

IRMAK – ZONGULDAK DEMİRYOLU HATTI: KARABÜK (İSMETPAŞA) – ZONGULDAK ARASI DEMİRYOLU MİMARİ YAPILANMASI



IRMAK – ZONGULDAK RAILWAY LINE: ARCHITECTURAL STRUCTURING BETWEEN KARABÜK (İSMETPAŞA) AND ZONGULDAK

Gizem KALAY*

Ayşen Esra BÖLÜKBAŞI ERTÜRK**

ÖZ

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolu yapmak ulaşım yapılmış bir yatırımdan fazlasını ifade etmektedir. Yeni kurulmuş bağımsız bir devlet olan Türkiye Cumhuriyeti'nin Batı'ya bağlı kalmamak, bağımsız ve milli olmak gibi düşünce temellerini destekleyen en önemli unsurlardan biri demiryolları olmuştur. Bu sebeple Osmanlı Devleti'nden kalan, çok büyük bir kısmı yabancı devletlere imtiyazlar verilerek inşa edilmiş demiryolları, ulusallaştırılmaları amacıyla yabancılardan satın alınmış ve bunlara ek olarak genç Cumhuriyet'in ihtiyaçlarına cevap verecek yeni hatlar yapılmıştır. Bu dönemde inşa edilen demiryolu hatları ayrıca Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisinin önemli örnekleri olan demiryolu yapılarını bulundurmaları sebebiyle de önemlidir. Söz konusu hatların inşasında tip projelerin sıklıkla kullanıldığı bilinmektedir. Bu projelerin kullanıldığı hatlardan biri de çalışma kapsamında ele alınan, 'Kömüre Giden Demiryolu' olarak anılan, 1927 yılında yapımına başlanarak 1935 yılında kullanıma açılan 391 kilometre uzunluğundaki Irmak – Filyos demiryolu hattıdır. Çalışma kapsamında hattın Karabük ve Zonguldak illeri için öneminden bahsedilmiş, Karabük – Zonguldak il sınırları içinde kalan 34 adet durak noktası incelenmiş ve bu duraklarda var olan istasyon yapıları tespit edilmiştir. Bu yapılardan İsmetpaşa, Karabük ve Çatalağzı istasyonlarına ait istasyon binalarının Irmak – Filyos ve Fevzipaşa – Diyarbakır demiryolu hatlarının inşası ihalesini alan Nydqvist – Holm adlı İsveç şirketi tarafından hazırlanmış III. Sınıf proje ile, Filyos, Çaycuma, Gökçebey, Kayadibi, Balıkısık, Eskipazar istasyonlarının ise IV. Sınıf proje ile inşa edilmiş oldukları sonucuna varılmıştır. Ayrıca hat üzerinde bulunan Cildikısık, Yeşilyenice, Saltukova ve Işıkveren istasyonlarının tip proje ile inşa edilmedikleri tespit edilmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nin mimari yaklaşımını yansıtan, bir bütünün parçaları olan bu yapıların belgelenecek literatüre kazandırılmaları ve demiryolu ulaşımının kullanım sıklığının azalması sebebiyle atıl duruma düşmelerinin önlenmesi gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Sanayi Devrimi, Demiryolu, Erken Cumhuriyet Dönemi, Irmak – Filyos Hattı, İstasyon Binası*

* Mimar, Yüksek Lisans Öğrencisi, Karabük Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enst., Bina Bilgisi Anabilim Dalı. ♦ ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5410-832X> ♦ E-mail: gizemkly99@gmail.com

** Doç. Dr., Karabük Üniversitesi, Başak Cengiz Mimarlık Fak., Mimarlık Böl., Mimarlık Tarihi Ab.D. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9218-0728> ♦ E-mail: esrabolukbasi@karabuk.edu.tr

ABSTRACT

In the Early Republican Period, building a railway line is more than just an investment in transportation. One of the most important reasons supporting the ideological foundations of the newly established independent Republic of Turkey, such as not being dependent on the West, and being independent and national, has been the railways. For this reason, the railways remaining from the Ottoman Empire were purchased from foreigners in order to nationalize them, and in addition to these, new railways were built to meet the needs of the young republic. Before the Republic, 70% of the railways were in the east of Ankara – Konya direction; but with the newly built railways, the proportional distribution, 46% is in the west and 54% is in the east, which can be considered almost equal today, was obtained. The railway lines built in this period are also architecturally important because they contain railway structures, which are important examples of Early Republican Period architecture. Additionally, in this period, many different projects were designed by different foreign countries. Those projects were mainly classified as Class I, Class II, Class III, and Class IV. Those projects were used repeatedly all over the country. One of the railway lines built in the Early Republican Period and built with those classified projects is the Irmak - Filyos railway line, which is known as the “Railway to Coal”. The construction of the line started from Filyos in May 1927 and the 391-kilometer-long line began to be used in 1935. This railway line is important because it connects the hard coal in Zonguldak, transported only by sea before the railway, to Central Anatolia. Kardemir, Filyos Brick Factory, and ÇATES, which are coal-dependent industrial facilities, are also located on this railway line. Also Zonguldak - Karabük part of the railway is highly important for the city of Karabük. The railway station in Karabük enabled the establishment of the Kardemir Iron and Steel Factory, and the factory enabled Karabük to become a city by immigration.

Within the scope of the study, the importance of the line for Karabük and Zonguldak provinces was discussed, 34 stop points within the borders of Karabük - Zonguldak province were examined and the existing station structures at these stops were determined. Among these structures, the station buildings of İsmetpaşa, Karabük, and Çatalağzı stations were built by the Swedish company Nydqvist - Holm, which got the contract for the construction of the Irmak - Filyos railway line. In addition to that, Filyos, Çaycuma, Gökçeşey, Kayadibi, Balıkısık, and Eskipazar stations were built with Class IV. Also, it has been determined that Cildikısık, Yeşilyenice, Saltukova, and Işıkveren stations on the line were not built with those classified projects, they are unique. Reflecting the architectural approach of the Early Republican Period, these structures, which are parts of a whole, should be documented and added to the literature, and prevented from falling into an idle state due to the decrease in the frequency of the use of railway transportation.

Keywords: *Industrial Revolution, Railways, Early Republican Period, Irmak – Filyos Railway, Railway Structures*

Giriş

Erken Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasının ve dönemin ilerlemeci yaklaşımının önemli adımlarından biri olan Irmak – Zonguldak demiryolu hattının inşasına 1927 yılında Filyos'tan başlanmıştır¹. Filyos – Balıkısık arasındaki 71 kilometrelik kısım 1930, 102 kilometrelik Irmak – Çankırı kısmı 1931, Balıkısık – Eskipazar kısmı 1935, son olarak Çerkeş – Eskipazar kısmı ise yine 1935 yılında işletmeye açılmıştır. Sonuç olarak 1935 yılında Irmak – Filyos arasındaki demiryolu hattı 27 istasyonu, 1368 menfez ve köprüsü, 37 tüneli ile kullanılmaya başlanmıştır².

Bu demiryolu projesi, tarihleri boyunca gelişimleri kömüre ve sanayiye bağlı olmuş Karabük ile Zonguldak şehirleri için yüksek önem taşımaktadır. Zonguldak ili, Batı Karadeniz bölgesinde yer alan, 3310 km² yüzölçümüne sahip; Bartın, Karabük, Bolu ve Düzce illerine komşu olan, Karadeniz'e kıyısı olan bir ildir. İlçeleri Merkez, Alaplı, Çaycuma, Devrek, Gökçebey, Kilimli, Kozlu ve Ereğli olmak üzere sekiz yerleşimden oluşmaktadır³. Zonguldak ili tarihi boyunca kömüre bağlı olarak gelişmiştir. Zonguldak'ta kömürü 1829 yılında Kestaneci Köyü'nden Uzun Mehmet'in bulduğu kabul edilmektedir. Kömürün çıkarıldığı tarih olarak ise 1843 yılı kabul edilir⁴. 1848 yılında ise Ereğli-Amasra arasında taş kömürü bulunan yerler belirlenerek 'havza sınırları' tanımlanmıştır⁵. Kömür üretimi ve satışının artması ile şehrin nüfusu artmaya başlamıştır. Bu büyüme Zonguldak'ın 1 Haziran 1920'de ilçe, 1 Nisan 1924'te ise il olması ile sonuçlanmış, böylece Zonguldak, Cumhuriyet'in ilk ili olmuştur⁶. Karabük kenti ise sanayiye bağlı olarak kentleşmiştir. Karabük Demir Çelik Fabrikası, Cumhuriyet'in endüstrileşme ve sanayileşme adımlarının bir sonucu olarak 3 Nisan 1937 yılında Karabük'te kurulmuştur⁷. Demir Çelik Fabrikası'nın kurulması ile Karabük'ün nüfusu hızla artmaya başlamış, bunun sonucunda Karabük, 1953 yılında Zonguldak'a bağlı bir ilçe olmuştur⁸. Irmak – Filyos demiryolu hattının Karabük'ten geçmesi il için büyük öneme sahiptir. Karabük ili, istasyon çevresinde kurulmuş ve şekillenmiştir. 29 Kasım 1932 yılında ise Karabük istasyonuna ilk tren gelmiştir. Demiryolu Karabük Demir Çelik Fabrikası için de oldukça önemli olmuştur. 11 Mayıs 1939 tarihinde Karabük İstasyonu'na gelen demiryolunu fabrika içi ile bağlamak için üç kilometrelik demiryolu inşa edilmiştir⁹. Karabük, büyük oranda Demir Çelik Fabrikası'na çalışmak için gelen kişiler sayesinde özellikle çevre illerden aldığı göçler ile büyümüş, 6 Haziran 1995 tarihinde Çankırı'dan Ovacık

1 Zaman, 2006, 15; Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA), 2017, 20; Kaya, 2018, 3.

2 As, 2006 118; Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA), 2017, 28.

3 URL1

4 Apaydın, 2020, 3.

5 URL2

6 URL3

7 İnce, 2019, 539; Karabük Valiliği, 2015, 25.

8 Aydın, 2011, 496.

9 Sarıköse, 2020, 64.

ve Eskipazar ilçelerini, Zonguldak'tan ise Safranbolu, Eflani ve Yenice ilçelerini alarak Türkiye'nin 78. ili olmuştur¹⁰.

Günümüzde Zonguldak – Karabük arasında yaklaşık üç saat süren yolcu treni seferleri hala devam etmektedir. Ancak karayollarının gelişme göstermesi karayolu ulaşımını son yıllarda ön plana çıkarmıştır. Bu nedenle demiryolu hattı yolcu taşımacılığı açısından daha az kullanılabilir hale gelmiş ve hat üzerindeki bazı istasyonlarda trenin durmadan devam ettiği, bazılarında ise istasyon binalarının atıl vaziyette bulunduğu gözlemlenmiştir. Bu çalışmada Kömüre Giden Demiryolu'nun Zonguldak – Karabük kısmının Karabük ve Zonguldak şehirleri için öneminden bahsedilerek, bu illerin sınırları içinde kalan 34 durak noktası incelenmiş olup var olan mimari yapılanmalar analiz edilmiştir.

1. Demiryolunun Kısa Tarihi ve Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası

1.1. Endüstri Devrimi ve Demiryolu

Günümüzün teknolojiye bağlı toplumunun temelleri sanılanın aksine Rönesans döneminde ya da Sanayi Devrimi yıllarında değil, Orta Çağ'da atılmıştır. Orta Çağ endüstri devrimi, Avrupa'daki ilk endüstriyel devrimdir. 10. ve 13. Yüzyıllar arasında Avrupa, çok sayıda teknolojik gelişmeye sahne olmuştur. Bu dönemde teknolojik gelişmeler ve buluşlar hâlihazırda kullanılan yöntemlerin uygulanmalarını kolaylaştırmış, buna ek olarak yeni enerji kaynaklarının bulunmasına yönelik çalışmalar başlamış ve el becerisi gerektiren işler artık makine ile yapılmaya başlanmıştır. Sonuç olarak bu dönemde genel yaşam kalitesinde bir iyileşme gözlemlenmiştir¹¹. Orta Çağ'da yaşanan bu dönem kapandıktan sonra insanlık tarihinde yaşanan en büyük kırılma noktalarından bir diğeri olarak tanımlayabileceğimiz Sanayi Devrimi, 18. Yüzyılda İngiltere'de başlamış ve ardından bütün dünyaya yayılmıştır¹². Endüstri Devrimi ile tezgâhlarda el emeğiyle uzun sürede üretilen ürünler artık seri üretim ile üretilmeye başlanmış, bu gelişme hammadde ihtiyacını doğurmuş, bunun sonucunda ise ucuz mal üretimi önemli olmuştur. Bu gelişmeler Batı'nın pazar ve hammadde arayışı, toplumsal sınıfların ortaya çıkması ve kadın işgücü, çocuk işgücü gibi kavramların hayata girmesiyle sonuçlanmıştır¹³. Dünyadaki bu değişime sebep olan en önemli icat buharlı makinedir. Buharlı makine, James Watt tarafından icat edilmiş ve Watt, 5 Ocak 1769 tarihinde buharlı makinenin ilk patentini almıştır¹⁴. 19. Yüzyılın ilk yarısından sonra ise buharlı makine, gemilerde ve trenlerde bugünkü modern anlamı ile kullanılmaya başlanmış¹⁵, buharlı lokomotif endüstrileşmenin en önemli sembolü ve aracı olmuştur¹⁶. Günümüzdeki modern şekli ile demiryolculuk Liverpool

10 URL4

11 Gimpel, 1976, 2 – 5.

12 Şahin, 2019, 2.

13 Adıgüzel & Yüksel, 2011, 70.

14 Carnegie, 2005, 55.

15 Engin, 1993, 2.

16 Torun, 2003, 192.

– Manchester hattı ile İngiltere’de başlamış, bu hat hem yolcu hem de yük taşıyan ilk demiryolu hattı olmuş,¹⁷ 1838’den sonra da demiryolu yapımı hız kazanmıştır. Sanayi devriminin sonlarında ise İngiltere’nin yaklaşık 10.000 km demiryolu olduğu bilinmektedir¹⁸. Avrupa’da toprakları olan ülkeler arasında ise Rusya, İtalya ve Osmanlı Devleti demiryolu serüvenine en son katılan ülkeler olmuşlardır. Rusya’da ilk demiryolu hattı 1848 yılında, İtalya’da 1839 yılında açılmış, Osmanlı Devleti’nde ise 1830’lu yıllarda başlayan teşebbüsler ancak 1850’lerden sonra sonuç vermiştir¹⁹. Ülkelerarası ulaşım sağlayan ilk demiryolu hattı ise 1843 yılında hizmete girerek Almanya’nın Köln kenti ile Belçika’nın Liege kentini bağlamıştır²⁰.

1.2. Osmanlı Devleti’nde Demiryolu

Avrupa’da sanayi devriminin yaşandığı dönemde Osmanlı Devleti’nde ekonomi sağlam bir şekilde yönetilemez olmuş, savaşlarda başarısızlıklar görülmeye başlanmış, toprak sisteminde düzensizlikler yaşanmış ve sonuç olarak devletin gücü zayıflayarak Avrupa ile rekabet gücü iyiden iyiye düşmüştür²¹. Osmanlı Devleti’nin Avrupa’da yaşanan devrimlere uyum sağlayamaması sonucu İngiltere ile 1838 yılında Balta Limanı antlaşması imzalanmış ve devlet, Avrupa ülkelerinin açık pazarı haline gelmiştir²². Bu geride kalmışlığın en önemli sebeplerinden biri ülkenin ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir ulaşım ağının yokluğudur. Demiryolu eksikliği ekonomi alanı dışında ülke savunması konusunda da sıkıntılar yaratmış, isyan çıkan bölgelere gereken hızda ulaşılamamış ve bu da devlet otoritesinin sarsılması ile sonuçlanmıştır. Küçük çaplı çalışmalardan sonra demiryolu konusunda Osmanlı Devleti’nin ilk kapsamlı çalışmaları 1860 yılında Ali ve Fuat Paşa tarafından hazırlanmıştır. Fakat İstanbul’u Viyana ve Paris’e bağlayan bu proje maddi sıkıntılar ve eleman eksikliği sebebiyle hayata geçirilememiştir²³. Bunun sonucunda Osmanlı Devleti’nin demiryolu yapımını ve işletilmesini destekleyebilecek ekonomik yapıya sahip olmaması sebebiyle bu işler yabancı şirketlere bir imtiyaz olarak verilmiştir²⁴. Bu da Osmanlı Devleti’ndeki demiryollarının Osmanlı Devleti’nin çıkarlarına göre değil, emperyalist devletlerin siyasi, ekonomik ve askeri çıkarlarına göre inşa edilmesiyle sonuçlanmıştır²⁵.

Osmanlı Devleti’nde demiryolu çalışmalarına ilk yabancı teşebbüs İngilizler tarafından, İngiliz sömürgesi durumunda olan Hindistan’a ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla yapılmıştır. Bu amaçla 1830’lu senelerde İngiliz Albay Chesney, İskenderun ve Birecik

17 Kolay, 2011, 15.

18 Başer, 2011, 188.

19 Onur, 1953, 6 – 7.

20 Engin, 1993, 4.

21 Erdem, 2016, 18.

22 Keleş, 2019, 380.

23 İ. Yıldırım, 2002, 313.

24 Karal, 1995, 175, 465.

25 İ. Yıldırım, 1996, 389; Haştemoğlu & Erkan, 2013, 166.

arasında bir hattın inşasını planlamış, ancak bu hat hayata geçirilememiştir. Hindistan yolunu kısaltma politikasından vazgeçmeyen İngiltere ise tekrar teşebbüs ederek İskenderiye – Kahire demiryolunu inşa etmek istemiş, bu kez başarılı olmuş ve Osmanlı topraklarında inşa edilen ilk demiryolu 1851 – 1856 yılları arasında inşa edilen İskenderiye – Kahire demiryolu hattı olmuştur²⁶. Bu demiryolu hattı İngilizlerin inşa ettiği son hat olmamış, sırasıyla Köstence - Çernovada (Boğazköy), İzmir – Aydın, İzmir – Kasaba ve Rusçuk – Varna hatları da Osmanlı topraklarında İngilizler tarafından inşa edilmiştir²⁷.

İngilizlere verilen imtiyazlar sonrası Osmanlı Devleti kendi çalışmaları ile demiryolu inşasını denemiştir. Bu sekiz yıllık dönemin en önemli iki demiryolu Anadolu – Bağdat ve Rumeli demiryollarıdır²⁸. Osmanlı Devleti'nin inşa ettiği ilk büyük hat olan Rumeli Demiryolları'nın inşası için imtiyazlar Baron Hirsh adında bir Yahudi vatandaşa verilmiştir. İnşaat 4 Haziran 1870 tarihinde başlamış, ancak Baron Hirsh, bu imtiyazları suistimal ederek devleti borca sokmuş, projede aksaklıklar yaşanmıştır. Baron Hirsh'in 1889 yılında hisselerinin büyük bölümünü Almanlara satması sonucu demiryolu planlandığı şekli ile inşa edilememiş ve Rumeli Demiryolu, 1875 yılına kadar parça parça hizmete açılmıştır²⁹. Yabancılar ile edinilen bu tür olumsuz tecrübeler sonucu Osmanlı, tamamen kendi imkanları ile demiryolu inşasını denemiş, 1871 yılında Haydarpaşa – İzmit hattının inşasına başlanmış ve bu hat 1873 yılında tamamlanmıştır³⁰. 1867 yılında gündeme gelen Bursa – Mudanya hattı için çalışmalar ise ancak 1873 yılında başlamış, ancak 1875 yılında ekonomik kısıtlar sebebiyle hat yarım bırakılmıştır. 1891 yılında George Nagelmackers'a imtiyaz verilmesi ile hat, ancak 1892 yılında işletmeye açılmıştır³¹.

Hükümetin inşa çabalarının başarılı sonuç vermediği görülmüş, 1889 – 1898 yılları arasında yeniden yabancı şirketlere imtiyaz yoluna gidilmiştir. Bu dönemde imtiyazlar Osmanlı topraklarındaki emelleri en az görünen Almanlara sıklıkla verilmiş, ancak İngiliz ve Fransızlar da paylarını almışlardır. İngilizler İzmir – Aydın, İzmir - Kasaba hatlarının bir kısmını ve Mersin - Adana hattını, Fransızlar Dersaadet – Selanik hattını ve Suriye hatlarını (Yafa – Kudüs, Beyrut – Şam – Müzeyrib, Riyad – Halep, Trablusşam - Humus) inşa etmişler, ayrıca İngilizler tarafından inşa edilen İzmir – Kasaba hattını satın almışlardır³².

Almanlara ise 1888 yılında Anadolu Demiryollarının işletme ve inşa imtiyazı verilmiştir. Bu imtiyazdan sonra 1889'da Almanlar, Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kurmuş, ilk iş olarak ise 1892'de İzmit – Ankara hattını inşa etmişlerdir³³. Bu başarılı

26 Engin, 2002, 464 - 465; Engin, 2008, 235.

27 Karal, 1995, 465 - 466; Eyüce, 1999, 24; Yazıcı, 2010, 9; Kolay, 2011, 237 – 238.

28 Onur, 1953, 16.

29 Karal, 1995, 467 - 468; Engin, 2002, 465.

30 Gülsoy, 1994, 23; Karal, 1995, 466.

31 Karal, 1995, 466; Yazıcı, 2010, 25 – 26.

32 Gülsoy, 1994, 21 – 22, 27; Karal, 1995, 465 - 468; Yazıcı, 2010, 14 – 18; Kolay, 2011, 113.

33 Gülsoy, 1994, 26; Karal, 1995, 466 - 467, S.Ö. Yıldırım, 2012, 72-73.

inşa sürecinden sonra Ankara – Kayseri ve Eskişehir – Konya hatlarının da imtiyazı alınmıştır. Almanlar Eskişehir – Konya hattının inşasına başlayarak 1896’da hattın inşası tamamlamış ancak Ankara – Kayseri hattı bu süreçte inşa edilmemiştir. 1890 – 1894 yılları arasında Selanik Manastır hattı, 1911 – 1913 yılları arasında Babaeski – Kırklareli hattı, 1903-1940 yılları arasında ise Konya’dan Bağdat’a kadar uzanan Bağdat Demiryolunun inşası yapılmıştır³⁴.

II. Abdülhamid’in rüyası olarak nitelendirilen ve diğer demiryollarından farklı olarak tamamen yerli işgücü ve kaynaklar ile inşa edilmesi planlanan Hicaz Demiryolunun inşası ise Almanlarla Bağdat Demiryolunun görüşmelerinin sürdüğü sıralarda gündeme gelmiştir. Hattın inşası ile ilgili 1864-1900 yılları arasında çok sayıda proje tasarısı söz konusu olsa da inşaata ancak 1900 yılında başlanmıştır. İnşaatı Müslüman mühendisler tarafından yapılan ve bağışlarla finanse edilen hat, Medine’ye kadar ulaşmış ve 1908’de açılmıştır³⁵.

Bu demiryolu hatları dışında Anadolu topraklarında yer alan ancak Osmanlı Devleti iradesi dışında inşa edilmiş olan Doğukapı – Akyaka – Kars – Sarıkamış – Erzurum demiryolu hattı ise Ruslar tarafından, Rusya demiryollarının bir parçası şeklinde inşa edilmiştir. Hat üç kısımda inşa edilmiş, birinci kısmı 1899, ikinci kısım 1913, üçüncü kısım ise 1918 yılında yapılmıştır. Bu hattın mimari yapılanması incelendiğinde de Anadolu’daki diğer demiryolu yapılarından ayrıştıkları, Çarlık Rusya döneminde Rusya’da inşa edilen yapılar ile benzerlik gösterdikleri görülmektedir³⁶.

Osmanlı Devleti’nde inşa edilmiş olan 8698 kilometrelik demiryolu ağının 4112 kilometrelik kısmı Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalmaktadır. Ancak bu kısmın da Milli Mücadele’ye yeterince katkısı olamamış, ülkedeki demiryollarının büyük bölümü Mondros Mütarekesi’nin 10. Ve 15. Maddelerine dayanan itilaf devletleri tarafından işgal edilmiştir³⁷. Heyeti Temsilîye’nin müdahaleleri ile işgalci birlikler kovulmuş, fakat elde kalan istasyonları işletecek yeterli sayıda Türk personel bulunamamıştır³⁸. Bunun sebebi Türk halkının demiryolu işletmelerinden bilinçli olarak uzak tutulmuş olmasıdır. Öyle ki Hicaz Demiryolu dışındaki hatlarda ödemeler Frank ile yapılmaktadır ve işletme dili de Fransızcadır³⁹. Ayrıca elde kalan hatlar sağlam da değildir, kalan 720 lokomotif ve 4500 yük vagonunun en az %25’lik kısmı tamir gerektirmektedir. Bu şartlarla eldeki imkânlar sadece 100 lokomotifi çalıştırmaya yetebilmiştir. Sonuç olarak Kurtuluş Savaşı’nda sadece Konya – Afyon ve Eskişehir – Ankara hatlarının belli bir kısmı kullanılabilmiştir⁴⁰.

34 Banguoğlu, 1937, 1056 - 1057; Kolay, 2011, 114; Yavuz, 2014; Alperen, 2018, 10.

35 Akşin, 1993, 169; Gülsoy, 1994, 29, Gülsoy & Ochsenwald, 1998, 441 – 445.

36 Yavuz & Tavukçu, 2012, 295; Yavuz & Tavukçu, Doğan 2014, 579; Yavuz & Tavukçu, 2014, 568-569.

37 Bu demiryollarının 3756 kilometrelik kısmı imtiyazlı devletler tarafından, 356 kilometresi ise Ruslar tarafından inşa edilmişti (İ. Yıldırım, 1996, 388; İ Yıldırım, 2002, 322).

38 Gürel, 1989, 13.

39 Gürel, 1989, 13; Avcı, 2014, 43.

40 Yılmaz, 1989, 109.

1.3. Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası ve Irmak – Zonguldak Demiryolu Hattı

Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryolu politikası, Osmanlı Devleti'nden farklı olarak Batı'nın etkisi altında değildir. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu hem ekonomik hayatı canlandıran hem de ulusal bilinci şekillendiren bir unsur olmuştur⁴¹. Millî Mücadele sonrası artık bağımsız bir devlet olan Türkiye Cumhuriyeti, emperyalist ülkelerin çıkarlarına hizmet eden değil, ülkenin gerçek ihtiyaçlarına karşılık veren bağımsız ve milli bir demiryolu politikasını benimsemiştir⁴². Bu politika kapsamında Cumhuriyet'in 15. Yılı olan 1938 yılına kadar 3387 kilometre demiryolu 42.515.486 TL ödenerek yabancıardan satın alınmış ve ulusallaştırılmış (Şek. 1), 3302 kilometre yeni demiryolu inşa edilmiştir (Şek. 2). 1938'den 1995'e kadar olan sürede toplam 1500 kilometre demiryolu inşa edildiği düşünülürse bu dönemdeki faaliyetlerin önemi daha iyi kavranacaktır⁴³.

Demiryolu hatları planlanırken ülkeyi her noktadan bağlaması amaçlanmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nin ilk demiryolu hattı 1927 yılında tamamlanan 380 kilometre uzunluğundaki Ankara-Kayseri hattıdır⁴⁴. Erken Cumhuriyet Dönemi ile özdeşleşen demiryollarının ekonomik öneminin yanında, Türkiye Cumhuriyeti'nin inkılaplarını ülkenin her köşesine taşıyan yollar olarak simgesel statüleri de bulunur. 1930'ların ortalarında bu yaklaşımlar 'anayurdu dört baştan demir ağlarla örmek' gibi sloganlarla ifade edilmiş, genç Cumhuriyet'in yayınlarında yeni yapılan demiryolları ve modern garlar gururla gösterilmiştir⁴⁵.

Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen istasyon binaları yabancı şirketler tarafından inşa edildikleri için mimari özellikleri bakımından sıklıkla aynı yıllarda Avrupa'da inşa edilen tren istasyonlarına benzemektedir. Yapıların inşasında çeşitli yabancı şirketler müdahil olduklarından Osmanlı Devleti'ndeki istasyon binaları için tek bir üsluptan bahsetmek pek mümkün değildir⁴⁶. Örneğin İzmir – Aydın demiryolu hattının bir ucunda bulunan dikkat çekici Alsancak garı Avrupa klazizmini yansıtmakta, İstanbul'da boğazın iki kıyısında bulunan Sirkeci ve Haydarpaşa garları bile aynı yerde olmalarına rağmen bir kontrast sergilemekte, Alman mimar Jasmund tarafından tasarlanan Sirkeci İstasyonu ise sivri kemerler gibi oryantalist özellikleri ile İslam mimarisini yansıtmaktadır⁴⁷. Ruslar tarafından inşa edilen Doğukapı - Akyaka - Kars - Sarıkamış – Erzurum – Tercan demiryolu hattı üzerinde yer alan yapılar ise Anadolu ve Trakya'da inşa edilen diğer garlar ile işlev dışında hiçbir benzerlik göstermemekte, Rusya'da Çarlık Rusya'sı döneminde inşa edilen yapılarla benzeşmektedir⁴⁸.

41 Akbulut, 2016, 227.

42 İ. Yıldırım, 1996, 389; Yıldız, 2004, 201.

43 İ. Yıldırım, 1996, 396; Avcı, 2014, 49.

44 Sönmez & Selçuk, 2018, 87.

45 Bozdoğan, 2001, 137.

46 Demirarslan, 2014, 1639.

47 Girardelli, 2005, 143 – 144.

48 Yavuz, Tavukçu, & Doğan, 2014, 579.

Ancak 1930’larda, Erken Cumhuriyet döneminde inşa edilen istasyon binalarında Cumhuriyetin ana yaklaşımı olan yenilikçi ve ilerici anlayışın yansıtılması ve merkezi devletin taşralara kadar uzanmış olmasının vurgulanması amaçlanmış, bu doğrultuda istasyon binalarının belirgin biçimde modernist estetiğe sahip tasarımlar, modern imgeler olması istenmiştir. Bu istasyonlarda dikey ve yatay hacimlerle yapılan sade tasarımlarda modern mimarlığın çizgileri görülür⁴⁹. Bu yaklaşım ile inşa edilen istasyon yapılarına Sivas, Malatya (Gör. 1), Erzincan, Erzurum, Diyarbakır gibi kentlerdeki istasyonlar örnek verilebilir⁵⁰. 1923-1940 yılları arasında inşa edilen çok sayıda demiryolu hattı⁵¹ üzerinde bulunan yapılar, yukarıda bahsedilen Sivas, Malatya, Erzurum gibi modern estetikle inşa edilen garlar dışında sıklıkla tip projeler kullanılarak inşa edilmişlerdir⁵². Bu şekilde tip projeler kullanılarak inşa edilen istasyon yapılarının görüldüğü hatlardan biri de çalışma kapsamında ele alınan Irmak – Zonguldak demiryolu hattıdır (Şek. 3).

Bu dönemde Irmak – Zonguldak hattının gerekli görülmesinin sebebi Milli Mücadele yıllarında çekilen zorluklara dayanmaktadır. I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemlerinde demiryollarının yetersizliği sonucu Zonguldak’ta bulunan kömürün yurdun iç kesimlerine taşınmasının tek yolunun gemiler olduğu, ancak bunun yeterli gelmediği, sonuç olarak ise lokomotiflerin odunla çalıştırılmak zorunda kaldığı bilinmektedir. Yaşanan bu tür zorluklar hattın önemini kanıtlamıştır⁵³. Ereğli’yi Ankara’ya bağlayacak bir hattın gerekliliği fikri ortaya atıldıktan sonra 1925 yılının ocak ayında TBMM’de yapılan görüşmelerde bir demiryolu yapılması planlanmıştır. Hat ile ilgili gerekli kanunlar TBMM’de çıkarıldıktan sonra güzergâhın belirlenmesi için arazi incelemelerine başlanmıştır. Bu incelemeler sonucu Ereğli’den direkt olarak ülke içine gidecek bir hattın ülke savunması açısından sorunlar oluşturabileceği düşünülmüştür. Bu sebeple güzergâh Irmak – Çankırı – Safranbolu üzerinden geçecek şekilde planlanmıştır. 25 Aralık 1925 yılında TBMM’de yayınlanan kanuna göre hat Irmak’tan başlayacak, Safranbolu yakınlarında iki kola ayrılacak, bir kol Söğütözü’ne diğer kol ise Filyos yakınlarından geçerek Ereğli’ye ulaşacaktır⁵⁴. Hattın inşası Nydqvist Holm şirketine verilmiş, ayrıca bu şirket ile Fevzipaşa – Diyarbakır hattının inşası için de anlaşılmıştır⁵⁵. Mustafa Kemal, 1937 yılında TBMM’de yaptığı konuşmada “*Türkiye’de devlet madenciliği, milli kalkınma çalışmaları ile yakından ilgili önemli konulardan biridir. (...) Ereğli Şirketini satın aldığımızı ve Ereğli kömür havzasında rasyonel bir üretim planının, günün sorunu olduğunu biliyorsunuz. Bunun tamamlanması çabuklaştırılarak, kömür üretimimiz kısa*

49 Bozdoğan, 2001, 137; Bozdoğan, 2011, 463 – 464.

50 Araz,1995, 307; Haştemoğlu & Erkan, 2013, 170.

51 Bu dönemde inşa edilen ana hatlar Ankara – Kayseri – Sivas, Erzurum – Sivas, Samsun – Sivas, Adana – Fevzipaşa – Diyarbakır, Sivas – Çetinkaya ve Zonguldak kömür hattı olarak da bilinen Irmak – Filyos hattıdır. (Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH), 2006)

52 Kösebay Erkan, 2007, 120; S.Ö. Yıldırım, 2012; Kaya, 2018, 4; Ş. Sezginalp & P. Sezginalp, 2021, 38.

53 Gürel, 1989, 33, 101 - 105; As, 2006, 116 – 117.

54 Karabük Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi

55 As, 2006, 117.

bir sürede en az bir misli artırılmalıdır."⁵⁶ sözleriyle kömürün ve kömürü Anadolu'ya taşıyacak bir demiryolu hattının önemini vurgulamıştır. Ayrıca "*Doğu ve güneydoğu Sivas, Diyarbakır gibi büyük yerleşim yerlerine varan hatlar, geçen yıl içinde Sivas - Malatya bağlantısı ile birbirine bağlanmıştır. Zonguldak'a varmış olan hat da bu zengin kömür bölgesini İç Anadolu'ya bağlamış bulunuyor.*"⁵⁷ sözleriyle de bu hattın Zonguldak'taki kömürü iç vatana bağlaması açısından önemli olduğu görülmektedir.

İnşa edilen demiryolu hattının yerel halk tarafından da coşkuyla ve heyecanla karşılanmış olduğu, halkın demiryolunun gelişini refaha ve medeniyete erişmek olarak değerlendirdiği 1937 yılında Zonguldak valisi tarafından çekilmiş bir telgraftan net bir şekilde anlaşılmaktadır (Gör. 2)⁵⁸.

2. Cumhuriyet Dönemi İstasyon Binaları ve Sınıflandırılması

1850-1950 yılları arasında inşa edilen istasyon binaları Alsancak, Sirkeci, Haydarpaşa gibi özel yapılar dışında büyük oranda ekonomik kaygılar sonucunda tip projeler ile inşa edilmişlerdir⁵⁹. Osmanlı Devleti'nde Alman, İngiliz ve Fransızlar tarafından çizilmiş çeşitli projeler dört başlık altında toplanarak I. Sınıf, II. Sınıf, III. Sınıf ve IV. Sınıf olarak gruplandırılmışlardır. Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından 1889 yılında Anadolu Demiryolunun İzmit – Ankara arası için çizilmiş dört tip proje görülmektedir (Şek. 4)⁶⁰. Plan çizimlerinin üzerinde yazan yazılarda söz konusu projelerden I. Sınıf projenin Ankara ve Eskişehir, II. Sınıf projenin Adapazarı ve Bilecik⁶¹; III. Sınıf projenin Büyükderbent, Sapanca, Geyve, Akhisar, Mekece, Lefke, Vezirhan, Karaköy, İnönü, Beylikahır ve Beylikköprü, IV. Sınıf projenin ise Yunusemre, Bozüyük, Çukurhisar, Akpınar, Sarıköy, Biçer, Sazılar, Polatlı, Alpu ve Malıköy istasyonları (Gör. 3) için çizilmiş olduğu okunmaktadır⁶². Ancak söz konusu projelerin belgede yazan bu istasyonlar dışında da uygulandığı bilinmektedir⁶³.

56 TBMM, 1937

57 TBMM, 1937

58 T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

59 Araz, 1995, 305; Kösebay Erkan, 2007, 120; Sezginalp, 2020, 202.

60 Yavuz, 2014, 100; Kösebay Erkan, 2007; Sezginalp, 2020, 31. [Kösebay Erkan, 2007'de Anadolu Demiryolu hattı mimari mirası incelenirken bu dört sınıf alt başlıklara da ayrılarak ele alınmıştır. Bu alt başlıklar çalışma kapsamını aştığından detaylandırılmamıştır.]

61 Yavuz, 2014, 100'de Polatlı tren istasyonu da II. Sınıf proje ile inşa edilen istasyonlar arasında ele alınırken, Kösebay, 2017'de IV. Sınıf 2. Tip istasyon olarak ele alınmıştır. Söz konusu demiryolu hattı için çizilen plan şemasında da (Şekil.4) Polatlı ismi IV. Sınıf istasyon grubunda görülmektedir.

62 Yavuz, 2014,103 – 104'te Bozüyük istasyonu III. Sınıf proje ile inşa edilen istasyon binası olarak ele alınmıştır. Ayrıca İzmir – Ankara hattı üzerinde uygulanan III. Sınıf istasyonlar Tip A ve Tip B olarak iki kategoriye ayrılmış; Büyükderbent, Sapanca, Mekece, Osmaneli ve Vezirhan istasyonları A tipi; Karaköy, Bozüyük ve İnönü istasyonları B tipi olarak sınıflandırılmıştır. Kösebay Erkan, 2007, 382'de ise III. Sınıf istasyonlar 1a, 1b ve 2 olmak üzere üç gruba ayrılmış, 1a grubu Osmaneli, Mekece, Sapanca, Büyükderbent, 1b grubu Mithatpaşa, Geyve, Vezirhan, 2. Grup ise İnönü, Karaköy, Beylikova ve Beylikköprü istasyonları olarak sınıflandırılmıştır.

63 Kösebay Erkan, 2007, s. 128; Kösebay Erkan & Ahunbay 2008, 20 – 21.

19. Yüzyıl sonları ve 20. Yüzyılın ilk yıllarında demiryolu yapımı için çok sayıda yabancı şirkete imtiyaz verilmiş olduğu bilinmekte, bu farklı şirketlerin üretmiş ve kullanmış olduğu, yukarıda bahsi geçen dört sınıf projeye ek çok sayıda proje olduğu görülmektedir. Anadolu – Bağdat hattı için II. Ve III. Sınıf proje olarak isimlendirilen çizimler oluşturulmuş, Nydqvist-Holm şirketi tarafından çizilmiş II. Sınıf ve III. Sınıf projeler de kullanılmıştır⁶⁴. Çalışma kapsamında ele alınan istasyon binalarından büyük ölçekli ve konum olarak daha önemli yerlerde bulunanlar Nydqvist-Holm şirketi tarafından çizilen III. Sınıf plan tipine, daha küçük ölçekli istasyonlar ise Erken Cumhuriyet Döneminde kullanılan IV. Sınıf plan tipine sahiptir.

3. Zonguldak – İsmetpaşa İstasyonları Arasındaki Erken Cumhuriyet Dönemi İstasyon Yapıları

3.1. III. Sınıf Proje ile İnşa Edilmiş İstasyonlar (Çatalağzı, Karabük, İsmetpaşa)

Bu tip proje Nydqvist-Holm şirketi tarafından çizilmiştir (Çiz. 1). III. Tip proje ilk olarak Fevzipaşa istasyonunda⁶⁵, daha sonra ülkenin çeşitli yerlerinde (Kütahya – Balıkesir hattında Dursunbey istasyonu, Afyon – Karakuyu hattında Sandıklı istasyonu gibi) kullanılmıştır. Çalışma kapsamında ele alınan hat üzerinde Çatalağzı, Karabük ve İsmetpaşa olmak üzere üç adet istasyonda da söz konusu plan tipi uygulanmıştır. Bu istasyonlar IV. Sınıf istasyonlara göre ölçek olarak daha büyük ve cephe özellikleri olarak daha zengindir. III. Sınıf plan, önemli yerleşim yerleri yakınındaki istasyonlarda kullanılmıştır. Ele alınan hat üzerindeki önemli yerleşim yerlerinden biri Çatalağzı'dır.

Çatalağzı, Zonguldak'ta kömürün bulunmasına bağlı olarak gelişen bir yerleşim yeridir. Kömür bulunduktan sonra madenci ailelerinin yerleşim yeri olarak gelişmiştir. Daha sonra demiryolunun gelmesi ile lojmanlar yapılmış, bunlar Çatalağzı'nın ilk beton binaları olmuş, lojmanlara ülkenin dört bir yanından işçilerin gelip yerleşmesi ile de Çatalağzı'nın nüfusu artmıştır. Ayrıca 1946 yılında Çatalağzı'na büyük bir elektrik termik santrali yapılması uygun görülmüş, santralin üç ünitesi 1948 yılında faaliyete geçmiştir⁶⁶. Çatalağzı İstasyonu'nun önemli olma sebebi demiryolu hattının Çatalağzı – Ereğli ve Çatalağzı – Filyos – Irmak kısmının birleşme noktasında olmasıdır. Bu sebeple istasyon, Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından çizilmiş III. Sınıf plan ile inşa edilmiş büyük

64 S.Ö. Yıldırım, 2012, 76 - 77; Yavuz, 2014, 146 - 162; Sezginalp, 2020, 129 - 155; Ş. Sezginalp & P. Sezginalp, 2021, 38. [Sezginalp, 2020'de 1850 – 1950 yılları arasında inşa edilen istasyon binalarını içeren bir katalog çalışması yapılmış, bu çalışmada projeler I., II., III. Ve IV. Sınıf; Anadolu – Bağdat hattı için II. Sınıf / Tip II, II. Sınıf Tip III, III. Sınıf Tip II; Nydqvist – Holm şirketi tarafından hazırlanan II. Ve III. Sınıf; CFOA Şirketi tarafından hazırlanan III. Sınıf projeler olarak gruplandırılmışlardır. Bu kategorizasyonun detayları çalışma kapsamını aşığından detaylı olarak anlatılmamıştır.]

65 Yavuz, 2014, 173 – 174'de bu tür proje 'Kilikya bölgesindeki tren istasyonlarının gruplandırılması' başlığı altında, III. Sınıf istasyon binaları ile birlikte incelenmiştir. Sezginalp, 2020, 135 - 155'te ise bu proje 'Nydqvist – Holm Şirketi Tarafından Çizilmiş III. Sınıf Proje' başlığı altında ele alınmaktadır.

66 URL9

bir komplekstir. İstasyon, içinde bir adet gar binası, iki adet lojman, bir adet yatakhane (misafirhane), ambar ve bir adet hamam bulundurulur. Yapımı 1936 yılında tamamlanmıştır.

Günümüzde Karabük iline bağlı olan Safranbolu ilçesinin tarih boyunca önemli bir yerleşim yeri olarak kullanılmıştır. Bu sebeple Irmak – Filyos demiryolu hattı planlanırken, o dönemde yedi haneli bir köy olan Karabük önemli bir yerleşim yeri olmasa da Safranbolu’ya ulaşımı sağlayacak olan istasyon olduğundan önemli görülmüş olmalıdır. İstasyonun eski fotoğraflarında ‘Safranbolu Karabük istasyonu’ yazıyor olması bu düşünceyi doğrulamaktadır. Bu sebeple inşasında III. Tip proje tercih edilmiş ve istasyon, içinde gar binası, lojman binaları, koruma ve güvenlik şefliği binası içeren bir kompleks olarak planlanmıştır. Daha sonra 1930’lu yılların başında inşa edildiği düşünülen tren istasyonu burada 1937 yılında Kardemir Demir Çelik Fabrikası’nın kurulmasının sebeplerinden biri olmuştur. Bu gelişmelerden sonra Karabük istasyon ve fabrika çevresinde göç olarak büyümüş, Cumhuriyetin 78. İli olmuştur.

İsmetpaşa istasyonu civarında ise çok fazla köy bulunmaktadır. Bölgedeki köy halkından edinilen bilgiler ile Irmak – Zonguldak demiryolu hattı kullanıma açıldıktan sonra özellikle Karabük’ten köylere ulaşım için tren kullanıldığı, İsmetpaşa istasyonundan yürüyerek diğer köylere ulaşıldığı öğrenilmiştir. Bölgeye giden toplu taşıma aracı olmaması, başka bir ulaşım aracı bulma zorluğu, trenle ulaşımın ucuz ve kolay olması gibi sebeplerle bu demiryolu hattının ve İsmetpaşa istasyonunun sıklıkla kullanılmış olduğu bilinmektedir. Günümüzde yolcu treni güzergahının kısaltılmış olması sebebiyle artık İsmetpaşa istasyonuna yolcu treni gitmemekte, dolayısıyla istasyon binasının kullanım sıklığının azalmasıyla demiryolu yerleşkesi atıl duruma düşmektedir. Bölgede yapılan incelemede istasyon binasına ek olarak lojman yapıları, cer atölyesi, idari binalar gibi yapılar bulunduğu, bu yapıların mimari anlamda nitelikli yapılar oldukları görülmüştür. Ancak restorasyon geçiren istasyon binası dışında diğer nitelikli yapılar atıl durumda, çürümeye bırakılmış vaziyettedir.

Bu tip istasyon binası iki katlı ana bina ve bu binaya iki yanından bitişik tek katlı, ambar, makasçı odası ve mutfak mekanlarını barındıran iki kütleli oluşmaktadır. Ana yapı bodrum, zemin ve birinci kattan ibarettir. Yapının ön cephesi tren raylarına bakmaktadır. Zemin katta iki adet büro ve tuvalet bulunur. Bu birimler bir hol ile birbirine bağlanmakta ve burada katlar arasında düşey sirkülasyonu sağlayan U şeklindeki bir merdiven yer almaktadır. Bu alanların bitişiğindeki bekleme odası hem önden hem arka taraftan giriş almaktadır. Kapılar ve pencereler zemin katta çift kanatlı, kemerli ve taş sövelidir.

Merdiven ile ulaşılan birinci kat gar şefine ait lojman olarak inşa edilmiştir. Merdiven ile çıkıldığında karşımıza çıkan dikdörtgen hol, banyo, tuvalet, mutfak ve iki adet oda arasında dolaşımı sağlamaktadır. Holden girilen, ön cepheye bakan ve plan çiziminde Oda 2 olarak isimlendirilmiş odadan mutfağa ve plan çiziminde Oda 3, Oda 4 olarak isimlendirilen iki odaya geçiş mevcuttur. Üst katta toplam dört oda, bir mutfak, bir banyo ve bir tuvalet bulunmakta ve odaların üçü tren raylarına bakmaktadır. Dolayısıyla birinci katın ön cephesinde görülen üç adet, kemersiz ve sövesiz dikdörtgen pencere bu

odalara aittir. Mutfak ve dördüncü oda ise arka cepheye bakmakta, bu mekanların da birer adet dikdörtgen penceresi bulunmaktadır. Ayrıca arka cephede birinci katta hole ait bir pencere yer alır. Yapının ambar cephesindeki iki küçük açıklık ise tuvalet ve banyoya aittir. Bu iki katlı ana binanın ön ve arka cephesinde sundurma bulunmakta, ön cephedeki sundurma birinci katın tamamını kaplarken arka cephedeki sadece arka cephede bulunan ve bekleme salonuna açılan çift kanatlı kapının üzerinde yer almaktadır. Yapının çatısı kırma çatıdır ve Marsilya kiremit ile örtülüdür.

Ana binada planda Büro 1 olarak gösterilen mekana bitişik tek katlı kareye yakın plana sahip olan yapı ambardır. Bu bölüme yapının tren raylarına bakan ön cephesinde yer alan kemerli, taş söveli, çift kanatlı bir kapı ile girilmekte ve yapının arka cephesinde bu kapı ile aynı doğrultuda, aynı özelliklerde bir kapı daha bulunmaktadır.

Ana binada planda gösterilen bekleme odasına bitişik makasçı odasına da yine çift kanatlı, kemerli ve taş söveli, ancak ambar yapısının kapısından daha dar bir kapı ile girilir. Makasçı odası ile arkasında yer alan mutfak birbiri bağlayan küçük bir hol dışarıdan, yapının yan cephesinden de giriş olarak mutfak ve makasçı odası arasındaki sirkülasyonu sağlar. Buradaki kapı yine tek kanatlı, kemerli ve taş sövelidir. Mutfakta kemerli, taş söveli bir pencere açıklığı da bulunmaktadır. Ambar ve makasçı odası kütleleri çatı özelliği olarak, bir taraftan ana binaya bitişikken diğer yönünde bir eğim gözlendiğinden kırma çatı izlenimi vermektedir ve Marsilya kiremit ile örtülüdür.

Yapı cephesi genel olarak incelendiğinde taş kaplama ile köşelerin vurgulandığı, pencere ve kapı açıklıklarının sivri kemerli ve yine taş kaplama ile vurgulanmış olduğu, zeminde subasman seviyesinde taş kaplama yapıldığı göze çarpmaktadır. Bu taş kaplamaya paralel, pencere ve kapıların kemer ayaklarının bittiği üzengi seviyesinde, ambar yapısı dışında yapının çevresinde dolanan ve kemerleri birbirine bağlayan bir taş kuşak dikkati çekmektedir. Özellikle zemin katta yer alan, ahşap doğramalı kapıların ve pencerelerin çitalar ile bölmelendirilmiş olması da yapıya özenli bir izlenim katmıştır. Yapı cephesindeki sivri kemerler, köşe vurguları, geniş çatı ve saçaklar I. Ulusal Mimarlık Dönemi tasarım yaklaşımlarını yansıtmakla birlikte, İsmetpaşa, Karabük ve Çatalağzı istasyonları dışında hat üzerinde yer alan diğer yapılarda bu kadar özenli bir yaklaşıma rastlanmamaktadır.

III. Sınıf proje ile inşa edilmiş olan Çatalağzı, Karabük ve İsmetpaşa istasyonlarının üçü de (Gör. 4) koruma altına alınmış yapılardır⁶⁷. Ancak bugünkü

67 T.C. Kültür Bakanlığı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 660 numaralı ilke kararına göre tescillenen yapılar iki yapı grubuna ayrılarak değerlendirilmektedirler. 1. Grup Yapılar "toplumun maddi tarihini oluşturan kültür verileri içinde tarihsel, simgesel, anı ve estetik nitelikleriyle korunması zorunlu yapılar"dır. 2. Grup yapılar ise "Kent ve çevre kimliğine katkıda bulunan kültür varlığı niteliğindeki yöresel yaşam biçimini yansıtan yapılar"dır. (URL10, 2021) Çalışma alanındaki III. Sınıf proje ile inşa edilmiş yapıların hepsi Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü tarafından tescillenmiştir. Çatalağzı İstasyonuna ait gar binası, misafirhane, hamam ve lojman binaları 16.07.2011 tarihli 2456 numaralı karar ile koruma altına alınarak tren garı, yatakhane ve hamam binalarının koruma grubu bir, lojman binalarının grubu ise iki olarak belirlenmiştir. Karabük istasyonunun gar ve koruma güvenlik

durumları incelendiğinde yalnızca İsmetpaşa'nın orijinal plan düzenini koruduğu, Çatalağzı istasyonunda yapıya bitişik, içinde makasçı odasının bulunduğu kütlelin uzatılmış olduğu, Karabük istasyonunda ise hem ambar hem de makasçı odasının orijinal planın dışına çıkılarak büyütülmüş oldukları görülmektedir. Ayrıca bu istasyonlarda orijinal planda ön cephede yer alan ve sundurma olan kısmın günümüzde balkona çevrilmiş, yapının ön cephesinde yer alan üst kattaki üç pencereden ortadaki pencere balkona ulaşım sağlayan bir kapıya dönüştürülmüştür. Çatalağzı ve Karabük istasyonlarındaki sonradan eklenen kısımlar da dahil olmak üzere yapıların orijinalinde yer alan pencere ve kapı tasarımları bozulmamış, ancak İsmetpaşa istasyonunda zemin kattaki kapılara metal kaplamalar eklenmiştir. Yapıların hepsi büroya çevrilen üst kat dışında orijinal işlevi ile kullanılmakta, ancak İsmetpaşa istasyonuna yolcu treni gitmemektedir.

3.2. IV. Sınıf Proje İle İnşa Edilmiş İstasyonlar (Filyos, Çaycuma, Gökçebey, Kayadibi, Balıkısık, Eskipazar)

Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından çizilmiş bu tip proje ülke genelinde çok sık uygulanmıştır (Çiz. 2). Çalışma kapsamında ele alınan hat üzerinde en sık görülen proje tipi de bu tip olmuştur.

Bu tip projede istasyon binası bodrum, zemin ve giriş kattan oluşan bir ana bina ile ona bitişik tek kat düzeyinde bir ambar yapısından oluşmaktadır. Yapının ön cephesi tren raylarını görmektedir. Zemin katta iki adet büro, bekleme odası, makasçı odası, mutfak, tuvalet ve bunları birbirine bağlayan dikdörtgen planlı bir hol yer almaktadır. Bekleme odası, ön cephedeki büro, makasçı odası ve hol dışarıdan giriş almaktadır. Mutfağa sadece makasçı odasından ulaşıldığı için makasçı odası ile mutfağın birbiri ile ilişkili olarak tasarlandığı düşünülmektedir. Bekleme odası ve ön cepheye bakan büro arasında bilet satışı için kullanılan bir pencere bulunmaktadır.

Lojman olarak kullanılan üst kata ulaşım ise dışarıdan bir merdiven ile sağlanır. Günümüzde bütün yapılarda lojmana girişin dışarıdan sağlandığı görülse de çizilen orijinal planlarda üst kata ulaşımın zemin kat holünde yer alan bir merdiven ile sağlandığı okunmaktadır. Lojman katına girildiğinde bir hol ile karşılaşılır. Holdeki kapılardan iki tanesi odalara, giriş kapısının karşısında yer alan kapı kapalı terasa, diğer kapı ise mutfağa açılmaktadır. Banyoya mutfaktan açılan bir kapı ile girilmekte, tuvalet ise giriş kapısının hemen yanında yer almaktadır. Ön cephede yer alan dört pencereden birbirine daha yakın duran üç tanesi kapalı terasa, diğer pencere ise odalardan birine aittir. İkinci odanın penceresi ambar cephesine açılmaktadır. Arka cephede giriş kapısının yanında yer alan iki küçük açıklık ise tuvalete ve ikinci odaya aittir.

Yapıya yan cephesinden bitişik tek katlı yapı ise ambardır. Ambarın ön ve arka cephesinde aynı eksen üzerinde çift kanatlı, kesme taş söveli kapılar bulunmaktadır. Yan cephesinde ise yan yana yer alan dört adet kare açıklık vardır. İki yapı da kırma çatılıdır ve Marsilya tipi kiremit kullanılmıştır.

şefliği binası 04.11.2009 tarihli ve 1494 sayılı kararı ile, İsmetpaşa istasyonu gar binası ise 05.04.2013 tarihli ve 816 sayılı kararı ile koruma altına alınmış ve hepsinin koruma grubu bir olarak belirlenmiştir.

IV. Sınıf plan ile inşa edilen istasyon yapılarının III. Sınıf istasyonlardan daha sade oldukları görülmektedir. III. Sınıf yapılarda pencere ve kapı kenarlarında bulunan kesme taş söveler ve kemerli kapı, pencereler gibi tarihselci dokunuşlar bu tür istasyonlarda görülmemektedir. Söz konusu istasyonlarda pencere kenarlarında ince, düz ve sade söveler kullanılmış, aynı malzeme ana binayı saran kat silmesi olarak da uygulanmıştır. Yapıdaki en özenli dokunuş ambarın ve ana binanın çift kanatlı kapılarındaki kesme taş sövelerdir. Mimari açıdan yalın olduğu söylenebilecek bu yapılar, Erken Cumhuriyet Dönemi'nin mimari yaklaşımlarını yansıtmakla birlikte bir bütünün parçası olmaları anlamında da önemlidirler. Çalışma alanında bu tür proje ile inşa edilen istasyonlar Filyos, Çaycuma, Gökçebeş, Kayadibi, Balıkısık, ve Eskipazar istasyonları olarak sıralanabilir (Gör. 5).

Söz konusu istasyonlardan Eskipazar istasyonu dışında hepsine yolcu treni uğramaktadır. Çizilen orijinal plana Filyos ve Çaycuma istasyonlarının ambar kısmında uyulmadığı ve bu bölümün orijinalinden büyük inşa edildiği görülmektedir. Yapıların tamamı tescillidir⁶⁸. Zamanla bazı yapıların pencere ve kapılarında değişiklikler yapılmıştır. Günümüzde lojman katına ulaşım yapıların arka cephelerinde sonradan inşa edilen bir merdiven ile sağlanmaktadır. Ancak orijinal planda zemin kattaki giriş holünde bir merdiven yer aldığı görülmekte, birinci kat arka cepesinde planlarda kapı olarak çizilen açıklığın da aslında bir pencere olduğu anlaşılmaktadır. Filyos istasyonu günümüzde halen bu şekilde bulunmakta, diğer istasyonlarda kapı olarak kullanılan açıklığın Filyos istasyonunda pencere olduğu görülmektedir. Çaycuma istasyonunda ise yan cephedeki üç pencereden kapalı terasa ait olanı iptal edilmiştir. Ayrıca yapının zemin katında yer alan ambar tarafındaki kapı girişine iki adet basamak, diğer kapı girişine ise L şeklinde bir rampa eklendiği, bu rampanın yapının orijinal planında kapı açıklığı yer alan yan cephesinden başlayarak bu kapının önünü kapattığı, kapının ise pencereye dönüştürülmüş olduğu görülmektedir.

Filyos ve Çaycuma istasyonlarının pencereleri beyaz pimapen, zemin kat kapıları beyaza boyanmış ahşap ve metal parmaklıklıdır. Yapıların eski fotoğraflarında orijinalinde bu şekilde olmadığı, pencerelerin ahşap doğramalı ve çitalar ile bölmelendirilmiş olduğu görülmektedir. Gökçebeş, Balıkısık ve Eskipazar istasyonlarında ise günümüzde de pencere doğramaları ahşaptır ve çitalar ile bölmelendirilmiştir. Kayadibi istasyonunda üst kat pencereleri ahşap paneller ile kapatılmış, Balıkısık istasyonunda ise zemin kat pencerelerine beyaz boyalı metal kepenkler eklenmiştir. Ayrıca Balıkısık istasyonunun zemin kat yan cephesinde bulunan kapının pencereye dönüştürüldüğü görülmüştür. III. Sınıf plan ile inşa edilen istasyonlarda görülen subasman seviyesinde taş kaplama, Balıkısık, Eskipazar, Filyos, Kayadibi, Gökçebeş istasyonlarında görülmekte, Çaycuma

68 Ele alınan bütün yapıların tescili Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü tarafından yapılmıştır. Filyos istasyon ve lojman binası 15.07.2011 tarihli 2437 numaralı karar ile, Çaycuma istasyon binası 16.07.2011 tarihli ve 2442 numaralı karar ile, Gökçebeş istasyon binası 16.07.2011 tarihli ve 2455 sayılı karar ile, Kayadibi istasyon binası 29.09.2021 tarihli ve 6978 sayılı karar ile, Balıkısık istasyonu 29.09.2021 tarihli ve 6977 sayılı karar ile, Eskipazar istasyonu ise 05.04.2013 tarihli ve 819 sayılı karar ile koruma altına alınmış ve hepsinin koruma grubu bir olarak belirlenmiştir.

istasyonunda ise bu kaplamaya rastlanmamaktadır. Bütün istasyonlarda zemin kattaki pencere ve kapılarda parmaklıklar vardır. Kapı kenarlarındaki kesme taş sövelerin Filyos ve Eskipazar istasyonlarında orijinal taş renginde, diğer istasyonlarda ise beyaz olduğu görülmektedir. Günümüzde pembe renge boyanmış olan Eskipazar istasyonu dışında hepsi sarı renklidir.

3.3. Tip Proje İle İnşa Edilmemiş İstasyonlar

3.3.1 Işıkveren İstasyonu

Işıkveren tren istasyonu Zonguldak il sınırları içinde bulunmaktadır (Gör. 6). Cumhuriyet Arşivleri'nde bulunan ve yeni inşa edilen bir istasyona yakınında elektrik santrali (Çatalağzı Termik Santrali) bulunması sebebiyle Işıkveren İstasyonu isminin verilmesi kararını gösteren 21 Şubat 1949 tarihli belgeden (Gör. 7) anlaşıldığı üzere yapı, demiryolu hattının inşasından yaklaşık 10 sene sonra inşa edilmiştir⁶⁹. Kaynaklarda Işıkveren, istasyon değil durak olarak geçmektedir. Muhtemelen demiryolu inşası sırasında durak olarak planlanmış, 1946 yılında inşaatına başlanan ve 1948 yılında açılan Çatalağzı Termik Santrali sebebiyle bu durağın önem kazanması ile istasyon binası inşa edilmiştir. Ancak termik santral 1991 yılında kapatılmış, bu sebeple muhtemelen durağın kullanım sıklığının azalmasıyla istasyon binası da kullanılmamaya başlanmıştır. Günümüzde tamamen kapatılmış ve içinde personel de bulunmayan yapı atıl durumda bulunmaktadır. Bu sebeple yapının içine girilememiş, plan organizasyonu incelenememiştir.

Yapı tip projeler ile inşa edilmemiştir ve III. ya da IV. sınıf projelerde bulunan ambar yapısı bu istasyonda bulunmamaktadır. Dikdörtgen planlı yapı iki katlıdır. Tren raylarını gören ön cephede alt katta iki kapı dört pencere, üst katta ise yine iki kapı ve dört pencere olduğu görülmektedir. İki pencere ve iki kapının üstünde uzanarak sundurma görevi yapan balkon, dört adet betonarme kolon ile taşınmaktadır. Yapının yan cephelerinde her katta ikişer pencere bulunur. Yola bakan arka cephesinde ise alt katta dört büyük pencere, iki küçük pencere açıklığı, bir kapı bulunduğu görülmektedir. Arka cephenin üst katında ise birbirine bağlanmayan iki balkon bulunmaktadır. Bu balkonlara açılan iki kapı, iki pencere ve iki de küçük pencere açıklığı vardır. İki balkonun ortasında ise sekiz adet küçük kare camdan oluşan bir süsleme bulunur. Yapının cephesi simetrik olarak tasarlanmıştır. Bütün cephelerde alt kattaki kapı ve pencereler metal kepenklerle kapatılmıştır. Yapının çatısı kırma çatıdır. Yapıda hiçbir bezeme, bir mimari akımı anımsatacak dokunuş görülmemektedir.

3.3.2 Saltukova İstasyonu

Saltukova Tren Garı, Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Saltukova beldesinde bulunmaktadır (Gör. 8). Eski belgelerde 'Kokaksu' olarak da geçmektedir. TCDD fişlerine göre 1940 yılında inşa edilen bina, günümüzde koruma altındadır⁷⁰. Gar binasının içinde

69 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

70 Gar binası ve ambar binası Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nün 16.07.2011 tarihli ve 2441 numaralı kararı ile koruma altına alınmıştır ve koruma grupları bir olarak belirlenmiştir.

yer aldığı büyük parselde ambar binası, bir adet market, lojman binaları ve tuvalet gibi binalar da yer alır. Saltukova Tren Garı tip proje ile yapılmamıştır, bu sebeple diğer gar binaları ile aynı değildir (Çiz. 3).

Yapının birbirinden bağımsız üç bölüm olarak planlandığı söylenebilir. Birinci bölüm idari mekanları ve bekleme salonunu, lojman olarak isimlendirilebilecek ikinci bölüm yaşam alanlarını, üçüncü bölüm ise depo ve tuvaleti içermektedir. Bu bölümlerin hepsinin girişleri ayrıdır ve bölümler arası geçiş içeriden sağlanamamaktadır. Birinci bölüme girişlerden biri tren raylarını gören ön cephede yer alan çift kanatlı ahşap kapı ile sağlanmakta, bu kapı kare planlı bir mekan olan bekleme salonuna açılmaktadır. Bu kapının hemen yanında yer alan bir adet, ahşap doğramalı çift kanatlı pencere de bekleme salonuna aittir. Ayrıca mekanın bir de arka cephede aynı tip bir adet penceresi bulunmaktadır. Yine ön cephede yer alan diğer çift kanatlı ahşap kapı ile ise bir hole girilmekte, bu holden üç adet idari amaçla kullanılan mekan olan bürolara ulaşılmaktadır. Bahsedilen ahşap kapının iki yanında yer alan pencereler bu bürolara aittir. Plan çiziminde Büro 1 olarak isimlendirilen odanın ön ve arka cepheye bakan birer adet penceresi, bir adet de bekleme salonuna açılan ve bilet satışı için kullanılan açıklığı vardır. Büro 2 ön cepheye, Büro 3 ise yan cepheye bakan bir adet pencereye sahiptir.

Yapının ikinci bölümü olan lojmana giriş ise arka cepheden sağlanmaktadır. Bu cephede yer alan kapı bir hole açılmakta, holden bir oda, mutfak ve tuvalet ulaşmaktadır. Odanın arka cepheye bakan bir penceresi vardır. Ayrıca tuvalet ve mutfağın da birer penceresi bulunmaktadır. Yapının üçüncü bölümü ise tuvalet ve depoyu içermektedir. Bu bölümün yan cepheden depoya ve tuvaletlere açılan iki ayrı girişi vardır. Yapının ön cephesindeki dairesel pencere de tuvaletlere aittir.

Binanın geniş saçaklı çatısı kırma çatıdır ve özgününden farklı bir malzeme ile kaplanmıştır. Yapının ön cephesinde beş adet betonarme sütunun taşıdığı bir sundurma göze çarpmaktadır ve zeminden yaklaşık bir metrelik kısmı beyaz, dekoratif tuğla ile kaplanmıştır. Cephesinde herhangi bir bezeme, bir mimari akımı anımsatacak dokunuş bulunmayan istasyon yapısı ambar binasına kıyasla daha yalındır. 1943 yılında inşa edilen ambar binası gar binasından yaklaşık beş metre uzaklıkta bulunur. Tek katlıdır ve bir platformun üzerine oturur. Binanın köşeleri kesme taş ile vurgulanmıştır. Ön ve arka cephede ikişer tane olmak üzere toplamda dört girişi vardır. Ahşap, çift kanatlı kapılar ile sağlanan girişler kesme taş söveli ve sövelerin üzeri kemerle vurgulanmıştır. Kemerlerin kilit taşının üzeri dikdörtgen bir kabartma vardır. Ön cephedeki ahşap kapılardan birinin tek kanata düşürüldüğü, diğer kanatın yerinin ise örülmüş ve boyanmış olduğu görülmektedir. Ön ve arka cephesinde beşer tane, yan cephelerinde ise birer tane olmak üzere toplam 12 tane, altı kare bölmeye ayrılmış, küçük dikdörtgen penceresi bulunur. Bu pencereler de sövelidir. Yapıyı subasman seviyesinde kesme taş kaplama dıştan çevrelemektedir. Beşik çatılı ve Marsilya tipi kiremit ile örtülüdür. Yapının kapı çevresindeki özenli dokunuşlar ve kapıların kemerli olması, yapı köşelerinin vurgulanması gibi özellikler ambar binasının istasyon binasından daha özenli yapılmış olduğunu düşündürmektedir. İstasyon ve ambar binasının farklı cephe özellikleri bu iki yapının farklı dönemlerde yapılmış olabileceğini düşündürmektedir.

3.3.3. Yeşilyenice İstasyonu

Yeşilyenice tren istasyonu tip proje ile inşa edilmeyen istasyonlardır (Çiz. 4). Yapı, IV. sınıf projelere benzer şekilde iki katlı betonarme bir ana bina ve ona bitişik tek katlı ambar yapısı olmak üzere iki yapıdan oluşur (Gör. 9).

Zemin ve birinci kattan oluşan istasyon binasının zemin katında ön cephede bekleme salonu, hareket memurluğu ofisi, gişe ve istasyon şef odası yer almaktadır. Bekleme salonundan sonradan mescit olarak düzenlenen birime geçilmektedir. Arka cephede ise yatakhane, mutfak ve tuvalet bir koridor ile birbirine bağlanmaktadır. Katlar arasında düşey sirkülasyonu sağlayan merdivenle ikinci kata çıkıldığında ise simetrik olarak düzenlenmiş ve lojman olarak kullanılan iki daire bulunmaktadır. Üç oda, tuvalet banyo ve mutfak olarak tasarlanan dairelerde odalardan ikisi ön cepheye, bir tanesi de yan ve arka cepheye bakmaktadır. Mutfakta tezgah, mutfak dolabı, banyoda ise duş kabini, klozet ve lavabonun yenilenmiş olduğu görülmüştür. Yerlerin de parke döşenmiş olması bu dairelerin kullanıma hazır olduklarını göstermektedir.

Yapının ön cephesinde iki pencere ve iki kapının üzerini örten sundurması vardır. Alt katta yer alan iki adet kapının çevresinin dekoratif beyaz tuğla ile kaplanmış olduğu, ayrıca aynı malzeme ile yapının zemin seviyesinden pencere denizliğine kadar kaplama yapıldığı görülmektedir. Bu kaplamalar III. Tip projede görülen kesme taş kaplamanın bir taklidi gibi görünmektedir. Pencerelerde ise söve bulunmamakla birlikte yalın, dikdörtgen, çift kanatlı pimapen oldukları izlenmektedir. Ambar yapısı birbiri içerisinden geçiş sağlanan iki bölümlü olarak tasarlanmıştır. Ana binada görülen tuğla kaplama dokunuşu ambar yapısında da bulunmaktadır. Ambarın çatısı düzdür ve metal korkuluklarla çevrilmiştir, bu sebeple teras olarak kullanıldığı düşünülmektedir.

3.3.4 Cildikısık İstasyonu

Cildikısık tren istasyonu, Karabük ili Yenice ilçesi Çukurca köyünde bulunmaktadır (Gör. 10). İstasyona yolcu treni gitmemesi ve istasyon binasına ihtiyacın azalması sebepleriyle yapı, atıl durumda bulunmaktadır ve içine girilememiştir. Ancak tescil fişlerinden yapıda idari bölümler ve lojman kısmı olduğu ve yapının yan cephesinden lojmana giriş bulunduğu okunmaktadır⁷¹. Tip projeler ile inşa edilmeyen yapı, iki katlı ve dikdörtgen planlıdır. Yapının tren raylarını gören ön cephesinde zemin ile birinci kat arasında saçak göze çarpmakta, saçığın altında sekiz adet dikdörtgen, yapıya bitişik plaster görülmekte ve saçığın altında iki adet giriş kapısı ile dört adet pencere yer almaktadır. Üst katta ön ve arka cephede birbirine eş, çift kanatlı, dokuz adet pencere vardır. Günümüzde alt kattaki bütün kapı ve pencereler metal kepenkler ile kapatılmıştır. Yapı kırma çatılıdır. Cephe özellikleri incelendiğinde tip projelerde görülen kemerli pencereler, köşelerin vurgulanması, kesme taş söveler, kat silmesi gibi özelliklerin hiçbiri görülmemekte, yalın bir cephe özelliği göstermektedir.

Tren güzergâhı üzerinde istasyon şeffikleri, gar müdürlükleri, bilet gişeleri

71 Yapı, Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nün 29.09.2021 tarihli ve 6976 sayılı kararı ile koruma altına alınmış ve koruma grubu bir olarak belirlenmiştir.

ve görevli elemanların bulunduğu noktalara istasyon, bu tesislerin bulunmadığı ancak trenin yolcu indirmek/bindirmek için durduğu yerler ise durak olarak adlandırılır⁷². Irmak – Zonguldak demiryolu hattının bu çalışma kapsamına giren Karabük – Zonguldak il sınırları içinde kalan kısmına bakıldığında ise 19 adet durak ve 15 adet istasyon bulunduğu görülmüştür. Bu istasyonlardaki yapılardan 11 tanesi tescillenmiş, beş tanesi tip proje ile inşa edilmemiş, üç tanesi III. sınıf proje ile, altı tanesi ise IV. Sınıf proje ile inşa edilmiştir (Şek. 5).

Değerlendirme ve Sonuç

Milli mücadele döneminde benimsenmeye başlanan ve Erken Cumhuriyet Dönemi'nde güçlü bir biçimde yürütülen bağımsız devlet politikası, her alanda olduğu gibi ulaşım alanında da benimsenmiştir. Bunun yansımaları 1925 – 1940 yılları arasında yürütülen demiryolu politikası incelendiğinde net bir şekilde görülebilir. Bu yıllar arasında demiryolu politikasını bağımsızlaştırmak ve ülkenin her köşesine ulaştırmak için büyük çaba sarf edilmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yabancıların politikalarına değil ülke ihtiyaçlarına hizmet edecek ve ülkenin her yerine eşit şekilde uzanabilecek demiryolu hatları planlanarak inşa edilmiştir. Irmak – Filyos demiryolu hattı bu hatlardan biridir. Hattın inşasına 1927 yılında başlanmış, parça parça tamamlanarak 1935 yılında kullanıma açılmıştır. Gelişimi kömür ile yakından ilgili olan Karabük ve Zonguldak şehirleri için bu demiryolu büyük önem taşımıştır.

Günümüzde Karabük – Zonguldak arasında hala devam eden yolcu treni seferleri yaklaşık üç saat sürmekte ve iki nokta arasında 31 adet durak noktası bulunmaktadır. Bunlardan 11 tanesinde mimari yapılanma mevcut, sekiz tanesi ise tescillidir. Tescilli istasyonlar sırasıyla Çatalağzı, Filyos, Saltukova, Çaycuma, Gökçebey, Kayadibi, Balıkısık ve Karabük istasyonlarıdır.

Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemi'nde istasyon yapılarının inşasında genelde tip projeler kullanılmış ve bu sayede projelerin hayata geçirilmesinin daha hızlı ve ekonomik olması amaçlanmıştır. Bu dönemde çizilen tip projelerin ülkenin neredeyse tamamında uygulanmış olduğu görülmektedir. Çalışma kapsamında ele alınan hat üzerinde Nydqvist-Holm şirketinin hazırladığı, daha büyük ölçekli ve özenli olan, daha kalabalık yerleşim yerlerinde kullanılan III. Sınıf proje kullanılmıştır. Daha küçük istasyonlarda kullanılan projenin ise orijinal çizimlerinde IV. Sınıf proje olarak isimlendirilmiş olduğu görülmektedir. IV. Sınıf proje olarak isimlendirilmiş diğer bir proje ise Anadolu Demiryolu Hattı için Anadolu Demiryolu şirketi tarafından çizilen, dikdörtgen planlı ve tek katlı projedir. Bu çalışmada ele alınan IV. Sınıf proje ile inşa edilen yapılar Anadolu Demiryolu hattı için çizilen IV. Sınıf projeye benzememesi, hatta kütle düzenlemesi olarak iki katlı bir ana bina ve ona bitişik tek katlı kütleli içeren III. Sınıf plan tipine daha çok benzemesi III. Sınıf projenin bir varyasyonu olmaya daha yakın olduğu düşündürmektedir. Bu proje tipinin neden IV. Sınıf proje olarak isimlendirilmiş olduğu konusunda net bir bilgiye ulaşılamamıştır.

72 Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA), 2017, 59.

Çalışma alanı içerisindeki istasyonlardan İsmetpaşa, Karabük ve Çatalağzı istasyonları III. Sınıf, Filyos, Çaycuma, Gökçebey, Kayadibi, Balıkısık, Eskipazar istasyonları ise IV. Sınıf olarak isimlendirilen proje ile inşa edilmiş, Cildikısık, Yeşilyenice, Saltukova, Işıkveren istasyonları ise herhangi bir tip proje sınıfına dahil edilememiştir. Bunlar dışında kalan Kölemen, Cebeciler, Ibrıcak, Çamlaraltı, Bakacakkadı, Kayıkçılar, Ahatlı, Akyamaç, Kiremithane, Derecikören, Gökçeler, Sefercik, Türkali, Göbü, Muslu, Kazköy, Kilimli, İnağzı, Kapuz istasyonlarında ise kayda değer bir mimari yapılanma görülmemekte, hatta kimi duraklarda sadece durağın ismini belirten tabela bulunmaktadır.

Ülke ölçeğinde bakıldığında Nydqvist-Holm şirketine ait III. Sınıf projenin örnekleri Kayseri, Sivas, Tokat, Diyarbakır, Adıyaman, Elazığ, Erzurum, Gaziantep, Kütahya, Balıkesir ve Afyon'da görülmektedir. Bu tip proje Nydqvist-Holm şirketi tarafından Fevzipaşa – Diyarbakır hattı için çizilmiş ve Irmak – Zonguldak hattında da kullanılmış olsa da Balıkesir, Kütahya gibi illerde de örneklerinin görülmesi bu proje tipinin kullanım alanının iki hat ile sınırlı kalmadığını göstermektedir. Aynı proje ile inşa edilen istasyon binaları Irmak – Zonguldak hattı üzerindeki Irmak, Kalecik, Hüyük, Çerkeş, Çankırı, İsmetpaşa ve Çatalağzı istasyonları ile neredeyse aynı olsalar da III. Sınıf plan tipi bazı bölgelerde küçük değişiklikler ile uygulanmış, iklim ve çevreye uyum sağlanmıştır. Bu bağlamda daha sıcak illerde bulunan Fevzipaşa (Gaziantep), Ergani (Diyarbakır), Gölbaşı (Adıyaman), Maden (Elazığ), Yolçatı (Elazığ) istasyonlarında makasçı odasının çatısının teras olarak kullanıldığı görülmektedir. IV. Sınıf projeye ise ülkenin neredeyse her yerinde rastlanabilmektedir.

Tip projeler ile inşa edilen istasyon binalarının bulunduğu diğer bir hat ise Anadolu - Bağdat hattıdır. Bu hat üzerinde hat için özel hazırlanmış II. Sınıf Tip 2, II. Sınıf Tip 3 Ve III. Sınıf Tip 2 olarak isimlendirilmiş plan çizimleri kullanılmıştır. Bu projeler Adana, Hatay, ve Osmaniye illerinde görülmektedir. Bu hat üzerinde yer alan Yenice istasyonu II. Sınıf Tip 2, İskenderun (Hatay) ve Toprakkale (Osmaniye) istasyonları II. Sınıf Tip 3 ve Bahçe, Ceyhan, Durak, Günyazı, İncirlik, Mamure, Osmaniye, Yakapınar ve Zeytinli istasyonları ise III. Sınıf Tip 2 proje ile inşa edilmiştir⁷³. II. Sınıf proje ile inşa edilen istasyonlar dikdörtgen ve simetrik, giriş aksı simetri eksenine olan plan düzenine sahip, depo olarak kullanılan zemin kat, giriş katı ve birinci kattan oluşan yapılarıdır. Zemin kat çalışma kapsamında incelenen yapılarda olduğu gibi yolcuların ihtiyaçlarını karşılayacak, bilet satışı ve bekleme alanı gibi bölümleri barındırırken üst kat lojman olarak kullanılmaktadır. Üst kata ulaşım arka cephede bulunan çift kanatlı, simetrik bir merdiven ile sağlanır ve üst kat girişinde çift kanatlı, sivri kemerli, ahşap çıtalar ile bölmelendirilmiş büyük bir kapı yer almaktadır. Bu istasyonların en dikkat çekici özelliği yapıların her cephesinde görülen sivri kemerli çift kanatlı büyük camlı kapıları ve yine sivri kemerli pencereleridir. Yapılar, subasman seviyesinde kesme taş kaplanmıştır. Bu istasyon binalarında ahşap payandalarla desteklenen geniş saçaklı çatılar ve saçakların altında geometrik motif süslemeleri görülmektedir. Bu özellikler yapılara özenli bir izlenim vermektedir.

73 Yavuz, 2014, 168 – 177; Sezginalp, 2020, 102 – 115.

II. Sınıf Tip 2 ve II. Sınıf Tip 3 projelerin arka cepheleri aynı olsa da bu tipleri birbirinden ayıran nokta ön cephelerindedir. Yenice tren istasyonu binanın tren raylarını gören ön cephesinde beş adet sütunla taşınan bir teras sahiptir ve binaya bu terasın gölge yaptığı, sivri kemerli ve çift kanatlı giriş kapısından girilmektedir. Sütunların arası sivri kemerlidir ve sütunlar belli bir seviyeye kadar kesme taş ile kaplanarak daha dikkat çekici bir hal almıştır. İskenderun ve Toprakkale istasyonlarında ise Yenice istasyonunda bulunan teras kısmı sundurmaya dönüşmüştür.

Anadolu - Bağdat Hattı üzerinde görülen III. Sınıf Tip 2 olarak isimlendirilen istasyon binaları da II. sınıf istasyon binalarına benzer özellikler göstermekte, ek olarak çalışma kapsamında ele alınan istasyonlarda görüldüğü gibi yapıya bitişik bir ambar bulundurmaktadır. Diğer istasyonlarda olduğu gibi zemin kat depo iken giriş katı yolcuların ihtiyaçlarını karşılayacak birimleri içermekte, üst kat ise lojman olarak kullanılmaktadır. Yapının dikdörtgen planı yine simetrik tasarlanmıştır. Yapının bütün açıklıkları bu hat üzerindeki diğer istasyonlardaki gibi sivri kemerlidir ve girişler çift kanatlı büyük kapılar ile sağlanmaktadır. Bu tür istasyon binalarının dikkat çeken ve diğer istasyonlarda görülmeyen bir özelliği ise yapıya bitişik inşa edilmiş bir sivri kemerden geçilerek ulaşılan, yapının yan cephesinde ve dışarıda inşa edilen merdivendir. Bu istasyonlarda da Yenice istasyonunda görüldüğü gibi beş adet kesme taş kaplamalı sütunla taşınan, sivri kemerli, ön cephedeki girişi gölgeleyen teras bulunmaktadır. Bu yapılar da II. sınıf projelerde olduğu gibi ahşap payandalı, süslemeli, geniş ahşap saçaklı çatıya sahiptir.

Söz konusu istasyon binaları Erken Cumhuriyet Dönemi'nde tip proje ile inşa edilen en özenli istasyon yapıları olarak nitelenebilir. Bu yapılarda Osmanlı ve Selçuklu mimarisine ait sivri kemerler, geniş saçaklar ve bezemeler, kesme taş ile yapılan vurgular, gösterişli geniş kapılar ve yapı girişinin vurgulanması gibi detayların modern mimari ile sentezlenerek yeniden yorumlandığı I. Ulusal Mimarlık Dönemi'nin etkilerinin görüldüğü söylenebilir. Sivri kemerli, bölmelendirilmiş, büyük kapı ve pencereler, payandalarla desteklenen geniş ahşap çatı saçakları, saçakların altında bulunan bitkisel ve geometrik motifli bezemeler gibi dokunuşlar bu akımın belirleyici özelliklerindedir. Plan düzenleri incelendiğinde de söz konusu yapıların dikdörtgen ve simetrik planlarının bu akımı yansıttığı görülmektedir. Çalışma kapsamında incelenen örnekler ile Anadolu – Bağdat hattı üzerindeki istasyon yapıları karşılaştırıldığında Irmak – Zonguldak hattı üzerinde yer alan istasyon binalarının mimari açıdan daha yalın oldukları görülmektedir. Anadolu – Bağdat hattı üzerindeki istasyonlarda görülen geniş çatı saçakları ve payandalar, cephede ve çatı saçakları altında yer alan süslemeler Irmak – Zonguldak hattındaki hiçbir istasyon binasında görülmemektedir. Çalışma kapsamında III. Sınıf olarak ele alınan İsmetpaşa, Karabük ve Çatalağzı istasyonları özenli kesme taş kaplamaları, köşelerin vurgulanması, sivri kemerleri ve bölmelendirilmiş pencereleri ile özenli bir görünüm sergilese de diğer örnekler ile karşılaştırıldığında daha sade oldukları görülmektedir. Çalışma alanındaki IV. Sınıf istasyon binalarında ise I. Ulusal Mimarlık Dönemi'ni anımsatan dokunuşlardan neredeyse hiçbirisi görülmemektedir. Dolayısıyla çalışma kapsamında ele alınan yapılar daha çok Cumhuriyet'in ilk yıllarında, I. Ulusal Mimarlık Akımı sonrasında Uluslararası

sı Üslup kapsamında sadeleşen mimari yaklaşımı yansıtmaktadır. O dönemde dünyada benimsenen modern mimarlık yaklaşımlarının etkisi altında kalarak inşa edilmiş olan bu taşra yapılarında daha çok işlevselliğin üzerinde durulmuş olduğu söylenebilir. Mimari açıdan sade yapılar olsalar da bu hat üzerindeki istasyon binalarının belgelenmeleri ülkemizdeki belli bir dönemin mimari özelliklerini yansıtmaları açısından önem taşımaktadır.

İstasyon binaları buldukları yerde kentsel açıdan bir aks belirleyen ve bölgenin yerleşimini etkileyen önemli yapılardandır. Karabük ilinin İstasyon Caddesi etrafında başlayıp şekillenen kentleşme süreci istasyon yapılarının bu bağlamdaki önemini destekleyen bir örnek olarak gösterilebilir. Irmak – Zonguldak demiryolu hattı üzerindeki istasyon binaları ise kentsel doku içerisindeki önemlerine ek olarak, mimari açıdan yalnız sayılabilecek yapılar olsalar da Erken Cumhuriyet döneminin modern mimari yaklaşımını yansıtan eserler olmaları sebebiyle önemlidirler. Zonguldak – Karabük il sınırları içinde kalan demiryolu hattındaki yapıların çoğunun işlevi değişmemiş, yapılaş amaçlarına uygun olarak istasyon binası ve lojman olarak kullanılmaya devam etmekte olsalar da günümüzde karayolu ulaşımının demiryolunun önüne geçmesiyle tren yolculuklarının tercih edilme sıklığının azalmasıyla bu istasyonların da kullanım sıklığı azalmaktadır. Özellikle yolcu treninin gitmediği İsmetpaşa, Eskipazar, ve Cildikısık istasyonlarının kullanım sıklığı azdır. Bu çalışma ile kullanım sıklığı gün geçtikçe azalmakta olan, belli bir dönemi yansıtan ve bir bütünün parçası niteliğindeki bu yapıların ve hattın önemlerinin vurgulanması ve belgelenerek literatüre kazandırılması amaçlanmıştır.

Bu yapılar çevresel faktörler de göz önünde bulundurularak yeni işlevler yüklenmesi ve yapıların sürdürülebilir kılınması hem yapıların yok olmaması açısından hem de buldukları çevreye katkı sağlamaları yönünden önemlidir. Atıl durumda olan bir demiryolu yapısının yeniden işlevlendirilmesi ve kent içinde önemli bir nokta olma statüsünün tekrar kazandırılmasına Ankara'dan Cer Modern Sanatlar Merkezi örnek verilebilir. Projede örneğini gördüğümüz cer atölyelerinin bir sanat merkezine dönüşmesi gibi yaklaşımların söz konusu yapılar için de uygulanabilirliği sorgulanmalıdır. Bir kısmı kent merkezi dışında bulunan istasyon yapılarını kente yaklaştıracak, yapının özgünlüğünü muhafaza eden, aynı zamanda günümüz koşullarına uygun şekilde tasarlanmış projelerin geliştirilmesi ve bir koruma yöntemi olarak da yeni işlev kazandırılması önerilmektedir.

KAYNAKÇA / BIBLIOGRAPHY

- Adıgüzel, O., & Yüksel, H. (2011). Tarihsel Süreçte Çalışma Kavramı ve Bir Kırılma Noktası Olarak Sanayi Devrimi. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 69-81.
- Akbulut, G. (2016). Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939). *Atatürk Dergisi*, 225-257.
- Akşin, S. (1993). Abdulhamit Mutlakiyeti. M. Kunt, S. Akşin, A. Ödekan, Z. Toprak, & H. G. Yurdaydın içinde, *Türkiye Tarihi 3 Osmanlı Devleti (1600-1908)* (s. 165-187). Cem Yayınevi.
- Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Projesi. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum*, s. 1-22.
- Apaydın, A. (2020). Zonguldak Şehrinin Kömüre Bağlı Tarihi ve Talihi Üzerine Bir İnceleme. *MT Bilimsel*, 1-20.
- Araz, M. (1995). *Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856-1950*. Ankara: METU Graduate School of Social Sciences.
- As, E. (2006). *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960) Doktora Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Avcı, M. (2014). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 39-58.
- Aydın, F. (2011). The Effect of Kardemir on Karabük City Population. *Prodecia Social and Behavioral Sciences*, 494-498.
- BAKKA. (2017). *Kömüre Giden Demiryolu Proje Raporu*. Ankara: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı.
- Banguoğlu, T. (1937). Bağdat Demiryolu Meselesi. *Yeni Türk*, s. 1054-1058.
- Başer, N. E. (2011). *I. Sanayi Devriminde Teknolojik Gelişmenin Rolü*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü .
- Bozdoğan, S. (2001). İlerleme Estetiği: Bir Sanayi Ülkesi Tahayyülü. S. Bozdoğan içinde, *Modernizm ve Ulusun İnşası* (s. 122-171). İstanbul: Metis Yayıncılık.
- Bozdoğan, S. (2011). Modern Türkiye'de Sanat ve Mimari: Cumhuriyet Dönemi. *Türkiye Tarihi 1839-2010* (s. 451-508). içinde İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Carnegie, A. (2005). *James Watt*. New York: Cosimo.
- Demirarslan, D. (2014). Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları. *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu* (s. 1635-1646). Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Engin, V. (2002). Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti. *Türkler*, s. 462-469.
- Engin, V. (2008). Rumeli Demiryolları. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, s. 235-237.

- Erdem, E. (2016). Sanayi Devriminin Ardından Osmanlı Sanayileşme Hamleleri: Sanayi Politikalarının Dinamikleri ve Zaafiyetleri. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 17-44.
- Erkan, İ., & Şatemoğlu, H. Ş. (2013). Anadolu'da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu. *Mimarlık Dergisi*.
- Eyüce, Ö. (1999, Mart-Nisan). Türkiye'de İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı ve Alsancak Garı. *İzmir İzmir Kent Kültürü ve Sanat Dergisi*, s. 23-26.
- Gimpel, J. (1976). *Ortaçağda Endüstri Devrimi*. Ankara: Tübitak.
- Girardelli, M. A. (2005). Modernity and Representation: The Architecture of Ottoman Railway Stations. *Afife Batur'a Armağan* (s. 143-150). içinde Literatür Yayınları.
- Gülsoy, U. (1994). *Hicaz Demiryolu*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Gülsoy, U., & Ochsenwald, W. (1998). Hicaz Demiryolu. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, s. 441-445.
- Gürel, Z. (1989). *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basınevi.
- Haştemoğlu, H., & Erkan, İ. (2013). Tarihsel Süreçte Türkiye de Demiryolu İstasyon Binaları ve Isparta Burdur Örneği. *History Studies International Journal of History*, 165-181.
- İnce, M. (2019). Yaygın ve Yerel Basında Kardemir'in Kuruluş Süreci. *Uluslararası Geçmişten Günümüze Karabük ve Çevresinde Dini, İlmî ve Kültürel Hayat Sempozyumu*, (s. 534-549).
- Karabük Valiliği. (2015). *81 İlde Kültür ve Şehir*. İstanbul: Karabük Valiliği.
- Karal, E. Z. (1995). İstibdat Devri Müesseseleri. *Osmanlı Tarihi VIII. Cilt Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876 - 1907)*. içinde Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Kaya, L. G. (2018). Karabük Kent Kimliği İçinde İstasyon Binasının Yeri. *XX. Uluslararası Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyum Bildirileri*, (s. 504-518). Sakarya.
- Keleş, B. (2019). Sanayi Devriminin Osmanlı Ekonomisi Üzerindeki Etkisi ve Cumhuriyet Dönemi Ekonomik Politikalarına Yansıması. *Uluslararası İktisadi Ve İdari Bilimler Kongresi* (s. 163-182). Şırnak: T.C. Şırnak Üniversitesi.
- Kolay, A. (2011). *İzmir - Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (Doktora Tezi)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması (Doktora Tezi)*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kösebay Erkan, Y., & Ahunbay, Z. (2008, Eylül). Anadolu Demiryolu mirası ve korunması. *İTÜ Dergisi*, s. 14-25.
- Onur, A. (1953). *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 - 1953)*. Ankara: Kara Kuvvetleri Komutanlığı.
- Sarıköse, B. (2020). Köyden Şehre: Karabük'ün Kuruluşu ve Şehirleşme Süreci. *Karatay Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 57-83.

- Sezginalp, Ş. (2020). *Station Buildings in the History of Turkish Railways: Catalogue of Buildings Constructed Between 1850S–1950S (Yüksek Lisans Tezi)*. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Sezginalp, Ş. F., & Sezginalp, P. (2021). Demiryolu Mirası: Arşiv ve İstasyonların İzleri. *Mimarlık*, 36-40.
- Sönmez, F., & Selçuk, S. A. (2018). Kayseri Tren İstasyonu ve Çevresinin Kentin Modernleşme Sürecine Katkısı Üzerine Bir Okuma. *Megaron*, 85-101.
- Şahin, R. (2019). Sanayi Devrimi Osmanlı İmparatorluğu'nda Neden Başlamadı? *Business Economics and Management Research Journal*, 1-16.
- TBMM. (1937, 10 1). *Mustafa Kemal Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisi Açılış Konuşmaları*. Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisinin V. Dönem 3. Yasama Yılına Açılış Konuşmaları: https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/aturuk_konusma/5d3yy.htm adresinden alındı
- TCDD. (2007). *Mustafa Kemal Atatürk Demiryolu Sevdalısı*. Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, TCDD Genel Müdürlüğü.
- Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH), (2006). 1923 - 1940 Dönemi Demiryolları. *Programlı Kalkınma Projeleri*, 24-25.
- Torun, İ. (2003). Endüstri Toplumu'nun Oluşmasında Etkili Olan İktisadi ve Sina-i Faktörler. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 181-196.
- Yavuz, M. (2014). *Bahnhoofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Yavuz, M., & Tavukçu, A. Y. (2012, Haziran). Doğukapı - Akyaka - Kars - Sarıkamış - Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I) . *Edebiyat Fakültesi Dergisi*, s. 293-312.
- Yavuz, M., & Tavukçu, A. Y. (2014). Doğukapı - Akyaka - Kars - Sarıkamış - Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (II) Mimari Eserler. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, s. 568-582.
- Yavuz, M., & Tavukçu, A. Y. (2014). Doğukapı - Akyaka - Kars - Sarıkamış - Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (II) Yol Yapıları. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, s. 557-567.
- Yavuz, M., Tavukçu, A. Y., & Doğan, T. (2014). Doğukapı - Akyaka - Kars - Sarıkamış - Erzurum - Tercan Eski Rus Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması. A. Ü. Fakültesi içinde, *Anadolu'nun Zirvesinde Türk Arkeolojisinin 40. Yılı* (s. 569-580). Ankara: Bilgin Kültür Sanat Yayınları.
- Yazıcı, M. (2010). *Mudanya - Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908) (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Yıldırım, İ. (1996, Temmuz 1). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, s. 387-396.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*. Atatürk Araştırma Merkezi.

- Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 311-324.
- Yıldırım, S. Ö. (2012). Anadolu ve Bağdat -C.F.O.A-ve Bağdat- Halep-Nusaybin -B.A.N.P Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler. *Beykent Üniversitesi Journal of Science and Engineering*, 69-93.
- Yıldız, M. C. (2004). Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış. *Ekev Akademi Dergisi*, s. 195-208.
- Yılmaz, İ. (1989). Milli Mücadelede Ulaşım. *Atatürk Dergisi*, 101-120.
- Zaman, E. M. (2006). Kömüre Giden Demiryolu. *Mühendislik Mimarlık Öyküleri TMMOB*, 1-12.

İnternet Kaynakları

- URL1. (2021, 12 06). <http://www.zonguldak.gov.tr/cografya>
- URL2. (2021, 12 01). <http://www.zonguldak.gov.tr/taskomuru>
- URL3. (2021, 12 06). <https://zonguldak.ktb.gov.tr/TR-92525/tarihce.html>
- URL4. (2021, 12 05). https://www.karabuk.bel.tr/icerik.asp?i_id=38
- URL5. (2022, 03 15). <http://www.eskiturkiye.net/3761/eskisehir-tren-gari>
- URL6. (2022, 03 15). <https://kulturenvanteri.com/yer/adapazari-gari/#16/40.775074/30.400269>
- URL7. (2023, 5 30). *Ray Haber*. 120 Yıllık Derbent Tren İstasyonu Meclis Gündeminde: <https://rayhaber.com/2020/02/120-yillik-derbent-tren-istasyonu-meclis-gundeminde/>
- URL8. (2023, 05 30). *Kent ve Demiryolu*. Malıköy İstasyonu Müze Oluyor: <http://kentvedemiryolu.com/malikoy-istasyonu-muze-oluyor/>
- URL9. (2021, 12 26). https://www.catalagzi.bel.tr/?page_id=112
- URL10. (2021, 12 13). <https://teftis.ktb.gov.tr/TR-263743/660-nolu-ilke-karari-tasinmaz-kultur-varliklarinin-grup-.html>
- URL11. (2023, 05 29). *Tefen 67 Gökçebeğ Haber Portalı*. Tarihte Bugün : 18 Kasım 1936 Çatalağzı-Filyos Hattı Açıldı: <http://www.tefen67.com/haberdetay1.php?did=2668>
- URL12. (2023, 05 29). *ANB Mimarlık*. TCDD İstasyon ve Gar Binaları: <https://anbmimarlik.com/proje/tcdd-istasyon-ve-gar-binalari/>

Arşiv

- Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü Arşivleri
Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)
Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

►◀ Yazarlar tarafından potansiyel bir çıkar çatışması bildirilmemiştir. ►◀
Kaynağı belirtilenler haricindeki görsel, çizim ve grafik türü materyaller yazarlara aittir.

GÖRSELLER

Şekil 1. Yabancı işletmelerden satın alınan demiryolu hatları (Sezer, 2010'dan alınarak düzenlenmiştir. 2021)

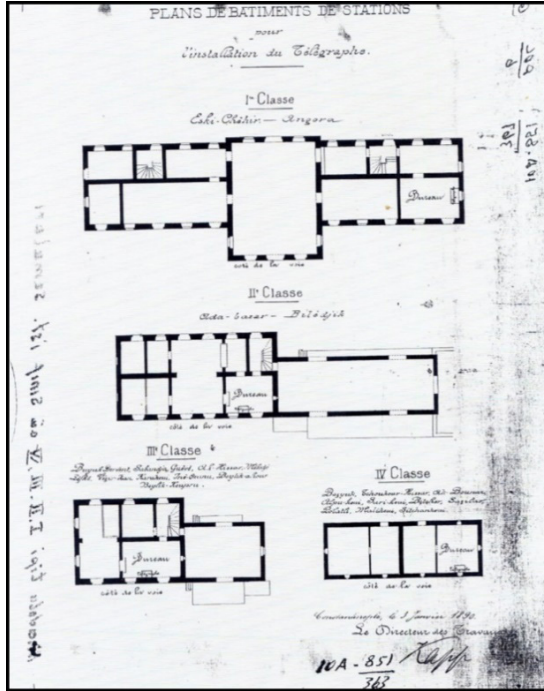
Hattın Adı	Satın Alındığı Tarih
Anadolu Hattı	1928
Adana - Fevzipaşa	1933
Sarıkamış - Arpaçayı	1927
Mersin - Adana	1928
Mudanya - Bursa	1931
Samsun - Çarşamba	1933
İzmir - Kasaba	1934
Aydın Hattı	1935
Avrupa Hattı	1935
Toprakkale - Payas	1937
Fevzipaşa - Meydaniekber	1937
İlica - Palamutluk	1941
Cenup Demiryolları	1948

Şekil 2. 1925 – 1938 yılları arasında inşa edilen demiryolu hatları (Tablo bilgileri Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü'nün arşivinden alınarak 2021 yılında düzenlenmiştir.)

Yıl	Güzergah	Uzunluk (km)	Yıl	Güzergah	Uzunluk (km)
1925	Ankara - Yahşihan	85,7	1934	Çankırı - Atkaracalar	86,2
1925	Yahşihan - Yerköy	117,6	1935	Yolçatı - Maden	75,9
1926	Kavak - Samsun	47,6	1935	Narlı - Gaziantep	84
1927	Yerköy - Kayseri	176,5	1935	Atkaracalar - Ortaköy	56,1
1927	Kavak - Havza	38,5	1935	Maden - Diyarbakır	82,7
1927	Havza - Kayabaşı	59,8	1935	Sivas - Eskiköy	63,6
1928	Kayabaşı - Zile	69,3	1936	Adana Gar	3
1929	Kütahya - Emirler	63,8	1936	Ortaköy - Bolkuş	60,1
1930	Kayseri - Hanlı	111	1936	Malatya - Yazıhan	33,3
1930	Emirler - Balıköy	36,2	1936	Bolkuş - Hisarönü	85,6
1930	Zile - Kunduz	69,9	1936	Eskiköy - Çetinkaya	47,9
1930	Hanlı - Sivas	111,5	1936	Yazıhan - Hekimhan	37
1930	Gölbaşı - Doğanşehir	56	1936	Hisarönü - Çatalağzı	14,7
1931	Irmak - Çankırı	102,2	1936	Bozaönü - Isparta	13,4
1931	Doğanşehir - Malatya	56,7	1936	Gümüşgün - Burdur	23,9
1932	Malatya - Fırat	32,5	1936	Afyon - Karakuyu	112,4
1932	Balıköy - Balıkesir	152,6	1937	Çetinkaya - Divriği	64,8
1932	Kunduz - Kalın	92,7	1937	Hekimhan - Çetinkaya	69,6
1932	Kardeşgediği - Bor	45,3	1937	Çatalağzı - Zonguldak	10,2
1933	Bor - Boğazköprü	126,5	1938	Divriği - Erzincan	155,6
1934	Fırat - Yolçatı - Elazığ	86,2		Toplam (km)	3055,8



Şekil 3. Çalışma Alanı (Irmak – Zonguldak demiryolu hattı, İsmetpaşa – Zonguldak istasyonları arası) (2022)



Şekil 4. Anadolu Demiryolu hattı, İzmıt – Ankara arası için hazırlanan istasyon binası planları (Kösebay Erkan, 2007)

İsim	İstasyon	Durak	Tescilli	Proje Tipi	İsim	İstasyon	Durak	Tescilli	Proje Tipi
İsmetpaşa	x		x	Sınıf III	Akyamaç		x		-
Eskipazar	x		x	Sınıf IV	Kiremithane		x		-
Cildikısık	x		x	Sınıfsız	Saltukova	x		x	Sınıfsız
Ülkü	x			Sınıfsız	Derecikören		x		-
Karabük	x		x	Sınıf III	Gökçeler		x		-
Balıkısık	x		x	Sınıf IV	Sefercik		x		-
Kölemen		x		-	Filyos	x		x	Sınıf IV
Yeşilyenice	x			Sınıfsız	Türkali		x		-
Cebeciler		x		-	Göbü		x		-
Ibrıcak		x		-	Muslu		x		-
Çamlaraltı		x		-	Kazköy		x		-
Kayadibi	x		x	Sınıf IV	Işıkveren	x			Sınıfsız
Gökçebey	x		x	Sınıf IV	Çatalağzı	x		x	Sınıf III
Bakacakkadı		x		-	Kilimli		x		-
Kayıkcılar		x		-	İnağzı		x		-
Ahatlı		x		-	Kapuz		x		-
Çaycuma	x		x	Sınıf IV	Zonguldak	x			Sınıfsız

Şekil 5. Karabük – Zonguldak il sınırları içinde kalan duraklar ve istasyonlar (2021)



Görsel 1. 14 Kasım 1937, Malatya İstasyonu'nda Atatürk'ü bekleyen halk. (TCDD, 2007, 127.)

T.C. P. T. T. U. M. DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ CUMHURİYET ARŞİVİ

TELGRAF Yol (No. 251/1)

Adres : 6984

Devlet telgraf muhaberetinden dolayı muhalefeti kabul etmez.

Savin bay sukru kaya dahliye vekili ve c h p genel sekreteri ankara :=

Resmî İmza

İLK MERKEZ	KELİME	VERİLDİĞİ	RESMİ	ORTA MERKEZ	ALINDIĞI	İMZA
48 Zonguldak	1253.63	12/8 9-	HUSUSİ		Tarih Saat	

18 Ocak 14. III - 1937 C. H. P. 1901 01 1462 64 6

12.8.1937

Cumhuriyetin demirağ siyasetinde yeni bir zaferini müdelaven demirvolu bugün cumhuriyetimizin merkezine girdi halk büyük bir sevinç ve heyecan içinde dir zonguldaklıların yurdu refaha ve medeniyete ulaşırın inkılapçı partisine candan bağlılıklarını ve minnet duygularını bu vesile ile de tekrarladıklarını sonsuz saygılarımı arz ederim - vali ve c h p ilyonkurul baskani halid aksoy + :

Görsel 2. Demiryolunun Zonguldak ili merkezine gelmesi sebebiyle valinin 1937 tarihli teşekkür telgrafı [T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)]



Görsel 3. Anadolu Demiryolu hattı üzerinde tip proje ile inşa edilmiş istasyon binası örnekleri (URL 5, 2022; URL 6, 2022; URL 7, 2023; URL 8, 2023)



Görsel 4. III. Sınıf proje ile inşa edilen Çatalağzı, Karabük ve İsmetpaşa istasyonları (Çatalağzı istasyonunun 1936 tarihli fotoğrafı: URL 11, 2023; Karabük istasyonunun 1932 tarihli fotoğrafı: URL 12, 2023; güncel fotoğraflar: yazar, 2022.)



Görsel 5. IV. Sınıf proje ile inşa edilen Filyos, Çaycuma, Gökçebey, Kayadibi, Balıksık ve Eskipazar tren istasyonları (2021)



Görsel 6. Işıkeren tren istasyonu istasyon binası ön ve arka cephesi (2021)

G E R E K Ç E

Filyos ile Zonguldak istasyonları arasında Etibank tarafından kurulmakta olan elektrik santralının demiryolu istasyonunun mevkiine uygun bir surette adlandırılması Ulaştırma Bakanlığının 26/4/947 gün D.Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 5228/12/3611 sayılı yasasıyla bildirilmiş ve yapılan haberleşme sonunda bu istasyonun Işıklar veya Işıklı adıyla adlandırılmasının uygun olacağı idare kurulu ve daimî komisyon kararlarına dayanılarak Zonguldak Valiliğinden teklif edilmiştir.

Bakanlığımızca yapılan incelemede Işıklar teklifi yerinde görülmüş ve işlemi de Vilâyet İdaresi Kanunu hükümlerine uygun bulunmuş olduğundan ilişik kararı ona göre düzenlenmiştir.

30 | 11 | 1 | 203 | 5 | 14

Görsel 7. Filyos ile Zonguldak arasında yeni inşa edilen istasyona 'Işıklar' adı verilmesi hakkındaki 26.02.1949 tarihli belge [Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)]



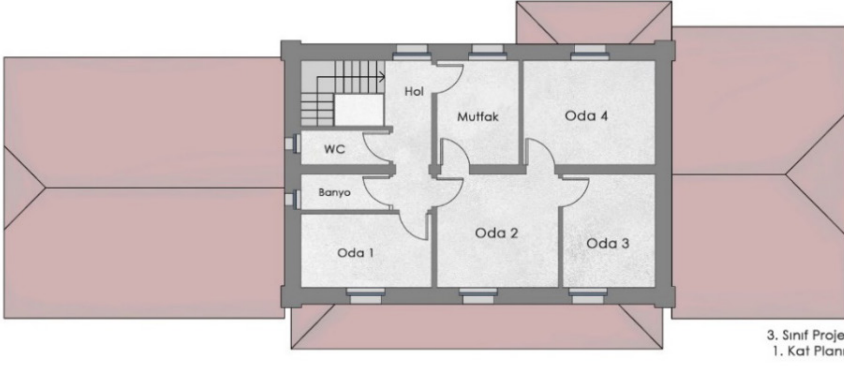
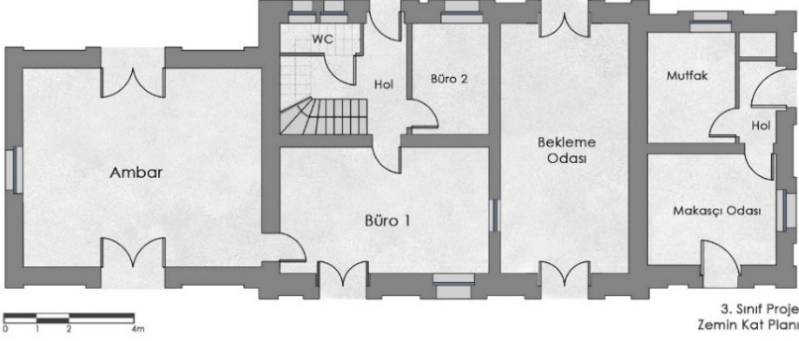
Görsel 8. Saltukova tren istasyonu istasyon ve ambar binası (2021)



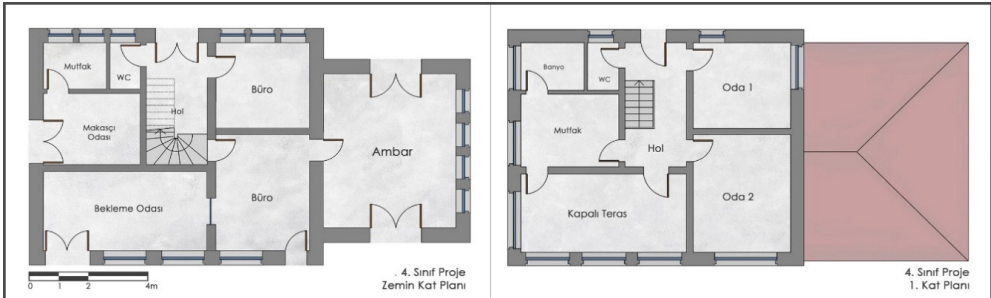
Görsel 9. Yeşilyenice tren istasyonu istasyon binası (2021)



Görsel 10. Cildikısık tren istasyonu istasyon binası (2021)



Çizim 1. Nydqvist – Holm şirketine ait III. Sınıf proje ile inşa edilen istasyon binası plan çizimleri (Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü arşivlerinden alınarak yazar tarafından 2023 yılında düzenlenmiştir.)



Çizim 2. IV. Sınıf proje ile inşa edilen istasyon binası plan çizimleri (Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü arşivlerinden alınarak 2023 yılında düzenlenmiştir.)



Çizim 3. Saltukova tren istasyonu istasyon binası plan çizimi (Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü'nün arşivinden alınarak düzenlenmiştir)



Çizim 4. Yeşilyenice tren istasyonu istasyon binası plan çizimi (2023)

Hakem Değerlendirmesi: Çift “kör” hakem incelemesi.
Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.
Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek aldığını beyan etmemiştir.

Peer-review: Double-blind peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi | *Ege University, Faculty of Letters*
Sanat Tarihi Dergisi | *Journal of Art History*
ISSN 1300-5707 | e-ISSN 2636-8064
Cilt: 32, Sayı: 1, Nisan 2023 | *Volume: 32, Issue: 1, April 2023*

Sahibi (Owner): Ege Üniv. Edebiyat Fak. adına Dekan (On behalf of Ege Univ. Faculty of Letters, Dean): Prof. Dr. Yusuf AYÖNÜ ♦ Editörler (Editors): Dr. Ender ÖZBAY, Prof. Dr. İnci KUYULU ERSOY ♦ Yayın Kurulu (Editorial Board): Prof. Dr. Semra DAŞCI, Doç. Dr. Lale DOĞER, Doç. Dr. Sevinç GÖK İPEKÇİOĞLU ♦ İngilizce Editörü (English Language Editor): Dr. Öğr. Üyesi Elvan KARAMAN MEZ ♦ Yazı İşleri Müdürü (Managing Director): Doç. Dr. Hasan UÇAR ♦ Sekreteryaya - Grafik Tasarım/Mizampaj - Teknik İşler - Strateji - Süreç Yönetimi (Secretariat - Graphic Design/page layout - Technical works - Strategy - process management): Ender ÖZBAY

İnternet Sayfası (Açık Erişim) | Internet Page (Open Access)

DergiPark
AKADEMİK
<https://dergipark.org.tr/std>

Sanat Tarihi Dergisi hakemli, bilimsel bir dergidir; Nisan ve Ekim aylarında olmak üzere yılda iki kez yayınlanır.

Journal of Art History is a peer-reviewed, scholarly, periodical journal published biannually, in April and October.

