

İSKENDERUN DEKOVİL HATTI

Mert Sandalcı*

Bu çalışma şehirlerinin kurulmasını sağlayan mini mini makinelerle karşı vefa borcunu ödemesi gereken hemşehrileri adına tüm dar hat tutkunlarına adanmıştır..

*Bir kürek kömür
Bir avuç buhar,
Üç karış arası raylar..*

Nereden çıktı bu İskenderun dekovili ?

Trenlere oldum olası meraklıyım. Dekovil hatlarına olan ilgim ise Prof. Dr. Emre Dölen ile birlikte Kağıthane-Kemberburgaz-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu kitabımı¹ hazırlarken başladı: Sanki yeni ufuklar açan sihirli bir sözcüktü *dekovil*.² Bu küçük makineler aklıma takıldı kaldı adeta. Artık yeni bir koleksiyon ve ömür boyu sürececek bir araştırma konusu beni bekliyordu. "Türkiye'nin dar hatları"...

İşe, 1990'ların başında, sıkı bir belge toplama çalışmasıyla başladım. Müzayedeler, bit pazarları, sahafılar, eskiciler. Koleksiyon yavaş ilerliyordu, yıllar yılları, yollar yolları kovalıyordu. Sarıkamış'tan Kuşadası'na, İnebolu'dan Mersin'e en umulmadık yerlerde dar hatlar olduğuna dair bilgiler ve görsel malzemeler çıkıyordu karşıma. Birkaç bavul ya da yolcu yükünün taşındığı arabaların elle itilerek hareket ettirildiği basit liman hatlarından, at ya da buharlı lokomotiflerle çekilen küçük yük katarlarının çalıştığı orman ya da maden hatlarına kadar pek çok dar hat inşa edilmişti ülkemizde. Zaman geçtikçe dar hatlarından biri diğerlerine oranla çok daha ön plana çıkmaya başladı benim için. Hakkında başlı başına bir kitapçık yayımlanabilecek kadar fazla sayıda görsel malzemeye ulaştığım bu dekovil hattı İskenderun'daydı. Nasıl ve ne zaman İskenderun'da kurulmuştu bu dekovil? Ne için kullanılıyordu? Elimdeki kartpostal ve fotoğrafların çoğunda dekovil lokomotifleri şehrin dışında bir yerlerde kurulmuş, derme çatma bir istasyonun önünde görüntülenmişti. İstasyonda bir de iki katlı bir kır kahvesi vardı ve insanlar çevrede piknik

yapıyorlardı. Vagonlar maden, taş, kömür ya da kaya tuzu gibisinden yükleri taşımaya elverişli bir biçimde tasarlanmıştı, ayrıca az sayıda yolcu vagonu da görülüyordu. Fotoğraflardaki hat kimi zaman bir parkın içinden geçiyor, kimi zaman da şehrin ara sokaklarında dolaşıyor, sahile kadar uzanıyordu.

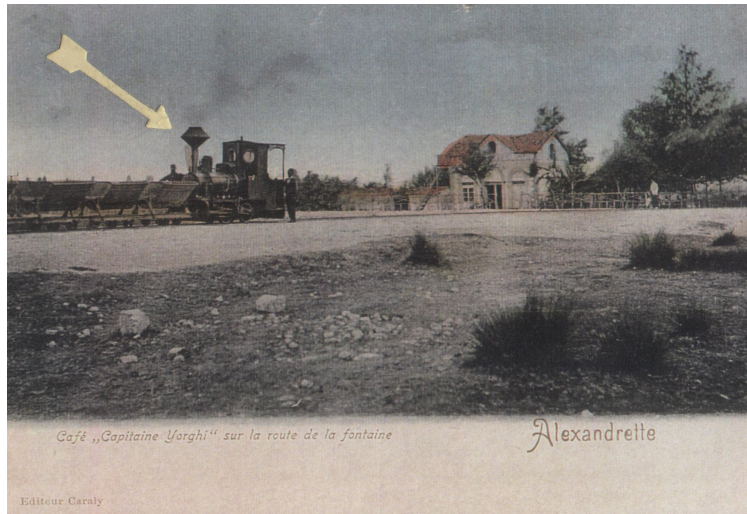
Artık yerinde araştırma için harekete geçme zamanı gelmişti. Bana İskenderun yolu gözüküyordu.



* Mühendis, Araştırmacı.

¹ *Kağıthane-Kemberburgaz-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu (1914-1916)*. Yay. Haz. Emre Dölen ve Mert Sandalcı. 1. bs., Kağıthane Belediyesi Yay., Mas Matbaacılık, İstanbul 1999.

² Eni 0,40 m ile 0,60 m arasında değişen bu demiryolu hatları, yaratıcısı Fransız sanayici Paul Decauville'in (1846-1922) adını taşımaktadır.



İskenderun dekovil hattı ile ilgili araştırmada neler yapıldı ?

MÖ 333'te kurucusu Büyük İskender'in adı ile anılan İskenderun, Roma, Bizans, İslam ve bir süre de Haçlıların egemenliğinde kaldıktan sonra XVI. Yüzyılın ilk yarısında Osmanlı hakimiyetine girmiş. Gerek Doğu ve Güneydoğu Anadolu'yu gerekse de başta Halep olmak üzere Mezopotamya ve Suriye'yi Akdeniz'e bağlayan bir liman olması yüzünden İskenderun, yüzyıllar boyu bölgede hüküm süren devletler açısından son derece önemli sayılmış bir şehir.



Dekovil hattını gösteren iki parçalı İskenderun kartpostalı (sol parça)

XIX. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, nüfusu 8000'e yaklaşan İskenderun'un en önemli sorunu büyük düzlükler boyunca uzanan bataklıkların kurutulması ve buraların yerleşime açılması olmuş. 1840'lı yıllardan sonra Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde İskenderun ile ilgili olarak yer alan belgelerin birçoğu bu konu ile ilgili. Örneğin 22.6.1847 tarihli bir belgede Pınarbaşı'ndan gelen suyun mevcut eski arkları aşarak bataklıklar oluşmasına neden olduğundan bataklıkların kurutulması ile ilgili olarak yeni setlerin inşası ve arkların tamiri için 13110 kuruş gerektiği; 7.12.1851 tarihli bir diğer belgede ise aynı sorunun devam etmekte olduğu ve o yıl liman civarında oluşan bataklıkların tesviyesi için 16.000 kuruşa ihtiyaç duyulduğu ve doldurulma işleminin bir an evvel başlatılması gerektiğinin altı çizilmekte.³ 31.7.1852'de düzenlenen teskereden adı geçen bölgenin tamamen kurutulduğu anlaşılmakta.⁴ 31.1.1874'te düzenlenen bir raporda ise daha önce bataklıkların kurutulması için bütçeden ayrılan 250 000 kuruşun 114 000 kuruşu ile Pınarbaşı'na bir yol yapıldığı, ancak yapılan yolun fenalığı nedeniyle bu faaliyetten vazgeçilerek şehrin su ihtiyacını gidermek üzere buradaki kaynak suyunun bir kanal açılmak suretiyle şehre getirtilmesine çalışıldığı anlatılmakta, bataklıkların kurutulması ile ilgili tasarlanan çalışmaların ise çok masraflı olacağı nedeniyle bütçeye yük olmadan develerin yardımıyla moloz taşınarak bataklıkların doldurulmasına karar verilmiş olduğu belirtilmektedir.⁵

³ BOA, İ. MUL. 2098 S ve A.MKT.MHM. 41/47.

⁴ BOA, İ.DH. 15722.

⁵ BOA, A.MKT.MHM. 473/85.



Dekovil hattını gösteren iki parçalı İskenderun kartpostalı (sağ parça)

XX. yüzyılın başlarında, Halep Valisi olarak görevde bulunan Hüseyin Kâmil Bey'in 27 Haziran 1911'de Dahiliye Nezaretine yolladığı ayrıntılı bir durum değerlendirme raporunda, bu bağlamda o güne kadar bataklık kurutulması için yapılmış olan çalışmalar hakkında önemli bilgiler yer almaktadır.⁶ Vali, kendisinden önce bu görevde bulunan Raif Paşa'nın döneminde bataklıkları kurutmak amacıyla İskenderun'a gelen ya da transit geçen yolculardan alınan vergilerle bir "Bataklık İdaresi" kurulmasına karar verildiğini, bu yöntemin gerekli tesislerin inşası ve ekipmanın sağlanması açısından başarılı olduğunu belirtmektedir. Raporunda, Bataklık İdaresi'nin kuruluşu hakkındaki olumlu görüşünün ardından, idarenin faaliyetleri hakkında ağır eleştirilere yer veren Hüseyin Kâmil Bey, durumun vahametini "yıllarca süren çalışmalar ve harcanan paralar bataklıkların zemini bir-iki metre yükseltmekten başka bir işe yaramamıştır" diyerek özetlemiştir.

Sonuç olarak, "Bataklık İdaresi" İskenderun'u dekovil ile tanıştırmayı başarmış ve hummalı bir faaliyete girişerek bataklık alanlara tonlarca dolgu malzemesi çekmişti. Ancak bu çalışmaların hesapsız, kitapsız, hatta mevcut arazilerin bir haritasının dahi çıkarılmadan yapılmış olması nedeniyle şehre hiçbir yarar sağlamamış, su baskınlarının önü alınamamış, bataklıklar kurutulmamıştı.

Aynı raporda bir başka önemli konuya daha dikkat çekiliyordu. Halep-Beyrut karayolunun onarılarak yeniden açılmasından sonra İskenderun hızla

önem kaybetmeye başlamış, şehre gelen yolcu sayısı çok azalmıştı. Bu nedenle bataklık idaresinin gelirleri de önemli ölçüde düşmüş, maddi imkânsızlıklar nedeniyle çalışmalarına son verilmişti. Mevcut alet ve edevat dağınık bir şekilde açıkta bırakılmış, pek çok malzeme toprak altında kalmış ve çürümeye terk edilmişti. Ertesi yıl, Ticaret ve Nafia Vekâleti'ne yazılan bir raporda ise bu kötü gidişatın bir nebze olsun düzeltildiği, bataklık kurutma çalışmalarında kullanılan tüm alet ve edevatın gayet iyi bir şekilde koruma altına alındığı belirtilmiştir.

İdare ile ilgili tartışmalar bir yana, İskenderun bataklıklarının kurutulması ile ilgili belgelerde "dekovil" sözcüğünün en erken olarak 1910 tarihinde kullanıldığını görüyoruz. 31.1.1874 yazılan raporda yer alan "bataklıkların kurutulması ile ilgili olarak düşünülen yeni çalışmaların son derece masraflı olması ve taşıma işinde develerin kullanılması," o tarihte dekovil hattın henüz inşa edilmemiş olduğunu göstermektedir. Buna karşın dekovilin varlığı ile ilgili olarak elimizde bulunan en erken tarihli belge 1901 tarihli haritadır. Bu durumda, araştırmamıza konu olan "Pınarbaşı-Şehir Merkezi dekovil hattı"nın 1874-1901 yılları arasında inşa edilmiş olduğu kesindir. İleriki yıllarda gerek Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde gerekse Halep ve İskenderun yerel basınında yapılacak daha kapsamlı bir çalışma ile bu tarihin daha da netleşebileceğini umuyorum.

Nihayet, Başbakanlık Arşivi'nde yaptığım araştırmadan tam anlamıyla tatmin edici bir sonuç alamamıştım. Elimdeki fotoğraf ve kartpostallar da bir şeyler anlatıyordu aslında, ama İstanbul'da oturduğum yerden yalnızca onları inceleyerek sorularımın cevabını bulmam imkansızdı. Bunun üzerine İskenderun'a gitmeye karar verdim. İki dost bu seyahatte bana eşlik edeceklerdi. Bu kişiler, Buca Anglikan Kilisesi papazı aynı zamanda bir demiryolu tutkunu ve İngiltere'de şahsına ait bir dar hat demiryolu müzesi bulunan Alan Prior ve Kağıthane Belediyesi Basın Danışmanı Hüseyin İrmak'tı. Seyahatimize Amasya'da bulunan bir Krupp dekovil lokomotifini ziyaret ederek başladık. Kağıthane-Ağaçlı dekovil hattında çalışmış olan lokomotiflerin bir benzeri ve dünyada tek örneği kalmış bu lokomotif belgedikten sonra, burada fazla vakit kaybetmeden İskenderun'a geçtik. Otuz saatlik yorucu bir seyahatin ardından sabaha karşı üçte İskenderun'da Ortur Oteline yerleştik. Yatmadan önce resepsiyona, yaşı seksenin üzerinde, hafızası kuvvetli, doğma büyüme İskenderunlular aradığımı söylemeyi de ihmal etmemiştim. Tüm yorgunluğumuza rağmen sabah sekizde hepimiz lobideydik. Srayla yerel tarihçileri, İskenderun uzmanı olarak bilinen kişileri ziyaret ediyor, bir isimden diğerine gidiyorduk. İskenderun ile ilgili olarak birkaç kitap ve broşür vardı, ancak bunların içinde dekovil ile ilgili en ufak bir bilgi yer almıyordu. Aynı gün İskenderun Belediye Başkanlığı'nı da ziyaret ettik. Benim öncelikli hedefim, üzerinde demiryolunun da işlenmiş olduğu bir harita bulabilmektir. Belediye

⁶ BOA, DH.İD. 44-1/30 A

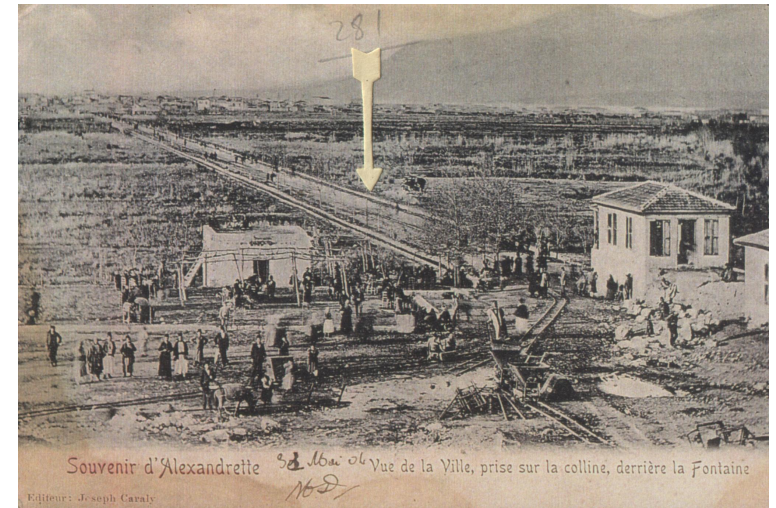
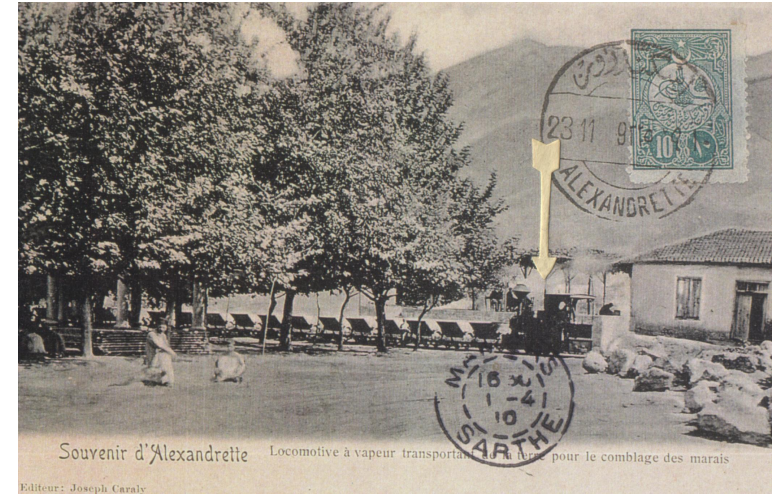
Başkanı Mete Aslan'a 1920'li yıllara ait bir şehir planı olup olmadığını sordum. Elinde geçmişe ait tek bir harita olduğundan bahsederek bana bir fotokopi uzattı. Bakar bakmaz, haritanın üzerinde aradığım demiryolunu gördüm. Harita üzerinde tarih yoktu. Ancak bakır baskılı bu harita 1870'li yıllara ait olabirdi. Bu heyecanımı bir kat daha arttırdı. Ben, Türk demiryolculuğunun 1856'da İzmir-Aydın hattının inşası ile başladığını biliyordum. Eğer İskenderun'da o tarihlerde bir buharlı lokomotif çalışmışsa bu Anadolu'daki ilklerden biri olacaktı. İskenderun dekovil hattının önemi bir kat daha artmıştı şimdi. Bir an evvel bu haritanın orijinalini ve yer aldığı kitabı bulmak şart olmuştu. Ancak böylesi bir haritayı İskenderun'da bulmak neredeyse imkansız gibiydi. Harita ile ilgili araştırmamızı İstanbul'da sürdürmek üzere heyecanla Belediye'den ayrıldık. Burada işimiz dekovil hattı hakkında bize bir şeyler söyleyebilecek canlı bir tanık bulmaya kalmıştı sadece. Birden şehirdeki kiliselere başvurmak geldi aklıma. Belki Hıristiyan cemaati içinde dekovilden haberdar birisini bulabilirdik. Kısa bir süre sonra yanılmadığımızı anladık. Evet, Kilise doğru adrestir. İskenderun'un ayaklı kütüphanesini bulmuştuk. Bu isim Piyer Ilgın'dı.

İskenderun'da Belediye Başkanlığı'ndan sonra en önemli bilgi kaynağımız Piyer Ilgın oldu. Piyer Bey yaşı seksene dayanmış hoş sohbet, kültürlü, dört yabancı dil bilen bir kişi idi. Kendisiyle kısa zamanda dost olduk. Anlattığına göre, köklü bir aileden geliyordu ve amcası Fransızların şehri terk etmesinden önceki son vali imiş. İskenderun'da üzerine kayıtlı pek çok arazi bulunuyor ve şehri karış karış biliyordu. Ofisinde ziyaret ettiğimiz Piyer Ilgın'a elimizdeki fotoğrafları gösterdiğimizde gözleri doldu. Hemen anlatmaya başladı. Arkadaşlarıyla birlikte dekovil hattı üzerinde oynamak çocukluk yıllarının en büyük eğlencesiymiş. Sırayla, biri vagona oturup, diğerleri de vagonu iterken raylar üzerinde yolculuk yapmanın keyfini çıkartırlarmış.

Lokomotifleri ise hayal meyyal hatırlıyordu Piyer Ilgın. İlk kez onun ağzından dekovilin taş taşıma işinde kullanıldığını duyduk. Evet, dekovil uzun yıllar, bugün Pınarbaşı olarak anılan mahalleden dolgu malzemesi taşımak üzere şehrin bataklık bölgelerine ve sahile sayısız seferler yapmıştı. Bu taşlar genelde sağlam dolgu malzemesi olarak zeminin iyileştirilmesinde kullanılmıştı. Hangi sokakta bir inşaat yapılacak olsa, pratik olarak sökülüp takılabilen raylarla istenilen bölgeye yeni bir hat kuruluyor bu şekilde sağlam malzeme inşaat alanının yanına kadar taşınabiliyordu. Bu durum kamyon ve traktörlerin devreye girmesine kadar sürmüştü. Dekovil 1920'lerin sonuna doğru iyice yaşlanmış ve yorulmuş, "kurt kocayınca kuzuların maskarası olur" atasözünü anımsatırcasına küçüklerin eğlencesi haline gelmişti.

Piyer Ilgın ile sohbeti kısa zamanda koyulaştırmıştık. Sırada onu bize istasyonun yerini göstermesi için ikna etmek vardı. Sağlığı yerinde sayılmazdı, zor yürüyordu dışarı çıkmaya da çekiniyordu ama ısrarlarımıza fazla

direnemedi, Doluştuk arabaya, ver elini Pınarbaşı'na. Aslında şehir merkezine iki dakikalık mesafedeydi Pınarbaşı, öyle ki şimdilerde şehrin merkezinde bile sayılabiliyordu. Kaynak suyunun, eski Roma havuzunun olduğu yerleri gösterdi bizlere Piyer Ilgın. Birlikte fotoğraflara bakıyor ve neyin nerede olduğunu bir bir anlıyorduk. O kadar ki, "Eski Halep Caddesi" olarak anılan yerde 1920'lerden kalma bazı hayvan barınaklarının halen ayakta durduğunu hatırlayarak onları eliyle koymuş gibi buldu.



Dekovil hattı ve trenler 1930'ların başında daha fazla dayanamamış yitip gitmişti. Hattın sahibi olan "Bataklık İdaresi" ise Fransız işgali, Hatay Devleti derken kim bilir hangi tarihte kapanmış, araçlar sahipsiz kalmıştı. Onlarca vagondan, bir o kadar da lokomotiften, kilometrelerce raydan, geriye kalan en ufak bir iz bile yoktu. Bugünkü İskenderun ise öylesine değişmiş, öylesine büyümüş, dekovil öylesine hafızalardan silinmişti ki koca şehirde onun hakkında Piyer Iğın'dan başka konuşacak ikinci bir kişi yoktu sanki. Dekovilin oflaya puflaya taşıdığı tonlarca taş ve kaya, geçmişte ve günümüzde inşa edilmiş ve edilmekte olan pek çok görkemli yapının temellerine gömülmüş, geriye ne ondan, ne de yaptığı işten gözle görülür bir şey kalmamıştı.

Piyer Iğın'ı ofisine bıraktığımızda ben ve yolculuk arkadaşlarım çok etkilenmiştik. Birbirimize baktık, üçümüz de aynı şeyi düşünüyorduk, hemen Pınarbaşı'na geri döndük, eski fotoğrafların çekildiği tepeye tırmandık. Göçlerle büyüyen şehrin yeni sakinleri işlerinden çıkmışlar, sıra sıra apartmanların arasında, eski dekovil yolunun güzergâhından, bulunduğumuz tepenin altındaki gecekondulu mahallesine doğru dönüyorlardı. Elimizde şehrin yüz yıl öncesine ait fotoğrafları ile gün batımına kadar bu manzaraya baktık. Böylesine bir değişimi ve yok oluşu içimize sindirmeye çalıştık bir süre. Artık ne İskenderun için ne de dekovil için yapılabilecek bir şey olmadığını resmiydi karşımızda duran.

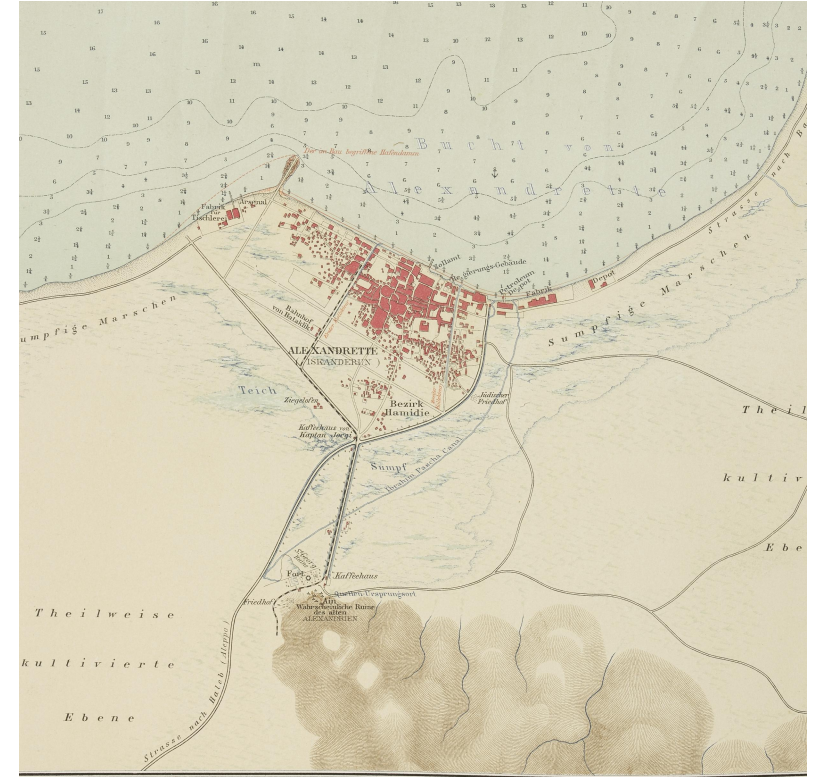
Otele döndüğümüzde resepsiyonunda başka bir sürprizle karşılaştık. Otelimizin 80'li yaşlarını sürmekte olan aşçıbaşı Abdullah Çetin'in de diyecekleri vardı bize. Abdullah Usta 1947'de gelmişti İskenderun'a. Dekovili hiç görmemişti. Ama eski istasyondaki iki katlı kahvenin önünden fışkıran ve şehre doğru gürül gürül akan doğal kaynak suyunun sesi hala kulaklarındaydı. "Gençliğimizde" diyordu, "işten güçten bunaldığımızda kaçardık şehirden. Kimselerin rahatsız etmediği, edemeyeceği bir yerdin Pınarbaşı'ndaki istasyon kahvesi. İskenderun'un gelmiş geçmiş en güçlü kuvvetli adamı, Cemil Pırılıti işletirdi kahveyi. Öyle ki, bütün İskenderun ahalisi üstüne gelse yıkamazdı onu, öylesine güçlü bir pehlivandı Cemil Pırılıti." Son olarak kulağıma eğilip kısık bir sesle, "Gençlik, sarardık tütünü, anla işte artık gerisini" diye fısıldıyordu Abdullah Usta. Diyecekleri bu kadardı. Anlaşılan o ki, Cemil Pırılıti öldükten sonra istasyon binasının ve kahvenin de sonu gelmiş, yeni inşa edilen su kanalı, köprü, meydan derken eski dokudan geriye hiçbir şey kalmamış, Pınarbaşı semti yüzlerce gecekondunun ışgaline uğramış.

Düşündüm ki bunları yazmalıydım, yazmalıydım da bu bir şeye yarayacak mıydı? Belki de Pınarbaşı meydanına şehrin geçmişini düşündürecek İskenderun'un emektar lokomotiflerini anımsatacak bir anıt dikilmesine vesile olurduk kim bilir ?

İskenderun'da araştırmamız bitmiş, geri dönme vakti gelmişti. O güne kadar bilmediğim, tanımadığım bu şehirden garip duygularla ayrılıyordum.

İstanbul'a döndüğümde kapısını çaldığım ilk kişi, Hatay Vilayeti konusunda son derece önemli bir birikimi olduğunu bildiğim ünlü tiyatro sanatçısı Hamdi Alkan oldu. Nitekim İskenderun Belediyesi'nde rastladığımız ve üzerinde dekovil hattının da bulunduğu haritanın orijinalini onun koleksiyonunda buldum. Muhafazasının üzerinde bulunan etiketten 1901 tarihli olduğunu tespit ettiğimiz harita, 1,00 x 3,00 metrelik dev bir İskenderun panoramasının sonunda ek olarak bulunuyordu. Böylece haritanın bir kitaba ait olmadığını gördüm ve dekovil hattı hakkında yazılı bir kaynak bulma umudum da hüsrarla son buldu.

Sonuç olarak bugün, ikisi panorama olmak üzere, yirmi altı kartpostal, IRCICA arşivinden bulunan dört fotoğraf ve bir haritadan oluşan bu koleksiyon ortaya çıktı. Umarım bu makale hem İskenderunlulara, hem de küçük büyük demiryolu tutkunlarının yeni yapacakları araştırmalara ışık tutar.



Bucht von Alexandrette / İskenderiye Körfezi (1911)

Narrow-gauged railway at Iskenderun

Mert Sandalci

The purpose of this article is to summarize the fact that in the late 1800's the narrow-gauged railway was one of the first railways to operate in Iskenderun (Alexandrette), the port of Hatay (Antioch) in South-eastern Turkey.

In the 19th century, Iskenderun had a swampy subterranean and in order to overcome this problem, the Ottoman government took action by constructing a narrow-gauged railway which ran smaller scaled steam-engined trains.

This steam-engined railway was used to transport boulder-rock material to dry out the swampy regions. But importantly enough, the narrow-gauged railway was also used for leisure purposes, for example transporting families to picnic areas.

It is sad to note that the narrow-gauged railway, as importantly as this, used in the building blocks of today's Iskenderun, has long been forgotten.

Key words: Anatolia, narrow-gauged railway, Iskenderun, Hatay, Alexandrette, Antioch, Turkey; Anahtar kelimeler: Anadolu, dekovil, demiryolu, İskenderun, Hatay, Türkiye.