

# AYDIN-DENİZLİ HATTINDAKİ TARİHİ İSTASYON BİNALARI<sup>1</sup>

Doç. Dr. Mustafa Kemal ŞAHİN

*Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü  
Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Sanat Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü*

Aydın'daki tren istasyonlarından önce demiryollarının tarihçesine değinmek gerekmektedir. Ülkemizdeki demiryollarının bir bölümünü oluşturan İzmir- Aydın demiryolu hattı Anadolu'daki ilk demiryolu hattı olmasıyla önemli olmakla birlikte Nazilli bölgesinin tarihsel ve kültürel önemini daha iyi ortaya koyabilmek amacıyla Aydın- Buharkent arasında yer alan istasyon yapıları plan ve mimari özellikleriyle ele alınmaya çalışılmıştır.

Madeni rayların kökenini oluşturan tahta raylar 1670 yılında ilkin İngiltere'de bölgesinde kullanılmış, 1768 yılına doğru tahta rayların yerini dökme raylar almaya başlar ve 27 Eylül 1825 tarihinde de Stockton- Darlington arasındaki 61 km. lik demiryolu faaliyete başlar (Bridges 1968: 69-75/ Yazıcı 1994: 29).

Osmanlı İmparatorluğu'nda ise 1854 yılında *Kahire- İskenderiye* demiryolu faaliyete geçmiştir. Doğu Akdeniz'de bir liman şehri olan İzmir'de demiryollarının sağladığı ekonomik nedenle 1847- 1880'ler arasında yabancıların sayısında ve İngiliz şirketlerinde belirgin bir artma olmuştur (Yazıcı 1993: 5, 6). Ana istasyon olması sayesinde Aydın, Anadolu'nun büyük pazarlarından birisi olma özelliğini kazanmış, bunun yanı sıra siyasal yönden de önemi artmıştır (Rayet-Thomas 1997: 42,43). 1855 Temmuz ayında Robert WILKIN adında İzmir'li bir İngiliz işadamı ile dört ortağı İzmir- Aydın demiryolunu yapmak için Osmanlı hükümetine başvuruda bulunmuşlar, İngiliz büyük elçisinin de yardımıyla bu imtiyazı almışlardır. Robert WILKIN ve arkadaşları elde ettikleri bu imtiyazı İngiltere'de bir gruba satmışlardır. Sir Josept PAXTON, George WHYTES, Augustus William RIXON ve William JACKSON'dan oluşan grup, merkezi Alsancak'ta olan "*İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi/The Ottoman Railway From Smyrna to Aidin*" ni 23.9.1856'da kurmuşlardır (Kurmuş 1982: 38). Osmanlı yönetimine başvurarak demiryolu döşeme hakkını elde eden bu İngiliz şirketine sağlanan imtiyaz<sup>2</sup> ile ilk 70 km.yi 14 Kasım 1861 tarihinde, İzmir- Aydın arasındaki 133 km.lik yolu ise

<sup>1</sup> Söz konusu çalışma 15- 16 Kasım 2001 tarihinde Söke'de düzenlenen Birinci Uluslararası Aşağı Büyük Menderes Havzası Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi sempozyumuna verilen ve basılan bildiri metninin Aydın- Denizli arasında yer alan istasyon binalarının incelemesine dönük olarak ele alınmış biçimdir. Mustafa Kemal Şahin, "Aydın İlindeki Tarihi İstasyon Binaları Üzerine Bazı Gözlemler", *I. Uluslararası Aşağı Menderes Havzası Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu, 15-16 Kasım 2001, Bildiriler*, 315-329. Mustafa Kemal Şahin, "Aydın İlindeki Tarihi İstasyon Binaları Üzerine Bazı Gözlemler", *Aydın İl Tarihi, Özyurt Mat.*, Ankara, 2012, 316- 325.

<sup>2</sup> İzmir- Aydın Demiryolu Ali Akyıldız ve Muzaffer Yılmaz tarafından da incelenmiştir. Ali Akyıldız, *İzmir- Aydın Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1987; Muzaffer Yılmaz, *Aydın'da Türk Devri Kamu Yapıları*, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya, 2015.

<sup>2</sup> Sağlanan bu imtiyaza göre şirket sermayesinin %3.3'ü güvence olarak Osmanlı hükümetine verilecek ve demiryolunun 70 km.lik bölümü 1860 Eylül ayında bitirilecekti. Buna karşılık, Osmanlı hükümeti demiryolunun ilk bölümünün açılmasından sonra 50 yıl süreyle her yıl şirket sermayesinin %6 kadarı bir kar garanti ediyor ve kar bu oranın altına düşerse üstünü tamamlamayı yükleniyordu. %7'den fazla şirket ile hükümet arasında bölünecekti. Demiryolunun işletmeye açılmasından 50 ve bundan sonra her 20 yılda bir Osmanlı hükümeti, şirketle anlaşarak demiryolunu satın almak hakkına sahip olacaktı. Demiryolunun yapılması, işletilmesi ve yenilenmesi için gerekli malzemeler gümrük vergisi ödenmeden Türkiye'ye sokulabilecek ve demiryolunun yapımı sırasında şirket hükümete ait olan toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecekti. Demiryolunun işletmeye açılmasından sonra, şirket hattın 45 km. çevresinde bulunan madenleri az bir vergi vererek işletme hakkına da sahip bulunuyordu. Bunların yanı sıra, Osmanlı hükümeti, şirketin yönetimine

çıkışı sağlayan merdiven (3.60x 4.60 m.), mutfak (4.60x 4.60 m.) bölümleri ile mutfak kısmına kuzeyde ek olarak yapılan tuvalet ve banyo yer alıyor. Ayrıca binanın doğu yanında 2.60x 10.00 m. boyutlarında ambar bulunuyor

Birinci kat; üç oda (4.80x 4.60, 4.00x 3.50, 4.60x 4.60 m.) ve merdiven bölümlerinden oluşuyor. Güney cephesinin yapımında kesme, moloz taş ve tuğla kullanılmıştır. Zemin ve birinci katta güney cephede kapı ve pencere sövelerinde beyaz renkli kesme taş kullanılmış, bunların üzerinde tuğladan yapılan basık kemer örgüsü yer alıyor (Resim 73). Duvar örgüsünü oluşturan kesme taşlar birer atlamalı olarak dizilmişlerdir. Yatay ve dikey eğik derz izleri özgün mimari özelliği, anlayışı yansıtmaktadır. Yapıların aralarındaki biçim birliğini ve bir noktada da bezeme anlayışının oluşmasını sağlamaktadır. Ayrıca cephede hareketlilik ve tuğla kemer uygulamaları ile de zenginlik oluşturuyor. Üç sıra halindeki tuğla örgüler ile de çatıya ulaşıyor. Zemin ve birinci kat pencerelerini beyaz kesme taş çerçeveler çevirmekte ve üzerlerinde tuğladan basık kemerler yer almaktadır. Zemin ve birinci katların ortasında üç sıra tuğla düzenlemesi bulunuyor.

Kuzeyde dışarıya doğru taşıntı yapan tuvalet ve banyo bölümlerinin kapısında da tuğladan üç yanı iki sıra halinde çeviren çerçevelik ile basık kemer uygulaması vardır (Resim 74, 76).

Batı cephesinde üçgen alınlığın ortasında yer alan dairesel alanda olasılıkla yapım yılının (1910) geçmesi önemlidir (Resim 75).

Doğu cephesinde zemin katındaki pencere mimari özellikleri bakımından diğer istasyonların pencereleriyle benzerdir. Bu cephenin duvar tekniği de aynıdır. Yapım yılını veren yazıtı burada da görüyoruz.

Konu dışı olmakla birlikte raylar üzerinde 1881, 1882, 1910... yılları ile “Dowlats Steel- 1881”, “KRUPP”<sup>21</sup>, gibi şirket isimlerini belirtmek gerekmektedir (Resim 78, 79). Diğer yandan modern yapılaşma nedeniyle söz konusu yapılar zarar görmektedir. Bunun en son örneği Aydın il merkezinde yaşanmış, demiryolu duvarının bir kısmı yıkılmıştır.

## KAYNAKLAR

- Akdoğan, H. 1982. *Aydın (Coğrafi Konumu- Tarihi- Folkloru- İlçeleri)*, Sim Matbaası, Ankara: 33- 34.
- Akyıldız, A. 1987. *İzmir- Aydın Demiryolu*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Arı, K. 1991. “Samsun- Çarşamba Demiryollarının Temel Atma Töreni ve Reiscumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi”, *Atatürk Araştırma Dergisi*, C.VII, S.21: 609-629.
- Bridges, J. K. 1988. *Kadar Kara Başlangıçtan Günümüze Ulaştırma Tarihi*, (Orijinali 1968 yılında Istituto Geografico De Agostini S.P.A- Novara/İTALYA'da basılmıştır.), Arkin Kitabevi, İstanbul:
- Chapman, M. K. 1948. *Great Britain and The Bağdad Railway 1888- 1914*, Cambridge University Press, London:
- Engin, V. 1993. *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Eyüce, Ö. 1999. “Türkiye'deki İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı ve Alsancak Gari”, *İzmir Kent Kültürü ve Sanat Dergisi*, S.17: 24.
- Gürel, Z. 1984. “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk-III”, *Belleten*, XLVII.C., 187.S., Temmuz 1983, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları: 677-696.
- Karal, E. Z. 1983. *Osmanlı Devleti (Islahat Fermanı Devri 1856-1861)*, VI.C., Türk tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Karal, E. Z. 1983. *Osmanlı Tarihi, VIII.C., (Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907)*, Türk tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Keyder, Ç. - Özveren, Y.- Qataert, D. 1994. *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1917)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

<sup>21</sup> “Krupp” firması Osmanlı İmparatorluğu'na 1885 yılında silah satışında bulunmuştur. Önsoy 1988: 1210.

- Kunt, M- Akşin- Faroqhi, S-Toprak, Z-- Yurdaydın, H.G- Ödekan, A. 1995. *Türkiye Tarihi -3 Osmanlı Devleti 1600-1908*, Cem Yayınları, İstanbul: 1995, 245.
- Kurmuş, O. 1982. *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Savaş Yayınları*, Ankara.
- Önsoy, R. 1988. "Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman Subayları ve Alman Silah Sanayinin Çıkarı (1871- 1914)", *IX. Türk Tarih Kongresi Ankara, 21-25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler*, C. 2, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara: 1210.
- Özyüksel, M. 1988. *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul.
- Rayet, O.- Thomas, A. 1997. *AIDIN- TRALLES*, Çev. Osman Saçıkara, Özen Ofset, Aydın.
- Şahin, M. K. 2001. "Aydın İlindeki Tarihi İstasyon Binaları Üzerine Bazı Gözlemler", *I. Uluslararası Aşağı Menderes Havzası Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu, 15-16 Kasım 2001, Bildiriler*, Şanal Matbaacılık, İzmir: 315-329.
- Şahin, M. K. 2012. "Aydın İlindeki Tarihi İstasyon Binaları Üzerine Bazı Gözlemler", *Aydın İl Tarihi*, Özyurt Matbaası, Ankara: 316- 325.
- Tarih Tarihi*, Koor. Z. Arkan, Türkiye Toplumsal ve Ekonomik Tarih Vakfı, İzmir, 1993.
- Yazıcı, N. 1993. "Demiryollarımızın Dünü, Bugünü ve Geleceği-1", *Kardelen Dergisi*, Yıl: 1, S.4, Temmuz-Eylül: 5-6.
- Yazıcı, N. 1994. "Demiryollarımızın Dünü, Bugünü ve Geleceği-5", *Kardelen Dergisi*, Yıl:2, S.8, Temmuz-Eylül: 29.
- Yazıcı, N. 1995. "Demiryollarının Dünü, Bugünü ve Geleceği-10", *Kardelen Dergisi*, Yıl: 4, S.13, Kasım- Aralık: 15.
- Yılmaz, M. 2015. *Aydın'da Türk Devri Kamu Yapıları*, Konya: Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Yayımlanmamış Doktora Tezi.

