklı işlevlerin yerine getirilmesini sağlayacak binalar inşa edilmiştir. Üçüncü aşamada kent planlamasında ekonomik ve toplumsal etmenler de dikkate alınmaya başlanmıştır. Dördüncü aşamada kentlerin başka kentlerle ve buldukları bölge ile ekonomik ve toplumsal ilişkiler çerçevesinde ele alındığı bir planlama anlayışı gelişmiştir. Son aşamada ise, siyasal etmenler planlama sürecine dahil edilmiştir (Keleş 2000).

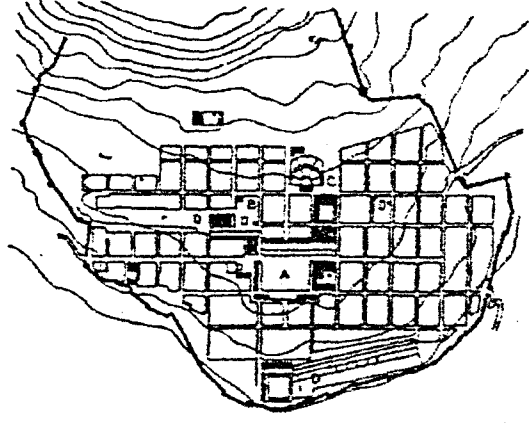
Aşağıda Klasik Çağ’dan başlayarak günümüze kadar dünyada kent planlamasının gelişimi anlatılmış, kentlerin veya kentlere ait önerilerin plan şemalarından örnekler sunulmuştur.

Klasik Çağ'da, Mısır'da, Mezopotamya'da, Anadolu'da, Yunanistan'da ve Ege adalarında gelişen uygarlıkların kentleri ızgara plan şemasına göre düzenlenmiştir.

Milet Kenti



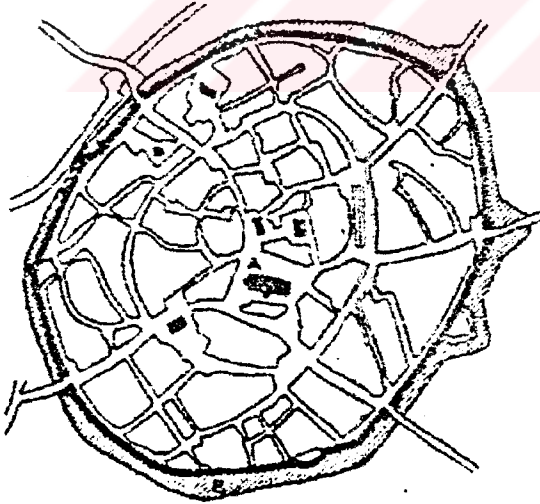
Priene Kenti



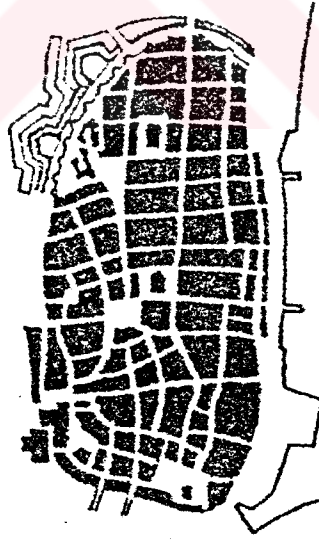
Şekil 2.1. Klasik Çağ kentlerinde Hippodamus (ızgara) plan şemasına örnekler (Aydemir ve ark. 1999)

Ticaret yollarının kesişiminde bulunan Orta Çağ kentlerinde savunma önem kazanmıştır. Kentler işlevlerine göre farklı biçimler almıştır (ışımsal ve geometrik formlar, ağ biçimi).

Nordlingen Kenti (askeri işlevli)



Rostock Kenti (ticari işlevli)

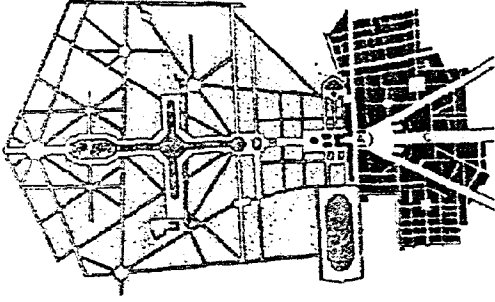


Şekil 2.2. Orta Çağ kentlerinin plan şemalarından örnekler (Aydemir ve ark. 1999)

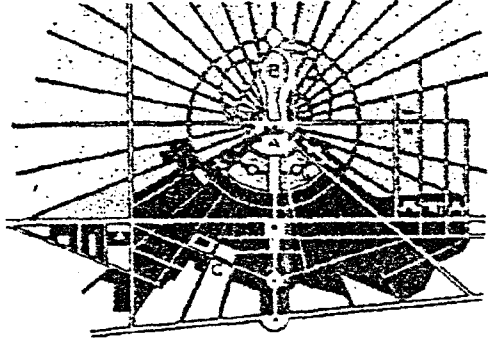
15. ve 16. yüzyıllarda Rönesans kentlerini simetrik ve görkemli meydanlar ile bu meydanlardan dışa doğru açılan ışımsal yollar nitelemiştir. 17. yüzyılın ikinci yarısında Barok kentlerini sarayı merkez alan, simetrik ve geometrik formların hakim olduğu bir anlayış biçimlendirmiştir. Bu dönemde park ve bahçelerin düzenlenmesine büyük önem verilmiştir.



Versailles



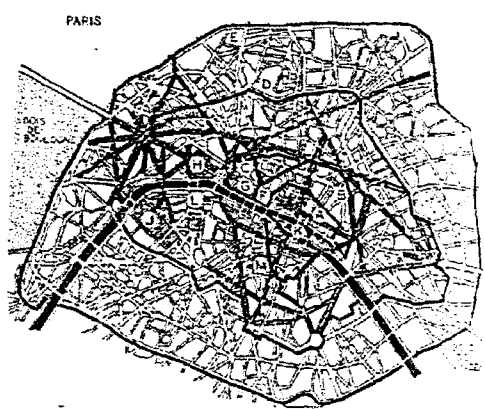
Karlsruhe



Şekil 2.3. Barok Dönemi kentlerinin plan şemalarından örnekler (Aydemir ve ark. 1999)

Sanayi Devrimi ile birlikte kentlerde görülen aşırı nüfus artışı ve ulaşım teknolojisindeki gelişmeler kent makroformunun büyümesine yol açmış, kent yaşamına bir düzen getirme gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu dönemde salgın hastalıklar daha da artmıştır. Dünyada kent planlaması sanayi kentinin sorunlarına bir tepki olarak gelişmiş, 19. yüzyılın ikinci yarısında bilimsel niteliği ağır basan bir disiplin haline gelmiştir (Keleş 2000).

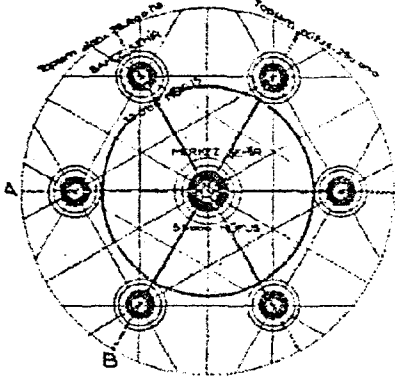
19. yüzyılda İngiltere’de sağlık yasaları ile kenti sağlıklı hale getirmeye amaçlayan pragmatist yaklaşımın yanı sıra, 1860’lı yıllarda Paris’te militarist kent planlama anlayışı gelişmiştir. III. Napolyon ve Baron Haussmann isyanları bastırmak amacıyla geniş yollar açarak birçok binayı yıktırmışlardır.



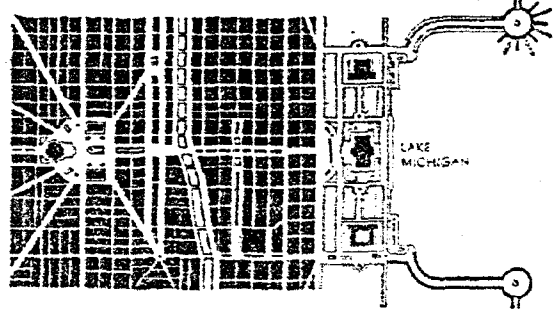
Şekil 2.4. Paris kentinde Haussmann dönemi uygulamaları (Aydemir ve ark. 1999)

1890’lı yıllarda bu anlayışa karşı birçok akım ortaya çıkmıştır. Bunlar arasında Soria Y Mata’nın Bant Şehir önerisi, Camillo Sitte’nin tarihi çevreye duyarlı yaklaşımı, Ebenezer Howard’ın Bahçe Kent akımı, Tony Garnier’in Sanayi Kenti ve Beaux Arts ilkelerini kent planlamasına uyarlayan ve öncülüğünü Burnham’ın yaptığı Güzel Kent akımı bulunmaktadır.

## Bahçe Kent Akımı



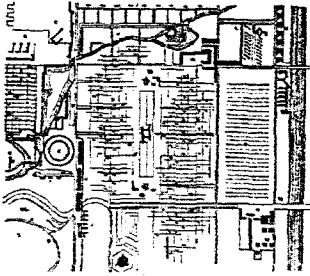
## Güzel Kent Akımı (Chicago Planı)



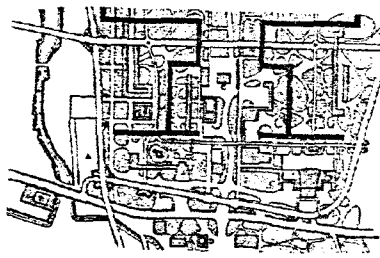
Şekil 2.5. 19. yüzyıl planlama akımlarının plan şemalarından örnekler (Aydemir ve ark. 1999)

20. yüzyılın ilk yarısında otomobil sahipliğindeki artış nedeni ile ortaya çıkan ulaşım sorununun çözümüne yönelik yaklaşımlar gelişmiştir. F. L. Wright, Yaygın Kent (Broad Acres City) önerisinde düşük yoğunluklu kentte tüm işlev alanlarının ana ulaşım akslarına yakın olmasının ulaşım talebini azaltacağını savunmuştur. Le Corbusier, Yarımın Kenti (Radiouse Plan) önerisinde merkezde yer alacak hizmet yapılarının mega strüktürler olarak tasarlanmasını, merkeze yakın konut bölgelerinde sekiz katlı, kentin eteklerinde ise az katlı blokların yer almasını öngörmüş, ana ulaşım sistemini zeminden yükselterek zemini yayalara ve tali ulaşımına ayırmıştır. 1928 yılında ilk olarak Radburn'de uygulanan Radburn plan şemasına göre yaya ve taşıt ulaşımı ayrı sistemler olarak düzenlenmiştir. Ancak birçok araştırmacı, araba sahipliğinin yüksek olduğu günümüzde pek çok kentte uygulama olanağı bulmuş olan Radburn planının uygulanabilmesinin zor olduğunu, buna karşın 1960'larda Delft'te uygulanan yaya ile taşıtın yolu güvenli bir şekilde paylaştığı sistemin günümüz koşullarına daha uygun olduğunu belirtmektedir.

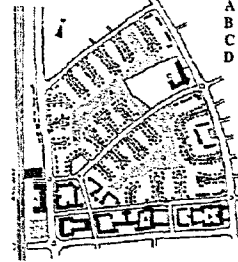
## Yaygın Kent Önerisi



## Yarımın Kenti Önerisi



## Radburn Plan Şeması



- A Alışveriş merkezi
- B Apartman grupları
- C Okul
- D Park alanı

Şekil 2.6. 20. yüzyıl planlama akımlarının plan şemalarından örnekler (Aydemir ve ark. 1999)

Modernizmin kent planlama anlayışı Uluslararası Modern Mimari Kongresi'nin (CIAM) 1933 yılında hazırladığı Atina Antlaşması'nda ifadesini bulmuştur. Bu antlaşmada kamu yararının bireysel çıkarların önüne geçtiği, kent ve çevresinin sosyo – ekonomik ve politik bir bütünlük olarak düşünüldüğü bir yaklaşım gelişmiştir. Kent; yaşama, çalışma, dinlenme ve dolaşım olarak dört işleve ayrılmıştır. Bu işlevlerin gerektirdiği mekanların, kentlilerin sakin ve huzurlu olarak yaşamalarını sağlamak amacıyla, birbirinden ayrılması gerektiği görüşü hakim olmuştur. Konutların, sağlık koşulları açısından en uygun alanlarda, düşük yoğunluklu, yeterli sosyal donatıya sahip komşuluk birimleri olarak tasarlanması, yaya ve araç trafiğinin birbirinden ayrılması, tarihi eserlerin korunması, kentin 20 yıllık gelişiminin öngörülmesi kent planlamasının ilkelerini oluşturmuştur (Tekeli 1998a).

1960'lı yıllarda modern planlamanın yarattığı düşünülen tekdüze ve kimliksiz kentlere tepki olarak postmodern planlama akımı gelişmiştir. 1970'li yıllarda ise çevre sorunlarının büyük boyutlara ulaşması ile birlikte sürdürülebilir kalkınma ve ekolojik planlama kavramları gündeme gelmiştir (Aydemir ve ark. 1999).

## 2.2.2. ANADOLU'DA MODERNLEŞME PROJESİ KAPSAMINDA KENT PLANLAMA

Tekeli, “modernleşme” kavramını 17. yüzyıldan itibaren Avrupa’da oluşmuş bulunan toplumsal yaşam ya da organizasyon biçimi olarak tanımlar (Tekeli 1998a). Modernleşme projesi, her alanda olduğu gibi kent planlaması alanında da Anadolu’yu etkilemiştir.

Bu çalışmada, Anadolu’da modernleşme projesi kapsamında kent planlaması iki dönemde incelenmiştir. Birinci dönem, 19. yüzyılın ikinci yarısından Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulduğu 1923 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu dönemidir. İkinci dönem ise Cumhuriyet’in ilanından 1950 yılına kadar olan süreyi kapsar.

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Tanzimat’la birlikte başlayan batılılaşma sürecinde kentlerin gelişmesi düzen altına alınmaya çalışılmış, Batı’nın kent planlama anlayışı o dönemde Avrupa’da görev yapmış olan aydınların da etkisiyle Osmanlı kentlerini biçimlendirmiştir. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu’ndaki ekonomik değişimler Batılı ülkelerin denetiminde olmuştur. Demiryolları gibi büyük altyapı yatırımlarını ve bunların işletilmesini yabancı sermaye sahipleri gerçekleştirmiştir. Avrupa ile yoğun ticari ilişkilere sahip olan Osmanlı kentleri gelişirken, İç ve Doğu Anadolu kentleri ihmal edilmiştir. Bu nedenle Cumhuriyet Dönemi’nde “dengeli bir kalkınma modeli” izlenmesi amaçlanmış, daha önce ihmal edilmiş olan Anadolu kentlerine de sanayi ve altyapı yatırımları yapılması planlanmıştır. 1923-1950 yılları arasında modernleşme projesinin Türkiye Cumhuriyeti’nde yayılması için Türkiye’nin başkenti Anadolu’nun iç kesimlerinde, her türlü dış etkiden uzakta bulunan Ankara’ya taşınmış, Ankara kentinin planlanmasına öncelik verilmiştir.

### 2.2.2.1. 19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA ANADOLU'DA KENT PLANLAMA

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, daha önce sur içinde sınırlı kalan kentler, sur dışında külliyelerin etrafında gelişen mahallelerle birlikte genişlemiştir. Sur dışındaki hanların çevresinde ticaret ve zanaat merkezleri oluşmuştur. Osmanlı kentlerinde 14., 15. ve 16. yüzyıllarda kentsel alan hızla genişlerken, 17. yüzyıldan 19. yüzyıl sonuna kadar kentlerin mekansal yapısında durağanlık görülmüştür. İslam hukukunun geçerli olduğu Osmanlı kentlerinde özel mülkiyet hakkı kamu mülkiyetinden üstün tutulmuş, mülkiyette sınır kavramı getirilmediği için sokaklar iyice daralmıştır. Ana caddeler ise iki at arabasının geçeceği genişlikte yapılmıştır. Caddeler kamusal alanlar, çıkmaz sokaklar ise yarı özel alanlar olarak kabul edilmiştir. 19. yüzyılın ortalarına kadar konut alanlarında sosyo-ekonomik farklılaşma bulunmamakla birlikte millet esaslı bir farklılaşma oluşmuştur (Aydemir ve ark. 1999).

19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı İmparatorluğu kentlerinin sosyo-ekonomik yapısında değişimler görülmüştür. Bu değişime yol açan nedenlerden birisi 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması (Baltalimanı Antlaşması) ile İmparatorluğun dünya ekonomisine açılması, diğeri ise 1839 yılında imzalanan Tanzimat Fermanı olmuştur.

16 Ağustos 1838 tarihinde imzalanan Baltalimanı Antlaşması'na göre, İngiliz tüccarlarının Osmanlı İmparatorluğu'nda, her çeşit tarım ve sanayi ürününü alıp satabilmeleri ve Müslüman tüccarlardan daha fazla vergi ödememeleri hükme bağlanmıştır. Bu antlaşma diğer Avrupa ülkeleri ile 1838-1841 yılları arasında imzalanan ticaret antlaşmaları için bir örnek olmuştur. Bu antlaşmalar ile 'yed-i vahit' (tekel) usulüne göre Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret yapması engellenmiş olan yabancı tüccarlara tanınan haklar genişletilmiş, yabancı tüccarlar yerli tüccarlarla eşit duruma getirilmiştir (Aktüre 1978).

Kentlerdeki tarımsal ürünler Avrupa'da hızla gelişen sanayinin talebi sonucunda iç pazarlardan dış pazarlara yönelmiştir. Bölgelerarası ticaret ile birlikte mal akım ilişkileri ve yönü de değişme göstermiş, bu sayede demiryolları Anadolu'ya girmiştir. Avrupa ülkeleri ile imzalanan ticaret antlaşmaları gereği Avrupa sanayi ürünleri Anadolu iç pazarında satılmaya başlanmış, böylece kentlerdeki zanaatler çökmüştür. Ulaşım kolaylıkları nedeni ile ilk önce İstanbul ile Anadolu'nun kıyı

bölgeleri, daha sonra da demiryolunun ulaşabildiği iç bölgeler ithal edilen malların rekabetinden etkilenmiştir. Ankara'da sofçuluk, Tokat'ta bakırcılık gerilemiş, Bursa, Amasya ve Diyarbakır gibi kentlerde ipekli kumaş dokuyan imalathanelerdeki tezgah sayısı da giderek azalmıştır (Aktüre 1978, Pamuk 1999).

Sanayi öncesi kentlerde nüfus yığılmasına neden olan etmen tarımsal artı ürün miktarıdır. Osmanlı İmparatorluğu kentlerinde verimli topraklardan elde edilen artı ürün akımı bölge içinde ticaretin gelişmesine yol açmış, bölge merkezi niteliğindeki kentlerde nüfus artışları olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu topraklarında eski vergi toplama düzeninde bölgede yetişen ürünün onda biri (öşür) ticarete konu olmuş, uzun mesafe dayanabilen malların ticareti yapılmıştır. Demiryolları sayesinde dış ticarete açılan bölgelerde her çeşit ürünün, özellikle yiyeceğin onda birinden fazlası ticarete konu olmuş, Avrupa'ya ihraç edilmek üzere sanayi bitkilerinin ticareti de artmıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı İmparatorluğu'nun sosyo-ekonomik yapısında değişime neden olan bir başka etmen ise 1854 yılında başlatılan dış borçlanma olmuştur. Bölgesel gelirlerin temeli olan hammaddeler, gümrük ve tuz vergileri dış borçlara karşılık gösterilerek ülke dışına gönderilmiştir. Bu da Anadolu'daki ekonomik ilişkilerin temelden sarsılmasına neden olmuştur (Aktüre 1978).

Osmanlı Devleti'nin borçlarını zamanında ödemesini sağlamak amacı ile, dış baskılar sonucunda 4 Şubat 1863 tarihinde merkezi Paris'te ve Londra'da bulunan Osmanlı Bankası adı ile bir devlet bankası kurulmuştur (Pamuk 1999). Osmanlı Bankası'nın kurulması Avrupa'da sermaye sahipleri arasında bir güven yaratmış, dış ülkeleri Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerinde yatırım yapmaya teşvik etmiştir. Örneğin, İzmir – Kasaba (Turgutlu) arasında demiryolu yapımı için 1863 yılında imzalanan imtiyaz sözleşmesi Osmanlı Bankası aracılığı ile olmuştur (Aktüre 1978).

1876 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik açıdan sıkıntıya düşmesi ve dış borç ödemelerini durdurduğunu ilan etmesinden sonra, Avrupalı sermaye sahipleri Osmanlı İmparatorluğu topraklarında yatırım yapmak istemediklerinden imtiyaz başvurularını kesmişlerdir. 1881 yılında Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra Osmanlı İmparatorluğu topraklarında demiryolu yapımı için imtiyaz başvuruları tekrar artmıştır. Osmanlı Devleti'nin vergi toplama ve bütçe yapma yetkilerini elinden alan Düyun-u Umumiye İdaresi, üretim ve artı ürün üzerinde denetim



işlevini yerine getirmek amacı ile her il merkezinde bir büro kurmuştur. Devlet gelirlerinden oluşan bütçenin %80'i dış borçlar nedeni ile bu idare tarafından alınmıştır (Pamuk 1999).

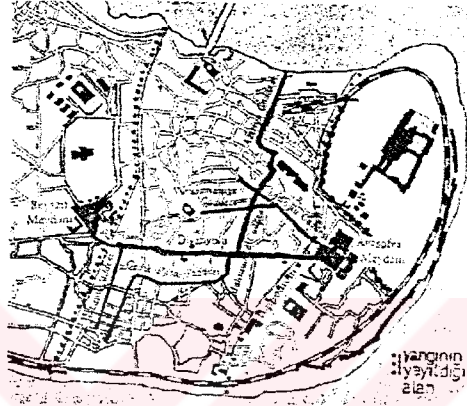
19. yüzyılda Sanayi Devrimi Avrupa'nın üretim biçimini ve ekonomik yapısını değiştirmiş, uluslararası ticari faaliyetler artmıştır. Avrupa'da uygulanmaya başlayan modernleşme projesi, 1840'lı yıllardan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun sosyo-ekonomik yapısını etkilemeye başlamış, bu değişimler kentin fiziki yapısına da yansımıştır. Bu değişimlerden en çok etkilenen ticaret mallarının akımının meydana geldiği yer olan liman kentleri olmuştur. Bu tür kentlerde çarşıların ve liman etrafındaki pazarların oluşturduğu eski kent merkezinin yanısıra merkezi iş alanı oluşmuştur. Anadolu kentlerinde ticari faaliyetlerin gelişmesi sonucunda oluşan ticaret burjuvazisi toplumsal tabakalaşmaya yol açmış, konut alanlarında millet esası farklılaşmanın yanısıra sınıf esası bir farklılaşmanın ortaya çıkmasına neden olmuştur (Tekeli 1998b).

Osmanlı kentlerinde nüfus artışı ile birlikte idari yapıda da değişim yaşanmış, kadının idaresinde ve vakıf hizmetleri ile düzenlenen kentsel yaşam bu dönüşüme ayak uyduramayınca, yerini belediye yönetimine bırakmıştır. Bu amaçla ilk olarak 1855 yılında İstanbul Şehremaneti kurulmuş, 1857 yılında 14 belediyeye bölünmüş olan İstanbul'da ilk olarak Beyoğlu Belediyesi kurulmuştur. Belediye teşkilatları İstanbul'dan sonra Bursa ve Anadolu'nun diğer kentlerinde de görülmüştür (Tekeli 1998b). Belediye teşkilatlarının kurulması ile birlikte imar planları hazırlanmaya başlanmıştır. Kent yönetimindeki bu değişikliklerle birlikte belediye binalarının, adliyelerin ve hükümet konaklarının yapımına ihtiyaç duyulmuştur.

Osmanlı kent mekanı, ulaşımın yaya olarak yapıldığı bir halde iken, 19. yüzyılın ikinci yarısında ulaşım teknolojisindeki gelişmeler, nüfus artışı, sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel yapının değişmesi ile kentsel alanın büyümesi sonucunda ulaşımın araba, vapur, tramvay veya banliyö treni gibi toplu taşıma araçları ile yapıldığı bir hale dönüşmüştür.

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu kentlerinde artan nüfus için ızgara planlı mahalleler kurulmuş, yeni gelişen bu mahallelerde tekerlekli araçlarla ulaşım, su ve kanalizasyon hizmetlerinin kolaylıkla götürülmesine olanak veren düzgün yollar yapılmıştır. At arabasının yaygın olarak kullanılmaya başlaması ile geleneksel kent merkezinin uzağında yeni mahalleler oluşmuş, kent çevresinde bağ evleri yapılmıştır.

İstanbul'da dar sokaklı organik kent dokusu yüzünden ahşap binalarda çıkan yangınlara zamanında müdahale edilemediği için 19. yüzyılın ilk yarısında yol genişliklerinin arttırılmasına önem verilmiş, çıkmaz sokaklar kaldırılmıştır. Militarist akımın etkisiyle, Osmanlı kentlerine anıtsal bir görünüm vermek için anıtların çevresi boşaltılarak meydan düzenlemeleri yapılmış, polis denetimini sağlamak için yollar genişletilmiş, düz akslar oluşturulmaya çalışılmıştır. İstanbul'daki imar çalışmaları Bursa, İzmir, Ankara gibi Anadolu kentlerine de yayılmıştır (Aydemir ve ark. 1999).



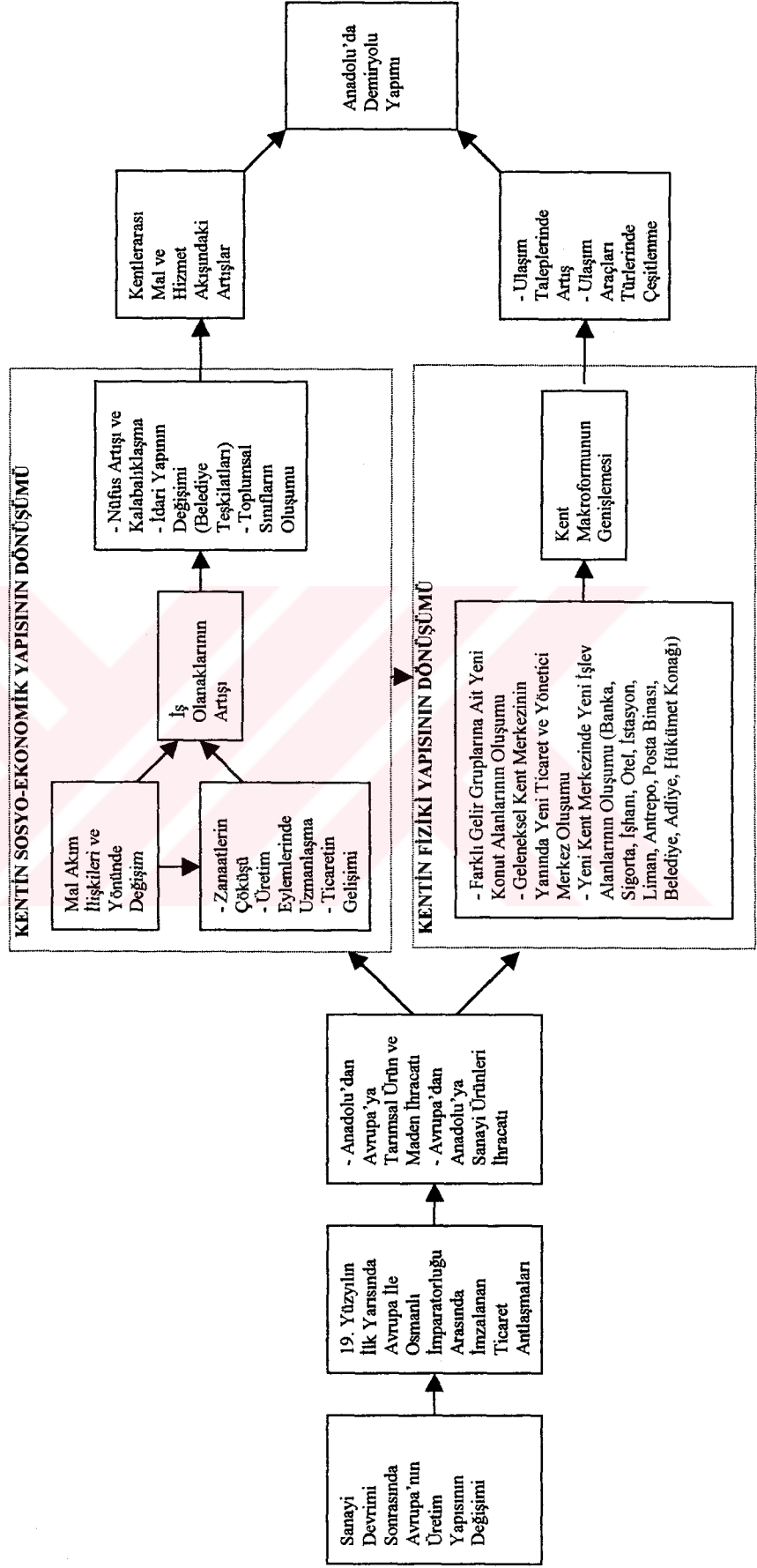
Şekil 2.7. İstanbul'da 1865 yılında meydana gelen Hoca Paşa yangınından sonra militarist akımın etkisiyle yapılan imar çalışması (Aydemir ve ark. 1999)

19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı İmparatorluğu kentlerinde ticaret faaliyetlerinin niteliğindeki değişim nedeni ile kentlerdeki geleneksel çarşı merkezinin yanında yeni ticaret merkezi ve ticareti denetleyen, dağıtım işlevinin yerine getirilmesini sağlayan yönetici merkez oluşmuştur. Bu merkezde bankalar, sigortacılık ve yabancı finansman kurumları yer almıştır. Bu dönemde, hastaneler, okullar, askeri kışlalar, antrepolar, oteller, demiryolu istasyon binaları, posta binaları, tiyatrolar, kafeler gibi yeni bina tipleri kentlerin mekansal yapısına katılmıştır (Aktüre 1978).

Anadolu kentlerinin 19. yüzyılın ikinci yarısındaki durumu değerlendirildiğinde dış etmenlerin kentlerin sosyo-ekonomik yapısını ve üretim biçimini değişime uğrattığı ortaya çıkmaktadır. Bu dönemde, Avrupa ülkelerinin etkisi ile mal akım ilişkileri değişmiş, Anadolu'nun verimli topraklarından elde edilen tarımsal ürünlerin ve maden zenginliklerinin Avrupa'ya aktarılmasını sağlamak için yeni akım kanalları oluşmuştur. Bu değişimler de Anadolu kentinin fiziki yapısını etkilemiş, kentsel alanlar buna bağlı olarak büyümüş, nüfus artışı ile birlikte yeni konut alanları gelişmiş, ulaşım taleplerinde artış yaşanmıştır. Bütün bu gelişmelerin sonucunda, Anadolu'da demiryolu yapım süreci başlamıştır (Çizelge 2.1).



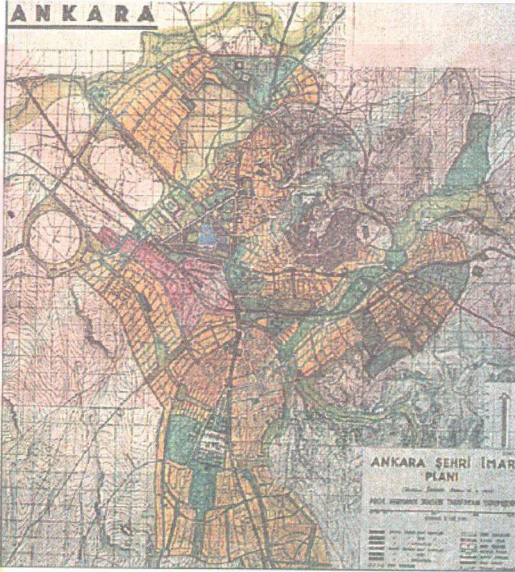
Çizelge 2.1.1. 19. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu kentinin dönüşümünün şematik anlatımı



### 2.2.2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE ANADOLU'DA KENT PLANLAMA

Anadolu'da Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde kent planlaması üç döneme ayrılarak incelenmiştir. İlk dönem 1923-1950 yılları arasını, ikinci dönem 1950-1980 yılları arasını, üçüncü dönem ise 1980 yılı sonrasını kapsamaktadır.

1923-1950 yılları arasını kapsayan dönemde, başkent Ankara'nın Cumhuriyet yönetimine yaraşır çağdaş bir kent olarak planlanması başlıca hedeflerden birisi olmuştur. 1928 yılında Ankara'da İmar Müdürlüğü kurulmuş, Ankara'nın planlanması amacıyla düzenlenen yarışmada Hermann Jansen adlı bir plancının hazırladığı Ankara kenti imar planının uygulanmasına karar verilmiştir (Tekeli 1998b).



Şekil 2.8. Hermann Jansen tarafından yapılan Ankara kenti imar planı (Altaban 1998)

Anadolu'da iç pazarın bütünlüğünü sağlamak ve Ankara'nın Türkiye üzerindeki denetimini güçlendirmek için ülkeyi "demir ağlarla örmek" amaçlanmıştır. Buna göre, hızla gelişmesi planlanan demiryolu ağının Anadolu kentlerini birbirleri ile ve başkent Ankara ile bağlaması ana hedeflerden biri olmuştur. Sanayi planlarında öngörülen fabrikaların inşa edilmesi için, demiryolu güzergahı üzerinde bulunan küçük Anadolu kentleri seçilmiştir.

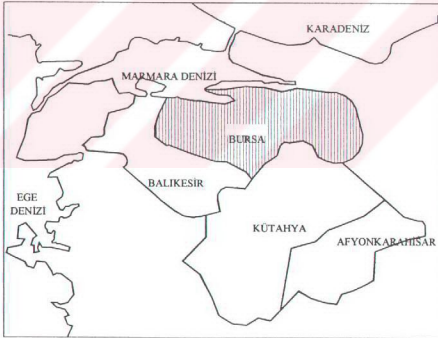
Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde Anadolu'da kentsel gelişme sürecinin ikinci dönemi 1950-1980 yılları arasındaki süreyi kapsar. Bu dönemde de Anadolu'da kentsel gelişimin modernleşme projesi kapsamında gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Tarımda modernizasyonla birlikte verimlilik artmıştır. Ülke ekonomisi dışa açılmıştır. Demiryolları önemini yitirmiş, karayolu ağırlıklı ulaşım sistemi önem kazanmıştır. Savaş sonrası kırdan kente göçlerle birlikte nüfus artışı yaşanmıştır. Fakat yönetimler ve bireyler gerekli koşulları yerine getiremeyince anlık çözümler uygulanmaya başlamıştır. Bunun sonucunda da az gelişmiş ülkelere özgü gecekondu ve dolmuşlar ortaya çıkmış, altyapı yetersizlikleri oluşmuştur.

Bu dönemde nüfus artışının ve kentsel alanların büyümesinin etkisi ile kentler mevcut belediye sınırları içine sığmayınca kentlerin çevresinde çok sayıda belediye teşkilatı kurulmuştur. 1960'lı yılların ikinci yarısında İstanbul, Ankara ve İzmir'de İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı Metropolitan Planlama büroları açılarak ilk kez arazi kullanma ve ulaşım modelleri geliştirilmiştir. 1960'lı yılların ortalarına kadar kentlerin merkezinde yer alan küçük üretim faaliyetleri trafik sorunu, çevre kirliliği ve yangın tehlikesi yarattığı için, 1965 yılından sonra kentlerin çevresinde küçük sanayi siteleri kurulmuştur. Bu dönemde sanayileşmenin artması ile birlikte kentlerin dışında organize sanayi bölgeleri oluşmuştur. Hızla artan nüfusun konut sorununa çözüm olarak sunulan yapsatçı üretim ve konut kooperatifleri yolu ile konut üretiminin yanısıra kentlerde gecekondu inşa edilmiştir. 1970'li yıllarda otomobil üretiminin başlaması ve özel araç sahipliğinin artmasının bir sonucu olarak yüksek gelir grupları kentlerin çevresindeki alt merkezlerde yaşamaya başlamıştır.

1980 yılı sonrası kapsayan üçüncü dönemde nüfus artış hızı düşmüştür. Özel araç sahipliği ve yaşam biçimlerindeki değişimler sonucunda kıyı kentlerinde dinlenme veya yatırım amaçlı ikinci konut yapılması yaygınlaşmıştır. Kentin çevresinde yüksek ve orta gelir grupları için alt merkezler oluşmuştur. Sanayi üretimi kent çevresinde yer alırken, denetim ve koordinasyon işlevleri kent merkezinde yer seçmiştir. Bu dönemde Toplu Konut İdaresi kurulmuş, İmar ve İskan Bakanlığı kaldırılarak imar planı yapımı ve onanması yetkileri belediyelere devredilmiştir. Belediyelerin yetki ve kaynakları artırılarak yerel yönetimlerin güçlenmesine önem verilmiştir (Tekeli 1998b). İmar ve İskan Bakanlığı'nın yerine Bayındırlık ve İskan Bakanlığı kurulmuştur.

### 2.2.3. BURSA'DA MODERNLEŞME PROJESİ KAPSAMINDA KENT PLANLAMA

19. yüzyılın ilk yarısında Anadolu Eyaleti'ne bağlı bir sancak merkezi olan Bursa'nın kazaları Atranos (Orhaneli), Gemlik, Mudanya, İnegöl, Yenişehir, Mihaliç (Karacabey) ve İznik'tir. 1867 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda eyaletler kaldırılmış, vilayet örgütlenmesine geçilmiştir. Buna göre eski Anadolu Eyaleti, Hüdavendigâr, Ankara, Aydın ve Kastamonu olmak üzere dört vilayete ayrılmıştır. 16 Ocak 1871 tarihinde çıkarılan yönetmelik ile vilayetler sancaklara, sancaklar kazalara, kazalar bucaklara, bucaklar da köylere ayrılmıştır. Buna göre merkez sancağı Bursa olan Hüdavendigâr vilayetine bağlı diğer sancaklar Balıkesir, Afyon ve Kütahya olmuştur. Bursa'ya ise Gemlik, Mudanya, Trilye, İnegöl, Yenişehir, Mihaliç (Karacabey), Pazarköy (Orhangazi) ve Atranos (Orhaneli) kazaları bağlanmıştır. 1881 yılında da Kirmastı (Mustafakemalpaşa) kaza olmuştur. Yenişehir ve İnegöl kazaları Ertuğrul (Bilecik) sancağına bağlanmıştır. Bu dönemde Trilye Mudanya'ya, İznik Yenişehir'e bağlı bir bucak merkezidir. Cumhuriyet'in ilanından sonra Yenişehir, İnegöl ve İznik Bursa'ya bağlı ilçe merkezi olmuştur.



Şekil 2.9. 19. yüzyılda Hüdavendigâr Vilayeti'nin sınırları

Bursa gerek coğrafi konumu, gerekse sahip olduğu ekonomik, sosyal ve kültürel değerleri ile geçmişten günümüze kadar önemli bir kültür, turizm ve ticaret merkezi olmuştur. Anadolu'nun iç bölgeleri ile İstanbul, dolayısıyla Avrupa ülkeleri arasındaki ulaşımın ve ticari faaliyetlerin yerine getirilmesinde büyük rol oynamıştır.

Modernleşme sürecinde Bursa'da kent planlaması 19. yüzyılın ikinci yarısı ve Cumhuriyet dönemi olarak iki bölümde incelenmiştir.



### 2.2.3.1. 19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA BURSA'DA KENT PLANLAMA

Bursa kenti 1326 yılında Osmanlılar tarafından fethedildiğinde yerleşim sur içinde bulunmakla birlikte, sur dışında da farklı milliyet ve dinlerden oluşmuş toplulukların yer aldığı düşünülmektedir. Kentin sur dışında gelişmeye başlaması Orhan Gazi döneminde olmuştur. Orhan Cami çevresinde yapılmış olan Emir Hanı, yüzyıllar boyunca işlevini sürdüren bir ticaret merkezinin çekirdeğini oluşturmuştur. Daha sonra inşa edilen hanlar da Emir Han çevresinde yerleşmiştir. I. Murad döneminde Çekirge, Yıldırım Bayezid döneminde Yıldırım, Çelebi Mehmed döneminde Yeşil, II. Murad döneminde ise Muradiye merkezli bir gelişim gözlenmiştir. Bursa, 1450-1600 yılları arasında İpek ve Baharat Yolları üzerindeki konumu nedeniyle çok önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Bursa'da 17. yüzyılın başından 19. yüzyılın ortalarına kadar kentsel alanda gelişme olmamış, Osmanlı İmparatorluğu'nun batılılaşma sürecinde ortaya çıkan dış etkiler nedeni ile Anadolu kentlerinde, dolayısıyla Bursa'da meydana gelen sosyo-ekonomik ve fiziki yapıdaki değişim kentin dönüşüme uğramasına yol açmıştır.

Bursa, yüzyıllar boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun ham ipek ve ipekli dokuma üretim merkezi konumunda olmuştur. Bursa'da ipekli kumaş üretimi başlangıçta İran'dan getirilen ham ipeğe dayalı olarak gelişme göstermiştir. 16. yüzyılın başlarında İran'la olan savaş nedeni ile ham ipek getirilmesi yasaklanınca, kozacılık Bursa yöresinde önem kazanmaya başlamıştır. Kent özellikle ipekçilik alanında 17. yüzyıl başına kadar uluslararası ölçekte bir ticaret ve üretim merkezi haline gelmiştir (Yenal 1996).

Bursa'da ipek ipliği 19. yüzyılda fabrikalarda üretilmeye başlamıştır. 1824 yılında Fransa'nın ipek üretim merkezi olarak bilinen Lyon kentindeki dokumacılar, ilk defa kozadan ipek ipliğini mekanik bir sistem yardımı ile çeken makinaı kullanıma sokmuşlardır. Avrupa'daki bu gelişmeden sadece on yıl sonra Bursa'da buhar gücü ile çalışan iplik çekim fabrikaları (filatür) elle çalışan mançinikların yerini almaya başlamıştır. Yeni kurulan filatür fabrikalarında Bursa'daki geleneksel el tezgahları için değil, Lyon'daki dokuma tezgahları için üretim yapılmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Bursa'nın toplam ihracatının %90'ı Fransa'ya yöneliktir. Bu ihracatın tümünü kozadan çekilmiş ipek ipliği ve ipekböceği kozası oluşturmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısından

sonra ipek fabrikalarında çalışan işçi sayısı hızla artmıştır. 1850'lerin başında 1700 civarında olan işçi sayısı 1850'lerin ortalarında 3800'e, 1860'ların ortasında ise 7800'e ulaşmıştır (Aslanoğlu 2000).

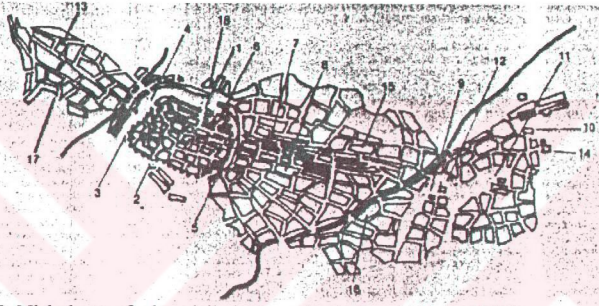
18. yüzyılın sonlarında Bursa'da 2000 civarında geleneksel dokuma tezgahı bulunmaktayken, bu sayı 1840'lı yıllarda 411'e düşmüştür. Bu düşüşte 1838 yılında imzalanan Ticaret Antlaşması'nın etkisinin olduğu, insan gücü ile üretim yapan bu zanaat kolunun yeni vergilendirme sistemi ile dış pazarlardaki rekabet olanaklarını yitirdiği düşünülmektedir. Bu dönemde Bursa'da ipekli dokumacılık alanında gerileme olmasına rağmen, ham ipek ve ipek ipliği üretiminde gelişme kaydedilmiştir. Bursa'nın ekonomisinin dışa açılması ise 1851 yılında düzenlenen Londra Sanayi Sergisi'ne koza ürünlerinden örnekler gönderilmesi ile olmuştur. Bursa, 19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'da gelişen dokuma endüstrisine hammadde veya yarı işlenmiş madde sağlayan bir üretim merkezi, aynı zamanda Avrupa'da üretilen işlenmiş maddelerin de pazar yeri durumuna gelmiştir (Akkılıç 1986).

1881 yılında Düyun-Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra Bursa'da ipekten elde edilen gelirler bu idareye bırakılmıştır. Düyun-u Umumiye İdaresi için önemli olan Bursa'da ipekçiliğin gelişmesi değil, Avrupa'ya ucuz hammadde sağlamak olmuştur. Bursa'da üretilen ham ipeğin çoğu Avrupa'ya ihraç edilmiş, ancak %12'lik kısmı Bursa'daki dokuma sanayisinde kullanılmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Fransa'dan getirilen hastalıklı ipekböceği tohumları Bursa'daki ipek üretimini olumsuz etkileyince elde edeceği gelirlerin düşmesinden çekinen Düyun-u Umumiye İdaresi 15 Nisan 1888 tarihinde Bursa'da İpekçilik Enstitüsü'nü açmıştır (Akkılıç 1986). I. Dünya Savaşı'nda Osmanlıların Fransızlara karşı savaşı ipek üretimini geriletmiş, Lyon'a ipek ipliği ve koza ihracatını azaltmıştır. 1923 yılında filatür fabrikalarında çalışan işçi sayısı 1500'e düşmüştür.

19. yüzyılın ikinci yarısında ipek ipliği üretimine dayalı sanayileşme ile birlikte Bursa'nın mekansal yapısı farklılaşarak, sanayi öncesi kent görünümünden geçiş dönemi kentine dönüşüm başlamıştır. Bu dönemde İslam kentlerine özgü mahalle yapısı da değişmiş, konut alanlarında sosyo-ekonomik farklılaşma görülmüştür. İpekçilik Caddesi, Ermeni Kilisesi'nin civarında yol boyunca yanyana sıralanmış konaklarda Türk ve yabancı ipek tüccarlarının ve iplik fabrikası sahiplerinin oturduğu üst gelir grubuna ait bir konut alanına dönüşmüştür. Cilimboz Deresi civarında da

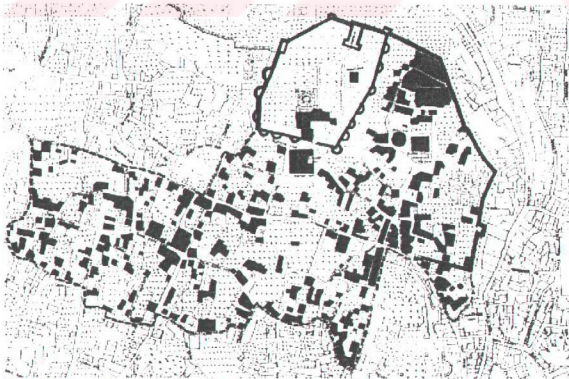
yabancı tüccarlara ait evler ile birkaç konsolosluk binası bulunduğu bilinmektedir. Filatür fabrikalarında çalışan işçiler genellikle civar köylerden ipek çekiminin yapıldığı dönemlerde geldikleri için Bursa'da işçilere ait özel konut alanları oluşmamıştır. Bursa sanayileşmesi Lyon'da ipeklî dokuma üretimine hammadde sağlamaktan öteye gidememiş, dokuma alanında teknolojik bir dönüşüm gerçekleştirememiştir (Aslanoğlu 2000).

Bursa'nın bilinen en eski kent haritası Alman gezgin Carlsten Niebuhr tarafından çizilen 1776 yılı haritasıdır.



Şekil 2.10. Niebuhr tarafından çizilmiş Bursa kent planı (Akkılıç 1986)

1855 yılında büyük bir deprem geçiren Bursa'da anıtsal binaların ve konutların pekçoğu yıkılınca Bursa'nın bir haritasını çıkarmak üzere Suphi Bey ve arkadaşları görevlendirilmiş, böylece 1862 yılında Bursa'nın ilk kapsamlı haritası tamamlanmıştır.



Şekil 2.11. 1862 Suphi Bey haritasında sur içinde sınırlı bir alanda konut dokusu (Bursa Yazma ve Eski Basma Eserler Kütüphanesi'nden temin edilen harita üzerinde yapılan çalışmadır.)





Şekil 2.12. 1862 Suphi Bey haritasında sur içinde sınırlı bir alanda sokak dokusu (Bursa Yazma ve Eski Basma Eserler Kütüphanesi'nden temin edilen harita üzerinde yapılan çalışmadır.)

Tanzimat Reformlarını ilk kez başkent dışında uygulamaya karar veren Osmanlı Hükümeti, Bursa'yı pilot bölge olarak seçerek buraya, modernlik ve gelenek sentezini en iyi şekilde kuracağına inandığı Ahmet Vefik Paşa'yı atamıştır. Bursa'nın kent planlanması açısından bir öncü olan Ahmet Vefik Paşa, Mart 1863'ten Eylül 1864'e kadar Bursa'da Anadolu Sağ Kol Ciheti Müfettişi olarak görev yaptığı sırada büyük değişimlere imza atmıştır. Bu görevi, 1855'te Bursa'daki büyük depremin sonrasında kentin yeniden inşa edilmesi sürecine denk düşmektedir. Ahmet Vefik Paşa'nın Şubat 1879'dan Ekim 1882'ye kadar süren Bursa valiliği döneminde de değişimler devam etmiştir. Ahmet Vefik Paşa, Bursa'nın yeniden inşasında 1862 yılında Suphi Bey ve arkadaşlarının hazırladığı haritayı kullanmıştır. Öncelikle bölge yollarını modernleştirmiştir. Eski merkeze ulaşımı kolaylaştıran yeni yollar yaptırmıştır. Eski anıtları Tanzimat Dönemi'nin yeni yapılarına bağlamıştır. Ahmet Vefik Paşa'nın yaptırdığı bütün bu uygulamalarda, 1860 yılında kısa süreli Paris Elçiliği sırasında Baron Haussmann'ın kentte gerçekleştirdiği büyük değişiklikleri görmesinin etkisi bulunmaktadır.

Yangınlardan sonra mahallelerin yeniden kurulmasında yeni şehircilik ilkelerine uyularak dik açılı planlar kullanılmıştır. Kentin doğusunda, Setbaşı Köprüsü'nün arkasında bulunan Ermeni Mahallesi 1854 ve 1863 yangınlarında büyük



hasar görmüştür. Bu mahallenin yeniden imarında ızgara plan ilkeleri uygulanmıştır. Bu planın en önemli aksı İpekçilik Caddesi adıyla açılan geniş yoldur. Bu yol, Setbaşı Köprüsü'nün yakınlarında başlar, Ermeni Kilisesi'nin yanından geçer, Harir Dar'üt-Talimi'de (İpekçilik Okulu-1888) son bulur. Bu aks üzerinde görsel ilişkilere de önem verilmiştir. Aksın en üst noktasında Sultan Abdülaziz'in 1861 yılındaki ziyareti için tepede yaptırılan Hünkar Köşkü bulunmaktadır (Saint-Laurent 1999).



Şekil 2.13. 1862 Suphi Bey haritasında Setbaşı ve Ermeni Mahallesi

### 2.2.3.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE BURSA'DA KENT PLANLAMA

Kurtuluş Savaşı sonrasında Türkiye genelinde ekonominin canlandırılmasına çalışılmış, bu kapsamda Bursa'nın ekonomisi için büyük önem taşıyan ipeğin üretimine önem verilmiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra Teşvik-i Sanayi Kanunu ile özel girişimciler tarafından 1925 yılında temeli atılan İpek-İş Fabrikası 1930'lu yıllarda hizmet vermeye başlamıştır. 1933 yılında hazırlanan Birinci Sanayileşme Planına göre Bursa'da devlet tarafından iki önemli fabrika 1938 yılında işletmeye açılmıştır. Bunlar, Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası ve Gemlik Suni İpek Fabrikası'dır (Tekeli 1999b).

Bursa kentinin kuzeye doğru gelişmesinin başlaması İpek-İş ve Merinos fabrikalarının kuzeyde yer seçmelerinden kaynaklanmıştır. Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde, Muradiye İstasyonu'na çok yakın bir yerde konumlanması, fabrika için gerekli olan kömürün Mudanya İskelesi'nden vagonlara yüklenip kolaylıkla ulaştırılmasını sağlamıştır (Kansu 1940).

Cumhuriyet'in ilanından sonra, savaşta yitirilenler ve mübadele sonucunda kent nüfusunda azalma olmuştur. Bu yüzden kentte yeni konut alanları, sınırlı olarak bazı bölgelerde gelişmiştir. Bu dönemde Çekirge'de kaplıca turizmini geliştirmeye yönelik Çelik Palas (1936) ve Park Otel'in işletmeye açılması, kentin batısında üst gelir gruplarının yerleşmesine yol açmıştır.

Kurtuluş Savaşı sonrası dönemde Bursa'da kent planlamasına büyük önem verilmiştir. 1924 yılında Karl Lörcher'e yaptırılan plan kent dokusunu dikkate almadığı için uygulamada zorluklar yaşanmış ve Henri Prost'a yeni bir plan yaptırılmıştır. 1940 yılında uygulanmaya başlanan Prost planı 1960'lı yıllara kadar Bursa'da kentsel gelişmeyi yönlendirmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısına kadar yaya ulaşımına göre düzenlenmiş olan ve Ahmet Vefik Paşa'nın uygulamaları ile atlı taşıt trafiğine uygun hale getirilen Bursa kentinin Henri Prost planıyla motorlu taşıt trafiğine göre planlanması amaçlamıştır. Bu plan ile, Bursa Ovası'nın verimsiz olan kısımlarının yerleşmeye açılması, Çekirge'nin bir kaplıca ve turizm merkezine dönüştürülmesi, demiryolunun güneyinde Gemlik Yolu üzerinde kalan alanlardan bir kısmının sanayiye ayrılması öngörülmüştür.



Çizelge 2.2. 1935-2000 yılları arasında Bursa'da ve Türkiye'de kent ve kırsal nüfusunun toplam nüfusa oranı

Yıl	Bursa'da		Türkiye'de	
	Kentsel Nüfus Oranı %	Kırsal Nüfus Oranı %	Kentsel Nüfus Oranı %	Kırsal Nüfus Oranı %
1935	30.2	69.8	23.5	76.5
1940	30.6	69.4	24.4	75.6
1945	31.5	68.5	24.9	75.1
1950	32.8	67.2	25.0	75.0
1955	36.0	64.0	28.8	71.2
1960	37.8	62.2	31.9	68.1
1965	44.3	55.7	34.4	65.6
1970	49.1	50.9	38.4	61.6
1975	52.7	47.3	41.8	58.2
1980	55.5	45.5	43.9	56.1
1985	63.5	36.5	53.0	47.0
1990	72.2	27.8	59.0	41.0
2000	76.7	23.3	65.0	35.0

KAYNAK: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Nazım Plan Büro Başkanlığı. 1997.  
1/100 000 Ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Strateji Plan Raporu. s. 31.  
<http://www.die.gov.tr>

### 2.3. KENTİN GELİŞİMİNDE ULAŞIMIN ROLÜ

Kentlerin tarihsel gelişim süreçlerinde çok çeşitli faktörler etkilidir. Bunlar arasında savunma, iklim, topoğrafya, ekonomik, fiziksel, sosyal ve kültürel nedenler ile ulaşım yer almaktadır. Bunlardan ulaşım faktörü ticari, fiziksel ve ekonomik boyutları da içermektedir. Ulaşım, insanların, eşyaların ve haberlerin kısa sürede, ekonomik ve çevreye duyarlı araçlarla bir yerden bir yere güvenli bir şekilde taşınmasını sağlamaktır (Üstünişik ve Bayazıt 1996).

Tarih boyunca, kentlerin oluşumunda ve büyümesinde ulaşım olanaklarının kullanılması etkili olmuştur. Kentler yürüme mesafesi içinde sınırlandığı zamanlarda, halk yaya olarak pazar alışverişi yapmıştır. Mallar da çok basit ulaşım olanaklarıyla taşınmıştır. Büyüyen kentlerde hizmet ve malların kent içinde taşınması yaya olarak çok kısıtlanmıştır. Bu durum o kentin daha fazla gelişmesini engellemiştir. Bir kentin ulaşım sistemi ne kadar iyi düzenlenmişse, gelişimi de o oranda artmıştır (Aytaç 1997).

M.Ö. 6500-5700 yılları arasında Çatalhöyük yerleşmesinde yaşayanların, Van Gölü'nden Mezopotamya Ovası'na kadar uzanan bir alan içinde obsidyen ticareti yapmış olduğu arkeolojik buluntulardan anlaşılmaktadır. Bu yerleşmeler arasında bir ulaşım ağı olduğu bilinmektedir. M.Ö. 3000 yıllarında Nil, Mezopotamya ve İndüs vadileri arasında güçlü ticaret ağları bulunmaktadır. Ayrıca, 3300 yıl önce Akdeniz'de düzenli bir su ulaşımının olduğu Bozburun açıklarındaki batıktan anlaşılmaktadır. Bu ulaşım ağı bilgi ve kültür alışverişine de olanak tanımış, medeniyetlerin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Büyük kentler hep önemli ulaşım aksları üzerinde gelişmiştir (Aydemir ve ark. 1999).

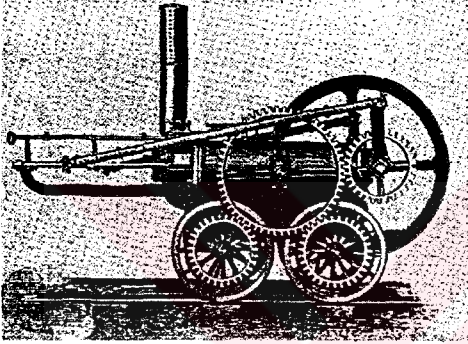
Uzakdoğu'yu Asya üzerinden Anadolu'ya ve Avrupa'ya bağlayan kervanyolu güzergahında en çok taşınan ticaret eşyası ipek olduğu için bu yol İpek Yolu adını almıştır. Anadolu, bu ticaret koridorları üzerinde köprü olma konumunu asırlarca korumuştur.

12. yüzyıl sonlarında pusulanın, 13. yüzyıl sonlarında ise kağıdın Avrupa'da kullanılmaya başlaması ve gemi teknolojisindeki gelişmeler sonucunda, denizyolu ile Afrika'nın güneyinden Uzakdoğu'ya ulaşılmıştır. Böylece tarihi İpek Yolu eski önemini yitirmiştir. 16. yüzyıldan itibaren deniz ulaşımının ticaret için önem kazanması ile de birçok yerleşme tarihe karışmıştır (Çelik 1998).

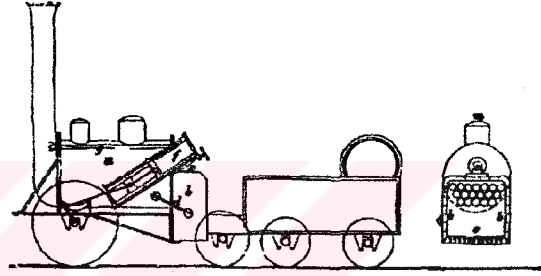


Demiryollarının ulaşımda kullanılması, buharlı makinaların bulunmasıyla mümkün olmuştur. Deniz ve karayolu taşımacılığında da buhar gücünden yararlanılmıştır. Buharlı makinaların gemilerde ilk kullanımı 1802 yılında New York'lu John Stewens tarafından gerçekleştirilmiştir. 1804 yılında ise Trevithick, raylar üzerinde düz yolda 9 mil yapabilen ve 10 ton yük taşıyabilen ilk lokomotifi yapmıştır. 1829 yılında George Stephenson tarafından buhar gücünün taşımacılıkta kullanılması konusunda önemli bir adım atılmış, kömür taşımacılığında kullanılan ilk lokomotif geliştirilmiştir.

Trevithick'in geliştirdiği lokomotif



Stephenson'un geliştirdiği lokomotif



Şekil 2.15. 19. yüzyıl başında buhar gücünün demiryolu taşımacılığında kullanılmasına öncülük eden lokomotifler (Kahya 1988).

### 2.3.1. DÜNYADA TOPLU TAŞIMA ARAÇLARININ GELİŞİMİ

Halkın kentiçi dolaşımına hizmet edecek bir toplu taşıma sistemi kurma fikri en az üçyüz yıl öncesine gitmektedir. 1662'de Fransız matematikçi Pascal, Paris'te ilk atlı omnibüsleri işletmeye başlamıştır. Başlangıçta ücretsiz hizmet veren omnibüs işletmesinin bir süre sonra ücret talep etmesine halk karşı çıkınca işletme kapanmıştır. 1840'lı yılların sonlarında tekrar ortaya çıkan omnibüs, kamu taşımacılığında kullanılan ilk araç olmuştur. Omnibüsün hizmete girmesiyle, kenti uygun yürüme mesafesine göre sınırlandırmak gereği kalmamış, yüksek yoğunluklu sokak düzeni ortaya çıkmıştır. Kentlerin ticari merkezinin gelişimi omnibüs ile başlamış, kamu taşımacılığındaki başarılı gelişmelerle büyümüştür.

1860'lı yıllarda kamu taşımacılığında atlı tramvaylar etkili olmaya başlamıştır. Atlı tramvayın omnibüse göre daha yüksek olan hızı, kentin yatay büyümesine olanak vermiştir. Tramvay hatları boyunca ve yakın sokaklarda ticaret gelişmiş, konut alanları yaygın hale gelmiştir (Baycan 1993).

19. yüzyıl başlarında modern kentlerin oluşumunda omnibüs ve raylı taşıma sistemlerinin etkisi bulunmaktadır. Raylı taşıma şirketleri kente yakın diğer yerleşim birimlerinden yolcu almaya başladıkları tarihten itibaren banliyö taşımacılığı başlamıştır. Böylece insanlar, şehir banliyölerinden iş merkezine her gün gelme fırsatını bulmuştur. Orta gelirli insanlar şehir dışında daha iyi ve ucuz konut edinme imkanına sahip olmuştur. Fakat banliyö trenleri buharlı lokomotiflerle çekildikleri için, elektrikli tramvay gibi kısa mesafede duramadıklarından, banliyö trenlerinde duraklar arasındaki mesafe 3-5 km. olarak belirlenmiştir. Bu durakların kenarlarında yerleşmeler yoğunlaşmıştır. Bu yerleşmelerin kente bağlanarak gelişme göstermesi ise, ancak otomobil ile mümkün olmuştur.

Bazı kentlerin 19. yüzyıl sonlarında hem alan olarak, hem de nüfus yoğunluğu olarak büyük bir gelişme göstermeleri ile hızlı bir taşıma sistemine ihtiyaç duyulmuştur. İlk kez 1863'te Londra'da yeraltında, buhar gücüne dayanan raylı sistem kurulmuştur. Bunu 1868'de New York'ta, 1892'de Chicago'da kurulan yeraltı raylı taşıma sistemleri izlemiştir. Elektrifikasyonun 1880'den sonra gelişmesi ile, 1890'lı yıllarda yeraltı raylı taşıma sistemleri kentlerdeki diğer toplu taşıma sistemlerinden daha fazla yolcu taşıma durumuna gelmiştir. Dünyada ilk metro 1898'de Boston'da açılmıştır. Metro, genellikle



yeraltında ya da viyadük üzerinde ve tümüyle kapalı bir mekanda hareket eden, yalnız yolcu taşımaya yarayan, elektrikle çalışan raylı bir ulaşım sistemidir.

İkinci Dünya Savaşı'nı izleyen dönemde, banliyö konut bölgelerinde daha önce görülmeyen bir biçimde yoğunluk artışı olmuştur. Halk, kent merkezine gidebilmek için otobüs, trolleybüs, banliyö trenleri gibi toplu taşıma sistemleri yerine, daha özgürce kullanabildiği otomobili tercih etmiştir. Otomobil sahipliğindeki bu artış, trafikte tıkanıklığa neden olmuştur. Şehir içi yolların şehirlerarası kullanıma hizmet vermesi trafikte yoğunluğu arttırmıştır. Bununla birlikte, kentlerin çoğu bölgesine otomobil ile erişmek mümkün olmuştur. Ekspres yolların kullanımı kent içi seyahat hızını üç katına çıkarmış, bu da bir saat içinde erişilebilir alanların genişliğini en az dokuz kat arttırmıştır. Kentlerde otomobilin ve metro sisteminin kullanılmaya başlanması ile kentsel alanların büyümesi hızlanmıştır (Aytaç 1997).



### 2.3.2. ANADOLU'DA MODERNLEŞME PROJESİ KAPSAMINDA ULAŞIM

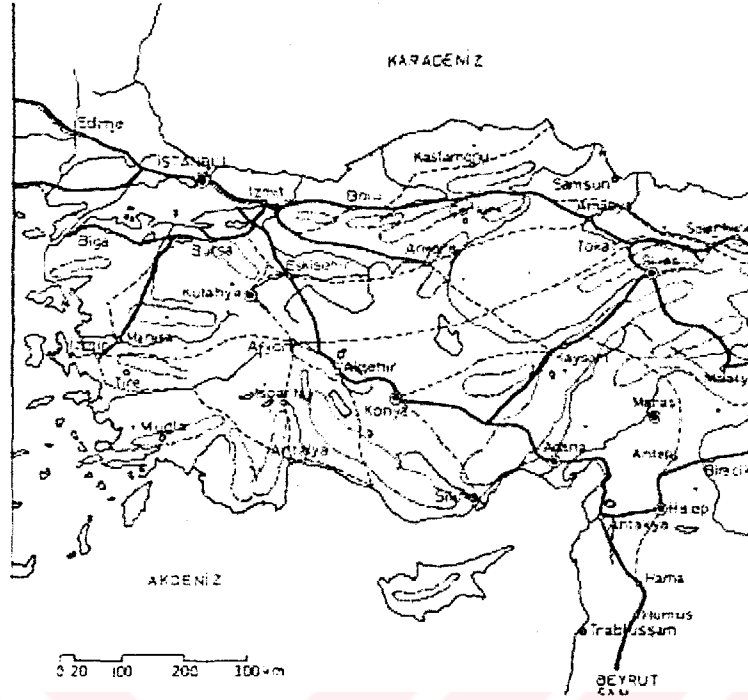
Anadolu'da modernleşme projesi kapsamında ulaşım iki dönemde incelenmiştir. İlk dönem, yaya ulaşımına göre düzenlenmiş geleneksel kent mekanının büyümesi ile kentlerin yeni ulaşım sistemlerine göre planlanmaya başladığı 19. yüzyılın ikinci yarısından 1923 yılına kadar olan Osmanlı İmparatorluğu Dönemi, ikinci dönem ise, Cumhuriyet'in ilanından dış politikaların etkisi ile demiryolu ulaşım sisteminin önemini kaybedip, karayolu ağırlıklı bir ulaşım altyapısının hazırlandığı 1950 yılına kadar olan Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'dir.

#### 2.3.2.1. 19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA ANADOLU'DA ULAŞIM

Anadolu'daki önemli ulaşım aksları üzerinde bulunan kentler, yolun güzergahının değişmesi ile birlikte önemlerini kaybetmiş ve gerilemiştir. Selçuklular, Beylikler ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselme dönemlerinde Anadolu'daki doğu-batı ticaret yollarının gelişmesi ile ticaret hayatı canlanmış, ana yollar üzerindeki kentler ulaşım kolaylığı nedeniyle daha büyük bir alanın artı ürününü toplar hale gelmiştir. Kentlerde nüfus artmış, yerleşme alanı sur dışında genişleyerek ticaret yolunun geçtiği düzlüğe doğru yayılmıştır. Manisa, Kütahya, Çorum, Tokat, Ankara gibi birçok Anadolu kenti bu süreçten geçmiştir (Aktüre 1978).

Osmanlı İmparatorluğu kentlerinde ulaşım ağı Roma ve Bizans dönemlerinden kalmıştır. 16. ve 17. yüzyıllarda bu yolların bakımı yapılmış, köprüler inşa edilmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısında Tanzimat Reformları'nın uygulanmaya başlaması ile birlikte bozulmuş olan yollar ve köprüler yeniden ele alınmıştır.

17. yüzyılda Anadolu'da bölgelerarası ticaret kervanlarla yapılmıştır. Kervan yolları üzerinde bulunan ticaret kentleri, üretiminde özelleştiği işlenmiş malları bu kervanlarla başka bölgelere göndermişlerdir. Deniz taşımacılığının önem kazanması ile birlikte malların limanlara ulaştırılması kervanlar aracılığı ile olmuş, limanlara ulaşan mallar da aynı şekilde iç kısımlara iletilmiş, böylece ticaret gelişmiştir (Cerasi 2001).



Şekil 2.16. Taeschner'e göre 17. yüzyılda Anadolu'da ulaşım ağı (Aktüre 1978)

————— : Ana kervan ve ordu yolları

- - - - - : İkinci derece kervan ve posta yolları

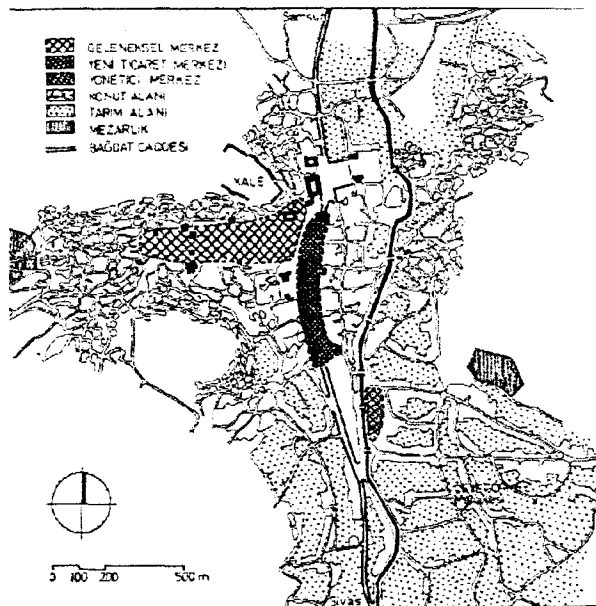
Osmanlı kentlerinde kent içi ulaşım ağı da belirli bir düzene bağlı olmadan gelişmiştir. Dar ve organik sokak dokusu ile yapı adasının iç kısımlarına yönelmiş çok sayıda çıkmaz sokak bulunmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısında yangın geçiren mahallelerin yeniden yapılanması sırasında yeni planlama yöntemleri önem kazanmıştır. Yaya ulaşımına göre düzenlenmiş sokak dokusu, 19. yüzyılın ikinci yarısında atlı arabaların geçeceği genişlikte tutulmuş, yolların genişletilmesi sırasında birçok bina da yıkılmıştır.

Osmanlı kentlerinde 19. yüzyılın ikinci yarısında dış etmenler nedeni ile demiryolu yapımına başlanmış, demiryolları kırsal alanlardan kentlere ve limanlara ürünün iletilmesini kolaylaştırmıştır. Böylece demiryollarının geçtiği kentlerde, üretim ve ticaret kapasitesi artmıştır.

Aşağıda 19. yüzyılın ikinci yarısında değişen mal akım ilişkilerinin ve üretim biçiminin Anadolu kentlerinin ulaşım yapısını belirlemedeki etkisi ve demiryollarının Anadolu kentlerinin gelişimindeki rolü örneklerle açıklanmıştır. Aynı bölge içinde yer alan Anadolu kentlerinin birbirleri ile ilişkilerinin ve bölge içindeki yerlerinin anlaşılması için Osmanlı İmparatorluğu'nda idari yapı hakkında kısa bir bilgi sunulmuştur.

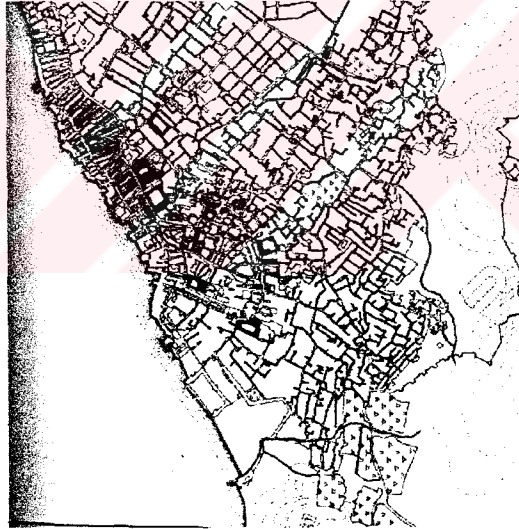
19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda idari yapıya, politik ve ekonomik örgütlenmeye, ulaşım, haberleşme, üretim ve artı ürün olanaklarına göre bölgeler ve bölge merkezleri belirlenmiştir. Bölge içinde bir zanaat kolunda uzmanlaşan kentsel yerleşmelerin tarımsal olmayan üretim örgütleri vardır. Tarımsal üretim ise, kentsel yerleşmelerin çevresindeki köylerde yapılmıştır. Hem tarımsal, hem de tarımsal olmayan üretim türünün kontrol fonksiyonları (dağıtım, koordinasyon, tahsis) bölge merkezi olan kentlerde yer almıştır. Fakat 19. yüzyılın ikinci yarısında, bölgelerarası ticaretin ve mal akım ilişkilerinin değişmesi ile bölge merkezi konumunda olan bazı Anadolu kentleri üstünlüklerini başka kentlere kaptırmıştır (Kıray 1972).

Kuzey Anadolu'da Yeşilirmak Vadisi'nde yer alan Tokat bakırcılıkta, Amasya ipekçilikte özelleşmiş kentlerdir. Samsun ise, bölgenin dış pazarlara açıldığı bir liman kentidir. 19. yüzyılın ikinci yarısında değişen ticaret ilişkileri nedeni ile Tokat'ta işlenmemiş bakır, Amasya'da da ipek Samsun Limanı'ndan bölge dışına aktarıldığından Samsun kentinde yoğun bir ticaret artışı olmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar bölge merkezi konumunda olan Tokat kenti önemini yitirmiştir. Avrupa ülkelerinin sanayi ürünleri de Samsun Limanı'ndan Anadolu'ya girmiştir. Bölgede toplanan tarımsal ürünlerin limana en kısa sürede ulaşmasını sağlamak üzere 1890 yılında Samsun'u iç taraflara bağlayacak bir demiryolunun yapılması kararı, değişen mal akım ilişkilerinin ve yönünün en iyi kanıtı olmuştur (Aktüre 1978). Ancak hat Cumhuriyet'in ilanından sonra yapılmıştır.



Şekil 2.17. 19. yüzyıl sonunda Tokat kentinde arazi kullanımı (Aktüre 1978)

Batı Anadolu'da Gediz ve Bakırçay nehirleri vadisinde Manisa (Saruhan) merkezi çevresinde belirlenmiş bir bölgede, Manisa ipekli dokumada, Uşak halıcılıkta, İzmir pamuklu dokumada, Ayvalık ve Edremit zeytinyağı ve sabun üretiminde özelleşmiştir. Bölgenin dış ticaret merkezi olan İzmir, 17. ve 18. yüzyıllarda sancak merkezi olan Manisa'ya (Saruhan'a) bağlıdır. Bu dönemde iç etmenlerle belirlenmiş ve içe dönük, örümcek ağı yapısında olan karayolu ulaşım sisteminin merkezi Manisa'dadır. 19. yüzyıla kadar Anadolu'dan gelen kervan ticaret yollarının son durağı olan İzmir, 19. yüzyılda başta tahıl ve bakliyat olmak üzere bölgede toplanan tarımsal ürünlerin Avrupa'ya ihraç edildiği, gittikçe artan yoğunlukta dış ticaret hacmine sahip bir liman olmuştur. Ticaretteki bu değişiklikler sebebi ile, eski bölgesel kademelenmeye göre denetim zorlaştığından 1811 yılında İzmir, daha yoğun ticaret ilişkileri kurduğu Aydın Sancağı'na bağlanmış, 1851 yılında ise vilayet merkezi ilan edilmiştir. Ulaşım sistemi de bu idari yapılanmalara bağlı olarak değişmiştir. Değişen bölgesel ilişkilerle birlikte İzmir'in nüfusu da artış göstermiştir (Kıray 1972, Aktüre 1978).



Şekil 2.18. 19. yüzyılın ilk yarısında İzmir kenti (Cerasi 2001)

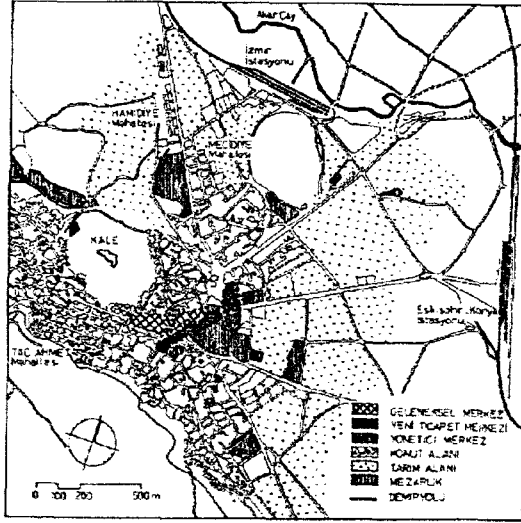
Anadolu'da ilk inşa edilen İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu hatları Batı Anadolu'nun tarım ürünlerini ve madenlerini İzmir Limanı'na ulaştırmıştır. Önceleri deve, katır ve kağrı arabaları ile taşınan ürünün iki katından fazlası demiryolları ile İzmir Limanı'na getirilmiş, buradan da buharlı gemilere yüklenmiştir. Üreticinin ürününü kırsal yerleşmelerden demiryolu istasyonuna getirmesi çok zor olduğundan, örgütlenmiş deve kervanları demiryolu ulaşım sistemini tamamlayan bir görev üstlenmiştir (Kıray 1972).

19. yüzyılın ortalarında İngiltere'nin hammadde gereksinimini sağlayan Amerikan pamuğunun üretimi ve ihracı iç savaş nedeni ile durunca İngilizler Batı Anadolu'da pamuk üretimini desteklemişlerdir. Deve kervanları ile yapılan taşımının masraflı olacağı, buna karşın İzmir-Aydın demiryolu ile taşımının pamuk üretimini arttıracığı görüşü hakim olmuştur. Taşımının demiryolu ile yapılması, pamuk üreticilerine sağlanan kolaylıklar ve ayrıcalıklar nedeni ile 1862 yılında pamuk ekilen alan bir yıl öncesine göre dört kat artmıştır. Pamuk üretiminin en çok yaygınlaştığı bölgeler ise demiryolunun geçtiği veya demiryoluna yakın olan yerler olmuştur. Pamuk üretimi, demiryolu güzergahında bulunan kentlerde çırçır fabrikaları (pamuğun temizlenip balyalanarak ihracat için hazırlandığı tesisler) ile hidrolik presleme tesislerinin kurulmasına yol açtığı için bu bölgelerde küçük ölçekte bir sanayi kolu gelişmeye başlamıştır. Elde edilen ürünün güvence altına alınması için kentlerde bankalar ve sigorta kurumları ortaya çıkmıştır. Amerika'da iç savaşın bitmesi ile birlikte pamuk üretimine yeniden başlanmış, dolayısıyla 1870 yılından sonra dış talep olmadığı için Batı Anadolu'da pamuk üretimi azalmıştır (Aktüre 1978).

20. yüzyılın ilk yarısında yeni gelişen karayolunun ana ve kılcal yollarla demiryolu ulaşım ağını tamamlamasıyla birlikte deve, katır ve kağrı arabaları ile taşımacılık tamamen ortadan kalkmıştır. Batı Anadolu'da sadece İzmir Limanı'na bağlı, dışa dönük İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve Manisa-Bandırma hatları Orta Anadolu demiryolu hattına bağlanarak içe dönük bir ulaşım sisteminin parçaları haline gelmiştir (Kıray 1972, Aktüre 1978).

Ana ulaşım ve ticaret yolları üzerinde yer almayan Anadolu kentlerinde zanaat ve ticaret fazla gelişmemiştir. Kentlerdeki ticaret faaliyetlerinin artışı ancak demiryolu hatlarının inşa edilmesi ile mümkün olmuştur. 19. yüzyılın sonunda Batı Anadolu'nun doğusunda yer alan Afyon'da, bir İngiliz şirketi tarafından inşa edilen İzmir-Kasaba (Turgutlu) Hattı'nın uzantısı ile, bir Alman şirketi tarafından inşa edilen Eskişehir-Konya Hattı iki şirket arasındaki anlaşmazlık nedeni ile üç yıl süresince birleşmemiştir. Pamuk ekimi yapılan kentteki ticari faaliyetler, iki demiryolu hattının birleşmesi ile artmıştır. Demiryolu bağlantısının tamamlanmasından önce ise bölgede yetişen tarımsal ürünler deve kervanları ile Dinar İstasyonu'na taşınarak İzmir-Aydın demiryolu hattı ve uzantısı üzerinden İzmir Limanı'na ulaştırılmıştır. Ticaretin gelişimi ile birlikte kentte bu dönemde nüfus hızla artmıştır (Aktüre 1978).





Şekil 2.19. 19. yüzyıl sonunda Afyon kentinde arazi kullanımı (Aktüre 1978)

1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın İngiliz dokuma ürünlerinin Anadolu'ya girişini ve Osmanlı hammaddelerinin Avrupa'ya ihracatını kolaylaştırması ile birlikte Anadolu kentlerindeki üretim şekli değişmiştir. 19. yüzyıl başlarına kadar işlenmiş mal ihraç eden kentler, Avrupa'ya 19. yüzyıl ortalarında yarı işlenmiş mal, yüzyıl sonlarında ise hammadde göndermiştir (Georgeon 1999).

19. yüzyıl başlarında Ankara kentinin ana gelir kaynağı sof üretimi olmuştur. Çevre köylerden toplanan tiftiğin işlenip büküldükten sonra dokunması ile elde edilen sof kumaşı dış ülkelere gönderilmiştir. 19. yüzyıl ortalarında değişen ekonomik yapı ve üretim şekli ile birlikte yarı işlenmiş mal olan sof ipliği, bu yüzyılın sonlarında ise hammadde olan ham tiftik ile sanayi ana malı olan tiftik keçisi ve kesimlik keçi ihraç edilmiştir (Aktüre 1978).

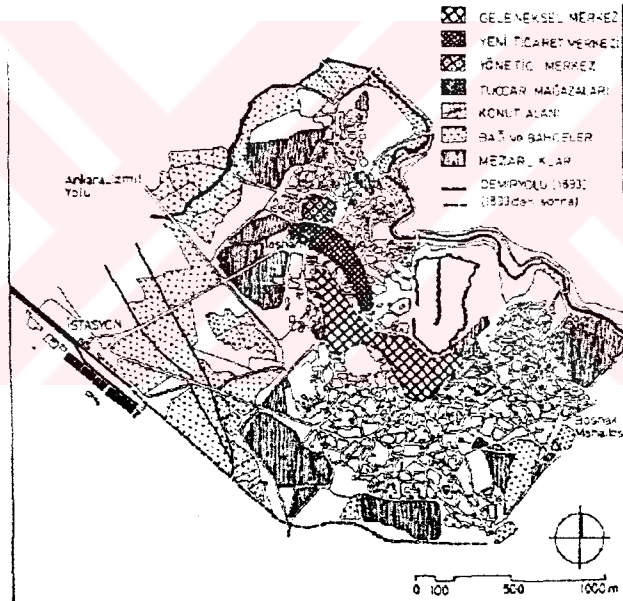
Ankara'da 1873-1874 yıllarında kış aylarının sert geçmesi nedeni ile kente ulaşım yollarının kapanması kıtlığa yol açmıştır. Ulaşımın iyileştirilmesi ve başkent İstanbul'la bağlantının rahat kurulması için Ankara-İstanbul arasında bir demiryolu hattının inşa edilmesinin gerekliliği kent halkı tarafından anlaşılmıştır. 19. yüzyılın sonlarında batıda İstanbul'a demiryolu hattı ile bağlanan kentin, doğu, kuzey ve güneyindeki yerel ulaşım ile kentin Akdeniz ve Karadeniz'e olan bağlantısı ise kervanlarla gerçekleştirilmiştir (Georgeon 1999).

Demiryolunun yapılması ile birlikte ulaşım kolaylığı sağlanınca Ankara ve çevresinde tarım üretimi gelişmiş, hayvancılığın gerilediği batıdaki ovaların sulanması ile birlikte buğday üretiminde artış olmuştur. Ankara'da tahıl dışında da daha fazla gıda maddesi satılmaya başlanmıştır. Demiryolu bağlantısı yapılıncaya yolculuğun kısılması



ile birlikte, uzun yolculuklara dayanamayan yumurta, tahıl, meyve ve yaş tarım ürünleri gibi gıda maddeleri ihraç edilmeye başlanmıştır. Ankara'nın ithal ettiği şeker, petrol ve sanayi ürünleri gibi maddeler de artmıştır. Demiryolunun gelişi ile birlikte Ankara'nın tarım ağırlıklı ekonomik yapısı güçlenmiştir. Osmanlı Bankası kentte bir şube açmış, kargoculukla uğraşan sigorta şirketleri bürolar kurmuş, dükkan ve mağaza sayısında artış olmuştur (Georgeon 1999).

Ankara'nın 17. yüzyılda ulaştığı sınırlarını 20. yüzyıla kadar korumasının nedeni üretim, dağıtım, ulaşım ve haberleşme teknolojilerinin gelişmemiş olmasıdır. Kentiçi ulaşımında atlı arabaların kullanımının yaygınlaşması demiryolu hattının yapımı ile aynı döneme rastlamıştır. Bu dönemde kent çevresinde inşa edilen bağ evleri sonradan sürekli konutlara dönüştürülmüştür. Atlı arabalara uygun olarak yapılan ilk düzgün yol istasyonu kente bağlayan cadde olmuştur.



Şekil 2.20. 19. yüzyıl sonunda Ankara kentinde arazi kullanımı (Aktüre 1978)

### 2.3.2.2. CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE ANADOLU'DA ULAŞIM

Anadolu'da ulaşımın Cumhuriyet Dönemi'ndeki gelişimi 1923-1950 yılları arasındaki sürede incelenmiş, çalışmanın kapsamı 1950 yılı ile sınırlı tutulduğundan bundan sonraki gelişmelere kısaca değinilmiştir. Yolcu ve yük taşımacılığı, 1923-1950 yılları arasında demiryoluna dayanırken, 1950 yılından sonra karayolu taşımacılığına önem verilmiştir.

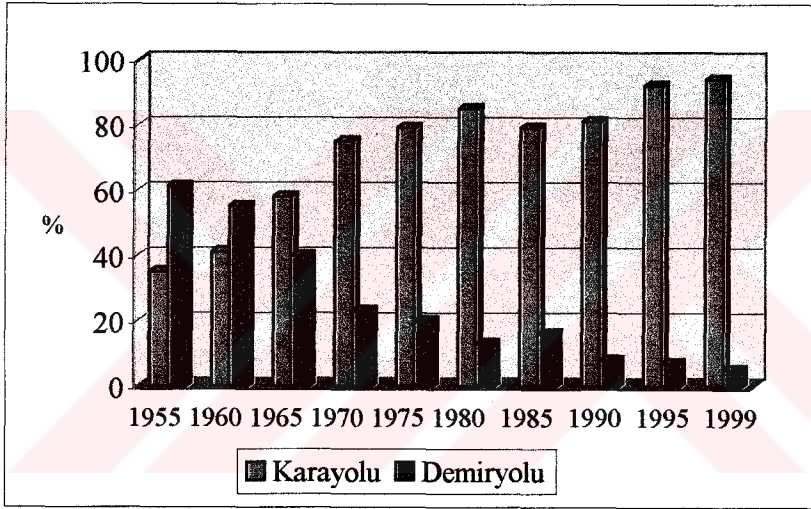
Cumhuriyet Dönemi'nde milli ekonominin güçlendirilmesi için demiryollarına önem verilmiştir. Bu dönemde Türkiye'de demiryolu uygarlığın simgesi olarak görülmüştür. Demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan en gelişmiş altyapıya sahip olan ulaşım sistemidir. Hatların yapımı işçi emeğine dayandığı için Kurtuluş Savaşı sonrasında işsizlik sorununun çözümüne katkıda bulunacağı düşünülmüştür.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne 18335 kilometrelik yol ağı ile bu yollar üzerinde bulunan 94 adet köprü aktarılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan karayolu altyapısının Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryollarını destekleyecek şekilde geliştirilmesi gerekmiştir. 1948-1952 yılları arasında ABD'nin sunduğu Marshall yardımı ile karayolu yapımı hızlı bir şekilde başlamıştır. Gereksinimi karşılamak üzere yapımına başlanan karayolları zamanla diğer ulaşım sistemlerinin önüne geçmiştir (Evren 1998).

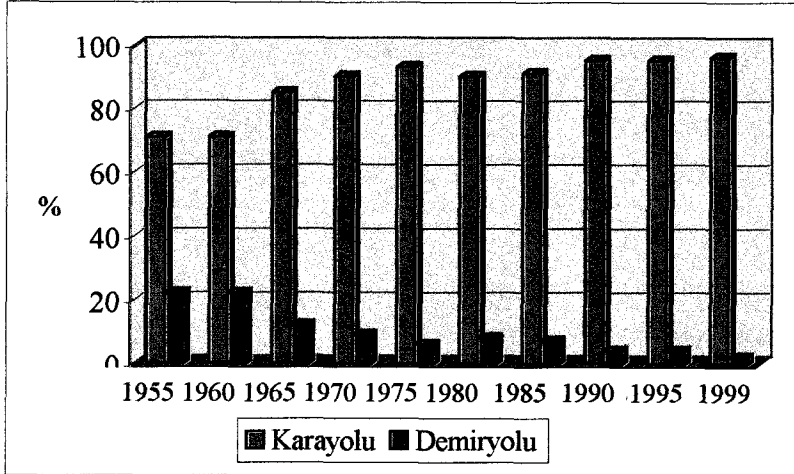
Burada Marshall yardımından kısaca bahsetmekte yarar vardır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ekonomik sıkıntıya düşen Avrupa ülkeleri 1947 yılında Amerika'dan yardım önerisi almıştır. Yardım planı, dönemin Amerikan Dışişleri Bakanı George C. Marshall tarafından hazırlandığı için Marshall Planı adını almıştır. Marshall Planının diğer adı Avrupa Kalkınma Planıdır. Amerika'nın yardım önerisinde bulunma amacı ekonomik alanda dünyadaki etkisini arttırmak olmuştur. Marshall yardımını almak için Türkiye de başvurmuş, yardım 1948-1952 yılları arasında gerçekleşmiştir. Bu dönemde otomotiv sanayisi gelişmekte olan Amerika dünyanın belirli petrol bölgelerini denetimi altına almıştır. Bu nedenle az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere karayollarının yapımını desteklemiştir. Dolayısıyla, Marshall yardımını alan Türkiye ulaşım politikasını Amerika'nın isteği doğrultusunda düzenleyerek karayolu taşımacılığına ağırlık vermiştir (Çorbacıoğlu 1996).

1930-1940 yılları arasında Sanayileşme Planı'nda demir, çelik, kömür, makine gibi temel sanayi maddelerinin üretimine önem verilmiş, bu tür sanayi maddelerini en ucuz biçimde taşıyan ulaşım sistemi demiryolları olmuştur. Daha sonraki yıllarda ise, tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme sürecinin ekonomik yapıya egemen olması nedeni ile bu tür malları kapıdan kapıya en hızlı ve elverişli koşullarda taşıyabilen karayolu taşımacılığı gelişmiştir.

Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı 1955 yılında % 61 iken 1999 yılında % 5'e, yolcu taşımacılığındaki payı ise % 22'den % 2'ye düşmüştür. Buna karşılık karayollarının yük taşımacılığındaki payı 1955 yılında % 35 iken 1999 yılında %94'e, yolcu taşımacılığındaki payı ise 1955 yılında % 71 iken 1999 yılında %96'ya çıkmıştır (9. Ulaştırma Şurası 1998).



Şekil 2.21. Anadolu'da 1955-1999 yılları arasında karayolu ve demiryolunun yük taşımacılığındaki payları (Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2001)



Şekil 2.22. Anadolu'da 1955-1996 yılları arasında karayolu ve demiryolunun yolcu taşımacılığındaki payları (Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2001)

Cumhuriyet'in ilan edildiği yıllarda denizyolu taşımacılığına da önem verilmiştir. Bu dönemde Türkiye'de 35.000 tonluk deniz ticaret filosu bulunmaktadır. Bu sayı 1939 yılında 260.170 tona, 1945 yılında ise 318.907 tona ulaşmıştır. 1923 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olmuştur. Bu idare 1 Temmuz 1933 yılında Akay, Denizyolları, Fabrika ve Havuzlar olmak üzere üç müdürlüğe ayrılmıştır. 1 Ocak 1938 tarihinde Denizbank, 1 Temmuz 1939 tarihinde ise Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü kurulmuştur. Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü yerine 10 Ağustos 1951 tarihinde Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı oluşturulmuştur. 1930'lu yıllarda ise İstanbul, İzmir ve Haydarpaşa Limanları yabancı şirketlerden Türk Liman İnhisarları'na veya Demiryolları İdaresi'ne geçmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında liman yapımında büyük gelişme olmuştur. 1948 yılından itibaren Ereğli, Trabzon, Alsancak, Samsun, Mersin, İskenderun, Giresun, Haydarpaşa ve Salıpazarı – Tophane limanlarının yapımına başlanmıştır (Türel 1998).

1950 yılından sonra karayolu taşımacılığı diğer ulaşım sistemlerinin önüne geçmiştir. Bu dönemde 7000 kilometre uzunluğunda sahili bulunan Türkiye'de denizyolu taşımacılığına gereken önem verilmemiştir. Ayrıca, havayolunun taşımacılıktaki payı da çok küçüktür.

### 2.3.3. BURSA'DA MODERNLEŞME PROJESİ KAPSAMINDA ULAŞIM

Bursa uzun yıllar boyunca önemli ticaret yolları üzerinde yer almış, önemli ticaret limanlarına yakınlığı sebebi ile dış ticarete açılmıştır. Yoğun ticaret aktivitesi Bursa'da nüfus artışlarına yol açmıştır. Bu çalışmada, Bursa'daki ulaşım sistemi de iki dönemde incelenmiştir. İlki 19. yüzyılın ikinci yarısından Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanına kadar olan Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'dir. Bu dönemde ulaşım sistemi, Bursa ve civarında üretilen ürünlerin ihraç edilmesini, Bursa'nın ihtiyaç duyduğu tarım ürünleri ve sanayi hammaddelerinin ithalini kolaylaştıracak şekilde düzenlenmiştir. İkinci dönem ise, Cumhuriyet'in ilanından 1950 yılına kadar olan süreyi kapsamaktadır.

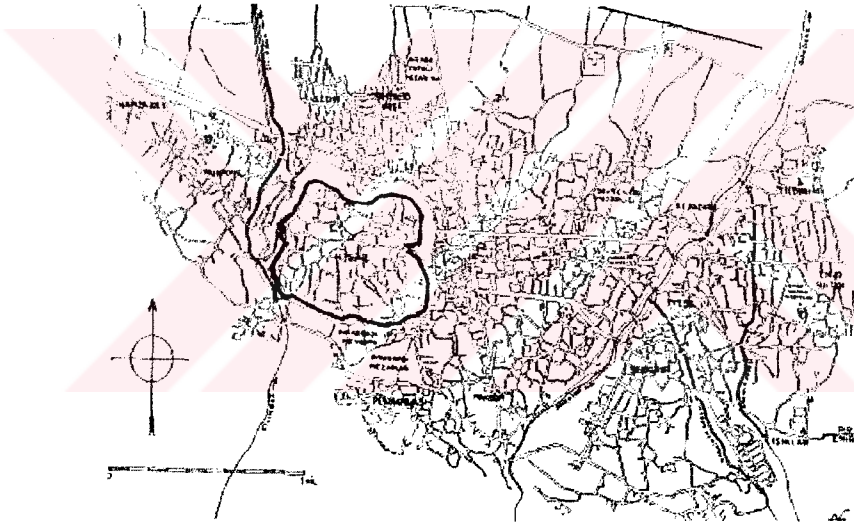
#### 2.3.3.1. 19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA BURSA'DA ULAŞIM

1450-1600 yılları arasında dünyanın sayılı ticaret merkezlerinden biri olan Bursa'nın gelişmesinde ticaret yolları büyük rol oynamıştır. Bursa, o yıllarda hem İpek Yolu, hem de Baharat Yolu üzerinde bulunmaktadır. Tebriz'den gelen ipek Bursa üzerinden İstanbul'a, oradan da İtalya'ya; Hindistan'dan gelen baharat ise yine Bursa üzerinden Kuzey Avrupa'ya aktarılmıştır. 1600-1900 yılları arası Bursa ticaret hayatı açısından durağan bir dönem yaşamıştır. Akdeniz ülkelerinde ekonomik kriz dolayısı ile ipeğe olan talep azalınca Bursa önemini yitirmeye başlamıştır (Faroqhi 2000).

19. yüzyılda Sanayi Devrimi Avrupa ülkelerinin ekonomik yapısını değiştirmiş, Avrupa ülkeleri ile Anadolu kentleri arasında ticaret etkinliklerinde artış gözlenmiştir. Bu gelişmelerden etkilenen Bursa'da ulaşım sistemi 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bölgede yaratılan ekonomik değerlerin yurtdışına ulaştırılmasını, tarım ve sanayinin ihtiyaç duyduğu hammaddenin bölgeye naklini sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Bu amaçla 18 Haziran 1892 tarihinde işletmeye açılan Bursa-Mudanya demiryolunun, filatür fabrikalarının bulunduğu Bursa ile liman kenti olan Mudanya arasında doğrusal bir hat üzerinde yer almasının nedeni, Bursa'da üretilen ipliğin Mudanya Limanı'na taşınarak oradan Lyon'un limanı olan Marsilya'ya gönderilmesidir. 19. yüzyılın başında Mudanya ile İstanbul arasında tarifeli gemi seferleri mevcut değilken, Mudanya ile Marsilya arasında seferler devam etmektedir. Bursa'nın Osmanlı Devleti'nin ulusal pazarı ile bütünleşmesini isteyen Bursa Ticaret Odası yönetim kurulu,

1898 yılında Bursa-Mudanya hattının Bozüyük civarında İstanbul-Bağdat hattına bağlanmasını imtiyaz sahibi Belçika şirketine teklif etmiştir. Fakat şirket bu teklifi kabul etmemiştir (Aktar 1996).

1863-1864 ve 1879-1882 yılları arasında Bursa'da görev yapan Ahmet Vefik Paşa şehiriçi ve şehirlerarası ulaşımına büyük önem vermiştir. Bursa-Kütahya-Eskişehir-Yenişehir yollarını bağlamış, bölgesel ilişkiler için yeni yollar açmıştır. Gemlik Yolu, Mudanya Yolu ve Ulucami'nin güneyinden geçen cadde bu dönemde genişletilmiş, çıkmaz sokaklar kaldırılmış, Çekirge'ye giden bir yol açılmıştır (Saint-Laurent 1999). Ahmet Vefik Paşa'dan sonraki valiler döneminde, 1893-1906 yılları arasında Uludağ ve Mudanya yolları genişletilmiş, Karacabey Yolu, Maksem Caddesi, Fevzi Çakmak-Santral Garaj bağlantısı, Cumhuriyet Caddesi ve Çakırhamam-Stadyum bağlantısı açılmıştır (Batkan 1996).



Şekil 2.23. 20. yüzyıl başında Bursa kentinde açılan yeni yollar (Oral 1999)

19. yüzyılın ikinci yarısında Bursa İli civarındaki yollar aşağıda belirtilmiştir.

Çizelge 2.3. 19. yüzyılın ikinci yarısında Bursa'yı çevre illere bağlayan yollar ve uzunlukları

Yol Adları	Uzunluklar (km.)
Gemlik-Bursa Yolu	34.5 km.
Mudanya-Bursa Yolu	34 km.
Mudanya-Trilye Yolu	12 km.
Bursa-Karacabey Yolu	62 km.
Bursa-Orhaneli Yolu	54 km.
Bursa-Bilecik Yolu	230 km.
Gemlik-Yalova Yolu	10 km.
Bursa-Kütahya Yolu	220 km.

KAYNAK: AKKILIÇ, Y. 1986. Bursa Tarihi I. Bursa Hakimiyet Yayınları No:1 Bursa. s. 92.



1908 tarihli Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi'ne göre Hüdavendigâr Vilayeti sınırları içinde bulunan 2350,230 kilometrelik karayolunun Bursa sancak merkezi sınırlarında 19,040 kilometrelik, Bursa sancağı ve ona bağlı ilçeler arasında ise 1052,970 kilometrelik kısmı bulunmaktadır. Buna göre Bursa sancağı ve ilçelerine bağlı yollar Hüdavendigâr Vilayeti sınırları içindeki yolların %45'ini oluşturmuştur (Ek 34).

19. yüzyılda Hüdavendigâr Vilayeti'nin üç önemli iskelesi bulunmaktadır. Tersaneleri ile ünlü olan Gemlik'in poyraza kapalı bulunan limanı gemiler için iyi bir sığınma yeri olmuştur. Daha kuzeyde bulunan Yalova İskelesi'ne karayolu ulaşımı zor olduğu için taşımacılıkta pek kullanılmamıştır. En çok kullanılan iskele ise Mudanya İskelesi olmuştur. Poyrazlı havalarda Bozburun'u geçemeyen küçük gemilerin, körfez girişinde bir gece kaldıktan sonra ertesi gün Mudanya'ya vardıkları bilinmektedir (<http://www.discoverturkey.com>).

20. yüzyıl başlarında İstanbul Mudanya arasında Fevaid-i Osmaniye Şirketi'nin vapurlarının düzenli olarak sefer yaptığı, 1908 tarihli Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi'nde (il yillığı) belirtilmiştir. Haftada iki gün Mudanya seferini yapan şirket vapurunun İstanbul'dan hareket ettikten dört-beş saat sonra Mudanya'ya vardığı, aynı günün akşamı Gemlik İskelesi'ne geldiği ifade edilmektedir. Gemlik İskelesi'nde iki gece kalan vapur, iki saat içinde tekrar Mudanya İskelesi'ne dönerek yolcularını aldıktan sonra İstanbul'a hareket etmekteydi. Aynı salnamede, İstanbul'dan Hüdavendigâr Vilayeti sınırları içinde bulunan İzmit, Darıca, Karamürsel, Değirmendere, Yalova ve Bandırma'ya da düzenli vapur seferleri olduğu belirtilmiştir. Haftada dört gün İstanbul'dan hareket eden İzmit vapuru, Darıca, Karamürsel ve Değirmendere'ye uğrayarak akşam üzeri İzmit'e varmakta, ertesi gün yine aynı iskelelere uğrayarak İstanbul'a ulaşmaktaydı. Haftada bir gün Yalova'ya sefer yapan vapur, aynı gün İzmit üzerinden geri dönmekte, haftada bir gün Bandırma'ya giden vapur ise, ertesi gün İstanbul'a hareket etmekteydi (Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908).

### 2.3.3.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE BURSA'DA ULAŞIM

Cumhuriyet'in ilanından günümüze kadar Bursa'da birçok planlama çalışması yapılmıştır. 1924 Lörcher planında alınan kararlar doğrultusunda Atatürk Caddesi'nin Hisar girişi açılmıştır. 1940 Prost planına göre Darmstad Caddesi Muradiye Külliyesi aksında, Gazcılar Caddesi Emirsultan aksında, Fevzi Çakmak Caddesi Ulucami aksında, Atatürk Caddesi Yeşil Türbe aksında yer almıştır. 1960 Piccinato planına göre kentin Ankara-Bursa-Mudanya yolu üzerinde doğrusal bir biçimde gelişmesi önerilmiştir. Kentin kuzeyindeki karayolu geçişi bu plan kararları doğrultusunda gerçekleşmiştir. 1976 yılında İmar İskan Bakanlığı'nın hazırladığı plana göre Ankara-İzmir karayolu daha kuzeye alınmıştır (Batkan 1996).

Cumhuriyet döneminde oluşturulan bayındırlık programı ile yol yapımına önem verilmiş, betonarme köprüler yapılmıştır. 29 Ekim 1936 tarihli Bursa Sesleri gazetesinde, Cumhuriyet'in ilanından sonraki 13 yıllık dönem içinde Bursa ili sınırları içinde yapılan bayındırlık işleri anlatılmıştır. Buna göre, Mustafakemalpaşa Yolu'nun tesviyesi bitmiş, köprülerin yapımına başlanmıştır. Harmancık-Tavşanlı Yolu'nun yapımına başlanacağı da belirtilmiştir. Dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya Bursa-Mudanya demiryolu hattının İç Anadolu geniş hattına bağlanacağı duyurmuştur.

Çizelge 2.4. Cumhuriyet'in ilanından önce ve Cumhuriyet'in ilanının 13. yılında Bursa'da gerçekleştirilmiş olan bayındırlık işlerinin karşılaştırılması

Yapılan Bayındırlık İşleri	1923 yılından önce	1936 yılında
Yol Uzunluğu (km.)	580 km.	840 km.
Toplam Köprü Sayısı	200 adet	340 adet
Betonarme Köprü Sayısı	-	3 büyük, 45küçük

KAYNAK: Bursa Sesleri. 29 Ekim 1936. Yıl:2, No:31-32, Bursa.



Şekil 2.24. 29 Ekim 1936 tarihli Bursa Sesleri gazetesinde yayınlanan "Cumhuriyet Devrinde Bayındırlık İşleri" başlıklı haber

Ulaşım sistemleri arasında en ekonomik ve en konforlu seçenek demiryolu olmasına rağmen Bursa'da demiryoluna karayolu kadar önem verilmemiştir. Bursa-Mudanya demiryolu 30 Mayıs 1931 tarihli yasa gereğince satın alınarak uluslaştırılmıştır. 1 Haziran 1931'den itibaren de T.C.D.D. tarafından işletilmeye başlanmıştır. Doğrudan İstanbul ve İzmir'e bağlanan demiryolu hatları Bursa'nın ticaret yolu kavşağı olma özelliğini yitirmesine sebep olmuştur. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren karayolu ulaşımının öncelik kazanması ile Bursa-Mudanya demiryolu hattı ana ulaşım ağına bağlanamamıştır. 10 Temmuz 1953 tarihli yasa gereğince işletmeden kaldırılmıştır.

Bursa, Eskişehir ve Bozüyük'te gelişen sanayinin dış pazarlara açılması Mudanya ve Gemlik limanları aracılığı ile olmaktadır. Demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına göre daha ekonomik olduğu gözönüne alınırsa, Bursa'nın hem Anadolu'nun iç kesimleri ile, hem de limanlarla bağlantısını sağlamak amacıyla Bursa'da demiryolu hattının yapılmasının gerekliliği anlaşılacaktır. Bursa'da bir demiryolu hattı yapımı düşüncesi sürekli olarak gündemde kalmış, 1976 yılı Bursa planına veri olarak alınarak güzergahı belirlenmiştir. Yapılması öngörülen demiryolu hattının doğuda Bozüyük, batıda ise Bandırma hattına bağlanması planlanmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1997).

Bursa'nın denizyolu ulaşımı ise günümüzde Mudanya, Gemlik limanları ve Yalova İskelesi aracılığı ile sağlanmaktadır. Bursa'nın İstanbul'a denizyolu ile bağlantısı Mudanya ve Yalova'dan gerçekleşmektedir. Mudanya Limanı'na ulaşım 1881 yılında açılan Bursa-Mudanya Yolu ile sağlanmaktadır. Önceleri toprak, sonra stabilize olan yolun asfaltlanması Cumhuriyet Dönemi'nde gerçekleştirilmiştir. Günümüzde yük taşımacılığı Mudanya ve Gemlik limanları üzerinden, yolcu taşımacılığı ise Mudanya Limanı ve Yalova İskelesi üzerinden gerçekleşmektedir.

Bursa'nın sahip olduğu sanayi ve turizm potansiyeline rağmen havayolu ulaşım bağlantısına önem verilmemiştir. Osmangazi İlçesi'nde küçük uçaklara hizmet veren bir adet sivil havaalanı ve tek pisti olan askeri havaalanı bulunmaktadır. Yenişehir İlçesi'nde bulunan sivil havaalanı ise kargo taşımacılığında kullanılmaktadır.

## 2.4. DEMİRYOLLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Yaya ve atlı araçların ulaşımına göre düzenlenmiş olan sanayi öncesi kentlerinin içe dönük yapısı, Sanayi Devrimi sonrasında ulaşım ve haberleşme teknolojisindeki gelişmelerle değişim göstermiştir. Kentler daha geniş bir alana yayılmış, kentlerarası ve ülkelerarası ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkiler gelişmiştir.

Ulaşım teknolojisindeki en hızlı gelişme demiryollarında görülmüştür. Dünyada demiryolu yapım süreci teknolojik açıdan en gelişmiş ülke olan İngiltere'de başlamıştır. İngiltere'den kısa bir süre sonra diğer Avrupa ülkelerinde ve Amerika'da demiryolu hatları döşenmiştir. İngiltere, diğer ülkelerin tarım ve maden zenginliklerinden faydalanmak amacıyla az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere de demiryolu yapımını başlatmıştır. Bu ülkelere birisi de Osmanlı İmparatorluğu olmuştur. Bu bölümde dünyada ve Anadolu'da 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan dönemde demiryolu hatlarının yapım süreci anlatılmıştır.



Şekil 2.25. 20. yüzyılın başında dünyada ulaşım sistemleri (Anonim 2002)

### 2.4.1. DÜNYADA DEMİRYOLU YAPIM SÜRECİ

1760 yılında ilk olarak İngiltere’de başlayan Sanayi Devrimi ile birlikte teknolojik, sosyo-ekonomik ve kültürel alanlarda değişiklikler ortaya çıkmıştır. Kömürün enerji kaynağı olarak kullanılması söz konusu olunca, ocaklardan çıkarılıp tüketim alanlarına ulaştırılması gerekmiştir. Ulaşım bedeli üretim maliyetinin çok üstünde olduğundan tüketici için ekonomik açıdan sıkıntı yaratmıştır. Bu soruna çözüm getiren İngiliz bir mühendis olmuştur. George Stephenson adındaki bu mühendis Darlington maden ocağını Stockton limanına bağlayan bir demiryolu hattı inşa etmiştir. Stockton-Darlington arasındaki demiryolu hattı ilk kez 27 Eylül 1825’te işletilmiştir (Aydın 2001, Özyüksel 2000).

George Stephenson 1829 yılında uzak mesafelere yük taşıyabilen ilk lokomotifini geliştirmiş, bu lokomotifle Manchester ile Liverpool arasındaki bir demiryolu hattı üzerinde 13 tonluk bir yükün saatte 22 kilometre hızla taşınmasını sağlamıştır. Stephenson’un geliştirdiği bu lokomotifin yük almadığı takdirde 45 kilometre hız yapabildiği tespit edilmiştir. 1832 yılında Fransa’da, 1835 yılında Belçika ve Almanya’da, 1838 yılında Avusturya’da, 1839 yılında İtalya’da, 1848 yılında da Rusya’da demiryollarının işletilmesine başlanmıştır (Onur 1953).

Demiryolları sanayileşmeye yeni bir hız kazandırmıştır. Sanayinin gereksinimleri de yeni hatların yapılmasını beraberinde getirmiştir. Demiryollarının ilk yirmi yılında, İngiltere’deki demir ve kömür üretiminin üç kat fazlalaşmasının nedeni rayların yapımında mil başına 300 ton demirin gerekli olması ve buharlı trenlerin yakıt olarak kömür kullanmasıdır. Çelik hattın demirden çok daha dayanıklı olduğunun anlaşılması ise, modern çelik sanayinin kurulmasına yol açmıştır. Ucuz ve kaliteli çelik üretimi de gemi, inşaat ve ağır kimya sanayi gibi yeni sanayi kollarının gelişmesine neden olmuştur.

Demiryollarının yapımı ile birlikte yeni iş olanakları yaratılmıştır. 1847 yılında dünyada 50.000 işçi mevcut hatlarda çalışmış, 250.000 işçi ise yeni hatlar inşa etmiştir. Birçok kişi de demiryolları için demir, ray, inşaat malzemesi, lokomotif ve kömür üretmiştir. 1907 yılında ise demiryollarında çalışanların sayısı 600.000’in üzerindedir (Özyüksel 2000).



Çizelge 2.5. La Grande Encyclopedie'ye göre 19. yüzyılın ikinci yarısında dünyada demiryolu hatlarının uzunlukları

<b>DÜNYADA DEMİRYOLU HATLARI</b>						
Devletler	Yıllara Göre Uzunluklar (Kilometre)				10.000 km <sup>2</sup> 'ye Düşen Uzunluk	10.000 Kişiye Düşen Uzunluk
	1845	1850	1870	1890		
İngiltere, İrlanda	4.082	10.592	24.864	32.673	1.020	8,3
Felemenk	153	176	1.248	3.060	826	5,9
Belçika, Lüksemburg	577	830	2.880	5.263	1.517	7,3
Fransa	870	3.019	15.632	36.896	684	9,7
Almanya (Prusya dahil)	2.143	5.824	18.768	74.000	700	9,0
İsviçre	4	23	1.424	3.070	691	9,7
Avusturya, Macaristan	1.058	1.536	9.420	27.113	350	6,7
Portekiz	-	-	704	2.060	191	5,5
İspanya	-	128	5.120	9.878	223	4,3
İtalya	128	432	6.128	12.907	447	4,2
Yunanistan	-	-	-	767	111	3,3
Sırbistan	-	-	-	538	108	2,4
Romanya	-	-	240	2.494	198	4,9
Osmanlı İmparatorluğu	-	-	624	1.719	-	-
Rusya, Finlandiya	144	496	11.360	30.957	52	4,0
İsveç	-	-	1.744	8.041	107	16,5
Norveç	-	-	272	1.562	48	8,6
Danimarka	-	32	499	2.010	85	8,6
<b>Toplam</b>	<b>9.159</b>	<b>23.088</b>	<b>100.927</b>	<b>222.926</b>	<b>247</b>	<b>6,8</b>

KAYNAK: ONUR, A. 1953. Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 - 1953). K. K. K. İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul. s. 5-11.



Çizelge 2.6. Gunther'e göre 1840-1936 yılları arası dünyada demiryolu hatlarının uzunluklarının kıtalara göre dağılımı

Yıllar	Kıtalara Göre Demiryolu Hatlarının Dağılımı (Kilometre)					Toplam
	Amerika	Avrupa	Asya	Afrika	Avusturalya	
1840	5.000	3.000	-	-	-	8.000
1850	15.000	24.000	-	-	-	39.000
1860	54.000	51.000	1.500	500	1.000	108.000
1870	93.000	105.000	8.000	2.000	2.000	210.000
1880	175.000	169.000	16.000	5.000	8.000	373.000
1890	330.000	224.000	34.000	10.000	18.000	616.000
1900	402.000	284.000	60.000	20.000	24.000	790.000
1910	526.000	334.000	102.000	37.000	31.000	1.030.000
1920	600.000	390.000	120.000	52.000	38.000	1.200.000
1930	618.000	412.000	133.000	68.000	49.000	1.280.000
1936	626.000	415.000	166.000	74.000	49.000	1.330.000

KAYNAK: ONUR, A. 1953. Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953). K. K. K. İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul. s. 5-11.

Yukarıdaki tablo incelendiğinde dünyada demiryolu yapımında en büyük artışın 1880-1890 yılları arasında (243.000 kilometre) ve 1900-1910 yılları arasında (240.000 kilometre) olduğu görülür. Amerika Kıtası'nda ise demiryolu yapımında en büyük artış 1880-1890 yılları arasında (155.000 kilometre) olmuştur.

1860 yılında demiryolu yapımına Amerika ve Avrupa'nın dışındaki diğer kıtalarda da başlanmıştır. Bu yıllarda dünyadaki demiryolu hatlarının %50'si Amerika Kıtası'nda, %47'i Avrupa Kıtası'nda, %1,5'i Asya Kıtası'nda, %0,5'i Afrika Kıtası'nda, %1'i de Avusturalya Kıtası'nda bulunmaktadır.

1920'li yıllara kadar dünyada demiryolu hatlarının yapımında artışlar görülmüş, daha sonra inşaat faaliyetleri azalmıştır. 1936 yılında dünyadaki demiryolu hatlarının %47'si Amerika Kıtası'nda, %31'i Avrupa Kıtası'nda, %12,5'i Asya Kıtası'nda, %5,5'i Afrika Kıtası'nda, %4'ü de Avusturalya Kıtası'nda bulunmaktadır.

## 2.4.2. ANADOLU'DA MODERNLEŞME PROJESİ KAPSAMINDA DEMİRYOLU YAPIM SÜRECİ

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapım süreci 1856 yılında İngiliz sermaye sahiplerinin ulaşımına açtığı İskenderiye-Kahire hattı ile başlamıştır. Anadolu topraklarında ilk demiryolu hatlarının yapımı ise yine İngiliz sermaye sahipleri tarafından gerçekleştirilmiştir. 1857 yılında yapımına başlanan İzmir-Aydın hattı on yıl içinde, 1864 yılında yapımına başlanan İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı üç yıl içinde tamamlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti döneminin ilk yıllarında, Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan, birbirleriyle bağlantısı olmayan hatlar birleştirilmiş ve yeni demiryolu hatlarının yapımına önem verilmiştir. 1940'lı yıllardan sonra ise demiryolu yapımı durma noktasına gelmiştir.

### 2.4.2.1. 19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA ANADOLU'DA YAPILAN DEMİRYOLU HATLARI

Demiryolu yatırımları gelişmiş ülkeler için ekonomik ve politik yayılma araçlarının başında gelmiştir. Ayrıca bu yatırımlardan çok kar elde edilmiş, bu ülkeler demiryolu hattının geçtiği bölgelerde nüfuz sahibi olabilmıştır. İngiliz, Fransız, Alman, Rus ve Belçikalı sermaye sahipleri yabancı ülkelerde demiryolu yatırımlarına girişmişlerdir. Dolayısıyla, ekonomik gelişme düzeyleri demiryolu yapımını gerektirmeyen ülkeler de topraklarını yabancı sermaye sahiplerine açmak zorunda kalmıştır. Örneğin, demiryolları Hindistan pazarını İngiliz sermayesine açmıştır, fakat bu ülkenin kendi gereksinimleri doğrultusunda üretim yapması engellenmiştir. (Özyüksel 2000).

Hindistan örneğinde olduğu gibi, 19. yüzyılın sonlarına doğru, Osmanlı İmparatorluğu topraklarında demiryolu yapımı gelişmiş ülkeler için nüfuz elde etmenin en etkili yolu haline gelmiştir. İlk demiryolunun ulaşımına açıldığı tarihlerde İngiltere'de Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerinde yapılması düşünülen demiryolu projeleri üretilmiştir. Bunda amaç, Hindistan'a kadar ulaşan deniz yolunun kısaltılması, Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki zengin hammadde kaynaklarını limanlara bağlayarak tarımsal ürünleri İngiltere'ye ulaştırmak ve İngiltere'nin sanayi ürünlerini Anadolu'nun

iç bölgelerine iletecek verimli bir ulaşım sisteminin kurulması olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu sınırlarındaki ilk demiryolu hattı olan İskenderiye-Kahire hattı 1856 yılında ulaşıma açılmıştır (Özyüksel 2000, Aydın 2001).

Osmanlı İmparatorluğu, 1856 yılında Islahat Fermanı ile yabancı sermaye yatırımlarına izin vermiştir. Devlet yöneticileri, verilen kararların uzun dönemli ekonomik sonuçlarından çok, Avrupa devletlerinin kısa vadede sağladıkları siyasal ve mali desteği düşünmüşlerdir. Ekonominin dışa açılması ve Osmanlı maliyesinin Avrupa sermayesinin denetimi altına girmesi sürecindeki en önemli dönüm noktaları, 1838 yılında imzalanan dış ticaret antlaşması, 1854 yılında başlatılan dış borçlanma süreci ve 1850'li yıllardan itibaren dış ticareti geliştirmeye yönelik demiryolları yapımı konusunda yabancı sermayeye verilen imtiyazlardır (Pamuk 1999).

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımı ile ulaşılmak istenen başlıca hedefler verimli toprakların üretime açılması, elde edilen ürünün kısa sürede ve ucuz nakliye maliyetleri ile tüketim merkezlerine ulaştırılması, ülkede giderek artmakta olan iç ve dış karışıklıkların demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkiyatı ile önlenmesi olmuştur. Avrupa ile siyasi bütünleşmenin gereğine inanan Tanzimat aydınları, ekonomi ve tarım merkezlerini birbirine ve dış limanlara bağlayacak demiryollarının inşa edilmesinin önemini vurgulamışlardır (Özyüksel 2000, Aydın 2001).

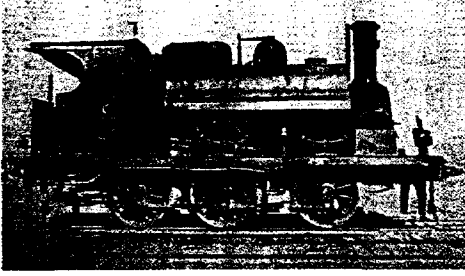
Demiryollarının mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olacağı, ulaşım sorunun çözüldüğü bölgelerde üretimle birlikte aşar ve gümrük vergilerinin artacağı da umulmuştur. 1889-1891 yılları arasında tarımsal üretim Osmanlı İmparatorluğu bütününde %63 artmışken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış %114'ü bulmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu yapımını gerçekleştirecek sermayesinin olmaması ve bu konuda deneyimli teknik kadronun bulunmaması nedeniyle Haydarpaşa-İzmit ve Hicaz demiryolu hatları dışında Osmanlı demiryollarının tamamı yabancı şirketler tarafından yapılmıştır (Özyüksel 2000).

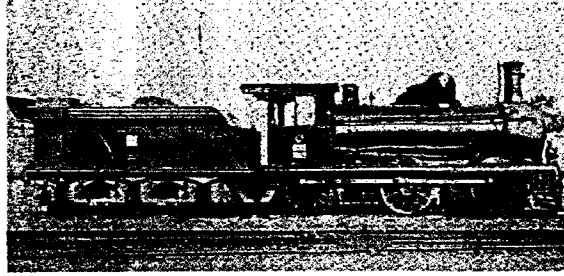
Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarını yapma ve işletme olanağını kazanan yabancı ülkeler imparatorluk üzerindeki siyasal ve ekonomik etkilerini güçlendirmişlerdir. İngiltere, Batı Anadolu'nun verimli tarım alanlarının ürünlerinden faydalanmak üzere İzmir-Aydın demiryolu hattının yapımına başlamıştır. Almanya ise, Güney Anadolu'dan hammadde elde etmek ve Osmanlı İmparatorluğu üzerinden daha

doğudaki pazarlara ulaşmak için Anadolu ve Bağdat hatlarının yapımını tercih etmiştir (Evren 1996). Anadolu'daki demiryolu hatlarında ilk olarak İngiliz yapımı lokomotifler kullanılmıştır.

1887'de hizmete girmiş olan lokomotif



1891'de hizmete girmiş olan lokomotif



Şekil 2.26. Anadolu'da kullanılan İngiliz yapımı lokomotifler (Kahya 1988).

İngilizler, Almanlar, Fransızlar ve Osmanlı Devleti tarafından Anadolu'da inşa edilen demiryolu hatları aşağıda detaylı bir biçimde ele alınmıştır.

### İngiliz Hatları

1820'li yıllarda İngiltere Sanayi Devrimi'ni tamamlamış ve Napolyon Savaşları sonucunda Fransızları yenerek dünya pazarlarındaki rakipsizliğini kanıtlamıştır. Aynı yıllarda Sanayi Devrimi'ni yaşamakta olan diğer Avrupa ülkeleri İngiliz mamüllerinin kendi pazarlarına girmesini engelleyince İngiliz ticaret ve sanayi sermayesi Avrupa dışındaki ülkelere yönelmiştir. 1820-1840 yılları arasında İngiltere, Latin Amerika'dan Çin'e kadar pek çok ülkeyle serbest ticaret anlaşması imzalamıştır.

İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu ile ticari ilişkileri 1820'lerden itibaren hız kazanmıştır. 1838 yılı öncesinde uygulanan düzende Osmanlı Devleti'nin, bir malın herhangi bir yöredeki dış ticaretini özel bir kişinin tekeline bırakabilmesi, belirli hammadde ve gıda maddelerinin darlığının çekildiği yıllarda malların ihracatını yasaklayabilmesi mümkün olmuştur. Savaş dönemlerinde maliyeye ek gelir sağlamak amacıyla dış ticarete olağanüstü vergiler uygulanmıştır. İthalat ve ihracat üzerinden %3 oranında vergi alınmıştır. Yerli ve yabancı tüccarlar ise imparatorluk sınırları içinde mallarını bir bölgeden diğerine naklederken %8 oranında iç gümrük vergisi ödemek zorunda kalmıştır. İngiliz tüccarlar bu uygulamalardan rahatsız olduklarından ticareti uzun dönemli olarak yasal bir çerçeveye oturtmak istemişlerdir. Siyasal, askeri ve mali bakımlardan güçsüz olan Osmanlı Devleti, İngiltere'nin serbest ticaret yönündeki baskılarına karşı çıkamamıştır.

16 Ağustos 1838 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ile İngilizler arasında imzalanan Baltalimanı Ticaret Antlaşması ile Osmanlı pazarlarına girmek ve oradan hammadde ithal etmek kolaylaşmıştır. Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti'nin dış ticarete uyguladığı tekel düzeni ile özel sınırlamalara ve ek vergilere ilişkin düzenlemeler getirilmiş, gümrük vergilerinin oranı da değişmiştir. İhracata uygulanan vergiler %12'ye çıkmış, ithalattan alınan vergi ise %5'e inmiştir. Yabancı tüccarlar iç gümrük vergisi uygulamasının dışında bırakılmıştır (Pamuk 1988).

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımı için ilk imtiyazı İngilizler 1856 yılında, İzmir-Aydın demiryolu için elde etmişlerdir. İngilizlerin amacı bu verimli bölgenin tarım potansiyelini değerlendirmek olmuştur. İmparatorluğun en önemli limanlarından biri olan İzmir bu dönemde dış ticaret için elverişli bir konuma sahiptir. 1838 Baltalimanı Anlaşması ile Osmanlı Devleti'nden hammadde ithal etmek kolaylaşınca İzmir, İngiliz tüccarlar için çekici bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Ancak ulaşımın develerle gerçekleştiriliyor olması ve nakliye maliyetlerinin artması üzerine İngiliz tüccarlar Babiali'ye demiryolu yapılması isteğinde bulunmuşlardır. 1857 yılında İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi kurulmuştur. İzmir-Aydın hattının yapımı on yıl sürmüştür. Bu hattın geçtiği bölgelerden toplanan tarımsal vergiler 1856 ile 1909 yılları arasında 13 kat artmıştır. İzmir gümrük gelirinde de artış gözlenmiştir. 1863 yılında ise İzmir-Kasaba Osmanlı Demiryolu Şirketi kurulmuştur. Çalışmalarına 1864 yılında başlanan 92 kilometre uzunluğundaki İzmir-Kasaba hattı üç yıl içinde tamamlanmıştır. Bu hat 1875 yılında Alaşehir'e uzatılmıştır. 1888 yılında Manisa, Soma arasındaki 92 kilometrelik hattın yapım ve işletme imtiyazını alan İzmir-Kasaba Şirketi, hattı 1890 yılında işletmeye açmıştır.

İzmir-Aydın hattının, İzmir-Kasaba hattının ve uzantısının yapılması ile birlikte Batı Anadolu Bölgesi'nde İngiliz nüfuzu hızla yayılmış, İngilizlerin ticareti artmış, diğer sektörlerle de yatırım yapmaya başlamışlardır. Ulaşım sorunun çözülmesiyle Batı Anadolu'da üretim artmış, güvenlik sağlanmıştır. Ancak üretimdeki bu artış İngiliz sanayisinin gelişimi ile doğru orantılıdır. İngiltere'nin kendi hammadde ihtiyacını karşılamak için bölgede üretimini teşvik ettiği ürünler arasında pamuk bulunmaktadır. İzmir-Aydın demiryolu hattının geçtiği bölgelerde pamuk üretiminde artış sağlanmıştır. Sonuç olarak, bu iki hat da sınırlı bir bölgenin ticari potansiyelini harekete geçirmeye yönelik kısa mesafeli hatlardır (Özyüksel 2000).



## Alman Hatları

1875 yılından sonra, Avrupalı girişimcilerin imtiyaz başvuruları kesilmiştir. Sermaye sahipleri, borçlarını ödeme zorluğu içinde olan Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarında yeni yatırımlara girişmek istememiştir. Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kuruluşu ile Osmanlı Devleti'nin ödeme güçlüklerinden kaynaklanan riskler ortadan kalkınca Avrupalı girişimciler demiryolu yatırımları için tekrar Osmanlı İmparatorluğu'na yönelmişlerdir.

1888 yılında II. Wilhelm'in Alman imparatoru olması ile birlikte barışçı bir yayılma politikası güden Almanya için Osmanlı İmparatorluğu, yeterince değerlendirilmemiş hammadde kaynakları ile büyük bir önem taşımıştır. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ile birlikte imparatorluğun artık tek başına ayakta kalamayacağı anlaşılmıştır. Başta İngiltere olmak üzere Avrupa ülkelerinin Müslüman ulusları imparatorluktan kopma doğrultusunda kışkırtan davranışları, bu devletlere duyulan düşmanlığı arttırmıştır. Osmanlı toprakları üzerinde o tarihe kadar talebi olmayan tek ülke Almanya olmuştur. Bu da Almanların Osmanlı yöneticilerin gözünde değerini arttırmıştır (Özyüksel 2000).

Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında askeri alanla sınırlı kalmış olan ilişkiler, Almanların Anadolu'da demiryolları yapımına başlaması ile birlikte ekonomik ve politik alanlara taşınmıştır. 23 Mart 1889 yılında Almanların denetiminde Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi kurulmuştur. 1873 yılında Osmanlı Hükümeti tarafından tamamlanan Haydarpaşa-İzmit hattı, 1889 yılında Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi'ne satılmıştır. İzmit-Ankara hattının yapımına 1889 yılında başlayan Alman girişimciler, İstanbul-Edirne-Filibe-Belova demiryolu hattının hisse senetlerini satın alarak Avrupa-İstanbul bağlantısını da elde etmişlerdir. Bundan sonraki amaçları ise Asya topraklarında ilerlemek olmuştur. Ancak, bu şirkete yapım imtiyazı verilen Kütahya'yı Bursa'ya bağlayacak olan hattın yapımından vazgeçilmiştir (Aydın 2001).

1890 yılında İzmit-Adapazarı hattı tamamlanmış, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin denetimindeki demiryolu hattında ilk tren 27 Kasım 1892'de Ankara'ya ulaşmıştır. Bu hattın devamı için yapılan imtiyaz mücadelesini yine Almanlar kazanmıştır. Yapılan antlaşmaya göre hatların Ankara'dan Eskişehir, Konya ve Kayseri'ye kadar uzatılması kararlaştırılmıştır. Eskişehir-Konya hattı 1896 yılında tamamlanmıştır. Fakat Kayseri hattı yapılamamıştır. Anadolu Demiryolu Konya'ya



ulaştıktan sonra, Bağdat Demiryolu'nun imtiyazı için Avrupa ülkeleri mücadeleye girişmişlerdir (Özyüksel 2000).

Bağdat Demiryolunun yapımı için Almanların denetimindeki Anadolu Şirketi ile anlaşılmıştır. Anadolu Demiryolu (Haydarpaşa-Konya hattı) ile Şark Demiryolu (Edirne-İstanbul hattı) Bağdat demiryolu hattının bir bölümüdür. Yapımına Konya'dan başlanacak olan hattın Toroslari geçerek Kuzey Suriye üzerinden Bağdat'a ulaşması planlanmıştır. Rusya ve İngiltere doğuya uzanan bir demiryolu hattı istemediklerinden girişime karşı cephe almışlardır. O sırada İzmir-Kasaba, Mersin-Adana ve Beyrut-Şam hatlarını işleten Fransızlar Bağdat Şirketi'ne ortak olmuşlardır. Bağdat Demiryolu projesinin Konya'dan Bulgurlu'ya uzanan 198 kilometrelik kısmı 1904'te işletmeye açılmış, Bulgurlu Yenice arasındaki 148 kilometrelik hat ise 1912 yılında bitirilmiştir. Böylece Anadolu demiryolu hattı, Mersin-Adana hattına bağlanmıştır. Çukurova'dan Bağdat'a uzanan ve Anadolu'da 501 kilometre uzunluğa sahip olan hattın bir bölümü 1912 yılında, bir bölümü de 1917 yılında tamamlanmıştır (Aydın 2001).

1880'li yılların sonundan itibaren İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarının, 20. yüzyıl başlarında da Güneydoğu Anadolu'ya kadar uzanan Bağdat demiryolunun yapımları ile Orta ve Güney Anadolu'ya Alman sermayesinin giriş süreci başlamıştır. Demiryolları, bölgenin Almanya ile olan ticaretini geliştirmiştir. Ankara, Konya ve Adana yöreleri Alman sermayedarlar tarafından ülkelerinin gelecekteki buğday ve pamuk ihtiyacını karşılayacak alanlar olarak görülmeye başlamıştır. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'nın Almanya'nın yenilgisi ile sonuçlanması, Almanların Orta ve Güney Anadolu'da yarı-sömürge yaratmaya yönelik düşüncelerinin gerçekleşmesini engellemiştir.

### **Fransız Hatları**

Fransızlar, İngilizler tarafından yapılmış olan Mersin-Adana hattını 1886 yılında, 1873 yılında Osmanlı Devleti tarafından tamamlanan Haydarpaşa-İzmit hattını 1888 yılında satın almışlardır. Ancak, Haydarpaşa-İzmit hattı 1889 yılında Almanların denetimine geçmiştir. Fransızlar tarafından 1887 yılında tamamlanan Alaşehir-Uşak ile Uşak-Afyon hattı ve İngilizler tarafından 1890 yılında tamamlanan Manisa-Kırkağaç hattı 1893 yılında Osmanlı Devleti'nin eline geçmiş, hat daha sonra bir Fransız şirketine devredilmiştir. Kırkağaç'tan Bandırma'ya kadar olan hat ise Fransızlar tarafından 1912

yılında tamamlanmıştır. Fransızlar, 1911 yılında Osmanlı Devleti tarafından yapımına başlanan Samsun-Sivas hattını 1914 yılında devralmışlardır, ancak Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması ile inşaat durmuştur (Aydın 2001).

### **Osmanlı Devleti Tarafından Yapılan Hatlar**

Tanzimat'tan itibaren Osmanlı yöneticileri Avrupa ile siyasi bütünleşmeye önem vermişler, bunun da İmparatorluğu Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolu hattı ile gerçekleşeceğini düşünmüşlerdir. Demiryolu hattının devlet tarafından yapılması düşünülmüş, mali güçlükler, bilgi ve teknik eleman eksikliği gibi nedenlerden dolayı bu düşünceden vazgeçilmiştir. Bir demiryolu hattı için 1869 yılında Avusturyalı banker Baron Hirsch ile imtiyaz sözleşmesi imzalanmış, fakat Hirsch'in ekonomik gücü bu projenin tamamını gerçekleştirmeye yetmemiştir. Sonuçta Osmanlı Devleti 1279 kilometrelik bir hatta sahip olduysa da, bu hat Avusturya şebekesine bağlanamamıştır (Özyüksel 2000).

Sultan Abdülaziz'in 1871 yılında, Asya topraklarını demiryolu ağıyla örme düşüncesini içeren bir irade yayınlaması ile Haydarpaşa'dan İzmit'e doğru hatların döşenmesine ve bu projenin devlet tarafından gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Ancak Sultan Abdülaziz böyle büyük bir projenin plansız yürütülemeyeceğini anlamış, 1872 yılında Alman mühendis Wilhelm Von Pressel'i bir demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmiştir. Pressel'in projesine göre Haydarpaşa'dan başlayan 4670 kilometre uzunluğundaki hattın, Ankara-Sivas-Diyarbakır-Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşması, şube hatları ile Akdeniz ve Karadeniz'e bağlanması düşünülmüştür. Sivas'tan Samsun'a, Sivas'tan Erzincan ve Erzurum'a, Eskişehir'den Kütahya ve Konya'ya, Adapazarı'ndan Karadeniz Ereğlisi'ne şube hatlarının uzanması, Bursa-Mudanya hattının Bozüyük'te ana hatta bağlanması planlanmıştır (Aydın 2001).

Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nun mali gücünün bu projeyi tamamlamaya yetmeyeceği anlaşılmıştır. 91 kilometre uzunluğundaki Haydarpaşa-İzmit hattı 1873 yılında tamamlanmıştır. Proje kapsamında bulunan Bursa-Mudanya hattının yapımına 1873-1874 yıllarında başlanmıştır. Ödenek yetersizliği nedeni ile işletmeye açılmamış olan hat 1892 yılında yabancı sermayeye imtiyaz verilmek suretiyle tamamlanmıştır. 1875 yılında Osmanlı maliyesinin iflas etmesi ile devlet tarafından demiryolu yapımı son bulmuştur (Özyüksel 2000).

## 2.4.2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE ANADOLU'DA YAPILAN DEMİRYOLU HATLARI

Cumhuriyet döneminde demiryolu yapımında 1923-1940 yılları arasında gelişim gözlenmiştir. Cumhuriyet'in kuruluşunda Osmanlı Devleti'nden yabancı şirketlere ait 2282 kilometre uzunluğunda normal genişlikte hat (1435 mm.), yaklaşık 70 kilometre uzunluğunda dar hat (genişliği 1050 mm.) ile devletin yönetiminde bulunan 1378 kilometre uzunluğunda normal genişlikte hat devralınmıştır.

Çizelge 2.7. Anadolu'da Osmanlı İmparatorluğu döneminden Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiş olan demiryolu hatlarının uzunlukları

Şirketlere ait normal genişlikteki hatlar	Uzunluk (km.)
İzmir-Kasaba hattı ve uzantısı	703,00
Aydın hattı ve şubeleri	610,00
Yenice-Nusaybin hattı ve şubeleri	632,00
Sirkeci-Edirne hattı	337,00
Toplam	2282,00

Şirketlere ait dar hatlar	Uzunluk (km.)
Bursa-Mudanya hattı	41,78
Ilıca-Palamutluk hattı	29,00
Toplam	70,78

Devlet yönetimindeki normal genişlikte olan hatlar	Uzunluk (km)
Haydarpaşa-Ankara hattı	587,00
Eskişehir-Konya hattı	445,00
Konya-Yenice hattı	346,00
Toplam	1378,00

KAYNAK: EVREN, G. 1996. Demiryollarımız. Türkiye Mühendislik Haberleri 384 (7), İstanbul s. 18-19.



Şekil 2.27. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanı ile Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan demiryolu hatları (Evren 1996)

Milli Mücadele sırasında, 25 Mart 1920 tarihinde, Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Konya-Ulukışla ve Eskişehir-Bilecik hatları 20. Kolordu komutanlığının kontrolüne geçmiştir. 1922 yılına kadar Anadolu hattının Eskişehir'den Ankara'ya uzanan kısmı ile Bağdat hattının Çay'dan Yenice'ye ve Mersin'e kadar olan kısmı Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin denetimi altına girmiştir.

Cumhuriyet'in ilanından sonra Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalan demiryolu hatlarının millileştirilmesi çalışmalarına başlanmış, bu amaçla ilk olarak 22 Nisan 1924'te merkezi Haydarpaşa'da olan Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Eskişehir-Konya, Konya-Yenice hatları ile Haydarpaşa liman ve rıhtımının işletmesi de bu genel müdürlüğün görev alanına dahil edilmiştir. 1925 yılında kurulan Havalı-yi Şarkiyeye Demiryolları İdaresi'ne Erzurum-Horasan, Horasan-Sarıkamış, Sarıkamış-Kars ve Kars-Arpaçayı hatları, Demiryolları İnşaat ve İşletme Genel Müdürlüğü'ne de Samsun-Sivas, Ankara-Kayseri-Sivas, Kütahya-Tavşanlı ve uzantısı, Trabzon-Erzurum, Diyarbakır-Ergani, Uzunköprü-Keşan hatları ile Trabzon limanını yapım ve işletme görevi verilmiştir. 1927 yılında ise bu üç kuruluşu biraraya toplayan Devlet Demiryolları ve Limanları Genel İdaresi kurulmuştur. Bağdat Demiryolu'nun Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalan tüm bölümleri satın alınmıştır.

Cumhuriyet'in ilanından sonra yeni demiryolu hatlarının yapımına önem verilmiş, bu amaçla ilk olarak Türk şirketlerine dar hatlar inşa ettirilmiştir. 1923 yılında yapımına başlanan Samsun-Çarşamba arasındaki dar hat 1926 yılında tamamlanmıştır.

Edremit Körfezi'nin kuzeyinde bulunan Ilıca-İskele-Palamutluk dar hattının yapım imtiyazı da 1923 yılında verilmiştir. 1928 yılında Ankara-Kayseri ve Samsun-Zile arasındaki demiryolu hatlarının yapımı tamamlanmış, Kayseri-Sivas, Kayseri-Ulukışla, Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır, Irmak-Ereğli ve Kütahya-Balıkesir hatlarının yapımına başlanmıştır.

Cumhuriyet'in ilanından sonra mevcut demiryolu hatları mali yetersizlikler yüzünden devlet tarafından işletilememiştir. Bu amaçla 1929 yılında kurulan Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi, 1931 yılında Edirne-Sirkeci hattı ile şubelerinin işletme yetkisini almıştır (Aydın 2001).

1929 yılında merkezi Ankara'da olan Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. 1931 yılında Bursa-Mudanya hattı, 1933 yılında Adana-Fevzipaşa hattı, Adana Garı ve Samsun-Çarşamba hattı devlet işletmesi haline getirilmiştir. 1934 yılında Bayındırlık Bakanı olan Ali Çetinkaya döneminde demiryolu hatlarının millileştirilmesi çabası sürmüştür. İzmir-Kasaba ve uzantısı Fransızlardan satın alınmıştır. Fransızların denetiminde bulunan ve işletme yetkisi 1934 yılında bir Türk şirketine verilen Toprakkale-İskenderun, Fevzipaşa-Meydanekbez hatları 1937 yılında, Çobanbey-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin hatları ise 1948 yılında Devlet Demiryolları'na devredilmiştir. 1935 yılında İzmir-Aydın demiryolu hattı, 1937 yılında da Şark Demiryolları'na ait Edirne-Sirkeci hattı ile Kırklareli şube hattı devlet işletmesi haline gelmiştir. Ali Çetinkaya'nın bakanlığı döneminde önem verilen diğer konu da demiryolu yapımının hızlanması ve doğu illerine ulaşımın sağlanması olmuştur. Demiryolu hatları 1934 yılında Elazığ'a, 1935 yılında Diyarbakır'a, 1939 yılında da Erzurum'a ulaşmıştır. 1937 yılında Sivas-Malatya hattı işletmeye açılmıştır (İlkin ve Tekeli 2001).



Şekil 2.28. 1939 yılında Türkiye Cumhuriyeti Dönemi demiryolu ağı ve 1939 yılından sonra yapılan hatlar (Evren 1996)

————— Demiryolu ağının 1939 yılındaki durumu  
 - - - - - 1939 yılından sonra yapılan demiryolu hatları

II. Dünya Savaşı yıllarında mali güçlükler karşısında demiryolu önemini yitirmemiştir, fakat demiryolları ile ilgili çalışmalar yavaşlamıştır. 1923-1940 yılları arasında her yıl ortalama 200 kilometre demiryolu hattı yapılmakta iken, 1940-1950 yılları arasında demiryolu yapımı yılda ortalama 50 kilometrenin altına düşmüştür (İlkin ve Tekeli 2001).

1943 yılında Bayındırlık Bakanı olan Sırrı Day'ın döneminde Irak ve İran'a demiryolu bağlantısı ile ülke sınırları içinde kömür havzalarını tüketim merkezlerine bağlayan hatların gerekliliği gündeme gelmiştir. Kömürün nakliyesini kolaylaştıracak olan Tavşanlı-Tunçbilek hattı 1944 yılında, Zonguldak-Kozlu hattı da 1945 yılında işletmeye açılmış, fakat arada kısa mesafe olmasına rağmen bağlanması planlanan Kozlu-Ereğli hattı yapılmamıştır. Diyarbakır'ı Irak sınırına bağlaması planlanan hat 1944 yılında Kurtalan'a ulaşmış, ancak Kurtalan-Cizre hattı inşa edilmemiştir. Elazığ'ı İran sınırına bağlayan hat ise 1971 yılında tamamlanmıştır.

1943 yılında yapımı planlanan demiryolu hatlarının uzunluğu 4021 kilometredir. 1948 yılında ise yapılan revizyonla bu uzunluk 3200 kilometreye düşürülmüş, fakat sonuçta bu hatlar inşa edilmemiştir. 1944 yılında Anadolu'da dar ve geniş hatlardan oluşan toplam 7569 kilometrelik demiryolu ağı vardır.

1948-1952 yıllarında Amerika'dan Marshall yardımı alan Türkiye, Amerika'nın ulaşım politikası doğrultusunda karayolu taşımacılığına önem vermiş,



1950'li yıllardan sonra demiryolu yapımı durmuş, hatta bazı hatların rayları sökülmüştür. Bu hatlar arasında Bursa-Mudanya hattı ile Ilıca-Palamutluk hattı bulunmaktadır. Bu dönemde Erzurum-Kars-Hudut hattının normal genişlikli hatta çevrilmesine başlanmıştır. Elazığ-Tatvan hattının İran sınırına doğru yapımı devam etmiştir. 1968 yılında Yunanistan sınırında yapımına başlanan Pehlivan köy-Edirne-Kapıkule hattı 1971 yılında bitirilmiştir (Aydın 2001).

Anadolu'da demiryollarının Cumhuriyet öncesi ve sonrasında farklı amaçlar için kullanılması ağ yapısına da yansımıştır. İngiltere ve Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun verimli topraklarından hammadde elde etmek amacıyla bu alanları en yakın limanlara, oradan da kendi ülkelerine bağlamak üzere yaptıkları hatlar ağaç tipi bir oluşumu ortaya çıkarmıştır. Cumhuriyet sonrasında ise amaç üretim merkezlerini, hammadde kaynaklarını ve tüketim merkezlerini birbirine bağlayarak milli ekonominin canlanmasını ve güçlenmesini sağlamak olmuştur. Bu nedenle ortaya çıkan hat yapısı ağ tipidir. Sömürge ülkelere özgü ağaç tipi hat yapısı, Cumhuriyet sonrasında kısa sürede ülke düzeyinde erişilebilirliği arttırmak üzere dengeli bir biçimde yayılan demiryolu ağına dönüştürülmüştür (Evren 1996).

Savaşlar sırasında ülkenin toprak bütünlüğünün korunmasında demiryollarının önemli bir görev üstlendiğini düşünen Atatürk, Cumhuriyet'in ilanından sonra demiryolu yapımına büyük önem vermiş, Türkiye'nin çağdaş bir ülke olması için demiryollarının ülkenin öz kaynakları ile yapılması gerektiğine inanmıştır. Aşağıda Atatürk'ün demiryollarına verdiği önemi gösteren sözleri yer almaktadır:

“Demiryolu, yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacatının o kadar başında kendini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evladı ile işe devam etmek katiyen elzemdir” (Evren 1996 s.19).

“Demiryolu refah ve umran tevlit eder” (1924).

“Türkiye'de ekonomik hayatın yüksek gelişmeleri ancak demiryollarıyla olacaktır.”

“Demiryolları, bir ülkeyi medeniyet ve refah nurları ile aydınlatan kutsal bir meşaledir.”

“Uygarlığın bugünkü araçlarını hatta bugünkü düşünce yapısını yayabilmek demiryolu olmaksızın düşünülemez. Demiryolu güvenç ve kalkınma yoludur” (1924).

“Demiryolları bir memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır” (1937) ([www.tcdd.gov.tr/atasozu.htm](http://www.tcdd.gov.tr/atasozu.htm)).

### 2.4.3. BURSA'DA MODERNLEŞME PROJESİ KAPSAMINDA DEMİRYOLU YAPIM SÜRECİ

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1867 yılında vilayet örgütlenmesine geçilmiştir. Bu dönemde bir sancak merkezi olan Bursa, Hüdavendigar Vilayeti'ne bağlıdır. Bu vilayete bağlı diğer sancaklar Balıkesir, Afyonkarahisar ve Kütahya'dır. Hüdavendigar Vilayeti sınırları içinde yer alan demiryolları ikiye ayrılır:

- Anadolu, İzmir-Kasaba ve uzantısı ile Aydın demiryolu hatlarının bazı kısımları
- Bursa-Mudanya demiryolu hattı

Aşağıda önce ilk grupta yer alan hatlar anlatılmış, bir sonraki bölümde ise Bursa-Mudanya demiryolu hattı daha detaylı olarak ele alınmıştır.



Şekil 2.29. 20. yüzyıl başında Hüdavendigar Vilayeti sınırları içindeki demiryolu ağı (Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi 1908)

### 2.4.3.1. 19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA HÜDAVENDİGAR VİLAYETİ SINIRLARI İÇİNDE YAPILAN DEMİRYOLU HATLARI

Hüdavendigar Vilayeti, diğer Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı vilayetler arasında en fazla demiryolu ağına sahiptir. 19. yüzyılda Soma-Balıkesir, Balıkesir-Bandırma, Bandırma-Karacabey ve Karacabey-Bursa demiryolu hatlarının yapılıp, Bursa-Mudanya Hattı'na bağlanması düşünülmüş, fakat Bandırma-Bursa arasındaki demiryolu hattının yapımı hiçbir zaman gerçekleşmemiştir (Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi 1908).

Haydarpaşa-Ankara demiryolu hattının yaklaşık 155 kilometrelik bölümü Hüdavendigar vilayeti sınırları içinde yer almıştır. Bu hat Mekece'den başlar, Lefke (Osmaneli), Vezirhan, Bilecik, Karaköy, Bozüyük, İnönü, Çukurhisar, Eskişehir ve Ağapınar'a uzanır.

Çizelge 2.8. Haydarpaşa – Ankara hattının vilayet sınırları içindeki istasyonları

İstasyon İsimleri	Diğer İstasyonlara Olan Uzaklığı	
	kilometre	metre
Mekece	-	-
Lefke (Osmaneli)	14	70,79
Vezirhan	18	773,28
Bilecik	17	772,56
Karaköy	16	706,24
Bozüyük	14	606,22
İnönü	16	840,15
Çukurhisar	14	310,78
Eskişehir	18	980,45
Ağapınar	22	531,15
Toplam	154	541,65

KAYNAK: Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi 1908.

Eskişehir-Konya demiryolu hattının yaklaşık 280 kilometrelik bölümü Hüdavendigar vilayeti sınırları içinde yer almıştır. Eskişehir'den başlayan hat, sırasıyla Gökçekısık, Sabuncupınar, Alayunt, Çökürler, Döğer, İhsaniye, Hamam, Gazlıgöl, Afyonkarahisar, Çobanlar, Çay, İshaklı, Yasyan ve Akşehir'den geçer.

Çizelge 2.9. Eskişehir-Konya hattının vilayet sınırları içindeki istasyonları

İstasyon İsimleri	Diğer İstasyonlara Olan Uzaklığı	
	kilometre	metre
Eskişehir	-	-
Gökçekısık	23	244,00
Sabuncupınar	31	995,35
Alayunt	21	634,65
Çökürler	19	631,30
Döğer	26	636,80
İhsaniye	14	749,15
Hamam	13	440,65
Gazlıgöl	3	658,40
Afyonkarahisar	16	339,65
Çobanlar	19	458,75
Çay	26	846,70
İshaklı	36	58,65
Yasyan	13	308,40
Akşehir	12	345,30
Toplam	279	347,75

KAYNAK: Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi 1908.

Yaklaşık 10 kilometre uzunluğunda olan Alayunt-Kütahya demiryolu hattı da Hüdavendigar Vilayeti sınırları içindedir.

Çizelge 2.10. Anadolu demiryolu hattının Kütahya şubesinin vilayet sınırları içindeki istasyonları

İstasyon İsimleri	Diğer İstasyonlara Olan Uzaklığı	
	kilometre	metre
Alayunt	-	-
Kütahya	10	105,70
Toplam	10	105,70

KAYNAK: Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi 1908.

İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı İzmir'den başlar, Manisa, Kasaba (Turgutlu), Salihli ve Alaşehir üzerinden Afyonkarahisar'a ulaşır. 420 kilometre uzunluğundaki İzmir-Afyonkarahisar hattı iki kısma ayrılır. İlki İzmir'den Alaşehir'e, ikincisi Alaşehir'den Afyonkarahisar'a uzanır. İkinci hat Aydın ve Hüdavendigar vilayetleri sınırında bulunan İnay İstasyonu'nu takip ederek Hüdavendigar Vilayeti sınırlarına girer. Karakuyu, Uşak, Kapaklar, Banaz, Oturak, Dumlupınar, Küçükköy, Balmahmut ve Gecik Hamam'dan geçerek Afyonkarahisar'a ulaşır. Bu hattın Hüdavendigar Vilayeti içinde kalan kısmı yaklaşık 148 kilometredir.

Çizelge 2.11. İzmir-Kasaba hattının ve uzantısının vilayet sınırları içindeki istasyonları

İstasyon İsimleri	Diğer İstasyonlara Olan Uzaklığı	
	kilometre	metre
Karakuyu	-	-
Uşak	15	19,90
Kapaklar	16	349,60
Banaz	24	49,00
Oturak	18	43,90
Dumlupınar	12	576,30
Küçükköy	14	285,85
Balmahmut	23	698,40
Gecik Hamamı	10	809,80
Afyonkarahisar	13	344,80
Toplam	148	177,55

KAYNAK: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908.

İzmir-Aydın demiryolu hattı İzmir'den başlar, Hüdavendigâr Vilayeti sınırları içinde bulunan Başçeşme, Çardak, Appa, Evciler ve Sütlaç istasyonları üzerinden Dinar'a ulaşır. Başçeşme-Dinar arasındaki hat yaklaşık 80 km., Sütlaç'tan ayrılan, Sundurlu ve İnceköy üzerinden Çivril'e ulaşan hat ise yaklaşık 30 km. uzunluğundadır (Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908).

Çizelge 2.12. İzmir'den Dinar'a kadar olan hattın vilayet sınırları içindeki istasyonları

İstasyon İsimleri	Diğer İstasyonlara Olan Uzaklığı	
	kilometre	metre
Başçeşme	-	-
Çardak	11	266,00
Appa	19	710,00
Evciler	15	690,00
Sütlaç	12	870,00
Dinar	20	115,00
Toplam	79	651,00

KAYNAK: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908.

Çizelge 2.13. İzmir-Aydın hattının Çivril şubesinin vilayet sınırları içindeki istasyonları

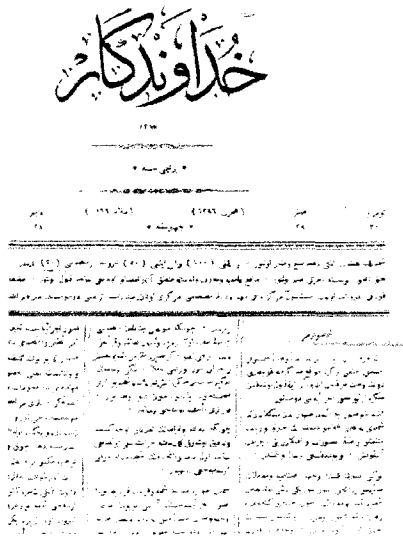
İstasyon İsimleri	Diğer İstasyonlara Olan Uzaklığı	
	kilometre	metre
Sütlaç	-	-
Sundurlu	15	00,00
İnceköy	8	753,00
Çivril	6	838,00
Toplam	30	591,00

KAYNAK: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908.

### 2.4.3.2. BURSA – MUDANYA DEMİRYOLU HATTININ YAPIM SÜRECİ

19. yüzyılda modernleşme projesi kapsamında Osmanlı Hükümeti yöneticileri demiryolu yapımına büyük önem vermiştir. Hüdavendigâr Vilayeti Genel Meclisi'nin 15 Aralık 1868 tarihinde düzenlediği tutanakta vilayet sınırları içinde karayolu yerine demiryolu hatlarının milli bir şirket tarafından yapılması gerektiği, demiryolu hattının genişliği karayolu genişliğinden az olacağı için aynı emekle daha fazla demiryolu hattı yapılabileceği, işçilere yol vergilerinden toplanan paradan ayrılacağı, şirket tarafından çıkarılacak hisse senedi ve yolun sanayi imalatları için devlet bütçesinden para ayrılacağı belirtilmiştir (Toydemir 1953).

Demiryolu yapımı için gerekli teknolojiye, sermaye ve bilgi birikimine sahip olmayan Osmanlı İmparatorluğu'nda yöneticiler, demiryolu hatlarının yapımı için Avrupalıların teknolojisinden ve bilgi birikiminden yararlanmak amacıyla onlarla antlaşmalar yapmış, yabancı mühendisleri görevlendirmiştir. Bu durum Bursa halkı tarafından üzüntüyle karşılanmıştır. Avrupa ülkeleriyle yarışabilmek için eğitimin şart olduğu düşüncesi halk arasında yaygınlaşmıştır. Demiryolu hatlarının yapımına başlanması ile yolun tesviyesinde çalışacak birçok Bursalı gence iş olanaklarının sağlanacağı umulmuştur. Tesviye işlerinin gençlere bir geometri öğretmeni tarafından öğretilmesi ile birlikte bu gençlerin de ileride mühendis olmaya teşvik edilmesinin ve Bursa'da mühendis sayısının artmasının uzun vadede sağlanacak kazançlardan biri olduğu düşünülmüştür (Anonim 1869).



Şekil 2.30. 9 Haziran 1869 tarihinde Hüdavendigâr gazetesinde yer alan Şimendiferimiz başlıklı haber



Sultan Abdülaziz tarafından 1871 yılında yayınlanan irade ile İstanbul-Bağdat Hattı'nın yapımı için Asya Osmanlı Demiryolları Şirketi kurulmuş, başına Alman mühendis Wilhelm Von Pressel getirilmiştir. Haydarpaşa'dan başlayan projenin kapsamında Bursa-Mudanya demiryolu hattı da yer almıştır (Aydın 2001).

Bursa-Mudanya Hattı'nın ikinci derece dar açıklıklı bir hat olarak yapılmasına karar verilmiş, keşif için mühendis Christian, Yarbay Naci ve Yahya Beyler, yapımında da Binbaşı Ahmet Tevfik, Osman Nuri Bey ve Kolağası Mehmet Bey görevlendirilmiştir. 26 Nisan 1873 Cumartesi günü yapımına başlanan hattın tesviyesi Ekim 1873'te bitmiştir. Nisan 1874'te de Mudanya'dan Bursa'ya doğru rayların döşenmesine başlanmış, ancak paralarını alamayan müteahhitler Şubat 1875'te işi bırakmışlardır. Hatta kullanılması için getirilen lokomotifler de yolun yapım tekniğine uygun olmadığından kullanılamamış, hat uzun yıllar işletmeye açılamamıştır. 185.000 Osmanlı Lirası (4.200.000 Frank)<sup>1</sup> harcanmış olan hattın işletmeye açılabilmesi için gerekli olan paranın devlet tarafından karşılanamayacağı belirtilmiştir.

Ancak, Bursa-Mudanya demiryolu hattının yapımı konusu gündemde kalmaya devam etmiştir. Bu dönemde bir savaş durumunda Haydarpaşa-İzmit-Bağdat Hattı'nın düşman tarafından kesilmesi halinde ülke içi irtibatın kurulabilmesi için Bursa-Mudanya demiryolu hattının ve uzantısının yapımının ve işletilmesinin askeri açıdan büyük önem taşıdığı bilinmektedir (Toydemir 1953). Bursa-Mudanya demiryolu hattının onarım, inşa ve işletme imtiyazı, Şubat 1891 tarihinde Belçikalı George Nagelmakers'e 30.000 Osmanlı Lirası (680.000 Frank) karşılığında, 99 yıllığına verilmiştir. 9 Haziran 1891 Salı günü hattın onarımına başlanmış, güzergahta bazı değişiklikler yapılarak, 18 Haziran 1892 Cuma günü hat resmi olarak işletmeye açılmıştır. 1894 yılında Nagelmakers hattı başka bir şirkete kiralamıştır (Aydın 2001).

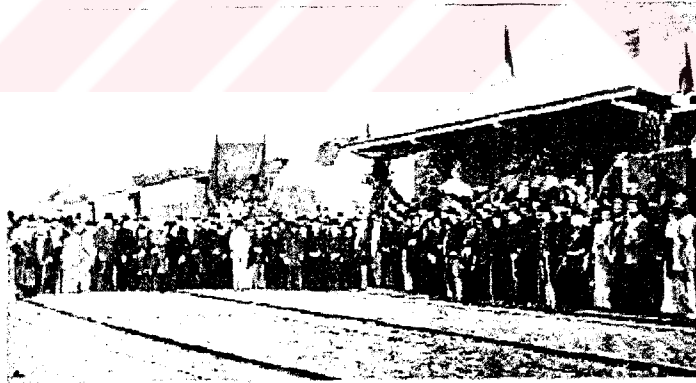
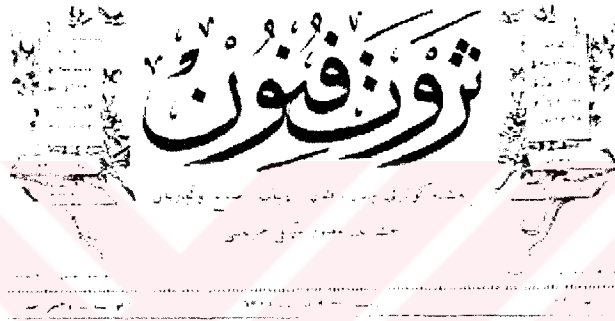
Bursa-Mudanya demiryolu hattının onarımı için 145.650 Osmanlı Lirası (3.306.254 Frank) harcanmıştır. Aşağıdaki çizelge incelendiğinde toplam harcamaların %40'ının çelik rayların onarımında, %16'sının toprağın kazılması sırasında, %15'inin köprü ve menfezlerin yapımında, %13.5'unun lokomotif ve vagonların yurtdışından getirtilmesinde, %10'unun istasyon binalarının inşa edilmesinde kullanıldığı görülmüştür.

<sup>1</sup> Yukarıdaki bilgiler ışığında 19. yüzyılın sonlarında 1 Osmanlı Lirasının 22.7 Fransız Frangına eşdeğer olduğu saptanmıştır.

Çizelge 2.14. Bursa-Mudanya demiryolu hattının onarımı için yapılan harcamalar

Yapılan İşler	1892'de Osmanlı Lirası olarak değeri	1892'de Frank olarak değeri	31 Temmuz 2003 tarihli Türk Lirası değeri <sup>2</sup>
Toprağın Kazılması	23.283	528.524	128.803.941.420
Çelik Raylar	58.596	1.330.129	324.159.087.945
Köprü ve Menfezler	21.553	489.253	119.233.402.365
İstasyon Yapıları	14.802	336.005	81.886.098.525
Lokomotifler ve Vagonlar	19.603	444.988	108.445.800.540
Çeşitli Masraflar	7.813	177.355	43.222.300.275
<b>Toplam</b>	<b>145.650</b>	<b>3.306.254</b>	<b>805.750.631.070</b>

KAYNAK: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908.



Şekil 2.31. 22 Temmuz 1892 tarihli Servet-i Fünun dergisinin kapağında yer alan Bursa-Mudanya demiryolu hattının açılış töreni fotoğrafı (Anonim 1999)

<sup>2</sup> Tabloda Osmanlı Lirası olarak belirtilen değerlerin kaç Franga eşit olduğu bulunmuştur. Fransız Frangının istikrarlı bir para birimi olması nedeni ile, harcama değerlerinin bugünkü karşılıklarının bulunmasında Frank değerleri kullanılmıştır. Frangın 31 Temmuz 2003 tarihindeki Türk Lirası değer karşılığı bulunarak 19. yüzyılın sonlarında yapılan harcamanın Frank değeri ile çarpılmıştır.

31 Temmuz 2003'te <http://www.tcmb.gov.tr>'den alınan bilgiye göre,

1 Euro=1.598.600TL.=6.55957 Frank

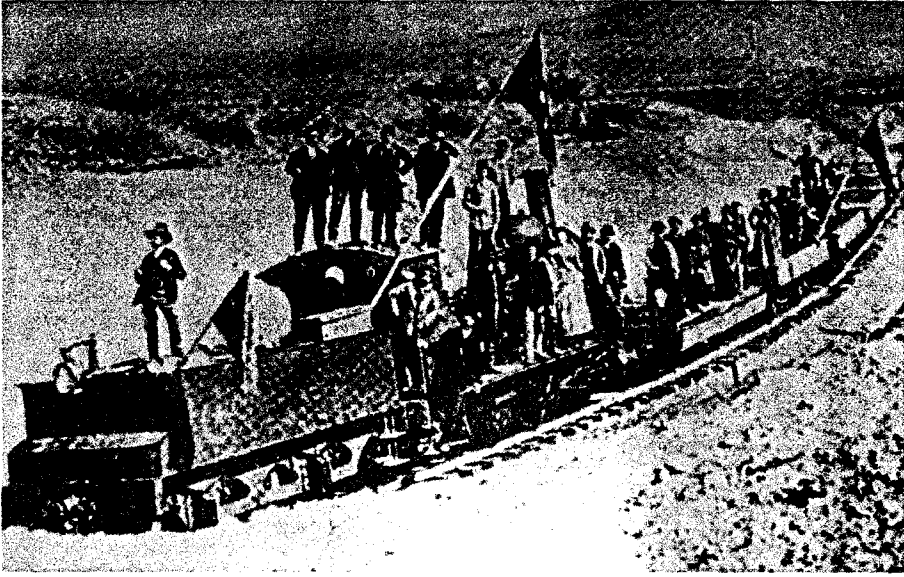
1 Frank=243.705TL.

Bursa-Mudanya demiryolu hattının toplam uzunluğu 41 kilometre 780 metredir. İstasyon yerleri ve bu güzergaha ait yapıların kapladığı alan 27 hektardır. Hattın toplam genişliği 4.00 metre, raylar arası ise 1.10 metredir. Hat, Mudanya'da deniz seviyesinden 2.40 metre yüksekten başlar. İlk istasyon olan Mudanya Gar Binası, Deniz İşletme İdaresi İskelesi'ne 300 metre uzaklıktadır. Yaklaşık 10,5 kilometre uzaklıkta bulunan Yörükali Mevkii'nde 217 metre yüksekliğe ulaşan hat, 23. kilometrede Kuru İstasyonu'na gelince 68,22 metre yüksekliğe iner. 31. kilometrede 136,30 metre yüksekliğe çıkan hat, bu noktadan sonra tekrar inişe geçerek 36. kilometrede bulunan Çekirge İstasyonu'nda 100,40 metre, yaklaşık 39 kilometre uzaklıkta bulunan Muradiye (Merinos) İstasyonu'nda ise 120,75 metre yüksekliğe ulaşır. Demiryolu hattı Gemlik karayolu ile kesiştikten sonra yaklaşık 42. kilometrede (şehir merkezine 1.5 kilometre uzaklıkta) deniz seviyesinden 152 metre yüksekte bulunan Demirtaş İstasyonu'nda son bulur (Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908). Bursa-Mudanya demiryolu hattının işletmeye açılmasından sonra Kuru ve Çekirge istasyonları arasına Beşevler İstasyonu eklenmiştir.

Bursa-Mudanya hattının güzergahının bağ ve bahçeler arasından geçtiği, Bursalıların bu yeşilliklerle başbaşa kalmak için kenarları açık vagonlarda yolculuk yaptığı anlatılmaktadır (Kansu 1940). Saatte 30 kilometre yol alan tren, karayolu üzerinden 4 saat süren Bursa-Mudanya arasını 1 saat 24 dakikada almaktadır (Osmanlı Gazetesi 1882). Aşağıda Bursa-Mudanya treninin ve bekleyen yolcuların yer aldığı 1898 yılında çekilmiş bir fotoğraf görülmektedir.



Şekil 2.32. Bursa-Mudanya treni ve bekleyen yolcular (Dostoğlu 2001)



Şekil 2.33. Bursa-Mudanya treni (Montania Otel arşivinden)

Çizelge 2.15. Bursa-Mudanya demiryolu hattındaki istasyonların yükseklikleri ve aralarındaki uzaklıklar

İstasyon Adı	Yüksekliği	Önceki İstasyona Uzaklığı	
	metre	kilometre	metre
Mudanya Garı	2,40	.....	.....
Yörükali İstasyonu	217,00	10	415,55
Koru İstasyonu	68,22	12	20,63
Çekirge İstasyonu	100,40	13	588,32
Muradiye (Merinos) İstasyonu	120,75	2	624,64
Demirtaş İstasyonu	152,00	2	464,21

KAYNAK: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908.

Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde 2'si büyük 13'ü küçük olmak üzere 15 metal ve çeşitli uzunlukta 15 kagir köprü ile 92 menfez ve 6 istasyon vardır. 20. yüzyılın başlarında bu hata ait 10 adet lokomotif, 14 adet yolcu vagonu ve 50 adet yük vagonu bulunmaktadır. Lokomotiflerden sadece altı tanesi çalışmaktadır.

Bursa-Mudanya demiryolu hattının toplam geliri 1906 yılında 356.088 Frank'a ulaşmıştır. Bursa-Mudanya hattının açılış tarihi olan 18 Haziran 1892'den 1906 yılı sonuna kadar hattan elde edilen geliri gösteren çizelge aşağıdadır. Mudanya İskelesi hattın devamı olduğundan geliri, hattan elde edilen gelire dahil edilmiştir (Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908). Aşağıdaki çizelgeye göre, hattın açılışının ilk yılında %47.5'lük, 1893-1906 yılları arasında ise, %32'lik gelir artışı görülmüştür.

Çizelge 2.16. 1892-1906 yılları arasında Bursa-Mudanya Hattı'nın yıllık geliri

Yıl	Yıllık Gelir (Frank)	31 Temmuz 2003 tarihli Türk Lirası değeri
1892	126.677	30.871.818.285
1893	241.680	58.898.624.400
1894	223.782	54.536.792.310
1895	216.315	52.717.047.075
1896	217.712	53.057.502.960
1897	212.940	51.894.542.700
1898	251.535	61.300.337.175
1899	283.745	69.150.075.225
1900	254.241	61.959.802.905
1901	280.813	68.435.532.165
1902	291.878	71.132.127.990
1903	312.140	76.070.078.700
1904	319.619	77.892.748.395
1905	332.410	81.009.979.050
1906	356.088	86.780.426.040

KAYNAK: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908.

1900-1906 yılları arasında Mudanya İskelesi'nin de geliri her yıl artmış, 6 yıllık süre içinde toplam artış %32 olmuştur.

Çizelge 2.17. 1900-1906 yılları arasında Mudanya İskelesi'nin yıllık geliri

Yıl	Yıllık Gelir (Frank)	31 Temmuz 2003 tarihli Türk Lirası değeri
1900	23.380	5.697.822.900
1901	26.034	6.344.615.970
1902	26.969	6.572.480.145
1903	28.475	6.939.499.875
1904	28.838	7.027.964.790
1905	29.283	7.136.413.515
1906	30.864	7.521.711.120

KAYNAK: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908.

1900-1906 yılları arasında Bursa-Mudanya demiryolu hattında taşınan eşya miktarında önemli artışlar gözlenmiştir. İncelenen yıllar arasında taşınan yolcu sayısı %18 oranında artmışken, taşınan eşya miktarında %80'lik hızlı bir artış olmuştur.



Çizelge 2.18. 1900-1906 yılları arasında taşınan yolcu sayısı ve eşya miktarı

Yıl	Yolcu Sayısı	Eşya (Tonalito)
1900	64.942	19.843
1901	60.722	26.470
1902	57.991	30.064
1903	57.971	32.013
1904	68.910	31.032
1905	62.109	35.394
1906	76.805	35.929

KAYNAK: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1908.

Bursa-Mudanya hattı arasında hizmet verdiği yıllarda tren kazası haberine sık rastlanmamış, bu da demiryolu ulaşımının güvenli bir sistem olduğuna inanan halkın demiryolunu tercih etmesine neden olmuştur. Aşağıda 04 Mart 1935 tarihli Hakkın Sesi gazetesinde yer alan kaza haberi aktarılmıştır:

28 Şubat 1935 Perşembe günü Mudanya'dan Bursa'ya hareket eden yolcu treni Beşevler ile Çekirge İstasyonları arasında buğday yüklü bir vagonun dingilinin kırılması sonucu bir kaza geçirmiştir. Kaza sonucunda üç vagon devrilmiştir. Yolcu vagonlarında herhangi bir hasar yoktur. Yolculardan da yaralanan olmamıştır. Kazadan bir saat sonra kaza yerine giden bir başka tren yolcuları alarak Bursa'ya getirmiştir (Hakkın Sesi 1935).

<b>Mudanya treni bir kaza geçirdi</b>		
Perşembe günü Mudanya'dan Bursaya hareket eden yolcu treni Beşevlerle Çekirge İstasyonları arasında buğday yüklü bir furgonun dingili kırılması yüzünden bir kaza geçirmiş ve üç furgon devril-	miştir. Kazanın vukuunu his eden makinalat derhal fren yapmışsa da arkadaki yolcu vagonları; devrilen furgonların tahrip ettiği raylar üzzerinden geçmiş, yolcular ancak	o dakika da kazanın farkına varmışlardır. Yolcu vagonlarına bir şey olmamıştır. Yaralanan da yoktur. Bir saat sonra Bursadan kaza mahalline giden bir tren yolcuları alıp şehrimize getirmiştir.

Şekil 2.34. 04 Mart 1935 tarihli Hakkın Sesi gazetesinde Mudanya treninin geçirdiği kaza haberi

Bursa uzun yıllar boyunca Anadolu'nun iç kesimlerini İstanbul'a, dolayısıyla dış pazarlara bağlayan bir transit merkezi olmuştur. Anadolu demiryolu hatlarının Anadolu'nun orta ve doğu kesimlerini doğrudan İstanbul ve İzmir'e bağlamasının Bursa'nın ticari faaliyetlerini gerileteceği kaygısını taşıyan Bursa Ticaret Odası yetkilileri, 3 Kasım 1895 tarihli bir kararla Bursa-Mudanya demiryolunun Anadolu demiryolu hattına bağlanmasını talep etmiştir. Ancak, Osmanlı Hükümeti, demiryolu yapımını üstlenecek olan yabancı şirketlerin devlet güvencesi isteğini geri çevirdiğinden, bu hat Anadolu hatlarına bağlanamamıştır.



Kurtuluş Savaşı öncesinde Belçika şirketi Bursa-Mudanya demiryolu hattının raylarının değiştirilmesi ve yeni bir iskele yapımı için hazırlıklara başlamış, savaşın çıkması ile birlikte bu girişim sonuçsuz kalmıştır. Bursa-Mudanya Hattı, Kurtuluş Savaşı sırasında Askeri Demiryollar ve Limanlar İdaresi'ne bağlanmıştır. Demiryolu şirketi, ateşkes sırasında uyguladığı yüksek ücret tarifeleri ve peşin ücret olarak yaptığı Yunan askeri sevkiyatı sayesinde sermayesine yakın bir kar elde etmiştir. Savaş sonrasında yeni hükümet göreve başlayınca, şirketle görüşmüş, hükümete olan borçları belirlenmiştir. Şirket, hattı ve hareketli aletleri iyileştirmek, iskeleyi canlandırmak, hükümete olan borcunu ödemek yükümlülükleri karşısında antlaşma şartlarını yerine getiremeyince hattı satmaya karar vermiş, bunda başarılı olamayınca hattı terketmiştir. Şirketin hattı terketmesinin nedeni hattın gelir getirmemesi değildir, çünkü hat bütün olumsuz koşullara rağmen 1930 yılına kadar masraflarını karşılamış, sermayedarlara ortalama %1.5 oranında kar sağlamıştır (Toğrol 1931).

Lozan Antlaşması'ndan sonra zarar ettiğini belirten şirket hattı Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne satmak istemiştir. Bursa-Mudanya Demiryolu 30 Mayıs 1931 tarihli yasa gereğince satın alınarak ulusallaştırılmıştır. 1 Haziran 1931'den itibaren de T.C.D.D. tarafından işletilmeye başlanmıştır (Toydemir 1953, Aydın 2001).

29 Ekim 1936'da dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın, Bursa-Mudanya dar hattının İç Anadolu geniş hattına bağlanacağını bildirdiği daha önceki bölümde de belirtilmiştir. Hattın birleşmesi ile Bursa ve çevresinin ürünleri İstanbul'a ve İç Anadolu'ya karayolu ile taşımacılığa göre daha ekonomik olan demiryolları ile taşınabilecektir (Bursa Sesleri 1936). Fakat bu bağlantı gerçekleştirilememiştir.

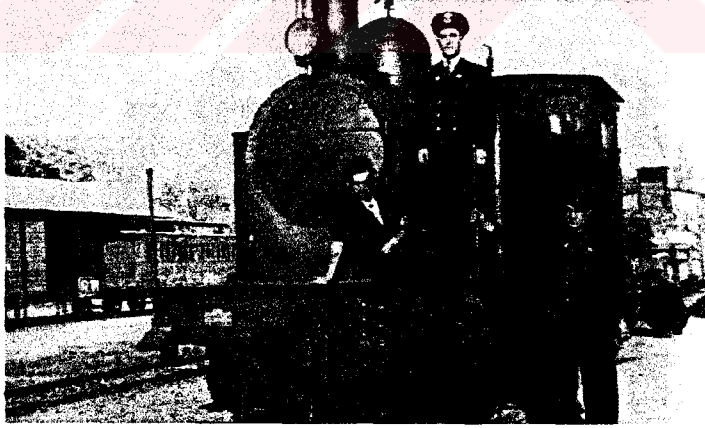
Başlangıçta Bursa-Mudanya demiryolu hattına ait olan Mudanya İskelesi'nden alınan vergi, hattın işletilmesine yardımcı olmuştur. Ancak, Mudanya İskelesi belediyeye devredilince dar hattın işletilmesi tehlikeye düşmüştür (Toydemir 1953). Ücret tarifelerinin de Anadolu'da bulunan diğer dar ve kısa hatlara göre ucuz olması nedeni ile hattın bakım masrafları karşılanamamıştır. Bütün bu olumsuz ekonomik koşullara rağmen, yıllık 41.000 ton, günlük ise 110 ton nakliyatın demiryolu taşımacılığından başka bir ulaşım aracı ile taşınmasının mümkün olmaması Bursa-Mudanya hattının işletilmesinin gerekliliğini göstermiştir. Mudanya İskelesi'ne çıkan eşyayı demiryolu istasyonuna bir dekovil ile taşımak için hamalların Mudanya-Bursa nakil ücretinden daha fazla ücret almasını önlemek için hattın iskele ile birleşmesi,

belediye tarafından alınan verginin yeniden belirlenmesi, buna karşılık demiryolu ücret tarifelerinin arttırılması ile hattın gelirinin %50 oranında artması beklenmiştir (Toğrol 1931).

1943 yılında Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde yapılması planlanan 4021 kilometrelik demiryolu hatları içinde Bursa-Mudanya arasında sınırlı kalan yerel ulaşım ağını çevre illere bağlayacak olan Bozüyük-İnegöl-Bursa-Mudanya hattı (182 kilometre) ile Bursa-Mustafakemalpaşa-Okçugöl hatlarının (95 kilometre) yapımı gerçekleştirilememiştir (Aydın 2001).



Şekil 2.35. 1940 yılında Mudanya Garı (Anonim 1999)



Şekil 2.36. 1940 yılında Bursa-Mudanya treninin lokomotifi (Anonim 1999)

1940'lı yılların sonunda Bursa-Mudanya demiryolu hattının ekonomik olmadığı gerekçesiyle işletmeden kaldırılma girişimleri başlamış, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürü, gazetelere yaptığı açıklamalarda bu hattın işletmeden kaldırılacağını bildirmiştir. Bu karara karşı çıkanların görüşlerinin yer aldığı 21 Temmuz 1948 Çarşamba günü Ant gazetesinin haberinde, Bursa'nın ekonomisine

büyük katkıları olan Bursa-Mudanya hattının kaldırılmaması gerekliliği üzerinde durulmuştur. Bursalılar, Bozüyük-Bursa demiryolu hattı yapılmadan Bursa-Mudanya demiryolu hattının kaldırılmasından büyük üzüntü duyacaklarını dile getirmişlerdir. Ayrıca, haberde bir demiryolu hattının kaldırılmasının “inkılapçılık anlayışına” ters bir hareket olduğu görüşü savunulmuştur (Ant Gazetesi 1948a).

Bursalıların bütün çabalarına karşın 18 Ağustos 1948 Çarşamba günü tren seferleri kaldırılmıştır. Bursalıların Mudanya Treni'nin seferlerine devam isteği Ulaştırma Bakanlığı'na ulaşmış, bunun üzerine Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürü'nün birkaç gün içinde Bursa'ya gelerek inceleme yapmasına karar verilmiştir. Genel Müdür Bursa halkı ile görüşerek Bakanlığın bu konudaki düşüncelerini aktaracaktır. Yapacağı görüşmeler ve incelemeler sonrasında trenin tekrar seferlerine devam edip edemeyeceği konusunda karar verecektir. (Ant Gazetesi 1948b).

Perşembe  
19  
AĞUSTOS  
1948

# ANT

KEMALİZM YOLUNDA, ALTYÖN ANLAYIŞI

**ANT BAŞBAĞINDA**

Zir 1000 kuruş, 1000 kuruş ve 1000 kuruş  
1000 kuruş ve 1000 kuruş  
1000 kuruş

Talebe: 2500

**Devlet Demir Yolları Genel Müdürü bir kaç güne kadar şehrimize geliyor**

**Umum müdürün yapacağı incelemeler sonunda, imkân görülürse Tren tekrar seferlerine devam edecek**

Son bir ay içinde çözümlü kararlarla kalktı, kalkıyor, kalkacak denen Mudanya treni, bu kere ayın 18 inden itibaren işletmeden kaldırılmıştır. Bütün Bursalıların ısrarı Devamı S. 3 de

**Devlet Demiryolları umum müdürü şehrimize geliyor**  
— Sayı 5, 1. de —

İn kaldırılmamasını istedikleri için devlet nazarına Aban C. H. P. 16 ye müfettişinin Kara müfettişin Şerafettin Kurban Genel sekreterliğine müvazaf bu işletmenin devranını temin etmek için re tepebbasın genel müdürüne istemiştir. Bunun üzerine genel sekreterlik işletmeye bakanlığı ile temasa geçmiştir. Bu temasa sonucunda D. Demir yolları genel müdürünün şehrimize gelmesine karar verilmiştir.

**Ruslar**  
İki Almanca dekre Bay Kurbanı işinden çıkardık Berlin 18 (A.A.) Ruslar Berlinde kendi keşimlerinde iki Almanca dekre başkanları, görüşlerini kendide yeter derecede kabiliyetli olmaları kaba nede görüşlerinden nakletmişlerdir. Bunlardan birisi merkezli kışın teşkilatın diğer de ingiliz teşkilatın başında bulunmakta idiler.

Yapacağı görüşmeler ve teklifler sonunda Trenin tekrar işletmeye alınması da bir fayda görülmüştür. Bununla beraber demiryolu bina karyerinin sağlanması olacaktır. Hengelerimizle ve alı kadarkı diğer vazife genel müdürü bu işe ilgisiz muvafak olacaktır.

**DIŞ** POLİTİKA

Şekil 2.37. 19 Ağustos 1948 tarihli Ant gazetesinde iptal edilen tren seferlerinin yeniden devam etmesi ile ilgili haber

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren karayolu ulaşımının öncelik kazanması ile Bursa-Mudanya demiryolu hattı ana ulaşım ağına bağlanamamış ve 10 Temmuz 1953 tarihli yasa gereğince işletmeden kaldırılmıştır. Ancak, Bursa-Mudanya arasında raylı sistem ulaşımı konusu günümüzde yeniden gündeme alınmış ve Eylül 2002'de hizmete giren raylı sistem hattının Mudanya'ya kadar uzatılması planlanmıştır.

### 3. MATERYAL VE YÖNTEM

Bu bölümde dünyadaki demiryolu istasyon binalarının gelişimi incelenmiş, daha sonra Anadolu'daki ve Bursa-Mudanya hattı üzerindeki gar ve istasyon binalarının mimari özellikleri anlatılmıştır. Tipolojik analiz yöntemi ile bu binaların mimari özellikleri incelenerek bir sınıflandırma yapılmıştır. Bursa-Mudanya hattı üzerinde yer alan gar ve istasyon binalarının bu sınıflandırma içindeki yeri saptanmıştır.

#### 3.1. DEMİRYOLU MİMARİSİNİN GELİŞİMİ

1825 yılında İngiltere'de ilk yolcu trenlerinin çalışmaya başlamasıyla birlikte, demiryolu güzergahı üzerinde belirli aralıklarla yerleştirilmiş, yolcuların bekleme ve korunma ihtiyaçlarını karşılayacak demiryolu istasyon binalarının yapımına gereksinim duyulmuştur. İstasyon binaları, mimari açıdan yeni bir işleve cevap vermekle kalmamış, teknik açıdan da cam ve metal gibi yeni yapı malzemeleri ile geniş açıklıkların geçildiği bir bina tipi olarak yapı teknolojisinin gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Yeni ulaşım sisteminin gerektirdiği yeni yapı gereksinimi, tarihin hiçbir döneminde istasyon binalarında olduğu kadar kısa sürede karşılanmamış ve geliştirilmemiştir (Roth 2000). İstasyon binası yapımı kapsamında bulunan yolcu bekleme salonları ve bu salonlarla bağlantılı platformların yer aldığı tren sundurmaları gibi iki farklı mekan tipinin tasarlanması gerekliliği, iki farklı uzmanlık alanının ortaya çıkmasını sağlamıştır. 19. yüzyılda Ecole des Beaux Arts'ta yetişen mimarlar istasyon binalarının yapımında, Ecole Polytechnique'te yetişen mühendisler de tren sundurmalarının yapımında görev almışlardır.

İstasyon binalarının tasarımında birtakım ilkeler gözönünde bulundurulmuştur. 20. yüzyılın başından itibaren Avrupa'da, yolcuların istasyon binasına girdiği zaman bilet gişelerini, bavul (bagaaj) tezgahlarını, bekleme odalarını ve platformları hemen görebilmesi, bu mekanlara yöneldiğinde yolunun kalabalıkla çakışmaması, yayaların sağdan gitme eğilimi sebebi ile, bilet gişelerinin ve bavul tezgahlarının binaya giren yolcuların sağ tarafına denk gelecek şekilde tasarlanması önem kazanmıştır (Müller 1981). İstasyon binalarının zamanla artan ihtiyacı karşılayabilmesi için gerekli alanların ayrılmasına tasarım sürecinde dikkat edilmiştir.

İstasyon binaları, işlevsel özelliklerinin yanı sıra kentsel planlama açısından da büyük bir öneme sahip olmuş, demiryolu ulaşımının yaygın olduğu dönemlerde, buldukları kentin giriş kapısı olarak simgesel bir anlam yüklenmiştir. Bu binaların yer seçiminde erişebilirlik ilkesi gözönünde bulundurulmuş, yer aldığı topoğrafya, kente ve diğer istasyon binalarına göre konumu erişebilirliğinin sağlanmasında önem kazanmıştır.

Genellikle kentin dış çeperlerinde inşa edilen istasyon binaları, kentin gelişiminin de yönünü tariflemiştir. İstasyon yakınındaki caddelere İstasyon Caddesi adı verilmiş, bu caddeler Avrupa kentlerinde yabancı işçilerin, dolayısıyla farklı kültürlerin bulunduğu mekanlar olmuştur.

Demiryolu ulaşımının yanı sıra yolcu ve yük taşımacılığında farklı ulaşım araçlarının hizmete girmesi ile birlikte istasyon binaları önemlerini büyük ölçüde yitirmiştir. Kent nüfusunun ve yolculuk taleplerinin hızla artışına, demiryollarında görülen teknolojik gelişmelere ayak uydurarak yolculuk gereksinimlerine cevap verebilen istasyon binaları işlevlerini günümüze kadar sürdürebilmiştir. Demiryolu güzergahının değişmesi veya hattın tamamen kaldırılması sonucunda, istasyon binalarının bir kısmının işlevleri günümüzün ihtiyaçlarına hizmet edebilecek şekilde farklılaşmış, bir kısmı da kaderine terk edilmiştir.

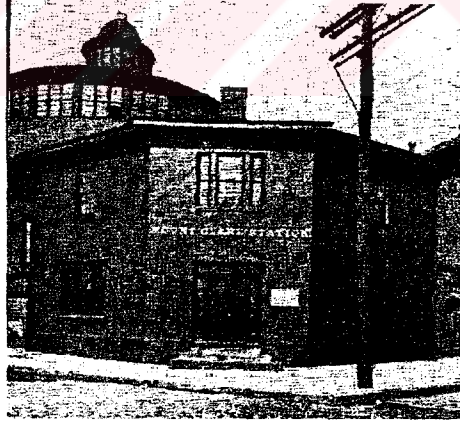


### 3.1.1. DÜNYADA DEMİRYOLU İSTASYON BİNALARININ MİMARİSİ

Modern anlamda ilk demiryolu İngiltere’de Liverpool ve Manchester arasında, Amerika’da ise Baltimore ve Ohio arasında inşa edilmiştir. Bu kapsamda, dünyadaki ilk istasyon binaları İngiltere’de ve Amerika’da 1830 yılında hizmete girmiştir. İngiltere’nin ilk istasyon binası Liverpool’da açılan fakat daha sonra yıkılmış olan Crown Street İstasyon binasıdır. Amerika’nın ilk istasyon binası ise Baltimore’da açılan, günümüze kadar korunabilmiş Mount Clare İstasyon binasıdır (Meeks 1956).



Şekil 3.1. Crown Street İstasyon Binası, Liverpool, J. Foster, G. Stephenson, 1830 (Meeks 1956).



Şekil 3.2. Mount Clare İstasyon Binası, Baltimore, 1830 (Meeks 1956)

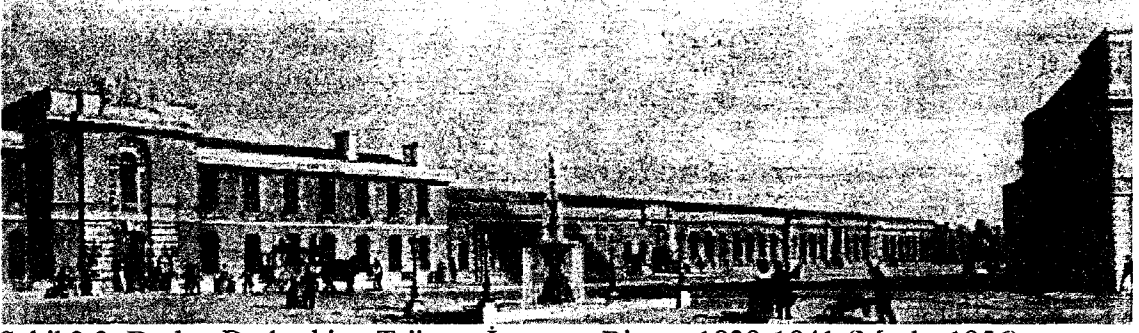
19. yüzyılda istasyon binası tasarlayan mimarların başlıca amaçları yeni bir bina tipi geliştirmek ve ona tanınabilir doğru bir imge kazandırmak olmuştur. Bu dönemde Ecole des Beaux-Arts’ta (Güzel Sanatlar Okulu) yetişen mimarlar, bu yeni bina tipini oluştururken geçmiş dönemlerin yapılarını incelediklerinden, haklarında bilgi sahibi oldukları yapılara benzer tasarımlar yapmışlardır (Roth 2000).



19. yüzyılda istasyon binalarının gelişimini etkileyen üslup pitoresk seçmecilik olmuştur. Görsel etkinin kalitesinin işlevsellikten önde tutulduğu bu üslup, eski Yunan ve Roma Klasisizmi, Orta Çağ, Rönesans ve Doğu (Oryantalist) mimarinin özelliklerini taşır. Kütlelerin ve yapı elemanlarının doğal peyzaj içindeki konumunun, uzaktan bakıldığında kolay algılanmasının önem kazandığı pitoresk seçmecilik üslubunun uygulanmasındaki başlıca ilkeler çeşitlilik (variety), hareket (movement), düzensizlik (irregularity), karmaşıklık (intricacy) ve pürüzlülük (roughness) olmuştur. Çeşitlilik, çatılardan fırlayan baca, kule ve kalkan duvar gibi elemanlarla vurgulanmaya çalışılmış, benzer motiflerin tekrarından kaçınılmıştır. Orta aksta girişin vurgulanması, son akslarda kütlelerin yüksekliklerinin azalması, farklı noktalardan bakıldığında algılanabilen kulelerin tasarlanması ve ışık-gölge oyunları ile hareketlilik sağlanmıştır. Düzensizlik ilkesi asimetrik kompozisyonların kullanılması ile yerine getirilmiştir. Bütünün kolay algılanabilir olmasının yanında yapı elemanlarının ve kütlelerin birbiriyle ilişkisinin hemen algılanmaması da karmaşıklık ilkesinde önem kazanmıştır. Yüzeyde ve çatıda taş, tuğla ve kiremit gibi yapı malzemelerinin işlenmeden kullanılması ile pürüzlülük vurgulanmıştır (Meeks 1956).

Pitoresk eklektisizm üslubunda tasarlanan binalarda kullanılan en önemli motifler kemer ve kule formları olmuştur. Üslubun başlangıç döneminde klasik, İtalyan kökenli beşik kemer ön planda iken, 1860'lı yıllardan sonra Yeni Viktoryen Gotik yaklaşımın uzun, ince ve sivri kemerleri kullanılmıştır. 1890'lı yıllarda ise beşik kemer motifine geri dönmüştür. Bu dönemde Romanesk motifler yaygındır. Kulelerin gelişimi de aynı yolu izlemiştir. Dönem başında kullanılan kısa ve kalın gövdeli kuleler 1860'lı yıllarda yerini ince, uzun, gittikçe sivrilen kulelere bırakmış, 1890'lı yıllarda ise tekrar kısa ve kalın gövdeli kulelere dönüş yaşanmış, sonunda da kule tamamen yok olmuştur (Meeks 1956).

19. yüzyılın ilk yarısında istasyon binalarının cephe biçimlenişinde yatay etki daha baskın olmuştur. 1840 ve 1850'li yıllarda yatay ve düşey etkiyi dengede tutabilmek için alçak kütleler bir veya daha fazla kule ile birlikte tasarlanmış, birbirinden farklı kuleler asimetrik olarak yerleştirilmiştir (Meeks 1956). Bu dönemde yapılan Trijunct İstasyon Binası'nda yatay etki baskındır. Bu binadan birkaç yıl sonra yapılan Bridge, Cheshire ve King's Cross istasyon binalarında ise kulelerin kullanımı ile yatay ve düşey etki dengede tutulmuştur.



Şekil 3.3. Derby, Derbyshire, Trijunct İstasyon Binası, 1839-1841 (Meeks 1956)

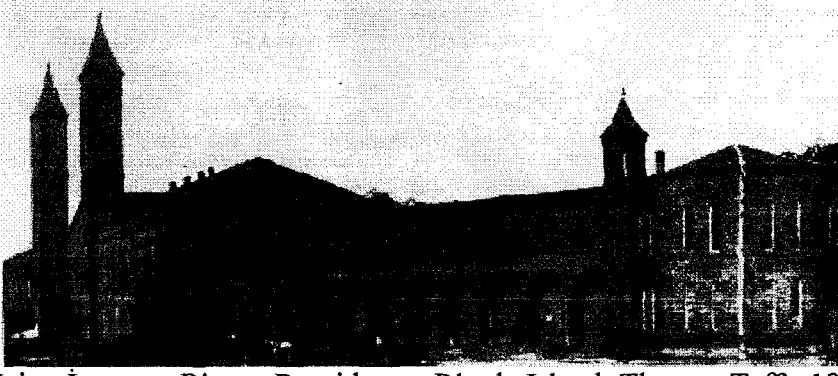


Şekil 3.4. Londra, Bridge İstasyon Binası, T. Turner, H. Roberts, 1844 (Meeks 1956)



Şekil 3.5. Chester, Cheshire İstasyon Binası, F. Thompson, 1847-1848 (Meeks 1956)

Amerika'daki ilk büyük istasyon binası olan Union İstasyonu, Thomas Tefft tarafından tasarlanmış ve 1848 yılında Providence, Rhode Island'ta inşa edilmiştir. Bu bina, günümüze kadar korunamamış, geçirdiği bir yangında hasar görmüş ve yıkılmıştır. Romanesk üslupta tasarlanmış olan binada arkadlar, sekizgen bloklar ve çok katlı çan kuleleri kullanılmıştır. Bekleme odaları Amerika'da bulunan diğer istasyon binalarında olduğu gibi geniş ve konforludur. İkinci kat zaman içinde ofis olarak kullanılabilir şekilde tasarlanmıştır (Meeks 1956).



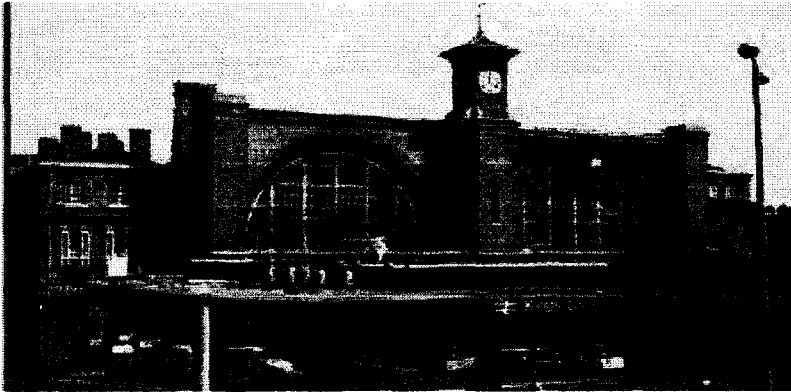
Şekil 3.6. Union İstasyon Binası, Providence, Rhode Island, Thomas Tefft, 1848 (Meeks 1956)

İngiltere’de istasyon binalarının tasarımında prestije büyük önem verilmiştir. İlk ve en çarpıcı örnek Hardwick’in 1840 yılında inşa ettiği Euston İstasyon Binası’dır. Bu binada giriş kapısı Dor üslupta tasarlanmıştır (Brockman 1974).



Şekil 3.7. Euston İstasyon Binası, Londra, P. Hardwick, R. Stephenson, 1835-1839 (Meeks 1956)

İngiltere’de Gotik tarzdaki ilk istasyon binası Brunel’in tasarladığı, 1839 ve 1840 yılları arasında Bristol’de inşa edilen Temple Meads binasıdır. Üç katlı olan binanın cephesinde kuleler ve çıkma kapı bulunmaktadır. İngiltere’de bu dönemde işlevsel ekolün en etkileyici örneği Cubitt’in tasarımını yaptığı 1852 yılında Londra’da inşa edilen King’s Cross İstasyon Binası’dır. (Brockman 1974).

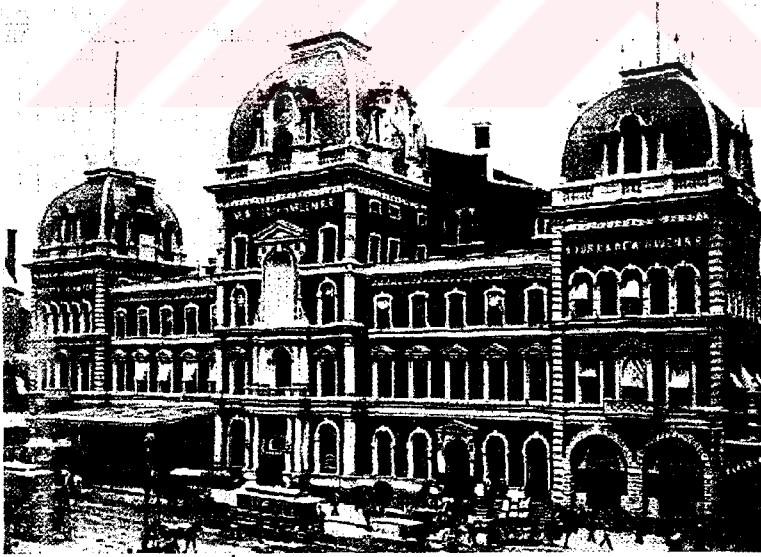


Şekil 3.8. King’s Cross İstasyon Binası, Londra, L. Cubitt, 1851-1852 (<http://www.angelfire.com>)

1860'lı yıllardan sonra demiryolu teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak konfor, güvenlik ve seyahat hızında da artış gözlenmiştir. Yolcu vagonlarındaki konfor koşulları artmış, yataklı vagon 1865 yılında Amerika'da, 1873 yılında ise İngiltere'de uzun yolculuk gereksinimlerini karşılamaya başlamıştır. 1882 yılından itibaren de yemekli vagonlar hizmet vermiştir. Konfor koşullarının artması, istasyon binalarının tasarımına da yansımış, geniş hollerin tasarımı bu dönemde yaygınlaşmıştır (Droege 1969).

1850'li yıllarda İngiltere'de Viktorya döneminde ortaya çıkan ve mimaride Gotik formların kullanıldığı Yeni Viktoryen Gotik üslup istasyon binalarının tasarımında etkili olmuştur (Roth 2000). Bu dönemde karmaşık kütle kompozisyonları, asimetrinin kullanımı, sivri tonoz ve kuleler önem kazanmıştır. Amerika ve İngiltere'de düşeylik ve düşeyliği vurgulayan kule önemli iken, diğer Avrupa ülkelerinde kemer kullanımı daha çok görülmüştür (Meeks 1956).

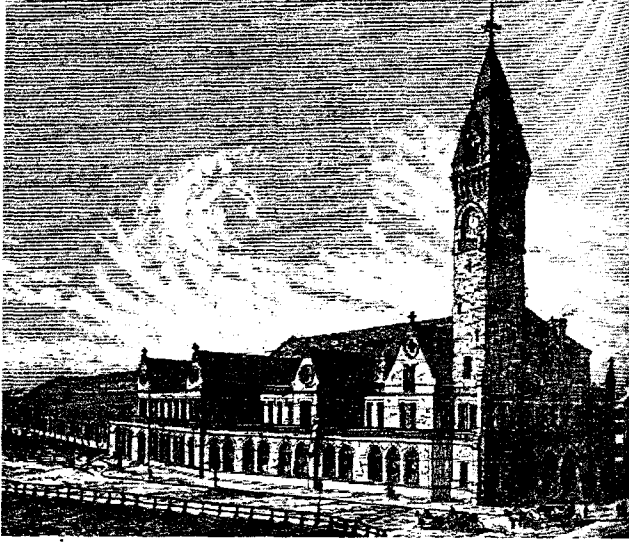
Yeni Viktoryen Gotik üslup Amerika'da 1860'lı yıllarda hakim olmuştur. 1869 yılında New York'ta inşa edilen I. Grand Central İstasyonu'nda üç katlı kütlelerin cephesi beş ayrı bölüme ayrılmıştır. Bu bölümlerden üçünü kare planlı, üzeri kubbeli üç adet kule oluşturmuştur (Meeks 1956).



Şekil 3.9. I. Grand Central İstasyon Binası, New York, 1869 (Meeks 1956)

1872 yılında Boston'da inşa edilen ve 1899'da yıkılan Park Square İstasyonu'nun tasarımında Yeni Viktoryen Gotik Döneminin ilkelerine uyulmuş, binanın cephesinde çatılardan fırlayan kalkan duvarlar ve asimetrik yerleştirilmiş kulelerle hareketlilik sağlanmıştır (Meeks 1956).





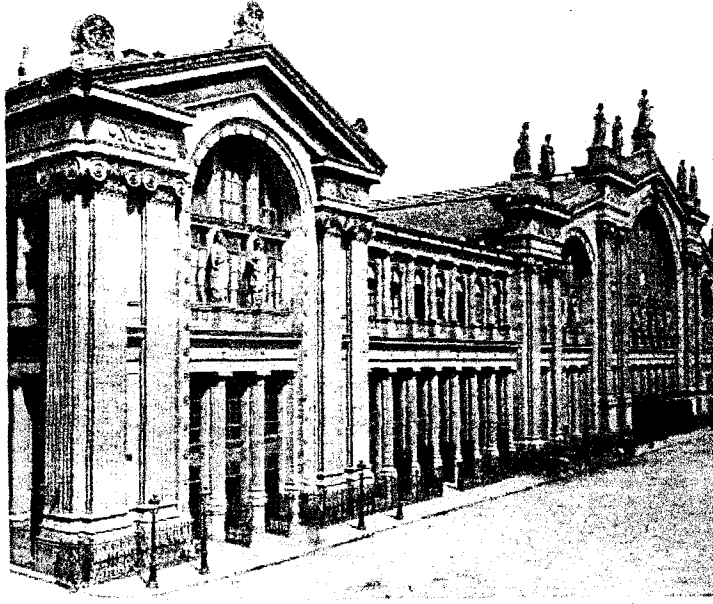
Şekil 3.10. Park Square İstasyon Binası, Boston, H. Van Brunt, 1872 (Meeks 1956)

Benzer bir kompozisyona sahip Worcester'de bulunan Union Yolcu İstasyonunda (1875-1877) tren sundurmasının duvarı, ana bina ve kule taşla kaplanmıştır. Gotik cephe özellikleri taşıyan bina o ana kadar yapılmış istasyon binaları içinde pitoresk ilkelerle en uyumlu bina olmuştur (Meeks 1956).

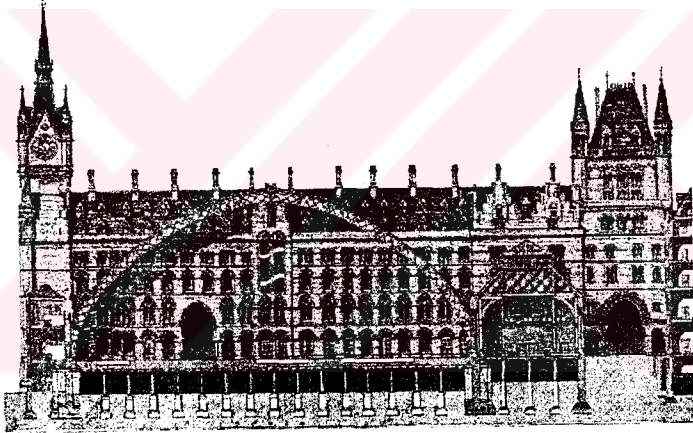


Şekil 3.11. Union İstasyon Binası, Worcester, H. Van Brunt, 1875-1877 (Meeks 1956)

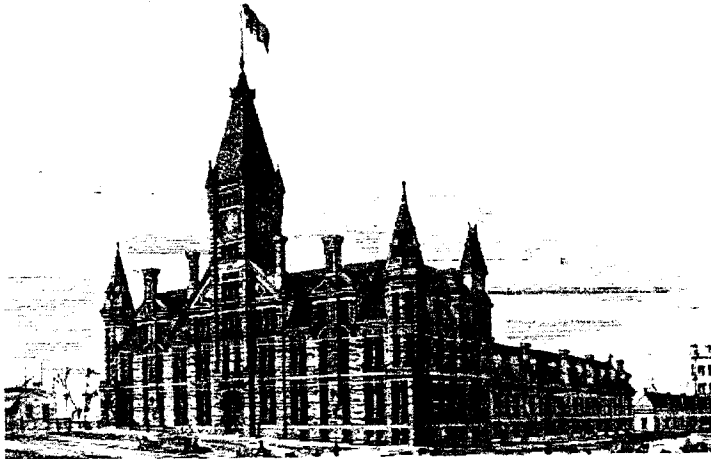
1860'lı yıllarda istasyon binalarının cephelerinde düşey etki tamamen baskın hale gelmiştir. Çok sayıda asimetrik kulenin ve payandalar arası dar uzun pencerelerin, kalkan duvarların ve dik çatıların tasarıma eklenmesi ile düşey etki artırılmıştır. Binanın cephesine dik akslardan bakılarak algılanmasının önemli olduğu ön cephecilik anlayışının yerini, binanın farklı perspektiflerden bakılarak algılanmasının önem kazandığı bir anlayış almıştır (Meeks 1956). II. Gare du Nord, St. Pancras, Chicago ve North Western ile Broad Street istasyon binaları bu anlayışın yansıdığı örnekler arasında yer almıştır.



Şekil 3.12. II. Gare du Nord, Paris, J. I. Hittorf, 1861-1865 (Meeks 1956)

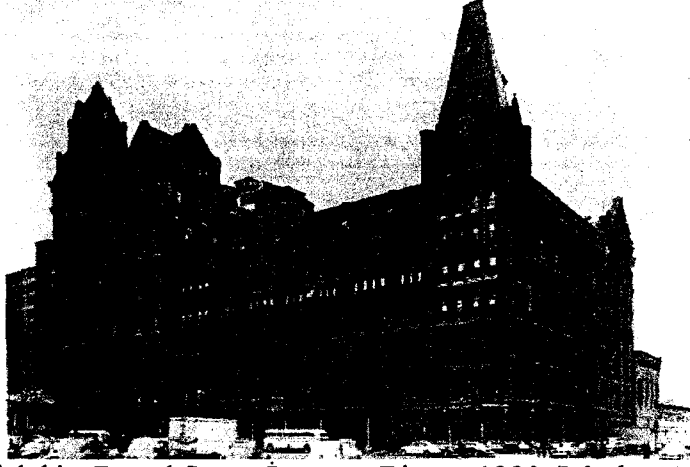


Şekil 3.13. St. Pancras İstasyon Binası, Londra, G. G. Scott, W. H. Barlow, R. M. Ordish 1863-1876 (Meeks 1956)



Şekil 3.14. Chicago ve North Western İstasyon Binası, Chicago, W. W. Boyington, 1880 (Meeks 1956)





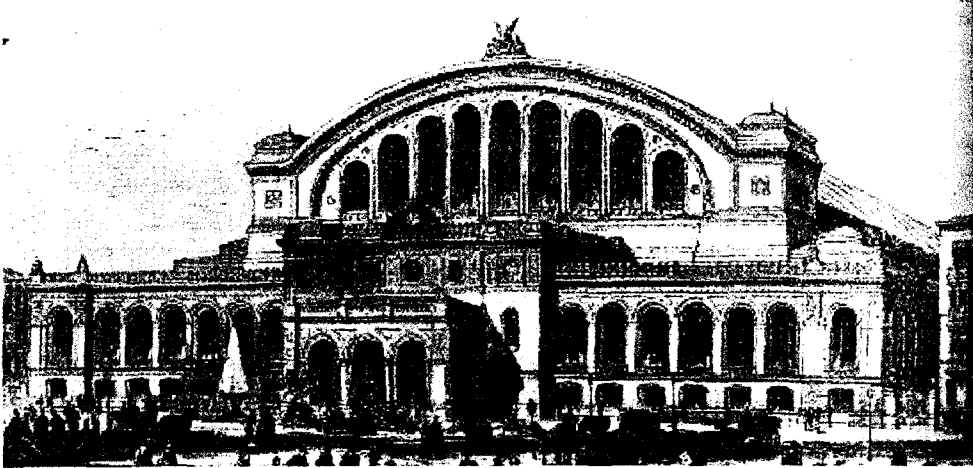
Şekil 3.15. Philadelphia, Broad Street İstasyon Binası, 1880 (Meeks 1956)

19. yüzyılın ikinci yarısında Alman mimarlar, istasyon binası tasarımında Romanesk üsluptan etkilenmiştir. Bina cephelerinde tuğla ve pişmiş toprak malzeme kullanımı ile seçmecilik üslubunun çeşitlilik ve pürüzlülük ilkesi sağlanmıştır. Emden İstasyonu'nun uzun cephesi yataylık etkisini azaltmak için bölümlere ayrılmıştır. Yatay ve düşey elemanların kullanımı ile karmaşıklık ilkesi sağlanmıştır.



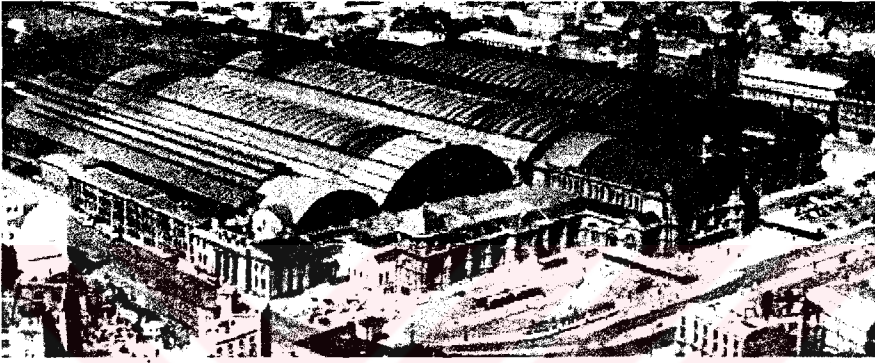
Şekil 3.16. Emden İstasyon Binası, Almanya, 1856-1863 (Meeks 1956)

Almanya'da 1860'lardan sonra inşa edilen istasyonlarda, Anhalter İstasyonu'nda (1872-1880) olduğu gibi, sundurmanın ön cephe ile birleştiği duvar, bu örtünün dış hatlarını takip ederek eğrisel bir şekil almıştır (Meeks 1956).



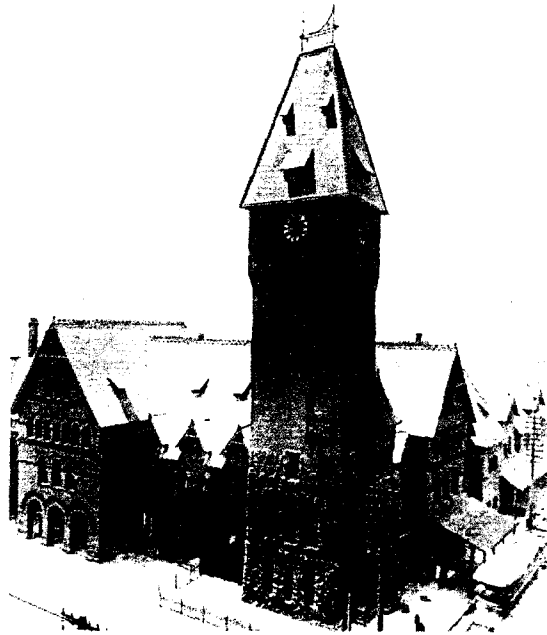
Şekil 3.17. Anhalter İstasyon Binası, Berlin, F. Schwechten, 1872-1880 (Meeks 1956)

Almanya'da 1880'li yıllarda inşa edilen Frankfurt İstasyonu ile cephede yatay etkiye dönüş başlamıştır. Neo-Rönesans üslubunun etkilerinin görüldüğü binanın simetri aksına 23 metre yüksekliğinde bir giriş holü ile bilet gişeleri yerleştirilmiştir. Tonozlu giriş holünün iki yanında 210 metre yüksekliğinde kuleler, kulelerin yanında ise yüksekliği giriş holünden az olan kütleler bulunmaktadır. Platformları örten eğrisel makaslar 56 metre açıklık geçmektedir. Yanlarda bulunan geniş açıklıklı kemerler giriş holünü, ara holü, bekleme salonları ile restoranları birbirine bağlamaktadır (Müller 1981).

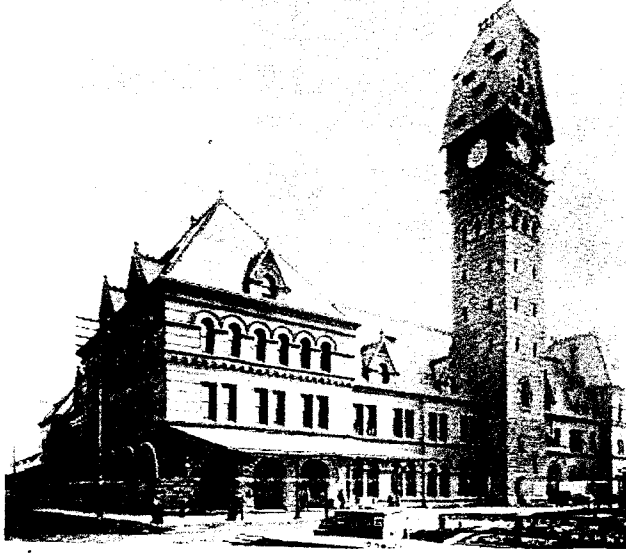


Şekil 3.18. Frankfurt İstasyon Binası, G. Eggert ve Faust, 1879-1888 (Meeks 1956)

Amerika'da 1880'li yıllarda Gotik yaklaşımların yanı sıra Romanesk formların benimsendiği istasyon binaları da tasarlanmış, yeni kompozisyonda birden fazla kule yerine, odak noktası tek ve ağır kule olmuştur (Meeks 1956). Bu yaklaşıma örnek olarak Michigan Central, Dearborn, Grand Central ve Union Depot istasyon binaları verilebilir.



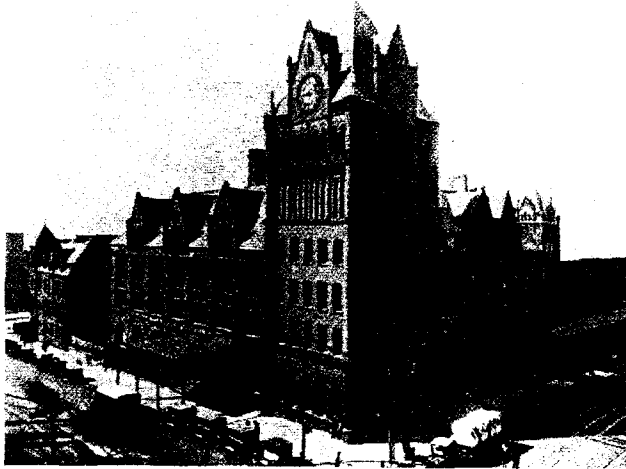
Şekil 3.19. Michigan Central İstasyon Binası, Detroit, C. L. W. Eidlitz, 1882-1883 (Meeks 1956)



Şekil 3.20. Dearborn İstasyon Binası, Chicago, C. L. W. Eidlitz, 1883-1885  
(Meeks 1956)



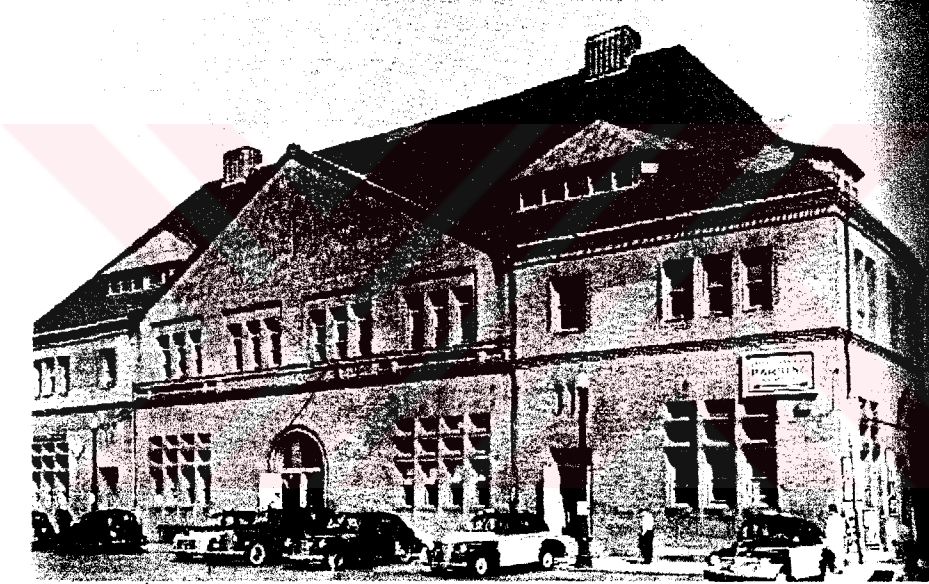
Şekil 3.21. Grand Central İstasyon Binası, Chicago, S. S. Beman, 1888-1890  
(Meeks 1956)



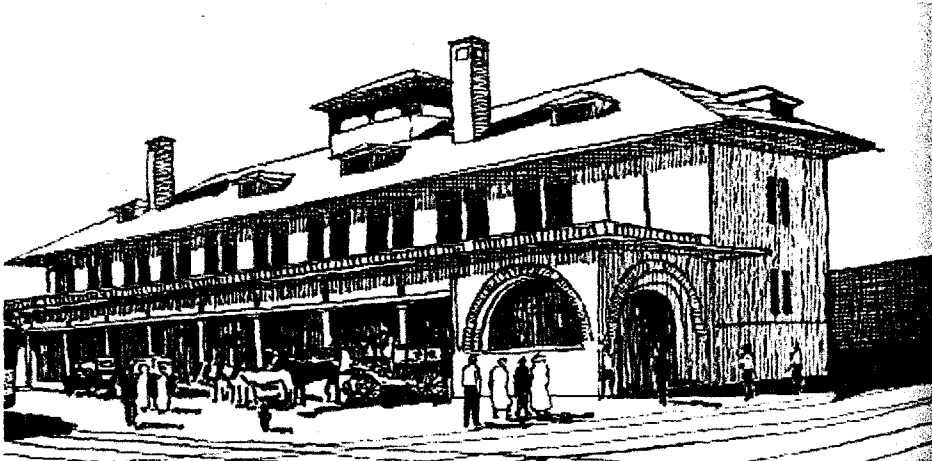
Şekil 3.22. Union Depot, Detroit, I. S. Taylor, 1889 (Meeks 1956)

İngiltere’de 1880’li yılların sonunda azalan talebe rağmen, demiryolu istasyon binası tasarımında geline noktaı korumak üzere, tasarım okullarında demiryolu istasyon binası, proje konusu olarak çalışılmıştır (Brockman 1974).

1890’lı yıllardan sonra Rönesans’a ve klasik döneme ait üsluplardan arındırılmış özgün binalar inşa edilmiştir. 20. yüzyıla özgü uluslararası üslubun ortaya çıkışı için zeminin hazırlandığı bu dönemde, tarihteki en büyük istasyon binaları inşa edilmiştir. Bu dönemde istasyon binalarının cephe biçimlenişinde düşey etki azalmış, simetriye ve yatay etkiye dönüş yaşanmış, kütle hareketleri sınırlandırılmıştır (Meeks 1956). New London’daki Union İstasyon Binası ile Illinois Central İstasyon Binası bu yaklaşımın örnekleri arasında yer almıştır.



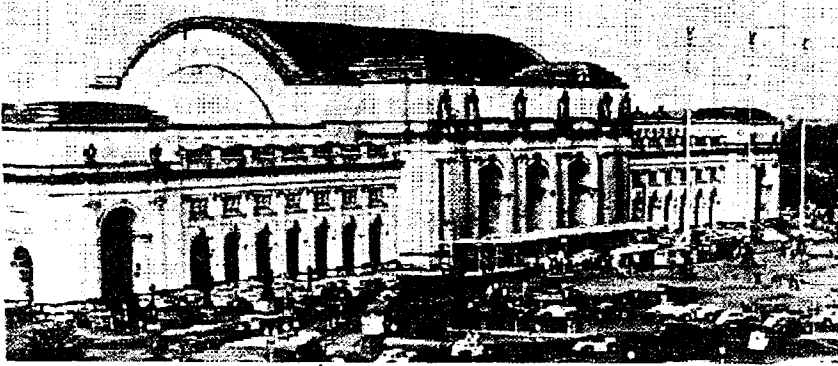
Şekil 3.23. Union İstasyon Binası, New London, Connecticut, H. H. Richardson, 1885-1887 (Meeks 1956)



Şekil 3.24. Illinois Central İstasyon Binası, New Orleans, Louis Sullivan, F. L. Wright, J. F. Wallace, 1892 (Meeks 1956)

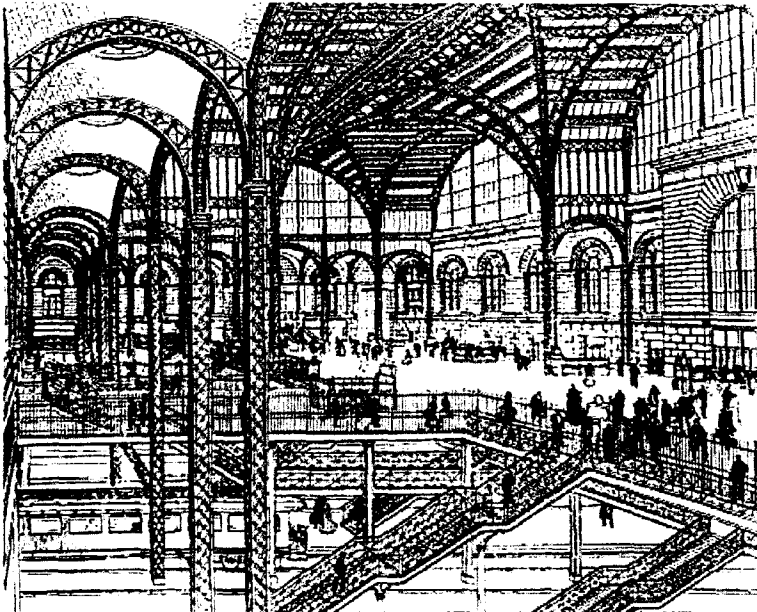


Bu dönemin bazı istasyon binalarında ise yüksek ve sivri çatılar ile kuleler, yerlerini kubbe ve tonoz çatılara bırakmıştır. Washington'da bulunan Union İstasyonu'nda 231.6 metre (760 feet) uzunluğunda, 39.6 metre (130 feet) genişliğindeki bekleme holünün üzeri, en üst noktası 28.3 metre (93 feet) yüksekliğe ulaşan klasik Roma dönemine özgü beşik tonoz ile örtülmüştür (Droege 1969).

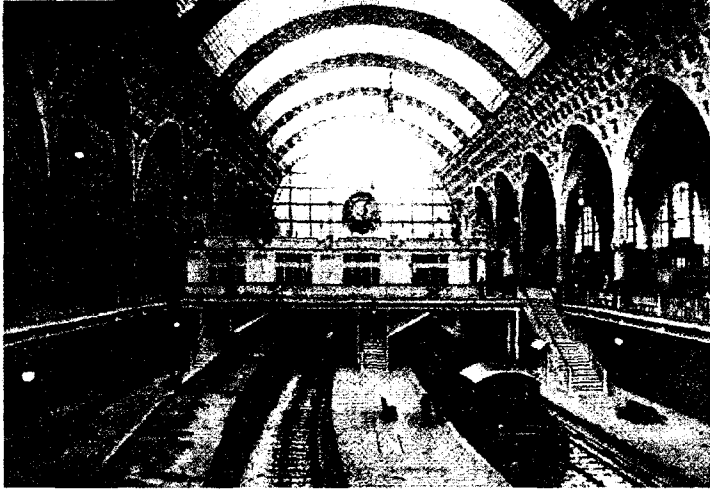


Şekil 3.25. Washington D.C. Union İstasyon Binası, D. H. Burnham, 1903-1907 (Meeks 1956)

20. yüzyıl başlarında raylar zeminin altında inşa edilmeye başlanınca katlı çözümler tasarlanmış, platformları örten geniş açıklıklı çatı örtüleri geniş hollerin üzerine inşa edilmeye başlanmıştır. Böylece hol (concourse) önem kazanmış, anıtsallaştırılan bir eleman olarak cepheye yansımıştır. New York'ta bulunan Pennsylvania İstasyonu ile Paris'te bulunan Gare d'Orsay binalarında holler geniş ve yüksek mekanlar olarak tasarlanmıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.26. Pennsylvania İstasyon Binası, New York, McKim, Meade ve White, 1906-1910 (Diehl 1985)



Şekil 3.27. Gare d'Orsay, Paris, V. Laloux, 1897-1900 (Meeks 1956)

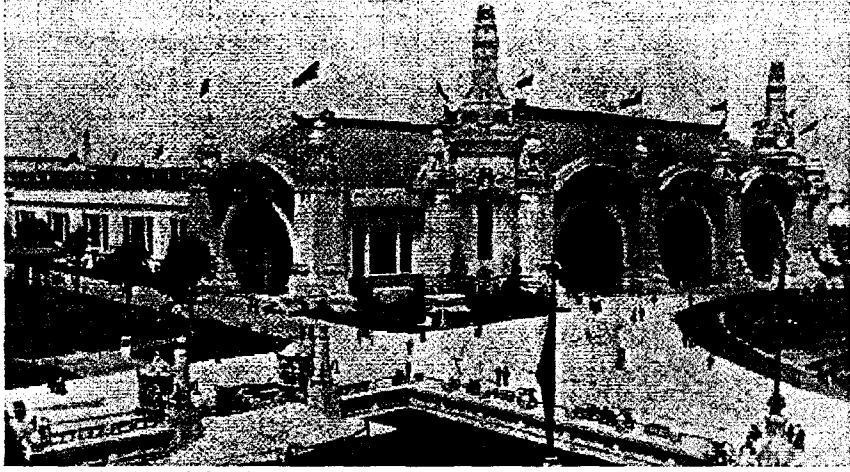
20. yüzyıl başlarında, kemer (zafer takı) ve kolonad Amerika'daki istasyon binalarında sık kullanılmıştır. Washington'daki Union İstasyonu'nda (Şekil.3.25) bulunan üç adet kemer motifi bu dönemin birçok istasyon binasında olduğu gibi girişi vurgulamak için tasarlanmıştır. Barok üslupta yapılmış olan South İstasyon Binası'nda da üç kemerli giriş motifi kullanılmıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.28. South İstasyon Binası, Boston, Massachusetts, Shepley, Rutan, Coolidge, 1896-1899 (Meeks 1956)

St. Louis Sergisi için yapılmış olan Ulaşım Binası'nda ideal istasyon binası tasarımı amaçlanmış, geniş kemerler, eğrisel çatı, kule biçimli formlar, organik formlar ve üç kemerli giriş kullanılmıştır. Barok üslupta yapılmış olan bina, o dönemin Art Nouveau ve Beaux-Arts eğilimlerini de yansıtmaktadır.



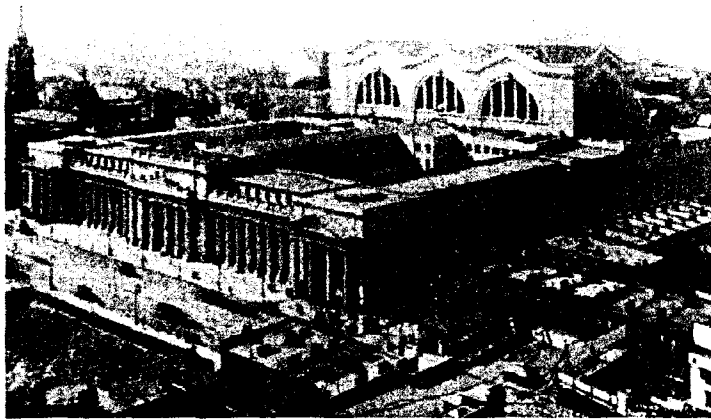


Şekil 3.29. St. Louis Sergisi Ulaşım Binası, E. L. Masqueray, 1904 (Meeks 1956)

Bu dönemin istasyon binalarının ön cephelerinde, Michigan Central ve Pennsylvania istasyon binalarında olduğu gibi kolonad yaygın olarak kullanılmıştır.

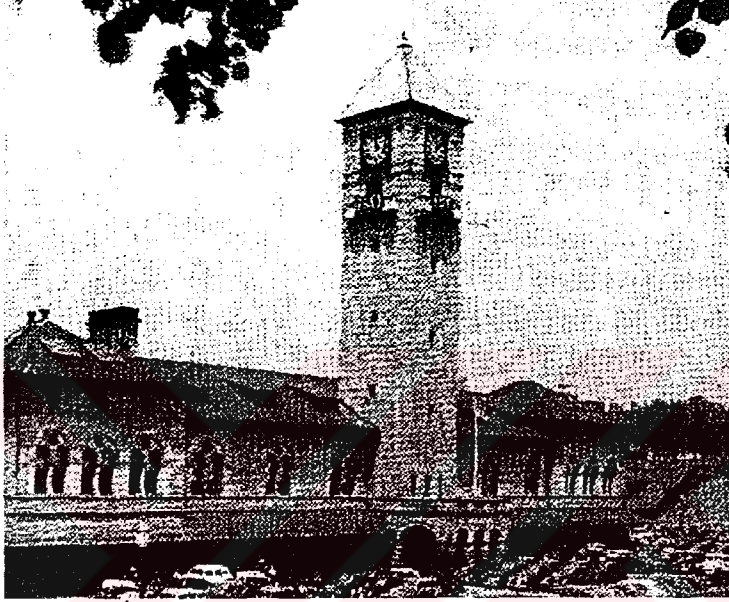


Şekil 3.30. Michigan Central İstasyon Binası, Detroit, Reed, Stem, Warren, Wetmore, 1913 (Meeks 1956)

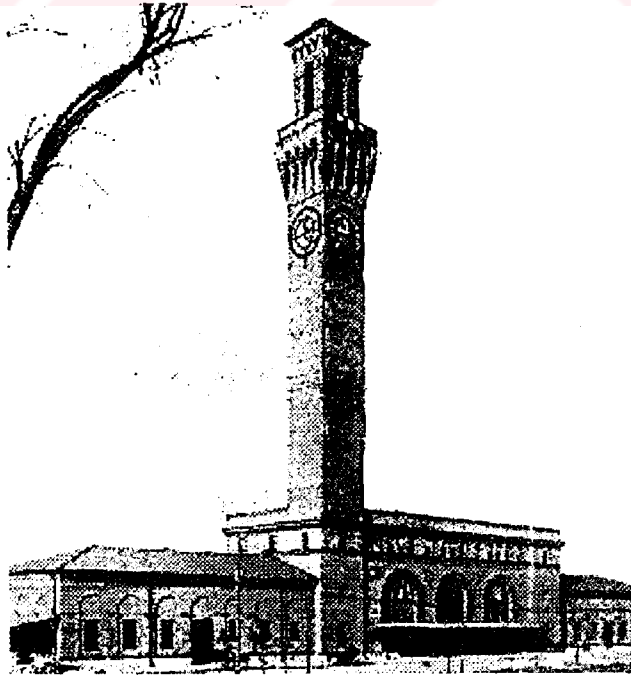


Şekil 3.31. Pennsylvania İstasyon Binası, New York, McKim, Meade, White, 1902-1910 (Roth 2000)

19. yüzyıl sonlarında klasik üslubun yanı sıra, Geç Romantik üslubun ilkeleri de etkili olmuş, kütesellik önem kazanmış, asimetrik ve kuleli kompozisyonların tasarımına devam edilmiştir. Üç kemerli girişin bulunduğu merkez küteden yükselen asimetrik yerleştirilmiş tek kule ve iki yanında bulunan alçak kütleler ile cepheye hareket katılmıştır. Mount Royal ve Connecticut Union istasyon binaları bu yaklaşıma örnek olarak verilebilir.

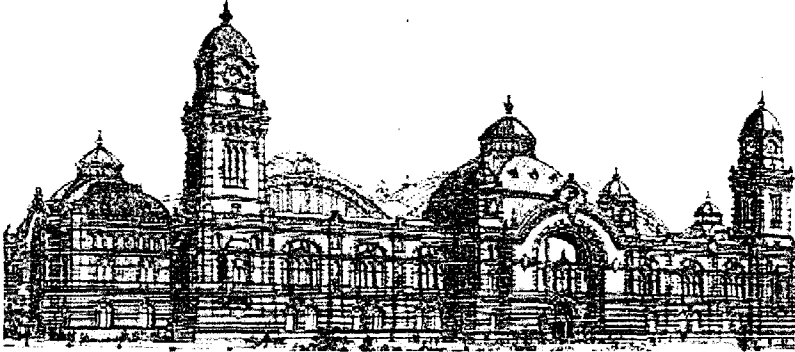


Şekil 3.32. Mount Royal İstasyon Binası, Baltimore, F. Baldwin, J. Pennington, 1894-1895 (Meeks 1956)



Şekil 3.33. Connecticut Union İstasyon Binası, Waterbury, McKim, Meade, White, 1909 (Meeks 1956)

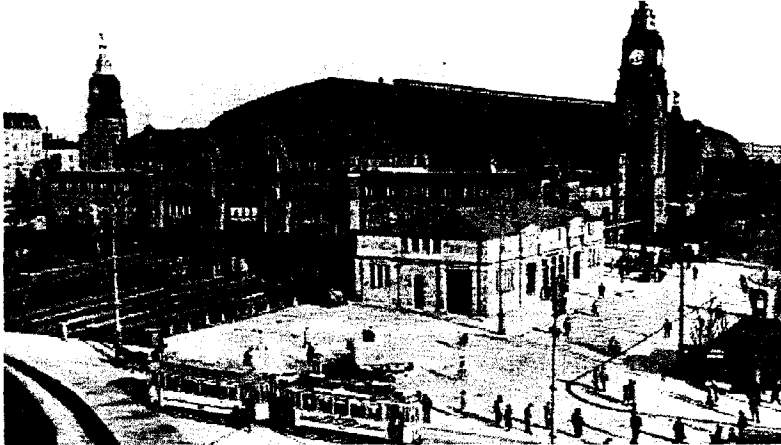
1890'lı yıllarda Avrupa ülkelerinde pitoresk canlandırıcılık, ulusalcı akımlar ve Art Nouveau etkileri kamu binalarını ve istasyonları şekillendirmiştir. Romanesk akımın etkileri de 1910'lu yıllara kadar sürmüştür. Asimetrik kompozisyonlar önem kazanmıştır (Meeks 1956). Bükreş İstasyon Binası, Gare de Lyon ve Hamburg İstasyon Binası bu anlayışın örnekleri arasındadır.



Şekil 3.34. Bükreş İstasyon Binası, G. Frentzen, 1893-1895 (Meeks 1956)

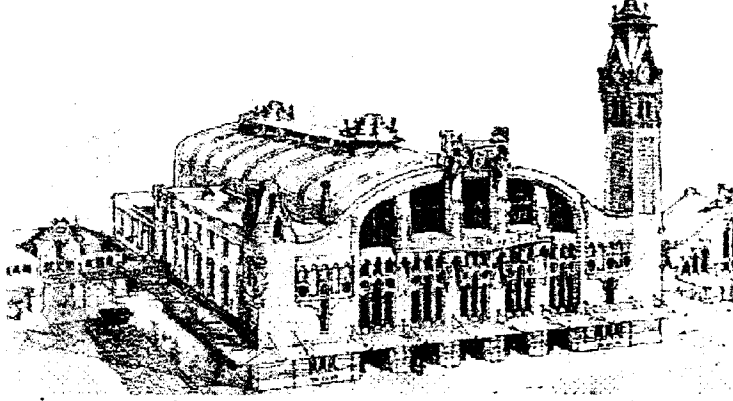


Şekil 3.35. Gare de Lyon, Paris, M. Toudouire, M. Denis, 1897-1900 (Meeks 1956)



Şekil 3.36. Hamburg İstasyon Binası, H. Reinhardt, G. Sössenguth, 1903-1906 (Meeks 1956)

Avrupa'da etkili olan Art Nouveau dekoratif elemanlarda, yumuşak dış hatlarda, doğal eğrilerde, yüzeylerdeki zarif işlemlerde, ince işlenmiş kulelerde kendini göstermiştir (Meeks 1956). Rouen İstasyon Binası, Art Nouveau ilkelerinin uygulandığı örnekler arasında yer almıştır.

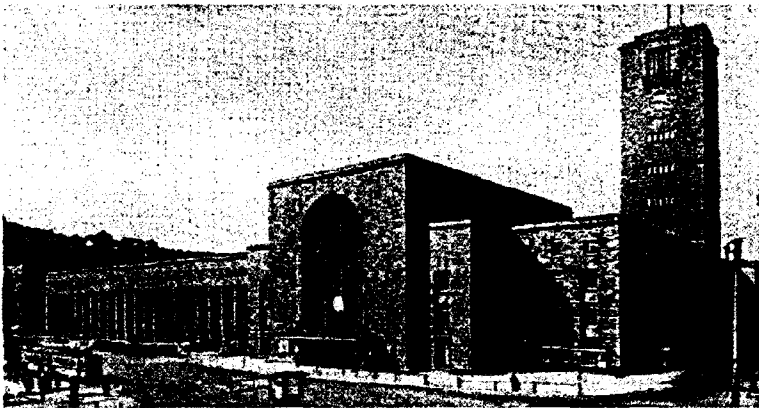


Şekil 3.37. Rouen İstasyon Binası, A. Dervaux, 1913-1928 (Meeks 1956)

1910'lu yıllarda ulusalcı akımlar etkisini göstermeye başlamıştır. Bu dönemin binalarında Helsinki Central ve Stuttgart istasyon binalarında olduğu gibi tek büyük kemer ve kule motifleri birlikte kullanılmıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.38. Helsinki Central İstasyon Binası, E. Saarinen, 1910-1914 (Meeks 1956)



Şekil 3.39. Stuttgart İstasyon Binası, P. Bonatz, 1911-1928 (Spröggel 1954)

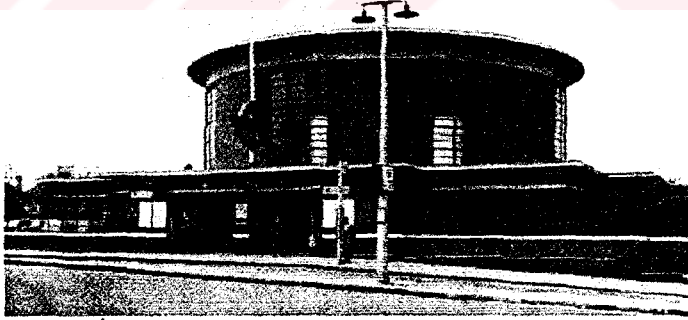


Romantik akımın etkisinde tasarlanmış olan Stuttgart İstasyon Binası'nda giriş, büyük bir kemerle vurgulanmış, asimetrik yerleştirilmiş bir saat kulesi ve kolonodların kullanımı ile kompozisyon tamamlanmıştır. İşlenmemiş taş malzeme cephede zenginlik sağlamıştır. Bu binada yolcuların anıtsal bir ara holde toplanmaları istenmiştir. Ara holün iki yanında bulunan farklı boyutlardaki giriş hollerinden büyük olanı uzun mesafeli yolculuklar için, küçük olanı ise, banliyö yolculukları için kullanılmıştır (Müller 1981).

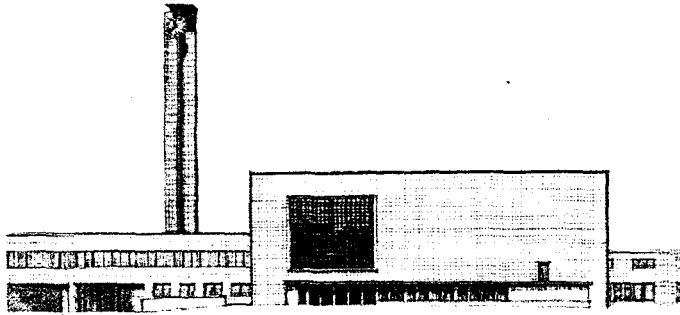
Pitoresk eklektik akımın etkileri, I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile sona ermiş, 1914 ve 1956 yılları arasında mimaride işlevsellik akımı (uluslararası üslup, modern mimari) etkili olmaya başlamıştır. Eklektik süslemelerden arındırılmış olan bu dönemin istasyon binalarında, sade ve yalın formlar, küpler, prizmatik kütleler ile saydam düzlemler kullanılmıştır. Düsseldorf, Arnos Grove, Finlandiya ve Amiens istasyon binaları bu anlayışın örnekleri arasında yer almıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.40. Düsseldorf İstasyon Binası, Kruger ve Behnes, 1931 (Spröggel 1954)

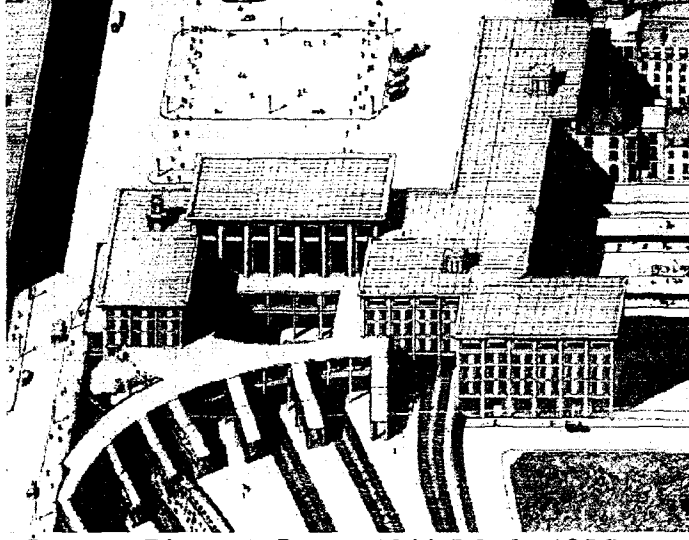


Şekil 3.41. Arnos Grove İstasyon Binası, Londra, C. Holden, 1932 (Meeks 1956)



Şekil 3.42. Finlandiya İstasyon Binası, O. Flodin, E. Seppala, 1933-1938 (Meeks 1956)



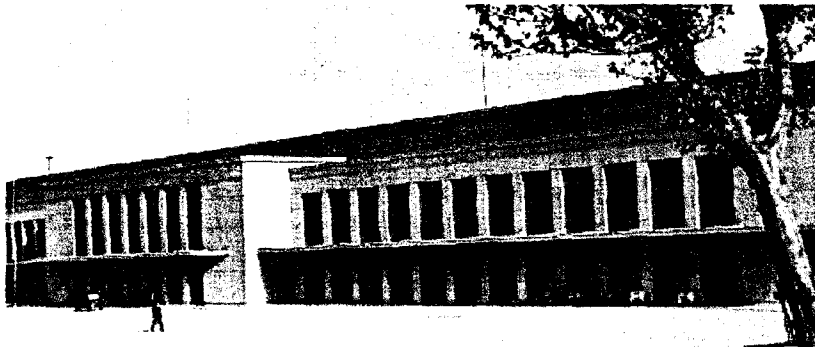


Şekil 3.43. Amiens İstasyon Binası, A. Perret, 1944 (Meeks 1956)

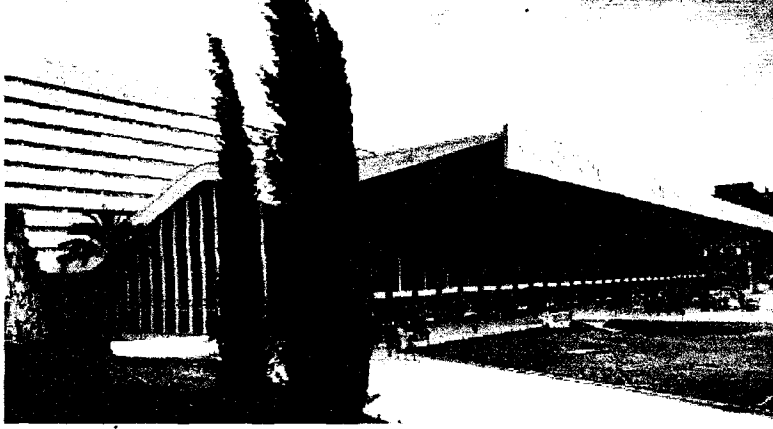
Rasyonelliğin estetikten ön planda olduğu 1940'lı yıllardan sonra strüktürel sistemin tamamen cepheye yansıdığı istasyon binaları yapılmıştır. Muiderpoort, Verona ve II. Termini istasyon binaları bu anlayışın örnekleri arasında yer almıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.44. Muiderpoort İstasyon Binası, Amsterdam, H. G. J. Schelling, 1939 (Meeks 1956)



Şekil 3.45. Verona İstasyon Binası, İtalya, A. Mazzoni , 1950 (Meeks 1956)



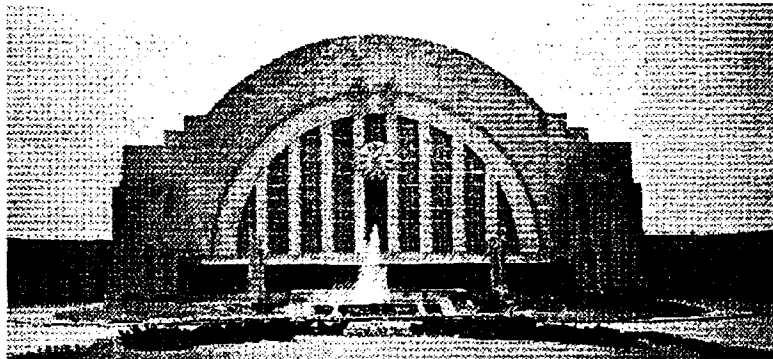
Şekil 3.46. II. Termini İstasyon Binası, Roma, A. Mazzoni ve E. Montuori, 1931-1951 (Meeks 1956)

20. yüzyılın başında Amerika'da inşa edilen anıtsal istasyon binaları arasında klasik üslupta tasarlananlar olmuştur. Thirtieth Street İstasyon Binası bu anlayışa örnek olarak verilebilir (Meeks 1956).

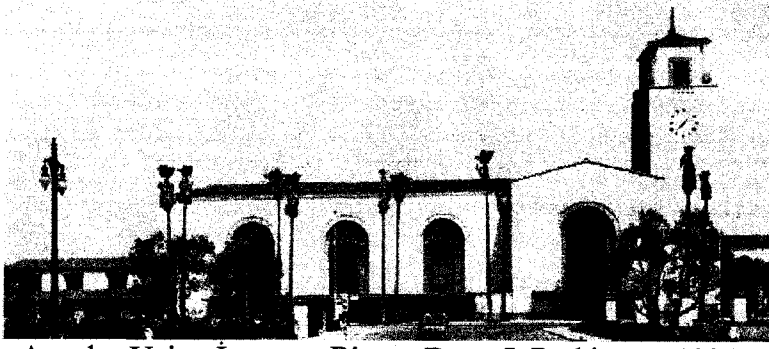


Şekil 3.47. Thirtieth Street İstasyon Binası, Philadelphia, Graham, Anderson, Probst, White, 1927-1934 (Meeks 1956).

Amerika'da 1930'lu yıllarda yapılan istasyon binaları, Cincinnati ve Los Angeles Union istasyon binalarında olduğu gibi, modern mimarinin ilkeleri yanı sıra pitoresk ilkelerle de uyumlu olarak tasarlanmıştır.

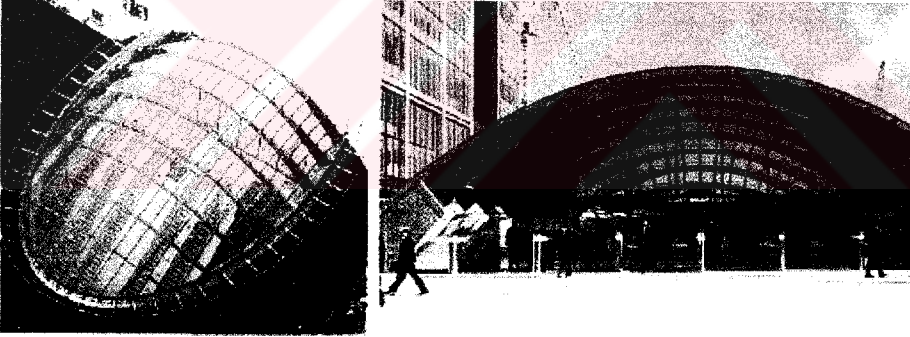


Şekil 3.48. Cincinnati Union İstasyon Binası, Fellheimer ve Wagner, 1929-1933 (Meeks 1956)

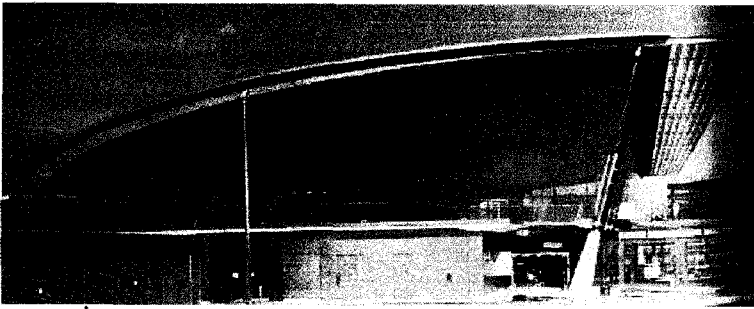


Şekil 3.49. Los Angeles Union İstasyon Binası, D. ve J. Parkinson, 1934-1939  
(Meeks 1956)

Avrupa ülkelerinde İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra otomobil sahipliğindeki artış nedeni ile demiryollarının yolcu taşımacılığındaki kullanımı azalmıştır. Bu nedenle, 19. yüzyılın ikinci yarısında çok fazla istasyon binası inşa edilmemiştir. Günümüzde ulaşım teknolojisindeki gelişmeler trenlerin hızını arttırmış, raylı sistemler yeniden yolcu taşımacılığında önem kazanmıştır. Avrupa'daki mevcut istasyon binalarının bir kısmı günümüzün koşullarına uygun olarak düzenlenerek işlev değiştirmeden hizmet vermektedirler. Yeni yapılan istasyon binaları, Londra'daki Canary Wharf ve Stratford istasyon binalarında olduğu gibi, yüksek teknoloji ürünüdür.



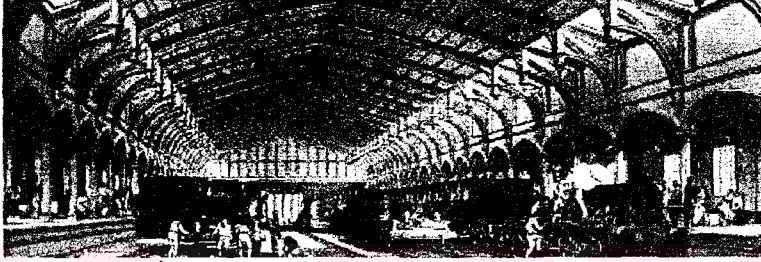
Şekil 3.50. Canary Wharf İstasyon Binası, Londra, N. Foster  
(The Architectural Review. 2000. Vol. 252, 1240 (6):51)



Şekil 3.51. Stratford İstasyon Binası, Londra, C. Wilkinson  
(The Architectural Review. 1999. Vol. 250, 1227 (5):56)

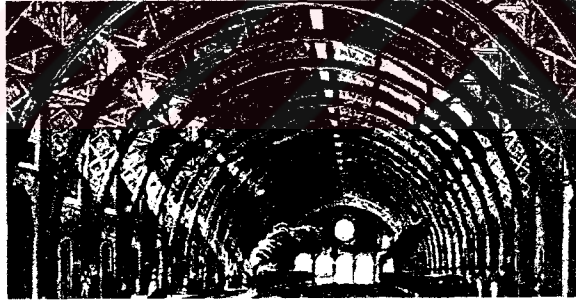
## Tren Sundurmalarının Gelişimi

Roma Dönemi'nden beri geniş açıklıkları örten yapılar ahşap makaslarla inşa edilmiştir. Tren sundurmalarının yapımında da 1850'li yıllara kadar ahşap makaslar kullanılmıştır (Roth 2000). Dünyadaki ilk tren sundurması İngiltere'de Crown Street İstasyonu'nda 1830 yılında yapılmış, ahşap makaslarla 9 metre (30 feet) açıklık geçilmiştir (Şekil 3.1). Great Western İstasyonu'nun ahşap kemerli tren sundurmasında ise geçilen açıklık 23 metreye (72 feet) ulaşmıştır (Brockman 1974).



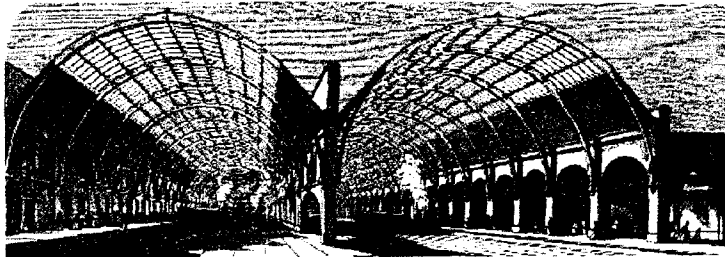
Şekil 3.52. Great Western İstasyonu (Temple Mead I), Bristol, I. K. Brunel, 1839-1840 (Meeks 1956).

Münih Hauptbahnhof'ta tren sundurmasının yarım daire tonozdan oluşan ahşap çatı konstrüksiyonu ile 24.4 metrelik (80 feet) açıklık geçilmiştir.



Şekil 3.53. Münih Hauptbahnhof, F. Bürklein, 1847-1849, 24.4 metre (80 feet) açıklık (Meeks 1956)

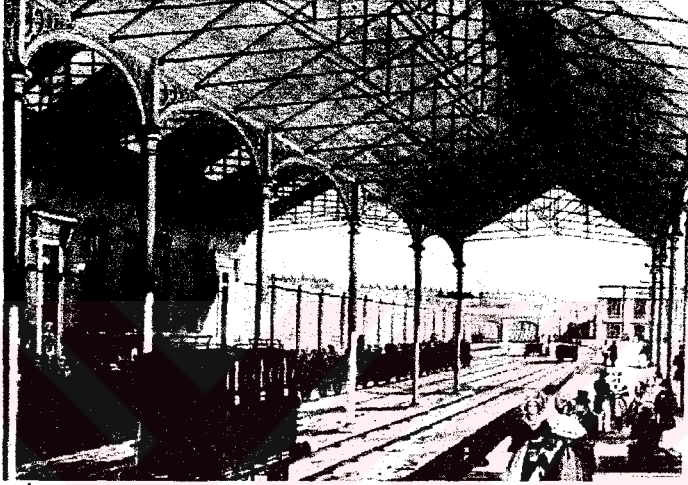
King's Cross İstasyonu'nda tren sundurmasının ahşap çatı konstrüksiyonu, her biri 32 metre (105 feet) genişliğindeki iki adet yarım daire tonozdan oluşmuştur (Brockman 1974).



Şekil 3.54. King's Cross İstasyonu, Londra, L. Cubitt, 1851-1852 (Meeks 1956)



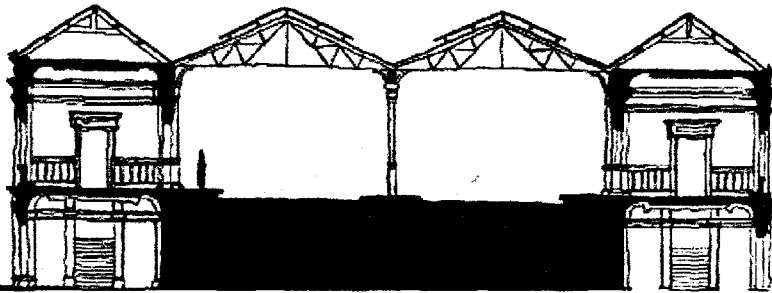
Buhara maruz kalan ahşabın bozulması, devamlı bakım gerektirmesi ve yangın tehlikesinin bulunması gibi nedenler istasyon binalarında ahşap makas kullanımının bırakılmasına yol açmıştır. En geniş açıklık geçme yarışında dövme demir çubuklardan yapılan makasların daha başarılı sonuçlar verdiği görülmüştür (Roth 2000). Metal makasların kullanıldığı Euston İstasyonu'nun sundurmasında 12.2 metrelik (40 feet), Trijunct İstasyonu'nun sundurmasında 45.7 metrelik (150 feet), Gare de Montparnasse'nin sundurmasında ise 39.6 metrelik (131 feet) açıklık geçilmiştir.



Şekil 3.55. Euston İstasyonu, Londra, P. Hardwick, R. Stephenson, 1835-1839 (Meeks 1956)



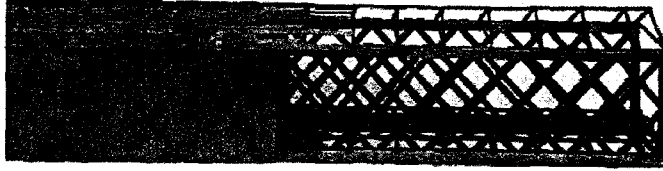
Şekil 3.56. Trijunct İstasyonu, Derby, Derbyshire, F. Thompson, R. Stephenson, 1839-1841 (Meeks 1956)



Şekil 3.57. Gare de Montparnasse, Paris, V. Lenoir, E. Flachet, 1850-1852 (Meeks 1956)

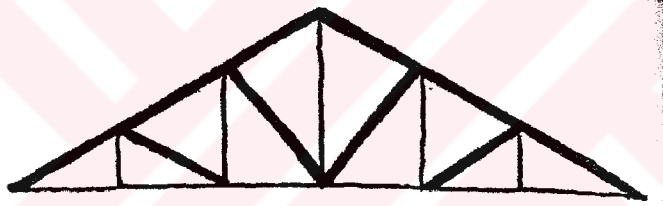


1850'li yıllarda Amerika'da yapılan tren sundurmalarının çatı strüktürlerinde daha sade formlar kullanılmıştır. Ithiel Town'un 1826'da geliştirdiği ahşap kafes kirişler kemerli formlardaki çatılarda iyi sonuç vermiştir. 1851-1852 yılları arasında inşa edilen Philadelphia İstasyonu'nun tren sundurmasında kullanılan kemer formundaki ahşap kafes kirişlerle 45.7 metre (150 feet) açıklık geçilmiştir (Meeks 1956).



Şekil 3.58. Ithiel Town'un 1826'da geliştirdiği ahşap kafes kiriş (Meeks 1956)

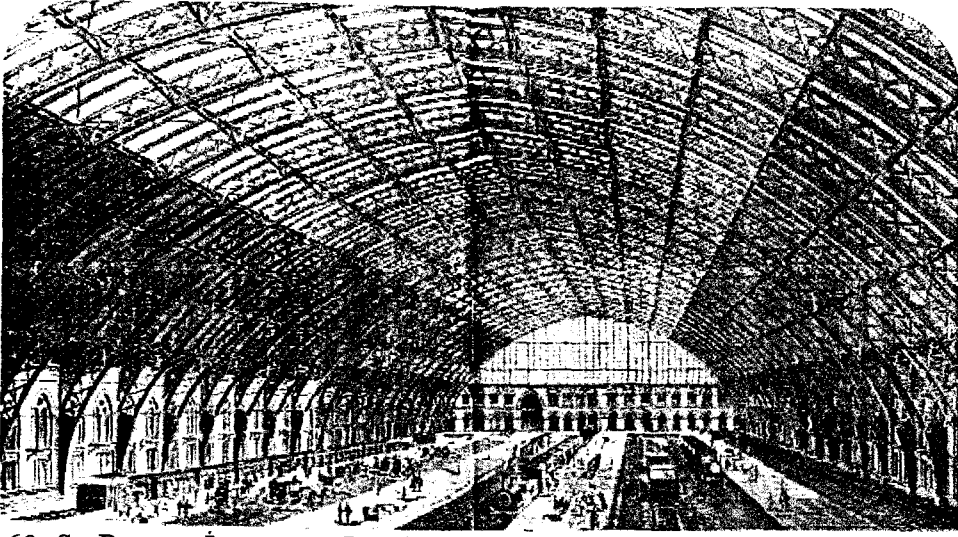
William Howe kendi adıyla anılan metal Howe kirişini Chicago'da bulunan Great Central İstasyonu'nun tren sundurmasında 1855'te kullanmıştır. Bu yapıda Howe kirişi 50.6 metre (166 feet) açıklık geçmiş ve tonozun başlangıç çizgisinden itibaren 11 metre (36 feet) yüksekliğe ulaşmıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.59. William Howe'un geliştirdiği metal Howe kirişi (Meeks 1956).

Dünyada en geniş alanı örten metal tren sundurması İngiltere'de mühendis W. H. Barlow ve R. M. Ordish tarafından tasarlanmış, 1863-1865 yılları arasında, Midland Demiryolu Şirketi tarafından Londra'daki Saint Pancras İstasyonu'nda inşa edilmiştir. Sundurmanın kemer açıklığı 74 metre (243 feet), yüksekliği 30.5 metre (100 feet), uzunluğu ise 210 metredir (689 feet) (Roth 2000). Zemin seviyesinden başlayan nervürlerin mahyada buluşuncaya kadar aralıksız olarak devam etmesiyle birlikte geleneksel duvar tavan ayırımı ortadan kalkmıştır (Meeks 1956).

St. Pancras İstasyonu'nun ana binası, çatı strüktürünün inşasından birkaç yıl sonra yapılmıştır. Birbirinden bağımsız iki yapının farklı zamanlarda, farklı uzmanlar tarafından tasarlanıp inşa edilmesi ile birlikte mimarlık ve mühendislik iki farklı uzmanlık alanı haline gelmiştir (Brockman 1974).



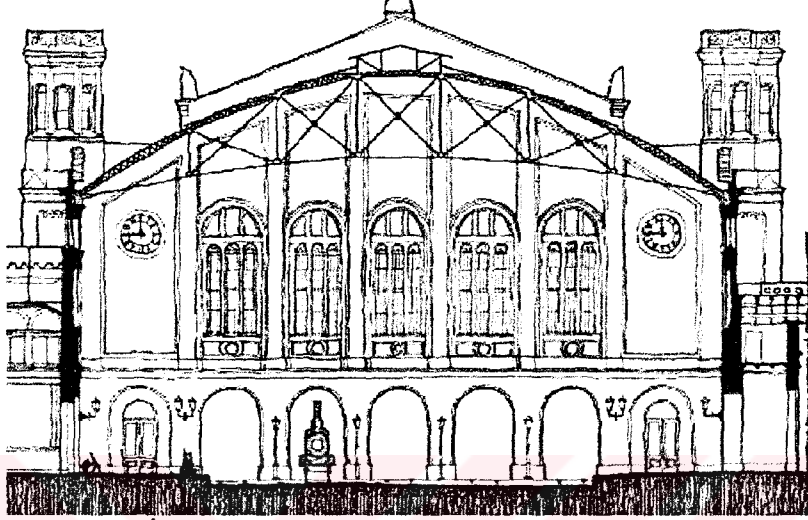
Şekil 3.60. St. Pancras İstasyonu, Londra, G. G. Scott, W. H. Barlow, R. M. Ordish, 1863-1876 (Meeks 1956)

Amerika'da en geniş metal tren sundurması 1869-1871 yılları arasında New York'ta I. Grand Central İstasyon binasında inşa edilmiştir. Bu sundurma, İngiltere'nin St. Pancras İstasyonu'nda bulunan tren sundurmasına yakın ölçülere sahiptir. 61 metre (200 feet) genişliğe, 183 metre (600 feet) uzunluğa sahip olan sundurmanın yüksekliği 30.5 metredir (100 feet) (Meeks 1956).

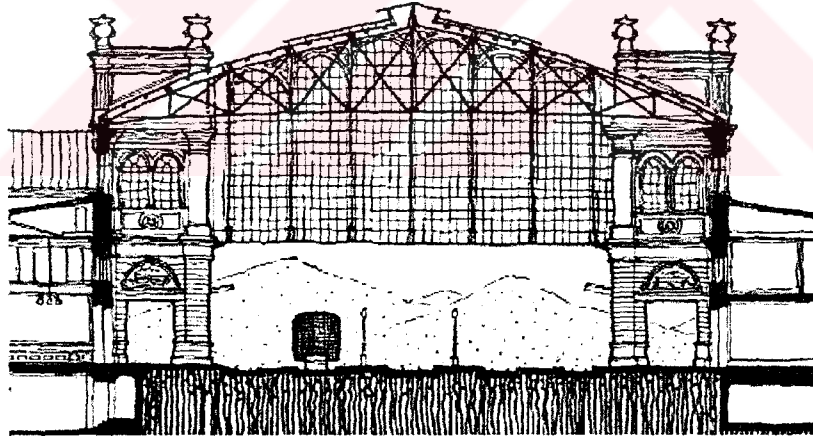


Şekil 3.61. I. Grand Central İstasyonu, New York, I. C. Buckhout, J. B. Snook, 1869-1871 (Meeks 1956)

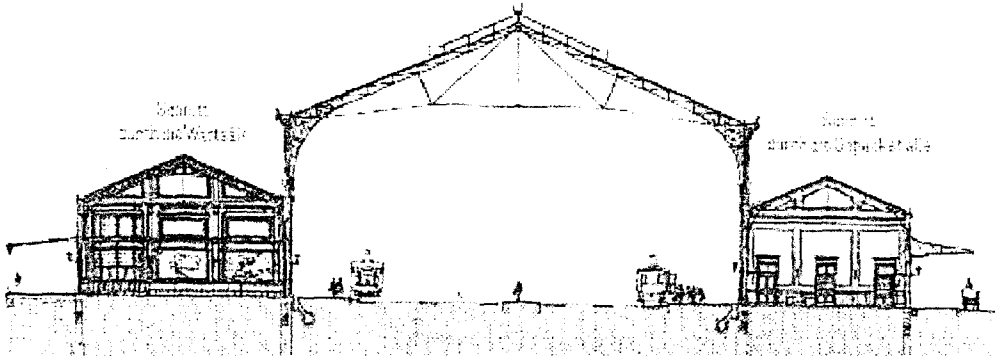
Berlin’de Schlesischer İstasyonu’nun ve Viyana’da Nord-West İstasyonu’nun tren sundurmalarında alt ve üst başlıkları eğrisel olan ay biçimli metal makaslar, Budapeşte’de West İstasyonu’nun tren sundurmasında ise üçgen makas kullanılmıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.62. Schlesischer İstasyonu, Berlin, Römer, L. Schwartzkopf, 1867-1869 (Meeks 1956)

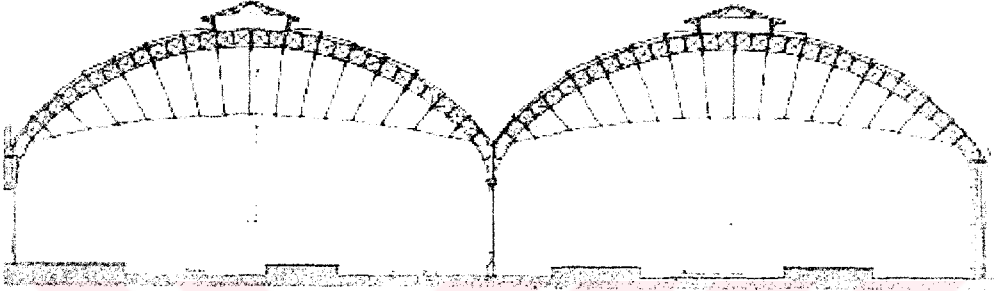


Şekil 3.63. Nord-West İstasyonu, Viyana, W. Baumer, 1870-1872 (Meeks 1956)



Şekil 3.64. West İstasyonu, Budapeşte, G. Eiffel, 1873-1877 (Meeks 1956)

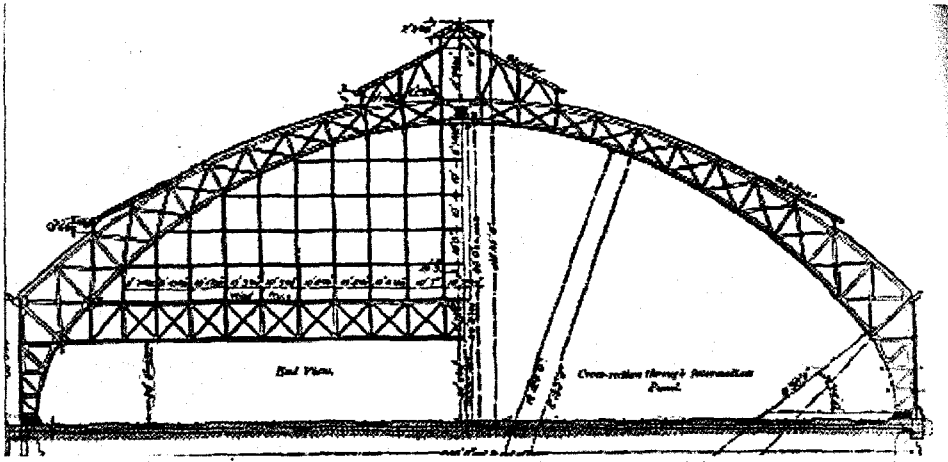
Londra'da Victoria İstasyonu'nda gergili kemer kullanılmıştır. Açıklığın iki eşit parçaya bölüdüğü sundurmada gergi çubukları, kemer kafes kiriş ile kavisli alt başlıkları birbirine bağlamıştır. Sundurma 19.2 metre (63 feet) yüksekliğinde olmasına rağmen alt başlığa kadar olan 13 metre (43 feet) yükseklik algılanmaktadır. Gergili kemerin kullanıldığı diğer sundurmalar Glasgow'da Queen Street İstasyonu (1875), Londra'da Charing Cross İstasyonu (1862-1864) ve Cannon Street İstasyonu'dur (1863-1866) (Meeks 1956).



Şekil 3.65. Victoria İstasyonu, Londra, R. J. Hood, 1859-1866 (Meeks 1956)

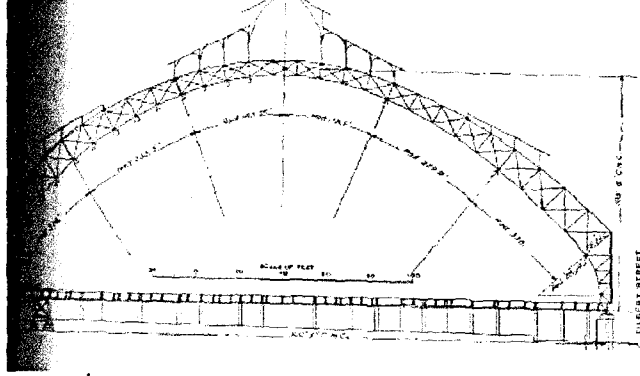
1890'lı yıllarda elektrikli trenlerin kullanılmaya başlaması ile birlikte, kömürle çalışan motorlardan çıkan, tren sundurmasının strüktürüne zarar verip korozyona yol açan duman ve buharlar da ortadan kalkmış, cam ve metalin çatı strüktüründe kullanılmasına devam edilmiştir.

1890'lı yıllarda Amerika'da geniş açıklıklı tren sundurmaları inşa edilmiştir. New Jersey'de Pennsylvania İstasyonu'nda yapılmış olan metal sundurmada 77 metre (252 feet) açıklık geçilmiştir. Birkaç yıl sonra bu genişlik Philadelphia'da Reading İstasyonu'nun sundurmasında 78 metreye (256 feet), Broad Street İstasyonu'nun sundurmasında ise 91.4 metreye (300 feet) ulaşmıştır (Meeks 1956).



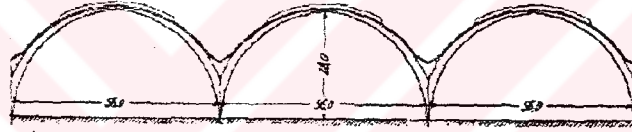
Şekil 3.66. Pennsylvania İstasyonu, New Jersey, C. C. Schneider, 1888 (Meeks 1956)





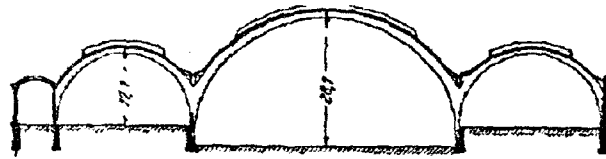
Şekil 3.67. Broad Street İstasyonu, Philadelphia, 1892-1893 (Meeks 1956)

1880'li ve 1890'lı yıllarda Avrupa'da da cam ve metal malzeme ile geniş açıklıklı tren sundurması yapımı devam etmiştir. Frankfurt İstasyonu'nda 167.3 metre (549 feet) genişliğindeki tren sundurması 55.8 metrelik (183 feet) üç eşit parçaya ayrılmıştır. Sundurmanın uzunluğu 55.8 metredir (183 feet). Ana binanın arkasında bulunan tren sundurması ön cepheden bakıldığında hissedilebilmektedir (Meeks 1956).



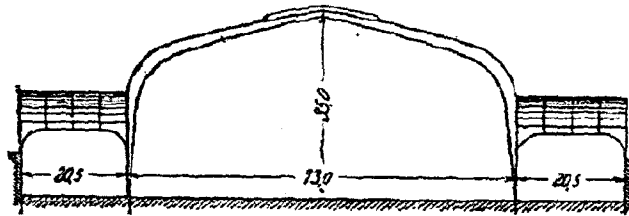
Şekil 3.68. Frankfurt İstasyonu, G. P. H. Eggert, 1879-1888 (Meeks 1956)

Dresden İstasyonu'nda ön cepheden bakıldığında ana binanın arkasında görülebilen tren sundurması dört bölümden oluşmuştur. Tonozlardan en büyüğü yarım daire şeklinde tasarlanmış olup 59 metre (193 feet) genişliğinde ve 30.5 metre (100 feet) yükseklikindedir. İki yanında 30.5 metre (100 feet) genişliğinde iki tonoz, doğu tarafında ise 9 metre (30 feet) genişliğinde bir tonoz yer almıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.69. Dresden İstasyonu, C. F. Müller, 1892-1898 (Meeks 1956)

Hamburg İstasyonu'nda sundurmanın en büyük açıklıklı olan bölümü 73 metre (239 feet) genişlikte, 34.7 metre (114 feet) yükseklikindedir (Meeks 1956).



Şekil 3.70. Hamburg İstasyonu, H. Reinhardt, G. Sössenguth, 1903-1906 (Meeks 1956)

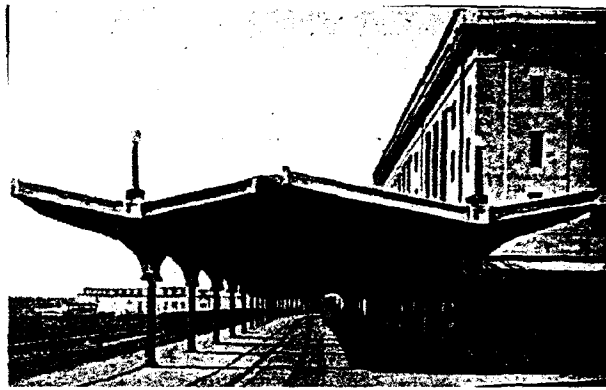


Leipzig İstasyonu'nda ön cepheden bakıldığında ana binanın arkasında görülebilen sundurmada her biri 45 metre (147 feet) genişliğindeki 6 adet tonoz 24.4 metre (80 feet) genişlikteki transeptlerle (sahın) birleşmiştir (Meeks 1956).

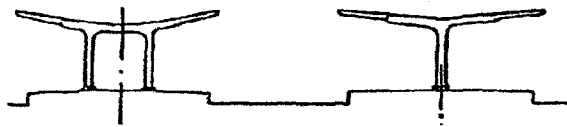


Şekil 3.71. Leipzig İstasyonu, W. Lossow, M. H. Kühne, 1907-1915 (Meeks 1956)

I. Dünya Savaşı'na kadar demiryolu ulaşımı tek alternatif olduğu için demiryolu istasyon binalarının yapımına büyük önem verilmiştir. Otomobil, otobüs ve uçakların devreye girmesi ile birlikte demiryolu ulaşımı önemini kaybetmeye başlamıştır. 1914 yılından sonra az sayıda istasyon binası yapılmış, mevcut binaların küçük değişikliklerle kullanılması sağlanmıştır. Tren sundurmalarında da ekonomik çözümler aranmaya başlamıştır (Meeks 1956). Bu amaçla ilk defa 1905 yılında kullanılmaya başlanan "Bush" sundurması 1914 yılına kadar 12 istasyonda uygulanmıştır. Daha ekonomik bir çözüm olan ve sadece platformların üzerini örten "butterfly" sundurmasının kullanılmaya başlaması ile ortadan kalkan "Bush" sundurmasında her birim iki adet ray hattını ve bu hatların iki yanında bulunan platformların yarısını örtecek şekilde tasarlanmıştır. Bu birimlerin yanyana gelmesi ile tren sundurmasının çatı örtüsü oluşmuştur. Lokomotiflerden çıkan buhar ve dumanın atılmasına izin veren çatı boşlukları sayesinde altta bulunan mekanın havalandırılması sağlanmıştır (Droege 1969).



Şekil 3.72. Bush Sundurması (Droege 1969)



Şekil 3.73. Butterfly Sundurması (Meeks 1956)

İngiltere’de bulunan Essex İstasyonu’nun tren sundurmasında da sadece platformların üzerini örten sade bir strüktür kullanılmıştır.



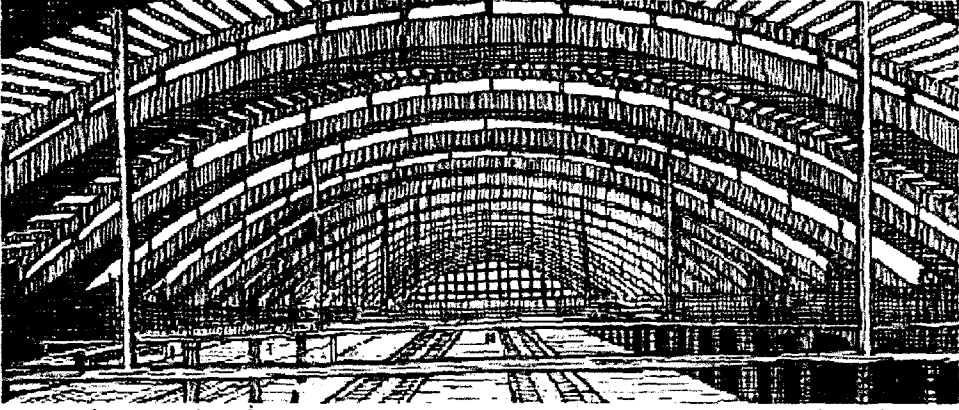
Şekil 3.74. Essex İstasyonu, Loughton, İngiltere ( Meeks 1956)

Amerika’da 1890’lı yıllarda yapılan istasyon binalarındaki geniş hollerin üzerinde tren sundurmalarında kullanılan çatı örtüleri (geniş açıklıklı tonozlar) inşa edilmiştir. Aynı binaların tren sundurmaları daha sadedir. St. Louis Union İstasyonu’nda 22.6 metre (74 feet) yükseklikte, 183 metre (600 feet) genişlikteki tren sundurmasının çatı örtüsü en geniş 43.3 metre (142 feet) olmak üzere beş bölüme ayrılmıştır (Meeks 1956).



Şekil 3.75. St. Louis Union İstasyonu, T. C. Link, E. D. Cameron, 1891-1894 (Meeks 1956)

Avrupa’da 1930’lu yıllarda yeni tren sundurmalarının yapımına devam edilmesinin nedeni, demiryolu ulaşımının rakipsiz olması ve tren sundurmasına verilen tarihi ve sembolik değer olmuştur. Bu dönemde betonarme kirişlerle yalın sundurmalar yapılmıştır. Fransa’da bulunan Reims Merkez İstasyonu’nun, Maritime İstasyonu’nun ve İngiltere’de bulunan Middlesex İstasyonu’nun sundurmaları bu dönemde inşa edilmiştir (Meeks 1956).



Şekil 3.76. Reims Merkez İstasyonu, Fransa, M. LeMarec, 1930-1934 (Meeks 1956)



Şekil 3.77. Maritime İstasyonu, Le Havre, Fransa, U. Cassan, 1936 (Meeks 1956)

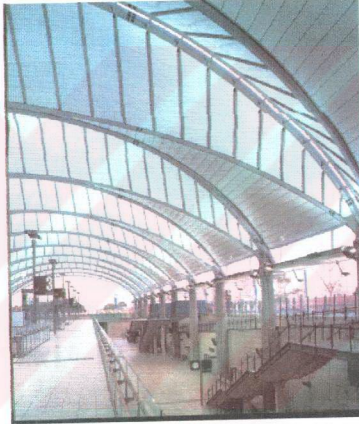


Şekil 3.78. Middlesex İstasyonu, Uxbridge, İngiltere, C. Holden, 1938 (Meeks 1956)

Günümüzdeki raylı sistem ve metro istasyonlarında peronların üzerini örten sundurmalarda da cam ve metal kullanımını yaygındır. Fakat bilgisayarların tasarımı desteklemesi ile birlikte daha farklı strüktürler inşa edilmektedir. Bu yapılara örnek olarak Berlin'de bulunan Spandau İstasyonu'nun, Sidney'deki Olimpik Park İstasyonu'nun ve Washington'daki Dupont Circle İstasyonu'nun çatı strüktürleri sayılabilmektedir.



Şekil 3.79. Spandau İstasyonu, Berlin, Von Gerkan ve Marg  
(The Architectural Review. 2000. Vol. 252, 1240 (6): 70)



Şekil 3.80. Olimpik Park İstasyonu, Sidney, H. Pty  
(The Architectural Review. 1998. Vol. 249, 1219 (9): 65)



Şekil 3.81. Dupont Circle İstasyonu, Washington, 2000 (Anonim 2002)



### 3.1.2. ANADOLU'DA DEMİRYOLU GAR VE İSTASYON BİNALARININ MİMARİSİ

Tarih boyunca önemli ticaret yolları, siyasal açıdan güçlü olan ülkelerde gelişme göstermiştir. Bu yolların en önemlilerinden biri olan ve yüzyıllar boyunca Doğu'nun zenginliklerini Batı'ya taşıyan İpek Yolu'nu denetim altında tutmak için pekçok mücadele verilmiştir. Türk Devletleri, uzun yıllar boyunca bu yolu ellerinde bulundurmuşlar, güvenliği ve konforu sağlamak için hanlar ve kervansaraylar inşa ettirmişlerdir. Yolcu konaklama üniteleri olan bu binalar o günün şartlarında karayolu taşımacılığı için önemli yer tutmuştur.

Dünyada ulaşım teknolojisindeki gelişmeler kısa sürede Osmanlı İmparatorluğu'na da yansımıştır. Taşımacılıkta önem kazanan demiryollarının yapımı ile birlikte Anadolu'da gar ve istasyon binalarına da ihtiyaç duyulmuştur. Anadolu kenti için gar ve istasyon binaları bir simge olmuştur. Kentin en önemli odak noktalarından biri olan, istasyonu kente bağlayan cadde, İstasyon Caddesi adını almıştır. Genellikle her istasyonun bir meydanı vardır. Trenlerin gelişi ve gidişi saatlerinde yolcuları uğurlayanların ve karşılayanların toplandığı bu meydan kentin en önemli öğesidir.

Batı'da yapı teknolojisi alanındaki gelişmeler mimarlar ve mühendisler arasında en geniş açıklık geçme ve en yüksek bina inşa etme konularında rekabet ortamı doğurmuştur. Ekonomik açıdan kısıtlı imkanlara sahip olan Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti hükümetleri bu gelişmelerin dışında kalmıştır. Bu yüzden Batı'da inşa edilen istasyon binaları ile kıyaslayınca, Anadolu'daki istasyon binaları daha az sermaye ile yapılmış küçük ölçekli binalardır. Fakat yapıldığı dönemin hükümetinin ve ülkeyi etkileyen diğer dış güçlerin ideolojik yaklaşımlarını gösteren bir araç olarak düşünülüklerinden tasarımlarına büyük önem verilmiştir.

Anadolu'da demiryolu yapımında istasyon yerlerinin belirlenmesi önem kazanmıştır. İstasyonların ekonomik, politik ve stratejik yönden önemli noktalarda bulunmasına önem verilmiş ve aralarındaki uzaklık 20 kilometre olarak belirlenmiştir. (Kahya 1988).

Bu çalışmada, istasyon binası tanımı demiryolu hatları üzerinde ara duraklarda bulunan binaları, gar binası tanımı da demiryolu hatlarının başlangıç veya bitiş noktalarında bulunan, yük ve yolcu akışının yoğun olduğu, büyük ölçekte tasarlanan demiryolu binalarını kapsamaktadır.



Genelde hatların işletmeye açıldığı yıllarda hizmet veren küçük ölçekli istasyon binaları zamanla artan ihtiyaca cevap veremez duruma gelince yıkılmış, yerine anıtsal ölçekli motiflerin kullanıldığı ve girişin vurgulandığı binalar yapılmıştır.

Batı'da mimarlık alanındaki gelişmelerin etkisiyle Anadolu'da ortaya çıkan akımlar hem Osmanlı İmparatorluğu, hem de Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde kamu binalarının tasarımını etkilemiştir. Gar ve istasyon binalarının tasarımında etkili olan akımlar Neo-Klasik üslup ile I. Ulusal Mimarlık Akımı olmuştur.

18. yüzyılda Avrupa ülkelerinde gelişen tarihçilik akımı, Osmanlı İmparatorluğu'nda da Yunan ve Roma uygarlıklarına olan ilgiyi arttırmıştır. Avrupa'da Neo-Klasik üslubun yaygınlaştığı sırada, Osmanlı İmparatorluğu'nda 1789 yılında tahta çıkan III. Selim Batılılaşma hareketlerini başlatmıştır. Batı etkilerinin gittikçe artması ve kurumları ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nda yerleşmesi ile birlikte her alanda olduğu gibi mimarlık alanında da yabancı uzmanlar görevlendirilmiştir. Batı'da mimarlık alanındaki gelişmelere paralel olarak yabancı mimarlar, Osmanlı İmparatorluğu kentlerinde eklektik üslupta anıtsal binalar yapmış, bu binaların cephe düzenlemelerinde Gotik, Rönesans, Barok ve oryantalist üslupların biçimsel motiflerini birarada kullanmıştır. 19. yüzyılda yapılmış olan gar ve istasyon binalarında eklektik üslubun etkileri yoğun olarak görülmektedir. Bu binalara örnek olarak, Sirkeci ve Haydarpaşa gar binaları verilebilir (Şekil 3.85, 3.86). Sirkeci Gar Binası'nın tasarımı ile görevlendirilen Alman kökenli mimar Jachmund Hendese-i Mülkiye'de 1890 yılında mimari tasarım dersleri vermeye başlamıştır (Büyükdemir 1999).

19. yüzyılın sonlarında Batı'da eklektik üslupta tasarımlara karşı tepki gösterilmiş, modern mimarinin öncüsü sayılabilecek tasarımlar yapılmaya başlanmıştır. Tasarımda, işlevsellik ön planda tutulmuş, biçim kaygısı ikinci plana itilmiştir. Fakat bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda mimaride Neo-Klasik akımın egemenliği sürmektedir. İkinci Meşrutiyet (1908) sonrasında İttihat ve Terakki Fırkası'nın ve onun temel düşünürlerinden Ziya Gökalp'in Türk Milliyetçiliği Akımı, felsefe, siyaset, ekonomi ve kültür alanlarında olduğu gibi mimaride de etkisini göstermiş ve 1910-1927 yılları arasında I. Ulusal Mimarlık Akımı etkili olmuştur. Bu dönemde mimarların amacı, unutulmuş Türk sanatını ve mimarlığını, klasik dönemde ulaştığı değerleriyle yeniden ortaya çıkarmak ve yaşatmaktır. Bu dönemin en önemli mimarları arasında Vedat Tek, Kemalettin Bey, Arif Hikmet Koyunoğlu, Ekrem Hakkı Ayverdi, Ahmet

Burhanettin Tamcı ve Julio Mongeri sayılabilir (Sözen 1984). Kemalettin Bey, Hendese-i Mülkiye’de Jachmund’un öğrencisi olmuş, 1891 yılında okulunu bitirdikten sonra Jachmund’a asistan olarak atanmıştır. Bu yüzden, Edirne (Karaağaç) Garı’nın tasarımına Sirkeci Garı’nın mimari özelliklerinin etkileri yansımıştır (Şekil 3.84) (Büyükdemir 1999).

I. Ulusal Mimarlık Dönemi binalarının tasarımında biçim kaygısı ön planda olmuştur. Binalarda yeni malzeme ve tekniğin kullanıldığı yapısal sistemler içeride gizlenmiş ve dış görünüş bu sistemle bir bütünlüğe ulaşmayan kubbe ve kemerlerle donatılmıştır. Simetrik kütleler kullanılması, belirli akslardaki kütlelerin yükseltilip ayrı çatılarla ifade edilmesi, ön cepheye verilen önem, simetri aksındaki girişin Osmanlı portikleri şeklinde düzenlenmesi bu dönemde tasarlanan binaların biçimsel özellikleri arasında yer almaktadır. Binaların cephelerinde bulunan süslemeler Selçuklu ve Osmanlı kökenlidir. Kemer alınlıklarında kabartma bitki motifleri, rozetler veya çini panolar bulunmaktadır. Binaların tasarımında çevreye uyum, iklimsel özellikler ve yeni malzeme kullanımı gözardı edilmiştir.

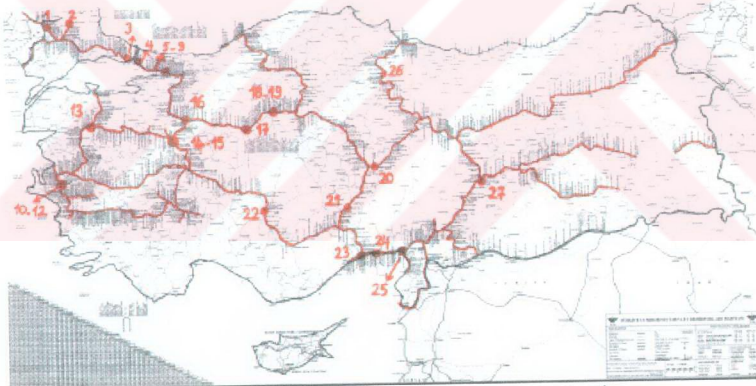
1927 yılından sonra Türk mimarisi yeniden yabancı mimarların etkisi altına girmiştir. Bu dönemde yabancı mimarların Türkiye’ye gelme nedenleri başkent Ankara’nın Batılı bir kent olarak inşa edilmesi olmuştur. Batı’da yalın ve geometrik formların hakim olduğu uluslararası üslubun gelişmesine paralel olarak Türkiye’de de mimaride eklektik üslup terk edilmeye başlamıştır. Fakat bu dönemde hem Batı’da hem de Türkiye’de biçimselliği ön plana çıkaran, bina cephe düzenlemelerinde anıtsallığa önem veren tasarımların yapılmasına devam edilmiştir (Sözen ve Tapan 1973).

1930-1940 yılları arasında Batı’da bir yandan uluslararası üslupta tasarımlar yapılırken, Almanya ve İtalya gibi ülkelerdeki siyasal değişimlerin mimariye yansması ile birlikte Neo-Klasik üsluba dönüş yaşanmış, kamu yapılarında anıtsallığa önem verilmiştir. Bu dönemde Alman mimarların Türkiye’deki mimarlık okullarında görevlendirilmeleri ile birlikte, Neo-Klasik üslubun etkisi Anadolu’daki kamu binalarında da görülmeye başlamıştır. Ankara’da bu dönemde inşa edilmiş olan binalardan Şekip Akalın tarafından tasarlanan Ankara Gar Binası (Şekil 3.96) ile Bedri Uçar tarafından tasarlanan Devlet Demiryolları Genel Müdürlük Binası anıtsal ölçekli cephe düzenlemeleri ile Neo-Klasik Alman etkisini yansıtmaktadır (Sözen 1984, Aslanoğlu 2001).



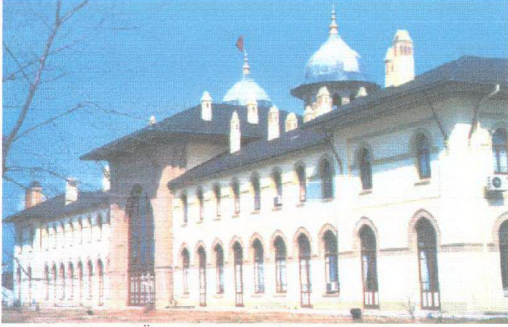
Şekil 3.82. Devlet Demiryolları Genel Müdürlük Binası cepheleri (Aslanoğlu 2001)

Aşağıda ilk olarak, tipolojik analiz yöntemi uygulanarak incelenen Anadolu'daki gar ve istasyon binalarının genel mimari özellikleri anlatılmıştır. Anlatım sırasında binaların coğrafi konumlarına göre sıralama yapılmış ve binalar numaralandırılmıştır. Aşağıdaki harita üzerinde yerleri gösterilen 27 adet binadan 7'si gar, 20'si istasyon binasıdır. Anlatım görsel olarak fotoğraflarla ve çizimlerle desteklenmiştir.



Şekil 3.83. Günümüzde Türkiye Cumhuriyeti sınırları içindeki demiryolu ağı  
(Bu harita Polatlı İstasyonu'ndan temin edilmiştir.)

## 1. Edirne (Karaağaç) Gar Binası



Şekil 3.84. Edirne Gar Binası (Ömer Mumcuoğlu arşivinden)

1. Ulusal Mimarlık Dönemi binalarından olan Edirne (Karaağaç) Gar Binası 1909 yılında Mimar Kemalettin Bey tarafından tasarlanmış, yapımına 1912-1913 yıllarında başlanmış, Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı nedeni ile yapımına ara verilmiş, 1930 yılında işletmeye açılmıştır. Ancak, 20. yüzyılın ikinci yarısında demiryolu güzergahının değişmesi sonucunda işlevini yitirmiştir. Bugün Trakya Üniversitesi sınırları içinde yer alan bina sosyal amaçlı olarak kullanılmaktadır.

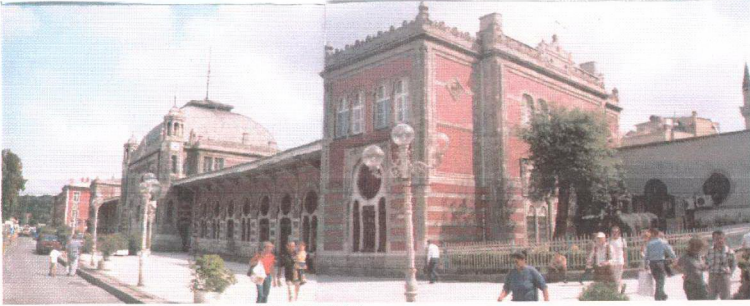
Dikdörtgen plan şemasına sahip olan binada simetri aksında yer alan yüksek giriş holünün vurgulandığı anıtsal ölçekli bir giriş kapısı ile iki yanında üzerinde kubbe bulunan kuleler yer almıştır. Girişin iki yanında iki katlı kütleler bulunmaktadır. Binanın alt katı bekleme salonu, üst katı lojman olarak kullanılmıştır. Edirne Gar Binası'nın yapım tekniği yığmadır. Taşıyıcı duvarları tuğla ve kesme taştır, döşemelerinde ise çelik putreller kullanılmıştır (Ek 1).

## 2. Kırklareli İstasyon Binası

1912 yılında demiryolu hattının işletmeye açılması ile birlikte hizmet vermeye başlayan Kırklareli İstasyon Binası dikdörtgen plan şemasına sahip küçük bir binadır. Alt katı bekleme salonu, üst katı lojman olarak kullanılmıştır. Bekleme salonunda sınıf ve kadın-erkek ayırımının izlerine rastlanmaktadır. İki katlı binada bir de bodrum katı bulunmaktadır. Simetri aksında yer alan girişi vurgulamak üzere, giriş kapısı üzerinde balkon ve dik kırma bir çatı kullanılmıştır. Günümüzde de işlevini sürdüren binanın çatı süslemelerinde ve bacalarında Batı etkisi görülmektedir (Sobutay 1996) (Ek 2).



### 3. Sirkeci Gar Binası



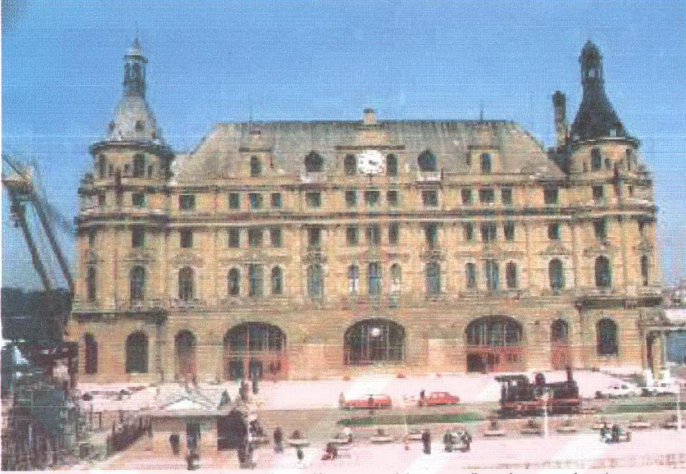
Sekil 3.85. Sirkeci Gar Binası (22.08.2002)

1889-1890 yılları arasında inşa edilen Sirkeci Gar Binası, Alman mimar Jachmund tarafından tasarlanmıştır. Bina işlevini günümüzde de sürdürmektedir. Neo-klasik ve oryantalist üslupların etkisini yansıtan bina, İstanbul'un Avrupa yakasında inşa edilmiş, Avrupa demiryolu hattının son noktası olarak önem kazanmıştır. Bu yüzden Jachmund'un, Batı'dan Doğu'ya geçişte yolcularda "egzotik Doğu" imgesini çağrıştırmak amacıyla, iki farklı üslubu kaynaştırmış olduğu düşünülmektedir (Saner 1998).

Dikdörtgen plan şemasına sahip simetrik binada, manastır tonozla örtülü üç katlı giriş kütesinin iki yanında saat kuleleri bulunmaktadır. Girişi vurgulamak üzere iki yanındaki kütleler tek katlı olarak tasarlanmıştır. Binanın sonlarında ise iki katlı kütleler yer almıştır. Basık kemerli giriş kapısının üzerinde yuvarlak pencere yerleştirilmiştir. Hem biçim, hem de boyut açısından her katta farklılık gösteren pencerelerde farklı kemer biçimleri kullanılmıştır (soğan biçimli sivri kemer, atnalı kemer, yarım daire kemer). Yapının alt bölümlerinde tuğla-mermer karışımı almalı duvar tekniği uygulanmıştır (Ek 3).



#### 4. Haydarpaşa Gar Binası



Sekil 3.86. Haydarpaşa Gar Binası (<http://www.tcdd.gov.tr/haydarpaşa.htm>)

Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının başlangıcında yer alan istasyon binası ihtiyacı karşılayamaz duruma gelince yerine bugün de işlevini sürdürmekte olan gar binası yapılmıştır. 1906 yılında yapımına başlanan bina, 1908 yılında işletmeye açılmıştır. Binanın tasarımı Alman mimar Otto Ritter ve Helmut Cuno tarafından yapılmıştır.

Anadolu'daki diğer istasyon ve gar binalarından farklı olarak U-plan şemasına sahip olan binada Rönesans ve Barok üslup motiflerinin birarada kullanıldığı Neo-Klasik bir cephe düzeni bulunmaktadır. Binanın doğu kanadı batı kanadından daha uzundur. Simetrik bir düzenin hakim olduğu güney cephesinde, çatı hizasında yer alan Barok alınlık üzerinde bir saat ile kütlenin iki yanında simetrik kuleler yer almıştır. Batı etkisi ile yapılmış olan dik çatı arduvaz kaplıdır. Binada çelik karkas ile birlikte, taşıyıcı ve bölücü tuğla duvarlar kullanılmıştır. Özel tonozlu mekanlar dışında çelik putrelli volta döşeme bulunmaktadır. Binanın cephesinde zemin ve asma katlarda kolay işlenebilen 25 cm. kalınlığında Bilecik'in Osmaneli İlçesi'nden çıkarılan Lefke taşı kullanılmıştır (Sobutay 1996) (Ek 4).

### 5. Kızıltoprak İstasyon Binası

Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı üzerinde yer alan bina Neo-Klasik üslubun özelliklerini yansıtmaktadır. Osmanlı mimarisinin kemer motifi, Rönesans üslubun özelliklerini taşıyan baca motifi ve Batı etkisi ile yapılmış olan dik çatı birarada kullanılmıştır. Dikdörtgen plan şemasına sahip binada asimetrik bir kompozisyon hakimdir. İki katlı binanın zemin katı bekleme salonu, birinci katı lojman olarak kullanılmıştır. Bu dönemde yapılmış olan bazı istasyon binalarının bekleme salonlarında görülen sınıf ve kadın-erkek ayrımı bu küçük istasyon binasında da göze çarpmaktadır. Yığma yapım sisteminin kullanıldığı binada döşemeler ahşaptır. Girişi vurgulamak üzere çatı yükseltilmiş, ahşap saçaklarda süslemeler, frontalde yuvarlak pencere kullanılmıştır. Bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Ek 5).

### 6. Suadiye İstasyon Binası

Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı üzerinde yer alan bina dikdörtgen plan şeması ve asimetrik bir kompozisyona sahiptir. Tek katlı bina hem bekleme salonu olarak hem de lojman olarak kullanılmıştır. İstasyon binasının yanında, onunla aynı büyüklükte yapılmış olan ahşap sundurma yolcu barınağı olarak hizmet vermiştir. Yığma yapım sistemi kullanılan binada farklı üsluplardan motiflerin birarada yer aldığı Neo-Klasik bir anlayış hakimdir. Girişi vurgulamak üzere yükseltilen çatıda süslemeler yer almıştır. Bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Ek 6).

### 7. Maltepe İstasyon Binası

Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı üzerinde yer alan bina dikdörtgen plan şemasına sahiptir. İki katlı girişin yanlarında bulunan tek katlı farklı uzunluktaki kütleler asimetrik bir kompozisyon oluşmasını sağlamıştır. Girişin üzerinde yer alan dik çatıda süslemeler ve ahşap payandalar bulunmaktadır. Tek katlı bölümlerin üzeri ise terastır. Binanın alt katında bulunan bekleme salonunda sınıf ve kadın-erkek ayrımı yapılmıştır, bu katta bir de ambar yer almıştır. Üst kat ise lojman olarak kullanılmıştır.

Batı etkisi ile tasarlanmış olan dik çatısı, Rönesans üslubun özelliklerini taşıyan bacası ve cephede Osmanlı mimarisine ait kemerlerin kullanımı ile bina Neo-Klasik üslubun özelliklerini yansıtmaktadır. Yığma yapım sisteminin kullanıldığı binada döşemeler ahşaptır. Bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Sobutay 1996) (Ek 7).

### 8. Kartal İstasyon Binası

Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı üzerinde yer alan bina plan olarak daha kısa olmasına rağmen, Maltepe İstasyon Binası ile aynı cephe özelliklerini yansıtır. Sınıf ve kadın-erkek ayırımına göre düzenlenmiş olan bekleme salonları alt katta, lojman ise birinci katta yer almıştır. Baca, kemer ve dik çatı gibi farklı üslupların özelliklerini yansıtan motiflerin birarada kullanılması ile cephede Neo-Klasik bir düzen hakim olmuştur. Bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Ek 8).

### 9. Haydarpaşa-İzmit Arası İstasyon Binası

Haydarpaşa-İzmit hattında hizmet vermek üzere tasarlanmış olan istasyon binasının projesi uygulanmamıştır (Sobutay 1996). Fakat aynı plan şemasının birtakım değişikliklerle farklı istasyon binalarında uygulanmış olması nedeni ile tipolojik sınıflandırma çalışmasına dahil edilmiştir. Dikdörtgen plan şemasına ve simetrik bir kompozisyona sahiptir. Girişin vurgulanması amacıyla giriş kütesi öne çıkarılmış, üzeri ahşap dik bir çatı ile örtülmüştür. Frontalinde yuvarlak bir pencere kullanılmıştır. Yuvarlak kemerli giriş kapısı hariç, cephede bulunan diğer kapı ve pencerelerin üzerinde basık kemerler yer almıştır. Giriş holünün iki yanında yer alan bekleme salonlarında sınıf ve kadın-erkek ayırımı yapılmış, üst kat lojman olarak kullanılmıştır. Yığma yapıım sisteminin kullanıldığı binada çelik putrelli ahşap döşeme ve ahşap asma tavan bulunmaktadır. Dik çatı üzerinde yer alan ahşap saçaklarda süslemeler kullanılmıştır (Ek 9).

### 10. Basmane Gar Binası



Şekil 3.87. Basmane Gar Binası (27.08.2002)

İzmir’de demiryolu hatlarının hizmete girmesinden sonra tasarlanmıştır. Dikdörtgen planlı binada simetri hakimdir. Girişi vurgulamak için giriş holünün bulunduğu kütle üç katlı, üzeri dik çatılı, iki yanında bulunan kanatlar ise iki katlı olarak yapılmıştır. Dik çatı ve frontallerde bulunan yuvarlak pencere motifi Batı etkisini yansıtmaktadır. Cephede pencere ve kapıların üzerinde yuvarlak kemerler bulunmaktadır. Günümüzde de işlevini sürdüren binada alt katta bekleme salonları, üst katta ise lojman bulunmaktadır (Ek 10).

### 11. Alsancak Gar Binası



Şekil 3.88. Alsancak Gar Binası giriş cephesi (27.08.2002)



Şekil 3.89. Alsancak Gar Binası (27.08.2002)

İzmir-Aydın demiryolu hattına hizmet vermiş olan bina günümüzde de işlevini sürdürmektedir. Farklı kütlelerin asimetrik kompozisyonundan oluşan binada giriş cephesi simetrik olarak düzenlenmiş, giriş kapısı simetri aksında yer almıştır. Giriş üzerinde yarım daire kemer şeklinde pencere bulunmaktadır. Binanın her cephesinde farklı pencere düzeni mevcuttur (Ek 11).



## 12. Halkapınar İstasyonu

İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattına hizmet vermiş olan tek katlı istasyon binası dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Simetrik plan anlayışının hakim olduğu binanın cephesinde giriş kapısı simetri aksında yer almış, kapının iki yanında bulunan pencerelerin düzeni birbirinden farklı olarak tasarlanmıştır. Ahşap döşeme ve ahşap asma tavanın bulunduğu bina tek katlıdır (Sobutay 1996) (Ek 12).

## 13. Balıkesir İstasyon Binası



Şekil 3.90. Balıkesir İstasyon Binası (27.08.2002)

İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattına hizmet vermiş olan istasyon binası 1911 yılında tasarlanmıştır (Sobutay 1996). Günümüzde de işlevini sürdüren bina dikdörtgen plan şemalı ve simetrik. Üzeri dik çatı ile örtülmüş giriş kütlesi öne çıkarılarak giriş vurgulanmak istenmiştir. İki katlı kütlelerin yanlarındaki tek katlı kütlelerin üzeri teras çatıdır. Alt kat bekleme salonu, üst kat lojman olarak kullanılmıştır. Yığma yapım tekniğinin kullanıldığı binada bekleme salonunun üzerinde ahşap asma tavan bulunmaktadır. Ahşap saçaklarda süslemeler vardır (Ek 13).

Uşak İstasyon Binası da İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattına hizmet verdiği için Balıkesir İstasyonu'nda kullanılan tip proje burada da uygulanmıştır.

## 14. Kütahya İstasyon Binası

1894 yılında açılan Kütahya-Alayunt demiryolu hattı üzerinde yer alan bina dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Plan ve cephe düzenlemesinde simetrik bir anlayış hakimdir. Binanın alt katında bulunan bekleme salonlarında sınıf ve kadın-erkek ayrımı yapılmış, üst kat ise lojman olarak kullanılmıştır. Yığma yapım sisteminin kullanıldığı binada çelik putrelli ahşap döşeme ile ahşap asma tavan bulunmaktadır (Sobutay 1996). Günümüzde de işlevini sürdüren binada giriş vurgulanmamıştır (Ek 14).



### 15. Alayunt İstasyon Binası

Kütahya-Alayunt demiryolu hattı üzerinde yer alan bina dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Binanın girişi dikdörtgenin kısa kenarından olup vurgulanmamıştır. Tek katlı yapıda bekleme salonu ve lojman yer almıştır. Lojman bölümünden çatı katına ahşap bir merdivenle çıkmaktadır. Yığma yapım sisteminin kullanıldığı binada ahşap döşeme ve ahşap asma tavan bulunmaktadır (Sobutay 1996). Bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Ek 15).

### 16. Eskişehir Gar Binası



Şekil 3.91. Eskişehir Gar Binası (04.05.2002)



Şekil 3.92. Eskişehir Gar Binası bekleme salonu (04.05.2002)

Haydarpaşa-Ankara hattı üzerinde yer alan Eskişehir Gar Binası'nın projesi 1940'lardan sonra yarışma ile elde edilmiş, yapımına 19 Haziran 1953'te başlanmış, 2 Kasım 1955'te hizmete açılmıştır (<http://www.eskici.freeservers.com>).

Batı'da gelişen Uluslararası Mimarlık üslubunun özelliklerini yansıtan bu bina, Anadolu'da yeni ve farklı bir yapı malzemesinin kullanılarak yapım sisteminin cepheye yansıtıldığı tek gar binası olmuştur. Simetri aksında yer alan giriş holü kare planlı, geniş ve yüksek olup üzeri tonoz şeklinde betonarme bir kabuk ile örtülmüştür. Giriş holünün yanında yer alan iki katlı kütlein alt katında sınıf ve kadın-erkek ayrımı esasına göre düzenlenmiş bekleme salonları ile üst katında gar hizmetleri için ayrılmış ofisler ve lojman yer almıştır. İki katlı kütlelerin önünde tek katlı bir portik bulunmaktadır (Ek 16).

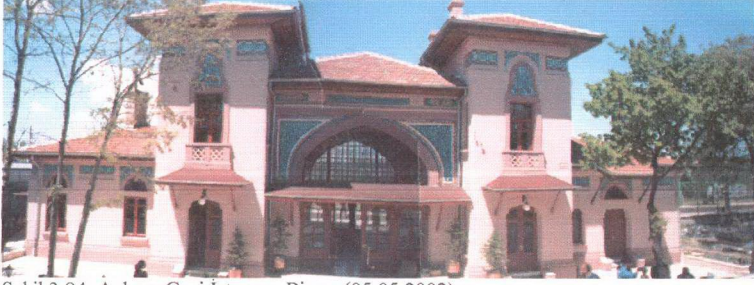
### 17. Polatlı İstasyon Binası



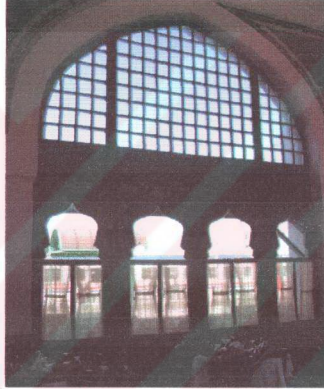
Şekil 3.93. Polatlı İstasyonu (04.05.2002)

Haydarpaşa-Ankara hattı üzerinde yer alan istasyon binasının tasarımı 1940'lı yıllarda yapılmıştır, bugün de işlevini sürdürmektedir (Sobutay 1996). Dikdörtgen plan şemalı binada asimetrik bir kompozisyon hakimdir. Giriş kütlelerinin iki yanında yer alan bölümlerin çatı seviyesi giriş kütlelerinin çatı seviyesinden daha yüksektedir. Giriş kapısı üzerindeki saçakla giriş vurgulanmıştır. Zemin katta giriş holünün yanında yer alan bekleme salonlarında sınıf ayrımı yapılmıştır. Binanın üst katı lojman olarak düzenlenmiştir (Ek 17).

### 18. Ankara Gazi İstasyon Binası



Şekil 3.94. Ankara Gazi İstasyon Binası (05.05.2002)



Şekil 3.95. Ankara Gazi İstasyon Binası giriş holü (05.05.2002)

Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi binalarından olan Ankara Gazi İstasyonu, 1926 yılında Ahmet Burhanettin Tamcı tarafından tasarlanmıştır. Dikdörtgen plan şemalı bina simetrik olarak düzenlenmiştir. Girişin vurgulanması amacıyla giriş kapısı anıtsal ölçekte yapılmış, kütlelin yüksekliği yanında yer alan kulelerden kısa tutulmuştur. Kulelerin iki yanında yer alan kütleler tek katlı olarak tasarlanmıştır. Alt katta bulunan kare planlı geniş hol bekleme salonu olarak kullanılmıştır. İki yanında yer alan kuleler lojman işlevi görmüştür. Lojman bölümlerine giriş kapısı ahşap payandalı saçaklarla tanımlanmıştır. Yığma yapıım sisteminin kullanıldığı binada döşemeler betonarme olarak yapılmıştır. Günümüzde istasyon ve peronlar işlevini sürdürmekte ise de, istasyon binasının kullanımı değişmiş, lokanta olarak düzenlenmiştir (Ek 18).



## 19. Ankara Gar Binası



Şekil 3.96. Ankara Gar Binası (05.05.2002)

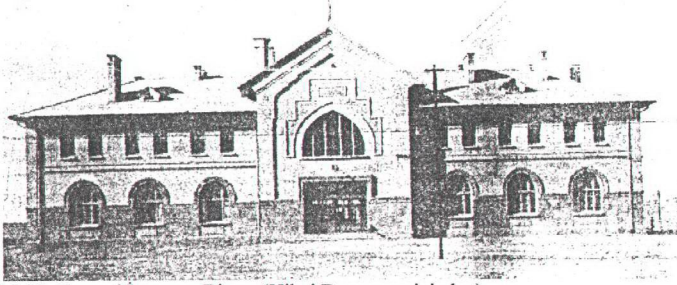


Şekil 3.97. Ankara Gar Binası bekleme salonu (05.05.2002)

1892 yılında işletmeye açılan Haydarpaşa-Ankara hattı üzerinde hizmet vermiş olan istasyon binasının yerine, 1935-1937 yılları arasında Şekip Akalın tarafından tasarlanan ve bugün de işlevini sürdürmekte olan gar binası yapılmıştır. Bina'nın mimarisine Yeni Alman Milliyetçiliğinin etkileri yansımıştır (Aslanoğlu 2001).

Kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanan yatay kütle simetrik ve dikdörtgen plan şemalıdır. Üç kat yüksekliğinde yapılmış olan giriş holünün önünde anıtsal bir portik yer almıştır. Girişi vurgulamak için kullanılan anıtsal ölçekli kolonlar, o dönemde devletçilik ilkesinin mimariye yansımaları olarak düşünülebilir. Giriş kütesinin iki yanında yarım daire planlı merdiven kuleleri, yanlarında da yüksekliği kademeli olarak azalan kütleler yer almıştır. Betonarme yapıım sisteminin kullanıldığı binada giriş kütesinin üstünde çelik makaslar bulunmaktadır. Bina'nın cephesi Ankara taşı ile kaplanmıştır (Ek 19).

## 20. Kayseri İstasyon Binası



Şekil 3.98. Kayseri İstasyon Binası (Hilmi Duman arşivinden)

Kayseri hattı üzerinde bulunan istasyon binası 1933 yılında inşa edilmiştir. 1. Ulusal Mimarlık Dönemi'nin etkilerinin görüldüğü binada dikdörtgen plan şeması ve simetri hakimdir. Giriş kapısı üzerinde bulunan saçak, büyük kemer ve dik çatı giriş kütesini vurgulamak amacıyla tasarlanmış, fakat uygulamada saçak kaldırılmıştır. İki katlı yapının zemin katında sınıf ve kadın-erkek ayırımına göre düzenlenmiş bekleme salonları ile birinci katında lojman yer almıştır. Yığma yapım sisteminin kullanıldığı bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Sobutay 1996) (Ek 20).

## 21. Niğde İstasyon Binası

Niğde İstasyon Binası'nın hizmet verdiği hattın açılış yılı olan 1933'ten sonra inşa edilmiştir. Binada dikdörtgen plan şeması ve asimetrik kütle kompozisyonu görülmektedir. Alt katında bekleme salonunun, üst katında lojmanın bulunduğu iki katlı kütlelerin yanında tek katlı kütleler yer almıştır. Giriş kütesi öne çıkarılarak vurgulanmaya çalışılmış, asimetrik yerleşmiş olan giriş kapısının üzeri saçakla tanımlanmıştır. Basık kemerli ahşap ambar kapısı haricindeki alt kat kapı ve pencereleri üzerinde yarım daire kemerler bulunmaktadır. Yığma yapım sistemi kullanılmıştır. Bina günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Ek 21).

Gölbaşı ve Yolçatı istasyon binalarında da aynı tip proje birtakım değişikliklerle uygulanmıştır.



## 22. Konya İstasyon Binası

Eskişehir-Konya hattında hizmet vermiş olan bina, dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Simetrik olarak düzenlenmiş binanın simetri aksında bulunan giriş kütlesi ve yanındaki kütleler iki katlıdır. Üzerindeki dik çatı ve frontalindeki yuvarlak pencere motifi ile vurgulanmış olan giriş kütlesi Batı etkisi ile tasarlanmıştır. Zemin katta bulunan yarım daire kemerler Osmanlı mimarisinin etkisini yansıtmaktadır. Zemin katta sınıf ve kadın-erkek ayırımına göre düzenlenmiş olan bekleme salonları ile üst katta lojman yer almıştır.

Yığma yapıım sisteminin uygulandığı binada çelik putrelli ahşap döşeme ve ahşap asma tavan kullanılmıştır (Sobutay 1996). Bugün farklı bir istasyon binası bu hatta hizmet verdiğinden, bu bina günümüzde gar hizmetleri için kullanılmaktadır (Ek 22).

## 23. Yenice İstasyon Binası

1912 yılında işletmeye açılan Bağdat Hattı için tasarlanmış olan istasyon binasıdır. Dikdörtgen plan şemalı, simetrik binada girişin bulunduğu cephe revakla ve büyük kemerli kapılarla vurgulanmıştır. Bina Osmanlı ve Arap mimarisinden motifler taşır. Binanın alt katında sınıf ve kadın-erkek ayırımına göre düzenlenmiş bekleme salonları ile üst katında lojman yer almıştır. Ahşap saçaklı çatıda süslemeler ve ahşap payandalar bulunmaktadır. Yığma yapıım sistemi kullanılmıştır. Bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Sobutay 1996) (Ek 23).

Ceyhan ve İskenderun istasyon binalarında da aynı tip proje uygulanmıştır

## 24. Adana İstasyon Binası

Hattın işletmeye açıldığı 1886 yılında hizmet vermiş olan küçük istasyon binası yıkılmış, yerine yapılan istasyon binası 1938 yılında tasarlanmıştır. Dikdörtgen plan şemalı, simetrik yapı Osmanlı ve Arap mimarisinin özelliklerini yansıtmaktadır. Giriş kütlesi, yanlarda yer alan kütlelerden daha kısa tutulmuş, giriş öne çıkılarak kemer ve revaklarla vurgulanmıştır. Giriş holü iki kat olarak yapılmış, yanlarında da bekleme salonları yer almıştır. Üç katlı kütleler ise lojman olarak kullanılmıştır. Ahşap saçaklı yapıda süslemeler ve ahşap payandalar bulunmaktadır. Yığma yapıım sistemi kullanılmıştır. Bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Sobutay 1996) (Ek 24)

## 25. Toprakkale İstasyon Binası

1912 yılında işletmeye açılan Bağdat Hattı için aynı yıl tasarlanmış olan istasyon binasıdır. Ortak mimari özelliklere sahip olan Yenice, Ceyhan ve İskenderun istasyon binaları daha sonra inşa edilmiştir. Giriş ahşap payandalı saçakla vurgulanmıştır. Binanın alt katında sınıf ve kadın-erkek ayırımına göre düzenlenmiş bekleme salonları ile üst katında lojman yer almıştır. Yiğma yapım sisteminin kullanıldığı binada Osmanlı ve Arap mimarisinden etkiler görülmektedir (Ek 25).

## 26. Amasya İstasyon Binası

1927 yılında açılan Samsun-Sivas hattına hizmet vermiş olan binada 1. Ulusal Mimarlık Dönemi'nin etkileri görülmektedir. Dikdörtgen plan şemalı binanın simetri aksında bulunan giriş kütleleri öne çıkarılmış, yanındaki kütlelerden yüksek tutularak üzerindeki kırma çatı ile vurgulanmıştır. Binanın zemin katında sınıf ve kadın-erkek ayırımına göre düzenlenmiş bekleme salonları ile üst katında lojman yer almıştır. Üst kat pencerelerinde kullanılan kemerler Osmanlı mimarisinin etkisini yansıtmaktadır. Yiğma yapım sistemi kullanılmıştır (Ek 26).

## 27. Malatya İstasyon Binası



Şekil 3.99. Malatya İstasyon Binası (Sobutay 1996)

1930'lu yıllarda inşa edilen dikdörtgen plan şemalı binada simetri aksında yer alan giriş yükseltilerek vurgulanmıştır. Binada modernizmin etkisi ile düz çatı ve geometrik cephe kompozisyonu kullanılmıştır. Alt katta bekleme salonu, üst katta lojman yer almıştır. Cephede dikdörtgen pencere ve kapılar bulunmaktadır. Yiğma yapım sisteminin kullanıldığı binada döşemeler çelik putrellidir. Bina, günümüzde de işlevini sürdürmektedir (Ek 27).

Sivas, Diyarbakır ve Manisa istasyon binalarında da aynı tip proje uygulanmıştır.

### Tren Sundurmaları

Anadolu'daki istasyon binalarının tren sundurmaları dünyadaki gibi hızlı bir gelişim göstermemiş, en ileri teknolojinin kullanılması açısından tasarımcılar arasında bir rekabet ortamı doğurmamıştır. Bu nedenle peronların üzerini örten çelik makas ve kolonların kullanıldığı sade tasarımlar yapılmıştır. İstasyon binaları ile tren sundurmalarının farklı zamanlarda inşa edilmesi iki yapı arasında uyumsuzluk doğmasına yol açmıştır.



Şekil 3.100. Ankara Garı tren sundurması (05.05.2002)



Şekil 3.101. Alsancak Garı tren sundurması (27.08.2002)



Şekil 3.102. Balıkesir İstasyonu tren sundurması (27.08.2002)

### Lojman Binaları

Bozüyük-Ankara arasında lojman olarak tasarlanmış, bugün de aynı işlevi yerine getiren iki katlı tescilli yapılar bulunmaktadır. 1. Ulusal Mimarlık Dönemi'nin izlerini bu binalarda görmek mümkündür.



Şekil 3.103. Çukurhisar İstasyonu lojman binası (04.05.2002)



Şekil 3.104. Polatlı İstasyonu lojman binası (04.05.2002)

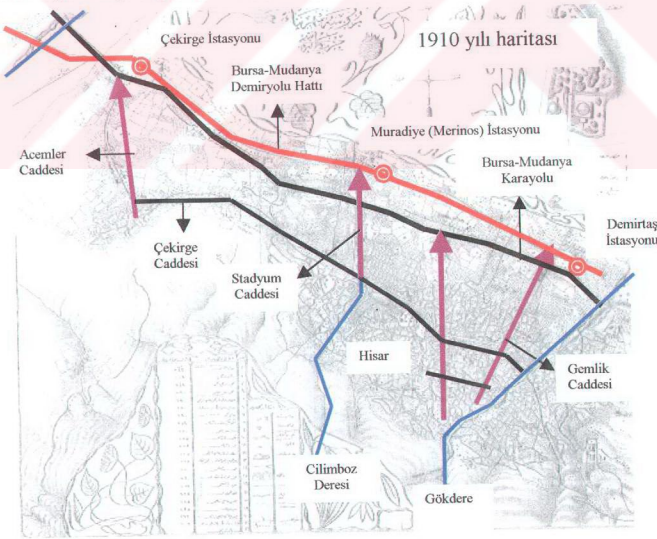
Polatlı İstasyonu'nun bulunduğu alanda lojman olarak tasarlanmış iki katlı bina günümüzde de bu amaca hizmet etmektedir.



### 3.1.3. BURSA – MUDANYA HATTI ÜZERİNDEKİ GAR VE İSTASYON BİNALARININ MİMARİSİ

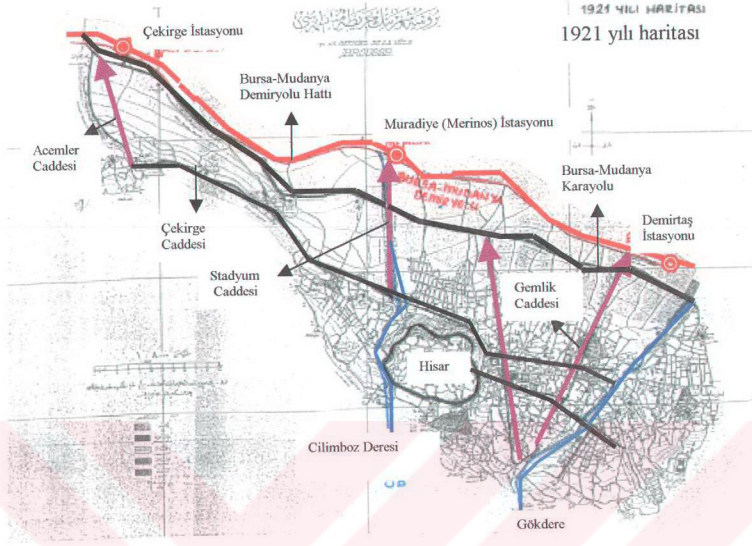
Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde yedi adet durak bulunmaktadır. Bunlar sırasıyla Demirtaş (Bursa), Muradiye (Merinos), Çekirge (Hüdavendigâr veya Acemler), Beşevler, Kuru, Yörükali istasyonları ile Mudanya Garı'dır.

1862 Suphi Bey haritasından farklı olarak, 1910 ve 1921 yılı Bursa haritalarında demiryolu hattı ile bu hat üzerindeki Demirtaş, Muradiye ve Çekirge İstasyonları görülmektedir. Demiryolu hattı 1881 yılında açılan Bursa-Mudanya karayoluna paralel olarak uzanmaktadır. 1910 yılı haritasında kuzey-güney ve doğu-batı yönlerinde yeni ulaşım akslarının açıldığı göze çarpmaktadır. Kuzey-güney yönündeki yollar kenti Bursa-Mudanya demiryolu ve Bursa-Mudanya karayoluna bağlamayı hedeflemiştir. Cilimboz Deresi civarındaki fabrikalarda üretilen ipek ipliği Muradiye İstasyonu'na Stadyum Caddesi üzerinden, Gökdere civarındaki ipek ipliği Demirtaş İstasyonu'na Gemlik Caddesi üzerinden taşınmış, oradan da demiryolu ile Mudanya Limanı'na ulaştırılmıştır. Demiryolunun işletmeye açılmasından sonra Gemlik Yolu ile Bursa-Mudanya karayolu genişletilmiş, Stadyum Caddesi açılmıştır.

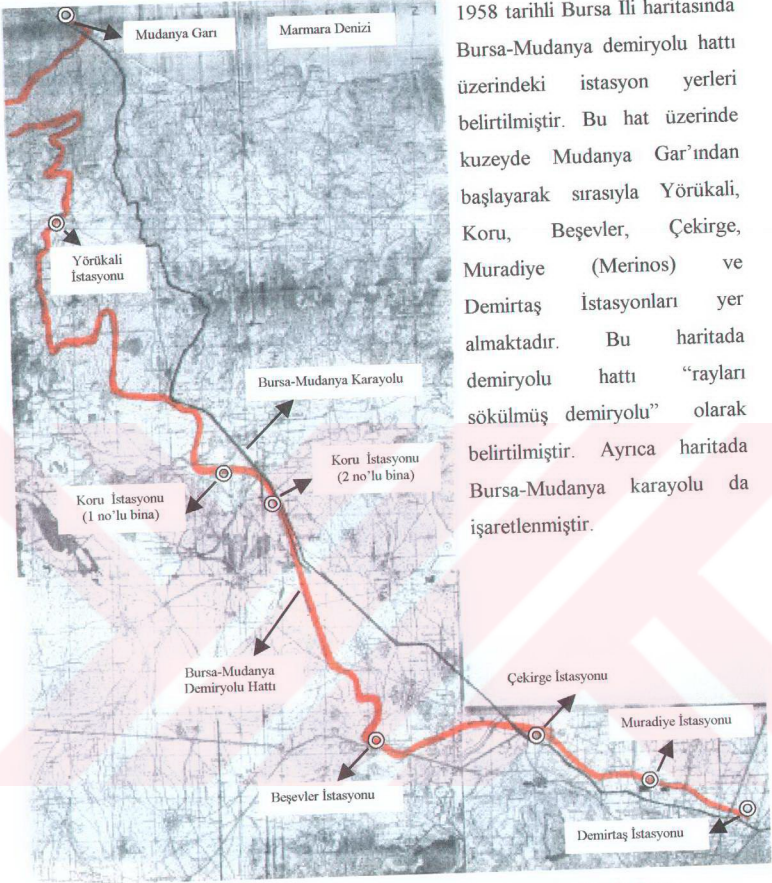


Şekil 3.105. 1910 yılı Bursa kent haritasında demiryolu istasyonlarının konumu





Şekil 3.106. 1921 yılı Bursa kent haritasında demiryolu istasyonlarının konumu



1958 tarihli Bursa İli haritasında Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerindeki istasyon yerleri belirtilmiştir. Bu hat üzerinde kuzeyde Mudanya Gar'ından başlayarak sırasıyla Yörükali, Kuru, Beşevler, Çekirge, Muradiye (Merinos) ve Demirtaş İstasyonları yer almaktadır. Bu haritada demiryolu hattı "rayları sökülmüş demiryolu" olarak belirtilmiştir. Ayrıca haritada Bursa-Mudanya karayolu da işaretlenmiştir.

Şekil 3.107. 1958 tarihli Bursa İli haritasında Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde yer alan istasyon binaları (Köy Hizmetleri Müdürlüğü haritası)

### Demirtaş İstasyonu

Demirtaş durağında eski istasyon binalarının bulunduğu alan, bugün Osmangazi İlçesi'nde, Ankara Yolu üzerinde bulunan Yenihal'in sınırları içerisinde. Bu alanda önceden buharlı trenlerin su ve kömür ihtiyacını karşılayabilecekleri su ve kömür depoları, makine deposu, 10 yataklı bir personel yatakhane ile bekleme binası

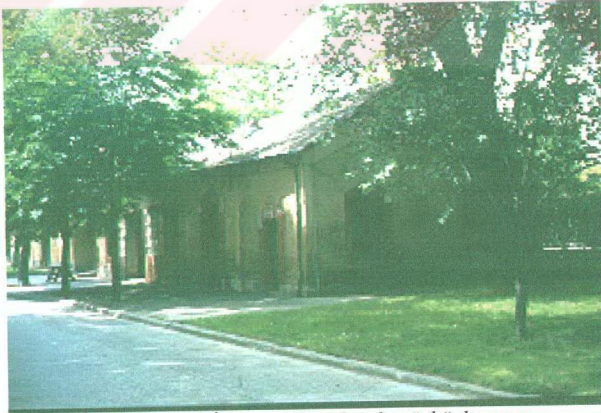
yer almıştır. Yaz günleri bu istasyondan günde 20-25 vagon sebze ve meyve ihraç edilmiştir (Kansu 1940).



Şekil 3.108. Demirtaş İstasyonu'nun bulunduğu alanın bugünkü durumu

#### **Muradiye (Merinos) İstasyonu**

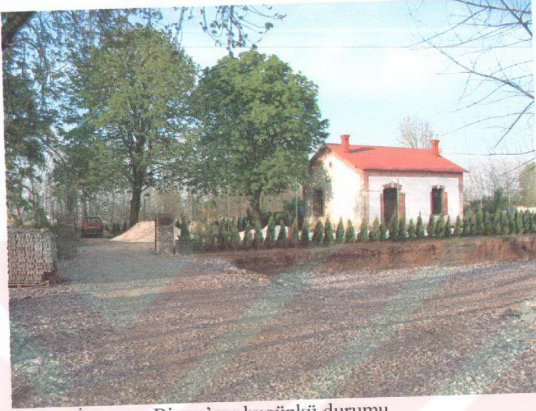
Muradiye (Merinos) İstasyonu, Osmangazi İlçesi, Soğanlı Mahallesi sınırları içinde bulunmaktadır. Bu istasyonda dikdörtgen plan şemalı, yaklaşık 20.68 x 8.37 metre karelik alana sahip bir istasyon binası yer almıştır. Özgün durumunu koruduğu anlaşılan bina 1995 yılında tescil edilmiştir. Restorasyon projesi onaylanmış olan binanın günümüzde müze olarak kullanılmasına karar verilmiştir (Ek 32).



Şekil 3.109. Muradiye (Merinos) İstasyon Binası'nın bugünkü durumu

### Çekirge İstasyonu

Çekirge İstasyonu, bugün Osmangazi İlçesi sınırları içinde yer almaktadır. Bu istasyonda bulunan bina ise yaklaşık 8.50 x 8.30 metre karelik bir alana sahiptir. Bu bina hem bekleme amaçlı, hem de lojman olarak kullanılmıştır. Tescilli olan binanın günümüzde kafe olarak restore edilmesi planlanmaktadır (Ek 31).



Şekil 3.110. Çekirge İstasyon Binası'nın bugünkü durumu

### Beşevler İstasyonu

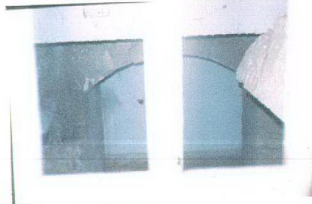
Beşevler İstasyonu'nun bulunduğu alan bugün Nilüfer İlçesi, Beşevler Mahallesi sınırları içinde yer almaktadır. İmar planında park alanı olarak ayrılmıştır. Beşevler Duracağı'ndaki tek katlı istasyon binası, Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde yapılmış olan ilk demiryolu yapısıdır. Demiryolu hattının yapımında şantiye binası olarak hizmet vermiş, hattın işletmeye açılmasından sonra halkın isteği üzerine bu alana durak eklenince istasyon binası ve lojman olarak kullanılmaya başlamıştır. Bugün konut olarak kullanılan bina, özgün mimarisini kaybettiği için tescil edilmemiştir.



Şekil 3.111. Beşevler İstasyonu'nun bulunduğu alan



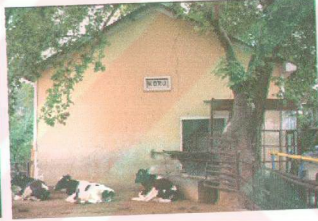
Bu alanın yanında Yıldırım Caddesi üzerinde bulunan köprü'nün hemen altında demiryolu güzergahında yer alan eski bir taş köprü'nün varlığı saptanmıştır.



Şekil 3.112. Beşevler İstasyonu'nun yanında bulunan taş köprü

### Koru İstasyonu

Koru İstasyonu, Geçit Mahallesi'nde bir çiftliğin sınırları içinde yer almaktadır. Bu alanda yaklaşık 12.80 x 8.34 metrekarelik bir bekleme binası, yaklaşık 12.89 x 4.47 metrekarelik bir lojman ile bir su deposu bulunmaktadır (Ek 29, 30).



Şekil 3.113. Koru İstasyonu bekleme binası



Şekil 3.114. Koru İstasyonu lojman binası



Şekil 3.115. Koru İstasyonu su deposu



### Yörükali İstasyonu

Bugün Mudanya İlçesi sınırları içinde yer alan Yörükali İstasyonu'nda bulunan bina yıkılmış haldedir. Sadece duvarları ayakta kalmış olan tek katlı binanın yığma yapım sistemi ile inşa edildiği ve pencere kenarlarında taş kaplama bulunduğu göze çarpmaktadır.



Şekil 3.116. Yörükali İstasyon Binası'nın Marmara Denizi'ne göre konumu



Şekil 3.117. Yıkılmış halde olan Yörükali İstasyon Binası'nın duvarları

Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde bulunan istasyon binalarının ortak özellikleri yığma duvar ve beşik çatı sistemlerinin kullanılması, tek katlı olmaları, kemerli pencere ve kapı kenarlarının tuğla ile, tabanlarının pişmiş topraktan seramik ile, tavanlarının ise ahşap malzeme ile kaplanmasıdır.

### **Mudanya Gar Binası**

Bu hat üzerinde en çok önem verilerek tasarlanmış olan yapı Mudanya Gar Binası'dır. 1849 yılında Fransızlar tarafından Gümrük Binası olarak inşa edilmiş olan bina, Bursa-Mudanya demiryolu hattının açılmasıyla hem gümrük hem de istasyon binası olarak hizmet vermiştir. Bursa-Mudanya demiryolu hattı 1953 yılında işletmeden kaldırılınca bina sadece gümrük amaçlı olarak kullanılmıştır.

Dikdörtgen plan şemalı bina, yaklaşık 13.60 metre genişliğe, 129.45 metre uzunluğa sahiptir. Yapıya simetrik ve farklı kat yüksekliklerinin oluşturduğu kademeli bir kütle düzeni hakimdir. En yüksek olan orta aks üç katlıdır (Ek 28).

Zemin katta ön ve arka cepheyi, demiryolu ve denizi birbirine bağlayan yarı açık geçit, bina otel olarak kullanılmaya başlayınca kapatılmıştır. 7 metre genişliğinde ve 6 metre yüksekliğindeki bu geçit binanın simetri aksında yer almıştır. Bu geçide yanlarda bulunan mekanlar ile ara kat pencereleri açılmaktadır. Orta kütlede geçidin üstünde istasyonun yönetim birimleri yer almıştır. Cephede orta kütlelinin üzerinde üçgen bir alınlık bulunmaktadır. Üst kat ile ara kat, üst kat ile çatı arasında ve üçgen alınlığın çevresinde silmeler vardır. Üç katın pencereleri de farklı biçim ve boyutlardadır. Zemin katta basık kemerli düşey dikdörtgen, ara katta ise kare pencereler kullanılmıştır. Üst kat pencereleri iki tiptir. Orta aksta bulunan pencereler yarım daire kemerli, yan akstakiler ise düşey dikdörtgen biçimlidir.

Orta aksın yanındaki kütleler tek mekanlı büyük birimlerden oluşmaktadır. Bu mekanların yük deposu olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Cephelerinde dikdörtgen, basık kemerli pencereler yer almaktadır. Pencere kenarları tuğla kaplamadır. Bu kütlelerin yanında yer alan birimlerin kat yükseklikleri daha düşüktür. Bu birimlerin yolculara yönelik olduğu, bilet gişesi, bekleme salonu, görevli odası gibi işlevlere cevap verebilecek mekan düzenine sahip olduğu düşünülmektedir.

Simetrik kütlelinin bir ucunda iki katlı bağımsız bir bina bulunmaktadır. Bu binanın zemin katında doğrudan dışarıya açılan mekanlar, üst katında ise bir koridorun iki yanında sıralanan odalar yer almaktadır. Alt katta basık kemerli, tuğla söveli kapılar, üst katta ise herbiri bir odaya ait ikiz pencereler mevcuttur.

Mudanya Gar Binası, 1989 yılında restore edilmiş, otel işlevi kazandırılarak yeniden kullanıma açılmıştır. Simetri aksında bulunan üç katlı kütlelinin alt katı lobi ve resepsiyon, üst katları ise yatak odaları olarak düzenlenmiştir. Orta aksın yanlarında

bulunan uzun kütelerde restaurant ve düğün salonu yer almaktadır. Bu kütlelerin iki yanında bulunan tek katlı kütlelerde ise mutfak ve kafeterya bulunmaktadır. En sonunda bulunan iki katlı bağımsız binanın alt katında teknik servis bölümü, üst katında ise yatak odaları vardır (Alper 1994).



Şekil 3.118. Mudanya Gar Binası'nın (Montania Otel) denizden görünüşü (Montania Otel arşivinden)



Şekil 3.119. Mudanya Gar Binası'nın (Montania Otel) caddeden görünüşü (06.04.2003)



Şekil 3.120. Mudanya Gar Binası'nın (Montania Otel) caddeden görünüşü (06.04.2003)

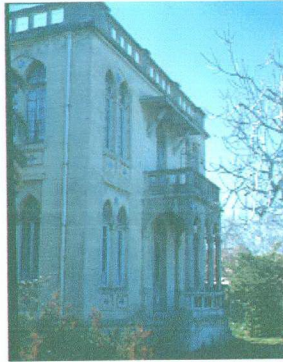


Şekil 3.121. Mudanya Gar Binası'nın eski fotoğrafı (Montania Otel arşivinden)



Şekil 3.122. Sultan Mehmet Reşat'ın gezisi sırasında Mudanya Gar Binası (Montania Otel arşivinden)

Mudanya Gar Binası'ndan biraz ileride ise yakın bir zamana kadar Pratik Kız Sanat Okulu olarak kullanılan işletme binası bulunmaktadır. Bu binanın üst katı müdüriyet lojmanı, alt katı da direktörlük bürosu olarak kullanılmıştır. Binanın bodrum katında dört oda ve bir hol, zemin katında üç oda ve bir mutfak ile birinci katında dört oda ve bir mutfak bulunmaktadır.



Şekil 3.123. Mudanya Garı işletme binası (06.04.2003)



### 3.1.4. ANADOLU'DAKİ VE BURSA'DAKİ GAR VE İSTASYON BİNALARININ ORTAK MİMARİ ÖZELLİKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Anadolu'daki gar ve istasyon binalarının ortak mimari özelliklerinin değerlendirmesinin yapılacağı bu bölümde planlama özellikleri, yapım özellikleri ve cephe özellikleri olarak üç alt başlık bulunmaktadır.

#### Planlama Özellikleri

Anadolu'daki gar ve istasyon binalarının plan şemaları genelde dikdörtgen ve simetriktir, ana giriş simetri aksında yer almaktadır. Binaların kütesel çözümlerinde Batı etkisi hakimdir. Anadolu'daki istasyon binaları genellikle iki katlıdır. Alt kat bekleme salonu, üst kat lojman olarak kullanılmıştır. Genellikle bekleme salonlarında sınıf ve kadın-erkek ayırımı bulunmaktadır. Ana binanın yanında ambarlar yer almıştır. Büyük istasyon binalarında lojman ana binadan ayrı olarak inşa edilmiştir. Ana bina daha çok bekleme salonu niteliğinde tasarlanmıştır (Ek 33).

#### Cephe Özellikleri

Anadolu'daki gar ve istasyon binalarında ana girişe büyük önem verilmiştir. Bazı binalarda, ana giriş taç kapı olarak tasarlanmış, bazılarında ise önüne revak yapılarak önemi vurgulanmıştır. Bina cepheleri özenle tasarlanmıştır. Her katta farklı pencere biçimleri mevcuttur. Pencerelerde ve kapılarda kemer kullanımı yaygındır. Binalar genellikle subasman seviyesine kadar kesme taş kaplanmıştır. Pencere ve kapı kenarlarında da taş kaplama görülmektedir. I. Ulusal Mimarlık Dönemi ve Neo-Klasik cephe özelliklerinin yoğun olarak görüldüğü gar ve istasyon binalarının cephelerinde Selçuklu ve Osmanlı Dönemi mimarisinin biçimsel özellikleri yer almıştır. Bu dönemin binalarında çevreye uyum ve iklimsel özellikler gözardı edildiğinden, binalarda dik çatı kullanımı Batı etkisi ile olmuştur. Cephelerde ahşap payandalı saçak ve saçak altı kaplamasında süslemeler yaygındır.

#### Yapım Özellikleri

Genellikle taş veya tuğla taşıyıcı duvar yapım sistemi uygulanmıştır. Duvar kalınlıkları 50-60 cm.'dir. Isıtma sistemi duvar içerisinden geçerek bacaya bağlanmıştır. Çelik putrelli ahşap döşeme ve ahşap asma tavan kullanımı yaygındır. Betonarme döşeme daha az kullanılmıştır.



### 3.2. TİPOLOJİK ANALİZ YÖNTEMİ İLE ANADOLU'DAKİ VE BURSA'DAKİ GAR VE İSTASYON BİNALARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİNİN İNCELENMESİ

Bu çalışmada kullanılan tipolojik analiz yönteminin amacı, 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan yüz yıllık dönemde Anadolu toprakları üzerinde yapılmış olan istasyon binalarının genel olarak hangi özellikleri taşıdığını saptamaktır. Anadolu'da demiryolu hatlarının yapımında Batı etkisinin yoğun olduğu düşünülürse, bu etkinin gar ve istasyon binalarının mimarisi üzerindeki yansımalarının kaçınılmaz olduğu anlaşılacaktır. Özellikle gar binalarının tasarımında yabancı mimarların görev alması ve bu binaların Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan sembolik bir anlam taşıması, bu binalar arasından Anadolu'ya özgü bir tipoloji çıkarılmasını engellemektedir. Fakat istasyon binalarının gerek Anadolu'nun her yerinde bulunması, gerekse gar binalarına oranla daha küçük ölçekli binalar olması, Batı etkisinden uzak bir tasarım yapılmasını mümkün kılmıştır.

Bu çalışmada Anadolu'dan 7 adet gar binası ile 20 adet istasyon binası, Bursa'dan ise 1 adet gar binası ile 4 adet istasyon binası seçilerek bu binaların plan şemaları ve cephe biçimlenişleri tipolojik analiz yöntemi ile incelenmiştir. İnceleme sonucunda, kente giriş kapısı olarak nitelendirilen bu binaların giriş cephelerine büyük önem verildiği, cephe biçimlenişinde giriş kütesinin ya öne çıkarılarak, ya da geride tutularak vurgulandığı görülmüştür. Çatı kotunda da öne çıkarılan giriş kütesinin üzeri kırma çatıyla örtülmüş, bazı örneklerde de giriş kapısı üzeri saçakla vurgulanmıştır.

Tipolojik analiz yöntemi, gar ve istasyon binalarına ayrı ayrı uygulanmıştır. İnceleme sonucunda iki farklı tipte gar binası, beş farklı tipte istasyon binası olduğu saptanmıştır. Anadolu'daki gar ve istasyon binalarının ortak mimari özelliklerinin incelenmesinden sonra, yapım yıllarına göre de bir sıralama yapılmış, böylece binaların hangi mimari özelliklerinin bir başka binanın tasarımında etkili olduğu saptanmıştır.

### 3.2.1. ANADOLU'DAKİ GAR BİNALARININ TİPOLOJİK SINIFLANDIRMASI

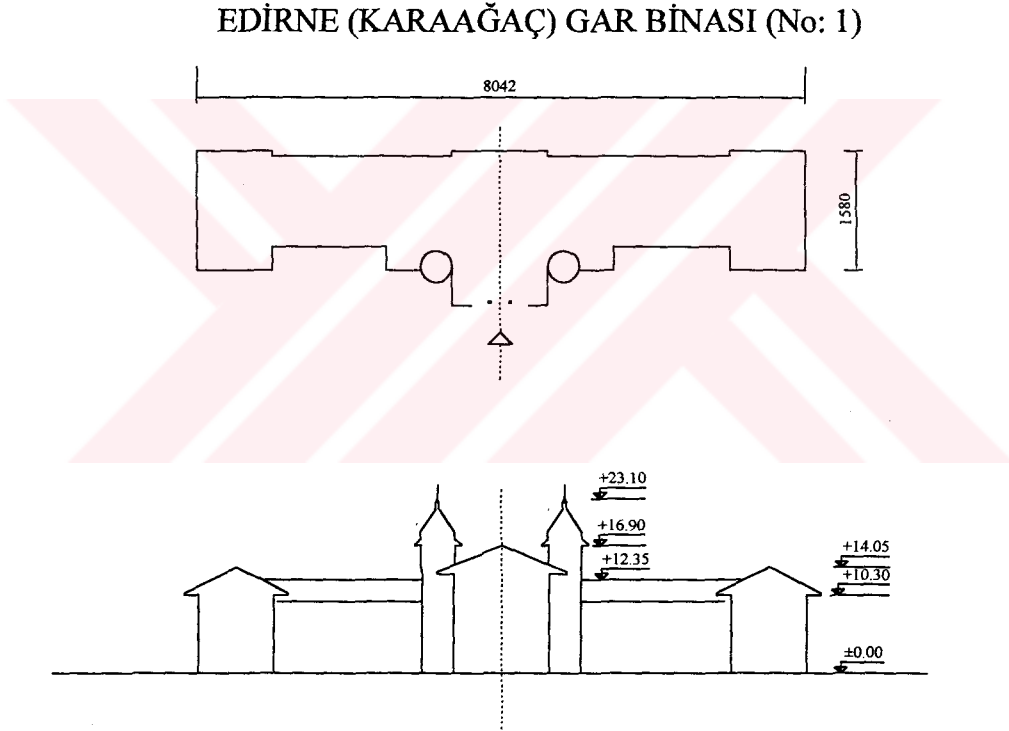
Çizelge 3.1. Girişi Simetri Aksında Yer Alan Gar Binaları

Yatay Etkinin Baskın Olduğu Dikdörtgen Plan Şemalı	Farklı Plan Tipinde Olan
Edirne (Karaağaç) (No: 1) Sirkeci (No: 3) Eskişehir (No: 16) Ankara (No: 19) Basmene (No: 10) Mudanya (No: 28)	Haydarpaşa (No: 4) Alsancak (No: 11)

Anadolu'daki gar binaları, istasyon binalarından farklı olarak anıtsal ölçekte inşa edilmiştir. İncelenen 8 adet gar binasının cephe düzenlemesinde simetri hakimdir. Bu binaların girişi simetri aksında yer almaktadır. Fakat binaların bir kısmında plan düzenlemesi simetrik değildir. Binaların %75'inde yatay etkinin baskın olduğu dikdörtgen plan şemasına, %25'inde ise farklı plan tipine rastlanmıştır. Dikdörtgen plan şemalı gar binalarının ortak özellikleri giriş kütesinin yüksek olması, yan blokların kademeli olarak alçalmasıdır. Bu sınıfta yer alan Edirne (Karaağaç), Sirkeci, Ankara gar binalarında kuleli cephe kompozisyonu bulunmaktadır. Edirne (Karaağaç), Sirkeci, Ankara ve Eskişehir gar binalarının ise plan şemaları birbirine benzemektedir. Ankara ve Mudanya gar binalarının plan ve cephe düzenlemelerinde ana binaya tek bir taraftan eklenen kütleler bulunmasına rağmen bu binalar simetrik olarak kabul edilmiştir. U-plan şemasına sahip olan Haydarpaşa Gar Binası'nda da kuleli cephe kompozisyonu bulunmaktadır.

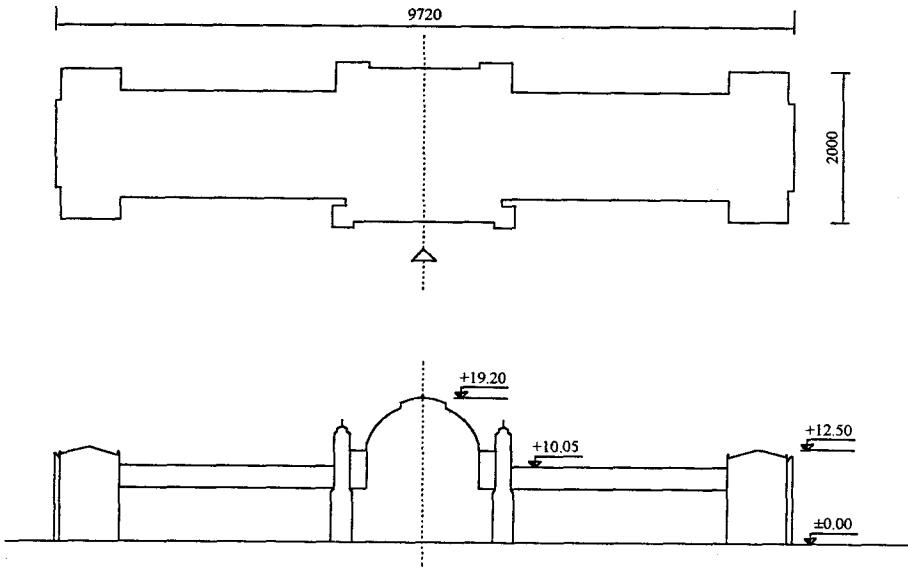
İncelenen gar binalarının yapım yılları gözönüne alınarak bir sıralama yapılmıştır. Mudanya Gar Binası 1849 yılında inşa edilmiş, onu 1856 yılında İzmir-Aydın hattının işletmeye açılmasından sonra Alsancak ve Basmene gar binalarının yapımı izlemiştir. 1880-1900 yılları arasında Sirkeci Gar Binası ile 1900-1910 yılları arasında Haydarpaşa ve Edirne (Karaağaç) gar binaları inşa edilmiştir. Bunları 1930'lu yıllarda Ankara Gar Binası ile 1950'li yıllarda Eskişehir Gar Binası'nın yapımı takip etmiştir. Mudanya, Alsancak ve Basmene gar binalarının mimari özelliklerinin daha sonra yapılan gar binaları üzerinde etkisi açık olarak görülmemiştir. Kuleli cephe

kompozisyonun ilk olarak Sirkeci Gar Binası'nda kullanılması nedeni ile, Edirne (Karaağaç) Gar Binası'nın tasarımını etkilediği anlaşılmaktadır. Ankara Gar Binası'nda yer alan kuleler ise daha farklı yorumlanmıştır. Sirkeci Gar Binası'nın plan şemasının da, Edirne (Karaağaç), Ankara ve Eskişehir gar binalarının plan şemalarını etkilediği düşünülmektedir. Aşağıda bu sınıfta yer alan gar binalarının plan ve cephelerinin çizimleri sunulmuştur.

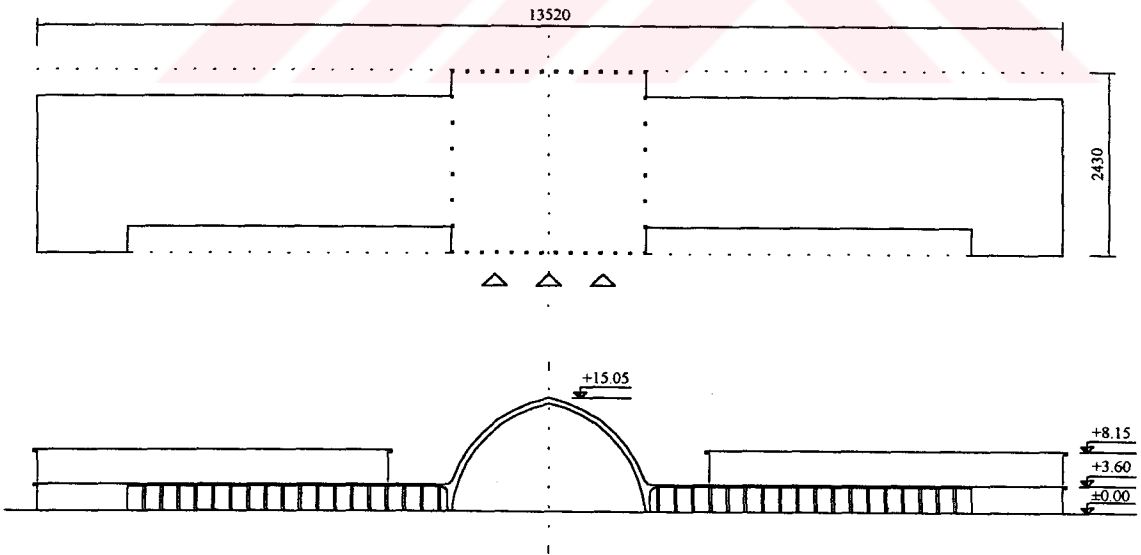


Şekil 3.124. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Yatay Etkinin Baskın Olduğu Dikdörtgen Plan Şemalı Gar Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

## SİRKECİ GAR BİNASI (No: 3)



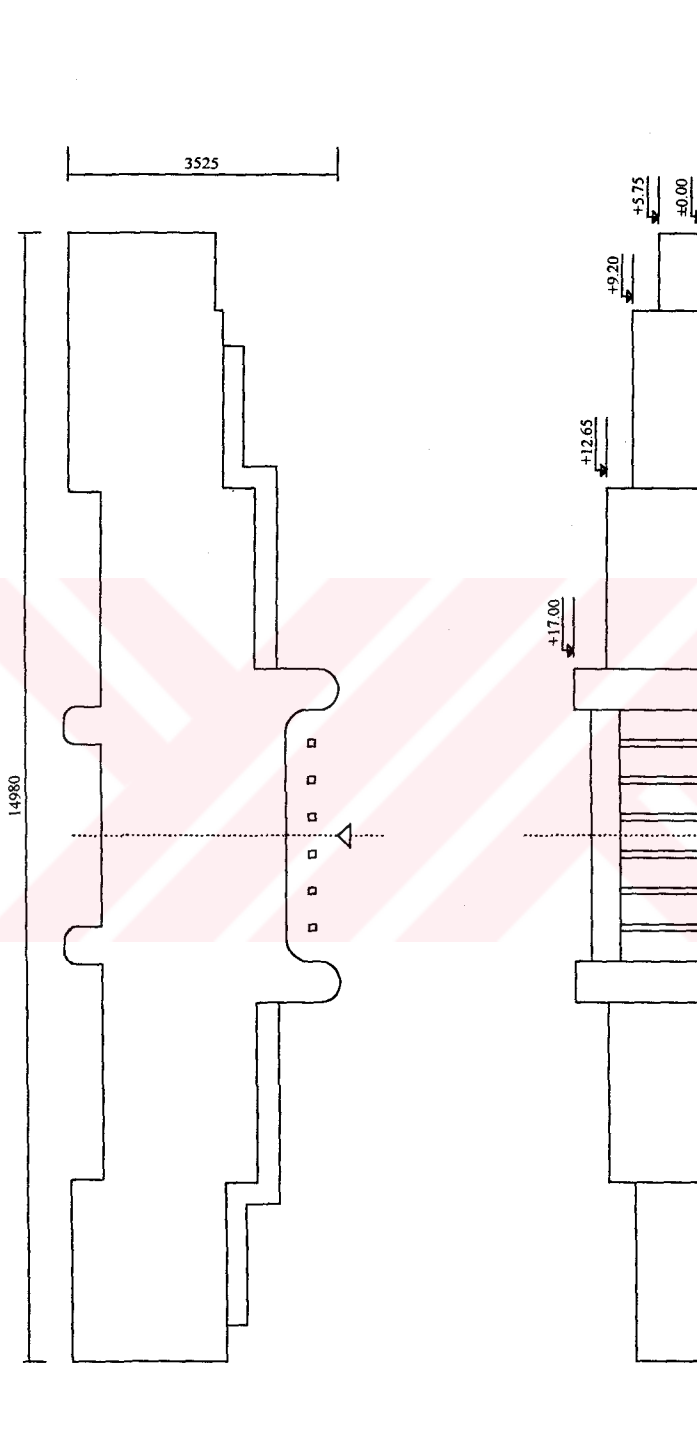
## ESKİŞEHİR GAR BİNASI (No: 16)



ÖLÇEK:1/1000

Şekil 3.124. (Devam) Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Yatay Etkinin Baskın Olduğu, Dikdörtgen Plan Şemalı Gar Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

## ANKARA GAR BİNASI (No: 19)

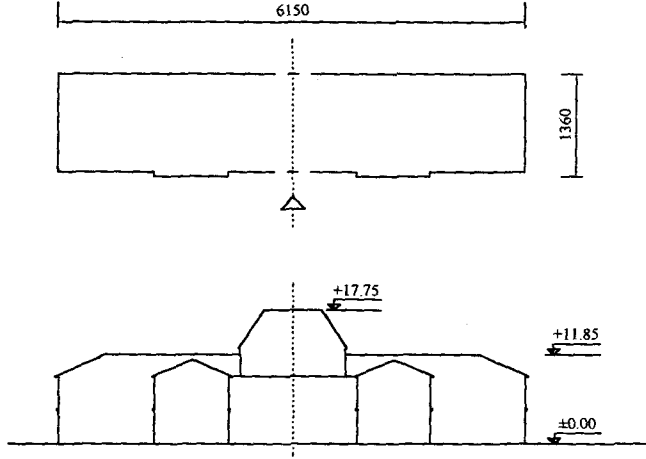


ÖLÇEK:1/1000

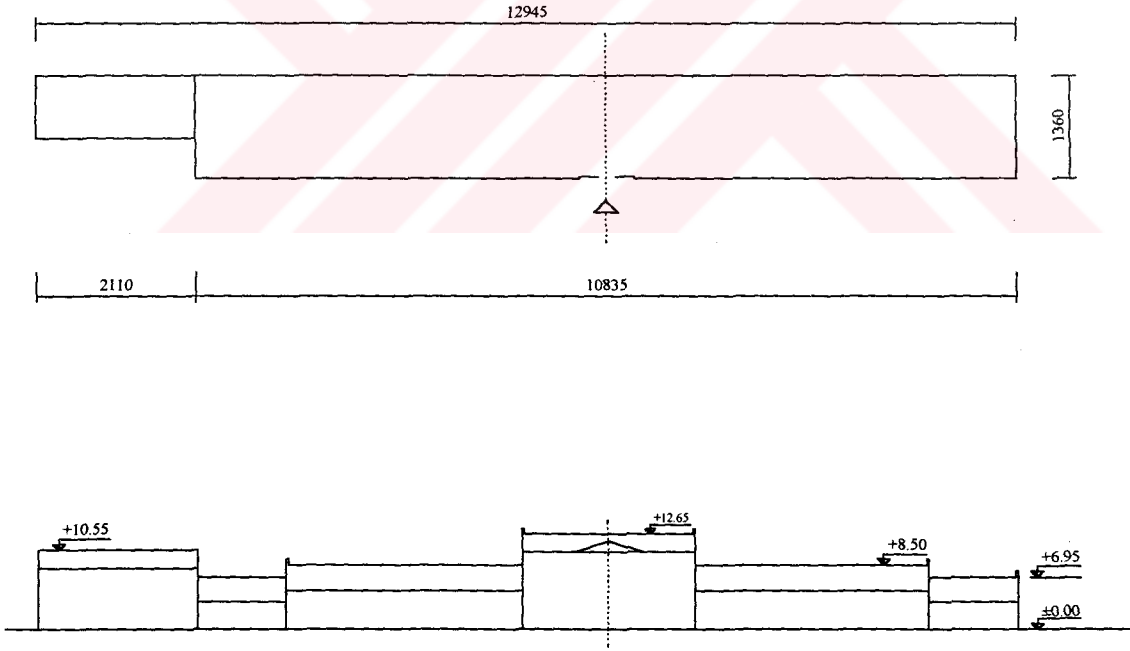
Şekil 3.124. (Devam) Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Yatay Etkinin Baskın Olduğu, Dikdörtgen Plan Şemalı Gar Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri



## BASMANE GAR BİNASI (No: 10)



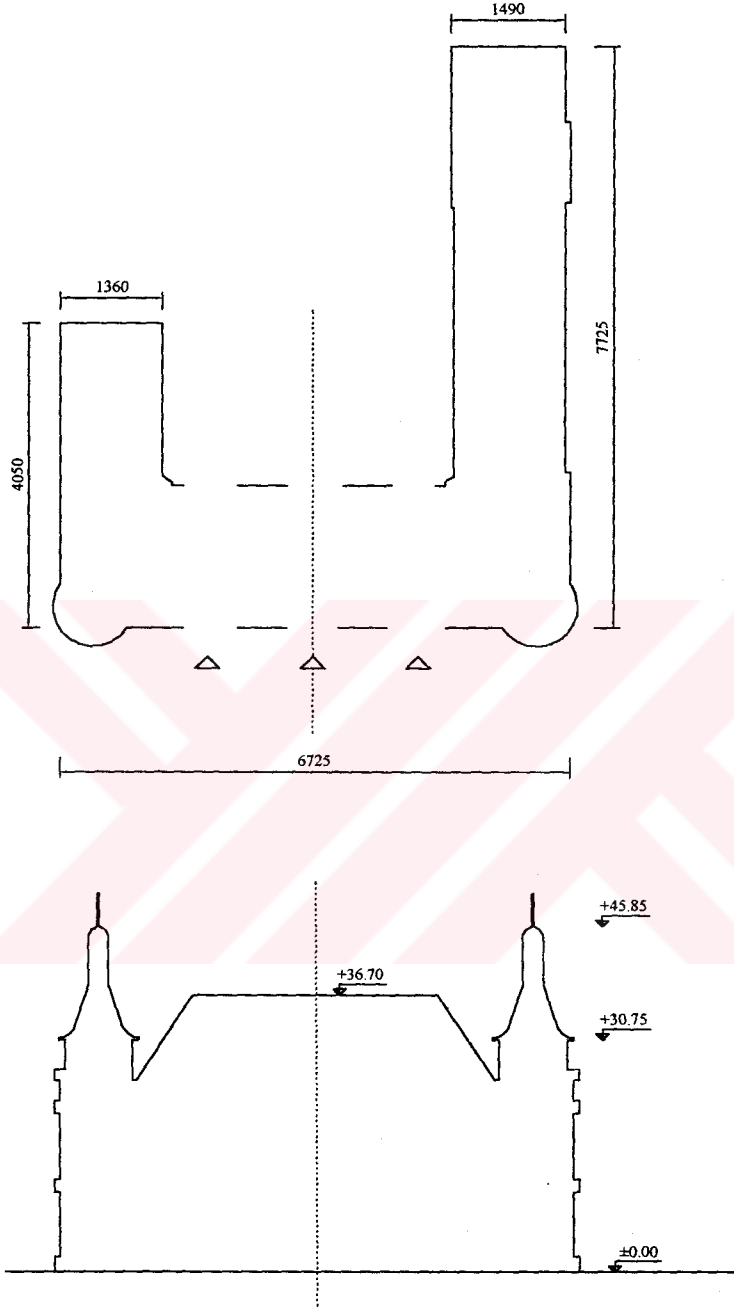
## MUDANYA GAR BİNASI (No: 28)



ÖLÇEK:1/1000

Şekil 3.124. (Devam) Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Yatay Etkinin Baskın Olduğu, Dikdörtgen Plan Şemalı Gar Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

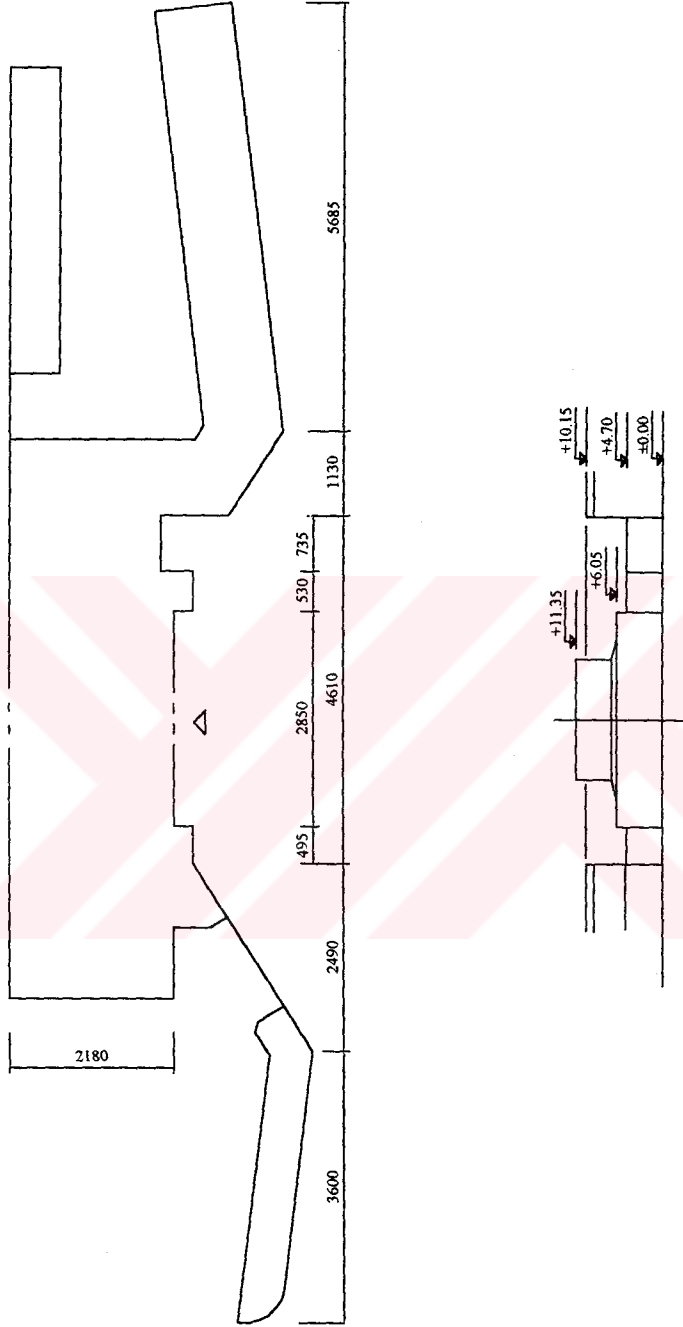
## HAYDARPAŞA GAR BİNASI (No: 4)



ÖLÇEK:1/1000

Şekil 3.125. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Farklı Plan Tipindeki Gar Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

## ALSANCAK GAR BİNASI (No: 11)



ÖLÇEK:1/1000

Şekil 3.125. (Devam) Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Farklı Plan Tipindeki Tipindeki Gar Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

### 3.2.2. ANADOLU'DAKİ İSTASYON BİNALARININ TİPOLOJİK SINIFLANDIRMASI

İncelenen 24 adet istasyon binasının tamamında plan şeması dikdörtgendir. Tipolojik sınıflandırma yönteminde istasyon binalarının simetri aksına göre konumu ile cephe biçimlenişindeki hareketleri önem kazanmıştır.

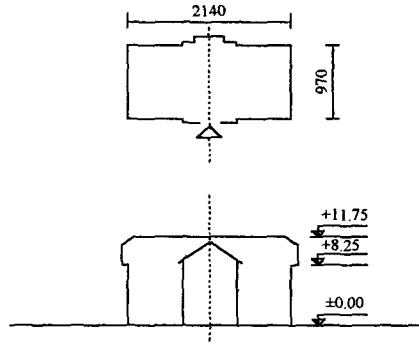
İncelenen istasyon binalarının %62.5'inde giriş simetri aksında yer almıştır.

Çizelge 3.2. Girişi Simetri Aksında Yer Alan İstasyon Binaları

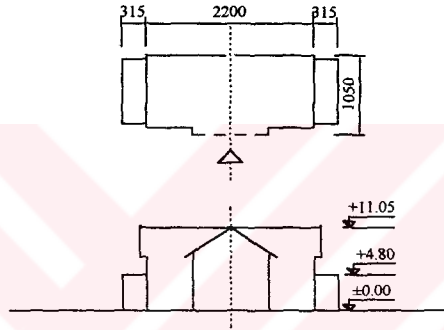
Cephe Biçimlenişinde Hareket Olan		Cephe Biçimlenişinde Hareket Olmayan
Girişi Öne Çıkan Kırma Çatılı	Girişi Geride Olan	
Kırklareli (No: 2) Balıkesir (No: 13) Haydarpaşa-İzmit arası (No: 9) Kayseri (No: 20) Konya (No: 22) Amasya (No: 26)	Ankara Gazi (No: 18) Adana (No: 24) Malatya (No: 27)	Yenice (No: 23) Toprakkale (No: 25) Kütahya (No: 14) Halkapınar (No: 12) Koru (1) (No: 29) Koru (2) (No: 30)

Girişi simetri aksında yer alan istasyon binalarının %60'ının cephe biçimlenişinde hareket vardır. Cephe biçimlenişinde hareket olan istasyon binaları arasında %67'sinin girişi öne çıkarılarak vurgulanmış, giriş kütesinin üzeri kırma çatı ile örtülmüştür. Bu grupta yer alan Kırklareli ve Balıkesir istasyon binaları ile Haydarpaşa-İzmit arasında inşa edilmek üzere tasarlanmış, fakat uygulanmamış olan istasyon binasının 20. yüzyıl başlarında, Kayseri ve Amasya istasyon binalarının 1930'lu yıllarda, Konya İstasyon Binası'nın ise 1940'lı yıllardan sonra tasarlandığı düşünülmektedir. Aşağıda plan ve cephelerinin yer aldığı bu grupta bulunan istasyon binalarının mimari özelliklerinin birbirleri üzerindeki etkili olduğu saptanmıştır.

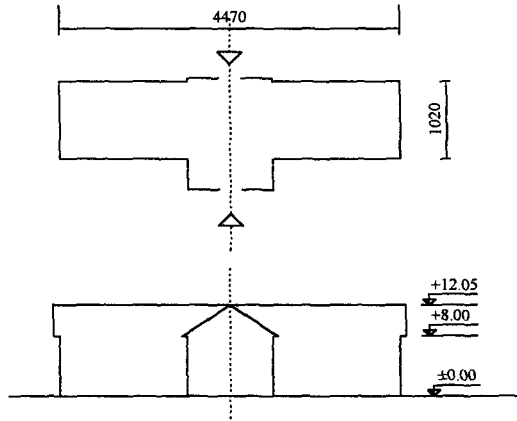
## KIRKLARELİ İSTASYON BİNASI (No: 2)



## BALIKESİR İSTASYON BİNASI (No: 13)



## HAYDARPAŞA-İZMİT ARASI İSTASYON BİNASI (No: 9)

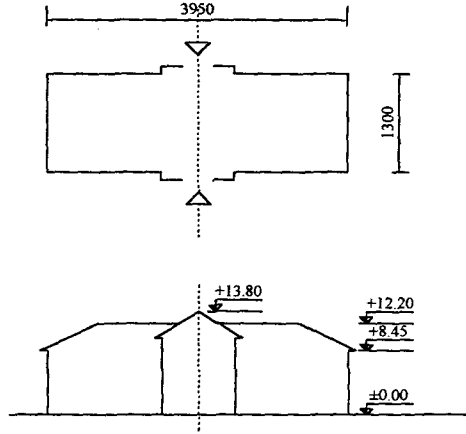


ÖLÇEK:1/1000

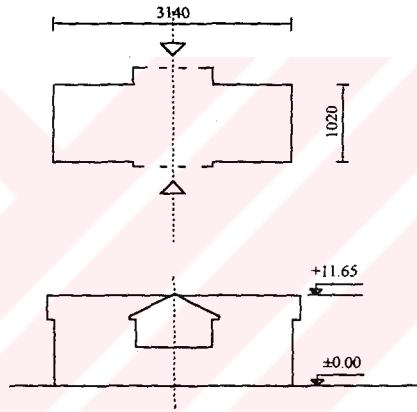
Şekil 3.126. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Girişi Öne Çıkan Kırmızı Çatılı İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri



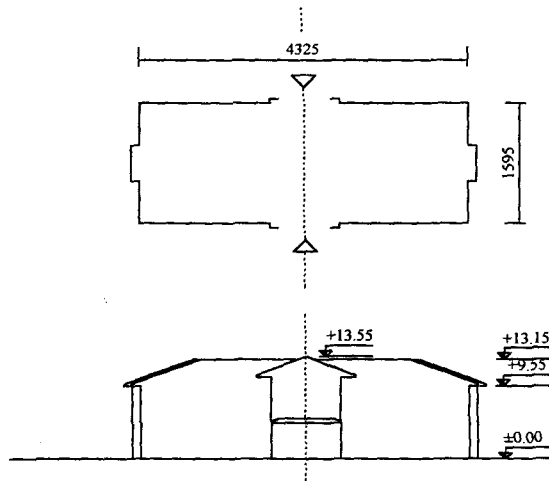
## KAYSERİ İSTASYON BİNASI (No: 20)



## KONYA İSTASYON BİNASI (No: 22)



## AMASYA İSTASYON BİNASI (No: 26)

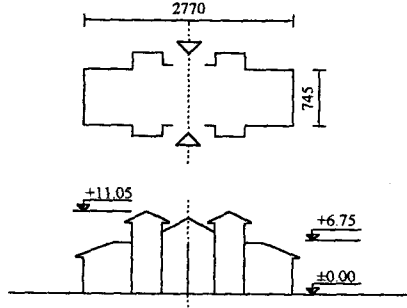


ÖLÇEK:1/1000

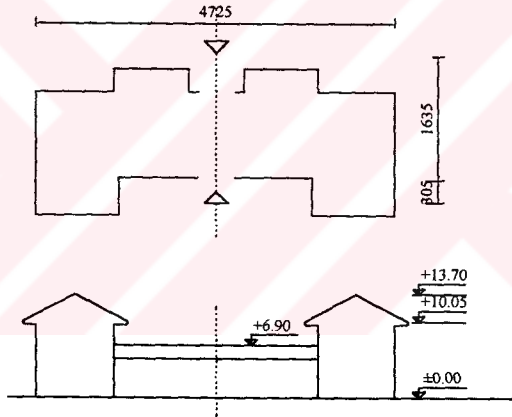
Şekil 3.126. (Devam) Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Girişi Öne Çıkan Kırmızı Çatılı İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

Girişi simetri aksında yer alan istasyon binalarının %33'ünde giriş, geri çekilerek vurgulanmıştır. Bu grupta yer alan Ankara Gazi İstasyon Binası 1928 yılında, Adana ve Malatya istasyon binaları 1930'lu yıllarda inşa edilmiştir. Aşağıda plan ve cephe çizimlerinin yer aldığı bu grupta bulunan istasyon binalarının birbirleri üzerinde etkili olduğu açıkça saptanamamıştır.

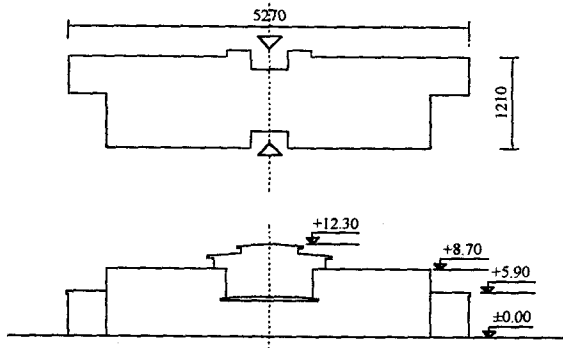
#### ANKARA GAZİ İSTASYON BİNASI (No: 18)



#### ADANA İSTASYON BİNASI (No: 24)



#### MALATYA İSTASYON BİNASI (No: 27)

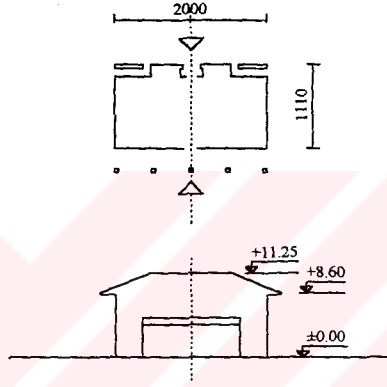


ÖLÇEK:1/1000

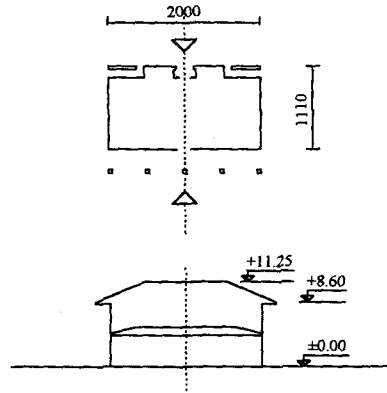
Şekil 3.127. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Girişi Geride Olan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

Giriş simetri aksında yer alan istasyon binalarının %40'ının cephe biçimlenişinde hareket olmadığı saptanmıştır. Bu binalar arasında bulunan Toprakkale ve Yenice istasyon binalarının cephelerinde giriş kapısının üzeri saçak ve revakla vurgulanmıştır. Aynı hat üzerinde yer alan bu binalar arasında Toprakkale İstasyon Binası 1910'lu yıllarda yapılmıştır. Bu binanın mimari özellikleri Yenice İstasyon Binası'nın tasarımını etkilemiştir. Aşağıda plan ve cephe çizimlerinin yer aldığı bu gruptaki diğer binalar ise daha sadedir. Kütahya İstasyon Binası ile Kuru durağında bulunan istasyon binalarının 19. yüzyıl sonlarında inşa edildiği düşünülmektedir.

### YENİCE İSTASYON BİNASI (No: 23)



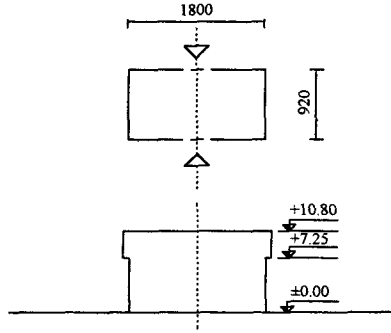
### TOPRAKKALE İSTASYON BİNASI (No: 25)



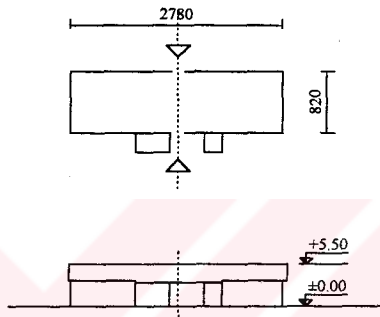
ÖLÇEK:1/1000

Şekil 3.128. Anadolu'da Giriş Simetri Aksında Yer Alan, Cephe Biçimlenişinde Hareket Olmayan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

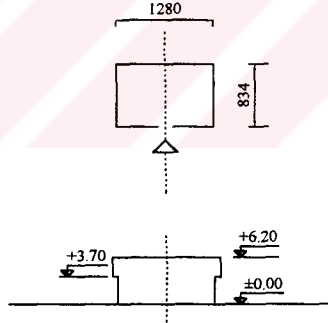
## KÜTAHYA İSTASYON BİNASI (No: 12)



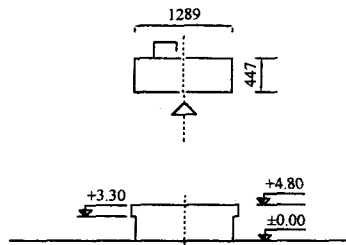
## HALKAPINAR İSTASYON BİNASI (No: 14)



## KORU İSTASYON BİNASI (1) (No: 29)



## KORU İSTASYON BİNASI (2) (No: 30)



ÖLÇEK:1/1000

Şekil 3. 128. (Devam) Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Alan, Cephe Biçimlenişinde Hareket Olmayan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

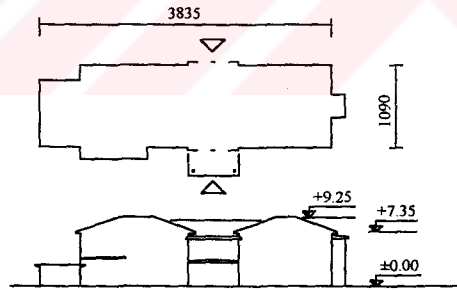
İncelenen istasyon binalarının %37.5'inde giriş simetri aksında yer almamaktadır.

Çizelge 3.3. Girişi Simetri Aksında Yer Almayan İstasyon Binaları

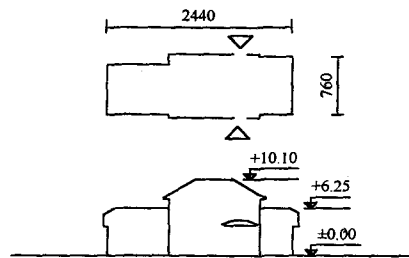
Cephe Biçimlenişinde Hareket Olan	Cephe Biçimlenişinde Hareket Olmayan
Polatlı (No: 17)	
Niğde (No: 21)	
Kızıltoprak (No: 5)	Alayunt (No: 15)
Suadiye (No: 6)	Çekirge (No: 31)
Maltepe (No: 7)	Muradiye (Merinos) (No: 32)
Kartal (No: 8)	

Girişi simetri aksında yer almayan istasyon binalarının %67'sinin cephe biçimlenişinde hareket vardır. Bu grupta yer alan Kızıltoprak, Suadiye, Maltepe ve Kartal istasyon binalarının 1910'lu yıllarda aynı demiryolu hattı üzerinde inşa edilmeleri nedeni ile birbirlerini etkiledikleri düşünülmektedir. Niğde İstasyon Binası 1930'larda, Polatlı İstasyon Binası ise 1940'lardan sonra yapılmıştır.

POLATLI İSTASYON BİNASI (No: 17)



NİĞDE İSTASYON BİNASI (No: 21)

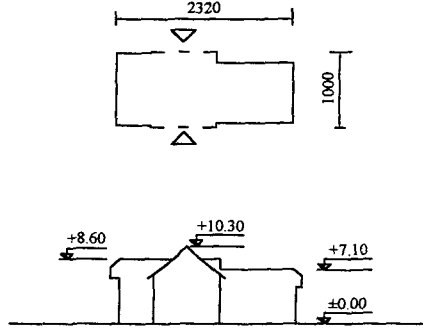


ÖLÇEK:1/1000

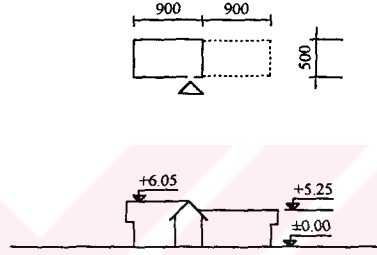
Şekil 3.129. Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Almayan, Cephe Biçimlenişinde Hareket Olan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri



## KIZILTOPRAK İSTASYON BİNASI (No: 5)



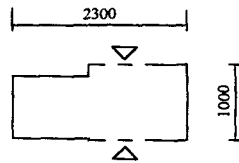
## SUADIYE İSTASYON BİNASI (No: 6)



## MALTEPE İSTASYON BİNASI (No: 7)



## KARTAL İSTASYON BİNASI (No: 8)

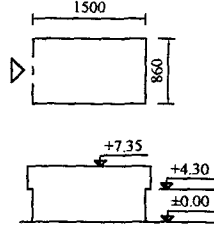


ÖLÇEK:1/1000

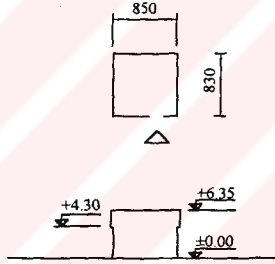
Şekil 3.129. (Devam) Anadolu'da Girişi Simetri Aksında Yer Almayan, Cephe Biçimlenişinde Hareket Olan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

Giriş simetri aksında yer almayan istasyon binalarının %33'ünün cephe biçimlenişinde hareket bulunmamaktadır. Aşağıda plan ve cephe çizimlerinin yer aldığı bu grupta bulunan Alayunt, Çekirge ve Muradiye (Merinos) istasyon binalarının 19. yüzyıl sonunda inşa edildiği düşünülmektedir.

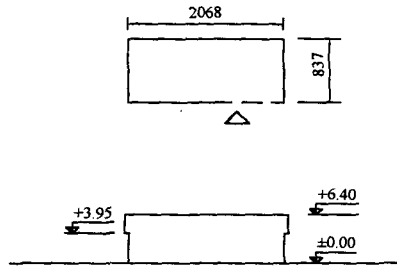
### 15. ALAYUNT İSTASYON BİNASI



### 31. ÇEKİRGE İSTASYON BİNASI



### 32. MURADİYE (MERİNOS) İSTASYON BİNASI



ÖLÇEK:1/1000

Şekil 3.130. Anadolu'da Giriş Simetri Aksında Yer Almayan, Cephe Biçimlenişinde Hareket Olmayan İstasyon Binalarının Plan ve Cephe Hareketleri

### 3.2.3. TİPOLOJİK ANALİZ YÖNTEMİ İLE İNCELENEN GAR VE İSTASYON BİNALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Anadolu'da yer alan gar ve istasyon binalarının tipolojik analiz yöntemi ile incelenmesi sonucunda gar binalarının plan ve cephe biçimlenişinde Batı etkisinin bulunduğu ve girişin simetri aksında yer aldığı saptanmıştır. İncelenen istasyon binaları arasında ise girişi simetri aksında olan binalar çoğunluktadır. Simetrik kompozisyonlar arasında cephe biçimlenişinde hareket olan binaların Anadolu'daki istasyon binalarının genelini oluşturduğu görülmüştür. Cephe biçimlenişinde hareket, girişi vurgulamak için iki şekilde yapılmıştır. Girişi öne çıkan kırma çatılı tasarımlar girişi geride olan tasarımlara göre çoğunluktadır. Girişi öne çıkan, kırma çatılı istasyon binaları arasında Kırklareli İstasyon Binası'nın Anadolu'ya özgü en küçük birim olduğu saptanmıştır. Balıkesir İstasyon Binası, Kırklareli İstasyon Binası ile yaklaşık aynı ölçülere sahip olmasına rağmen, ana kütlelerin iki yanına ek binalar inşa edilmiştir. Yapım yıllarına göre incelendiğinde de, Kırklareli ve Balıkesir istasyon binalarının Kayseri, Konya ve Amasya istasyon binalarından önce inşa edilmiş olması, bu binaların tasarımının sonradan yapılanları etkilediğini destekler niteliktedir. Haydarpaşa-İzmit arasında projesi olan, fakat uygulanmamış istasyon binası ile Kayseri, Konya ve Amasya istasyon binaları yatay olarak büyüme göstermiş, simetri aksındaki girişi vurgulayan kırma çatı sabit kalmıştır. Bu grupta yer alan istasyon binalarının yükseklikleri birbirine yakındır.

### **3.2.4. BURSA-MUDANYA HATTI ÜZERİNDEKİ GAR VE İSTASYON BİNALARININ TİPOLOJİK SINIFLANDIRMADAKİ YERİ**

Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde yer alan istasyon binaları arasında Mudanya Gar Binası, hizmet verdiği dönemde, Bursa'nın Avrupa'ya açılımını sağlayan bir kapı işlevi görmüştür. Bu yüzden tasarımına özel bir önem verilmiştir. Tipolojik sınıflandırmada girişi simetri aksında yer alan gar binaları arasında değerlendirilmiş, yatay etkinin baskın olduğu dikdörtgen plan şemalı bir kompozisyona rastlanmıştır. Yapım yılı olarak, grubunda yer alan binalardan önce ve farklı bir işleve hizmet etmek amacıyla tasarlandığından kendinden sonra yapılan gar binalarının mimarisi üzerinde bir etkisinin olmadığı düşünülmektedir.

Koru durağında bulunan istasyon binaları girişi simetri aksında yer alan, Çekirge ve Muradiye (Merinos) istasyon binaları da girişi simetri aksı üzerinde yer almayan istasyon binaları arasında değerlendirilmiştir. Bu dört yapının da cephe biçimlenişinde hareket yoktur ve gruplarında bulunan diğer istasyon binalarının mimari özelliklerinden etkilenmedikleri düşünülmektedir.

#### 4- ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA

Modernleşme projesi kapsamında Anadolu'da demiryolları incelenirken, Anadolu demiryollarının Avrupa ülkeleri ile Osmanlı İmparatorluğu arasında gelişen ticaret ilişkilerinin sonucunda ortaya çıktığı, Avrupa ülkelerinin Anadolu'daki demiryolu hatlarını kendi amaçlarına hizmet edecek şekilde yönlendirdiği görülmüştür. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılan demiryolu hatları ağaç tipi şeklindedir. 19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa ülkelerinin amacı, Anadolu'nun verimli topraklarını limanlara bağlayarak burada yetişen ürünlerin kendi ülkelerine ihraç edilmesini kolaylaştırmak olduğundan, Anadolu kentlerinin kendi içindeki ilişkilerinin kurulması ve halkın ulaşım ihtiyacının karşılanması geri planda kalmıştır. Savaş dönemlerinde, ülkenin toprak bütünlüğünün korunması için demiryollarının yurdun her köşesini birbirine bağlaması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Türkiye Cumhuriyeti döneminde ise ulus-devlet bilincinin yaygınlaştırılması için demiryolu politikasına önem verilmiş, yurdun her köşesinin demiryolu ağları ile donatılmasına çalışılmıştır. Bu nedenle Cumhuriyet döneminde yapılan hatlar ağ tipindedir.

Kentlerin çevre yerleşmelerle kurdukları ilişki, ulaşım olanaklarının gelişimi ile mümkün olmuş, çevre yerleşmelerden kente ürün akışı kolaylaşınca kentin, etki alanındaki yerleşmeler üzerindeki yönetim ve denetim gücü artmış, kentin sosyo-ekonomik ve fiziki yapısı da bundan etkilenmiştir. Demiryolu hatlarının geçtiği kentlerde üretim artmış, ticaret canlanmış, ulaşım sistemlerinin gelişimi ile kentsel makroform büyümüş, nüfus artışları gözlenmiş ve hızlı taşıma sistemine ihtiyaç duyan sanayi tesisleri demiryolu hatlarının yakınına yerleşmiştir. Demiryolu güzergahından uzak olan yerleşmeler ise karayolu sayesinde çevre yerleşmelerle ilişkilerini sürdürebilmişlerdir.

Anadolu'da modernleşmenin ilk adımı olan Tanzimat Reformları'nın Bursa'da uygulanması ile birlikte Bursa kentinin fiziki yapısı dönüşüme uğramıştır. Bursa'da yaya ulaşımına göre şekillenmiş kent dokusu, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yeni ulaşım araçlarının kullanılması ile değişmiştir. Bursa'da ipek ipliği üretimi ve ticareti 19. yüzyılın ikinci yarısında kentin mekansal yapısını etkilemiş, Gökdere ve Cilimboz Deresi civarında kurulmuş olan ipek fabrikalarını en yakın demiryolu istasyonuna bağlamak amacıyla kuzey-güney yönündeki yollar ile demiryolu hattına



paralel olan Bursa-Mudanya karayolu önem kazanmıştır. Birbirine paralel uzanan karayolu ve demiryolu güzergahının bağlantısı da bu caddeler üzerinden olmuştur. 20. yüzyılın ilk yarısında demiryolu ve karayolunun etkisiyle Bursa kentinin kuzeye doğru genişleme eğilimi, 1930'lu yıllarda kurulan iki önemli ipekli dokuma fabrikası olan Merinos ve İpek-iş'in de demiryolu hattına yakın bir yerde konumlanmaları ile artmıştır. Bunun dışında Bursa'da demiryolu hattı kentin gelecekteki gelişimini belirleyici bir rol üstlenememiştir.

Yapılan araştırmalar sonucunda, Bursa'da demiryolunun işletmede olduğu dönemlerde yolcu taşımacılığında çok yük taşımacılığında kullanıldığı saptanmıştır. 20. yüzyılın ikinci yarısında karayolu ile taşımacılığın önem kazanmasının Bursa'da demiryolunun verimli kullanımını engellediği düşünülmektedir. Uzun yıllar boyunca Anadolu'yu dış pazarlara bağlayan yollar üzerinde bulunan Bursa'nın ticaret yolu kavşağı olma özelliğini yitirmesine yol açan nedenlerden birisi 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra demiryolu hatlarının Anadolu'nun iç ve doğu kesimlerini doğrudan İstanbul'a ve İzmir'e bağlamasıdır. Bursa-Mudanya demiryolu hattı ne Osmanlı İmparatorluğu döneminde, ne de Türkiye Cumhuriyeti döneminde Anadolu'daki demiryolu ağına bağlanamamış, giderek önemini kaybetmiş ve işletmeden kaldırılmıştır.

Tipolojik sınıflandırma çalışmasının sonucunda Anadolu'daki istasyon binaları arasında benzer mimari özellikleri kendinde toplayan ilk örnek, girişi simetri aksında yer alan, cephe biçimlenişinde hareket olan ve girişi öne çıkan kırma çatılı tasarım grubu içinden belirlenmiştir. Bu grupta yer alan binalar, incelenen istasyon binalarının %25'ini oluşturmaktadır. Bursa'da Kuru durağında bulunan binalar ise, incelenen istasyon binalarının diğer %25'ini oluşturan, girişi simetri aksında yer alan ve cephe biçimlenişinde hareket olmayan binalar arasında değerlendirilmiştir. Çekirge ve Muradiye (Merinos) istasyon binaları, incelenen istasyon binalarının %12.5'ini oluşturan, girişi simetri aksında yer almayan ve cephe biçimlenişinde hareket olmayan binalar arasında değerlendirilmiştir. Mudanya Gar Binası ise, incelenen gar binalarının %75'ini oluşturan, girişi simetri aksında yer alan, yatay etkinin baskın olduğu, dikdörtgen plan şemalı binalar arasında bulunmaktadır.

Bugüne kadar dünyada demiryolları konusunda sınırlı sayıda araştırma yapılmış, demiryollarının tarihi, birkaç müze ve üniversite dışında özel bir çalışma alanı olarak ele alınmamıştır. Geçmişe ait değerler miras olarak kabul edilmekle birlikte demiryolu mimarisi bu şekilde değerlendirilmemektedir. Geçmişe tanıklık eden gar ve istasyon binalarının korunması, düzenli ve sürekli olarak bakımının sağlanması, mekansal kurgusunu değiştirmeden sosyal amaçlı olarak işlevlendirilmesi ile mümkün olabilir. Bursa'daki istasyon binalarının yeniden işlevlendirilmesi son yıllarda önem kazanmıştır. Mudanya Gar Binası otel olarak, Çekirge İstasyon Binası kafe olarak, Muradiye (Merinos) İstasyon Binası da müze olarak işlevlendirilmiştir.

İleride çalışma konusunun kapsamı genişletilerek Bursa-Mudanya demiryolu hattının, günümüzde Bursa'nın üretim ve dış ticaret yapısı içindeki öneminin ve gerekliliğinin araştırılması, Anadolu'da ve Bursa'da özgün mimari özelliklerini koruyan gar ve istasyon binalarının yeniden işlevlendirilmeleri için çözüm önerilerinin geliştirilmesi amaçlanmıştır.

**KAYNAKLAR**

AKBAYAR, N. 2001. Osmanlı Yer Adları Sözlüğü. Tarih Vakfı Yurt Yayınları 127, İstanbul.

AKKILIÇ, Y. 1986. Bursa Tarihi I. Bursa Hakimiyet Yayınları No:1, Bursa. s. 92-120.

AKTAR, A. 1996. Bursa'da Devlet ve Ekonomi. "Alınmıştır. Bir Masaldı Bursa, Ed. E. Yenil", Yapı Kredi Yayınları, İstanbul. s. 119-143.

AKTÜRE, S. 1975. 17. Yüzyıl Başından 19. Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehirsal Yapının Değişme Süreci. O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt:1, Sayı:1, Ankara. s. 101-128.

AKTÜRE, S. 1978. 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi. O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara. 335 s.

ALPER, M. 1994. Mudanya Garı'ndan Montania Otel'e, Arkitekt (9), İstanbul.

ALTUN, M., F. KESİRİKLİOĞLU, H. ÜNLÜ. 2001. Cumhuriyet'in Kuruluş Yıllarında Bursa ve Merinos. Uludağ Üniversitesi, Bursa. s. 32-36.

ANONİM. 1869. Şimendiferimiz. Hüdavendigar Gazetesi, Sayı: 30. Bursa.

ANONİM. 1892. Mudanya-Bursa Demiryolu Osmanlı Şirketi Tarifenamesidir. Hüdavendigar Vilayet-i Celilesi Matbaası, Bursa. 64 s.

ANONİM. 1997. İçinden Tren Geçmeyen Gar Binası. Arkitekt (8): 37-39.

ANONİM. 1999. Mudanya – Bursa Demiryolu. Bursa Defteri (12): 28-31.

ANONİM. 2002. Ulaştırma ve ABD Kenti, Geç 19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla. Arrademento Mimarlık (6): 107-113.

ARAZ, M. 1995. Demiryolu ve Demiryolu Mimarisinin Oluşumunda Politik Kararların Etkisi (1856-1950). Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), O.D.T.Ü., Ankara.

ASLANOĞLU, İ. 2001. Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları. Ankara. s. 63-73, 160-161.

ASLANOĞLU, R. 2000. Kent, Kimlik ve Küreselleşme, Bursa. s: 33-43.

AYDEMİR, Ş., S. E. AYDEMİR, N. ÖKTEN, A. M. ÖKSÜZ, C. SANCAR, M. ÖZYABA. 1999. Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. Karadeniz Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Ders Notları. No:54 Trabzon, s. 62-91, 125-127.

- AYDIN, S. 2001. Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış. Kebikeç, Sayı:11, Ankara.
- AYTAÇ, B. 1997. Metropolitan Alanlarda Kentiçi Ulaşım Yönetimi – İstanbul Örneği. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), İ.T.Ü., İstanbul. s. 12-14.
- BALAMİR, A. L. 1998. Antalya Hattı ve Kapatılan Bursa Demiryolu. Demiryol Emeklileri Dergisi, 40:18-20.
- BALAMİR, A. L. 1999. Bursa Mudanya Demiryolu. Demiryol Emeklileri Dergisi. 43: 23-24.
- BATKAN, Ö. 1996. Bursa Kentsel Gelişim ve Planlama Süreci. "Alınmıştır. Bir Masaldı Bursa, Ed. E. Yenal", Yapı Kredi Yayınları, İstanbul. s. 247-259.
- BAYCAN, T. 1993. Arazi Kullanım – Ulaşım Etkileşimi ve Erişilebilirlik: İstanbul İçin Bir Değerlendirme. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), İ.T.Ü., İstanbul. s. 1-40.
- BAYKAL, K. 1976. 2000 Yıllık Bursa'nın Belediyesi. Bursa.183 s.
- BERTOLINI, L., T. SPIT. 1998. Cities On Rails. E & FN Spon, London and New York. p. 236.
- BOZDOĞAN, S. 2002. Modernizm ve Ulusun İnşası. Metis Yayınları, İstanbul. s. 131-139.
- BROCKMAN, H. A. N. 1974. The British Architect In Industry 1841-1940. George Allen & Unwin Ltd, London. p. 34, 45, 186.
- BÜYÜKDEMİR, Ö. 1999. Edirne Garı. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), İ.T.Ü., İstanbul, s. 94-104.
- COSSONS, N. 1997. An Agenda For The Railway Heritage. 'Alınmıştır. Conserving The Railway Heritage, Ed. P. Burman, M. Stratton', E & FN Spon, London. 233 p.
- ÇORBACIOĞLU, Ş. 1996. Mısır Piramitlerinin Yapımında "Raylı Sistem"den mi Yararlanıldı? Türkiye Mühendislik Haberleri 384 (7): 10-15.
- DIEHL, L. B. 1996. The Late, Great Pennsylvania Station. Four Walls Eight Windows, New York and London. p. 162.
- DİPEVLİLER N. 1996. Kentsel Büyüme-Yönetimde Etkinlik ve Bursa Örneği. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), Uludağ Üniversitesi, Bursa. s. 1-9.
- DOSTOĞLU, N. T. 1998. Kentsel Gelişme Sürecinde Kentsel ve Mimari Mekan Kalitesinin Değişimi: Bursa ve Philadelphia Örnekleri, "Alınmıştır. Yapı Yaşam Kongresi Mimarlıkta Kalite", Bursa Mimarlar Odası, Bursa. s. 163-174.

DOSTOĞLU, N. T. 2001. Osmanlı Döneminde Bursa. AKMED, Cilt:2, İstanbul. s. 500, 501.

DOSTOĞLU, N. T., E. Ö. ORAL. 1999. Bir Osmanlı Başkenti Bursa'nın Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Fiziksel Değişim Süreci, "Alınmıştır. Osmanlı Mimarlığı'nın 7. Yüzyılı Uluslararası Bir Miras", Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul. s. 221-229.

DOSTOĞLU, N. T., T. VURAL. 2002. The Role Of Western Planners In The Transformation Of Bursa From A Traditional Ottoman City To A Metropolitan Center Of The Turkish Republic, 'in, Traditional Environment In A New Millenium, Eds H. Turgut and P. Kellett', YEM Yayınları, İstanbul. p. 239-246.

DROEGE, J. A. 1969. Passanger Terminals and Trains. McGraw Hill Book Company Inc., New York. p. 40, 116.

EVREN, G. 1996. Demiryollarımız. Türkiye Mühendislik Haberleri 384 (7): 16-27.

EVREN, G. 1998. Demiryollarımız. Türkiye Mühendislik Haberleri 397 (5).

FRAMPTON, K. Modern Architecture, A Critical History. 1980. Oxford University Press. s. 29-40.

GEORGEON, F. 1999. Keçi Kılından Kalpağa: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yüzyılında Ankara'nın Gelişimi, 'Alınmıştır. Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Ed. P. Dumont, F. Georgeon', Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul. s. 99-115.

GIDEON, S. 1976. Space, Time and Architecture. Sixth Printing, U.S.A. s. 211-216.

HUOT J. L., J. P. THALMANN, D. VALBELLE. 2000. Kentlerin Doğuşu. İmge Kitabevi Yayınları, Ankara. s. 14.

KAHYA, E. 1988. Türkiye'de İlk Demiryolları. Türk Tarih Kurumu, Belleten, Cilt LII, Sayı:202, Ankara. s. 209-218.

KANSU, S. 1940. Mudanya-Bursa Hattımız. Demiryollar Dergisi, Ankara. s.475-480.

KAPROL, T. 2000. Bursa'da 1930-1950 Yıllarında İnşa Edilmiş Konutların Cephe Özelliklerinin Değerlendirilmesinde Tipolojik Bir Yöntem Denemesi. Doktora Tezi (yayınlanmamış), Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul. s.12, 63-66.

KELEŞ, R. 1990. Kentleşme Politikası. İmge Kitabevi, Ankara. s. 22-27.

KIRAY, M. B. 1972. Örgütlemeyen Kent. Sosyal Bilimler Derneği Yayınları: A-1, Ankara. 138 s.

MUMFORD, L. 1961. The City In History. A Harvest / HBJ Book, New York and London. p. 656.



MÜLLER, K. 1981. The Architecture of Transport in the Federal Republic of Germany. Inter Nationes Bonn, Germany. s.71-77

ONUR, A. 1953. Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953). K. K. K. İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul. s. 5-11.

ORAL, E. Ö. 1999. Osmanlı'nın Bursa'daki İlk Yerleşim Yeri Olan Hisar. Güney Marmara Mimarlık, (3): 6-13.

ÖZYÜKSEL, M. 2000. Hicaz Demiryolu. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul. 312 s.

PAMUK, Ş. 1988. Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914. Gerçek Yayınevi, İstanbul.

POWELL, K. 1996. Grand Central Terminal. Phaidon Press Ltd, London. p. 60.

QUATAERT, D. 1985. 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları. Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi. İletişim Yayınları, Cilt: 6, İstanbul.

ROTH, L. M. 2000. Mimarlığın Öyküsü. Kabalcı Yayınevi, İstanbul. s. 559-598.

SAINT-LAURENT, B. 1999. Bir Tiyatro Amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi, "Alınmıştır. Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Ed. P. Dumont, F. Georgeon", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul. s. 79-98.

SANER, T. 1998. 19. Yüzyıl İstanbul Mimarlığında Oryantalizm. İstanbul. s. 82-84.

SOBUTAY, L. 1996. Eski İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), Gazi Üniversitesi, Ankara.

SOĞANCI, N. M. 2001. Haydarpaşa Garı – Avrupa ile Anadolu Arasındaki Anıtsal Kapı. Arredemento Mimarlık (02): 112-117.

SÖZEN, M. 1984. Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara. 378 s.

SÖZEN, M., M. TAPAN. 1973. 50 Yılın Türk Mimarisi. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 122, İstanbul. s. 53-251.

SUHER, H. 1996. Şehircilik. İ.T.Ü., İstanbul. s. 33-55.

TEKELİ, İ. 1984. The Social Context Of The Development Of Architecture In Turkey. "in, Modern Turkish Architecture, Eds Renata Holod and Ahmet Evin", University Of Pennsylvania Press, U.S.A. s. 9-33.

TEKELİ, İ. 1998. Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye’de Kent Planlaması, “Alınmıştır. Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, Ed. S. Bozdoğan, R. Kasaba”, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul. s. 136-152.

TEKELİ, İ. 1998. Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi’nde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, “Alınmıştır. 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Ed. Y. Sey”, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul. s. 1-24.

TEKELİ, İ. 1999. 19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü, “Alınmıştır. Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Ed. P. Dumont, F. Georgeon”, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul. s. 19-30.

TEKELİ, İ. 1999. Bursa’nın Tarihinde Üç Ayrı Dönüşüm Dönemi, “Alınmıştır. Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bursa ve Yöresi”, Mimarlar Odası, Bursa. s. 7-30.

TEKELİ, İ., Y. GÜLÖKSÜZ. 1985. Kentleşme. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, c. 5. İletişim Yayınları. s. 1223-1228.

TOĞROL, N. 1931. Bursa-Mudanya Hattı. Demiryollar Mecmuası, (03): 12-13.

TOYDEMİR, S. 1953. ‘Tarihe Karışan Hat Mudanya-Bursa’, Demiryol. 19 (04): 15-16.

TUĞLACI, P. 1985. Osmanlı Şehirleri. Milliyet Yayınları, İstanbul. s. 69-80, 162.

TÜREL, A. 1998. Kent ve Ulaşım, “Alınmıştır. 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Ed. Y. Sey”, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

ÜSTÜNİŞİK, B., S. BAYAZIT. 1996. Türkiye’de Kentsel Ulaşım Planlaması Yaklaşımları ve Kentiçi Taşımacılık Projeleri. Türkiye Mühendislik Haberleri 384 (7): 53-57.

YENAL, E. 1996. Osmanlı Başkenti: Osmanlı Kenti Bursa. ‘Alınmıştır. Bir Masaldı Bursa, Ed. E. Yenal’, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul. s. 41.

YENEN, Z. 1988. Osmanlı Dönemi Türk Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri. Doktora Tezi (yayınlanmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi. 211 s.

Ant. 21 Temmuz 1948 Çarşamba. Yıl:5, Sayı:1077, Ant Matbaası, Bursa.

Ant. 19 Ağustos 1948 Perşembe. Yıl:5, Sayı:1100, Ant Matbaası, Bursa.

Bursa Ansiklopedisi. 1984. Bursa Hakimiyet Kültür Hizmetleri Dizisi, 2 cilt.

Bursa Büyükşehir Belediyesi, Nazım Plan Büro Başkanlığı. 1997. 1/100 000 Ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Strateji Plan Raporu. Bursa. s. 31, 155-157.

Bursa Sesleri. 29 Ekim 1936. Yıl:2, No:31-32, Bursa.

Hakkın Sesi. 04 Mart 1935 Pazartesi. Yıl:3, No:401, Bursa.

Hüdavendigar. 9 Haziran 1869. Sayı: 30, Bursa.

Hüdavendigar Salname-i Resmîyesi. 1908. Bursa.

Osmanlı Gazetesi Bursa ve Civarı Eki. 1882. Kırkanbar Matbaası, İstanbul.

The Architectural Review. 1998. Vol. 249, 1219 (9): 65.

The Architectural Review. 1999. Vol. 250, 1227(5): 56.

The Architectural Review. 2000, Vol. 252, 1240(6): 51, 70.

9. Ulaştırma Şurası Demiryolu Ulaştırması Komisyon Raporu. 1998. T. C. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara. 30 s.

Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu. 2001. Ankara. 42 s.

<http://www.angelfire.com>

<http://www.discoverturkey.com/haberler/osmanli-bursa.html>

<http://www.die.gov.tr>

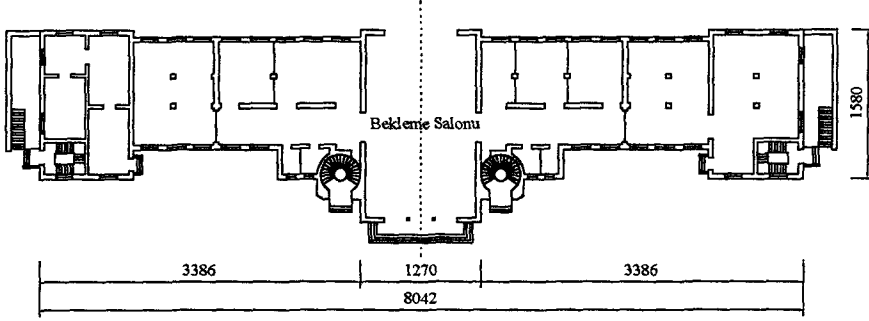
<http://www.eskici.freesevers.com/kronoloji.htm>

<http://www.tcdd.gov.tr/atasozu.htm>

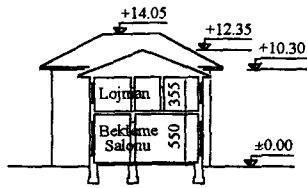
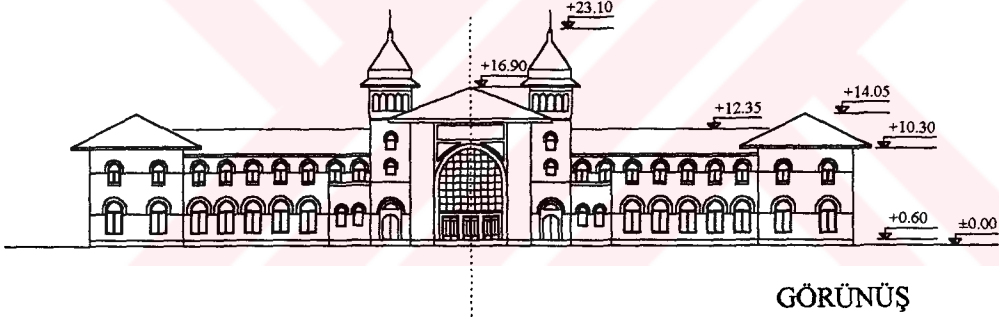
<http://www.tcdd.gov.tr/haydarpasa.htm>

## EKLER

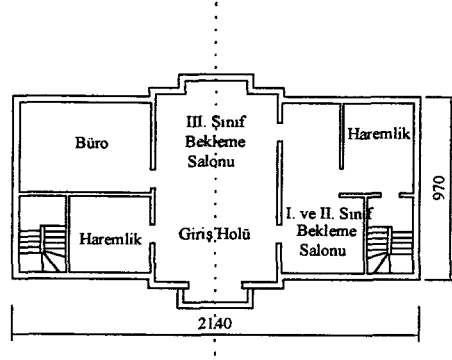
## EK 1: EDİRNE (KARAAĞAÇ) GAR BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



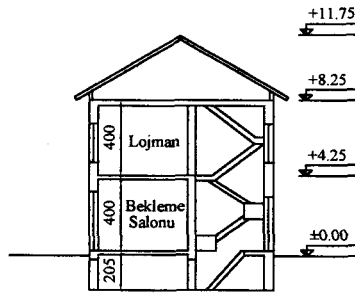
## EK 2: KIRKLARELİ İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



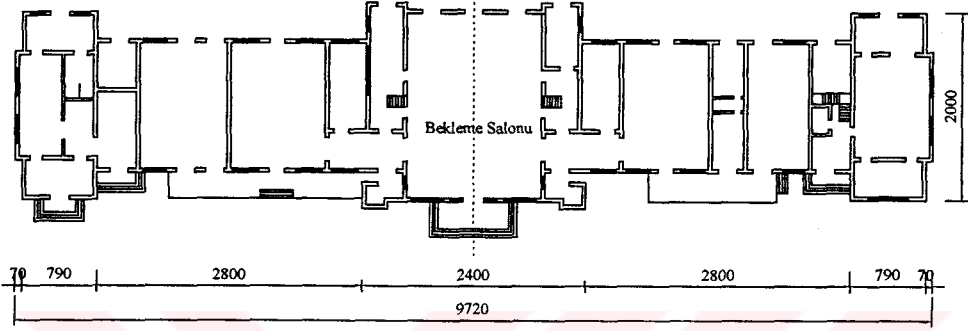
GÖRÜNÜŞ



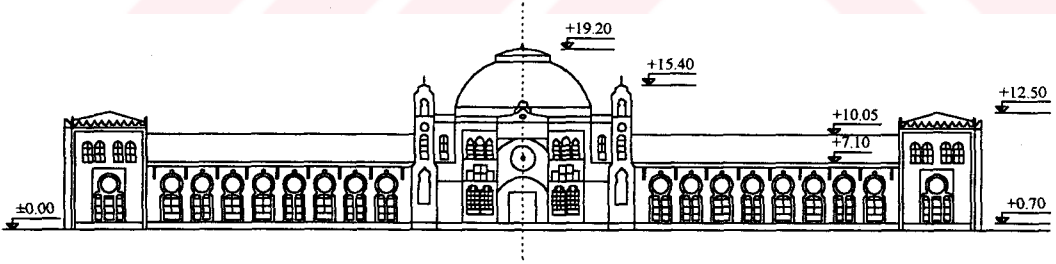
KESİT

ÖLÇEK:1/400



**EK 3: SİRKECİ GAR BİNASI**

ZEMİN KAT PLANI

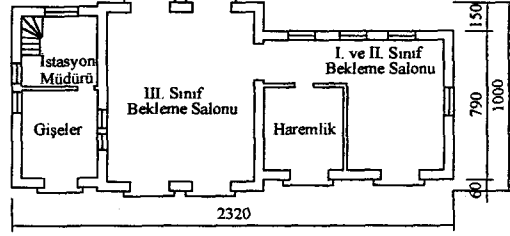


GÖRÜNÜŞ

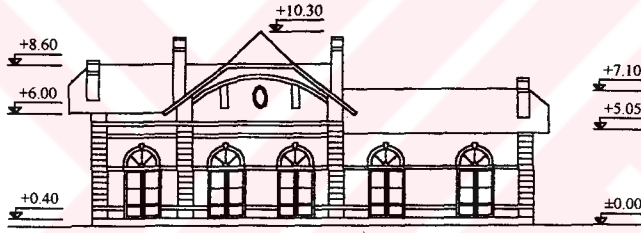
ÖLÇEK:1/800



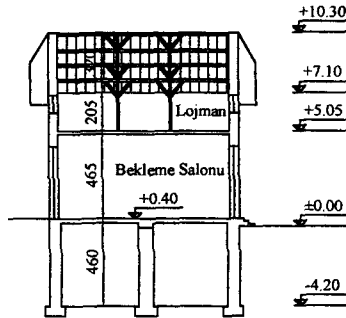
## EK 5: KIZILTOPRAK İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI

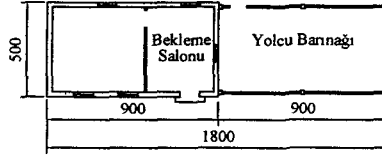


GÖRÜNÜŞ



KESİT

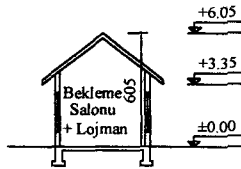
ÖLÇEK:1/400

**EK 6: SUADIYE İSTASYON BİNASI**

ZEMİN KAT PLANI



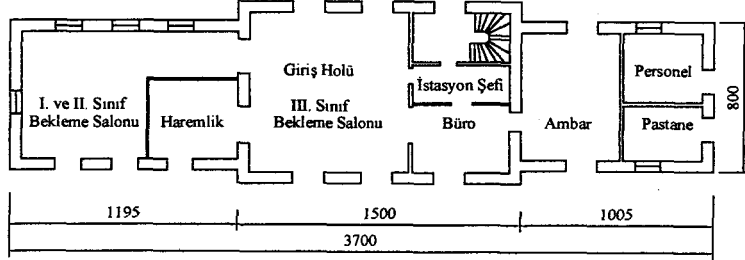
GÖRÜNÜŞ



KESİT

ÖLÇEK:1/400

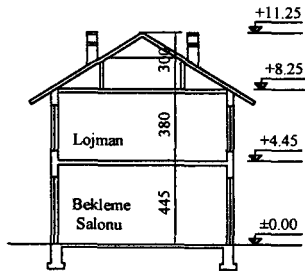
## EK 7: MALTEPE İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



GÖRÜNÜŞ

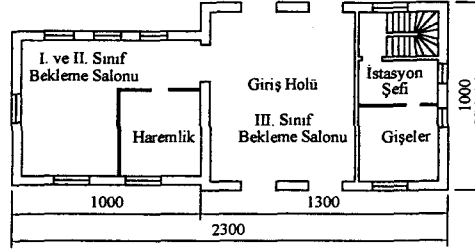


KESİT

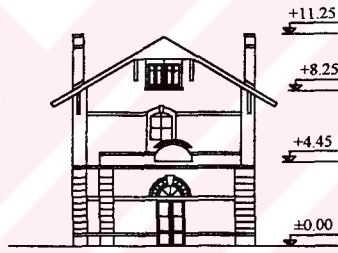
ÖLÇEK:1/400



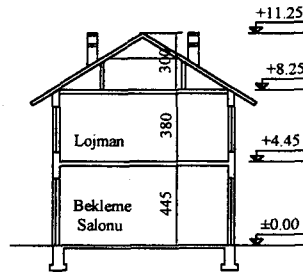
## EK 8: KARTAL İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



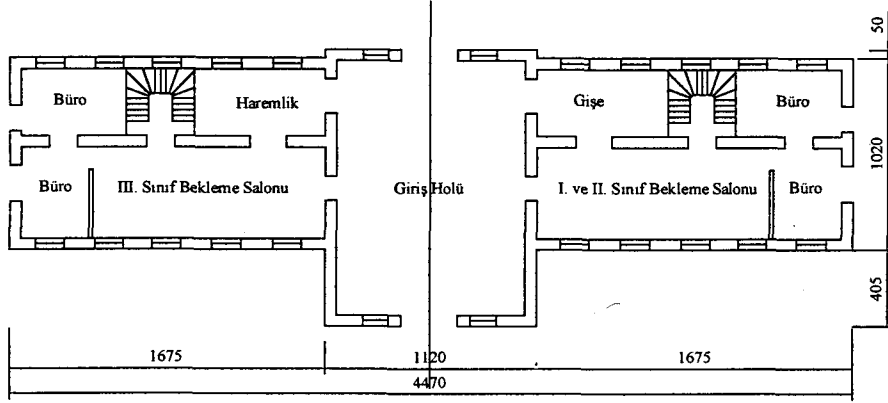
GÖRÜNÜŞ



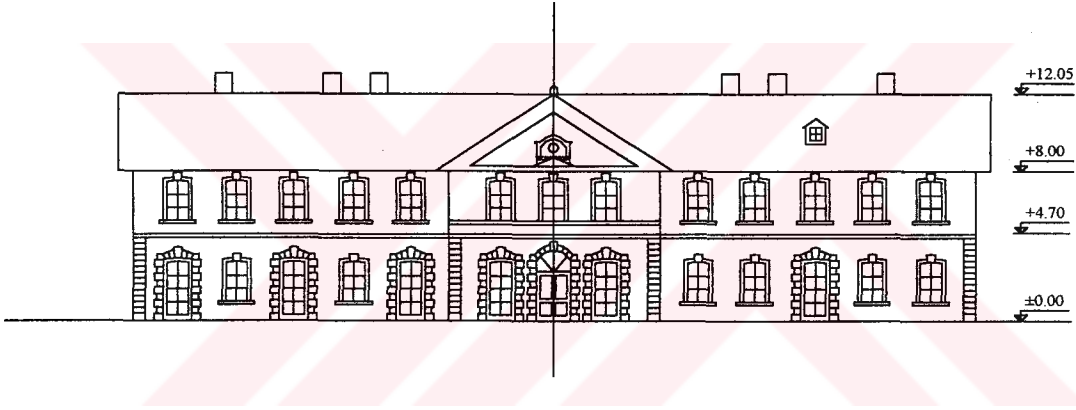
KESİT

ÖLÇEK:1/400

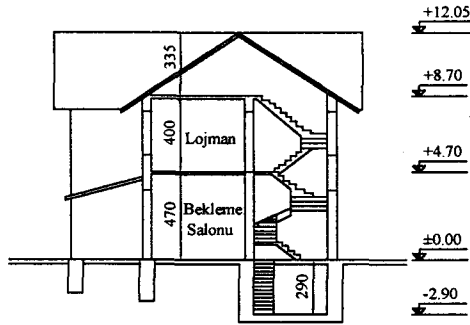
## EK 9: HAYDARPAŞA-İZMİT ARASI İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



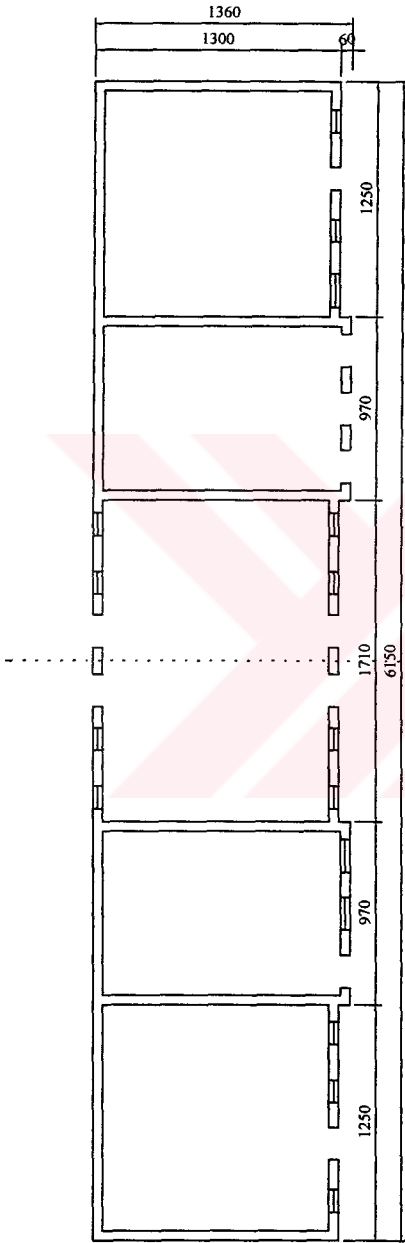
GÖRÜNÜŞ



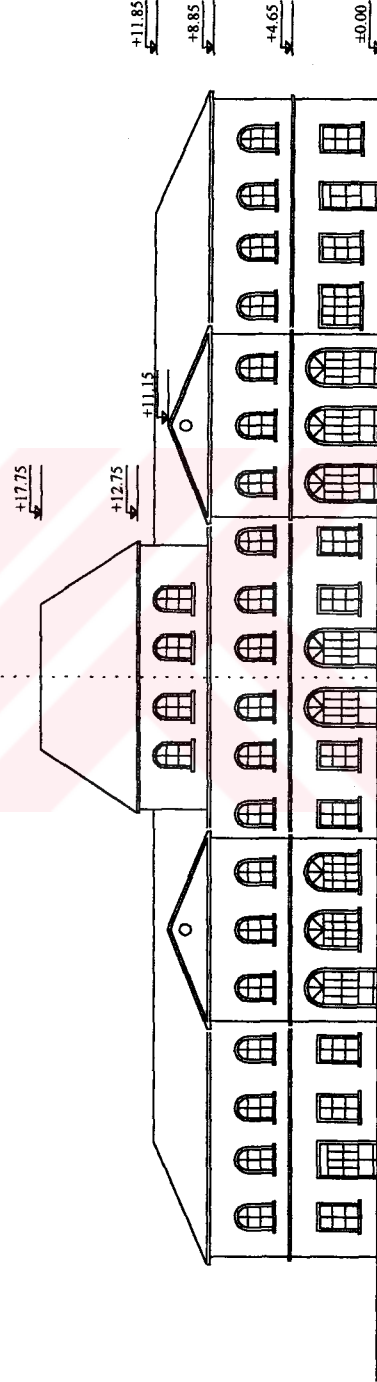
KESİT

ÖLÇEK:1/400

## EK 10: BASMANE GAR BİNASI

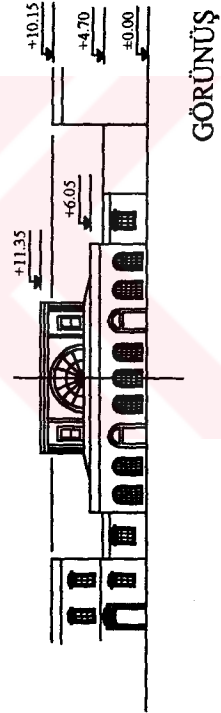
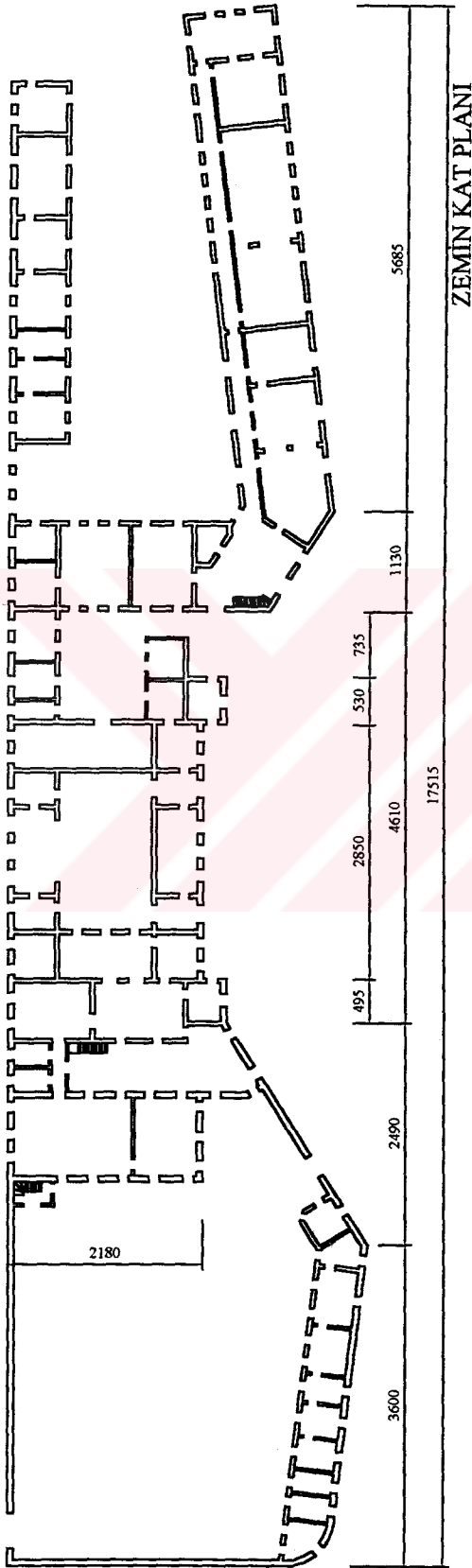


ZEMİN KAT PLANI

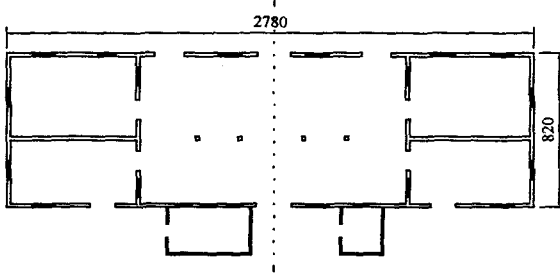


ÖLÇEK:1/400

## EK 11: ALSANCAK GAR BİNASI



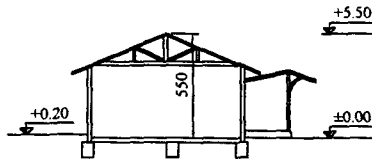
ÖLÇEK:1/800

**EK 12: HALKAPINAR İSTASYON BİNASI**

ZEMİN KAT PLANI



GÖRÜNÜŞ

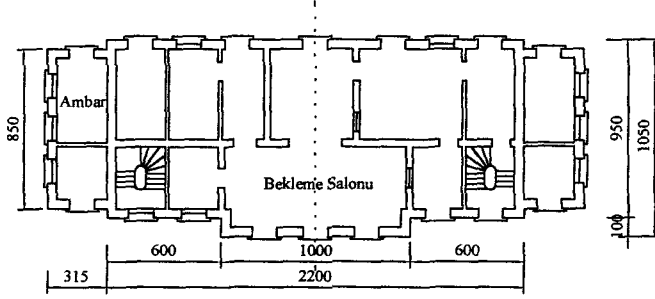


KESİT

ÖLÇEK:1/400



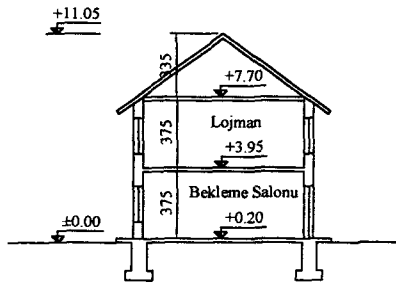
## EK 13: BALIKESİR İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



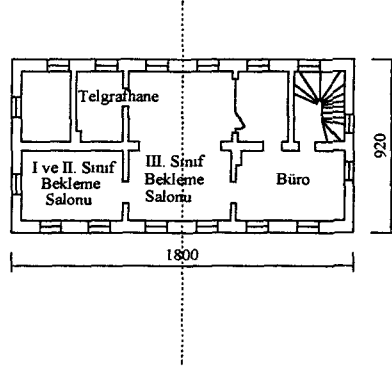
GÖRÜNÜŞ



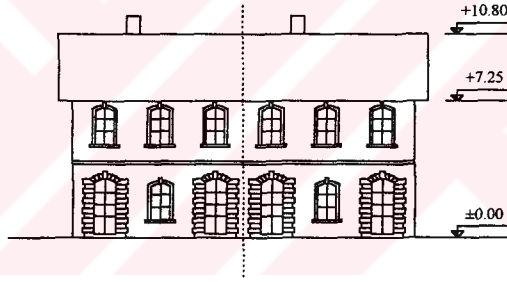
KESİT

ÖLÇEK:1/400

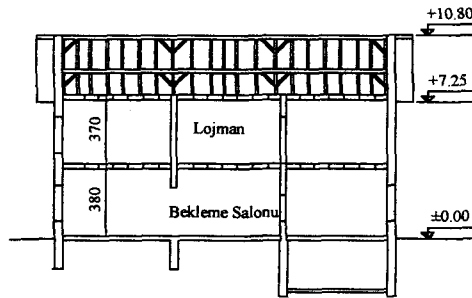
## EK 14: KÜTAHYA İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI

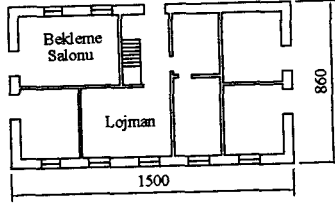
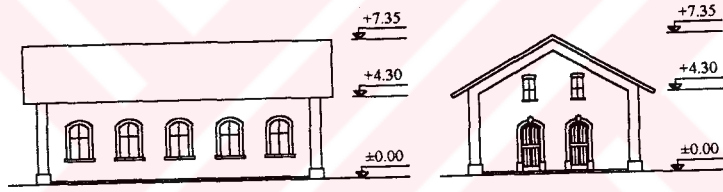
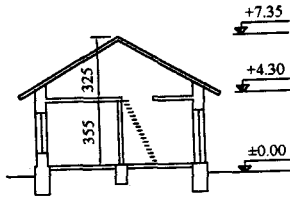


GÖRÜNÜŞ

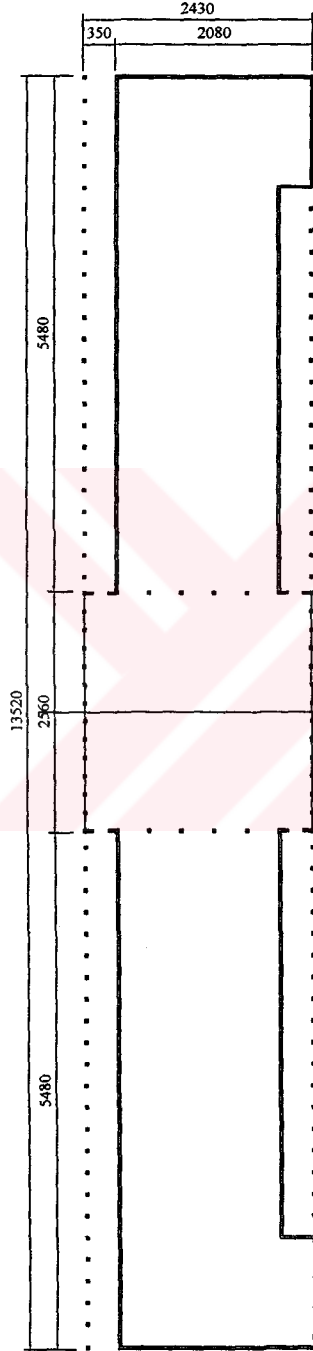


KESİT

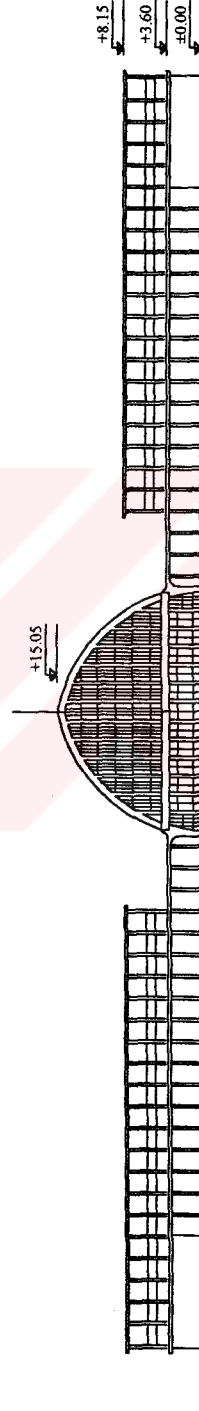
ÖLÇEK:1/400

**EK 15: ALAYUNT İSTASYON BİNASI****ZEMİN KAT PLANI****GÖRÜNÜŞ****KESİT****ÖLÇEK:1/400**

## EK 16: ESKİŞEHİR GAR BİNASI



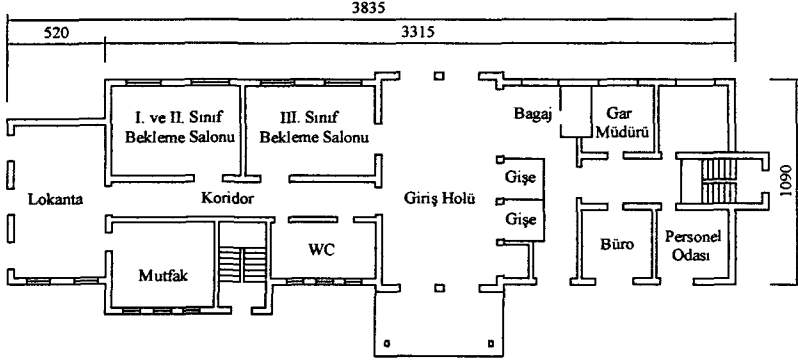
ZEMİN KAT PLANI



GÖRÜNÜŞ

ÖLÇEK:1/800

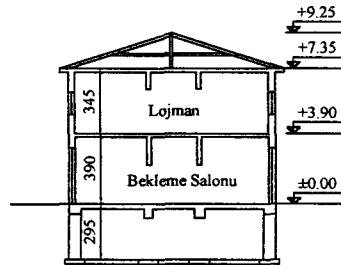
## EK 17: POLATLI İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI

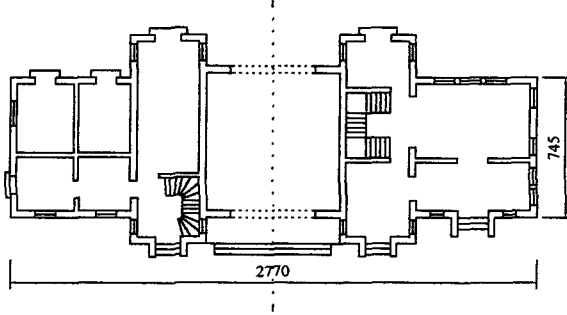


GÖRÜNÜŞ

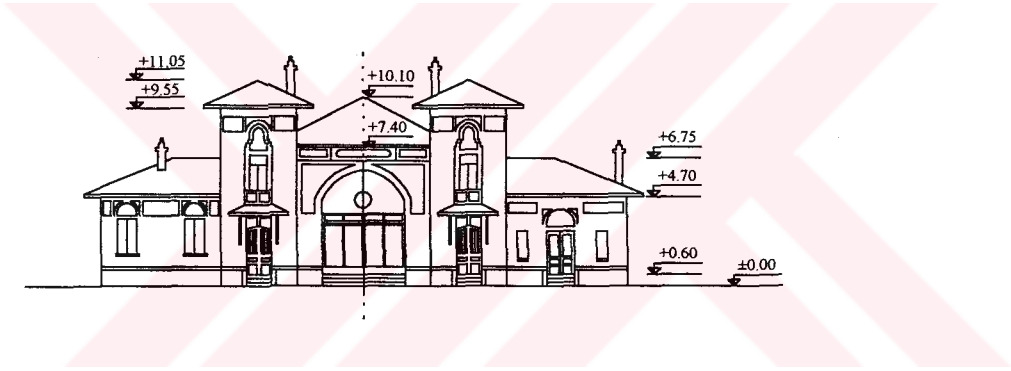


KESİT

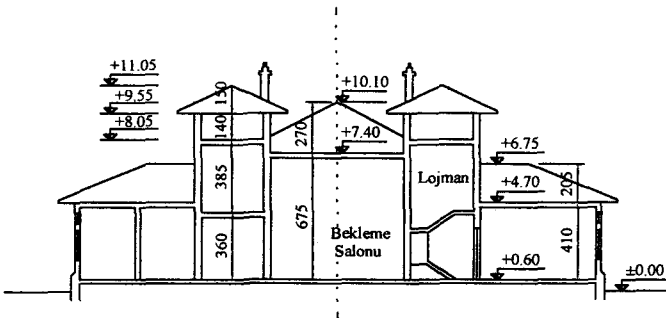
## EK 18: ANKARA GAZİ İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



GÖRÜNÜŞ

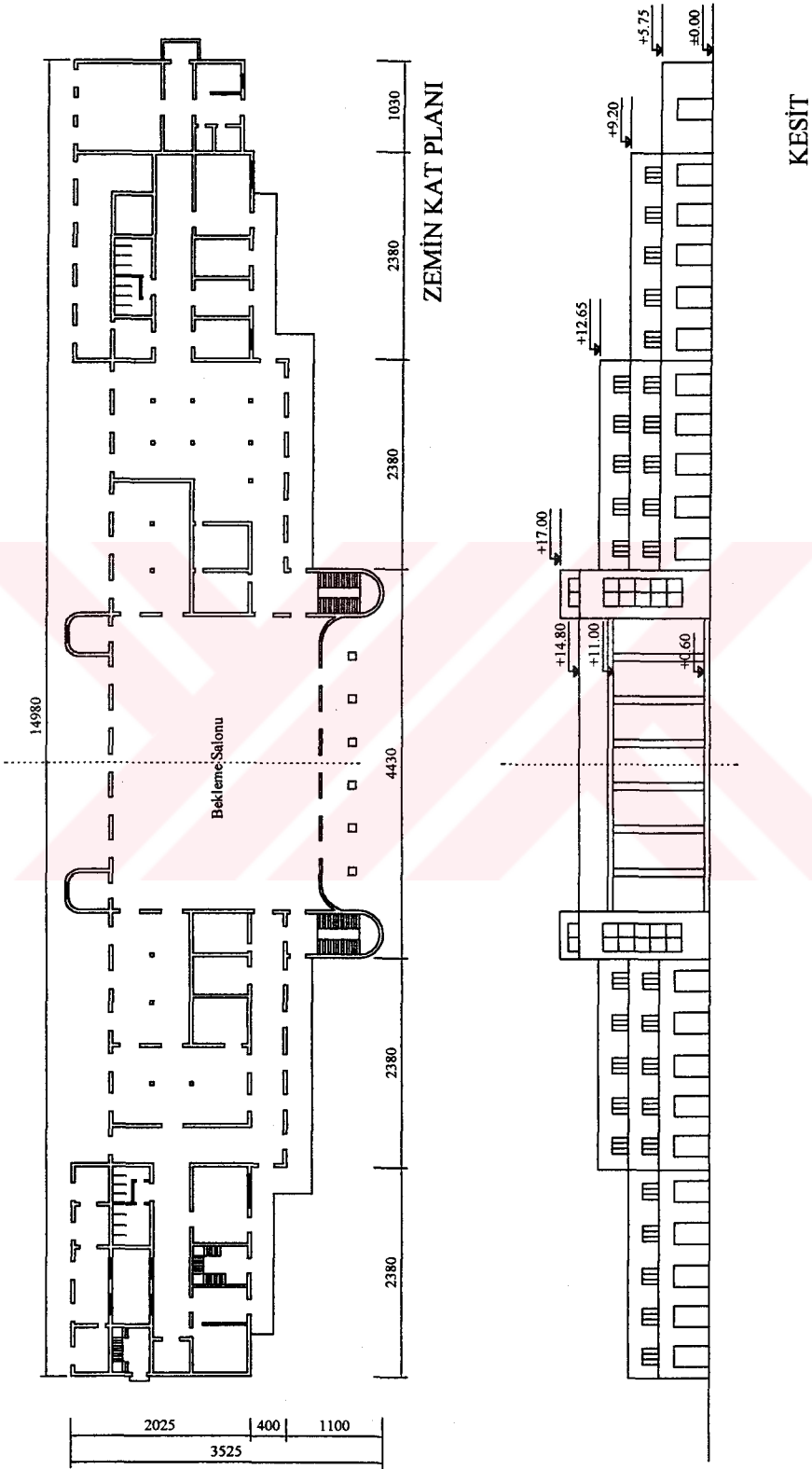


KESİT

ÖLÇEK:1/400

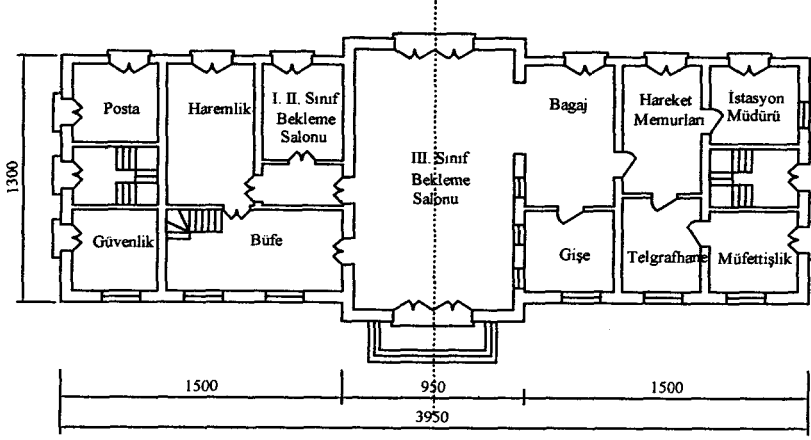


## EK 19: ANKARA GAR BİNASI

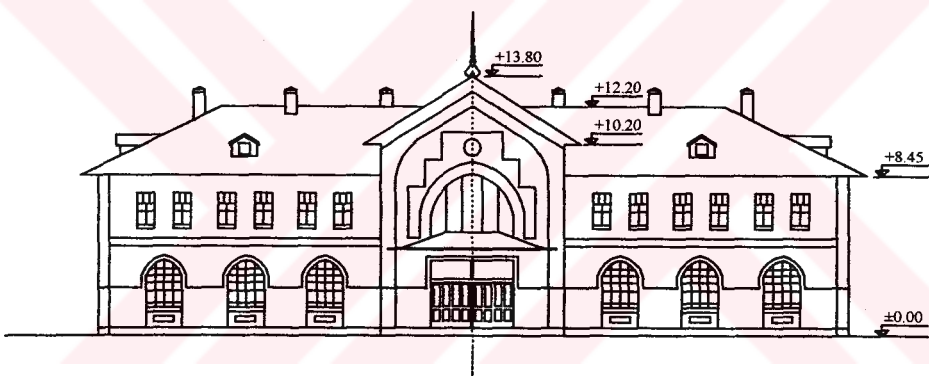


ÖLÇEK:1/800

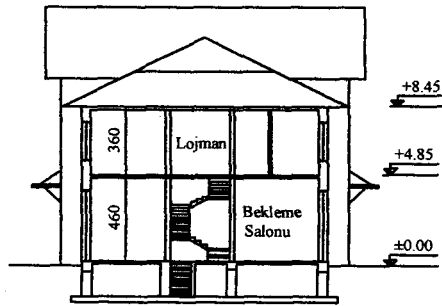
## EK 20: KAYSERİ İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



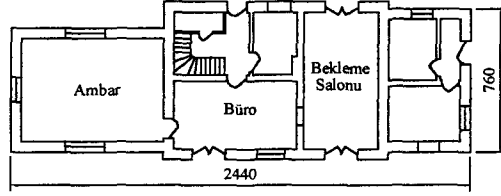
GÖRÜNÜŞ



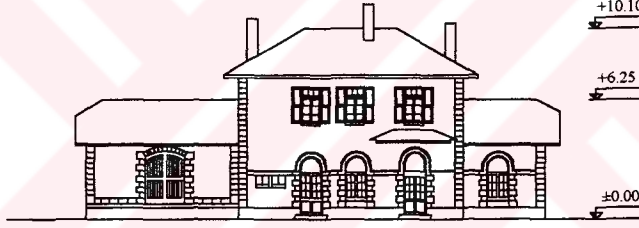
KESİT

ÖLÇEK:1/400

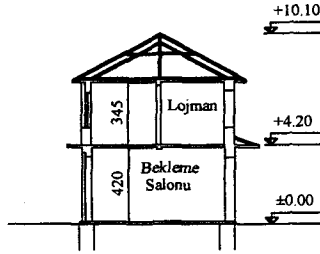
## EK 21: NİĞDE İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



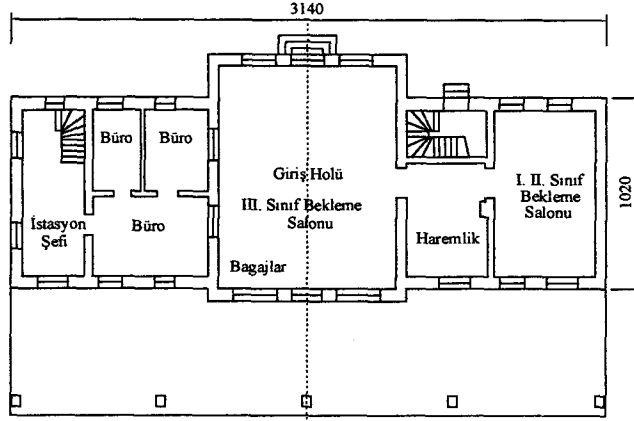
GÖRÜNÜŞ



KESİT

ÖLÇEK:1/400

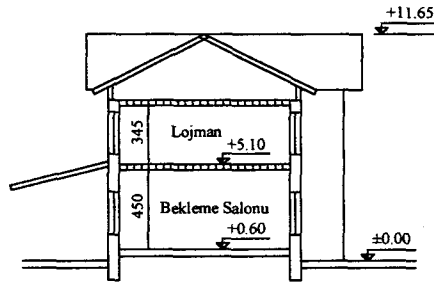
## EK 22: KONYA İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



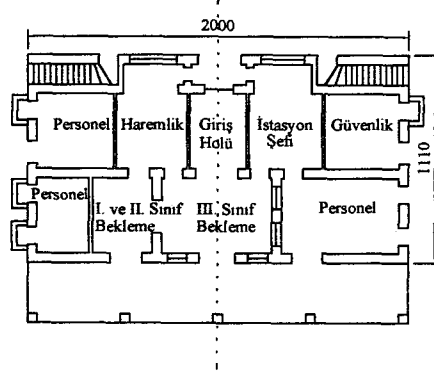
GÖRÜNÜŞ



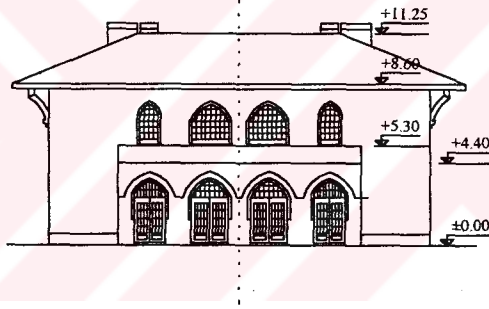
KESİT

ÖLÇEK:1/400

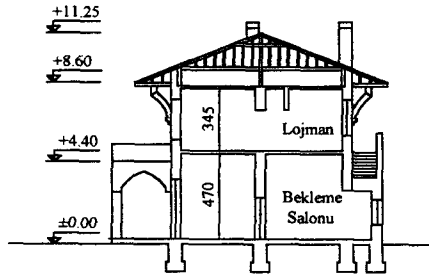
## EK 23: YENİCE İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



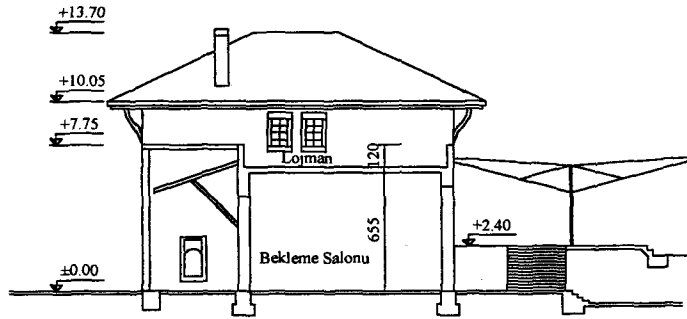
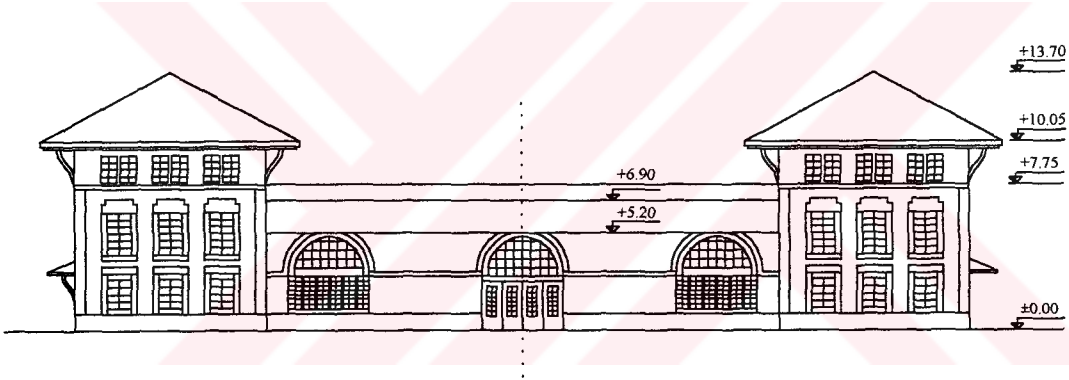
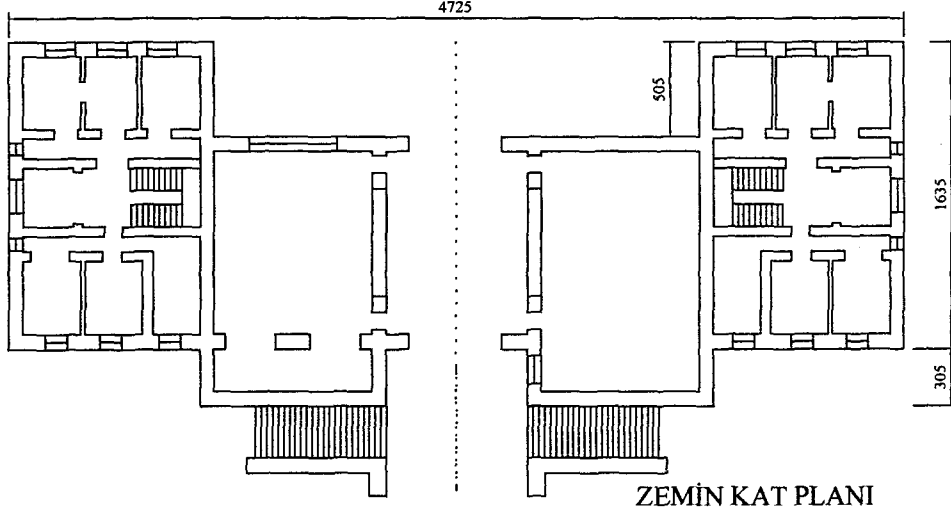
GÖRÜNÜŞ



KESİT

ÖLÇEK:1/400

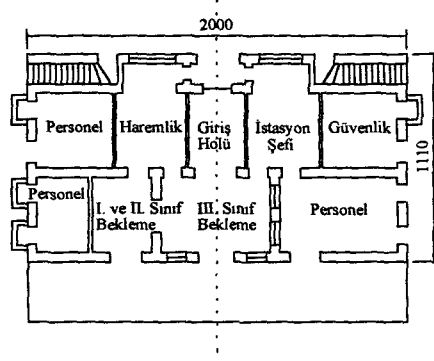
## EK 24: ADANA İSTASYON BİNASI



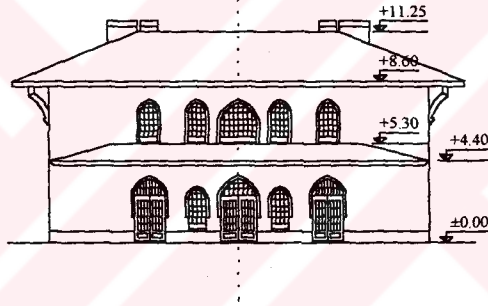
ÖLÇEK:1/400



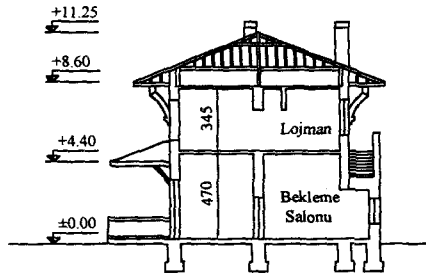
## EK 25: TOPRAKKALE İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



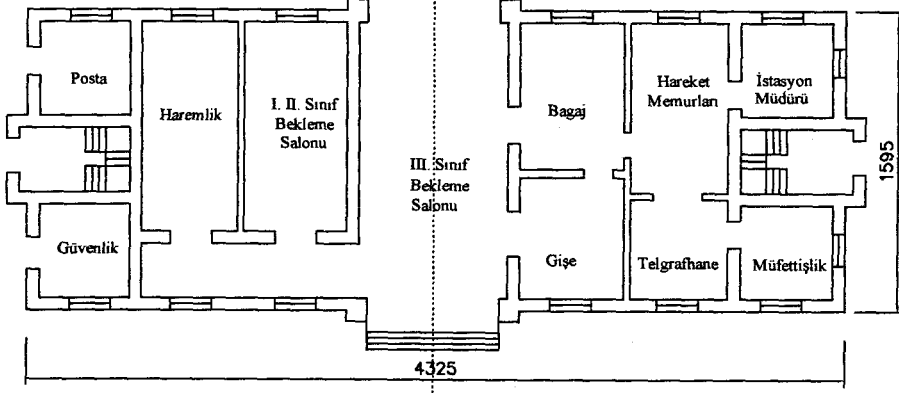
GÖRÜNÜŞ



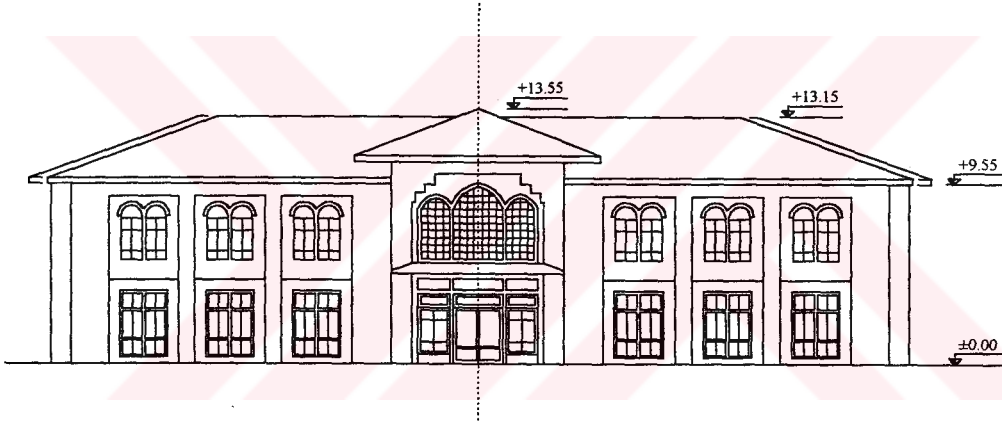
KESİT

ÖLÇEK:1/400

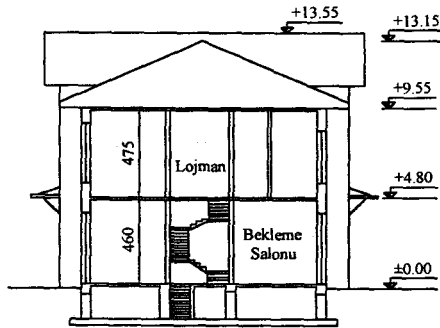
## EK 26: AMASYA İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



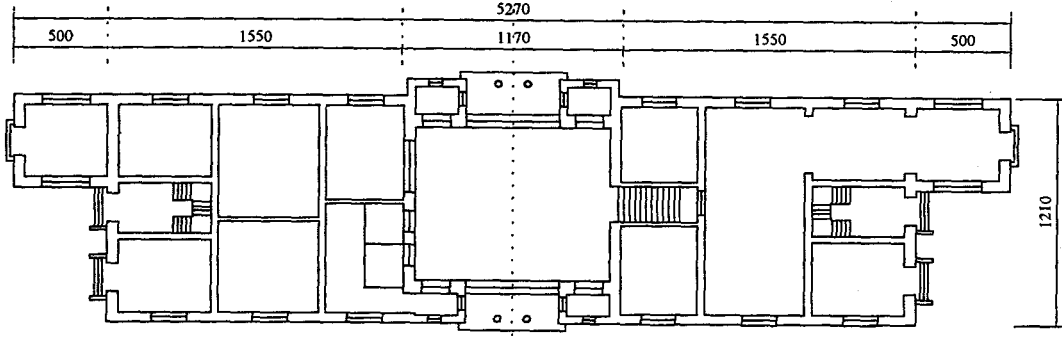
GÖRÜNÜŞ



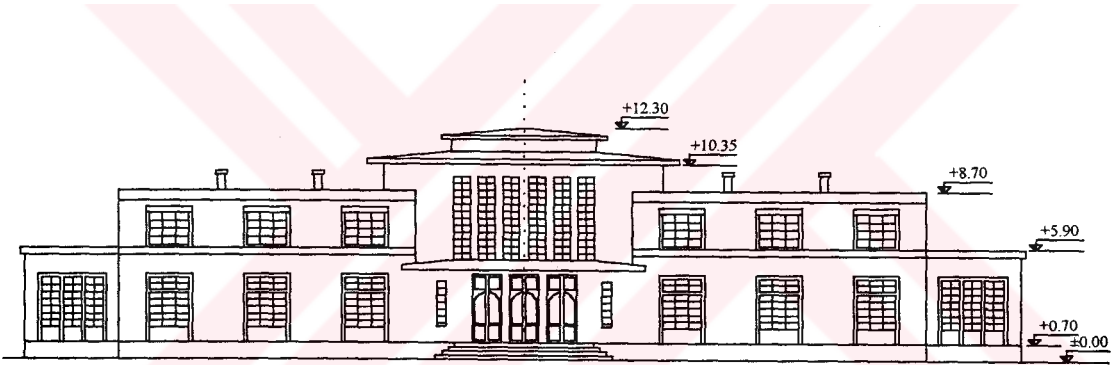
KESİT

ÖLÇEK:1/400

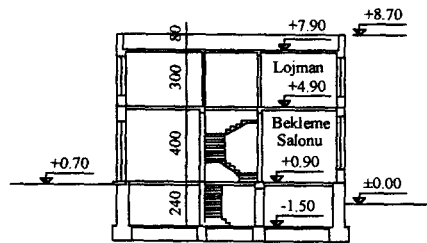
## EK 27: MALATYA İSTASYON BİNASI



ZEMİN KAT PLANI



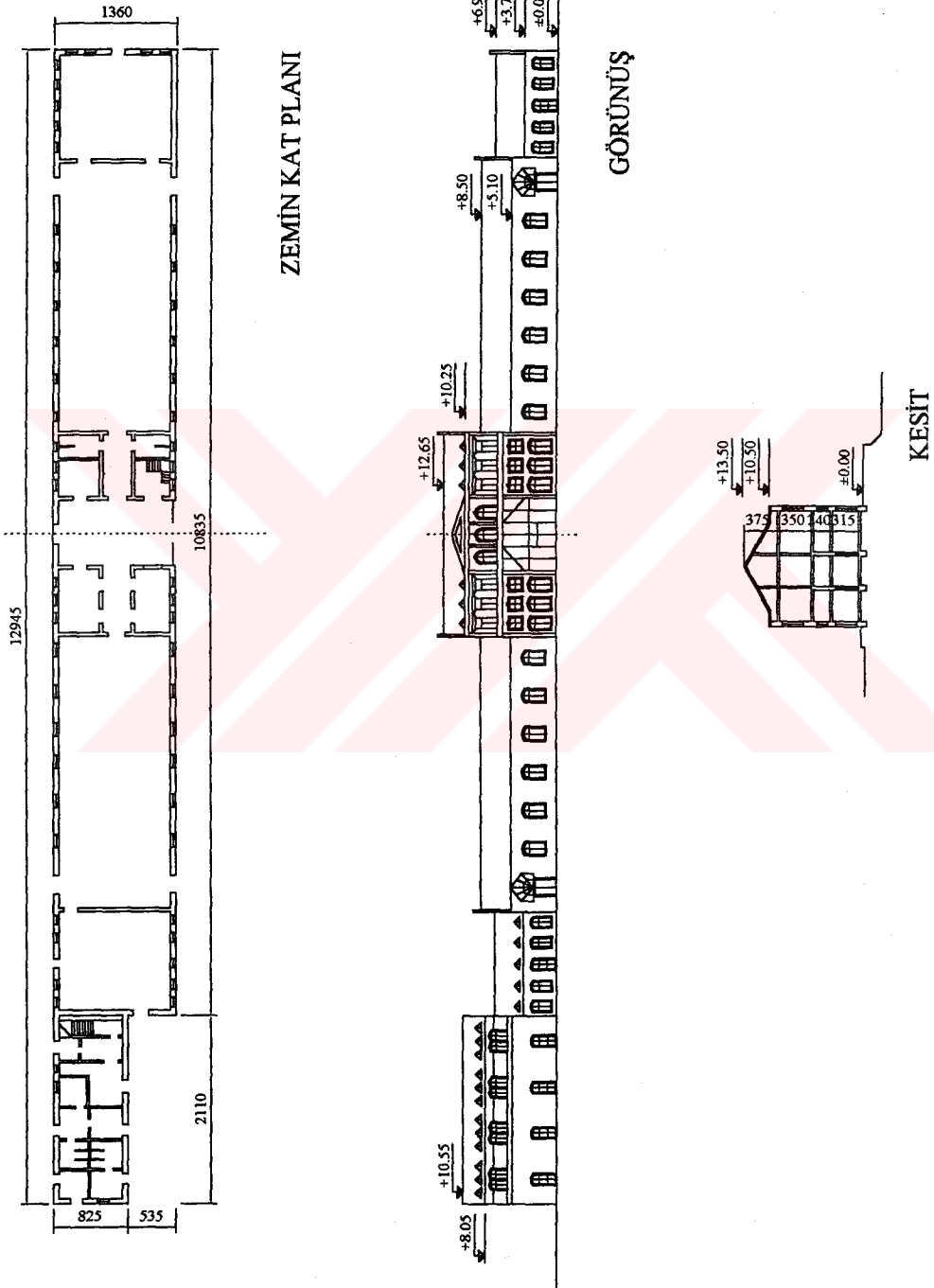
GÖRÜNÜŞ



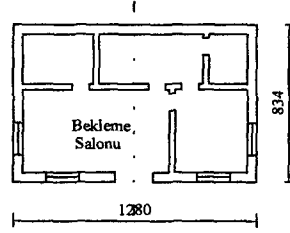
KESİT

ÖLÇEK:1/400

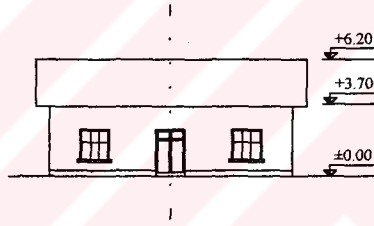
## EK 28: MUDANYA GAR BİNASI



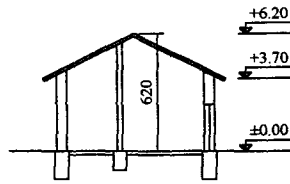
ÖLÇEK:1/800

**EK 29: KORU İSTASYON BİNASI (1)**

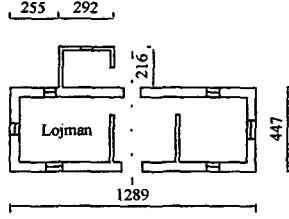
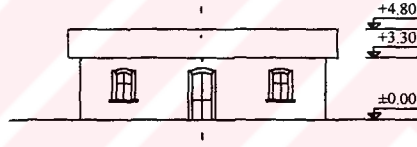
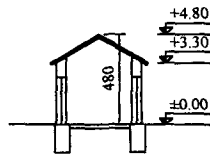
ZEMİN KAT PLANI



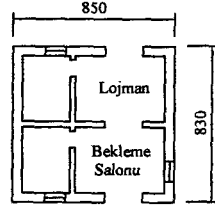
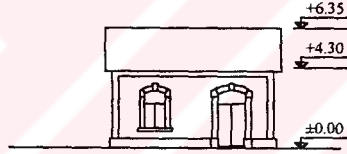
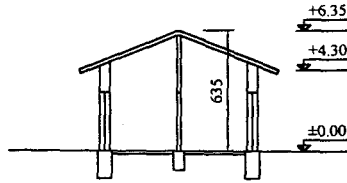
GÖRÜNÜŞ



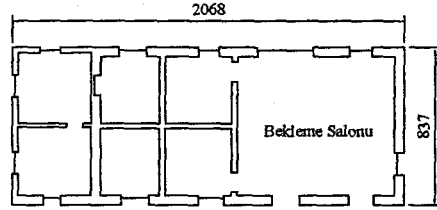
KESİT

**EK 30: KORU İSTASYON BİNASI (2)****ZEMİN KAT PLANI****GÖRÜNÜŞ****KESİT****ÖLÇEK:1/400**

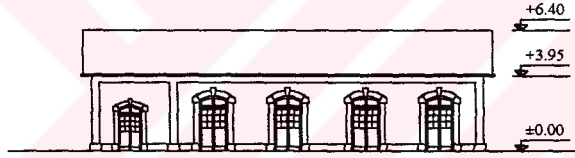


**EK 31: ÇEKİRGE İSTASYON BİNASI****ZEMİN KAT PLANI****GÖRÜNÜŞ****KESİT**

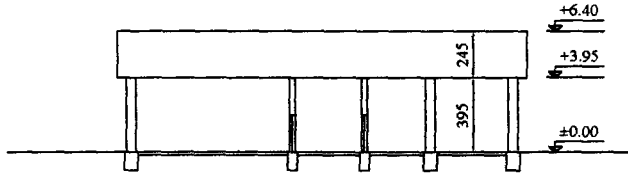
ÖLÇEK:1/400

**EK 32: MURADIYE (MERİ NOS) İSTASYON BİNASI**

ZEMİN KAT PLANI



GÖRÜNÜŞ



KESİT

ÖLÇEK:1/400





**EK 34: 20. YÜZYILIN BAŞINDA BURSA İLİ SINIRLARI İÇİNDEKİ  
BAYINDIRLIK ESERLERİ**

HÜDAVENDİGAR VİLAYETİ DAHİLİNDEKİ BAYINDIRLIK ESERLERİ												
YOLUN ADI	UZUNLUK (Kilometre)	YAPILAN YOLUN				EĞİMLER				SANAT YAPILARI		
		ŞOSE UZUNLUĞU (Kilometre)	DÜZENLENEN TOPRAĞIN UZUNLUĞU (Kilometre)	ENİ (Metre)	EN FAZLASI %	EN AZI %	GENEL EĞİMLER %	AHSAP (Adet)	YARI KARGIR (Adet)	KARGIR (Adet)		
Hamidiye - Mecidiye- Hitkar Köşkü, İşıklar-Namazgah- Teleferik (Teferik), Hamzabey- Muradiye, Çekirge-Acemler ve Mahmudiye Yolu	19,040	18,450	0,000	7-9-12	6	0	2,55	-	10	60		
Bursa-Orhaneli, Harmancık- Tavşanlı-Kütahya Yolu, Keşiş Dağı Şubesi	196,030	77,000	8,300	6	7	0	3,00	-	27	111		
Bursa-Karacabey-Bandırma Yolu	93,260	93,260	0,000	6-7	5	1	2,32	-	88	130		
Karacabey-Kemalpaşa-Susurluk Yolu	41,800	29,700	10,250	6	4	0	2,05	2	-	98		
Apolyont Şubesi	6,210	6,210	0,000	5	5	0	2,32	1	-	4		
Bursa, Mudanya-Trilye, Karaağaç Yolu	74,270	74,270	0,000	5-6-9	7	0	2,74	1	7	123		
Bursa-Gündoğdu-Kurşumlu Yolu	25,000	0,050	1,540	6	7	0	2,74	-	1	-		
Bursa-Gemlik-Yenişehir, Söğüz Şubesi	92,220	89,450	2,270	7-8	7	0	2,47	-	43	130		
Gemlik Yolu, Pazarköy-Yalova	24,100	24,100	0,000	6-7	5	0	2,05	-	1	63		
Mudanya-Burgaz, Misedolu Şubesi	3,100	3,100	0,000	3-5	2	0	1,29	-	2	6		
Bursa-Kestel-İnegöl-Bozüyük Kütahya-Karahisar-Konya Sınırı	367,100	367,100	0,000	7-9	8	0	2,90	26	46	619		
Kestel-Yenişehir-Bilecik, Karsu	110,840	110,840	0,000	7	7	0	2,74	-	20	225		
Lefke, İnönü, Eskişehir, Kütahya, Karahisar İstasyon Yolları	14,150	12,230	1,200	7-8	6	0	2,30	-	2	30		
Bilecik-Söğüt-Çukurhisar İstasyon Yolları	55,010	37,040	17,970	6-7	8	0	2,90	-	3	41		
Bilecik-Çukurhisar-Eskişehir- Çifteler	107,070	64,750	11,900	7	6	0	2,50	-	3	72		
Domaniç-İnegöl-Yenişehir- İznik-Mekece-Çifti Şubesi	121,260	95,640	10,160	6	9	0	3,00	1	63	96		
Bilecik, Söğüt Arası	6,870	6,870	0,000	7	8	1	5,00	-	4	13		

YOLUN ADI	UZUNLUK (Kilometre)	YAPILAN YOLUN				EĞİMLER			GENEL EĞİMLER			SANAT YAPILARI		
		ŞOSE UZUNLUĞU (Kilometre)	DÜZENLENEN TOPRAĞIN UZUNLUĞU (Kilometre)	ENİ (Metre)	EN FAZLASI %	EN FAZLASI %	EN AZI %	GENEL EĞİMLER %	AHIŞAP (Adet)	YARI KARGIR (Adet)	KARGIR (Adet)			
Bilecik-Vezirhan İstasyon Yolları	12,750	6,820	3,000	4,50	9	0	0	3,00	-	3	-			
Bilecik-Gölpazarı Vilayet Dahili	37,900	10,600	2,000	6	8	0	0	2,90	-	1	16			
Eskişehir-Sakarya (Iteca)	40,200	4,400	2,400	6	7	0	0	2,74	-	-	8			
Altıntaş-Dövmelipınar İstasyon Yolları	36,500	36,500	0,000	6	6	0	0	2,55	-	4	31			
Kütahya-Cediz-Uşak Vilayet Dahili	143,500	141,700	0,000	7	6	0	0	2,55	1	166	260			
Uşak-Banaz İstasyon Yolları	1,900	1,900	0,000	9	2	0	0	1,29	-	-	7			
İnay İstasyon Yolu	5,850	5,850	0,000	5	6	0	0	2,55	-	1	7			
Karahisar Yolu, Çöğürler İstasyon Yolu	13,580	13,580	0,000	6	6	0	0	2,55	-	1	8			
Simav-Gediz-Uşak Yolu	37,870	37,870	0,000	6	6	0	0	2,55	-	9	97			
Karahisar (Hüree)-Sandıklı- Dinar-İsparta Sınırı	109,500	93,350	10,400	6-7	7	0	0	4,00	-	2	95			
Karahisar-Şuhut Vilayet Dahili	28,360	12,000	7,000	7	6	0	0	2,60	-	-	7			
Balmahmut-Sincanköy- Kılıçarslan	18,000	10,920	0,890	7	3	0	0	1,67	-	2	15			
Çay-Bolvadin-Aziziye-Sivrihisar Sınırı	81,000	45,150	4,230	7	8	0	0	2,90	-	12	43			
Dazkırı-Apa İstasyonu	3,400	3,400	0,000	7	2	0	0	1,29	-	2	3			
Bandırma-Balıkesir-Edremit- Akçay	202,600	202,600	0,000	7	8	0	0	2,90	7	275	393			
Edremit Yolu-Burhaniye- Ayvalık	43,660	26,850	8,680	6-7	6	0	0	2,55	-	-	70			
Bandırma-Edincik-Gönen	42,460	10,230	19,780	6	7	0	0	2,74	-	-	20			
Edincik-Erdek	12,720	12,720	0,000	6	9	0	0	3,00	-	-	28			
Balıkesir-Bigadiç	37,530	3,400	34,130	6	7	0	0	2,74	-	-	10			
Balıkesir-Balya, İvrindi	30,670	-	29,500	6	7	0	0	-	-	-	-			
Balıkesir-Soma Yolu	52,940	19,640	1,680	7	6	0	0	3,00	-	-	65			
GENEL TOPLAM	2350,230	1798,040	192,710	-	-	-	-	-	39	798	3004			

KAYNAK: Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi 1908.



**TEŞEKKÜR**

Öncelikle, bana bu konu üzerinde çalışma fırsatı sağlayan, yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen, öğrencisi olmaktan gurur duyduğum değerli tez danışmanım Prof. Dr. Neslihan DOSTOĞLU'na çok teşekkür ederim. Ayrıca, bu çalışmam sırasında, bana her zaman destek olan Doç. Dr. Nilüfer AKINCITÜRK'e, Öğr. Gör. Dr. Murat ÖZYABA'ya, Öğr. Gör. Dr. Timur KAPROL'a ve Uludağ Üniversitesi Mimarlık Bölümündeki bütün çalışma arkadaşlarıma da teşekkürü bir borç bilirim.

Maddi ve manevi olarak desteğini benden hiçbir zaman esirgemeyen tüm aileme, Osmanlıca'dan Türkçe'ye çevirilerimde bana yardımcı olan babama da teşekkür etmek istiyorum. Ayrıca, her zaman ve her konuda yanımda olan değerli eşim Aytunç ile biricik kızım Müge'ye de gösterdikleri sabırdan ötürü teşekkür ederim.

Tez konuyla ilgili yaptığım araştırmalarda bana yardımcı olan Ankara Devlet Demiryolları görevlilerine, Sirkeci, Haydarpaşa ve Ankara Garı görevlileri ile Eskişehir ve Ankara Gar Müzesi personeline, demiryolu istasyon çalışanlarına, Montania Otel personeline, Yazma ve Eski Basma Eserler Kütüphanesi çalışanlarına, Sn. Ömer MUMCUOĞLU'na, Sn. Mehmet ALPER'e, Sn. Kemal DEMİREL'e ve Sn Raif KAPLANOĞLU'na da ayrıca teşekkür etmek istiyorum.

Mimar Selen DURAK

## ÖZGEÇMİŞ

1974 yılında Bursa'da doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini Bursa'da tamamladıktan sonra 1992 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nde lisans eğitimine başladı. 1996 yılında mezun olduktan sonra 6 ay mimarlık bürolarında, 3 yıl süreyle de bir inşaat firmasında çalıştı. 2000 yılında Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nde araştırma görevlisi olarak çalışmaya ve yüksek lisans eğitimine başladı.

