



ANADOLU ve BAĞDAT -C.F.O.A-ve BAĞDAT-HALEP-NUSAYBİN -B.A.N.P- DEMİRYOLU ŞİRKETLERİ YOLCU BİNALARI TİP PROJELER

Sercan ÖZGENCİL YILDIRIM

Beykent Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi
Ayazağa Maslak Yerleşkesi, 34396 Maslak-İstanbul, Türkiye
syildirim@beykent.edu.tr

ÖZET

Anadolu ve Bağdat Demiryolu Şirketleri -C.F.O.A- Osmanlı topraklarında Alman sermayesi ile kurulmuş birbirlerini tamamlayan iki demiryolu şirkettir. Almanya, bu demiryolu vasıtasıyla Osmanlı'ya ciddi bir sermaye aktarımını gerçekleştirir. Emperyalist çağda amaç, tarımsal ürün ve hammadde açısından dünyanın en verimli bölgelerini Alman İmparatorluğu'nun denetimi altına almaktır. Demiryolları, Berlin'den Bağdat'a uzanan bir hattı birbirine bağlayarak hammadde, sanayi ürünleri ve asker sevkiyatını kolaylaştıracaktır. İnşaat, işletme ve hatların yönünün belirlenmesine ilişkin tüm konularda tek söz sahibi Alman sermayesidir. Makalede bu olgunun, Anadolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi'ne ait yolcu binaları tipolojisine nasıl yansıdığına ışık tutulacaktır. Nitekim Bağdat-Halep-Nusaybin Demiryolu -B.A.N.P- hattı üzerinde yer alan projelerde farklı bir tipoloji kullanılmıştır. Arşiv belgelerine dayanılarak, bu şirketler tarafından kullanılan plan tipolojileri, uygulanan tipolojiler arasındaki farklar ve bunların nedenleri, tarihsel, coğrafi ve ekonomik bağlam içinde ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketleri, Yolcu Binaları, Tip Projeler, Tipoloji, Avlulu Yolcu Binaları.*



Anatolian and Baghdad -C.F.O.A. & Baghdad-Aleppo-Nusaybin -B.A.N.P- Railway Companies Passenger Buildings, Typologies

ABSTRACT

Anatolian and Baghdad Railway Companies -C.F.O.A- are two corporations established by the German capital in the Ottoman territory in a way that complemented each other. Germany made a significant capital transfer to the Ottoman Empire through this railway. In the age of imperialism, the purpose of the German Empire was to achieve dominance over the most fertile regions of the world in terms of agricultural products and raw material. Railways were to facilitate transport of raw material and industrial products and to serve military logistics by linking the line extending from Berlin to Baghdad. All decisions in relation to construction, operation and roads lay with the German capital. This paper aims to cast light on how this was reflected on the typology of the passenger buildings of the Anatolian and Baghdad Railway Companies. In fact, a different typology was adopted in the projects of the Baghdad-Aleppo-Nusaybin extended railway line. Relying on the archives, the typologies used by those companies, the differences between the typologies and the reasons lying behind them are to be dealt with by taking into account the historical, geographical and economic context.

Key Words: *Anatolian Baghdad Railway Companies, Passenger Buildings, Project Types, Typology, Passenger Buildings with Courtyards.*

GİRİŞ; TARİHSEL BAĞLAM

Sanayileşme döneminde, Ortaçağ ticaret yollarının teknolojik olarak yenilenmesi, canlandırılması, batı dünyası için, doğunun iktisadi ve siyasi kalkındırılması, doğu için ise Rönesans umudu taşır. Doğu, teknolojiden yoksun olarak batıya muhtaç, batı ise sanayisini geliştirmek için doğunun hammaddesine ihtiyaç duyar. Demiryolu bu düzenin vazgeçilmez bir unsurudur. Adil bir alışveriş olarak görünen bu olgunun arkasında ise batıda hızla gelişen kapitalizmin emperyalist amaçları yatar. Avrupa ülkeleri arasında emperyalist çatışmalar kaçınılmazdır. İngilizler ve Fransızlar arasındaki çatışmalara daha sonra Almanya da dahil olur. Rosa Luxemburg “Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı İmparatorluğuna Girişi” başlıklı makalesinde emperyalist güçlerin giderek değiştiğini ve Fransızların ve İngilizlerin yerlerini Almanlara bıraktığını belirtir: “Elli ve altmışlarda (19.yy.) İngiliz sermayesi İzmir-Aydın-Dinar ve İzmir-Kasaba-Alaşehir demiryollarını inşa etti. Bunun yanı sıra, hattı Afyonkarahisar’a kadar uzatma ve Anadolu demiryolunun bir kısmı olan Haydarpaşa-İzmit şebekesinin inşa ruhsatlarını aldı. Aynı dönemde Fransız sermayesi de demiryolu yapımında giderek etkin olmaya başlar. 1888’ de sahneye Alman sermayesi çıktı. ” (Luxemburg, 1982 :184)

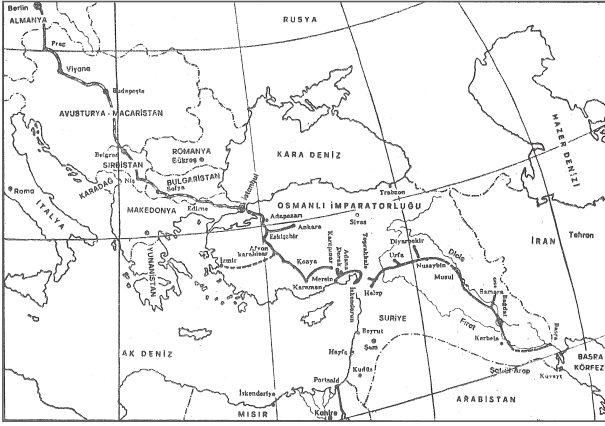
Prof. Dr. Lothar Rathmann’a göre tekelci Alman sermayesi aşırı karlar sağlayabileceğini umduğu bölgelere, bu bölgeler arasında Osmanlı İmparatorluğu da vardır, 19.yy sonundan itibaren sermaye ihraç etmeye başlar; “Wilhelm Almanya’sının Yakın Doğu’da yayılma konusu üzerine planlı olarak eğilmesi 1860’ların sonunda emperyalizmin tam olarak serpilmesiyle ilişkilidir... Alman emperyalizminin dünya arenasına çıkış, Almanya’nın geleneksel sömürgeci güçlerle olan çelişmelerini keskinleştirdi ve dünya savaşı tehlikesini çoğalttı. Bundan böyle Osmanlı İmparatorluğu’nun Asya toprakları, Alman emperyalizminin “güneşteki yerini” almak için verdiği kavgada en önemli yayılma alanı olacaktı. Yakın Doğu politikası, Alman emperyalizminin izlediği sömürge politikasının tipik bir örneğiydi. Alman tekelleri açısından gittikçe daha çok önem taşıyan bir sömürge alanı olan

Türkiye’de, Alman emperyalizmi büyük ölçüde dolaylı sömürge yöntemlerine başvurdu; burada izlenen yöntem Bağdat demiryolu stratejisi olarak biliniyordu. Bu stratejiyle Alman emperyalizmi Osmanlı İmparatorluğu’nun bütün önemli yerlerini elde edecekti.” (Rathmann, 1982 :21)

Osmanlı İmparatorluğu demiryolu şebekesinin kurulmasını ekonomik gelişme ve siyasi güvenlik için birinci şart olarak görmektedir. Ancak imparatorluk, demiryolu inşa ve işletilmesinde batı sermayesine ve teknik bilgisine ihtiyaç duyar. Gerekli teknoloji ve sermayenin sağlanması için verilen imtiyazların, daha sonra ülkeye ekonomik bir yarar getirecektir düşüncesinden yola çıkan Osmanlı İmparatorluğu, bu politik ortam içinde, İstanbul’u Bağdat’a bağlayacak demiryolunun inşası için emperyalist emeller taşımadığını düşündüğü Alman hükümeti ile anlaşma yollarını arar. 1888 yılında, Sultan II. Abdülhamit, Almanya’nın iktisadi bakımdan güçlü olduğu, fakat siyasi bakımdan imparatorluk topraklarında herhangi bir çıkarı olmadığına inandığı için Alman bankerlerini, Boğaz içini Basra körfezine bağlayacak bir demiryolu yapmak için davet eder. Ancak Almanya Osmanlı İmparatorluğu’nu tekelci sermayesinin ihracatını yapacağı bölge olarak görür.

Alman sermayesinin demiryolları üzerinden geliştirdiği doğu politikası Anadolu-Bağdat Demiryolları projesiyle özetlenir;“Osmanlı Bankasının temsil ettiği Fransız sermaye grubu ile yapılan görüşmeler sonucu gerçekleşen uluslararası girişimin yüzde 60 hissesini Alman sermayesi aldı. Geri kalan yüzde 40 da diğer ülke sermayeleri tarafından paylaşıldı. 1870’lerden beri faaliyette bulunan Haydarpaşa-İzmit hattını almak ve İzmit-Eskişehir-Ankara-825km-demiryolu şebekesinin inşa ruhsatını elde etmek amacıyla, görünürde bir Türk şirketi olan, oysa perde arkasında Deutsche Bank tarafından yönetilen Anadolu Demiryolu Şirketi 1306 yılının 14.Recebinde (14 Mart 1889) kuruldu. Şirket aynı zamanda...1893’de Eskişehir-Konya 445km ve nihayet Ankara-Kayseri-425 km demiryolu şebekelerini tamamlama ve inşa etme ruhsatlarını aldı...1889 da şirket Haydarpaşa’daki tesisin yanı sıra bir liman inşa ve işletmesi, ...bir nevi serbest

liman kurma hakkını elde etti.” (Ranthmann, 1982: 184)
Almanya emperyalist yaklaşımını “barışçı yayılma stratejisi” olarak tanımlar. Prof. Dr. Lothar Rathmann bu stratejinin amacını şöyle açıklar : “Almanlar, 1911-1914 yıllarında Rusya, Fransa ve İngiltere ile Bağdat demiryolu konusunda uzlaşmaya varılsa da Deutsche Bank çevresindeki guruplar 1914’de Alman tekellerinin dünya üzerinde egemenlik kurabilmesi için savaşın kesinlikle gerekli olduğu görüşüne varırlar. Amaç büyük Alman sömürge imparatorluğunu yaratılmasıdır.” (Ranthmann, 1982: 121)
Sağ altta yer alan harita Alman sömürge imparatorluğun yaratımında demiryolu hattının önemini açıkça göstermektedir.



■ Harita; 1915 Berlin-Bağdat Demiryolu (Rathmann, 1987: 15)

BULGULAR; DEMİRYOLU ŞİRKETLERİ TİP PROJELER

Anadolu-Bağdat hattı aynı zamanda askeri amaçlı bir demiryolu hattıdır. Siyasal olaylar altında yatan ekonomik oluşumun genel çerçevesini çizdiğimizde Alman tekeli kapitalizminin, silah ticaretinin yanı sıra Türkiye’deki ilk başarılarını Anadolu hatlarını geliştirmekte gösterdiğini söyleyebiliriz. İkinci Meşrutiyet hareketi Almanların, İttihat ve Terakki ileri gelenlerinin İngiliz ve Fransızlara yakınlık duymalarıyla, Osmanlı üzerindeki üstünlüğüne sekte vurmuş. Ancak Osmanlı ordusu üzerindeki Alman etkisiyle bu durum ortadan kalkmıştır. Almanların askeri ve iktisadi alanda kuvvetli oldukları bir dönemde, 1888 tarihinde İzmit- Ankara hattının inşasını kabul etmeleri ile Anadolu-

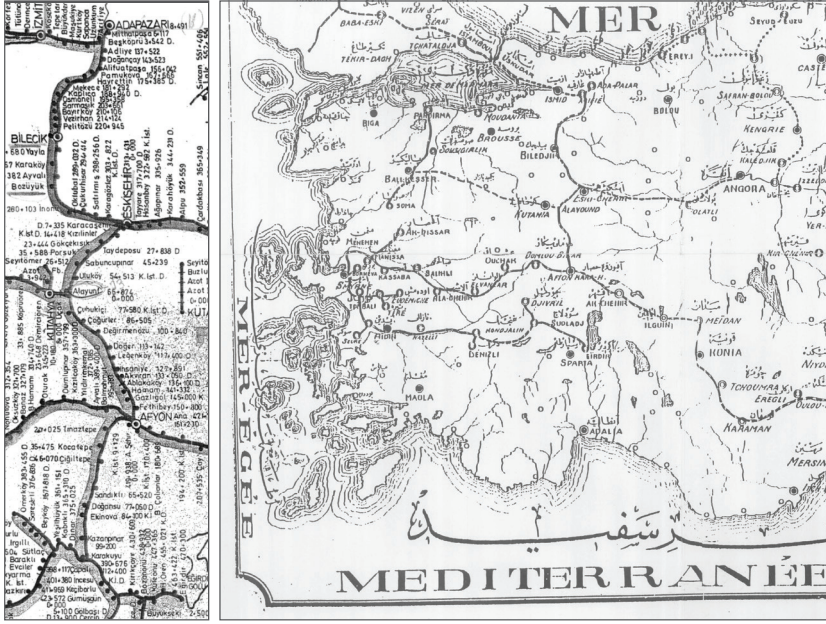
Bağdat hattının inşasına başlanmak üzere 1889 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi “Osmanlı Anadolu Şimendiferleri Şirketi” Deutsche Bank’ın mali egemenliği altında kurulması ile Osmanlı topraklarında Alman askeri hakimiyeti emperyalist bir güç haline gelmiştir.

1892 tarihinde demiryolu hattı Ankara’ya ulaşmış, Eskişehir-Konya hattı ise 1896 tarihinde bitirilmiştir. Bu hattın Konya’ya kadar olan kısmı, yatırımcı şirket değişirse de İzmit- Eskişehir-Ankara- Konya arası, ANADOLU HATTI, Konya’dan doğuya doğru devam eden kısmı BAĞDAT HATTI olarak bilinir.

**ANADOLU DEMİRYOLU ŞİRKETİ,
GESELLSCHAFT ANATOLISCHEN BAHN; SOCITE
CHEMIN DE FER OTTOMANE ANATOLIE-C.F.O.A; İzmit
- Adapazarı- Eskişehir-Ankara; Eskişehir - Afyon – Konya**

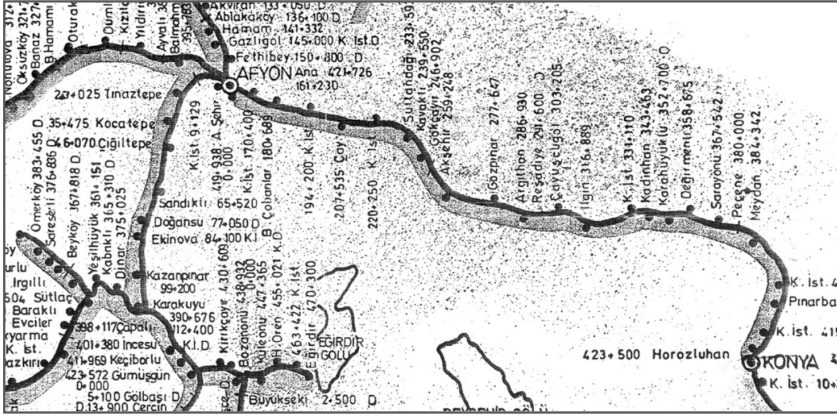
Sultan Aziz’in 1871 tarihli fermanı ile emaneten başlatılan Anadolu hattı Haydarpaşa- İzmit bölümü 1874 tarihinde işletmeye açılır. Hükümet tarafından görevlendirilen Pressel hattı “Haydarpaşa-İzmit-Ankara-Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat- Basra” olarak belirler. Bu hattın inşaatının bir şirkete ihale edilmeden emaneten yapılmasına karar verilir. Ancak Rusların Ankara’nın doğusundan geçecek bu hatta şiddetle tepki göstermesi ve daha sonra 1876-88 Türk- Rus harbi nedeniyle emaneten başlatılan inşaat terk edilir ve duraklama dönemine girilir.

Demiryolu tarihinde savaşlar önemli kırılma noktalarıdır. 1851 tarihinde başlayan demiryolu inşa faaliyetinde 1876 tarihine kadar İngiliz sermayesi ile inşaat yapılır. 1889’dan sonraki dönem ise batılı şirketlerin ikinci inşaat dönemidir ve bu dönem 1898 tarihine kadar sürer. Bu dönemdeki en büyük demiryolu faaliyetini Anadolu Demiryolu Şirketi gösterir: Anadolu hattı İzmit-Eskişehir-Afyon-Konya olarak değiştirilir. 1893 Eskişehir’den başlayarak Konya hattının yapımına başlanır. 1894 de Eskişehir’de demiryolu fabrikaları kurulur. 1898 Alman imparatorunun İstanbul’u ziyaretinden sonra Arifiye-Adapazarı hattının yapımı imtiyazı ve hattın ileride Bolu’ya kadar uzatılmasına dair rüçhan hakkı Anadolu Şirketine verildiği gibi, Haydarpaşa binasının yapımına da izin verilir.



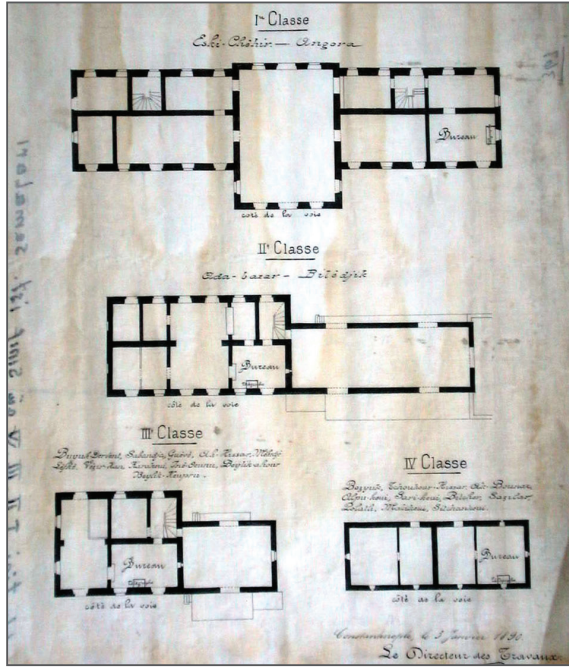
■ Anadolu Demiryolu hattını gösterir haritalar;

Tarihsel, ekonomik ve politik ortam göz önüne alındığında demiryolu hattı üzerinde yer alan yolcu binaları, buldukları coğrafyanın askeri ve ticari önemlerine göre sınıflandırıldığı söylenebilir. İstasyon binalarının, yolcu binası, hangar, depo ve lojman yapılarının plan ve projelendirilmesinde asker ve mal taşıma kapasitesi temel belirleyicidir. Şirketler hattın işletme programına göre hacim ihtiyacını belirler. Demiryolunda hammadde sevkiyatı programa depo, mağaza yapıları olarak yansır. Yolcu binalarına bitişik olarak depodan farklı olarak tasarlanan ekler depolanacak ürünün cinsine göre farklılık gösterir. Hangarlar ise hattın ikinci bir ulaşım aksı ile kesiştiği noktada daha uzun süre ve miktarda depolama alanı ihtiyacını karşılar. Yolcu binalarında iç mekan bölünmelerinin idari örgütlenmenin hiyerarşisine göre projelendirildiği düşünülmektedir. İçe dönük ve dışa dönük program unsurları projelerde açıkça izlenir. Zaptiye, makasçı gibi dışa dönük programlar binaya ek yapılarda çözülmüştür. İç mekan hiyerarşisi yolcular ve idareye ait mekanlar olarak ayrışabilir. Yolculara ait servis alanları bilet satış, bagaj servis noktaları, yolcu bekleme salonları ile ilişkilidir.



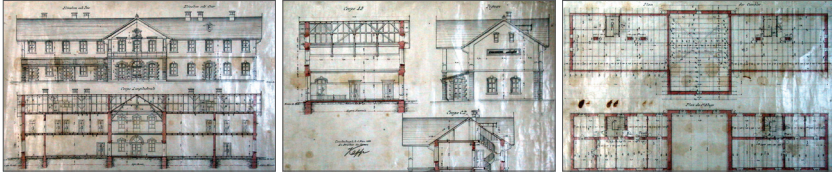
■ Anadolu Demiryolu hattını gösterir harita: Afyon-Konya Hattı

■ Belge; İstasyon Binaları Tip Planlar, TCDD Yol Dairesi Arşivi



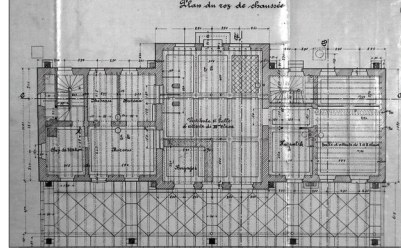
Societe de Chemins de fer de Ottomane du Anatolie (C.F.O.A) Şirketinin plan tiplerini gösteren “ Plans de Batiments de Station” başlıklı pafta da yolcu binaları dört sınıfa ayrılır.

AnadoluDemiryolu Şirketi'nin 1.sınıf tip proje olarak inşa ettiği İstasyon yapıları; 1889 Ankara Yolcu Binası, 1889 Eskişehir Yolcu Binası, 1895 Konya Yolcu Binası olarak sıralanabilir.

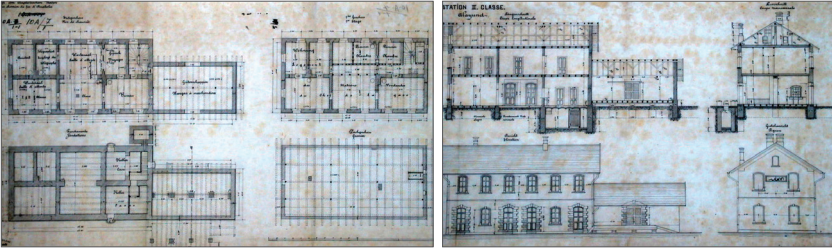
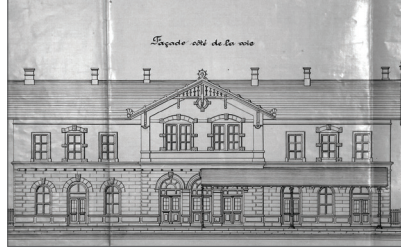


■ Yukarıdaki Belge; Eskişehir Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi

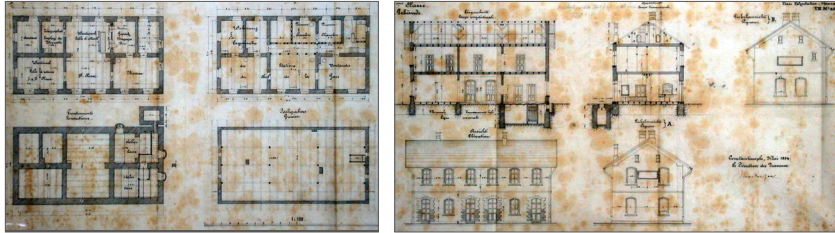
■ Belge; Konya Yolcu Binası projesi, 1895, TCDD Yol Dairesi Arşivi



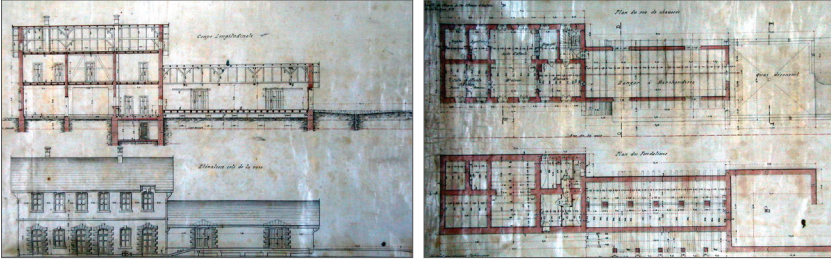
Anadolu Demiryolu Şirketi –C.F.O.A Şirketinin 2.sınıf tipi olarak gösterdiği Yolcu Binaları; 1894 Alayund İstasyonu, Akşehir İstasyonu, Akhisar İstasyonu, Kütahya İstasyonu, Bilecik İstasyonu, 1889 Adapazarı İstasyonu, 1910 Kırklareli İstasyonu, 1910 Babaeski İstasyonu olarak sıralanabilir.



■ Belge; C.F.O.A, Bilecik Yolcu Binası projesi, 2.Sınıf, TCDD Yol Dairesi Arşivi



■ Belge; C.F.O.A Alayund Yolcu Binası projesi, 2.sınıf. TCDD Yol Dairesi Arşivi CFOA Adapazarı, 1889



- Belge; C.F.O.A Adapazarı Yolcu Binası Projesi, 1889, 2.sınıf. TCDD Yol Dairesi Arşivi

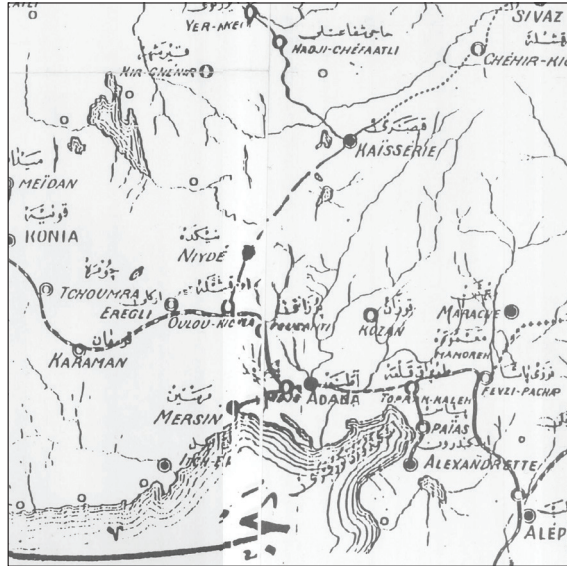
BAĞDAT DEMİRYOLU ŞİRKETİ SOCIETE IMPERIALE OTTOMANE DU CHEMINS DE DER DE BAĞDAT

Osmanlı Hükümeti bu hattı başlangıçta emanetten inşa ettirmeyi tasarlar. Ancak bu fikirden vazgeçilerek Anadolu Şirketi ile Bağdat hattı yeniden müzakere edilir. Bu surette hattın yönü de değiştirilir, Ankara- Sivas- Diyarbakır yerine Konya ve Dicle üzerinden Bağdat'a ulaşma şekli tercih edilir. Konya'dan itibaren Yenice'ye kadar uzanan 346 kilometre uzunluğunda bulunan bu hattın inşaat ve işletme imtiyazı 99 sene müddetle 1902 tarihinde Deutsche Bank verilmiş olup 1904 senesinde bu kısmın inşaatı bitirilerek işletmeye açılır. Bu hat her iki devlet için de farklı amaçlarla inşa edilir:

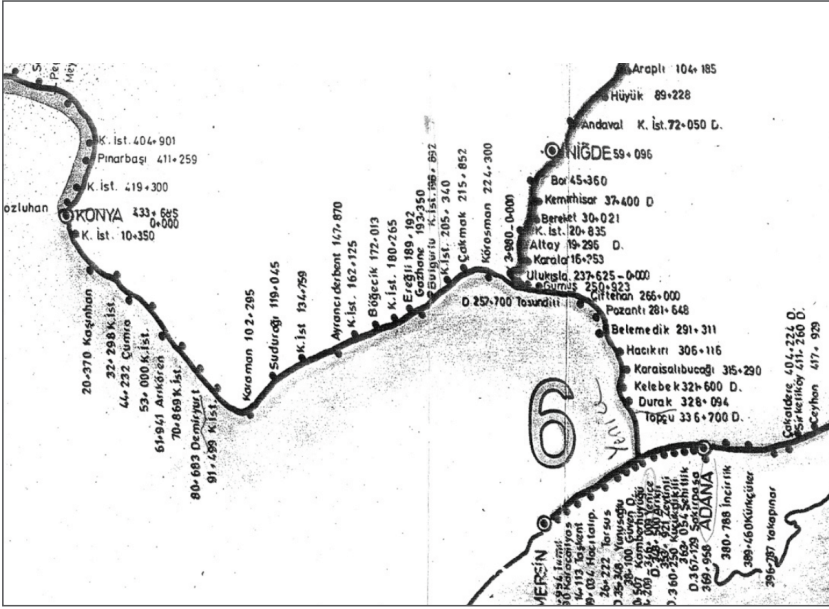
“Bir Türk şirketi olan, oysa perde arkasında Deutsche Bank tarafından yönetilen Anadolu Demiryolu Şirketi...1901 yılında da Konya-Ereğli-Bulgurlu hattı ile Anadolu hattına bağlanan ve Bağdat Demiryolu adıyla anılan 2400km'lik Konya-Bağdat-Basra hattını inşa etme ruhsatını aldı. İnşa işleminin gerçekleştirilmesi için eski şirket tarafından yeni bir anonim şirket kuruldu. Bu yeni şirket de Bulgurlu'ya kadar olan hattın inşasını Frankfurt'da kurulmuş olan bir inşaat şirketine devretti...1907'de verilen ruhsat ile Karaviran Gölü'nün kurtarılması ve Konya ovasında sulama işlemleri şirkete havale edildi. Şözleşmeye göre bu işler hükümet hesabına yapılacak ve en geç altı yıl içinde tamamlanacaktı. Bu tesislerin (burada sözü edilen tesisler sulama tesisleri) inşası için

şirket Frankfurt’da 135 milyon Frank sermayeli “Konya Ovası Sulama Şirketi” adlı bir yan şirket daha kurdu.” (Ranthmann, 1982: 185-186)

“Osmanlı Hükümeti, işin başından beri, özellikle Bağdat Demiryolu için amacın ekonomik olduğu kadar askeri olduğunu da belirtmişti. Nitekim 1903 imtiyazında, isyanların bastırılması, askeri manevralar ve savaş halinde, seferberlik konularında çeşitli maddeler bulunmaktadır. Ayrıca Osmanlı askeri makamları, demiryolunun yapımı sırasında askeri gereklerin de göz önünde tutulmasında ısrar etmişlerdir. Söz gelişi, Bağdat Demiryolu’nun Adana ile Halep arasındaki bölümünün Akdeniz kıyılarından geçirilmesi çok daha kolay iken, hat büyük güçlüklerle ve masraflara rağmen dağlardan aşırılmıştır. O zaman düşünülmüştür ki, kıyıdan uzanacak bir demiryolu, Akdeniz’deki bir düşman filosunun bonbardımanına hedef olacak, Türk Ordusunun can damarı kesilecektir. İktisadi bakımdan, hattın bu kesimindeki tüneller, bütün projenin en pahalı yapıları olmuşlardır. Oysa stratejik bakımdan bu tünellere hiç gerek yoktu. Bu gereksizlik, 1908 yılında belirtildiği ve hat kıyıdan geçirilmek istendiği zaman Osmanlı Genelkurmayı buna şiddetle karşı koymuş, hattın dağlardan aşırılmasında ısrar etmiştir.” (Earle, 1972:36-37)

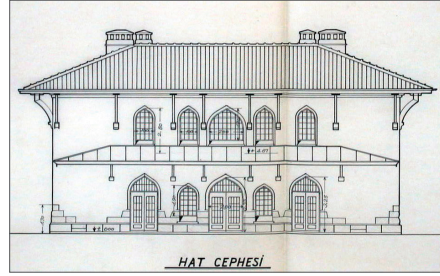
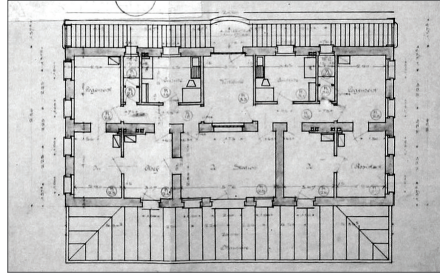


■ Bağdat Demiryolu hattını gösterir harita;



■ Konya-Yenice, Adana-Mersin arası istasyonları gösterir harita.

■ Belge; Toprakale Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi



Konya-Adana-Toprakale-Nusaybin-Bağdat, Konya-Bulgurlu inşaatı 1904 de bitirildi. Hattı Türk Hükümeti 1928 tarihinde satın aldı. 1939 tarihinde Türkiye ve Fransa arasında yapılan anlaşma üzerine Bağdat Demiryolu ile şebekelerinde 830 km yol,

Meydanekbez-Halep-Çobanbey ve Payas-İskenderun hattı, Türk topraklarına geri verilmiştir. Bu hattın 170 km bölümü Suriye topraklarında kalmıştır. 1939 da Payas İskenderun hattı Hatay'ın TC katılması üzerine DDY geçti. Toprakale, İskenderun 1902

Toprakale-Payas-iskenderun ve Fevzipaşa-Meydanekbez hat-

ları güney hattına düşey olarak bağlanan hatlar Bağdat hattının imtiyazına dahildir. Bu hatların imtiyazı 1932 tarihli kanunla CE-NUP Demiryolları Türk Anonim Şirketine onbeş sene müddetle verilmiştir. Çobanbey-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin hatlarının da işletme hakkı aynı süre ile bu şirkete devredilmiştir. Bu hatlar 1948 yılında Devlet Demiryolları şebekesine katılmıştır.

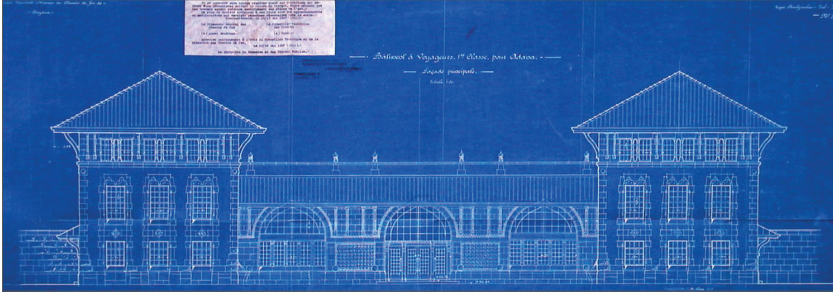
XV.yy ikinci yarısından itibaren Halep, Osmanlı hakimiyeti altında, Doğu Akdeniz’de önemli bir ticaret merkezi durumundadır. Bu nedenle batılı tüccarlar ticari faaliyetlerini Şam’dan Halep’e kaydırmışlardır. Özellikle Doğu Akdeniz’de, Osmanlı Dönemi öncesi Halep’e yerleşmiş olan Venediklilerin iktidarına son vermek isteyen Fransız ve İngilizler ticaret merkezlerini bu kentte kaydırmışlardır. Her iki ülke için de Halep önemini yakın tarihimize kadar korumuştur. “1903 de Bağdat Demiryolları Şirket-i Osmaniyesi kurulmuş...Birinci dünya harbinde İngiliz Birliklerinin halebi almasından üç hafta önce, 1918 de Bağdat hattı Nusaybine varmış bulunuyordu. Bağdat Demiryolunun son parçası olan Musul Karayalı hattı, İkinci Dünya harbinin ilk yıllarında 17 Temmuz 1940 da işletmeye açılmıştır. “ (Türk Ansiklopedisi, 1952: 156



■ Fotoğraflar; Halep Yolcu Binası. Yazarın arşivinden

MERSİN-TARSUS-ADANA DEMİRYOLU ŞİRKETİ

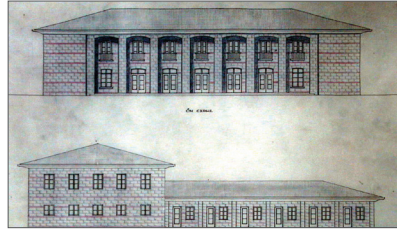
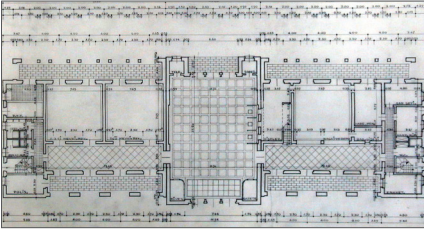
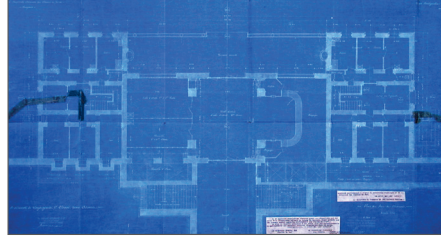
“1883 tarihli imtiyaza dayanarak 1885 Mersin-Tarsus-Adana ortaklığı Londra’da kurulmuştur. Bu ortaklığın sermayesi arasında Türk ve Fransız sermayesi de vardır. Hat 2 Ağustos 1886 da işletmeye açılmıştır” (Türk Ansiklopedisi, 1952: 156) Mersin-Tarsus-Adana hattının inşası 1885 tarihinde Londra’da kurulan,



- Belge; Adana Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşiv

başlangıçta İngiliz sermayeli daha sonra Türk ve Fransız sermayeleri katkılı, “

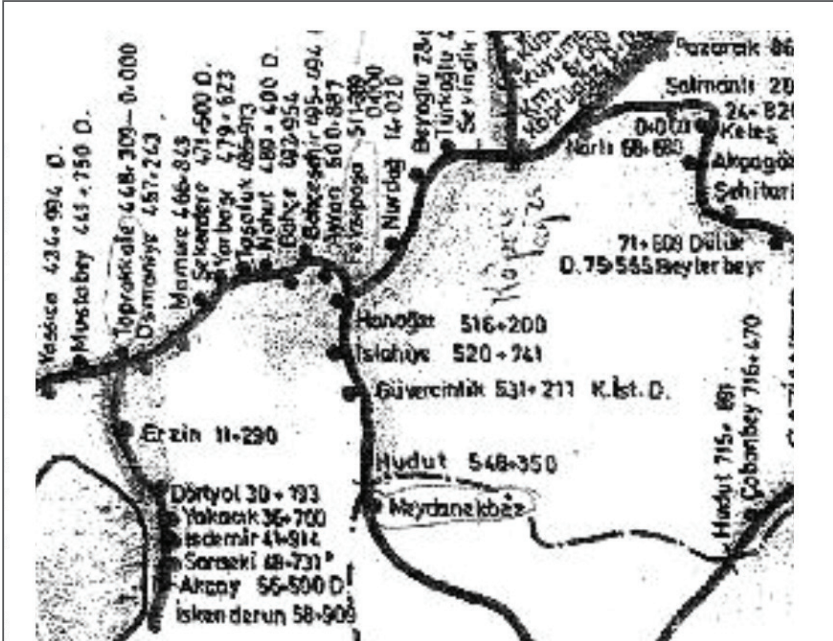
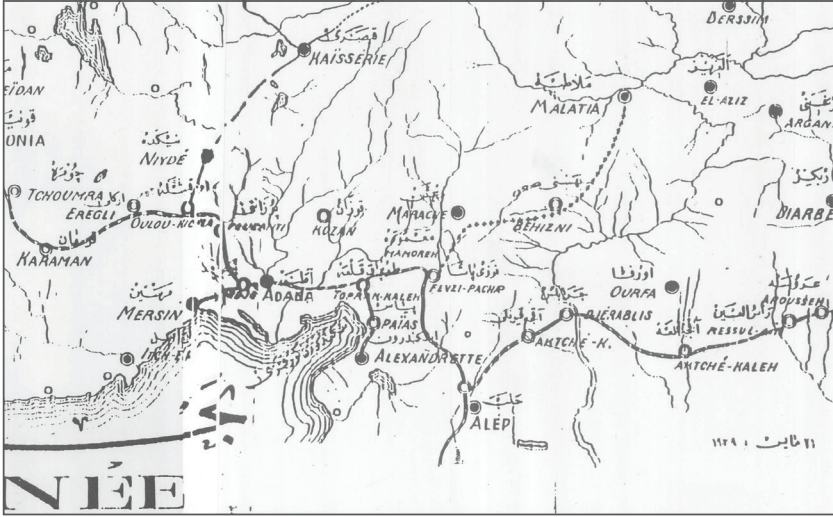
Mersin-Tarsus- Adana Şirketi” imtiyazına verilmiş olup, bu hat 10 yıl içinde bitirilip hizmete açılmıştır. 1909 da Bulgurlu’dan Adana’ya oradan Halep’e gidecek hat sekiz senede tamamlanır.



- Belge; Mersin Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi

BAĞDAT-HALEP-NUSAYBİN DEMİRYOLU ŞİRKETİ -B.A.N.P.-

Kilikya, Kuzey Suriye Demiryolları işletme şirketi daha sonra isim değiştirir. Bağdat- Halep-Nusaybin- B.A.N.P. (Soc’e’te d’exploitation des Chemins de Fer Bozanti Alep Nissibine) adını alır, Demiryolu hattı; Adana-Toprakkale-İskenderun-İslahiye-Mediankebez,Nusaybin-Bağdat. Bu hatlar Bağdat hattının imtiyazına dahildir. Fevzipaşa – Meydanekbez,1902; Şenyurt – Çobanbey,1912; Toprakkale Fevzipaşa, 1927; Derbesiye Mardin, 1912-1917.

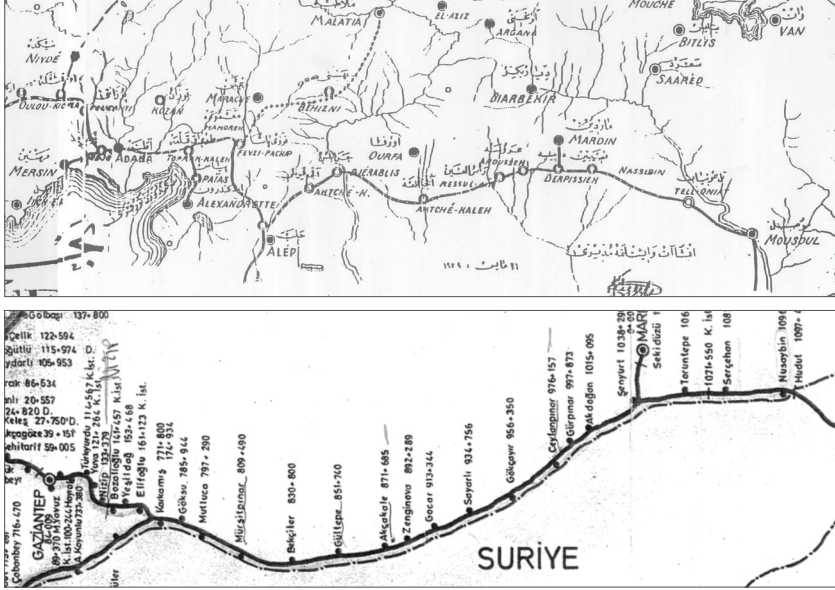


■ Adana Mersin, Torakkale İskenderun hattı istasyonları gösterir haritalar

Mustafa Kemal Paşa'nın, 1920 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisini kurması, ardı ardına kazanılan askeri başarılar sonucunda Rusya, İngiltere ve Fransa ile anlaşmalar yapılır. Böylece Almanya'nın bölgedeki hakimiyetine son verilir. Demiryolları açısından Fransa ve Türkiye arasında 1921 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması önemlidir; Fransızlar, Bağdat Demiryolu'ndaki imtiyazları, 9 Mart 1921'de, Londra'da, Ankara hükümeti ile yaptıkları Ankara Anlaşması ile elde ettiler. (Bu anlaşma, Çukurova'da bulunan Fransız ve Ankara hükümeti arasındaki savaşı bitirmek üzere yapılmıştır.) Buna karşılık Fransa Çukurova'yı boşaltacak, Türkiye ve Suriye arasındaki sınırı yeniden düzenleyecektir. Ankara Anlaşması'nda Bağdat Demiryolu'na geniş bir yer verilmektedir. Çünkü Türkler büyük siyasi ve stratejik öneminden dolayı, Bağdat Demiryolu'na sahip olmak aynı zamanda Fransız kapitalistleri Demiryolu'ndaki eski yatırımlarının tanınmasını ve işletmede kontrol hakkı isterler. Bu anlaşma ile her iki taraf da Bağdat Demiryolu üzerinde istediklerini elde etmişlerdir. Şöyle ki, "Türkiye Suriye sınırı o şekilde düzenlendi ki Bağdat Demiryolu'nun Haydarpaşa ile Nusaybin arasındaki bölümü tamamen Türk Topraklarında kalıyordu. Oysa, Büyük savaştan sonra Toroslar ile Nusaybin arasındaki bölüm Fransızlara verilmişti. Bu sınır ayarlamasına karşılık Ankara Hükümeti de, Fransız Hükümeti tarafından tespit edilecek bir Fransız grubuna, hattın Pozantı ile Nusaybin arasındaki kısmının Deutsche Bank'a ait hak ve imtiyazlarını devrediyordu". (Earle, 1972: 348)

1922 tarihinde Bağdat Demiryolu'nun Mersin- Tarsus-Adana hattı ile Toprakkale- İskenderun; Derbesiye- Mardin şube hatlarını da içine almak üzere Pozantı'dan Halep ve Nusaybin'e kadar olan bölümü işletilmek üzere Kilikya, Kuzey Suriye Demiryolları işletme şirketi - La Societe d' exploitation des chemins de fers de cilicie- nord Syrie adıyla bir ortaklık kurulur, bu ortaklığın adı daha sonra " Bağdat- Halep- Nusaybin- Temdidi B.A.N.P" olarak değiştirilir. 1929 tarihinde Toprakkale-Halep demiryolu şirketinin imtiyazının sona ermesi üzerine bu hat B.A.N.P şirketi tarafından Türk Hükümetine devredilmiştir. Ankara Anlaşmasına göre Nusaybin Türkiye topraklarında kalmaktadır. Bu bölgenin

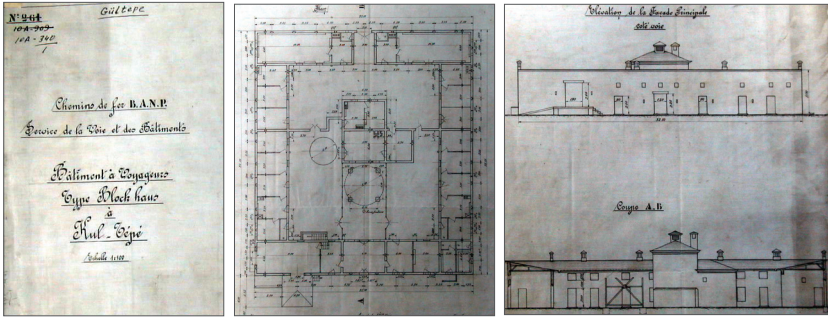
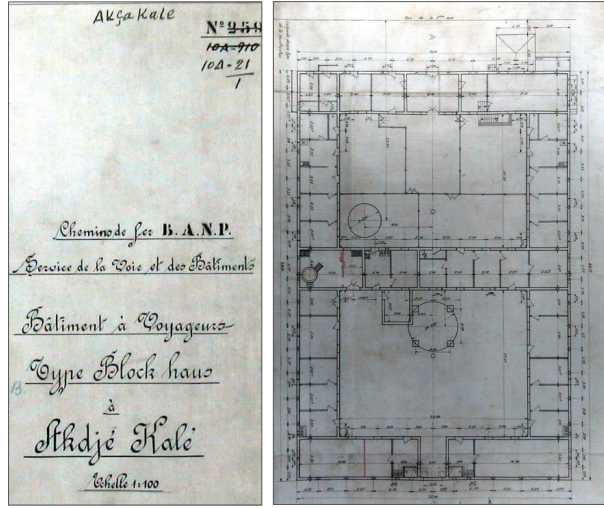
Musul ve Mezopotamya bakımından büyük bir stratejik önemi vardır. Aynı durum Bağdat Demiryolunun Çobanbey-Nusaybin arasındaki bölümünün Türkiye'ye bırakılması içinde geçerlidir. 1933 tarihinde işletme imtiyazı Türk Anonim şirketine devredilmiştir.



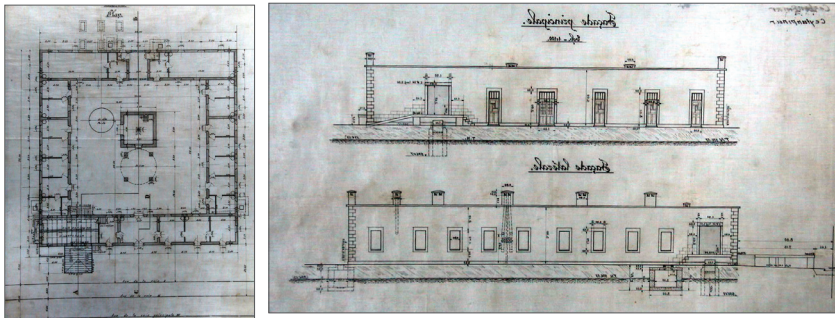
- Toprakkale-Fevzi Paşa-Halep-Nusaybin arası demiryolu hattı istasyonları gösterir harita
- B.A.N.P Demiryolu Şirketi tarafından projelendirilen Yolcu Binaları; Vesviye – Osmaniye / Adana Bölgesi, Kızıltoprak, Toprakkale İst, Yakacık (Toprakkale – İskenderun), Akçakale, Arada, Ceylanpınar, Derbeziye (Şenyurt) Nizip – Halep, Ceylanpınar, Nisip – Halep, Akçakale, Nizip – Halep, Arada, Nizip – Halep, Gültepe , Nizip – Halep, Blockhan, Nizip – Halep, Serçe Han, El Helif, Nusaybin, Tel(el) Helif, Yakacık (Toprakkale – İskenderun hattı).

B.A.N.P Şirketi Yolcu Binaları projeleri üzerinde “Tıp Blok Han” tanımı yer almaktadır. Blok han tipi olarak tanımlanan projelerin ortak özelliği avlulu plan tipinde olmasıdır. Sadece Akçakale Yolcu Binasında birbiri ile ilişkili iki avlu yer alır. Gültepe Yolcu Binasında ise avlu orta kısmında bulunan binanın sağ ve solunda yer alan duvarlar ile ikiye ayrılır. Akçakale Yolcu Binası hariç tüm projeler ortada avlu olmak üzere yaklaşık kare planlıdır ve büyüklük açısından benzerdir.

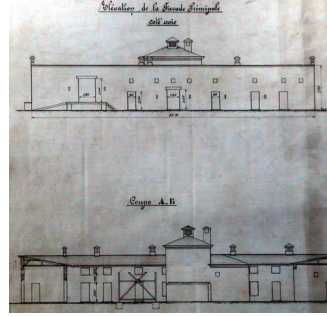
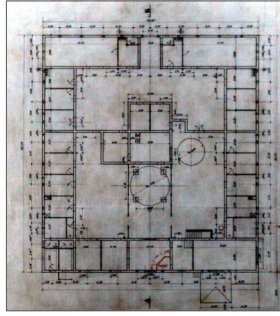
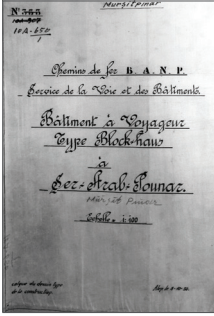
- Belge; Akçakale Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi



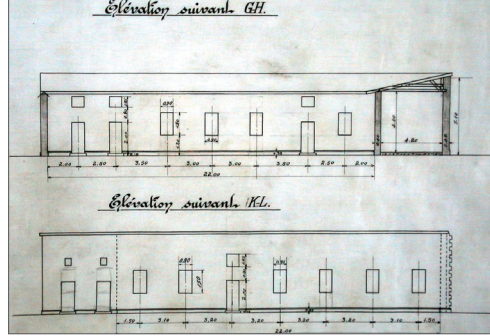
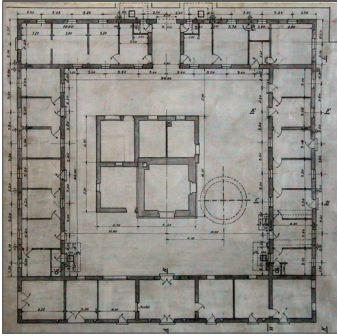
- Belge; Gültepe Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi



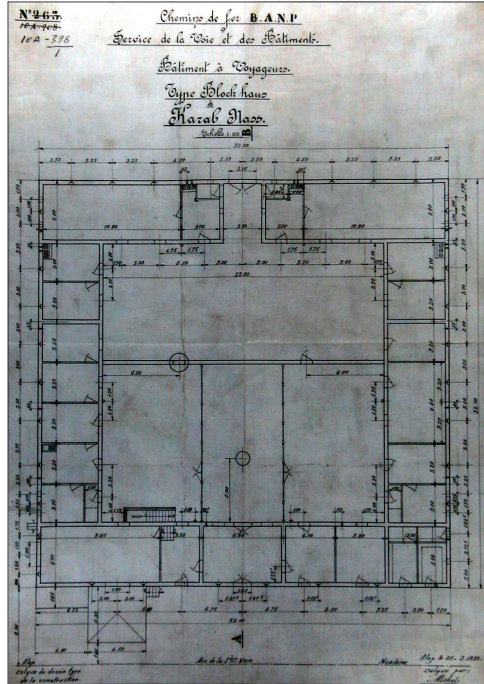
- Belge; Tell Helif Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi



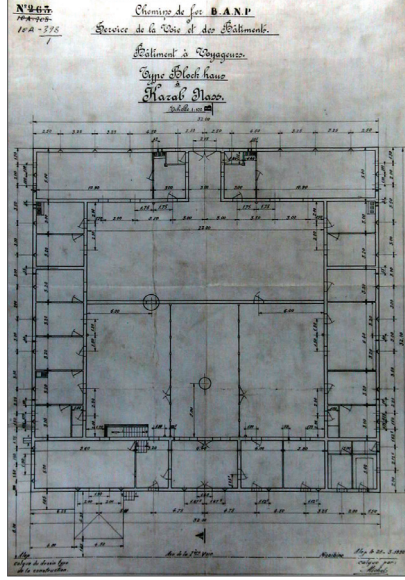
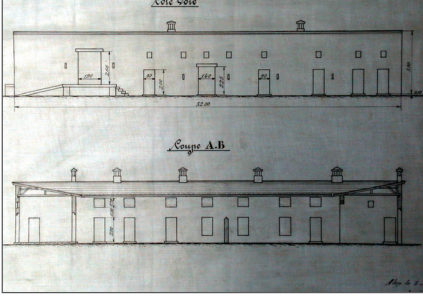
■ Belge; Murşitpınar Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi



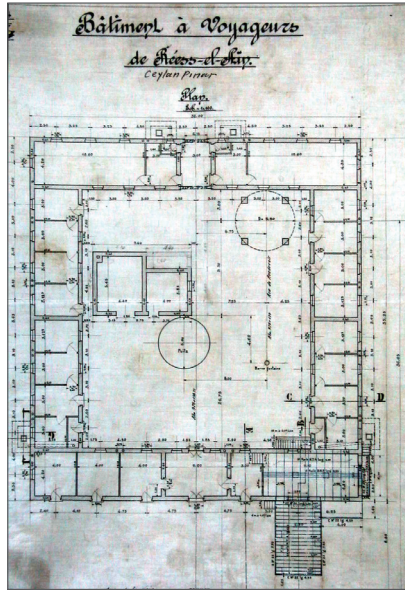
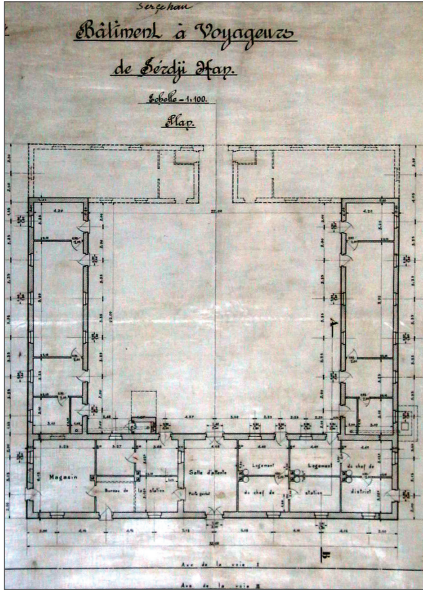
■ Yukarıdaki Belge; Şenyurt/ Derbesiye Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi



■ Belge; Blok Han, TCDD Yol Dairesi Arşivi



■ Belge; Harapnaz Yolcu Binası projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi



■ Belge; yukarıda yer alan proje: Serçe Han, sağda yer alan proje: Ceylanpınar Yolcu Binası Projesi, TCDD Yol Dairesi Arşivi

SONUÇ

Anadolu Demiryolu Şirketi-C.F.O.A ve Bağdat-Halep-Nusaybin-Demiryolu Şirketi-B.A.N.P Yolcu binalarında tip proje uygulaması yaptıkları açıkça görülmektedir. Araştırma, iki farklı tipolojik çalışmanın varlığını ortaya koymuştur. İki farklı şirket, iki farklı devlet, iki farklı bölgede çalışmışlardır. Şirketlerin ardındaki devletlerin bu coğrafyadaki politik, askeri güçleri demiryolu yapılarına yansımıştır. Örneğin Alman askeri gücünü arkasına alan Alman tekelci kapitalizm bölgede Anadolu Demiryolu Şirketi-C.F.O.A olarak varlık göstermiş, Berlin-Halep hattında uyguladıkları tip projeler ile demiryolu yapılarını kültürel-coğrafi bağlamdan uzak biçimlendirmişlerdir. Tipolojik yaklaşımın coğrafyadan bağımsız olarak ele alınması gerçeği yalnız burada karşılaşılan bir olgu değildir. Ancak coğrafyanın özelliklerine bağlı tipolojilerin varlığı da göz ardı edilmemelidir. Demiryollarında B.A.N.P Şirketi yolcu binalarında kullanılan tip projelerin ait oldukları coğrafyanın özelliklerini yansıtmakta oldukları açıkça görülmektedir.

Osmanlı İmparatorluğunda ilk demiryolu hatları parça, parça kısa hatlardan oluşurken ilk değişim Anadolu Demiryolu hattının kurulması ile yaşanmıştır. Anadolu Demiryolu geniş bir alana yayılan ilk planlı inşaattır. Bu planlı yaklaşım yolcu binalarının tipolojisinde dört tipin belirlenmesi olarak karşımıza çıkar. Bekleme hollerinin iki kat yüksekliğinde ele alınması Anadolu Demiryolu Şirketi ile başlamaktadır. Önemli merkezlerde kullanılan 1. sınıf yolcu binası tipinde orta hölün proje kesitlerinde iki kat yüksekliğinde olduğu görülür. Simetri merkezini vurgulayan bekleme holü, Eskişehir ve Konya Yolcu Binaları projelerinde görüldüğü gibi, kütle de çıkma yapar. Adana Yolcu binasında ise simetrik kütle köşe kuleleri ile vurgulanır. Aynı kütle anlayışının Halep Yolcu Binasında da kullanıldığı görülmektedir. Köşe kuleleri tip planda yoktur ancak tip plan kurgusunu güçlendiren elemanlar olarak kütleye eklendikleri düşünülmelidir çünkü bu kuleler tipolojik yaklaşıma aykırı değildir. İstasyon Yapılarının inşa edildiği yerin önemi binanın kütesinden okunmaktadır. Bu açıdan ele alındığında Adana ve Halep kentinin coğrafi ve politik öneminin yolcu binalarına yansıtıldığı söylenebilir. Tipolojilerin

ortaya konduğu pafta da belirtilen 2. sınıf yolcu binaları planlarının aynen uygulandığı, Bilecik, Alayund ve Adapazarı projelerinde açıkça görülmektedir. Aynı plan tipi Toprakkale Yolcu Binasında da uygulanmıştır. Yolcu binasının bulunduğu noktanın ikincil nitelikteki önemi projenin 2.sınıf olarak tasarlanmasına neden olmuş olmalıdır. Yolcu binalarından yola çıkıldığında merkezler ve alt merkezlerin belirlendiği ve buna göre tasarımların tiplere göre yapıldığı düşünülebilir. Haritalarda hatlar üzerinde yer alan noktaların demiryolu teknolojisi nedeniyle sıklıkla yerleştirilmiş olması bu hiyerarşinin yolcu binaları sınıflandırılmasında dört tipin geliştirilmesini zorunlu hale getirmiş olmalıdır.

Güneydoğu Anadolu sınırında yer alan istasyon yapılarında, Türkiye’de yer alan demiryolu yapılarında raslanmayan, farklı bir tip uygulanmıştır. “Block Han” olarak adlandırılan bu tipin uygulanmasına demiryolu hattının çizdiği sınırın özel durumunun temel etken olduğu düşünülmektedir. Fransızların, Adana-Antep-Maraş-Urfa’yı İngilizlerden devraldıkları ancak çok güçlü bir Türk direnişi ile karşılaştıkları, 1. ve 2. İnönü Savaşları ve Sakarya Savaşı’ndaki başarıların Fransızların tutumlarının değişmesine neden olduğu, Fransa ve T.B.M.M Hükümetleri arasında 1921 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması, büyük ölçüde politik kararları Lozan anlaşmasına bırakmasına rağmen, güney sınırimızı taslak olarak belirlediği bilinen bir gerçekliktir. Fransızların Türk Devletini tanınmasıyla İtilaf Devletleri cephesi bozulmuş, her iki hükümet tarafından savaşa son veren anlaşma hükümleri arasında Güney (Cenup) Demiryolları ile ilgili hükümler yer almıştır. Sınır, İskenderun Körfezi üzerinden Payas’ın güneyinden Meydan-ı Ekbez’e doğru gitmekte oradan da Suriye’ye ilerleyip, demiryolunun Türkiye sınırları içinde kalması şartı ile Çobanbey İstasyonu’ndan demiryolu hattını izleyerek Nusaybine ulaşmaktadır. Bu anlaşma ile T.B.M.M Hükümeti, Pozantı-Nusaybin arasındaki Bağdat Demiryolu ayrıcalığının ve Adana’daki şubelerinin haklarıyla işletme ve nakliyat-ı ticaretinin yasal hak ve yararlarıyla Fransız Hükümeti’nin seçeceği bir Fransız gruba verilir.

Politik açıdan olduğu kadar coğrafi açıdan da bu hat çok özeldir. Mezapotamya ovası, Fırat-Dicle vadisi üzerinde yer alan, adeta aynı çizgi üzerinde biri doğu diğeri batıda yer alan iki büyük merkez Halep ve Musul'dur. İki merkez iki nehrin birbirine yaklaştığı güney noktada Bağdat Kentine ulaşmaktadır. Bu üç merkezi birbirine bağlayan nehir yolları Basra Körfezine açılır. Bu coğrafi özellikler, bu bölgedeki nehir hattının kullanım kolaylığı ve deniz ile bağlantısı bu hattın ticaret yolu olarak kullanımını kolaylaştırmaktadır. Ancak iki merkez, Halep ve Musul arasında ilişkiyi sağlayacak hattı belirleyen bir nehir yolu yoktur. Zorunlu olarak bu ilişki kervan yolu olarak sağlanır. Bu hat, bu verimli toprakları boydan boya kat eder. Musul, bu demiryolu hattı ile Halep'e bağlanmakta ve oradan Suriye limanları yolu ile doğu Akdeniz'e açılır. 1869 tarihinde Süveyş Kanalı'nın açılması ile bu hat daha da önem kazanır. Stratejik önem bu hattın önce kervan yolu daha sonra demiryolu olarak inşa edilmesinin en önemli nedeni olmalıdır. 1922 tarihinde bu hattı işletmek amacı ile büyük bir şirketin kurulması bu hattın her dönemde önemli olduğunun göstergesidir. Türkiye Cumhuriyetinin güney sınırını belirleyen de bu hat Musul'u Halep'e bağlar. Hattın deniz kıyısından uzak olması, denizden top atışlarına açık olmaması, güvenlik açısından olumlu ancak karadan saldırılara açık hale getirmektedir. Bu saldırılar, demiryolu hattının tahrip edilerek trenlerin durdurulması ile gerçekleşmekte, İstasyon yapılarında ise dış sınır üzerinde yer alan kapılara yönelmektedir. Bu bölgedeki tip projelerin içe kapalı olmasının ardında bu güvenlik sorunu yatmaktadır.

B.A.N.P Şirketi hattı tipolojisi, kültürel bir aidiyat göstermekte ve etnik bir çerçeve içine oturabilmektedir. C.F.O.A Şirketi tipolojisi ise ne kültürel ne de etkin bir bağlamda ele alınabilir. Bu projeler, Alman devletinin askeri gücünü arkasına almış kapitalizmin yansımalarıdır. Mimarlık ve iktidar ilişkisinin bir başka tipteki örneklerini de demiryolu yolcu binaları oluşturmaktadır.

TEŞEKKÜR

Bu çalışma; Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Komisyonunca desteklenen, 2002 tarihinde, uzman görüşler doğrultusunda, evrensel bilime katkıları nedeniyle bilimsel araştırma projesi olarak kabul edilen, yürütücülüğünü Doç. Dr. Sercan Özgencil Yıldırım'ın yaptığı, 200115018 nolu “Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemlerinden Başlayarak Günümüze Kadar Yapılmış Olan Demiryolu Yapılarının (İstasyon-Lojman-Depo) Yapım Teknolojileri ve Örgütlenme Biçimlerinin Araştırılması” başlıklı projede ortaya konan arşiv belgelerinin bir bölümü üzerine temellenmektedir.

KAYNAKÇA

Earle, Edward Mead, Bağdat Demiryolu Savaşı, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1972

Eroğlu,C, Babuçoğlu, M, Köçer, M. Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Halep, Ankara, Global Strateji Enstitüsü, 2007

Kurmuş, Orhan, Emperyalizmin Türkiye'ye girişi, Ankara, Savaş Yayınları, 1982

Luxemburg, Rosa, “Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı İmparatorluğuna Girişi”, Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, İstanbul, Belge Yayınları, 1982

Luxemburg, Rosa, “ Alman Emperyalizmin Harekat Alanı: Türkiye”, Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, İstanbul, Belge Yayınları, 1982

Rathmann, Lothar, Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, İstanbul, Belge Yayınları, 1982

Türk Ansiklopedisi, Ankara, Milli Eğitim Basımevi, 1952

Yıldırım, Özgencil, S., Çayırılı, K. “Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemlerinden başlayarak Günümüze kadar Yapılmış Olan Demiryolu Yapılarının (İstasyon, Köprü, Lojman, Depo) Yapım Teknolojileri ve Örgütlenme Biçimlerinin Araştırılması” Araştırma Projesi Raporu, Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir, 2002.